

INFORMATIEF GEDEELTE

INHOUD

1	ALGEMENE TOELICHTING OVER	6
1.1.	STRUCTUURPLANNING	6
1.2.	INHOUD VAN EEN RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN	6
1.3.	JURIDISCHE DRAAGWIJDTE	7
1.4.	HET PLANNINGS- EN BESLUITVORMINGSPROCES IN MENEN	7
1.4.1.	Inhoudelijk spoor	7
1.4.2.	Samenwerking en communicatie	8
2	SITUERING VAN MENEN	11
2.1.	ALGEMENE SITUERING	11
2.1.1.	De bevolking	14
2.1.2.	Arbeidsmarkt.....	16
2.1.3.	De bodembezetting	19
2.1.4.	Een beknopte beschrijving van de historiek.....	22
3	DE BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR.....	24
3.1.	DOELSTELLINGEN EN METHODE.....	24
3.2.	FYSISCH SYSTEEM	24
3.2.1.	Geologie	24
3.2.2.	Hydrografie	27
3.2.3.	Reliëf	29
3.2.4.	Bodem	29
3.3.	RUIMTELIJKE STRUCTUUR VAN DE RUIMERE OMGEVING.....	32
3.3.1.	Menen als grensstad	32
3.3.2.	Menen in de verstedelijkte Leieband	32
3.3.3.	Menen als onderdeel van de Rijselse Metropool.....	32
3.3.4.	Menen als onderdeel van verschillende landschappen	32
3.3.5.	Bovenlokale infrastructuur.....	33
3.4.	BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR VAN GROOT - MENEN	35
3.4.1.	De stadskern Menen met de woonwijken	35
3.4.2.	De woonkernen Lauwe en Rekkem	35
3.4.3.	Bedrijventerreinen	35
3.4.4.	De Leievallei	36
3.4.5.	de open ruimte	36
3.5.	BESTAANDE DEELGEBIEDEN IN MENEN	39
3.5.1.	De Leievallei	39
3.5.2.	Deelgebied menen	44
3.5.3.	Deelgebied Lauwe.....	52
3.5.4.	Deelgebied Rekkem	56
3.5.5.	De open ruimte noord	60
3.5.6.	de open ruimte in het midden.....	63
3.5.7.	De open ruimte zuid.....	66
3.6.	BESTAANDE DEELSTRUCTUREN IN MENEN	69
3.6.1.	De natuurlijke structuur.....	69
3.6.2.	De ruimtelijke structuur van de landbouw	76
3.6.3.	De ruimtelijke structuur van de bedrijvigheid.....	86
3.6.4.	Ruimtelijke structuur van de kleinhandel.....	89
3.6.5.	De ruimtelijke structuur van toerisme en recreatie	91
3.6.6.	De ruimtelijke structuur van het wonen	95
3.6.7.	De structuur van verkeer en vervoer	101
3.6.8.	De landschappelijke structuur.....	109
3.7.	DE SLEUTELKWESTIES	112
3.7.1.	De Leievallei als potentie ter versterking van de natuurlijke, landschappelijke en toeristisch-recreatieve structuur.....	112
3.7.2.	De bereikbaarheid van Menen	112
3.7.3.	Het wonen in Menen	112
3.7.4.	De grensligging van Menen	113
3.7.5.	Werken in Menen.....	113
3.7.6.	De centrumfunctie van Menen	113
3.7.7.	Recreëren in Menen	113
3.7.8.	De groenstructuur	114

3.7.9.	Open ruimte	114
4	PROGNOSE	118
4.1.	BEDRIJVENTERREINEN	118
4.1.1.	Taakstelling.....	118
4.1.2.	Behoeft.....	118
4.1.3.	Aanbod	128
4.1.4.	Confrontatie	131
4.1.5.	Besluit.....	132
4.2.	WOONGELEGENHEDEN EN BOUWMOGELIJKHEDEN	135
4.2.1.	Taakstelling – selectie van de kernen	135
4.2.2.	Kerngebonden gezinnen, 1991	135
4.2.3.	Behoeft.....	135
4.2.4.	Aanbod.....	138
4.2.5.	Confrontatie	142
4.2.6.	Werkelijke taakstelling naar stedelijk gebied en buitengebied	144
4.2.7.	Besluit.....	145
5	DE RUIMTELIJKE PLANNINGSCONTEXT	154
5.1.	INTERNATIONALE PLANNEN	154
5.1.1.	Het Europees Ruimtelijk OntwikkelingsPerspectief (EROP)	154
5.1.2.	De Tweede Benelux-Structuurschets	155
5.1.3.	Parc du Ferrain – park van Ferrain – grenspost Rekkem-Ferrain	157
5.1.4.	Project Grootstad	158
5.2.	AANGRENZENDE PLANNEN	158
5.2.1.	Wallonië	158
5.2.2.	Frankrijk.....	159
5.3.	RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN (RSV)	161
5.3.1.	Inhoudelijke aspecten m.b.t. de regio en Menen	163
5.3.2.	Taakstellingen voor het Vlaams Gewest	165
5.4.	PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN WEST-VLAANDEREN (PRS-WVL)	169

5.4.1.	Deelstructuren	169
5.4.2.	Deelruimten.....	173
5.4.3.	Taakstellingen voor de provincie West-Vlaanderen	174
5.4.4.	Opdracht voor de gemeente	174
5.5.	PRUP RIOOLWATERZUIVERINGS-INSTALLATIE VOOR MENEN.....	175
5.6.	HET GEWESTPLAN	175
5.7.	VOORONTWERP REGIONAALSTEDELIJK GEBIED KORTRIJK	178
5.8.	REBAK.....	178
5.9.	PLANNEN VAN GEMEENTELIJK NIVEAU	179
5.9.1.	BPA 's	179
5.9.2.	Onteigeningsplannen.....	182
5.9.3.	inrichtingsplannen	182
5.9.4.	Mobiliteitsplan.....	183
5.9.5.	GNOP	183
5.9.6.	Milieubeleidsplan	184
5.9.7.	Studie Leievallei Menen-Wevelgem.....	185
5.9.8.	Richtplan voor de inrichting van de Geluwebeek in Menen – inrichtingsplan voor de Geluwebeek tussen Beekstraat en Bruggestraat te menen.....	185
5.9.9.	Het Grensleiegebied van Frelinghien tot Menen-Halewijn.....	185
5.9.10.	Beschermde monumenten en landschappen	186
5.9.11.	Jeugdruimteplan 2002-2007.....	189
5.9.12.	Structuurplanning in de naburige gemeenten.....	189
5.9.13.	Europese projecten	189
6	BEGRIPPENLIJST	191

Inleiding

In het informatief gedeelte van het ruimtelijk structuurplan Menen wordt een analyse uitgevoerd over de bestaande ruimtelijke structuur van de gemeente.

Deze analyse biedt de nodige informatie tot het vormen van een visie over een gewenste ruimtelijke structuur.

Het informatief gedeelte omvat volgende delen:

1. Een uitleg over structuurplanning
2. Een situering van Menen
3. Een interpretatie van de bestaande ruimtelijke structuur
4. De behoefteberekeningen
5. Een beknopte weergave van de planningscontext en de resultaten van reeds uitgevoerde studies en bestaande plannen voor Menen

1 ALGEMENE TOELICHTING OVER STRUCTUURPLANNING

In antwoord op de ruimtelijke probleemstellingen en op de tekortkomingen in het bestaande instrumentarium heeft de Vlaamse Regering beslist om een ruimtelijk beleid te voeren gebaseerd op structuurplanning. Met het nieuwe decreet op de ruimtelijke ordening van 18 mei 1999, dat op 1 mei 2000 in werking trad, wordt de structuurplanning van toepassing in heel Vlaanderen.

Dit hoofdstuk haalt de belangrijkste bepalingen uit het decreet aan. Een tweede luik beschrijft de karakteristieken van de structuurplanning en beschrijft het tot nu toe gevoerde planningsproces.

1.1. STRUCTUURPLANNING

Structuurplanning is een dynamisch en permanent proces van visie- en beleidsvorming met betrekking tot de kwaliteit van de ruimte. Het ruimtelijk structuurplan is een product van dit proces op een bepaald ogenblik en voor een bepaalde beleidsperiode. Het proces bepaalt mede de inhoud van het structuurplan. Het richt zich enerzijds op inhoudelijke verdieping met betrekking tot de gewenste ruimtelijke structuur en anderzijds op communicatie, overleg, besluitvorming en onderhandeling tussen de betrokkenen.

Een structuurplan is een strategisch plan dat inspeelt op de realiteit, op de bestaande problemen én kansen en op de beperkte middelen. Het laat plaats voor 'onzekerheid', streeft niet naar volledigheid en naar beslissingen die niet hard kunnen worden gemaakt. Het is dus nodig veel aandacht te besteden aan het plannings- en besluitvormingsproces.

Het ruimtelijk structuurplan bevat dus essentiële keuzes over de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied. Van het richtinggevend deel kan de overheid slechts afwijken op grond van een beperkt aantal motieven. Van de voor de overheid bindende bepalingen kan niet worden afgeweken. Het ruimtelijk structuurplan is geen bodembestemmingsplan. Het is dus geen beoordelingsgrond voor de aflevering van vergunningen (stedenbouwkundige- en verkavelingsvergunningen). Het heeft geen verordenende kracht, wel een dwingende kracht ten aanzien van de overheid.

1.2. INHOUD VAN EEN RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Volgens artikel 19 van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening beschrijft het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan de bestaande ruimtelijke structuur, de visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling, de ruimtelijke principes, de gewenste ruimtelijke structuur en de beleidsmaatregelen om deze te realiseren.

Het ruimtelijk structuurplan is enerzijds het kader van het ruimtelijk beleid. Anderzijds is het een instrument om een actief beleid te voeren. Het formeel document bevat drie delen met een verschillende juridische draagwijdte:

- het informatief gedeelte bevat een evaluatie van het gevoerde ruimtelijk beleid in de gemeente, de planningscontext, de beschrijving van de bestaande ruimtelijke structuur en de kwaliteiten en knelpunten in de gemeente;
- het richtinggevend gedeelte bevat de visie, de principes en de gewenste structuur;
- het bindend gedeelte bevat de beleidsmaatregelen.

De inhoud van het ruimtelijk structuurplan Mene sluit aan op deze van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en van de provincie West-Vlaanderen en richt zich naar de structuurbepalende elementen van lokaal belang. Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en de omzendbrief RO/96/06 bepalen de taakstellingen die aan het gemeentelijk niveau worden toegewezen.

De verdeling van taken aan de verschillende beleidsniveaus steunt op het subsidiariteitsbeginsel. Dit betekent dat:

De beleidsmateries worden toegekend aan het geëigend niveau; ieder niveau het instrumentarium gebruikt dat aangepast is aan het niveau; permanent overleg nodig is tussen de niveaus vermits de materies in verband staan met elkaar.

De verhouding tussen het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en de hogere plannen wordt geregeld in artikel 31 van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening: *"Voor elke gemeente wordt een*

gemeentelijk ruimtelijk structuurplan vastgesteld. Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan richt zich naar het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het provinciaal ruimtelijk structuurplan van de provincie waarbinnen de gemeente ligt. Het kan van het richtinggevend deel van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en van het provinciaal ruimtelijk structuurplan slechts afwijken op grond van de motieven, bepaald in artikel 19, § 3. Van de als bindend aangeduide onderdelen kan niet worden afgeweken.”

1.3. JURIDISCHE DRAAGWIJDTE

Het ruimtelijk structuurplan bevat essentiële keuzes over de ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied. De gewenste ruimtelijke structuur is richtinggevend voor de overheid. De gemeente kan hiervan alleen met een gemotiveerde beslissing afwijken. De bindende bepalingen vormen het kader voor de maatregelen waarmee de gemeente de gewenste ruimtelijke structuur wil realiseren. Het decreet bepaalt dat deze bepalingen bindend zijn 'voor de gemeente en de instellingen die eronder ressorteren'.

Het ruimtelijk structuurplan wordt opgemaakt voor een vijfjarige planperiode tot 2007. In praktijk blijft een ruimtelijk structuurplan geldig tot dat het vervangen wordt door een ander.

Het ruimtelijk structuurplan is geen bodembestemmingsplan. Het structuurplan is geen basis voor de verlening of weigering van een vergunning. Het heeft geen verordenende kracht ten aanzien van de burger, wel een dwingende kracht ten aanzien van de overheid.

In een volgend stadium zullen de drie overheidsniveaus uitvoeringsinstrumenten met verordenende kracht opmaken, in uitvoering van het ruimtelijk structuurplan. Het decreet op de ruimtelijke ordening geeft deze uitvoeringsplannen een juridische basis. Deze plannen vormen wél een basis voor de verlening of weigering van een vergunning.

1.4. HET PLANNINGS- EN BESLUITVORMINGSPROCES IN MENEN

1.4.1. INHOUDELIJK SPOOR

In de loop van het planningsproces worden verschillende nota's opgemaakt.

▪ Procesnota

Vooraleer inhoudelijke aspecten betreffende de ruimtelijke structuur van de gemeente aan bod komen, wordt een korte procesnota opgesteld.

In deze nota wordt het begrip structuurplanning verduidelijkt en wordt toegelicht op welke wijze zal worden gewerkt en op welke manier de samenwerking en het overleg zullen gebeuren. Ze beschrijft het samenwerkingsverband tussen alle betrokken partners in het communicatieproces en geeft een aanduiding van de te volgen timing.

▪ Startnota

De startnota geeft een beschrijving van de bestaande ruimtelijke structuur. Er wordt een beknopte historiek van Menen en de planningscontext beschreven. Verder staat de analyse van de bestaande toestand en de detectie van de bestaande ruimtelijke structuur beschreven. Telkens worden de knelpunten en de potenties van de bestaande ruimtelijke structuur aangehaald.

▪ Ruimtelijk sectorale onderzoeken

In kader van het structuurplanningsproces worden er een aantal ruimtelijk-sectorale deelonderzoeken uitgevoerd. Hierbij is er aandacht voor de ruimtelijke aspecten van de huisvestings, economische, agrarische, natuurlijke en landschappelijke structuur. Deze deelonderzoeken geven enerzijds een bijdrage tot de analyse van de bestaande ruimtelijke structuur, anderzijds zetten ze aan tot visievorming.

▪ Hypothese van de gewenste ruimtelijke structuur

In de hypothese van de gewenste ruimtelijke structuur wordt de visievorming op de gewenste ruimtelijke structuur van Menen uitgewerkt. Dit gebeurt zowel per deelgebied als voor verschillende specifieke beleidsthema's.

▪ Voorontwerp

Het voorontwerp is een bundeling van alle elementen in het structuurplan. De drie onderdelen van het structuurplan zijn hierin allen verder uitgewerkt en aangepast aan de opmerkingen vanuit de stuurgroep en de bevolking. Dit document is vervolgens voorwerp van een intensieve consultatieronde met de stuurgroep, de bevolking en een structureel overleg.

▪ Ontwerp

Het ontwerp is het document dat de aanpassingen en opmerkingen op het voorontwerp omvat. Dit document is het voorwerp van de formele goedkeuringsprocedure.

1.4.2. SAMENWERKING EN COMMUNICATIE

Structuurplanning is meer dan alleen een structuurplan. De manier waarop het plan tot stand komt is even belangrijk. Gedurende het ganse planningsproces wordt er aandacht besteed aan samenwerking en communicatie. Inspraak en communicatie moeten leiden tot een maatschappelijk draagvlak voor het structuurplan.

▪ Het planningsproces

⇒ De officiële procedure

De informele procedure is een voorbereidende fase waarin, door onderzoek en onderling overleg, in verschillende stappen een ontwerp structuurplan wordt opgesteld. Het verloop van deze procedure is niet wettelijk vastgelegd in het planningsdecreet en wordt dus ontworpen op maat van de gemeente.

Iedere overleggroep kan per aanduiding meerdere keren samen komen, naargelang de noodzaak.

▪ Stap 1

- *Uitwerking van de procesnota*

2 Februari 2002: Collegebeslissing over het te volgen proces

- Februari 2002: GPCI- grensoverschrijdend overleg voor inventarisatie van plannen en visies over de grenzen heen.
- Op 10 juni 2002: Terreinverkenning van één dag met het projectteam, het college aangevuld met de

verkeersdeskundige, milieudeskundige, ... waarbij het accent ligt op de geplande of te verwachten toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. De terreinverkenning wordt door de technische dienst van Menen voorbereid. Er wordt een bundel opgemaakt waarin de knelpunten en potenties in hun planningscontext worden gesitueerd.

- Oktober 2002: Publiek debat: voorstelling van structuurplanning aan de bevolking en brainstorming over knelpunten en potenties van de gemeente. De publieke debatten worden in de verschillende deelgemeenten afzonderlijk gehouden.
- November 2002: Startnota: inventaris van bestaande studies, een aanzet tot bestaande ruimtelijke structuur, inzicht in de levende visies, aanzet tot gewenste ruimtelijke structuur, bepaling van de verder te onderzoeken elementen.
- December 2002: Grensoverschrijdend overleg.
- December 2002: Toetsing van de resultaten van de brainstorming met de aspiraties van het College.

▪ Stap 2

- Februari 2003 Hogere overheid: Toetsing van de beleidsopties aan de visie en opties op Vlaams en op provinciaal niveau.
- September- oktober 2002: Stedelijke Werkgroep: voorstelling van de startnota, eerste inhoudelijke sturing; bepaling van de volgende prioriteiten in het onderzoek.
- Juni-juli 2003 Stuurgroep: toelichting en bespreking van de startnota

▪ Stap 3

- Hypothese van de gewenste ruimtelijke structuur: verwerking van de deelstudies, verder zetting van de visievorming, verdere interpretatie van de gewenste ruimtelijke structuur.
- April – mei 2003; september-oktober 2003: Stedelijke werkgroep: inhoudelijke bespreking van de hypothese van

de gewenste ruimtelijke structuur; bepaling van de volgende prioriteiten in het onderzoek.

- Juni 2003: College: toelichting van de stand van zaken.
- Augustus 2003: Publiek debat: toetsing van de globale aanzet van de gewenste ruimtelijke structuur.
- Oktober 2003: grensoverschrijdend overleg: toetsing van de visie aan de grensoverschrijdende beleidsopties.

3 *Collegebeslissing over ruimtelijke principes*

▪ **Stap 4**

- Voorstel van voorontwerp GRS: verwerking van de reacties stuurgroep: ruimtelijke afweging en prioriteiten in ruimteaanpakken, visie en gewenste ruimtelijke structuur; aanzet tot bindende bepalingen.
- Deelstudies: behoefteberekeningen en ruimteaanpakken bepalen en naast mekaar plaatsen; toets: conflicten en potenties met de aanzet tot gewenste ruimtelijke structuur.
- december 2003: toetsing sectorstudie landbouw met alle landbouwers in Menen.
- Februari 2004: Stedelijke werkgroep en stuurgroep: bespreking van de resultaten van de deelstudies
- Februari 2004: Hogere overheid: toetsing van de beleidsopties aan de visie en opties op Vlaams en op provinciaal niveau.

4 *Collegebeslissing over de gewenste ruimtelijke structuur*

- Voorontwerp GRS: verdere uitwerking van sectorale beleidselementen met een ruimtelijke weerslag
- Maart 2004: Publiek debat 3: bespreking van de gewenste ruimtelijke structuur, maatregelen en acties.
- Maart 2004: toetsing sectorstudie natuur en landschap met MINARAAD in Menen.
- GECORO: bespreking van het voorontwerp GRS.

⇒ Officiële procedure

- April 2004: Plenaire vergadering met de hogere overheid: bespreking van het voorontwerp GRS.
- Ontwerp GRS.
- April 2004: Advies van de GECORO.
- Juni 2004: De gemeenteraad stelt het ontwerp GRS voorlopig vast.

5 *Collegebeslissing over de organisatie van het openbaar onderzoek*

- 07-06- 2004 tot 04-09-2004: Openbaar onderzoek (90 dagen) met minstens 1 informatie- en inspraakvergadering op 12-07-2004.
- 30-09-2004: De Bestendige Deputatie of de Vlaamse regering brengt advies uit inzake de overeenstemming van het GRS met het PRS W-VI of met het RSV .
- 21-10-2004: Verwerking van de bezwaren door de GECORO
- 29-10-2004: De gemeenteraad: goedkeuring van het gemotiveerd advies van de GECORO op de adviezen, bezwaren en opmerkingen geformuleerd binnen het openbaar onderzoek van het GRS Menen.
- **23-12-2004: De gemeenteraad stelt het GRS definitief vast.**
- **02-06-2005: De Bestendige Deputatie of de Vlaamse regering keurt het GRS goed, gedeeltelijk goed of af (binnen 60 dagen na ontvangst van het GRS).**
- **13-06-2005: Het goedkeuringsbesluit van de Bestendige Deputatie of van de Vlaamse regering wordt bij uittreksel in het Belgisch staatsblad gepubliceerd. Het GRS treedt in werking 14 dagen na de bekendmaking.**

De overlegpartners

In het planningsproces spelen onderstaande instanties en groepen een actieve rol.

Overlegorgaan	Overlegfrequentie	Opdracht
Het projectteam (PT)	op regelmatige basis met hoge frequentie	Bereidt vergaderingen met de stedelijke werkgroep en de stuurgroep voor: gegevens verzamelen en verwerken, documenten opmaken
Stedelijke werkgroep (SW)	op regelmatige basis met gemiddelde frequentie	Door inhoudelijk overleg het planningsproces sturen
Stuurgroep (SG)	op scharniermomenten	Door inhoudelijk overleg het planningsproces voeden
Hogere overheid (provincie en gewest)	Met lage frequentie	Toetsing van de gemeentelijke opties en de methodieken aan hogere visies
Bevolking	Op scharniermomenten	Toetsing van het maatschappelijk draagvlak van de gemeentelijke opties

2 SITUERING VAN MENEN

2.1. ALGEMENE SITUERING

Figuur 1: de situering van Menen

Figuur 2: de administratieve grenzen van Menen

Menen ligt in het zuiden van de provincie West-Vlaanderen, in het westen van het arrondissement Kortrijk (Figuur 1). Menen wordt begrensd door Wervik (Wervik en Geluwe) in het westen, Wevelgem (Wevelgem en Moorsele) in het noorden, Kortrijk (Marke en Aalbeke) in het oosten en Frankrijk (Halluin en Neuville-en-Ferrain) in het zuiden. Menen omvat de deelgemeenten Menen, Lauwe en Rekkem, waarvan Menen 16,5 km² inneemt, Lauwe 8,7 km² en Rekkem 7,9 km². De fusie kwam tot stand in 1977.

In 1997 telt de fusiegemeente Menen 30.719 inwoners op 33 km². In vergelijking met het Vlaamse gewest (436 inwoners per km²) en met de provincie West-Vlaanderen (357 inwoners per km²) heeft Menen met 974 inwoners per km² een hoge bevolkingsdichtheid¹. De agglomeratie Rijsel-Roubaix-Tourcoing, de 'unité urbaine', haalt met nagenoeg één miljoen inwoners, een dichtheid van 2.450 inwoners per km².

Menen is één van de weinige gemeenten in het arrondissement Kortrijk die reeds sinds 1981 in aantal inwoners daalde (33.542 inwoners in 1981²). Menen heeft ook een zeer hoog percentage 65-plussers (16,3 %). In 1992 bood Menen 8.962 arbeidsplaatsen, hetgeen eerder weinig is in vergelijking met het aantal inwoners en in vergelijking met de rest van het arrondissement.

Menen is gelegen in de stedelijke agglomeratie van Kortrijk. De grootstad Rijsel bevindt zich op minder dan 30 km van Menen; Gent ligt een 60-tal km ver. De regio wordt gekenmerkt door een sterke industriële ontwikkeling en door een multimodaal bereikbaarheidsprofiel. Rijsel telt twee vlieghavens waarvan een voor recreatief gebruik. In Wevelgem is er eveneens een vlieghaven. Daarnaast heeft Rijsel een

TGV station met hogesnelheidstreinen naar Londen, Parijs, Brussel,... De Leie wordt ingezet voor goederentransport te water.

Menen wordt doorsneden door de A19 (Ieper-Kortrijk) en de E 17 (Antwerpen-Rijsel) en heeft een gemakkelijke aansluiting op de E403 (Brugge-Moeskroen). De spoorlijn Poperinge-Gent loopt door de kern van Menen en heeft er een station. Het hoofdstation van de spoorwegen van de regio ligt in Kortrijk. De spoorlijn Kortrijk-Moeskroen-Tourcoing-Roubaix-Rijsel doorkruist de deelgemeente Lauwe en Rekkem.

Het verstedelijkte arrondissement Kortrijk wordt gekenmerkt door een gebrek aan aanbod aan groen- en natuurvoorzieningen. De belangrijkste zijn: de Gavers in Harelbeke en de Bergelen in Wevelgem. Langs de Leie zijn op enkele plaatsen waardevolle groengebieden bewaard gebleven. Op vlak van toerisme en recreatie zijn de Gavers, de hippische centra, de Leie en het golfterrein te Waregem van belang voor de streek.

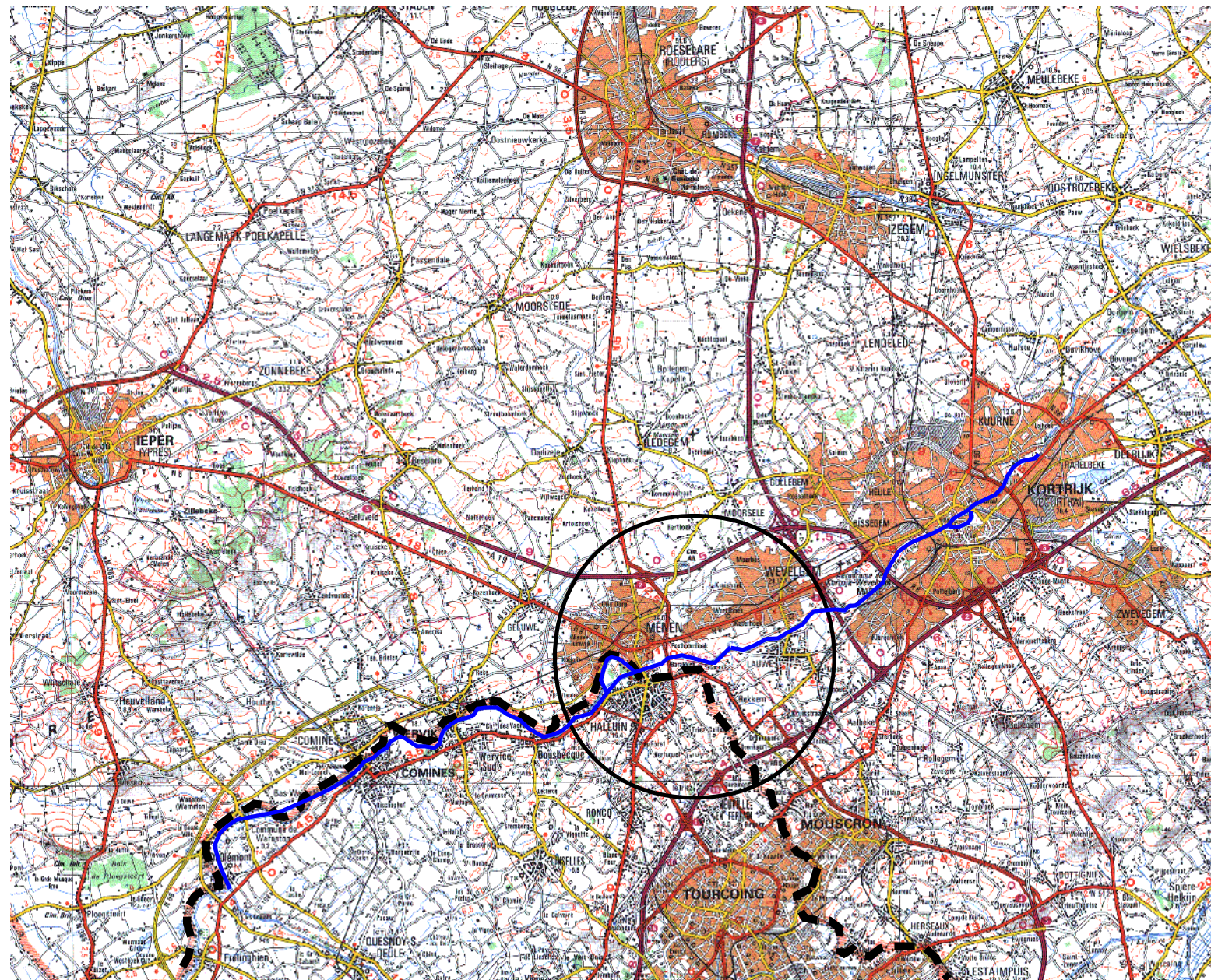
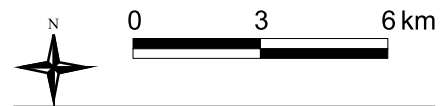
Menen ligt op de overgang van het landelijke Westhoek naar het verstedelijkte arrondissement Kortrijk. De Leie snijdt Menen in twee delen: Menen enerzijds en Lauwe –Rekkem anderzijds. Ten zuiden van de Leie, ter hoogte van Menen sluit het stedelijk weefsel van Halluin naadloos aan op Menen. Lauwe is een 'tweelinggemeente' ten opzichte van Wevelgem. De deelgemeente Rekkem is een belangrijke grensovergang met Frankrijk.

¹ 'Nationaal instituut voor de statistiek, 1997

² GNOP Menen, 1997, blz II-3

legende

— — — — — landsgrens



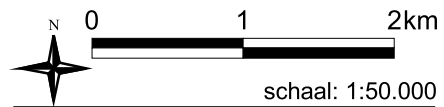
STAD MENEN
INFORMATIEF GEDEELTE

de administratieve grenzen van Mene

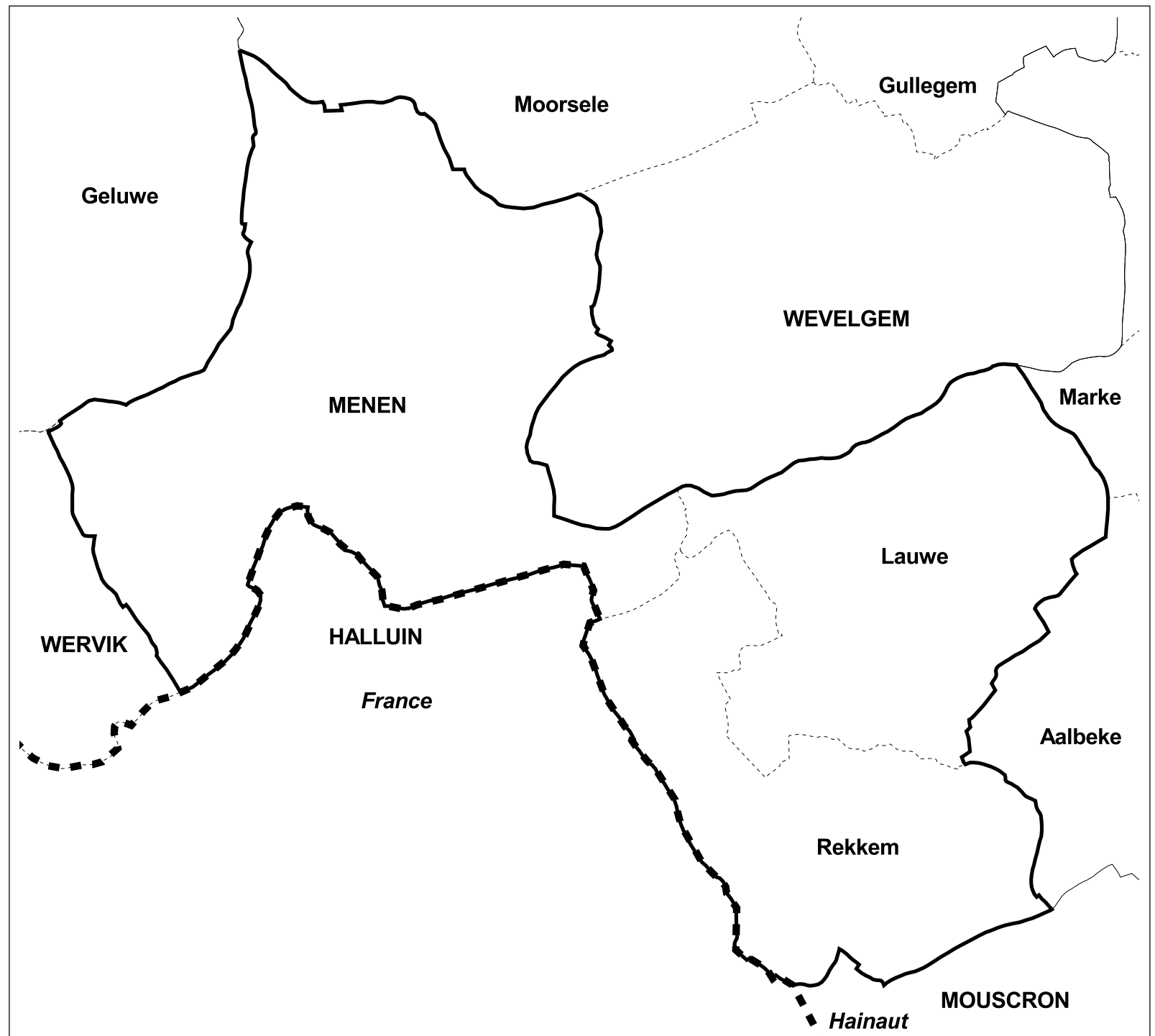
figuur 02

legende

- ■ landsgrens
- stad Mene
- gemeentegrenzen
- deelgemeentegrenzen



intercommunale leiedal
datum: november 2004



2.1.1. DE BEVOLKING

Dit onderdeel schetst een aantal demografische evoluties voor Menen. Uit de evolutie van de bevolking, de leeftijdsopbouw en de gezinnen kan men een aantal trends waarnemen.

▪ Bevolkingsaantal en -evolutie

In 1991 telde Menen 31.219 inwoners. 18.926 inwoners waren gevestigd in de deelgemeente Menen, 7.806 in Lauwe en 4.476 in Rekkem. In de deelgemeente Menen wonen er gemiddeld 1.147 inwoners per km².

In 2001 telde Menen 31.918 inwoners. Sinds 2001 neemt de bevolking in Menen weer toe en telt 32.139 inwoners in januari 2004.

Tussen 1970 en 2001 kende de stad Menen een afname van de bevolking met 2.212 personen. De bevolkingsafname is hoofdzakelijk te wijten aan het dalend bevolkingscijfer voor de stad Menen.

Tabel 1: bevolkingsevolutie per deelgemeente in absolute cijfers.

	1970	1981	1991	1997	2001
Lauwe	7.448	7.900	7.896	7.991	8.059
Menen	22.037	20.807	19.933	19.435	19.130
Rekkem	4.648	4.824	4.805	4.712	4.732
Niet te lokaliseren	0	11	11	63	0
totaal:	34.133	33.542	32.645	32.201	31.921

Bron: NIS; verwerking: Leiedal, aanvullingen op basis van gegevens van Menen

▪ De bevolkingsdichtheid

Tabel 2: de bevolkingsdichtheid per deelgemeente.

	Inwoners 2001	Oppervlakte (km ²)	Bevolkingsdichtheid (inw/km ²)
Lauwe	8.059	8,7	924
Menen	19.130	16,5	1.160
Rekkem	4.732	7,9	600
totaal:	31.921	33,1	964

Bron: NIS; verwerking Leiedal

▪ De bevolkingssamenstelling

De bevolking van Menen is in vergelijking met het arrondissement Kortrijk relatief oud. De deelgemeenten Lauwe en Rekkem hebben een jongere bevolking; vooral de kern van Menen heeft een oudere bevolking.

De recente bevolkingsevolutie heeft te maken met twee fenomenen: enerzijds de ontgroening van de bevolking, d.i. een vermindering van het aandeel van de jonge bevolking, en anderzijds de vergrijzing van de bevolking, d.i. een toename van het aandeel bejaarden.

Tabel 3: evolutie in de leeftijd

	0-19		20-59		60-79		80+	
jaar	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
1981	9.242	27,6	17.535	52,3	5.742	17,1	1.023	3,0
1991	7.861	24,1	17.477	53,5	5.956	18,2	1.351	4,1
1997	7.611	23,6	17.037	52,9	6.192	19,2	1.361	4,2
2000	7.414	23,1	16.835	52,6	6.523	20,4	1.256	3,9
arr. Kortrijk 2000	66.190	23,8	149.708	53,8	52.888	19,0	9.525	3,4

Bron: NIS

Uit de tabel zijn deze fenomenen, de ontgroening en vergrijzing, duidelijk af te lezen. Het aandeel 0 tot 19-jarigen daalt van 27,6% in 1981 tot 23,1% in 2000. In absolute cijfers nam het aantal jongeren af met 1.828 personen. Het aandeel 60-plussers daarentegen neemt in dezelfde periode toe van 20,2% tot 24,3% of in absoluut getal met 1.014 personen. De veroudering van de bevolking is het gevolg van de langere levensverwachting.

Een vergelijking van de ontgroening en vergrijzing met het arrondissement toont aan dat de afname van het aantal jongeren in de stad minder uitgesproken is dan in het arrondissement Kortrijk. Het procentueel aandeel jongeren in de stad lag ten tijde van de volkstellingen van 1981 en 1991 en ligt nog steeds lager dan in het arrondissement.

De vergrijzing in de stad neemt minder sterk toe dan in het arrondissement. Er zijn procentueel wel heel wat meer 60-plussers in de stad dan in het arrondissement.

In vergelijking met de Frans-Belgische metropool heeft Menen en het arrondissement Kortrijk een oudere bevolking.

De Frans-Belgische metropool is jong. De jongeren (minder dan 15 jaar) vertegenwoordigen 20% van de bevolking; de ouderen (+65 jaar) 14,1%. De jeugd is sterkst vertegenwoordigd in Lille³.

Tabel 4: de leeftijdsopbouw van de populatie in de arrondissementen van de Frans Belgische metropool, 1998.

Arrondissement	0-14 jaar (%)	15-64 jaar (%)	65 jaar en ouder (%)
Ieper	18.6	63.7	17.7
Kortrijk	17.8	65.9	16.3
Lille	21.3	66.4	12.3
Mouscron	18.1	64.3	17.6
Roeselare	17.6	67.3	15.1
Tournai	17.6	64.5	17.9
Metropool	20	65.9	14.1

Bron: studie "economisch portret-industries & services", François Milléquant en El Assraoui H., 2000, p. 93

In 1998 was 17,1 % van de bevolking van het Vlaamse gewest jonger dan 15 jaar. 16,5% van de bevolking op Vlaams niveau was ouder dan 65 jaar (of 65 jaar)⁴.

Het arrondissement Kortrijk telt met andere woorden een vergelijkbare samenstelling van de bevolking qua leeftijdsopbouw als het Vlaamse Gewest.

▪ Gezinnen

Op 1 januari 1997 telde de stad Menen 12.994 private gezinnen. Het gemiddeld aantal leden per gezin bedroeg 2,43 personen. De tabel geeft de gezinsontwikkeling weer voor de periode 1970-97. Tussen 1981 en 1991 nam het aantal gezinnen toe met 414 eenheden; in de periode 1991-97 met 260 eenheden.

³ Focus, de ruimtelijke structuur van de grensstad Menen-Focus op de Leie als structurerend element, Trui Everaerd, 2001, blz. 37

⁴ Nationaal instituut voor de statistiek, totale Belgische bevolking op 1.1.1999

Deze stijging is te verklaren door de toenemende gezinsverdunding. Het aantal leden per huishouden verminderde tussen 1981 en 1997 met 0,25 eenheden. Deze trend zal zich in de toekomst verder zetten.

Tabel 5: evolutie van het aantal leden per gezin in de periode 1970-97.

	A	B	C		D			
			mannen	vrouwen	2	3	4	5 +
Absolute cijfers								
1970	11.762	2,88	570	1.330	4.048	2.526	1.618	1.670
1981	12.320	2,68	757	1.627	4.182	2.668	1.868	1.218
1991	12.734	2,52	1.138	1.850	4.310	2.572	1.968	896
1997	12.994	2,43	1.403	1.978	4.527	2.402	1.825	859
Percentages								
1970	100%		4,8%	11,3%	34,4%	21,5%	13,8%	14,2%
1981	100%		6,1%	13,2%	33,9%	21,7%	15,2%	9,9%
1991	100%		8,9%	14,5%	33,8%	20,2%	15,5%	7,0%
1997	100%		10,8%	15,2%	34,8%	18,5%	14,0%	6,6%

A: aantal particuliere gezinnen; B: gemiddelde gezinsgrootte; C: alleenwonende; D: aantal personen;

Bron: NIS; verwerking Leiedal

De gezinsverdunding kan verklaard worden vanuit volgende elementen:

- de vermindering van het aantal kinderen per gezin;
- de toenemende versnippering van gezinnen ten gevolge van echtscheiding;
- het meer zelfstandig gaan wonen van nooit-gehuwden;

2.1.2. ARBEIDSMARKT

De economische dynamiek van een gebied wordt sterk bepaald door de situatie op de arbeidsmarkt. Is er een overschot aan arbeidskrachten of is er een tekort? Een overschot betekent werkloosheid. Een tekort aan arbeidskrachten remt de economische dynamiek van de regio eveneens af.

▪ De beroepsbevolking

De totale bevolking kan opgedeeld worden in enerzijds de beroepsbevolking of actieve bevolking en anderzijds de inactieve bevolking (de gepensioneerden, kinderen, arbeidsongeschikten). De beroepsbevolking is het gedeelte van de bevolking dat werkt of bereid is tot werken ongeacht of de betrokkene werk vindt of niet. De beroepsbevolking is dus het totaal van de werkenden en de werkzoekenden en vormt met andere woorden het aanbod van arbeidskrachten.

Menen telde in 1998 een totale beroepsbevolking van 13.972 personen. In 1991 bedroeg dit aantal 14.192 personen. De beroepsbevolking kent een dalende tendens.

Tabel 6: beroepsbevolking

	Beroepsbevolking	
Jaar	Menen	Arrondissement Kortrijk
1981	13.926	115.048
1991	14.192	123.034
1996	14.090	125.018
1997	14.031	125.071
1998	13.972	124.574

Bron: NIS en APS; eigen verwerking

▪ De activiteitsgraad

De activiteitsgraad wordt bekomen door de verhouding tussen de totale beroepsbevolking en de totale bevolking op beroepsactieve leeftijd. De activiteitsgraad geeft aan in welke mate een bevolking aan het 'actieve leven' deel neemt.

Tabel 7: de activiteitsgraad.

	Activiteitsgraad	
	Menen	Arr. Kortrijk
01-01-1996	73,2	73,97
01-01-1997	73,11	73,99
01-01-1998	72,78	73,85
01-01-1999	72,96	74,12
01-01-2000	73,44	74,77

Bron: APS, verwerking Leiedal

De activiteitsgraad bleef in Menen de afgelopen 5 jaar ongeveer op hetzelfde niveau. De activiteitsgraad bleef wel steeds onder het niveau van het arrondissement.

▪ De doorstromingscoëfficiënt

De doorstromingscoëfficiënt heeft een beeld van de beschikbare beroepsbevolking. Hiervoor wordt nagegaan hoeveel mensen de arbeidsmarkt zullen verlaten (bevolking 50-64 jaar) en hoeveel er bijkomen (bevolking 10-24 jaar). Beide getallen worden met elkaar gedeeld. Is de verhouding groter dan 1 dan is het aantal nieuwkomers op de arbeidsmarkt groter dan het aantal die de arbeidsmarkt verlaat. Een verhouding lager dan 1 betekent het omgekeerde.

De doorstromingscoëfficiënt voor Menen is groter dan 1 maar vertoont een continue dalende tendens. Dit wijst op een krappere wordende arbeidsmarkt. Deze tendens is algemeen aanwezig in het arrondissement Kortrijk, maar de cijfers voor het ganse arrondissement zijn systematisch beter.

Tabel 8: de doorstromingscoëfficiënt

Jaar	Menen	Arr. Kortrijk
1991	1,12	1,21
1992	1,11	1,2
1993	1,1	1,2
1994	1,08	1,18
1995	1,08	1,17
1996	1,07	1,14
1997	1,03	1,12
1998	1,02	1,1
1999	1	1,09

Bron: NIS; verwerking Leiedal

▪ De werkgelegenheidsgraad

Tabel 9: de werkgelegenheidsgraad in het arrondissement Kortrijk 1998

Gemeente	RSZ 30/06/98	RSVZ 31/12/98	totaal	18-64 j	Werk- gelegen- heidsgraad
Anzegem	3.191	1.456	4.647	8.523	54,5
Avelgem	1.764	778	2.542	5.533	45,9
Deerlijk	3.740	1.154	4.894	7.253	67,5
Harelbeke	7.224	2.236	9.460	16.608	57,0
Kortrijk	37.657	7.274	44.931	45760	98,2
Kuurne	6.813	1.190	8.003	8.164	98,0
Lendelede	1.468	591	2.059	3.401	60,5
Menen	9.349	2.437	11.786	19.504	60,4
Waregem	17.142	3.573	20.715	22.674	91,4
Wevelgem	8.579	2.640	11.219	19.504	57,5
Zwevegem	5.252	2.186	7.438	14.620	50,9
Spiere- Helkijn	319	167	486	1.124	43,2
arr. Kortrijk	102.179	25.682	12.7861	172.668	74,1
West- Vlaand.	362.556	110.106	47.2662	692.322	68,3

Bron: RSZ- RSVZ 1998, verwerking Leiedal

De werkgelegenheidsgraad wordt verkregen door de verhouding tussen het totaal aantal arbeidsplaatsen (de totale werkgelegenheid) en het aantal inwoners op beroepsactieve leeftijd in een bepaald geografisch gebied. De werkgelegenheidsgraad geeft aan in hoeverre er veel of weinig jobs in een bepaald geografisch gebied aanwezig zijn. Een werkgelegenheidsgraad van 100% betekent dat er evenveel arbeidsplaatsen als beroepsactieven zijn.

