

*gemeente Puurs
december 2002*

richtinggevend gedeelte

ruimtelijk structuurplan Puurs

Ruimtelijk structuurplan Puurs

Inhoud richtinggevend gedeelte

I	GLOBALE VISIE OP DE GEWENSTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING VAN PUURS	4
1.	<i>Globaal toekomstbeeld met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling van Puurs</i>	5
1.1.	Voortbouwen op een eigen traditie inzake structuurplanning	5
1.2.	Puurs in de Vlaamse ruit	6
1.3.	Puurs in het stedelijk landschap Mechelen - Sint-Niklaas	8
2.	<i>Visie en concepten voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Puurs</i>	9
3.	<i>Synthesebeeld van de gewenste ruimtelijke structuur van Puurs</i>	17
II	CONSEQUENTIES VAN DE GLOBALE VISIE VOOR DE DEELRUIMTEN	19
1.	<i>Puurse infrastructuurelementen op bovenlokaal niveau</i>	20
2.	<i>Hoofdkern Puurs centrum met Kalfort</i>	21
3.	<i>Laaggelegen noordelijk gebied van Puurs</i>	24
4.	<i>Hoger gelegen zuidelijk deel van Puurs</i>	26
III	CONSEQUENTIES VAN DE GLOBALE VISIE VOOR DE DEELSTRUCTUREN	28
1.	<i>Gewenste ruimtelijk-natuurlijke structuur</i>	29
1.1.	Visie en concepten met betrekking tot de gewenste ruimtelijk-natuurlijke structuur	29
1.2.	Maatregelen met betrekking tot de gewenste ruimtelijk-natuurlijke structuur	34
2.	<i>Gewenste nederzettingsstructuur</i>	38
2.1.	Visie en concepten met betrekking tot de gewenste nederzettingsstructuur	38
2.2.	Maatregelen met betrekking tot de gewenste nederzettingsstructuur	42
3.	<i>Gewenste verkeers- en vervoersstructuur</i>	48
3.1.	Algemene visie en concepten met betrekking tot de gewenste verkeers- en vervoersstructuur	48
3.2.	Maatregelen met betrekking tot de gewenste verkeers- en vervoersstructuur	54
4.	<i>Gewenste ruimtelijk-economische structuur (inclusief agrarische en toeristisch-recreatieve structuur)</i>	57
4.1.	Algemene visie en concepten met betrekking tot de gewenste ruimtelijk-economische structuur	57
4.2.	Maatregelen met betrekking tot de gewenste ruimtelijk-economische structuur	71
5.	<i>Gewenste landschappelijke structuur</i>	75
5.1.	Algemene visie en concepten met betrekking tot landschappelijke structuur	75
5.2.	Maatregelen met betrekking tot de gewenste landschappelijke structuur	78
	BIJLAGE: BEGRIPPENLIJST	79

Tabellen

tabel 1:	selectie van poorten rond de dealkernen.....	46
tabel 2	afwegingscriteria problematische zonevreemde bedrijven met een dringende behoefte, uit B.P.A. zonevreemde bedrijven.....	67

Figuren

figuur 1:	een mobiliteitssysteem voor de Vlaamse ruit: principes voor het weginfrastructuursysteem (bron: AROHM, afdeling ruimtelijke planning, 2001).....	7
figuur 2:	de Vlaamse ruit: stedelijk naast open (bron: AROHM afdeling ruimtelijke planning, 2001)	8

Kaarten

kaart 1:	synthese gewenste ruimtelijke structuur voor Puurs	17
kaart 2:	de deelruimte 'Puurse infrastructuur op bovenlokaal niveau'	20
kaart 3:	de deelruimte 'hoofdkern Puurs centrum, met Kalfort'.....	22
kaart 4:	de deelruimte 'laaggelegen noordelijk gebied van Puurs'.....	24
kaart 5:	de deelruimte 'hoger gelegen zuidelijk deel van Puurs'.....	26
kaart 6:	gewenste ruimtelijk-natuurlijke structuur.....	29
kaart 7:	gewenste nederzettingsstructuur van Puurs.....	38
kaart 8:	toetsing van de problematiek rond zonevreemd wonen met de gewenste ruimtelijke structuur voor Puurs	40
kaart 9:	voorstel van woonprogrammatie in Puurs	43
kaart 10:	gewenste verkeers- en vervoersstructuur.....	48
kaart 11:	N16 - N17 als ring rondom Klein-Brabant	50
kaart 12:	bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk	52
kaart 13:	gewenste ruimtelijk-economische structuur	57
kaart 14:	gewenste landschappelijke structuur	77

I	Globale visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Puurs
---	---

1. Globaal toekomstbeeld met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling van Puurs

1.1. Voortbouwen op een eigen traditie inzake structuurplanning

Zoals in het informatief gedeelte werd aangehaald, heeft de gemeente Puurs een stevige traditie uitgebouwd op vlak van structuurplanning. Reeds in 1991 formuleerde de gemeente haar uitgangspunten voor een kwaliteitsvol ruimtelijk beleid ¹. Het ligt in de bedoeling om de beleidslijnen uit de vorige structuurplannen door te trekken. Dit wil zeggen dat men de goed functionerende en leefbare gemeente verder wenst uit te bouwen door middel van een zuinig ruimtegebruik, door het hanteren van de relatieve draagkracht van de ruimte als norm en door het bewaren en het verhogen van de kwaliteitsvolle belevingswaarde van de ruimte.

Zuinig gebruik van de ruimte

Open ruimte en natuur zijn schaars ten opzichte van de talrijke menselijke behoeften en activiteiten. Het is dus noodzakelijk er zuinig mee om te springen. Dit betekent dat onze open ruimte en de natuurlijke elementen binnen deze ruimte maximaal moeten worden beschermd. Verdichting, inbreiding, bundeling van activiteiten zijn basisvoorwaarden voor een goed ruimtelijk beleid. Bebouwing in de open ruimte (cfr. lintbebouwing, zonevreemd gebruik van gebouwen enz.) dient zoveel mogelijk te worden beperkt. Waardevolle natuurlijke gebieden en elementen moeten efficiënt worden beschermd.

Draagkracht van de ruimte als basisprincipe

Elke omgeving, elke open ruimte, elk stukje natuur kan een bepaalde druk aan en een andere soort druk niet. Dat is haar 'draagkracht'. Het is dus noodzakelijk dat alle belangrijke menselijke ingrepen die binnen de open ruimte gebeuren, worden getoetst aan die draagkracht van de ruimte.

Verdichting, bundeling van allerlei activiteiten enz. kunnen dus ook niet tot in het oneindige worden doorgedreven. Er zijn grenzen aan de verdichting en aan de concentratie.

Draagkracht is dus de mate waarin menselijke activiteiten binnen de ruimte kunnen plaatsvinden of worden toegevoegd zonder dat deze activiteiten onderling gaan conflicteren of de natuurlijke en ecologische werking van het gebied in het gedrang worden gebracht.

Het is geen eenvoudige taak om de draagkracht van een gebied eenduidig vast te stellen. Nochtans moet een goed gemeentelijk beleid trachten deze draagkracht als norm voor ogen te

¹ Studiegroep Omgeving, 1991, Gemeente Puurs. Actualisatie structuurplanning, pp. 12-14.

houden bij het nemen van bepaalde ruimtelijke beslissingen. Dit vereist een goede kennis van de natuurlijke kenmerken en waarden in de gemeente en van de invloed van allerlei ingrepen erop.

Ruimte met een gelaat, een bepaalde verschijningsvorm

De ruimte is op zich voor de mens geen neutraal gegeven. Elke plek heeft een bepaald gelaat. Deze verschijningsvorm kan zowel positief als negatief worden ervaren. Mensen interpreteren deze ruimte bovendien verschillend: wat de ene aantrekt in een bepaalde omgeving, stoot de andere soms af.

Door een goede ruimtelijke ordening, door aandacht te schenken aan kwaliteit en aan de vormgeving van ingrepen, door doelbewuste acties kan de positieve beleving van onze ruimte toenemen.

1.2. Puurs in de Vlaamse ruit

In het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen werd het internationaal stedelijk netwerk de Vlaamse ruit geïntroduceerd. De Vlaamse ruit neemt omwille van de economische structuur, de grote bevolkingsdichtheid, de aanwezigheid van de grotere steden, hoogwaardige diensten en functies en (lijn)infrastructuren op internationaal niveau, een concurrentiële positie in ten opzichte van de Randstad, Parijs, Londen, Rijn - Ruhr en Rijn - Mainz. De aanwezigheid van grootstedelijke gebieden met een internationaal belang, uitstraling en omvang, de hoogwaardige handel en diensten (kleinhandel; kantoren, handel enz.), de universiteiten en de bijbehorende onderzoekscentra, de poorten en het uitgerust en volledig net van lijninfrastructuren van internationaal niveau staven dit belang ².

Puurs wordt gekenmerkt als specifiek economisch knooppunt, gesitueerd in de Vlaamse ruit.

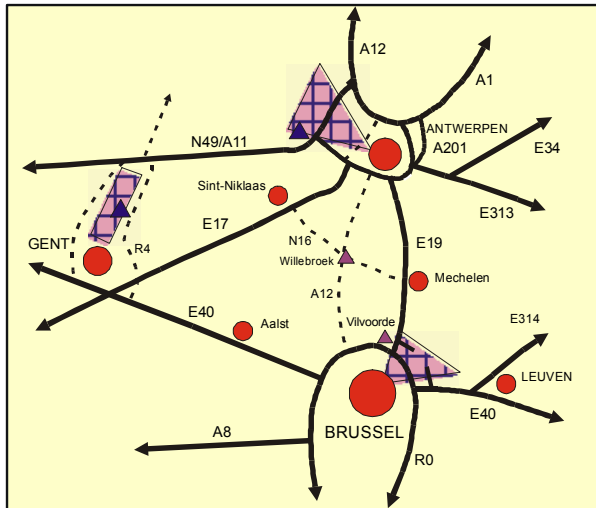
De gemeente wenst dan ook een eigen profiel binnen dit potentieel stedelijk netwerk uit te bouwen. Hierbij kan zij gebruik maken van een aantal belangrijke troeven. Een van haar sterkste punten is de ligging aan enkele specifieke knooppunten: enerzijds de kruising van N16 en A12, anderzijds de kruising van de spoorlijnen richting Antwerpen en Mechelen - Sint-Niklaas.

Binnen de Vlaamse ruit wenst de Vlaamse planningsadministratie de problematiek van menging van verkeersstromen aan te pakken volgens het principe "scheiding van stromen op twee niveaus" ³. De versterking van de verbindingfunctie op het internationaal niveau heeft hierbij de grootste prioriteit. N16 en A12 hebben een belangrijke verzamelende functie naar het wegennet op internationaal niveau. In die zin hebben deze wegen een aanvullend karakter en

² AROHM, Afdeling ruimtelijke planning, 2001, Vlaamse ruit in cijfers - Argumentennota Vlaamse ruit. Cijfermatige elementen en aandachtspunten vanuit voorbereidend onderzoek naar de Vlaamse ruit, p. 1.

³ AROHM, Afdeling ruimtelijke planning, 2001, Interne nota met elementen en aandachtspunten vanuit voorbereidend onderzoek naar de Vlaamse ruit.

spelen zij vooral een rol in de ontsluiting van stedelijke gebieden en poorten, alsmede in het kanaliseren van regionaal verkeer (bijvoorbeeld woon-werkverkeer).

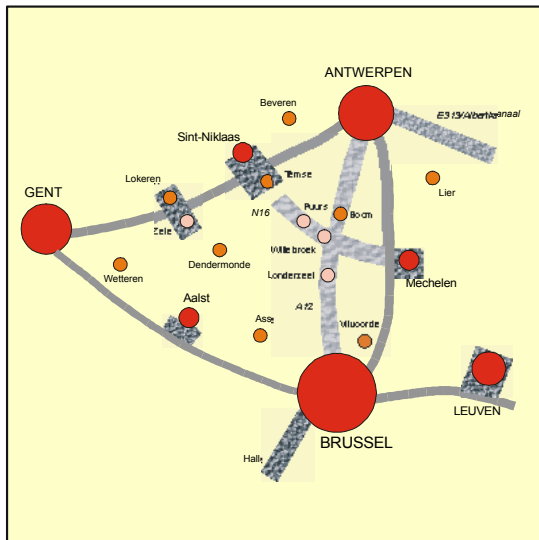


figuur 1: een mobiliteitssysteem voor de Vlaamse ruit: principes voor het weginfrastructuursysteem (bron: AROHM, afdeling ruimtelijke planning, 2001)

Een vlotte ontsluiting naar het internationaal netwerk van wegen, spoorwegen, waterwegen, de luchthaven van Zaventem maakt van Puurs een attractieve gemeente. Dit geldt zowel voor potentiële inwoners als voor ondernemingen.

Inwoners van Puurs kunnen genieten van een rustige en relatief landelijke woonomgeving en tegelijkertijd steeds terugvallen op uitgesproken stedelijke functies op een vlot bereikbare afstand (bijvoorbeeld winkelen, toerisme, culturele activiteiten).

Naar ondernemingen kan de gemeente een aanbod leveren aan kwalitatieve regionale bedrijventerreinen, geconcentreerd rond N16 en het knooppunt van N16 en A12. Volgens de visie van de Vlaamse planningsadministratie kunnen de economische en stedelijke knooppunten aan primaire wegen zoals N16 (Temse, Puurs en Willebroek) enkele belangrijke aanvullende ketens vormen binnen de Vlaamse ruit. Gelet op de potenties kunnen ook de mogelijkheden voor een aanvullende rol van deze (economische en stedelijke) knooppunten worden onderzocht.



figuur 2: *de Vlaamse ruit: stedelijk naast open (bron: AROHM afdeling ruimtelijke planning, 2001)*

De gemeente wil haar specifieke positie in de Vlaamse ruit benutten, zij het op een manier die de leefbaarheid en de eigenheid van de gemeente als individuele kern in het buitengebied respecteert. Ontwikkelingsperspectieven voor een functionele rol van Puurs binnen de Vlaamse ruit moeten dus steeds kunnen voortbouwen op de eigen ruimtelijke basisprincipes die de gemeente in haar planningstraditie hanteerde en nog steeds wenst te hanteren.

1.3. Puurs in het stedelijk landschap Mechelen - Sint-Niklaas

In het ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen⁴ wordt het gebied tussen Mechelen en Sint-Niklaas langs N16 geconcipieerd als een samenhangend stedelijk landschap. In dit spanningsveld tussen Antwerpen en Brussel worden de potenties van dit gebied op stedelijk en economisch vlak onderkend. Maar tegelijkertijd wordt ook de natuurlijke en landschappelijke draagkracht van dit gebied als prioriteit gesteld. Aangezien deze draagkracht beperkt is, betekent dit in de praktijk dat de bestaande dynamiek wordt geëxploiteerd en dat nieuwe ontwikkelingen maar beperkt worden toegelaten.

Algemene doelstellingen die de provincie Antwerpen met betrekking tot dit stedelijk landschap Mechelen - Sint-Niklaas formuleert, zijn:

- het optimaliseren van en bundelen van verschillende functies in knooppunten
- het versterken van stationsomgevingen
- het verdichten van en selectief omgaan met bestaande bedrijventerreinen
- het beheren en beschermen van grote natuurlijke gebieden
- het uitbaten van infrastructuren
- het werken aan complementariteit, overleg en samenwerking.

⁴ Provincie Antwerpen, 2001, Ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen, Richtinggevend deel, pp. 138-140.

De gemeente Puurs onderschrijft deze principes en stemt haar eigen ruimtelijke doelstellingen hier zoveel mogelijk op af.

2. Visie en concepten voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Puurs

Deze paragraaf geeft een globale visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Puurs en de vertaling hiervan in een aantal concepten.

Voortbouwend op de elementen die aan bod kwamen in bovenstaande paragrafen, kan de visie voor de gemeente Puurs kernachtig worden samengevat in het streven naar

*een Puurs dat op de schaal van een economisch knooppunt, zich gefaseerd en kwalitatief ontwikkelt als een gemeente waar een goede woonkwaliteit samengaat met een uitgebouwd en milieuvriendelijk werkklimaat*⁵.

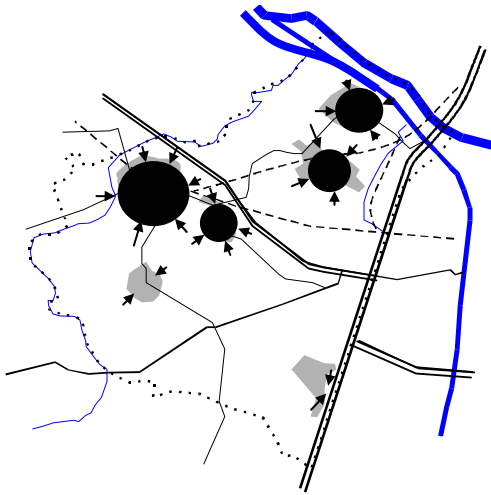
Vertrekkend van de bestaande toestand worden de troeven van Puurs gefaseerd en met het oog op het realiseren van een kwalitatieve meerwaarde uitgespeeld.

De visie voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van Puurs wordt vertaald in een aantal concepten. Deze verschillende concepten leiden uiteindelijk tot een weergave van de gewenste ruimtelijke structuur van de gemeente. De gewenste ruimtelijke structuur is gebaseerd op de bestaande ruimtelijke structuur.

De conceptelementen voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling werden aan het begin van dit structuurplanningsproces ontwikkeld en hebben steeds als referentiepunten gefungeerd. Zij werden in eerste instantie opgebouwd vanuit de deelstructuren zoals besproken in de bestaande ruimtelijke structuur.

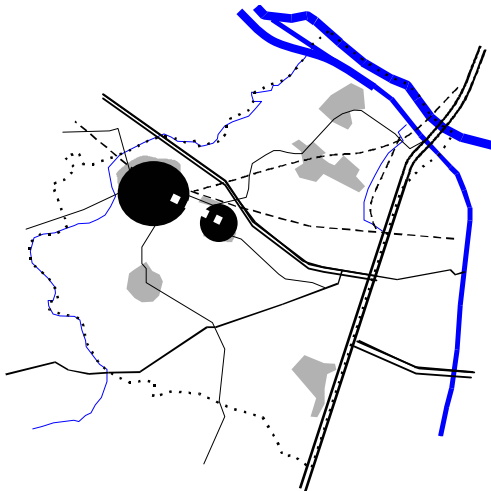
⁵ I.S.R.O./ Studiegroep Omgeving, 1997, Structuurplan Puurs, Discussienota over de globale beleidslijnen, p. 12.

Verdichting van de bestaande woonkernen met de nadruk op Puurs - Kalfort en op Ruisbroek



De historisch gegroeide nederzettingsstructuur van Klein-Brabant (de fusiegemeenten Bornem, Puurs en Sint-Amands) vormt het uitgangspunt. Een verdere verdichting van de bebouwing zal dan ook binnen de bestaande nederzettingsstructuur gebeuren. Indien men de open ruimte wil vrijwaren is het noodzakelijk om de bestaande kernen te verdichten. Omwille van hun beter uitrusting komen vooral Puurs - Kalfort en de beide kernen van Ruisbroek in aanmerking. Liezele en Breendonk hebben een meer landelijk karakter dat door een te ver doorgedreven verdichting niet mag worden aangetast.

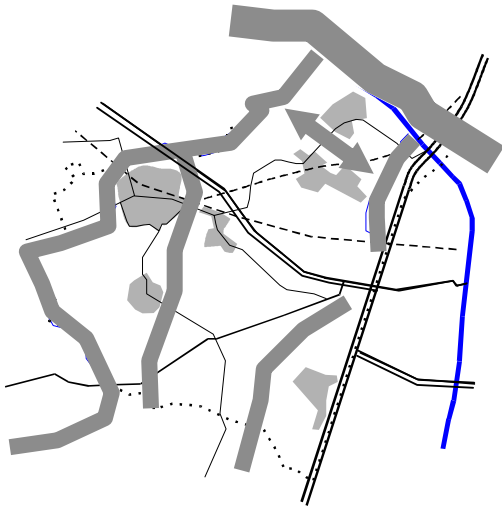
Puurs centrum - Kalfort als tweeledige kern, onderling verbonden via een cultureel as, maar toch met een duidelijke onderlinge functionele hiërarchie



Puurs centrum en Kalfort zijn stilaan met elkaar vergroeid en vormen schijnbaar één geheel. Toch wordt er een duidelijk functioneel onderscheid tussen beide kernen gehandhaafd. Puurs centrum vormt de belangrijkste kern in Puurs.

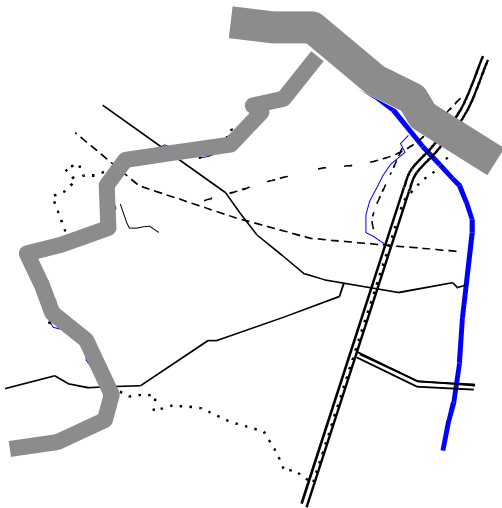
G. Gezellelaan fungeert als verbinding tussen deze kernen. Deze laan vormt een soort cultureel as.

Rivier- en beekvalleien als dragers van de natuurlijke en landschappelijke structuur



De beekvalleien zijn grotendeels onbebouwd gebleven en vormen daarom samen met de verschillende beken (Vliet, Molenbeek, Leibeek, Zielbeek enz.) een ruggengraat voor de natuurlijke structuur.

Versterking van de band met de natuurgebieden buiten de gemeenten



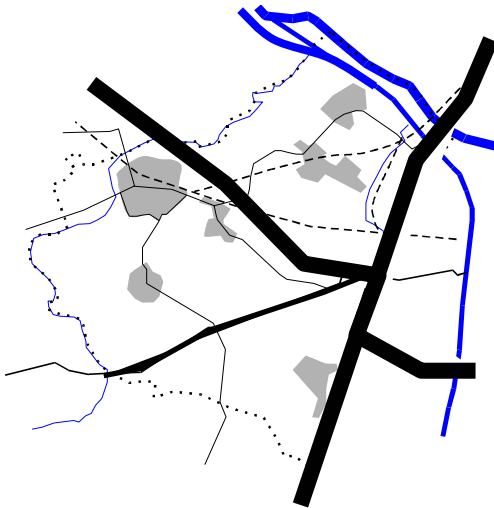
De vallei van de Rupel en van de Vliet - Molenbeek stoppen niet aan de grenzen van Puurs. Zij maken deel uit van een waardevol geheel van valleigebieden die in hun geheel moeten worden versterkt. Overleg in het kader van projecten van hoger niveau en overleg met de naburige gemeenten zijn gewenst.

Samenhang tussen de waterrijke natuurgebieden



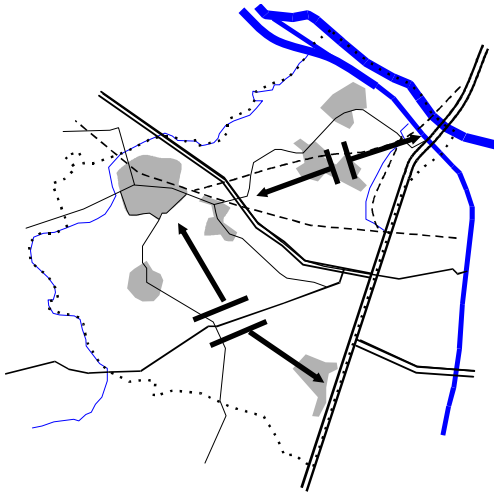
Naast de diverse valleigebieden kan ook de samenhang worden versterkt tussen de waterrijke, waardevolle natuurgebieden: de Moeren, Hof van Coolhem, Hof ter Zielbeek, polders van Ruisbroek, polder van Bree, Tekbroek, Liezele Broek enz.

A12 en N16 als stedelijke autosnelwegen



Zowel A12 als N16 zijn in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen aangeduid als primaire wegen I. N17 is in het ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen geselecteerd als secundaire weg type 1. Het hoofdaandeel van het doorgaand verkeer door de gemeente moet langs deze wegen worden gekanaliseerd.

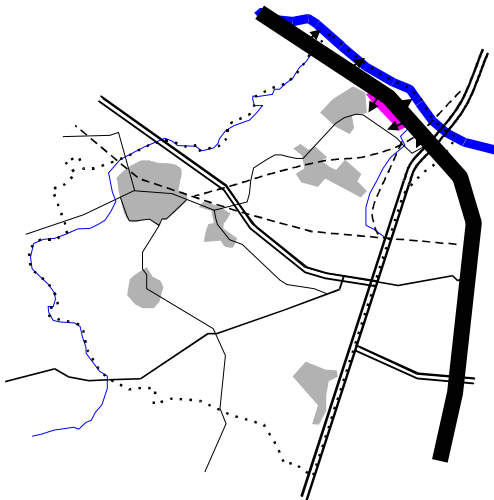
Geen sluijverkeer tussen N16 en A12 over Puurs



Door de beperkte capaciteit van de kruising N16 - A12 ontstaat sluijverkeer over het grondgebied van Puurs. Dit verkeer belast vooral de deekernen Ruisbroek en Breendonk.

Een aangepaste inrichting van N16 en A12 (knooppunten, aanpassing verkeerslichten enz.) moet mede vermijden dat de deekernen worden belast met dit sluijverkeer.

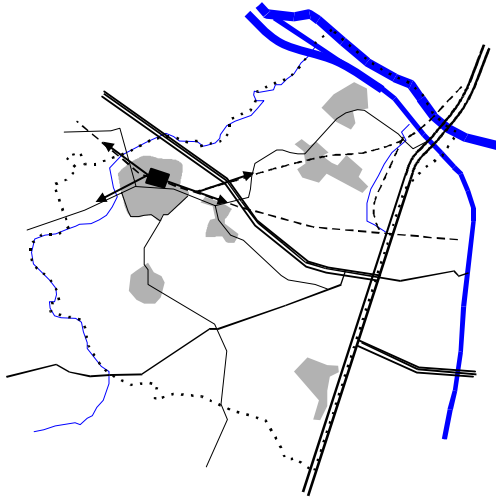
Zeekanaal een internationale waterweg en een motor voor economische bedrijvigheid



Volgende redenen verantwoorden de ontwikkeling van economische bedrijvigheid langs het zeekanaal.

- Het transport over het water moet in het kader van de mobiliteitsproblematiek opnieuw kansen krijgen.
- De inspanningen die worden geleverd om het zeekanaal te herwaarderen, kunnen op deze manier worden rendabel gemaakt.

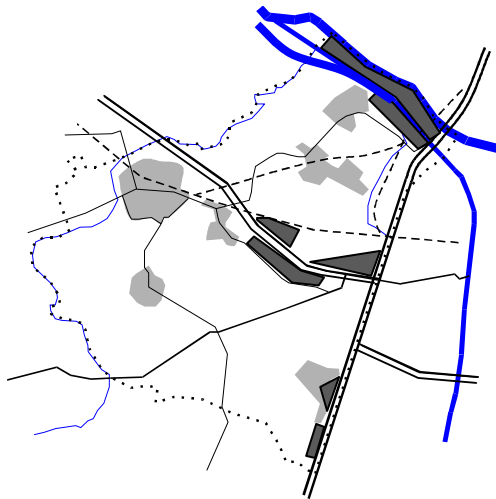
Station van Puurs een poort naar de omliggende steden gelegen in een verdichte kern



De mogelijkheden van het midden in een kern gelegen station van Puurs moeten maximaal worden benut. Alle omliggende steden en kernen (Antwerpen, Sint-Niklaas, Mechelen, Boom, Dendermonde) moeten weer vlot bereikbaar worden. Het station van Puurs heeft dus een bovenlokale betekenis. Het vormt tevens een knooppunt van busvervoer dat als feeder voor het station fungeert.

Onderdeel van de poortfunctie van het station vormt het net van fietsverbindingen die de omliggende woonkernen (met daarin o.a. scholen) vlot en veilig met het station verbinden.

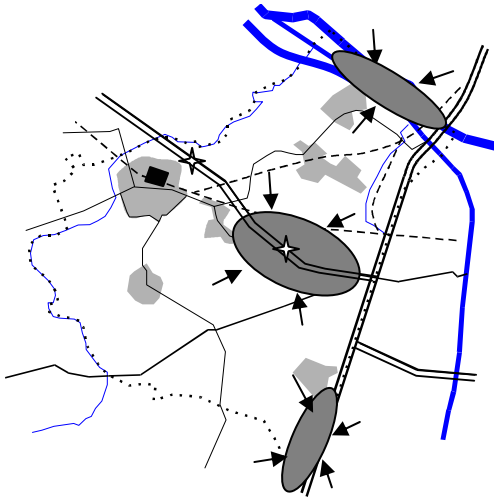
Economische bedrijvigheid langs transportassen



Door de verdere ontwikkeling van de economische bedrijvigheid langs de transportassen te situeren, kan het verkeer gemakkelijker worden geleid langs de hoofdwegen (N16 en A12). Het onnodig belasten van dorpskernen wordt hierdoor tegengegaan. Wel moet worden vermeden dat de bedrijven een rechtstreekse toegang krijgen tot de hoofdwegen.

Ook een aantal economische activiteiten kunnen worden ontwikkeld langsheen het zeekanaal. Een dergelijke economische ontwikkeling mag echter niet ten koste gaan van de leefbaarheid van de dorpskern van Ruisbroek. Een goede buffering met de woongebieden is absoluut noodzakelijk.

Concentratie en verdichting van bovenlokale infrastructuurelementen

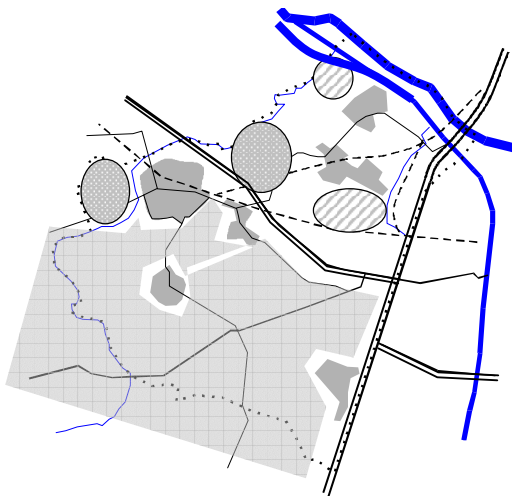


A12 en N16, de spoorlijnen 52 en 54 en het zeekanaal ontsluiten Puurs op bovenlokaal niveau. Het beperken en het kwalitatief en geconcentreerd inrichten van de aanknooppunten op deze lijninfrastructuur (op- en afritcomplexen, station Puurs, aanleg- en overslaginfrastructuur aan het kanaal) zijn van groot belang.

