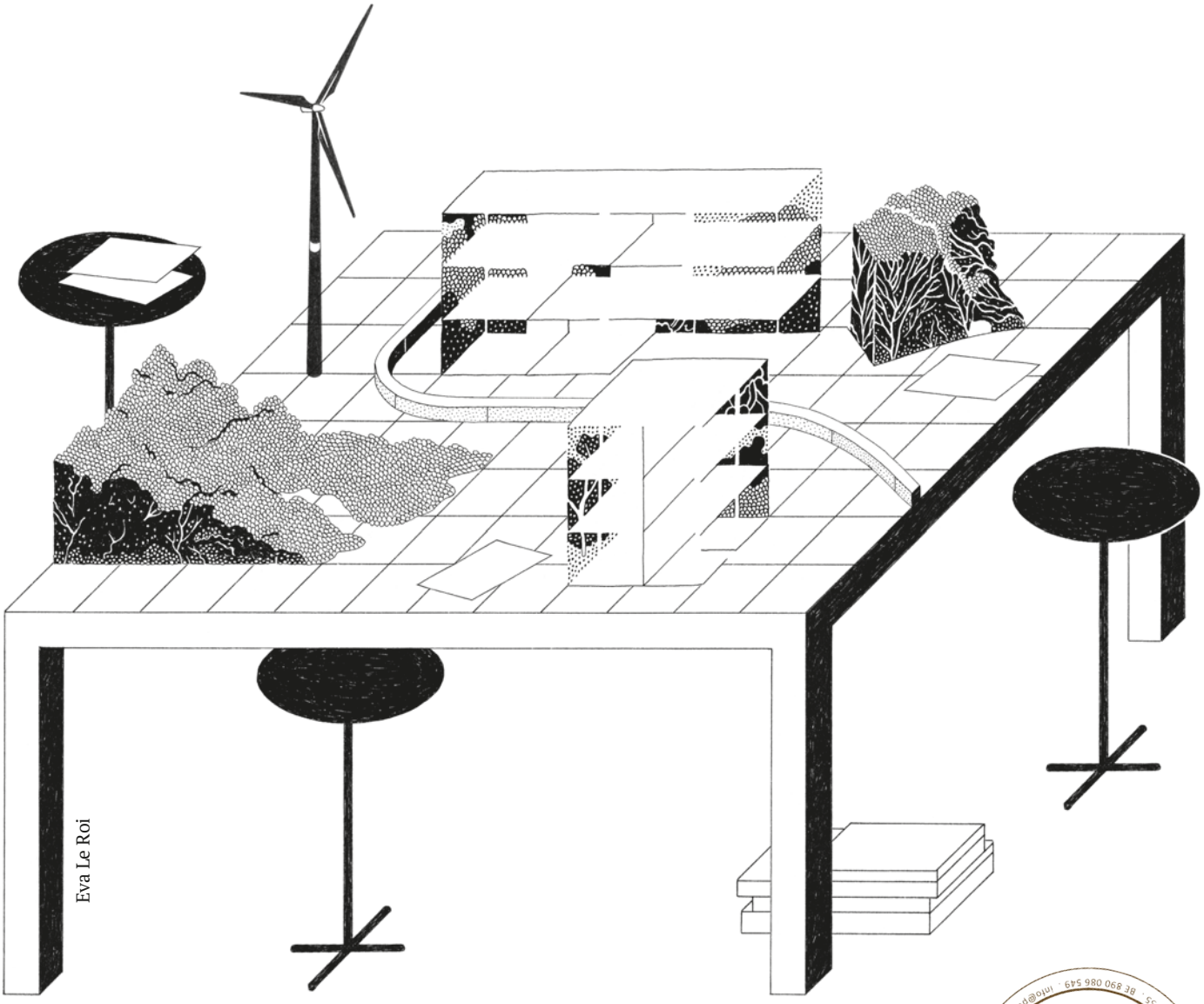
# BWMSTR SCAN

## DIKSMUIDE EINDRAPPORT

13 MAART 2019

PTA*rchitecten*




www.ptarchitecten.be · PTArchitecten bvba · zwart paardstraat 15 · 1080 Brussel · +32 2 290 50 55 · BE 890 086 549 · info@ptarchitecten.be

De Bouwmeester Scan is het resultaat van een nauwe samenwerking tussen het Team Vlaams Bouwmeester, het Departement Omgeving, de Vlaamse Landmaatschappij, het Agentschap voor Natuur en Bos, de Vereniging van de Vlaamse Provincies en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten.


**Stuurgroep Bouwmeester Scan**
Leo Van Broeck, Vlaams Bouwmeester
Frans Pauwels, Vlaamse Landmaatschappij
Tinne Van Passel, Provincie Antwerpen
Ben De Bruyn, Provincie Antwerpen
Tom De Bruyn, Provincie Vlaams-Brabant
Jeroen Nachtergaele, Agentschap voor Natuur en Bos
Kathleen De Paepe, Departement Omgeving
Ilse Van Roey, Departement Omgeving
Xavier Buijs, Vereniging van Vlaamse steden en Gemeenten
Erik Grietens, Bond Beter Leefmilieu
Philippe Vanwesenbeeck, Departement Duurzame Stedelijke Ontwikkeling en Ondernemen, Stad Gent
Tom Coppens, Onderzoeksgroep voor stadsontwikkeling, UAntwerpen
Raf Ilsbroekx, Onderzoeksgroep voor stadsontwikkeling, UAntwerpen

**Coördinator Bouwmeester Scan**
Mario Deputter, Team Vlaams Bouwmeester

**Grafisch Concept**
www.gestalte.be

**Tekening Bouwmeester Scan**
www.eva-le-roi.com

**Onderzoeksteam**
**PTA**
Tine Van Herck, zaakvoerder en projectleider
Eva Gutscoven, projectverantwoordelijke
Florentine Sieux, medewerker
Silvia Pusceddu, medewerker
www.ptarchitecten.be
**TRAJECT**
Kristof Devriendt, mobiliteit
Marieke Maes, mobiliteit
www.traject.be
**M _TECH**
Michiel Boodts, publiek ondernemersschap
Elisa Van der Jeugd, energie en klimaat
www.m-tech.be

# 01.
## VERKENNING


1.1 Situering van de gemeente 13
1.2 Kencijfers 14
1.3 Ruimtelijke beschrijving 16


# 02.
## DIAGNOSE


OVERZICHT 19
2.1 Bebouwde ruimte 20
2.2 Mobiliteit 24
2.3 Open ruimte 28
2.4 Energie 32
2.5 Regelgeving & publiek ondernemerschap 33


# 03.
## AMBITIE


SAMENVATTENDE AMBITIES 34
3.1 Robuust open ruimte systeem met grootschalige en kleinschalige landbouw, natuur en windenergie 36
3.2 Centrumversterking gekoppeld aan op termijn krimp kernen 38
3.3 Omleidingsweg inzetten voor modal shift, ontharding en stiltegebieden 40


# 04.
## TRANSITIEAGENDA


4.1 Quick wins 44
4.2 Strategische projecten 48
4.3 Programma's 58
4.4 Publieke slagkracht 68
4.5 Aanbevelingen aan het adres van hogere overheden 76


# 05.
## BIJLAGEN


5.1 Vergelijkend onderzoek weefsel 80
5.2 Analyse case Herbafrost 86
5.3 Functietoekenningsplan 88
5.4 Methodologische nota I Nightingale rose diagram en gemeentefiche 90
5.4 Bibliografie en cartografie 92

IJzertoren

Natuurreservaat de Blankaart, © Vlaamse Landmaatschappij

Diksmuide centrum
Woumen
(Diksmuide)

# LEESWIJZER

Dit rapport is opgebouwd uit 4 hoofdstukken die samen de urgenties en potenties van ruimtelijke en duurzaamheidsvraagstukken schetsen en een aanzet tot ambitieuze transitie meegeven. Waar een wil is, is een weg.

**01. VERKENNING**

Dit hoofdstuk geeft een eerste inkijk en een korte situering van de gemeente. Het bevat data en een ranking t.o.v. de 300 Vlaamse gemeentes.

**02. DIAGNOSE**

De diagnose behandelt 5 thema's met betrekking tot ruimtelijke & duurzaamheidsvraagstukken. De analyse streeft geen volledigheid na, maar tracht per thema de vinger op de wonde te leggen. Wat loopt er goed, wat minder, welke symptomen zijn er en waardoor worden deze veroorzaakt?

**03. AMBITIE**

Volgend uit de diagnose, worden verschillende ambities naar voor geschoven die een antwoord trachten te formuleren op de meest urgente ruimtelijke en duurzaamheidsvraagstukken waarmee de gemeente vandaag kampt.

**04. TRANSITIEAGENDA**

De transitieagenda biedt concrete handvaten om de vooropgestelde ambities ruimtelijk te vertalen. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen quick wins (relatief makkelijk te implementeren), strategische projecten (locatiegebonden cases, hetzij urgent, hetzij met een hoog potentieel), programma's (uit te rollen over het volledige grondgebied), publieke slagkracht (m.b.t. instrumentarium) en tenslotte adviezen aan hogere overheden.

# WOORD VOORAF

Deze studie kwam tot stand in opdracht van het gemeentebestuur van Diksmuide in het kader van de Bouwmeester Scan, een programma dat werd ontwikkeld door het Team Vlaams Bouwmeester in samenwerking met het Departement Omgeving, de Vlaamse Landmaatschappij, het Agentschap voor Natuur en Bos, de Vereniging van de Vlaamse Provincies en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten.

De Bouwmeester Scan is een tool die lokale besturen in staat stelt voor het grondgebied van hun gemeente een diagnose te laten opmaken van de ruimtelijke en beleidsmatige sterktes en zwaktes, met het oog op de ontwikkeling van een concrete agenda van projecten en beleidsmatige ingrepen voor de transitie naar een duurzame leefomgeving. De aandacht gaat hierbij in het bijzonder naar de link tussen het ruimtegebruik en de uitdagingen in het kader van de huidige klimaat- en energiecrisis. Het nakomen van mondiale afspraken rond duurzaamheid vergt inderdaad een radicale hertekening van ons ruimtelijk model. Dit kan ook zorgen voor een hogere kostenefficiëntie en brede maatschappelijke winsten.

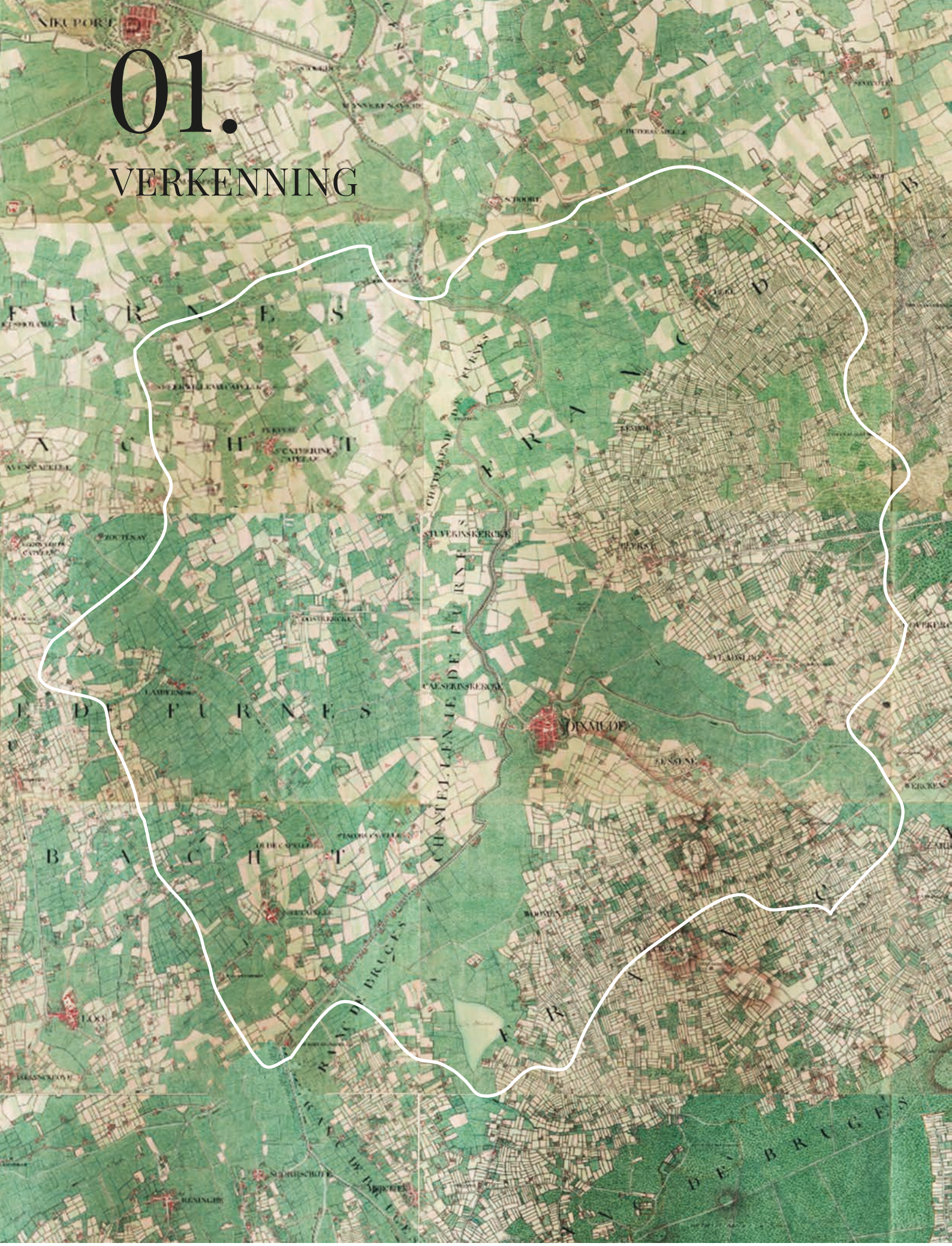
De oplossing ligt onder meer in het vrijwaren en creëren van open ruimte, het maximaal benutten van de gebruikte ruimte, de ontwikkeling van nieuwe en betaalbare woonvormen, een efficiëntere mobiliteit en een duurzame energievoorziening. De transitie vereist bovendien publiek ondernemerschap en een toekomstbestendig wetgevend kader, omdat innovatie slechts mogelijk is via participatie en collectiviteit. Maar hoe pak je al deze uitdagingen concreet aan?

De Bouwmeester Scan werd ontwikkeld om steden en gemeenten bij deze opgave te ondersteunen. Een multidisciplinair team van deskundigen gaat na in hoeverre het huidige ruimtegebruik en het gevoerde beleid van de gemeente al beantwoorden aan de doelstellingen van de strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, het Klimaatbeleidsplan 2013-2020 en het Meerjarenprogramma 2017-2020 van de Vlaamse Bouwmeester, en formuleert eerste aanzetten voor oplossingen. Deze nemen de vorm aan van een transitieagenda: een lijst van potentiële projecten en beleidsmatige ingrepen die cruciaal zijn voor de ruimtelijke transitie in het bestudeerde gebied.

De Bouwmeester Scan is een snelle doorlichting die uitgevoerd wordt door een onafhankelijk onderzoeksteam en resulteert in een advies ter attentie van het lokaal bestuur. Het eindrapport vertolkt niet noodzakelijk het standpunt van de gemeentelijke beleidsmakers. De aangereikte transitieagenda is niet exhaustief. De focus ligt op strategische projecten en beleidsmatige ingrepen die cruciaal, effectief en representatief zijn en als hefboom kunnen fungeren voor de ruimtelijke transitie.

# 01.

# VERKENNING




Gemeente Diksmuide anno 1777 (Ferraris kaart)

Gemeente Diksmuide anno 2018 (Google maps)

**BWMSTR scan**
Rangorde in Vlaanderen
Het spiderdiagram toont een aantal kengetallen die voor elke gemeente zijn verzameld. De gemeente wordt hier vergeleken met de referentiecategorie, waarbij het nulpunt (centrum) een minder duurzame score weergeeft en de buitenste ring de meest duurzame score.
Zie methodologische nota in 05. Bijlage

## GEMEENTE

### SITUERING

Diksmuide ligt in de Westhoek langs de IJzer, op een overgang van de polders (westen) en het houtland (oosten). Het grondgebied van de gemeente beslaat de stad Diksmuide en 14 relatief compacte dorpskernen. Diksmuide stad heeft een centrum met heel wat voorzieningen.

### OPPERVLAKTE

Diksmuide is met een oppervlakte van 14.940 ha de grootste gemeente van West-Vlaanderen.

### INWONERS

Diksmuide telt 16.739 inwoners. 32 % van de bevolking leeft in Diksmuide-centrum (5.791). Daarna volgen Esen (1.958 inwoners), Beerst (1.463 inwoners), Keiem (1.320), Woumen (1.287) en Vladslo (1.207) in het rijtje van meest bevolkte woonkernen.

### TEWERKSTELLING

Hoewel de Westhoek het niet slecht doet op economisch vlak, wordt een daling van potentiële werkkrachten vastgesteld (hetgeen o.a. wordt bevestigd door de hogere jobratio). Hoogopgeleide kinderen uit de Westhoek keren meestal na de studies niet terug (‘brain drain'). Naast een vergrijzing van de bevolking, kan er dus ook worden gesproken van een ‘ontjonging’.

# 1.1 SITUERING VAN DE GEMEENTE

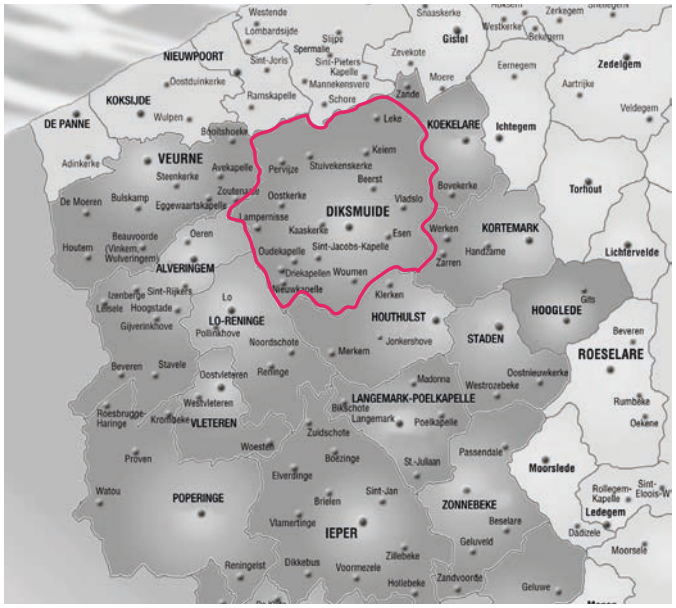
“De structuur uit 1777 (Ferraris) is nog steeds zichtbaar : zeer grote percelen polder ten westen van de IJzer en kleinere percelen met duurdere landbouwgrond ten oosten.”

De gemeente Diksmuide ligt in de Westhoek. Honderd jaar geleden werd het gebied volledig verwoest door de Groote Oorlog. De vlakte wordt vandaag vooral beheerst door landbouw. Prominente stedelijke gebieden rond Diksmuide zijn Veurne, Nieuwpoort, Oostende, Torhout, Roeselare en Ieper.

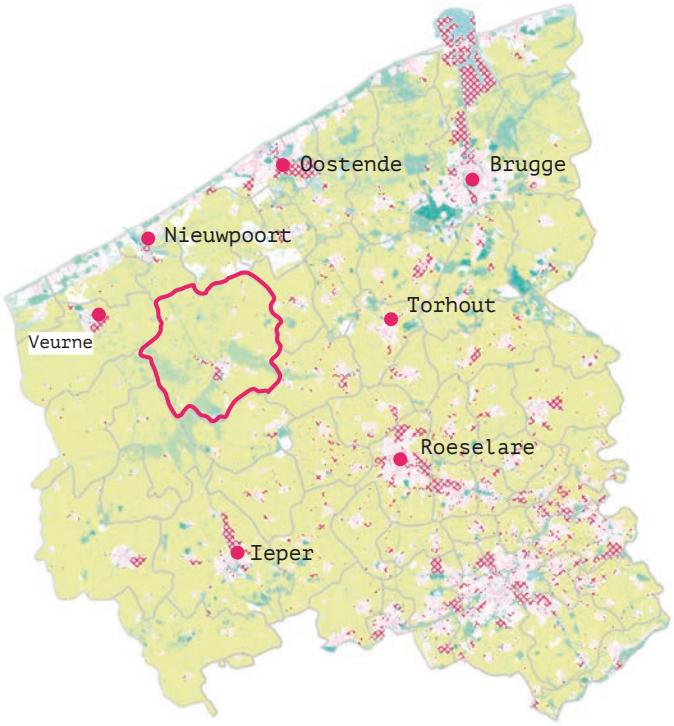
Uit een analyse van alle verplaatsingsstromen binnen de Westhoek blijkt dat Diksmuide naast Ieper/Poperinge en Veurne/Westkust als belangrijke attractiepool fungeert. De invloedssfeer blijft echter beperkt tot de omliggende gemeenten. De interactie met de andere knopen is laag. Buiten de Westhoek, is er vooral een duidelijke link met Brugge (Traject et al., 2018).

In Diksmuide gaan de polders (noordwesten) over in de zandleemstreek (zuidoosten). De gemeente wordt niet doorsneden door een autosnelweg, o.a. hierdoor is er een groot stiltegebied rond Lampernisse.

Diksmuide bestaat sinds 1977 uit 14 deelgemeentes.




Kaart toerisme Westhoek



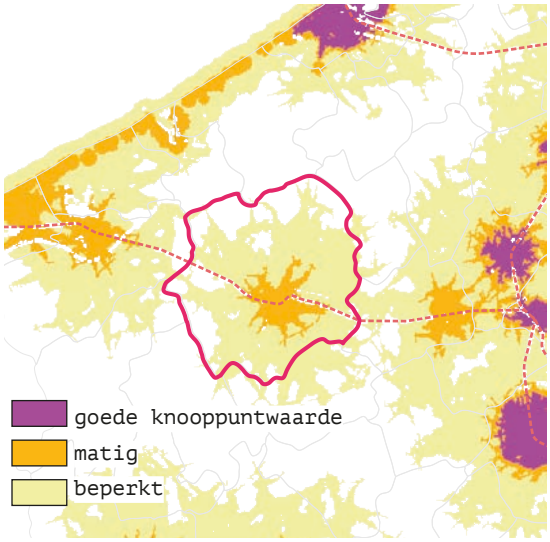

West-Vlaanderen

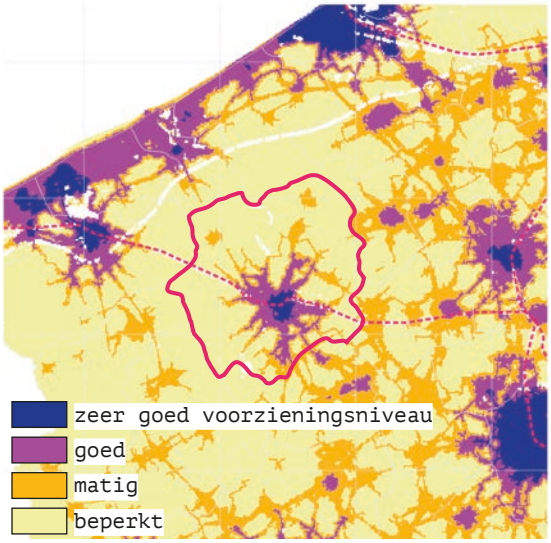
| West-Vlaanderen aantal inwoners | |
|---|---|
| Diksmuide | 16.739 |
| Torhout | 20.530 |
| Veurne | 11.790 |
| Ieper | 34.964 |
| Nieuwpoort | 11.565 |
| Oostende | 71.332 |
| Roeselare | 62.301 |
| Brugge | 118.284 |

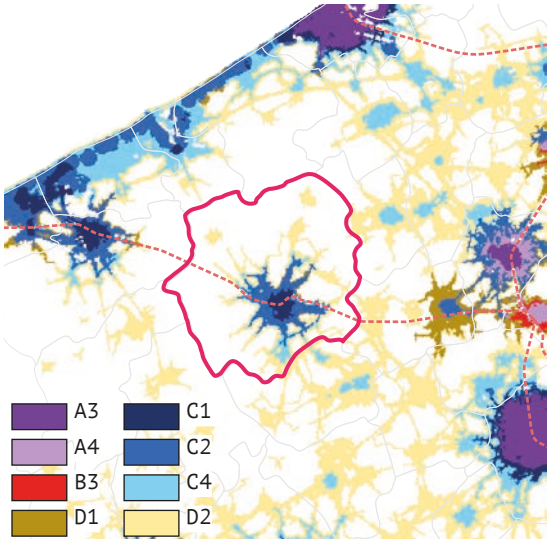
| Diksmuide aantal inwoners | |
|---|---|
| Diksmuide | 5.791 |
| Beerst | 1.463 |
| Esen | 1.958 |
| Kaaskerke | 467 |
| Keiem | 1.320 |
| Lampernisse | 156 |
| Leke | 1.178 |
| Nieuwkapelle | 449 |
| Oostkerke | 266 |
| Oudekapelle | 138 |
| Pervijze | 818 |
| Sint-Jacobskapelle | 102 |
| Stuivekenskerke | 135 |
| Vladslo | 1.207 |
| Woumen | 1.287 |

# 1.2 KENCIJFERS

1. Knooppuntwaarde © VITO
2. Voorzieningsniveau © VITO
3. Synthese © VITO




Alle cijfers hier besproken zijn afkomstig van het rapport 'Jouw gemeente in cijfers' (editie 2018), tenzij anders vermeld.

### RUIMTEBESLAG

De gemeente Diksmuide is een grote gemeente (149,4 km² ofwel 14.940 ha). Het ruimtebeslag bedraagt 13%. De betonsnelheid is 300 m²/dag (tussen 2005-2015) (Natuurpunt, 2018).

In 2017 was 1.100 ha bebouwd (7,3%). Het grootste deel van de bebouwde oppervlakte heeft een woonfunctie (79,7%). Economie enerzijds en welzijn & recreatie anderzijds, nemen respectievelijk 13,8% en 5,5% van de bebouwde ruimte in.

De regio Diksmuide kan worden beschouwd als het meest agrarische gebied van Vlaanderen.

### KNOOPPUNTWAARDE

Zo goed als alle Diksmuidelingen (94%) bezit minstens één wagen, motor of bromfiets. Aan het stadscentrum is wel een station, maar tussen 2013 en 2015 is een sterke daling opgetreden van het aantal instappende reizigers. Door een aanpassing van de dienstregeling werden de verbindingen naar De Panne en Brussel trager. Het aanbod van collectief vervoer is, zeker in de dorpen, zeer beperkt.

Daarentegen heeft Diksmuide wel een goed voorzieningenniveau. De Diksmuideling zelf is iets minder tevreden over het aantal winkels voor dagelijkse boodschappen (59% ten opzichte van 73% in Vlaanderen) over de shopping- en winkelvoorzieningen (40% ten opzichte van 63% in Vlaanderen) en de uitgaansgelegenheden (38% ten opzichte van 51% in Vlaanderen).

### WONEN

91% van de Diksmuidelingen is tevreden over de woning, 87% geeft aan te beschikken over een private buitenruimte. In de sectoren 'Diksmuide centrum' en 'Oostvesten' leidt dit tot een woondichtheid van ca. 38 w/ha (GRS, 2005). De omliggende wijken hebben een lagere dichtheid.

“Hoogopgeleide kinderen uit de Westhoek keren meestal na de studies niet terug (‘brain drain'). Naast een vergrijzing van de bevolking, kan er kan dus ook worden gesproken van een ‘ontjonging’.”

## BEVOLKING

Op 1 januari 2017 waren er 16.719 Diksmuidelingen voor een oppervlakte van 14.940 ha. De bevolkingsdichtheid van ca. 1 inwoner/ha is zeer laag in vergelijking met de provincie West-Vlaanderen (ca. 38 inwoners/ha) en met Vlaanderen (ca. 48 inwoners/ha). Ten opzichte van 2005 (15.636) betekent dit een groei van bijna 7%. Dit is iets minder dan de toename in het Vlaams Gewest (8%). Het aantal jonge inwoners (0 – 19 jarigen) daalt met ongeveer 6% (tussen 2005 en 2017). Tegelijkertijd neemt het aandeel ouderen toe met 18%. In 2017 was 7% van de totale bevolking ouder dan 80 jaar. Prognoses voorspellen dat de bevolking slechts beperkt zal toenemen (4,6% in 2035 ten opzichte van 2017), een stuk lager dan de gemiddelde stijging in het Vlaams Gewest (7,6%).

De hernieuwde dorpskern van Nieuwkapelle, deel van het landinrichtingsproject in de Westhoek
© Vlaamse landmaatschappij

## ECONOMIE

Het inkomen ligt iets lager dan het gemiddelde in Vlaanderen. Ook het aandeel ondernemingen t.o.v. het aantal bewoners is gemiddeld lager dan in de rest van Vlaanderen. Doch ligt de jobratio hoger dan gemiddeld.

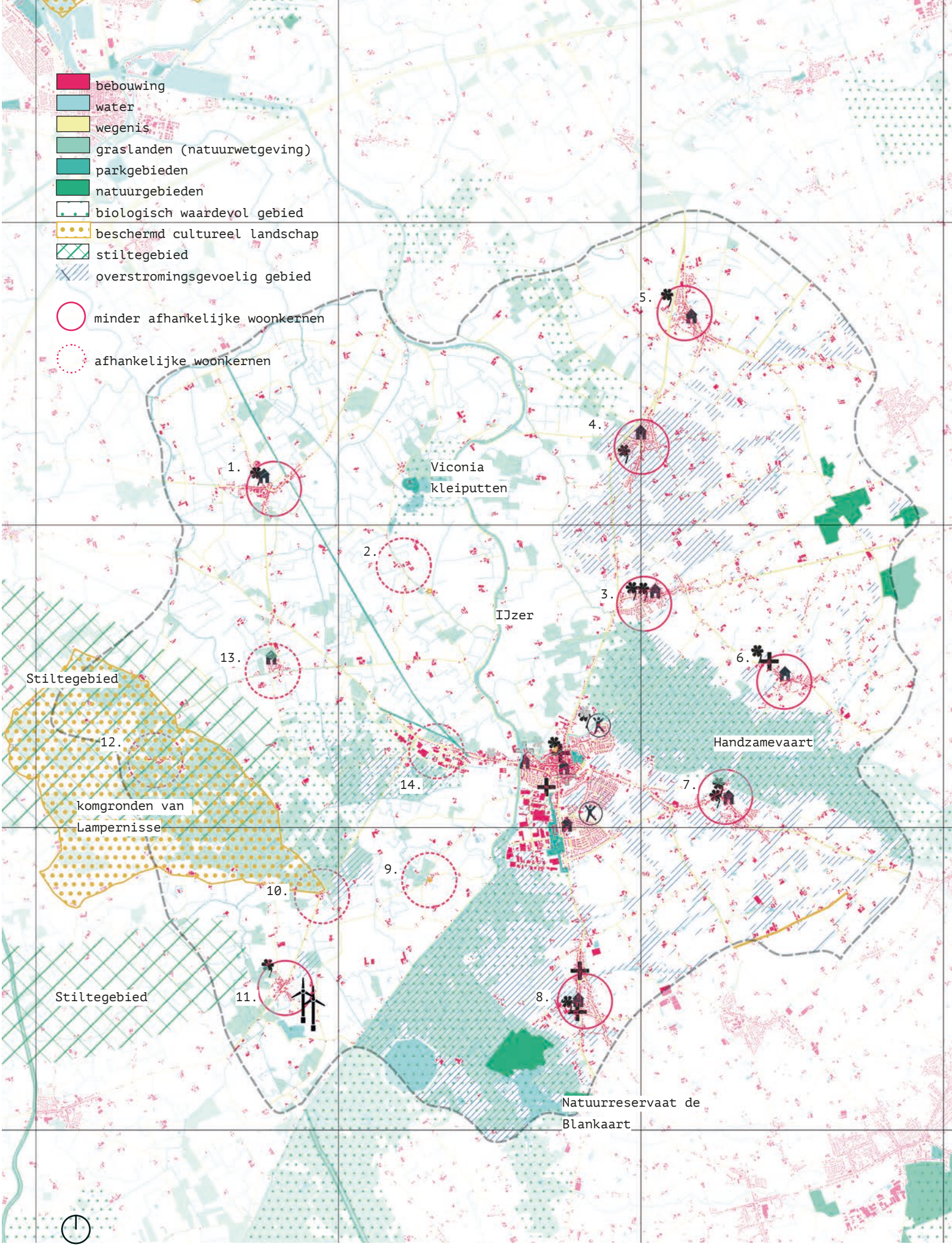
## ZORG EN WELZIJN

Er is voldoende aanbod aan kinderopvang in Diksmuide. Ook is de Diksmuideling tevreden over de gezondheidsvoorzieningen (86% is het eens met deze stelling) en de ouderenvoorzieningen (71%). Diksmuide heeft geen ziekenhuis en is daarvoor aangewezen op deze in de omringende steden (zoals Veurne, Brugge, Roeselare en Torhout). Hiernaar wordt gratis transport voorzien.

Lampernisse, een landbouw (vooral veeteelt) en woondorp
© Vlaamse landmaatschappij

## VRIJE TIJD

In vergelijking met de gemiddelde Vlaming zijn de Diksmuidelingen minder tevreden over de recreatievoorzieningen (60% ten opzichte van 68%). Ze zijn iets meer tevreden over de culturele voorzieningen (74% ten opzichte van 72%). Ze nemen gemiddeld gezien iets minder deel aan sportevenementen dan het gemiddelde in Vlaanderen (35% ten opzichte van 39%).






Ruimtelijke beschrijving . schaal 1/75.000 (grid 5 km)

# 1.3 RUIMTELIJKE BESCHRIJVING

> “De historische structuur met stadscentrum en veertien historische kernen is mooi bewaard gebleven. Deze compactheid zorgt voor een vrijwaring van de open ruimte, iets om te koesteren. ”

In de hoge middeleeuwen bestond de nederzettingsstructuur uit een sterk verspreide bebouwing en een regelmatig patroon van kernen. Op de kaarten van Ferraris vallen de weilanden aan de Handzamevallei , de komgronden in de polders en de IJzerbroeken op. Tot op vandaag zijn deze vrij van bebouwing. Op enkele plekken is het zicht naar de Handzamevallei (vanuit N35) gevrijwaard, wat het landschap leesbaar en dus ook beleefbaar maakt. Dit is een uniciteit die te weinig in de verf gezet wordt.

De middeleeuwse nederzettingsstructuur is nog steeds leesbaar. Het historisch centrum van Diksmuide vormt het midden van 14 andere micro (of woon) -kernen. De fusiegemeente Diksmuide bestaat uit de deelgemeenten Pervijze (1), Stuivenskerke (2), Beerst (3), Keiem (4), Leke (5), Vladslo (6), Esen (7), Woumen (8), Sint-Jacobskapelle (9), Oudekapelle (10), Nieuwkapelle (11), Lampernisse (12), Oostkerke (13) en Kaaskerke (14).