Menen kent een werkgelegenheidsgraad van 60,4 %. Dit wil zeggen dat er in Menen voor minder dan twee derden van de totale actieve bevolking arbeidsplaatsen zijn. Dit is relatief weinig ten opzichte van de werkgelegenheidsgraad in de andere steden in het arrondissement Kortrijk. Kortrijk, Waregem en Kuurne hebben met een werkgelegenheidsgraad van meer dan 90% een belangrijke impact op de tewerkstelling in de streek.

In vergelijking met de gemeenten buiten de stedelijke band is de werkgelegenheidsgraad van Menen eerder hoog.

▪ Werkloosheid

In 2000 waren er 1543 inwoners van Menen werkloos, waarvan 664 mannen en 879 vrouwen. Dit komt overeen met een werkloosheidsdruk van 6,8% bij de mannen en 10,2% bij de vrouwen. Dit geeft een totale werkloosheidsdruk van 8,4% in Menen.

Het arrondissement Kortrijk kent met 6% in vergelijking tot de provincie West-Vlaanderen 7% een lage werkloosheidsgraad. Menen wordt echter gekenmerkt door een relatief hoge werkloosheidsgraad: 8,4% in 2000. In vergelijking met 1996 (met 10% werkloosheid) is de situatie verbeterd.

In Frankrijk was de werkloosheid in 1999 merkbaar hoger dan in Vlaanderen. Halluin telde toen 14% werklozen. Gemiddeld over het Departement du Nord was 17,7% van de actieve bevolking werkloos. Dit verklaart gedeeltelijk een stijgende trend van de grensarbeid van de Fransen naar België.⁵

⁵ Focus, de ruimtelijke structuur van de grensstad Menen, Trui Everaerd, 2001, blz. 93

▪ **De spreiding van de tewerkstelling over de economische sectoren**

Tabel 10: tewerkstelling per sector – aantal werknemers

Arbeidssector	Menen	Arr. Kortrijk	
	absolute cijfers	procentueel	
Primaire sector	61	0,7%	0,7%
Secundaire sector	2.911 Bouw: 490 Industrie: 2.421	31,3% Bouw: 5,3% Industrie: 26%	44,1% Bouw: 6,7% Industrie: 37,4%
Tertiaire sector	3.116	33,5%	30,0%
Quartaire sector	3.224	34,6%	25,3%
Totaal	6.340	100%	100%

Bron: RSZ 1999

De procentuele tewerkstelling in de tertiaire en quartaire sector scoort in Menen hoger dan het arrondissement (69,7% t.a.v. 58%). De handel en diensten vormen dus duidelijk de belangrijkste sectoren naar tewerkstelling in Menen.

Op de tweede plaats volgt de industrie, met een tewerkstellingsgraad van 26% en ligt opmerkelijk lager dan het arrondissementeel gemiddelde. Het arrondissement Kortrijk telt 37% tewerkgestelden in de industrie.

Andere sectoren met een belangrijke tewerkstelling zijn bouw, met 5,3% tewerkstelling en landbouw en visserij met slechts 0,7% tewerkstelling.

Tabel 11: tewerkstelling per sector – aantal zelfstandigen en helpers

Arbeidssector	Menen	arr. Kortrijk	
	absolute cijfers	procentueel	
Primaire sector	176	8,4%	9,7%
Secundaire sector	530 Bouw: 120 Industrie: 410	25,4% Bouw: 5,8% Industrie: 19,7%	24,5% Bouw: 6,1% Industrie: 18,5%
Tertiaire & quartaire sector	1.377	66,1%	65,4%
Totaal	2.083	100%	100%

Bron: RSVZ 1999

▪ **Aantal inrichtingen per sector en evolutie**

In 1999 telde Menen 826 inrichtingen. Tussen 1993 en 1999 wordt er een toename van 86 bedrijven genoteerd.

Tabel 12: aantal bedrijven (bron: RSZ)

Jaar	Menen
1993	740
1994	758
1995	769
1996	775
1997	817
1998	811
1999	826
Index 1999 (basis = 1993)	112

Bron: RSZ

De inrichtingen zijn als volgt verdeeld over de sectoren:

- primaire sector: 20 bedrijven
- secundaire sector: 202 bedrijven (119 industrie en 83 bouw).
- tertiaire sector: 484 bedrijven
- quartaire sector: 120 bedrijven

Naar aantal zijn de meeste bedrijven dus terug te vinden in de handel en de dienstverlenende sector; in de industrie is vooral de textiel- en kledingsector sterk vertegenwoordigd én de sector groot- en kleinhandel neemt een derde plaats in naar aantal bedrijven. Menen functioneert dus als een dienstverlenend centrum voor de omliggende gemeentes.

▪ **Grensarbeid**

Op 30 juni 1999 gingen nog 984 West-Vlamingen in Frankrijk werken⁶.

In het begin van de jaren '70 waren er nog meer dan 5000 personen uit West-Vlaanderen die in Frankrijk tewerkgesteld waren. Op 30-06-1999 waren er slechts 984 in Frankrijk werkende West-Vlamingen meer over. Deze zijn voornamelijk afkomstig uit de arrondissementen Kortrijk (474 pers.) en Ieper (310 pers.)

⁶ WES

Omgekeerd: in de jaren '70 waren er nog geen 250 personen uit Frankrijk die in West-Vlaanderen werkten. Op 30-06-1999 waren er 2721 personen met een domicilie in Frankrijk tewerkgesteld in West-Vlaanderen.

2.1.3. De bodembezetting

Figuur 3: bebouwing

Menen situeert zich volledig binnen de sterk verstedelijkte en geïndustrialiseerde as Menen - Kortrijk - Waregem.

Aan de hand van de gegevens van het NIS gaan we dit gegeven na en bekijken we hoe de huidige bodembezetting in Menen zich situeert ten opzichte van het bodemgebruik in het (verstedelijkte) arrondissement, de provincie en het Vlaamse Gewest.

Menen bestrijkt een totale oppervlakte van 3.307 ha. Volgens de gegevens van het NIS(2000) is hiervan 2.013,8 ha onbebouwd, zijnde 61 % van de totale oppervlakte. In 1985 was dit nog 2.325,35 ha. In de loop van 15 jaar is bijgevolg 311,5 ha (9 % van de totale oppervlakte) gewijzigd van onbebouwd naar bebouwd. Het is duidelijk dat vooral de landbouw moet wijken voor de steeds verdergaande verstedelijking in de regio.

Met 61 % aan onbebouwde percelen scoort Menen lager dan het gemiddelde van het arrondissement Kortrijk (66,4%). Meer dan de helft (1910 ha) van de onbebouwde percelen wordt als akkerland, grasland en boomgaard gebruikt. Dit is op zich reeds 57,8 % van de totale oppervlakte. Toch is dit minder dan het gemiddelde van het arrondissement (62,6 %).

Het aantal bebouwde percelen is in dezelfde periode toegenomen van 661,7 ha tot 899,6 ha, dit is een stijging met 237,9 ha. De stijging in het aantal bebouwde percelen werd nagenoeg gelijk verdeeld over de woningbouw en de industriebouw.

In totaal is momenteel meer dan één vierde van de oppervlakte van Menen geregistreerd als zijnde bebouwd. Dit is in totaal 899,6 ha. Bijna twee derde hiervan, namelijk 583,7 ha is bestemd voor woningbouw (65 %). De industriële bebouwing is verspreid over 239 ha of 27 % van de bebouwde oppervlakte.

Tabel 13: evolutie van de bodembezetting 1985-1995-2000

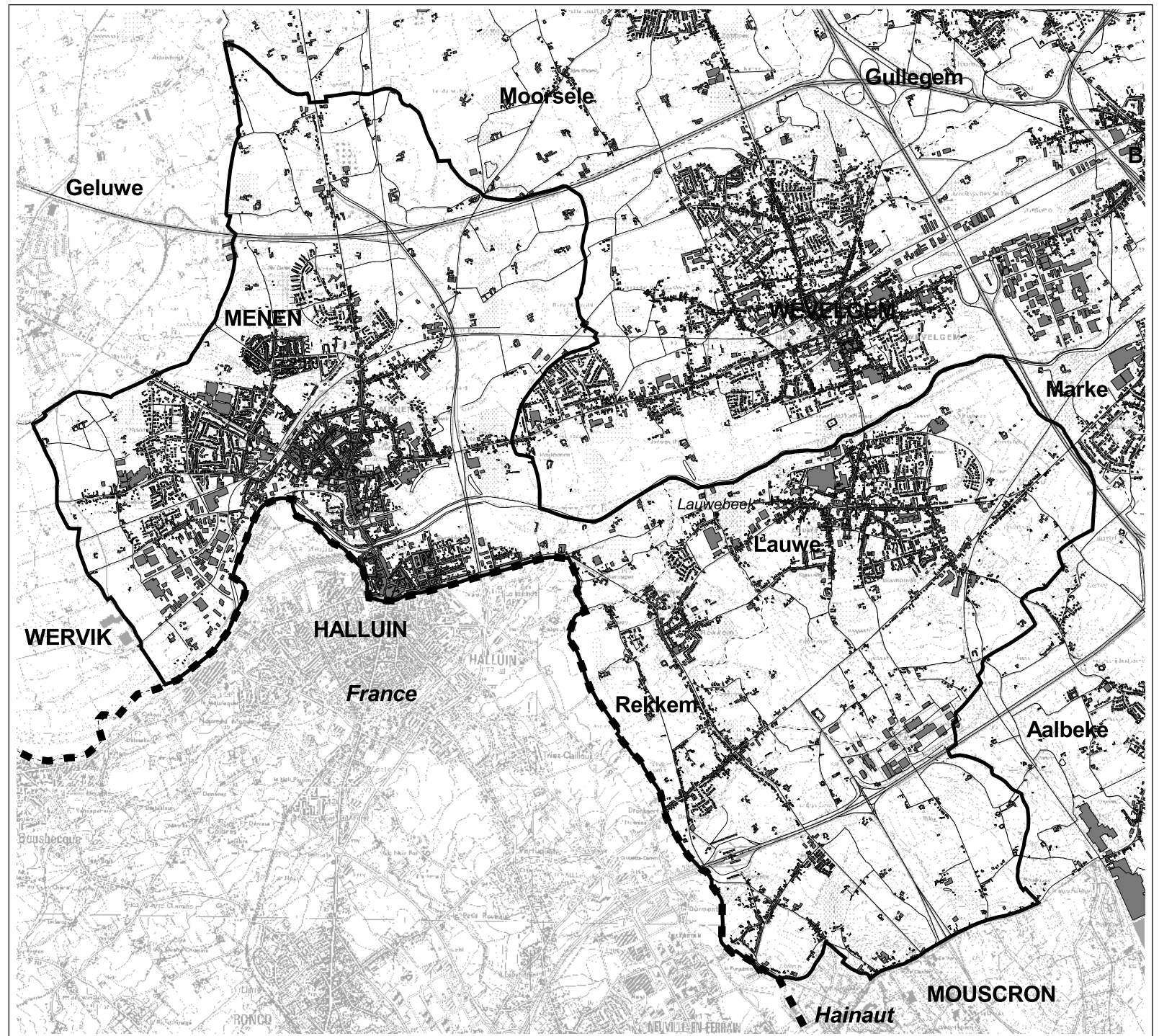
	1985 ha %	1995 ha %	2000 ha %
onbebouwde oppervlakte (ha)	2.325,4 70%	2.097,8 63%	2.013,8 61%
bebouwde oppervlakte (ha)	661,7 20%	829,8 25%	899,6 27%
niet gekad. oppervlakte (ha)	319,9 10%	379,29 11%	393,6 12%

Bron: NIS –bewerking Leiedal⁷

Zoals verwacht zijn het enkel de gemeenten, volledig gelegen binnen de verstedelijkte as, die een hoger percentage bebouwde oppervlakte hebben: Harelbeke, Kuurne en Waregem. Kortrijk en Deerlijk, beide voor een groot gedeelte gelegen binnen de as, hebben waarden in dezelfde orde van grootte als Menen. Hierdoor scoort Menen wat betreft bebouwde oppervlakte betreft nog net iets hoger dan het gemiddelde voor het arrondissement.

De woningbouw neemt in Menen (16 %) zowel als in het arrondissement (15 %) beduidend meer ruimte in dan in de rest van de provincie (10 %) of het Vlaamse Gewest (11 %). Daarnaast is de industriebouw veel sterker ontwikkeld in het arrondissement. Het is zo dat driemaal zoveel ruimte in beslag genomen wordt door de industriebouw in het arrondissement in vergelijking met de provincie of het Vlaamse Gewest. De stad Menen bezit zelf nog iets meer bedrijvigheid dan het gemiddelde voor het arrondissement.

⁷ gegevens kadaster met voorzichtigheid te benaderen (fiscale en niet ruimtelijke doelstellingen)



Het omgekeerde beeld verkrijgen we als we de oppervlakte onbebouwde percelen gaan uitzetten. Hier scoren de provincie en het Vlaamse Gewest hoger. De verdeling over akkerland, grasland, bos en tuinen is echter verschillend voor de vier beschouwde gebieden.

We merken op dat het aandeel akkerland binnen het arrondissement even groot is als in de provincie. Dit is te danken aan de vruchtbare bodem in deze regio. De provincie bezit bovendien echter een aandeel grasland dat groter is dan voor het arrondissement. Hierdoor is het totale aandeel onbebouwde oppervlakte in de provincie groter dan die van het arrondissement Kortrijk.

De stad Menen bezit ongeveer een even groot aandeel onbebouwde oppervlakte als het arrondissement. Het aandeel akkerland is er echter kleiner, dit ten voordele van het gedeelte grasland.

Wat het Vlaamse Gewest betreft stellen we vast dat het aandeel akkerland en grasland niet groter is dan in Menen of in het arrondissement. Wel beschikt het Vlaamse Gewest over 12 % bos, wat niet het geval is voor het arrondissement of voor Menen. Ook de provincie heeft slechts een beperkte hoeveelheid bos (3 %).

Tabel 14: de bodembezetting 2000

	Menen		Arr. Kortrijk	
	ha	%	ha	%
Huizen, hoeven, bijgebouwen met inbegrip van serres	570,7	17,3%	6.585,7	16,3%
Appartementen, buildings	13,0	0,4%	147,3	0,4%
Ambachts-, indus- triegebouwen, opslagruimten	183,1	5,5%	1.997,8	4,9%
Kantoorgebouwen, gebouwen met handels- bestemming	55,9	1,7%	473,4	1,2%
Openbare gebouwen en andere	75,7	2,3%	680,5	1,7%
Andere bebouwde oppervlakte	1,2	0,0%	23,6	0,1%
Totaal	899,6	27,2%	9.908,3	24,5%
Bossen, woeste gronden	17,5	0,5%	541,2	1,3%
Tuinen en parken	49,4	1,5%	638,0	1,6%
Recreatieterreinen	6,0	0,2%	103,3	0,3%
Gekadastreerde wegen en waterwegen	30,9	0,9%	269,3	0,7%
Andere	1.910,0	57,8%	25.250,8	62,6%
Omvang niet- bebouwde oppervlakte	2.013,8	60,9%	26.802,5	66,4%
Omvang niet- gekadastreerde oppervlakte	393,6	11,9%	3.650,3	9,0%
Totaal	3.307,0	100,0%	40.361,1	100,0%

Bron: GOM – verwerking Leiedal

2.1.4. EEN BEKNOPT BESCHRIJVING VAN DE HISTORIEK⁸

Figuur 4: evolutie van het ruimtegebruik

Menen bestond al in 1087 als een gehucht op het kruispunt van de wegen die vandaag als de N8 en de N32b gekarteerd zijn. Dit zijn de verbindingen tussen Kortrijk-Ieper-Veurne enerzijds en tussen Brugge-Menen-Rijsel anderzijds.

Pas sinds de tweede helft van de 16^{de} eeuw groeide Menen uit tot een stad dankzij de belangrijke militaire rol die aan Menen was toegewezen. Menen werd een van de vestingsteden naast Veurne, Ieper, Kortrijk en Rijsel. De grens met Frankrijk, de Leie en de militaire vesting zijn belangrijk gebleven in de verdere ontwikkeling van de stad.

In 1852 werd de stad ontmanteld van haar vestingen, waardoor industriële expansie van de stad mogelijk werd. De oude stadswallen en grachten werden opgenomen in het stratenpatroon. De eerste bedrijven zijn terug te vinden in de omgeving van de oude poorten en vestingmuren.

De industriële revolutie van de 19^{de} eeuw veranderde de stad in sneltempo: de spoorlijn werd aangelegd en arbeiderswoningen werden gebouwd. Daar de industrie zich vooral in Frankrijk ontwikkelde (textielnijverheid) was Menen eerder een woonstad dan een werkstad.

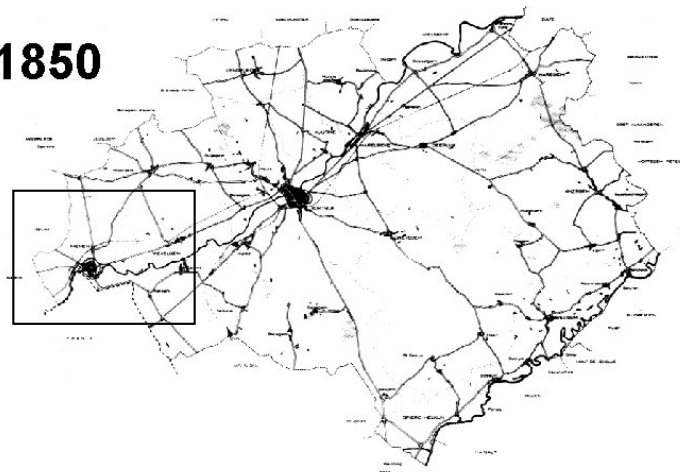
Na de tweede wereldoorlog was de grensarbeid naar noord Frankrijk niet meer zo interessant. Omdat Menen zelf onvoldoende tewerkstelling kon bieden trokken vele jonge gezinnen weg. Inmiddels wordt volop gewerkt om de stad voldoende draagkracht te geven qua voorzieningen en tewerkstelling.

Met de sterk toegenomen mobiliteit vanaf de jaren '60 veranderden de factoren die de woonplaatskeuze beïnvloeden.

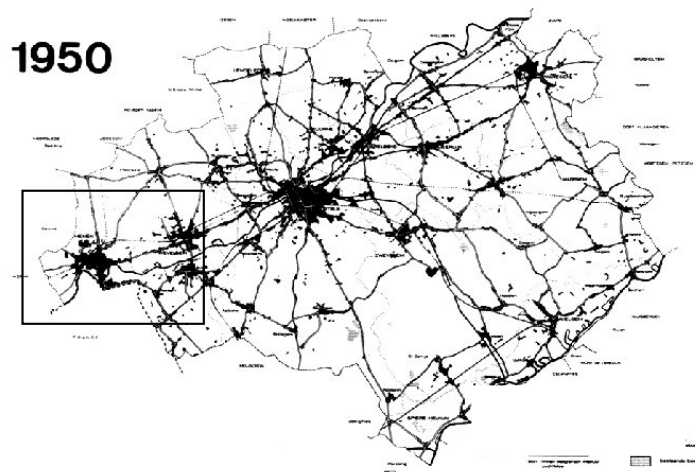
⁸ Focus, de ruimtelijke structuur van de grensstad Menen, Trui Everaerd, 2001, blz.18

■ bebouwing

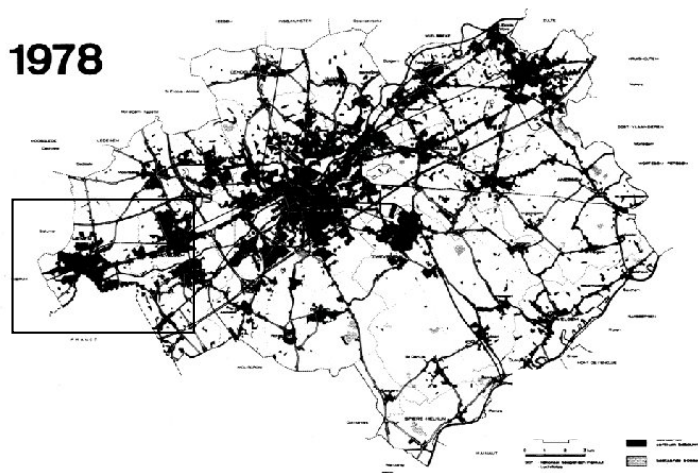
1850



1950



1978



1992



3 DE BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

3.1. DOELSTELLINGEN EN METHODE

Kennis over het bestaande is belangrijk om tot een gewenste ruimtelijke structuur te komen. De uitwerking van de bestaande ruimtelijke structuur is noodzakelijkerwijs een interpretatie van de ruimte in haar voorkomen enerzijds en in haar werking anderzijds. Deze interpretatie is gebaseerd op de wetenschappelijke analyse van de ruimtelijke omgeving maar ook van de belevingswaarde van de ruimte. De bestaande ruimtelijke structuur is met andere woorden een subjectieve interpretatie van de gemeente en dit in functie van de uitwerking van een gewenste ruimtelijke structuur.

De schets van de bestaande ruimtelijke structuur legt daarbij mogelijke knelpunten en kwaliteiten van de gemeente bloot.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de delen van Menen die behoren tot het regionaalstedelijk gebied van Kortrijk, het kleinstedelijk gebied Menen en het buitengebied, gezien deze gebieden een verschillend beleid vragen. Verder wordt onderzocht welke verschillende deelgebieden in Menen te onderscheiden zijn. Bepaalde gebieden vormen een duidelijke samenhang door sterke relaties. Specifieke kenmerken typeert elk van de deelgebieden. Tussen de deelgebieden bestaat geen eenduidige grens: ze overlappen elkaar.

Naast een opsplitsing in deelgebieden wordt de ruimte geanalyseerd vanuit de verschillende structuren. Voor iedere deelstructuur worden de structurerende elementen aangeduid.

Om de bestaande ruimtelijke structuur beter te begrijpen wordt voorafgaand het fysisch systeem van de gemeente toegelicht.

3.2. FYSISCH SYSTEEM⁹

Het fysisch systeem ligt aan de basis van de ruimtelijke structuur. Het is het geheel van eigenschappen, processen en relaties van klimaat, geologie, reliëf, bodem, oppervlakte- en grondwater en lucht¹⁰. Het inzicht in het fysisch systeem gaat dus vooraf aan de bespreking van de bestaande ruimtelijke structuur.

3.2.1. GEOLOGIE

Figuur 5: geologie

Het landschap kwam tot stand onder invloed van afzettingen en uitschuringen. Het waren de zee, de wind en de rivieren die deeltjes afzetten. Het waren de rivieren die uit deze deeltjespakketten het reliëf schuurden.

De basis onder de hierna besproken afzettingen en uitschuringen uit tertiair en quartair, is een sokkel van primair en daarboven secundair gesteente. Deze lagen hebben geen invloed op het reliëf.

▪ Afzettingen uit het tertiair (Eoceen)

Tijdens het tertiair (Eoceen) werden zandige en kleiige lagen afgezet op de primaire en secundaire sokkel onder invloed van een afwisselend vooruitkomen en terugtrekken van de toenmalige Noordzee. In Menen bevinden zich volgende tertiaire lagen (van oud naar jong):

- De gronden van het Landeniaan bevinden zich boven de laag van het secundair tot ongeveer 75 m onder het zeeniveau in het noorden van Menen en tot ongeveer 35 m onder het zeeniveau in het zuiden van Menen. Ze bestaan onderaan uit wat klei, die bedekt wordt door zand. De fijne glauconiethoudende zandgronden van het Landeniaan spelen een belangrijke rol als waterhoudende laag. Ze worden vaak door bedrijven aangeboord voor waterbevoorrading (wasserijen, melkerijen, brouwerijen,...).
- Het Ieperiaan bevindt zich boven het Landeniaan. De onderste laag Ieperiaan is zeer dik (wel 100 m) en bestaat uit blauwgrijze

⁹ Leiedal – Witab, Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan Stad Menen, Kortrijk, 1997, p. II-4 tot II-7.

¹⁰ RSV, p. 95.

zware ondoorlaatbare klei. De bovenste laag is dun (10-20 m) en bestaat uit zeer fijn, meestal glauconiethoudend zand. In Menen is de bovenste laag grotendeels geërodeerd en is zelfs de onderste kleilaag minder dik. Dit is het werk geweest van de Leie tijdens de voorlaatste ijstijd. Alleen in het zuiden van Menen is er nog wat Ieperiaan-zand aanwezig. Daar bevindt zich boven het Ieperiaan-zand zelfs nog wat zandig/kleiig materiaal van het Paniseliaan (op de heuveltoppen op de grens met Moeskroen). Ieperiaan-klei wordt regelmatig ontgonnen in de streek en gebruikt voor bakstenen en dakpannen. In Menen bevinden zich interessante kleireserves, vooral op het grondgebied van Lauwe. Daar bevindt waardevolle Ieperiaan-klei zich op gemakkelijk ontginbare diepte. Na een cumulatie van opwaartse bewegingen van het land en bijgevolg terugtrekkingen van de Noordzee naar het noordoosten ontstonden rivieren (bv. Leie) die allen met de helling, van zuidwest naar noordoost stroomden. Hun zijbeken gingen van west naar oost (linkeroevers, bv. Geluwebeek) of van zuid naar noord (rechteroevers, bv. Lauwe beek) stromen.

▪ Uitschuringen en afzettingen uit het quartair

Tijdens het quartair wisselden ijstijden en tussenijstijden elkaar af. Tijdens de voorlaatste ijstijd zakte de zeespiegel tot 100 m onder het huidige peil, lager dan de bodem van het zuidelijke deel van de Noordzee. De Noordzee droogde op en werd doorsneden door de rivieren.

De Leie en haar zijbeken ontsprongen bijgevolg veel hoger ten opzichte van de zeespiegel en werden woeste rivieren die veel grond erodeerden en zich diep uitschuurden, op vele plaatsen tot in de Ieperiaan-klei. Deze erosie tekende het geraamte van ons huidige reliëf. De rivieren waren onstandvastig en veranderden regelmatig hun loop. In de Leievallei werd de Ieperiaan-klei weggeschuurd tot onder het zeeniveau.

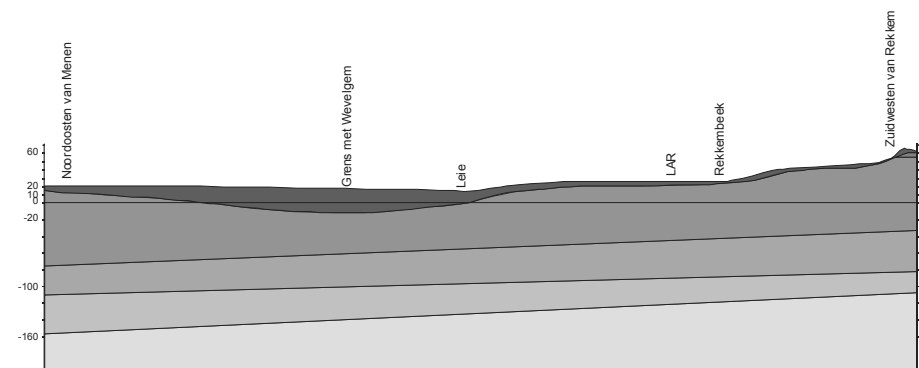
Toen tijdens de laatste ijstijd noordwestenwinden zand en leem vanuit de verdroogde zeebodem naar het land begonnen te waaien, werden de hoogteverschillen wat genivelleerd. De afzettingen op de hellingen werden immers dunner dan in de dalen (ze spoelden van de hellingen in de dalen). De quartaire lagen zijn dus veel dikker in de Leievallei dan op de heuveltoppen in het zuiden van Menen (op de grens met Moeskroen). De wind liet eerst de zwaarste deeltjes (zand) en daarna de lichtere deeltjes (leem) vallen. Aldus ontstonden van noordwest naar zuidoost achtereenvolgens de zandstreek, de zandleemstreek en de leemstreek. Langs de brede riviervalleien kon de wind de zwaardere zanddeeltjes

verder landinwaarts blazen dan op de omringende heuveltoppen. Menen bevindt zich in de zandleemstreek, doch langs de Leie zijn de bodems iets zandiger van textuur (lichte zandleem). Op de zuidgrens van Menen begint de leemstreek. Deze afzettingen zijn belangrijk omdat de bodems er zich in ontwikkelden en ze dus in grote mate de vruchtbaarheid van de gronden bepalen.

Aangezien het zeepeil nog geruime tijd zeer laag bleef, ontwikkelden de rivieren nieuwe smalle en diepe valleien in deze afzettingen. Ondertussen geraakte onze streek door bossen bedekt. Daardoor verminderde de erosie.

Het waterniveau van de zee is daarna geleidelijk gaan stijgen. De rivieren gingen trager stromen en zetten alluvium af. In de Leievallei werden vooral zandige sedimenten afgezet met klei- en leemlagen. Onderaan is er ook een grintlaag. Deze grintlaag wordt voor wateronttrekking aangeboord. De zandige sedimenten worden soms ontgonnen (bv. Biezenveld in Lauwe).

De Leie en haar beken gingen steeds trager stromen en meanderden door de opgevulde valleien. In de vroege Middeleeuwen waren het de ontbossingen die de erosie weer op gang brachten en de valleien verder opvulden. De Leievallei werd wat ze nu is (althans voor de rechtekkingen). In de winterbedding van de rivier, werd klei afgezet (komklei). Dit is de alluviale klei die zich nu rond de Leie en haar beken bevindt. Rond de zomerbedding van de rivieren ontstonden zandige oeverwallen. De huidige Leievallei wordt afgelijnd door de hoogtelijn van 10-12,5 m boven het zeeniveau.



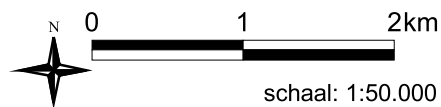
STAD MENEN
INFORMATIEF GEDEELTE

geologie

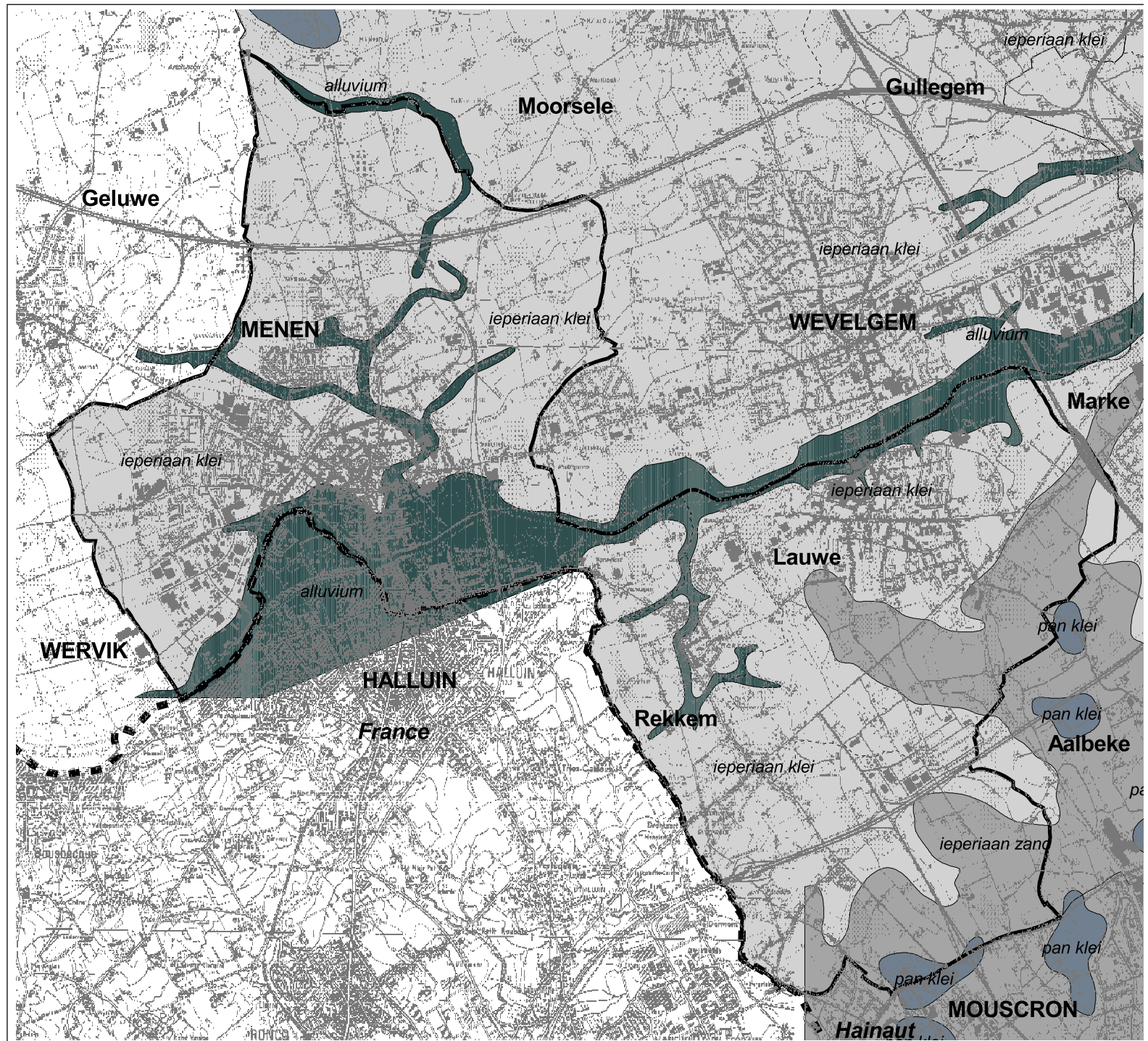
figuur 05

legende

- alluvium
- pan. zand
- pan. klei
- ieperiaan zand
- ieperiaan klei



intercommunale leiedal
datum: november 2004



3.2.2. HYDROGRAFIE

Figuur 6: hydrografie

Menen ligt langs de Leie. Vanuit het zuiden stroomt de Lauwse beek (stroomopwaarts Palingbeek) naar de rechteroever van de Leie. Deze beek ontvangt verschillende zijbeken die allen op de heuvelrug tussen Moeskroen en Menen ontspringen. Vanop de zuidkant van dezelfde rug stromen gelijkaardige beken naar de Schelde toe. Vanuit het noorden stroomt de Geluwebeek (Reutelbeek) zuidoostwaarts naar de linkeroever van de Leie. Het is een vrij lange beek die in Zonnebeke in het West-Vlaamse Heuvelland ontspringt. Tijdens haar loop ontvangt deze beek talrijke zijbeken die allen in de Leievallei ontspringen. Op het grondgebied van Menen zijn de Krommebeek en de Schonebeek de belangrijkste.

De Leie en haar beken hebben een gemiddeld verval van 0,3 %, wat relatief laag is en op weinig reliëfverschillen wijst (Nagels et al., 1994). Kenmerkend voor de bovenloop van de Leie en haar beken is nochtans de hoge afvoersnelheid. Dit komt door de ondoorlaatbare klei in de ondergrond, die bedekt wordt door licht zandleem en zandleem dat dan weer relatief doorlaatbaar is. Hierdoor stroomt de neerslag snel weg uit het gebied.

De structuur van een rivier of beek kan geëvalueerd worden aan de hand van parameters als meandering, stroomkuilen en holle oevers. De structuur van de Leie en haar beken is slecht tot zeer slecht¹¹. Dit is ook het geval in het bekken van de Lauwse beek en de Geluwebeek. De Leie en de meeste beken werden er rechtgetrokken en/of gefixeerd door middel van oeverversterking. In Menen werden ook sluizen gebouwd. De Lauwse beek vormt een grote uitzondering op de regel. Over een afstand van 3 km vertoont de beek nog een bochtig tot meanderend verloop. Tussen Rekkem-dorp en haar monding bezit de beek nog waardevolle structuurkenmerken: lage zacht hellende oevers worden afgewisseld met rechte, soms tot 2 meter hoge oeverwanden, die nestmogelijkheden kunnen bieden aan broedvogels zoals ijsvogel en oeverzwaluw. De beek is diep ingesneden en op verschillende plaatsen zijn de oevers sterk aan afkalving onderhevig. Ter hoogte van de buitenbochten werden diepe kuilen uitgeschuurd; de binnenbochten zijn

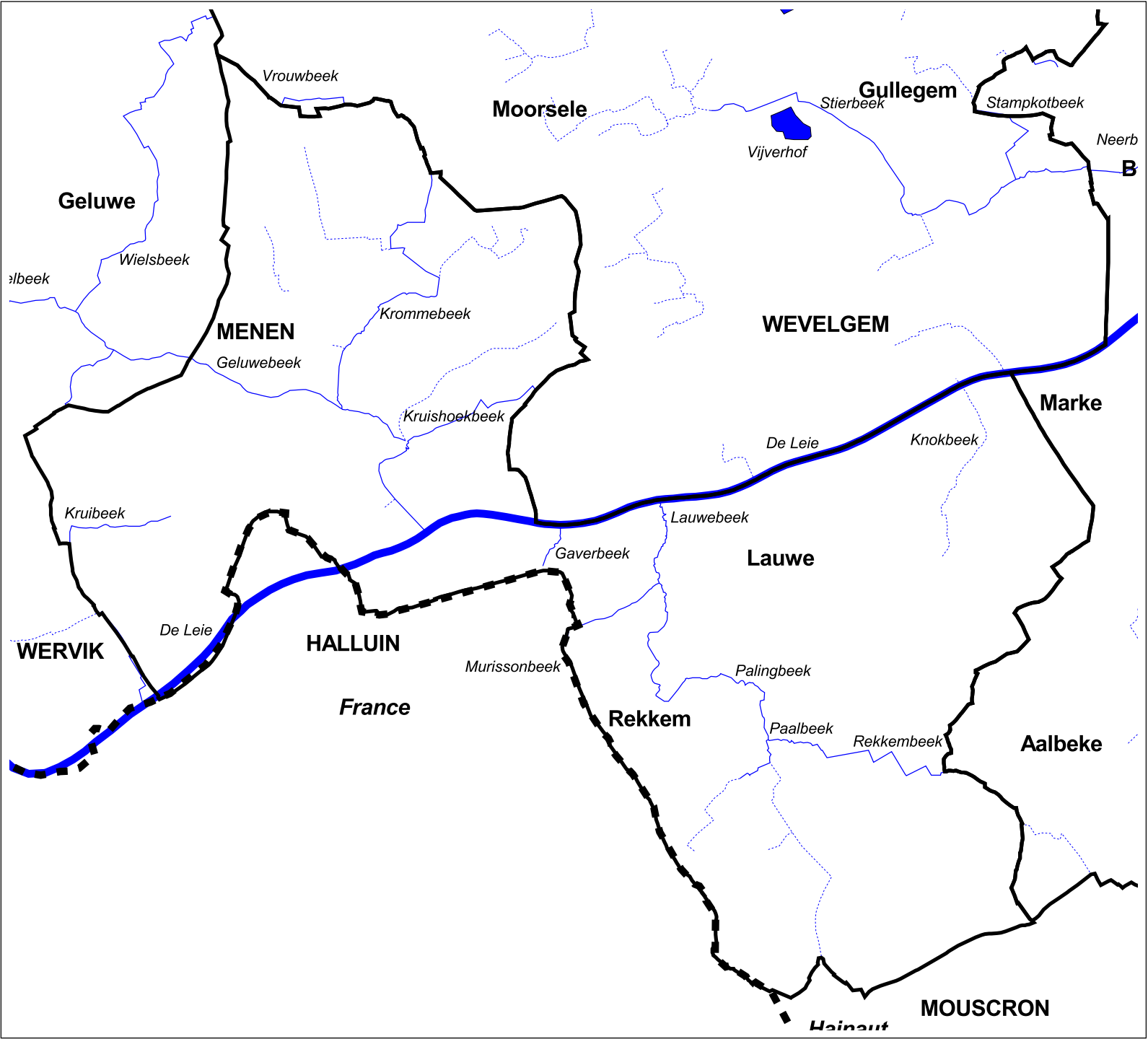
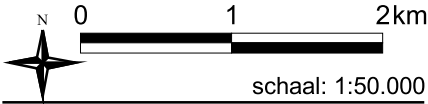
meestal ondiep door aanslibbing van sediment¹². Een dergelijk beekecosysteem is zeer uitzonderlijk voor de streek en dient zeker beschermd te worden. Ook een gedeelte van de Krommebeek is nog matig waardevol. Over een korte lengte bezit deze beek een bochtig verloop met variabele, zwakhellende, afkalvende oevers. De loop wordt langs beide zijden begeleid door onder andere knotwilgen en op verschillende plaatsen zijn kleine holten ontstaan in de oevers.

¹¹ Nagels et al., 1994

¹² Nagels et al., 1994

legende

- 1ste categorie
- 2de categorie
- 3de categorie



3.2.3. RELIËF

Figuur 7: reliëf

Menen ligt grotendeels in de Leievallei op een gemiddelde hoogte van 15-20 m boven het zeeniveau. Het landschap is er vrij vlak. De gronden onder 10-12,5 m boven het zeeniveau worden tot de huidige Leievallei gerekend. Indien de rivieren zich nog natuurlijk konden gedragen zou dit het winterbed van de Leie zijn. Dit komt ongeveer overeen met de aanwezigheid van alluviale klei.

In het uiterste noorden begint de hoogteligging lichtjes te stijgen. De hoogte stijgt er naar de Kezelberg toe, een heuvel op het grondgebied van Wevelgem (Moorsele) die als het ware een voorbode voor het West-Vlaamse Heuvelland vormt.

Op de zuidelijke oever van de Leie neemt de hoogteligging veel sneller toe. De zijbeken van de Lauwse beek sneden zich duidelijk in het heuvellandschap tussen Menen en Moeskroen. Hetzelfde geldt voor de Knokbeek, een korte beek in het oosten van Menen (Lauwe). Op de grens met Moeskroen stijgt de hoogteligging tot 60 m boven het zeeniveau. Daar bevindt zich reeds de waterscheidingslijn tussen Leie en Schelde. De heuvelrug vormt vertakkingen die tussen de bekkens van de Lauwse beek, de Knokbeek en de Markebeek (Kortrijk) uitlopen. Tussen de Markebeek en de Knokbeek bevindt zich de Lauweberg en tussen de Knokbeek en de Lauwse beek bevindt zich de Hoogpoort. Stroomopwaarts tussen de Lauwse beek en de Markebeek (die beiden langer zijn dan de Knokbeek) bevindt zich de heuvelrug waarop de Sjouwer gebouwd werd. Deze heuvelrug komt uit op de eigenlijke waterscheidingslijn tussen Leie en Schelde.

3.2.4. BODEM

Figuur 8: bodemsoort

Menen ligt in de zandleemstreek en grenst in het zuiden aan de leemstreek. Menen ligt daarnaast ook in de alluviale vlakte van de Leie. De Leie stroomt eerst door de leemstreek (Frankrijk), dan door de zandleemstreek (met onder andere Menen) en tenslotte door de zandstreek (vanaf Harelbeke).

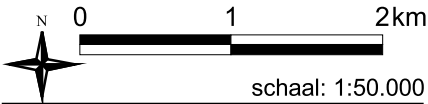
De bodems van Menen ontwikkelden zich in door de wind en door de Leie en haar beken afgezette sedimenten. Het grootste deel van Menen wordt bedekt door zandleemgronden die door de wind afgezet werden. Langs de Leie zijn er iets lichtere gronden met lichte zandleem en zelfs lemig zand. Op de zuidgrens van Menen beginnen de leemgronden. Moeskroen bevindt zich al in de leemstreek. In de Leievallei zijn de quartaire sedimenten zeer dik. Dikke lagen zandleem geven aanleiding tot bodems die zeer geschikt zijn voor akkerbouw. Op de heuvels in het zuiden en in het zuidoosten van Menen zijn de quartaire sedimenten soms zeer dun. Daar beïnvloeden de onderliggende tertiaire lagen de bodems. Meestal is de onderliggende laag Ieperiaan klei. Deze is zeer ondoordringbaar en bemoeilijkt de drainage van de bodems. Deze bodems zijn bijgevolg minder geschikt voor akkerbouw en worden meestal als weiland gebruikt. Er wordt van klijtkoppen gesproken. Dit zijn de gronden die vroeger langst onder bos bleven. Op de grens tussen Moeskroen en Menen zijn er nog twee dergelijke bosfragmenten over. Deze ondiepe gronden zijn ook de plaatsen waar Ieperiaan-klei ontgonnen wordt. De smalle alluviale strook langs de Leie en langs de beken bevat zeer sterk gleyige (zwarte) kleigronden. Dit zijn de gronden die de Leie en haar beken daar zelf afzetten. Deze gronden zijn alleen geschikt voor weiland.