Ook met betrekking tot de gebieden voor economische activiteiten gekoppeld aan deze lijninfrastructuur geldt een beleid van concentratie. Wij hebben het over de regionale bedrijventerreinen langs N16, de regionale bedrijventerreinen langs A12 ter hoogte van Breendonk en de watergebonden regionale bedrijventerreinen langs het zeekanaal. Deze bestaande bedrijventerreinen worden indien mogelijk verder verdicht, terwijl bijkomende bedrijventerreinen zo compact mogelijk én aansluitend op de bestaande worden ingericht.

Deze bestaande bedrijventerreinen worden indien mogelijk verder verdicht, terwijl bijkomende bedrijventerreinen zo compact mogelijk én aansluitend op de bestaande worden ingericht.

Differentiatie van landbouwgebieden



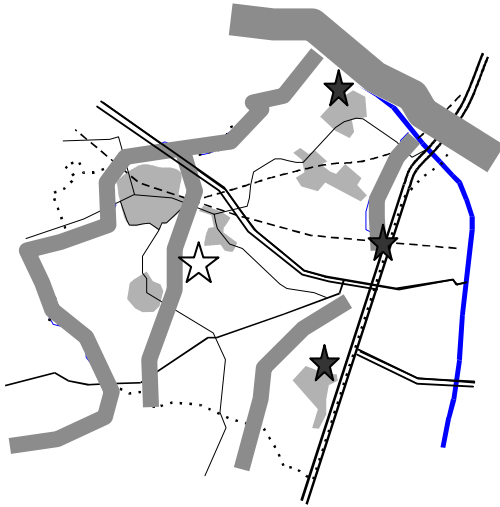
Op basis van een aantal kenmerken kunnen een aantal landbouwgebieden worden gedifferentieerd.

Het zuidelijk gelegen landelijk gebied van Breendonk en Liezele onderscheidt zich door zijn open ruimte karakter en moet dus zeker worden beschouwd als een structuurbepalend samenhangend land- en tuinbouwgebied op bovenlokaal niveau.

Een aantal kleinere entiteiten kunnen worden getypeerd als grondgebonden land- en tuinbouwgebieden met vooral een bufferende functie (in Ruisbroek) en grondgebonden land- en tuinbouwgebieden in een samenhangend en waardevol landschap (Moerhoek/Kleine Amer en Scheeveld).

hoek/Kleine Amer en Scheeveld).

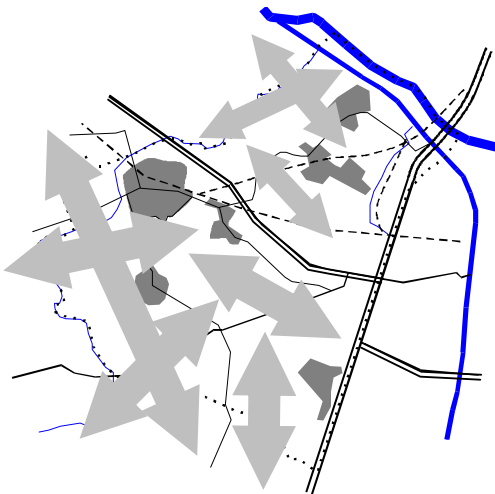
Ruimtelijke differentiëring van harde en zachte recreatie, met fort van Liezele als belangrijkste toeristische aantrekkingspool



De aanwezige troeven van zachte toeristisch-recreatieve vormen, aansluitend op de open gebieden en waardevolle natuurlijke elementen, moeten zorgvuldig worden bewaakt en bewaard. Op deze plekken kan enkel worden geopteerd voor zachte vormen van recreatie (wandelen en fietsen).

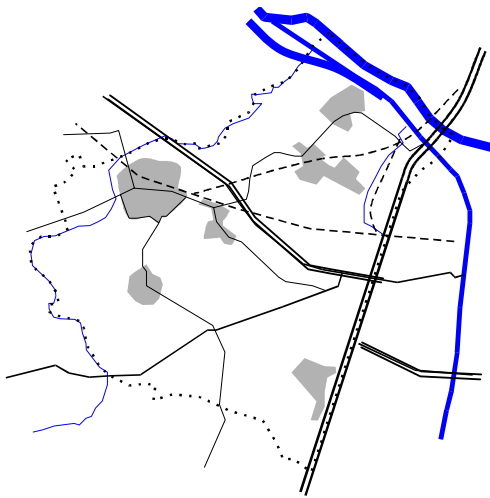
Plekken die ruimtelijk aansluiten bij de deekernen daarentegen, zijn uiterst geschikt voor de ontwikkeling van hardere recreatie (bijvoorbeeld accommodatie, sport).

Kernen ingesnoerd door omliggende open ruimte



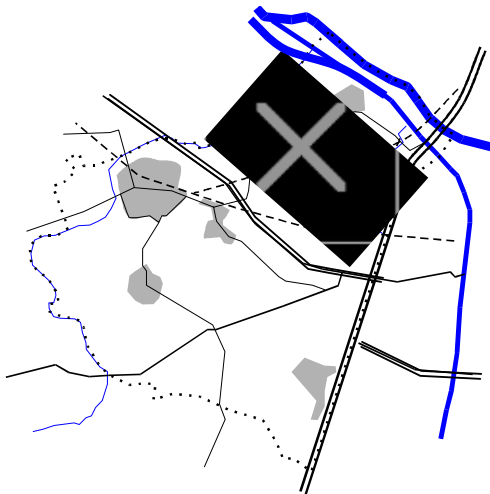
Om de resterende open ruimte te vrijwaren wordt de verdere uitwaaiing van de bebouwde kernen tegengegaan. Duidelijke grenzen aan de kernen zijn hierbij noodzakelijk. Binnen deze grenzen bevinden zich een aantal (gefaseerd) te ontwikkelen woongebieden.

Gaaf open landschap in het zuidelijk deel van Puurs



Ten zuiden van N16 en de dorpskernen Puurs, Kalfort en Liezele is de open ruimte minder versnipperd dan in het noorden. Dit aaneengesloten open gebied is een belangrijke troef binnen de gemeente en moet als dusdanig worden beschermd.

Verweving van verschillende functies in het noorden, met respect voor de ruimtelijke draagkracht



Het gebied ten noorden van N16 wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van zeer verscheidene functies: omvangrijke natuurlijk en landschappelijk waardevolle elementen, woonkernen en -gebieden, bedrijventerreinen, landbouwgebieden enz. Deze verschillende functies blijven maximaal behouden op voorwaarde dat ze niet met elkaar conflicteren en de ruimtelijke draagkracht van dit geheel niet overschrijden.

3. Synthesebeeld van de gewenste ruimtelijke structuur van Puurs

kaart 1: synthese gewenste ruimtelijke structuur voor Puurs

Voorgaande deelconcepten worden samengebracht in een synthesekaart van de gewenste ruimtelijke structuur van Puurs.

Deze kaart maakt duidelijk hoe in de gemeente Puurs wordt gestreefd naar een ruimtelijke evenwicht tussen enerzijds natuurlijk en landschappelijk waardevolle entiteiten en anderzijds hardere elementen zoals kernen, lijninfrastructuren, bedrijventerreinen.

De beekvalleien van Vliet, Molenbeek en Zielbeek zijn de meest dominante natuurlijke elementen. Zij vormen ook de aanleiding om natuurlijk beheer van deze gebieden in een iets ruimere (bovengemeentelijke) context te zien. Aan dit waternetwerk zijn een aantal natuurlijke gebieden gekoppeld, zoals onder meer Tekbroek, het valleigebied rondom het fort van Liezele, Hof ter Bollen, het zuidelijk eiland aan de Rupel. De samenhang van deze gebieden met het netwerk van de beken moet worden bevorderd.

De polders van Ruisbroek vormen een geheel op zich en zijn specifiek gekoppeld aan de reliëfstructuur van het lager gelegen Ruisbroek.

Tot slot bevinden zich in Puurs ook een aantal belangrijke natuurlijke gebieden en bossen die los staan van het waternetwerk, maar wel een belangrijke continuïteit van de natuurlijke structuur tussen de beekvalleien vertegenwoordigen. Het gaat onder andere om het Hof van Coolhem en de moerasbossen van de Moeren, de Sint-Pietersburcht en het arboretum Puurs.

Het garanderen van deze continuïteit is trouwens een doelstelling voor alle natuurlijke gebieden in de gemeente. De creatie van open ruimte verbindingen, ecologische verbindingen en buffers kan hier in het bijzonder toe bijdragen.

Het zuidelijk deel van de gemeente dankt zijn specificiteit aan het meer open en agrarisch karakter. Dit karakter wordt maximaal beschermd.

Binnen dit natuurlijk en landschappelijk waardevol raamwerk situeren zich de meer harde, menselijke infrastructuren. De kernen in Puurs tracht men zoveel mogelijk te behouden binnen hun historisch gegroeide structuur. Bijkomende woonprojecten worden in deze kernen dan ook zodanig gepland dat men veeleer van inbreiding of afwerking binnen hun huidige omvang kan spreken. Dit geldt ook voor Puurs centrum, de belangrijkste kern in de gemeente.

Ruimte voor regionale economische activiteiten wordt zo goed mogelijk gebundeld en gekoppeld aan de bovenlokale lijninfrastructuren van wegen (N16 en A12) en waterwegen (zeekanaal). Lokale bedrijventerreinen situeren zich in of aansluitend bij de kernen of eventueel aansluitend bij regionale bedrijventerreinen.

Agrarische functies blijven in eerste instantie gekoppeld aan het landelijk gebied van Liezele en Breendonk, dat ook van bovengemeentelijk belang is.

II Consequenties van de globale visie voor de deelruimten

In het informatief gedeelte werden vier deelgebieden onderscheiden die ruimtelijk eigen karakteristieken en problemen vertonen. Zij blijven ook voor de gewenste ruimtelijke structuur vensters om naar de ruimte te kijken. Zij worden nu echter beschouwd als beleidsruimten. Vandaar dat zij worden herbenoemd van deelgebieden naar *deelruimten*. Voor elke deelruimte geldt een eigen beleid dat kan worden vertaald naar concrete acties en/of maatregelen. Deze acties en maatregelen moeten het functioneren van elke deelruimte verbeteren. Voor deze vier deelruimten wordt dan ook een specifieke (ruimtelijke) aanpak geformuleerd.

1. Puurse infrastructuurelementen op bovenlokaal niveau

Net omdat het elementen van bovenlokaal niveau betreft, heeft de gemeente Puurs de gewenste ontwikkelingen van deze deelruimte niet rechtstreeks in de hand. Maar tegelijkertijd hebben toekomstperspectieven met betrekking tot deze infrastructuur een belangrijke impact op de omgeving en op de hele gemeente.

De gemeente kan en wenst dus zoveel mogelijk in onderhandeling te treden met de hogere planningsoverheden (Vlaamse overheid, provincie Antwerpen) om haar visie op gewenste ontwikkelingen te verdedigen. Om de ruimtelijke impact van de infrastructuur op de omgeving zo minimaal mogelijk te houden, streeft zij zoveel mogelijk een beleid van concentratie en verdichting na.

De elementen op bovenlokaal niveau in de gemeente Puurs zijn voornamelijk lijninfrastructuur met de hieraan gekoppelde knooppunten enerzijds en regionale bedrijventerreinen anderzijds.

kaart 2: de deelruimte 'Puurse infrastructuur op bovenlokaal niveau'

Netwerk van bovenlokale lijninfrastructuur doorheen de gemeente

De primaire wegen N16 en A12, de spoorlijnen 52 en 54 en het zeekanaal ontsluiten Puurs op bovenlokaal niveau. Deze lijninfrastructuur hebben uiteraard een belangrijke ruimtelijke impact op de omgeving.

In eerste instantie vormen deze wegen, spoorlijnen en waterweg een niet te onderschatten barrière voor zowel mens als dier. Daarom dient zeer veel aandacht te gaan naar een kwalitatieve inrichting van oversteekplaatsen en aansluitpunten.

Knooppunten op dit netwerk als kwalitatieve verdichtingspunten

De ruimtelijk en verkeerstechnisch goede inrichting van de op- en afritcomplexen met de primaire wegen N16 en A12, samen met een leefbare impact op de onmiddellijke omgeving (woonkernen of andere woongebieden, natuurlijk waardevolle plekken enz.) zijn van cruciaal

belang. In haar mobiliteitsplan ontwikkelde de gemeente Puurs reeds een visie op de lokatie en inrichting van deze knooppunten. Deze visie wordt dus zeker gehandhaafd.

Het station van Puurs is een belangrijk openbaar vervoerknooppunt met een specifieke rol op regionaal niveau. Maar ook de impact van de stationsomgeving op de nabije buurt is zeer groot. Dit gebied is immers een pool van activiteiten en biedt overstapmogelijkheden naar busvervoer, aansluitingen op fietsroutes en functies aansluitend bij de centrumas via Hoogstraat. Daarenboven biedt het ook een doorsteekplaats (onder de spoorwegen) naar de achterliggende woonwijken rond Eikevlietbaan. Via de ontwikkeling van beperkte projecten (voor o.a. wonen, diensten, kleinhandel) kan dit gebied nog verder worden versterkt. Steeds moet echter de ruimtelijke en functionele relatie met de rest van het Puurs centrumgebied (bijvoorbeeld Hoogstraat) worden bekeken.

Regionale bedrijventerreinen als grote verdichte structuren

De grootschalige bedrijventerreinen in Puurs zijn steeds ruimtelijk gelinkt aan de bovenlokale lijninfrastructuren. Het gaat om de bedrijventerreinen langs N16 (Pullaar), langs A12 (ter hoogte van Breendonk) en langs het zeekanaal. Een optimale ontsluiting van deze bedrijventerreinen is een prioritaire voorwaarde, zowel extern (aansluiting op de aanpalende lijninfrastructuren) als intern (kwalitatieve aanleg van wegenis op de bedrijventerreinen zelf, een duidelijke bewegwijzering).

Met betrekking tot deze bedrijventerreinen wordt zoveel mogelijk gestreefd naar verdere verdichting (ontwikkeling) binnen de bestaande grenzen. Dit is aangewezen om de functionele en eventueel ruimtelijke druk op de onmiddellijke omgeving te beheersen.

Zeker met betrekking tot de bedrijventerreinen langs het zeekanaal en A12 moet een leefbare ruimtelijke relatie met de omgeving (de dorpen van Ruisbroek-Sauvegarde, het open ruimte gebied van Leuk, Breendonk en het landelijk gebied van Breendonk) worden gerespecteerd. Een goede buffering is dus een minimum vereiste. Maar ook de verkeersontsluiting van deze bedrijventerreinen dient zodanig te gebeuren dat de impact op de omliggende (lokale) wegen minimaal is.

2. Hoofdkern Puurs centrum met Kalfort

Net omdat Puurs centrum de grootste concentratie aan gemeentelijke voorzieningen bevat en tevens over een aantal bovenlokale functies beschikt (zoals het Sint-Jan-Berchmansinstituut en het cultureel centrum De Kollebloem), de meeste inwoners telt en ook historisch steeds de belangrijkste kern is geweest van de gemeente, wordt deze de kern beschouwd als de belangrijkste kern van Puurs. Dit betekent dat een ontwikkeling van gemeentelijke functies hier wordt vooropgesteld, weliswaar op niveau van Puurs als gemeente van het buitengebied.

Kalfort is ruimtelijk bijna volledig vergroeid met de kern Puurs centrum. Daarom worden beide kernen samen bekeken, hoewel er duidelijk wordt geopteerd voor een functionele hiërarchie.

kaart 3: de deelruimte 'hoofdkern Puurs centrum, met Kalfort'

Puurs centrum en Kalfort als twee compacte kernen

De hoofdkern van Puurs vertoont reeds een vrij compacte vorm. Men kan Vergauwenstraat, Hof ten Berglaan, Overheide - Heide, Molenstraat en Konijnenstraat zien als een soort fysieke grens van de dichtbebouwde structuur. Het is dus aangewezen om een verdere verdichting van het bebouwd weefsel te concentreren binnen dit gebied.

De zone die dus in eerste plaats in aanmerking komt voor bijkomende woningen, is het woonuitbreidingsgebied Keulendam. Andere gebieden die kunnen worden ingevuld met het oog op een verdere verdichting van de kern Puurs centrum, zijn het woonuitbreidingsgebied Den Brand en het binnengebied Hooiveld.

In de kern Kalfort kan de ontwikkeling van een woonproject op het industriegebied New Vertongen een kernversterkend effect hebben. Dit industrieel pand staat vandaag leeg. Het zou dan ook uiterst onwenselijk zijn deze plek te laten verkommeren.

omringd door twee waardevolle beekvalleien

Het gebied rond deze te verdichten kern moet zoveel mogelijk worden gevrijwaard van verdere bebouwing, dit ter bescherming van de valleigebieden van de Molenbeek en de Vliet. Er dient dus zeker een voldoende buffer aanwezig te zijn met de bebouwde kern. Deze buffer kan in aanmerking komen voor de inplanting van een aantal functies in het groen (recreatie, jeugdcentrum, openbare functies enz.). Deze idee moet wel met de nodige voorzichtigheid worden benaderd. Zij mag immers geen alibi vormen om eender welke inplanting 'in het groen' binnen deze buffer goed te keuren.

Sporadisch kunnen wel een aantal openbare functies in het groen worden voorzien zoals de uitbouw van het jeugdcentrum Vijverbos en de recreatiepool fort van Liezele. Vanuit de nood aan uitbreiding van zowel het kerkhof van Puurs als van Kalfort, die allebei nagenoeg volzet zijn, wordt in het contactgebied tussen beide kernen gezocht naar lokatiemogelijkheden voor een nieuw kerkhof in een groene omgeving. Vooral de zone Merkeveld - Konijnenstraat (ten noorden van spoorweg) als afwerking van het woongebied naar de vallei van de Molenbeek toe, wordt daarbij in ogenschouw genomen. Omwille van de specifieke vereisten van zo'n kerkhof (situatie grondwater, relatie met beekvalleien) is een diepgaander onderzoek noodzakelijk. Dit zal enerzijds bepalen of de lokatie geschikt is en anderzijds ook aangeven hoe een aansluiting op de vallei van de Molenbeek ruimtelijk en milieutechnisch verantwoord kan zijn.

Anderzijds bevinden zich een aantal bedrijven aan de rand van de kern Puurs centrum, in de beekvallei van de Vliet (Hof ten Berglaan, Grote Amer). De ontwikkelingsmogelijkheden van

deze ondernemingen moeten zeker worden afgewogen tegenover de natuurlijke waarde van deze valleigebieden. Dit wordt behandeld in het sectoraal B.P.A. 'zonevreemde bedrijven' van Puurs en bij de opmaak van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan voor de Vlietvallei.

De open ruimte langs Liezeledorp, tussen Overheide en Hof ten Broek, wordt opvallend bedreigd. Verdere bebouwing langs Liezeledorp moet dus zeker worden tegengegaan.

G. Gezellelaan als verbindende as tussen Puurs en Kalfort

Op dit moment is G. Gezellelaan geëvolueerd tot een aaneengesloten bebouwd lint van klein-handelszaken en woningen enerzijds en alleenstaande villa's anderzijds. Enkele resterende open plekken langs deze laan worden ervaren als kwaliteitsloze kankerplekken.

Het is dan ook aangewezen een herinrichting van deze laan voor te stellen, waarbij aandacht wordt besteed aan het versneld opvullen van de resterende lege percelen, het accentueren van de verbindende aswerking tussen de kernen Puurs centrum en Kalfort via groenelementen, verlichtingsarmaturen of andere elementen, het creëren van originele poorteffecten om de overgang naar beide kernen duidelijk te maken, het accentueren van de Molenbeekvallei enz.

Centrumgebied van Puurs als een aangename dorpskern

De as station - Sint-Pieterskerk fungeert nu reeds als concentratiegebied aan kernactiviteiten (kleinhandel, openbare functies). Door de heraanleg van Hoogstraat en de ruimtelijke inschakeling van een aantal nevenliggende openbare ruimten kunnen functie en belevingswaarde van het dorpscentrum worden geoptimaliseerd.

De opmaak van een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor heel dit gebied werd opgestart in het Kern21-plan. Dergelijk perspectief kadert in een suggestie van verkeerscirculatieplan voor dit centrumgebied ⁶. Dit circulatievoorstel brengt als het ware twee lussen in. Het geheel De Vochtstraat - Stationstraat - oostelijk deel Hoogstraat vormt de eerste lus. De tweede lus vertrekt van het westelijk deel van Hoogstraat, over Begijnhofstraat en Hof ten Berglaan en Violetstraat. In het Kern 21-plan moet rekening worden gehouden met een aantal basisprincipes.

1. R. Verbelenstraat en Begijnhofstraat fungeren als lokale wegen voor doorgaand verkeer. Het wegprofiel moet een vlotte doorstroming mogelijk maken. Vooral in Begijnhofstraat levert dit problemen op.
2. a. Hoogstraat wordt hier één richting naar Begijnhofstraat toe. Een kwalitatieve inrichting van dit deel kan bestaan uit een versmald weggedeelte, brede voetpaden en eventueel beperkte parkeergelegenheden.
b. Ter hoogte van het gemeentehuis kan de straataanleg een beperkte pleinwerking suggereren. Ook de voetgangersdoorgang naar Hondsmarkt kan in dit geheel worden opgenomen.

⁶ Dit voorstel van verkeerscirculatieplan werd opgemaakt in overleg met de opdrachthouders voor het mobiliteitsplan Puurs.

3. Rekening houdend met het voorlopig circulatievoorstel blijft het stukje van Hoogstraat, tussen Palingstraat en Stationstraat, als tweerichtingsstraat behouden. (Ver)bouwplannen op de hoek Palingstraat - Hoogstraat bieden kansen voor een verbreding van Hoogstraat op deze plek.
4. a. In het oostelijk deel van Hoogstraat werden een aantal woningen recent opgekocht door de gemeente. Dit biedt mogelijkheden voor een kwalitatieve herinrichting én een functionele impuls van deze straat, door middel van een gemengd woon-winkelproject. In ieder geval moet hier een eenheid worden gecreëerd met het westelijk deel van Hoogstraat.
b. De inpassing van een openbaar plein in deze zone kan een aanvulling van het dorpshart van Puurs betekenen. We gaven reeds aan dat de eigenlijke centrumfunctie van de hoofdkern gesitueerd is in Hoogstraat en omgeving. De heraanleg van deze straten vormt een eerste element in het creëren van een soort dorpshart. De creatie van een plein in deze zone biedt een tweede element. Bovendien kan vanuit dit gebied een ruimtelijke verbinding worden gelegd met de oude brouwerij Maes (Palingstraat 22) waar reeds een woonproject werd gerealiseerd (verbouwing tot een vijftigtal appartementen).
5. Een vijfde deelgebied wordt gevormd door Stationstraat. Hier werden reeds een aantal nieuwbouwprojecten opgestart. Dit gebied werd heraangelegd.
6. Tenslotte bieden een aantal pleinen mogelijkheden naar parkeerfaciliteiten. De omgeving van het station biedt parking voor zowat 100 auto's. Daarnaast bevinden zich ook voldoende parkeergelegenheden op Kerkplein en Hondsmarkt.

Om in te pikken op mogelijke ontwikkelingen op lange termijn, is de gemeente op zoek naar herlokalisatiemogelijkheden voor het kerkhof, momenteel gesitueerd in het woongebied in de kern van Puurs, naast het recreatiegebied. De herlokalisatie is nodig omdat de capaciteit van het huidige kerkhof onvoldoende is en omdat de gemeente heel het gebied op lange termijn in aanmerking wil laten komen voor een kernversterkend woonproject. Ook het kerkhof van Kalfort kampt met een beperkte capaciteit. Gelet op de ruimtelijke samenhang tussen beide kernen zoekt de gemeente naar een gedeelde oplossing in de rand van Puurs, bij voorkeur in het contactgebied met Kalfort.

3. Laaggelegen noordelijk gebied van Puurs

Een vrij intense vermenging van allerlei functies is een van de belangrijkste kenmerken van deze deelruimte. Ruimtelijk verweving én beheersing van deze verschillende functies zijn hier dus de belangrijkste aspecten van een toekomstig ruimtelijk beleid.

kaart 4: de deelruimte 'laaggelegen noordelijk gebied van Puurs'

Natuurlijk en landschappelijk waardevolle elementen ten noorden van N16

Het gebied onmiddellijk ten noorden van N16 bevat een aantal zeer waardevolle natuurlijke en landschappelijke entiteiten. Het gaat om het natuurcomplex Coolhem, het open agrarisch gebied van Moerhoek/Kleine Amer, de land- en tuinbouwgebieden Gorrebroek en het gebiedje ten noorden van Leuk.

Het is van groot belang dat deze gebieden hun huidige waarde en homogeniteit kunnen blijven behouden en zelfs versterken omwille van hun specifieke ligging naast een aantal harde lijninfrastructuren (N16 en de spoorlijn richting Boom) en aangrenzend aan het ruimtelijk meer gedifferentieerd gebied rond de polders van Ruisbroek. Ook een aantal woonlinten langs Pullaarsesteenweg en langs Kleine Amer en Verbruggenstraat maken dat deze grote gebieden niet meer volledig homogeen zijn.

Een beleid gericht op natuurbehoud, respect voor de landschappelijke openheid en onderlinge buffering is dus aangewezen.

Beekvalleien van Vliet en Zielbeek als continue en verbindende natuurlijke linten

De natuurlijk en landschappelijk waardevolle elementen net ten noorden van N16 moeten ook in samenhang met de beekvalleien van Vliet en Zielbeek worden bekeken. Deze beekvalleien zijn immers natuurlijk verbindende structuren met een groot belang op (boven)gemeentelijk niveau.

De relatie van deze beekvalleien met de agrarische gebieden Moerhoek/Kleine Amer en Gorrebroek is vooral van belang in de delen van deze agrarische gebieden aangrenzend aan de valleigebieden. Hier moet een samengaan van agrarische activiteiten en natuurbeheer worden nagestreefd.

Maar ook de ecologische verbinding van de beekvalleien met het structuurbepalend natuurcomplex Coolhem is een belangrijk element.

Kernen van Ruisbroek-Dorp en Sauvegarde in evenwicht met het poldergebied

Meer ten noorden van Coolhem en de agrarische gebieden van Moerhoek/Kleine Amer en Gorrebroek kan men een grotere verspreiding van allerlei functies waarnemen.

De kernen van Ruisbroek-Dorp en Ruisbroek-Sauvegarde zijn hier de belangrijkste bebouwde gebieden. Hier vindt men een combinatie van dichte woonlinten (o.a. langs Kerkstraat, Gansbroekstraat en Sint-Katharinastraat), een aantal woonwijken, lokale dienstvoorzieningen, lokale bedrijventerreinen en recreatiegebieden. Deze kernen bevinden zich ten midden van de open agrarische gebieden Moerhoek/Kleine Amer en Leuk en de poldergebieden. Zolang deze activiteiten ruimtelijk niet uitbreiden in westelijke of oostelijke richting, kunnen deze activiteiten in beperkte mate ontwikkelen in functie van lokale behoeften.

Rupelvallei als bovenlokaal verbindend landschappelijk element

Landschappelijk vormt de Rupel een zeer herkenbaar bovenlokaal element. Omdat deze rivier echter ook potenties heeft op vlak van natuurontwikkeling, is het van groot belang de impact van de naastliggende bedrijventerreinen zo gering mogelijk te houden. Een natuurgericht beheer van de dijken langs de Rupel kan reeds een aanzet betekenen voor natuurontwikkeling.

4. Hoger gelegen zuidelijk deel van Puurs

Met betrekking tot deze deelruimte wordt in eerste instantie een open ruimte beleid vooropgesteld. Dit beleid houdt een intensieve bescherming van de bestaande landelijke en natuurlijke gebieden enerzijds. Maar anderzijds is het ook van uiterst belang dat het bestaand landelijk gebied wordt gevrijwaard van verdere lintbebouwing en ongecontroleerde spreiding van economische en recreatieve functies.

kaart 5: de deelruimte 'hoger gelegen zuidelijk deel van Puurs'

Landelijk gebied Liezele - Breendonk als structuurbepalende open ruimte

Het agrarisch gebied van Liezele - Breendonk is het meest karakteristiek element van deze deelruimte. Het betreft een open ruimte gebied dat structuurbepalend is op niveau van heel Klein-Brabant. Het is dan ook aangewezen om de ontwikkelingsperspectieven voor alle elementen van deze deelruimte in functie te stellen van een open ruimte beleid. Met betrekking tot het landelijk gebied Liezele - Breendonk betekent dit dat vooral de ruimtelijke impact van de woongebieden en -linten moet worden geminimaliseerd. Het beperken van uitbreidingsmogelijkheden van deze bebouwde gebieden, het opstellen van richtlijnen om bepaalde gebieden in de toekomst te vrijwaren van bebouwing vormen hier onderdelen van.

Zeker met betrekking tot de landelijke woongebieden Overheide, Hof ter Bollen, Essendries, De Hand, Wolfstraat en Hoogheide moet uiterst voorzichtig worden omgesprongen met eventueel ruimtelijke uitbreidingen van de bestaande bebouwing. Voor al deze gebieden is uitbreiding niet gewenst, tenzij in het sectoraal B.P.A. 'zonevreemde bedrijven'⁷ de mogelijkheid tot uitbreiding van bestaande ondernemingen wordt toegelaten (bijvoorbeeld Puurse Bandencentrale nabij De Hand). De bebouwing langs Rijweg is een overblijfsel van de vroegere lintbebouwing vanuit Puurs naar Willebroek. Deze kan worden behouden, maar niet uitgebreid.

Landelijke woonkernen Breendonk en Liezele

Een gecontroleerde en beperkte uitbreiding in functie van lokale behoeften is voor de kern van Breendonk aangewezen. Hierbij moet vooral worden vermeden dat deze kern ruimtelijk nog zou uitbreiden in noordwestelijke richting. Dit zou immers afbreuk doen aan de openheid van het landelijk gebied van Breendonk.