De voornaamste identiteiten van deze microkernen kunnen als volgt worden beschreven: Pervijze (1) is een woondorp, verbonden met Diksmuide via een zachte verbinding langs de oude sporen richting Nieuwpoort. Stuivenskerke (2) is een kleine woonkern met slechts een 80tal inwoners maar een belangrijk Vlaams Natuurreservaat : de Viconia Kleiputten. Beerst (3) is een doorgangsdorp, op de weg richting Torhout. Keiem (4) en Leke (5) zijn woondorpen langs een drukke gewestweg. In Vladslo (6), het oudste dorp, ligt een belangrijke Duitse militaire Begraafplaats met beelden van Kathe Kolwitz – het treurend ouderpaar. Esen (7) is een doorgangsdorp op de N35. Woumen (8) staat bekend om het natuurreservaat de Blankaart. Ook Sport Vlaanderen heeft daar een vestiging. Sint-Jacobskapelle (9) is een kleine woonkern dat beschermd is als landschap. Oudekapelle (10) is eveneens een landelijk polderdorp. Nieuwkapelle (11) staat bekend voor zijn zandwinningsputten ('putten van Nieuwkapelle’) waar er soms in gezwommen wordt. Lampernisse (12) is één van de stilste dorpen van Vlaanderen en is een beschermd landschap Oudlandpolder. Het transformeerde zijn kerk tot een urnekerk. Oostkerke (13) is een landbouw-en woondorp. Kaaskerke (14) werd bijna volledig opgeslokt door het stadscentrum van Diksmuide, doch gescheiden door de IJzer. Lampernisse, Sint-Jacobskapelle en Stuivekenskerke werden alsook bekroond met het label 'Charmant Dorp' door toerisme Westhoek.

Diksmuide is onderdeel van het Vlaams oorlogslandschap (‘Flanders Fields’), waarin het een centrale rol vertolkt met de IJzertoren en andere ankerpunten zoals de Dodengang en de Duitse militaire begraafplaats (Vladslo) . Deze genereren grote bezoekersstromen naar de regio.

Bunker de Groigne, Oudekapelle
© Vlaamse landmaatschappij

Viconiakleiputten, Stuivekenskerke
© Vlaamse landmaatschappij

# 02.

# DIAGNOSE

## OVERZICHT

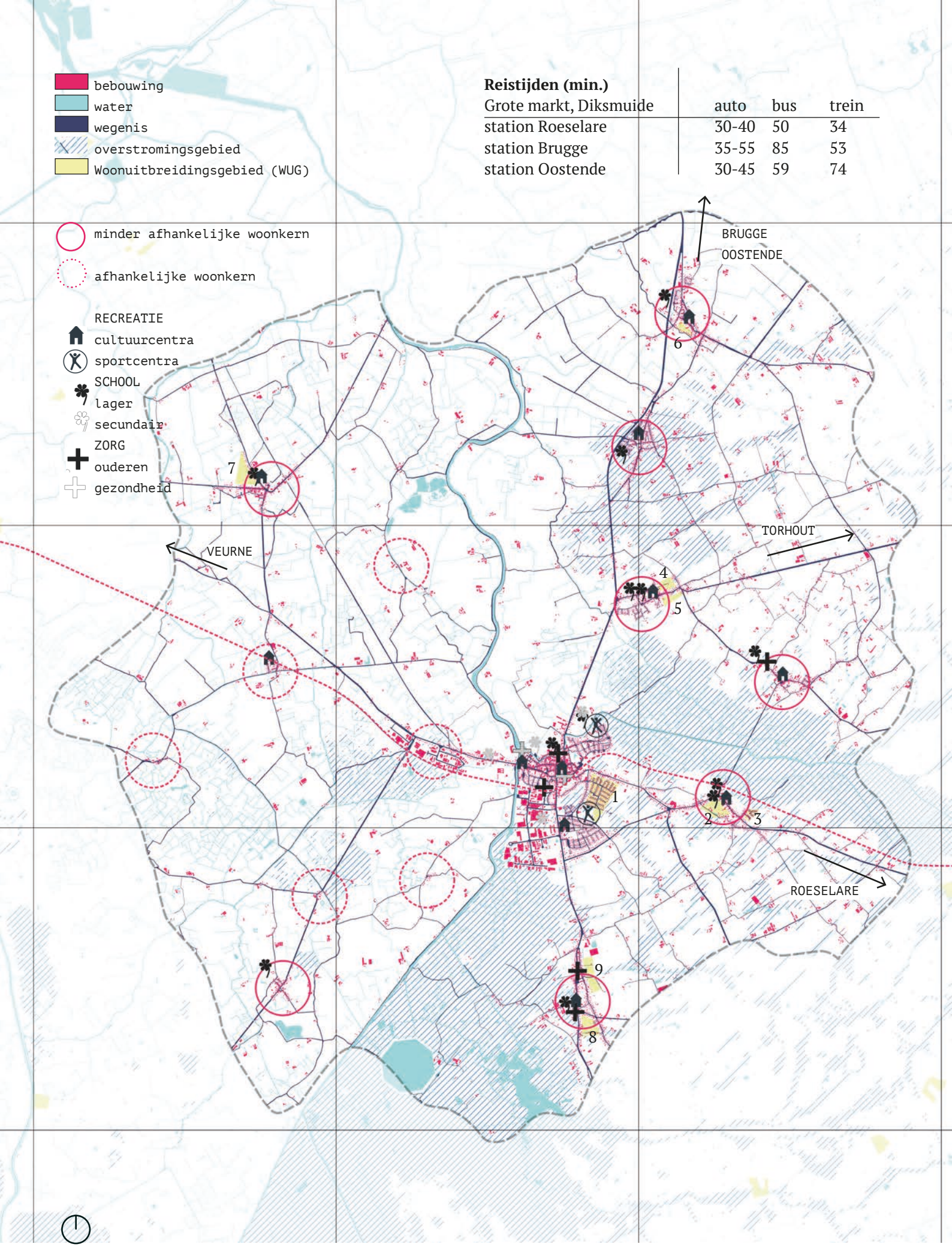
**Diksmuide is ruraal en dun bevolkt. De historische structuur met stadscentrum en veertien historische kernen is mooi bewaard gebleven. Deze compactheid zorgt voor een vrijwaring van de open ruimte, iets om te koesteren. Een verdere verdichting van het centrum van Diksmuide is zeker mogelijk mits aandacht voor de erfgoedwaarde. Rond het station vinden we een aantal kansrijke verdichtingslocaties. In de gehuchten of woondorpen wordt kernverdichting in vraag gesteld door de hoge auto-afhankelijkheid en het lage voorzieningsniveau. De infrastructuur kost handen vol geld. De voorzieningen zijn er beperkt en het aanbod zal nog verschralen. Dit is vooral slecht nieuws voor de oude ( minder mobiele) inwoner van deze kernen. De sterke vergrijzing in de regio zorgt ervoor dat de grote eengezinswoningen op de markt komen. Tegelijkertijd stijgt de vraag naar kleinere en alternatieve wooneenheden, te voorzien in de buurt van voldoende voorzieningen, het stadshart.**

**De publieke ruimte is één van de belangrijkste troeven van het stadshart. De heraanleg van de Grote Markt, die tot stand kwam met een participatietraject, is een mooi voorbeeld. Ook met de zeer geslaagde renovatie van het stadhuis, toont de stad hoe verleden en toekomst samenvloeien.**

**De open ruimte in Diksmuide heeft een agrarisch karakter. De bedrijven worden alsmaar groter en nemen af in aantal (schaalvergroting landbouw). Hierdoor komen vele boerderijen leeg te staan. Het landbouwlandschap staat onder druk door verhoogde concurrentie, (te) lage prijzen en toegenomen controle en regelgeving. De nood aan grotere machines zorgt voor een verwijdering van kleine landschapselementen (zoals houtkanten, hagen en grasstroken). Dit heeft zowel een impact op de aantrekkelijkheid van het landschap als op de biodiversiteit.**

**Het is frappant dat Diksmuide slechts een relatief klein aandeel (echt) natuurgebied heeft, wetende dat de beschikbare open ruimte groot is. Het grootste deel natuur komt voor in de vorm van graslanden. Een deel van deze open ruimte is ecologisch zeer waardevol en daarnaast bepalend voor de belevingswaarde van het landschap en dienen absoluut bewaard en daarom ook beschermd te worden. Er is dus een groot potentieel weggelegd voor de uitbreiding van de bestaande natuurgebieden tot een veel robuuster systeem.**

**Diksmuide heeft met haar compacte centrum en de treinverbinding naar Gent en De Panne troeven in handen op het gebied van duurzame mobiliteit. De komst van de omleidingsweg biedt een uitgelezen kans om de handel in het centrum te doen floreren en het mobiliteitsgedrag van de Diksmuidelingen en de bezoekers aan de stad te verduurzamen (wat hard nodig is gezien het sterke autogebruik). Gedurfde maatregelen in het stadscentrum ten voordele van fietsers en voetgangers zijn daarvoor een vereiste. Enkel zo wordt de komst van de omleidingsweg een succes.**




**Reistijden (min.)**

| Grote markt, Diksmuide | auto | bus | trein |
|---|---|---|---|
| station Roeselare | 30-40 | 50 | 34 |
| station Brugge | 35-55 | 85 | 53 |
| station Oostende | 30-45 | 59 | 74 |



Bebouwde ruimte . schaal 1/75.000 (grid 5 km)

# 2.1 BEBOUWDE RUIMTE

> “ De compactheid van de historische stads- en dorpskernen, wordt door ruimteverslindende verkavelingen, vaak groter dan de kern zelf, teniet gedaan.”

### COMPACTE KERNEN IN WEIDSE OPEN RUIMTE

Diksmuide wordt gekenmerkt door een dens stadscentrum en historisch compacte dorpskernen. De afstanden tussen het stadscentrum en de dorpskernen zijn groot. De woonkernen Pervijze, Leke, Keiem, Beerst, Vladslo, Esen, Woumen en Nieuwkapelle kunnen worden beschouwd als “minder afhankelijk” woondorpen aangezien deze nog enkele basisvoorzieningen als een bakker, een basisschool en een café bezitten. De woonkernen Stuivekenskerke, Oostkerke, Lampernisse, Oudekapelle en Sint-Jacobskapelle daarentegen zijn “afhankelijke” woondorpen met zo goed als geen basisvoorzieningen.

Tussen de kernen is de bebouwing heel verspreid (voornamelijk ten oosten van de IJzer in de Zandstreek en de Zandleemstreek). Zo goed als onbebouwd zijn de IJzerbroeken, de Oudlandpolders van Lampernisse en de Handzamevallei.

### TOENAME RUIMTEBESLAG DOOR VERKAVELINGEN ROND KERNEN IS ALARMEREND

Alarmerend is dat in de periode 2011-2017 de bebouwde ruimte toenam met 74ha (9%) in verhouding tot een bewonerstoename van slechts 354 inwoners (2%). Relatief recente verkavelingen aan de rand van dorpen als Beest, Keiem, … zijn hiervoor verantwoordelijk. Het ruimtelijk rendement van de historisch compacte dorpen wordt hierdoor teniet gedaan.

### HISTORISCH DENS STADSCENTRUM VERDICHT LANGS DE IJZER

In het dense stadscentrum introduceert de ontwikkeling aan de IJzer en in de buurt van het station een nieuwe typologie met een nog hogere woondichtheid. Hoewel de vertikaliteit (5 à 8 bouwlagen) positief is voor het ruimtelijk rendement heeft de ontwikkeling een slechte bijklank door de povere architecturale uitwerking zonder meerwaarde voor de beeldkwaliteit.

### WUG'S BEDREIGEN OPEN RUIMTE

De druk op de woningmarkt is niet hoog waardoor de gemeente nog een aantal onaangeroerde woonuitbreidingsgebieden (WUG) heeft. Er is een WUG in het centrum van Diksmuide, maar ook in de micro-kernen van Woumen, Esen, Leke en Pervijze.

De woonuitbreidingsgebieden uit het Gewestplan hadden een potentieel van een kleine 800 woningen uitgaande van een dichtheid van 15 wo/ha, waarvan iets minder dan de helft werd gerealiseerd (zie tabel). Hiervoor werd 29 ha reeds aangesneden.

Daarnaast zijn er lopende projecten voor een kleine 300 woningen op in totaal 18.3 ha. Deze lopende projecten ontwikkelen dus aan een gemiddelde van 16wo/ha. Ongeveer de helft hiervan is gelegen in de rand van de volledig auto-afhankelijke dorpen. Bovendien is 300 bijkomende woningen op korte termijn, gezien de bevolkingsprognoses (zeer beperkte groei en ontjonging) enorm veel.

Woontoren aan het water, met zicht op de IJzertoren en IJzerboomgaard

| | Gebied | Locatie | Oppervlakte [ha] | WUG Gewestplan Potentieel # woningen ( 15wo/ha) | Reeds gerealiseerd # woningen | In realisatie # woningen | Gerealiseerde woondichtheid (#wo/ha) | Beschrijving | Saldo woonuitbreiding | Potentieel # wo in onaangesneden WUG's ( 40wo/ha) | Potentieel # wo door verdichting aangesneden WUG's ( 40wo/ha) | Herbestemd als open ruimte | Potentieel te herbestemmen als natuur |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Woonuitbreidingsgebieden Gewestplan (WUG)** | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Schependom | Diksmuide | 18,7 | 281 | 271 | | 14 | helemaal ontwikkeld aan lage dichtheid | | | 478 | | |
| 2 | Maagdhoek | Esen | 7,9 | 119 | | | | niet ontwikkeld | 7,9 | 316 | | | 7,9 |
| 3 | Het bedelf | Esen | 2,9 | 43 | 74 | | 26 | helemaal ontwikkeld, WUG wordt momenteel uitgebreid | | | 41 | | |
| 4 | Kamardestraat | Beerst | 3,3 | 49 | | | | niet ontwikkeld | 3,3 | 132 | | | 3,3 |
| 5 | Ommegangstraat | Beerst | 2,5 | 38 | | | | niet ontwikkeld | 2,5 | 100 | | | 2,5 |
| 6 | Witte Baliestraat | Leke | 3,0 | 45 | | | | niet ontwikkeld | 3,0 | 119 | | | 3,0 |
| 7 | Veurnestraat | Pervijze | 2,1 | 31 | | 30 | 14 | wordt momenteel ontwikkeld door Ijzer en Zee | | | 53 | | |
| 8 | Steenmolenbeekwegel | Woumen | 5,1 | 77 | | 94 | 18 | wordt momenteel ontwikkeld door de Mandel | | 205 | 111 | | |
| 9 | Eierdreefje | Woumen | 8,5 | 127 | | | | niet ontwikkeld | 8,5 | 339 | | | 8,5 |
| | **Andere woonontwikkelingsgebieden (WO)** | | | | | | | | | | | | |
| 10 | Tuinwijk | Diksmuide | 7,5 | 112 | | 140 | 19 | vergund, wordt (deels) ontwikkeld door de Mandel | | | 160 | | |
| 11 | Lange Veldstraat | Diksmuide | 0,5 | 8 | | 17 | 31 | wordt ontwikkeld door de Mandel | | | 5 | | |
| 12 | Roeselarestraat | Esen | 3,0 | 46 | | 12 | 4 | in realisatie | | | 110 | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 976 | 345 | 293 | | TOTAAL # WONINGEN IN WUG/WO GEWESTPLAN (#WO) / GEBOUWDE WONINGEN IN WUG (#WO) / GEPLAND (# | | | | |
| | | | | | | | | TOTAAL # WONINGEN GESCHRAPT DOOR HERBESTEMMING (#WO) | | | | 0 | |
| | | | | | | | | TOTAAL # WONINGEN POTENTIEEL NOG TE BOUWEN IN ONAANGESNEDEN WUG (#WO) | | 1212 | | | |
| | | | | | | | | TOTAAL # WONINGEN POTENTIEEL NOG TE VERDICHTEN IN AANGESNEDEN WUG (#WO) | | | 958 | | |
| | | | 65,1 | | 21,6 | | | TOTALE OPPERVLAKTE WUG IN GEWESTPLAN (HA) / REEDS GEBOUWDE OPPERVLAKTE IN WUG/WO | | | | | |
| | | | | | | | | TOTALE OPPERVLAKTE WUG OMGEZET NAAR OPEN RUIMTE (HA) | | | | 0 | |
| | | | | | | | | TOTAAL OPPERVLAKTE RESTEREND WOONGEBIED (ONBEBOUWD) OMZETBAAR NAAR OPEN RUIMTE (HA) | | | | | 25,2 |

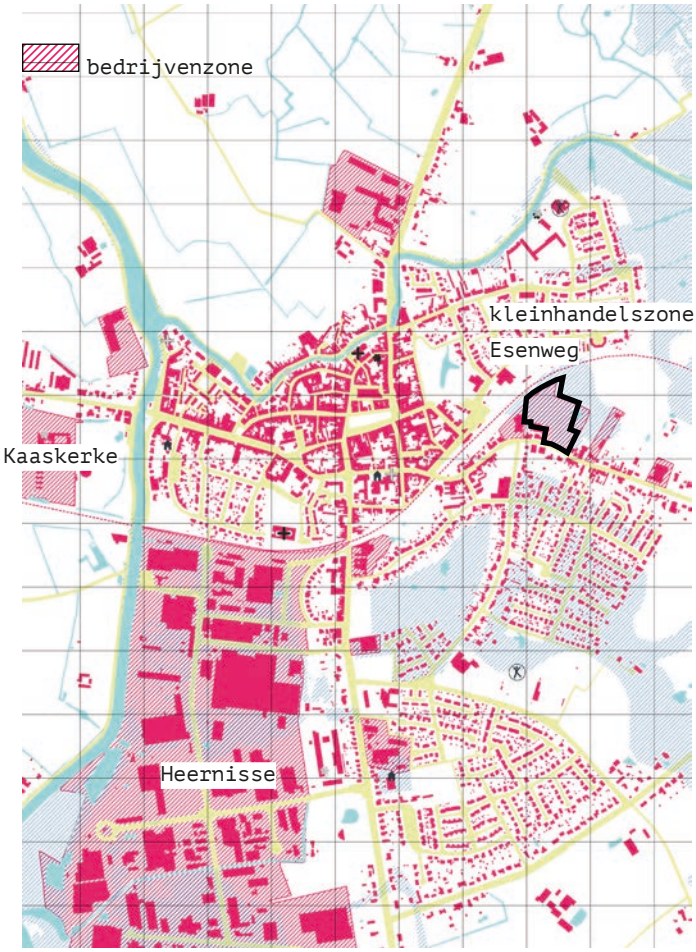
Het optrekken van de dichtheid van de lopende projecten naar 40 wo/ha zou al 450 extra woonentiteiten betekenen. Circa 165 extra woningen indien we dit enkel voor de lopende projecten nabij het centrum doen. Het verdichten van de goed gelegen verkaveling Schependom aan het centrum zou in theorie nogmaals een 450 extra woningen kunnen opleveren.

Samen is dit veel meer dan het gezamelijk potentieel voorzien door het Gewestplan (dichtheid 15 wo/ha) in de nog niet aangesneden WUG's. Indien we dan ook rekening houden met de locatie van deze resterende WUG's, is de enige juiste conclusie om deze zo snel mogelijk om te zetten naar een open ruimte bestemming.

Centrum van Vladslo 2018 vs 2009
foto onderaan : google streetview

## HER EN DER VERAPPARTEMENTISING IN DE DORPSKERNEN

De dorpen zijn relatief ver verwijderd van het stadscentrum en worden weinig tot niet bediend met openbaar vervoer. Toch vervangen her en der appartementsgebouwen de oorspronkelijke bebouwing. O.a. door de volledige auto-afhankelijkheid zijn deze locaties niet geschikt om te verdichten.



## BAANWINKELS BEDREIGEN HOGE CONCENTRATIE VOORZIENINGEN IN CENTRUM

De stadskern van Diksmuide bezit verschillende gezondheid – en ouderencentra, basis en secundaire scholen, handelszaken, horeca en andere voorzieningen zoals sport – en cultuurcentra. Voor meer regionale voorzieningen hangt Diksmuide af van Oostende, Brugge en Roeselare.

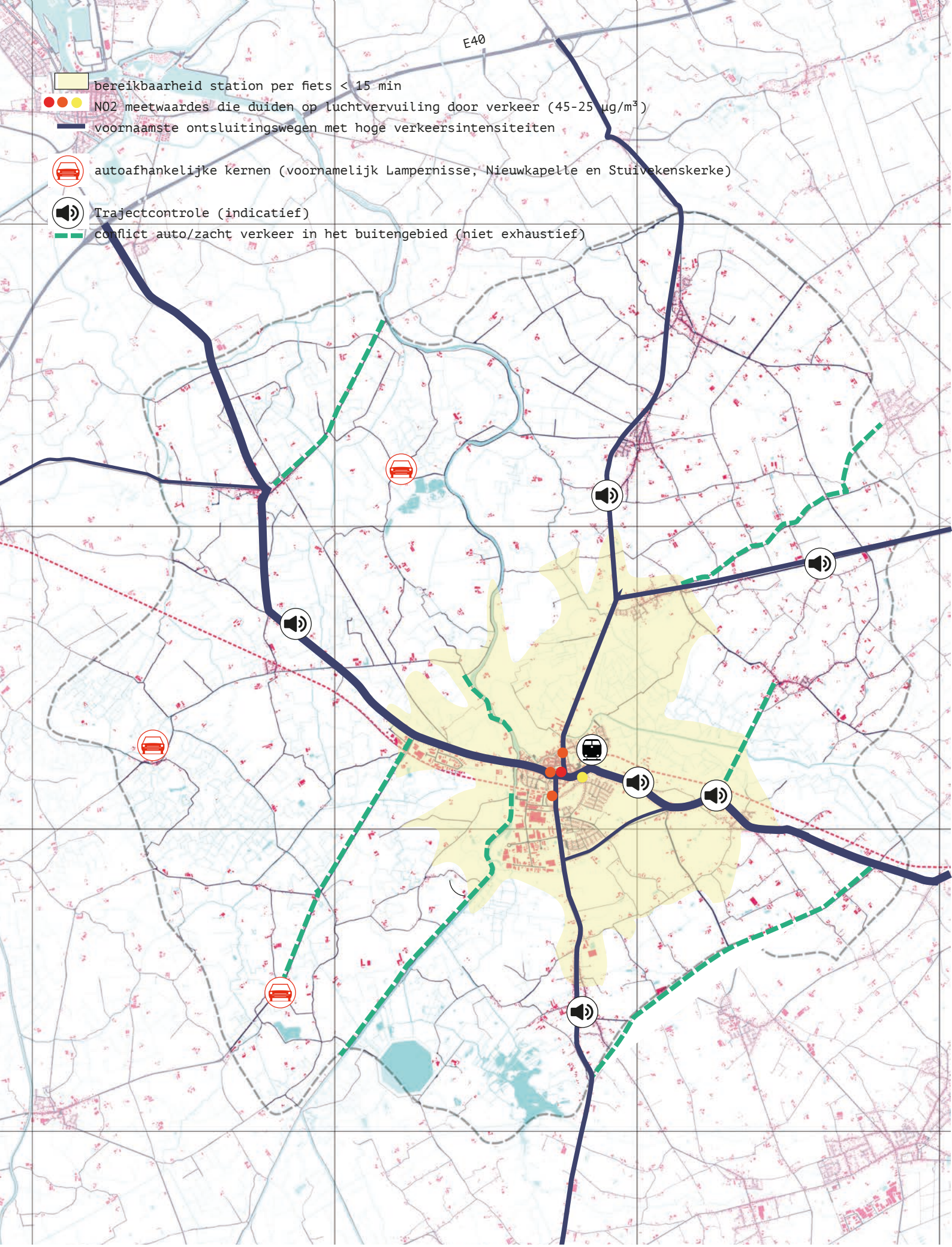
Ook in Diksmuide verschijnen grotere supermarkten (waarbij meestal bewoners worden verondersteld een auto ter beschikking te hebben). Zo opende in 2018 een nieuwe vestiging van de winkelketen Aldi aan de Esenweg, in de schaduw van de reeds bestaande Colruyt (10 minuten wandelen van de Grote Markt). Iets verder aan de Esenweg bedreigt een nieuwe kleinhandelszone de open ruimte tussen het spoor en het centrum. De nieuwe kleinhandelszone langs de Esenweg is zo bestemd via het deel RUP “Esenweg” van het PRUP “Afbakening kleinstedelijk gebied Diksmuide”. Deze zone voor grootschalige kleinhandel werd zo bestemd omdat het beperkte aanbod aan locaties voor grootschalige kleinhandel in Diksmuide ervoor zorgt dat de inwoners voor dergelijke winkels naar de andere (klein)stedelijke gebieden moeten gaan. Hierbij kunnen we ons de vraag stellen : (1) Is dit erg? (2) profiteren de winkels in het stadshart niet van de afwezigheid van grootschalige detailhandel? De wildgroei van baanwinkels weegt op de mobiliteit en de leefbaarheid en zet druk op de handel in de stadscentra. (retaildetail, 2018). Concreet staat elke bijkomende m² retail bijna gelijk aan een extra m² leegstand. De locaties verschillen evenwel: vooral de kleinere kernondersteunende centra boeten in ten voordele van baanlinten en andere handelsconcentraties (alg. rapport 'Baanbrekend winkelen', 2018).

## VOORNAAMSTE BEDRIJVENZONES BEVINDEN ZICH PAL AAN HET CENTRUM

Diksmuide groepeert de bedrijvigheid in de bedrijvenzones ‘Heernisse’ (70 ha) en ‘Kaaskerke’ (26 ha), respectievelijk ten noorden en ten westen van het historisch centrum van Diksmuide. De locatie vormt een potentie om samen met de naburige wijken na te denken over de mogelijke uitwisseling van energie. Daarnaast bevinden er zich enkel nog verspreide lokale historische gegroeide bedrijven .

## AUTO DOMINEERT PUBLIEKE RUIMTE IN DE WOONKERNEN, MAAR NIET IN HET STADSCENTRUM

De Grote Markt werd in Diksmuide recentelijk heraangelegd. Op dit plein is de auto te gast. In de micro-kernen worden de dorpspleinen wel gedomineerd door de auto. Ruimte voor fiets of voetganger is er dan ook amper. Het stadscentrum is relatief levendig, maar de kernen hebben een beperkt aantal gebruikers waardoor de activatie van de publieke ruimte zeer beperkt blijft.






Mobiliteit . schaal 1/75.000 (grid 5 km)

# 2.2 MOBILITEIT

> “De omleidingsweg met wandeltunnel ter hoogte van de IJzertoren moet volop worden benut ten voordele van fietsers en voetgangers in het stadscentrum.”

### ACTIVITEITEN IN HET CENTRUM KUNNEN ONVOLDOENDE FLORERENDOOR DE 'STREETCANYONS'

De gewestwegen die het compacte centrum oost-west en noord-zuid doorsnijden, zijn druk bereden en slecht oversteekbaar. Het centrum van Diksmuide met het smalle stratenpatroon en de vele aantakkingen vormt een bottleneck waardoor er op bijna elk moment van de dag druk verkeer is en congestie optreedt (Google Traffic, 2018). De openbare ruimte wordt bijna integraal ter beschikking gesteld aan opstelstroken voor het autoverkeer. De parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen kennen geen maxima en hebben geen oog voor deelauto´s en elektrische auto´s. De luchtkwaliteit op deze assen is slecht (De Standaard, 2018) (zie kaart mobiliteit). De voorziene aanleg van de omleidingsweg kan dan ook plaatselijk positieve effecten op de leefbaarheid hebben maar vormt ook een reële bedreiging; een aanzuigeffect van meer gemotoriseerd verkeer en dus een slechtere luchtwaliteit moet worden vermeden.

Diksmuide wordt noordzuid ontsloten via twee complexen op de E40 terwijl de reistijdverschillen en het verschil in afgelegde kilometers verwaarloosbaar zijn (zie onderstaande tabel; richting Brugge vanaf de Grote Markt en het bedrijventerrein Heernisse respectievelijk 6 of 2 minuten extra, versus tien kilometer meer of minder). Terzelfdertijd wordt het stadscentrum bedreigd door enorme verkeersstromen (zie bijvoorbeeld ook de Vrije Basisschool Sint-Niklaas).

Door het autoluwer maken van de binnenstad, het voeren van een randparkeerbeleid, de aanleg van oplaadinfrastructuur en het schrappen van parkeerplaatsen op de markt neemt de stad Diksmuide eerste maatregelen om het autogebruik in het centrum te rationaliseren en de leefbaarheid te verhogen.

### HET COMPACTE CENTRUM ALS TROEF VOOR DUURZAME MOBILITEIT VERSUS GROTE AFSTANDEN TOT EEN AANTAL MICROKERNEN

Het compacte centrum is een sterke troef voor het mobiliteitsbeleid; voorzieningen zijn gebundeld en zijn op vandaag al deels via een aangenaam openbaar domein toegankelijk. Het smalle stratenpatroon met hoge verkeersintensiteiten vormt ook een grote bedreiging voor de zachte modi indien geen structurele keuzes worden gemaakt. De omleidingsweg met wandeltunnel ter hoogte van de IJzertoren moet volop worden benut ten voordele van fietsers en voetgangers in het stadscentrum. Hier ligt een groot potentieel maar sturende maatregelen in het centrum zijn een absolute noodzaak.

Hoewel uit reistijdanalyses blijkt dat elke microkern binnen de 30 minuten fietsen ligt van het centrum en het station, moeten vooral de inwoners van Nieuwkappelle, Lampernisse, Pervijze, Stuivekenskerke en Leke relatief lange afstanden afleggen voor fietsverplaatsingen (zie kaart mobiliteit). Bovendien zijn er op vele plaatsen conflicten met auto´s die in het buitengebied tegen harde snelheden rijden/ racen (ondermeer om de trajectcontroles te vermijden).

| | | | Saldo | |
|---|---|---|---|---|
| | Tijd | Km | Tijd | Km |
| Grote markt - Brugge | | | +6 | +10,4 |
| Uitrit Nieuwpoort | ´46 | 55,9 | | |
| Uitrit Middelkerke | ´52 | 45,5 | | |
| Bedrijventerrein Heernisse - Brugge | | | +2 | -10,1 |
| Uitrit Nieuwpoort | ´53 | 56,8 | | |
| Uitrit Middelkerke | ´51 | 46,9 | | |

Reistijdverschillen complex Nieuwpoort vs. Middelkerke

## DE DIKSMUIDELING BLIJFT ONTZETTEND AUTOAFHANKELIJK ONDANKS INSPANNINGEN VAN DE STAD

Zowel in het woon-werkverkeer (74% autogebruik tegenover 68,5% op Vlaams niveau, FOD mobiliteit (2015)) als voor verplaatsingen over korte afstanden is het autogebruik hoog. De Diksmuideling fietst en wandelt duidelijk minder dan het Vlaams gemiddelde over korte afstanden (respectievelijk 45% en 28% van de inwoners zegt uitzonderlijk of nooit de fiets te nemen / te wandelen over korte afstanden tegenover 37% en 23% op Vlaams niveau) (Agentschap Binnenlands Bestuur, 2018). Ook schoolverplaatsingen over korte afstanden gebeuren door het verkeersonveiligheidsgevoel met de auto. Verdere beslissingen in het voordeel van de fietser en voetganger zijn noodzakelijk.

Gelukkig kan de stad Diksmuide hierbij voortbouwen op reeds genomen acties. Zo zijn met kwalitatieve fietsenstallingen, een uitgebreid ontvlochten functioneel en recreatief fietsnetwerk, fietsstraten, doorlopende straten, woonerven, zones 30 in verblijfsgebieden en deelname aan een project voor deelfietsen (samen met Kortemark) al een goede basis aan fietsstimulerende maatregelen genomen.

Er is echter geen samenwerking met bedrijven en scholen om duurzame vervoerswijzekeuzes te stimuleren. Ook ontbreekt stucturele monitoring en evaluatie op het gebied van modal shift maatregelen en zijn er geen normen voor fietsenstallingen bij nieuwe ontwikkelingen.

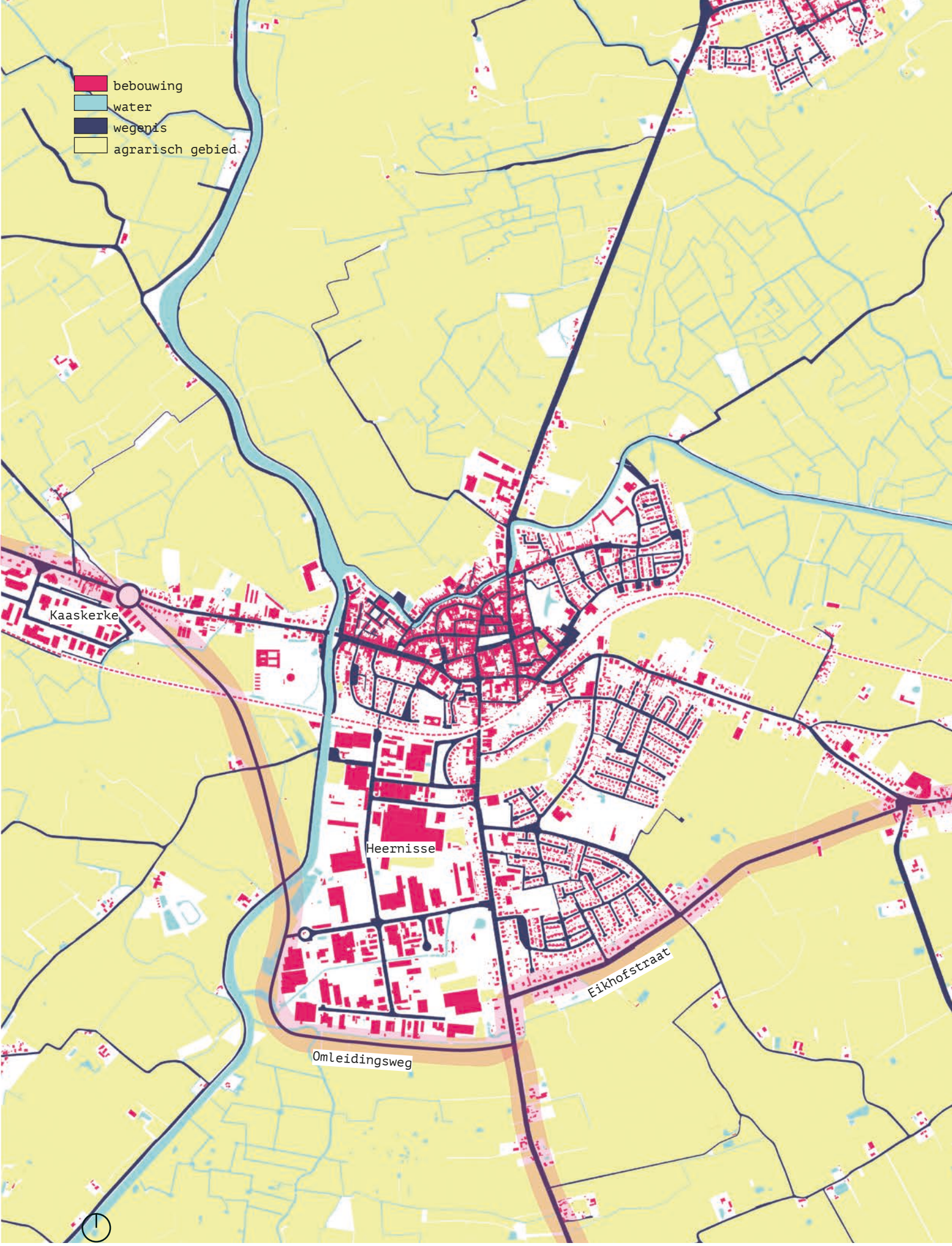
## KNOOPPUNTFUNCTIE VOOR OPENBAAR VERVOER IN EEN LANDELIJKE REGIO KRACHT BIJZETTEN

Het openbaar vervoer aanbod in Diksmuide is beperkt en geen volwaardig alternatief voor gemotoriseerd soloverkeer, maar voor bepaalde trajecten zeker aantrekkelijk. Diksmuide wordt bijvoorbeeld één keer per uur bediend door de treinverbinding Gent-Sint-Pieters / De Panne (nmbs, 2018). In het nabijgelegen knooppunt Lichtervelde zijn overstapmogelijkheden naar Brugge en Kortrijk. Het openbaar vervoer heeft in de Westhoek een moeilijke concurrentiepositie tegenover de auto aangezien er geen structurele files zijn die in een meer stedelijke context mensen over de streep trekken om het openbaar vervoer te nemen. De sterke teruggang (met 58%) in het aantal treinreizigers tussen 2013 en 2015 door de aanpassing van de dienstregeling (verhoging van het aantal tussenstops (stad Diksmuide, 2018)) is een spijtige en foute trend, en zou moeten kunnen worden gekeerd. Het station Diksmuide biedt enorme kansen voor multimodale verplaatsingen. De komst van deelfietsen is beloftevol.