STAD MENEN
INFORMATIEF GEDEELTE

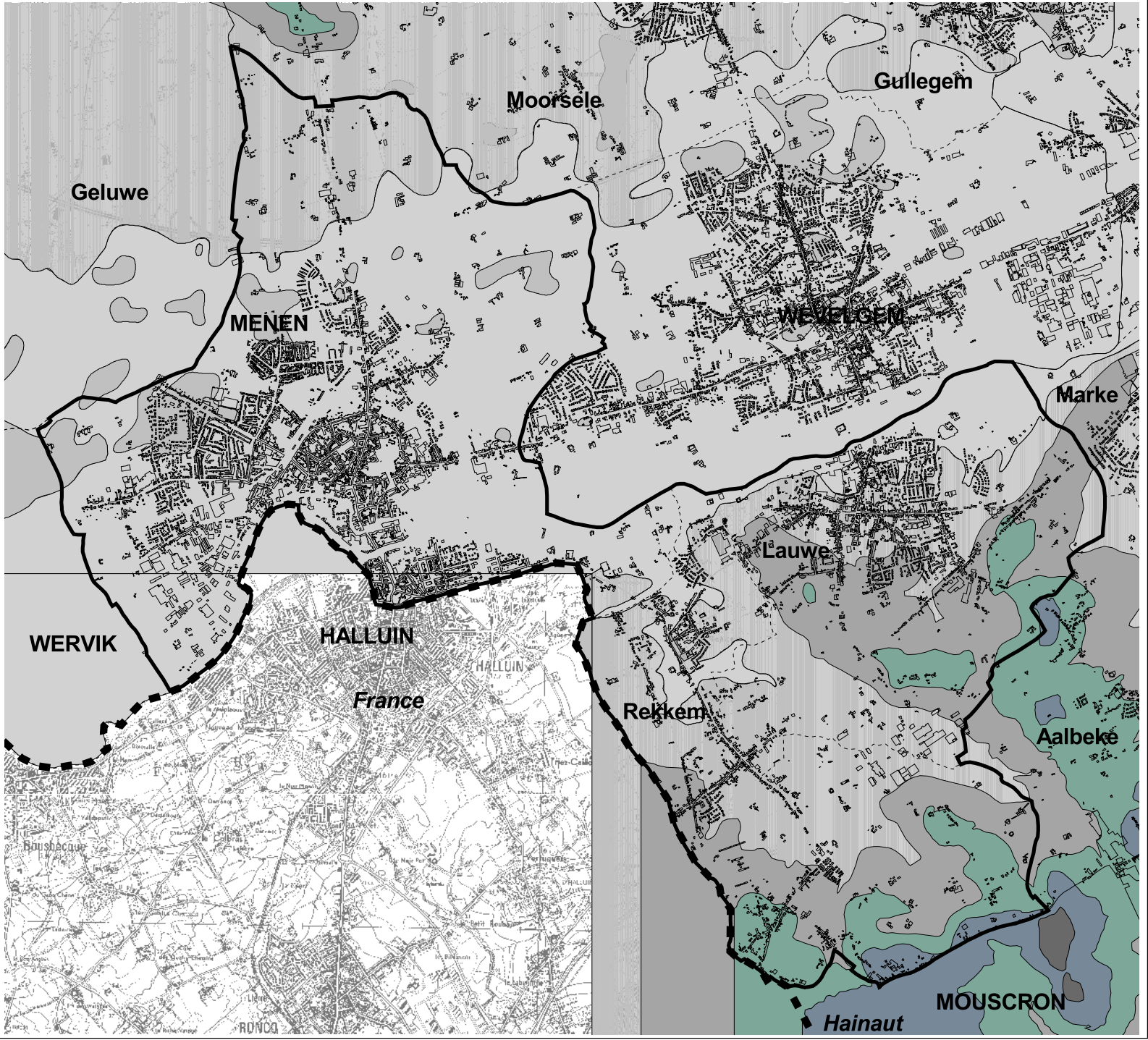
reliëf

figuur 07

legende



intercommunale leiedal
datum: november 2004



STAD MENEN
INFORMATIEF GEDEELTE

bodemsoort

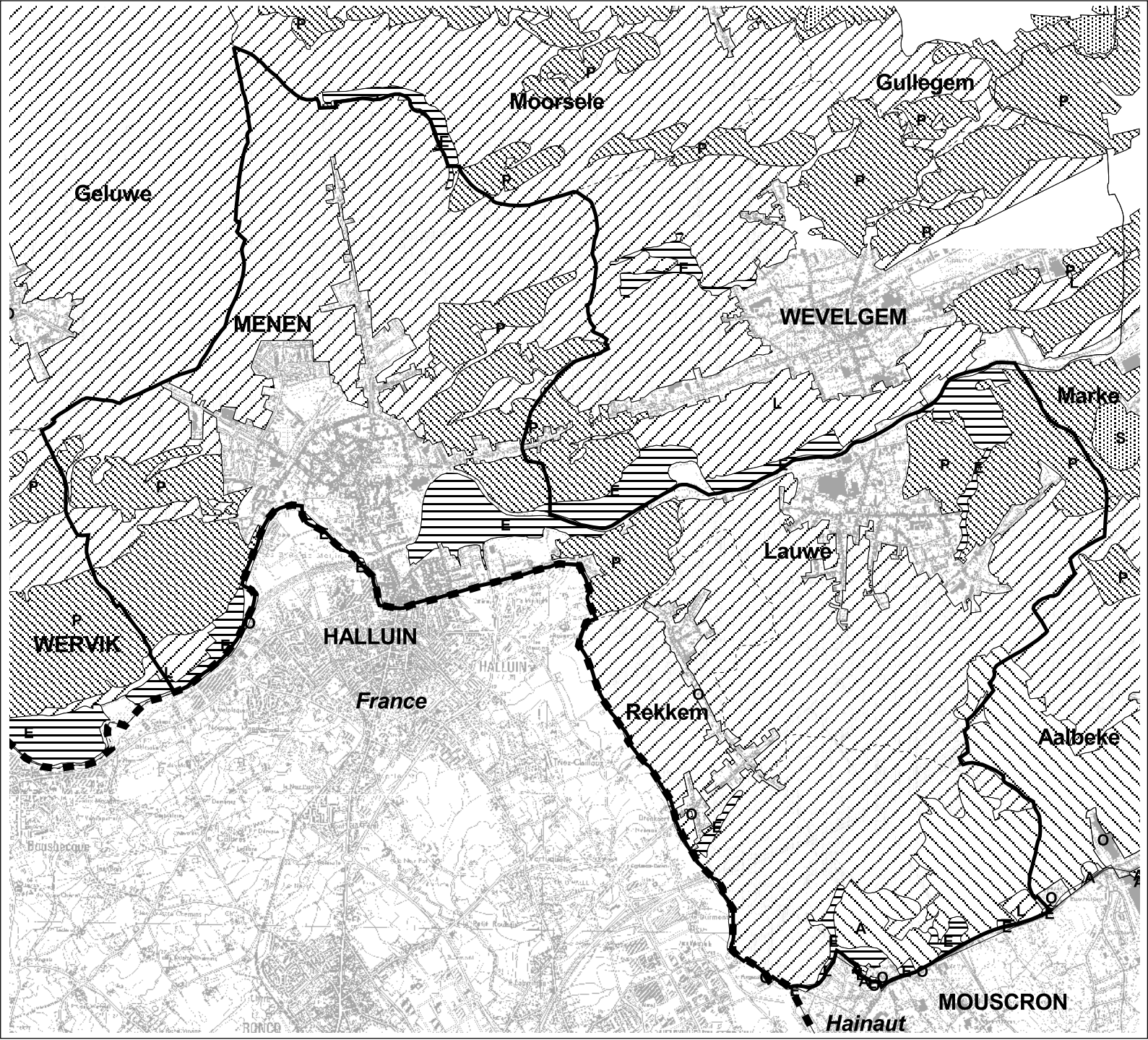
figuur 08

legende

- A Leem
- E Klei
- L Zandleem
- O Kunstmatige grond
- P Licht zandleem
- S Lemig zand
- U Zware klei
- V Veen
- Z Zand



intercommunale leiedal
datum: november 2004



3.3. RUIMTELIJKE STRUCTUUR VAN DE RUIMERE OMGEVING

Figuur 9: de bestaande ruimtelijke structuur op macroniveau

3.3.1. MENEN ALS GRENSTAD

Menen is in vele opzichten een grenstad. Menen paalt meteen aan Frankrijk en Wallonië en neemt verschillende en bijzondere grensposities tegelijkertijd in: België – Frankrijk, Vlaanderen – Wallonië, Westhoek – Interfluvium.

De grensligging heeft impact op sociaal-economisch vlak. Er is, een sociaal-economische barrière (een mentale barrière, een taalbarrière, een fiscale barrière) en een juridische barrière. Door de Europese éénwording en door middel van grensoverschrijdende projecten kan de landsgrens vervagen.

Kenmerkend voor de streek is de grensarbeid waarbij op vandaag voornamelijk Noord-Fransen in de grensstreek werken in tegenstelling tot vroeger.

De grensposten zijn op vandaag stille getuigen van het Europa voor de Schengen – akkoorden.

3.3.2. MENEN IN DE VERSTEDELIJKE LEIEBAND

Menen maakt eveneens deel uit van de Leievallei, een bijzonder gebied op zich. De Leie heeft een rol in functie van verkeer en vervoer maar ook als drager van natuurwaarden, recreatief gebruik en als bron van stedelijke en economische dynamiek.

De Leievallei heeft een uitgesproken lineaire structuur. Aan weerszijden van de Leie liggen de verbindingswegen tussen de dorpen en steden (eerst de steenwegen, later de spoorweg en tot slot de snelwegen E17 en A19). Door de verbindingen tussen deze grote lijninfrastructuren heeft de verstedelijkte band een ladderstructuur verkregen. Binnen deze verstedelijkte band onderscheiden de verschillende kernen zich door de nog resterende open ruimte ertussen of door grootschalige bedrijventerreinen. De grootste verstedelijking langs de Leie is geconcentreerd tussen Waregem en Menen. Deze verstedelijkte band sluit aan op de metropool Rijsel en wijst naar Gent. Menen ligt volledig

binnen deze verstedelijkte band en vormt er tevens een sluitstuk van. De Leie vormt de centrale drager van deze verstedelijkte as.

De kleinere kernen rond de verstedelijkte band zijn ruimtelijk nog steeds gescheiden en hebben nog (een herinnering aan) een landelijk karakter. Doch de verstedelijkingsdruk is ook sterk voelbaar in deze kleinere kernen. Her en der in de verstedelijkte band bevinden zich nog gefragmenteerde delen open ruimte, in gebruik door de landbouw. Natuurwaarden hangen samen met de waterlopen doorheen het gebied (de Leie en het systeem van beken).

3.3.3. MENEN ALS ONDERDEEL VAN DE RIJSELSE METROPOOL

Hoewel zuidelijk West-Vlaanderen perifeer in België gelegen is, maakt het tegelijkertijd deel uit van de metropool Rijsel. Deze metropool is grensoverschrijdend en omvat steden uit Wallonië en Vlaanderen. Het netwerk van de metropool Rijsel sluit meteen aan op Menen. Het gebied verwerft hierdoor een bijzondere plaats op de Europese kaart.

De metropoolvorming rond Rijsel heeft zich uitgestrekt tot op de grens met Vlaanderen. Moeskroen, behorende tot Wallonië, is volledig opgenomen in de metropool. De verstedelijking vanuit Rijsel is ruimtelijk gegroeid in de richting van Kortrijk en stopt abrupt op de grens, ter hoogte van Rekkem-Aalbeke-Rollegem. Zoals de verstedelijkte band van de Leie wordt de Metropool van Rijsel gekenmerkt door een ruim en versnipperd aanbod aan industriegebieden, gelegen tussen de woongebieden. De metropool is doorweven met lijninfrastructuren: autosnelwegen, waterlopen en spoorwegen lopen ogenschijnlijk kras door het verstedelijkt gebied. Vanuit Rijsel is er de mogelijkheid om met de TGV richting Parijs, Londen, Amsterdam, Berlijn en zo verder te reizen.

Vanuit de metropool Rijsel groeit er een sterke stedelijke druk op het grondgebied van Menen.

3.3.4. MENEN ALS ONDERDEEL VAN VERSCHILLENDE LANDSCHAPPEN

Menen is gelegen in een gebied met diverse landschappen. Enerzijds zijn er sterk verstedelijkt landschappen, anderzijds zijn er nog open ruimten met vele kwaliteiten.

Het gebied in het **midden** van West-Vlaanderen (tussen Kortrijk, Roeselare, Tielt en Torhout) is een gebied dat gekenmerkt wordt door een sterk geïndustrialiseerde landbouw en een concentratie van intensieve veeteelt. De toenemende lintbebouwing en verspreide bebouwing vervaagt het regelmatig verspreid kernenpatroon. Het noorden van Menen loopt uit in dit gebied. De N32 tussen Menen en Roeselare is een goed voorbeeld van de toenemende lintbebouwing.

Het **Interfluvium** is het grote open-ruimtegebied ten zuiden van de verstedelijkte Leievallei. Het gebied wordt gekenmerkt door een open golvend landschap met hoofdzakelijk grondgebonden landbouwactiviteiten. Het zuiden van Rekkem loopt uit in het golvend landschap van het interfluvium.

Het landschap van de Leievallei kan hier ook aangehaald worden.

3.3.5. BOVENLOKALE INFRASTRUCTUUR

Menen wordt doorsneden door talrijke infrastructures van bovenlokaal belang: het snelwegennetwerk van de E17, de A19, de A17 en het netwerk van verbindingen van de N32, de N58, (de N338), de N8, het spoorwegennet Kortrijk-Poperinge en Kortrijk-Moeskroen-Rijsel. De regio heeft dan ook een goed bereikbaarheidsprofiel.

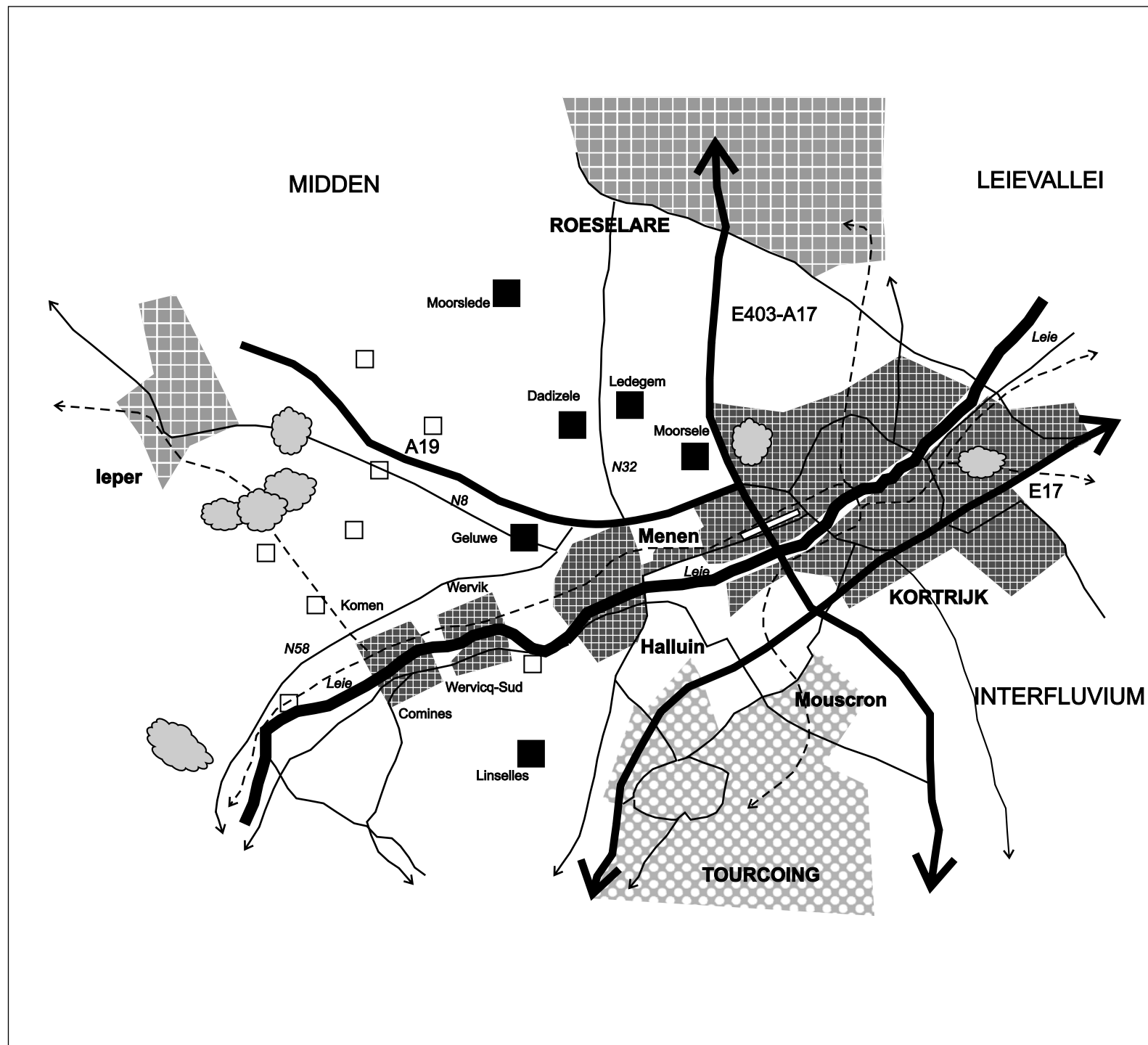
Deze verkeersinfrastructures hebben als belangrijkste rol de mobiliteit van de streek te verwezenlijken. Daarnaast zijn deze infrastructures generators voor economische en stedelijke dynamiek. Hoe groter (en meestal ook recenter) de verkeersinfrastructuur hoe grootschaliger de dynamiek er rond en hoe minder de dynamiek gebundeld is aan bestaande kernen. De grootste verkeersinfrastructures worden vaak als structuurbepalend beschouwd voor nieuwe natuurontwikkelingen (b.v. voorstel stadsrandbos tussen A17-E17-spoorlijn).

Bestaande ruimtelijke structuur
op macroniveau

figuur 09

Legende

-  Verstedelijkt gebied
Metropool Rijsel
-  Verstedelijkt Leieband
-  Steden in het midden
-  Kern in open ruimte
-  Groenelement
-  Snelweg
-  Regionale weg
-  Spoorlijn
-  Kanaal/rivier
-  Vliegveld



3.4. BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR VAN GROOT - MENEN

Figuur 10: de bestaande ruimtelijke structuur van groot Menen

Menen heeft een eigenaardige vorm. De stad bestaat eigenlijk uit twee even grote delen die slechts door een heel beperkt gebied met mekaar zijn verbonden: de Barakken. Het noordelijk gedeelte van de stad, Menen zelf is sterk verstedelijkt, terwijl de zuidelijke lob eerder een landelijk karakter heeft.

De bestaande ruimtelijke structuur van de stad Menen wordt bepaald door een aantal structurerende elementen.

Op het vlak van Groot-Menen worden volgende structuurbepalende elementen aangeduid en besproken en wordt hierdoor inzicht gegeven in de ruimtelijke opbouw van de stad.

3.4.1. DE STADSKERN MENEN MET DE WOONWIJKEN

Een eerste structurerend element is het geheel van de binnenstad met de aanpalende woonwijken.

De stadskern en de woonwijken vormen het centrale gedeelte. Deze centraliteit komt tot uiting in de concentratie van voorzieningen, diensten en handel ten behoeve van de stadskern, de gemeente en de regio. De voorzieningen zijn voornamelijk geconcentreerd in de binnenstad, de overgang van de binnenstad en de wijken (langs de invalswegen) en langs de N32 (Bruggestraat – Rijselstraat).

De wijken nemen voornamelijk de woonfunctie op. Er zijn verschillende woonvormen. De oudere bebouwing situeert zich binnen de vroegere vesting van Menen. Hierachter hebben zich in de directe omgeving van de kernen de verschillende woonverkavelingen ontwikkeld. Langs de verbindingswegen Bruggestraat, Kortrijkstraat en Ieperstraat is de laatste decennia de bebouwing verder dichtgeslibd.

Het spoorwegtracé positioneert zich tussen het oude centrum en de 20^{ste} eeuwse buitenwijken. Een aanzet van groene assen langs de beekvalleien en de gedempte Leiearmen verbinden de verschillende woonentiteiten en de plaatsen voor ontspanning en ontmoeting.

Menen heeft zich vanaf 20^{ste} eeuw verder éénzijdig uitgebouwd als woonstad. De sociale huisvestingsmaatschappijen Ons Dorp, Eigen

haard is goud waard en de Zuidwestvlaamse Sociale huisvestingsmaatschappij hadden een belangrijke taakstelling.

3.4.2. DE WOONKERNEN LAUWE EN REKKEM

De woonkernen Lauwe en Rekkem vormen het tweede structurerend element.

De kern van Lauwe heeft eerder een stedelijk karakter en heeft zich ontwikkeld tussen de Leievallei en de Dronckaertstraat.

Rekkem heeft een lineaire nederzettingsstructuur dat ontwikkeld werd langs de Moeskroenstraat. Aan dit lintdorp zijn er drie kleine centra; ter hoogte van de kern van Rekkem, ter hoogte van de Dronckaertstraat en ter hoogte van Paradijs.

3.4.3. BEDRIJVENTERREINEN

De bedrijvigheid is in hoofdzaak gesitueerd binnen de zones ingekleurd voor bedrijventerreinen. Dit wil niet zeggen dat ze enkel buiten de kern gesitueerd zijn.

Vooraf in de deelgemeente Lauwe is er een verspreid patroon van bedrijven die historisch gegroeid zijn: in de kern van Lauwe (b.v. De Witte Lietaer) en langs de spoorlijn Kortrijk-Moeskroen-Rijsel. In Menen situeert het historisch gegroeid bedrijf zich tussen de kern en de gedempte Leiearm (Capelle). Lokale bedrijvigheid vond zijn plaats ook tussen de kern van Lauwe en Rekkem aansluitend op de Lauwestraat.

De deelgemeente Menen heeft twee goed uitgebouwde regionale bedrijventerreinen: het beperkte en in een groen kader aangelegd Menen Oost aansluitend op de N32 en het op- en afrittencomplex van de A19 en het bedrijventerrein Menen Grensland aansluitend op de N338, het op- en afrittencomplex van de A19 en de Leie.

Het regionaal bedrijventerrein L.A.R. is gelegen aan de E17 en de spoorweg Kortrijk-Moeskroen-Rijsel. Het bedrijventerrein is geënt op de E17. Aan Franse zijde van de grens is een gelijkaardig transportcentrum gevestigd, eveneens geënt op de E17.

3.4.4. DE LEIEVALLEI

Net zoals op het schaalniveau van de ruime omgeving is de Leievallei een structurerend element.

De Leievallei valt uiteen in duidelijke segmenten. Enerzijds heeft de Leievallei ter hoogte van Menen een duidelijk stedelijk karakter. Anderzijds is het gebied ten oosten van Menen een open en groen gebied. Belangrijke delen van de Leievallei zijn in landbouwgebruik.

De Leievallei heeft de potentie om een belangrijke landschappelijke, natuurlijke en recreatieve rol te vervullen.

3.4.5. DE OPEN RUIMTE

Een volgend structurerend element voor Menen is het voorkomen van de open ruimte. In de open ruimte is landbouw de belangrijkste ruimtegebruiker. Er zijn tal van wandel-, fiets en ruitersroutes doorheen deze landschappelijke waardevolle gebieden. De open ruimte kan opgedeeld worden in verschillende delen.

De noordelijke open ruimte heeft een uitgesproken open karakter. Het maakt deel uit van het gebied tussen Roeselare en Kortrijk en wordt gebruikt voor akkerland, weiland, veeteelt en serreteelt. De landbouw is hier grootschalig en de belangrijkste ruimtegebruiker. Deze ruimte heeft ook een belangrijke landschappelijke waarde doordat het aansluit op de Kezelsberg en door de aanwezigheid van de oude spoorwegbedding. De N32 verbindt Roeselare met Menen. Ter hoogte van de A19 zorgt de aanleg van de nieuwe N32 tegelijkertijd voor een verkeersontlasting van de oude steenweg en een goede aansluiting op het snelwegennet. De lintbebouwing van de N32 slibt verder dicht. De A19, gelegen op een talud, zorgt voor een duidelijke ruimtelijke begrenzing van het gebied.

Ten zuiden van de Leie hebben we een ander soort open ruimte. Deze open ruimte heeft een sterk omsloten karakter. Langs alle kanten is er een duidelijke begrenzing aanwezig door bebouwing en harde infrastructuren. Het gebied sluit aan op de Leievallei. De deelgemeenten Rekkem en Lauwe maken er deel van uit. De nederzettingsstructuren van de kernen Lauwe, Rekkem en de L.A.R. positioneren zich omheen de open ruimte in komvorm. De L.A.R. heeft een rasterstructuur bovenop de vroegere landbouwstructuur gelegd. Tegelijkertijd heeft het gebied een open en landschappelijk karakter. Het gebied sluit ook aan op de kamlijn van het Leie-Schelde interfluvium. Het wordt gebruikt voor landbouwactiviteiten. Er is een verspreid patroon van hoeves.

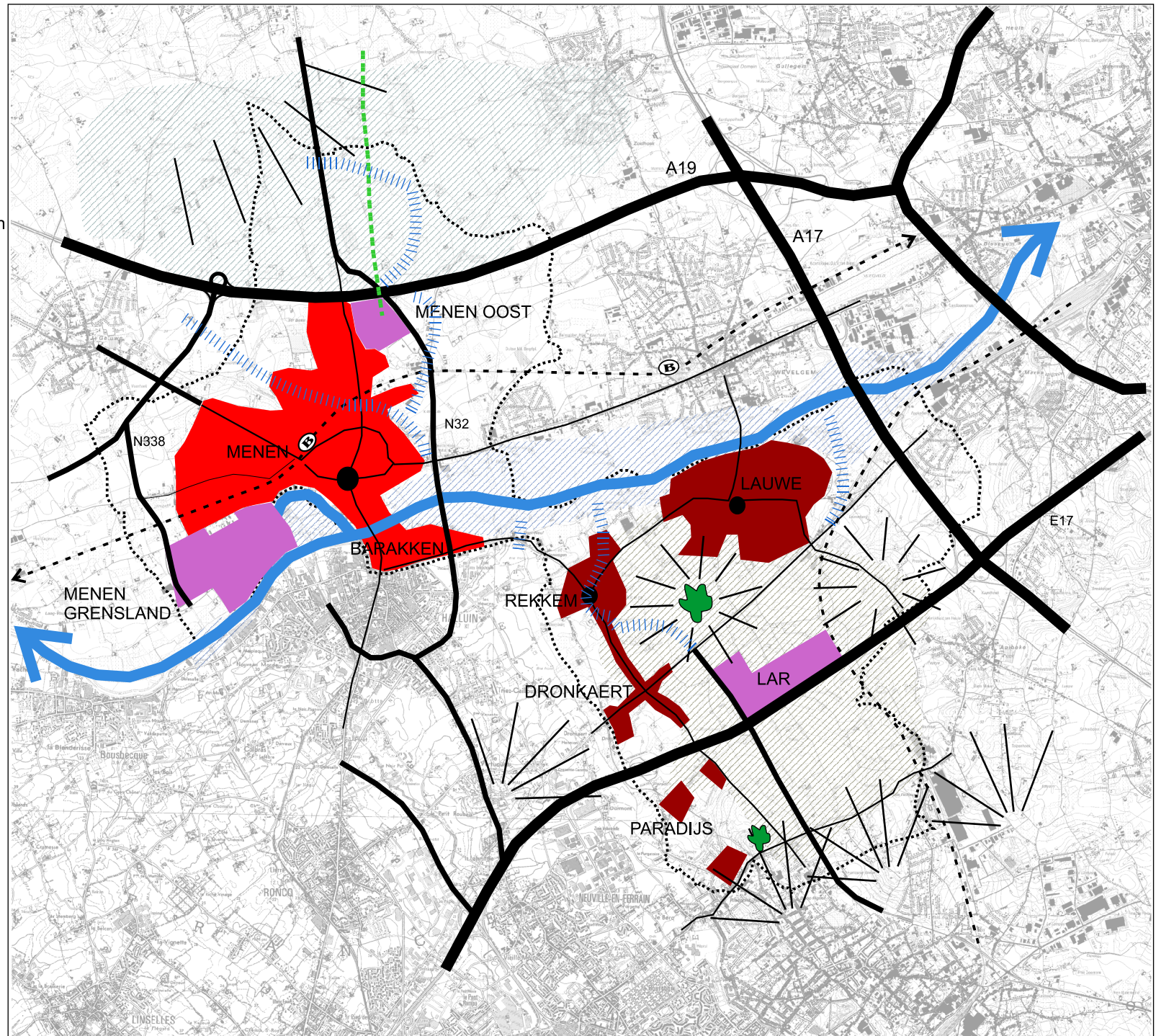
STAD MENEN INFORMATIEF GEDEELTE

Bestaande Ruimtelijke Structuur
van Groot Mene

figuur 10

legende

-  stadskern Mene met woonwijken
-  woonkernen Lauwe en Rekkem
-  regionaal bedrijventerrein
-  snelweg
-  regionale wegen
-  bovenlokale wegen
-  oude spoorwegbedding
-  spoorlijn
-  Leievallei
-  groenelement
-  helling
-  beekvalleien
-  open ruimte
-  omsloten open ruimte



- (1) Leievallei
- (2) Deelgebied Mene
- (3) Deelgebied Lauwe
- (4) Deelgebied Rekkem
- (5) Open Ruimte Noord
- (6) Open Ruimte Midden
- (7) Open Ruimte Zuid



3.5. BESTAANDE DEELGEBIEDEN IN MENEN

Figuur 11: de bestaande deelgebieden in Menen

Binnen Menen kunnen een aantal samenhangende gebieden ruimtelijk van elkaar worden onderscheiden. Deze deelgebieden worden bepaald op basis van morfologische kenmerken en functionele kenmerken.

- Morfologische kenmerken: gebieden met duidelijk te onderscheiden ruimtelijk voorkomen omwille van het ruimtelijk verschil met de omliggende gebieden of omwille van de ruimtelijke eenheid binnen het gebied zelf.
- Functionele kenmerken: gebieden die voor duidelijk te onderscheiden activiteiten gebruikt worden omwille van de eenzijdigheid van de activiteit of omwille van de veelzijdigheid van de activiteit.

De deelgebieden zijn complex en worden bepaald door een specifieke interactie en verweving van de verschillende deelstructuren. Elk deelgebied heeft typische kenmerken, kwaliteiten en knelpunten. Deelgebieden worden gebruikt om de diversiteit van de gemeentelijke ruimte te beklemtonen en uit te werken.

De deelgebieden moeten als dynamische en complexe ruimtelijke systemen zonder vast omliggende grenzen worden aangezien. De verschillende deelgebieden staan niet op zichzelf maar beïnvloeden elkaar.

3.5.1. DE LEIEVALLEI

Figuur 12: de Leievallei

Figuur 13: de bestaande ruimtelijke structuur van de Leievallei

▪ De Leie is drager van uiteenlopende functies

De Leie vloeit op het grondgebied van groot Menen door stedelijke en open gebieden. De Leie en zijn directe omgeving heeft afhankelijk van de plaats verschillende functies. Op de Leie sluiten industriegebieden, woongebieden, natuurgebieden, landbouwgebieden en recreatiegebieden aan. Tevens is de Leie van belang voor het goederenvervoer en het recreatieve verkeer op en langs het water. Bovendien is de (beeld)waarde van de Leie afhankelijk van het gebied waar de rivier doorvloeit.

▪ 3 segmenten met een verschillend karakter

Door de verscheidenheid aan functionele en morfologische kenmerken wordt de Leie op het grondgebied van groot-Menen in 3 segmenten opgesplitst.

⇒ Ten westen van de kern van Menen (S1)

Ten westen van de kern van Menen sluit het bedrijventerrein Grensland aan op de Leie. Ook aan Franse zijde van de Leie wordt dit segment gekenmerkt door bedrijvigheid. Ter hoogte van de grens Wervik bevindt zich de sluis. Het bedrijventerrein maakt geen gebruik van de nabijheid van de Leie (geen watergebonden bedrijvigheid).

Ten westen van het grensoverschrijdend bedrijventerrein sluit een open ruimte aan op de Leievallei.

⇒ Kern van Menen (S2)

Ter hoogte van Menen sluit de bebouwing van Menen en Halluin aan op de Leievallei.

Menen heeft zich tijdens zijn ontstaan genesteld tussen twee meanders van de Leie (oversteekplaats op de steenweg Brugge – Rijsel). Deze meanderende Leie vormt een natuurlijke begrenzing voor Menen en Halluin. Tegelijkertijd vloeit de Leie door het stedelijke weefsel van Menen en Halluin. Een gedeelte van Menen “de Barakken” bevindt zich op de andere Leieoever en sluit hierdoor meteen aan op de bebouwing van Halluin.

De oude gedempte Leiearmen maken deel uit van het huidig stadsweefsel. Op deze vrijgekomen gronden zijn een reeks van gemeenschapsvoorzieningen gesitueerd (ontmoetingscentrum ‘Cultuurcentrum De Steiger’, school, sportinfrastructuur, park, museum ‘t Schippershof, parkings,...). Hoewel de Leie op enkele stappen van de Grote Markt gesitueerd is, blijft de Leieoever moeilijk toegankelijk en fysiek weinig voelbaar in het weefsel. Pas vanaf de brug van de Rijselstraat ontplooit zich een wijds zicht op de rechtgetrokken Leie. Het vormt een sterk beeld binnen het stedelijk dicht weefsel. Voor het gebied van de Barakken ligt de Leieoever aan de achterzijde van het gebeuren. Via de Oostkaai is er een toegang tot het parkeerterrein. Aansluitend op de natuurlijke- recreatieve terreinen aan de Poel is een regionaal historisch gegroeid bedrijf gelegen.

⇒ Ten oosten van de kern van Menen (S3)

Ten oosten van de kern van Menen (Wevelgem - Rekkem/Lauwe) vloeit de Leie in een open gebied met sterke landschappelijke kwaliteiten. De open ruimte wordt begrensd door de bebouwde ruimte van Wevelgem, Rekkem en Lauwe. De open vlakte van de Leie wordt gekenmerkt door weilanden, versnipperde natuurgebieden, boerderijen en restanten van de vlasnijverheid.

Net buiten de kern van Menen is er aan de oever een reliëfverschil aanwezig. Het is de locatie van een vroeger stort dat bebost is geworden. Hierop sluiten de lagergelegen weilanden met de beekvallei van de Gaverbeek op aan.

De Leie heeft voor de vlasnijverheid een zeer grote economische betekenis gehad. Sporen uit de glorie tijd zijn hier terug te vinden zoals de rootputten voor het vlas.

Dit open landschap wordt ter hoogte van de kern van Lauwe terug sterk ingesnoerd door de woonkern en de bedrijvigheid. Tussen Lauwe en Marke wordt de vallei terug wijds en loopt door tot aan de spoorwegtaluds. De Knokbeek geflankeerd door een hoge bomenrij snijdt er door de vallei en mondt uit in de Leie. In de vallei hebben zich tal van kleinere natuurgebieden genesteld tussen de weiden en akkers. Ze weerspiegelen de plantenrijkdom van de Leievallei van weleer: de Poel als moerassige biotoop ontwikkeld langs de oude Leiearmen, het Biezenveld als een reeks van visvijvers van een vroeger ontginningsgebied.

Na de rechte trekking van de Leie is het reliëf van de Leievallei door nivellering sterk gewijzigd.

▪ Knelpunten en potenties

⇒ Potenties

Mogelijkheden voor watertransport

De Leie biedt mogelijkheden voor het goederentransport over het water. Ter hoogte van de industrieterreinen kan er watergebonden bedrijvigheid ontwikkeld worden.

Recreatieve uitbouw van de Leievallei

De watergebonden recreatie kan als toeristische troef verder uitgebouwd worden.

De plezierhaven met auto-bereikbaarheid naar het Leie-eiland en de jaagpaden hebben belangrijke potenties voor toerisme. Ook de strip van sportieve (sportvelden, zwembad) functies langs de Leie is een potentie.

De mogelijkheid om de wandel, fiets- en ruitersporen langs de Leieoever verder uit te bouwen.

In Lauwe kan het Biezenveld verder ingericht worden.

De openheid

De Leievallei vormt een belangrijk open gebied met weidse zichten. Het ganse gebied vormt een belangrijk en waardevol landschap dat de beleving voor de recreant en de natuurliefhebber versterkt.

De verschillende restanten van oude hoeves en roterijen zijn eveneens interessante elementen.

In dit open gebied liggen er ook verschillende natuurgebiedjes verspreid die bijdragen tot de waarde van het gebied.

⇒ Knelpunten

Conflicten tussen de verschillende functies

Langsheen en op de Leie komen verschillende functies voor. Voor het optimaal functioneren van deze functies gelden er verschillende eisen en voorwaarden. Hierdoor kunnen er spanningen tussen deze functies optreden.

Concreet stellen er zich problemen tussen de industriële activiteiten langs de Leie, de beleving van het landschap en de natuurwaarde.

Druk op de open ruimte

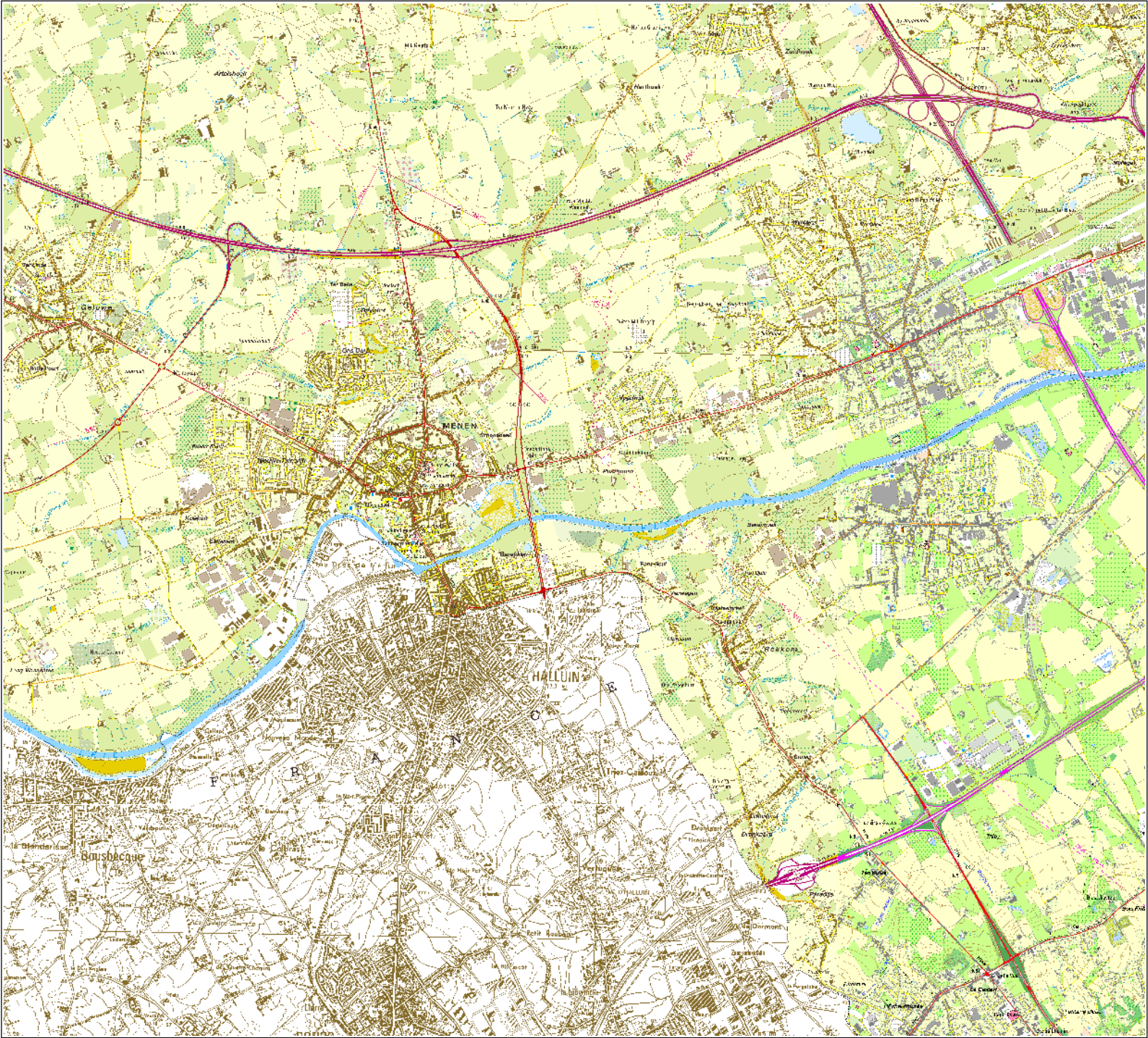
De waardevolle open ruimte staat onder druk. Bebouwing en industrie dringen de open ruimte binnen. Vooral ter hoogte van de kernen is deze druk reëel.

Beperkte relatie met de Leie in de kern van Menen

In het stedelijk weefsel heeft de Leie een beperkte bereikbaarheid en zichtbaarheid.



schaal: 1:50.000



Bestaande ruimtelijke structuur van
de Leievallei

Figuur 13

legende

-  akkers en weilanden
-  natuurontwikkeling
-  Leie
-  waterlopen
-  Gemeenschaps- & recreatieve voorzieningen
-  Regionale bedrijven
-  Lokale bedrijvigheid
-  loskades
-  sluis
-  hoeses
-  waterzuivering
-  vroeger stort
-  jaagpad
-  Oversteekmogelijkheden
voor voetgangers en fietsers
-  spoorweg



3.5.2. DEELGEBIED MENEN

Figuur 14: Menen

Figuur 15: deelgebied Menen

▪ **Compacte binnenstad met historische kern**

De binnenstad vormt het centrale deel van de stad Menen. Het is een gemengd gebied met een concentratie aan voorzieningen en diensten op het niveau van de stad en de regio.

Het centrum van Menen “de Grote Markt” positioneert zich naast het kruispunt van twee belangrijke steenwegen. De huidige N32b verbindt het noorden van de provincie (Brugge - Roeselare) met het zuiden (Rijsel). De huidige N8 verbindt het westen van de provincie (Ieper) met het oosten van de provincie (Kortrijk). Het historisch centrum is gelegen in de oksel van de oorspronkelijke sterk meanderende Leie waardoor precies ¼ hap uit de nederzettingsstructuur ontbreekt. Het is net die hap die na het dichten van de Leiearm, de huidige Oude Leielaan de centraal gelegen locatie is geworden voor een aantal gemeenschapsvoorzieningen en andere grotere gebouwen (zwembad, scholen,...).

Het historisch centrum is heel beperkt: de Brugstraat tot de huidige Kortestraat, de Rijselstraat tot de huidige Oude Leielaan, de Kortrijkstraat tot de huidige Benedictinessenstraat, de Ieperstraat tot de huidige Kapucijnenweg en Koningsgracht evenwijdig met de Brugstraat.

Pas begin 20^{ste} eeuw wordt het historisch centrum uitgebreid tot aan de verbindingswegen Wervikstraat–Bevrijdingsplein–Wahisstraat–JM Sabbestraat buiten de “vestingsstad” gelegen. Het uitbreidingsgebied wordt opgedeeld in een reeks van bouwblokken. De straten worden gelegd op de plaats van de vestingen.

De binnenstad omvat een groot aanbod aan stedelijke voorzieningen. De voorzieningen situeren zich hoofdzakelijk op de Grote Markt (stadhuis en Belfort), de Brugstraat – Rijselstraat (ziekenhuis, psychiatrisch centrum) en in de buurt van de gedempte leiearmen (school, OC, zwembad, academie).

Ook een belangrijk deel van de handelsfuncties in de stad situeert zich in de binnenstad. De kleinhandel is in hoofdzaak op de Noordzuid –as gelocaliseerd (zie verder).

De binnenstad kent een compacte opbouw. In het historisch centrum komt er verschillende bebouwing met een cultuur-historische waarde voor.

In het centrum zijn een reeks van grotere gebouwencomplexen terug te vinden: de kazerne, het slachthuis en een reeks van leegstaande oude bedrijven zoals de Tabaksfabriek.

Het historische centrum is een gemengde woonomgeving getypeerd door een woningbestand van gesloten bebouwing en beperkte appartementsbouw.

▪ **De noordzuid – as**

Een belangrijke structuur in het historisch centrum is de noordzuid-as.

Van noord naar zuid loopt een deels zwak en deels sterk uitgebouwde commerciële as. Het is de oude steenweg die Brugge met Rijsel verbond en dwars door de kern van Menen loopt: de BRUGstraat en de RIJSELstraat.

Deze steenweg kreeg de naam N32b en werd door de aanleg van de nieuwe N32 ontlast van zijn doorgangsfunctie. Het doorgaand verkeer werd uit het centrum geweerd en er werd tegelijkertijd een aansluiting voorzien op de snelweg A19 (de N32 als sport van een laddersysteem). Het gebied wordt door de nabijheid van de op- en afrit bijzonder goed ontsloten. De N32 sluit enkel aan op de invalswegen naar Menen vanuit Moorsele, Kortrijk en Rekkem.

De N32b kan morfologisch en functioneel opgedeeld worden in 5 zones.

Zone 1 ten noorden van de ziekenhuissite wordt de deelruimte gekenmerkt door een gemengde verlinting. (Z1)

Zone 2 tussen het ziekenhuis tot aan het kruispunt Wahisstraat – J.M. Sabbestraat: achter de historisch ontwikkelde lintbebouwing bevinden zich kleine groene vlekken en stempels van woonverkavelingen die zich met hun wegeninfrastructuur enten op deze as. De commerciële functies zijn hier vrij beperkt. (Z2)

Zone 3 tussen Wahisstraat – J.M. Sabbestraat en de parking Cultuurcentrum De Steiger : de zone wordt gekenmerkt door een aaneengesloten bebouwing met een sterk commercieel karakter. De handelszaken hebben hier ook klanten vanuit Frankrijk. Naast de commerciële functies zijn administratieve en verzorgende functies in dit gedeelte geconcentreerd. Het ziekenhuis vormt het eindpunt van deze

zone. Het ziekenhuis zal nog verder worden uitgebreid. Parkeerplaatsen zijn voorzien op de Grote Markt en ter hoogte van de Waalvest. Net ter hoogte van deze parking bij het Cultuurcentrum De Steiger is de breuk in het stedelijk weefsel voelbaar in de verhouding tussen bebouwd en niet bebouwd. Deze parking is gelegen op de gedempte oude Leiearm en de locatie van een vorige functie is nog steeds voelbaar aanwezig in zijn verschijningsvorm. (Z3)

Zone 4 tussen parking Cultuurcentrum De Steiger en de Leiebrug: de zone wordt voornamelijk gekenmerkt door zijn verschil in functie en morfologie ten overstaan van de andere zones. Er is een breuk waarneembaar. De zone wordt gekenmerkt door een aaneengesloten bebouwing met een beperkt aantal commerciële functies. De brug over de Leie is een sterk gearticuleerde overgang door het verschil in profilering, lichtintensiteit en de wijdse zichten op de Leie, de oevers en het schiereiland. (Z4)

Zone 5 tussen de Leiebrug en de grens (ruimtelijk verder lopend op het grondgebied van Halluin) bevindt zich in het gebied van de Barakken en wordt opnieuw gekenmerkt door sterke commerciële activiteiten. (Z5)

▪ **Woonverkavelingen**

Aansluitend op de historische kern en tussen de verbindingswegen zijn er woonwijken gegroeid. In tegenstelling tot het historisch centrum worden de wijken getypeerd door monofunctioneel wonen. Ter hoogte van de verbindingswegen hebben zich handelszaken gevestigd, gericht op de goede autobereikbaarheid.