Liezele is een nederzetting met een beperkt voorzieningenniveau en zal deze functie behouden. Verdere bebouwing zal tot een minimum behouden blijven, zeker omdat deze kern gesitueerd is ten midden van het landelijk gebied Liezele - Breendonk en ruimtelijk aansluit aan de Molenbeekvallei.

⁷ Iris Consulting (2001), Sectoraal Bijzonder Plan van Aanleg 'zonevreemde bedrijven', pp. 124-127

Valleien van Vliet en Molenbeek als continue en verbindende natuurlijke linten

De samenhang van de beekvalleien met het open ruimte gebied van Breendonk - Liezele is een belangrijk aandachtspunt. Het ruimtelijk samengaan van natuurontwikkeling langs de beekvalleien met de landbouwfunctie van het landelijk gebied Breendonk - Liezele moet dus voornamelijk worden gebaseerd op een verweving van agrarische activiteiten en natuurbeheer (bijvoorbeeld door middel van gemeenschappelijke beheersovereenkomsten).

III Consequenties van de globale visie voor de deel-structuren

Deelstructuren beschrijven de samenhang tussen ruimten van een zelfde soort, verspreid over heel het grondgebied van de gemeente: nederzettingen, ruimten met natuurlijk of agrarisch karakter, ruimten voor uitsluitend economische activiteiten, ruimten gekoppeld aan lijninfrastructuur of ruimten bepaald door een specifiek landschap.

Tussen de deelstructuren bestaan vele relaties. Zo kan de ruimtelijk-natuurlijke structuur de ondergrond of het kader leveren voor (bijkomende) bebouwing. De ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur kent een grote samenhang met de ruimtelijk-economische en de nederzettingsstructuur.

Grotendeels gebaseerd op het bestaan van deze relaties worden volgende deelstructuren onderscheiden:

- de ruimtelijk-natuurlijke structuur
- de nederzettingsstructuur
- de ruimtelijke verkeer- en vervoerstructuur
- de ruimtelijk-economische structuur (met inbegrip van de ruimtelijk-agrarische structuur en de toeristisch-recreatieve structuur)
- de landschappelijke structuur.

1. Gewenste ruimtelijk-natuurlijke structuur

1.1. Visie en concepten met betrekking tot de gewenste ruimtelijk-natuurlijke structuur

kaart 6: gewenste ruimtelijk-natuurlijke structuur

Het fysisch systeem ligt aan de basis van de ruimtelijk-natuurlijke structuur⁸. Het is het geheel van eigenschappen, processen en onderlinge relaties van klimaat, geologie, reliëf, bodem, oppervlakte- en grondwater en lucht⁹.

De *beekvalleien* vormen belangrijke en waardevolle structuurbepalende elementen in het landschap en worden op een strikte en consequente manier beschermd en versterkt. De gehele westelijke structuur van de gemeente wordt erdoor bepaald, zowel voor als na de samenvloeiing ter hoogte van de Amer. Het beleid van versterking van deze valleigebieden, zoals dat de voorbije jaren in het kader van de structuurplanning werd gevoerd, moet verder worden gezet. Aangezien natuur niet stopt aan de grenzen van de gemeente Puurs is overleg met naburige gemeenten gewenst. Ook moet aandacht worden besteed aan een aantal projecten met grensoverschrijdende gevolgen (bijvoorbeeld ontwikkeling rond het zeekanaal). Structurerend op lokaal vlak, maar niet minder belangrijk, zijn de Zielbeek, Gebuisloop en Leibeek. Aandacht

⁸ Studiegroep Omgeving, 1999, Structuurplan Puurs, Ruimtelijk-natuurlijke structuur (ontwerp), p. 16.

⁹ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 1998, Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, Integrale versie, p. 95.

moet worden besteed aan hun structurerende waarde in bepaalde gebieden in het noorden en oosten van de gemeente.

De bestaande versnippering van **natuurgebieden** wordt waar mogelijk ongedaan gemaakt om een uitwisseling van planten en dieren mogelijk te maken. Coolhem fungeert als groot natuurcomplex, terwijl de depressie van de polder van Ruisbroek als basis dient voor een aaneengesloten natuurcomplex met een verweving van functies. Verschillende hoven en parken vervullen een rol als gebieden met een belangrijke nevenfunctie natuur.

De **ecologische infrastructuur** verdient bijzondere aandacht ter ondersteuning van de natuurlijke structuur als verbinding, buffering en met een intrinsieke waarde. Tevens wordt een basismilieukwaliteit nagestreefd. Mede door het instellen van buffergebieden tegen harde functies worden gebieden met kansen voor natuurontwikkeling en -behoud verzekerd.

Rivier- en beekvalleien als dragers van en verbindingen tussen natuurlijk waardevolle elementen

De meest structuurbepalende **rivier- en beekvalleien** zijn deze van de Vliet, de Molenbeek, de Zielbeek en de Rupel.

De potenties die worden geboden vanuit het fysisch systeem (de brede alluviale vlakte van Vliet en Molenbeek, een afwisseling in bodemtypes, hydrografie, aanwezigheid van wateroppervlakken), zijn voor natuurontwikkeling van groot belang. Door de aanwezigheid van bossen, graslanden en kleinere natuurelementen (bomenrijen en kleine bosjes) vormen de beekvalleien van **Vliet en Molenbeek** tevens landschappelijk duidelijk herkenbare elementen.

Er dient dan ook veel aandacht uit te gaan naar de bescherming van deze beekvalleien en hun omgeving. Hierbij zijn niet enkel de waterlopen en de wateroppervlakken van belang. Ook de ruimere omgeving moet mee worden bekeken (zie ook verder: “natuurgebieden gekoppeld aan het waternetwerk”). Een integraal waterbeheer moet worden nagestreefd waarbij in de valleigebieden natuur als belangrijkste functie naar voor komt zonder de omgevende andere functies te schaden. Zo biedt de Molenbeek door de afwezigheid van dijken belangrijke mogelijkheden om overstromingen te laten plaatsgrijpen. Tevens kan de Vliet door het verlagen of het wegnemen van zomerdijken opnieuw een relatie krijgen met de omgevende vallei. De kleinere zijbeken zouden dan opnieuw in relatie kunnen treden met de grotere beken zodat bij een verbetering van de waterkwaliteit migratie van waterorganismen mogelijk is.

Een belangrijke randvoorwaarde is uiteraard dat de waterkwaliteit wordt verbeterd. Immers een te slechte waterkwaliteit maakt overstromingen of de aanleg van vloeibeemden niet wenselijk vermits de omgevende grond wordt vervuild en de vegetatie te sterk verruigt.

Het gedeelte van de **Zielbeek** ten noorden van Ooievaarsnest is gekoppeld aan een gebied van natuurlijke waarde. Het gebiedje langs dit deel van de beek tot aan de spoorlijn richting Boom biedt heel wat potenties op natuurlijk vlak, waardoor het deel zou kunnen gaan uitmaken van een ruimer natuurcomplex rond de Zielbeek. Speciale aandacht is in elk geval nodig ten zuiden van Ooievaarsnest, waar deze beek Gorrebroek doorkruist. Hier komt de beekvallei meer in aanmerking voor de ontwikkeling van een agrarisch natuurverwevingsgebied.

Door de aanleg van het zeekanaal Brussel - Rupel en de bijbehorende industriële ontwikkelingen is de natuurlijke structuur in de vallei van de **Rupel** zeer sterk verstoord. Landschappelijk vormt de Rupel een zeer herkenbaar element. Vermits de Rupel een getijdenrivier is, heeft zij grote potenties voor natuurontwikkeling waar uitzonderlijke slikken en schorren zouden kunnen voorkomen. De indijking van de rivier heeft er echter voor gezorgd dat er nog enkel smalle slikplaten voorkomen. Een goede waterkwaliteit is ook hier weer een belangrijke randvoorwaarde om de aquatische fauna en flora kansen te geven.

Het bovenlokaal belang van de valleien van de Rupel, de Molenbeek en de Vliet wordt benadrukt in het ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen (2001, p. 167). Deze gebieden worden er aangeduid als ***natuurverbindingen op provinciaal niveau***. Dit betekent dat de provincie hiervoor een uitvoeringsplan zal opmaken. De gemeente zal haar visie over deze valleigebieden overmaken aan de provincie.

Samenhang tussen de natuurlijke gebieden gekoppeld aan het waternetwerk

De beekvalleien van de Vliet en de Molenbeek vormen een verbinding tussen belangrijke natuurcomplexen zoals het ***Tekbroek***, met bosjes en graslanden ten noorden en ten zuiden, het ***gebied ten oosten en noordoosten van het fort van Liezele*** alsook andere bosgebieden en natte graslanden. Bovendien zijn het grensoverschrijdende beken van bovengemeentelijk belang waarbij de Vliet in het noorden zou moeten aansluiten bij het Moer op het gebied van Bornem. In het zuiden moeten Vliet en Molenbeek aansluiten op de grotere natuurcomplexen rond Lippelo.

De verschillende hoven ***Hof ter Zielbeek, Hof van Coolhem, Hof ten Broek, Hof ter Bollen en het fort van Liezele*** bevatten nog belangrijke verspreide natuurwaarden. In deze parken en hoven komen belangrijke waterpartijen, oude bomen, graslanden, bosplanten en een typische kasteelflora voor. In deze parken zou natuur een belangrijke nevenfunctie moeten zijn, waar zij wordt beschermd en zoveel mogelijk uitgebouwd. Een verweving van natuur en andere functies zoals recreatie (met duidelijk onderscheid tussen actieve en passieve recreatie) wordt nagestreefd, waarbij plaatselijk een scheiding van functies noodzakelijk kan zijn. Natuur kan zo in recreatiegebieden dicht bij de mens worden gebracht en een belangrijke educatieve functie vervullen.

Tevens liggen verschillende van deze parkgebieden in de valleien en dienen zij er ook hun verbindende functie uit te oefenen. Zo kan de continuïteit van de valleigebieden worden gegarandeerd.

In het noorden van Puurs en aansluitend bij de gemeente Bornem bevindt zich het ***zuidelijk eiland*** tussen de Rupel en het nieuw kanaal. In het noordoostelijk deel hiervan, tussen het oud kanaal en de Rupel, is de waterstand hoog. Zo is een waardevol gebied voor watervogels ontstaan. Hier kan de Rupel als drager van natuur worden versterkt. Het is gewenst om voor het oostelijk deel hiervan te herbestemmen van industriegebied naar natuurgebied, in aansluiting met het noordelijk eiland. Op die manier kan een groot natuurcomplex worden uitgebouwd, wat een initiatief is op bovengemeentelijk niveau. Hiervoor is dus zeker overleg met de gemeente Bornem, de n.v. Zeekanaal en met de provincie noodzakelijk vermits de regionale bedrijventerreinen in economische knooppunten een provinciale bevoegdheid zijn. Tevens is het

aangewezen om de hogere planniveaus voor te stellen dit *zuidelijk eiland oost* op te nemen in het systeem van grote eenheden natuur (GEN) of grote eenheden natuur in ontwikkeling (GENO).

Ontwikkeling en onderlinge koppeling van natuur- en boscomplexen niet gekoppeld aan het waternetwerk

Coolhem bevat reeds grote natuurcomplexen met de moerasbossen van de *Moeren* en het hoger gelegen parkdomein '*Hof van Coolhem*'. De Moeren vormen een uniek gebied door de aanwezigheid van veen in de ondergrond en een biologisch zeer waardevol elzenbroekbos en wilgenstruwelen. Samen vormen deze twee gebieden een aaneengesloten groot natuurcomplex van bovengemeentelijk belang. Het is dan ook aangewezen een suggestie te doen naar de hogere planningsniveaus de *Moeren* in aansluiting met het *Hof van Coolhem* te selecteren als respectievelijk GEN of GENO (Moeren) en natuurverwevingsgebied of natuurverbindingsgebied (Hof van Coolhem).

De hoven *Sint-Pietersburcht* en het *arboretum op Overheide* zijn waardevolle op zich staande natuurlijke gebieden. Een verantwoorde verweving van natuur en recreatie wordt hier nastreefd.

Polders van Ruisbroek als basis voor een aaneengesloten natuurcomplex met een verweving van functies

De polders van Ruisbroek, een zeer *specifiek reliëfelement* in Puurs dat ook op Vlaams niveau geselecteerd is als een element van de natuurlijke structuur, moeten als basis dienen om een aaneengesloten natuurcomplex met een verweving van functies te ontwikkelen. Het is een gebied dat voornamelijk ten oosten en ten zuiden van Ruisbroek quasi volledig wordt ingenomen door populieraanplantingen. Om de natuurwaarde in het gebied te verhogen is het gewenst hier een verweving van functies na te streven zodat de bossen naast hun productiefunctie ook nog belangrijke natuurwaarden kunnen vervullen.

Tevens moeten gebieden worden gereserveerd waar bosstroken specifiek zouden kunnen fungeren als buffer tussen bewoonde gebieden en meer open ruimten. Met betrekking tot deze ruimten met een open of halfopen karakter wordt gestreefd naar hooilanden en weilanden zoals typerend is voor een rivierengebied. Het gebied ten noorden en ten westen van Ruisbroek langs het nieuw kanaal komt zo in aanmerking voor de bewaring en bescherming van een open natuurgebied met ruigtevegetaties, riet, kleine akkers en graslanden.

Een grote variatie aan natuur kan bewaard blijven en verschillende functies zoals bosbouw, natuur en recreatie kunnen naast mekaar voorkomen. Specifiek in het gebied, onmiddellijk ten noorden van Dr. Fr. De Wachterlaan, moeten ontwikkelingsperspectieven worden opgesteld voor een aantal (zonevreemde) woningen en voor een bedrijf (Van Haelen) langs Gansbroekstraat.

Ecologische infrastructuur ter ondersteuning van de natuurlijke structuur als verbinding, buffering en met een intrinsieke waarde

De *ecologische verbindingen* tussen natuurgebieden zijn belangrijk voor de uitwisseling van populaties van planten en dieren. Zonder deze uitwisseling kunnen populaties, voornamelijk in kleinere gebiedjes, niet duurzaam voortbestaan. Natte ecologische verbindingen zijn gebonden aan waterlopen. Hierbij moet aandacht uitgaan naar de waterloop en zijn omgeving. Droge ecologische verbindingzones betreffen hoger gelegen gebieden waar een verhoogde aandacht moet zijn naar de ecologische infrastructuur die daar een verbindende functie heeft. Binnen de verbindingen kunnen stapstenen voorkomen die helpen bij het overbruggen van grotere gebieden met een weerstandswaarde door ongeschikt bodemgebruik. Het betreft kleine geïsoleerde bosjes die een discontinue verbinding teweeg brengen.

Volgende gebieden moeten door *ecologische verbindingen op gemeentelijk niveau* worden verbonden.

- Om het natuurcomplex van Coolhem te verbinden met de polder van Ruisbroek moet een ecologische verbinding worden gerealiseerd door de polder van Pullaar. Dat kan een natte ecologische verbinding zijn die wordt gevormd door de *Zielbeek* en de *Goorlaakbeek*. Droge ecologische verbindingen kunnen worden uitgebouwd langs de bosjes en de lijnvormige elementen ten zuiden van de Goorlaakbeek. Deze bosjes doen nu reeds dienst als stapstenen die een tijdelijk toevluchtsoord voor de migrerende dieren kunnen zijn.
- Ten noorden van Dendermondsesteenweg en ten westen van Hof ter Bollen komen tussen de vallei van de Vliet en de Molenbeek nog enkele geïsoleerde bosjes voor. Een versterking van de band tussen de twee valleien is hier gewenst. Op deze wijze kan de versnippering van de vallei van de Molenbeek door de bebouwing ten zuiden van Hof ter Bollen gedeeltelijk te niet worden gedaan. Via hoger gelegen gronden wordt dan de aansluiting bij het groter natuurcomplex van de bossen van Lippelo versterkt.

Waterlopen zoals de Leibeek, de Vierbundersloop - Wachtingloop, de Koningsbeek en de Ronebeek verdienen een bijzondere aandacht en kunnen een *natte ecologische verbinding* vormen. Zij moeten als groene linten bewaard blijven waarbij van het zelfreinigend vermogen gebruik wordt gemaakt om een betere waterkwaliteit te bekomen. Er moet ruimte worden gereserveerd voor een ecologisch beheer met aanwezigheid van natuurlijke oevers, meandering enz. Een integraal waterbeheer is daarom noodzakelijk om alle functies zoveel mogelijk met elkaar te verzoenen.

De natuurcomplexen van Coolhem en van Tekbroek alsook de valleigebieden moeten zoveel mogelijk worden *gebufferd* tegen invloeden van de landbouw (verzuring, verdroging, vermessing), bebouwing (geluidshinder, vertuining) en andere harde functies (zoals de spoorlijn aan de zuidelijke zijde). Een overgangszone waar uitzonderlijke aandacht gaat naar het behoud van de ecologische infrastructuur en waar eventuele beperkingen worden opgelegd aan de landbouw, is daarom gewenst. Op deze manier kunnen de waardevolle natuurcomplexen beter behouden blijven.

Groenbuffers kunnen tevens een scherm vormen tegen visueel storende elementen. Zo is het ook gewenst om langs A12 in Breendonk geheel of gedeeltelijk in de bestemmingen parkgebied en buffergebied een groenbuffer aan te leggen. Tevens kan een buffer worden aangelegd aan de westzijde van het gipsstort tussen Hof ter Zielbeek en A12 alsook aan de Rupeltunnel.

Hierdoor wordt de meer waardevolle polder van Ruisbroek beschermd. Het gebruik van deze bossen voor recreatie kan de druk op de bestaande bos- en natuurcomplexen verminderen. Ook bieden de bomen ter hoogte van Leuk een belangrijke buffer tussen de industriegebieden langs het zeekanaal en de dorpskern van Ruisbroek.

Een buffering van *geïsoleerde ecologische stapstenen* zoals de Steenbossen, het populierbos in de polder van Pullaar en het bos ten westen van Hof ter Bollen is tevens van belang. Een bufferstrook moet deze elementen beschermen tegen de invloed van bijvoorbeeld de intensieve landbouw zodat ze kunnen worden afgeweerd tegen depositie (neerslag) of inspoeling van meststoffen en pesticiden.

1.2. Maatregelen met betrekking tot de gewenste ruimtelijk-natuurlijke structuur

Deze paragraaf geeft aan welke mogelijke (beleids)maatregelen kunnen worden genomen om de visie en concepten met betrekking tot de gewenste ruimtelijk-natuurlijke structuur te realiseren. Het bindend gedeelte maakt een selectie uit deze maatregelen.

Differentiatie van het ruimtelijk-natuurlijk beleid

Om de natuurlijke structuur goed te laten functioneren, moeten samenhangende gebieden worden gerealiseerd waar natuur gedifferentieerd voorkomt. In het buitengebied worden gebieden in verschillende ruimtelijke beleidscategorieën afgebakend. De beleidscategorieën zijn *grote eenheden natuur (GEN)*, *grote eenheden natuur in ontwikkeling (GENO)*, *natuurverwevingsgebieden en natuurverbindingsgebieden*. De afbakening van grote eenheden natuur, grote eenheden natuur in ontwikkeling en natuurverwevingsgebieden zal door de Vlaamse overheid gebeuren. De natuurverbindingsgebieden worden op provinciaal niveau afgebakend in overleg met de betrokken gemeente.

Om de gewenste ruimtelijk-natuurlijke structuur te realiseren doet de gemeente Puurs een suggestie tot aanduiding van de verschillende gebieden op bovengemeentelijk niveau.

1. De gemeente zal bij de bevoegde overheden (Vlaamse overheid of de provincie Antwerpen) aandringen om bij de afbakening van de gebieden van de natuurlijke structuur in de verschillende beleidscategorieën volgende gebieden aan te duiden binnen het grondgebied van Puurs:
 - *natuurverbindingsgebieden of natuurverwevingsgebieden op bovenlokaal niveau*: de vallei van de Rupel, de beekvalleien van de Vliet en de Molenbeek, de polders van Ruisbroek
 - *grote eenheid natuur of grote eenheid natuur in ontwikkeling*: de Moeren en het zuidelijk eiland oost tussen het oud kanaal en de Rupel.

Andere gebieden zijn structuurbepalend op gemeentelijk niveau. Zij worden beschermd en verder uitgebouwd door de gemeente.

2. De gemeente duidt een aantal gebieden aan als droge en natte natuurlijke en ecologisch waardevolle verbindingsgebieden en probeert deze als dusdanig uit te bouwen en te beschermen op gemeentelijk niveau. Het gaat om:
 - de Zielbeek als beekvallei waar de natuurwaarde te versterken is
 - een verbinding tussen het natuurcomplex van Coolhem en de Zielbeek
 - de verbinding tussen de Molenbeek en de Vliet ten noorden van Dendermondsesteenweg
 - de natte ecologische verbinding in de vorm van waterlopen, namelijk de Leibeek, de Ronebeek, de Koningsbeek en de Vierbundersloop - Wachtingsloop.

Waterkwaliteit en -kwantiteit als randvoorwaarde voor natuurontwikkeling

Een goede waterkwaliteit is een noodzakelijke randvoorwaarde voor het toelaten van overstroming of van bevoeding. Een systematische aanpak van waterzuivering moet daarom prioriteit krijgen. Om verdroging te voorkomen moet zoveel mogelijk water de grondwatertafel bevoorraden en niet rechtstreeks worden afgevoerd naar het oppervlaktewater van de grotere beken en rivieren.

3. In samenwerking met de omliggende gemeenten zal de gemeente aandringen bij de verantwoordelijke overheden (Vlaamse overheid) op de versnelde uitvoering van een waterzuiveringsprogramma voor de Rupel. De waterkwaliteit van de Rupel is evenwel afhankelijk van de Zenne, omdat ze door deze rivier wordt gevoed. Een goede waterkwaliteit van de Zenne is dus minstens even belangrijk (Brussels hoofdstedelijk gewest).
4. Om de beken in Puurs zo snel mogelijk weer proper en leefbaar te maken, wil de gemeente prioriteit geven aan rioleringswerken. Tevens legt de gemeente bij het aanleggen van nieuwe riolering een gescheiden rioleringsstelsel aan waar het zinvol en haalbaar is, zodat het regenwater op meerdere plaatsen rechtstreeks in de beken kan worden geloosd, de verdroging afneemt en de natuurwaarde kan verhogen.
5. Om de beken weer in contact te brengen met hun omgeving stelt de gemeente een integraal waterbeheersplan op voor de onbevaarbare waterlopen (in overleg met de bekkencomités en de provinciale en gewestelijke overheid). Prioriteit gaat hierbij naar de Vliet, de Molenbeek en de Zielbeek.

Versterking en bescherming van de rivier- en beekvalleien en de samenhangende natuurlijke gebieden

6. De gemeente zal via een ruimtelijk uitvoeringsplan en/of inrichtingsplan juridisch een betere bescherming geven aan de vallei van de Zielbeek (en Appeldonkbeek). Zij zal bij de provincie bij de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan aandringen hetzelfde te doen voor de valleien van de Molenbeek en de Vliet.
 - Om de continuïteit van de **vallei van de Vliet** te waarborgen voor natuur, pleit de gemeente voor een continue bestemming als natuurgebied langs de beek. Om het natuurcomplex van Tekbroek en de vallei te bufferen tegen de invloeden vanuit landbouw en tegen een vernietiging van de ecologische infrastructuur vraagt de gemeente een be-

stemming van landbouwgebied met ecologische waarde of van landbouwgebied met landschappelijke waarde. De gemeente heeft ondertussen door de opmaak van een B.P.A. de niet te ontwikkelen rand van het woonuitbreidingsgebied Keulendam herbestemt naar een open ruimte functie ¹⁰.

- De gemeente zal de randen van woonuitbreidingsgebieden, aansluitend aan de **vallei van de Molenbeekvallei** niet ontwikkelen en/of herbestemmen naar natuurgebied: de rand van het woonuitbreidingsgebied aan Konijnenstraat, de rand van het woonuitbreidingsgebied aan Molenstraat en de rand van het woonuitbreidingsgebied aan Fabiolapark, telkens aansluitend aan de beekvallei.
 - Om de dijken en de onmiddellijke omgeving van de **vallei van de Zielbeek** ten zuiden van Ooievaarsnest beter te beschermen is een wijziging van de beekvallei tot natuurgebied gewenst. Het gebied tussen de spoorweg en de Zielbeek kan zich ontwikkelen tot een uitgebreider natuurcomplex en moet dan worden bestemd als natuurgebied. Het komt hiertoe meer in aanmerking dan de huidige bestemming bosgebied tussen de spoorweg en de gemeentegrens tevens ten zuiden van Ooievaarsnest. Het B.P.A. 'Hof ter Zielbeek' biedt een goede bescherming voor de onmiddellijke omgeving van de Zielbeek en vormt daarom reeds een goede juridische basis voor dit gebied.
7. Om de Rupeldijken een grotere natuurwaarde te geven en een buffer te vormen voor het industriegebied, zal de gemeente aandringen op een natuurvriendelijk beheer door de verantwoordelijke instantie (A.W.Z.).
 8. Om de natuurwaarde in de valleigebieden te verhogen, zullen passende voorschriften moeten worden opgemaakt. De gemeente zal door middel van bovengenoemde inrichtings- en/of ruimtelijke uitvoeringsplannen voorschriften laten gelden binnen de valleigebieden die ingrepen, gerelateerd aan een toename van de verharde oppervlakte, verbieden, nieuwe bebouwing tegengaan, het scheuren van grasland (om er akkers van te maken) verbieden, gebieden met een hoge natuurwaarde integraal bewaren, het microreliëf en de structuur van het landschap behouden en herstellen door wijziging in deze structuur te verbieden of vergunningsplichtig te maken, de waterhuishouding behouden, herstellen en/of op natuurelementen met een hoge natuurwaarde afstemmen.
 9. De gemeente zal via een ruimtelijk uitvoeringsplan en/of inrichtingsplan voorschriften opstellen die de resterende natuurwaarden van het gebied 'Hof ter Bollen' en van het aansluitend woongebied beter beschermen.
 10. De gemeente zal bij de provincie aandringen om via een ruimtelijk uitvoeringsplan en/of inrichtingsplan een betere juridische bescherming aan het fort van Liezele te geven. Een bestemming parkgebied is aangewezen. Dit kan worden opgenomen in een ruimer uitvoeringsplan samen met het noordelijk recreatiegebied (zie verder).
 11. De gemeente zal overleg op gang brengen met de buurgemeenten en met andere overheden om de waardevolle rol van de valleigebieden in Puurs te benadrukken en een gezamenlijk beleid te voeren, gericht op het verhogen van de natuurwaarden in de valleigebieden.

¹⁰ Het B.P.A. 'Keulendam' voorziet hier een bestemming deels als landbouwgebied met ecologisch belang, deels als parkgebied en deels als natuurgebied.

Beleid met betrekking tot de gebieden niet gekoppeld aan het waternetwerk

12. Aangezien de bestemming parkgebied een bevestiging zou zijn van het huidig bodemgebruik van het arboretum Puurs, voert de gemeente een bestemmingswijziging door via een ruimtelijk uitvoeringsplan.

Polders van Ruisbroek

13. De gemeente pleit bij de Vlaamse overheid voor een betere juridische bescherming van een deel van de polders van Ruisbroek. Het gebied ten zuiden van het kanaal zou als natuurgebied moeten worden bestemd. Dit is een bevestiging van het huidig bodemgebruik van ruigte, struweel, kleine akkertjes, natte graslanden, bosjes en bomenrijen.
14. Om de natuurwaarde van de boscomplexen in de depressie van de polder van Ruisbroek te verhogen, neemt de gemeente gelijkaardige stimulerende maatregelen als voor de valleigebieden (cfr. maatregel 7).

Ecologische infrastructuur en buffers

15. De gemeente voert een wederkerende inventarisatie uit van de ecologische infrastructuur op haar grondgebied. Dit kan gebeuren in samenwerking met natuurverenigingen zoals Natuurpunt Vlaanderen. Aan de hand van deze inventarisatie stelt de gemeente een plan op waarin de gewenste ecologische infrastructuur wordt aangeduid.
16. De gemeente neemt maatregelen om de uitbreiding van de ecologische infrastructuur mogelijk te maken. Voorbeelden zijn: het voeren van een aankoopbeleid voor plaatsen waar de ecologische infrastructuur moet worden uitgebouwd, het blijven aanbieden van beheersovereenkomsten voor het aanleggen en/of onderhouden van kleinere natuurlijke elementen, het organiseren van haagplantacties waarbij goedkoop plantenmateriaal wordt aangeboden, het laten ontstaan van een bufferstrook rond kleinere bosjes om deze te beschermen tegen schadelijke invloeden van buiten uit.
17. Langsheen de waterlopen Zielbeek, Ronebeek, Koningsbeek, Leibeek en Vierbundersloop - Wachtingsloop reserveert de gemeente onverharde zones. Deze worden als ecologische verbinding beschouwd. De breedte van de zone kan variëren van een minimum van 5 m tot 50 m. Hiertoe neemt de gemeente de volgende maatregelen:
 - het voeren van een aankoopbeleid voor oevers van ecologische verbindingzones
 - het reserveren van een strook van 5 tot 10 m langs de waterloop bij het opmaken van een inrichtingsplan
 - het aanbieden van beheersovereenkomsten aan de aanpalende eigenaars of deze door voorlichting aansporen om op vrijwillige basis een natuurvriendelijk beheer te doen.
18. De gereserveerde ruimte zal door de gemeente of door aanpalende eigenaars op vrijwillige basis of onder stimulans van een beheersovereenkomst worden ingericht via o.a. het aanplanten van een rij bomen, het extensiveren van de agrarische productie in de smalle stroken langs de waterlopen, het aanleggen van een houtkant van 5 tot 10 m, het aanleg-

gen of het behouwen van moerasgebied en van plasbermen, het aanleggen of behouden van struwelen en bosjes enz.

19. De gemeente houdt toezicht op de naleving van bestemmingen en bouwvoorschriften die de aanleg van bufferstroken rond harde bestemmingen zoals industrie- en K.M.O.-zones verplicht.

2. Gewenste nederzettingsstructuur

2.1. Visie en concepten met betrekking tot de gewenste nederzettingsstructuur

kaart 7: gewenste nederzettingsstructuur van Puurs

De gemeente Puurs ziet voor zichzelf een groeirol weggelegd op vlak van bijkomende woningen. De historisch gegroeide nederzettingsstructuur vormt hierbij het uitgangspunt voor verdere verdichting ¹¹.