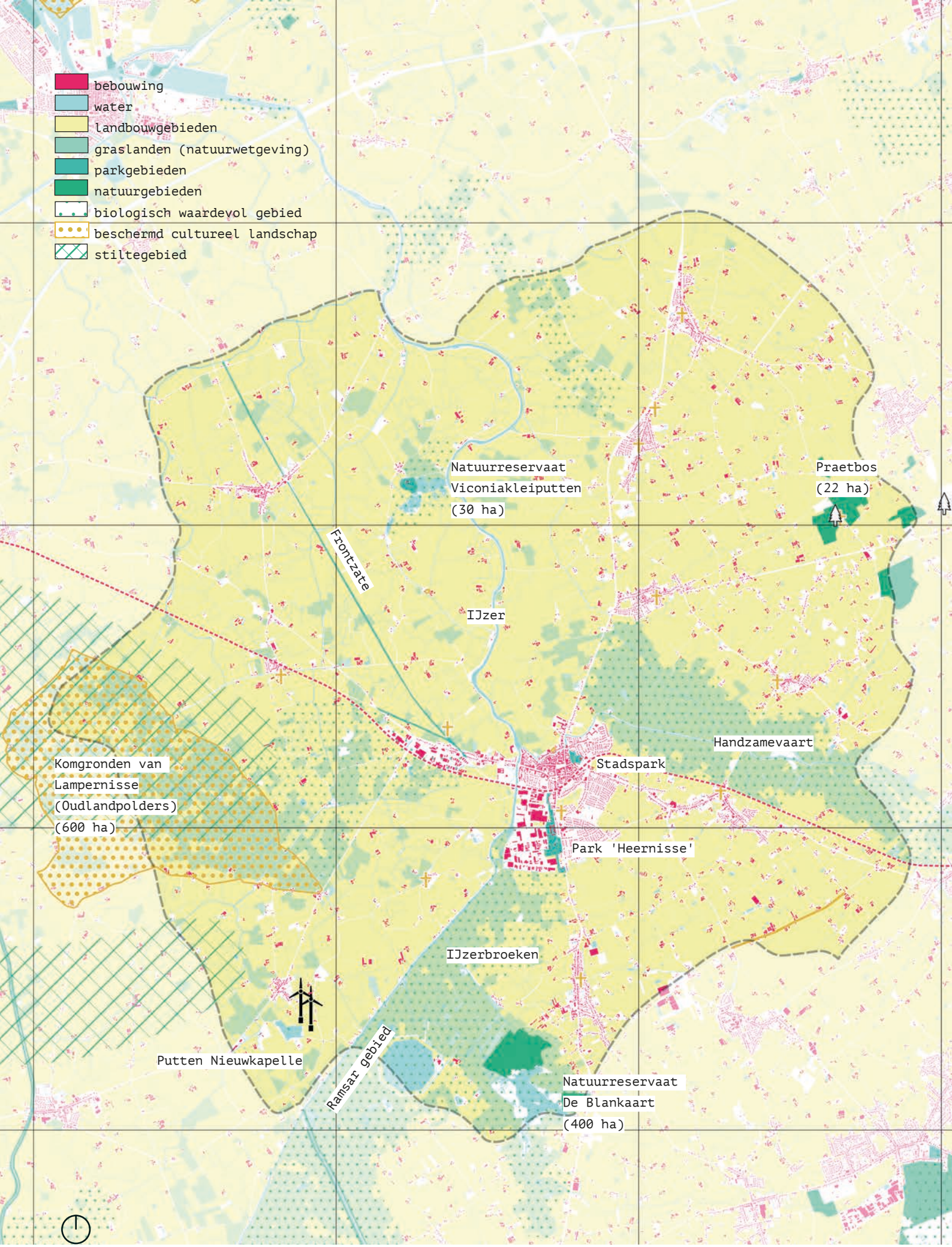
Onder de deelkernen die op een half uur fietsen van het centrum liggen, hebben Stuivekenskerke, Nieuwkappelle en Lampernisse geen busverbinding waardoor deze deelkernen (te) sterk autoafhankelijk zijn.

Inzetten op een echt deelautosysteem (dat verder gaat dan één auto die na de kantooruren beschikbaar is vanop het bedrijventerrein Heernisse) in de gemeente is een must. Ook privaat collectief transport zoals georganiseerd door de ziekenhuizen uit Ieper en Roeselare moet worden gekoesterd.

1. Plaats gemotoriseerd vs zacht verkeer in Keiem
2. Plaats gemotoriseerd vs zacht verkeer in Esen




Omleidingsweg - impact gemotoriseerd doorgaand verkeer. schaal 1/20.000






Open ruimte . schaal 1/75.000 (grid 5 km)

# 2.3 OPEN RUIMTE

"Diksmuide heeft een ruraal en dun bevolkt karakter, waarbij de historische kernen nog waarneembaar zijn. Deze compactheid zorgt voor een vrijwaring van de open ruimte, iets om te koesteren."

### SCHAALVERGROTING LANDBOUW ZORGT VOOR EEN DRUK OP HET BIODIVERSE EN LEESBARE LANDBOUWLANDSCHAP

Zo goed als alle open ruimte heeft een agrarisch bestemming. In 1996 stonden de land- en tuinbouwbedrijven in voor de bewerking van 76% van de totale oppervlakte van de gemeente. Slechts 2% wordt erkend als bestemd natuurgebied (Universiteit Antwerpen, 2018) (de hoofdbestemming van bijvoorbeeld grote delen van het Natura2000 gebied wordt planologisch nog altijd beschouwd als landbouwgebied vastgesteld door het gewestplan). Er is echter een veel groter waardevol biologisch gebied aanwezig in Diksmuide waaronder enkele natuurreservaten (19% wordt beschouwd als waardevol natuurgebied, biologische waarderingskaart, 2018). Een groot deel bestaat uit grasland (ca. 16 % grasland beschermd door natuurwetgeving). De betekenis hiervan is echter vaag. Theoretisch gezien mogen er niet zomaar kleine landschapselementen (KLE) worden verwijderd. De vraag is echter of dit gecontroleerd en/of gesanctioneerd wordt. Deze (natte) gebieden vormen een belangrijke overwinterings-en broedplaats voor tal van vogels die bedreigd zijn.

De schaalvergroting van de landbouw en de toenemende bebouwing (agro-industrie) leggen een druk op de open ruimte. Door het gebruik van grotere machines verdwijnen landschapselementen. Het bouwen en/of uitbreiden van loodsen en serres vertegenwoordigt een belangrijk ruimtebeslag in de regio.

### BOVENLOKALE NATUURWAARDE IN VERSCHEIDENHEID AAN OPEN RUIMTE

In het oosten (Diksmuide – Handzame) bevindt zich de handzamevallei. Dit is de verste landinwaartse kustpolder van België. De handzamevallei bestaat vooral uit weilanden die in de winterperiode blank staan bij grote neerslag. In het zuiden van de gemeente (Diksmuide – Oostvleteren) liggen de IJzerbroeken (op de rechteroever van de IJzer), waarin zich ook het natuurreservaat de Blankaart bevindt. In de Blankaart werd recent een waterpeilverhoging doorgevoerd in kader van een natuurinrichtingsproject (550 ha op grondgebied van Diksmuide, met vergoeding voor particuliere gronden). Grote delen van het gebied zijn in handen van ANB.

Ten westen liggen de komgronden van Lampernisse waarin de Kleine en de Grote IJzerbeek vloeien. Dit gebied behoort tot één van de grootste aaneengesloten open ruimtes van Vlaanderen (> 1000 ha). Dit uniek polderlandschap bestaat uit hogere kreekruggen (waar zich de meeste bewoning, woning en akkers bevinden) naast de lager gelegen komgronden (open weidelandschap). In het noorden liggen nog twee kleinere gebieden met een ecologische waarde, waaronder de Viconia Kleiputten.

Naast deze natte natuurkerngebieden, heeft Diksmuide nog een droog natuurkerngebied. Op de grens tussen Diksmuide en Koekelare bevinden er zich enkele bosgebieden.

Verschillende grote open ruimte gehelen maken deel uit van een Natura 2000 gebied en een beschermd cultureel landschap. Deze gebieden liggen gedeeltelijk op het grondgebied van de naburige gemeenten.

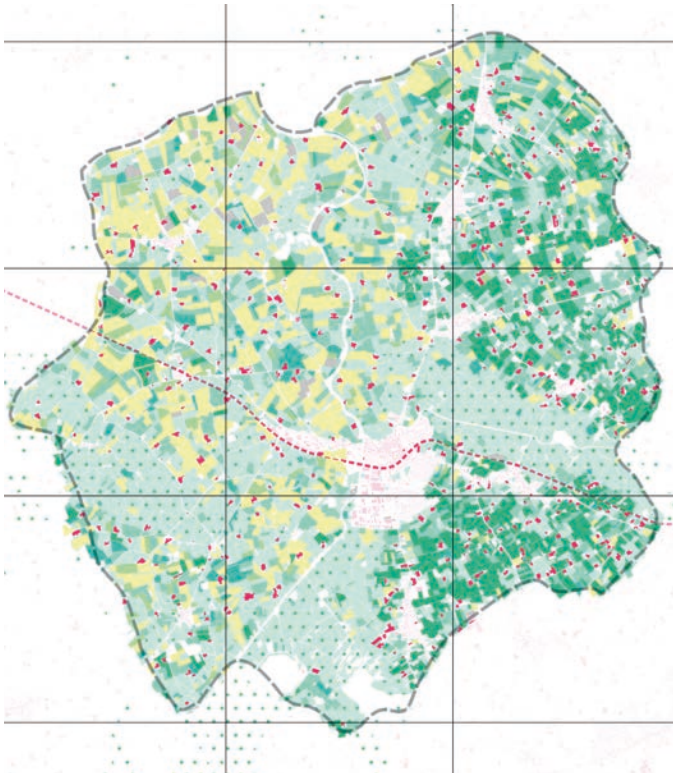
### RECREATIEVE WAARDE UITGESTREKT IN DE POLDERS

Het recreatieve aspect van de open ruimte is hoog in het poldergebied (charmante dorpen, Frontzate, Viconiakleiputten, Blankaart,...). Voor de recreatieve wandelaar en fietser zijn er in de komgronden wandel – en fietspaden aangelegd (Zannekinpad), alsook in natuurreservaat de Blankaart (Blankaartpad met halverwege de boerderij 't Madeliefje voor een drankje of een ijsje, 7 vogelkijkpunten, fluisterboot, speelnatuur, bezoekerscentrum,...).

Een langwerpig parkgebied (Frontzate) dat dienst doet als fietsverbinding bevindt zich op en rond de oude en beschermde spoorlijn Diksmuide-Nieuwpoort.

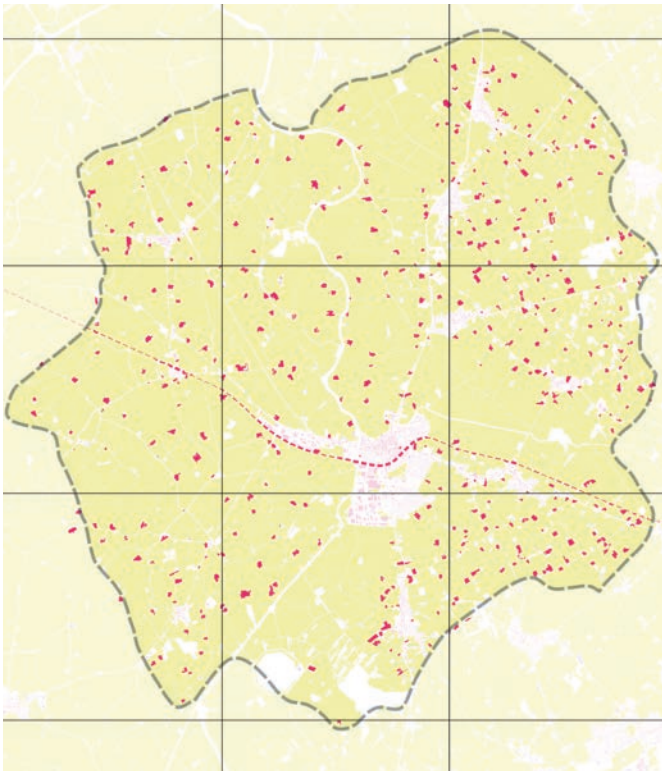
In de buurt van het stadshart van Diksmuide is er nog de IJzerboomgaard, een provinciaal domein op wandelafstand van Diksmuide, met kleine zelfpluktuinen en natuurlijke speelzone.

Landbouwinfrastructuur
Graslanden
Groenten, kruiden, aardappelen en sierplanten
Granen, zaden en peulvruchten
Maïs
Suikerbieten
Andere gewassen



Landbouwgebruik

Landbouwinfrastructuur
landbouwgebieden



Landbouwinfrastructuur

## KORTE KETEN LANDBOUW ONDERSTEUND

Diksmuide zette zelf een boerenmarkt op poten waar lokale producenten hun hoeveproducten elke zaterdag komen verkopen. Alsook heeft Diksmuide een 'Buurderij' waar lokale producten verkocht worden. De Groene Kans (IJzerboomgaard) biedt de mogelijkheid van een zelfpluktuin aan. Op verschillende boerderijen hangen ook borden uit met hun verkoopswaar.

## GEOLOGIE REFLECTEERT LANDBOUWGEBRUIK

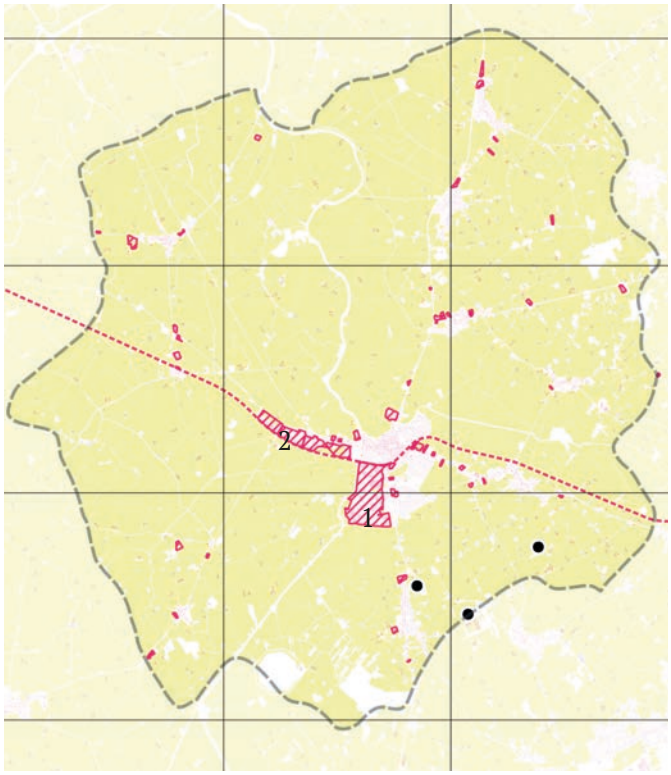
Verschillende bodemsamenstelling geeft aanleiding tot een variëteit aan landbouwactiviteiten. De IJzerbroeken, de Handzamevallei en alles ten westen van de IJzer hebben kleiige polderbodems. Het gebied ten oosten, ten noorden van de Handzamevallei heeft waardevolle vruchtbare zandige bodems, en onder de Handzamevallei zandlemige bodems. De kleiige polderbodems (grotere percelen en bedrijven) worden voornamelijk gebruikt voor graslanden (die soms onder de natuurwetgeving vallen), (monotome) maïs- en tarwevelden en veeteelt. De meer zandige bodems (kleinere percelen en bedrijven) worden gebruikt voor het kweken van groenten, fruit en sierplanten.

## VAN LANDBOUWBEDRIJF NAAR...

Para-agrarische bedrijven zoals Herbafrost (zie analyse in bijlage 2) en Westtrac nv (verkoop landbouwmachines) kunnen op willekeurige plekken worden teruggevonden. Aangezien hun activiteiten meer aansluiten bij gewone industrie of (groot)handel, kan hun bestaansrecht op die locatie in vraag worden gesteld. De impact op het landschap en de open ruimte van de industriebouw is groot en wordt versterkt door de versnipperde inplanting.

Daarnaast vindt er ook een sluipende inname van agrarische gronden door verpaarding en vertuining plaats. De nieuwe generatie landbouwers wordt

Bedrijvenzones
landbouwgebieden
serres
1. Heernisse
2. Kaaskerke




Bedrijven en bedrijvenzones

Agrarische industrie
Beerststraat

weggeconcurreerd op de vastgoedmarkt (VILT, 2018). Er kan worden verwacht dat de agro-industrie vooral een probleem is op de polders, maar de meeste bedrijven bevinden zich aan de oostelijke zijde van de IJzer. Aangezien aan deze kant veel kleinere boerderijen en keuterboeren waren, liggen hier dus ook heel wat meer kansen voor ontwikkelingen naar agro-bedrijvigheid.

De gemeente stimuleert de consolidatie van de bedrijven niet, maar treedt er ook niet tegen op, noch vormt ze een duidelijke visie. Een strengere handhaving en omkadering van landbouwfunctie binnen de gewestplanbestemming landbouwgebied is essentieel om de open ruimte te vrijwaren van verdere verharding en versnippering. Een goed voorbeeld is voeders Biervliet dat verhuisde van Beerst naar het industrieterrein te Kaaskerke, waar het thuishoort.

Bomenrij en grondgebonden landbouw
Kruisstraat

# 2.4 ENERGIE I KLIMAAT

### EEN VISIE GEDRAGEN OP REGIONAAL NIVEAU, MAAR ONVOLDOENDE DRAAGVLAK OP LOKAAL NIVEAU

Diksmuide heeft het Burgemeestersconvenant ondertekend. Samen met acht andere West-Vlaamse steden is er een overkoepelend duurzaam energieactieplan opgesteld, namelijk 'Van zee tot IJzer', onder begeleiding van de West-Vlaamse Intercommunale (WVI). Diksmuide neemt ook deel aan provinciale projecten zoals het project 'Energieke Dorpen Westhoek' en 'De klimaatbende van Diksmuide'. Desondanks lijkt bij de bevolking het draagvlak voor klimaatacties relatief beperkt te blijven (workshop gemeente, 2018).

### LOKALE ENERGIEPRODUCTIE STIJGT, MAAR DE PLAATSING VAN WINDTURBINES STUIT OP VERZET

In 2016 werd er 12.943 MWh hernieuwbare energie opgewekt, waarvan 8.298 MWh door zonne-energie (Burgemeestersconvenant, 2016). Dit is een stijging van 5.564 MWh of 75,4% ten opzichte van 2011. In 2017 werd er een omgevingsvergunningsaanvraag ingediend voor drie nieuwe windmolens te Kaaskerke. De procedure werd echter stilgelegd omdat de FOD Defensie in haar advies bijkomend studiewerk vroeg.

### DE CO2-EMISSIES LIJKEN TE DALEN, MAAR DE DOELSTELLING IS NOG NIET IN ZICHT

Bij het opstellen van 'Van zee tot IJzer' is ervoor gekozen om landbouw en industrie niet op te nemen in het beleidsplan, aangezien dit niet verplicht is in het kader van het Burgemeestersconvenant. Als er echter gekeken wordt naar de cijfers, blijkt dat de landbouwsector toch een belangrijke bijdrage levert aan de CO2-uitstoot op het grondgebied van Diksmuide (15,45 % in 2016) (Burgemeestersconvenant, 2011; 2016). Het is dan ook aangewezen om samen met de plaatselijke landbouwsector te kijken naar verdere opportuniteiten om de CO2-uitstoot te beperken (*). Het uitstippelen van een bijkomend beleid met bijhorend actieprogramma voor landbouw is dus een belangrijke stap. Inzetten op de overige sectoren blijft daarnaast ook belangrijk.

### ONVOLDOENDE OOG VOOR KLIMAATADAPTATIE & KLIMAATBESTENDIG INRICHTEN

Naast het mitigeren van klimaatverandering, is het belangrijk om aandacht te hebben voor het klimaatbestendig inrichten van zowel de openbare als de private ruimte. De zes voornaamste aspecten zijn ontharden, afschermen, ruimte voor water, bebossen, ventileren en beheersen van de warmteopname (Klimaat en Ruimte, s.d.). Aan afschermen, ventileren en het beheersen van de warmteopname wordt nagenoeg geen aandacht besteed. Aan bebossen en ontharden wordt er beperkt aandacht geschonken. Ruimte voor water wordt een steeds belangrijker thema.

### DE WESTHOEK IS EEN RISICOGEBIED VOOR OVERSTROMINGEN, DROOGTE ÉN VERZILTING

Diksmuide kampt, net zoals de rest van de Westhoek, met een waterproblematiek. De regio krijgt te kampen met zowel overstromingen als periodes van grote droogte. De gevolgen daarvan worden ondervonden door zowel de landbouwers als de bevolking. Begin 2018 werd er een informatieavond georganiseerd om de bevolking te betrekken bij het waterbeleid en correct te informeren. De eerste stap op weg naar een duurzaam waterbeleid lijkt Diksmuide reeds gezet te hebben. Nu komt het erop aan om ook concrete acties te ondernemen.

Evolutie ton CO2-equivalent, t.o.v. 2011 en business as usual (BAU)

| *Sector* | *2011 (ton $CO_2$-eq.)* | *2016 (ton $CO_2$-eq.)* | *Actuele daling (2016 t.o.v. 2011)* | *Doelstelling voor 2020 (t.o.v. BAU)* |
|---|---|---|---|---|
| Wonen/huishoudens | 25.658 | 22.138 | -13,72% | -32% |
| Mobiliteit | 33.803 | 34.570 | +2,27% | -16% |
| Tertiaire sector | 11.117 | 11.313 | +1,21 | -8% |
| Industrie | 7928 | 9824 | +24% | - |
| Landbouw | 16.092 | 14.219 | -11% | - |
| **Totaal** | 94.658 | 92.064 | -2,74% | -20 % |

(Burgemeesterconvenant, 2011; 2016)

# 2.5 REGELGEVING & PUBLIEK ONDERNEMERSCHAP

"In de dorpskernen gaat onvoldoende aandacht naar kwalitatief (groene) publieke ruimte."

### ALGEMEEN: JURIDISCH EN BELEIDSMATIG KADER

De Stad Diksmuide beschikt over een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) dat op 25 april 2005 door de gemeenteraad werd vastgesteld en op 24 november 2005 werd goedgekeurd door de deputatie. Het grondgebied is opgedeeld in vier deelruimten waaraan telkens ontwikkelingsperspectieven toebedeeld zijn, namelijk het stedelijk gebied Diksmuide, de Kustpolders, het Houtland en de Rug van Westrozebeke. In de laatste drie deelruimten wordt nadruk gelegd op het agrarisch en open ruimtekarakter, alsook op de toeristisch -recreatieve troeven. In het stedelijk gebied wordt ingezet op het verdichten, het versterken van de detailhandel, het opwaarderen van de stationsomgeving en optimaliseren van de bedrijvenzones,...

Het grondgebied Diksmuide is gelegen in het gewestplan 'Diksmuide-Torhout', goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 5 februari 1979. Het grootste gedeelte van het grondgebied van de Stad Diksmuide is bestemd tot (al dan niet landschappelijk waardevol) agrarisch gebied. Daarnaast zijn er nog een aantal woongebieden, waarvan een aantal met landelijk karakter, en een aantal industrie- en ambachtelijke zones. WUGen zijn gelegen in het centrum van Diksmuide, maar ook in de microkernen van Woumen, Esen, Leke en Pervijze.

Op het grondgebied van Diksmuide zijn zestien BPA's, waaronder sectorale BPA's over zonevreemde bedrijvigheid. Er zijn elf gemeentelijke RUP's van toepassing, die onder meer betrekking hebben op de centra van de diverse dorpskernen (Diksmuide, Pervijze, Leke, Woumen en Keiem). Met het RUP voormalige site Vandezande wordt een planologische oplossing gezocht voor de bedrijfsactiviteiten van Vandezande die op die locatie niet langer wenselijk zijn omwille van de nabijgelegen bewoning. Tenslotte heeft het RUP Kasteelsite Hof ter Heyde betrekking op het versterken van het cultuur-historische karakter ervan. Momenteel loopt een procedure over RUP 'Politiezone'.

Tenslotte zijn er ook verschillende gemeentelijk stedenbouwkundige verordeningen van toepassing, onder meer over parkeervoorzieningen, verhardingen, voortuinstroken, afsluitingen en groenaanleg bedrijven.

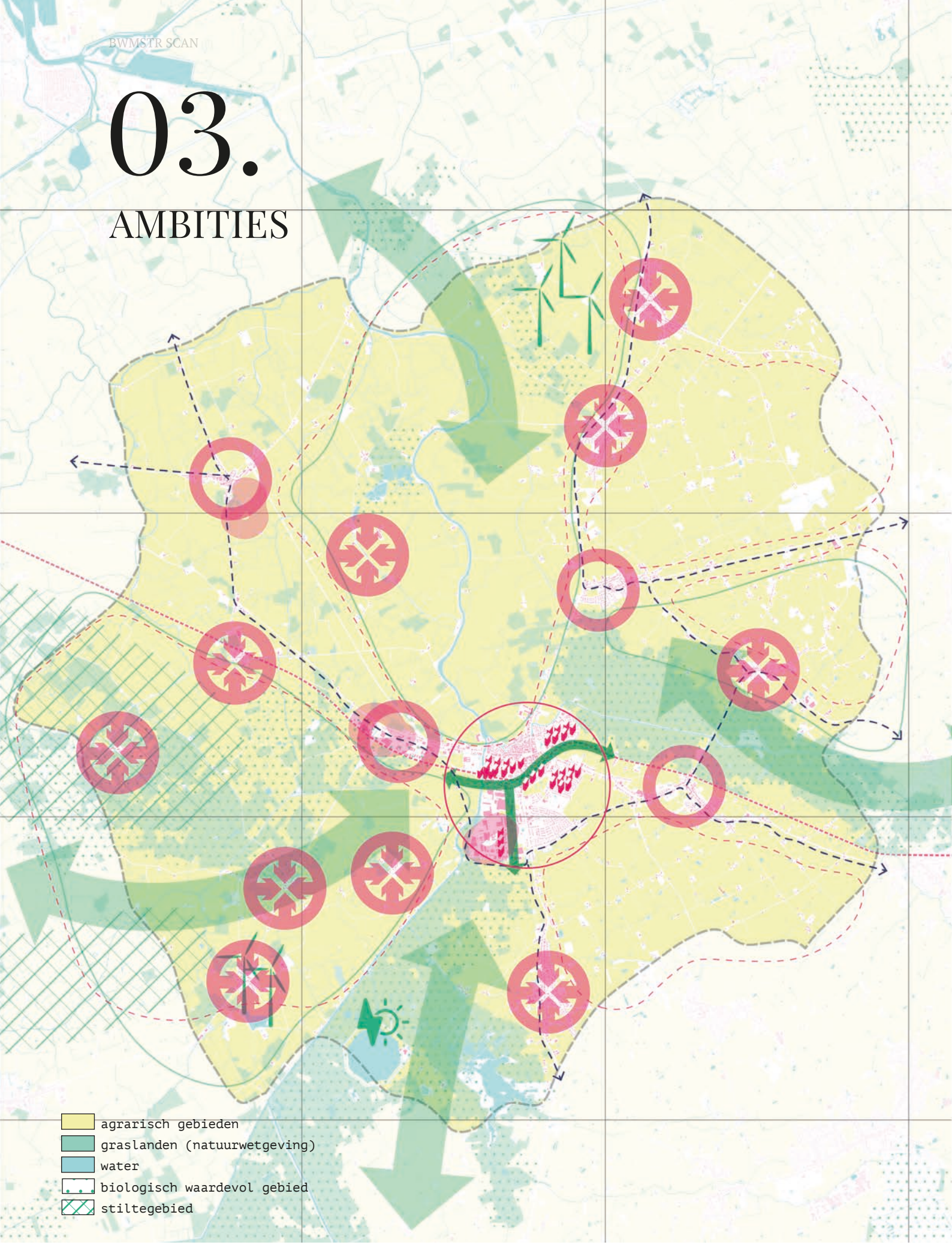
Qua participatie heeft Diksmuide goedwerkende strategische adviesraden (GECORO, Milieuraad en Verkeerscommissie). Diksmuide heeft periodiek gestructureerd overleg met de provincie West-Vlaanderen. Betrokkenheid van de burgers wordt georganiseerd o.m. via bewonersplatforms en specifieke (ad hoc) dossiergebonden toelichtingen.

De uit de diagnose vastgestelde ruimtelijke knelpunten op het vlak van regelgeving en publiek ondernemerschap zijn de volgende:

- Woonuitbreidingsgebieden worden niet geschrapt ondanks het feit dat er geen woonbehoefte is;
- Verspreide zonevreemde woningen in agrarisch gebied tasten enerzijds het agrarisch landschap aan en beknotten anderzijds de ontwikkelingsmogelijkheden van de professionele landbouw;
- De baanwinkels tasten het kleinhandelsweefsel en bijgevolg ook de aantrekkelijkheid van de dorpskernen aan en zorgen voor een mobiliteitsdruk;
- De leegstaande agrarische gebouwen nemen open ruimte in en tellen mee in het ruimtebeslag en de verhardingsgraad, zonder dat die nog enige meerwaarde hebben;
- In de dorpskernen gaat onvoldoende aandacht naar kwalitatief (groene) publieke ruimte;
- Planologische hinderpalen houden het verhogen van het ruimtelijk rendement op locaties met een goede knooppuntwaarde tegen;
- Het landbouwgebied dient te worden gevrijwaard van niet-agrarische bedrijvigheid

(*) In het kader van het burgemeestersconvenant wordt enkel gekeken naar de uitstoot ($CO_2$-equivalenten) van het energieverbruik. De uitstoot van vee, meststapel, e.d. wordt niet meegenomen aangezien dit moeilijk te kwantificeren is. Deze is echter niet te onderschatten.

# 03.
# AMBITIES


agrarisch gebieden
graslanden (natuurwetgeving)
water
biologisch waardevol gebied
stiltegebied

# SAMENVATTENDE AMBITIES

| | KERN-VERSTERKING | MOBILITEIT | OPEN RUIMTE | ENERGIE | ONDER-NEMERSCHAP |
|---|---|---|---|---|---|
| 01. Robuust open ruimte systeem met grootschalige en klein-schalige landbouw, natuur en windenergie | | | × | × | × |
| 02. Centrumversterking gekoppeld aan op termijn krimp kernen | × | × | | | |
| 03. Omleidingsweg inzetten voor modal shift, ontharding en stiltegebieden | × | × | × | | |

microkernen met krimpscenario's

koester en bevries microkernen

verdicht het stadshart

strategische locaties, clusters agro-industriëen

landbouwkamers

kleinschalige landbouw

Hoofdassen, het stadshart wordt ontdaan van zijn streetcanyons

Groene corridors door het centrum

potenties voor hernieuwbare energie

# 3.1 ROBUUST OPEN RUIMTE SYSTEEM MET GROOTSCHALIGE EN KLEINSCHALIGE LANDBOUW, NATUUR EN WINDENERGIE

De bestaande graslanden, open watergebieden, beekvalleien en de aansluitende landbouwstructuur is een grote potentie die behoorlijk moet beheerd en versterkt worden. Op deze manier wordt het landbouwlandschap niet alleen veerkrachtiger, maar ook aantrekkelijker en meer leesbaar gemaakt.

### BEHOUD STRATEGISCHE OPEN RUIMTE VERBINDINGEN VOOR KLEINSCHALIGE LANDBOUW GEKOPPELD AAN HET VERSTERKEN VAN KLEINSCHALIGE LANDSCHAPSELEMENTEN

Landbouw kan op een bepaalde manier wel bijdragen tot natuurversterking. Het project '3 mussen' toont ons al een mooi en aantrekkelijk voorbeeld. Gevaar dreigt voor de landbouwgebieden die niet vallen onder de natuurwetgeving en die bedreigd worden door de verdere industrialisatie van de landbouw. Bij de grootschalige landbouw vermindert de relatie tussen de boer en zijn land. Kleine landschapselementen gaan verloren.

In de vier windrichtingen zijn strategische open ruimte verbindingen. Baken zones af die worden voorbehouden voor kleinschalige landbouw, en koppel dit aan het ontwikkelen van kleine landschapselementen.

Op die manier ondersteunt men niet alleen de natuurverbindingen maar ook de lokale kleinschalige landbouw.

### CLUSTER PARA AGRARISCHE INDUSTRIE EN/OF ORIENTEER ZE NAAR GOED ONTSLOTEN BEDRIJVENTERREINEN

Bij de opmaak van het Gewestplan verstond men onder 'landbouwgebied' allicht niet alle para-agrarische bedrijvigheid of agro industrie die nu te vaak de open ruimte inneemt (zie ook bijlage 2 - case Herbafrost). Er is dan ook nood aan een diversificatie van het landbouwgebied. Niet alleen een onderscheid tussen grootschalige en kleinschalige landbouw, maar ook een striktere regelgeving rond bedrijfsgebouwen voor para-agrarische bedrijvigheid in landbouwgebied.

Een woongebied uit het Gewestplan kunnen we a.d.h.v. een RUP verfijnen. Er worden bouw- en bouwvrije zones gedefinieerd. Gemeentebesturen maken een bouwcode of stedenbouwkundige verordening waarin allerhande principes worden vastgelegd. Waarom zou dit voor landbouwgebied niet kunnen? Een bovenlokale samenwerking dringt zich op.