Pas in het begin van de 20ste eeuw ontstaat een nieuw woongebied ter hoogte van de grensovergang: de Barakken. (zie De Barakken)


De grootste ontwikkeling van woonverkavelingen deed zich echter voor ten noordwesten van het historisch centrum. De bebouwde oppervlakte van Menen verdriedubbelde op een relatief korte termijn.

Oorspronkelijk werd de woonuitbreiding gerealiseerd met sociale woonwijken gekenmerkt door gesloten en halfopen bebouwing met een nog hogere densiteit. (Ons Dorp). De recentere woonuitbreidingen worden gekenmerkt door individuele en residentiële verkavelingen met een lage densiteit. Tussen de verkavelingen door en aan de randen van het woongebied zijn enkele restpercelen overgebleven in het landbouwgebied of in andere open-ruimtebestemmingen. Deze restpercelen sluiten aan op het woongebied; zijn omgeven door woningen maar op zich niet bestemd als woongebied en kunnen

bijgevolg niet als dusdanig ontwikkeld worden. Toch zijn deze percelen vaak onbruikbaar in hun huidige bestemming.

Ter hoogte van de Geluwebeek werd aandacht besteed aan het groen karakter van deze woonwijken.

legende

 grens groot Menen



schaal: 1:20.000




STAD MENEN INFORMATIEF GEDEELTE

Deelgebied Menen

figuur 15

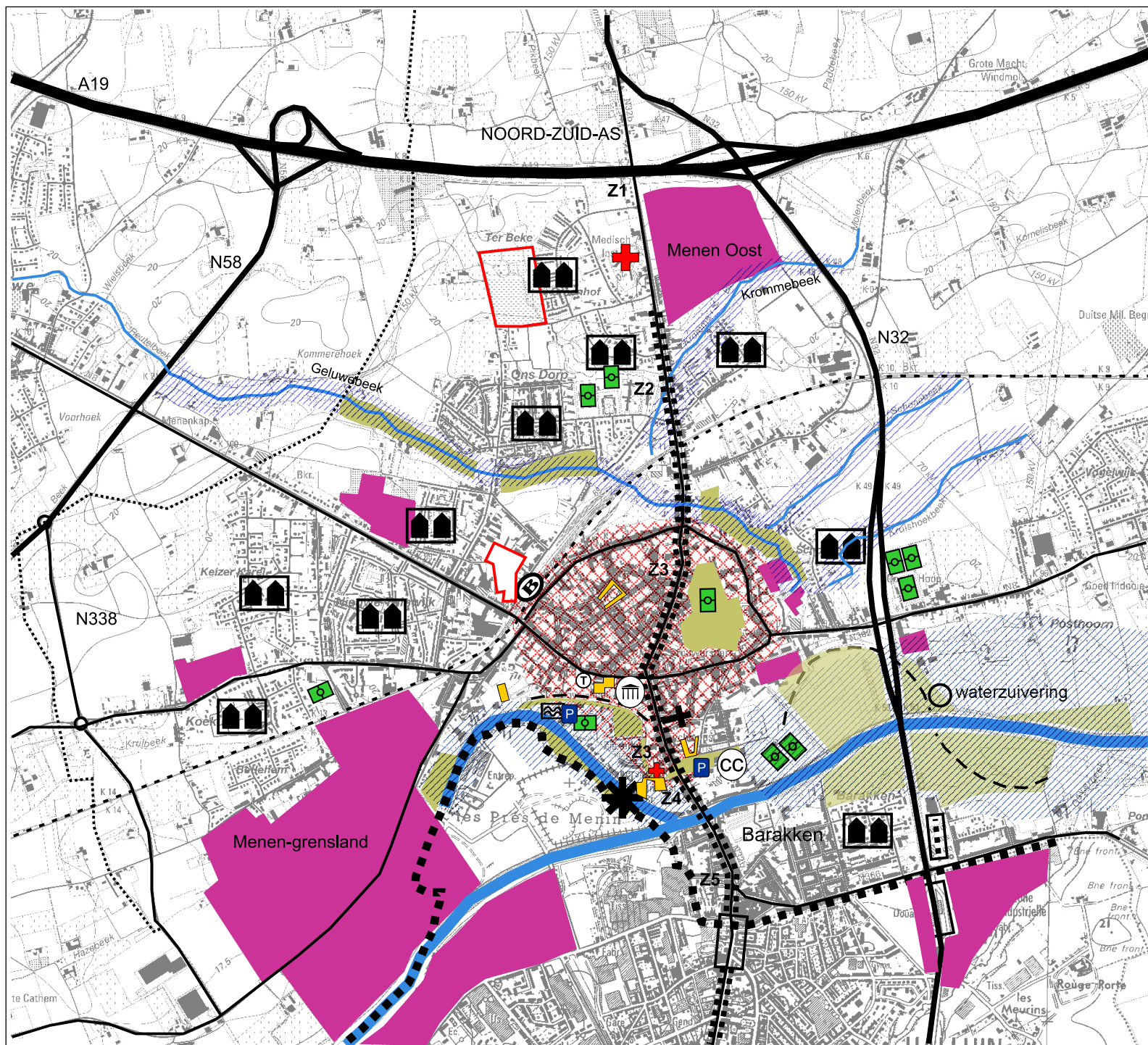
legende

-  gemeentehuis
-  kerk
-  cultureel centrum De Steiger
-  binnenstad met historische kern
-  woonverkaveling
-  commerciële functies
-  kleinhandelsconcentratie
-  bedrijven
-  leievallei
-  verloop oude Leie-arm
-  beekvallei
-  jachthaven
-  gemeentegrens
-  grensovergang
-  grens
-  ziekenhuis
-  groenvoorziening - park
-  zwembad
-  scholen
-  oude tabaksfabriek
-  parking
-  begraafplaats
-  station
-  sportvelden



intercommunale leiedal
datum: november 2004

leiedal



▪ De stationsomgeving

De spoorlijn vormt een fysieke breuklijn tussen het centrumgebied en de woonwijken ten noordwesten van Menen. De stationsomgeving is gericht op het centrum en sluit via de Ieperstraat er goed op aan.

Het spoorwegstation en het busstation vormen het knooppunt van het openbaar vervoer. De omgeving van het station is recent heraangelegd met aandacht voor de kwaliteit van het openbaar domein en de afstemming van de verschillende vervoersmodi (trein, bus, auto, fiets).

Aan de achterzijde van het station bevindt zich het in onbruik geraakt rangeerstation.

▪ De Barakken

Figuur 16: deelgebied: de Barakken

Pas begin 20^{ste} eeuw ontwikkelt het gebied aansluitend op de grens met Frankrijk zich tot een woongebied. Door de vele grensarbeid ontwikkelde Menen zich als slaapstad en gebeurde het werken in Frankrijk. Het nog onbebouwd gebied dat meteen aansluit op Halluin en vanaf Menen gezien zich over de Leie bevindt, wordt de nieuwe locatie voor de huisvesting van deze grensarbeiders. Naast de historische binnenstad krijgt Menen er een nieuw centrum bij.

De Barakken vormt door zijn grensovergang een schakel tussen Vlaanderen en Frankrijk. De grensovergang brengt een sterke concentratie aan beweging en activiteiten in de rand met zich mee.

Er heeft zich door het verschil in taksen in de Rijselstraat een sterke concentratie aan gespecialiseerde handel gevestigd. Het is interessant voor de Fransen bloemen en pralines hier aan te kopen. Ook op zondag wordt hier aan fun shopping gedaan.

De Barakken weerspiegelt één eeuw stedenbouw in Vlaanderen. Verschillende woontypes zijn er terug te vinden. Er zijn beluikwoningen waarbij het stratenpatroon verwijst naar een historische onderlegger. Deze woningen hebben zeer beperkte woon- en omgevingskwaliteiten. Omheen de kerk heeft zich binnen een compact rasterpatroon een woonentiteit gevormd, waarvan de maatvoering van de bouwblokken verwijst naar de gewenste percelering voor arbeiderswoningen (rijwoning). Langs de N32 ter hoogte van La Palma vestigden zich een aantal baanwinkels.

De binnenzijde van het grote bouwblok omsloten door de Rijselstraat – Oostkaai – Vlamingstraat werd ingenomen voor de aanleg van een parkeerplaats voor 400 auto's en een bloemenzaak. Nog vrijliggende gebieden zijn recent ingevuld door een verkaveling met vrijstaande huizen. De vierkantshoeve en de landerijen aansluitend op de Leie vormt een waardevol relict in deze staalkaart.

Naast de commerciële functies, gesitueerd langs de Rijselstraat, positioneren de gemeenschapsvoorzieningen (wijkcentrum, politiekantoor) zich eerder binnen de wijk zelf.

De watertoren gesitueerd op het kruispunt van de N32 en de Moeskroenstraat is niet alleen voor de Barakken maar voor een veel ruimer gebied een belangrijk landmark.

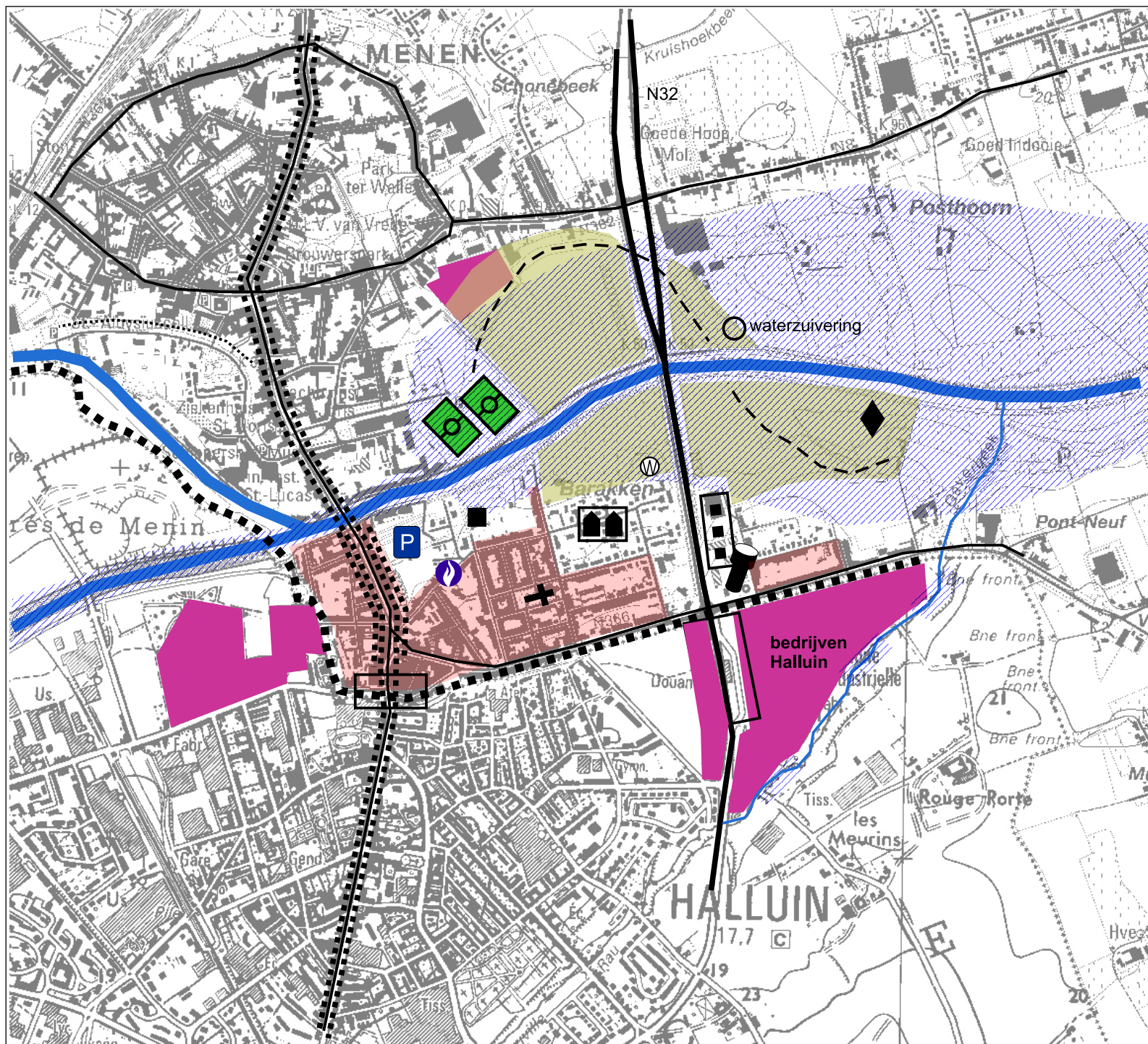
Het gebied werd ingenomen vertrekkend vanaf de Rijselstraat en Moeskroenstraat. De oevers van de Leie zijn tot op vandaag, met uitzondering van de Oostkaai vrij van bebouwing. De Leie ligt aan de achterzijde van het gebeuren.

Aan de overzijde van de Moeskroenstraat, op Frans grondgebied staat de bebouwing van het bedrijventerrein in schril contrast met de lintbebouwing aan de Belgische zijde.

Recent zijn in de Barakken de Vlamingstraat – Kongresstraat – Prinses Paolastraat heraangelegd. Er zijn eveneens plannen voor de verdere heraanleg van het gebied.

legende

-  kerk
-  woongebied gesloten bebouwing
-  woonverkaveling
-  commerciële functies
-  kleinhandelsconcentratie
-  bedrijven
-  leievallei
-  verloop oude Leie-arm
-  beekvallei
-  gemeentegrens
-  grensovergang
-  grens
-  oud stort
-  groenvoorziening - park
-  watertoren
-  hoeves
-  sportvelden
-  waterzuivering
-  wijkcentrum
-  politiekantoor
-  parking



▪ Groen in de stad

In het centrum van Menen komen op verschillende plaatsen groenelementen voor. Er kan een onderscheid gemaakt worden tussen enerzijds de beekvalleien die een lineair karakter hebben en anderzijds de parken die een punctueel karakter hebben.

Belangrijke beekvalleien zijn de Geluwebeek en de Krommebeek.

De Geluwebeek loopt ten noorden van het centrum van Menen. De vallei van de Geluwebeek is heel beperkt. Ze wordt omgeven door bebouwing: oudere woonwijken met aaneengesloten bebouwing en recente woonverkavelingen met villa's waarbij de tuinen aansluiten op de beek. Het oorspronkelijke reliëf werd in sterke mate genivelleerd. Langs de beek is een smalle parkzone voorzien. Het wordt voor verschillende doeleinden gebruikt (volkstuintjes, koterijen en weiland voor kleinvee). Meer naar het noordwesten loopt de beek door een open landbouwgebied en snijdt hier dieper in (steile taludranden).

De Krommebeek loopt eveneens in het noorden van Menen. Bij de inrichting van het bedrijventerrein Menen-oost zijn maatregelen vastgelegd om de waarde van de beekvallei te beschermen.

Naast de stadsparken vormen de sportvelden belangrijke punctuele groenelementen in de stad.

De vesten vormen hierbij eveneens een belangrijke groene gordel rond de historische binnenstad.

Recente nieuwbouwprojecten en verbouwingen drukken op deze groene open ruimten.

▪ Regionaal bedrijventerrein: Grensland en Menen-Oost

Het industriegebied Grensland situeert zich ten zuidwesten van de kern van Menen. Het wordt in het zuiden omsloten door de Leie en in het noorden door de spoorweg en de Lageweg. Eén van de verbindingswegen naar Wervik, de Wervikstraat loopt door het industriegebied. De N338 situeert zich even ten westen van dit industriegebied, waardoor het industrieterrein wordt aangesloten op de A19.

Het industriegebied Grensland sluit in het westen aan op een licht golvend landbouwgebied met verspreide bebouwing (grondgebied Wervik).

De aanleg van het industrieterrein heeft weinig ruimtelijke kwaliteiten: beperkte groenaanleg tegenover veel verhardingen, beperkt openbaar domein.

Het industriegebied Menen Oost sluit aan op de verkeerswisselaar van de A19 en de N32 en is hierdoor goed bereikbaar. Het gebied is momenteel in ontwikkeling. Het betreft een relatief klein terrein.

Het sluit aan op de landschappelijke omgeving van de Krommebeek en de oude spoorwegberm.

▪ Bedrijven verweven in het woonweefsel

Her en der binnen Menen zijn bedrijven verweven in het woonweefsel. Het betreft zowel kleinschalige als grootschalige bedrijvigheid. Enkele bedrijven zijn door de jaren heen uitgegroeid tot regionale bedrijven met een belangrijke ruimtelijke en economische impact.

▪ Open ruimte aan de rand van Menen

Ten westen en ten oosten van de kern Menen wordt de stad begrensd door open ruimtegebieden. Deze open ruimten scheiden de bebouwing van de kern van Menen met de bebouwing van Wervik en Wevelgem. De open ruimte sluit in het zuiden aan op de Leievallei.

Deze open ruimte staat onder druk. Vooral het gebied tussen Menen en Wevelgem dreigt door verlinting helemaal toe te slibben.

In deze open ruimtes is vooral de landbouw actief.

Aan beide zijden worden de open ruimten doorsneden door grote verkeersinfrastructuren (N58/N338 en N32).

▪ Knelpunten en potenties

⇒ Potenties

De groenelementen in de stad

De verschillende groenelementen in de stad dragen bij tot een waardevolle woonomgeving.

De beekvalleien kunnen als een groene lint doorheen de kern van Menen ontwikkeld worden en zo de natuurlijke structuur versterken.

- In het groen netwerk kunnen de bestaande punctuele groene structuren (park- en sportzones) opgenomen worden.

- De mogelijkheid om fiets- en wandelroutes uit te bouwen langsheen de groene structuren (beekvalleien).

Een sterk voorzieningsniveau en handelsapparaat

De noordzuid-as heeft de mogelijkheid zich verder te ontwikkelen als de ruggengraat voor kleinhandelsactiviteiten en voorzieningen (tertiair en quartair).

Stationsomgeving ontwikkelen

De mogelijkheid om de stationsomgeving verder te ontwikkelen door het rangeerstation een nieuwe functie te geven, de barrière vorming door het spoor te beperken en het station een dubbel gezicht te geven.

Goed ontsloten bedrijventerreinen

De grootschalige bedrijventerreinen in Menen liggen aan de rand en zijn goed ontsloten op de bovenlokale infrastructuur.

Het industriegebied Menen-Oost sluit aan op het snelwegennetwerk A19.

Het industriegebied Grensland sluit aan op het snelwegennetwerk A19. De aansluiting op het snelwegennet gebeurt met halve ringwegen, expreswegen en by-passes (N58, N338, N32, N17) maar zijn op vandaag vrij complex samengesteld (de ringstructuur zou kunnen vervolledigd worden; deels op het grondgebied Frankrijk).

Strategische plekken

In de compacte stad Menen zijn er verschillende plekken waarop strategisch kan gewerkt worden om het beeld en het functioneren van de ruimte te verbeteren.

De stationsomgeving, verlaten bedrijfspanden of openbare gebouwen in het centrum vormen potentiële strategische projecten voor centrumvernieuwing en verdichting.

Toeristisch-recreatieve troeven

Menen bezit verschillende toeristisch-recreatieve troeven die het kan uitspelen.

Menen heeft een goed uitgebouwd handelsapparaat met aantrekkelijke winkels en horecazaken met een sterke aantrekkingskracht op Frankrijk.

Menen beschikt over een waardevol historisch patrimonium (monumenten, de Vaubanvesting,...)

De aansluiting op de Leie en de ontwikkeling van een sportieve en recreatieve zone ter hoogte van het zwembad is een zeer belangrijke troef.

⇒ Knelpunten

Druk op de groenelementen

De parken, groenzones, pleinen zijn aanwezig in het centrum maar zijn niet steeds even goed toegankelijk of ingericht.

De beekvalleien staan onder druk van de bebouwing.

Gebrekkige woonomgeving

De kwaliteit van de woningen in de binnenstad en de woonwijken die er op aansluiten is laag.

De woonbuurten hebben te kampen met een overlast van sluikverkeer.

In de Barakken komen verkeersproblemen in sterkere mate voor omwille van de grensdynamiek. In het weekend stellen zich vaak parkeerproblemen. Gezien de hoge dichtheid van het gebied is er voor de verbetering van de leefkwaliteit nood aan ontpitting.

Breuken in de noordzuid-as

De noordzuid-as valt uiteen in een aantal zones. De overgangen zijn verschillend: soms vloeiend, soms abrupt. De samenhang is soms onduidelijk.

Weinig relatie met de Leievallei

De relatie van het stedelijk weefsel met de Leievallei is beperkt en de kwaliteit van de Leieoevers als groen lint door het stedelijk weefsel wordt niet optimaal benut. Op vandaag wordt de Leievallei nog te veel als achterzijde beschouwd.

Achterhaalde bestemmingen

De bestaande bestemmingsplannen zijn op enkele plaatsen achterhaald. Door de realisatie van het woongebied en door verkavelingen aansluitend op het woongebied verhinderen de restpercelen, bestemd als landbouwgebied of andere open-ruimtebestemmingen, de kwalitatieve afwerking van de woongebieden.

3.5.3. DEELGEBIED LAUWE

Figuur 17: Lauwe

Figuur 18: deelgebied Lauwe

De kern van Lauwe sluit meteen aan op de Leievallei. De kern van Lauwe heeft zich ontwikkeld langsheen de verbindingswegen evenwijdig met de Leievallei (Kortrijk – Marke – Lauwe – Rekkem) en de oversteekplaats naar Wevelgem (Leiestraat). Deze oversteekplaats is nadien vervangen door de brug over de Leie en de aanleg van de Wevelgemstraat.

De weg van Kortrijk naar Rijsel (Dronckaertstraat) en het glooiend landschap zorgen voor een fysieke en natuurlijke barrière tegen het verder uitdeinen van de kern. De woonuitbreidingsgebieden situeren zich in hoofdzaak tussen de Leievallei en de Lauwbergstraat. De aanleg van de noordoostelijke “ringweg” maakte de uitbouw van de woonverkaveling aan Schonekeerstraat en de Knokbeeklaan mogelijk.

Het centrum van Lauwe heeft een sterk verblijfskarakter. Het marktplein is als een rustpunt aangelegd met de verkeerstroken aan de rand van het gebeuren. Er is op schaal van Lauwe een goed uitgebouwde kleinhandel en een concentratie aan gemeenschapsvoorzieningen aanwezig. Ze zijn in de buurt van het centrum gelokaliseerd. De industriële gebouwen zijn gesitueerd in de kern van Lauwe en verwijzen naar de glorie van de vlasnijverheid. Ze zijn nadien gerecupereerd en uitgebreid voor andere bedrijvigheid. Lauwe heeft een ruim aanbod aan sportterreinen. Ze situeren zich ten oosten en ten zuiden van het centrum op de grens tussen bebouwing en het open landschap.

Tussen de verkavelingen door en aan de randen van het woongebied zijn enkele restpercelen overgebleven in het landbouwgebied of in andere open-ruimtebestemmingen. Deze restpercelen sluiten aan op het woongebied; zijn omgeven door woningen maar op zich niet bestemd als woongebied en kunnen bijgevolg niet als dusdanig ontwikkeld worden. Toch zijn deze percelen vaak onbruikbaar in hun huidige bestemming.

Het station van Lauwe ligt wat uit het centrum. Het heeft op vandaag zijn functie als stopplaats verloren. De gebouwen worden gebruikt voor de programmatie van Le Gare (o.a. concerten). De stationomgeving ligt er eveneens wat verlaten bij evenals de daarop aansluitende gebouwen.

Ter hoogte van de kruising spoorwegtracé en Dronckaertstraat is er een sterke concentratie aan bebouwing en bedrijvigheid: woonlinten,

industriële bebouwing en de ontginningsgebieden deels herbruikt als recuperatie- en composteringsbedrijf Lavaert. De stationsomgeving vormt vanuit Kortrijk één van de toegangspoorten tot Lauwe. De poort heeft op vandaag echter een heel beperkte beeld- en gebruikswaarde.

Ten oosten van de kern zorgt de Knokbeek en het Biezenveld voor een natuurlijke begrenzing en een aanzet tot de weidse Leievallei. Het Biezenveld met zijn visvijvers heeft een toeristisch recreatieve functie. Het maakt de verbinding tussen de woonwijk en de Leievallei.

- **Knelpunten en potenties**

⇒ Potenties

De nabijheid van de Leievallei als landschappelijke recreatieve ruggengraat in het noorden.

Het Biezenveld is een toeristisch recreatieve ankerplaats op de Leievallei.

De nabijheid van het open glooiend landschap in het zuiden

Ter hoogte van de sportterreinen dringt de open ruimte diep binnen tot de kern van Lauwe en zorgt voor een aangename woonomgeving.

De aanwezigheid van bedrijven in de kern – verweven van functies

De aanwezigheid van bedrijven in de kern zorgt voor een interessante verweving. Vooral op die plekken waar de werkomgeving met de nodige aandacht geïntegreerd wordt in de woonomgeving.

Strategische plekken

In het centrum zijn er verschillende verdichtingsmogelijkheden. De vrijgekomen bedrijfspanden kunnen aangegrepen worden voor centrumvernieuwing en verdichting.

De stationsomgeving biedt mogelijkheden zich te ontwikkelen als poort tot Lauwe met een nieuwe concentratie aan functies. Het stadsrandbos in ontwikkeling sluit hierop aan en kan in de toekomst mee helpen dit gebied nieuw leven in te blazen.

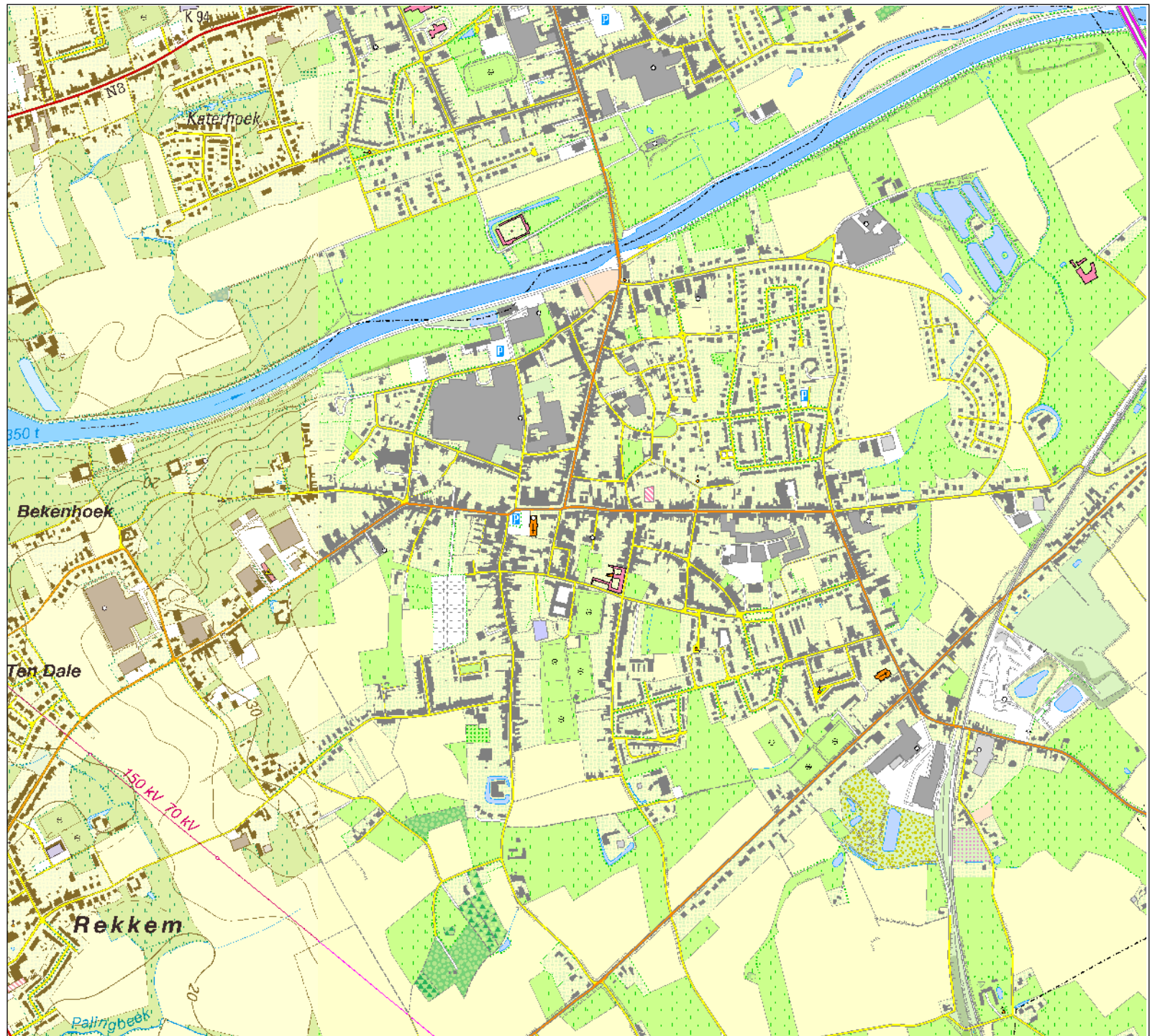
⇒ Knelpunten

Druk van de bedrijvigheid op de omgeving

De industriële panden zijn historisch gegroeid in de kern van Lauwe en oefenen druk uit op de open ruimte (Leievallei) en de woonomgeving.

Achterhaalde bestemmingen

De bestaande bestemmingsplannen zijn op enkele plaatsen achterhaald. Door de realisatie van het woongebied en door verkavelingen aansluitend op het woongebied verhinderen de restpercelen, bestemd als landbouwgebied, de kwalitatieve afwerking van de woongebieden.



schaal: 1:15.000

3.5.4. DEELGEBIED REKKEM

Figuur 19: Rekkem

Figuur 20: deelgebied Rekkem

De kern van Rekkem wordt bepaald door de drukke verbindingsweg Moeskroenstraat en zijn vertakkingen naar Lauwe en de grensovergangen Dronckaert en Paradijs (Vagevuurstraat). Hierlangs heeft de bebouwing zich genesteld. Landgrenzen hebben een sterke aantrekkingskracht en net op deze verschillende grensovergangen ontwikkelen zich concentraties aan bebouwing. Hierdoor heeft Rekkem 3 deelvormen: één ter hoogte van de aansluiting naar Lauwe (grootste kern) en twee kleinere ter hoogte van Dronckaert en Paradijs zijnde de 2 grensovergangen. Deze laatste zijn in hoofdzaak monofunctioneel uitgebouwd en op het wonen gericht.

Tussen de verkavelingen door en aan de randen van het woongebied zijn enkele restpercelen overgebleven in het landbouwgebied. Deze restpercelen sluiten aan op het woongebied; zijn omgeven door woningen maar op zich niet bestemd als woongebied en kunnen bijgevolg niet als dusdanig ontwikkeld worden. Toch zijn deze percelen vaak onbruikbaar in hun huidige bestemming.

De aanleg van de E17 heeft het oorspronkelijk wegenpatroon weinig gehinderd. De bestaande wegen lopen onder of over de snelweg door. De aanleg van de N58 sluit aan op de op- en afrit van de E17 en heeft visueel en morfologisch een breuk teweeggebracht in het glooiend landschap.

Het meest zuidelijke deel van Rekkem (ten zuiden van de E17) zit ingesnoerd tussen de landgrens, de infrastructuur van de E17 en de N58. De stedelijke druk vanuit de grensstad Moeskroen loopt door tot aan de gemeentegrens gevormd door de Vagevuurstraat – Gentstraat. Ook vanuit Frankrijk is de verstedelijkingsdruk hoog. Het ten oosten gelegen bedrijventerrein van Neuville ligt vlakbij deze grens. Momenteel is er nog een beperkte strook onbebouwd terrein. Ruimtelijk maakt dit zuidelijk gebied niet langer deel uit van Rekkem en sluit het aan op het stedelijk weefsel van Moeskroen.

De grootste deelvorm, het eigenlijke centrum van Rekkem, is lineair uitgebouwd langs de Moeskroenstraat. Het nieuw aangelegd plein is evenwijdig aan de Moeskroenstraat en ligt iets hoger dan de straat. Het is in hoofdzaak ingericht als parkeerterrein met een heel beperkte

verblijfsruimte. Hierop sluiten een aantal voorzieningen aan. De gemeenschapsvoorzieningen en de kleinhandel zijn beperkt en zijn hoofdzakelijk langsheen de Moeskroenstraat gesitueerd.

De omgeving van de historische kerk sluit aan op de Palingbeek en vormt een groene plek voor het centrum.

De Palingbeek is een natuurlijke beekstructuur omzoomd door valleigraslanden. Het verloop is sterk meanderend. Het kruist in het centrum 2 maal de Moeskroenstraat en ontwikkelt een natuurlijke biotoop achter de bebouwing en in de directe omgeving van de kern. Delen van de beekvallei zijn op het gewestplan ingekleurd als natuurgebied. De beekvallei is vrij diep ingesneden en langs de oever heeft zich een groen lint van hoge bomen en dichte begroeiing ontwikkeld. De beekvallei heeft een heel sterk karakter. De wegenis die hierop aansluit (achterzijde Moeskroenstraat) werd eerder als garageweg ingericht en openbaart in mindere mate de kwaliteiten van dit achtergebied. De beekvallei is een verbindend lint tussen de verschillende vormen van bebouwing (lintbebouwing, verkavelingen) en de landbouwstructuur van weiland en akkerland.

Tussen de Moeskroenstraat en de grens met Frankrijk ligt de Murissonstraat. Het is een rustige straat dat tussen de wei- en akkerlanden loopt. Hier en daar is er een verspreide lintbebouwing en zijn er enkele hoeves met insteken. Het sluit meteen aan op de lineaire kern. Het gebied van Murisson is een licht golvend ingesloten gebied dat over de grens verder loopt en met voornamelijk akkerland.

Ten oosten van de Moeskroenstraat en tussen de oude invalswegen (richting Lauwe) hebben zich achter de lintbebouwing verkavelingen ontwikkeld als groene woonwijken.

De lineaire opbouw van Rekkem en de meanderende Palingbeek zorgt voor een directe relatie tussen de bebouwing en de open ruimte.

De kleinere deelvorm Dronckaert heeft zich ontwikkeld tussen de grenspost (overgang Dronckaertstraat oude weg Kortrijk - Rijsel) en de Moeskroenstraat. De grensligging deed een beperkte kleinhandel bloeien. Vandaag wordt het gebied hoofdzakelijk door wonen ingevuld.

De kleinere deelvorm Paradijs heeft zich aan een meer lokale grensovergang ontwikkeld. Op vandaag is het gebied door de aanleg van de E17 en de N58 ruimtelijk afgesloten van de rest van Rekkem. De bebouwingdruk vanuit Wallonië en Frankrijk is voelbaar. Vandaag wordt het gebied hoofdzakelijk door wonen ingevuld.

▪ **Knelpunten en potenties**

⇒ Potenties

Palingbeek als groen lint

De meanderende Palingbeek heeft de mogelijkheid de kwaliteit van woonomgeving te versterken.

De nabijheid van het open landschap

Er is een directe relatie tussen de bebouwing en de open ruimte. Het wonen wordt hierdoor landschappelijk ingebed.

Recreatief medegebruik

De landbouwgronden in het open gebied gelegen tussen de grens en de Murissonstraat kunnen bijdragen tot mogelijkheden voor recreatief medegebruik. Deze gronden maken immers deel uit van het voorstel van grensoverschrijdend landschapspark tussen Halluin en Rekkem.

Historisch patrimonium

De kerk van Rekkem heeft een cultuur historische waarde. Het heeft de mogelijkheid opgenomen te worden in het toeristisch netwerk.

⇒ Knelpunten

Problematische doortocht

De doortocht van het zwaar vervoer brengt overlast teweeg in het centrum.

Paradijs

De wijk Paradijs is ruimtelijk afgesloten van Rekkem en staat onder zware verstedelijkingsdruk.

Achterhaalde bestemmingen

De bestaande bestemmingsplannen zijn op enkele plaatsen achterhaald. Door de realisatie van het woongebied en door verkavelingen aansluitend op het woongebied verhinderen de restpercelen, bestemd als landbouwgebied, de kwalitatieve afwerking van de woongebieden.

legende

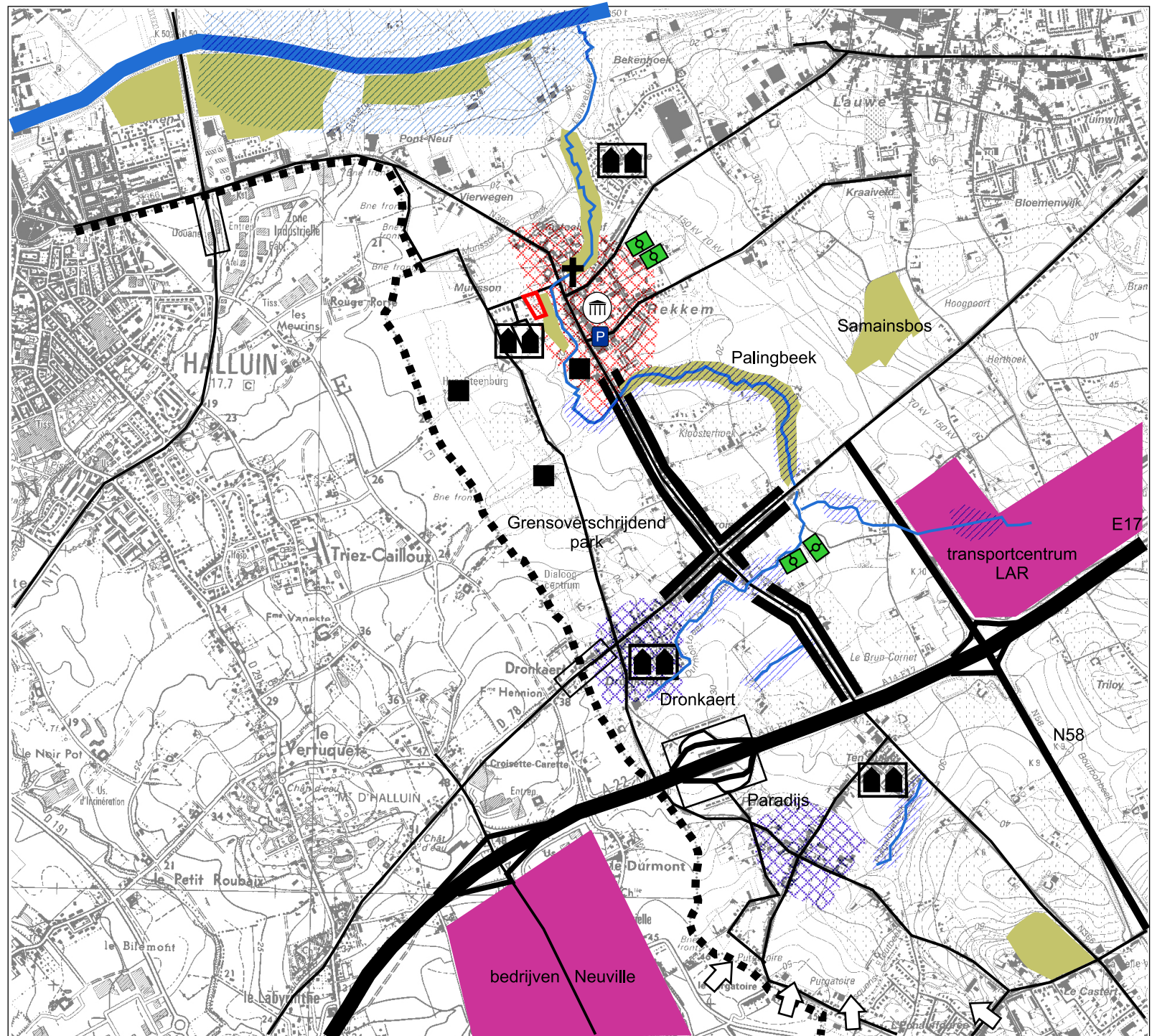


schaal: 1:15.000



legende

-  gemeentehuis
-  kerk
-  kern met kleinhandel
en gemeenschapsvoorzieningen
-  woonkern
-  woonverkaveling
-  lintbebouwing
-  bedrijven
-  leievallei
-  beekvallei
-  grensovergang
-  grens
-  groenvoorziening - park
-  hoeve
-  begraafplaats
-  sportvelden
-  verstedelijkte druk
-  parking



3.5.5. DE OPEN RUIMTE NOORD

Figuur 21: open ruimte Noord

Figuur 22: open ruimte Noord

Het gebied situeert zich ten noorden van de kern van Menen.

De open ruimte Noord vormt een aaneengesloten gebied gekenmerkt door een vlak, open en grootschalig landschap dat ten noordwesten overgaat in het zacht golvend landschap van de Kezelberg en de Kommerenhoek. Deze open ruimte Noord loopt verder door op het grondgebied van Wevelgem, Ledegem, Moorslede en Wervik.

De N32 doorsnijdt het gebied. De bebouwing langs de N32 deelt dit open gebied gedeeltelijk op. Het gemengd lint van villa's met grote tuinen en bedrijven schermen het zicht op het open landschap af.

Door de aanwezigheid van de op- en afrit van de A19 is het gebied zeer goed autobereikbaar geworden en dus een aangewezen locatie voor nieuw te vestigen handel en bedrijvigheid. Verder naar Roeselare toe richt de handel zich op de verkoop van auto's.

Het gebied heeft een landschappelijke waarde en vormt de aanzet van de open ruimte van de Westhoek. Het wordt gebruikt voor akkerland, weiland, veeteelt en serreteelt. Er zijn her en der relictten van kleinschalige landbouwlandschappen.

Het gebied heeft een aantal zachte recreatieve functies door functiewijziging: de oude spoorlijn Roeselare – Menen wordt fietspad en maakt deel uit van een fietsroutenetwerk.

Ten noorden van de spoorlijn en palend aan het grondgebied van Wevelgem bevindt zich het Duits Militair kerkhof. Het is een groene oase van rust en sereniteit. In de nabijheid hiervan bevinden zich een aantal zonevreemde bedrijven. Ze situeren zich in de open ruimtebinding tussen Menen en Wevelgem

▪ Knelpunten en potenties

⇒ Potenties

Open grootschalige ruimte

Het gebied heeft de potentie de landschappelijke structuur van de regio te versterken door zijn open karakter en de specifieke glooiing van de Kezelberg.

Mogelijkheden voor de landbouw

De open ruimte heeft de potentie de landbouw, eventueel door schaalvergroting economisch leefbaar te houden.

Oude Spoorlijn

Het gebied heeft de potentie een zachte recreatieve functie te vervullen met de oude spoorwegberm als deel van fietsroutenetwerk.

⇒ Knelpunten

Verlinting langs de N32

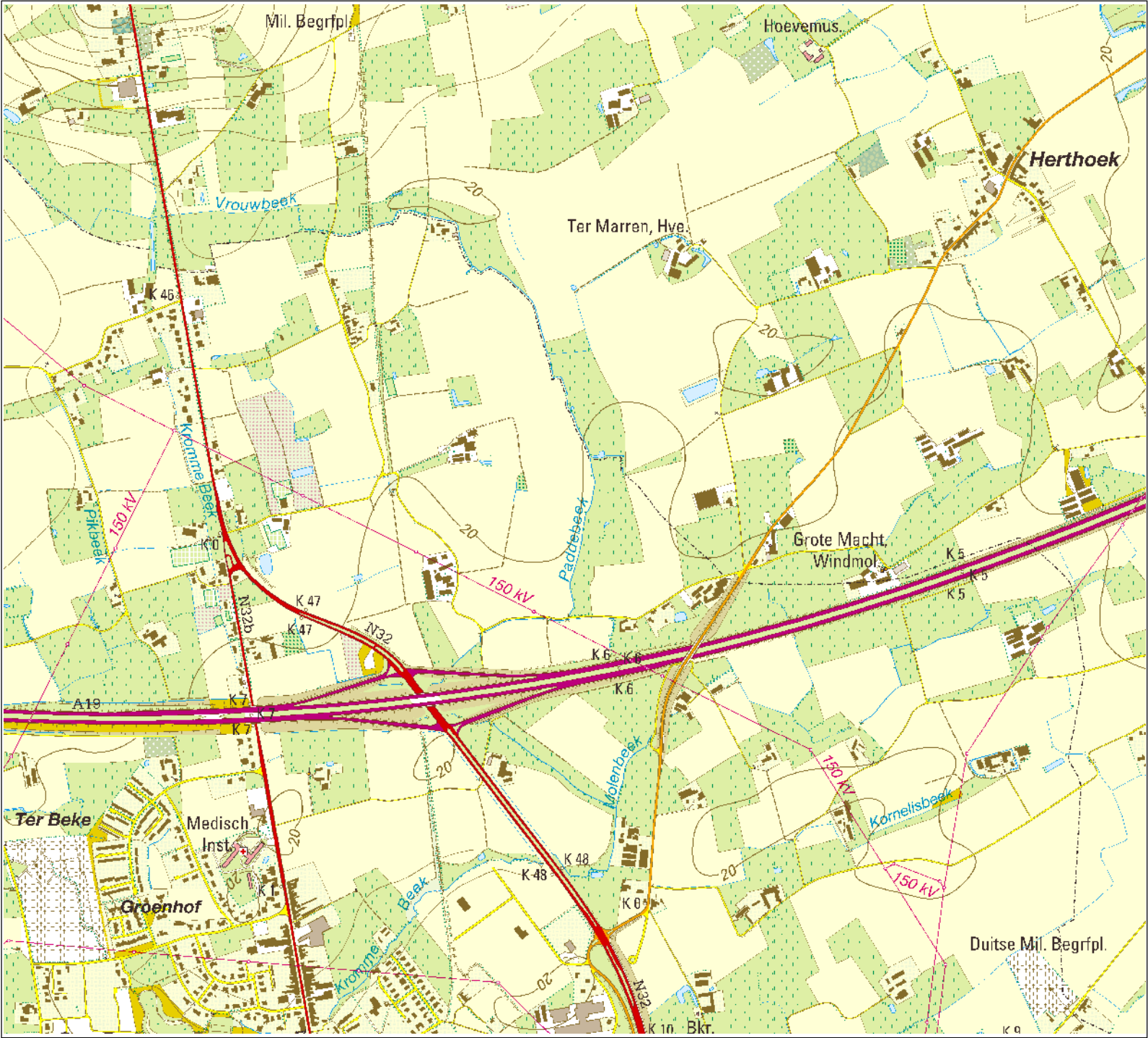
De verlinting langs de N32 zorgt voor een versnippering van de open ruimte.