Deze visie wordt bijgestaan in het ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen ¹². Hier wordt de gemeente geselecteerd als structuurondersteunend hoofddorp type I. Een dergelijk type hoofddorp wordt als groeikern aangezien en vangt een belangrijk deel op van de gemeentelijke taakstellingen voor onder andere woningen.

Kernversterking met inbreiding en verdichting van de bebouwing zal binnen de bestaande woonkernen gebeuren. Hierbij wordt de uitbouw van een welbepaalde hiërarchie tussen de kernen vooropgesteld. Deze hiërarchie wordt hoofdzakelijk gerealiseerd door middel van een gefaseerde en selectieve planning van bijkomende woongelegenheden en ontwikkeling van gemeentelijke dienstenactiviteiten en voorzieningen.

Een ruimtelijk kwalitatieve invulling staat hierbij centraal. Dit bevat ondermeer het strikt faseren van het aansnijden van woonuitbreidingsgebieden (in eerste instantie worden reeds aangesneden woonuitbreidingsgebieden in Puurs centrum verder uitgebouwd), woningverbetering en herwaardering van het bestaand patrimonium via bevordering van renovatie- en vervangingsbouwprojecten, uitbouw van woon- en verblijfsvriendelijke dealkernen (met aantrekkelijke en levendige dorpspleinen, ruimte voor recreatie en jeugdactiviteiten, ruimte voor aangenaam en veilig verblijven in de woonbuurten door het autoverkeer qua snelheid en hoeveelheid en ruimtebeslag in te perken enz.).

¹¹ Studiegroep Omgeving/I.S.R.O., 1997, Structuurplan Puurs, Discussienota over de globale beleidslijnen, p. 2.

¹² Provincie Antwerpen, 2001, Ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen, p. 192 (richtinggevend gedeelte).

Ruisbroek als goed voorziene tweeledige kern biedt eveneens voldoende mogelijkheden voor een verdere verdichting van de bebouwing.

Liezele en Breendonk blijven beperkt tot kleine woonkernen. Het ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen selecteert Breendonk als een woonkern en Liezele als een nederzetting.

Het landelijk karakter wordt behouden waar het in enkele kleine woongebieden nog aanwezig is: Kleine, Grote en Eikse Amer, Overheide, Achterheide, Wolfstraat - Provincielaan, Hof ter Bollen, Essendries en Hoogheide. Rijweg behoudt zijn huidig karakter als een dicht bouwlint langs de voormalige verbinding tussen Puurs en Willebroek.

De gemeente tracht tot gebiedsgerichte oplossingen te komen in verband met zonevreemde woningen, getoetst aan haar visie met betrekking tot de gewenste ruimtelijke structuur.

Puurs centrum, gekoppeld aan Kalfort, als verdichte en goed voorziene hoofdkern

Binnen de vooropgestelde hiërarchie neemt Puurs centrum de positie in van *hoofdkern*. Nieuwe woongelegenheden worden dan ook in eerste instantie hier ontwikkeld. Hiermee wil de gemeente Puurs ook haar taak opnemen als structuurondersteunend hoofddorp type I¹³. Deze classificatie uit het ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen geeft in principe de gemeente bovendien de mogelijkheid om meer bijkomende woningen te realiseren dan voor de opvang van de natuurlijke aangroei nodig is. Andere argumenten ter verdediging van deze planning zijn:

- het zorgzaam beleid van de gemeente Puurs in het verleden
- de selectie van Puurs als economisch knooppunt in de Vlaamse ruit
- de ligging van Puurs aan de primaire wegen N16 en A12 en aan een station als kruising van twee spoorlijnen op provinciaal niveau
- de hoge uitrustingsgraad van Puurs met scholen, een cultureel centrum, regionale administraties, regionale bedrijventerreinen
- omwille van deze hoge uitrustingsgraad ook de beperking van woon-werkverkeer.

Bij de uitbouw van een woonprogrammatie in Puurs centrum worden in eerste plaats lokaties geselecteerd die bijdragen tot de verdere verdichting van deze kern. Het betreft hier dan voornamelijk niet-ontwikkelde woonuitbreidingsgebieden of binnengebieden binnen in het morfologisch samenhangend bebouwd geheel van Puurs centrum. Dit geheel wordt min of meer begrensd door Vergauwenstraat, Hof ten Berglaan, Overheide - Heide, Molenstraat en Konijnenstraat. Het samenhangend en geconcentreerd karakter van dit morfologisch geheel kan ook worden benadrukt en leesbaarder worden gemaakt ter hoogte van de invalswegen Liezeledorp en Molenstraat, Scheeveld, Verbelenstraat, Eikevlietbaan en G. Gezellelaan.

Het *centrumgebied van Puurs* situeert zich op de as Stationsstraat - Hoogstraat waarop een aantal kleinere pleinen worden geënt (Kerkplein, Botermarkt, Hondsmarkt, nieuw aan te leggen gebied langs Hoogstraat en stationsplein).

¹³ Provincie Antwerpen, 2001, Ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen, richtinggevend deel, p. 192.

Aansluitend en in tweede instantie kan de satellietkern Kalfort verder verdichten. Dit betekent dat bij de uitbouw van de woonprogrammatie in tweede instantie deze *secundaire kern* wordt ontwikkeld. De leesbaarheid van deze kern kan ook worden vergroot door de specifieke inrichting van de invalswegen G. Gezellelaan, Letterheide, Lichterstraat, Berkenkant, Van Kerckhovenstraat en Coolhemstraat.

Ruisbroek als secundaire kern, voorzien op lokale behoeften

Ruisbroek fungeert als goed voorziene tweeledige secundaire kern met Ruisbroek-dorp en Sauvegarde. Algemene voorzieningen vinden hier hun plaats voor de lokale bevolking. Op vlak van bijkomende woongelegenheden kan in beide kernen aandacht worden besteed aan een verdere verdichting op korte termijn.

Breendonk als woonkern

Breendonk heeft een meer landelijk karakter, wat impliceert dat met deze landelijke kern voorzichtiger moet worden omgesprongen. Een gecontroleerde en beperkte uitbreiding in functie van lokale behoeften is voor de kern van Breendonk aangewezen. Dat kan in principe binnen het beschikbaar juridisch aanbod worden gerealiseerd.

Liezele als nederzetting

Liezele is een kleine woonkern met een beperkt voorzieningenniveau en zal deze functie behouden. Het werd door de provincie niet geselecteerd als woonkern. Verdere bebouwing zal tot een minimum behouden blijven, zeker omwille van de nabijheid van het centrum van Puurs.

Verspreide woongebiedjes

Ook andere verspreide kleinere woongebieden (gehuchten, linten en geïsoleerde woninggroepen) kunnen niet verder ontwikkelen. Deze woongebieden zoals Amer (Kleine, Grote en Eikse), Overheide, Achterheide, Wolfstraat, De Hand, Hof ter Bollen, Essendries en Hoogheide dienen strikt beperkt te blijven tot de huidige omvang om hun landelijkheid te bewaren. Ook het woongebiedje Rijweg blijft behouden in zijn actuele omvang.

Zonevreemde woningen

kaart 8: toetsing van de problematiek rond zonevreemd wonen met de gewenste ruimtelijke structuur voor Puurs

Op kaart 8 wordt de problematiek in verband met zonevreemde woningen getoetst aan de gewenste ruimtelijke structuur. Deze toetsing resulteert in een beeld dat aangeeft waar de knelpunten in verband met zonevreemde woningen zich situeren in de gemeente maar dat tegelij-

kertijd een kader biedt voor mogelijke ontwikkelingsperspectieven voor de verschillende categorieën van zonevreemde woningen in de gemeente.

Vanuit de toetsing aan de deelruimten kan volgende visie in verband met de zonevreemde woningen worden ontwikkeld. Deze visie vormt de basis voor concrete maatregelen op perceelsniveau.

- Zowel de ruimte in het laaggelegen noordelijk deel van Puurs als in het hoger gelegen zuidelijk gebied herbergen een groot aandeel van verspreid gelegen zonevreemde woningen. Omwille van het belang van agrarische activiteiten of andere open ruimte functies in deze deelruimten zullen de ontwikkelingsperspectieven voor zonevreemde woningen hiermee rekening dienen te houden.
- Ook in de deelruimte bepaald door bovenlokale infrastructuurelementen zijn een aantal concentraties van zonevreemde woningen gelokaliseerd. De ruimtelijke wenselijkheid van verweving van de woonfunctie met de bedrijvigheid moet concreter worden onderzocht en de basis vormen voor het opstellen van ontwikkelingsperspectieven.
- De deelruimte 'hoofdkern Puurs - Kalfort' richt zich hoofdzakelijk op centrumfuncties als wonen, handel, diensten, kleinschalige bedrijvigheid enz. De in dit gebied gelegen zonevreemde woningen, bijvoorbeeld in recreatiegebied, vormen geen ruimtelijk probleem. Ook de zonevreemde woningen die rechtstreeks aansluiten op deze woonkern, vormen geen probleem inzake het zone-eigen maken van deze woningen. Het mag echter geen aanleiding geven tot het creëren van bijkomende wooneenheden in deze randgebieden.

De gewenste ruimtelijke structuur geeft aan welke gebieden vanuit ruimtelijk oogpunt als kwetsbaar kunnen worden beschouwd. Vooral de ruimtelijk-natuurlijke structuur en de landschappelijke structuur bevatten elementen die wijzen op mogelijke ruimtelijk kwetsbare plekken in de gemeente.

- Gebieden die in de ruimtelijk-natuurlijke structuur als kwetsbaar worden beschouwd, moeten worden onderzocht op de aanwezigheid van zonevreemde woningen. De **rivier- en beekvalleien** en de daarbij horende alluvia zijn dergelijke structuurbepalende elementen voor de natuurlijke structuur en worden daarom als kwetsbaar beschouwd. Concreet betreft het in Puurs de valleigebieden van Molenbeek en Vliet. Vanwege de belangrijke natuurlijke waarden zullen de ontwikkelingsperspectieven voor de zonevreemde woningen die in deze valleien zijn gelegen, beperkt zijn.
- Daarnaast zijn er zonevreemde woningen waarvan niet duidelijk is of zij gelegen zijn in een ruimtelijk kwetsbaar gebied. Zij bevinden zich op de rand of in zogenaamde **overgangszones** naar een rivier- of beekvallei. Onderzoek op perceelsniveau, bijvoorbeeld aan de hand van de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan, zal moeten uitwijzen of deze gebieden een belangrijke natuurlijke waarde hebben en deel uitmaken van de ruimtelijk kwetsbare vallei dan wel of ze veeleer aansluiten bij bijvoorbeeld de bebouwde kern.
- Tenslotte zijn er **geïsoleerde zonevreemde woningen** met een **cultuurhistorische waarde** die ervoor zorgen dat een gebied in zekere zin als ruimtelijk kwetsbaar kan worden beschouwd. Dit kunnen oude hoeven zijn of gebouwen in parkdomeinen die mee de identiteit van een gemeente bepalen. Deze categorie van woningen hebben recht op specifieke ontwikkelingsperspectieven die de cultuurhistorische waarde weten te beschermen.

Omgekeerd kan de ligging van sommige zonevreemde woningen of van concentraties van zonevreemde woningen worden verantwoord binnen de gewenste ruimtelijke structuur.

- Zonevreemde woningen, woningconcentraties (of geïsoleerde woningen) kunnen aansluiten bij in de gewenste ruimtelijke structuur geselecteerde woonkernen.
- Historisch gegroeide situaties, bijvoorbeeld ten gevolge van industriële ontwikkelingen waarbij in functie van die industrie zonevreemde woningen ontstonden, vergen een specifieke aanpak die wordt verantwoord in de gewenste ruimtelijke structuur.

Woonwagensites

Het gemeentebestuur wil een oplossing bieden aan het probleem van de twee aanwezige woonwagenfamilies die sedert zeer vele jaren op het grondgebied van de gemeente gevestigd zijn. De twee sites (één ter hoogte van het containerpark en één ter hoogte van de knoop A12 - N16) bevinden zich niet alleen in een zone die daartoe niet bestemd is, namelijk in industriegebied, maar veroorzaken daarnaast ook ruimtelijk heel wat hinder.

Samen met de bevoegde gewestelijke diensten wil het gemeentebestuur deze families herlokalisieren. Een inplanting wordt voorgesteld achter de vestiging van AWW aan Rijweg (omgeving knooppunt N16 - A12) in een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen.

Definitievere uitspraken daaromtrent moeten worden afgewogen in kader van ondermeer opties die zullen volgen uit de lopende streefbeeldstudie voor N16.

2.2. Maatregelen met betrekking tot de gewenste nederzettingsstructuur

Deze paragraaf geeft aan welke (beleids)maatregelen kunnen worden genomen om de visie en de concepten met betrekking tot de gewenste nederzettingsstructuur te realiseren. Deze maatregelen hebben in eerste instantie betrekking op het creëren van woningen in het bestaand weefsel en het aftasten van de grenzen van de mogelijkheden daartoe. De aanduiding van het aantal te realiseren woningen per woongebied is het resultaat van een raming en daarom slechts richtinggevend. Bij een concrete invulling van de verschillende sites zijn kleine afwijkingen mogelijk.

Het bindend deel maakt een selectie uit deze maatregelen. De geselecteerde maatregelen zullen worden uitgevoerd. Enkel indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen, kunnen toch verschuivingen optreden, uiteraard binnen de wettelijke bepalingen over het herzien van de verschillende delen van een ruimtelijk structuurplan. Dit geldt ook voor de maatregelen die worden gegeven voor de andere sectoren.

Hoewel uit de vergelijking van behoefte en aanbod blijkt dat er geen woonuitbreidingsgebieden moeten worden aangesneden om de behoefte aan bijkomende woningen waar te maken, wenst de gemeente omwille van ruimtelijke argumenten toch delen van woonuitbreidingsgebieden aan te snijden. De gemeente oordeelt op basis van de in haar structuurplan uitgewerkte ruimtelijke structuur dat bepaalde delen van woonuitbreidingsgebieden meer in aanmerking komen voor ontwikkeling dan minder goed gelegen binnengebieden in de woonzone. Deze ruimtelijke argumentatie is gebaseerd op:

- de centrale ligging van een aantal (delen van) woonuitbreidingsgebieden in de dorpskernen (bijvoorbeeld Keulendam in Puurs centrum, Schaafstraat in Breendonk)
- de bezorgdheid om in onbruik geraakt bedrijventerrein in de centra een nieuwe bestemming te geven (New Vertongen in Kalfort)
- de compensatie tussen niet te ontwikkelen binnengebied (voornamelijk gelegen in woonkernen) en te ontwikkelen woonuitbreidingsgebied (voornamelijk gelegen in het hoofddorp Puurs - Kalfort).

De gemeente wil dus het ontwikkelen van woonuitbreidingsgebied compenseren door het aansnijden van binnengebieden in het woongebied te bevroeden. Deze compensatie heeft betrekking op de huidige planperiode (tot 2008). De voorgestelde compensatie vergroot het vastliggend juridisch aanbod niet.

In het ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen wordt die mogelijkheid van compensatie geboden (zie punt 4.6.5. op blz. 194 en 195).

kaart 9: voorstel van woonprogrammatie in Puurs

2.2.1. Te ontwikkelen gebieden voor 2008 (op korte termijn)

1. De gemeente selecteert volgende ***binnengebieden in het woongebied*** om te ontwikkelen op korte termijn:
 - binnengebied Hooiveld (1 ha -12 woningen)
 - binnengebied Gebroeders Van Benedenlaan (0,9 ha - 19 woningen)
 - deel van het binnengebied aanleunend bij Nieuwstraat en Donkstraat (1 ha - 15 woningen) ¹⁴

totaal binnengebieden in woongebied: 46 woningen (2,9 ha)

1a. Bij de inrichting van het binnengebied Hooiveld stelt de gemeente voorop om de inhoudelijke opties uit het in opmaak zijnde B.P.A. 'Hooiveld' volledig te volgen.

1b. Voor de ontwikkeling van het woongebied Gebroeders Van Benedenlaan neemt de gemeente zich voor om het voorstel van de particuliere verkavelaar te volgen, waarbij 19 loten mogelijk worden (16 voor halfopen bebouwing en 3 voor open bebouwing).

1c. Wegens de secundaire positie van de kern Ruisbroek tegenover Puurs - Kalfort opteert de gemeente voor een ontwikkeling van de helft van het gebied aan Nieuwstraat - Donkstraat, namelijk van een tiental woningen in een gemengd project. Hierbij kunnen een aantal sociale woningen worden gecombineerd met particuliere woningen. Deze verweving kan de woonkwaliteit van het woongebied enkel verhogen. Indien mocht blijken dat het sociaal project niet kan doorgaan, zal de gemeente het gebied ontwikkelen voor particuliere woningen.

¹⁴ Het is de bedoeling van de gemeente om voor de totaliteit van dit binnengebied een ruimtelijk uitvoeringsplan op te maken waar de vooropgestelde fasering dan juridisch hard zal worden gemaakt.

2. De gemeente selecteert volgende **woonuitbreidingsgebieden** om te ontwikkelen op korte termijn:
- deel van het woonuitbreidingsgebied Keulendam (3 ha - 55 woningen)
 - deel van het woonuitbreidingsgebied Den Brand (1,65 ha - 25 woningen)¹⁵
 - deel van het woonuitbreidingsgebied langs Schaafstraat (1,35 ha - 20 woningen)

totaal woonuitbreidingsgebied: 100 woningen (6,0 ha)

2a. De bedoeling van de opmaak van het B.P.A. is de ontwikkeling en verdichting van de Puurse dorpskern door het uitvoeren van een gemeentelijk project. De gemeente verwierf destijds de gronden aan Keulendam met als doel een betaalbaar en kwalitatief woonproject te realiseren via een gemeentelijke verkaveling. Omwille van de planningscontext ziet het gemeentebestuur af van het project 'sociale verkaveling' doch blijft geloven in de wenselijkheid om een inbreidings- en kernversterkend project in dit binnengebied te realiseren. Om de ruimtelijke kwaliteiten en de intrinsieke waarde van de plek nog sterker tot uiting te brengen opteert de gemeente voor een duurzaam en milieubewust project waarbij ecologische principes mee de bouwvoorschriften zullen bepalen. Het gemeentebestuur wenst initiatiefnemer en coördinator van het woningbouwproject te zijn. Verschillende actoren (gemeente, sociale woningbouwmaatschappij, enz.) zullen instaan voor de realisatie.

2b. Omdat Puurs het woonuitbreidingsgebied Den Brand slechts gedeeltelijk wenst te ontwikkelen op korte termijn, wenst de gemeente een ruimtelijk verantwoorde fasering voor het aansnijden van dit gebied op te stellen. Ruimtelijke aspecten dienen hierbij een sturende rol te spelen, rekening houdend met de eigendomstructuur waarin de gemeente zelf een nagenoeg exclusieve aandeelhouder is.

2c. De gemeente Puurs wenst ongeveer de helft van het woonuitbreidingsgebied Schaafstraat op korte termijn te ontwikkelen als sociale kavels. Belangrijke reden daarvoor is het feit de laatste 25 jaar geen sociale kavels werden aangeboden in deze deelgemeente. Het zou gaan om een twintigtal woningen.

3. De gemeente stelt voor om het **industrieterrein New Vertongen** langs Schipstraat te ontwikkelen op korte termijn:
- industriegebied New Vertongen (0,6 ha - 20 wooneenheden)

totaal: 20 woningen (0,6 ha)

Als het pand leeg staat is een kwalitatief inbreidingsproject nodig om de ruimtelijke kwaliteit van de woonkern van Kalfort te behouden. De ontwikkeling van het gebied kan worden opgevat als een groepsproject waarin de mogelijkheid van verweving van verschillende functies te onderzoeken valt (wonen boven winkels, kleine appartementen in combinatie met ééngzinswoningen enz.).

2.2.2. Te reserveren gebieden

4. De gemeente stelt voor volgende **binnengebieden in woongebied** te reserveren en dus niet aan te snijden op korte termijn:
- binnengebied De Wachterlaan (2,8 ha - 45 woningen)
 - deel van gebied aanleunend bij Nieuwstraat en Donkstraat (1 ha - 15 woningen)

¹⁵ Het is de bedoeling van de gemeente om voor de totaliteit van dit woonuitbreidingsgebied een ruimtelijk uitvoeringsplan op te maken waar de vooropgestelde fasering dan juridisch hard zal worden gemaakt.

- binnengebied Neerheidreed (1,5 ha - 25 woningen)
- binnengebied Achterhoefweg (1,4 ha - 25 woningen)
- binnengebied Pullaarssteenweg (1,3 ha - 20 woningen)

totaal te reserveren binnengebieden in woongebied: 130 woningen (8,0 ha)

De gronden, gelegen in het binnengebied De Wachterlaan, zijn ongeveer voor de helft in gemeentelijke handen. De rest zijn niet ontsloten achtertuinen van aanpalende woningen. Het gebied kan bijgevolg niet worden ontwikkeld zonder gemeentelijk initiatief. Het gebied aanleunend bij Nieuwstraat en Donkstraat is volledig gemeentelijke eigendom. Voor de overige binnengebieden engageert de gemeente zich om deze niet te laten ontwikkelen.

5. De gemeente stelt voor volgende **woonuitbreidingsgebieden** te reserveren:

- overig deel van woonuitbreidingsgebied Den Brand (1,5 ha - 22 woningen)
- deel van woonuitbreidingsgebied Konijnenstraat (2,5 ha - 37 woningen)
- deel van woonuitbreidingsgebied Fabiolapark (3,6 ha - 54 woningen)
- deel van woonuitbreidingsgebied Haverblok - Nutenstraat (8,7 ha - 131 woningen)
- woonuitbreidingsgebied Bloemhof Kaardijk (190 meter langs uitgeruste weg 0,65 ha - 10 woningen)
- deel van woonuitbreidingsgebied Schaafstraat (1,6 ha - 10 woningen)
- rand van woonuitbreidingsgebied Molenstraat (2,9 ha - 45 woningen)
- woonuitbreidingsgebied Winkelveld (3,4 ha - 50 woningen)
- woonuitbreidingsgebied Eikerlandstraat (28 ha - 420 woningen)
- woonuitbreidingsgebied Liezele (3,3 ha - 50 woningen)

totaal te reserveren woonuitbreidingsgebieden: 819 woningen (54,56 ha)

6. De gemeente wil eveneens volgende **overige gebieden** reserveren en niet aansnijden op korte termijn:

- deel van recreatiegebied te Puurs (3,6 ha - 66 woningen)
- K.M.O.-zone Breendonk (1,3 ha - 20 woningen)

totaal te reserveren overige gebieden: 86 woningen (4,9 ha)

2.2.3. Te herbestemmen gebieden

7. De gemeente selecteert volgende gebieden met het oog op een herbestemming:

- rand van het woonuitbreidingsgebied Keulendam (3,17 ha)
- woonuitbreidingsgebied Eigenaarstraat (9,1 ha)
- deel van het woonuitbreidingsgebied Schaafstraat (3,32 ha)
- rand van het woonuitbreidingsgebied Fabiolapark (1,76 ha)
- deel van het woonuitbreidingsgebied Konijnenstraat (1,76 ha)
- woonuitbreidingsgebied Jeugdorp (2,26 ha)

totaal te herbestemmen woonuitbreidingsgebieden: 321 woningen (21,37 ha)

2.2.4. Saldo te ontwikkelen woonuitbreidingsgebieden - te reserveren binnengebieden in woongebied

De gemeente wil delen van drie woonuitbreidingsgebieden ontwikkelen op korte termijn (voor 2008) met een totale oppervlakte van 6,0 ha (goed voor ongeveer 100 woningen).

Daartegenover reserveert (niet te ontwikkelen voor 2008) de gemeente (delen van) 5 binnengebieden in woongebied met een totale oppervlakte van 8,0 ha (goed voor ongeveer 130 woningen). Dit is 2 ha meer dan de oppervlakte woonuitbreidingsgebied die de gemeente wil aansnijden voor 2008.

2.2.5. Ruimtelijke maatregelen met betrekking tot de verdichting van de kernen

8. De gemeente engageert zich tot het opmaken van een ruimtelijk uitvoeringsplan en stedenbouwkundig ontwerp voor het centrumgebied in Puurs (zone Stationsplein - Hoogstraat - Kerkplein).
9. De gemeente selecteert een aantal punten die door middel van een specifieke stedenbouwkundige inrichting de overgang naar de respectievelijke kernen van Puurs centrum, Kalfort, Ruisbroek, Breendonk en Liezele duidelijk maken. Deze punten - ook poorten genoemd - komen overeen met een aantal die in het mobiliteitsplan Puurs zijn vooropgesteld ¹⁶.

tabel 1: selectie van poorten rond de dealkernen

deelkern	poorten
Puurs centrum	Liezeledorp - Molenstraat, Scheeveld, Verbelenstraat, Eikevlietbaan, Molenstraat - G. Gezellelaan
Kalfort	G. Gezellelaan, Letterheide, Lichterstraat, Coolhemstraat, Van Kerckhovenstraat
Ruisbroek	Moerplas, Ooievaarsnest, Gansbroekstraat, Pullaarsteenweg
Breendonk	Moorstraat, Groenstraat, Molenheide-Breendonkdorp
Liezele	Wolfstraat, T. Andriesstraat, Liezeledorp

2.2.6. Ontwikkelingsperspectieven met betrekking tot de zonevreemde woningen

Het ruimtelijk structuurplan voor Puurs formuleert een algemeen beleid ten aanzien van zonevreemde woningen. Dit beleid situeert zich niet op perceelsniveau maar geeft een algemene aanpak. De concrete aanpak zal zich situeren op het niveau van ruimtelijke uitvoeringsplannen. Het ruimtelijk structuurplan geeft de instrumenten aan die zullen worden ingezet.

Wat betreft de bestaande vergunde zonevreemde woningen in de gemeente worden volgende gebiedsgerichte en gedifferentieerde ontwikkelingsperspectieven vooropgesteld.

10. Voor de verspreid gelegen zonevreemde woningen die in de gewenste ruimtelijke structuur horen bij de deelruimten 'hoger gelegen zuidelijk deel' en 'lager gelegen noordelijk deel' van Puurs, wordt een ontwikkelingsperspectief conform artikel 145 bis D.O.R.O.

¹⁶ Gemeente Puurs (2001) Mobiliteitsplan Puurs. Synthesenota opbouw plan. Eindrapport aangepast aan audit, p. 34-35

vooropgesteld waarbij de bestaande vergunde woningen beperkte verbouwings-, uitbreidings- en herbouwmogelijkheden zullen krijgen. Het is niet de bedoeling bijkomende, nieuwe bouwmogelijkheden te creëren.

11. Voor de zonevreemde woningen die ruimtelijk aansluiten bij een geselecteerde woonkern of nederzetting wordt een ontwikkelingsperspectief conform artikel 145 bis D.O.R.O. voorgesteld zodanig dat zij zich kunnen integreren in de woonkern.
12. Voor de zonevreemde bebouwing langsheen Pullaar wordt onderzocht of verweving met de achterliggende bedrijvigheid ruimtelijk te verantwoorden is (herbestemming als bedrijfswoning, kantoorruimte of commerciële ruimte bij een bedrijf enz.). Dit onderzoek kadert het best in de afbakening van de regionale bedrijventerreinen door de provincie.
13. Voor de zonevreemde woningen in de valleigebieden van de Vliet en de Molenbeek wordt een ontwikkelingsperspectief voorgesteld analoog met artikel 195 bis 3° D.O.R.O. met beperkte verbouwingmogelijkheden voor de bestaande vergunde woningen.
14. Voor de zonevreemde woningen in de zogenaamde overgangszones (cfr. kaart 8) dient perceelsgericht onderzoek uit te maken of het gebied al dan niet als ruimtelijk kwetsbaar moet worden beschouwd. De situering van een zonevreemde woning binnen de afbakening van een GEN of een GENO is bepalend voor het ontwikkelingsperspectief van deze woning. Overleg met het Vlaams gewest is daarom noodzakelijk bij de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan waarin maatregelen voor deze zonevreemde woningen worden vastgelegd.
15. Puurs kent enkele concentraties van zonevreemde woningen met specifieke kenmerken of een eigen ontstaansgeschiedenis. Deze concentraties zijn gelegen in Gansbroekstraat (Prayon), Dr. Fr. De Wachterlaan, Verbelenstraat, Scheeveld, Pullaar en Veurtstraat.
 - Sommige concentraties (Dr. Fr. De Wachterlaan en Verbelenstraat) sluiten ruimtelijk nauw aan bij het woongebied. Om die reden kan een herbestemming naar woongebied worden onderzocht in een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.
 - De concentraties in Pullaar en Veurtstraat zijn gelegen in een regionaal bedrijventerrein. De gemeente oordeelt dat het ontwikkelingsperspectief van deze zonevreemde woningen beter door de provincie wordt uitgewerkt bij de eventuele opmaak van een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan voor deze bedrijventerreinen.
 - Voor de andere concentraties van zonevreemde woningen onderzoekt de gemeente het ontwikkelingsperspectief in een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Bij de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan voor specifieke concentraties van zonevreemde woningen is overleg met de Vlaamse overheid en met de provincie aangewezen gelet op de mogelijke aanduiding van gebieden als GEN of GENO of de ligging in een natuurverbinding (vallei van de Vliet en de Molenbeek).
16. Voor enkele zonevreemde woningen in juridisch kwetsbare gebieden (natuurgebieden, bosgebieden enz.) wordt op het terrein onderzocht in hoever de maatregelen vooropgesteld in artikel 195 bis 3° D.O.R.O. al dan niet gehandhaafd moeten blijven.
17. Voor zonevreemde woningen met bijzondere cultuurhistorische waarde wordt in functie van de aanwezige kwaliteiten een aangepast ontwikkelingsperspectief vooropgesteld. Er

kan worden overwogen bepaalde mogelijkheden naar toerisme te bieden (aangepaste bestemmingsvoorschriften). Artikel 195 bis 2° D.O.R.O. voorziet bijzondere bepalingen met betrekking tot beschermde monumenten. Verder onderzoek moet uitwijzen welke zonevreemde woningen in Puurs als cultuurhistorisch waardevol moeten worden beschouwd.

3. Gewenste verkeers- en vervoersstructuur

3.1. Algemene visie en concepten met betrekking tot de gewenste verkeers- en vervoersstructuur

kaart 10: gewenste verkeers- en vervoersstructuur

De bestaande lijninfrastructuren die een functie vervullen op Vlaams niveau, moeten deze kunnen waarmaken zonder daarmee de draagkracht van aangrenzende gebieden te overschrijden. Lokale lijninfrastructuren vertrekken van de lokale behoeften en sluiten zo goed mogelijk aan bij de infrastructuren op Vlaams niveau ¹⁷.