### GROENE LINTEN DOORHEEN CENTRUM VERBINDEN ECOLOGISCH WAARDEVOLLE GEBIEDEN EN VERGROENEN STADSHART

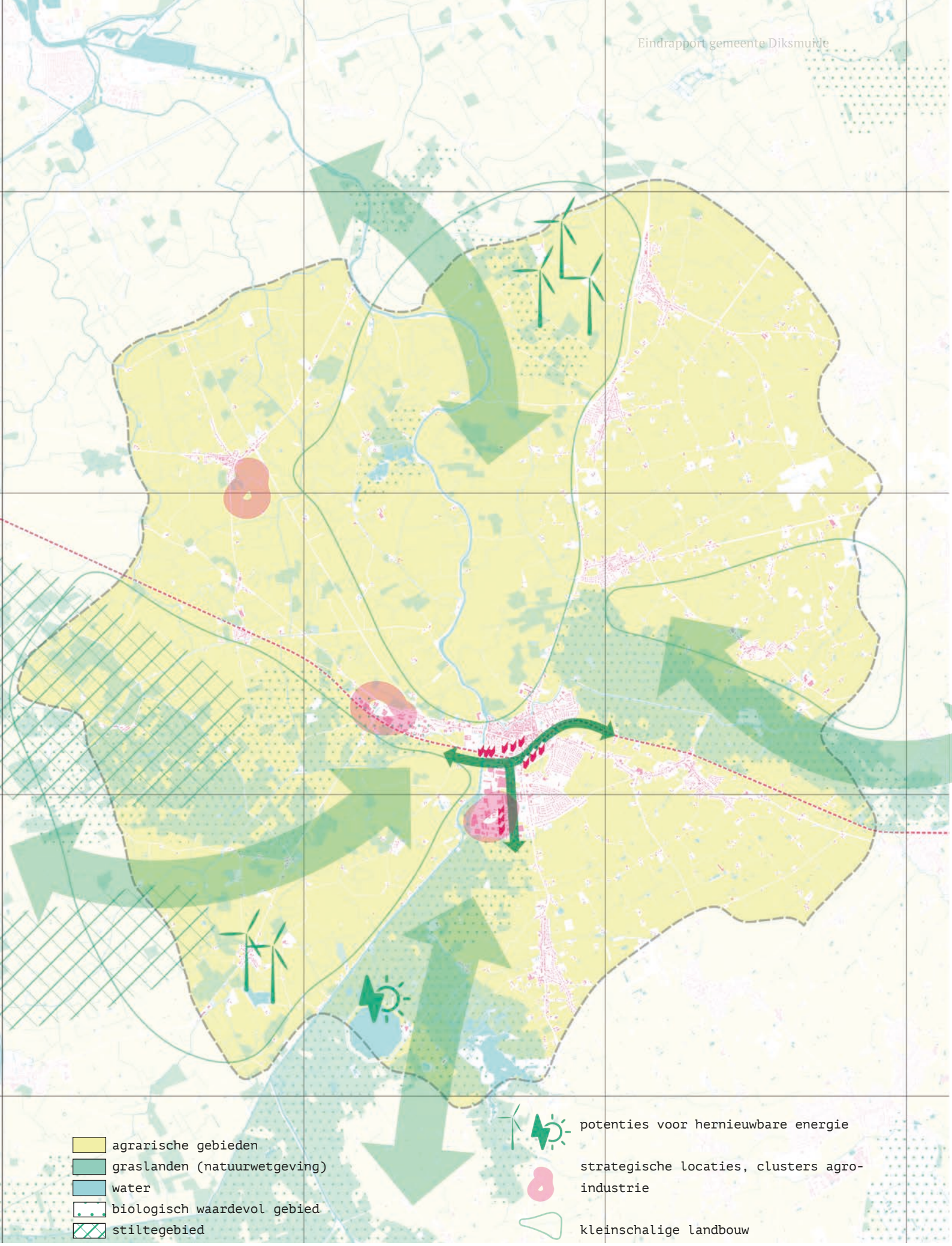
Al de ecologisch waardevolle gebieden hebben samen potentieel om te ontwikkelen tot een veel robuuster systeem. Om deze gebieden te verbinden moet men door het stadscentrum. Deze stadskern is echter niét groen. Slechts 6% van alle inwoners woont binnen 800 m van wijkgroen. De creatie van groene linten heeft aldus een dubbele doelstelling: het 'vergroenen' van de historische stadskern en het verbinden in een robuust ecologisch systeem.

### VERZOEN HERNIEUWBARE ENERGIE MET HET POETISCH POLDERLANDSCHAP

Guido Gezelle schreef in 1868 over Sint-jacobs-kapelle: "(...) Het kerksken ligt vlak in de weiden, eene sterke halve ure gaans van Dixmude, en in het schilderachtigste en bekoorlijkste oord dat men vinden kan." Diksmuide is mooi, maar wat maakt dat polderlandschap zo poëtisch? Eén van de elementen van de genius loci van de streek kan worden gevonden in de broeken.

Studio BASTA ging hier dieper op in en zag dat het water vaak tot aan de rand van de dorpen komt, maar dat er interactie mist.

Dringend dient verder onderzoek gedaan te worden naar een duurzame integratie van windmolens in het poëtisch landschap. Wind is één van de troeven van de Westhoek die vandaag onderbenut is. Ook hier dringt een bovenlokale samenwerking zich op.


agrarische gebieden
graslanden (natuurwetgeving)
water
biologisch waardevol gebied
stiltegebied
potenties voor hernieuwbare energie
strategische locaties, clusters agro-industrie
kleinschalige landbouw

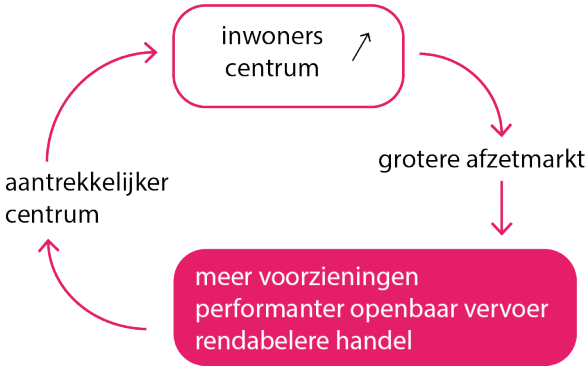
# 3.2 CENTRUMVERSTERKING GEKOPPELD AAN OP TERMIJN KRIMP KERNEN

“ Niet in de afzondering zullen we onszelf ontdekken, maar onderweg, in de stad, in de menigte, als ding onder de dingen, als mens onder de mensen. "

Jean-Paul Sartre

### KIES RESOLUUT VOOR EEN POSITIEVE DYNAMIEK MET VERDICHTING VAN HET STADSHART EN VERBETERING VAN DE LEEFKWALITEIT.

Het stadscentrum heeft op lange termijn nood aan een (jonge) kritische massa, meer kwalitatieve horeca, winkels en voorzieningen. De vraag van de kip en het ei. De afzetmarkt in het centrum wordt verhoogd door het verhogen van het aantal klanten. In de eerste plaats zijn dit inwoners. Door het verdichten van het centrum komen er meer inwoners. Gezien de relatief beperkte woonvraag, is het essentiëel de verdichting niet te beconcurreren met woonontwikkelingen elders in de gemeente. Meer inwoners betekent ook mogelijkheden tot een performanter openbaar vervoer.




Streef naar een opwaartse spiraal waarbij een focus op het centrum zorgt voor meer bewoners, meer voorzieningen, een performanter openbaar vervoer en levendiger handelsapparaat, ... Dit maakt het centrum aantrekkelijker, hetgeen op zijn beurt weer bewoners aantrekt.

### ONTMOEDIG/VERHINDER DECENTRALE SHOPPING

Wie de handel in het centrum wil steunen en versterken, kan niet ook inzetten op baanwinkels. Decentrale shopping is nefast voor de uitbouw van een levendig stadshart. De baanwinkels zijn meestal auto-georienteerd en vestigen zich op 'goedkopere' locaties. Hetgeen hun concurrentiepositie versterkt.

Om winkels die grotere oppervlaktes nodig hebben toch betere vestigingsmogelijkheden te bieden wordt beter ingezet op een beleid rond het samenvoegen van (historische) panden en het verplicht voorzien van handelsgelijkvloersen in nieuwbouw verdichtingsprojecten.

### KOESTER EN BEVRIES DE MICRO KERNEN T.V.V. HET STADSCENTRUM

De bevolkingsprognoses zijn te beperkt voor een én én verhaal. Kies resoluut voor een centrumversterking om de jonge bevolking op lange termijn in Diksmuide te (kunnen) houden.

Koester daarnaast de historische dorpskernen als compacte afgetekende eilandjes in het landschap. Op die manier wordt de historische kern compacter.

Deze behoudt zijn bestaansreden uit de historische groei. Wonen kan hier, maar in een afhankelijkheidsmodel. Concreet betekent dit geen woonuitbreidingsgebieden aansnijden, geen inbreiding, noch verdichtingsprojecten in of rond de dorpen, ... maar evenmin bijkomende voorzieningen zoals schooltje, cultureel centrum, sportinfrastructuur, ... .

De gemeente heeft zijn middelen nodig voor de versterking van het stadshart. Wie kiest voor landelijk wonen, moet er vrede mee nemen dat er geen voorzieningen naast de deur zijn. Wel dient ingezet te worden op zachte en aangename verbindingen tussen de dorpskernen en het stadshart.

### SNELHEID KRIMP DORPSKERNEN I.F.V. VOORZIENINGENNIVEAU

Op basis van het voorzieningenniveau kunnen de dorpen worden ingedeeld in verschillende categorieën. Op basis hiervan worden verschillende snelheden voor krimp vooropgesteld.

In de afhankelijke dorpen (waar er zo goed als geen voorzieningen zijn) wordt een beleid van krimp

vooropgesteld. Dit betekent geen renovatie van oudere woningen in decentrale verkavelingen, … . Op termijn kunnen deze verdwijnen en wordt de ruimte rondom de dorpskernen opnieuw open ruimte.

Voor de minder afhankelijke dorpen (waar er vandaag reeds verschillende voorzieningen zijn, zoals een lagere school, een bakker, een cultuurcentrum etc.) wordt er op basis van de bereikbaarheid met het stadscentrum gekeken welke snelheid voor krimp voorop gesteld wordt.

## VOLLEDIGE WOONBEHOEFTE TOT 2035 WORDT OPGEVANGEN ROND STATION

Rond het ~~station/~~centrum liggen een aantal recente  en minder recente ontwikkelingen met een veel te lage dichtheid. De voorspelde groei tot 2035 kan hier opgevangen worden zonder extra ruimtebeslag.

Er zijn 500 extra woonentiteiten nodig om de voorspelde groei van circa 775 inwoners tussen 2017-2035 op te vangen op basis van een gemiddelde gezinsgrootte van 1.5. Het betreft voornamelijk kleine entiteiten. Het aanbod woontypologieën dient dus verder te worden gediversifieerd.

Opsplitsen van bestaande bebouwing, maar ook het verhogen van de bouwvolumes zonder extra grondinname biedt in de verkavelingen aan het station een groot verdichtingspotentiëel.

# 3.3 OMLEIDINGSWEG INZETTEN VOOR MODAL SHIFT, ONTHARDING EN STILTEGEBIEDEN

De geplande aanleg van de zuidelijke omleidingsweg (daterend van 2018, moeten laatste uitdagingen i.v.m. het vogelrichtlijnengebied worden aangepakt) kan de leefbaarheid van de stad ten goede komen door verregaande maatregelen ter beperking van de rol voor gemotoriseerd verkeer in het centrum. Deze zijn onomstreden noodzakelijk omdat de omleidingsweg eerder ver van het centrum verwijderd is. Doorgaand verkeer behoort tot de verleden tijd. Hierdoor realiseert Diksmuide oostwest in 2020 (zal eerder 2022 zijn) een halvering van het verkeer ter hoogte van het centrum (Arcadis, 2011) waardoor de fietsers en voetgangers meer zuurstof kunnen krijgen. De omleidingsweg geeft door flankerende maatregelen (zie transitieagenda) geen aanleiding tot extra verkeer en tot verdere verkavelingen en pollutie. Het snelheidsregime van 50 km per uur op de ringweg (met inbegrip van de Eikhofstraat) wordt gerespecteerd.

Met de komst van de zuidelijke omleidingsweg verbetert de bereikbaarheid van Diksmuide vanuit het westen en zuiden waardoor automobilisten gestuurd kunnen worden om Diksmuide via het Westen aan te rijden (complex 3 Nieuwpoort). Zo kan ook de verkeersintensiteit op de noordzuidas ter hoogte van het centrum dalen (verminderd gebruik complex 4 Middelkerke). Ook op de noordzuidas krijgen zachte weggebruikers meer ruimte. Verplaatsingen te voet, met de fiets en het openbaar vervoer en multimodale verplaatsingen worden vanzelfsprekend. Ten voordele van de open ruimte wordt er geen noordelijke omleidingsweg gebouwd.

### MET BELGERINKEL NAAR SCHOOL EN NAAR DE WINKEL

Ouders in Diksmuide hebben door een herinrichting van het stadscentrum met een beperktere rol voor gemotoriseerd verkeer opnieuw het vertrouwen om hun kinderen met de fiets (en te voet) naar school te brengen en sturen. Diksmuidelingen gaan ook met de fiets naar het werk. De handelaars profiteren van het hoger aandeel zacht verkeer; uit een onderzoek in Dendermonde is gebleken dat fietsende klanten vaker langs komen dan klanten met de auto (Hellemont, 2014) waardoor handelaars hun omzet potentieel met tot 30% zien stijgen (Lawlor, 2013). De leegstand is gedaald met 17% (Carmona et al, 2018).

Één autoparking biedt comfortabele parkeergelegenheid voor minimum zeven fietsers

### HERVERDELING VAN DE VRIJGEKOMEN RUIMTE IN HET CENTRUM TEN VOORDELE VAN ALLE BEWONERS

De verkeerstechnische inrichting in het centrum, met opstelstroken en verkeerslichten kan een transitie ondergaan. Het verplaatsingsgedrag van inwoners en bezoekers wordt duurzamer door de aanzuigfunctie van parkeerplaatsen en andere autoinfrastructuur te verminderen. Mooi meegenomen is dat beleid voeren ten voordele van voetgangers en fietsers relatief beperkte middelen vergt en er duidelijk meer mensen van profiteren. Een autoparkeerplaats biedt bijvoorbeeld ruimte voor minimum zeven fietsparkeerplaatsen. Een parkeerstrook kan omgebouwd worden tot ontmoetingsruimte waar kinderen kunnen spelen (zie bijvoorbeeld de speelinfrastructuur ter hoogte van de knips / autofilters in Gent) en buurtbewoners kunnen bijpraten op een bankje.

### DEFINIEER LANDBOUWKAMERS WAARBINNEN ZACHT VERKEER PRIMEERT EN STILTE HEERST

Een netwerk aan landbouwwegen doorsnijdt de open ruimte. Door hierin een duidelijke hiërarchie te brengen worden keuzes gemaakt. Hoofdassen voor gemotoriseerde ontsluiting van de landbouw- en bedrijfsactiviteiten en de dorpen. Daarbinnen een kleinschaliger netwerk waar doorgaand gemotoriseerd verkeer wordt verhinderd of op zijn minst ontmoedigd. Het kleinschaliger netwerk van bestaande landbouwwegen neemt de rol van netwerk voor zachte mobiliteit op.

Complex 3
Nieuwpoort

Landbouwkamer

Landbouwkamer

Landbouwkamer

Handzamevallei

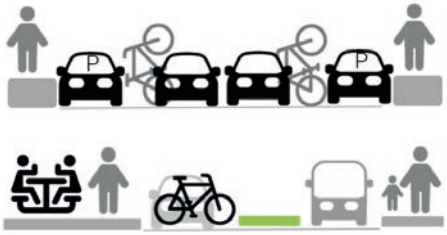
Landbouwkamer

Landbouwkamer

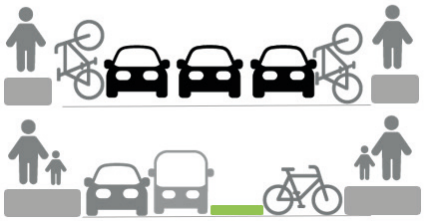
IJzerbroeken

bestaand stiltegebied

Hoofdassen, het stadshart wordt ontdaan van zijn streetcanyons



Indicatieve herverdeling van de ruimte na circulatiewijziging; voor (boven) en na (onder) (bv. Maria Doolaeghestraat)



Indicatieve herverdeling van de ruimte na circulatiewijziging; voor (boven) en na (onder) (bv. IJzerlaan)

# 04.

# TRANSITIEAGENDA

| | AMBITIE 1: ROBUUST OPEN RUIMTE SYSTEEM | AMBITIE 2: | AMBITIE 3: OMLEIDINGSWEG INZETTEN |
|---|---|---|---|
| **QUICK WINS** | | | |
| QW1. Promoot 'Eat local' | x | | |
| QW2. Drie mussen spreiden vleugels | x | | |
| QW3. Wegprofiel omleidingsweg aanpassen aan groeiend aandeel buitenmaatse fietsen | | | x |
| QW4. Stoppen 2e bouworde | x | x | |
| QW5. Annuleer verkaveling 'tuinwijk' | x | x | |
| QW6. Polderlandschap in de verf | x | | |
| QW7. Inzetten op architecturale kwaliteit | | x | |
| QW8. Vervoersplannen voor scholen en bedrijven | | x | x |
| QW9. Maak snel werk van duurzame parkeerrichtlijnen vooor auto's en fietsen | | x | x |
| **STRATEGISCHE PROJECTEN** | | | |
| SP1. Groene linten doorheen het centrum | x | x | |
| SP2. Intensifieer de randen van de groene linten | | x | |
| SP3. Verdicht gefaseerd de verkavelingen aan het station, zonder extra footprint | | x | |
| SP4. Schrap de geplande kleinhandelszone Esenweg | x | x | |
| SP5. Leefbaarheidsboost voor het stadscentrum door komst omleidingsweg | | | x |
| SP6. Zachte wegen netwerk verbindt (elektrische) fiets met centrum | | x | x |
| **PROGRAMMA'S** | | | |
| PR1. Bevries asap microkernen en bewerkstellig op termijn krimp | x | x | |
| PR2. Differentieer de gewestplanzone landbouw | x | | |
| PR3. Ondersteun kleinschalige landbouw voor behoud en versterken KLE | x | | |
| PR4. Slimme stedelijke logistiek | | x | x |
| PR5. Open zichten niet privatiseren maar delen | x | x | |
| PR6. Functietoekenningsplan landbouwwegen activeren en uitvoeren | x | | |
| PR7. Proper water in een waterneutrale regio | x | | |
| PR8. Verzoenen van hernieuwbare energie en poëtisch polderlandschap | x | | |
| PR9. Versterk landbouwrentabiliteit met duurzame energieproductie | x | | |

| | AMBITIE 1: ROBUUST OPEN RUIMTE SYSTEEM | AMBITIE 2: | AMBITIE 3: OMLEIDINGSWEG INZETTEN |
|---|---|---|---|
| **PUBLIEKE SLAGKRACHT** | | | |
| PS1. Breed gedragen visie over landschap en windmolens | x | | |
| PS2. Vrijwaring van het polderlandschap van grootschalige landbouwbedrijven en bewoning | x | | |
| PS3. Bevries de ontwikkelingsmogelijkheden voor wonen op onbebouwde percelen | x | x | |
| PS4. Maak gebruik van stedenbouwkundige lasten (vergunningen) en verordeningen voor meer groene en publieke ruimten | x | x | |
| PS5. Maak gebruik van het convenant/contractensysteem voor goedgelegen leegstaande agrarische bedrijfsruimte | x | | |
| PS6. Bescherm de handelskernen en beperk de vestigingsmogelijkheden voor baanwinkels | x | x | |
| PS7. Maak werk van een slagkrachtig handhavingsbeleid | | x | |
| PS8. Versterken administratief kader | x | x | |
| **ADVIEZEN AAN HOGERE OVERHEDEN** | | | |
| AHO1. Ondersteun gediversifieerd landbouwbeleid: agro-industrie vs kleinschalige landbouw | x | | |
| AHO2. Responsabiliseer hogere overheid in problematiek vergunning windmolen | x | | |
| AHO3. Financiering per boom en niet per kop | x | | |
| AHO4. Hervorming sociale huisvesting dringt zich op | | x | |

# 4.1 QUICK WINS

### QW1 PROMOOT 'EAT LOCAL'

De hoeveproducten via korte keten worden ondersteund op verschillende niveaus: (1) bij verkoop op de hoeve zelf; (2) bij de verkoop bij buurtwinkels; (3) bij lokale boerenmarkt (referentievoorbeelden: boerenmarkt met bar en kinderatelier in de Sint-Amanduskerk (Roeselare), maar ook de lokale boerenmarkt die al plaatsvindt op de Grote Markt van Diksmuide); (4) of via voedselteams, groenteabonnementen of coöperaties van hoeveproducten, distributie van de producten,….).

### QW2. DRIE MUSSEN SPREIDEN VLEUGELS

Het herstelproject Drie Mussen is een prachtig voorbeeld van een samenwerking tussen het Regionaal Landschap Westhoek, ANB, de Polder Bethoosterse Broeken, Diksmuide en plaatselijke landbouwers. Verschillende grachten, laantjes en weddings (poelen langs een gracht) werden hersteld. Een volgende stap is rond tafel te zitten met dezelfde (of soortgelijke) partners om hetzelfde project ook op andere plekken toe te passen. Diksmuide heeft zoveel waardevolle graslanden. Het behoud en herstel hiervan verdient de nodige aandacht.

1. Boerenmarkt Sint-Amanduskerk (Roeselare)
2. Bethoosterse Broeken, wandelroute

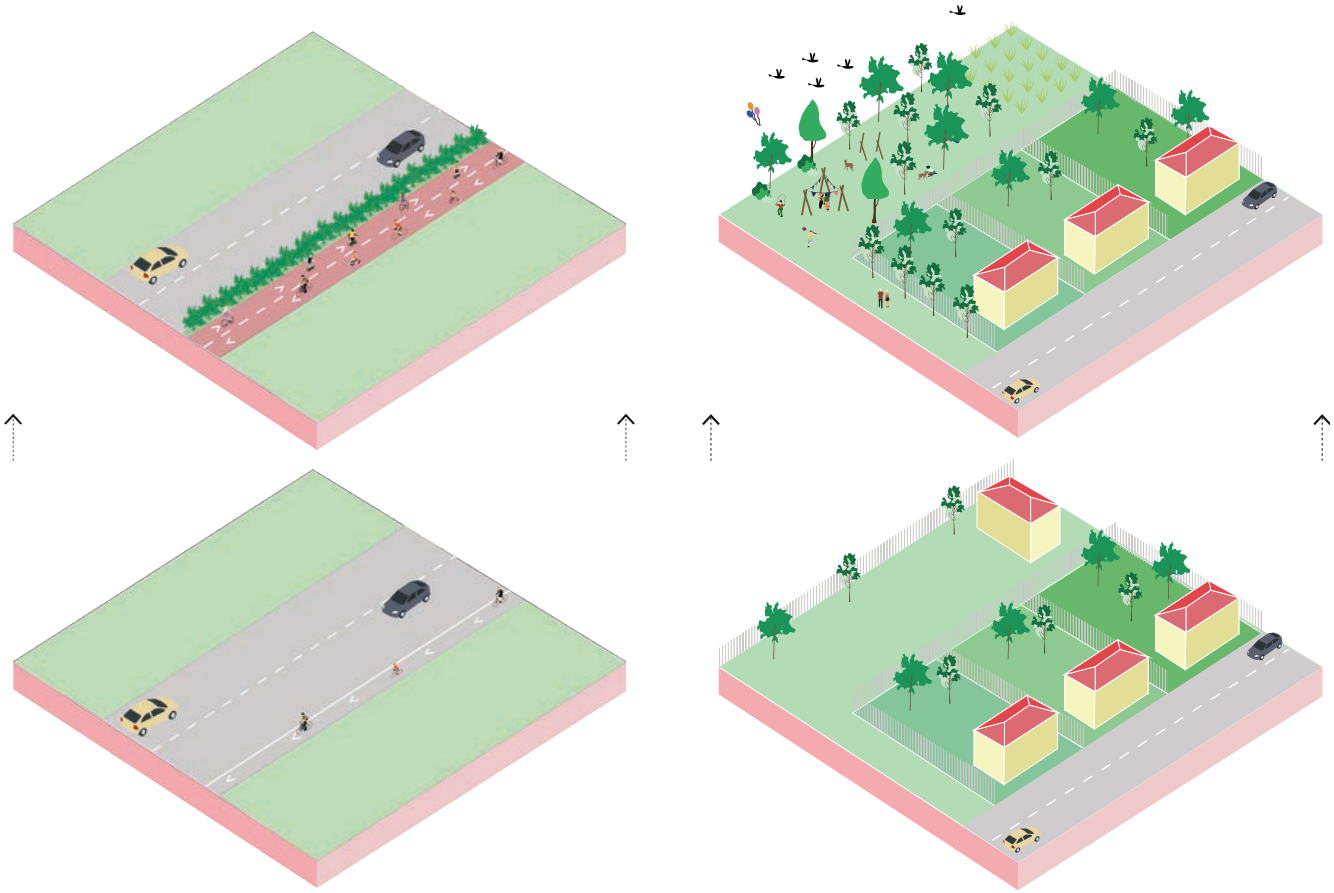
### QW3. WEGPROFIEL OMLEIDINGSWEG AANPASSEN AAN GROEIEND AANDEEL BUITENMAATSE FIETSEN

Het fietspad is gezien de opmars van buitenmaatse fietsen en snelle elektrische fietsen met 2,5 meter breedte eerder smal bemeten (Vademecum fietsvoorzieningen, 2017). Om de fietskwaliteit te verhogen, en gezien de functie als ontsluiting voor woon-werkverkeer, is een breedte van vier meter (met terugvaloptie tot drie meter conform de dimensionering van fietssnelwegen) en de aanleg van beplanting wenselijk.

### QW4. STOPPEN 2E BOUWORDE

Stop het toelaten van wonen in 2de bouworde, ook al is de 'woonstrook' in het Gewestplan 50 m vanaf een uitgeruste weg. Dit kan snel gerealiseerd worden met het criterium 'goede ruimtelijke ordening', waarbij de verdichting van de kern en het vrijwaren van de open ruimte moet worden vooropgesteld.

Op goed gelegen locaties (nabij de stadskern en in de nabijheid van voorzieningen) kan dit gecombineerd worden met een verhoging van het ruimtelijk rendement door het bundelen van bebouwing aan de straatkant. Hier moet echter zeer voorzichtig mee omgesprongen worden aangezien de locaties waar bouwen in de 2de bouworden nog mogelijk is , zelden gelegen zijn in te verdichten gebieden.



### QW5. ANNULEER PROJECT 'TUINWIJK'

De bestaande verkavelingswijken in de buurt van het station hebben een veel te lage dichtheid. De verkaveling Tuinwijk die nog op de planning staat, doet het niet veel beter (circa 19 wo/ha). De wegenis werd vergund in 2017, maar er werd nog niet met de werken gestart (start voorzien 25/02/2019). Hoewel zeer moeilijk, is het in principe nog niet te laat. Naast een te lage dichtheid zijn er andere argumenten om de ontwikkeling te annuleren:

. projectgebied ligt in mogelijk overstromingsgevoelig gebied en is belangrijk voor de waterhuishouding van de omgeving (maatregelen zijn hiervoor genomen, alle vergunningen verkregen, de adviezen van de adviserende partijen in functie van waterbeheer zijn gevolgd, maar toch waarom hier bouwen?);

. projectgebied interessant om buurtgroen te voorzien, gekoppeld aan verdichting van stationsbuurt;

. voldoende verdichtingsmogelijkheden om aan woonvraag te voldoen zonder extra ruimtebeslag;

. publieke opdrachtgever Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen, een organisatie die een voortrekkersrol zou moeten spelen op vlak van duurzame ontwikkeling.

### QW6. POLDERLANDSCHAP IN DE VERF

Niets is zo mooi en waardevol als het uitgestrekte waterlandschap dat Diksmuide bezit. Soms zit het verstopt. Zo rij je bijna het domein van De Blankaart voorbij,wordt er nog altijd gebouwd in overstroombaar gebied, en lijkt de connectie met het water verloren. Maak de connectie met het water terug zichtbaar door middel van een (kunst)ingreep. Door de toepassing van vlonders of looppaden bijvoorbeeld,

### QW7. INZETTEN OP ARCHITECTURALE KWALITEIT

Meer inzetten op architecturale kwaliteit door afwegingskader, beeldkwaliteitsplan, kwaliteitskamer, ... voor zowel woningen als agrarische bedrijven (bv. Kortijk, Oostende, ...).

Geplande verkaveling Tuinwijk, mogelijk overstromingsgevoelig in blauw (Google Maps, 2019)

1. Referentiebeeld Vlonders, studio BASTA
2. Referentiebeeld Horst festival, onkruid
3. Overstroomde broeken (Vladslo), de Westhoek verbeeldt

### QW8. VERVOERSPLANNEN VOOR SCHOLEN EN BEDRIJVEN

Via bedrijfsvervoersplannen en schoolvervoersplannen worden zoveel mogelijk werknemers en scholieren (en hun ouders) aangemoedigd om zich duurzaam te verplaatsen. Door een alliantie te smeden met de grote bedrijven (> 100 werknemers) kan de gemeente de vervoerswijzekeuze van ruim 1000 pendelaars beïnvloeden (FOD mobiliteit, 2015), door de alliantie met de scholen bereikt de stad 3000 leerlingen en hun families (Departement Onderwijs en Vorming, 2018). Elk bedrijf en elke school ontwikkelt een actieplan op maat. Bedrijven zien de productiviteit stijgen met 73% (The Prince's Responsible Business Network, 2011) en het verzuim dalen met 27% (National Institute for Health and Care Excellence, 2012). De stad kan hierbij effectief sensibiliseren als ze haar voorbeeldrol als werkgever ten volle opneemt. Voor het gemeentepersoneel en het college zelf kwalitatieve overdekte en veilige fietsenstallingen voorzien, dienstreizen doen met elektrische fietsen met het logo van de gemeente erop, fietschallenges organiseren,....

### QW9. MAAK SNEL WERK VAN DUURZAME PARKEERRICHTLIJNEN VOOR AUTO´S EN FIETSEN

De stad kan de mobiliteit in belangrijke mate sturen door het opleggen van duurzame parkeernormen; maximumnormen voor autoparkeerplaatsen afgestemd op locatie, eigendomstype en woningtype; met daarbij eisen rond laadinfrastructuur voor elektrische wagens en parkeerplaatsen voor deelauto´s, normen voor fietsparkings van één fietsparkeerplaats per hoofdkussen (met een minimum omvang van 2,85 $m^2$), minimum 5% van de fietsparkeerplaatsen voorzien voor buitenmaatse fietsen (bakfietsen etc.), bevoordeelde locatie van de fietsparkeerplaats ten opzichte van de autoparkeerplaats op minder dan 30 meter van de ingang,... .

# 4.2 STRATEGISCHE PROJECTEN

"Groen in de stad zorgt voor meetbare positieve effecten. Dat is de conclusie van een onderzoek in opdracht van het ANB dat de baten van groen in kaart brengt."

Als ambitie werd gesteld om resoluut te kiezen voor de kernversterking in het stadshart. De strategische projecten zoomen dan ook in op het stadshart en kijken hoe deze ambitie te concretiseren. Het doel is drieledig:

1. Verbinden van de open ruimte doorheen het centrum tot robuust open ruimte systeem;
2. Verdichten van het stadshart om de volledige woonvraag in het centrum op te vangen;
3. Versterken van de aantrekkelijkheid en woonkwaliteit in het stadshart.

### SP1. GROENE LINTEN DOORHEEN HET CENTRUM

Zoals de blauw-groene linten door het landschap kronkelen, kunnen de vingers ervan door de stadskern hun weg zoeken.

**Stap 1 - Het groene spoor**
Cfr. studie van VECTRIS 'het groene spoor'

**Stap 2 - Strategische plekken voor vergroening**

a. "**Heernisse" park**: Dit betreft de langwerpige noord zuid strook, startend aan de spoorlijn en uitwaaierend langs de Woumenweg met o.a. ook het Esenkasteel. Deze zone wordt als parkzone aangeduid door geopunt, hoewel hier niet echt sprake is van een park, maar eerder van een aaneenrijging van kneuterige groenzones naast straten en zelfs door achtertuinen. Desalniettemin is de potentie er.

- Quick win: verbind het park t.h.v.d. OLVrouwstraat met de braakliggende terreinen die zich tussen de Diamantstraat en Nijverheidstraat bevinden en ook verder naar het zuiden.
- Quick win: Door de komst van de omleidingsweg kan de omsluiting van de Heernisse industriezone worden verlegd. De OW straten die het park snijden kunnen worden onthard.

b. **"Tuinwijk" park:** Tussen de meanderende Tuinwijkstraat en de spoorweg ligt er een zone die nu dienst doet als park. Dit park kan verder worden uitgebouwd langs de spoorweg.

- Quick win: onthard terreinen naast de Aldi (Esenweg)
- Uitdoven baanwinkels en tankstation die in deze zone liggen, zoals de Brantano en de Q8 t.h.v.d. Woumenweg (ook potentieel strategisch project) en verder de Kringloopwinkel.

c. "**Sebastiaan" park**: Door het uitdoven van de bestaande agrarische gebouwen en de aanpalende loodsen kan het kleine parkje waar zich nu een speelveldje in bevindt, worden uitgebreid.

d. **Uitbreiden stadspark**: Door het uitstrekken van groene vingers naar enerzijds het station toe en anderzijds richting de Handzamevaart toe, kan het stadspark uitbreiden en verbinding zoeken met de andere groene structuren.

**Stap 3 - Tuinen voor natuurversterking**

Opstarten van natuurondersteunende maatregelen/projecten voor private tuinen in specifieke zones :

. De achtertuinen van de kavels tussen de spoorlijn en de Sint-Sebastiaanlaan (arbeiderswoningen van de jaren '50) vormen een groene structuur en verbinden het Sint-Sebastiaanpark met de groene zone van het woonzorgcomplex Yserheem;

- De achtertuinen van de kavels tussen het Heernissepark en de Woumenweg (lintbebouwing langs de Woumenweg);
- De achtertuinen van de kavels tussen de Esenweg en de spoorlijn (t.h.v. het station);
- De achtertuinen van de kavels tussen de Grauwe Broedersstraat en de Handzamevaart worden samengevoegd en de natuurwaarde wordt versterkt.
- ..

### SP2. INTENSIFIEER DE RANDEN VAN DE GROENE LINTEN

Op termijn wordt ingezet op gestapelde woonvormen die de publieke groene ruimte opladen. Op die manier dragen de groenlinten bij tot de kernversterking van het centrum. De bebouwing sluit met voorkanten aan op het groenlint en activeert de publieke ruimte. De ontwikkelingsrechten m.b.t. het intensifiëren van de randen wordt gekoppeld aan het creëren van groen.

SP1 groene linten doorheen het centrum
(stap 1) vergroenen spoor
(stap 2) strategische plekken voor vergroening
(stap 3) tuinen voor natuurversterking
SP2 intensifiëren randen
Strategische plekken voor vergroening
a. "Heernisse" park
b. "Tuinwijk" park
c. "Sebastiaan" park
d. Uitbreiden stadspark
station
a
b
c
d
groene linten zorgen voor een verbinding tussen de verschillende ecologisch waardevolle systemen

## SP3. VERDICHT GEFASEERD DE VERKAVELINGEN AAN HET STATION, ZONDER EXTRA FOOTPRINT

Dit strategisch project focust hier op de verschillende verkavelingswijken van Diksmuide:

De wijk 'Oostvesten' en Sebastiaanwijk zijn de twee oudste verkavelingswijken (gebouwd in de tweede helft van de 20ste eeuw). Zij enten zich beide vast (elk aan één kant) aan het historische stadscentrum, binnen de oksel van de IJzer en de Handzamevallei. Hun woondichtheid is laag en hun potentie om aan de nieuwe woonnood te beantwoorden hoog. De locatie aan het station en vlak naast het stadscentrum maakt het een ideale locatie om te verdichten.