De goede bereikbaarheid van de N32 vanaf de snelweg houdt het gevaar in dat de N32 verder zal dichtslippen.

Oversteekbaarheid

De oude spoorlijn is door de aanleg van de A19 onderbroken, hierdoor ontstond een breuk in de continuïteit wat de uitbouw van een fietsroutenetwerk bemoeilijkt.

legende



schaal: 1:15.000

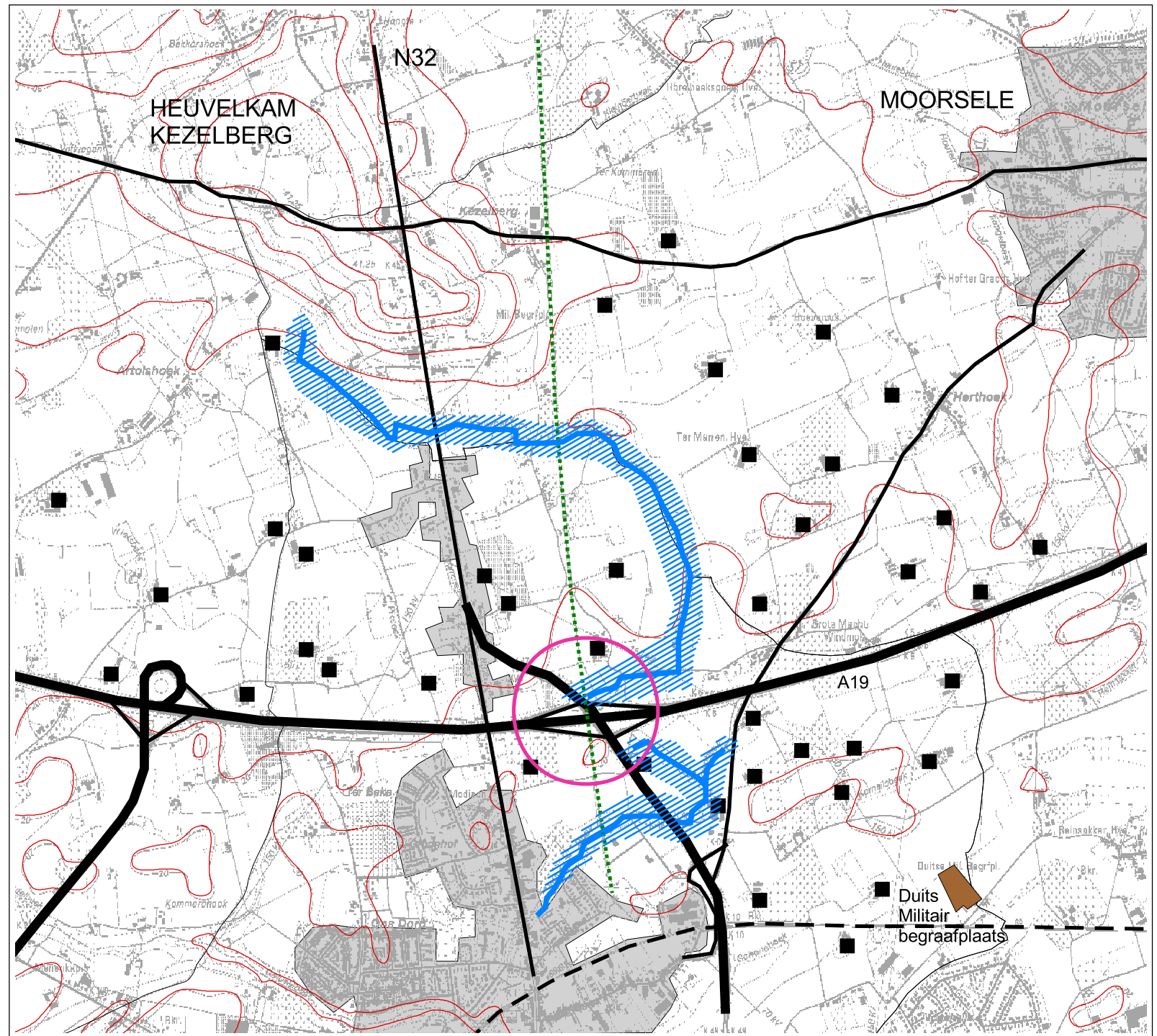


legende

-  bebouwing
-  spoorweg
-  hoeves
-  wegen
-  beken
-  snelwegen
-  hoogtelijnen
-  oude spoorlijn
gedeeltelijk als fietspad gebruikt
-  oude spoorlijn onderbroken
door op- en afrit A19
-  Duits Militair kerkhof



schaal: 1:25.000



3.5.6. DE OPEN RUIMTE IN HET MIDDEN

Figuur 23: de open ruimte in het midden

Figuur 24: de open ruimte in het midden

De open ruimte in het midden is het gebied gelegen tussen de Leievallei in het noorden en de snelweg E17 in het zuiden. De kernen van Lauwe, Rekkem en Marke situeren zich hierbinnen.

▪ De open ruimte

De open ruimte is een golvend gebied en geeft wisselende perspectieven en zichten. Het is de aanzet van het glooiend gebied van het Leie - Schelde Interfluvium.

De open ruimte wordt gekenmerkt door een divers patroon van kleinschalige landbouwbedrijven verbonden door een fijnmazig netwerk van landbouwwegen en verspreide zonevreemde bebouwing. Het gebied wordt hoofdzakelijk gebruikt voor landbouwactiviteiten. Het akkerland primeert op het weiland en de percelering is vrij klein.

De open ruimte wordt omrand door de woonkernen van Lauwe en Rekkem en de LAR aansluitend op de E17. Rekkem en Lauwe groeien door verdere verlinting sterk naar elkaar toe waardoor de open ruimte op vandaag versnipperd wordt. De Dronckaertstraat snijdt dwars door het gebied maar splitst het gebied niet op gezien de beperkte lintbebouwing.

Het gebied aansluitend op de stationsomgeving van Lauwe was hoofdzakelijk een ontginningsgebied voor klei. Langsheen het spoorwegtracé waren verderop richting Aalbeke verschillende pannembakkerijen gevestigd. Deze ontginningsgebieden zijn door de landbouw terug ingenomen. De lagergelegen gebieden zijn herbruikt geworden voor weilanden. Ten oosten van het station is een deel van het ontginningsgebied herbruikt door het recuperatie- en composteringsbedrijf Lavaert (zie kern van Lauwe).

▪ De groenelementen

Centraal in het gebied bevindt zich de bosmassa van het Samainbos. Het is gedeeltelijk verkaveld. Het gebied bevat verspreide en zonevreemde bebouwing. Landschapselementen als schermen van bomenrijen en kleine bomengroepen situeren zich in hoofdzaak om en bij de hoeves, concentraties van woningen en langsheen de oude wegenis.

De Palingbeek met een kronkelend verloop wordt geflankeerd door een bomenrij en vormt een ecologisch lint.

▪ De L.A.R.

Gelegen in het open gebied is de transport- en distributiezone eerder een vreemd lichaam. De L.A.R. sluit meteen aan op het snelwegennet E17 en de N58. Het hangt vast aan het netwerk van internationale snelwegen en positioneert zich tegenover Kortrijk, regio Kortrijk en de metropool Rijsel. Hoewel het gelegen is op het grondgebied van Lauwe, Rekkem en Aalbeke maakt het geen deel uit van het oorspronkelijke weefsel. Het is de materialisatie van een functionele vlek dat actief is op een hoger niveau.

Voor de aanleg van de L.A.R. werd het terrein genivelleerd. Er is een duidelijke en harde overgang tussen het oorspronkelijke landschap en de L.A.R.. Er is vraag naar verdere uitbreiding voor de L.A.R. met een voorstel uit te breiden in zuidelijke richting.

▪ Knelpunten en potenties

⇒ Potenties

Landschappelijke kwaliteiten

De landschappelijke kwaliteiten van het gebied zijn waardevol door zijn groenelementen en diversiteit. Het gebied heeft hierdoor de mogelijkheid tot recreatief gebruik.

De open ruimte vormt één van de weinige stapstenen tussen de Westhoek en het Interfluvium. De bestaande openingen naar de Leievallei zijn beperkt maar zijn van cruciaal belang.

⇒ Knelpunten

Innemen van de open ruimte

De bebouwingsdruk van de woonkernen Rekkem, Lauwe en Aalbeke op de open ruimte is groot.

Geen landschappelijke inkadering van de L.A.R. De landschappelijk inkadering van de L.A.R. ontbreekt en heeft een negatieve invloed op de landschapsbeleving van de open ruimte.

legende



schaal: 1:15.000

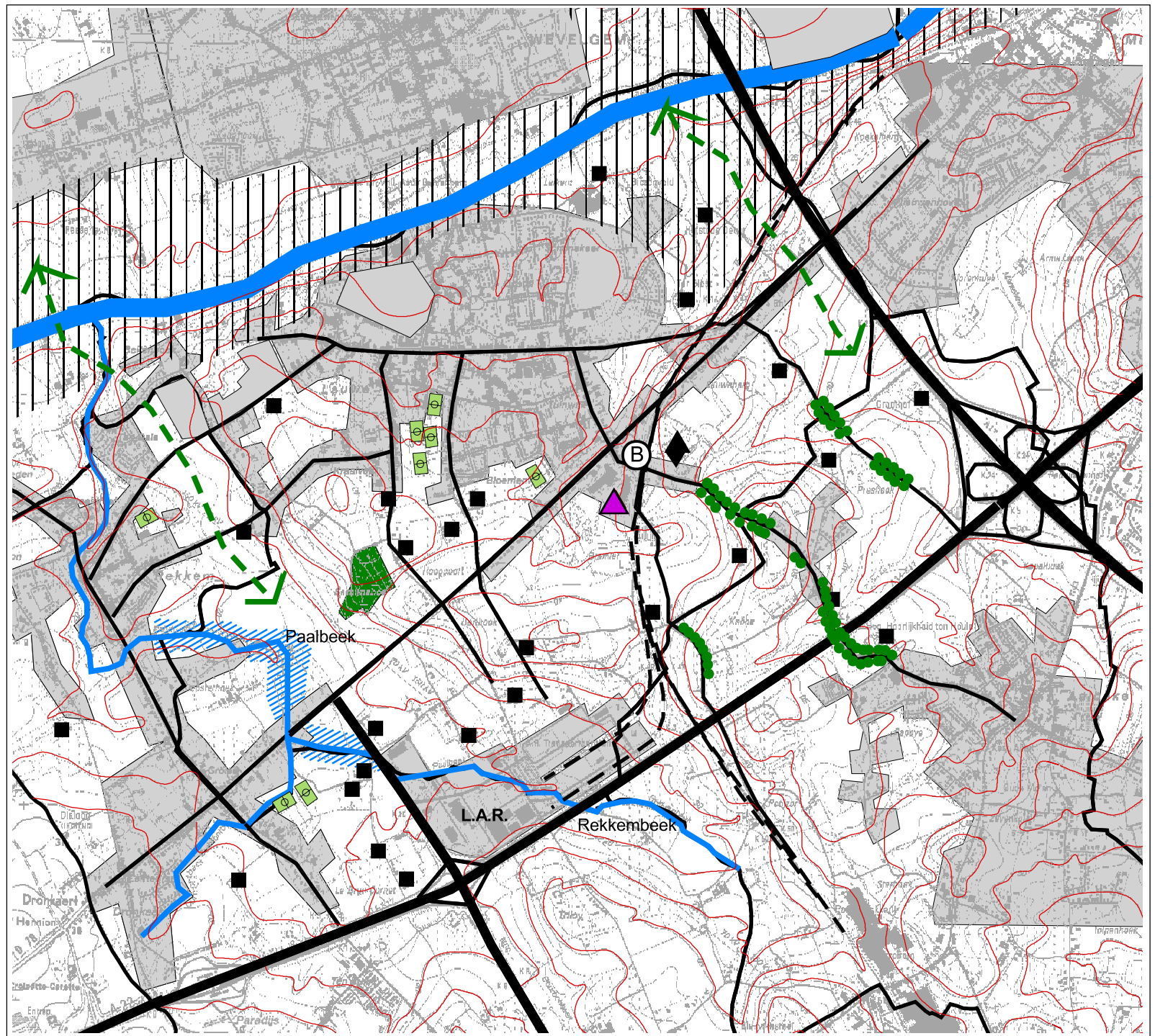


legende

-  bebouwing
-  leegstaand bedrijf
-  stationsomgeving
-  recuperatie & composteringsbedrijfs
-  hoeves
-  spoor
-  beken.
-  hoogtelijnen
-  wegnetwerk
-  snelwegen
-  leie
-  Leievallei
-  sportvelden
-  bos
-  bomenrij
-  relatie Leievallei - Open ruimte Midden



schaal: 1:27.500



3.5.7. DE OPEN RUIMTE ZUID

Figuur 25: open ruimte Zuid

Figuur 26: open ruimte Zuid

Het open ingesloten golvend gebied wordt begrensd door de snelweg E17 in het noorden, door de bebouwing van de wijk Paradijs en door de Gentweg in het zuiden die de grens vormt met Wallonië. De Gentweg ligt op een heuvelkam terwijl de snelweg deels op een talud en deels in het landschap ingesneden is. In het westen sluit het gebied aan op de bebouwing van de wijk Paradijs.

Het gebied werd opgesplitst door de aanleg van de N58, die het reliëf niet volgt, en een reeks van oude parallelle wegen die in noordzuid richting lopen: Casterstraat – Bosstraat – Triloystraat. Het reliëf maakt een zachte golfbeweging die heel sterk voelbaar is bij het nemen van de oude wegenis. Door het hoogteverschil lopen na de aanleg van de snelweg E17 de vroegere wegenis erboven of eronder door. Aan de westzijde is de snelweg op een talud gelegen en aan de oostzijde is ze ingesneden in het landschap.

Het weiland primeert op het akkerland en de percelering is vrij klein. Enkele verspreide hoeves en kleine woonconcentraties bepalen het beeld. Kleine landschapselementen van bomenrijen en haagstructuren situeren zich omheen deze bebouwing.

De Bourbonbeek evenwijdig aan de N58 wordt deels geflankeerd door een bomenrij. Vlakbij zijn twee kleine waterplassen. Ter hoogte van de aansluiting van de N58 op de Gentweg vormen de aangeplante bomen een groen scherm.

Vanaf de hoger gelegen Gentstraat is tussen de lintbebouwing door een wijds zicht op dit landschap. De Gentstraat vormt de grens tussen Wallonië en Vlaanderen. Langs de Gentstraat is omwille van de goede autobereikbaarheid een gemengd lint van wonen en handel ontstaan.

Ter hoogte van de Gentstraat en Casterstraat bevindt zich een kasteelpark in privé-bezit. Op het gewestplan staat het als parkgebied ingekleurd. Aansluitend op deze site bevinden zich de leegstaande gebouwen van een industrieel bedrijf (tapijtweverij), op het gewestplan als industrie ingekleurd.

▪ Knelpunten en potenties

⇒ Potenties

Het landschap en groenelementen

Het golvend landschap met de verspreide hoeves heeft landschappelijke kwaliteiten.

Het parkgebied aansluitend op de Gentstraat vormt een groenelement en heeft mogelijkheden voor zachte recreatie.

⇒ Knelpunten

Bebouwingsdruk

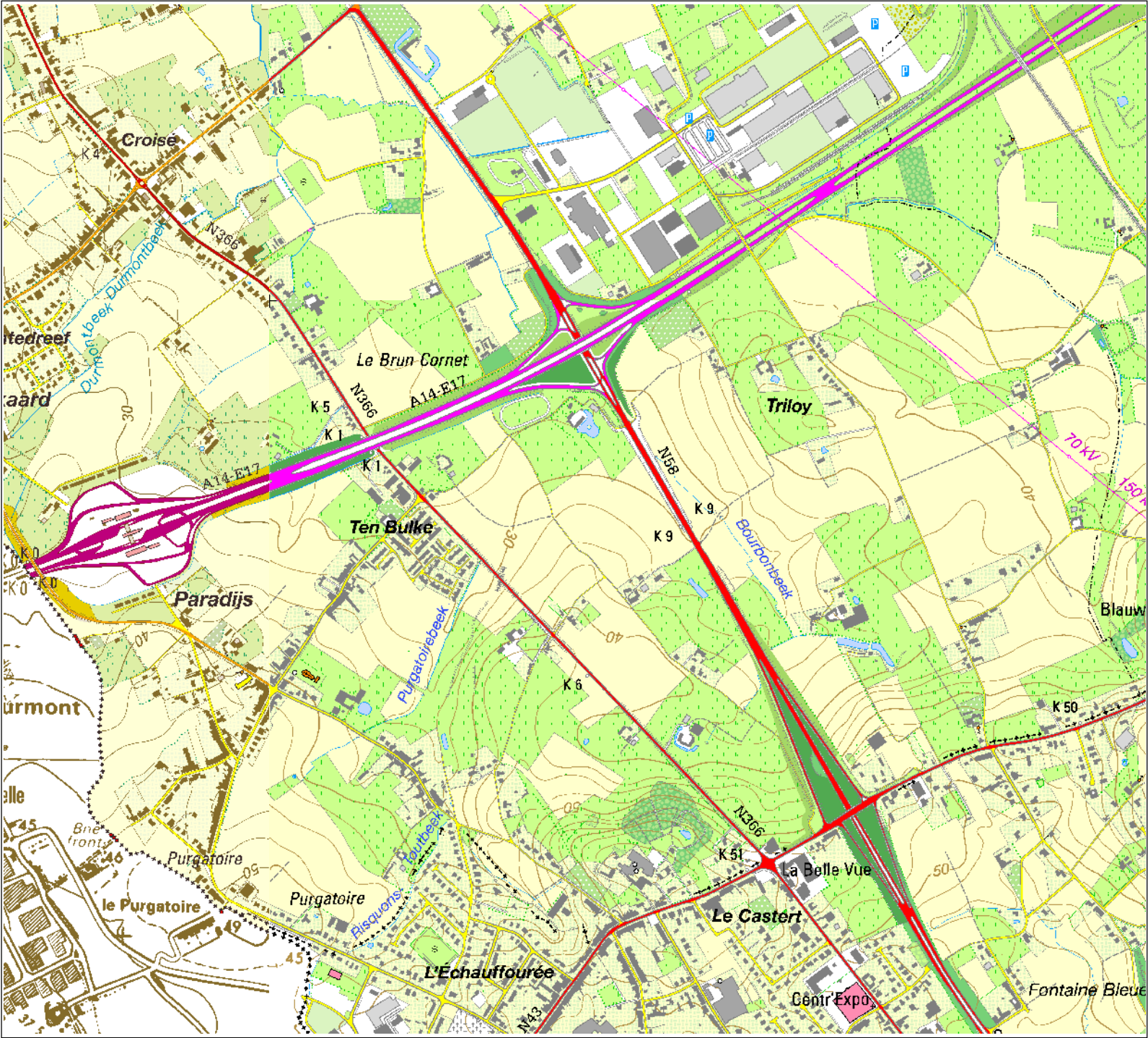
De verstedelijkingsdruk vanuit Wallonië (Moeskroen) en Frankrijk is groot.

De bebouwing verspreid in de open ruimte zorgt voor versnippering van deze ruimte.

L.A.R.

De mogelijke uitbreiding van de L.A.R. naar het zuiden (over de E17) neemt een hap weg uit het resterende landbouwgebied.

legende



schaal: 1:15.000

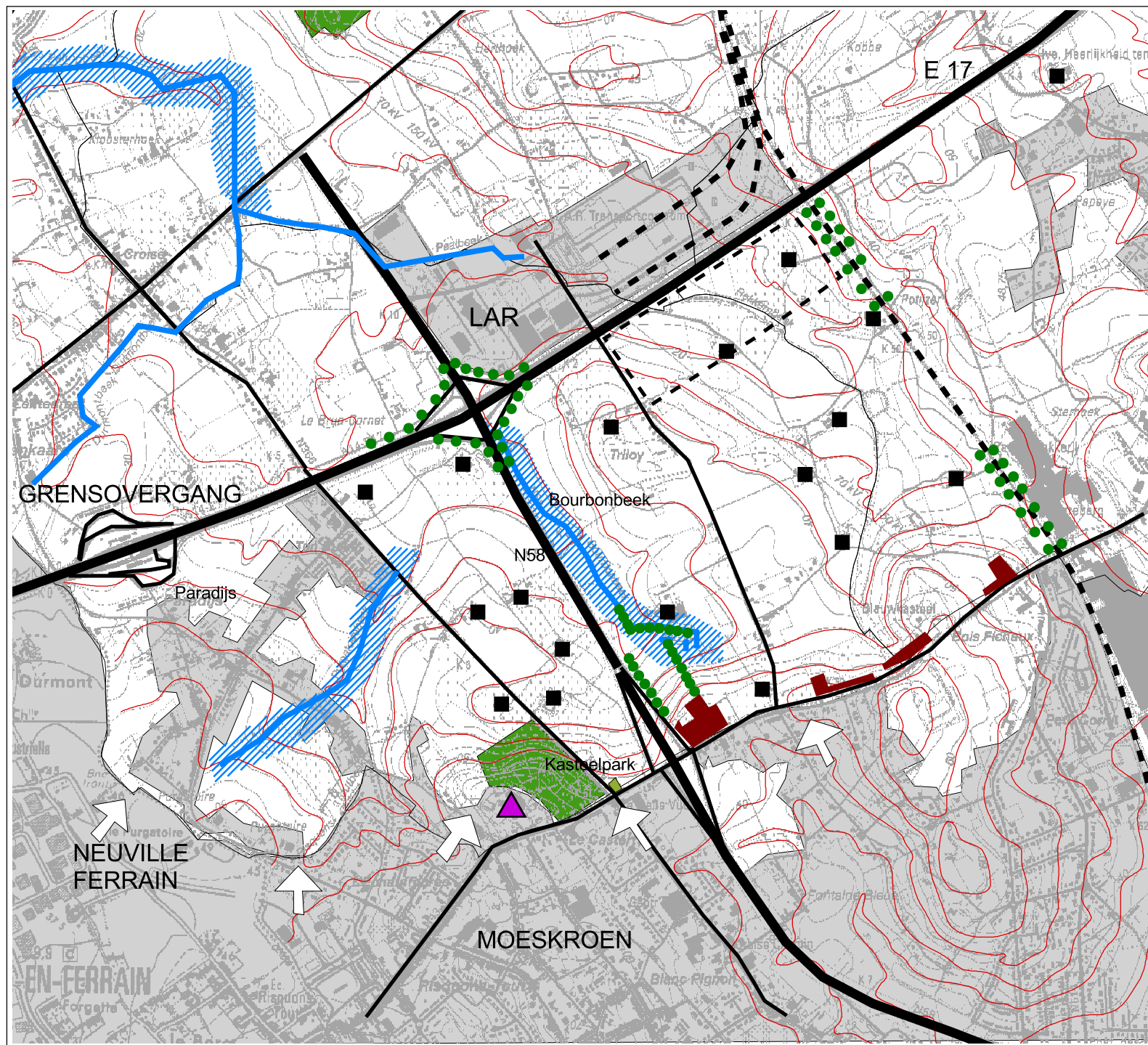


legende

-  bebouwing
-  leegstaand bedrijf
-  mogelijke uitbreiding LAR zuid
-  verstedelijkte druk
-  relieflijnen
-  spoorweg
-  hoeves
-  wegen
-  snelwegen
-  beken
-  natuurpark
-  bomenrij



schaal: 1:20.000



3.6. BESTAANDE DEELSTRUCTUREN IN MENEN

3.6.1. DE NATUURLIJKE STRUCTUUR

Figuur 27: de bestaande ruimtelijk-natuurlijke structuur

Figuur 28: de biologische waarderingskaart

Figuur 29: de park- en groengebieden in Menen

De ruimtelijk-natuurlijke structuur is de samenhang van alle ruimten in de gemeente met een natuurlijk karakter. Deze ruimten zijn bepalend voor alle andere activiteiten en niet alleen voor natuur. De natuurlijke structuur bevat ruimten bepaald door het fysisch systeem (bodengroepen, reliëfovergangen) maar ook biotische elementen als boscomplexen of heidegebieden.

De analyse van de ruimtelijk-natuurlijke structuur baseert zich voornamelijk op de studie van het Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan van de stad Menen (GNOP), de sectorstudie natuur en landschap en de Biologische waarderingskaart.

Op het gewestplan zijn volgende gebieden ingekleurd:

- 33 ha als natuurgebied (1%)
- 61,5 ha als parkgebied (1,9%)
- 16,5 ha als bosgebied (0,5%).

De Biologische waarderingskaart toont het ecologisch belang aan van de Leievallei, de oude spoorwegbedding Menen-Roeselare en enkele snippers in Rekkem en Lauwe. Niet ieder ecologisch waardevol gebied ligt in een gepaste bestemmingszone op het gewestplan.

Algemeen kan met betrekking tot natuur in Menen het volgende gesteld worden:

- er zijn weinig dominante natuurlijke structuren en geen grote eenheden natuur
- de Leievallei biedt de meeste potenties voor (kleinschalige en grootschalige) natuurontwikkeling

- het overwegend agrarisch bodemgebruik drukt zijn stempel op de ecologische processen en de aanwezige natuurwaarden
- de matige tot slechte waterkwaliteit zorgt voor een gebrek aan natuur rond de waterlopen waardoor ook de oevers verruigen
- kleine landschapselementen in het landschap vormen tevens kleinschalige natuurelementen
- er zijn weinig natuurgebieden of groene bestemmingen op het gewestplan (enkel Leievallei en beekvalleien)
- er is een beperkte VEN-afbakening in de Leievallei gebeurd in de eerste fase van het VEN
- natuur is onderhevig aan allerlei vormen van milieuverstoring

In Menen zijn onderstaande elementen van structurerend belang.

▪ Leievallei

De Leie en haar vallei is een belangrijke groene recreatieve as met hier en daar nog enkele halfnatuurlijke relictten. Meestal is de oorspronkelijke topografie van de vallei al behoorlijk gewijzigd door allerlei grondverzet, aanleg van een breed fiets- en wandelpad en door de inplanting van bedrijven en andere bebouwing. De loop van de Leie zelf werd eveneens aangepakt: zoveel als mogelijk rechtgetrokken, uitgebaggerd en verbreed en de oevers zwaar verstevigd met schanskorven of lokaal zelfs beton. Enkele karakteristieke plantensoorten wisten zich ondertussen opnieuw te vestigen en die weerspiegelen de potenties voor grootschalige natuurontwikkeling.

Volgende plekken zijn van ecologisch belang:

- Beekvallei van de Knokbeek met ten zuiden "Biezenveld", een complex van visvijvers.
- Parkgebied Koningin Astridlaan
- De vallei van de Palingbeek
- Beekvallei van de Gaverbeek
- De Poel en omgeving: restant van een oude Leiearm en restanten van de omwalling van de stad.

▪ Beekvalleien

De valleien, de beken en het bijhorende alluvium vormen specifieke leefmilieus. De meeste beekvalleien hebben hun structurerende waarde grotendeels verloren en de waterkwaliteit laat in de meeste gevallen te wensen over.

Ten noorden van de Leievallei:

- De vallei van de Krommebeek: landschapsecologisch bestaat de beekvallei uit twee delen. Het gedeelte ten oosten van de N32 is een intensief landbouwgebied met in hoofdzaak akkerland. Het westelijk deel staat onder invloed van de stedelijke agglomeratie. Langs de Krommebeek komen waardevolle restanten van valleigrasland voor. Het kan als buffergroen ingeschakeld worden bij het aanpalende industrieterrein Menen Oost. De Krommebeek is binnen het stadscentrum ingekokerd wat uitermate negatief is voor alle potentiële leven in en langs de beek.
- De vallei van de Geluwebeek: De Geluwebeek heeft een beperkte vallei en beekloop door omgevende bebouwing en de ophoging van de vallei. Ook hier valt landschapsecologisch een tweedeling te maken. Binnen de bebouwde zone is langs de beek een smalle strook als parkzone voorzien. Vandaag is in deze zone een divers grondgebruik merkbaar b.v. ravotterrein voor de jeugd, volkstuintjes, koterijen en weiland voor kleinvee en tenslotte enkele restanten van moerasvegetatie. In het noordwesten loopt de beek door een open landbouwlandschap. De vallei is hier en daar duidelijk geaccentueerd door steile taludranden. Op diverse plaatsen zijn enorme nivelleringswerken gebeurd. Hierdoor is elk natuurlijk patroon teniet gedaan. Langs de beek is het grondgebruik in hoofdzaak grasland.

Ten zuiden van de Leievallei:

- De vallei van de Palingbeek: De benedenloop is van natuurwetenschappelijk en landschappelijk belang. Stroomopwaarts is de beek meanderend en loopt in haar natuurlijke bedding, her en der geflankeerd door knotbomen. Ten zuidwesten van de Moeskroenstraat is de vallei van de beek nog nauwelijks herkenbaar. Waar de beek terug naar het

oosten draait wordt het landschap heuvelachtiger en opener. De beek wordt hier en daar begeleid door een smalle graslandstrook. Meestal domineert het akkerland.

- De vallei van de Gaverbeek: Net als de Palingbeek kent de Gaverbeek waardevolle structuurkenmerken. De beekvallei stroomt in een herkenbare valleikom met laaggelegen weilanden. Plaatselijk komt een hoge concentratie aan kleine landschapselementen voor. Ter hoogte van de monding in de Leie bevindt zich een natuurlijk begroeid opgespoten terrein.
- De vallei van Knokbeek: De Knokbeek maakt deel uit van de Leievallei en situeert zich in één van de meest intacte open ruimten langs de Leievallei. Langs de beekvallei komen nog hoofdzakelijk weilanden voor met vele kleine landschapselementen.

▪ Bossen

Alle bossen, hoe klein in oppervlakte ook, hebben een belangrijke waarde voor het natuurbehoud, precies omdat Vlaanderen en zuidoost West-Vlaanderen in bijzonder, zo bosarm zijn.

Ten noorden van de Leievallei, is het bosareaal beperkt tot een enkele bosnipper (5-10 are) ten westen van de Paddebeek.

Ten zuiden van de Leievallei, in het meer heuvelachtige deel van de gemeente liggen een tweetal grotere bossen.

- Een kasteelpark bestaande uit diverse loofboomsoorten aansluitend op de Gentstraat (Rekkem).
- Het Samainsbos te Lauwe. Dit is ten dele verkaveld.

▪ Oude spoorwegbedding Menen-Roeselare

Langs de oude spoorwegbedding hebben zich ecologisch waardevolle bermvegetaties gevormd. Deze oude spoorwegbedding wordt ook gebruikt als alternatieve fiets- en wandelroutes.

▪ Kleine landschapselementen

In het buitengebied van Menen en specifiek in de verschillende beekvalleien komen verschillende kleine landschapselementen met een aanzienlijke ecologische waarde voor: haagstructuren, houtkanten, knotbomen, bomenrijen (vooral de populier), veedrinkpoelen, hoogstamboomgaarden nabij oude boerderijen...

▪ **Natuur in de kernen**

Her in der komen er in de kernen plaatsen voor met een beperkte natuurlijke waarde. Het gaat om parken, groene pleinen en beken in de kernen. Deze elementen zorgen voor een groenere leefomgeving. Dit groen heeft naast zijn natuurfunctie een sociale en recreatieve functie. Volgende parken zijn van belang als sociale- recreatieve groengebieden:

- de parkaanleg op een voormalige oude Leiearm (nu als viswater in gebruik): het heeft de karakteristieken van een groene ontmoetingsplaats aan de rand van de stad.
- De stedelijke parken in het centrum van Menen zijn het park Brouwerspark/Park ter Walle en het genaamde Bois de Boulogne
- Een tiental jaar terug werd een nieuw parkgebied aangelegd (het Bertenpark) met een afwisseling tussen gazon en struikengordel.
- Lokaal is binnen de stad eveneens wijkgroen ingepland.

Andere toegankelijke groengebieden, die echter niet onmiddellijk aansluiten bij de centra of de kernen zijn:

- parkgebied De notelaar (ingericht door AWZ)
- het Biezenveld met visvijvers (privaat maar toegankelijk)

Tevens zijn nog een aantal groengebieden gepland of in ontwikkeling:

- Diefhondbos, aangeplant op een voormalig stort van IVMO
- Het stadsrandbos 'Preshoek' op de grens van Lauwe met Kortrijk (Marke)
- Het groenhof als wijkgroen

▪ **Knelpunten en potenties**

⇒ Potenties

Leievallei, beekvalleien en de spoorwegbedding als onderdeel van een groen netwerk

Op het grondgebied van Menen zijn er verschillende lineaire groenelementen aanwezig. Deze zijn belangrijk voor de vorming van een groen netwerk.

De Leievallei vormt een grootschalig samenhangend groenelement die het ganse grondgebied van Menen doorkruist. Langs de Leie komen verschillende gebieden voor met waardevolle natuur: het Leie-eiland, het voormalig stortgebied, de oude Leiemeanders en Leiemeersen.

Beekvalleien worden gekenmerkt door een grote diversiteit aan kleine landschapselementen en de aanwezigheid van laaggelegen weilanden. Beekvalleien zijn belangrijk bij de netwerkvorming. Daarbij is continuïteit belangrijk, zowel voor de natuurlijke-, ecologische structuur, als voor het netwerk van wandelroutes.

De oude spoorwegbedding Roeselare-Menen is met zijn specifieke spoorwegbermvegetatie een belangrijk lineair groenelement.

Natuurontwikkeling

Op het grondgebied van Menen zijn er op verschillende plaatsen kansen voor natuurontwikkeling. De ontginningsgebieden ten zuiden van de kern van Lauwe zijn één van de ecologische stapstenen. De realisatie van het stadsrandbos van Kortrijk leidt eveneens tot de realisatie van een belangrijke stapsteen.

De vorming van een samenhangend ecologisch netwerk kan bijdragen tot de ontwikkeling van de recreatieve mogelijkheden van het gebied.

Natuur in de kernen

De Leievallei en beekvalleien vloeien langs en door de bebouwde kernen en kunnen bijdragen tot een kwalitatieve woonomgeving. In de kernen komen aanzetten van groene vingers voor. Deze hebben de potentie voor de uitbouw van een samenhangend groen netwerk.

Het directe contact tussen de natuur en de kernen verhoogt de woonkwaliteit.

Groen lint van de Oude Leielaan

De Oude Leielaan in Menen is op vandaag reeds een groene omgeving. Door specifieke inrichtingsmaatregelen kan deze zone zich ontwikkelen tot een groen lint die de markt en het ontmoetingscentrum verbindt met het stedelijk zwembad, de Leie en het Leie-eiland. Dit groen lint versterkt de netwerkvorming en de natuur in de kernen.

⇒ Knelpunten

De natuur is schaars en verschaald

De tendens tot schaalvergroting en intensivering van de landbouw en de tendens tot verlinting en verspreiding van ruimtelijke activiteiten leiden tot een uniformisering van het landschap.

De continuïteit van aanwezige lineaire structuren (beekvalleien, voetwegen...) wordt doorbroken en kleine landschapselementen verdwijnen. Door het wegvallen van de lineaire natuurlijke structuren ontstaan voor fauna en flora soms onoverbrugbare "witte vlakken" en kunnen geschikte biotopen niet meer bereikt worden (eilandvorming).

Verspreide en lintvormige bebouwing tasten de openheid van het landschap aan en verzwakken de bestaande natuurlijke structuur.

De verstoring van de ecologische samenhang leidt tot een vermindering van de biodiversiteit.

Leievallei en beekvalleien zijn onvoldoende beschermd.

Op het huidige gewestplan zijn de natuurgebieden niet of beperkt opgenomen waardoor ze onvoldoende bescherming genieten.

Beperkte waterkwaliteit

De waterkwaliteit van de beekvalleien en de Leievallei is op vandaag nog steeds ongunstig. Er valt weliswaar een lichte positieve evolutie te noteren.






Toenemende verstedelijking in de Leievallei

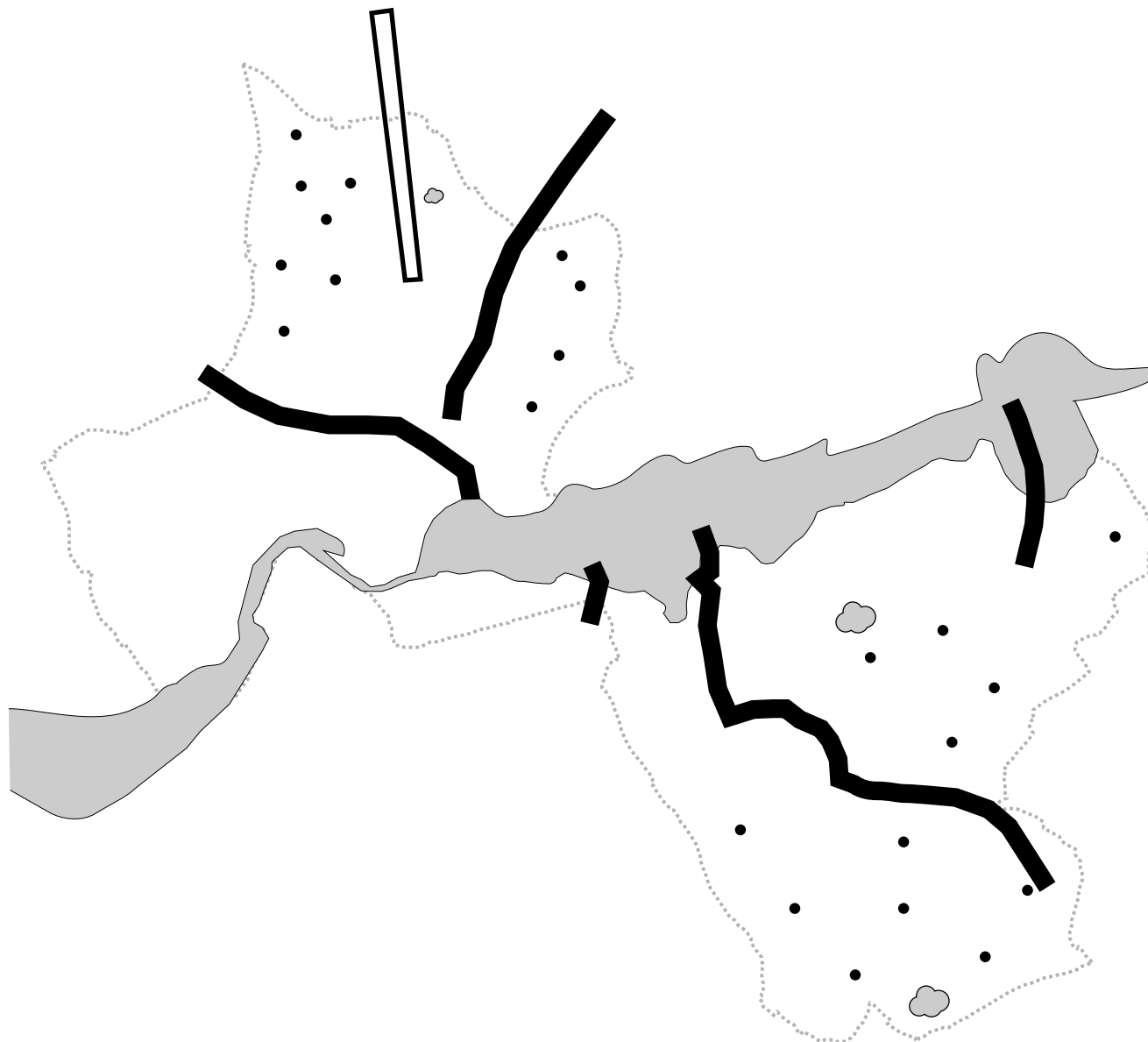
De Leievallei ondergaat een toenemende verstedelijking. De open ruimte van de Leievallei wordt op verschillende plaatsen ingenomen door industriële bebouwing en woningen.

Tekort aan groen- en parkgebieden

Alhoewel indicatief te gebruiken, kan een norm gesteld worden naar de aanwezigheid van toegankelijk stadsgroen om de behoeften van de stedelijke bevolking op te vangen (10m² per inwoner). Dit betekent een behoefte van 300 ha voor de stad, waarvan 150 ha binnen het stedelijk gebied. Deze behoefte wordt gedeeltelijk opgevangen door het parkgebied aan Franse zijde. Uit deze normen blijkt dat de stad Menen nog een tekort vertoont aan groen- en parkgebieden. Bovendien is de locatie van parkgebieden ongelijkmatig verspreid.

legende

-  Leievallei
-  Beekvallei
-  Oude spoorwegbedding
-  Kleine landschapselementen
-  Bos






STAD MENEN
INFORMATIEF GEDEELTE

de Biologische Waarderingskaart

Figuur 28

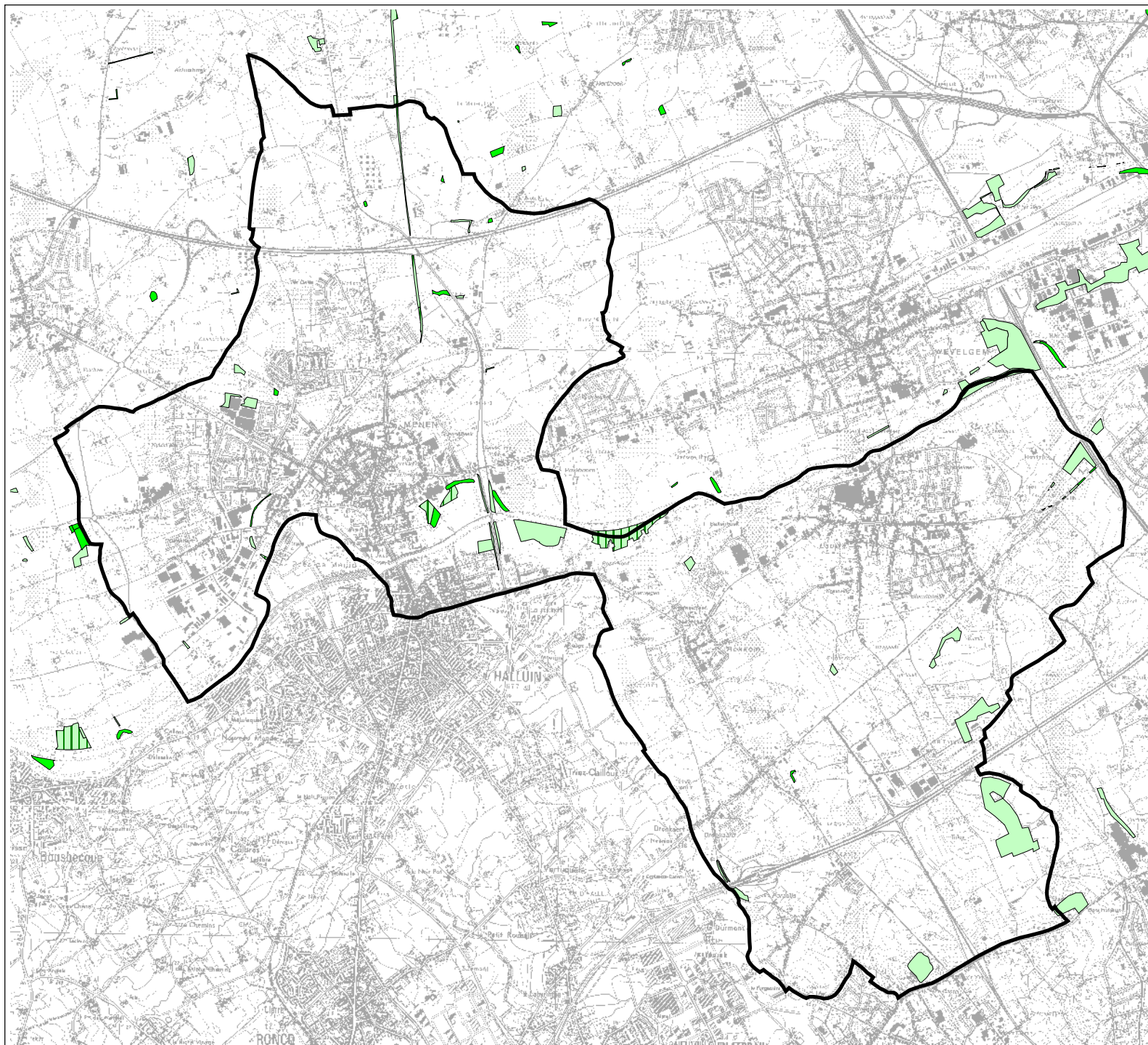
legende

-  waardevol
-  waardevol - zeer waardevol
-  zeer waardevol



intercommunale leiedal
datum: november 2004

leiedal





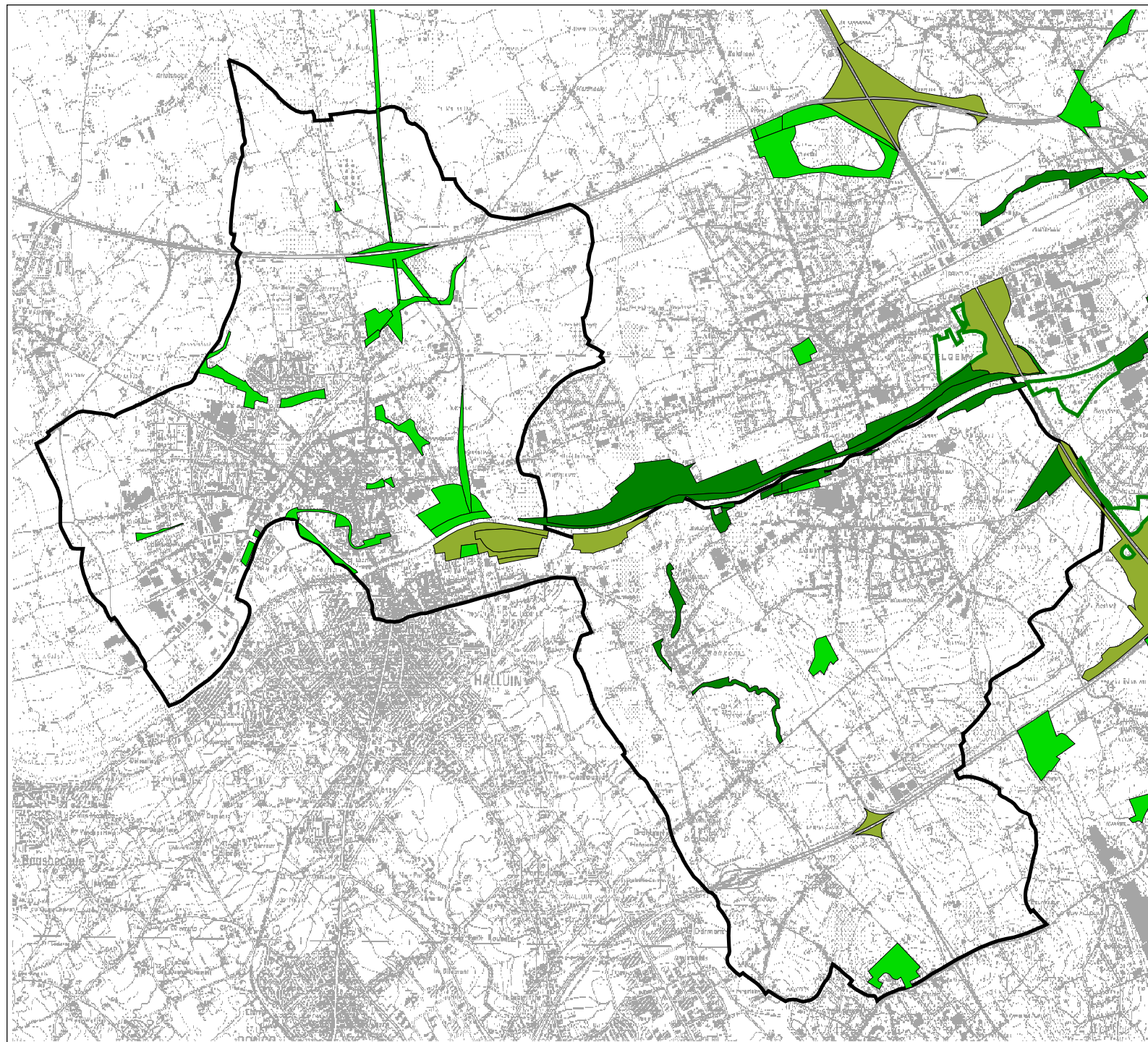
STAD MENEN
INFORMATIEF GEDEELTE

park- en groengebieden in Mene
(op basis van gewestplan)

Figuur 29

legende

-  park
-  natuur
-  bos



3.6.2. DE RUIMTELIJKE STRUCTUUR VAN DE LANDBOUW

Figuur 30: de bestaande ruimtelijke structuur van de landbouw

Onder agrarische activiteiten worden veeteelt, akkerbouw, groenteteelt, bosbouw en tuinbouw begrepen

De kenmerken van de agrarische structuur worden besproken aan de hand van de sectorstudie 'Land- en tuinbouw in het Arrondissement Kortrijk. Bedrijfseconomische analyse en Ontwikkelingsperspectieven', aan de hand van de landbouwtyperingskaarten opgemaakt door de Vlaamse Landmaatschappij, en aan de hand van terreinonderzoek uitgevoerd door Leiedal.