Er wordt gestreefd naar een hiërarchisch wegennet. Lokale wegen in de gemeente en erfontsluiting worden afgestemd op de primaire wegen (A12 en N16) en de secundaire weg (N17). Hiervoor is een dialoog met de Vlaamse en provinciale overheden noodzakelijk.

De verkeersleefbaarheid in de kernen en woonbuurten wordt bevorderd door de auto slechts een evenwaardige plaats te geven en door grote aandacht te besteden aan de bereikbaarheid en het comfort van fietsers, voetgangers en openbaar vervoerreizigers. De realisatie van het mobiliteitsplan Puurs is hierbij cruciaal. Daarom worden opties in dit structuurplan volledig afgestemd op de ontwikkelingsperspectieven uit het mobiliteitsplan.

Het zeekanaal moet zijn functie als internationale waterweg kunnen vervullen.

De spoorlijnen 52 en 54 met kruising te Puurs moeten verder worden uitgebouwd zodat de bereikbaarheid van Puurs met de steden Mechelen, Sint-Niklaas, Dendermonde en Antwerpen wordt verbeterd. Dit betekent dat wordt gepleit om de spoorlijn Puurs - Sint-Amands - Dendermonde opnieuw in dienst te nemen. Het station van Puurs vervult hierbij een bijzondere rol als knooppunt tussen verschillende vervoersmodi (trein, bus, fiets en auto).

¹⁷ Studiegroep Omgeving/I.S.R.O., 1997, Structuurplan Puurs, Discussienota over de globale beleidslijnen, p. 8.

N16 en A12 als bovenlokale verbindingselementen in een hiërarchisch netwerk van wegen

Primaire wegen hebben én een verbindingfunctie én een verzamel functie op Vlaams niveau. Bij primaire wegen categorie I primeert de eerste functie. Dergelijke wegen zijn noodzakelijk om het net van de hoofdwegen te complementeren.

N16 en A12 werden in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen geselecteerd als *primaire wegen categorie I*. De verdere uitwerking gebeurt eveneens op gewestelijk niveau. De gemeente Puurs heeft hierop dus geen enkele impact.

Toch brengt deze categorisering met zich mee dat *aansluitpunten* op deze wegen moeten worden herbekeken. Vanuit deze stelling wenst de gemeente Puurs wel een aantal aanbevelingen te doen naar de hogere planniveaus. Deze aanbevelingen komen eveneens aan bod in het gemeentelijk mobiliteitsplan ¹⁸. De aansluiting van de bedrijventerreinen op A12 ter hoogte van de Boulevardbruggen (kanaal, Nijverheidsstraat) en ter hoogte van Breendonk werden reeds bestudeerd in de studie 'Streefbeeld A12, ontsluiting bedrijventerreinen en vervangen Boulevardbrug' in opdracht van de n.v. Zeekanaal en AWW Antwerpen. De gemeente kan zich akkoord verklaren met de opties die hier worden genomen.

Voor N16 wordt geopteerd om de vier bestaande aansluitingen naar twee terug te brengen. De aansluiting Eikevlietbaan en de aansluiting Kleine Amer worden samengevoegd tot de aansluiting 'Puurs - Kalfort' (ontsluiting woongebied). De aansluiting Rotveld en de aansluiting Pullaar worden tot de aansluiting 'bedrijventerreinen Puurs' teruggebracht.

De diverse aantakkingen op A12 ter hoogte van Breendonk worden eveneens aangepast. Gelet op de nabijheid van de dubbele knoop A12 - N16 (die behouden blijft) moeten de lokale aantakkingen worden aangepast.

Algemene randvoorwaarde bij de reductie van de aansluitingen (die bovendien ongelijkvloers moeten worden ingericht) is dat deze knooppunten de lokale verkeersafwikkeling op een kwalitatieve manier kunnen garanderen (bijvoorbeeld naar Ruisbroek). Ook de langzaam verkeersverbindingen tussen de verschillende kernen moeten hun continuïteit kunnen bewaren. Dit kan door fietstunnels of -bruggen.

N17 als verbinding op intergemeentelijk niveau

In het ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen (2001, p. 228) werd N17 geselecteerd als *secundaire weg type I*. Dit betekent dat deze weg voornamelijk dient te verbinden op bovenlokaal niveau op basis van mobiliteitsgenererende activiteiten op provinciaal niveau. Tevens dient hij een vlotte verbinding mogelijk te maken naar het hoger wegennet, maar tegelijkertijd mag hij geen interessante kortsluiting vormen tussen de hoofdwegen. Sluipverkeer op deze secundaire wegen moet worden ontmoedigd door het inbouwen van filters. De uitbouw van deze filters gebeurt op provinciaal niveau.

¹⁸ Zie o.a. Gemeentebestuur Puurs (2001) Mobiliteitsplan Puurs. Synthesenota opbouw plan. Eindrapport aangepast aan audit, p. 39.

*kaart 11: N16 - N17 als ring rondom Klein-Brabant*¹⁹

Op het intergemeentelijk overleg (Puurs - Bornem - Sint-Amands)²⁰ is gesteld dat het traject N16 - N17 een grote ring rondom Klein-Brabant zou kunnen vormen. Aldus worden de tussenliggende woonkernen van doorgaand verkeer ontlast. Deze ring moet als kamstructuur dienst doen: de diverse woonkernen moeten snel en efficiënt aantakken op het dichtstbijzijnde punt. N17 doet aldus dienst als verbinding naar N16/A12 vanuit de kernen Liezele en ten dele Breendonk.

Om het sluipverkeer tussen N16 en A12 over het grondgebied van Puurs maximaal te ontmoedigen, is het van belang om enerzijds een vlotte doorstroming op N16 te garanderen en anderzijds aanvullende snelheids- en doorstromingsremmende maatregelen te nemen in de verschillende kernen van Puurs (zie verder).

Categorisering van het onderliggend lokaal wegennet in functie van het hoger net

In functie van aansluitingen op primaire en secundaire wegen worden de lokale wegen in het mobiliteitsplan Puurs gecategoriseerd in *verbindingswegen*, *gebiedsontsluitingswegen* en *erftoegangswegen*²¹.

Volgende straten worden o.a. geselecteerd als verbindingswegen: Veurtstraat, Provincielaan, Moerplas - Coolhemstraat, Lichterstraat, Scheeveld, Wolfstraat, G. Gezellelaan (sectie tussen Kalforddorp en Molenstraat), R. Verbelenstraat, Hof ten Berglaan, Gansbroekstraat en Molenstraat.

Als gebiedsontsluitingswegen worden o.a. geselecteerd: T. Andriesstraat, Eikevlietbaan, Groenstraat, Letterheide, Ooievaarsnest, Moorstraat, Pullaarsteenweg, G. Gezellelaan (sectie tussen Merkenveld en Molenstraat) en de parallelwegen met N16 en A12.

Het onderliggend wegennet wordt geselecteerd als erftoegangswegen.

Specifiek met betrekking tot de landbouwwegen moet worden nagegaan in welke mate ze voldoende verhard zijn en op een continue wijze op elkaar kunnen aansluiten (bijvoorbeeld onderbrekingen door beken oplossen). Zo kan het landbouwtransport zoveel mogelijk worden geweerd uit de dorpskernen.

Ruimtelijk kwalitatieve, leesbare en leefbare, veilige inrichting van de kernen

De verblijfsgebieden in de kernen moeten in maatstaven van het 'verblijven' worden ingericht. Dat komt de veiligheid en verkeersleefbaarheid ten goede. Het mobiliteitsplan duidt hiervoor gebieden met verschillende snelheidsregimes aan. Zo krijgen woonwijken het zone 30-statuuut. Om de overgang tussen de snelheidsregimes maar ook de leesbaarheid van de kernen (be-

¹⁹ Iris Consulting: mobiliteitsplan Puurs, 2001.

²⁰ Gemeentebestuur Puurs (2001) Mobiliteitsplan Puurs. Synthesenota opbouw plan. Eindrapport aangepast aan audit, p. 39.

²¹ Deze selectie komt overeen met de opties vanuit het Mobiliteitshandboek maart 2000.

bouwde kom) extra in de verf te zetten, kan worden gewerkt met poorten. Sommige poorten kunnen samenvallen met historisch betekenisvolle punten of markante bouwwerken zoals bruggen, gebouwen, kruispunten e.a. In andere gevallen kan een poorteffect worden verkregen over een iets uitgestrektere zone. De concrete uitwerking en inrichting van deze poorten moeten in elk geval op een zodanige manier te gebeuren dat ze leiden tot de gewenste snelheidsremming.

In het mobiliteitsplan voor de gemeente Puurs worden volgende poorten geselecteerd:

- rond Puurs: het kruispunt Liezeledorp - Molenstraat, Scheeveld, R. Verbelenstraat, Eikevlietbaan en het kruispunt Molenstraat - G. Gezellelaan
- rond Kalfort: G. Gezellelaan, Letterheide, Lichterstraat, Berkenkant Coolhemstraat, Van Kerckhovenstraat
- rond Ruisbroek: Eikse Amer, Moerplas - Coolhemstraat, Ooievaarsnest, Gansbroekstraat en Pullaarsesteenweg
- rond Breendonk: Moorstraat, Groenstraat en het kruispunt Molenheide - Breendonkdorp
- rond Liezele: Wolfstraat, T. Andriesstraat en Liezeledorp.

De exacte lokalisatie en ontwerpmatige uitwerking van deze poorten zullen onder meer ook worden aangepakt via het Kern21-plan van de gemeente Puurs.

Alle woonkernen worden telkens doorkruist door een traject waarop doorgaand verkeer samengaat met bestemmingsverkeer. Een aangename woonomgeving en het functioneren van diverse voorzieningen (lokale kleinhandel, scholen e.a.) moeten worden verzoend met de verbindingsfunctie van deze wegen. Daarom worden volgende trajecten ingericht als een specifieke *doortocht*:

- in Puurs: G. Gezellelaan - Hoogstraat - Begijnhofstraat en Eikevlietbaan
- in Kalfort: Kalfortdorp - Schipstraat
- in Ruisbroek: Kerkstraat - Gansbroekstraat en Sint-Katharinastraat - Sauvegardestraat
- in Breendonk: Molenheide - Veurtstraat
- in Liezele: Liezeledorp.

In de kern van Puurs moeten bijkomende maatregelen worden getroffen om het verkeer te kanaliseren. Het is niet wenselijk dat al het doorgaand verkeer door de centrumstraten wordt geleid, in het bijzonder omdat voor dit centrumgebied van Puurs een verdichting en ontwikkeling van woonfuncties en voorzieningen worden nagestreefd.

In het mobiliteitsplan Puurs werd een voorstel gedaan voor de verkeerskundige inrichting van het centrum van Puurs. Dit voorstel draagt bij tot de uitbouw van de *functionele centrumas tussen het station en Kerkplein* en wordt dus als basis beschouwd bij de uitbouw van een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor het centrum van Puurs.

Geoptimaliseerd fietsroutenetwerk

kaart 12: bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk ²²

De provincie Antwerpen heeft samen met de Vlaamse overheid een bovenlokaal utilitair fietsroutenetwerk uitgewerkt ²³. Het doel van dit project is het uitbouwen van een functioneel bovenlokaal netwerk van fietspaden voor woon-werkverkeer, woon-schoolverkeer en woon-winkelverkeer. In dit functioneel bovenlokaal fietsroutenetwerk maakt men onderscheid tussen verschillende types fietsroutes ²⁴.

- **Non-stop hoofdroutes** zijn hoogwaardige snelle routes voor langeafstandsfietsen, een soort van fietssnelwegen gericht op dagelijkse functionele verplaatsingen en doelgerichte langeafstandsverplaatsingen in de vrije tijd.
- **Functionele fietsroutes langs verkeerswegen** zijn gericht op de meer dagelijkse functionele verplaatsingen in het woon-schoolverkeer, woon-werkverkeer en woon-winkelverkeer. Zij vallen grotendeels samen met de secundaire en (boven)lokale verbindingswegen voor autoverkeer.
- **Alternatieve functionele routes** worden uitgezet via rustige trajecten en functioneren parallel met fietsroutes langs drukke verkeerswegen, waarbij de keuzemogelijkheid tussen functionele fietsroutes en deze alternatieve routes zeer duidelijk wordt aangegeven ²⁵.

Binnen het voorstel van de Vlaamse overheid en de provincie Antwerpen situeert zich een **non-stop hoofdroute** langs de spoorlijn Mechelen - Puurs - Bornem - Sint-Niklaas.

Het **functioneel fietsroutenetwerk** bevindt zich langs de volgende routes:

- spoorweg Puurs - Boom - Antwerpen en overgaand in Gansbroekstraat (Puurs - Ruisbroek - Boom)
- Hauchecornestraat - Sauvegardestraat - Sint-Katharinastraat - Ooievaarsnest (Bornem - Ruisbroek - Willebroek)
- Hauchecornestraat - Sauvegardestraat - Sint-Katharinastraat - traject langs spoorlijn richting Boom (Bornem - Ruisbroek - Boom)
- Hauchecornestraat - Sauvegardestraat - Pullaarsteenweg - Moorstraat - Hammeneckerstraat - Breendonk - Dorp - Veurtstraat (Bornem - Ruisbroek - Breendonk)
- N16 (Bornem - Puurs - bedrijventerreinen - Willebroek)
- N17 (Sint-Amands - Liezele - Breendonk - Willebroek)
- Klein-Mechelen - Verbelenstraat - spoorlijn richting Dendermonde (Bornem - Puurs - Sint-Amands)
- Klein-Mechelen - Verbelenstraat - Vergauwenstraat - Hof ten Berglaan - Liezeledorp - Th. Andriesstraat (Bornem - Puurs - Liezele - Sint-Amands)

²² Voorstel vanuit de provincie Antwerpen (bron: Vlaams gewest & Provincie Antwerpen, 2001, Kaart bovenlokaal utilitair fietsroutenetwerk Provincie Antwerpen).

²³ Provincie Antwerpen en Vlaams gewest (2001) Bovenlokaal utilitair fietsroutenetwerk Provincie Antwerpen, juni 2001.

²⁴ Provincie Vlaams-Brabant & Provincie Antwerpen (1999), Methodiek opbouw bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk op provinciaal niveau, bijlage 1, pp. 3-10.

²⁵ Meestal gaat het bij deze alternatieve fietsroutes om routes die langer maar aangenamer zijn of sociaal veiliger (Provincie Vlaams-Brabant & Provincie Antwerpen, 1999, bijlage 1, p. 10).

- Klein-Mechelen - Verbelenstraat - Vergauwenstraat - Hof ten Berglaan - Liezeledorp - Wolfstraat - Provincielaan (Bornem - Puurs - Liezele - Londerzeel).

Een *alternatieve functionele fietsroute* situeert zich langs Kerkhofstraat en Molenstraat. Vooral Molenstraat heeft een belangrijke verbindende functie tussen de verschillende deelen van Puurs (scholen, jeugdorp).

In het mobiliteitsplan Puurs ²⁶ werd een onderscheid gemaakt tussen non-stop hoofdroutes, bovenlokale routes en lokale routes. Het voorstel van de provincie Antwerpen voor een bovenlokaal utilitair fietsrouten netwerk fungeerde hier als inspiratiebron voor de eerste twee categorieën. Daarnaast weerhoudt men nog de *lokale fietsroutes* als verbindingen naar secundaire aantrekkingspolen (bijvoorbeeld secundaire functies in leefgemeenschappen, bushaltes, aan- en toevoerroutes vanuit woonwijken naar hoger netwerk). Deze lokale fietsroutes worden door de gemeente uitgewerkt. Zij zijn:

- Scheeveld - Begijnhofstraat - Hoogstraat - G. Gezellelaan - Kalfordorp - Schipstraat - Lichterstraat
- Hoek ten Eiken - Aspot - Letterheide - Groenstraat
- Essendries (Fort van Liezele)
- Steenbospad (tussen Breendonk en Provincielaan)
- Londerzeel - Breendonk: Veurtstraat
- Breendonk - Pullaar: Schaafstraat
- Kaardijkstraat - Gasthuisdreef
- Kleine Amer
- Kapelstraat
- Moerplas - Coolhemstraat - Kerkstraat - Gansbroekstraat
- Ruisbroekdorp - Hellegatstraat.

Station Puurs als knooppunt in het openbaar vervoersnetwerk

Het station van Puurs is knooppunt van verschillende transportmodi.

Als *interlokaal station* is het een intergemeentelijk knooppunt voor openbaar personenvervoer in Klein-Brabant. Hier situeert zich immers de kruising van twee *spoorlijnen op IR-niveau* ²⁷: de lijn Leuven - Mechelen - Willebroek - Puurs - Bornem - Temse - Sint-Niklaas en de lijn Antwerpen - Berchem - Antwerpen-zuid - Boom - Puurs - Sint-Amands - Dendermonde - Aalst - Denderleeuw - Brussel-zuid. De verbinding Puurs - Sint-Amands - Dendermonde - Aalst bestaat nog niet en vormt bijgevolg een belangrijke lacune in de gewenste openbaar vervoersstructuur op hoger niveau ²⁸. De gemeente Puurs verdedigt de idee om de spoorlijn richting Dendermonde weer operationeel te maken. Tevens zal de gemeente ijveren voor hogere frequenties tijdens de spits en de weekends.

²⁶ Iris Consulting (2000), Mobiliteitsplan Puurs. Synthesenota opbouw plan. Eindrapport aangepast aan audit, pp. 44-45.

²⁷ Provincie Antwerpen, 2001, Ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen, p. 231 (richtinggevend gedeelte).

²⁸ Provincie Antwerpen, 2000, Ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen, p. 223 (richtinggevend gedeelte).

Op de lijn van Puurs richting Boom en Antwerpen bevindt zich ook het *lokaal station* Ruisbroek-Sauvegarde.

Tevens fungeert het station van Puurs ook als middelpunt van het *openbaar busvervoerssysteem* zoals uitgewerkt in het mobiliteitsplan Puurs ²⁹. Dit systeem is opgebouwd uit twee lijnen. De oostzijde van Puurs wordt bediend door een lijn die de verbinding Breendonk - Puurs - Ruisbroek - Boom en omgekeerd maakt. Aan de westzijde wordt de verbinding naar Bornem (en deelgemeenten), Sint-Amands (en deelgemeenten) en Dendermonde tot stand gebracht. De gemeente ondersteunt deze visie (zie kaart 24, informatief gedeelte).

Dankzij deze knooppuntpositie is de stationsomgeving van Puurs een pool van activiteit met overstapmogelijkheden naar busvervoer, aansluitingen op fietsroutes en functies aansluitend bij de centrumas via Hoogstraat. De hoogwaardige ontwikkeling van heel deze omgeving is van groot belang. Tijdens de laatste jaren zijn reeds heel wat inspanningen geleverd om de stationsomgeving tot een attractief punt te maken. De realisatie van het mobiliteitsplan zal de positie van het station Puurs alleen nog maar versterken. Een optimale afstemming met een stedenbouwkundig verantwoorde ruimtelijk-functionele ontwikkeling van deze omgeving is dus zeker aangewezen. Dit wordt verder uitgewerkt in relatie met heel het centrumgebied van Puurs.

De gemeente is eveneens voorstander om de bedrijventerreinen beter te ontsluiten door openbaar vervoer en zal aan De Lijn frequentere bediening van deze terreinen vragen.

Internationale waterweg zeekanaal Brussel - Rupel als motor voor economische bedrijvigheid

Het zeekanaal Brussel - Schelde heeft als *hoofdwaterweg* een (inter)nationaal verbindende functie en een ontsluiting van de zeehavens van Antwerpen en Gent en het economisch netwerk van het Albertkanaal. Voor het goederenvervoer heeft dit kanaal dus een zeer belangrijke rol te vervullen. De bedrijventerreinen langs dit kanaal moeten dus maximaal worden geprofileerd als lokatie voor watergebonden activiteiten. Momenteel is dit reeds sterk het geval. De toekomstige aanleg van een nieuwe kade aan de zuidelijke zijde van het bedrijventerrein tussen de Rupel en het kanaal is hiervan het bewijs. In Puurs heeft het kanaal geen rol te vervullen voor personenvervoer.

3.2. Maatregelen met betrekking tot de gewenste verkeers- en vervoersstructuur

In deze paragraaf geven wij aan welke mogelijke beleidsmaatregelen kunnen worden genomen om de visie en concepten met betrekking tot de gewenste verkeers- en vervoersstructuur te realiseren. In het bindend gedeelte wordt een selectie gemaakt uit deze maatregelen.

²⁹ Gemeentebestuur Puurs (2000), Mobiliteitsplan Puurs. Synthesenota opbouw plan. Eindrapport aangepast aan audit, pp. 43-44.

Structuurplan versus mobiliteitsplan

In haar mobiliteitsplan ³⁰ engageert de gemeente Puurs zich tot een aantal ruimtelijke maatregelen, verkeersmaatregelen en ondersteunende maatregelen. Vooral op gebied van ruimtelijke ontwikkelingen en verkeersontwikkelingen per modus is er een zeer sterke wisselwerking tussen het structuurplan en het mobiliteitsplan. Zo vinden de ruimtelijke maatregelen, vooropgesteld in het mobiliteitsplan, een vertaling in het structuurplan.

1. De gemeente engageert zich om de inhoudelijke afstemming tussen de beide processen - structuurplanning en mobiliteitsplanning - continu te bewaken en te garanderen.

Overleg met hogere overheden met betrekking tot het hoger lijninfrastructuurnet

Rond de ontwikkeling van bovenlokale lijninfrastructuren heeft de gemeente geen rechtstreekse impact. Via overleg kan zij toch haar eigen standpunten kenbaar maken bij de Vlaamse overheid en de provincie Antwerpen.

2. De gemeente Puurs onderhoudt het overleg met de Vlaamse overheid en verdedigt haar eigen standpunten met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkelingen van N16 en A12 (primaair wegennet). Zo maakt zij haar eigen visie omtrent de (ongelijkvloerse) inrichting van knooppunten, het supprimeren van rechtstreekse erfontsluitingen, het inrichten van parallelwegen enz. bij wijze van suggestie duidelijk bij de Vlaamse overheid. Dat kan gebeuren via het overleg dat is voorzien bij de opmaak van de streefbeelden voor N16 en A12. Als specifiek aandachtspunt wenst de gemeente de mogelijke aanleg van geluidsschermen in de buurt van woonwijken te laten onderzoeken.
3. De gemeente onderhoudt het overleg met de provincie en naburige gemeenten omtrent de ontwikkeling van N17 (secundair wegennet). Zij biedt haar aanbevelingen aan omtrent de inrichting van knooppunten en filters ³¹ ter hoogte van de woonkernen.
4. De gemeente onderhoudt het overleg met de provincie en de naburige gemeenten omtrent de operationalisering van de spoorlijnverbinding richting Dendermonde. Deze verbinding maakt deel uit van de lijn Puurs - Sint-Amands - Dendermonde - Aalst.

Inrichting van lokale wegen

5. De gemeente werkt inrichtingsplannen uit voor de uitbouw van de lokale wegen (verbindingswegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen). Hierbij baseert zij zich op de inrichtingsprincipes zoals weergegeven in haar mobiliteitsplan ³².

³⁰ Gemeentebestuur Puurs (2001), Mobiliteitsplan Puurs. Beleidsplan. Versie audit 18/01/2001, pp. 28-40.

³¹ Filters zijn verkeersremmende maatregelen die op doortochten worden getroffen om de leefbaarheid en veiligheid van de aanliggende woonkernen te garanderen (Iris Consulting, 2000, Mobiliteitsplan Puurs. Syntheserapport, p. 38).

³² Gemeentebestuur Puurs (2001), Mobiliteitsplan Puurs. Synthesenota opbouw plan. Eindrapport aangepast aan audit, p. 40.

Maatregelen voor veilige en verkeerleefbare kernen

6. De gemeente gaat over tot de inrichting van de verblijfsgebieden in functie van een optimale verkeersveiligheid en -leefbaarheid. Zij maakt hiertoe een inrichtingsplan op waarbij per verblijfsgebied aandacht wordt besteed aan fietsers- en voetgangersnetwerken, een kwalitatieve groenaanleg, veilige schoolomgevingen, introductie van zone 30 enz.
7. De gemeente maakt een inrichtingsplan op voor de realisatie van de doortochten Puurs, Kalfort, Ruisbroek, Breendonk en Liezele ³³.
8. De gemeente engageert zich tot de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan en/of stedenbouwkundig ontwerp voor het centrumgebied in Puurs (zone stationsomgeving - Hoogstraat - Kerkplein). Hierbij gaat vooral aandacht naar langzaam verkeer en openbaar vervoer. De stationsomgeving zelf maakt tevens een belangrijk deel uit van dit projectgebied. Een ruimtelijk-functionele inrichting die aansluit op de kenmerken van het station als multimodaal overstappunt (publieksgebonden activiteiten, verdichting enz.), is cruciaal.

Maatregelen voor de uitbouw van een geoptimaliseerd fietsroutenetwerk en openbaar vervoerssysteem

9. De gemeente werkt actief mee met de aanleg en inrichting van de non-stopfietspaden zoals voorgesteld door de provincie Antwerpen.
10. De gemeente werkt actief mee met de aanleg en inrichting van het bovenlokaal fietsroutenetwerk zoals voorgesteld door de provincie Antwerpen.
11. De gemeente engageert zich tot de ontwikkeling en inrichting van het lokaal fietsroutenetwerk zoals voorgesteld in haar mobiliteitsplan.
12. De gemeente werkt samen met De Lijn voor de uitbouw van de ontsluitende buslijn via Bornem, Sint-Amands en Dendermonde.
13. De gemeente werkt samen met De Lijn voor de uitbouw van de ontsluitende buslijn via Boom en Willebroek.
14. De gemeente dringt aan op een betere ontsluiting van de bedrijventerreinen bij De Lijn.
15. De gemeente dringt aan op een hogere frequentie van de treinen tijdens de spits en meer weekendtreinen bij de NMBS.
16. De gemeente ijvert voor de openstelling van de treinverbinding richting Dendermonde bij de NMBS.

³³ Hiermee is reeds van start gegaan voor de kernen Ruisbroek, Breendonk en Liezele. De behandeling van de doortocht Puurs kadert in het globaal stedenbouwkundig ontwerp voor het centrum van Puurs.

Maatregelen ter ondersteuning van de internationale waterweg zeekanaal Brussel - Rupel

17. De gemeente voert een duidelijk lokatiebeleid met betrekking tot watergebonden activiteiten langs het kanaal Brussel - Rupel. Hiertoe treedt zij in overleg met de n.v. Zeekanaal.

4. Gewenste ruimtelijk-economische structuur (inclusief agrarische en toeristisch-recreatieve structuur)

4.1. Algemene visie en concepten met betrekking tot de gewenste ruimtelijk-economische structuur

kaart 13: gewenste ruimtelijk-economische structuur

Op het onderwijs na is het grootste deel van de tewerkstelling in Puurs op de bedrijventerreinen gevestigd. Het blijven aanbieden van voldoende tewerkstellingsmogelijkheden op bestaande bedrijventerreinen in de gemeente is prioritair. Het zo goed mogelijk benutten van de huidige terreinen is een prioritaire bekommernis. Bijkomende tewerkstelling wordt gezocht op nieuwe bedrijventerreinen, aansluitend bij de reeds bestaande ³⁴.

De uitbouw van bestaande bedrijventerreinen en de aanleg van nieuwe terreinen in het kader van de verdere ontwikkeling van Puurs als economisch knooppunt gebeuren gefaseerd. Nieuwe regionale bedrijventerreinen worden enkel aansluitend bij de huidige concentraties langs N16 en A12 ontwikkeld. Een beperkt lokaal bedrijventerreinen wordt principieel gezocht bij de kern van Puurs. Indien zou blijken dat een geschikte lokatie niet kan worden gevonden, wordt er geopteerd voor een lokaal bedrijventerrein in aansluiting met de bestaande bedrijventerreinen.

Vermenging van handel en productie met het wonen wordt gestimuleerd waar het kan (een strikte lijst van vermengbare bedrijven moet hiervoor worden gehanteerd). Niet-vermengbare bedrijven moeten worden geherlokaliseerd naar lokale bedrijventerreinen.

Er wordt gestreefd naar een optimale densiteit van de bedrijventerreinen. Nieuwe vormen van inplantingen en kwalitatieve architectuur worden aangemoedigd.

Een differentiatie van de landbouwgebieden is gewenst in functie van de bodemkundige, landschappelijke en ecologische waarde van het gebied. De gemeente streeft leefbare inplantingen voor landbouwbedrijven na, eventueel gegroepeerd en gekoppeld aan bestaande bedrijventerreinen.

³⁴ Studiegroep Omgeving/I.S.R.O., 1997, Structuurplan Puurs, Discussietekst over de globale beleidslijnen, p. 11.

De toeristisch-recreatieve infrastructuur in Puurs is vooral geënt op landschappelijk en natuurlijk waardevolle gebieden. Handhaven en verder uitbouwen van een aantal recreatieve polen dienen dus te gebeuren met respect voor de draagkracht van de omgeving. Daarbij moet men zich laten leiden door een duidelijke differentiatie. Eerbied voor de natuur en de open ruimte is hierbij een centraal thema. De open ruimten en natuurlijk waardevolle entiteiten in de gemeente kunnen enkel plaats bieden aan zachte vormen van recreatie (wandelen en fietsen). Hardere vormen van recreatie kunnen gelokaliseerd blijven of sluiten aan bij de bebouwde kernen.

Regionale bedrijventerreinen geconcentreerd langs de lijninfrastructuren van bovenlokaal niveau

Bestaande bedrijventerreinen

De bedrijventerreinen **Pullaar, Lichterstraat en Rotveld** (langs N16) en **Breendonk** (langs A12) fungeren als **gemengde regionale bedrijventerreinen**. Een van de belangrijkste lokaliseringsfactoren voor ondernemingen op deze bedrijventerreinen is een goede bereikbaarheid over de weg. Dit moet ook zo kunnen worden behouden. De profilering van N16 en A12 als primaire wegen, gekoppeld aan de uitbouw van een beperkt aantal aansluitpunten en parallelwegen voor de interne ontsluiting van deze bedrijventerreinen, zal hier in belangrijke mate toe bijdragen.

Van het bestaand **regionaal bedrijventerreinen langs A12** (Breendonk) kan enkel het zuidelijk deel nog in aanmerking komen voor beperkte verdichting. Zeer recent werden werken voltooid voor de ontwikkeling van Puurs Logistic Center. Maar een verdere ruimtelijke uitbreiding is onmogelijk wegens de specifieke ligging tussen het landelijk gebied van Breendonk ten westen, de kern van Breendonk ten noorden en A12 ten oosten.