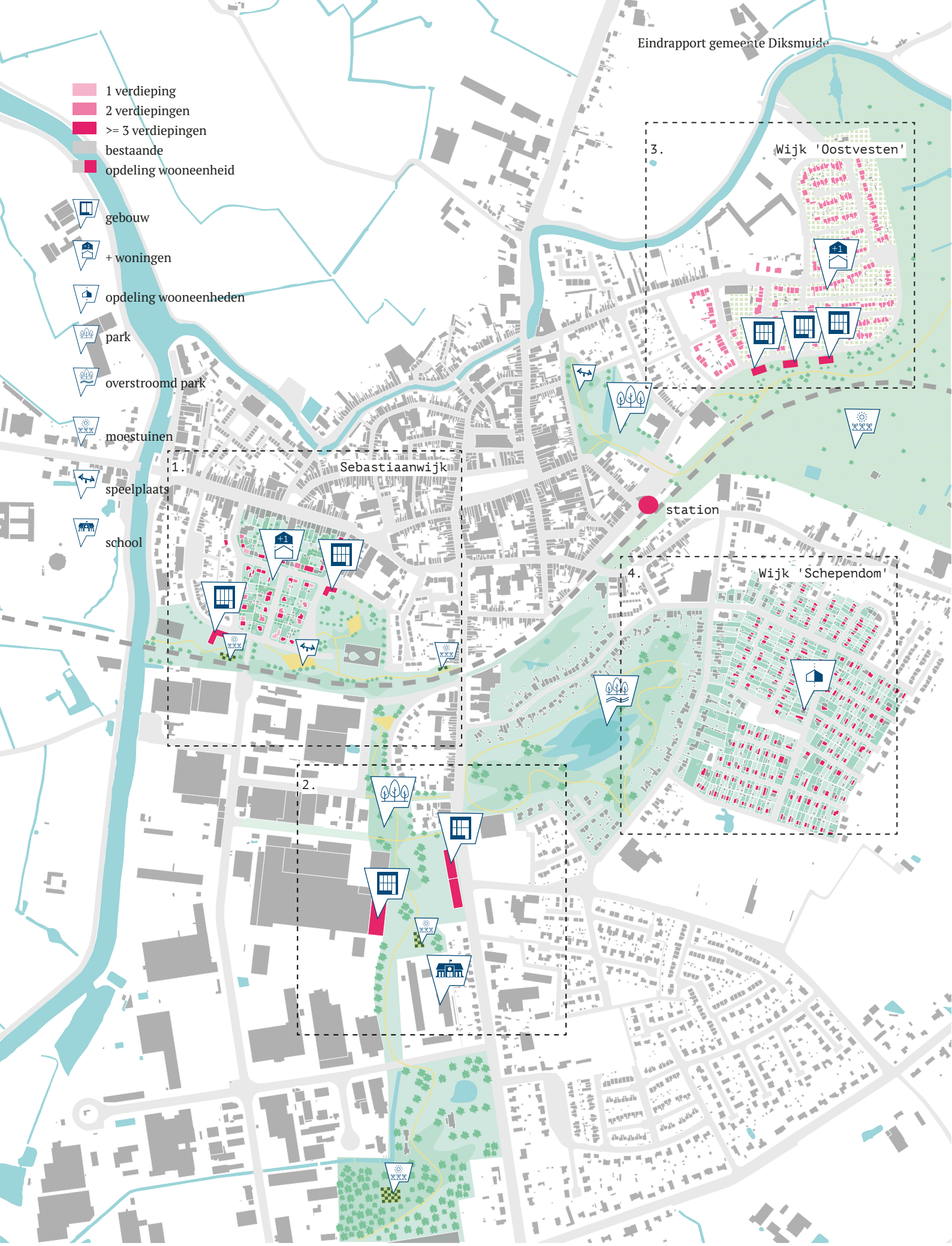
De wijk 'Schependom' is de meest recente verkaveling. Deze ligt in overstroombaar gebied. Het verhogen van de woondichtheid dient hier op een meer genuanceerde wijze te gebeuren waar er ook meer plaats wordt gemaakt voor water.

Op de volgende pagina's wordt voor de wijken verdichtingsstrategieën gevisualiseerd. Hierbij wordt extra verharding en footprint beperkt. Er is telkens ook bijzondere aandacht voor de relatie met en inrichting van de publieke ruimte.

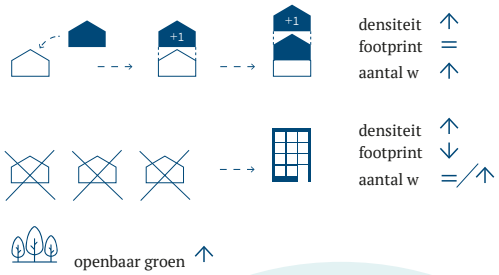
Verkavelingen rond station

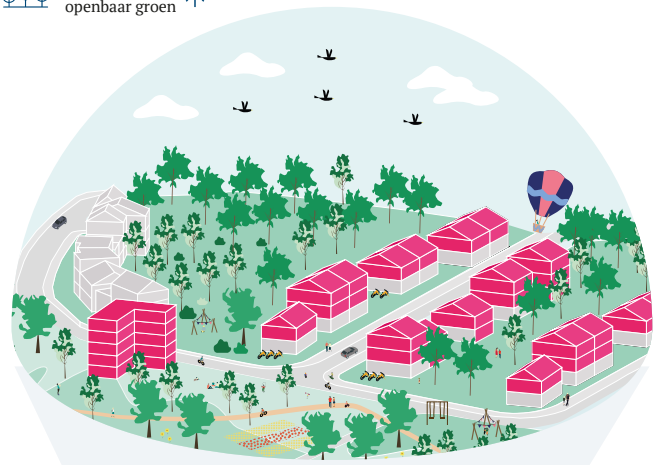
| | wdichtheid | opp. | aantal w | verdubbelde bouwhoogte |
|---|---|---|---|---|
| wijk Oostvesten | ca. 14 w/ha | ca. 22 ha | ca. 308 w | + 308 w |
| Sebastiaanwijk | ca. 13 w/ha | ca. 9 ha | ca. 117 w | + 117 |
| wijk Schependom | ca. 13 w/ha | ca. 23 ha | ca. 299 w | + 299 w |
| **TOTAAL** | | | | **+ 724 w** |

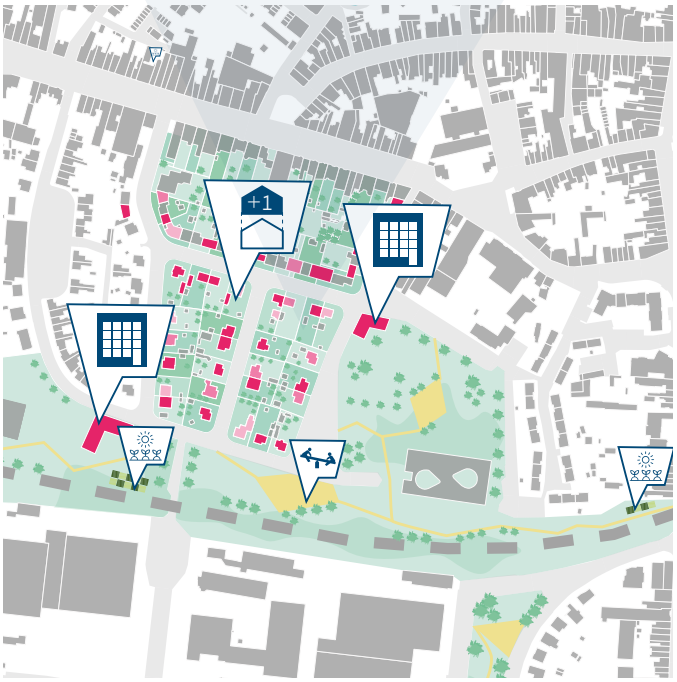
Historische confrontratie
Geopunt (1979-1990; 2018)


1 verdieping
2 verdiepingen
>= 3 verdiepingen
bestaande
opdeling wooneenheid
gebouw
+ woningen
opdeling wooneenheden
park
overstroomd park
moestuinen
speelplaats
school
1.
Sebastiaanwijk
2.
3.
Wijk 'Oostvesten'
4.
Wijk 'Schependom'
station

**ZOOM 1** De **Sebastiaanwijk** kan op verschillende manieren worden verdicht. Er wordt een combinatie voorgesteld waardoor ook verschillende typologieën ontstaan : (1) verhogen van bestaande bouwvolumes (gestapeld wonen), (2) extra woningen tussen de bestaande bouwvolumes (grondgebonden woningen), ... Door op termijn woningen af te breken en ruimte vrij te maken voor strategisch groen, kunnen bouwvolumes tussen de woningen en enkele extra hogere volumes worden voorzien zonder een toename van het ruimtebeslag.

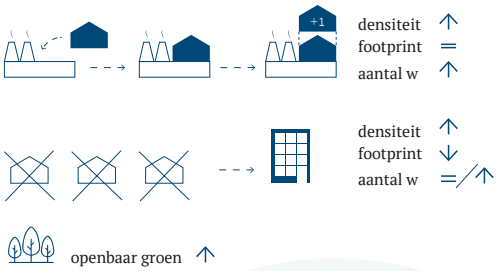


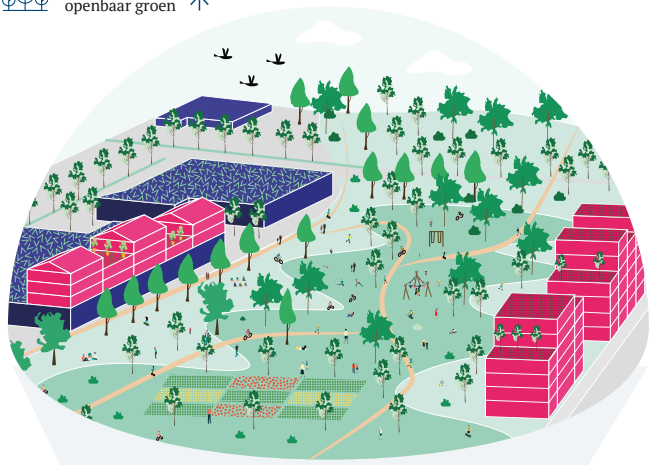



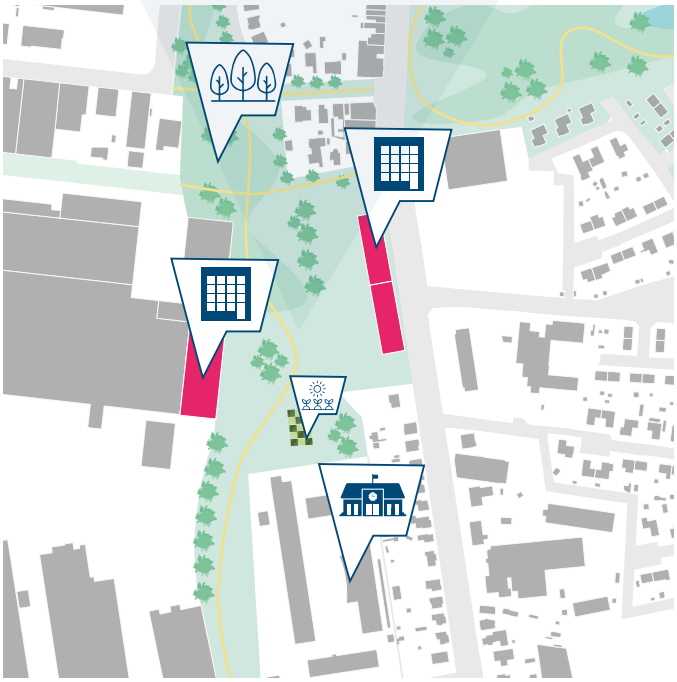



**ZOOM 2** Langsheen het langwerpig **Heernisse park** werden strategische plekken gekozen voor een verdichting met een mengeling van kleine en grotere woonentiteiten (appartementsgebouwen).

Op die manier gaat bijkomende groene ruimte hand in hand met het valoriseren van private grond. Ook het plaatsen van woningen op bedrijfsgebouwen en het transformeren van strategisch gelokaliseerde vrijstaande woningen naar woontorens, zijn scenario's die het onderzoeken waard zijn.



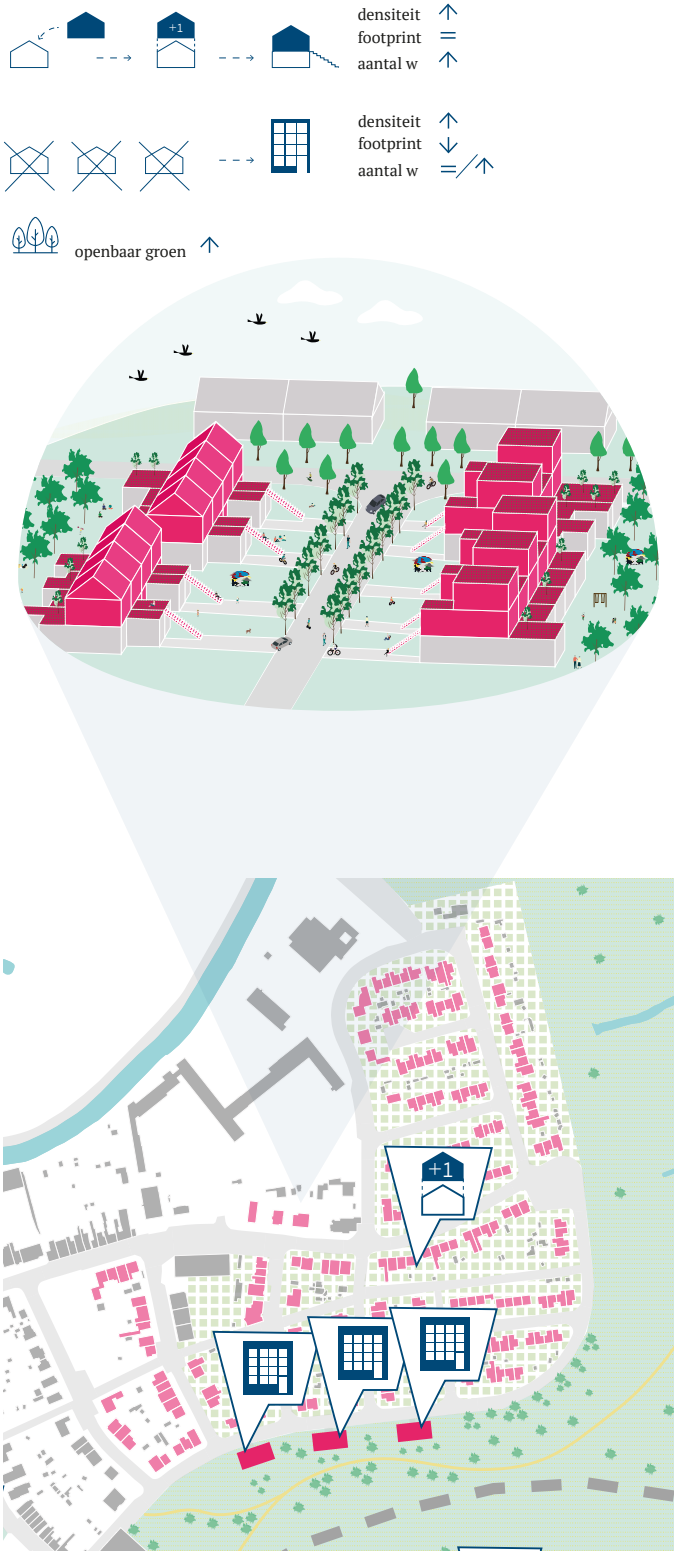


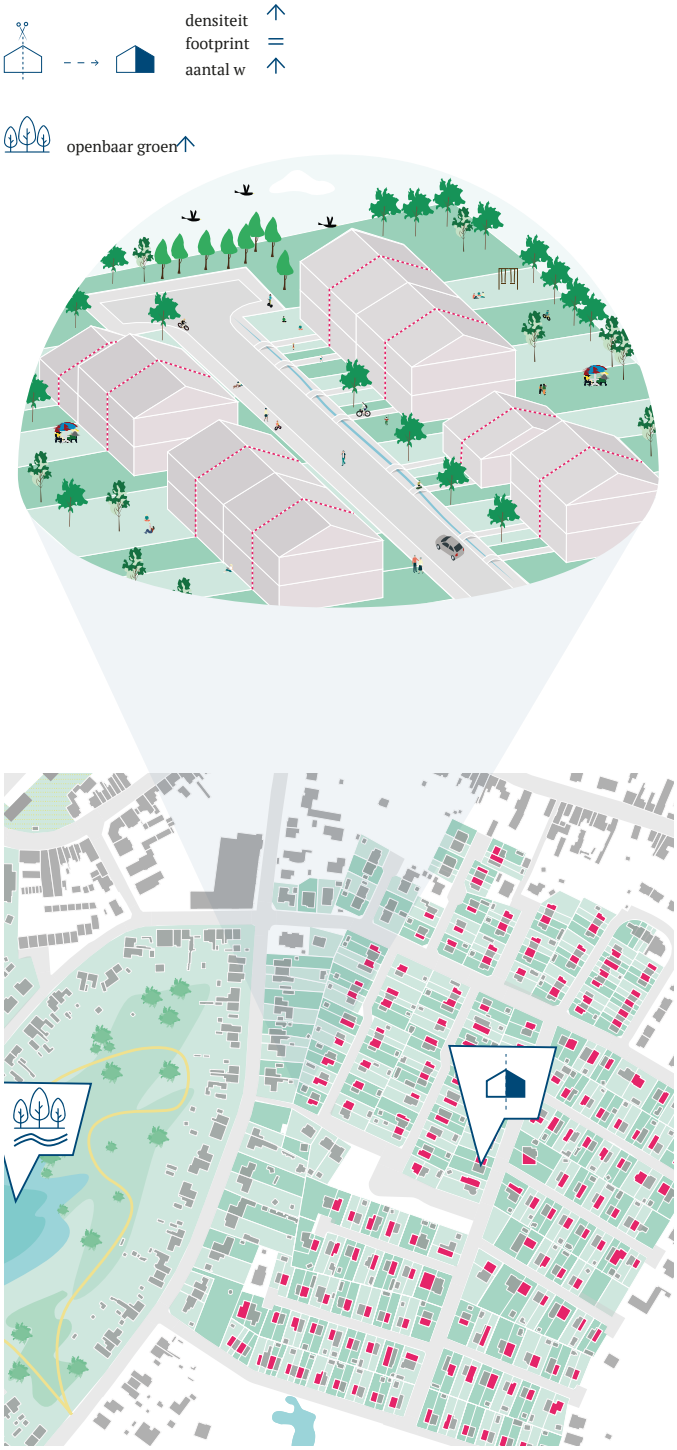
**ZOOM 3** De **Oostvesten wijk** valt op door overgedimensioneerde straten en voortuinen. Een interessant scenario is hier het stapelen van een extra woning op elke bestaande woning (dubbele duplex). Aan de straatkant, is er met de grote voortuinen ruimte genoeg voor dubbel zoveel ingangen.

Op strategische plekken naast de open ruimte maken vrijstaande woningen plaats voor densere volumes met andere woontypologieën.

**ZOOM 4** De **Schependom wijk** is een relatief recente wijk. Deze bestaat uit voornamelijk vrijstaande woningen. Hier werd geopteerd voor een scenario van opdelen in kleinere woningen (al dan niet met gedeelde functies). We denken hier bvb aan kangoeroewoningen en/of co-housing initiatieven.

Op deze manier kunnen dubbel zoveel huishoudens wonen in deze wijk zonder dat de footprint omhoog gaat.



## SP4. SCHRAP DE GEPLANDE KLEINHANDELSZONE ESENWEG

Dit strategisch project bevindt zich op het snijpunt van twee doelen: het verbinden van de natuurlinten doorheen het centrum en de kernversterking van het stadshart.

Baanwinkels zijn nefast voor het bestaand economisch  weefsel in het stadshart (en de dorpskernen). Via de nieuwe handelsvestigingswetgeving beschikken gemeenten over instrumenten om een effectief beleid te voeren tegen baanwinkels via planning, verordeningen of vergunningen. Maak maximaal gebruik van het instrumentarium in het decreet handelsvestigingsbeleid om de nieuwe vestigingen van baanwinkels te vermijden.

Een strategisch belangrijk project is het annuleren van de geplande kleinhandelszone Esenweg. Deze zone ligt te ver van de handelszaken in het stadshart om hiervoor een versterking te betekenen. Er kan worden verwacht dat het realiseren van deze zone, eerder een verzwakking van het handelsapparaat van het stadshart zou betekenen (alg. rapport'Baanbrekend winkelen', 2018).

Bovendien heeft het projectgebied van de kleinhandelszone Esenweg de potentie om het stadspark in oppervlakte te verdubbelen.  Het kan tevens een aangename groene en zachte verbinding vormen onder het spoor in de stationsomgeving. De kleine landschaps elementen (poelen, bomenrijen) worden behouden en waar nodig versterkt. De achterkant van de sporen wordt gerevilatiseerd en onthard. Dit project fungeert als springplank voor de verdere vergroening van het spoor en de connectie met de bestaande parken errond.

### SP5. VERSTERK HANDELSAPPARAAT CENTRUM

Handelsstraten werden reeds heraangelegd en aantrekkelijker gemaakt, voorlopig zonder het gewenste resultaat. De kwaliteit van het bestaande aanbod (zowel handel als horeca) wordt dan nog eens als zeer laag beschouwd. Volgens de voorzitter van GECORO is er nood aan jonge en hippe ondernemers. Tegelijkertijd wil de gemeente geen handel tegenhouden en keurt dus alle projecten (met nieuwe handelspanden) en nieuwe baanwinkels goed, ondanks de leegstand van (vooral kleinere) handelspanden in het centrum.

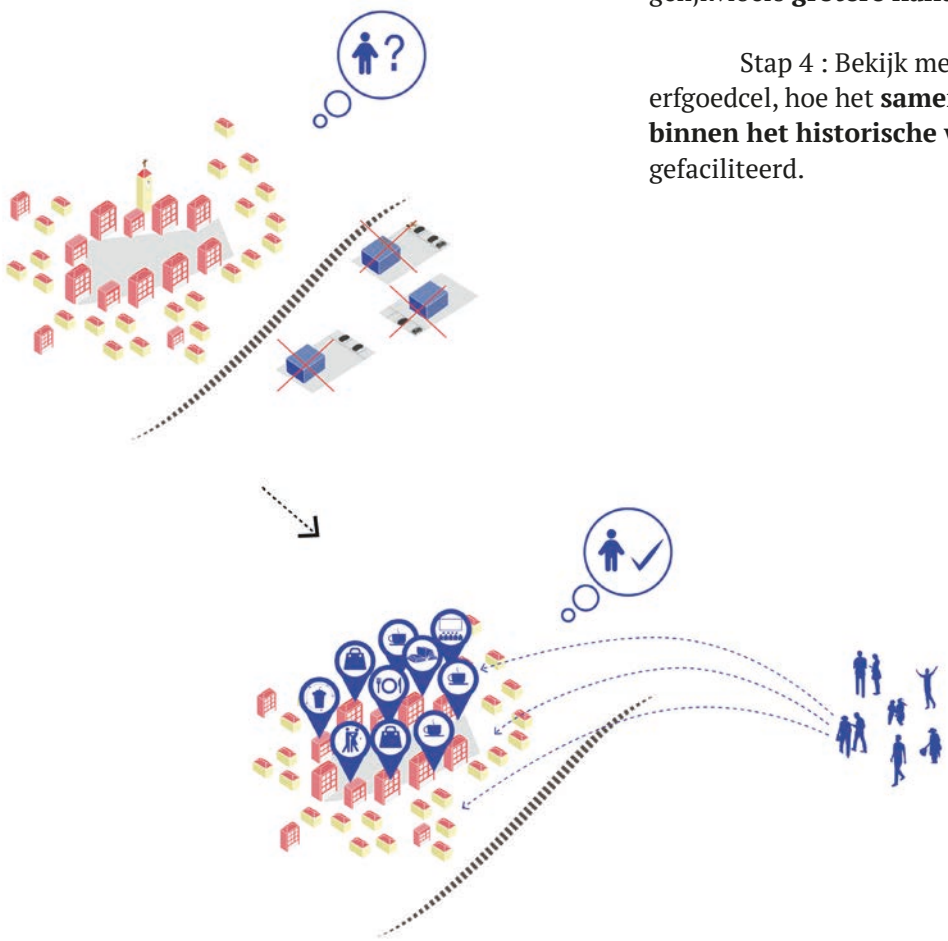
Eerst en vooral dient de focus op meer horeca, culturele instellingen en leuke ambachtelijke en speciale winkels met lokale of verwenproducten in het stadscentrum, gelegd te worden. Hiermee moet Diksmuide zich richten op de nieuwe consument, die vaker en meer via internet koopt, grote (budget)ketens verkiest (prijzenslag en te grote concurrentie) en meer flexibiliteit eist (late openingsuren etc). Het bestaande winkellandschap is in verandering en de beleving wordt veel belangrijker. Daarnaast kunnen de kleine leegstaande handelspanden een dak bieden voor de creatieve free - lancers en zelfstandigen, hun ateliers en hun koffieplekken (Hulshof, 2015).

**Stap 1**: Werk aan een patrimonium of ruimte-onderzoek (**ruimteboekhouding**) van het stadshart en breng bestaande gebouwen en hun potentiëel in kaart. Bevraag ook handelaars om zicht te krijgen op de noden.

**Stap 2**: Start een proeftuinen project voor **startende ondernemers in leegstaande handelspanden** (referentie: vzw Mest te Mechelen)

**Stap 3**: Motiveer/verplicht **nieuwbouwprojecten** in het stadshart om op het gelijkvloers **grotere handelsruimtes** te voorzien.

Stap 4 : Bekijk met de lokale en bovenlokale erfgoedcel, hoe het **samenvoegen van handelspanden binnen het historische weefsel** kan worden gefaciliteerd.



## SP6. LEEFBAARHEIDSBOOST VOOR HET STADSCENTRUM DOOR KOMST OMLEIDINGSWEG

Om van de omleidingsweg een succes te maken, stoomt de stad zich klaar door middel van volgende acties;

**Actie 1: oostwest doorgaand autoverkeer weren via circulatiemaatregelen**

Diksmuide heeft geen andere optie dan in te zetten op een zo verkeersluw mogelijk centrum. Zoniet, blijft het verkeer in het centrum circuleren, ook een deel van het doorgaand verkeer. In het verkeersluwere centrum kunnen bewoners hun woningen en leveranciers de handelaars nog goed bereiken, bezoekers kunnen terecht in goed bereikbare randparkings die via aangename trajecten voor voetgangers verbonden zijn met het historische centrum. Doorgaand verkeer wordt door circulatiewijzigingen en/of een vergunningenbeleid gedwongen om de omleidingsweg te gebruiken. Het openbaar vervoer behoudt haar ruimte in het centrum en versterkt haar concurrentiepositie ten opzichte van de auto.

Door de autoluwe zone, zullen ook de noordzuid verkeersstromen duidelijk afnemen; vrachtwagens voor de bedrijventerreinen Heernisse zijn erbij gebaat om het complex Nieuwpoort te nemen (zie ook actie 3), gemotoriseerd bestemmingsverkeer uit het noorden kan bv. terecht in de randparking Beerstblote, doorgaand gemotoriseerd verkeer uit het noorden kan via Beerst/ Vladslo en de omleidingsweg alle richtingen uit.

**Actie 2: looproutes van de randparkings naar centrum optimaliseren**

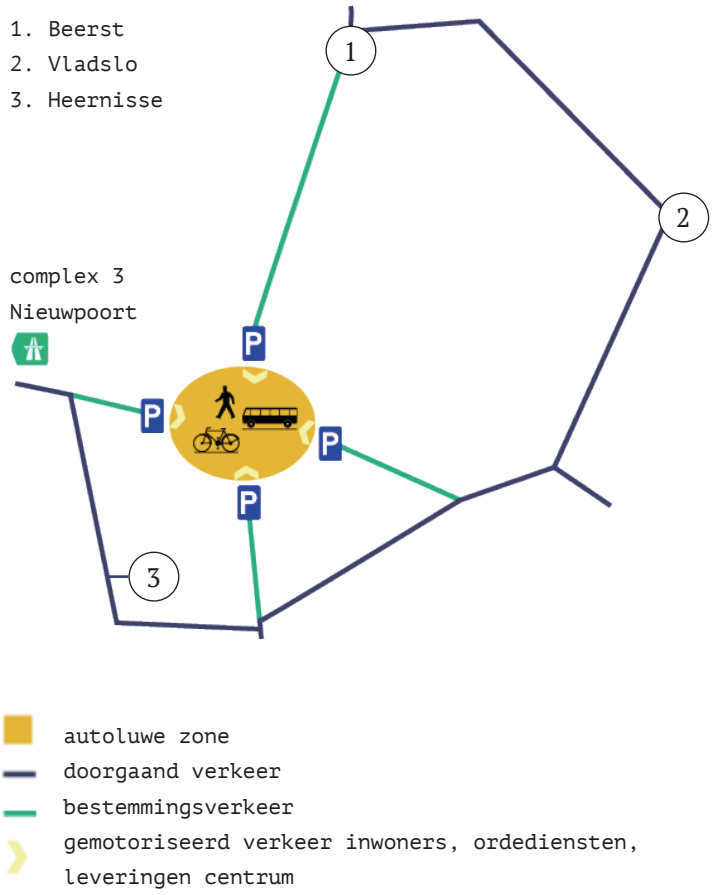
De autoluwe binnenstad is aangenaam voor automobilisten die het laatste stukje van hun traject naar de binnenstad te voet afleggen. Duidelijke signalisatie naar de stadskern, zitmogelijkheden onderweg, aangepaste verlichting, aanleg van groenstroken en geveltuinen,... verhogen de belevingswaarde bij het shoppen/ bezoeken.

**Actie 3: vrachtcirculatie enten op de nieuwe bereikbaarheid van Diksmuide**

Het bedrijventerrein Heernisse wordt optimaal ontsloten via het rondpunt naar de nieuwe omleidingsweg. De reistijden naar de E40 via het complex 3 Nieuwpoort zijn optimaal. Daardoor kan de aansluiting van Heernisse met de Woumenweg worden geknipt voor gemotoriseerd verkeer. Ook wordt de vrachtcirculatie door de stad gehandhaafd. (Cargo-) fietsen kunnen probleemloos doorrijden. De bewoners van de Woumenweg (en bij uitbreiding van Diksmuide centrum) en de scholieren van het VTI krijgen er een verkeersleefbare en -veilige buurt voor in de plaats.

**Actie 4: N35 en N369 inrichten als fietsramblas**

Aangezien de oostwest en noordzuid verkeersstromen in het centrum verwaarloosbaar zijn geworden (zie actie 1), worden de N35 en de N369 heringericht tot fietsramblas. Scholen en de handelaars zijn vanaf nu veilig en toegankelijk bereikbaar.

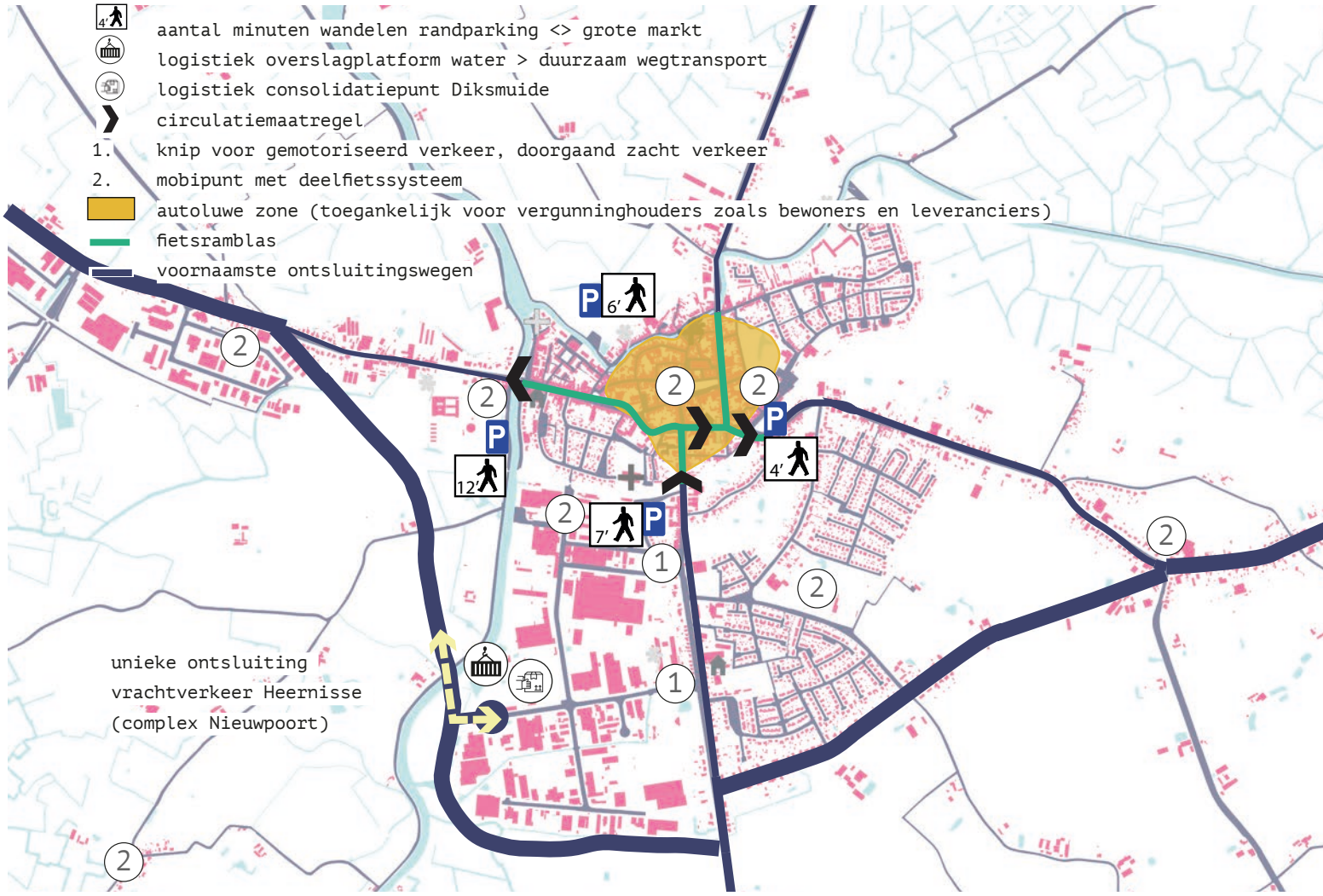


## SP7. ZACHTE WEGEN NETWERK VERBINDT (ELEKTRISCHE) FIETS MET CENTRUM

Het station van Diksmuide wordt versterkt tot belangrijkste mobiliteitshub van de stad en een belangrijke spil in het netwerk van mobipunten. Dit netwerk bestaat uit mobipunten op de grote markt, een aantal kansrijke deelkernen, het bedrijventerrein Heernisse, het bedrijventerrein Kaaskerke en de recreatieve en toeristische hotspots zoals het sportcomplex en de IJzertoren .