▪ Positie van de landbouw in Menen ten opzichte van het arrondissement Kortrijk

Vele gegevens van Menen zijn representatief voor het arrondissement Kortrijk. Opvallend is wel de relatief grote gemiddelde bedrijfsgrootte voor een stad als Menen. De landbouw is er, niettegenstaande de ligging in de verstedelijkte as, toch nog uitdrukkelijk aanwezig en dit vooral in de deelgemeenten Lauwe en Rekkem en ten noordoosten van Menen.

⇒ Landbouwareaal en -beroepsbevolking. Aantal bedrijven en gemiddelde Oppervlakte.

Volgens de land- en tuinbouwtelling van 15.05.98 werd in het arrondissement Kortrijk 21.712 ha benut voor land- en tuinbouwproductie. Dit was 53,8 % van de totale oppervlakte.

Menen benut 51% van haar oppervlakte voor land- en tuinbouw. Menen bevindt zich op een gemiddelde positie binnen het arrondissement Kortrijk op gelijke voet met Deerlijk en Wevelgem. De totale oppervlakte van Menen bedroeg 3.307 ha in '98. In dat jaar werd er 1671,32 ha als cultuurgrond geregistreerd.

In 1998 telde Menen 112 land- en tuinbouwbedrijven. De gemiddelde landbouwnuttige oppervlakte van een landbouwbedrijf in hoofdberoep bedraagt 22,3 ha. Een landbouwbedrijf in nevenberoep in Menen telt gemiddeld 9,9 ha.

Per deelgemeente: Lauwe telt 7 landbouwbedrijven in hoofdberoep met een gemiddelde oppervlakte van 29,4 ha; Menen telt 33 landbouwbedrijven met 20,0 ha gemiddeld en Rekkem telt 17

landbouwbedrijven in hoofdberoep met een gemiddelde oppervlakte van 23,8 ha.

De gemiddelde oppervlakte van het landbouwareaal van landbouwbedrijven in hoofdberoep in het arrondissement bedraagt 23,1 ha in 1998.

In 1998 zijn er in Menen 35 landbouwbedrijven in nevenberoep en 20 landbouwbedrijven die geen effectieve en/of bedrijfsmatige land- of tuinbouwactiviteit uitoefenen (overwegend hobbyboeren en gepensioneerde landbouwers die hun bedrijf hebben stopgezet, maar nog een beperkte oppervlakte aangeven bij de telling). De nevenberoeps landbouwzetels hebben in Menen 20,7% van de aangegeven oppervlakte cultuurgrond in gebruik.

De landbouw zetels zijn vrij gelijkmatig verspreid over het grondgebied van Menen, zij het dat een lichte concentratie van landbouwbedrijven kan vastgesteld worden in het noordelijk en noord-oostelijk deel van Menen.

⇒ Samenstelling Teeltplan en Veestapel.

Figuur 31: weiland en akkerland

Het teeltplan¹³ van Menen wijkt weinig af van het arrondissementeel gemiddelde.

De opdeling van de aanwezige cultuurgrond toonde in 1998 in Menen aan dat ongeveer 65 % als akkerland (inclusief tuinbouw) en 35% als weiland werd aangewend. Op arrondissementniveau werd 30,3% van de cultuurgrond gebruikt als grasland.

De belangrijkste teelten in Menen (en in het arrondissement) zijn voederteelten, graangewassen, aardappelen en suikerbieten. Tuinbouw komt in beperkte mate voor en fruitteelt komt niet voor in Menen. De percelen met akkerbouw, grasland en voedergrassen zijn gelijkmatig verspreid in de gemeente. Grasland komt meer voor in de Leievallei dan elders. Tuinbouwpercelen komen vooral voor aansluitend op de kernen Lauwe en Rekkem alsook langs de N32, in het noordelijk deel van Menen.

¹³ bron: land- en tuinbouwtelling dd.15.05.1998; De landbouwtyperingskaart opgemaakt door de VLM, 1998

De veestapel is in het arrondissement Kortrijk minder uitgesproken dan in andere regio's van West-Vlaanderen. Anderzijds is er meer pluimvee. Per hectare cultuurgrond zijn er gemiddeld 1,53 rundvee eenheden (GVE), 0,41 stuks melkvee, 7,31 varkens en 85,85 stuks pluimvee. In Menen zijn er met 0,53 melkkoeien per ha cultuurgrond, gemiddeld iets meer melkkoeien per ha cultuurgrond dan in het arrondissement. Voor de overige vee-eenheden telt Menen telkens net iets minder dan het arrondissementeel gemiddelde.

Menen heeft geen uitgesproken specialisatie inzake veeteelt, in tegenstelling tot bijvoorbeeld Lendelede en Wevelgem met een opvallend hoge populatie aan varkens, Zwevegem met een hoog aandeel pluimvee of Kuurne met een hoger aandeel rundvee.

Landbouwbedrijven met veeteelten komen voor in gans de gemeente. De bedrijven gespecialiseerd in melkvee zijn eerder geconcentreerd in de Leievallei.

⇒ Agrarische bodemgeschiktheid in Menen

Figuur 32: de bodemgeschiktheid

Menen ligt in de zandleemstreek en grenst in het zuiden aan de leemstreek. Menen ligt daarnaast ook in de alluviale vlakte van de Leie. Dikke lagen zandleem geven aanleiding tot bodems die zeer geschikt zijn voor akkerbouw. Op de heuvels in het zuiden en in het zuidoosten van Menen zijn de quataire sedimenten soms zeer dun. Daar beïnvloeden de onderliggende tertiaire lagen de bodems. Meestal is de onderliggende laag Ieperiaan klei. Deze is zeer ondoordringbaar en bemoeilijkt de drainage van de bodems. Deze bodems zijn bijgevolg minder geschikt voor akkerbouw en worden meestal als weiland gebruikt.

Om een beeld te krijgen van het aandeel gronden die voor reconversie naar alternatieve intensieve teelten in aanmerking komen, is voor elk type bodem de geschiktheid voor 7 belangrijke teeltgroepen bepaald. Het betreft de teeltgroepen grasland, akkerbouw, extensieve groenten, fruit, intensieve groenten, groenten onder glas en boomkwekerij. Voor elke teeltgroep werd een matrix opgesteld waarbij de geschiktheid werd gewaardeerd in functie van textuur en drainageklasse. Elke bodemserie kreeg op die manier een geschiktheidsklasse toegekend op basis van de matrix en een eventuele correctie in functie van het bodemprofiel. Bij deze waardering onderscheidt men 5 geschiktheidsklassen, van 1 voor zeer goed geschikt tot 5 voor ongeschikt.

Bij intensieve groenten wordt op een perceel en in éénzelfde jaar verschillende gewassen na elkaar verbouwd.

Tabel 15: bodemgeschiktheid voor Alternatieve Teelten - (% van de oppervlakte cultuurgrond geschikt voor de teeltgroep)

	Akker-Bouw	Extensieve Groenten	Fruit (appel, peer)	Groenten onder glas	Intensieve Groenten	Boom-Kwekerij
Menen	77,6	74,4	83,5	56,7	55,9	56,1

De beoordeling van de geschiktheid voor groenteteelt onder glas is uiteraard enkel van toepassing voor beschermde teelt in serres van gewassen die in volle grond worden geteeld. Dit laatste geldt ook voor boomkwekerij.

In vergelijking met de andere gemeenten in het arrondissement heeft Menen een groot % oppervlakte cultuurgrond dat geschikt is voor intensieve groenteteelt in open lucht.

Globaal kan gesteld worden dat het grootste deel van Menen zeer geschikt is voor landbouw. Er zijn geen gronden aanwezig die niet geschikt zijn. De gronden die het minst geschikt zijn voor de landbouw zijn gelegen in het uiterste noorden van de gemeente langs de N32, en in het uiterste zuiden van de gemeente langs de Gentstraat.

De gemiddelde perceelswaardering in de gemeente wordt door de Vlaamse Landmaatschappij het hoogst genoteerd ten noorden en ten oosten van de stad Menen en in het westelijk deel van Rekkem. Langs de Leie worden plaatselijk percelen aangeduid met een lagere waardering. Rekening houdende met de oppervlakte van de landbouwzetels worden ook de landbouwgronden tussen Lauwe en Rekkem –rond het Samainsbos- en de gronden ten zuiden van de LAR hoog gewaardeerd.

⇒ Inkomensvorming en leefbaarheid in de landbouwsector

Kenmerkend voor de land- en tuinbouw van het arrondissement Kortrijk is o.m. dat 46,3 % van het inkomen van de bedrijven in hoofdberoep komt van de veehouderij en 32,2 % uit de tuinbouw. Op vlak van inkomensvorming is de belangrijkheid van de akkerbouwteelten beperkt tot 21,3 %, alhoewel 45,6 % van het landbouwareaal wordt ingenomen

door deze gewassen. Tuinbouw daarentegen neemt maar 8,8 % van de oppervlakte cultuurgrond in, maar zorgt voor bijna één derde van het landbouwkomen in de regio.

In Menen is melkvee goed voor 23,2% van het inkomen en vormt daarmee een belangrijke inkomensbron naast varkenshouderij (21,2%), landbouwteelten (22,1%), tuinbouw (25,1%).

In de gemeenten Menen, Wevelgem en Zwevegem waar een relatief extensief teeltplan wordt verbouwd zorgen varkens en pluimvee dat het lager inkomen uit teelten wordt opgetrokken.

Per deelgemeente zijn er verschillen inzake arbeidsinkomen per ha landbouwgrond. Deelgemeente Menen heeft een relatief groot inkomen uit teelten en varkens, terwijl Lauwe haar inkomen veeleer haalt uit rundvee. Rakkem is toegelegd op zowel teelten als rundvee.

Van de 57 landbouwbedrijven in hoofdberoep in Menen zijn er 41 leefbaar en 7 levensvatbaar. Samen vertegenwoordigen deze bedrijven 84,2% van alle landbouwbedrijven in hoofdberoep. Op arrondissementeel niveau zijn gemiddeld 80,3 landbouwbedrijven in hoofdberoep leefbaar of levensvatbaar.

In Lauwe zijn 5 van de 7 landbouwbedrijven, in Menen 29 op 33 landbouwbedrijven en in Rakkem 14 op 17 landbouwbedrijven in hoofdberoep leefbaar of levensvatbaar.

Landbouwbedrijven in nevenberoep in Menen hebben een relatief hoog inkomen (1170,21 euro of 47.206 Bfr) per Ha door het intensief teeltplan. Gemiddeld voor het arrondissement heeft een landbouwbedrijf in nevenberoep een inkomen van 1.033,82 euro of 41.704 bfr per ha.

⇒ Leeftijdsopbouw en Opvolgingsdruk.

Een trend in Vlaanderen is de daling van het aantal landbouwbedrijven. Oorzaken hiervan zijn de schaalvergroting van de bedrijven gekoppeld aan de opvolgingsproblematiek van bestaande land- en tuinbouwbedrijven en de grote verstedelijkingsdruk op de open ruimte.

Een gebrekkige opvolging is vaak het gevolg van de veroudering van de bedrijfsleiders gekoppeld aan een twijfel van inkomenszekerheid. Algemeen wordt wel vastgesteld dat er op betere renderende bedrijven relatief meer jonge bedrijfsleiders zijn. Voor gans het arrondissement Kortrijk is dit ook het geval. Leefbare bedrijven hebben ook vaker een opvolger.

In Menen waren bij de telling in 1998 meer dan 1/3 van de landbouwers in hoofdberoep ouder dan 50 jaar. 14% van alle landbouwbedrijven in hoofdberoep in Menen heeft geen opvolger. Dat is redelijk veel in vergelijking met het gemiddelde van het arrondissement (12,2% van landbouwbedrijven in hoofdberoep zonder opvolger).

Inzake nevenberoepslandbouw is 51,4% van de landbouwers ouder dan 50 jaar. Deze categorie telt 28,6% van het totaal aantal landbouwbedrijven zonder opvolger. In vergelijking met het arrondissement is de opvolging van landbouwbedrijven in nevenberoep vrij goed verzekerd in Menen. Voor het arrondissement heeft 40.5% van het landbouwbedrijven in nevenberoep geen opvolging.

De jongste bedrijfsleiders zijn voornamelijk terug te vinden in het noordelijk deel van Menen, ten oosten van de stad Menen, aansluitend op de kernen van Lauwe en Rakkem en ten zuiden van Rakkem. Doorgaans zijn dit ook de bedrijven met een hoge productieomvang.

▪ Analyse van de landschappelijke impact

De landschappelijke impact van de landbouw in Menen is niet onbelangrijk. Niet alleen wordt de schaal van het landschap bepaald door de perceelsstructuur en perceelsgrootte van de landbouwpercelen, ook door de teelten die op deze percelen voorkomen, de wijze van perceelsafbakening, de bebouwde infrastructuur in functie van de landbouw en de groenaanplantingen bij deze gebouwen.

⇒ perceelsstructuur en perceelsgrootte

Binnen de registratie van de Mestbank wordt een perceel gezien als een grondstuk van eenzelfde gebruiker en met eenzelfde teelt. De gemiddelde perceelsoppervlakte binnen het arrondissement Kortrijk in 1998 bedraagt 1,39 ha. Het grootste aandeel van de percelen ligt in de Zandleemstreek. Deze percelen zijn gemiddeld 1,35 ha groot. Akkerbouwers hebben gemiddeld de grootste percelen, gevolgd door melkvee- en mestveebedrijven. Tuinbouw- en veredelingsbedrijven hebben de kleinste gemiddelde perceelsoppervlakte.

De grootste landbouwpercelen van Menen zijn gesitueerd in het noordoostelijk deel van Menen en centraal tussen Lauwe en Rekkem. Kleinere landbouwpercelen komen vooral voor in het zuiden van Menen, langs de Leievallei, net ten noorden van de LAR en aansluitend op de kern van Menen.

Huiskavel-veldkavel

Met huiskavel worden alle percelen bedoeld met hun dichtstbijzijnde punt op maximum 100 m van de bedrijfszetel.

Gemiddeld behoort ongeveer 28 % van de percelen en van het totaal landbouwgebruik tot de huiskavel. Veredelingsbedrijven hebben het hoogste aandeel huiskavelpercelen. Melkveebedrijven daarentegen hebben een hoog aandeel veldkavelpercelen.

Versnipperingsgraad

De versnipperingsgraad van de bedrijven is de verhouding van de gemiddelde oppervlakte van de percelen (uitgedrukt in are) tot het aantal percelen per bedrijf. Gespecialiseerde mestvee- en tuinbouwbedrijven kennen een kleine versnipperingsgraad. Wat het procentueel aandeel van de bedrijven per klasse van versnippering betreft, valt het op dat het grootste deel van de bedrijven een hogere versnipperingsgraad hebben dan de gemiddelde waarde.

⇒ Agrarische bebouwing, perceelsafbakening



groenaanplantingen en

Grootschalig open landbouwlandschap in het zuiden van de gemeente en ten westen van Rekkem, met vele kleine landschapselementen vooral onder de vorm van perceelsrandbegroeiing en kleine landschapselementen.



Kleinschalig landschap in de open ruimte tussen Lauwe en Rekkem, met een menging van kleine landschapselementen met bosjes van grotere omvang.



Grootschalig open landschap van Meneen oost en Meneen noord, met weinig groenaanplantingen



Modernisering van de landbouwbedrijven leidt tot de inplanting van grootschalige uniforme landbouwloodsen.

De landschappelijke integratie van deze gebouwen is nog beperkt.



Hoevegebouwen met een traditioneel en kleinschalig karakter.

Deze hoevegebouwen worden vaak ook in gebruik genomen als zonevreemde woning.



Glastuinbouw geeft het landschap een specifiek uitzicht.

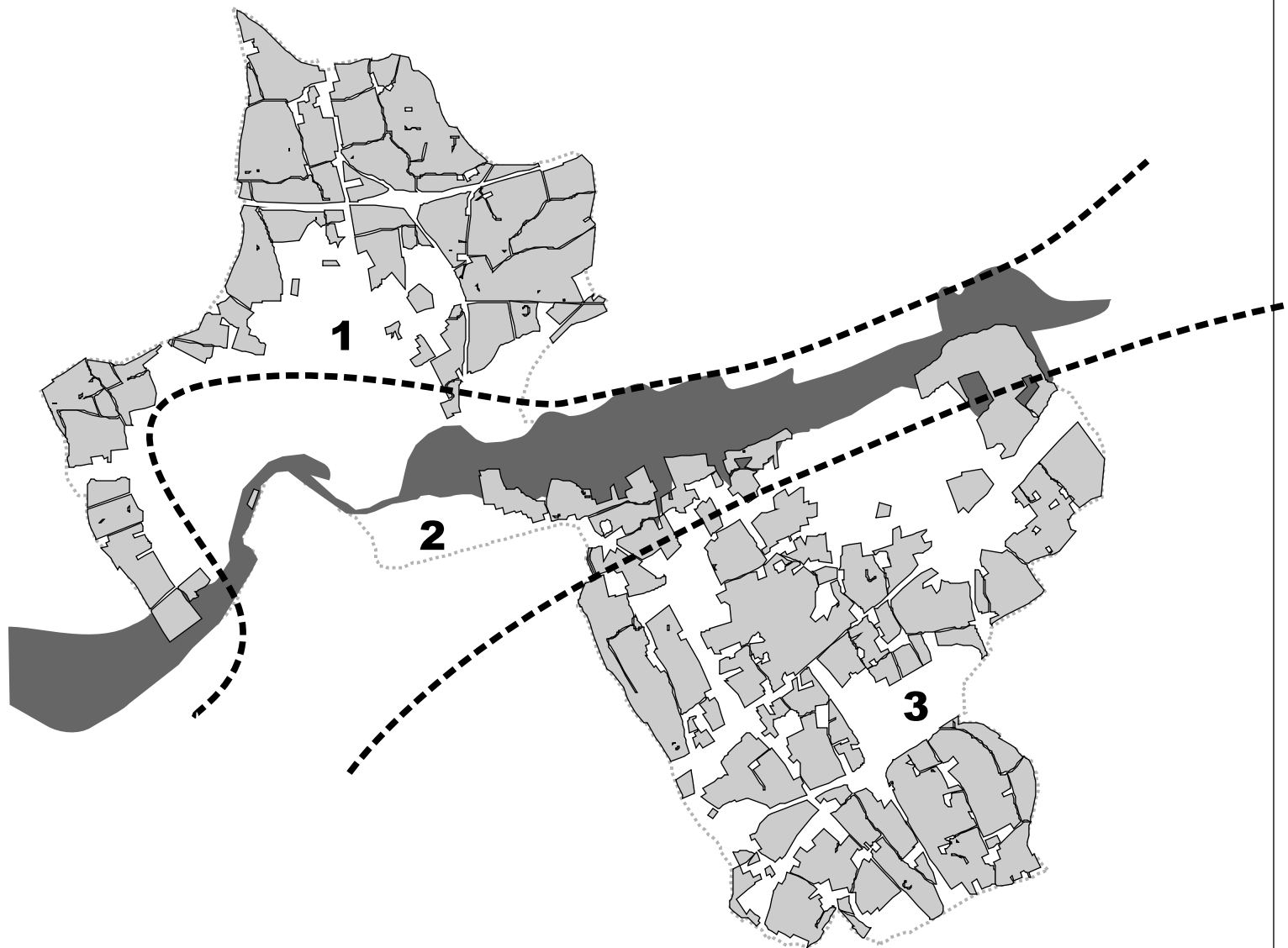
De beeldkwaliteit van serres in het landschap is discutabel. Hoewel de gebouwen op zich wel esthetische waarde hebben, ontnemen ze door hun schaal de zichten op het landschap.

bestaande structuur van de landbouw

Figuur 30

legende





-  Leievallei
-  Landbouw
- 1. Het gebied ten noorden van de Leievallei
- 2. De Leievallei
- 3. Het gebied ten zuiden van de Leievallei

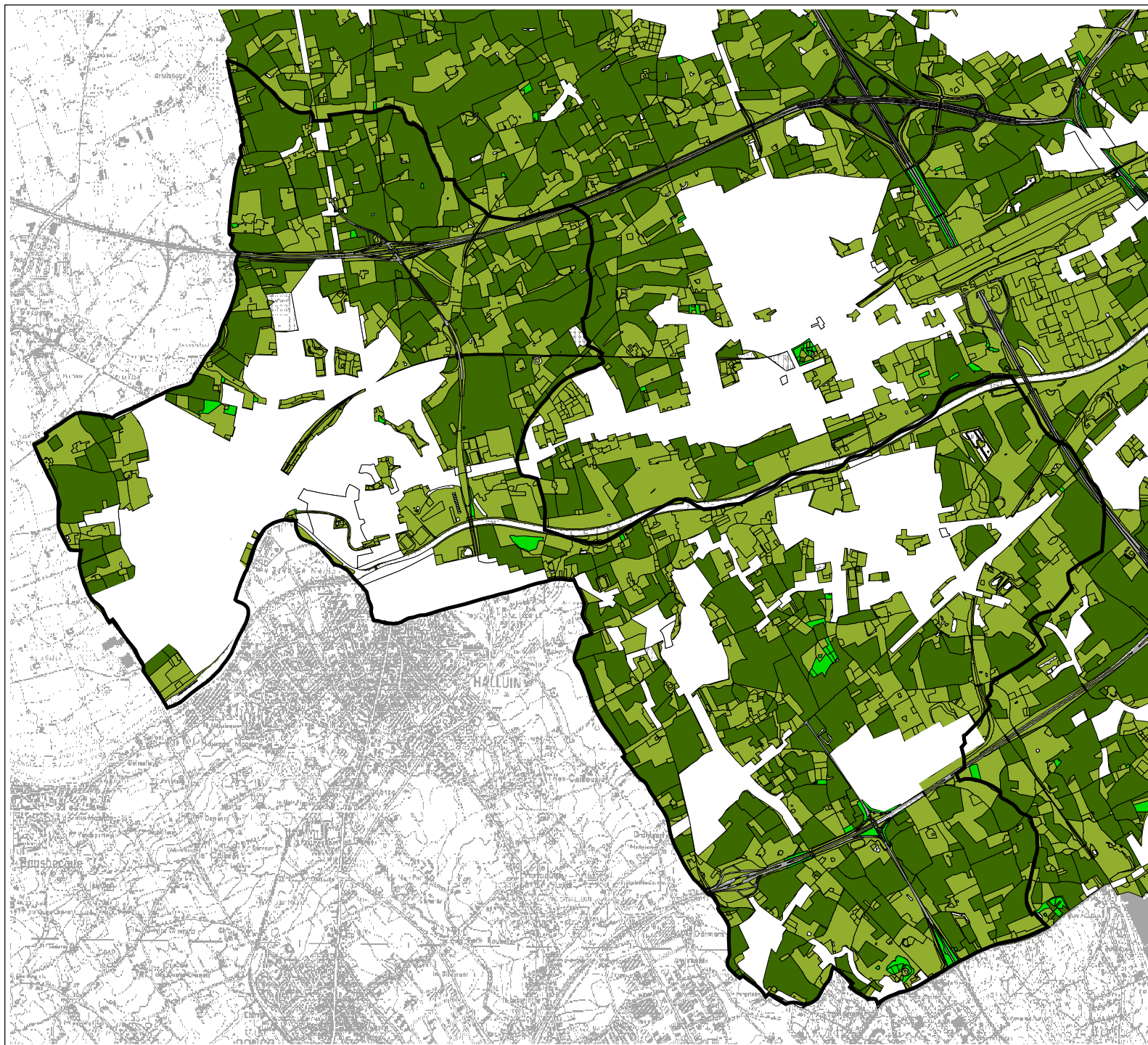


weiland en akkerland

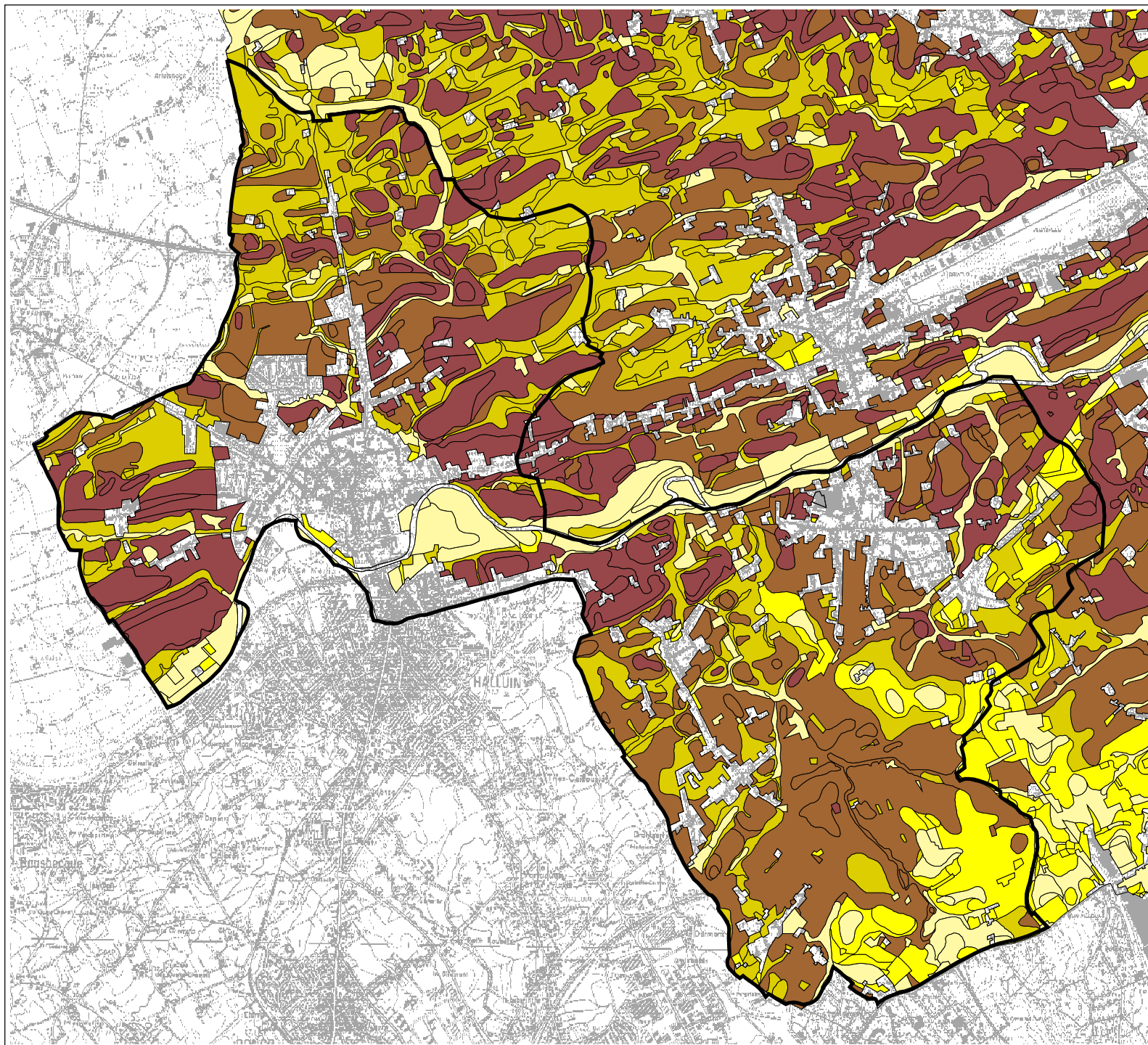
Figuur 31

legende

-  akkerland
-  bos
-  weiland
-  bebouwd gebied



legende



▪ Verschuivingen en trends binnen de landbouwsector

⇒ Evolutie van het landbouwgebruik

Er is een geringe evolutie in het landbouwgebruik in 1997 ten opzichte van 1994. Het aantal inrichtingen is licht toegenomen. De gemiddelde oppervlakte van de inrichtingen daarentegen is gedaald van 14,5 ha naar 13,9 ha¹⁴.

⇒ Evolutie van de leeftijd van de bedrijfsleiders, de bedrijven met opvolging en de nevenberoepsbedrijven

De gemiddelde leeftijd van de bedrijfsleiders is gedaald tussen 1997 ten opzichte van 1994. Ook wordt een stijging vastgesteld van het percentage bedrijven met opvolging. Tevens groeit het percentage bedrijven in nevenberoep.

Tabel 16: evolutie van de leeftijd bedrijfsleiders, de opvolging en de nevenberoepsbedrijven

Gemeente	gemiddelde leeftijd ¹		bedrijven met opvolging (%) ²		bedrijven in nevenberoep (%) ²	
	1994	1997	1994	1997	1994	1997
Menen	49	49	40.4	58.0	21.3	28.9
<i>Totaal arrondissement</i>	52	50	31.8	36.8	30.8	33.6

Bron: (1) berekening op basis van mestbankgegevens (productiejaar 1994-1997), VLM

(2) berekening op basis van NIS gegevens (productiejaar 1994-1997), VLM

⇒ Evolutie van de veestapel

Op niveau van het arrondissement is het aantal runderen met zo'n 4,5 % afgenomen. De varkensstapel is, gezien over het hele arrondissement, stabiel gebleven. Er is een belangrijke toename van de pluimveestapel met ongeveer 22 %.

¹⁴ Landbouwtyperingskaart, 7. Kortrijk, 1998, VLM

Tabel 17: evolutie van het aantal dieren per categorie, uitgedrukt in absoluut en % verschil, tussen de jaren 1994 en 1997

Gemeente	runderen		varkens		pluimvee		andere	
	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%
Menen	-259	-7,57	-53	-0,46	7852	6,87	90	52,33
<i>Totaal Arrondissement</i>	-2029	-4,48	773	0,51	261912	21,26	4296	87,09

Bron: berekening op basis van mestbankgegevens (productiejaar 1994-1997)

De evolutie van de categorie "andere" dieren moet evenwel met de nodige voorzichtigheid bekeken worden. Verschillende diersoorten die in 1997 aan de Mestbank werden aangegeven, waren in 1994 nog niet aangifteplichtig en zijn in dat jaar dus niet in de statistieken opgenomen

▪ Gebiedsgerichte differentiatie van de landbouw binnen Menen

Het landbouwareaal kan in Menen in drie grote delen onderscheiden worden.

⇒ Het gebied ten noorden van de Leievallei

Dit gebied is vrij vlak met een lichte glooiing naar de Kezelberg toe.

Het gebied vormt een aaneengesloten geheel, versnippering en de aantasting door bebouwing is eerder beperkt. De landbouw is vrij grootschalig.

Dit gebied wordt gekenmerkt door akkerbouw. Maïs, grasland en aardappelen zijn goed vertegenwoordigd. In vergelijking met de andere delen van Menen vertoont de landbouw hier een intensiever karakter. Hier en daar komen serres en intensieve veeteelten voor.

⇒ De Leievallei

De Leievallei is bestemd als landschappelijk waardevol agrarisch gebied en natuurgebied.

Hoewel dit gebied grotendeels op het gewestplan als natuurgebied is ingekleurd, wordt het in de praktijk vooral gebruikt door de landbouw als weiland en grasland en recent ook als akkerland.

⇒ Het gebied ten zuiden van de Leievallei

In het gebied ten zuiden van de Leievallei is het reliëf sterker aanwezig. Dit vertaalt zich ook in het landgebruik. De percelen zijn kleinschaliger en de landbouw is meer grondgebonden. Akkerland (aardappelen, maïs) en grasland zijn sterk aanwezig. Het landbouwareaal is versnipperd door uitrafeling van de kernen en de doorsnijding van de infrastructuur.

▪ Knelpunten en potenties

⇒ Potenties

Grondgebonden landbouw

De grondgebonden landbouw is een belangrijke factor voor het behoud en het beheer van de open ruimte. De landbouw vormt de hoofdfunctie in het open ruimtegebied van Menen, en dat zal ook wellicht zo blijven door de aanwezigheid van heel geschikte landbouwgrond. Dit is vooral het geval voor de open ruimte in het noorden.

Specialisatiegraad en productieomvang

Melkvee-, veredelings- en tuinbouwbedrijven hebben een hoge productieomvang en een hoog percentage gemengde bedrijven. Dit zijn duidelijk sterke sectoren.

Voor de akkerbouwsector hebben gespecialiseerde bedrijven een zeer lage productieomvang waardoor deze bedrijven als relatief zwak tegenover de andere sectoren kunnen worden beschouwd. De gemengde akkerbouwbedrijven daarentegen vormen een matig sterke sector. De mestvee-sector kent eveneens een matige specialisatiegraad en een lage productieomvang. Deze sector is dan ook relatief zwak.

In Menen zijn voornamelijk gemengde landbouwbedrijven actief. Veredeling, melkvee en mestvee zijn sterk vertegenwoordigd bij de gemengde bedrijven. Gespecialiseerde bedrijven in akkerbouw en tuinbouw komen vooral voor ten oosten van de kern Menen, en in het zuidelijk gedeelte van de gemeente verspreid tussen Lauwe en Rekkem alsook gespecialiseerde bedrijven in mestvee.

Vergrijzing van de landbouwsector

De gespecialiseerde akkerbouw- en mestveebedrijven hebben een hoog percentage uitbollende landbouwers (ouder dan 50 jaar). Dit betekent een zwakte voor deze bedrijven.

Tuinbouw-, veredelings- en melkveebedrijven hebben weinig uitbollende bedrijfsleiders.

Landbouw als partner van de open ruimte

De Leievallei en het gebied ten zuiden ervan heeft de mogelijkheid om naast landbouw zich te profileren als een gebied met bijzondere aandacht voor landschapsopbouw, natuurontwikkeling en recreatief medegebruik.

Het is belangrijk dat de mogelijkheden voor andere ontwikkelingen in de open ruimte getoetst worden aan het globale functioneren van de landbouw in de gemeente.

⇒ Knelpunten

De onzekere toekomst van de landbouw

De onzekere toekomst van de landbouw is een knelpunt. Het gemeentelijk niveau heeft weinig impact op evolutie van de landbouwsector omdat de sturing op Europees niveau gebeurt.

Zonevreemdheid en verlaten landbouwbedrijfszetels in de open ruimte

De 'open' ruimte is niet zo open als ze op het eerste zicht verschijnt. Herbestemde landbouwzetels, allerlei activiteiten, woningen,... nemen een plaats in binnen de open ruimte en dit dikwijls in tegenspraak met de geldende planologische voorschriften.

Een aantal landbouwzetels in de open ruimte kunnen hun functie verliezen door schaalvergroting en de onzekerheid van de bedrijfsopvolging binnen de landbouw.

Verstedelijkingsdruk op landbouwgebieden

In het verstedelijkt netwerk blijft de behoefte aan bijkomende bedrijventerreinen, woonwijken, ontspanningsinfrastructuur, groenstructuren en diesmeer ruimte opeisen. Doorgaans wordt de ruimte voor landbouw opgeofferd om aan deze behoeften te voldoen.

3.6.3. DE RUIMTELIJKE STRUCTUUR VAN DE BEDRIJVGIGHEID

Figuur 33: de bestaande ruimtelijke structuur van de bedrijvigheid

Onder bedrijvigheid verstaan we zowel industriële als ambachtelijke ondernemingen.

De bebouwing voor industrie is sedert 1980 bijna verdubbeld. Toen was het totaal aan bebouwde percelen door industrie 124 ha groot, hetgeen ongeveer 4% van de totale oppervlakte vertegenwoordigde. In 1995 was de totale bebouwde oppervlakte aan industrie reeds gestegen tot 216 ha; in 2000 was er 239 ha aan bebouwde industriegrond in Menen aanwezig of 7% van de totale oppervlakte. Het is duidelijk dat het zwaartepunt van de bedrijvigheid zich in de deelgemeente Menen bevindt gevolgd door Lauwe.

De ruimtelijke spreiding van de industriële en ambachtelijke bedrijvigheid kan herleid worden tot drie hoofdtypes:

- bedrijven gelegen op bedrijventerreinen,
- bestaande bedrijven binnen het bebouwde weefsel,
- en bestaande bedrijven verspreid in het buitengebied (al dan niet zonevreedmd)

▪ **Bedrijven gelegen op bedrijventerreinen**

De economische activiteiten binnen de gemeente Menen concentreren zich op de regionale en lokale bedrijventerreinen.

Tabel 18: regionale bedrijventerreinen

Bedrijventerrein	Bruto oppervlakte terrein (ha)	Beschikbare bouwrijpe oppervlakte (ha)
Menen Grensland	95,2	
Menen Oost	37,9	
Transportcentrum LAR	76	5,3
Artisanale zone Lauwe	3,2	

De regionale bedrijventerreinen zijn goed ontsloten via de belangrijke verbindingswegen (E17, A19).

De andere bedrijventerreinen zijn van lokale aard. Deze concentraties maken een wezenlijk deel uit van de economische structuur van Menen en zijn zeer divers naar aard en locatie. Het gaat in hoofdzaak over historisch gegroeide (vlas)bedrijven, grootschalige en kleinschalige handelsactiviteiten gericht op de wagen. Deze bedrijven zijn veelal niet optimaal ontsloten en veroorzaken hierdoor overlast voor de woonomgeving.

Een aantal lokale bedrijven hebben hun functie verloren

- Oude Brouwerij te Lauwe-station
- een gedeelte van de Witte Lietaer te Lauwe-centrum
- ambachtelijke zone nabij de Ieperstraat
- Tapijtweverij Deman nabij de Gentstraat




▪ **Bestaande bedrijven binnen het bebouwde weefsel**

Bedrijven van allerlei aard komen in de woonkernen van de gemeente Menen voor. Een aantal van deze bedrijven zijn reeds opgenomen in gebieden voor industrie of ambachtelijke bedrijvigheid. Heel wat bedrijven zijn echter zonevreedmd gelegen of horen niet echt thuis in het woongebied. Andere bedrijven binnen het woongebied kunnen probleemloos functioneren in het woongebied. Het betreft zowel lokale als regionale bedrijven.

Bestaande ruimtelijk structuur
van de bedrijvigheid

Figuur 33

legende

-  Bedrijventerrein
-  Gebied met zonevreemde bedrijven
-  bedrijven in bebouwd weefsel



▪ **Bestaande bedrijven verspreid in het buitengebied (al dan niet zonevrij)**

Op het grondgebied van Menen zijn er een aantal bedrijven verspreid in het buitengebied. In de gehele regio Kortrijk bevinden zich overigens heel wat bedrijven buiten de stads- en gemeentekernen. Deze situatie heeft zijn historische en maatschappelijke redenen.

Enkele van deze bedrijven in Menen hebben een passende bestemming op het gewestplan of een BPA maar het grootste deel van de verspreide bedrijven is zonevrij.

▪ **Belangrijke bedrijventerreinen in Halluin**

In Halluin komen ook een aantal belangrijke bedrijventerreinen voor. Deze hebben een belangrijke invloed op de structuur van de bedrijvigheid in Menen:

- Galoo op Leie-eiland
- Rouge Porte
- De oude industriële sites langs de Leie.
- La Viscourt

▪ **Knelpunten en potenties**

⇒ Potenties

Goede ontsluiting en bereikbaarheid van de regionale bedrijven

De regionale bedrijventerreinen zijn goed ontsloten op het hoofdwegennet. Een goede ontsluiting en bereikbaarheid is een belangrijke troef voor de economische ontwikkeling.

Strategische projecten

Leegstaande bedrijven zijn enerzijds 'lege plekken' in het weefsel anderzijds bieden ze nieuwe mogelijkheden voor inbreiding in de woonkernen. Door de gunstige ligging van deze historisch gegroeide bedrijvigheid zijn er zeer veel invulmogelijkheden. (b.v. Oude Brouwerij ter hoogte van Lauwe station)

Watergebonden bedrijvigheid

De ligging van Menen-Grensland aan de Leie biedt mogelijkheden om watergebonden bedrijvigheid uit te bouwen.

Een gedifferentieerde structuur van grootschalige en lokale bedrijven

De structuur van de bedrijven is gedifferentieerd in Menen. Enerzijds zijn er een aantal grote bedrijventerreinen waar ruimte is voor grootschalige bedrijven, anderzijds komen er verspreid lokale bedrijven voor, al dan niet op bedrijventerreinen. Deze gedifferentieerde structuur vormt een potentie voor de economische structuur van Menen. De lokale bedrijven komen vaak voor in verwevenheid met de kern.

Uitbreidingsmogelijkheden

Op het grondgebied van Menen zijn er binnen de bestaande plannen nog uitbreidingsmogelijkheden voor bedrijvigheid. Op die manier kan er een aanbodbeleid gevoerd worden binnen Menen.

⇒ Knelpunten

Conflictsituaties en onduidelijke ontwikkelingsperspectieven

De ontwikkelingsmogelijkheden van historisch gegroeide bedrijven zijn beperkt door hun impact op hun directe omgeving (woonomgeving, landschap). Er zijn tal van conflictsituaties door de spanning tussen de verschillende functies:

- Het bedrijf Galloo hindert de natuurlijke en recreatieve functie van Leievallei.
- Het bedrijf Capelle belast de woonomgeving en de centrumfunctie.
- De Witte Lietaer hindert de woonomgeving en de natuurlijke functie van de Leievallei.

Anderzijds komen er ook een aantal zonevrije bedrijven in de open ruimte voor. Ook hier zijn de ontwikkelingsperspectieven onduidelijk en zijn er conflicten met de functies in de open ruimte.

Middelmatige ontsluiting van de lokale bedrijven

De lokale bedrijven zijn door hun ligging in of tussen de kernen, afhankelijk van hun verkeersgenererende activiteit, niet goed ontsloten naar het hoger wegennet. Dit brengt de (verkeers)leefbaarheid van de woonomgeving in het gedrang.

3.6.4. RUIMTELIJKE STRUCTUUR VAN DE KLEINHANDEL

Figuur 34: de bestaande ruimtelijke structuur van de kleinhandel

Kleinhandel heeft betrekking op commerciële activiteiten gericht op een particuliere eindverbruiker. Het gaat om activiteiten waar de verkoop de hoofdfunctie is zoals winkels, baanwinkels, grootwinkelbedrijven, shoppingcentra.

We onderscheiden volgende structuurbepalende elementen.

▪ Stadscentrum Menen

Het stadscentrum Menen bestaat uit:

- Centrumstraten (Kortrijkstraat, Rijselstraat, Bruggestraat, Ieperstraat.)
- Grote Markt
- De Barakken: toeristisch-commerciële as

In het stadscentrum van Menen is er een bovenlokaal aanbod. De kleinhandel is gericht op run- en funshoppen.

Op drukke momenten ontstaan vaak parkeerproblemen in het centrum en de Barakken.

▪ Dorpscentra Rekkem en Lauwe

De dorpscentra van Rekkem en Lauwe bieden een lokaal aanbod en zijn gericht op runshoppen.

▪ Kleinhandelsconcentraties

De kleinhandelsconcentraties komen voor langs belangrijke verbindingswegen en zijn eenzijdig gericht op autobereikbaarheid.

Op volgende plaatsen komen kleinhandelsconcentraties voor:

- Langs N32 - Noordstraat
- Langs de N8 – Ieperstraat
- Langs de N8 - Kortrijkstraat
- Langs de Brugstraat
- Langs de Gentstraat

▪ Knelpunten en potenties

⇒ Potenties

Grensligging

De ligging aan de grens stimuleert voor een bloeiende activiteit op de noordzuid-as ter hoogte van de wijk Barakken tot met het centrum van Menen.