De bestaande **regionale** bedrijventerreinen langs het zeekanaal worden bij voorkeur (verder) ontwikkeld **in functie van watergebonden activiteiten** en multimodale distributie. Deze ontwikkeling dient echter te gebeuren volgens specifieke randvoorwaarden en binnen de bestaande marges van de industriegebieden.

Het industriegebied Moortgat wordt eveneens getypeerd als **specifiek regionaal bedrijventerrein**. Deze zone wordt immers ingenomen door één onderneming, Brouwerij Moortgat, die een onmiskenbare regionale uitstraling biedt. Het bedrijf heeft niet alleen een belangrijke economische functie voor Puurs, maar vertegenwoordigt ook in grote mate een toeristisch-recreatief product van de gemeente (streekproduct, fietsroute 'Duvelroute').

Nieuwe bedrijventerreinen

De afbakening van nieuwe regionale bedrijventerreinen in het economisch knooppunt Puurs is een taak van de provincie Antwerpen. De gemeente wenst in deze context wel de suggestie te doen om te streven naar een maximale ruimtelijke concentratie van en bij de bestaande bedrijventerreinen langs N16. In dit opzicht is het gebied **Pullaar/Geren** (40 ha bruto) een zeer geschikte lokatie. Bij de eventuele ontwikkeling van dit gebied door de provincie vraagt de gemeente rekening te houden met volgende elementen.

- Het is aangewezen dat de meest waardevolle natuurlijke en landschappelijke elementen in het ontwerp worden geïntegreerd. Op die manier ontstaat een kwalitatieve meerwaarde voor heel het gebied.
- De integratie van de belangrijkste natuurlijke en landschappelijke elementen mag de aanleg van een parallelweg langs N16 niet in het gedrang brengen. Deze parallelweg is essentieel voor de ontsluiting van het terrein.
- Een aantal kleinere kavels voor kleinere bedrijven moet worden voorzien om het aanbod voldoende te differentiëren.
- Het nieuw terrein wordt aangezien als een gebied voor gemengde economische activiteiten waar de differentiatie niet alleen wordt bepaald door de kavelgrootte maar ook door de aard van de bedrijven. Het mag niet de bedoeling zijn om er uitsluitend distributiebedrijven te vestigen.
- De nieuwe economische bedrijvigheid moet milieuvriendelijk zijn zodat de hinder voor de omliggende woonbuurten tot een minimum wordt beperkt.
- De waterhuishouding in het gebied verdient bijzondere aandacht. De principes van integraal waterbeheer moeten worden toegepast.

De gemeente zal bij de ontwikkeling van het gebied Pullaar/Geren als regionaal bedrijventerrein bijzondere aandacht besteden aan een kwalitatieve inrichting van de toegangswegen tot het terrein en van de verbindingssassen met de omliggende woonkernen en bedrijventerreinen.

Lokale bedrijventerreinen in en aansluitend bij de dealkernen

Van de grotere *lokale bedrijventerreinen* springen vooral in het oog: Lichterveld, VABOR, ILWA, Grote Amer en Hof ten Berglaan. Op één uitzondering na (K.M.O.-zone Lichterveld) zijn al deze bedrijventerreinen gesitueerd in of in de dichte omgeving van de dealkernen Ruisbroek en Puurs centrum.

Daarnaast zijn er nog een aantal eiland K.M.O.-zones in de dealkernen van Kalfort, Liezele en Breendonk. Met eiland K.M.O.-zones worden bedoeld kleine industriegebieden of K.M.O.-zones (maximaal enkele hectaren) die geen aansluiting vinden bij de grotere industriegebieden en waarop meestal slechts één bedrijf is ingeplant.

Algemeen wordt ernaar gestreefd deze zones af te bouwen en waar mogelijk - bijvoorbeeld bij het verdwijnen van een bedrijf - te herbestemmen naar een aansluitende functie (vaak woongebied). De achterliggende idee is dat kleinere bedrijven verweefbaar zijn met woongebied en geen aparte eilandzone behoeven en dat grotere bedrijven omwille van een goede ruimtelijke organisatie en omwille van schaalvoordelen (uitrusting) en bereikbaarheid best worden gegroepeerd op een (lokaal) bedrijventerrein. Enkel voor gunstig gelegen eilandzones kan worden geopteerd deze te behouden.

Een uitbreiding van een eiland K.M.O.-zone kan niet ten koste van woongebied. Bedrijven in een eiland-K.M.O.-zone die aansluiten bij of worden omringd door woongebied mogen namelijk enkel bedrijfsactiviteiten uitoefenen die ook in woongebied vergunbaar zijn.

Een uitbreiding ten koste van agrarisch gebied is enkel mogelijk wanneer een geïsoleerd, ingesloten agrarisch gebied wordt opgevuld. Zij kan slechts met grote voorzichtigheid gebeuren in de richting van de open ruimte.

Gelet op het belang van Puurs centrum als hoofdkern, in samenhang met Kalfort, is het wenselijk nieuwe lokale bedrijventerreinen te lokaliseren in of aansluitend bij deze kernen. Puurs heeft als gemeente in het buitengebied met een structuurondersteunend hoofddorp type I recht om een bijkomend lokaal bedrijventerrein aan te duiden zowel voor nieuwe bedrijven als voor de herlokalisatie van zonevreemde en/of historisch gegroeide bedrijven. Daarbij geldt dat voor een bijkomend lokaal bedrijventerreinen een richtcijfer van 5 ha wordt gehanteerd. Uit het informatief gedeelte bleek dat er een herlokalisatiebehoefte zou bestaan van 0,5 ha. Naast het regulariseren van een aantal zonevreemde bedrijven dient er dus binnen het gemeentelijk structuurplan naar circa 5,5 ha bijkomende bedrijventerreinen te worden gezocht.

Na grondig onderzoek van een aantal lokatievoorstellen in de ruimtelijke nabijheid van de kernen Puurs en Kalfort (zie informatief gedeelte) blijkt dat het niet haalbaar is hier een lokaal bedrijventerrein van minstens 5 ha te ontwikkelen omwille van de specifieke structuur van de kernen Puurs centrum en Kalfort (zie informatief gedeelte). Met betrekking tot het bestaand recreatiegebied Chiro- en Scoutsterreinen (10 ha bruto) zijn de gevoeligheid rond de herlokalisatie van deze jeugdfaciliteiten, de hindernissen met betrekking tot de ontsluitbaarheid doorslaggevende factoren. De driehoek Kleine Amer - N16 - spoorlijn (2,5 ha) bleek een veel te geringe oppervlakte te beslaan, waardoor investeringen voor de ontwikkeling van dit bedrijventerrein niet verantwoord zouden zijn. Anderzijds is het terrein een potentie voor de ontwikkeling van een 'groene' dienstverleningszone. Het woonuitbreidingsgebied Haverblok - Nutenstraat (maximaal 3 ha) tenslotte werd evenmin als een realistische lokatie beschouwd wegens de slechte ontsluitingsmogelijkheden, potentiële conflicten met de omwonenden en de zeer geringe oppervlakte van het gebied.

Toch beschouwt de gemeente de ontwikkeling van een lokaal bedrijventerrein uiterst noodzakelijk op korte termijn.

Lokale bedrijventerreinen ruimtelijk aansluitend bij bestaande regionale bedrijventerreinen

Overeenkomstig de algemene richtlijn in het ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen dat in dergelijke situatie een lokatie bij een bedrijventerrein kan worden vooropgesteld, is het dus aangewezen een alternatieve lokatie te zoeken in de nabijheid van de bestaande bedrijventerreinen langs N16.

Een klein buffergebied tussen N16 en N17 kan in overweging worden genomen voor de ontwikkeling van een lokaal bedrijventerrein van maximaal 5 ha bruto. De optimale ligging en ontsluitingsmogelijkheden van deze zone vormen doorslaggevende voordelen van dit gebied, hoewel de oppervlakte vrij gering blijkt. Er dient voldoende aandacht uit te gaan naar de buffering ten opzichte van de aanpalende woonzone.

Plaats bieden voor een aantal dienstverlenende activiteiten

De gemeente Puurs heeft nood aan een *zone voor dienstverlenende activiteiten* voor de herlokalisatie van een aantal gemeenschapdiensten zoals de brandweer die in het centrum van Puurs geen ruimte meer vinden. Het betreft functies die een plek vereisen in de ruimtelijke nabijheid van de deekern Puurs centrum en tegelijkertijd zeer goed moeten kunnen worden ontsloten over heel de gemeente.

Dit is enkel verantwoord in het geval een lokalisatie in de kern van Puurs onmogelijk zou blijken. De gemeente heeft twee gebieden op het oog gelegen aan de N16 en grenzend aan de kern.

Gebied aan Eikevlietbaan

Deze lokatie aan N16 heeft een snelle toegang tot de dorpskern maar tevens tot de bedrijventerreinen, hetgeen een vereiste is voor de inplanting van een brandweerkazerne.

Gebied begrensd door Kleine Amer, N16 en de spoorlijn Puurs - Antwerpen

Dit gebied hoort bij de deekern Kalfort, kan gemakkelijk aansluiten op N16 en grenst niet rechtstreeks aan de Molenbeekvallei.

Een definitieve keuze voor één van de twee gebieden zal gebeuren in samenspraak met andere ruimtelijke projecten die momenteel lopen in de gemeente, zoals de aantakking op N16 (cfr. voorstel in mobiliteitsplan), het stedenbouwkundig project voor de kern van Puurs (cfr. lopende studie van Nero en Stramien), de afbakening van de Molenbeekvallei en daaraan gekoppelde draagkracht op vlak van milieu en vooral de streefbeeldstudie van N16 die is opgestart. In deze studie zal worden gestreefd naar een reductie van het aantal aansluitpunten op N16. De uiteindelijke lokatie van een dienstverlenende zone hangt dan ook af van de keuze van welk aansluitpunt als toegang tot Puurs centrum wordt weerhouden.

Toekomstperspectieven voor de bestaande kleinhandelsconcentratie langs N16

De *kleinhandelsconcentratie* aan Pullaar wordt in het ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen beschouwd als een concentratie die niet ruimtelijk samenhangt met een stedelijk gebied³⁵. Meer bepaald stelt de provincie dat deze concentratie moet worden afgebouwd (een beleid waarbij de geldende gewestplanbestemming - industriegebied of K.M.O.-zone - wordt gerespecteerd, is absoluut noodzakelijk)³⁶. Hoe dit afbouwbeleid zal worden geconcretiseerd, maakt deel uit van een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan dat zal worden opgemaakt in overleg met de gemeente.

³⁵ Deze kleinhandelsconcentratie ligt in de deelruimte 'stedelijk landschap Mechelen - Sint-Niklaas' en tast de economische potenties van deze deelruimte aan. Kleinhandel wordt hier dus best vervangen door bedrijvigheid, aldus het ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen (provincie Antwerpen, 2001, p. 206 (richtinggevend gedeelte).

³⁶ Provincie Antwerpen, 2001, ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen. richtinggevend gedeelte, p. 206.

Puurs als kernverwevingsgebied van bedrijvigheid, kleinhandel en andere diensten

De hoofdkern Puurs centrum wordt in eerste plaats gezien als concentratiegebied van kleinhandelzaken en commerciële en openbare dienstverleningsactiviteiten. Het huidige aanbod is voornamelijk geconcentreerd in en rondom de historische kern. Bij de uitwerking van een stedenbouwkundige visie voor heel het centrumgebied Puurs (zone stationsomgeving - Hoogstraat - Kerkplein) moet dan ook aandacht worden besteed aan de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van deze activiteiten.

Verweving van industriële activiteiten en wonen wordt op het niveau van de kern in de mate van het mogelijke gestimuleerd. Specifieke ontwikkelingsmogelijkheden voor bedrijven in de woongebieden worden onderzocht in het verlengde van het sectoraal B.P.A. 'zonevreemde bedrijven'³⁷.

Ruisbroek als verwevingsgebied van wonen en bedrijvigheid

Bedrijven zijn sterk aanwezig in het woongebied van Ruisbroek-dorp en vooral Ruisbroek-Sauvegarde. Ook hier wordt gestreefd naar een maximale verweving van handel en productie met wonen.

4.1.1. Uitwerking naar zonevreemde bedrijven

In het sectoraal B.P.A. 'zonevreemde bedrijven' is een gebiedsgerichte ontwikkelingsvisie opgesteld voor zonevreemde bedrijven. Zij wordt opgenomen in dit structuurplan.

Uitgangspunten

Respect voor algemene ruimtelijke concepten

De belangrijkste algemene ruimtelijke concepten zijn:

- zuinig ruimtegebruik
- kernversterking (uitbreiding van de woonfunctie in de open ruimte wordt afgeremd)
- behoud van de open ruimte
- maximalisatie van de potenties op vlak van natuur
- aandacht voor de verkeersveiligheid en -leefbaarheid
- garantie op vlak van bereikbaarheid.

³⁷ In dit sectoraal B.P.A. worden bedrijven, gesitueerd in woongebieden niet bekeken. Strikt genomen zijn het immers geen zonevreemde bedrijven. Dit neemt niet weg dat een aantal van deze ondernemingen misschien wel in conflict kunnen treden met de woonomgeving. In deze gevallen zouden gelijkaardige criteria kunnen worden gebruikt als bij een sectoraal B.P.A. ter evaluatie van deze ondernemingen in woongebied.

Respect voor de draagkracht en de kwaliteit van de ruimte

Het ruimtelijk functioneren van een gebied is afhankelijk van de hierop beoefende (menselijke) activiteiten. De draagkracht van een ruimte is het vermogen om, nu en in de toekomst, menselijke activiteiten op te nemen zonder dat de grenzen van het ruimtelijk functioneren worden overschreden. Voor bedrijven moet de schaal van de activiteit aangepast zijn aan de aard van de omgeving.

Afweging van het economisch belang van de activiteiten

De aanwezigheid van bedrijven op gemeentelijk niveau en dorpsniveau kan een belangrijke functie vervullen naar de verweving van woon- en werkomgeving. Hierbij is de ruimtelijke en milieukundige impact van een bedrijf erg belangrijk alsook het door de bedrijfsactiviteit gegenereerd verkeer.

Ruimtelijke relaties

Er wordt gestreefd naar verweving met de woonfunctie. Bundeling van bedrijven wordt niet aangemoedigd buiten de bedrijventerreinen daar dit aanleiding kan geven tot een te sterk industrieel karakter van een woonomgeving.

Lokatie afhankelijk van het niveau en belang van de activiteit

Alle bedrijven met een lokaal belang kunnen blijven bestaan binnen de woonkernen, woonkorrels of woonlinten. Nieuwe en bestaande voorzieningen van gemeentelijk belang worden gelokaliseerd of - na afweging - geherlokaliseerd op een bestaand of nieuw aan te leggen bedrijventerrein. De bereikbaarheid van een bedrijf hangt samen met de verkeershinder die zo'n bedrijf zal veroorzaken. Sterk verkeersgenererende bedrijven (transport) horen thuis in de onmiddellijke nabijheid van vervoersassen, waarbij door de verbinding geen woonstraten (bestemmingsverkeer) worden doorkruist.

Randvoorwaarden in functie van de ruimtelijke componenten

1. Bedrijven in de open ruimte (buitengebied)

Geen verdere ontwikkelingen in het buitengebied en terugschroeven van huidige ontwikkelingen

De laatste decennia zijn heel wat bedrijven zonevreemd opgestart en/of uitgebreid in Puurs. Een aantal van deze zijn uitgegroeid tot vrij grote ondernemingen die ruimtelijk geïsoleerd liggen in de open ruimte. Het gaat dan om gebieden met een open ruimte functie (zie kaart 6, gewenste ruimtelijk-natuurlijke structuur) zoals:

- de rivier- en beekvalleien
- de natuurlijke gebieden gekoppeld aan het waternetwerk
- de natuurlijke gebieden niet gekoppeld aan het waternetwerk
- de polders van Ruisbroek
- de landbouwgebieden.

Deze bedrijven kunnen ruimtelijk zelden worden verantwoord tenzij deze aansluiten bij bestaande woonlinten, woonkernen of industriegebieden en indien de schaal van het bedrijf verzoenbaar is met de omgeving. Bedrijven die hoeken (gevormd tussen twee woonlinten) of binnengebieden opvullen, zijn ruimtelijk beter verantwoordbaar dan bedrijven waarvan de uitbreidingen (huidige en geplande) zich uitstrekken in de richting van een open ruimte.

Bij het bepalen van de ruimtelijke integreerbaarheid wordt tevens rekening gehouden met de landschappelijke waarde en de graad van versnippering. De inplanting van een bedrijf in een kleine reeds versnipperde deelruimte tast de draagkracht van omgeving minder zwaar aan dan een inplanting temidden van een uitgestrekte en ongeschonden open ruimte.

Voor de ruimtelijk niet goed gelegen bedrijven wordt er naar gestreefd deze te herlokaliseren naar bestaande of nieuwe bedrijventerreinen. Hiervoor kan een voorrangsregeling worden uitgewerkt.

Kleine landschapselementen, holle wegen en wegbermen

De impact van bedrijven op bestaande kleine landschapselementen stelt meestal weinig problemen. Er wordt naar gestreefd bedrijven met een grote landschappelijke impact in te kleden met kleine landschapselementen (bomenrijen, hagen enz.), doch voornamelijk in gebieden gekenmerkt door de aanwezigheid van vergelijkbare landschapselementen, veeleer dan in grote en open landschappen. Bij inkleding is ook de soortkeuze van belang (streekeigen beplanting).

Landschapselementen die als bijzonder waardevol worden beschouwd, kunnen de uitbreiding van een bedrijf in een bepaalde richting beletten, niet alleen omwille van de standplaats zelf, maar ook om een vrij zicht op deze landschapselementen vanuit het omgevend landschap te vrijwaren.

2. Bedrijven in woonlinten

Het verder ontwikkelen van woonlinten wordt ontmoedigd. Indien de aanwezigheid van kleine bedrijven in woonlinten geen betekeniswaardige bijkomende impact heeft (vergeleken met residentiële woningbouw op dezelfde lokatie) kan de bestaande bedrijvigheid worden getolereerd. Nieuwe bedrijvigheid is niet mogelijk en wordt ook niet beschouwd als een verweving van wonen en werken.

Bedrijven kunnen slechts een beperkte uitbreiding realiseren om voor het bestaand bedrijf een gezonde bedrijfsvoering mogelijk te maken. Een sterke schaalvergroting op deze lokaties kan niet worden verantwoord. In voorkomend geval moet worden gestreefd naar een herlokalisatie naar een lokaal bedrijventerrein.

Indien de bedrijfsvoering wordt gestopt en geen onmiddellijke nieuwe bedrijfsactiviteiten opvolgen (binnen de twee jaar) wordt de oorspronkelijke bestemming (woongebied met landelijk karakter) opnieuw van kracht.

3. Bedrijven in gebieden met verspreide bebouwing

Voor structureel aangetaste landschappen wordt de open ruimte geherwaardeerd en wordt de verdere ontwikkeling van bedrijven in deze zones ontmoedigd. Een bestemming van de bestemming als bedrijvenzone is niet aangewezen (werken met nabestemmingen waar mogelijk). Een beperkte uitbreiding waar nodig om het bedrijf levenskrachtig te houden is een maximum. Na het verdwijnen van de bedrijfsactiviteit dient een open ruimte bestemming te worden gerealiseerd.

4. Bedrijven in kernen en hoofddorpen

Bedrijfsactiviteiten die omwille van hun schaal en aard verzoenbaar zijn met de woonfunctie kunnen worden geduld en zelfs aangemoedigd. Wonen moet binnen woongebied de hoofd-functie blijven en mag niet worden verdrongen of gehinderd. Dit houdt in dat omgevingsbe-lastende bedrijfsactiviteiten binnen de woongebieden worden geweerd. Hierbij wordt elk be-drijf afzonderlijk beschouwd en krijgen in principe ook grotere bedrijven de kans om zich verder te ontwikkelen. Hierdoor is het niet aangewezen delen van woongebied (binnen de woonkernen) te herbestemmen naar industriegebied of K.M.O.-zone. De verweefbaarheid van bedrijven in woongebied wordt samen beoordeeld met de milieuanvraag.

5. Bedrijven nabij grote infrastructuurassen

De grote infrastructuurassen zijn A12, N16 (primaire wegen categorie 1), de spoorlijnen Sint-Niklaas - Puurs - Mechelen en Dendermonde - Puurs - Antwerpen en voor watergebonden transport het zeekanaal en de Rupel. Lokaties van bedrijven langsheen deze assen zijn ruimte-lijk beter geschikt dan deze langsheen landelijke wegen of woonstraten. Redenen zijn de bete-re bereikbaarheid, hetgeen zowel voor de bedrijven in kwestie als voor de omgeving (ver-keersoverlast) een voordeel is. Dit geldt des te meer voor transportbedrijven die een groot verkeersgenererend vermogen hebben. Bijgevolg worden de toekomstmogelijkheden (uitbrei-dingsmogelijkheden) van transportbedrijven buiten de omgeving van deze assen best beperkt (maximaal een beperkte uitbreiding).

Uiteraard moeten steeds de algemene principes van een goede ruimtelijke ordening (zie ruim-telijk structuurplan Vlaanderen) worden gerespecteerd, zoals een compacte benutting van de ruimte, gedeconcentreerde bundeling enz.

Randvoorwaarden gekoppeld aan de ligging van een bedrijf in een bepaalde deelruimte

Voor Puurs worden dezelfde drie deelruimten onderscheiden als in het gemeentelijk ruimte-lijk structuurplan:

- deelruimte gekoppeld aan Puurse infrastructuur op bovenlokaal niveau
- gebied ten noorden van N16
- zuidelijk deel van Puurs.

1. Puurse infrastructuur op bovenlokaal niveau

Het bovenlokaal niveau betekent dat bedrijven best worden gegroepeerd op bedrijventerreinen of K.M.O.-zones met een goede bovenlokale ontsluiting teneinde structuren van bovenlokaal niveau te krijgen. Bij zonevreemde bedrijven moet worden beoordeeld of hun ligging het functioneren van het bovenlokaal niveau niet belemmert.

Wegens de beleids optie van concentratie en verdichting wordt voor (uitbreidingen van) zonevreemde bedrijven gestreefd naar het opvullen van restruimtes. Verder wordt verwezen naar bovenvermelde visie op bedrijven:

- in kernen en hoofddorpen
- nabij grote infrastructuurassen
- in industriegebieden/K.M.O. gebieden.

2. Gebied ten noorden van N16

De eerste beleids optie hier is het beschermen en versterken van de landschappelijk en natuurlijk waardevolle gebieden, het tegengaan van versnippering, het creëren van ecologische verbindingen en het vrijwaren van de beekvalleien.

Men streeft naar een verdichting van de woonkernen Ruisbroek-dorp en Sauvegarde. Zonevreemde bedrijven, aansluitend bij deze kernen, kunnen - mits verweving van wonen en werken - een positieve invloed hebben op de ontwikkeling hiervan.

Om het landelijk karakter van Donkstraat en Eikse Amer te bewaren, kunnen sterk industriële zonevreemde bedrijven hier niet verder ontwikkelen. De natuurgebieden (Coolhem), bosgebieden (Ruisbroek-polder) en beekvalleien (Vliet, Molenbeek, Zielbeek) moeten worden gevrijwaard van zonevreemde bedrijven.

3. Zuidelijk deel van Puurs

Het open ruimte beleid (zie hoger) in deze deelruimte bestaat uit:

- het vrijwaren van de open ruimte gebieden Liezele en Breendonk
- het beschermen en versterken van beekvalleien
- het inbreiden en verdichten van woonkernen.

Voor zonevreemde bedrijven betekent dit:

- geen geïsoleerde zonevreemde bedrijven in de open ruimte gebieden (deze zijn wel mogelijk indien aansluitend bij kernen, gelegen te midden van woonlinten en aansluitend bij woonkorrels)
- geen zonevreemde bedrijven in beekvalleien
- uitbreidingen van zonevreemde bedrijven waar mogelijk als verdichting van de woonkernen met beperkingen naar omgevingshinder.

In de voorstudie van het sectoraal B.P.A. 'zonevreemde bedrijven' werden de ontwikkelingsperspectieven van de individuele zonevreemde bedrijven uitgewerkt op basis van een multicriteria-analyse. In deze analyse werd de gewenste ruimtelijke structuur op mesoschaal uit dit

structuurplan en de visie op zonevreemde bedrijven als expliciet afwegingskader opgenomen. Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de afweging die in het sectoraal B.P.A. is gebeurd.

tabel 2 *afwegingscriteria problematische zonevreemde bedrijven met een dringende behoefte, uit B.P.A. zonevreemde bedrijven*

bedrijf	afweging op mesoschaal: toetsing aan de gewenste ruimtelijke structuur ³⁸	besluit (na afweging op microschaal ³⁹)
metaaldraaij Moerenhout	geen beperkingen (aansluitend op woonkern Ruisbroek dorp en Sauvegarde)	wegens ligging in de kern Ruisbroek als verwevingsgebied tussen wonen en werken: beperkte uitbreiding met schaalvergroting mogelijk
Van Haelen BVBA	hooguit beperkt uitbreiden (in de omgeving van Ruisbroek Polder)	behouden zonder uitbreiding
De Smet Vervoer	hooguit beperkt uitbreiden (aansluiting op woonlint)	wegens ligging in open ruimte (zuidelijke deelruimte) en schaal van het bedrijf: beperkte uitbreiding zonder schaalvergroting met beperking naar de aard van de activiteit
Marivoet transport	hooguit beperkt uitbreiden (aansluiting op woonlint)	wegens ligging in open ruimte (zuidelijke deelruimte) en schaal van het bedrijf: beperkte uitbreiding zonder schaalvergroting met beperking naar de aard van de activiteit
Puurse bandencentrale	hooguit beperkt uitbreiden (aansluiting op woonlint)	wegens risico overschrijding ruimtelijke draagkracht gehucht 'De Hand': uitbreiding zonder schaalvergroting met beperking
Vissers	geen beperking (aangrenzend aan A12)	wegens gunstige ligging: uitbreiding zonder schaalvergroting met beperking naar aard nieuwe activiteit

Bron: Iris Consulting, voorontwerp sectoraal B.P.A. 'zonevreemde bedrijven', maart 2001.

4.1.2. Uitwerking naar de ruimtelijk-agrarische structuur

Landelijk gebied Breendonk - Liezele als structuurbepalend samenhangend land- en tuinbouwgebied

Het landelijk gebied Breendonk - Liezele kan worden getypeerd als een belangrijk homogeen grondgebonden landbouwgebied dat, mede door het valleigebied van de Molenbeek, ook landschappelijk op vele plaatsen zeer interessant is en bovendien in grote mate conform is met het agrarisch gebied op het gewestplan. Deze eigenschappen moeten worden behouden en maximaal versterkt. Het is aangewezen om heel dit gebied te laten fungeren als **samenhangend land- en tuinbouwgebied**. De ruimtelijke samenhang van dit gebied kan worden versterkt door de bebouwing maximaal te concentreren in de bestaande kernen en door niet ingevulde recreatiezones niet aan te snijden. Ook een aantal woonuitbreidingsgebieden dienen daartoe te worden herbestemd.

³⁸ De toetsing aan de gewenste ruimtelijke structuur van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan gebeurt in het B.P.A. 'zonevreemde bedrijven' aan de hand van 3 categorieën:

- het bedrijf is niet gewenst: het bedrijf dient te herlokaliseren
- het bedrijf kan hooguit beperkt uitbreiden: bedrijven in deze categorie kunnen beperkt uitbreiden of helemaal niet uitbreiden
- geen beperkingen op basis van de ligging in de gewenste ruimtelijke structuur op mesoschaal: het bedrijf kan uitbreiden zonder afbreuk te doen aan de gewenste ruimtelijke structuur.

³⁹ De afweging gebeurt na beoordeling van het juridisch profiel, het economisch profiel, het ruimtelijk profiel, het mobiliteitsprofiel en het milieuprofiel.

Aandacht voor kleine landschapselementen is nodig voor het behoud van de aanwezige landschapsmozaïek. **Glastuinbouw** kan slechts in beperkte mate worden toegelaten, op voorwaarde dat bijkomende serres enkel worden ingeplant voor de uitbreidingsbehoefte van bestaande bedrijven en dat ze strikt in aansluiting met de bestaande bebouwing worden gelokaliseerd. Wij denken hier specifiek aan een gebied ingesloten door woonlinten langs Th. Andriesstraat en A. Piessensstraat (De Heide/Dries).

In het landbouwgebied tussen Lichterstraat en Haagstraat kan de aanwezige glastuinbouw en **hobbylandbouw**, gekoppeld aan paardensport (manèges), worden getolereerd mits een goede aansluiting bij de bestaande bebouwing langs Lichterstraat, Aspot, Letterheide en Haagstraat.

Moerhoek/Kleine Amer en Scheeveld als grondgebonden land- en tuinbouw in samenhangende open ruimte

Het landbouwgebied Moerhoek/Kleine Amer is een agrarische entiteit in een open ruimte eiland ten noorden van N16. Grondgebonden land- en tuinbouw dient hier te worden behouden om het open karakter van dit gebied zoveel mogelijk te bewaren. In ieder geval moet de zone langs de Vlietvallei bouwvrij worden gehouden. Desnoods kan aansluitend op het landelijk woongebied van Kleine Amer aan een eventuele beperkte vraag naar inplantingsplaatsen voor glastuinbouw tegemoet worden gekomen. Het landbouwwegennet zal hiervoor moeten worden aangepast. Volledige verharding is aangewezen omdat bij dit soort van activiteiten de frequentie van aan- en afvoer hoog kan zijn.

Scheeveld is een structuurbepalend open ruimte gebied op intergemeentelijk niveau, waar grondgebonden land- en tuinbouw een belangrijke rol heeft dit open karakter te beschermen. Dit gebied komt in aanmerking voor een bouwvrije zone. Argumenten hiervoor zijn de afwezigheid van belangrijke landschappelijke schermen, de nabijheid van twee beken en de visuele aansluiting bij een gelijkaardig landbouwgebied in Bornem.

Grondgebonden land- en tuinbouw met bufferende functie

De bufferende werking van het land- en tuinbouwgebied **Gorrebroek** (tussen bedrijventerrein Pullaar en het woongebied Ruisbroek) kan worden versterkt door aanplantingen met opgaand groen te stimuleren. De perspectieven om de landbouw functioneel in te schakelen in deze bufferactiviteit noodzaakt evenwel het quasi behoud van de huidige oppervlakte in landbouwgebruik. Een verdere reductie van de oppervlakte zal de interne dynamiek te zeer compromitteren.