In de mobiliteitscluster aan het station kunnen Diksmuidelings, pendelaars en bezoekers hun (deel) auto/(deel)fiets ophalen na aankomst met het openbaar vervoer of achterlaten vooraleer men met het openbaar vervoer verder reist. De mobiliteitscluster wordt een kwalitatieve openbare ruimte waar naast een efficiënte organisatie van de mobiliteit ook ruimte is voor aangenaam verblijf (oa. horecavoorzieningen, co-working space, ...). Een verdere versterking van de link met de grote markt is noodzakelijk. Door in te zetten op de duidelijke mobiliteitscluster kan de gemeente zich verder positioneren in de vervoerregio.

Door het ter beschikking stellen van een deelsysteem voor (elektrische) fietsen en auto´s in een aantal deelkernen wordt op een structurele manier ingezet op de vervoerswijzekeuze van de inwoners. Door het aanbieden van een netwerk van gedeelde mobiliteitsvormen zal het autobezit op termijn dalen en verplaatsingen verduurzamen.



# 4.3 PROGRAMMA'S

"Verdere groei of verdichting van de 14 dorpskernen is geen goed idee. Op lange termijn is, zeker in de meest afhankelijke kernen, enkel krimp een duurzame oplossing. "

### PR1. BEVRIES ASAP MICROKERNEN EN BEWERKSTELLIG OP TERMIJN KRIMP

De nadruk ligt op de versterking van het stadshart. De historische dorpskernen worden als compacte afgetekende eilandjes in het landschap gekoesterd maar niet verder uitgebouwd. Concreet betekent dit :

**Actie 1: Restende WUGs omzetten naar open ruimte**

De resterende woonuitbreidingsgebieden in en rond de dorpskernen niet meer aansnijden maar de bestemming terug omzetten naar een open ruimte bestemming.

**Actie 2: Geen inbreiding, noch verdichting**

Geen inbreiding, noch verdichtingsprojecten in of rond de dorpen, ... Onbebouwde percelen binnen woongebied of goedgekeurde verkavelingen worden bevroren. Verappartementisering van de dorpskernen wordt niet toegelaten.

**Actie 3: Voorzieningen niet verder uitbouwen in de microkernen**

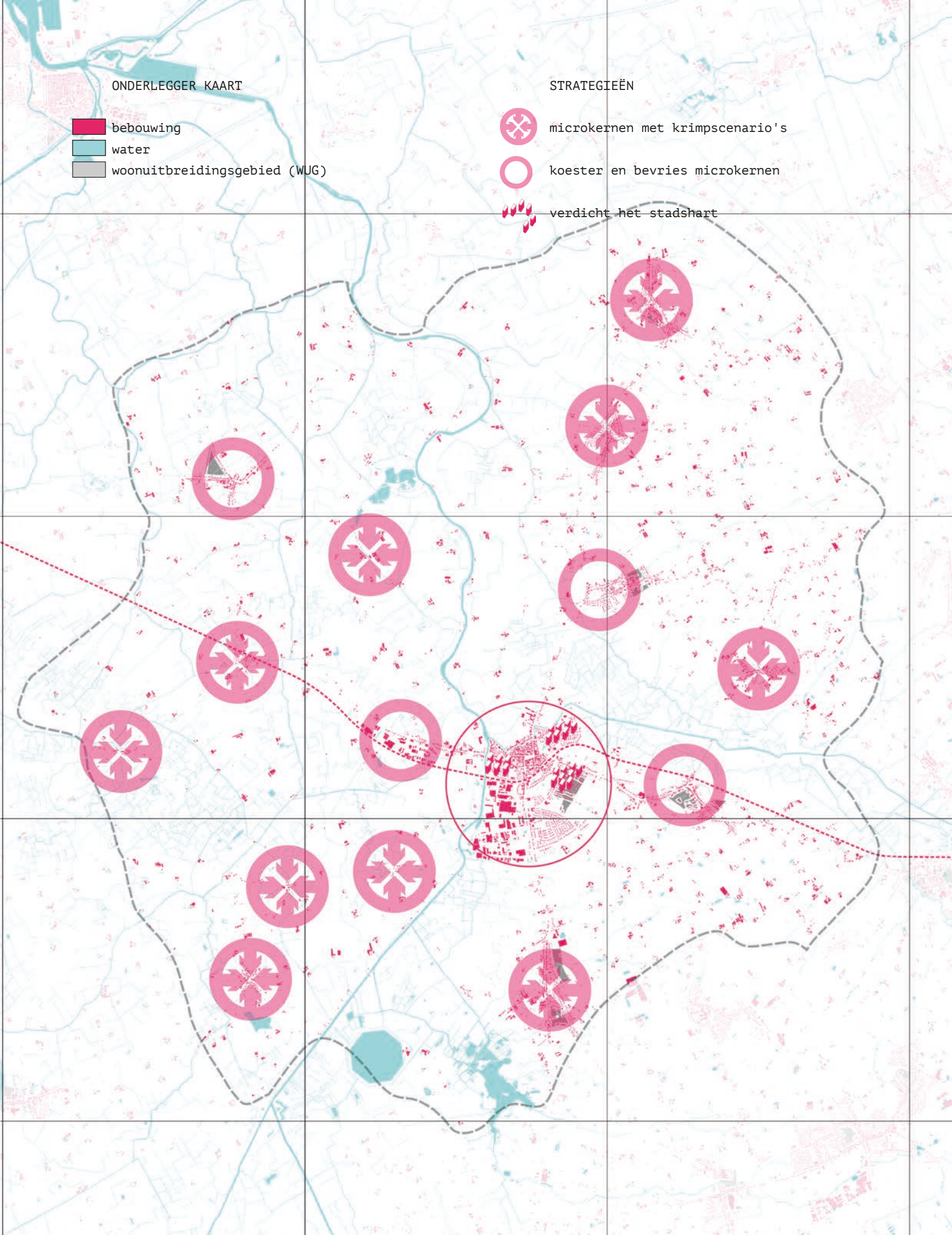
Het is prima, zelfs noodzakelijk dat de dorpskernen afhankelijk zijn van het stadscentrum. In de dorpskernen worden geen bijkomende voorzieningen zoals schooltje, cultureel centrum, sportinfrastructuur, ... meer gebouwd.

**Actie 4: Per dorp mobipunt met 2 elektrische deelfietsen en een elektrische deelwagen**

Wat betreft de deelwagen faciliteert de stad gedurende de gewenningsfase van een aantal jaren particuliere deelinitiatieven door parkeerplaats te voorzien, te ontzorgen bij verzekeringen, te enthousiasmeren en communiceren,,...

**Actie 5: Krimp op verschillende snelheden**

Met krimp van microkernen viseren we vooral de verkavelingen rond de microkernen. Deze verkavelingen eten veel open ruimte op en vragen veel infrastructuur Dit is op lange termijn niet houdbaar.


ONDERLEGGER KAART
bebouwing
water
woonuitbreidingsgebied (WUG)
STRATEGIEËN
microkernen met krimpscenario's
koester en bevries microkernen
verdicht het stadshart

> “Waar de kleinschalige landbouw erin slaagt om honderden jaren op een duurzame manier de grond te gebruiken is er bij de industriële landbouw merkbare bodemdegradatie en afname in opbrengst na reeds enkele jaren gebruik van kunstmest en pesticiden.”
>
> Filip Debryne, 2017

### PR2. DIFFERENTIEER DE GEWESTPLANZONE LANDBOUW

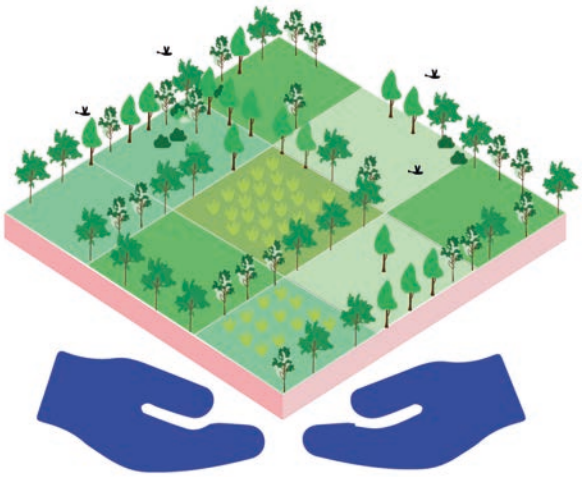
Diksmuide heeft een groot weids landbouwareaal en bijhorende bestemmingszone landbouw in het Gewestplan. Laten we vooral de landbouwactiviteit die op deze gronden plaatsvindt op één zetten. Het opzet bestaat enerzijds uit het ontmoedigen van andere grond - inname door para-agrarische bedrijvigheid of industrie, en anderzijds uit het beschermen en versterking van de verweving van landbouw en natuur.

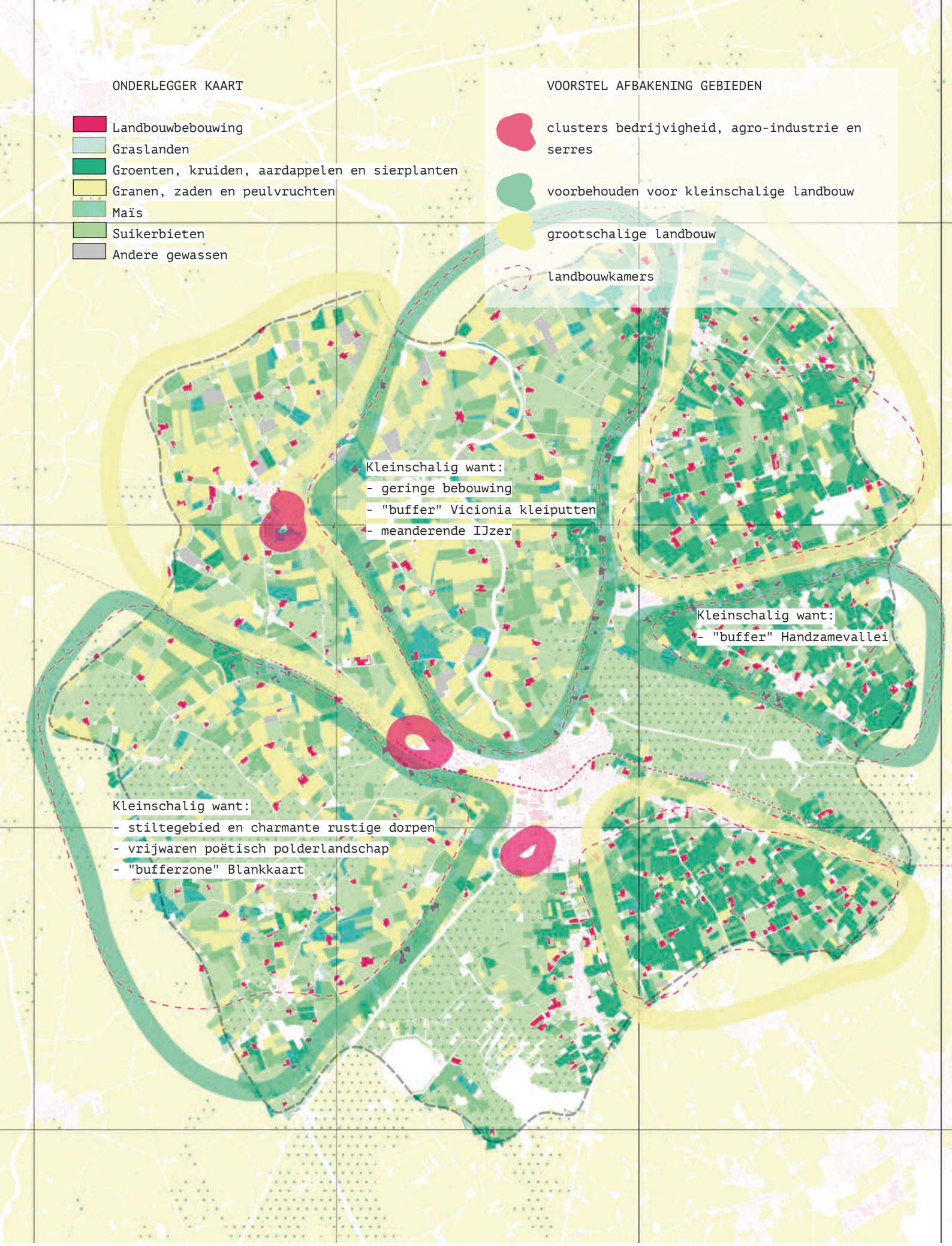
Wat volgt is een voorzichtige aanzet voor het differentiëren van het landbouwgebied, zodat er ruimte gereserveerd wordt voor de kleinschalige landbouw in combinatie met natuurontwikkeling. Anderzijds wordt para-agrarische bedrijvigheid beschouwd als industrie en gelokaliseerd naar de zones die als dergelijke bestemd zijn.

Concreet kan dit door het afbakenen van gebieden van kleinschalige en grootschalige landbouw en clusters van lokale bedrijvigheid. De gebieden van de kleinschalige landbouw kunnen worden vergeleken met de ‘strategische gebieden voor landbouw’ waar geen activiteiten mogen plaatsvinden (opslag, parkeren,...) die schade kunnen toebrengen aan de landbouw of de open ruimte aansnijden (Atelier Romain et al., 2016). De gebieden van kleinschalige landbouw worden tevens beschouwd als serre – en bouwvrije zones (zie ook GRS van Roeselare).

Het clusteren van para-agrarische en niet-grondgebonden landbouwbedrijven zijn vanuit energetisch en ruimtelijk oogpunt strategisch. De restwarmte van de bedrijvigheid kan worden gebruikt voor de verwarming van de serres en vica versa. De clusters zijn klein, maar dienen dan ook heel dens ontwikkeld te worden

Tools om dit concreet aan te pakken worden toegelicht onder publieke slagkracht.




ONDERLEGGER KAART
Landbouwbebouwing
Graslanden
Groenten, kruiden, aardappelen en sierplanten
Granen, zaden en peulvruchten
Maïs
Suikerbieten
Andere gewassen
VOORSTEL AFBAKENING GEBIEDEN
clusters bedrijvigheid, agro-industrie en serres
voorbehouden voor kleinschalige landbouw
grootschalige landbouw
landbouwkamers
Kleinschalig want:
- geringe bebouwing
- "buffer" Vicionia kleiputten
- meanderende IJzer
Kleinschalig want:
- "buffer" Handzamevallei
Kleinschalig want:
- stiltegebied en charmante rustige dorpen
- vrijwaren poëtisch polderlandschap
- "bufferzone" Blankkaart

## PR3. ONDERSTEUN KLEINSCHALIGE LANDBOUW VOOR BEHOUD EN VERSTERKEN KLEINSCHALIGE LANDSCHAPSELEMENTEN

Dit specifieke landbouwlandschap met kleineschalige landschapselementen (KLE) kan niet alleen bijdragen tot een veerkrachtigere omgeving, maar ook negatieve effecten reduceren door bijvoorbeeld een verhoogde koolstofopslag (door landbouwpraktijken zoals het toepassen van teeltrotatie, verminderde bodembewerking, natuur, grasland en houtachtigen). Volgende stappen kunnen parallel genomen worden ter behoud en versterking van KLE:

1. Stimuleer landschapsbedrijfsplannen (of sensibiliseer). Het doel hiervan is het behoud van de typische charme van het agrarisch landschap, maar kan ook verder gaan (door bijvoorbeeld de creatie van boskernen). Ondersteuningsinitiatieven bestaan en zouden kunnen worden uitgebreid naar Diksmuide (Stad-Land-Schap,...).

2. Zet in op duurzame landbouw, waar er een hechte samenwerking wordt aangegaan met de natuur. Duurzame landbouw betekent een meer gediversifieerde landbouw (verschillende soorten teelten i.p.v. monocultuur). Er dient voorrang gegeven te worden aan alternatieve manieren van gewasbestrijdingen, waarbij nuttige organismen, biodiversiteit en ecologische structuren worden bevorderd (bijvoorbeeld het plaatsen van gemengde hagen als toevluchtsoord voor nuttige insecten). Ook voor het voorkomen van bodemerosie is een specifiek landbeheer op zijn plaats.

3. Kies voor alternatieve strategieën voor het verlies aan kostenefficiënte. Eén mogelijkheid is verbreding naar nevenactiviteiten zoals hoevetoerisme, landbouweducatie en zorgboerderijen. Belangrijker is in te zetten op korte-keten-initiatieven en de steeds groter wordende niche markt van lokale en biologisch geteelde producten verder uit te bouwen. Het ontwikkelen van een streeklabel en facilitatie van het opstarten van nieuwe meerwaardeketens is iets waar de gemeente op kan inzetten. Het product opnieuw linken aan de plek waar het vandaan komt. Diksmuide heeft al enige bekendheid door zijn boter, boterkoeken, kaas, pannenkoeken en 'Polderham'. Korte-keten-initiatieven zijn daarnaast ook bevorderlijk voor het sociaal weefsel en verbeteren de maatschappelijke betrokkenheid.

4. Vergoed de boer voor zijn weilanden die het water bufferen.

5. Ontwikkel logistiek in de korte keten samen met anderen. De boer die d.m.v. korte keten producten aan de man wil brengen, werkt het best samen met anderen (zoals gezamenlijk transport, voorraadbeleid, distributiecentra) (Van Buggenhout et al., 2014). De gemeente kan hier een rol in spelen door het creëren van het juiste kader om initiatieven te ontwikkelen en op te starten.

6. Neem bepalingen op in een RUP of gemeentelijke verordening om zones te bestemmen als bouwvrij. Definieer agrarisch gebied waar enkel bestaande landbouwzetels nog compact mogen uitbreiden.

7. Stippel een eigen duurzaam landbouwbeleid uit en benut de eigen gronden hiervoor. Geef eigen grond in concessie aan bedrijven en projecten die zich inzetten voor lokale landbouw of ga een samenwerking aan met coöperaties zoals De Landgenoten cvba (Tom Troonbeeckx, persoonlijke communicatie, 4 januari 2019).

8. Hef een luxe-taks op het gebruik van landbouwgrond als hobbyweide of tuin (De Landgenoten cvba, 2017).

9. Maak de grondenmarkt in de gemeente transparanter: maak verkoopprijzen van landbouwgronden bekend per regio en maak een register op van gronden in pacht (o.m. kavel, eigenaar, soort pachter en einddatum) (De Landgenoten cvba, 2017).

## PR4. SLIMME STEDELIJKE LOGISTIEK

De vraag naar thuisbezorgingen voor consumenten neemt toe en zal alleen maar stijgen. Het winkellandschap in Diksmuide verandert. Handelaars gevestigd in het centrum willen een vlotte toelevering behouden. Tegelijkertijd is de aandacht naar luchtvervuiling door gemotoriseerd (vracht)verkeer ongezien. Om een vitale en leefbare stad te blijven is het van groot belang om over een duurzame stedelijke distributie na te denken. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de kansen van automatisering van het transport en de afhandeling van de logistiek. Zo zal zowel de economische als de maatschappelijke leefbaarheid van de binnenstad er op vooruit gaan.

Ontwikkel een aanpak voor slimme stedelijke distributie in Diksmuide in samenwerking met het bedrijfsleven. De ideale locatie van het Diksmuids stedelijk consolidatiecentrum is het bedrijventerrein Heernisse. Van hieruit gebeuren gebundelde bezorgingen aan bedrijven/ handelaars en inwoners op een duurzame manier via cargofietsen. De toelevering gebeurt via (elektrische) vrachtwagens en via transport over water (insteekdok Heernisse).

**Stap 1: duurzame logistiek bij bedrijven**

Moedig bedrijven aan om een duurzaam logistiek plan te ontwikkelen naar aanleiding van de komst van het insteekdok op het bedrijventerrein Heernisse. Maak hierbij gebruik van de samenwerking binnen het project “Regionale overslag centra Westhoek” dat wordt gecoördineerd door de Vlaamse Waterweg nv.

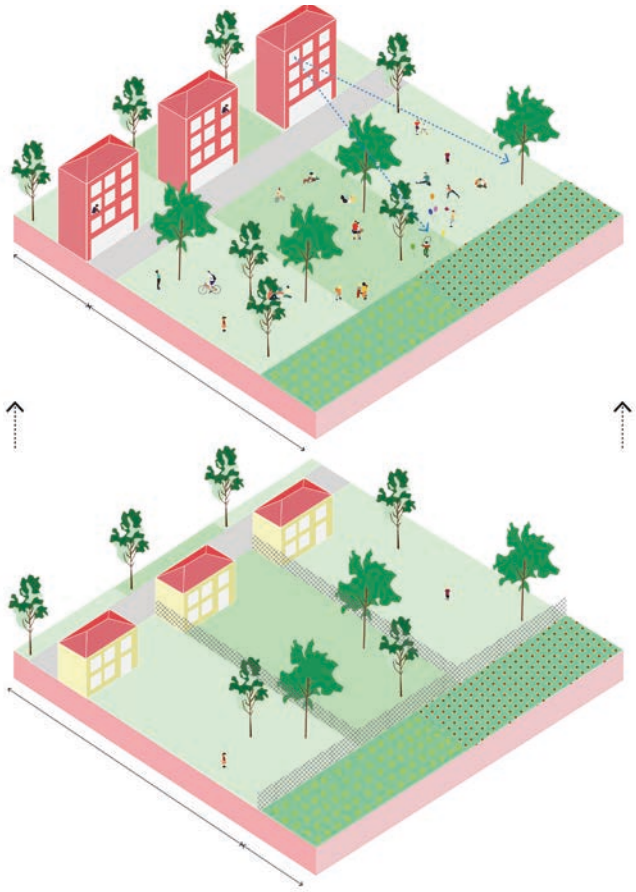
**Stap 2: actieplan voor logistiek consolidatiepunt samen met handelaars**

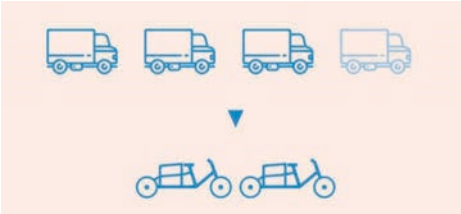
Bepaal bijvoorbeeld samen met handelaars / bedrijven waar ophaalpunten in het centrum worden ingeplant (indien inwoners niet thuis zijn en/of om kosten te drukken), hoe de bestaande aantrekkelijke winkelpanden in het centrum ingezet worden voor het windowshoppen bij e-commerce, etc..

## PR5. OPEN ZICHTEN NIET PRIVATISEREN MAAR DELEN

Een programma uitwerken over randen tussen bebouwde en onbebouwde ruimte. De randen tussen de dorpskernen en de open ruimte, maar ook tussen het centrum en het omliggend landschap. Vandaag bestaat de overgang vaak uit private tuinzones. Hierdoor wordt het zicht op de open ruimte geprivatiseerd en is de rand rommelig.

Het programma zet in op de uitwerking van de randen tot publieke plekken met een duidelijk grens tussen bebouwde en onbebouwde ruimte. De open zichten blijven publiek.





> Uit het Europese project Cyclelogistics is gebleken dat elke vierde vrachtverplaatsing met vrachtwagen zou kunnen worden opgevangen met cargofietsen (Traject, 2017).

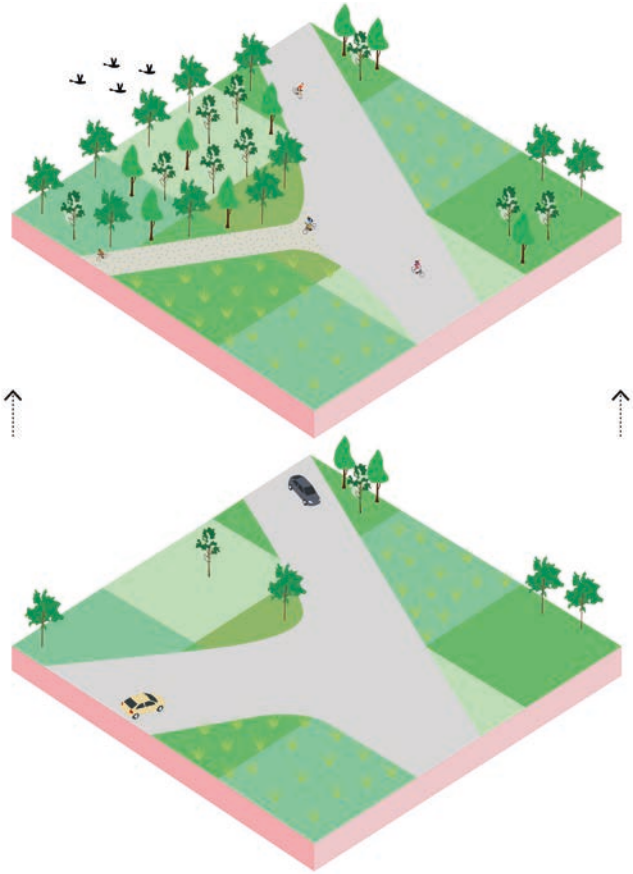
## PR6. FUNCTIETOEKENNINGSPLAN LANDBOUWWEGEN ACTIVEREN EN UITVOEREN

Diksmuide heeft een hoog aandeel landwegen met daarop een hoge mobiliteitsdruk. Er zijn conflicten tussen automobilisten die traditiegetrouw graag hard rijden op de rechte wegen, de vele (wieler)toeristen en steeds grotere landbouwvoertuigen (zie kaart mobiliteit, diagnose). Het uitvoeren van het uitgewerkte functietoekenningsplan uit 2011 (zie bijlage 5.3) kan veel kwaliteit opleveren. Binnenin de landbouwkamers (geel aangeduid) krijgen de wegen een bepaalde typologie. De types worden onderverdeeld in 'nog relatief belangrijke verkeersfunctie' (landelijke weg I: belangrijke auto - en landbouwfunctie; landelijke weg II: belangrijke functie naar één type verkeersdeelnemer (auto (wonen), landbouw of fiets)) en 'relatief minder belangrijke verkeersfunctie' (landelijke weg III: zuivere landbouwfunctie; landelijke weg IV: zuivere woonfunctie; landelijke weg V: zuivere fietsfunctie). Afhankelijk van deze categorie kan er voor een bepaald type ontharding gekozen. Zuivere landbouwwegen zouden helemaal onthard kunnen worden (grindweg). Een karrespoor zou een aangename transformatie zijn voor alle landbouwwegen met een zuivere fietsfunctie.

De schaalvergroting van de landbouw is de uitgelezen kans om wegen specifiek uit te bouwen/ te behouden voor landbouwvoertuigen en andere te knippen en ontharden. Zo wordt komaf gemaakt met de recordsnelheden (van wel 180 km/h (gemeente Diksmuide, 2018)) en bijhorende onveiligheid voor fietsers en voetgangers. Het wegonderhoud zal beheersbaarder worden doordat landbouwvoertuigen hoofdverbindingen toegewezen krijgen. Het aandeel groen gaat erop vooruit door ontharding. Het functietoekenningsplan wordt hiermee ook als instrument ingezet voor het trage wegen beleid.

Prioriteit kan worden gegeven aan de conflictgebieden aangeduid op de kaart mobiliteit (zie diagnose).

1. Ontharding - grindweg naast strook gras (Maarten Van Tieghem, 2018)
2. Ontharding - karrespoor (VLM)



knippen en ontharden

## PR7. PROPER WATER IN EEN WATERNEUTRALE REGIO

Als landbouwregio is water een belangrijk aspect voor Diksmuide, en bij uitbreiding de Westhoek. De regio kampt echter met droogte – met het illegaal oppompen van water uit de polderwaterlopen en onbevaarbare waterlopen zoals de Handzamevaart, Zijdelinggeleed, Grote Beverdijk, … . Daarnaast zijn grote delen van Diksmuide gevoelig aan overstromingen. Deze extremen zullen uitvergroot worden door de gevolgen van klimaatverandering. Een bijkomend probleem in de IJzervallei is de toenemende verzilting, zowel van de bodem als van de ondergrond, wat mogelijke watertekorten in de hand werkt (VLM, s.d.).

Belangrijk bij het voeren van een waterbeleid is dat dit moet evolueren van "grootschalige planning naar kleinschalige invulling" (Vaes, s.d.). Er dient een beleid gevoerd te worden op gebied van de Westhoek dat vertaald moet worden naar het gemeentelijk niveau met toepassing van de driestapsstrategie, namelijk water vasthouden, bufferen en tot slot vertraagd afvoeren (Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid, s.d.).

Aangezien landbouw erg afhankelijk is van water, en een belangrijke sector is in Diksmuide, is een gericht beleid en plaatselijk overleg nodig. Daarnaast blijft het reduceren van de watervraag een belangrijk aspect. Er is dus nood aan actie op verschillende schaalniveaus:

**Bovenlokaal**

Opstarten van overleg tussen de verschillende gemeenten met aandacht voor de IJzer, de Handzamevallei, … . Eventueel kan er ondersteuning gezocht worden bij experten.

**Macro (Stad Diksmuide)**

Vrijwaren van overstromingsgebieden en eventueel creëren van doorstroommoerassen; analyse riolerings- en afwateringsplannen; openleggen van grachten in het rioleringsstelsel (stijging waterkwaliteit door directe confrontatie); onthardingsprogramma's en aanleg infiltratiegebieden; ondergronds bufferen van neerslagoverschotten; aandacht voor grondwater bij stadsontwikkelingsprojecten en vergunningsaanvragen; …

**Meso (landbouw)**

Effluent van het zuiveringsstation gebruiken om verzilting te counteren; gebruik van alternatieve waterbronnen en wateropslagsystemen voor hemelwater; peilgestuurde drainage en stuwpeilbeheer van de grachten; minder water-intensieve teelten en meer zouttolerante gewassen; verbeteren van bodemkwaliteit (verhogen organisch stofgehalte en vitale mineralen door juiste bemesting, gewasrotatie, aanplanting groenbedekkers en omvorming tot tijdelijk grasland)

**Meso (wijkniveau)**

Gescheiden rioleringen; aanleggen van drainagesystemen (vb. grasgeulen); bufferen regenwater via regenwaterputten of aanpassingen publieke ruimte (wadi); aanleggen waternet met uitwisseling van waterstromen; hergebruik van grijs water; …

**Micro (gebouwen)**

Scan gebouwen op watergebruik en -verliezen (duurzaamheidevaluatie); buffering van hemelwater; reductie gebruik drinkbaar water door het gebruik van

## PR8. VERZOENEN VAN HERNIEUWBARE ENERGIE EN POËTISCH POLDERLANDSCHAP

De omgeving van Diksmuide wordt gekenmerkt door een polderlandschap waar enkele belangrijke erfgoedlandschappen aanwezig zijn, zoals de Komgronden van Lampernisse, de IJzervallei, de Handzamevallei en de IJzerbroeken. Het produceren van hernieuwbare energie wordt vaak bekeken als een storend element in het landschap. Uit een simulatie is gebleken dat in Diksmuide de beleidsmakers het meest gekant lijken tegen de inplanting van zonnepanelen in het landschap, de lokale inwoners zijn het meest gekant tegen de inplanting van windturbines (Van den Berghe, 2015).

### luik 1 - ontwikkel een ambitieuze en gedragen visie rond windenergie

Om de visuele impact van windturbines te beperken, is een aandachtige planning van windturbines in het landschap noodzakelijk. Er kan een onderscheid gemaakt worden tussen de grote en middelgrote windturbines en kleine windturbines.

Volgende stappen zijn belangrijk om te komen tot een goede ruimtelijke inplanting van windturbines in het landschap :

Stap 1 – Beoordeel het landschappelijk karakter van het gebied. Schenk bij deze beoordeling aandacht aan de kenmerkende karakteristieken van dit landschap. Het is belangrijk om voor elk gebied opnieuw aandacht te schenken aan onder meer de geologie, vegetatie, bodem en bestaande infrastructuur.

Stap 2 – Diep de landschappelijke analyse uit om tot een begrip te komen van de historische evolutie die het landschap ondergaan heeft en ondervraag de bevolking naar welke landschappelijke karakteristieken zij belangrijk vinden. Onderzoek hoe het implementeren van windturbines of een windpark dit landschap of de beleving ervan kan veranderen. Schenk aandacht aan horizontale en verticale lijnen, infrastructuur, en dergelijke. De schaal van de windturbine ten opzichte van andere landschappelijke bakens bepaalt mee de visuele impact.

Stap 3 – Betrek de bevolking bij het proces. Burgers kunnen betrokken worden tijdens verschillende fases van het project, maar worden best vroegtijdig betrokken (zie publieke slagkracht).

Stap 4 – Heb aandacht voor de kenmerken van de windturbines en de visuele impact hiervan op de site. Belangrijke aspecten zijn de grootte, het model, de kleur, de afwerking en de proportie van de toren met de wieken. Ook de draaisnelheid heeft een impact op de beleving van het landschap. Bij de inplanting van meerdere turbines of windparken is consistentie een belangrijk aspect.

Stap 5 – Overleg op provinciaal niveau over de inplanting van windturbineparken waarbij onderzocht moet worden welke mogelijkheden er bestaan rond het clusteren van windturbines, buiten de bestaande regio's met infrastructuur.

### luik 2 - verdere uitbreiding van de hernieuwbare energieproductie

Stap 1 – Benut de daken van de bedrijven en landbouwloodsen d.m.v. het plaatsen van zonnepanelen

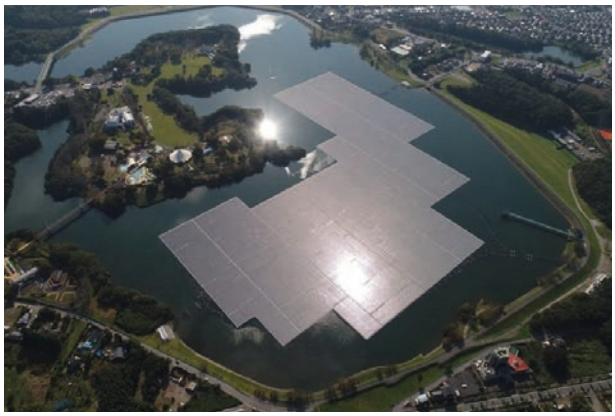
Stap 2 – Mogelijkheid bekijken om nieuwe windturbines te plaatsen op de site De Put – Nieuwkapelle. Aangezien de vergunning van de twee huidige turbines binnen enkele jaren vervalt en technisch de windturbines aan vervanging toe zijn, kan het stadsbestuur dit bekijken als opportuniteit om op deze site nieuwe windturbines te vergunnen.

Stap 3 – Plaats een drijvend eiland met zonnepanelen op het waterspaarbekken 'De Blankaart'. Het plaatsen van deze zonnepanelen heeft twee voordelen, namelijk er verdampt minder water en de algenbloei in het waterbekken vermindert. Een samenwerking met De Watergroep is mogelijk. Ter vergelijking, een project in Dessel van 5 ha wordt verwacht stroom te leveren voor 1.250 gezinnen.

Stap 4 – Stimuleer landbouwbedrijven om land duurzaam te gebruiken en zo de emissie van atmosferische CO2 te reduceren (bv. grasbufferstroken, omvorming schrale landbouwgrond naar bos of

drasland, aanplanting groenbedekkers, verbeteren bodemkwaliteit, neerslaginfiltratie, gebruik meerjarige gewassen, aanbrengen van compost, houtsnippers,... op de bodem) en promoot entherische methaanmitigatie (bv. aanpassing voederrantsoenen, voedermanagement, vaccinatie).

Stap 5 – Als Diksmuide eigen terreinen of terreinen van de West-Vlaamse Intercommunale verkoopt aan bedrijven kunnen er verkoopsvoorwaarden opgelegd worden. Eén optie is om CO2-neutraliteit op te leggen aan bedrijven. Een tweede optie is om hernieuwbare energieproductie te promoten via de verkoopsvoorwaarden. Door samen te werken met de West-Vlaamse Intercommunale kan Diksmuide beroep doen op de bestaande expertise.