Aangenaam kader en gevarieerd aanbod

Het winkelgebeuren vindt plaats in een historisch centrum met een kwalitatief openbaar domein.

Het aanbod is gevarieerd (run- en funshoppen).

⇒ Knelpunten

Beperkt hinterland

De kleinhandelssector in Menen ondervindt sterke concurrentie door de nabijheid van Kortrijk, Wevelgem en Roeselare. Eveneens de ligging aan de grens zorgt voor concurrentie door ontwikkelingen van grote dienstenzones aan Franse zijde.

Breuken in de handelsas

De handelsassen zijn niet continu er komen breuken of leegtes voor.




Er komen leegstaande winkels voor (Ieperstraat, Kortrijkstraat) omwille van de concurrentie van de toenemende grootschalige baanwinkels.

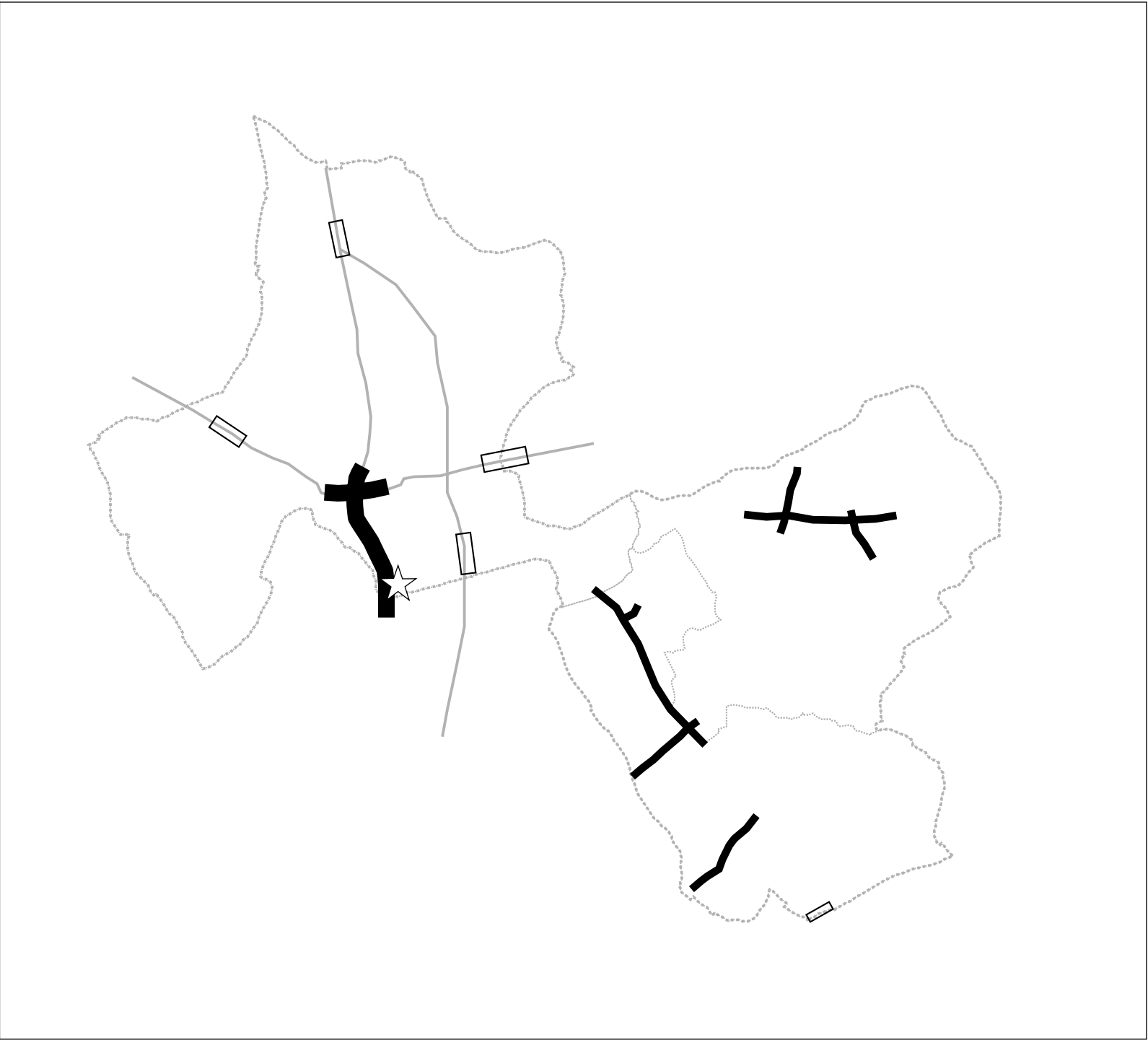
Ook naar verkeersveiligheid- en leefbaarheid stellen zich problemen. Heden worden de winkelstraten ook geteisterd door het drukke doorgaande verkeer.

Bestaande ruimtelijke structuur van
de kleinhandel

Figuur 34

legende

-  Kleinhandelsconcentratie
-  Centrumstraat
-  De Barakken



3.6.5. DE RUIMTELIJKE STRUCTUUR VAN TOERISME EN RECREATIE

Figuur 35: de bestaande ruimtelijke structuur van toerisme en recreatie

Figuur 36: de recreatieve routes in Menen

▪ Recreatief buitengebied

Het buitengebied heeft door het karaktervolle landschap en de groenelementen (Leievallei, beekvalleien, Samainsbos, stadsrandbos) een toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht. Het gebied is toegankelijk gemaakt door een groot net van wandel-, fiets- en ruiterroutes.

▪ Leie als toeristisch-recreatieve as

De Leie en de Leievallei hebben een belangrijke toeristisch-recreatieve waarde.

De Leie heeft tal van mogelijkheden om aan waterrecreatie te doen. Er is een kleine jachthaven uitgebouwd op het Leie-eiland Menen-Halluin. Het sluit aan op de andere recreatieve voorzieningen (zwembad) in het stedelijk weefsel ter hoogte van de Oude Leiearm. Aan de Oude Leiearm zijn er voorzieningen om te vissen, kayakken,...

Langs de Leie kan men op het jaagpad fietsen en wandelen. Vanuit de Leie zijn er verschillende aantakkingen op de routes naar het binnengebied.

De Leie met de groene elementen in de vallei, de oude roterijen zorgen voor een aantrekkelijk en typische beeldkwaliteit.

Op verschillende plaatsen langs de Leie zijn er ankerplaatsen met voorzieningen voor de recreant. (Visputten Lauwe - Biezenveld, de kern Menen)

▪ Het centrum van Menen

De Rijselstraat en de omgeving van de Grote Markt hebben een sterke toeristisch-commerciële uitstraling.

Er zijn mogelijkheden voor recreatief winkelen en de horeca is goed uitgebouwd (terrassen op de grote markt). Het winkelapparaat heeft een grote aantrekkingskracht op de Fransen.

Daarnaast zijn de stedelijk voorzieningen (zwembad, 'cultuurcentrum De Steiger',...) zeer goed uitgebouwd.

▪ Historisch patrimonium

De kern van Menen heeft een rijk historisch en beschermd patrimonium. Tal van relictten zijn toegankelijk gemaakt, die verwijzen naar de geschiedenis van Menen (Vaubanvesting,...).

In het centrum van Rekkem bevindt zich de Romaanse Sint Niklaaskerk (beschermd).

▪ Recreatieve fietsroutes

Over het ganse grondgebied van Menen liggen recreatieve fiets- en wandelroutes verspreid.

▪ Jeugd en ruimte

Het stadsbestuur stelt accommodatie ter beschikking van de jeugd. Elke deelgemeente beschikt over een aantal jeugdlokalen. Voor een aantal van deze jeugdlokalen liggen echter op vandaag andere plannen op tafel, of zijn investeringen nodig om deze ruimten te optimaliseren. Tegen betaling kunnen jeugdorganisaties gebruik maken van de stedelijke sporthallen.

Het stadsbestuur kiest om de traditionele jeugdwerkingsorganisaties zoveel mogelijk te laten beschikken over lokalen in eigendom. In de deelgemeente Menen beschikken vier jeugdorganisaties over eigen lokalen, zowel nieuwbouw als oudere panden. In Lauwe vinden vier jeugdorganisaties onderdak zij het in eigen lokalen of in gebouwen die gehuurd worden. In Rekkem kunnen drie jeugdorganisaties ruimte gebruiken van de basisschool, eigen lokalen of van een pand dat gehuurd wordt.

Daarnaast zijn er een aantal panden beschikbaar voor buurt- en experimentele jeugdwerking.

In Menen zijn er 24 speelpleintjes, waarvan vier in Rekkem en vijf in Lauwe. Deze speelpleinen zijn geografisch vrij goed gespreid. In de Barakken is echter nog nood aan een speelplein. Daarnaast zijn er 2 skate-mogelijkheden en twee tienerlummelhoeken (beiden in Lauwe). Sinds lange tijd wordt gezocht naar een geschikte locatie voor de inrichting van een speelbos.

▪ Knelpunten en potenties

⇒ Potenties

De Leievallei als recreatieve ruggengraat

De Leievallei kan een ruggengraat worden in de toeristisch-recreatieve ontwikkeling van Menen. Vanuit de Leievallei kan het ganse grondgebied voor het langzame verkeer ontsloten worden. Langs de Leievallei ontwikkelen er zich op vandaag reeds een aantal ankerplaatsen (Biezenveld, zwembad, jachthaven)

Historisch patrimonium

Menen heeft een rijk historisch patrimonium wat zijn aantrekkingskracht op toeristisch-recreatief vlak kan vergroten.

Stadsrandbos

De ontwikkeling van een stadsrandbos ter hoogte van Kortrijk en Lauwe zal de toeristisch-recreatieve waarde vergroten. Het stadsrandbos krijgt naast een natuurlijke waarde een belangrijke sociale en toeristisch-recreatieve functie.

Door de uitbouw van een wandel- en fietsnetwerk en de ontwikkeling van ecologische stapstenen kan het stadsrandbos beter bereikbaar worden.

Speelstraten

De mogelijkheid bestaat om bepaalde woonstraten tijdens de zomervakanties af te sluiten voor autoverkeer, zodat de kinderen in de onmiddellijke omgeving van de woning kunnen spelen en een sociaal netwerk uitbouwen. Met deze formule werd nog niet geëxperimenteerd.

⇒ Knelpunten

Negatief imago en onbekendheid

De toeristisch-recreatieve mogelijkheden in Menen zijn relatief onbekend. Menen draagt nog steeds een relatief negatief imago met zich.

Beperkt en verouderde infrastructuur voor de jeugd

Vele jeugdlokalen zijn niet brandveilig. De vernieuwing van de jeugdwerklokalen dringt zich op. Daarnaast is er een behoefte aan een jeugdcentrum, ook beschikbaar voor de niet-georganiseerde jeugd. Door

herinvullingen van gebouwen met nieuwe gebruikers, waar nu jeugdwerking plaats vindt, ontstaat de nood aan nieuwe lokalen voor de jeugd. Er is een gebrek aan ruimte om te fuiven. Daarnaast worden de fuivende jongeren als overlast beschouwd.

Er is een te beperkt aanbod aan ruimten voor muziekrepetities. Er is geen speelbos en speelruimten zijn weinig avontuurlijk aangelegd. Daarbij wordt weinig rekening gehouden met de verschillende leeftijdsgroepen van jongeren.

Inzake vernieuwingen van het bestaande jeugdaccommodatie blijkt dat de subsidies ontoereikend zijn, en dat er nood is aan ondersteuning bij bouw- verbouwplannen.

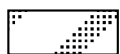
Geen netwerking

Er is op vandaag een beperkte verbinding tussen de recreatieve elementen. Vooral de verbindingen voor langzaam verkeer zijn zwak uitgebouwd.

Bestaande ruimtelijke structuur
van toerisme en recreatie

Figuur 35

legende



Recreatief buitengebied



Leievallei als
toeristisch-recreatieve as



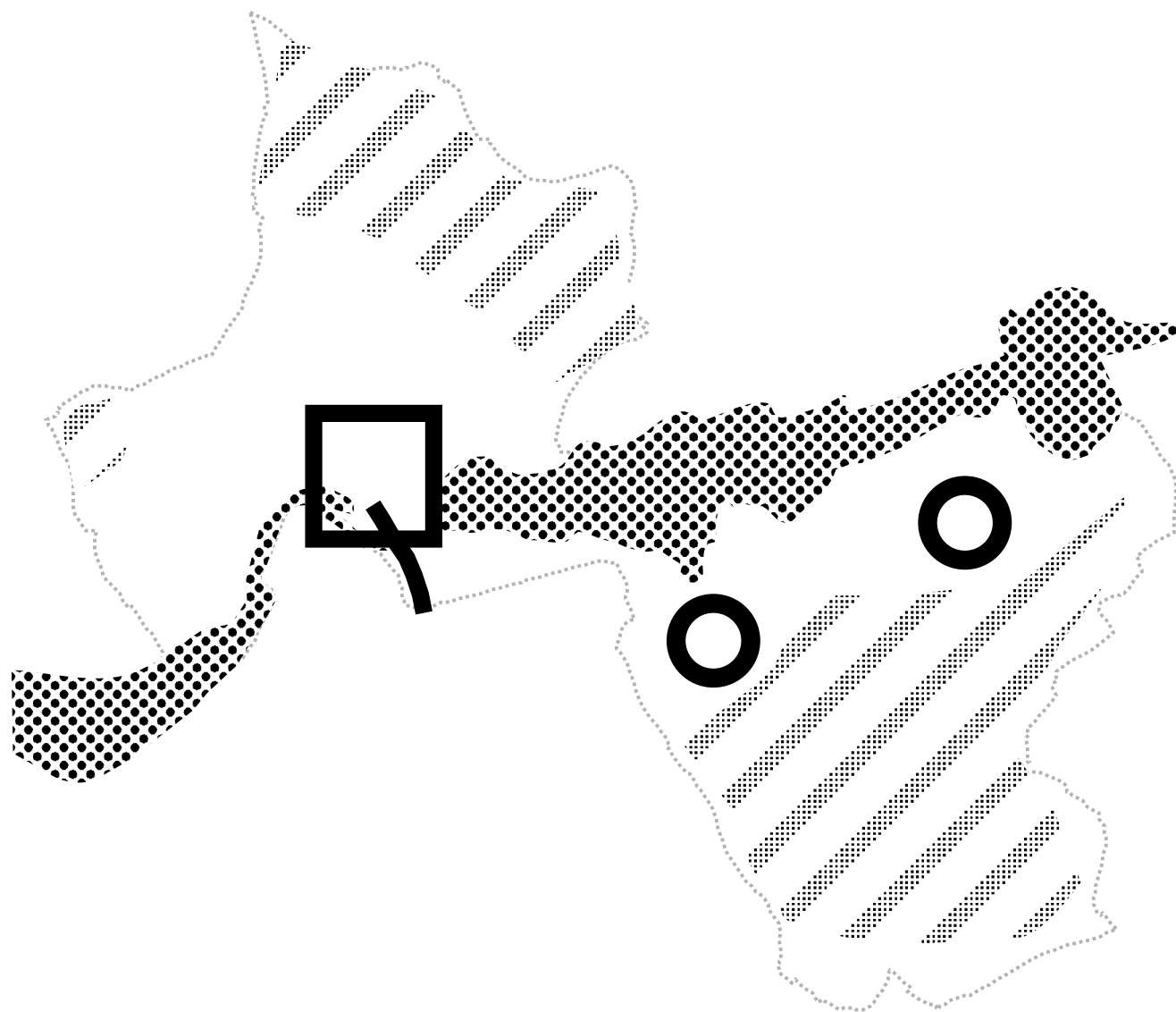
Rijselstraat



Stadskern Menen




Oude dorpskernen van
Rekkem en Lauwe




legende

Wandelpaden


 Kortewagenpad

 Smokkelaarspad

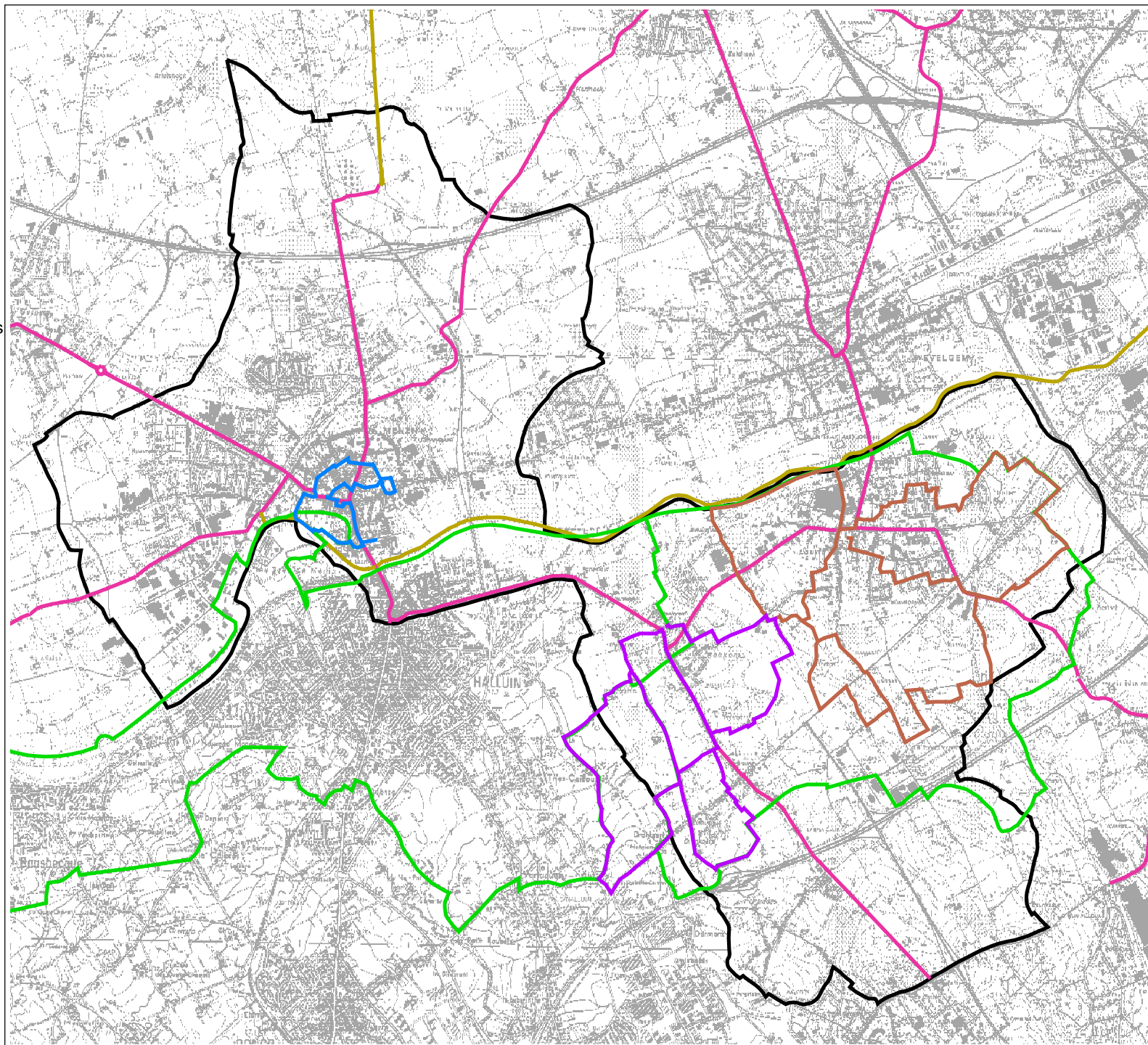
 Wandelen door 900 jaar geschiedenis

Fietsroutes

 bovenlokale route

 hoofdroute

 Kommiezenroute



3.6.6. DE RUIMTELIJKE STRUCTUUR VAN HET WONEN

Figuur 37: de bestaande ruimtelijke structuur van het wonen

De structuur van het wonen is de ruimtelijke samenhang van de woonomgevingen in het onderzoeksgebied. Woonomgevingen zijn ruimten met een hoge antropogene dynamiek en een hoge dichtheid aan dynamische menselijke functies. De verschillende menselijke activiteiten zijn er sterk verweven in een dicht bebouwd gebied.

▪ Analyse, elementen & trends

⇒ Evolutie van de woningbouw in Menen

In 2000 was 583,7 ha bestemd voor de woningbouw. Dit is 18% van de totale oppervlakte van Menen of bijna 65% van de bebouwde oppervlakte. De woonfunctie neemt er bijgevolg een belangrijke plaats in.

In de periode van 1980 tot 2000 is het aantal bebouwde percelen toegenomen of een stijging van 13% naar 16% van de totale oppervlakte van Menen.

⇒ Kenmerken van de woningen

Type bebouwing

Het woningenbestand in Menen is vrij gedifferentieerd.

Er is een groot aanbod van appartementen en studio's in het centrum van Menen in tegenstelling tot Lauwe en Rekkem.

Aaneengesloten woningen vinden we terug in de dorpskernen. De grootste hoeveelheid vinden we vanzelfsprekend terug in het centrum van Menen in tegenstelling tot Lauwe en Rekkem. Hier treft men voornamelijk halfopen en open bebouwing aan.

In 1991 was er een aandeel van 31% huurwoningen ten opzichte van het totale aantal woningen. Dit is hoger dan het arrondissementeel gemiddelde van 27%. De meeste huurwoningen komen voor in het centrum van Menen. Het zijn voornamelijk appartementen en studio's.

Bouwjaar en comfort

In 1991 lag het aandeel 'woningen daterend van voor 1945' vrij hoog (45,14 %). Op arrondissementeel niveau ligt dat aandeel ook vrij hoog

(30,74 %). De oudste woningen komen voor in het centrum van Menen. Recentere bebouwing komt buiten de kernen voor.

Het verouderde woningbestand heeft zijn gevolgen voor het comfort van de woningen. In vergelijking met het arrondissement Kortrijk hebben de woningen beperkte voorzieningen naar comfort. Minder dan de helft van het aantal woningen beschikt minimaal over een middelmatig comfort (= minstens stromend water, WC met waterspoeling, badkamer/stortbad en centrale verwarming). Hierdoor heeft Menen drie herwaarderingsgebieden (de Barakken, Menen-Centrum en Lauwe-Opstal) en twee woonnoodgebieden (de Barakken en Menen-Groot-Centrum)

Sociale woningen

Menen kent een groot aanbod aan sociale woningen.

De inventaris sociale huurwoongelegenheden voor Menen telde einde 2001 in het totaal ongeveer 1.597 woongelegenheden onderverdeeld naar sociale bejaardenwoningen, sociale huurwoningen en sociale studio's. Op een totaal woningbestand van 13.941 (1.207+ 12.734) woongelegenheden betekent dat een aandeel van 11,5 %. Met inbegrip van de sociale koopwoningen heeft Menen een sociaal woningenbestand dat 14,1% van het totaal woningenbestand in Menen omvat.

Deze woongelegenheden zijn in handen van de bouwmaatschappijen CV Ons Dorp, de Zuid-West-Vlaamse huisvestingsmaatschappij, Eigen Haard Is Goud Waard en het Vlaams Woningfonds.

Geconcentreerd in Menen werd het grootste aantal sociale huurwoningen gebouwd. Het stadscentrum telt ruim 76% van de sociale huurwoningen.

Leegstand

Menen volgt het leegstandskohier goed op. De reden is duidelijk gelet op de historische verkrotting en leegstand. De laatste volkstelling waarbij relevante cijfers werden gegeven is 1991. Op basis van deze gegevens zou kunnen gesteld worden dat er heel wat leegstand is te Menen.

De gemeenteraad te Menen heeft in 1992 een gemeentelijk belastingsreglement uitgevaardigd. Daaropvolgend werd een streng reglement opgemaakt. Na 2 jaar werd vastgesteld dat heel wat eigenaars hun woning opnieuw verhuurden, verkocht hadden of in orde gesteld hadden.

Een tussentijds onderzoek (survey) vanwege het Vlaamse gewest in 1995 bevestigde de grote daling van het aantal leegstaande en verkrotte panden te Menen.

In 1997 werd het gewestelijk belastingsreglement ingevoerd. Er is toen beslist geweest om dezelfde strenge lijn verder te zetten. Een maximum aan dossiers werd opgesteld. Bij het minste vermoeden werd het pand aan de inventaris toegevoegd.

Dit resulteerde in de opstelling van 637 mogelijke dossiers.

Tot op heden ttz 15/02/04 zijn er echter effectief maar 232 leegstaande woningen






.

¹⁶ Bron: RSZ, 30 juni 2002

Bestaande ruimtelijke structuur
van het wonen

Figuur 37

legende

-  Gebied met verspreide woningen
-  Lint
-  Recentere bebouwing
-  Grenspost bebouwing
-  oudere bebouwing



▪ De ruimtelijke structuur van het wonen

De bestaande nederzettingsstructuur van Menen bevat de volgende structuurbepalende elementen:

⇒ Stads-kern van Menen

Als grootste en centraal gelegen kern, wordt ze gekenmerkt door een geconcentreerd bebouwingspatroon van aanééngesloten en halfopen bebouwing met een sterke verweving van diverse functies.

De bebouwing wordt gekenmerkt door oudere woningen met een beperkt comfort. Er is een groot aandeel appartementen en studio's. In vergelijking met de rest van Menen is er ook een groot aandeel huurwoningen.

Er komt relatief veel leegstand voor.

⇒ Deelkernen Lauwe en Rekkem

Elke kern bestaat uit aanééngesloten en halfopen bebouwing langs de verbindingswegen en ter hoogte van de dorpskerk.

Rekkem kan opgedeeld worden in drie deelkernen onderling verbonden door de Moeskroenstraat.

- De oude dorpskern Rekkem
- De oude woonconcentratie, ontwikkeld aan de grensovergang de Dronckaert
- De oude woonconcentratie Paradijs, ontwikkeld aan de grensovergang 't Paradijs-Purgatoire.

Lintbebouwing langs de Moeskroenstraat deden de Dronckaert en de oude dorpskern Rekkem vergroeien.

't Paradijs is door de aanleg van de E17, ruimtelijk afgesneden van de andere deelkernen. Deze deelkern heeft een beperkt aanbod van voorzieningen en wordt gekenmerkt door oudere bebouwing met weinig comfort.

⇒ Woonconcentraties ter hoogte van grensposten

Ter hoogte van de oude grensposten tussen België en Frankrijk zijn er concentraties van woningen en voorzieningen ontstaan.

- De Barakken
- De Dronckaert

- 't Paradijs- Purgatoire

Vaak gaf dit aanleiding tot lintvormige ontwikkelingen van wonen en handel. In deze concentraties is de bebouwing veelal aaneengesloten en verouderd.

⇒ Woonwijken en verkavelingen

Aan de rand van de oude kernen is een recenter woonpatrimonium met een meer monofunctionele structuur ontstaan. Het gaat vooral om sociale woonwijken met gesloten en halfopen bebouwing en om residentiële verkavelingen met open bebouwing. Het zijn afzonderlijke entiteiten die zich t.o.v. de eigenlijke dorpskernen onderscheiden. In alle deelgemeentes zijn kleine en grotere woonverkavelingen aanwezig:

⇒ Linten

De lintbebouwing langs de invalswegen en de wegen naar de grensposten, is historische gegroeid.

- In Menen: de invalswegen: N8, N32; Ieperstraat, Bruggestraat
- In Rekkem: langs de Moeskroenstraat, Dronckaertstraat en de Murissonstraat.
- In Lauwe: Dronckaertstraat

De sterke lintstructuren vinden hun grootste groeiperiode met de opkomst van de gewestplannen in de jaren 1970 en de opvolgeregeling van zonevrije gebouwen en bedrijven uit het minidecreet van de jaren 1980. Vele van deze woonlinten zijn op het gewestplan ingekleurd als woongebied of woongebied met landelijk karakter.

⇒ Verspreide woongelegenheden

Naast de oude dorpskernen en de linten wordt de nederzettingsstructuur in Menen ook gevormd door een lichte en beperkte verspreiding van woningen in het agrarische, open landschap. Heel vaak zijn dit hoeve en woningen van landbouwers, hiernaast zijn er ook zonevrije woningen.

▪ Knelpunten en potenties

⇒ Potenties

Gevarieerde woonomgeving en woontypes

Op het grondgebied van Menen is er een diversiteit aan woonomgevingen. Er is een evenwicht tussen wonen in het centrum en wonen buiten de stad Menen.

Er is eveneens een relatief evenwicht tussen het aanbod van woontypes en de behoeftes op de woningmarkt. Zo zijn er in Menen veel nieuwe verkavelingen, er is een groot patrimonium aan sociale woningen, de woningen in Menen hebben globaal gezien een lage prijs en een laag kadastraal inkomen en de aantrekkelijkheid van binnenstad is sterk toegenomen door de heraanleg van het openbaar domein.

Actief beleid inzake stadsvernieuwing

In Menen wordt actief gewerkt aan de opwaardering van het woonmilieu. Daarbij wordt actief gewerkt aan een kwaliteitsonderzoek met onbewoonbaarheidsverklaringen, inventarisatie van leegstand en de toepassing van de Vlaamse wooncode. Daarnaast heeft Menen een goed uitgebouwd premiestelsel en dienstverlening. Er is een sociaal verhuurkantoor met een actief renovatieprogramma en ook het aantal private renovaties stijgt mede dankzij het gevoerde beleid.

Leegstaande panden voor strategische projecten

In de kernen komen er op verschillende plaatsen verspreid leegstaande panden voor (vb. de site van het ziekenhuis, de oude tabaksfabriek, enkele scholen op langere termijn, stationsgebouw van Lauwe, ...). De reconversie van deze panden biedt mogelijkheden voor de ontwikkeling van (nieuwe vormen van) woongelegenheden.

⇒ Knelpunten

Onaantrekkelijk woonmilieu in stad Menen

Nog een groot deel van het centrum van Menen is minder aantrekkelijk als woonmilieu voor jonge gezinnen met kinderen omwille van het verouderde woonpatrimonium en het beperkte kwalitatieve groen. Er zijn nog steeds veel woningen zonder klein comfort, kleine woningen, leegstand en verkrotting en leegstand boven winkels. Bovendien zorgen leegstaande schoolgebouwen, openbare gebouwen en fabriekspanden voor een degeneratie van het stedelijk weefsel.

Er komen een aantal achtergestelde buurten voor en Menen heeft te kampen met leegstand. Tevens werden er in het verleden

woonnoodgebied en herwaarderingsgebieden afgebakend ter hoogte van de Barakken, Menen-Centrum en Lauwe-Opstal.

Verlinting

Door een voortdurende versnippering en verlinting dreigen de verschillende kernen aan elkaar te groeien. De kwaliteit van de open ruimte en de herkenbaarheid van de kernen wordt bedreigd.

Druk op de woningmarkt vanuit Frankrijk

In de Barakken en de wijk Paradijs is een sterke druk op de woningmarkt door Franse huurders en kopers. De lage kostprijs van de woningen trekt bovendien noodkopers aan alsook huisjesmelkers wat leidt tot een toenemende marginalisering van de bevolking. Renovatie van deze wijken komt moeilijk op gang.

In de Barakken en de binnenstad dreigt de ruimte volledig dicht te slibben.

Demografische verschuivingen

Door de toenemende vergrijzing, de dalende beroepsbevolking en de toenemende gezinsverdunning veranderen de woningbehoeften. Het woningpatrimonium is onvoldoende aangepast om deze behoeften op te vangen.

Lacunes in het beleid

Er is een beperkte regelgeving met betrekking tot huisvesting: er is geen algemeen bouwreglement of politiereglement met betrekking tot huisjesmelkerij of kamerwoningen. Er worden ook veel bouwovertreddingen gepleegd.

Het gebrek aan een centrale inschrijvingslijst voor sociale woningen bemoeilijkt de werking omtrent sociale huisvesting.

Daarnaast is er momenteel weinig ruimte voor nieuwe woningbouw.

Lancunes in het aanbod

Er is een tekort aan stadswoningen voor tweeverdieners met twee kinderen.

Zonevreemde bebouwing

In de open ruimte komt er zonevreemde bebouwing voor. Deze woningen dienen duidelijke ontwikkelingsperspectieven te krijgen die de rechtszekerheid moeten doen toenemen.

3.6.7. DE STRUCTUUR VAN VERKEER EN VERVOER

Figuur 38: de bestaande ruimtelijke structuur van de infrastructuur

Ruimtelijke structuur en mobiliteit oefenen een wederzijdse invloed uit op elkaar. In Vlaanderen heeft de toenemende ruimtelijke spreiding van activiteiten gedurende de laatste decennia geleid tot een stijging van de verplaatsingsafstanden en tot een individualisering van de noodzakelijke verplaatsingen. De mobiliteit is sterk autoafhankelijk geworden. Anderzijds heeft een groter aanbod van individueel gemotoriseerd vervoer en een goed uitgeruste infrastructuur geleid tot een grotere ruimtelijke spreiding van activiteiten.

De bestaande verkeers- en vervoersstructuur wordt bestudeerd vanuit de verschillende modi: waterwegen, spoorwegen, autowegen, openbaar vervoer en fiets- en voetgangerswegen.

▪ Pendelstromen

⇒ Woon-werkverkeer

De dagelijkse pendelstromen vanuit de woonkernen zijn hoofdzakelijk gericht naar Kortrijk. Belangrijke pendelstromen gaan ook in de richting van Wevelgem, Moeskroen en Frankrijk. Het merendeel gebruikt hiervoor de wagen. Pendelbewegingen met de trein zijn enkel belangrijk naar grote steden (vooral Kortrijk en verder). Er wordt weinig gebruik gemaakt van de bus. Enkel richting Kortrijk is het aandeel relatief belangrijk.

⇒ Woon-schoolverkeer

Menen is zelfvoorzienend inzake onderwijs. In eigen stad gaat 60% naar school. Daarnaast is er een gerichtheid op Kortrijk. Vanuit Wervik en Wevelgem is er een grote schoolpendel naar Menen.

▪ Het wegenpatroon

⇒ Wegen op bovenlokaal niveau:

Het grondgebied van Menen wordt door een reeks van wegen op bovenlokaal niveau doorsneden.

Drie autosnelwegen:

- De E17 (Gent-Kortrijk-Tourcoing-Rijsel). De E17 heeft een structuurbepalende noord-zuidverbinding op Europees niveau

en doorsnijdt het zuiden van Menen (Rekkem). Er is een op- en afrittencomplex aansluitend op de N58 – N366.

- De A17 (E403) (Brugge-Roeselare-Kortrijk-Doornik). De A17 ligt in het uiterste oosten van Menen (Lauwe). Er is een op- en afrittencomplex te Wevelgem met een aansluiting op de N8.
- De A19 (Kortrijk-Menen-Ieper). De A19 doorsnijdt het noorden van Menen (Menen) met een op- en afrittencomplex aansluitend op de N32 en één op de N58.

Gewestwegen en provinciewegen:

- N58 (Menen-Wervik-Komen): Deze weg vertrekt van het op- en afrittencomplex op de A19 richting Wervik en Komen. Deze weg is tevens een ontsluitingweg van de industriezone Menen-Grenslaan samen met de nieuw aangelegde westelijke tangent (Ringlaan).
- N58 (Rekkem - Moeskroen): deze weg is de ontsluitingsweg voor de LAR.
- N32: Deze weg verbindt Roeselare met Menen.

⇒ Invalswegen

- Bruggestraat (centrum Menen)
- Rijselstraat
- N8-Kortrijkstraat
- N8-Ieperstraat
- Wervikstraat
- J.m. Sabbestraat
- Wahisstraat

⇒ Lokale wegen

De andere wegen op het grondgebied van Menen zijn lokale wegen. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen de verbindingswegen en bedieningswegen.

Lokale verbindingswegen

Deze verbindingswegen verzorgen de verbinding tussen verschillende kernen. Ze leiden en verzamelen het verkeer naar wegen van bovenlokaal niveau. Ze zijn structurerend op gemeentelijk niveau. Langs deze wegen komt vaak lintbebouwing voor.

- N8: Deze weg loopt dwars door Menen centrum en verbindt Menen met Wevelgem-Kortrijk en Wervik-Ieper.
- N366 (Moeskroenstraat) verbindt Menen-Rekkem-Moeskroen.
- Hoge Weg verbindt Menen - Wervik.
- Lauwestraat - Rekkemstraat Menenstraat Lauwbergstraat verbindt Rekkem met Lauwe en verder naar Marke.
- Aalbeeksesteenweg verbindt Lauwe en Aalbeke.
- Moorselestraat verbindt Menen en Moorsele.
- Dronkaertstraat: Deze weg vormde de oude verbinding van Kortrijk, via Marke en Lauwe naar Frankrijk. Op vandaag zorgt het voor de ontsluiting van Lauwe op de E17.
- Grote Weg – Castertstraat verbindt Rekkem met haar wijken ten zuiden van de E17.

Lokale bedieningswegen

Alle andere wegen zijn lokale bedieningswegen (woonstraten, landbouwwegen...).



STAD MENEN INFORMATIEF GEDEELTE

Bestaande ruimtelijke structuur
van de infrastructuur

Figuur 38

legende

Wegen op bovenlokaal niveau


-  Autosnelwegen
-  Gewestwegen & provinciewegen


Invalswegen




Lokale wegen

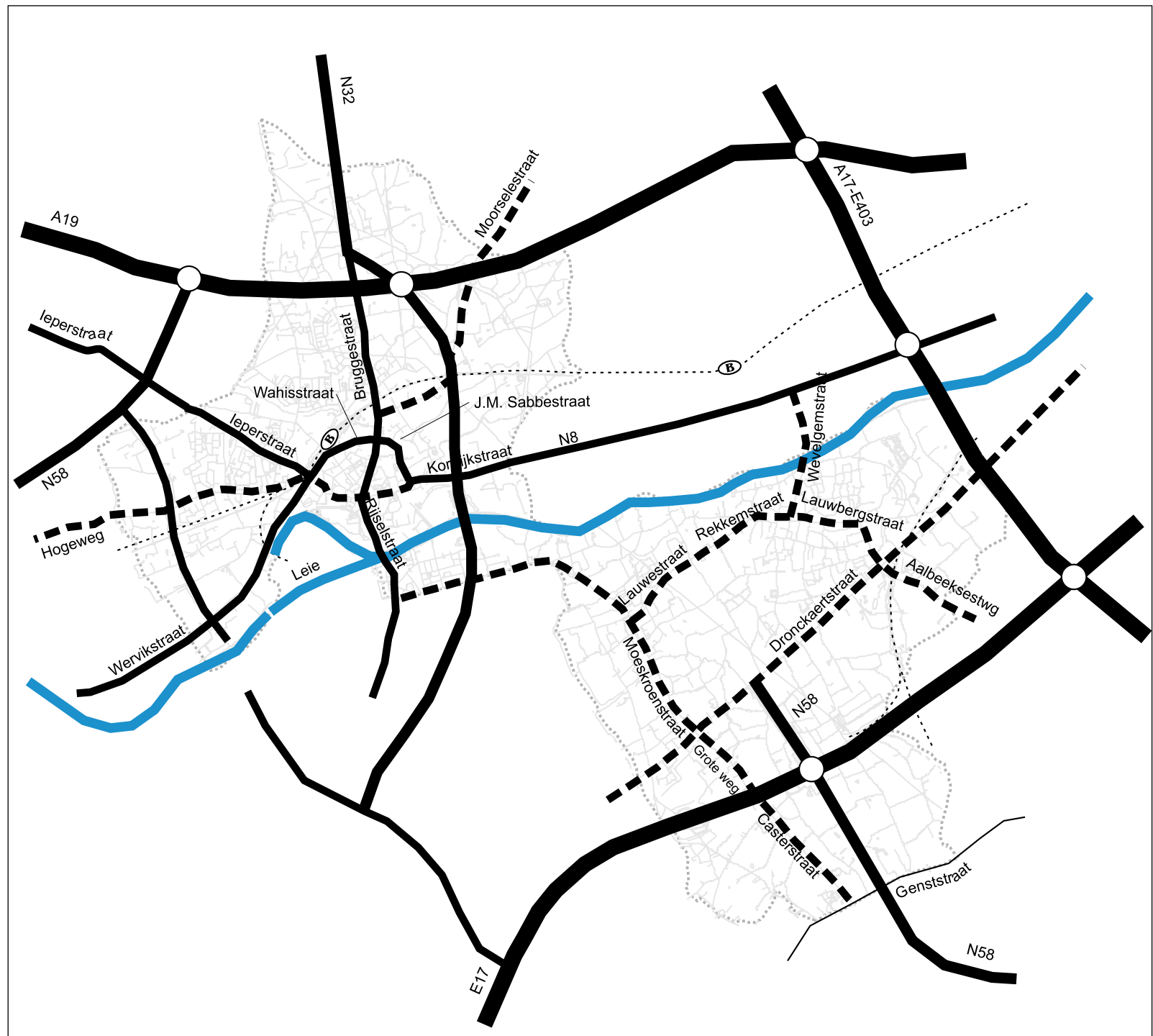


 Op- en afrit

 Spoor

 Station

 Leie



⇒ Knelpunten en potenties

Potenties

Goede ontsluiting op het bovenlokale wegennet

Het grondgebied van Menen wordt in het noorden en het zuiden omrand door de A19 en de E17 waardoor de ontsluiting op het bovenlokale wegennet optimaal is.

Fijnmazig net

Door de aanwezigheid van een fijn wegennet is het grondgebied van Menen gemakkelijk toegankelijk en goed ontsloten op het hoofdwegennet.

Het bestaande wegenpatroon vertoont op vandaag toch nog een aantal ontbrekende schakels. De ontwikkeling van deze schakels vergt sterk grensoverschrijdend overleg.

- N58, de westelijk ring
- De verbinding met het Leie-eiland (Parklaan)

Knelpunten

Gebrek aan verkeersleefbaarheid in de doortochten

De kernen van Menen, Lauwe en Rekkem hebben te kampen met een geringe verkeersleefbaarheid door de hoge verkeersdruk. Op volgende plaatsen uit de verkeersproblematiek zich het sterkst.

- de doortocht van Rekkem,
- de verkeersdruk in de Barrakken (hoofdzakelijk in het weekend) en de aanpalende woonwijken,
- het centrum van Menen. Door het uitvoeren van het verkeerscirculatieplan is de overlast van zwaar verkeer echter verminderd.

Woonstraten zijn soms te veel verkeersstraten

Door de hoge verkeersdruk worden er vaak sluikwegen gebruikt. Dit slukverkeer belast de woonstraten zoals de: Keizer Karelstraat en de Guido Gezellelaan.

Parkeerproblematiek in de centrumstraten

In het centrum van Menen en in de Barakken is er een sterke parkeerproblematiek. Er is nood aan een goed uitgebouwd parkeerbeleid. In de Barakken wordt er momenteel werk gemaakt van een herschikking van de parkeerplaatsen in de Barakken in samenwerking met Decofrance.

Gebrekkige signalisatie

Op lokaal niveau en op de wegen van hoger niveau heeft men te kampen met een gebrekkige signalisatie. Hierdoor ontstaan er verkeersonveilige situaties en verkeersoverlast door verdwaald vrachtverkeer.

Niet aangepaste inrichting van de wegenis

Van een aantal wegen is het straatprofiel niet aangepast aan het huidig gebruik of aan zijn toekomstige rol. Een voorbeeld hiervan is het straatprofiel van de N58 tussen de LAR en de Dronckaertstraat.

Een aantal kruispunten zijn verkeersonveilig aangelegd. Een voorbeeld hiervan is het kruispunt van de Dronckaertstraat en de N58.

Ontbrekende schakel in het hogere wegennet

Ten westen van Menen sluit de Ringlaan niet aan op wegenstructuur in Frankrijk. Ter hoogte van de Leie is er een ontbrekende schakel waardoor de economische ontwikkelingen langs weerszijden van de Leie, op grondgebied Menen en op grondgebied Halluin, niet op mekaar kunnen betrokken worden.

Verkeersonveiligheid in de schoolomgevingen

De niet aangepaste inrichting van de wegenis veroorzaakt verkeersonveiligheid in de schoolomgevingen en dit voornamelijk in de deelgemeente Rekkem.

▪ Openbaar vervoer over de weg

Figuur 39: buslijnen en bushaltes in Menen

Op het grondgebied van Menen lopen twaalf buslijnen van De Lijn:

Tabel 19: buslijnen op grondgebied Menen

Nummer	naam	Aantal reizigers (2000)
724	Kortrijk-Menen	296.032
722/1	Moeskroen-Menen-Ieper (via de Barakken)	360.335
722/2	Lauwe-Rekkem-Menen	13.351
65a	Roeselare-Menen	383.200
220	Menen-Wervik-Komen	5.466
731	Kortrijk-Moorsele-Menen	126.319
207	Kortrijk-Marke-Lauwe-Rekkem	143.809
725	Kortrijk-Wevelgem-Rekkem-Moorsele	40.617
723/1	Station-Watertoren-station	40.782
723/1	Station-Ter Beke-station	
723/1	Station-Nieuwe Tuinwijk-station	

Bron: Dienstregeling De Lijn – De Lijn

De buslijnen verbinden de deelgemeenten van Menen onderling en met hun omliggende gemeenten.

De verschillende busroutes zijn niet zo goed op elkaar afgestemd.

De nadruk ligt op de verbinding van Menen met Kortrijk en Roeselare.

⇒ Knelpunten en potenties

Potenties

Fijnmazig net

Door de aanwezigheid van een fijnmazig wegennet kan er via een vraagafhankelijk vervoerssysteem het ganse grondgebied gemakkelijk bediend worden.

Combinatie trein - bus

De aanwezigheid van de trein en de bus kan het openbaar vervoer aantrekkelijker maken op voorwaarde dat beide systemen goed op elkaar aangesloten worden.



Knelpunten

Openbaar vervoer blijft de zwakke schakel

Het huidig openbaar vervoer aanbod kan geen alternatief bieden voor het autoverkeer in Menen. Het openbaar vervoer vormt dan ook de zwakke schakel in het pendelverkeer van en naar het werk. Ook voor de schoolgaande jeugd blijft het openbaar vervoer gebrekkig: de scholen organiseren zelf buslijnen.