In **Ruisbroek** vormen landbouweilanden en/of kleinschalige open ruimte kamers tussen landelijke woongebieden en kanaalgebonden industriële activiteiten met als ultieme doelstelling een sterke bufferende werking ten opzichte van de milieubelastende activiteiten. Kandidaat hobby-, land- en tuinbouwers kunnen worden aangemoedigd deze deelruimte in te nemen.

Leuk is een gebied is een landbouwgebied met een bufferend functie tussen het kanaal en de woongebieden van Ruisbroek.

4.1.3. Uitwerking naar toerisme en recreatie

Gebieden voor zachte recreatie aansluitend aan waardevolle natuurlijke gebieden en landschappen

Op recreatief-toeristisch vlak wordt Puurs gekenmerkt door een kwalitatief aanbod aan natuurlijk en landschappelijk waardevolle gebieden. Verspreid over de gemeente bevinden zich een aantal natuur- en parkdomeinen die het karakter van de streek in al zijn verscheidenheid illustreren.

De bestaande zachte recreatie is voornamelijk geënt op een aantal parkdomeinen zoals Tekbroek, Hof van Coolhem, Hof ter Zielbeek, fort van Liezele en de Puurse arboreta. De ontwikkeling van zachte recreatievormen, in eerbied voor de natuur en de open ruimte, en de uitbouw van een verantwoord recreatief medegebruik is een opvallende tendens in het toeristisch beleid op niveau van Klein-Brabant⁴⁰. De gemeente sluit zich aan bij deze tendens en streeft een ontwikkeling na van zachte, passieve recreatie binnen haar agrarische open ruimte gebieden, parkdomeinen en valleigebieden. Ook de speelvoorzieningen rond Sint-Pietersburcht worden als een zachte vorm van recreatie beschouwd die volledig past binnen de bestemming van parkgebied en ruimtelijk een waardevolle overgang realiseert tussen de dorpskern en de Vlietvallei.

De uitbouw van het recreatiegebied ten noorden van het fort van Liezele wenst de gemeente tevens te kaderen binnen de ontwikkeling van zachte recreatie in aansluiting met natuurgebieden. Daarom kan de oostelijke zone van dit gebied (aansluitend op de beekvallei) worden ontwikkeld voor passieve recreatie (wandelen, natuurbezoek enz.). Bij het ontwikkelen van het gebied is tevens een grondig overleg noodzakelijk om belangen en conflicten omtrent natuurontwikkeling, landbouw en (jeugd)recreatie te verzoenen. Het opstellen van duidelijke en aanvaardbare randvoorwaarden moet een goede symbiose tussen deze verschillende functies garanderen. Ook op vlak van mobiliteit dienen randvoorwaarden te worden gesteld om mogelijke overlast te voorkomen of in goede banen te leiden. De gemeente zal deze visie overmaken aan de provincie, vermits het fort van Liezele werd geselecteerd als baken binnen het ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen. De selectie als baken impliceert immers dat de provincie bevoegd is om uitvoeringsplannen op te stellen.

Ook het zuidelijk open en landelijk gebied wordt op toeristisch vlak aangesproken via het behoud van wandel- of fietsroutes.

Gebieden voor actieve en harde recreatie ruimtelijk aansluiten bij de bebouwde kernen of lijninfrastructuren

De meeste infrastructuren voor hardere en actieve recreatie situeren zich momenteel aan de rand van de bebouwde kernen. Het gaat om het sportcomplex De Vrijhals in Breendonk, de manèges aan Lichterstraat en Essendries ten zuiden van Kalfort, de voetbalterreinen in Ruisbroek (Selectie Ruisbroek Gansbroekstraat, S.K. Ruisbroek Kaardijkstraat) en de sporthal De

⁴⁰ Strategisch Plan Arrondissement Mechelen (1999), Strategisch Plan Toerisme Klein-Brabant - Schelde-land, p. 47.

Wandeling in Liezele. Deze laatste is ingeplant in woongebied maar zowel ruimtelijk als functioneel stoort deze functie de dorpskern van Liezele niet. Integendeel de situering van deze infrastructuur past volledig binnen de visie van de gemeente omtrent hardere recreatie. Het sportcomplex De Vrijhals in Breendonk heeft zich binnen de grenzen van het huidig recreatiegebied ontwikkeld (golfschool, jeugdhuis 't Schuur).

Naast het behoud van deze infrastructuur is het aangewezen enkele sportinfrastructuren die ruimtelijk toch aansluiten bij bebouwde gebieden of lijninfrastructuren, te bevestigen in hun huidige functie. Het gaat voornamelijk om het kartingcircuit in het industriegebied aan Ooievaarsnest. De toekomstige ontsluitingsmogelijkheden voor deze plek (in het kader van de lopende streefbeeldstudie voor A12) zijn echter bepalend voor de eventuele herbestemming in functie van recreatie. De gemeente is voorstander van het behoud van de karting op die locatie omwille van de onverenigbaarheid van de functie (lawaai- en verkeershinder) met de woonzone. De locatie van de karting op een bedrijventerrein, of in aansluiting met een bedrijventerrein langsheen A12, valt dan ook ruimtelijk te verdedigen. Vanuit die visie kan ook de zogenaamde zonevreemdheid in vraag worden gesteld.

De zonevreemde manège aan Lichterstraat bevindt zich in een landbouwgebied. Het gebied tussen Lichterstraat en Haagstraat wordt voornamelijk door hobbylandbouw en glastuinbouw gebruikt. Een manège is omwille van haar activiteiten en bijhorend ruimtebeslag perfect integreerbaar in dergelijke omgeving.

Voor de situering van de kleiduifschietstand van Ruisbroek in een dienstverleningszone wordt door de gemeente geen initiatief genomen tot regularisering. Deze activiteit moet op termijn uitdoven.

Ook kan het westelijk gedeelte van het recreatiegebied bij het fort van Liezele verder worden ontwikkeld voor dagrecreatie met een bepaald volume aan gebouwen en andere hardere infrastructuur. Deze zone sluit immers helemaal aan bij de bebouwde kern van Puurs centrum. De keuze voor de inplanting van een polyvalent jeugdcentrum in het woonuitbreidingsgebied Vijverbos sluit ruimtelijk aan bij dit westelijk deel van het recreatiegebied fort van Liezele. Aan de andere zijde sluit dit gebied ook aan bij de dorpskern van Puurs waardoor naast het versterken van de recreatieve structuur rond het fort van Liezele ook wordt gestreefd naar kernversterking en verweving van verschillende functies (openluchtsporten, jeugdfaciliteiten, wonen enz.)

Met het oog op het versterken van het toeristisch netwerk kunnen een aantal kleinschalige voorzieningen voor watergebonden recreatie worden gepland aan de zwaairom van het zeekanaal Brussel - Schelde. Ter hoogte van Hellegatstraat zal kade-infrastructuur worden aangelegd waardoor een beperkte ontwikkeling van accommodatie in functie van pleziervaart mogelijk wordt. Dit past binnen de visie van het ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen met betrekking tot het toeristisch-recreatief netwerk 'Steden en Stroom'. De kracht van dit netwerk buiten de steden is te vinden in de aanwezigheid van rivieren, kanalen en waterplasen voor actieve waterrecreatie.

De gemeente wenst de onbenutte recreatiegebieden te herbestemmen naar een open ruimte functie. Het betreft Hof ter Bollendreef te Liezele, de Gemeentekant in Ruisbroek en de Eikse Amer. Over de verdere uitbating van de voetbalvelden te Flora Liezele bestaat momenteel on-

duidelijkheid. Indien deze uitbating wordt stopgezet, zal de gemeente de bestaande terreinen eveneens herbestemmen.

4.2. Maatregelen met betrekking tot de gewenste ruimtelijk-economische structuur

In deze paragraaf geven wij aan welke mogelijke beleidsmaatregelen kunnen genomen worden om de visie en concepten met betrekking tot de gewenste ruimtelijk-economische structuur te realiseren. In het bindend gedeelte wordt een selectie gemaakt uit deze maatregelen.

Structuurplan versus sectoraal B.P.A. 'zonevreemde bedrijven'

Het sectoraal B.P.A. 'zonevreemde bedrijven' voor de gemeente Puurs bevindt zich momenteel in de eindfase ⁴¹. Hierin werd een zo volledig mogelijke inventaris opgemaakt van de zonevreemde bedrijven in Puurs, werden deze ondernemingen onderzocht naar hun ruimtelijke en economische aspecten alsook naar hun milieu- en verkeerskundige situatie. Op basis van een objectieve en uniforme analyse werd uitspraak gedaan over de inplanting van het bedrijf, mogelijke uitbreidingswensen en -plannen en eventueel suggesties voor herlokalisatie besproken.

In het B.P.A. werd een beleidskader uitgewerkt voor zonevreemde bedrijven dat integraal is opgenomen in dit structuurplan.

1. De gemeente engageert zich om de inhoudelijke afstemming tussen de beide processen - structuurplanning en de opmaak van het sectoraal B.P.A. 'zonevreemde bedrijven' - continu te bewaken en te garanderen.

Differentiëren en programmeren van bedrijventerreinen

De taakstelling die oorspronkelijk vanuit de provincie werd toegewezen aan Puurs bedroeg 23,9 ha ⁴².

2. De gemeente stelt naar de hogere planniveaus een differentiatie voor van de bestaande bedrijventerreinen op haar grondgebied. Dergelijke differentiatie is van belang voor de bestaande regionale bedrijventerreinen en zal bijgevolg worden besproken met de provincie Antwerpen. In dit kader dienen ook duidelijke randvoorwaarden te worden geformuleerd met betrekking tot toelaatbare of gewenste activiteiten in deze verschillende gebieden. De differentiatie ziet eruit als volgt:

⁴¹ Iris Consulting (2001), Sectoraal Bijzonder Plan van Aanleg 'zonevreemde bedrijven', Ontwerp voorstudie, p.150.

⁴² Deze taakstelling kwam voor in het ontwerp structuurplan van de provincie (provincie Antwerpen, 2000, Ontwerp ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen, p. 197). In het goedgekeurd ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen wordt geen kwantitatieve verdeling van taakstellingen meer doorgevoerd. Het aantal toe te bedelen hectaren bedrijventerreinen zal onmiddellijk worden toegewezen bij aanvang van het afbakeningsproces van de regionale bedrijventerreinen.

- Pullaar, Lichterstraat, Rotveld en Breendonk als *gemengd regionaal bedrijventerrein*
- bedrijventerreinen langs het kanaal en Moortgat als *specifiek regionaal bedrijventerrein*
- overige industriegebieden en K.M.O.-zones als *lokale bedrijventerreinen*.

In de gemeente Puurs zijn een aantal bestaande industrie- en K.M.O.-zones volgens het gewestplan die niet meer in overeenstemming zijn met het huidig bodemgebruik.

- Het kartingcircuit aan Ooievaarsnest is gesitueerd op industriegebied. Deze bestemming komt niet overeen met het actueel gebruik. Aangezien het wel een vrij interessante lokatie voor dergelijke activiteiten betreft (onafgezien van de verkeersontsluiting), kan dit kartingcircuit hier blijven mits herbestemming van de zone. Dit betekent dus een reductie aan 2,7 ha bedrijventerrein.
 - De onderneming Haesaerts (reiniging en behandeling van containers) is gelegen op industriegebied, echter aansluitend aan woongebied met landelijk karakter. Het lijkt waarschijnlijk dat dit bedrijf hier niet zal blijven. Bovendien veroorzaakt deze bedrijvigheid conflicten met de omliggende woonfunctie. Dit brengt een vermindering van 1,2 ha industriegebied mee.
 - De K.M.O.-zone Molenheide in Breendonk is sedert lang niet meer in gebruik. De eigenaar heeft plannen met dit gebied in de sfeer van woningbouw (cfr. voorstel woonprogramma). Hierdoor verdwijnt ongeveer 1,4 ha aan K.M.O.-zone.
 - Het industriegebied van New Vertongen, in het centrum van Kalfort, is aan herbestemming toe. De hier gevestigde onderneming is verhuisd naar Puurs-Pullaar. Dit betekent dat 0,6 ha K.M.O.-zone kan worden herbestemd voor een woonfunctie (cfr. voorstel woonprogramma).
 - Door de recente gewestplanwijziging is een aanzienlijk deel van de K.M.O.-zone langs Dendermondsesteenweg (Verbruggen - De Schutter) omgezet in natuurgebied. Dit betekent een afname van 1,5 ha K.M.O.-gebied.
3. Aangezien er op haar grondgebied zo'n 12,5 ha aan bestaande industrie- en K.M.O.-gebieden zal verdwijnen (omwille van gewijzigd gebruik) zal de gemeente in overleg treden met de provincie Antwerpen. Uit dit overleg moet blijken welke consequenties dit negatief saldo heeft voor de gemeente en de provincie. In afwachting van dit overleg gaat de gemeente ervan uit dat dit verlies aan oppervlakte niet wordt gecompenseerd in de taakstelling die haar door de provincie werd toegekend. Tijdens de afbakening van de regionale bedrijventerreinen in Puurs door de provincie zal duidelijk worden hoe kan worden omgegaan met dit negatief saldo.
4. Voor de ontwikkeling van nieuwe regionale bedrijventerreinen beveelt de gemeente de provincie aan om het gebied Pullaar/Geren (40 ha bruto) in overweging te nemen. Dit gebied sluit immers ruimtelijk aan bij de reeds bestaande bedrijventerreinen, is goed ontsluitbaar en is ten noorden scherp begrensd door de spoorlijn. De gemeente is sterk van mening dat deze programmatie een mooi kwantitatief antwoord biedt op de toekomstige invulling van de taakstelling bedrijventerreinen die door de provincie Antwerpen zal moeten gerealiseerd worden. Het voorstel van de GOM Antwerpen om 120 ha bijkomende regionale bedrijventerreinen te ontwikkelen, beschouwt de gemeente als onaanvaardbaar.
5. De gemeente treedt in overleg met de provincie Antwerpen en verdedigt de idee om kleinere kavels te realiseren in het gebied Pullaar/Geren voor kleinschalige industrie. Zij

vraagt voldoende aandacht te schenken aan een kwalitatieve ontwikkeling en invulling van het terrein waarbij de meest waardevolle delen op landschappelijk en natuurlijk vlak worden behouden en geïntegreerd in het ontwerp. Zij benadrukt tevens dat alleen milieuvriendelijke bedrijven mogen worden toegelaten. Tenslotte wenst zij dat de principes van integraal waterbeheer worden toegepast bij de opmaak van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan.

6. De gemeente engageert zich om via de opmaak van een ruimtelijk ontwikkelingsplan een klein lokaal bedrijventerrein van maximaal 5 ha te ontwikkelen op de bufferzone tussen N16 en N17. De optimale ligging en ontsluitingsmogelijkheden vormen belangrijke voordelen van dit gebied voor de ontwikkeling van een lokaal bedrijventerrein.

Plaats bieden aan een aantal dienstverlenende activiteiten

7. Voor de ontwikkeling van een zone voor dienstverlenende activiteiten duidt de gemeente twee mogelijke gebieden aan die verder te onderzoeken zijn in functie van de streefbeeldstudie voor N16:
 - een gebied van 3 ha achter Eikevlietbaan en langsheen N16
 - het gebied Kleine Amer langsheen N16.

Beschermen en versterken van het landelijk gebied Breendonk - Liezele als samenhangend grondgebonden land- en tuinbouwgebied

8. De gemeente duidt een aantal waardevolle delen van het landelijk gebied Liezele - Breendonk aan als bouwvrije zones. Het betreft een aantal gebieden in het zuiden van de gemeente:
 - de zone tussen Overheide en Th. Andriesstraat ten zuiden van de kern Liezele
 - het driehoekig gebied ten zuiden van Dendermondsesteenweg en Provincielaan en ten noorden van de gemeentegrens
 - de zone tussen Wachtingstraat - Zavelstraat, Groenstraat en de bedrijventerreinen van Breendonk.

Via een ruimtelijk uitvoeringsplan bakent de gemeente deze gebieden af.

9. Voor de versterking en uitbreiding van het landelijk gebied Breendonk - Liezele neemt de gemeente zich voor om een aantal niet (of op zeer lange termijn) te ontwikkelen woonuitbreidingsgebieden te herbestemmen naar agrarisch gebied. Het betreft het woonuitbreidingsgebied Eigenaarstraat en het noordelijk deel van het woonuitbreidingsgebied Schaafstraat in Breendonk. Via de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan voert de gemeente deze herbestemming door.

Aansluitend bij de kernen en in de zone ingesloten door de woonlinten langs Th. Andriesstraat en A. Piessensstraat (De Heide/Dries) calculeert de gemeente enkele mogelijkheden in tot de inplanting van enkele glastuinbouwserres op voorwaarde dat dit in functie zou zijn van uitbreidingen van bestaande bedrijven. Zij stelt evenwel strikte richtlijnen op voor het behandelen van eventuele aanvragen tot het inplanten van serrecomplexen in dit gebied, zodat bij-

komende serres enkel ruimtelijk zouden aansluiten bij reeds bestaande bebouwing. De structuurbepalende open ruimte van Breendonk - Liezele mag geenszins worden aangetast.

Moerhoek/Kleine Amer en Scheeveld als grondgebonden land- en tuinbouw in samenhangende open ruimte

10. De gemeente duidt de beekvallei van de Vliet ter hoogte van Moerhoek/Kleine Amer aan als bouwvrije zone.
11. Aansluitend bij het bebouwd gebied van Kleine Amer calculeert de gemeente mogelijkheden in tot de beperkte inplanting van glastuinbouw enkel voor de uitbreiding van bestaande bedrijven. Zij stelt evenwel strikte richtlijnen op voor het behandelen van eventuele aanvragen tot het inplanten van serrecomplexen in dit gebied, zodat bijkomende serres enkel ruimtelijk zouden aansluiten bij reeds bestaande bebouwing. De structuurbepalende open ruimte van Breendonk - Liezele mag geenszins worden aangetast. Daarbuiten staat zij in voor een verharding van de landbouwwegen die toegang geven tot deze gebieden, omdat bij dit soort van activiteiten de frequentie van aan- en afvoer hoog kan zijn.
12. De gemeente onderneemt de nodige stappen om, samen met de gemeente Bornem, het intergemeentelijk open landbouwgebied Scheeveld, te vrijwaren van verdere bebouwing en te versterken als open grondgebonden land- en tuinbouwgebied.

Grondgebonden land- en tuinbouw met bufferende functie

13. De gemeente stelt een ruimtelijk uitvoeringsplan op voor de landbouwgebieden Gorrebroek en Leuk en een aantal landbouweilanden in Ruisbroek. Hierbij legt zij een sterke nadruk op de bufferende functie die landbouw dient te vervullen tussen het industriële activiteiten en wonen, de combinatie van groenaanplantingen ter versterking van deze bufferende functies, beperkingen voor verdere bebouwing in dit gebied, mogelijkheden voor de vestiging van hobby land- en tuinbouwers enz.

Gebieden voor zachte recreatie aansluitend aan waardevolle natuurlijke gebieden en landschappen

14. De gemeente houdt toezicht op het behoud van zachte recreatievormen in Tekbroek, Hof van Coolhem, Hof ter Zielbeek en de Puurse arboreta.
15. De gemeente stelt ontwikkelingsperspectieven op voor het recreatiegebied fort van Liezele en maakt deze over aan de provincie. Zij stelt een voorstel van inrichtingsplan op voor de lokalisatie van iets hardere en zachte recreatievoorzieningen (bijvoorbeeld voetbal- en tennisterreinen, speelweiden).

Gebieden voor actieve en harde recreatie ruimtelijk aansluiten bij de bebouwde kernen of lijninfrastructuren

16. Via de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan rond harde recreatie bevestigt de gemeente een aantal gebieden in hun huidig bodemgebruik. Het gaat om de manèges aan Lichterstraat en Essendries. De gemeente ijvert eveneens voor het behoud van het kartingcircuit in het industriegebied aan Ooievaarsnest bij de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan door de provincie Antwerpen.
17. De gemeente maakt een ruimtelijk uitvoeringsplan op voor de ontwikkeling van beperkte infrastructuur voor watertoerisme langs het kanaal. Hiervoor treedt de gemeente in overleg met n.v. Zeekanaal.
18. De gemeente duidt het niet-ontwikkeld woonuitbreidingsgebied Vijverbos aan als een uitstekende lokatie voor de uitbouw van een polyvalent jeugdcentrum met speelplein, jeugdverenigingslokalen, een polyvalente zaal, kinderopvanglokalen, een beperkt aantal buitenvelden enz. Het bevindt zich bovendien in de onmiddellijke nabijheid van het recreatiegebied fort van Liezele en sluit aan bij de kern van Puurs.

5. Gewenste landschappelijke structuur

5.1. Algemene visie en concepten met betrekking tot landschappelijke structuur

De gewenste landschappelijke structuur is zeer sterk gebaseerd op de bestaande. Het behouden van de landschappelijke diversiteit en accenten is een prioritaire bekommernis. Voor de waardevolle landschappelijke eenheden staan bescherming en versterking voorop.

De beekvalleien en depressies zijn bepalend voor de landschappelijke samenhang in Puurs. De andere bestaande, verspreid gelegen landschappelijke eenheden worden zoveel mogelijk verbonden met het valleienraamwerk door middel van open ruimte verbindingen.

De ankerplaatsen Coolhem/De Moeren en Hof ter Bollen fungeren als grote landschappelijke polen die door hun specifieke structuur, samenhang en herkenbaarheid belangrijke oriëntatiepunten zijn binnen de gemeente. Kleinere parkgebieden, bosfragmenten, bouwkundig erfgoed en specifieke blikvangers zijn bakens in het landschap.

In het zuiden van de gemeente is de open ruimte een door kleine landschapselementen versterkt en gestructureerd geheel.

Ten behoeve van de continuïteit van de valleien en voor de ruimtelijke geleiding worden de kruisingen van de beekvalleien doorheen de bebouwingsband langs N16 open gehouden. Hetzelfde geldt voor de bedrijvenstrook langsheen het zeekanaal.

De lijninfrastructuren zijn meer ruggengraat dan barrière. Vanuit landschappelijk oogpunt zijn de bestaande lijnen structuurbepalend, zonder verdere acties te vereisen (dwarsrelaties: zie vorige paragraaf).

Beekvalleien en depressies vormen het landschappelijk raamwerk

In Puurs is de gehele landschappelijke structuur min of meer verbonden met de alluviale gebieden. Door de beekvalleien en depressies als geheel te versterken en uit te bouwen ontstaat een landschappelijk raamwerk dat als rode draad fungeert binnen de gehele ruimtelijke structuur van de gemeente (zie ook andere deelstructuren). Wanneer andere landschappelijke eenheden op hun beurt een kwaliteitsvolle verbinding krijgen met dit raamwerk, ontstaat een sterke samenhangende landschappelijke structuur.

Het raamwerk bestaat uit een aaneenschakeling van de beekvalleien van Vliet, Molenbeek en Zielbeek en de polders van Ruisbroek en Pullaar. Het geheel is gericht op de Rupel als zeer herkenbaar landschappelijk element. De ondersteunende kleinere waterlopen zijn Vierbundersloop, Dorpsloop, Rotbeek, Goorlaakbeek, Grootbroekloop en Gebuisloop.

Het geheel moet op een strikte manier worden beschermd en versterkt. Verdere versnippering en bebouwing nabij de oevers moeten worden tegengegaan. De fysische randvoorwaarden van de alluviale gebieden moeten worden gerespecteerd en de landbouwactiviteiten dienen zich optimaal te verweven met de aanwezige landschappelijke en natuurwaarden.

Cultuurhistorische ankerplaatsen als landschappelijke polen in de gemeente

De bescherming van de ankerplaatsen Coolhem/De Moeren en Hof ter Bollen is essentieel binnen het kader van de zorg en het herstel van de landschappelijke omgeving. Deze fungeren in de gewenste structuur als grote landschappelijke polen die door hun specifieke structuur, samenhang en herkenbaarheid belangrijke oriëntatiepunten zijn binnen de gemeente. Hier staan de visuele binding met de omgeving, de toegankelijkheid en de algemene versterking van de structuren voorop. De versnippering wordt tegengegaan en de karakteristieke perceelsindeling wordt behouden om de gaafheid te bewaren. Het Hof van Coolhem/De Moeren is van bovengemeentelijk belang.

Raster van bakens structurerend voor het landschap

Kleinere parkgebieden, bosfragmenten, bouwkundig erfgoed met onder andere de specifieke puntrelicten uit de fortengordel (Sint-Pietersburcht en fort van Liezele) en specifieke blikvangers spelen een rol als bakens in het landschap. Zij komen verspreid voor in de gemeente, als een raster van losstaande elementen. De bakens worden zoveel mogelijk visueel gevrijwaard. Hiertoe kunnen visueel storende inrichtingen worden verhinderd en eventueel zichtzones worden afgebakend. De puntrelicten van de traditionele landschappen worden in de gewenste structuur opgenomen als bakens in het landschap. Daarnaast komen ook enkele parkgebieden en bosfragmenten in aanmerking als bakens.

Open ruimte verbindingen voor samenhang binnen de landschappelijke diversiteit

Alle landschappelijke eenheden worden zoveel mogelijk verbonden met het valleienraamwerk door middel van open ruimte verbindingen die kunnen worden versterkt door kleinere beken, bosstroken of complexen van kleine landschapselementen. Bestaande verbindingen worden

versterkt en de openheid gevrijwaard. Naast het tegengaan van verdere bebouwing moeten ook de grenzen van de open ruimte verbindingen worden vastgelegd.

Het betreft volgende gebieden:

- de Molenbeekvallei doorheen Puurs en Kalfort
- de Vlietvallei ten noorden van Puurs;
- de Vlietvallei dwars op N16
- ten zuiden van Puurs richting Liezele
- doorheen Ruisbroek en Sauvegarde
- ter hoogte van Hof ter Zielbeek.

Historisch gegroeid kleinschalig agrarisch landschap als basis voor samenhangende open ruimte

Kleine landschapselementen zoals bosfragmenten, hagen, bomenrijen, poelen en boomgaarden bepalen in grote mate de schaligheid van het landschap. In het zuiden van de gemeente worden omvangrijke open ruimten verder gestructureerd door middel van de uitbouw van kleine landschapselementen. Ook krijgen wij een meer uitgesproken kleinschalig landschap rond Ruisbroek en Sauvegarde en in de brede valleigebieden van Vliet en Molenbeek. Bestaande elementen worden behouden en verder uitgebouwd (zoals de lange dreven ten westen van Liezele die het landschap doorsnijden en de gehuchten met elkaar verbinden).

Bebouwingsbanden langsheen lijninfrastructuren met aandacht voor geleding, dwarsrelaties en landschappelijke inpassing van de randzones

Bij het verder ontwikkelen van de bebouwingsband langs N16 (bedrijvigheid en woonkernen van Puurs en Kalfort) moeten de kruisingen met de beekvalleien open worden gehouden. Dit is zowel ten behoeve van de continuïteit van de valleien als voor de ruimtelijke geleding langsheen de spoorlijn van belang. Een landschappelijke inrichting is op deze plekken aangegeven. Ook voor de bedrijvenstrook langsheen het zeekanaal en de lijninfrastructuren geldt het principe van open dwarsrelaties.

De lijninfrastructuren kunnen meer als ruggengraat dan als barrière worden benaderd. Vanuit landschappelijk oogpunt zijn de bestaande lijnen structuurbepalend zonder verdere acties te vereisen.

De toegangen tot de dorpskernen worden landschappelijk ingekleed. Vooral de visuele ruimtelijke kwaliteit van deze toegangen (bijvoorbeeld de toegangsweg Ruisbroek langsheen Pul-laar) moet worden versterkt.

kaart 14: gewenste landschappelijke structuur

Volgende beleidselementen worden aangeduid op de kaart met betrekking tot de gewenste landschappelijke structuur:

- **landschappelijk raamwerk** van beekvalleien en depressies
- **landschappelijke polen** in de gemeente
- raster van **bakens**
- **open ruimte verbindingen**

- historisch gegroeid *kleinschalig agrarisch landschap*
- *bebouwingsbanden* langsheen *lijninfrastructuren*.

5.2. Maatregelen met betrekking tot de gewenste landschappelijke structuur

Heel wat aandachtsplekken voor het bekomen van de gewenste landschappelijke structuur leunen aan of stemmen overeen met deze van de gewenste natuurlijke structuur. Dit laat een gecombineerde en efficiënte aanpak toe die zich zal vertalen in de bindende bepalingen. Enkele mogelijke maatregelen worden hieronder opgesomd:

1. het opmaken van een integraal landschappelijk inrichtingsplan voor de oevers van de beken (in overleg met bekkencomités en de provinciale en gewestelijke overheid) met prioriteit voor de Vliet, Molenbeek en Zielbeek;
2. het opmaken van uitvoeringsplannen en/of inrichtingsplannen ter (juridische) bescherming en afbakening van de valleien van de Zielbeek en de Appeldonkbeek;
3. het opmaken van passende voorschriften voor de verhoging van de landschappelijke waarden in de valleigebieden en depressies;
4. het opmaken van een uitvoeringsplan en/of inrichtingsplan voor de (juridische) bescherming en afbakening van de landschappelijke pool Coolhem in aansluiting met de Moeren;
5. het opmaken van een uitvoeringsplan en/of inrichtingsplan voor de (juridische) bescherming en afbakening van de landschappelijke pool Hof ter Bollen;
6. het opmaken van uitvoeringsplannen en/of inrichtingsplannen voor de (juridische) bescherming van volgende hoven en parken;
 - Schemelberthof
 - Hof ten Broek
 - het arboretum Puurs;
7. het inventariseren van de kleine landschapselementen in de gemeente;
8. het afsluiten van beheersovereenkomsten met landgebruikers aangaande het behoud en de structurele versterking van de kleine landschapselementen;
9. het afsluiten van beheersovereenkomsten met landgebruikers in de valleigebieden aangaande het respecteren van de fysische randvoorwaarden en de verweving met de aanwezige landschappelijke en natuurwaarden.

Bijlage: begrippenlijst

Agrarische structuur

De agrarische structuur is het samenhangend geheel van gebieden die het duurzaam functioneren van de landbouw verzekeren. Agrarische structuur is aldus een ruimtelijk begrip.