1. Project Floating PV te Dessel, 5 ha drijvende zonnepanelen (foto de Rijkste Belgen, 2018)
2. Het waterbekken van de Blankaart heeft een oppervlakte van 60 ha

### PR9. VERSTERK LANDBOUWRENTABILITEIT MET DUURZAME ENERGIEPRODUCTIE

Veel landbouwers diversifiëren hun activiteiten om het landbouwbedrijf financieel rendabel te houden. Ook het aantal energieboeren neemt toe (Landbouwrapport, 2018). Door hernieuwbare energie te produceren, kunnen inkomsten gegenereerd worden. Boeren kunnen jaarlijks grondrechten krijgen voor de plaatsing van een windturbine. Hecht hierbij belang aan een eerlijke prijs voor de grond en verdeel de baten over de omgeving.

Diksmuide kan boeren ook sensibiliseren en stimuleren om andere vormen van hernieuwbare energie te introduceren op de site. Enkele opties zijn:

- Installeren van zonnepanelen en zonneboilers
- Warmtewisselaars op grote melktanks
- Warmte- en koudeopslag en warmteterugwinning voor de temperatuurregeling in stallen
- Biomassaverbranding van overschotten uit fruitteelt en landschapsbeheer. Deze optie is enkel duurzaam indien er gewerkt wordt met overschotten en reststromen die geen ander nut hebben.
- Productie van bio-energie met het ontstaan van eiwitrijk bijproduct dat in diervoeding gebruikt kan worden
- Vergisting van mest (en eventueel co-substraat) en omzetting naar elektriciteit of warmte
- Investering in klimaatneutrale stallen

Afhankelijk van de ruimtelijke verspreiding kunnen boeren samenwerken. Door het ruimtelijk aan elkaar koppelen van verschillende soorten landbouw, met een verschillende energie- en warmtevraag, kan eventueel energie en warmte uitgewisseld worden.

Boeren kunnen ook samenwerkingsverbanden aangaan en zich organiseren in een coöperatie om de investering in een kleine biomassa-installatie of een vergistingsinstallatie financieel rendabel te maken. Het opstarten van een coöperatie zou het mogelijk maken om de energieprijs te laten afhangen van het ingebrachte startkapitaal en/of de hoeveelheid aangeleverde mest of biomassa.

# 4.4 PUBLIEKE SLAGKRACHT

### PS1. BREED GEDRAGEN VISIE OVER LANDSCHAP EN WINDMOLENS

Door de aanwezigheid van verschillende culturele landschappen bestaat de visie van de provincie West-Vlaanderen erin om Diksmuide te vrijwaren van grote windturbineparken. Desondanks is het investeren in hernieuwbare energie noodzakelijk, waarbij ook wind een belangrijke én rendabele hernieuwbare energiebron is. Overleg met de provincie is bijgevolg nodig in verband met grootschalige windturbineparken. Daarnaast kunnen ook kleine en middelgrote projecten overwogen worden.

Momenteel ontstaat er tijdens de vergunningsaanvraag echter veel tegenstand door de ongelijke verdeling van kosten en baten, het niet betrekken van de bevolking en gemeentebesturen en een niet-coherent overheidsbeleid met tegenstrijdige communicatie (REScoop, 2014). Uit onderzoek blijkt echter dat slechts 9% van de Vlamingen tegen windturbines is in de eigen gemeente. Voor 53 % van de Vlaamse populatie volstaat het om enkel geïnformeerd te worden, 41% wil zowel geïnformeerd als actief betrokken worden. 54% van de burgers zou ook financieel willen bijdragen aan windturbines in hun buurt (Vlaams Energielandschap, 2017).

Om een lokaal draagvlak te creëren rond hernieuwbare energie moeten burgers dus meer betrokken worden en de voordelen verdeeld worden over de maatschappij. Inzetten op rechtstreekse (financiële) participatie is de boodschap. Belangrijk is om hierbij oog te hebben voor de kwaliteit van coöperatieve ondernemingen. Een goede toetsingsvorm voor kwalitatieve, democratische coöperaties kan gevonden worden in de zeven ICA-principes van coöperatief ondernemen (Coopkracht, s.d.).

#### Plan van aanpak

– Ontwikkelen van een beleidskader om minimaal 20% en bij voorkeur 50% aan rechtstreekse participatie, zowel van burgers als van lokale overheden in nieuwe energieprojecten te garanderen.

– Overgaan tot een planmatige, intergemeentelijke locatiebepaling om ruimte te geven aan windmolens en zones aan te duiden waar wel en waar geen windmolens geplaatst kunnen worden.

• Betrek de bevolking vroegtijdig bij dit proces. Belangrijk is transparantie: vertel burgers tot hoever hun macht om de uitkomst te beïnvloeden rijkt. Schenk bij het uitwerken van het participatietraject aandacht aan de eerlijkheid ervan, zowel op procedureel niveau als uitkomstniveau. Tot slot is het belangrijk om aandacht te hebben voor emoties bij de communicatie en de psychologische afstand van de burger tot het communicatiemiddel zo klein mogelijk te houden (Krens, 2011).

• Onderneem indien nodig mitigerende acties (vb. aanplanten bomenrijen, onteigenen zonevreemde gebouwen).

• Overleg hierbij met de provincie rond de beperkende beleidsplannen inzake windturbines en infrastructuur.

– Onderneem voorbereiding met het oog op de invoering van windrechten, zoals het afbakenen van zones en het uitvoeren van onderzoek naar milieueffecten op planniveau. Overleg hierbij met de projectontwikkelaars die beschikken over afgesloten opstalovereenkomsten. Werk samen een overeenkomst uit rond de verdeling van de windoogst (cf. rechtstreekse participatie) en de opstalvergoedingen.

– Ondersteun de burgers bij het oprichten van een coöperatie.

### PS2. VRIJWARING VAN HET POLDERLANDSCHAP VAN GROOTSCHALIGE LANDBOUWBEDRIJVEN EN BEWONING

Zoals hoger aangegeven kenmerkt het polderlandschap in de omgeving van Diksmuide zich door verspreide grootschalige landbouwbedrijven (agro-industrie) en (zonevreemde) bewoning in agrarisch gebied. Verdere aantasting van het gebied is niet aangewezen. Hieronder gaan we dieper in op mogelijke instrumenten om deze doelstelling te bereiken.

#### 1.1. Grootschalige landbouwbedrijven

Juridisch gezien zijn de activiteiten en gebouwen van de grootschalige landbouwbedrijven /agro-industrie verenigbaar met de planologische bestemming. Het gaat immers om professionele landbouwactiviteiten in agrarisch gebied. Vanuit het oogpunt van de goede ruimtelijke ordening en de landschappelijke waarde van het gebied, is de inplanting van dergelijke gebouwen echter niet verantwoord.

Wat betreft de bestaande gebouwen voor de agro-industrie, die worden best verplaatst aansluitend bij de kernen, bij bedrijventerreinen en bij lijninfrastructuur om zo het open polderlandschap in alle glorie te herstellen. Nieuwe ontwikkelingen in het open gebied moet maximaal worden vermeden.

1/ De verplaatsing van bestaande gebouwen en activiteiten is zeer complex en is, omwille van de gevestigde rechten, zeer duur. Klassieke verwervingsinstrumenten, zoals onteigening of uitoefening van het recht van voorkoop, voor dergelijke grootschalige bedrijven lijken o.i. onbetaalbaar.

Andere meer betaalbare /realistische opties zijn:

- Een eerste optie is het beperken van de ontwikkelingsmogelijkheden van deze bedrijven door een strikte interpretatie van het principe van de 'goede ruimtelijke ordening' in het kader van de vergunningverlening (artikel 4.3.1 VCRO). Deze piste vergt geen bijkomende personeelsinzet en er zijn in principe geen extra kosten aan verbonden zijn. Het nadeel van deze ad hoc-piste is het gebrek aan rechtszekerheid. Het is ook allerminst zeker of de eigenaar zal vergoed worden voor verlies aan ontwikkelingskansen op zijn perceel (plan-schade). Een bebouwbare grond geeft immers niet automatisch het recht op een vergunning. De eigenaar zal moeten aantonen dat door de houding van het betrokken bestuur hij de facto onteigend wordt door de absolute onmogelijkheid om te bouwen, en de weigering door Diksmuide manifest onredelijk is.

- Een tweede piste is het aanbieden van andere gronden om een vrijwillige bedrijfsverplaatsing te doen in de zin van het landinrichtingsdecreet . Het begrip "vrijwillig" impliceert dat de betrokken gebruiker akkoord moet gaan met de inzet van het instrument. Dit instrument kan ingezet worden wanneer de bedrijvigheid de realisatie van het doel van een landinrichtingsplan of een project, plan of programma in de weg staat. Projecten, plannen of projecten worden ruim gedefinieerd. Dit kan bv. gaan om een actieplan of een RUP van de gemeente om agro-industriële landbouw te verplaatsen naar geschikte locaties (bv. zones voor industriële landbouw). De gebruiker heeft recht op een vergoeding voor het verlies van het gebruik van onroerende goederen dat gepaard gaat met de bedrijfsverplaatsing en een vergoeding voor de directe en indirecte kosten en investeringen die gepaard gaan met de bedrijfsverplaatsing. Om de kosten van de vergoeding te drukken kan eventueel gedacht worden aan een combinatie met het systeem van verhandelbare ontwikkelingsrechten (zie verder).

- Naast de vrijwillige bedrijfsverplaatsing voorziet het landinrichtingsdecreet ook de instrumenten van de vrijwillige bedrijfsstopzetting en de vrijwillige bedrijfsreconversie. Ook deze instrumenten kunnen ingezet worden voor het bereiken van een doel in een landinrichtingsplan, project, plan of programma. Ook hier wordt een vergoeding voorzien. Bij de bedrijfsstopzetting heeft de vergoeding betrekking op het verlies van het gebruik van onroerende goederen dat gepaard gaat met de bedrijfsstopzetting en voor de directe en indirecte kosten en het inkomstenverlies die gepaard gaan met de bedrijfsstopzetting. Hetzelfde geldt voor de bedrijfsreconversie.

2/ Nieuwe ontwikkelingen in het open landschap kunnen vermeden worden door de strikte interpretatie van het principe van de 'goede ruimtelijke ordening' in het kader van de vergunningverlening (zie hoger). Andere mogelijkheid is de opmaak van RUP's door bv. agrarisch gebied als bouwvrij agrarisch gebied te gaan bestemmen. De omzetting van agrarisch gebied naar bouwvrij agrarisch gebied valt onder het huidig regime niet onder de planschadevergoeding in de zin van de VCRO. Het gaat immers niet om een bestemmingswijziging. Door de omzetting wordt de landbouwer echter beperkt in zijn exploitatiemogelijkheden. De 'getroffen' landbouwer kan hiervoor een gebruikerscompensatie vorderen, conform het decreet van 27 maart 2009 over de gebruikerscompensatie.

Het bedrag wordt geval per geval berekend op basis van de gegevens die over een perceel en het bedrijf in kwestie zijn opgenomen in het geïntegreerd beheers- en controlesysteem (GBCS) van de Vlaamse administratie.

De gebruikerscompensatie wordt niet automatisch toegekend. De gebruiker van de landbouwgrond moet een aanvraag indienen bij de Vlaamse Landmaatschappij.

De gebruikerscompensatie wordt toegekend onder bepaalde voorwaarden. De belangrijkste voorwaarden zijn:

• De aanvraag wordt ingediend binnen een jaar na het optreden van de gebruiksbeperking.

• Het perceel heeft een oppervlakte van ten minste 0,5 hectare of behoort tot een groep getroffen percelen van dezelfde gebruiker met een totale oppervlakte van ten minste 0,5 hectare.

• Het perceel is geregistreerd in het geïntegreerd beheers- en controlesysteem van de landbouwadministratie.

• De gebruiker heeft een persoonlijk of zakelijk recht op de grond.

• De gebruiker is als landbouwer geïdentificeerd in het geïntegreerd beheers- en controlesysteem.

• De gebruiker kan het effectieve gebruik van de grond aantonen op het moment van de inwerkingtreding van het plan.

In het ontwerp instrumentendecreet worden de verschillend bestaande compensatiemechanismen, o.m. de gebruikerscompensatie en de planschadevergoeding, geharmoniseerd in een eigenaars- of een gebruikersvergoeding zowel op vlak van toepassingsgebied als op vlak van procedure.

### 1.2.Zonevreemde woningen

Zonevreemdheid van hoofdzakelijk vergunde constructies is dan wel op zich niet onwettig, maar is dergelijke constructies of het zonevreemde gebruik ervan is storend in het ruimtelijk landschap. Bovendien brengen ze de hoofdbestemming (landbouw) van het gebied in het gedrang. Een strikte toepassing van de toepasselijke regelgeving over zonevreemde constructies is dan ook sterk aangewezen. Zo moet particuliere (lees: voor niet professionele landbouwers) bewoning in agra-risch gebied sterk ontmoedigd worden door de strikte toepassing van artikel 11 van het besluit zonevreemde functiewijzigingen. Ook toepassing van de basisrechten zonevreemde constructies, meer bepaalde de verbouwings,- uitbreidings- en herbouwmogelijkheden, dient beperkt te worden door een strikte toepassing van het criterium van het 'niet verkrot' karakter.

#### 1.2.1.Artikel 11 Besluit zonevreemde functiewijzigingen

In de administratieve praktijk wordt echter vastgesteld dat de loutere desaffectatie van een hoeve door het stopzetten van de agrarische bedrijvigheid – vaak lang na de vastlegging van de agrarische bestemming van het gebied – 'automatisch' beschouwd wordt als de creatie van een nieuwe zonevreemde woning die (zonder opportuniteitsbeoordeling van deze functiewijziging) in aanmerking komt voor de basisrechten voor zonevreemde woningen. Op die manier worden nieuwe zonevreemde situaties gecreëerd, ná de inwerkingtreding van de vigerende (agrarische) bestemmingsvoorschriften. Artikel 11 van het Besluit Zonevreemde Functiewijzigingen stelt in dat kader nochtans uitdrukkelijk dat hoevegebouwen (met inbegrip van de eventueel nog aanwezige bedrijfswoning) functioneel moeten worden omgezet naar een (loutere) woonfunctie, alvorens zij in aanmerking komen voor de zonevreemde regelingen inzake verbouw, herbouw of uitbreiding van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Die functionele beoordeling moet juridisch eerst worden doorgevoerd, alvorens sprake kan zijn van de toepassing van overige regelingen inzake zonevreemde constructies. Het advies van het Departement Landbouw en Visserij geeft in dat kader waardevolle informatie, rekening houdend met het principe dat bestaande bedrijfszetels maximaal herbenut moeten worden voor landbouwgerelateerde functies.

Dat betekent dat aanvragen voor de verbouw, herbouw of uitbreiding van gedesaffecteerde bedrijfswoningen in agrarisch gebied met het oog op de louter residentiële aanwending ervan slechts ingewilligd kunnen worden indien eerst geoordeeld is over de ruimtelijke toelaatbaarheid van de omzetting naar een (loutere) woonfunctie. De aanvraag tot functiewijziging kan in de aanvraag voor de verbouw, herbouw of uitbreiding worden opgenomen (aangezien dit decretaal niet wordt uitgesloten) of kan aan de aanvraag voor de verbouw, herbouw of uitbreiding voorafgaan. Het is alleszins van belang dat de afstemming van de functiewijziging op het recht en de goede ruimtelijke ordening uitdrukkelijk getoetst wordt en dat niet uitgegaan wordt van het 'voldongen feit'.

#### 1.2.2.Strikte toepassing van niet verkrot karakter

De basisrechten voor zonevreemde constructies en de mogelijkheden inzake zonevreemde functiewijzigingen gelden decretaal enkel in hoofde van niet-verkrotte constructies.

Om te voldoen aan de zonevreemde uitzonderingsbepalingen mag de betrokken constructie dus niet verkrot zijn, uitgezonderd omwille van heirkracht, hetgeen volgens artikel 4.1.1, 15°, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening inhoudt dat het gebouw moet voldoen aan de elementaire eisen van stabiliteit. Deze definitie mag niet ruim worden uitgelegd; zij moet immers logisch samen worden gelezen met artikel 4.1.1, 11°, van de Vlaamse Codex

Ruimtelijke Ordening, waarin 'stabiliteitswerken' omschreven worden als werken die betrekking hebben op de constructieve elementen van een constructie, zoals: a) het vervangen van dakgebintes of dragende balken van het dak, met uitzondering van plaatselijke herstellingen, b) het geheel of gedeeltelijk herbouwen of vervangen van buitenmuren of dragende binnenmuren, zelfs met recuperatie van de bestaande stenen. In alle gevallen waarin dergelijke stabiliteitswerken zich zouden opdringen om de constructie opnieuw bewoonbaar of bruikbaar te maken, is daarom – volgens een systematische lezing van de codex – sprake van een verkrot karakter. De opname van het pand op een lijst van verkrotte en verwaarloosde constructies vormt hiertoe een aanwijzing. In zulke gevallen kunnen de basisrechten voor zonevreemde constructies en de mogelijkheden inzake zonevreemde functiewijzigingen niet worden toegepast.

In de parlementaire voorbereiding van de oorspronkelijke decreetgeving inzake zonevreemde woningen is ook reeds verduidelijkt dat de vergunningsaanvrager zelf moet onderbouwen dat aan het niet-verkrottingscriterium is voldaan; het gevolg daarvan is dat de aanvrager best een stabiliteitsstudie bij zijn aanvraag voegt (Parl.St. Vl.Parl. 2000-2001, nr. 720/4, 48-49).

Verkrotte constructies komen niet voor zonevreemd hergebruik in aanmerking.

## PS3. BEVRIES DE ONTWIKKELINGSMOGELIJKHEDEN VOOR WONEN OP ONBEBOUWDE PERCELEN

### 2.1. Bevriezing woningbouw via vergunningsbeleid

De eerste (goedkoopste en minst arbeidsintensieve) piste is om de verdere aansnijding van de woongebieden in ruime zin te "bevriezen" via het vergunningsbeleid (zie hoger).

### 2.2. RUP en planschadevergoeding

Volgens de huidige regelgeving kunnen de resterende WUG's en perifere woongebieden via RUP omgezet worden naar een open ruimtegebied. Compensatie gebeurt dan via de 'klassieke' planschaderegeling. Planschade is de schade die de eigenaar van een bebouwbare grond ondervindt als zijn grond door een bestemmingswijziging niet meer bebouwbaar of verkavelbaar is.

De planschade bedraagt vandaag 80% van de waardevermindering van de grond als gevolg van de bestemmingswijziging. De waardevermindering is het verschil tussen de geïndexeerde oorspronkelijke verwervingsprijs en de waarde op het ogenblik dat het recht op planschadevergoeding ontstaat. In het ontwerp van instrumentendecreet dat reeds twee keer principieel goedgekeurd is door de Vlaamse Regering en momenteel voor advies voorligt bij de Raad van State, wordt voorzien in het optrekken van de planschadevergoeding tot 100% van het waardeverlies. Deze optrekking is bijgevolg vandaag nog niet van toepassing.

Deze piste verschaft meer rechtszekerheid en de betrokkene wordt ook "gecompenseerd" voor het verlies aan ontwikkelingskansen op zijn perceel door de herbestemming. Nadeel van deze piste is uiteraard de personeelsinzet (RUP-proces) en de kostprijs (opmaak RUP en planschade). De schrapping van harde bestemmingen (herbestemming naar open ruimte) zou weliswaar als onthardingsproject kunnen ingediend worden bij de volgende projectoproep van de Vlaamse overheid.

Momenteel loopt het goedkeuringsproces over het 'voorontwerp van decreet tot wijziging van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, wat betreft de ontwikkelingsmogelijkheden voor woonreservegebieden' (momenteel voor advies bij Raad van State), waarin over de ontwikkeling van woonuitbreidingsgebieden voorzien is dat:

• Als een gemeente in haar nieuw gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan na behoeftenonderzoek en ruimtelijke afweging tot de conclusie komt dat een ontwikkeling voor wonen verantwoord en gewenst is (en er is vanuit provinciaal of gewestelijk niveau geen voorbehoud gemaakt bij die optie uit het gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan), dan is rechtstreekse aansnijding van (de betrokken delen van) het woonuitbreidingsgebied in het vergunningenbeleid mogelijk conform de voorschriften van het Inrichtingsbesluit van 1972 voor wonen.

• Op de regeling in het vorige punt na, is rechtstreekse aansnijding via groepswoningbouw of globale verkaveling niet langer mogelijk. Er is steeds een goedkeuring op Vlaams niveau nodig van een gemeentelijk voorstel tot woonontwikkeling. Het gemeentelijk voorstel moet conform zijn met de gemeentelijke ruimtelijke beleidsopties en een woonbehoefteninschatting, en de Vlaamse Regering

beoordeelt het voorstel rekening houdend met de principes van het BRV.

• De gemeenteraad spreekt zich op eigen initiatief of op verzoek van een particulier uit over de ontwikkelingsmogelijkheden van een nog onbebouwd woonuitbreidingsgebied op haar grondgebied. Ze kiest voor woonontwikkeling, behoud van open ruimte of een bedrijfs-, recreatie- of openbare nutsbestemming. Er is een voorafgaand advies van de Gecoro. Een voorstel tot woonontwikkeling vindt alleen doorgang als de Vlaamse Regering het goedkeurt (cf. supra). Bij afkeuring moet de Vlaamse Regering binnen de twee jaar een RUP met een open ruimtebestemming voorlopig vaststellen, en binnen de vier jaar een RUP definitief vaststellen. Wat dat laatste betreft kan niet in het decreet ingeschreven worden dat dit RUP sowieso een open ruimtebestemming aan het betrokken gebied geeft: het resultaat van een planningsproces kan niet a priori worden vastgelegd. Maar door de verplichting om sowieso wel een plan vast te stellen krijgt de eigenaar duidelijkheid over het statuut van de grond. Stelt de gemeente het behoud van open ruimte voor, dan wordt het gebied eveneens meegenomen in een gewestelijk planinitiatief voor open ruimte.

De andere voorstellen (bedrijfsbestemming, openbaar nut, recreatie) moeten ook de goedkeuring krijgen van de Vlaamse Regering maar leiden tot gemeentelijk planinitiatief.

• Elke ontwikkeling in (voormalig) woonuitbreidingsgebied, met uitzondering van de bebouwing van restpercelen, moet beantwoorden aan door de Vlaamse regering nader te specificeren criteria i.v.m. dichtheid, groenvoorzieningen e.d. ("state of the art"-ontwikkeling cf. de BRV-principes)

De mogelijkheid om een woonuitbreidingsgebied aan te snijden en te ordenen via planinitiatief (door een RUP) wordt ongemoeid gelaten. Overigens vervangen de voorschriften van een RUP de voorschriften van het gewestplan, en is dus na vaststelling van het RUP geen sprake meer van een woonuitbreidingsgebied. Vanzelfsprekend moet het ruimtelijk uitvoeringsplan in kwestie in overeenstemming zijn met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan of het gemeentelijk beleidsplan ruimte. Er moet dus een ruimtelijke afweging gebeurd zijn en de behoefte moet aangetoond zijn. Indien niet aan die voorwaarden voldaan is, zal het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan vatbaar zijn voor schorsing of vernietiging.

### PS4. MAAK GEBRUIK VAN STEDENBOUWKUNDIGE LASTEN (VERGUNNINGEN) EN VERORDENINGEN VOOR MEER GROENE EN PUBLIEKE RUIMTEN

Conform artikel 4.2.20 VCRO kan een vergunningverlenende overheid lasten verbinden aan een vergunning. Deze lasten vinden hun oorsprong in het voordeel dat de begunstigde van de vergunning uit die vergunning haalt, en in de bijkomende taken die de overheid door de uitvoering van de vergunning op zich dient te nemen. Buiten het voorzien in de nodige financiële waarborgen, kunnen lasten onder meer betrekking hebben op: het realiseren van groene ruimten, ruimten voor openbaar nut, openbare gebouwen, nutsvoorzieningen op kosten van de vergunninghouder,…

Lasten kunnen ook inhouden dat, wanneer de werken zijn begonnen, aan de overheid gratis, vrij en onbelast de eigendom wordt overgedragen van de in de vergunningsaanvraag vermelde openbare wegen, groene of verharde ruimten, openbare gebouwen, nutsvoorzieningen, of de gronden waarop die worden of zullen worden aangelegd.

Indien de uitvoering van diverse lasten financieel moet worden gewaarborgd, dan hanteert het bestuur één waarborg voor de totaliteit van de betrokken lasten, waarbij aangegeven wordt welk waarborggedeelte betrekking heeft op elk van de lasten afzonderlijk.

De vergunningverlenende overheid kan een gefaseerde uitvoering van de lasten opleggen.

Een stedenbouwkundige last moet wel voldoen aan volgende twee decretale voorwaarden:

1) Redelijk in verhouding zijn tot de vergunde handelingen.

2) Kunnen worden verwezenlijkt door (enig) toedoen van de aanvrager.

Voor sommige thema's kiezen gemeenten ervoor om bepalingen inzake lasten in een verordening te verankeren. Dat kan een hulpmiddel zijn om een consequent beleid te voeren. Deze beleidsmatige keuze beperkt anderzijds de onderhandelingsmogelijkheden gebieds- en case-specifiek. Een euvel dat men vaak met uitzonderingsbepalingen in de verordening probeert te ondervangen. Andere gemeenten werken om die reden met informele interne leidraden, wat hen dan juridisch minder sterk doet staan in de onderhandeling. Kwestie van afwegen en keuzes maken.

**Conclusie**

Met het systeem van de stedenbouwkundige lasten heeft de gemeente Diksmuide een sterk instrument in handen om in het kader van concrete vergunningsprocedures het gewenste ruimtelijk beleid uit te voeren. Zo kan de gemeente Diksmuide een projectontwikkelaar 'dwingen' om een bepaald percentage van zijn project als groene ruimte te voorzien of nog bepaalde verharding of bebouwing weg te nemen. Voordeel van stedenbouwkundige lasten is dat ze flexibel en op maat van het project en omgeving kunnen worden toegepast. Een last die kan in het ene geval redelijk zijn terwijl het dat niet is voor een ander geval. Nadeel is natuurlijk dat er een gebrek aan coherentie dreigt. Dit komt de rechtszekerheid voor zowel gemeente als initiatiefnemer van een project niet ten goede. Daarom het voorstel dat de gemeente op termijn en op basis van de opgedane ervaring met de stedenbouwkundige lasten een soort "groennorm" zou kunnen verankeren in een gemeentelijk stedenbouwkundige verordening.

### PS5. MAAK GEBRUIK VAN HET CONVENANT/CONTRACTENSYSTEEM VOOR GOEDGELEGEN LEEGSTAANDE AGRARISCHE BEDRIJFSRUIMTEN

Het ontwerp van Instrumentendecreet (nog niet inwerking getreden) voorziet in een systeem van convenanten en activiteitencontracten voor de reconversie van leegstaande agrarische bedrijfsruimten. Bedoeling is om goedgelegen (bij kernen, goed ontsloten, bij voorzieningen) leegstaande gebouwen te laten gebruiken voor (zonevreemde) kleinschalige economische activiteiten of diensten. Dit nieuwe instrument kan bijdragen aan het terugdringen van verharding en ruimtebeslag, zoals vooropgesteld door de strategische visie BRV, is het belangrijk dat het convenant wordt ingezet om ruimtelijke deals te faciliteren via de activiteitencontracten die gemeenten dan kunnen sluiten met de exploitant/eigenaar.

Een convenant is een beleidsovereenkomst tussen de Vlaamse overheid en de gemeenten, waarin een aantal algemene krachtlijnen worden afgesproken gebaseerd op de strategische visie van het BRV (vrijwaring open ruimte, verhoging ruimtelijk rendement). Hierin kunnen ook afspraken worden gemaakt over een actief handhavingsbeleid bv. onvergunde bedrijfsgebouwen of nog over de aanpak van slechtgelegen leegstaande bedrijfsgebouwen (bv. verwerving en afbraak).

Het activiteitencontract is een overeenkomst tussen de gemeente en de individuele gebruiker. Hierin kunnen naast afspraken over het voorwerp en duur, ook afspraken gemaakt worden over eventuele voorwaarden of lasten. Zo kan in de overeenkomst de afbraak opgelegd worden van gebouwen, constructies of verhardingen die geen meerwaarde meer hebben.

Vanaf de inwerkingtreding van het Instrumentendecreet kan de Stad Diksmuide inschrijven op de oproep voor pilootprojecten in uitvoering van de strategische visie van het BRV. Onder meer voor de opmaak van de convenant kan de Stad Diksmuide een subsidie ontvangen:

Met de subsidie beoogt de Vlaamse overheid:

- gemeenten te ondersteunen die in bovenlokaal verband met de convenantbenadering aan de slag willen
- de convenant als instrument verder te operationaliseren
- kennis en ervaring hierrond te (laten) opbouwen.

### PS6. BESCHERM DE HANDELSKERNEN EN BEPERK DE VESTIGINGSMOGELIJKHEDEN VOOR BAANWINKELS

Conform het decreet van 15 juli 2016 betreffende het integraal handelsvestigingsbeleid kunnen gemeenten via een gemeentelijk RUP of een gemeentelijke stedenbouwkundige verordening:

1° kernwinkelgebieden en winkelarme gebieden afbakenen;

2° normen bevatten betreffende de oppervlakte van de categorieën van kleinhandelsactiviteiten;

3° deze normen differentiëren al naargelang het bestaande, dan wel nieuwe kleinhandelsbedrijven en handelsgehelen betreft.

De Stad Diksmuide kan dan ook via een stedenbouwkundige verordening (de opmaak van een RUP duurt langer en is kostelijker en arbeidsintensiever) de verdere ontwikkeling van baanwinkels stoppen. Sinds de inwerkingtreding van de Codextrein eind 2017 is een stedenbouwkundige verordening wel onderworpen aan een openbaar onderzoek.

### PS7. .MAAK WERK VAN EEN SLAGKRACHTIG HANDHAVINGSBELEID

Een slagkrachtige handhaving is het sluitstuk van een resultaatsgericht ruimtelijk ordeningsbeleid. Maak daarom als gemeente werk van een moedig, ambitieus en effectief handhavingsplan. Maak prioriteit van de aanpak van onvergunde constructies die een zware negatieve impact hebben op het ruimtelijk landschap van Diksmuide. Neem de nodige maatregelen om deze illegale constructies weg te nemen om zo het ruimtebeslag en de verhardingsgraad drastisch te doen dalen. Gebruik hiervoor zowel 'repressieve' instrumenten (handhaving sensu stricto), namelijk het stakingsbevel bij strijdig gebruik, het nemen van bestuurlijke maatregelen of het vorderen van herstel-maatregelen (in casu afbraak van illegale constructies) bij de bevoegde rechtbanken, als 'zachte' instrumenten via de vergunningverlening, bv. het opleggen van afbraak van illegale constructies als stedenbouwkundige last in een omgevingsvergunning.

### PS8. VERSTERKEN ADMINISTRATIEF KADER

Een ambitieus project veronderstelt ook kennis en daadkracht, het versterken van de eigen administratieve diensten en beroep doen op experten en/of meer expertise in huis halen. In toepassing van het subsidiariteitsprincipe is de rol van gemeenten in het ruimtelijk ordeningsbeleid immers versterkt. Op termijn zal de Vlaamse overheid enkel nog de grote rechtskaders en instrumenten vaststellen. De concrete invulling van de bestemmingen op het grondgebied gebeurt in de eerste plaats door het lokaal bestuur. Daarnaast wordt de regelgeving steeds complexer, onder meer door de belangrijke (ruimtelijke) uitdagingen zoals klimaatverandering, energietransitie, overstromingsproblematiek,…

Het is dan ook evident dat een hoge specialisatiegraad in het omgevingsbeleid wenselijk en zelfs nodig is.

# 4.5 AANBEVELINGEN AAN HET ADRES VAN HOGERE OVERHEDEN

### AHO1. ONDERSTEUN GEDIVERSIFIEERD LANDBOUWBELEID : AGRO-INDUSTRIE VS KLEINSCHALIGE LANDBOUW

Nieuwe machines en grotere bedrijven zorgen niet enkel voor het verdwijnen van de waardevolle zogenaamde kleine landschapselementen, maar ook voor extra bebouwing en verharding in de vorm van serres, loodsen en bijhorende toegangswegen. Ook de mobiliteitsimpact van de agro-industrie is belangrijk.

Aangepaste wetgeving kan ervoor zorgen dat een onderscheid wordt gemaakt tussen agro-industrie en kleinschalige landbouw gericht op de korte keten. Een differentiatie in vestigingscriteria en uitbreidingsmogelijkheden dringt zich op. Het opeten van de open ruimte door de agro-indsutrie moet worden beperkt want dit is nefast voor de natuur- en landschapsontwikkeling en - behoud.

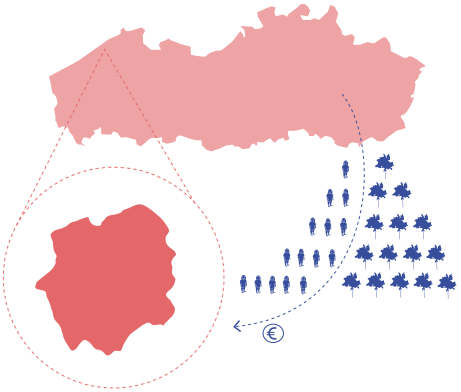
Door bepaalde zones te reserveren voor kleinschalige landbouw wordt deze sector vanuit de overheid ondersteund. Ook dit is een duurzame keuze.

### AHO2. RESPONSABILISEER HOGERE OVERHEID IN PROBLEMATIEK VERGUNNING WINDMOLEN

Voor windturbines gelden vaak specifieke beleidskaders, opgelegd door de Vlaamse overheid en de provincie. In de Provinciale Ruimtelijke Beleidsvisie (2014) wordt Diksmuide aangegeven als een open gebied dat gevrijwaard moet blijven van windturbines, voornamelijk door de aanwezigheid van verschillende erfgoedlandschappen. In combinatie met het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) waarin opgelegd wordt dat windturbines enkel mogen ingeplant worden naast twee of meer grootschalige ruimtelijk structurerende elementen, waarvan minstens één van deze structurerende elementen een vlakvormig ruimtelijk structurerend element moet zijn, is het aantal sites waar windturbines geplaatst kunnen worden binnen het huidig beleidskader beperkt. Met het oog op een goede ruimtelijke inplanting van windturbines, is een gedegen beleid belangrijk, maar de vraag kan gesteld worden of de hogere overheden geen ruimte kunnen laten voor een meer flexibel, onderling overleg om de transitie naar hernieuwbare energie te bespoedigen.

### AHO3. FINANCIERING PER BOOM EN NIET PER KOP

Zolang gemeentefinanciering op inwonersaantallen wordt berekend zal het moeilijk zijn lokale gemeentebesturen aan te zetten tot ontdichting. Het is dan ook belangrijk dit mechanisme in vraag te stellen en het bewaren en creëren van open ruimte te belonen.