Ankerplaats

Een ankerplaats is een representatief geheel van gevarieerde punt- of lijnelementen met een belangrijke samenhang en gaafheid. Ankerplaatsen kunnen een ruimtelijk structuurbepalend karakter hebben.

Baken

Bakens zijn visuele blikvangers die dikwijls fungeren als oriënteringspunten in het landschap.

Beheersovereenkomst

Beheersovereenkomsten zijn geen instrumenten van de ruimtelijke ordening. Een beheersovereenkomst is een overeenkomst op vrijwillige basis waarbij de beheerder van een grond zich verbindt om tegen een financiële vergoeding specifieke beheersmaatregelen te nemen.

Bindende bepaling

De bindende bepalingen van een ruimtelijk structuurplan zijn de spil tussen de in het richtinggevend gedeelte uitgewerkte gewenste ruimtelijke structuur en de realisatie ervan. De functie van de bindende bepalingen bestaat erin het dwingend karakter aan te geven voor de uitvoering van het ruimtelijk structuurplan via uitvoerende instrumenten. De bindende bepalingen van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan zijn bindend voor de gemeente en voor de instellingen die onder de gemeente ressorteren. De bindende bepalingen zijn niet bindend voor de burger.

Bosindex

De bosindex geeft de bebossingsgraad van een gebied aan. De bosindex is de beboste oppervlakte ten opzichte van de totale oppervlakte van een gebied.

Bosstructuur

De bosstructuur maakt deel uit van de natuurlijke structuur en bestaat uit het samenhangend geheel van gebieden waar bossen omwille van socio-economische (productie, educatie, recreatie), ruimtelijke (buffering, structuurbepalend vermogen) en ecologische doelstellingen (schermfunctie, natuurfunctie) met het oog op het duurzaam functioneren van de bossen worden behouden en ontwikkeld. De bosstructuur is aldus een ruimtelijk begrip.

Buffering

Ruimtelijke buffering is het van elkaar afschermen van twee of meer functies of activiteiten hetzij door ze op een zekere afstand van elkaar te houden, hetzij door het aanbrengen van een andere functie of activiteit ertussen, bijvoorbeeld een groenscherm tussen een bedrijventerrein en een woonwijk.

Buitengebied

Het buitengebied is - op het niveau van Vlaanderen bekeken - het gebied waarin de open (onbebouwde) ruimte overweegt en waar een buitengebiedbeleid wordt gevoerd. Elementen van bebouwing en infrastructuur die in functionele samenhang zijn met de niet-bebouwde ruimte maken er onderdeel van uit en kunnen plaatselijk overwegen. Buitengebied is aldus een beleidsmatig begrip.

Categorisering

Categorisering is het toewijzen van concrete ruimten aan een bepaalde beleidscategorie. Voor de concrete ruimte geldt bijgevolg het beleid dat overeenstemt met de betreffende beleidscategorie.

De functionele categorisering van het wegennet is gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan ofwel de bereikbaarheid ofwel de leefbaarheid. Voor de categorisering wordt niet uitgegaan van de beheerder of van het huidige profiel van de weg. Er wordt, vanuit een langtermijnperspectief, uitgegaan van de gewenste (hoofd)functie van de weg.

Deelruimte

Een deelruimte is een gewenst ruimtelijk systeem waarvoor een gemeenschappelijk beleid wordt geformuleerd als een venster op de gewenste ruimtelijke structuur. Deelruimten zijn dynamisch en complex en hebben geen vast omliggende grenzen. Deelruimten vervullen een eigen rol in de gewenste ruimtelijke structuur van de gemeente. Voor deelruimten is een nadere gebiedsgerichte en geïntegreerde uitwerking gewenst rond nader te bepalen thema's binnen een samenwerkingsverband tussen alle betrokken actoren.

Deelstructuur

Een deelstructuur is de samenhang tussen ruimten van een zelfde soort, verspreid over heel het grondgebied van de gemeente. Deelstructuren verbinden en lopen doorheen deelruimten. Vijf deelstructuren worden onderscheiden, zowel bestaand als gewenst: open ruimte structuur, nederzettingsstructuur, ruimtelijk-economische structuur, ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur en landschappelijke structuur.

Doortocht

Een doortocht is een weg met een verbindingsfunctie waarvan de inrichting ter hoogte van de passage van een woonkern is ingericht met prioriteit voor verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van de woonkern.

Draagkracht van de ruimte

De draagkracht van de ruimte is het vermogen van de ruimte om, nu en in de toekomst, menselijke activiteiten op te nemen zonder dat de grenzen van het ruimtelijk functioneren worden overschreden.

Duurzame mobiliteit

Duurzame mobiliteit is mobiliteit die past binnen de uitgangshouding van duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Hierbij worden de economische, de sociale en de ecologische componenten geïntegreerd benaderd.

Duurzame ruimtelijke ontwikkeling

Duurzame ruimtelijke ontwikkeling is de vertaling van het begrip duurzame ontwikkeling naar het ruimtelijk beleid toe. Dit wordt in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen als uitgangshouding genomen voor het formuleren van de visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen. Dit is een ruimtelijke ontwikkeling gebaseerd op draagkracht en kwaliteit voor de vrijwaring van een leefbare ruimte voor de volgende generaties, zonder de aanspraken van de huidige generatie te hypothekeren. Deze algemene benadering wordt in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen geoperationaliseerd op het niveau van Vlaanderen.

Economisch knooppunt

Een economisch knooppunt is een gebied met een hoog aandeel aan werkgelegenheid. De economische knooppunten vormen samen met de poorten de bestaande ruimtelijk-economische structuur van Vlaanderen. Het zijn de plaatsen waar het wenselijk is economische activiteiten te concentreren. Economisch knooppunt is aldus een beleidsmatig begrip.

Erffunctie

De erffunctie is de functie die het wegvak vervult t.a.v. de langsheen de weg gelegen perce-len, van gebouwen en van de activiteiten die er plaats vinden. Het verkeer dat zijn herkomst of bestemming heeft in het beschouwde wegvak wordt tot de erffunctie gerekend.

Fysisch systeem

Het fysisch systeem is het geheel van eigenschappen, processen en onderlinge relaties van klimaat, geologie, reliëf, lucht, bodem en water. Het reliëf, de bodem en de waterhuishouding zijn hiervan de belangrijkste elementen voor de ontwikkeling van de ruimte. De samenstelling van bodem, de helling van de terreinen en de loop van de rivieren en beken staan immers in rechtstreeks verband met het bodemgebruik.

Gaaf landschap

Een gaaf landschap is een landschap waarvan de samenhang slechts in een beperkte mate ge-wijzigd is door grootschalige ingrepen.

Gedeconcentreerde bundeling

De gedeconcentreerde bundeling is een ruimtelijk principe waarbij "bundeling" staat voor het selectief concentreren van de groei van het wonen, het werken en de andere maatschappelijke functies in de steden en kernen en 'gedeconcentreerd' rekening houdt met het bestaande (ge-deconcentreerde) spreidingspatroon en met de gespreid voorkomende dynamiek van de func-ties in Vlaanderen.

Groene bestemming

Een groene bestemming staat voor volgende bestemmingscategorieën in de plannen van aan-leg: de natuurgebieden, de reservaatgebieden, de bosgebieden, de groengebieden, de parkge-bieden en de bufferzones.

Inbreiden

Inbreiden is het functioneel of morfologisch verdichten van het bebouwd weefsel.

Kern van het buitengebied

De beleidscategorie 'kernen van het buitengebied' bestaat uit de hoofddorpen en de woonker-nen. In de kernen van het buitengebied wordt, in toepassing van het principe 'gedeconcen-treerde bundeling', de ruimtelijke ontwikkeling met betrekking tot het wonen en de verzor-gende activiteiten geconcentreerd. Deze dynamiek moet op de schaal en op het tempo van het buitengebied worden gehouden. De specifieke eigenheid van het wonen en werken in het bui-

tengebied moet erkend en in relatie worden gebracht met het duurzaam functioneren van de agrarische en de natuurlijke structuur. Kwantitatief wordt hiervoor het aantal nieuw te bouwen woonegelegenheden in de kernen van het buitengebied beperkt tot maximaal 40% van het totaal.

Kernversterkend beleid

Kernversterkend beleid is het beleid dat wordt vooropgesteld voor de kernen van het buitengebied met het oog op de kwalitatieve versterking en vernieuwing van de kernen en het ruimtelijk functioneren ervan. Het kernversterkend beleid is noodzakelijk om de uitbreiding en uitwaaiing van kernen tegen te gaan. Het kernversterkend beleid houdt maatregelen in voor een attractieve woonfunctie, een gedifferentieerde woningvoorraad, het behoud van de economische dynamiek, het behoud van de voorzieningen, de leefbaarheid, de bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit in het algemeen.

Kleine landschapselementen

De kleine landschapselementen zijn de strook-, lijn- en puntvormige elementen in het landschap.

Kleinhandelsconcentratie

Kleinhandelsconcentraties zijn concentraties van grootschalige kleinhandelsvestigingen buiten stadscentra en kernen in de open ruimte. Het betreft een analytische categorie van de bestaande ruimtelijke structuur van kleinhandel en een beleidscategorie van de gewenste ruimtelijk-economische structuur.

Kleinhandelszone

Een kleinhandelszone is een specifiek bedrijventerrein dat uitsluitend wordt voorbehouden voor kleinhandelsbedrijvigheden.

Kwetsbaar

Gevoelig voor verstoring en wijziging van het oorspronkelijk (waardevol) karakter. Dit kan landschappelijk zijn, maar ook een dorpsgezicht betreffen of een agrarisch gebied enz.

Landschappelijke structuur

De landschappelijke structuur is de samenhang tussen landschappen als een bepaald soort van ruimten. Landschappen zijn ruimten die specifiek vanuit een morfologische invalshoek worden beschouwd. De nadruk ligt op de verschijningsvorm. De landschappelijke structuur is een volwaardige deelstructuur van de ruimte en niet alleen onderdeel van het buitengebied.

Lint

Een lint is één van de beleidscategorieën voor het voeren van een gedifferentieerd ruimtelijk beleid t.a.v. de nederzettingsstructuur van het buitengebied. In dit beleid worden volgende categorieën onderscheiden: kernen (hoofddorp en woonkern), lint, verspreide bebouwing en bebouwd perifeer landschap. Een lint is een bebouwde omgeving aan één of aan beide zijden van een straat met een typische lineaire structuur en die niet als woonkern is geselecteerd.

Lintbebouwing

Lintbebouwing is een nederzettingvorm die bestaat uit vrijwel aaneengesloten bebouwing, bestaande uit alleenstaande gezinswoningen en/ of bedrijfsgebouwen langs wegen, waarbij achterliggende gronden onbebouwd blijven. Het begrip lintbebouwing heeft geen beleidsmatige betekenis.

Lokaal bedrijventerrein

Een lokaal bedrijventerrein is een bedrijventerrein uitsluitend bestemd voor lokale bedrijven. Een lokaal bedrijf is een be- en verwerkend bedrijf (inclusief tertiaire dienstverlening) dat een verzorgend karakter heeft ten aanzien van de omgeving, dat wat schaal betreft aansluit bij de omgeving (schaal van de kern, schaal van het stedelijke gebied enz.) en beperkt is van omvang.

Mobiliteitsbeleid

Het mobiliteitsbeleid is het beleid dat zich richt op het geheel van de mobiliteitsproblematiek. Het mobiliteitsbeleid bevat:

- de maatregelen gericht op het al dan niet voldoen aan de behoefte aan verplaatsingen (mobiliteitsvraag)
- de maatregelen gericht op het aanbieden van verplaatsingsmogelijkheden (mobiliteitsaanbod)
- het beheer van de feitelijke verkeersdeelname en omgevingseffecten (mobiliteitsbeheer).

Multimodaal knooppunt

Multimodale knooppunten zijn verzamel- en verdeelpunten voor een specifiek gebied en/of regio waar verschillende lijnvormige verkeers- en vervoerselementen elkaar kruisen. Deze lijnvormige elementen zijn van allerlei aard (spoor, weg, water) zodat een mogelijkheid bestaat voor 'overstap' van de ene transportmodus op de andere. Naargelang de uitrustingsgraad en het voorzieningenniveau kunnen multimodale knooppunten een eigen dynamiek op gang brengen en functioneren als nieuwe centra.

Natuurlijke aangroei

Dit is de aangroei van de bevolking ten gevolge van geboorten en sterften van de eigen bevolking, dat wil zeggen zonder in- of uitwijking. De natuurlijke aangroei moet opgenomen zijn in gemeentelijke structuurplannen of in gemeentelijke woningbehoefte studies. Deze moet worden berekend op basis van een gesloten bevolkingsprognose.

Natuurlijke structuur

De ruimtelijk-natuurlijke structuur is de samenhang van alle ruimten in de gemeente met een min of meer natuurlijk karakter. Deze ruimten zijn bepalend voor alle andere activiteiten en niet alleen voor natuur. De natuurlijke structuur bevat ruimten bepaald door het fysisch systeem (bodemgroepen, reliëfovergangen) maar ook biotische elementen als boscomplexen of heidegebieden. Aan deze ruimten zijn allerlei activiteiten - ook menselijke zoals recreatie, bedrijvigheid enz. - verbonden.

Natuurverbinding

Een natuurverbinding is een gewenste theoretische verbinding tussen gebieden waar de natuurfunctie boven- of nevenschikt is aan andere functies (doorgaans landbouw, bosbouw enz.). Ter plaatse van de natuurverbinding is de natuurfunctie doorgaans ondergeschikt aan de andere functies, en komen andere functies (doorgaans landbouw, bosbouw enz.) als hoofdgebruiker voor en de natuur als nevengebruiker. De biologische waarde wordt er bepaald door de aanwezigheid van kleine landschapselementen.

Natuurverwevingsgebied

Een natuurverwevingsgebied is een aaneengesloten gebied:

- waar de functies landbouw, bosbouw, natuur nevenschikt zijn en andere functies ondergeschikt zijn en waar landbouw, bosbouw en natuur gedifferentieerd voorkomen
- waar de biologische waarde kan toenemen door middel van randvoorwaarden met betrekking tot het bestaande grondgebruik, waar het bestaande grondgebruik kan gegarandeerd blijven
- waar een duurzame instandhouding van specifieke ecotopen kan worden gegarandeerd.

Natuurverwevingsgebied is een beleidsmatig begrip.

Nederzettingsstructuur

De nederzettingsstructuur is de ruimtelijke samenhang van de nederzettingen. Nederzettingen zijn ruimten waarbij de ontwikkeling sterk wordt gestuurd door menselijke ingrepen en die een hoge dichtheid aan dynamische menselijke functies hebben. De verschillende menselijke activiteiten zijn er verweven in een bebouwde omgeving met een bepaalde morfologische structuur.

Ontwikkelingsperspectief

Een ontwikkelingsperspectief geeft aan welke mogelijkheden tot ruimtelijke ontwikkeling (kwalitatief en kwantitatief) worden geboden voor een bepaald ruimtegebruik of activiteit. Een ontwikkelingsperspectief kan onder meer bestaan uit: inrichtingsprincipes, ruimtelijke randvoorwaarden voor het ruimtegebruik, taakstellingen, kwantitatieve opties enz.

Open ruimte

Open ruimte is - op het niveau van de gemeente bekeken - niet of weinig bebouwde ruimte in de buurt van sterk bebouwde gebieden.

Open ruimte verbinding

Een open ruimte verbinding is een niet of weinig bebouwde ruimte in de buurt van sterk bebouwde gebieden. Open ruimte verbindingen voorkomen het aan elkaar groeien van de bebouwde gebieden en verzorgen een verbindingfunctie ten aanzien van de structuurbepalende elementen van het buitengebied.

Overdruk

Overdruk is de cartografische aanduiding van een stedenbouwkundig voorschrift bovenop de grondkleur die de 'basisbestemming' aangeeft. De overdruk geeft aan dat in deze gebieden bijkomende stedenbouwkundige voorschriften geldig zijn zonder dat de stedenbouwkundige voorschriften van de grondkleur hun geldigheid verliezen.

Park-and-ride

Park-and-ride voorzieningen zijn parkeerplaatsen waar de auto kan worden gestald om dan de reisweg te vervolledigen met de trein, de metro of de bus, of al carpoolend. Zij worden aangelegd nabij spoorwegstations, metrostations of autobusstations, of nabij oprittencomplexen van hoofdwegen.

Plannen van aanleg

De plannen van aanleg worden in de wet op de stedenbouw (decreet betreffende de ruimtelijke ordening, gecoördineerd op 22 oktober 1996) omschreven. Bedoeld zijn het gewestplan, het algemeen plan van aanleg (A.P.A.) en bijzonder plan van aanleg (B.P.A.).

Poort

Een poort benadrukt de overgang van de ene naar de andere ruimte. Een poort markeert bijvoorbeeld de toegang tot een kern en wordt overeenkomstig deze functie vorm gegeven. De

inrichting van de weg, van de beplanting en de bebouwing worden op deze overgang afgestemd.

Regionaal bedrijventerrein

Regionale bedrijventerreinen zijn uitgeruste terreinen bestemd voor de inplanting van economische activiteiten die de schaal van hun omgeving overschrijden. Onderscheid wordt gemaakt in:

- gemengd regionaal bedrijventerrein dat bestemd is voor de vestiging van industriële bedrijven en ondernemingen behorend tot de bouwnijverheid en het transport. Tevens kunnen dienstverlenende bedrijven, met uitzondering van kleinhandel, onderwijs en medico-sociale instellingen, worden toegelaten;
- specifiek regionaal bedrijventerrein dat bestemd is voor de vestiging van specifieke industriële en tertiaire activiteiten (watergebonden, luchthavengebonden, kleinhandelszone enz.).

Reservatie(gebied of -strook)

Reservatie is het voorbehouden van een bepaalde ruimte voor een bepaald gebruik of activiteit in een plan van aanleg of een ruimtelijk uitvoeringsplan. Voor geplande of op termijn te realiseren infrastructuur kan een reservatiestrook worden vastgelegd. De instelling van een bouw- en gebruiksvrije strook en de concrete reglementering die ervoor geldt, worden bij uitvoeringsplan en/of verordening geregeld.

Richtinggevend gedeelte

Het richtinggevend gedeelte van een ruimtelijk structuurplan formuleert op basis van de analyse van de bestaande ruimtelijke structuur en de trends (het informatief gedeelte) en vanuit de uitgangshouding, een visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente. In het richtinggevend gedeelte wordt de visie in ruimtelijke termen vertaald in ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke structuur en op basis van de ruimtelijke principes wordt een gewenste ruimtelijke structuur uitgewerkt.

Het richtinggevend gedeelte van een structuurplan is dat deel waarvan door de overheid slechts bij gemotiveerde beslissing kan worden afgeweken.

Ruimteboekhouding

De ruimteboekhouding in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen is een vertaling van de kwantitatieve opties met betrekking tot het ruimtegebruik door functies of activiteiten, naar wijzigingen van de oppervlakte van de gewestplanbestemmingen.

Ruimtelijk concept

Een ruimtelijk concept is een coherent geheel van ruimtelijke principes voor de gewenste toekomst van een ruimte. Het geeft een ruimtelijke uitwerking van een beleidsvisie en bevat steeds één of meerdere kaartbeelden van de betrokken ruimte.

Ruimtelijke beleidscategorie

Een ruimtelijke beleidscategorie is een gebied waarvoor een specifiek beleid wordt vooropgesteld. Een ruimtelijke beleidscategorie wordt onderscheiden op basis van ruimtelijke kenmerken van het gebied of op basis van doelstellingen ten aanzien van dat gebied.

Ruimtelijke kwaliteit

Het begrip ruimtelijke kwaliteit wordt opgevat als de waardering van de ruimte. Kwaliteit in de zin van 'waardering' spreekt een oordeel of een wenselijkheid uit. Ruimtelijke kwaliteit handelt niet in de eerste plaats om de hoedanigheid van het object op zich (de intrinsieke kenmerken van een landschap, van een binnenstad, van een stedelijke ruimte enz.) maar om de waarde die eraan wordt gehecht. Die waardering wordt in belangrijke mate mee bepaald door de betrokkenheid van de beoordeler (bewoner, doelgroep, gemeenschap) en niet door de kenmerken van de ruimte zelf. Die waardering is sociaal-cultureel bepaald en is bijgevolg tijdsafhankelijk.

Ruimtelijk-economische structuur

De ruimtelijk-economische structuur is de samenhang tussen gebieden die hoofdzakelijk worden gekarakteriseerd door economische activiteiten. Specifiek wordt gezocht naar de lokatie, omvang en aard van de belangrijke economische concentraties en naar hun interne en hun onderlinge relaties.

Ruimtelijke structuur

Ruimtelijke structuur is de samenhang tussen ruimtelijke elementen en activiteiten. Structuur heeft tegelijkertijd en in samenhang betrekking op het morfologische (hoe iets is) en op het functioneren (de processen achter iets). Ruimtelijke structuren komen voor op alle schaalniveaus (bijvoorbeeld de ruimtelijke structuur van de tuin, van de wijk, van de kern, van de provincie of van het Vlaams gewest).

Ruimtelijk structuurplan

Een ruimtelijk structuurplan is een beleidsdocument dat het kader aangeeft voor de gewenste ruimtelijke structuur. Het geeft een langetermijnvisie op de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied in kwestie. Het is erop gericht samenhang te brengen in de voorbereiding, de vaststelling en de uitvoering van beslissingen die de ruimtelijke ordening aanbelangen.

Ruimtelijk uitvoeringsplan

Een ruimtelijk uitvoeringsplan (R.U.P.) is een instrument om uitvoering te geven aan een ruimtelijk structuurplan. Ruimtelijke uitvoeringsplannen worden beschreven in het decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening d.d. 18 mei 1999. Het ruimtelijk uitvoeringsplan, dat bindend en verordenend is, omvat voorschriften met betrekking tot bestemmingen en/of inrichting en/of beheer voor een afgebakend gebied.

Ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur

De ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur is de samenhang tussen de ruimten die min of meer morfologisch en functioneel gekoppeld zijn aan één of meerdere infrastructuren.

Sectoraal

Een sectorale benadering is een benadering vanuit één bepaalde overheidssector zonder daarbij expliciet of impliciet rekening te houden met andere sectoren.

Sectoraal B.P.A.

Een 'sectoraal B.P.A.' is een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan waarin voor het geheel van het gemeentelijk grondgebied, of voor een bepaald deel van het gemeentelijk grondgebied de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor een bepaalde groep van activiteiten of voor een ruimtelijke problematiek (bijvoorbeeld bosuitbreiding of zonevrije lokale bedrijven) worden aangegeven.

In de omzendbrief RO 97/01 d.d. 27 februari 1997 worden de toepassingsmogelijkheden en voorwaarden omschreven voor de toepassing van het sectoraal B.P.A. voor zonevrije bedrijven. In de omzendbrief RO 93/01 d.d. 10 november 1993, worden de toepassingsmogelijkheden en -voorwaarden omschreven van het B.P.A. voor van het gewestplan afwijkende bestemmingen.

Stedelijk gebied

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

Stedelijk gebiedbeleid

Stedelijk gebiedbeleid is het beleid dat wordt gevoerd in de stedelijke gebieden, waar ontwikkeling, concentratie en verdichting uitgangspunten zijn, maar steeds met respect voor de draagkracht van het stedelijk gebied. Dit betekent een beleid gericht op het creëren van een

aanbod aan bijkomende woningen in een kwalitatieve woonomgeving, het kwantitatief en kwalitatief voorzien van ruimte voor economische activiteiten, het versterken van het stedelijk functioneren (diensten, gemeenschapsvoorzieningen, stedelijke voorzieningen enz.) en het stimuleren van andere vormen van mobiliteit. Het aanbodbeleid in stedelijke gebieden is essentieel om verdere uitzwerming, lintbebouwing en wildgroei van allerlei activiteiten in het buitengebied te vermijden.

Stedenbouwkundig ontwerp

Een stedenbouwkundig ontwerp geeft evenals een inrichtingsprincipe aan welke voorwaarden en kwaliteitseisen moet worden voldaan bij de inrichting van de ruimte. Onder inrichting wordt verstaan: de concrete lokatie en inpassing van functies en activiteiten, inclusief de hieraan te stellen kwaliteitseisen en randvoorwaarden, bijvoorbeeld in termen van maat, schaal en vormgeving van bebouwingselementen en de aard en intensiteit van het gebruik van de ruimte. Een stedenbouwkundig ontwerp voor een bepaald terrein vertrekt daarbij echter van een hoger schaalniveau waarbij de ruimtelijke samenhang met de omgeving centraal staat en gaat dan in op inrichtingsprincipes voor het terrein zelf.

Structuurbepalend (element)

Ruimtelijk structuurbepalende elementen zijn de elementen in een ruimte die op een bepaald schaalniveau het meest essentieel zijn voor de interne samenhang binnen die ruimte. Structuurbepalende elementen zijn een hulpmiddel om te verwijzen naar de achterliggende ruimtelijke relaties. Zij hebben op zich geen betekenis en krijgen slechts zin door het ontstaan van ruimtelijke structuur. Om deze reden wordt de term 'structuurbepalend' verkozen boven 'structurend'.

Structuurplanning

Structuurplanning is een dynamisch en continu proces van visie- en beleidsvorming met betrekking tot de kwaliteit van de ruimte en de realisatie ervan. Het tot stand komen van een structuurplan vormt het moment in dit proces waarop belangrijke uitspraken worden gedaan. Structuurplanning is een voor het Vlaams gewest nieuwe vorm van planning. Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen is het resultaat van een structuurplanningsproces op het niveau Vlaanderen.

Subsidiariteit

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

Rivier- of beekvallei

Deze term wordt in een ruimtelijk structuurplan gebruikt als ruimtelijk begrip. Het betreft een gebied gedragen door een rivier of beek met daarmee samenhangende functies en activiteiten. Vaak zijn dat een bijbehorende alluviale bodem, een kenmerkend reliëf en eigen waterhuishouding. Daarnaast worden dergelijke gebieden gekenmerkt door een eigen soort van begroeiing maar ook door een typisch landbouwgebruik (graaslanden), een eigen invloed op de wegenstructuur (parallel en op een beperkt aantal plaatsen kruisend), op de nederzettingsstructuur (geen historische bebouwing in valleigebieden, waterfrontontwikkeling), op de ruimtelijk-economische structuur (watergebonden activiteiten) enz.

Ventweg

Een ventweg is een weg met een toeganggevende functie, parallel gelegen aan maar gescheiden van een weg met een verbindende functie als hoofdfunctie.

Verdichting

Verdichting is één van de sleutelbegrippen in een ruimtelijk beleid waar openheid en stedelijkheid voorop staat. Verdichting betekent voor het ruimtelijk beleid in de stedelijke gebieden en de kernen van het buitengebied het volgende:

- het concentreren van het wonen en het werken in de stedelijke gebieden en de kernen van het buitengebied
- het differentiëren van de woningvoorraad
- het versterken van de multifunctionaliteit door verweving
- het opleggen van minimale dichtheden.

Verkeersleefbaarheid

De verkeersleefbaarheid verwijst naar een bepaalde toestand van een bepaald gebied, waarbij de draagkracht van het gebied al (niet-verkeersleefbaar) dan niet (verkeersleefbaar) wordt overschreden door de negatieve impact van het verkeer (zowel rijdend als stilstaand) dat er doorheen gaat of er zijn bestemming vindt.

Verkeersgenererende activiteiten

Een verkeersgenererende activiteit is een activiteit die vele verplaatsingen veroorzaakt, hetzij verplaatsing van goederen, hetzij verplaatsing van mensen (personeel, klanten, bezoekers enz.).

Verordening

Een verordening is (in de gebruikelijke publiekrechtelijke betekenis) een rechtsregel met een abstract, algemeen en onpersoonlijk karakter die voor de duur van haar gelding op een ab-

stract aantal gevallen van toepassing is (dus een wet in de materiële zin van het woord) maar die geen wet is in de formele zin van het woord.

Verweven

Het verweven is het in elkaars nabijheid brengen van functies en activiteiten op een dusdanige wijze dat er ruimtelijke meerwaarden, vormen van synergie en complementariteit ontstaan. De wijze waarop het verweven haalbaar is, heeft te maken met het karakter (hinder of positieve effecten die nabijheid van andere functies of gebruik teweegbrengen) en het structurerend vermogen van de activiteiten. Ruimtelijke meerwaarden zijn onder meer het concentreren van activiteiten en het creëren van ruimtelijke nabijheid met voordelen ten aanzien van bereikbaarheid en mobiliteit. 'Verweven' staat tegenover 'scheiden'. Beide begrippen hebben een duidelijke ruimtelijke betekenis.

Het verweven of scheiden van functies en activiteiten hangt samen met het ruimtelijk schaalniveau waarop de ruimtelijke meerwaarden ontstaan. Het scheiden van activiteiten op het niveau van de gemeente (bijvoorbeeld een lokaal bedrijventerrein aan de rand van een kern) betekent het verweven van activiteiten op het niveau van Vlaanderen. Het begrip 'verweven van functies en activiteiten' wordt in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan gehanteerd op het niveau van de gemeente.

Voorstedelijk vervoersnet

Het voorstedelijk vervoersnet is het netwerk van openbaar vervoer dat de verbinding vormt tussen de gebieden in de ruime omgeving van een groot- of regionaalstedelijk gebied. Het GEN of gewestelijk expresnet is het voorstedelijk vervoersnet voor Brussel.

Woning - woongelegenheden

Het betreft elk onroerend goed of het deel ervan dat hoofdzakelijk bestemd is voor de huisvesting van een gezin of alleenstaande.

Woonkern

Een woonkern of morfologische agglomeratie is het landschapsdeel dat aaneensluitend bebouwd is door huizen met hun hovingen, openbare gebouwen, kleine industriële of handelsuitrustingen met inbegrip van de tussenliggende verkeerswegen, parken, sportterreinen enz. Het wordt begrensd door landbouwgrond, bossen, braakliggende gronden en ruigtes waar tussen zich eventueel een 'verspreide bebouwing' bevindt. Zowel steden, dorpen als gehuchten kunnen woonkernen vormen.

Zone non-aedificandi

Een zone non-aedificandi is een bouwvrije zone.

Zonevreemd

Voor zonevreemde bedrijven wordt de volgende omschrijving gehanteerd: een bedrijf, zijnde een gebouw, activiteit of functie, kan pas als zonevreemd worden beschouwd, wanneer zowel de juridische toets, met name het al dan niet overeenstemmen met bestaande voorschriften, als de planologische toets, met name de (on)verenigbaarheid met verschillende activiteiten en functies, duidelijk daartoe besluiten.