### AHO4. HERVORMING SOCIALE HUISVESTING DRINGT ZICH OP

De Vlaamse huisvestingsmaatschappijen zouden een voortrekkersrol kunnen / moeten opnemen op vlak van duurzaam ruimtegebruik en bouwen. We stellen vast dat dit niet gebeurt. Enkele noodzakelijke aanpassingen :

. Vestigingscriteria (ontsluiting OV, geen overstromingsgebied, hoog ruimtelijk rendement, … )

. Opleggen minimale dichtheid van 40 wo/ha (geen open of half open bebouwing meer, … )

. Inzetten op duurzame mobiliteit (integreren van oplaadpunten elect. auto/fiets, verlaagde parkeernorm, deelwagens, …)

. Slimme regelgeving wegenissubsidie (bvb. maximale oppervlakte infrastructuur per woning/inwoner)

. Subsidie renovatie t.o.v. nieuwbouw herzien (nu wordt vaak afbraak- nieuwbouw toegepast louter uit financiële overweging)

# 05.
# BIJLAGEN

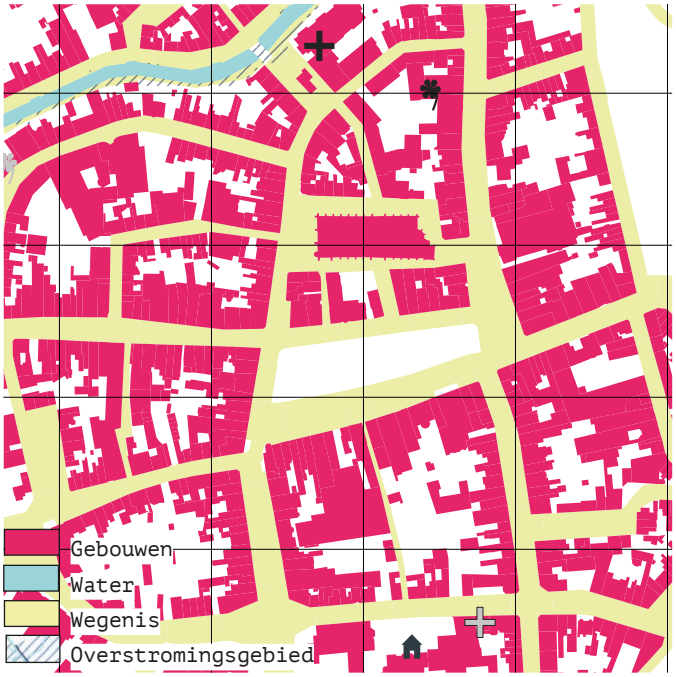
# 5.1 VERGELIJKEND ONDERZOEK WEEFSEL

**A. Diksmuide centrum**

| | |
|---|---|
| Functie | Stadskern |
| Typologie | Gesloten |
| Bouwperiode | |
| V/T | 1,54 |
| densiteit | 57 wo/ha (*) |
| Aandeel weg per wo. | 46 m²/wo |
| Aantal bouwlagen | G+2+D |
| Afstand tot centrum | - |
| Afstand tot station | 260 m |
| Focus weggebruiker | ●●●●○ ●●●○○ |

Aandeel :

| | |
|---|---|
| wegenis 26 % | bebouwing 44 % |
| privaat groen 27 % | openbaar groen 3 % |




**B. Verkaveling Oostvesten**

| | |
|---|---|
| Functie | Residentieel |
| Typologie | Open |
| Bouwperiode | |
| V/T | 0,38 |
| densiteit | 14 wo/ha |
| Aandeel weg per wo. | 122 m²/wo |
| Aantal bouwlagen | G+1+D |
| Afstand tot centrum | 850 m |
| Afstand tot station | 700 m |
| Focus weggebruiker | ●●●●○ ●○○○○ |

Aandeel :

| | |
|---|---|
| wegenis 17 % | bebouwing 15 % |
| privaat groen 62 % | openbaar groen 6 % |

NOTA Deze cijfers zijn het resultaat van een ruwe manuele telling. Het aantal bouwlagen is tevens een benadering van het gemiddelde. (*) In decase (Diksmuide centrum) werd het aantal gebouwen geteld, en vermenigvuldigd maal twee om tot het aantal wooneenheden te komen. In de andere cases werd uitgegaan van één wooneenheid per gebouw.

## C. Schependom

| | |
|---|---|
| Functie | Residentieel |
| Typologie | Open |
| Bouwperiode | |
| V/T | 0,22 |
| densiteit | 13 wo/ha |
| Aandeel weg per wo. | 131 m²/wo |
| Aantal bouwlagen | G+D |
| Afstand tot centrum | 1 km |
| Afstand tot station | 1 km |
| Focus weggebruiker | ●●●●● ●●●●● |
| Aandeel : | |
| wegenis | 17 % |
| bebouwing | 15 % |
| privaat groen | 67 % |
| openbaar groen | 1 % |

## D. Sebastiaan

| | |
|---|---|
| Functie | Residentieel |
| Typologie | Gesloten / open |
| Bouwperiode | |
| V/T | 0,51 |
| densiteit | 13 wo/ha |
| Aandeel weg per wo. | 148 m²/wo |
| Aantal bouwlagen | G+1+D |
| Afstand tot centrum | 700 m |
| Afstand tot station | 1 km |
| Focus weggebruiker | ●●●●● ●●●●● |
| Aandeel : | |
| wegenis | 20 % |
| bebouwing | 21 % |
| privaat groen | 56 % |
| openbaar groen | 4 % |

## E. Keiem

| | |
|---|---|
| Functie | Residencieel |
| Typologie | Open |
| Bouwperiode | |
| V/T | 0,23 |
| densiteit | 13 wo/ha |
| Aandeel weg per wo. | 169 m²/wo |
| Aantal bouwlagen | G+D |
| Afstand tot centrum | 5,5 km |
| Afstand tot station | 6,5 km (station Diksmuide) |
| Focus weggebruiker | ●●●●○ ●●○○○ |

Aandeel :

| | |
|---|---|
| wegenis 22 % | bebouwing 15 % |
| privaat groen 63 % | openbaar groen 0 % |

## F. Kaaskerke

| | |
|---|---|
| Functie | Bedrijvigheid |
| Typologie | Bedrijfsgebouwen |
| Bouwperiode | |
| V/T | 0,18 |
| densiteit | 1 bedrijf/ha |
| Aandeel weg per wo. | 1441 m²/bedrijf |
| Aantal bouwlagen | G |
| Afstand tot centrum | 2 km |
| Afstand tot station | 2,5 km (station Diksmuide) |
| Focus weggebruiker | ●●●●● ○○○○○ |

Aandeel :

| | |
|---|---|
| wegenis 13 % | bebouwing 18 % |
| privaat groen 69 % | openbaar groen 6 % |

## G. Pervijze

| | |
|---|---|
| Functie | Residentieel |
| Typologie | Gesloten |
| Bouwperiode | |
| V/T | 0,14 |
| densiteit | 10 wo/ha |
| Aandeel weg per wo. | 116 m²/wo |
| Aantal bouwlagen | G+1+D |
| Afstand tot centrum | 7,5 km |
| Afstand tot station | 8 km (station Diksmuide) |
| Focus weggebruiker | ●●●●● ●●●●● |
| Aandeel : | |

| | |
|---|---|
| wegenis 11 % | bebouwing 6 % |
| privaat groen 83 % | openbaar groen 0 % |

## H. Woumen

| | |
|---|---|
| Functie | Residentieel |
| Typologie | Gesloten |
| Bouwperiode | |
| V/T | 0,28 |
| densiteit | 7 wo/ha |
| Aandeel weg per wo. | 172m²/wo |
| Aantal bouwlagen | G+1+D |
| Afstand tot centrum | 4 km |
| Afstand tot station | 4,1 km (station Diksmuide) |
| Focus weggebruiker | ●●●●● ●●●●● |
| Aandeel : | |

| | |
|---|---|
| wegenis 11 % | bebouwing 11 % |
| privaat groen 78 % | openbaar groen 0 % |

Voor volgende cases werd een perimeter (zie zwarte lijn) gebruikt om zo het agrarisch gebied buiten beschouwing te laten bij de berekeningen.

## I. Esen

| | |
|---|---|
| Functie | Residencieel |
| Typologie | Gesloten |
| Bouwperiode | |
| V/T | 0,54 |
| densiteit | 11 wo/ha |
| Aandeel weg per wo. | 151 m²/wo |
| Aantal bouwlagen | G+1+D |
| Afstand tot centrum | 3 km |
| Afstand tot station | 2,7 km (station Diksmuide) |
| Focus weggebruiker | ●●●●● ●●○○○ |

Aandeel :

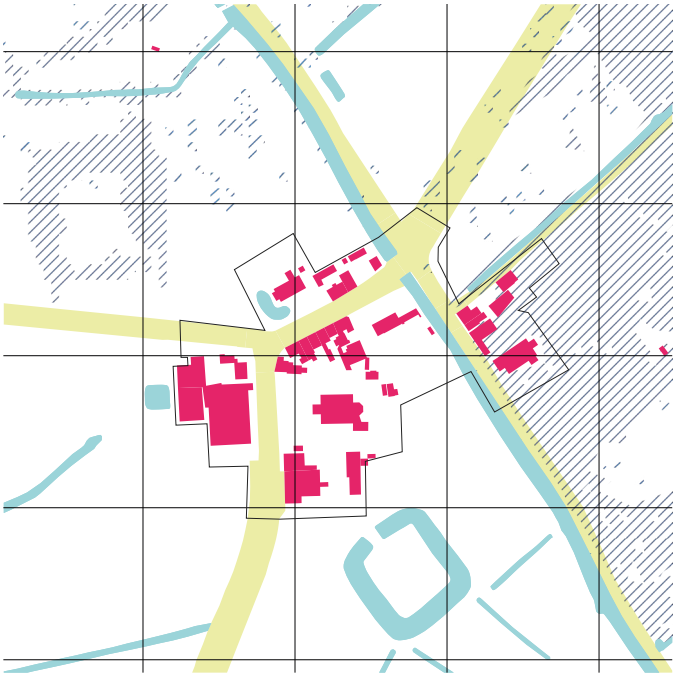
| | |
|---|---|
| wegenis 17 % | bebouwing 21 % |
| privaat groen 62 % | openbaar groen 0 % |

## L. Oudekapelle

| | |
|---|---|
| Functie | Residentieel |
| Typologie | Open |
| Bouwperiode | |
| V/T | 0,57 |
| densiteit | 9 wo/ha |
| Aandeel weg per wo. | 244 m²/wo |
| Aantal bouwlagen | G+1+D |
| Afstand tot centrum | 5,7 km |
| Afstand tot station | 5,8 km (station Diksmuide) |
| Focus weggebruiker | ●●●●● ●●○○○ |

Aandeel :

| | |
|---|---|
| wegenis 23 % | bebouwing 23 % |
| privaat groen 54 % | openbaar groen 0 % |



## M. Sint-JacobsKapelle

| | |
|---|---|
| Functie | Residentieel |
| Typologie | Open |
| Bouwperiode | |
| V/T | 0,22 |
| densiteit | 9 wo/ha |
| Aandeel weg per wo. | 181 m²/wo |
| Aantal bouwlagen | G+D |
| Afstand tot centrum | 3,3 km |
| Afstand tot station | 3,7 km (station Diksmuide) |
| Focus weggebruiker | ●●●●● ●●●●● |
| Aandeel : | |

| | |
|---|---|
| wegenis 17 % | bebouwing 14 % |
| privaat groen 69 % | openbaar groen 0 % |

## N. Vladslo

| | |
|---|---|
| Functie | Residentieel |
| Typologie | Gesloten |
| Bouwperiode | |
| V/T | 0,44 |
| densiteit | 9 wo/ha |
| Aandeel weg per wo. | 140 m²/wo |
| Aantal bouwlagen | G+1+D |
| Afstand tot centrum | 5 km |
| Afstand tot station | 5,5 km (station Diksmuide) |
| Focus weggebruiker | ●●●●● ●●●●● |
| Aandeel : | |

| | |
|---|---|
| wegenis 13 % | bebouwing 18 % |
| privaat groen 69 % | openbaar groen 0 % |

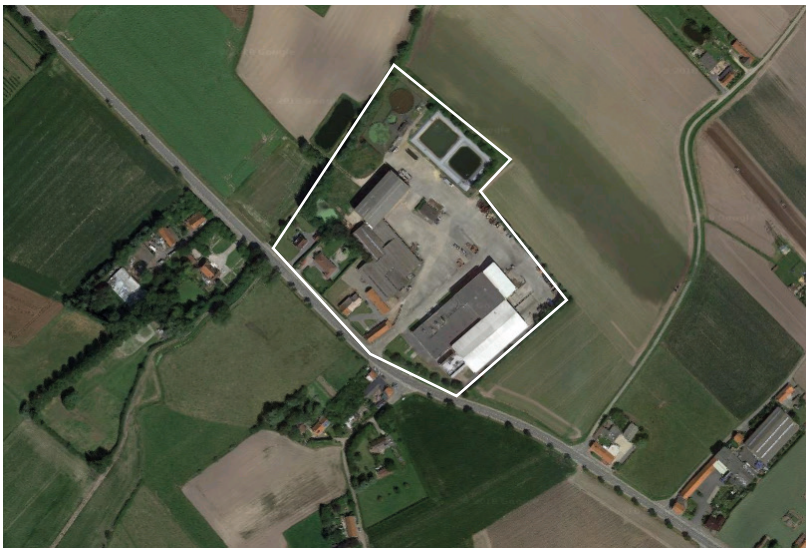
# 5.2 ANALYSE CASE HERBAFROST

**Historische confrontratie**

Door de evolutie van boerderij naar tuinbouwbedrijf werd de bedrijfsfunctie verder geconsolideerd. Hoewel de functie van het bedrijf een zekere verbinding heeft met de agrarische sector, bevinden er zich ook kantoren, parkeerplaatsen,... De inname van landbouwgrond door verharding en gebouwen is groot.

**1. Geopunt, 1971**

**2. Geopunt, 1979-1990**



**3. Google Maps, 2019**

**Herbafrost, de vergelijking van twee verschillende vestigingen**

Herbafrost heeft zowel een vestiging in Hulshout (hoofdvestiging) als in Vladslo (Diksmuide). In Hulshout is de vestiging gelegen in industriegebied, een logische keuze. Herbofrast te Vladslo is ontstaan uit een tuinbouwbedrijf die groenten klaar maakte voor de veiling. Na faillissement werd het bedrijf opgesplitst en werd het overgenomen door Herbafrost. Herbafrost is actief in de productie en het diepvriezen van biologische kruiden.  Het gevolg is het ontstaan van een geïsoleerd bedrijf in agrarische zone.

**Herbafrost, Valdslo**

**Google street view, 2019**

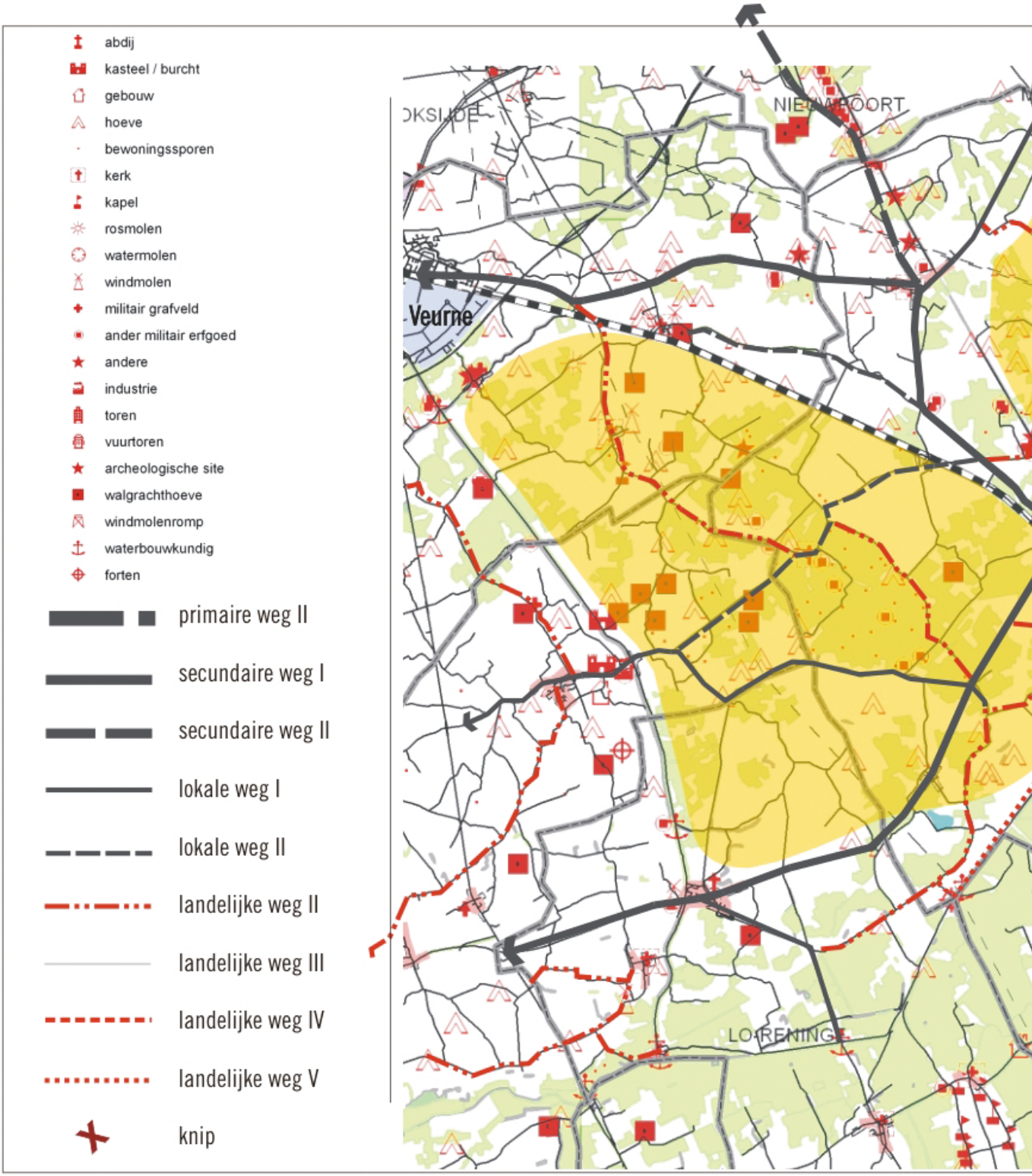
**Herbafrost, Hulshout**

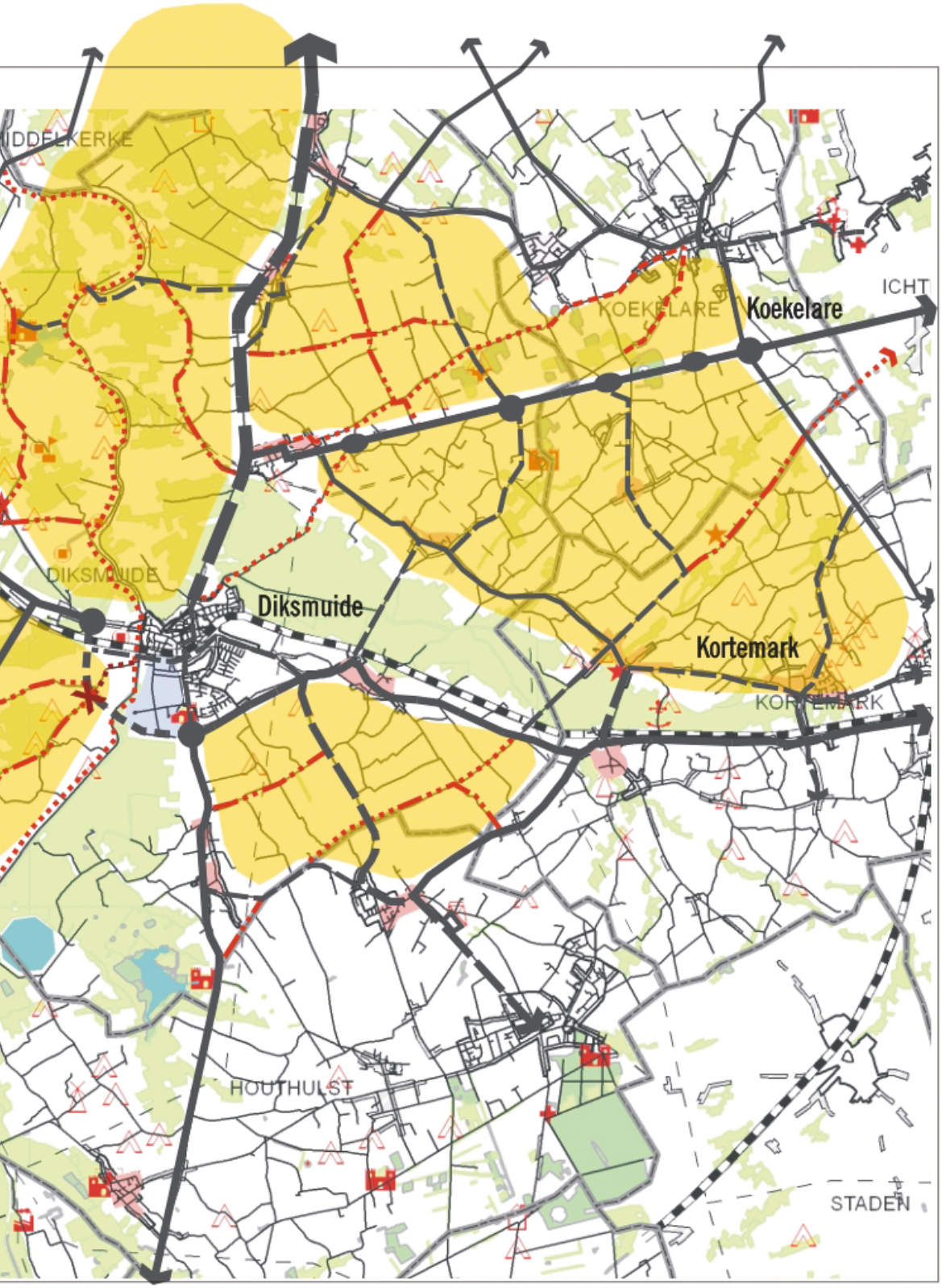
**Herbafrost.be**

**Google Maps, 2019**

**Google Maps, 2019**

# 5.3 FUNCTIETOEKENNINGSPLAN






**MAATREGELEN DIKSMUIDE**

**kaart 6.3.3.1e**

# 5.4 METHODOLOGISCHE NOTA | NIGHTINGALE ROSE DIAGRAM EN GEMEENTEFICHE

## VISUALISERING DIAGRAM

Voor de visualisering het Nightingale Rose diagram is voor elke indicator een ranking genomen van de 308 Vlaamse gemeentes. Voor een aantal parameters is met een omgekeerde ranking gewerkt. Reden hiervoor is de leesbaarheid van het diagram. Waarden meer naar buiten op de ring stellen de 'meer gunstige waarde' in ranking voor, meer naar binnen de 'minder gunstige waarde'. De gescande gemeente wordt afgebeeld in het diagram, in vergelijking met het gemiddelde van de type gemeente uit de Vrind-classificatie. Een groene kleur in de buitenschil voor een bepaalde indicator wijst dus op een waarde die gunstiger is voor de gemeente dan het gemiddelde voor gelijkaardige type gemeentes.

## METADATA

**Type gemeente**
De opdeling in type gemeentes is gemaakt op basis van de Vrind-classificatie. De Vrind-classificatie is een ruimtelijke indeling op basis van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen met opsplitsing van het buitengebied op basis van het Strategisch Plan Ruimtelijke Economie waarbij het ruraal overgangsgebied en het ruraal gebied als platteland wordt geclassificeerd (VRIND2004-2005).

**Aantal inwoners (2018)**
Bron: Statbel, 2018

**Ruimtelijk rendement voor het wonen: aantal inwoners per hectare in kadastrale woongebieden (2017)**
Bron: Statbel, kadaster
De kadastrale woongebieden zijn percelen voor appartementen, buildings en huizen en hoeves. Dit zijn dus percelen waarop een woning staat.

**Percentage doorlatende oppervlakte (2012)**
Bron: gemeentemonitor 2012, AIV
Bodemafdekking of bodemafdichting wordt uitgedrukt als de oppervlakte waarvan de aard en/of toestand van het bodemoppervlak gewijzigd is door het aanbrengen van artificiële, (semi-) ondoorlaatbare materialen waardoor essentiële ecosysteemfuncties van de bodem verloren gaan. De doorlatende oppervlakte is de gemeenteoppervlakte verminderd met de bodemafdekking of bodemafdichting

**Percentage appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing (2017)**
Bron: Statbel, kadastrale statistiek van het gebouwenpark.
Dit is het aandeel appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing op de woongebouwen.

**Aantal m² open ruimte per inwoner (2017)**
Bron: Statbel
Dit is de oppervlakte kadastrale oppervlakte onbebouwde percelen per inwoner.

**Percentage inwoners dat toegang heeft tot wijkgroen binnen 800m (2013)**
Bron: gemeentemonitor 2013

**Percentage van de oppervlakte biologisch waardevol groen (2018)**
Bron: biologische waarderingskaart 2018
Dit is de totale oppervlakte biologisch waardevolle en zeer waardevolle natuur op de totale oppervlakte van de gemeente.

**Openbaar vervoer voor school en werkverkeer (%) (2017)**
Bron: survey gemeentemonitor 2017, SV/ABB
Modale verdeling naar dominant vervoermiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, in %.

**Fietsgebruik voor school en werkverkeer (%) (2017)**
Bron: survey gemeentemonitor 2017, SV/ABB
Modale verdeling naar dominant vervoermiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, in %.

**Voetgangers voor school en werkverkeer (%) (2017)**
Bron: survey gemeentemonitor 2017, SV/ABB
Modale verdeling naar dominant vervoermiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, in %.

**Evolutie ruimtelijk rendement (inwoners per hectare in kadastrale woongebieden in 2011-2017)**
Bron: Statbel, kadaster
Dit is de groei in het ruimtelijke rendement tussen 2011 en 2017. In de meeste gemeenten is dit negatief.

**Groei van het aandeel appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing in het totale woningaanbod (2017-2011)**
Bron: Statbel, kadastrale statistiek van het gebouwenpark.

**CO2emissie voor verwarming en elektriciteit per huishouden 2016 (ton/huishouden) (omgekeerde ranking)**
Bron: provincie in cijfers

**CO2emissie particulier en openbaar voor transport en vervoer, 2016 (ton/huishouden) (omgekeerde ranking)**
Bron: Vito

**Pv-installaties < 10 kW (Vermogen in kW per huishouden), 2016**
Bron: provincie in cijfers

# 5.5 BIBLIOGRAFIE EN CARTOGRAFIE

## CARTOGRAFIE

De kaarten werden gemaakt in QGIS en samengesteld uit verschillende lagen. Deze lagen werden gedownload van de website van (en zijn uitgegeven door) het agentschap Informatie Vlaanderen en/of aangeleverd door de gemeente.

De lagen 'bebouwing', 'water', 'wegenis' komen uit het GRB (Informatie Vlaanderen, versie 2018).
De laag 'WUG' komt uit de atlas van woonuitbreidingsgebieden (Departement Omgeving, versie 2018).
De lagen 'parkgebieden', 'landbouwgebieden' en 'natuurgebieden' komen uit het gewestplan (Informatie Vlaanderen, versie 2018).
De laag 'biologisch waardevol gebied' komt uit de Biologische Waarderingskaart of BWK (INB, versie 2016).
De laag 'stiltegebied' komt uit stiltegebieden in Vlaanderen (Departement Omgeving, versie 2018).
De laag 'overstromingsgevoelig gebied' geven de effectieve en mogelijke overstromingsgevoelige gebieden weer (watertoets) (VLM, versie 2017).
De laag 'historische permanente graslanden' komt uit historisch permanente graslanden(HPG) en andere permanente grasladen in Vlaanderen beschermd door natuurwetgeving (ANB, versie 2017).
De laag 'bedrijvenzones' komt uit bedrijventerreinen (Agentschap Innoveren & Ondernemen, versie 2018).

Andere lagen of toevoegingen:

De Lijn (2018) Netplan West-Vlaanderen

De Standaard (2018) https://viewer.curieuzeneuzen.be/

Google maps (2018)

Vlaamse Landmaatschappij (2011) Functietoekenningsplan Westhoek Eindrapport

Traveltime platform (2018) https://app.traveltimeplatform.com

Stad Diksmuide (2018) intake en workshop

## BIBLIOGRAFIE

Agentschap Binnenlands Bestuur (2018) Jouw gemeente in Cijfers, p. 44-60

Arcadis (2011) Project MER – Zuidwestelijke omleiding Diksmuide, 402 pagina´s

Atelier Romain, ILVO en LDR (2016). Onderzoek van het instrument 'convenant' voor 'niet-agrarische activiteiten in voormalige agrarische gebouwen. Uitgevoerd in opdracht van Ruimte Vlaanderen. Geraadpleegd van: https://www.ruimtevlaanderen.be/Portals/108/docs/Onderzoek/Eindrapport_convenant.pdf

Carmona, M; Gabrieli, T; Hickman, R; Laopoulou, T & Livingstone, N (2018) Street appeal. UCL for Transport for London.

Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid (s.d.). Infonota Meerlaagse Waterveiligheid. Te raadplegen op http://www.integraalwaterbeleid.be/nl/kalender/infonota_Meerlaagse%20Waterveiligheid.pdf.

De Cock, A., Demeyere, A., Goossens, F., Nuyttens, D., Trybou, M., Van Hoof, K., Vanhille, A. (2013). Praktijkgids gewasbescherming. Geraadpleegd van: https://lv.vlaanderen.be/sites/default/files/attachments/praktijkgids-gewasbescherming.pdf

De Decker, P., Vandekerckhove, B., Wellens, C., Volckaert, E., Schillebeecks, E., De Luyck, N. (2018). Vergrijzing op het platteland. Geraadpleegd van https://www.vlaamse-ouderenraad.be/sites/default/files/downloads/2018-03/Vergrijzing%20op%20het%20platteland.pdf

De Vlaamse Waterweg nv (2018) ProjectVoorstel: Project. 1321: Regionale overslag centra Westhoek

De Standaard (2018) https://viewer.curieuzeneuzen.be/

Debryne, F. (2017). Biodiversiteit en voedsel - ervaringen uit Laos, Oikos 83.

Departement Onderwijs en Vorming (2018) Databundel demografie, p. 500

FOD Mobiliteit en Vervoer (2015) Federale diagnostiek woon-werkverkeer 2014

Gemeente Diksmuide (2005). Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan – informatief gedeelte. Geraadpleegd van https://www.diksmuide.be/product/753/ruimtelijke-structuurplannen.

Green Rabbits (s.d.). Building Sitopia: projects at the intersection of food and place. Te raadplegen op https://www.greenrabbits.org/what-is-sitopia/.

Grietens, E. (2018). Baanwinkels aan banden. Geraadpleegd op 16 november 2018, van: https://www.bondbeterleefmilieu.be/artikel/baanwinkels-aan-banden.

Hellemont, M. (2014) Marktonderzoek; fietsbeleid in Dendermonde (afstudeerscriptie)

Hulshof, M. (2015, 25 maart) 'Heeft de winkelstraat nog toekomst?' Vrij Nederland. Geraadpleegd van: https://www.vn.nl/heeft-de-winkelstraat-nog-toekomst/

Jouw gemeente in cijfers - Diksmuide (2018). Geraadpleegd van https://www.statistiekvlaanderen.be/sites/default/files/docs/GM-Diksmuide.pdf

Krens, J. (2011). Weerstand tegen windmolens. De invloed van burgerparticipatie en psychologische afstand op perceived fairness en het ontwikkelen van weerstand. Universiteit Twente: Enschede.

De Landgenoten (2017). Geef ruimte aan de boeren van de toekomst. Visienota De Landgenoten. Te raadplegen op https://www.delandgenoten.be/sites/default/files/20171012_visienotaDLG-min.pdf.

Lawlor (2013) The pedestrian pound. Just Economics for Living Streets

Lobelle, Ch. (2014). Stad Diksmuide – GRUP stationsbuurt. Geraadpleegd van https://mer.lne.be/merdatabank/uploads/nthnvg3221.pdf.

Mobiel Vlaanderen (2017) Vademecum fietsvoorzieningen

Natuurpunt (2018) Betonrapport detailfiches.

Provinciebestuur West-Vlaanderen (2015). Navigatieplan Platteland 2014 – 2019. Uitvoeringsnota 2015 – 2017. Geraadpleegd van https://www.west-vlaanderen.be/sites/default/files/2018-10/uitvoeringsnota_nav_plat_2015_2017.pdf

REScoop (2014). Kiezen voor een actieve rol van de burger in de energietransitie. Memorandum voor de Vlaamse en federale verkiezingen van 2014. Te raadplegen op https://www.rescoopv.be/sites/default/files/memorandum%20van%20rescoop.be%202014.pdf.

Provincie West-Vlaanderen (2008). Provinciale ruimtelijke beleidsvisie. Ruimte voor windturbineparken in West-Vlaanderen. Dienst Ruimtelijke Planning.

Studio BASTA (2017). Waterlanders. Geraadpleegd van: https://www.wearewater.land/studiobasta.

Traject, Movares & Tractebel (2018) Vervoerplan vervoerregio Westhoek

Traject on behalf of the CycleLogistics Ahead consortium (2017) Cyclelogistics - leading Europe forward

Turkelboom F., Mortelmans D., Erwin Wauters (ILVO), Anne Gobin (Vito), Thoonen M., De Smet L. (2018). Oplossingspistes om het typische landschap van voeren te bestendigen in: Rapporten van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek 2018 (51). Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek, Brussel.

Universiteit Antwerpen (2018). Excel - cijfermateriaal.

Van Buggenhout, E., Van Gijseghem, D., Vuylsteke A. (2014). Kort maar krachtig: samenwerking bij logistiek in de korte keten. Afdeling Monitoring en Studie, Brussel. Geraadpleegd van: https://lv.vlaanderen.be/sites/default/files/attachments/Logistiek%20in%20de%20korte%20keten%20def.pdf

Van den Berghe, H. (2015). Wat is de landschappelijke impact van het Europese streefdoel voor hernieuwbare energie op basis van zonne- en windenergie? Case Study Diksmuide. Universiteit Gent: Gent.

VILT (2018). Landbouw de vreemde eend in de bijt op het platteland? Geraadpleegd van: http://www.vilt.be/agrarisch-hergebruik-van-landbouwinfrastructuur---landbouw-de-vreemde-eend-in-de-bijt-op-het-platteland

Vlaams Energielandschap (2017). Draagvlak windenergie. Resultaten uit de enquête 2017. Te raadplegen op https://www.energiesparen.be/sites/default/files/atoms/files/draagvlak_windenergie_2017.pdf.

Vlaamse Landmaatschappij (s.d.). SALFAR. Te raadplegen op https://www.vlm.be/nl/projecten/Paginas/SALFAR.aspx.

Vlaamse Landmaatschappij (2011) Functietoekenningsplan Westhoek Eindrapport

Vlaamse Overheid. Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (2014). Organische stof in de bodem. Sleutel tot bodemvruchtbaarheid. Te raadplegen op https://www.vlm.be/nl/SiteCollectionDocuments/Demeter/5.C.5.%20Organische%20stof%20DEMETERTOOL%20LNE.pdf.
VLM (2017). De Westhoek – 25 jaar landinrichting. Geraadpleegd van https://www.vlm.be/nl/projecten/Paginas/De-Westhoek.aspx.

Wauters, E. (2018). Meerwaardecreatie in de landbouwsector via product-differentiatie in een ketenaanpak in: Een analyse met focus op de Voerstreek. Rapporten van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek 2018 (7). Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek, Brussel.