Op het grondgebied van de gemeente wordt er zeker niet op alle plaatsen voldaan aan de criteria van het decreet op de basismobiliteit. Een volwaardig openbaar vervoer is van essentieel belang voor de minder mobiele groeperingen in de samenleving (senioren, jongeren, gehandicapten, kansarmen...).

legende

-  Bushaltes
-  Buslijnen



▪ Fietsverkeer

⇒ Functionele fiets- en wandelroutes

Deze fietsroutes vallen grotendeels samen met de belangrijkste autowegen van de gemeente (bovenlokale en hoofdwegen) waarop het snelle gemotoriseerde verkeer zich verplaatst.

Er is geen apart net voor functioneel langzaam verkeer voorzien.

⇒ Recreatieve fiets- en wandelroutes

De recreatieve fietsroutes op het grondgebied van Menen situeren zich op de kleinere, landelijke wegen van de gemeente.

Daarnaast worden ook de jaagpaden langs de Leie en de verlaten spoorwegbedding Menen-Roeselare intens gebruikt door het recreatief fietsverkeer.

In kader van het PRS West-Vlaanderen wordt er een provinciaal fietsrouten netwerk uitgebouwd. Dit netwerk kent ook vertakkingen over Menen. De bestaande fietsroutes kunnen hierop aansluiting krijgen.

⇒ Knelpunten en potenties

Potenties

Op vandaag zijn er een aantal fietsroutes uitgestippeld die het grondgebied van Menen ontsluiten. Deze routes zijn gevarieerd in hun verschijning (langs de Leie, oude spoorwegbedding).

De relatie tussen Wevelgem en Lauwe is op vandaag optimaal.

Knelpunten

Het fietsnetwerk kent een groot aantal ontbrekende schakels. Men kan op vandaag niet spreken van een 'netwerk'.

Langs de bestaande routes stellen er zich vaak problemen naar veiligheid en onderhoud.

▪ De spoorweginfrastructuur

⇒ Goederenvervoer

Op de spoorlijn Kortrijk-Lille is er een aftakking voorzien naar het transport- en distributiecentrum LAR.

Op de lijn 69 is er een spooraansluiting voor schroottransport.

Volgende tabel heeft een beeld van het goederentransport op de industriezone LAR tussen 1997-2000.

Tabel 20: goederenverkeer per spoor van de LAR, aantal wagens en tonnage 1997-2000.

Jaartal	Wagens	Tonnage
1997	5.638	145.853
1998	6.645	156.200
1999	4.860	144.553
2000	4.348	135.069
1997-2000	-1.290	-10.784

Bron:synthesenota mobiliteitsplan stad Menen; verwerking: Leiedal

⇒ Personenvervoer

De spoorlijn 69 (Kortrijk-Menen-Ieper-Poperinge) doorsnijdt het grondgebied van de deelgemeente Menen met een afstapplaats in Menen. Het aantal opstappende reizigers kende tussen 1987-1996 een daling.

De spoorlijn 75 (Kortrijk-Moeskroen-Tourcoing-Roubaix-Lille) doorsnijdt het grondgebied van Lauwe-Rekkem. Er is geen operationeel station voorzien op het grondgebied van Menen. Te Lauwe komt er wel nog een oud station voor. De spoorweg loopt afwisselend op een verhoogde berm of in een verdiepte bedding.

⇒ Oude spoorwegbedding Menen-Roeselare

Ten noorden van de kern Menen ligt een oude spoorwegbedding waarop natuurlijke begroeiing voorkomt en een fietspad is aangelegd.

⇒ Knelpunten en potenties

Potenties

Nieuwe potenties voor oude spoorwegbeddingen

Spoorwegbedding Roeselare-Menen heeft potenties voor natuur en recreatie.

Station als vervoersknooppunt

Het station van Menen is een belangrijk vervoersknooppunt. Het is een plaats die door vele mensen op verschillende momenten wordt gefrequenteerd. Mits opwaardering van de omgeving biedt dit belangrijke potenties voor de inplanting van nieuwe functies (handel, kantoren, diensten, ...).

Er zijn vanuit Frankrijk concepten om de light rail vanuit Rijsel door te trekken tot Halluin. Mits gebruik te maken van de potentie door het station van Menen te verbinden met dat van Halluin kan het vervoersknooppunt Menen station hierdoor aan betekenis winnen.

Het oude station te Lauwe kan als poort van Lauwe ontwikkeld worden.

Goederenvervoer

Er takt een spoorlijn voor goederenvervoer aan op de LAR. Hierdoor ontstaat er een bimodaal (weg – spoor) vervoersknooppunt.

Knelpunten

Moeilijke ontsluiting naar Frankrijk

Er is geen rechtstreekse verbinding tussen Menen en Lille. De verbinding van Menen met het Franse spoorwegennet moet via Kortrijk gebeuren.

▪ De waterweginfrastructuur

De Leie doorsnijdt Menen en kent zowel een functioneel als een recreatief gebruik.

De Leie is van belang voor het goederenvervoer en maakt deel uit van het netwerk voor binnenscheepvaart.

De Leie vormt één van de verbindingen van de zeehavens met het kanalennet van Noord-Frankrijk. Om de bevaarbaarheid te vergroten, is de Leie in het verleden grotendeels rechtgetrokken en verbreed. Met uitzondering van het centrum van Kortrijk, is er binnen het verstedelijkte gebied Kortrijk transport mogelijk tot 1350 ton. Er zijn verbredingswerken van de Leie in Kortrijk (doortocht van de Leie te Kortrijk) in uitvoering waardoor het transport in de toekomst zal toenemen.

Gezien het beperkte gebruik van de kades in de verstedelijkte Leieband kunnen we aannemen dat de Leie vooral een doorvoerfunctie heeft.

De Leie is ook een drager van bestaande en potentiële natuurwaarden en recreatieve functies. De toekomstige ontwikkeling van de Leie vraagt een versterking van deze functiecombinatie, waarbij gezocht wordt naar een evenwicht tussen natuur, recreatie en stedelijke ontwikkelingen (wonen, bedrijvigheid) langs de oevers.

⇒ Knelpunten en potenties

Veelheid aan functies

Langsheen de Leie en op de Leie komt er een veelheid aan functies voor: wonen, natuur, transport, recreatie, bedrijvigheid. Dit zorgt enerzijds voor een grote aantrekkingskracht anderzijds leidt dit op sommige plaatsen tot conflictsituaties.

Loskade Port Navigable

Het bereikbaar maken van de nabijgelegen goed uitgeruste loskade Port Navigable (gelegen op Frans grondgebied) biedt mogelijkheden voor het inschakelen van watertransport voor de bedrijven op Menen Grensland.

3.6.8. DE LANDSCHAPPELIJKE STRUCTUUR

De landschappelijke structuur is de samenhang tussen landschappen. Het landschap wordt hier specifiek vanuit een morfologische invalshoek beschouwd en vormt een volwaardige deelstructuur. Het landschap wordt specifiek bekeken vanuit zijn verschijningsvorm en zijn cultuurhistorische waarde.

De basisgegevens voor de analyse van de bestaande landschappelijke structuur vindt men terug in het Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan van Menen en de sectorstudie natuur en landschap voor Menen, opgemaakt in het kader van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Daarnaast wordt er gesteund op de 'Landschapsatlas: relictten van de traditionele landschappen'. De atlas geeft een overzicht van de relictzones, lijn- en puntrelictten en ankerplaatsen.

Figuur 40: Menen in de landschapsatlas

▪ Traditioneel landschap in de landschapsatlas

De term traditioneel landschap is een landschapstypering die verwijst naar een landschap dat sedert de industriële revolutie niet of slechts in beperkte mate gewijzigd is door de grootschalige ingrepen.

Menen behoort tot verschillende traditionele landschappen:

- Land van Roeselare-Kortrijk. Dit gebied is verstedelijkt. Er is een sterke versnijding door infrastructuur en een aan elkaar groeien van verstedelijkte gemeenten door lintbebouwing.
- Het lemig en zandlemig Leie-Schelde interfluvium. Dit is een sterk versneden reliëf met heel wat micro-elementen bestaande uit een rij beboste getuigenheuvels. Er zijn ook relictten waar te nemen van het coulissenlandschap gevormd door knotbomen. Weidse vergezichten ontbreken door de sterke compartimentering door bebouwing en begroeiing.
- De Leievallei

Vele structuren en elementen van deze traditionele landschappen zijn nu nog als relictten herkenbaar. Deze relictten zijn geïnventariseerd in de atlas van de relictten van de traditionele landschappen (kortweg landschapsatlas). Het is een beleidsvoorbereidend document opgemaakt in opdracht van AROHM, afdeling Monumenten en landschappen.

Tussen die relictten wordt een onderscheid gemaakt volgens hun ruimtelijke dimensie of vorm in het landschap.

Relictzones

Relictzones zijn gebieden waarin een hoge dichtheid van de landschappelijke structuren van de traditionele landschappen op een herkenbare manier bewaard werd. Die structuren kunnen zowel lijn- en puntrelictten als ankerplaatsen zijn.

Volgende relictzones zijn opgenomen in de Landschapsatlas:

- De Leievallei
- De Kezelberg

Puntrelictten

Deze worden gevormd door monumenten en kleine cultuurhistorische landschapselementen of complexen met hun aangrenzende omgeving. Het gaat vaak over bouwkundig erfgoed maar het kunnen ook bijzondere landschapselementen zijn zoals een alleenstaande oude boom.

Volgende puntrelictten zijn opgenomen in de Landschapsatlas:

- Hoeve Riemeers
- Windmolen 'De goede hoop'
- Hoeve Goed ter Triest
- Dorpskern Rekkem
- Goed te Kranenbroek
- Goed ter Biest

Lijnrelictten

Lijnrelictten worden gevormd door lijnvormige landschapselementen die een cultuurhistorische betekenis hebben. Het zijn vaak wegtracés maar het kunnen ook dijken en militaire verdedigingslinies zijn. Ze kunnen in hun geheel bewaard zijn of slechts ten dele omdat ze versneden of verbrokken werden.

Volgende lijnrelictten zijn opgenomen in de Landschapsatlas:

- Oude spoorwegberm Menen-Roeselare
- De Leie

▪ Monumenten

In Menen zijn een groot aantal gebouwen als monumenten juridisch beschermd. Er is vooral een concentratie van monumenten in het centrum van Menen. Deze monumenten kunnen ook beschouwd worden als puntrelicten. Ze getuigen van het middeleeuwse verleden en van de tijd van de Vaubanvesting. Ze hebben naast de historische waarde vaak een toeristisch-recreatieve waarde.

Algemeen kan met betrekking tot het landschap in Menen onderstaande gesteld worden:

- het landschap is sterk versnipperd door een veelheid aan (wegen)infrastructuur
- gave landschappen en ankerplaatsen zijn nagenoeg afwezig
- er zijn zes open ruimtegebieden te onderscheiden. Ondanks een mate van vervlakking kent elk open ruimtegebied zijn karakteristieken
 - 1 Leievallei
 - 2 Middenruimte tussen Rekkem en Lauwe
 - 3 Golvend gebied ten zuiden van E 17
 - 4 Open gebied op grens met Halluin
 - 5 Open gebied Noord
 - 6 Open gebied grens met Wervik
- het beeld van water in het landschap is niet duidelijk aanwezig
- er zijn lokale concentraties van groene landschapselementen
- landbouw bepaalt het algemeen landschapsbeeld
- gebouwen in het landschap zijn vaak niet goed of onvoldoende geïntegreerd
- er zijn aantal mooie zichten en plekken te vinden

▪ Knelpunten en potenties

⇒ Potenties

Waardevol landschap

Menen bezit op verschillende plaatsen een waardevol landschap dat een aantrekkingskracht uitoefent voor het landelijk wonen en de recreatie en toerisme. Menen heeft tal van historische restanten die getuigen van haar rijk verleden en die het landschap opladen.

⇒ Knelpunten

Landschap onder druk

Het landelijk karakter van de stad staat onder sterke druk. Een hele rits van fenomenen tast het landschap aan (o.a. zonevreemde woningen, schaalvergroting,...) waardoor de intrinsieke landelijke kwaliteit dreigt verloren te gaan.

Schaalvergroting en intensivering van de landbouw veroorzaken een banalisering en uniformisering van het landschap: kleine landschapselementen verdwijnen of worden niet langer onderhouden, het typische kouterlandschap wordt gewijzigd door ruilverkavelingen en verschaald tot een kaal landschap. Op die manier wordt zowel de herkenbaarheid als de belevingswaarde van het landschap aangetast.

De toegenomen bebouwing in het buitengebied (door zowel agrarische activiteiten, woningen en bedrijvigheid) houdt gevaar in voor versnippering en versnijding van de open ruimte.

Het open landschap in het noorden van Menen komt onder druk te staan van serre-ontwikkeling wat een afbreuk doet aan de visuele kwaliteit van het landschap.

Het landschap van de Leie ondergaat op verschillende plaatsen een dreigende verstedelijkingsdruk door de aanwezigheid van woningen en bedrijven en hun uitbreidingsbehoeften.




In het zuiden van de gemeente is de open ruimte reeds in sterkere mate versnipperd door de aanwezigheid van de vele verkeersinfrastructuur, grootschalige inplantingen (de LAR, de grenspost) en verspreide bebouwing.

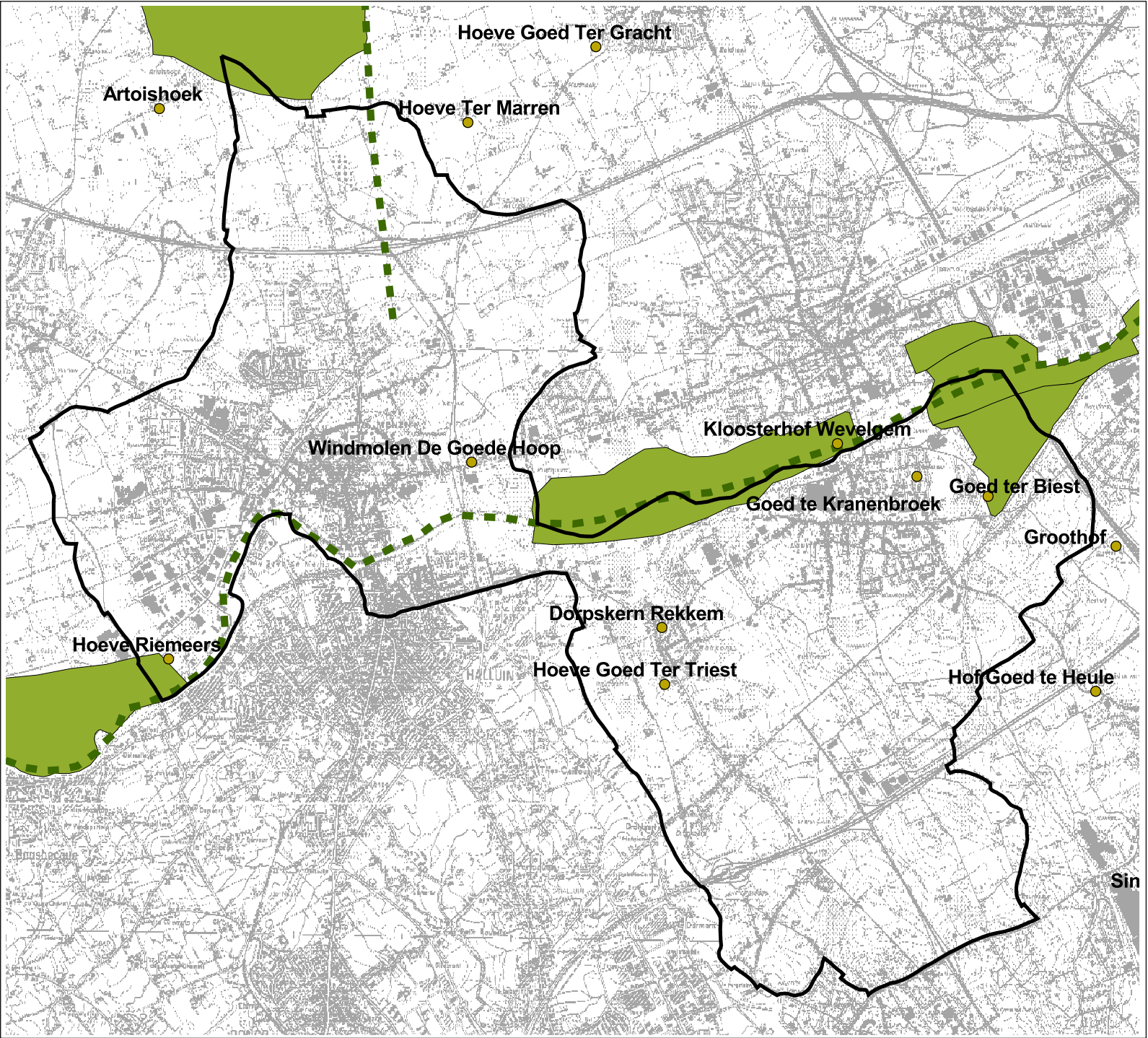
De toenemende vertuining versnelt de verdere versnippering van het open landschap.

De verlinting langsheen de verbindingswegen zoals de N32 of de Dronckaertstraat schermt de zichten af op het waardevol landschap en genereert landschapskamers i.p.v. aaneensluitende gebieden.

Figuur 40

legende

-  Lijnrelict
-  Puntrelict
-  Relictzone



3.7. DE SLEUTELKWESTIES

Figuur 41: knelpunten en potenties voor de bestaande groenstructuur

Figuur 42: knelpunten en potenties voor de bestaande verkeer en vervoerstructuur

Figuur 43: knelpunten en potenties voor de bestaande economie en huisvesting

Op basis van de analyse van de bestaande ruimtelijke structuur werden hierboven in Menen verschillende ruimtelijke kwaliteiten en mogelijkheden enerzijds en ruimtelijke knelpunten en problemen anderzijds aangegeven. Hierna worden deze knelpunten en potenties voor de gemeente gebundeld tot een aantal sleutelkwesties. Op basis van deze sleutelkwestie zal het ruimtelijk beleid voor Menen in de gewenste ruimtelijke structuur worden uitgewerkt.

3.7.1. DE LEIEVALLEI ALS POTENTIE TER VERSTERKING VAN DE NATUURLIJKE, LANDSCHAPPELIJKE EN TOERISTISCH-RECREATIEVE STRUCTUUR.

De Leievallei vormt de ruggengraat van Menen. Langsheen de Leie en op de Leie komt er een veelheid aan functies voor: wonen, natuur, transport, recreatie, bedrijvigheid. Dit zorgt enerzijds voor een grote aantrekkingskracht anderzijds leidt dit op sommige plaatsen tot conflictsituaties.

Bij de ontwikkeling van de Leie zal er voldoende aandacht moeten gaan naar de realisatie van een evenwicht tussen de verschillende aanspraken vanuit de verschillende functies.

3.7.2. DE BEREIKBAARHEID VAN MENEN

De regionale bereikbaarheid van Menen is kwalitatief. Voor een optimale bereikbaarheid moet de ontbrekende schakel ter hoogte van de Westelijke ring afgewerkt worden en de signalisatie verbeterd worden. Een goede ontsluiting op regionaal niveau is een interessante vestigingsplaatsfactor voor de grootschalige bedrijven.

Door de aanwezigheid van een fijn wegennet is het grondgebied van Menen gemakkelijk toegankelijk en goed ontsloten op het

hoofdwegennet. Er moet echter nog beter werk gemaakt worden van signalisatie voor het goed functioneren van het wegennet.

Op lokaal vlak is de bereikbaarheid tussen de deelgemeenten minder kwalitatief. Vooral openbaar vervoer tussen de deelgemeenten is beperkt. Openbaar vervoer blijft de zwakke schakel. Het huidige openbaar vervoeraanbod kan geen alternatief bieden voor het autoverkeer in Menen. Desondanks zijn er een aantal potenties. Door de aanwezigheid van een fijnmazig wegennet kan er via een vraagafhankelijk vervoerssysteem het ganse grondgebied gemakkelijk bediend worden. En de aanwezigheid van de trein en de bus kan het openbaar vervoer aantrekkelijker maken op voorwaarde dat beide systemen goed op elkaar aangesloten worden.

Tegenover de bereikbaarheid en de fijnmazigheid staat de vaststelling dat de kernen van Menen en Rekkem en in mindere mate ook Lauwe te kampen hebben met een geringe verkeersleefbaarheid door de hoge verkeersdruk. Woonstraten zijn soms te veel verkeersstraten en er is vaak een parkeerproblematiek. De schoolomgeving te Rekkem is verkeersonveilig. Er moet een evenwicht gevonden worden.

Voor het langzaam verkeer zijn er op vandaag een aantal routes uitgestippeld die het grondgebied van Menen ontsluiten. Het fietsnetwerk kent een groot aantal ontbrekende schakels. Men kan op vandaag niet spreken van een echt 'netwerk'.

3.7.3. HET WONEN IN MENEN

De inbreidingsmogelijkheden binnen de bestaande woonstructuur vormen ook een potentie. Via een aangehouden politiek van inbreiding wordt het openbaar domein opgewaardeerd en wordt de open ruimte behouden.

Menen heeft wel te kampen met een gebrekkige woonkwaliteit. De woonkwaliteit in het oude centrum van Menen, in de Barakken en in de wijk Paradijs is slecht. De woningmarkt ondervindt ook een sterke druk vanuit Frankrijk.

In de open ruimte komt er zonevreemde bebouwing voor. Deze woningen dienen duidelijke ontwikkelingsperspectieven te krijgen.

3.7.4. DE GRENSLIGGING VAN MENEN

De grensligging van Menen zorgt voor verschillende verschijnselen die hun invloed hebben op het ruimtelijk beleid.

Enerzijds leidt de grensligging tot een beperkt hinterland voor Menen. Menen ondervindt concurrentie door gelijkaardige ontwikkelingen aan de Franse zijde.

Anderzijds zorgt de grensligging voor een bloeiende activiteit op de noordzuid-as ter hoogte van de wijk Barakken tot met het centrum van Menen.

De mobiliteitsrelaties tussen Menen en Halluin zijn ook niet optimaal. Zo ontbreekt er een verbinding tussen het spoor van Menen en het Franse spoorwegennet. Hiervoor zijn wel alternatieve mogelijkheden via de verbinding Komen. De westelijke ring sluit ook niet aan op het Franse wegennet. Hier ontbreken slechts een brug over de Leie en enkele honderden meters weg om een volledige ringstructuur te bereiken voor de tweeling gemeente Menen-Halluin.

Bij de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling zal de grensligging met haar verschillende uitingsvormen moeten in de planvorming opgenomen worden.

3.7.5. WERKEN IN MENEN

De bedrijventerreinen zijn goed ontsloten op het hoofdwegennet. Een goede ontsluiting en bereikbaarheid is een belangrijke troef voor de economische ontwikkeling.

Menen kent een gedifferentieerde structuur van grootschalige en lokale bedrijven. Deze gedifferentieerde structuur vormt een potentie voor de economische structuur van Menen.

Op het grondgebied van Menen zijn er binnen de bestaande plannen nog uitbreidingsmogelijkheden voor bedrijvigheid. Op die manier kan er een aanbodsbeleid gevoerd worden binnen Menen. Ook ruimtelijk is nog plaats voor verdere uitbreiding. Het structuurplan zal in het kader van de gewenste ruimtelijke structuur aangeven welke ruimtelijke randvoorwaarden gelden bij eventuele uitbreidingen.

Sommige bedrijven hebben echter een negatieve impact op hun onmiddellijke omgeving. Er zijn tal van conflictsituaties door de spanning tussen de verschillende functies.

Anderzijds komen er ook een aantal zonevreemde bedrijven in de open ruimte voor. Ook hier zijn de ontwikkelingsperspectieven onduidelijk en zijn er conflicten met de functies in de open ruimte.

3.7.6. DE CENTRUMFUNCTIE VAN MENEN

De stad Menen heeft een centrumfunctie binnen stedelijk netwerk langs de Leie en voor haar grondgebied.

Binnen de stad Menen komen verschillende gemeenschapsvoorzieningen, administratieve functies, kleinhandel, toeristisch-recreatieve aantrekkingselementen voor.

Menen ondervindt echter concurrentie door de nabijheid van Kortrijk, Wevelgem en Roeselare. Eveneens de ligging aan de grens zorgt voor concurrentie door ontwikkelingen van grote dienstenzones aan Franse zijde.

3.7.7. RECREËREN IN MENEN

Toerisme en recreatie nemen steeds een grotere plaats in de tijdsbesteding in.

In Menen kan vooral de Leievallei een recreatieve ruggengraat worden. Vanuit de Leievallei kan het ganse grondgebied voor het langzame verkeer ontsloten worden. Langs de Leievallei ontwikkelen er zich op vandaag reeds een aantal ankerplaatsen (Biezenveld, zwembad, jachthaven). Er is op vandaag echter nog een beperkte verbinding tussen de recreatieve elementen. Vooral de verbindingen voor langzaam verkeer zijn zwak uitgebouwd.

Menen heeft daarenboven een rijk historisch patrimonium en een gevarieerd cultureel aanbod wat zijn aantrekkingskracht op toeristisch-recreatief vlak kan vergroten.

De ontwikkeling van een stadsrandbos ter hoogte van Kortrijk en Lauwe zal de toeristisch-recreatieve waarde vergroten. Het stadsrandbos krijgt naast een natuurlijke waarde een belangrijke sociale en toeristisch-recreatieve functie.

De toeristisch-recreatieve mogelijkheden in Menen zijn op vandaag echter relatief onbekend.

3.7.8. DE GROENSTRUCTUUR

Op het grondgebied van Menen zijn er verschillende lineaire groenelementen aanwezig. De Leievallei, de beekvalleien, de spoorwegbedding, het groen in de kernen, verspreide natuurgebieden en plaatsen voor natuurontwikkeling zijn belangrijk voor de vorming van een groen netwerk.

De vorming van een samenhangend ecologisch netwerk kan bijdragen tot de ontwikkeling van de recreatieve mogelijkheden van het gebied.

Op vandaag staan er nog een aantal knelpunten de realisatie van een samenhangend groen netwerk in de weg.

De tendens tot schaalvergroting en intensivering van de landbouw en de tendens tot verlinting en verspreiding van ruimtelijke activiteiten leiden tot een uniformisering van het landschap.

De continuïteit van aanwezige lineaire structuren (beekvalleien, voetwegen...) wordt hierdoor doorbroken en kleine landschapselementen verdwijnen.

De Leievallei en de beekvalleien zijn belangrijke structurerende elementen voor de groenstructuur. Deze structuren hebben echter te maken met een verstedelijkingsdruk of een dreigende verstedelijking.

3.7.9. OPEN RUIMTE

In de open ruimte komen vele verschillende functies voor: landbouw, natuur, wonen, werken, recreatie, landschapsbeleving. Er dient een evenwichtig beleid uitgewerkt te worden die de conflicten tussen deze functies oplost.

De onzekere toekomst van de landbouw is een knelpunt. Het gemeentelijk niveau heeft weinig impact op evolutie van de landbouwsector omdat de sturing op Europees niveau gebeurt.

De grondgebonden landbouw is een belangrijke factor voor het behoud en het beheer van de open ruimte. De landbouw vormt de hoofdfunctie in het open ruimtegebied van Menen, en dat zal ook wellicht zo blijven door de aanwezigheid van heel geschikte landbouwgrond. Dit is vooral het geval voor de open ruimte in het noorden. De open ruimte in het noorden van Menen staat echter wel onder de invloed van de Veiling in Roeselare, waardoor een tendens is waar te nemen naar glastuinbouw. Deze evolutie dreigt de open ruimte te versnipperen.

Menen bezit op verschillende plaatsen een waardevol landschap dat een aantrekkingskracht uitoefent voor het landelijk wonen en de recreatie en toerisme. Menen heeft tal van historische restanten die getuigen van haar rijk verleden en die het landschap opladen.

Het landelijk karakter van de stad staat onder sterke druk. Een hele rits van fenomenen tast het landschap aan (o.a. zonevreemde woningen, schaalvergroting,...) waardoor de intrinsieke landelijke kwaliteit dreigt verloren te gaan.

Schaalvergroting en intensivering van de landbouw veroorzaken een banalisering en uniformisering van het landschap: kleine landschapselementen verdwijnen of worden niet langer onderhouden, het typische kouterlandschap wordt gewijzigd door ruilverkavelingen en verschaald tot een kaal landschap.

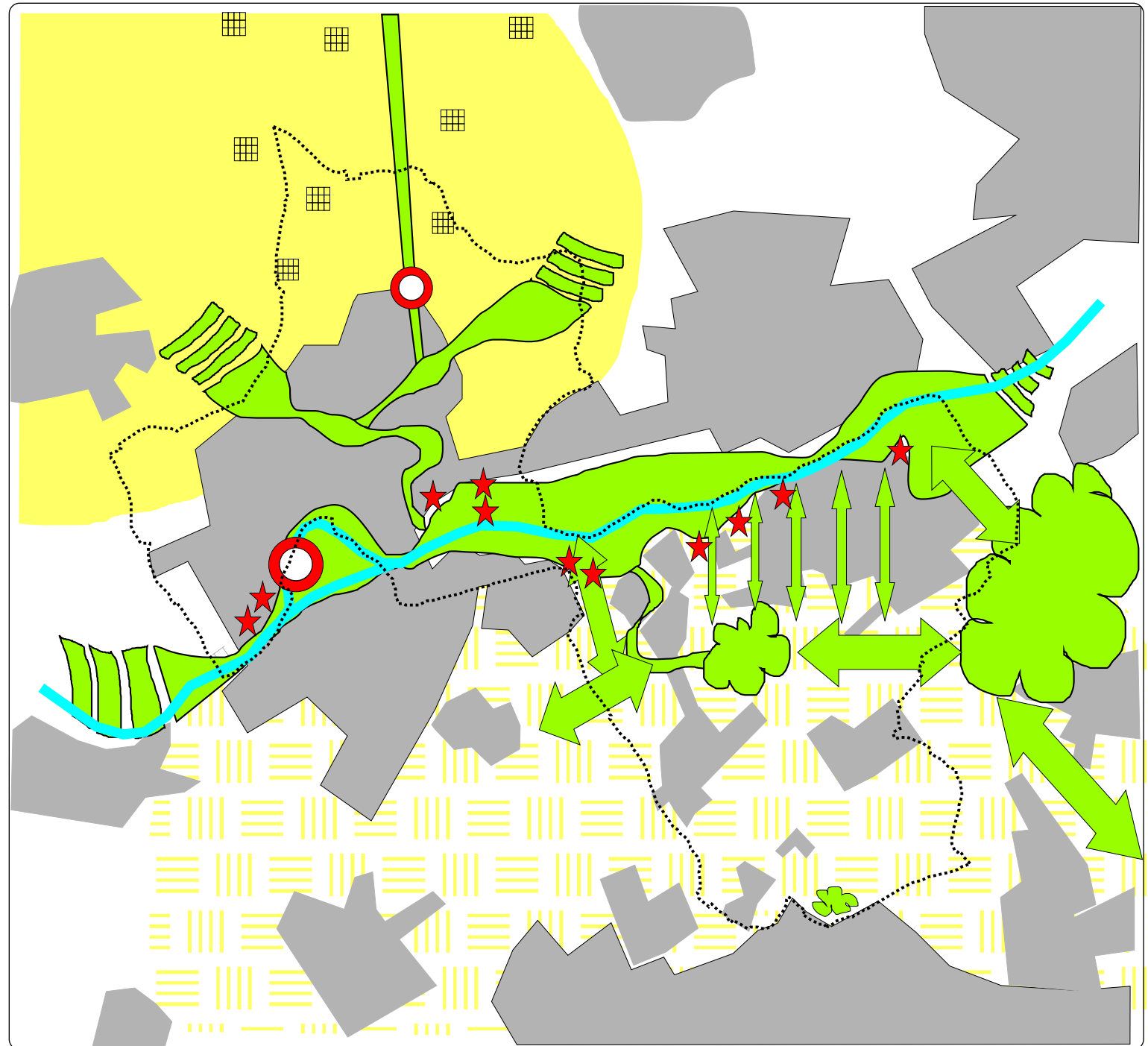
De 'open' ruimte is niet zo open als ze op het eerste zicht verschijnt. Herbestemde landbouwzetels, allerlei activiteiten, woningen, lintbebouwing... nemen een plaats in binnen de open ruimte en dit dikwijls in tegenspraak met de geldende planologische voorschriften. Een aantal landbouwzetels in de open ruimte kunnen hun functie verliezen door schaalvergroting en de onzekerheid van de bedrijfsopvolging binnen de landbouw. Er zijn anderzijds wel een aantal mogelijkheden om open ruimteverbindingen (tussen de bestaande groen elementen in het midden van Menen en naar het interfluvium toe) in het landschap te vrijwaren.

De toegenomen bebouwing in het buitengebied (door zowel agrarische activiteiten, woningen en bedrijvigheid) houdt gevaar in voor versnippering en versnijding van de open ruimte. Bovendien is een trend waar te nemen van 'vertuining' van het landschap. Hierdoor worden grote happen genomen uit het landbouwgebied, en ingericht als tuin.

Knelpunten en potenties
voor de bestaande groenstructuur van
Groot-Menen

Figuur 41
legende

-  Bestaande groenstructuren en groenstructuren in ontwikkeling
-  Potentie tot uitbouw van een samenhangend groen netwerk dankzij bestaande open ruimte
-  Potentie tot uitbouw van een samenhangend groen netwerk via de beekvalleien
-  Aaneengesloten open ruimte
-  Versnipperde open ruimte
-  Toenemende serreontwikkeling
-  Hindernissen in groene verbindingen
-  Visuele hindernissen in het landschap



Knelpunten en potenties voor de bestaande
verkeer/ en vervoersstructuur
Groot-Menen

Figuur 42

legende

-  Verkeersoverlast
-  Parkeerproblematiek en verkeersdrukte
-  Ontbrekende schakels in het wegennet
-  Gebrekkige openbaarvervoersverbinding
-  Verkeersonveiligheid
-  Onderbroken spoorverbinding
-  Goed bereikbaarheidsprofiel vanaf de snelwegen
-  Aansluiting op de spoorwegen
-  Aansluiting op de Leie



Knelpunten en potenties voor de bestaande
economie en huisvesting
Groot-Menen

Figuur 43

legende

-  Handelslint
-  Breuklen in het handelslint
-  Mogelijkheid voor strategische projecten
-  Uitbreidingsmogelijkheid
voor bedrijventerreinen
-  Conflict bedrijvigheid- omgeving
-  Bedrijven verweven in de kern
-  Zonevreemde bebouwing
-  Beperkte woonkwaliteit



4 PROGNOSE

4.1. BEDRIJVENTERREINEN

4.1.1. TAAKSTELLING

Stedelijk gebied Menen: Menen heeft de taakstelling om tussen 1994 en 2007 47,5 ha bijkomende bedrijventerreinen te voorzien voor regionale bedrijvigheid. Op 1-1-1999 had Menen reeds 11.5ha méér gerealiseerd dan deze taakstelling voorziet (met inbegrip van het beschikbaar aanbod aan bedrijventerreinen op 01-01-1994). Volgens het Provinciaal ruimtelijk structuurplan was op 01-01-1999 nog 36 ha bedrijventerrein beschikbaar in Menen. Sinds 1999 is er geen bijkomende ruimte bestemd als bedrijventerrein.

Lauwe is een bedrijfsondersteunend hoofddorp en kan in verwevenheid met het wonen een lokaal bedrijventerrein ontwikkelen als er behoefte is.

Rekkem is een herlokalisatiehoofddorp en kan in verwevenheid met de kern een lokaal bedrijventerrein ontwikkelen in functie van de herlokalisatie van uit de kern en de omgeving als er behoefte is.

De uitbreiding van de LAR kan voorzien worden in het RUP voor de afbakening van het regionaal stedelijk gebied Kortrijk en heeft geen invloed op de taakstelling voor het kleinstedelijk gebied.

4.1.2. BEHOEFTE

Menen gaf in het kader van de opmaak van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan de opdracht om een sectorstudie economie op te maken.

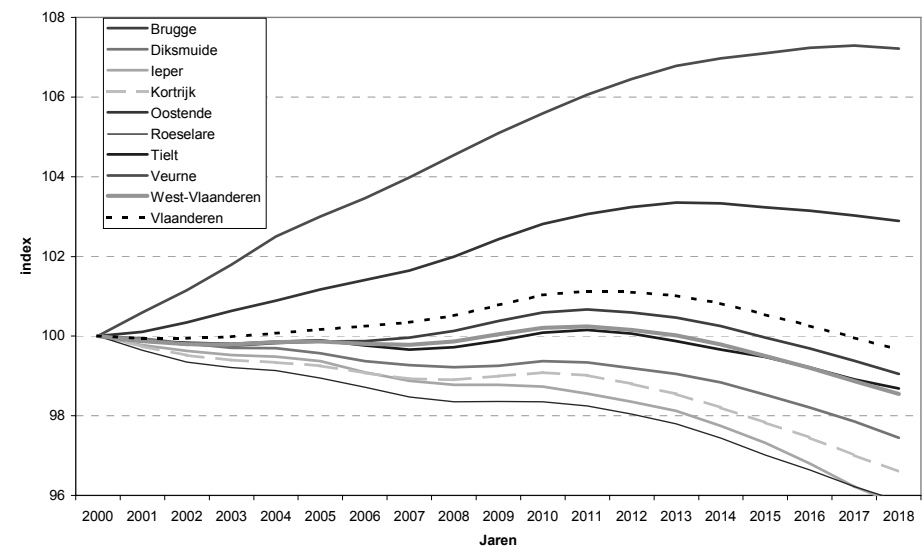
De sectorstudie berekent de behoefte aan bijkomende bedrijventerreinen rekening houdende met het socio-economisch profiel van de gemeente, de ruimtelijke planningscontext en een stakeholderanalyse. Daardoor kan naast een zuiver kwantitatieve behoeftenraming ook zicht verkregen worden op de kwalitatieve

aspecten van de behoefte. Hierna worden de belangrijkste conclusies uit de analyse weergegeven.

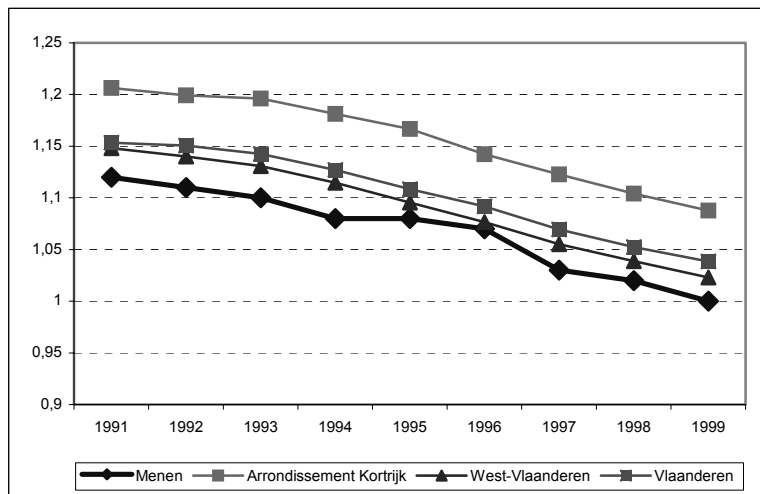
▪ Demografische analyse

1. De bevolking kent een dalende trend, met uitzondering van de periode sinds 2001
2. De beroepsbevolking gaat achteruit. Dit fenomeen is niet enkel eigen aan Menen maar is typerend voor de streek.
3. Er treden problemen op met betrekking tot de generatiedoorstroming: een werknemer die op pensioen gaat wordt niet meer vervangen door een jonge kracht.

Figuur 44: Groei van de potentiële beroepsbevolking 2000-2018
Bron: sectorstudie Economie, Menen, 2004, Leiedal



figuur 45: Doorstromingscoëfficiënt



Bron: sectorstudie economie Menen, 2004, Leiedal

▪ **De ruimtelijke spreiding van bedrijvigheid**

4. Er is een grote verscheidenheid aan bedrijven in Menen

5. Er is een sterke concentratie en vermenging van bedrijvigheid met het wonen.

figuur 46: de ruimtelijke locatie van bedrijven in Menen

Figuur 46 toont aan dat bedrijvigheid vooral kerngebonden plaats vindt. Deze figuur geeft een overzicht van alle locaties van bedrijven- met inbegrip van handel, horeca, landbouw en andere vormen van niet-industriële of ambachtelijke bedrijvigheid.

▪ **De economische positionering van Menen in een ruimer kader**

6. Menen ligt op het kruispunt van verschillende economische zones, wat zowel kansen biedt als bedreigingen

figuur 47: de Ruimtelijk-economische hoofdstructuur in Vlaanderen

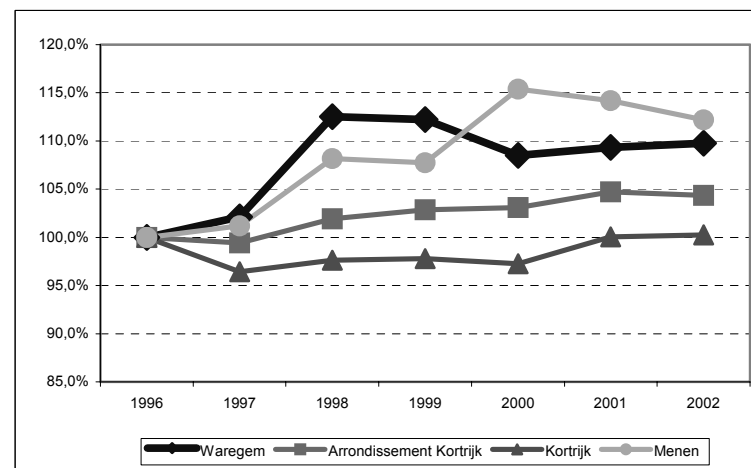
Figuur 47 toont aan dat Menen gelegen is op het kruispunt van de asstructuren Brugge/Roeselare-Rijsel; Antwerpen/Gent- Rijsel en Kortrijk-Ieper/Poperinge

7. Menen behoort tot het kerngebied van het industrieel bassin Kortrijk-Roeselare-Tielt-Ieper

8. Menen is het centrumgebied van het dienstengebied Kortrijk-Roeselare-Tielt

9. Tewerkstelling Menen groeide sneller dan de rest van het arrondissement maar kent sedert 2000 een daling

figuur 48 : Werkgelegenheid, Indexgroei (1996 = 100)

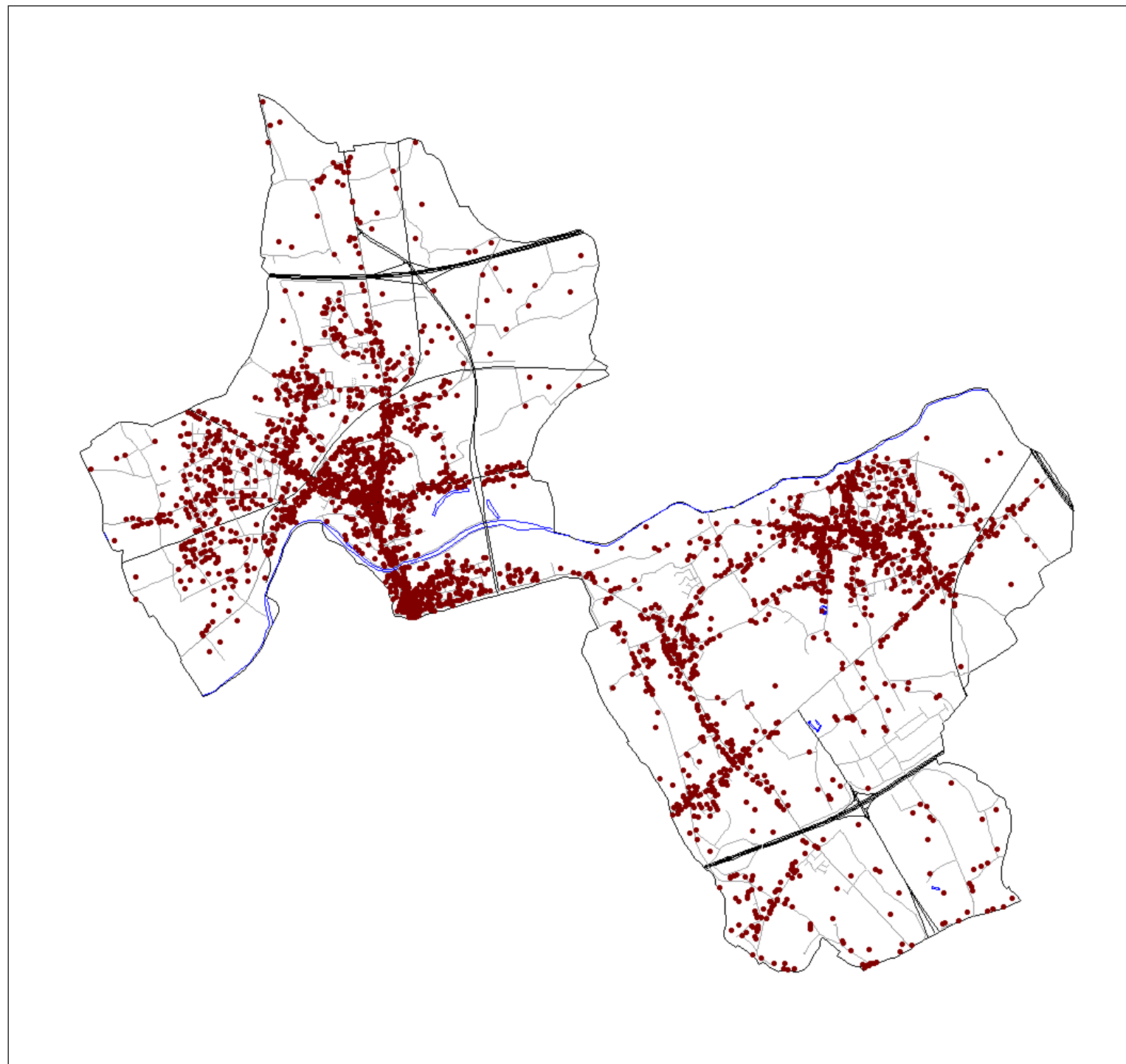


Bron: sectorstudie economie Menen, 2004, Leiedal

De totale werkgelegenheid van Menen bedraagt 9.698 arbeidsplaatsen. Voor het Arrondissement Kortrijk is de totale werkgelegenheid in 2002 104.926 arbeidsplaatsen.

Figuur 46

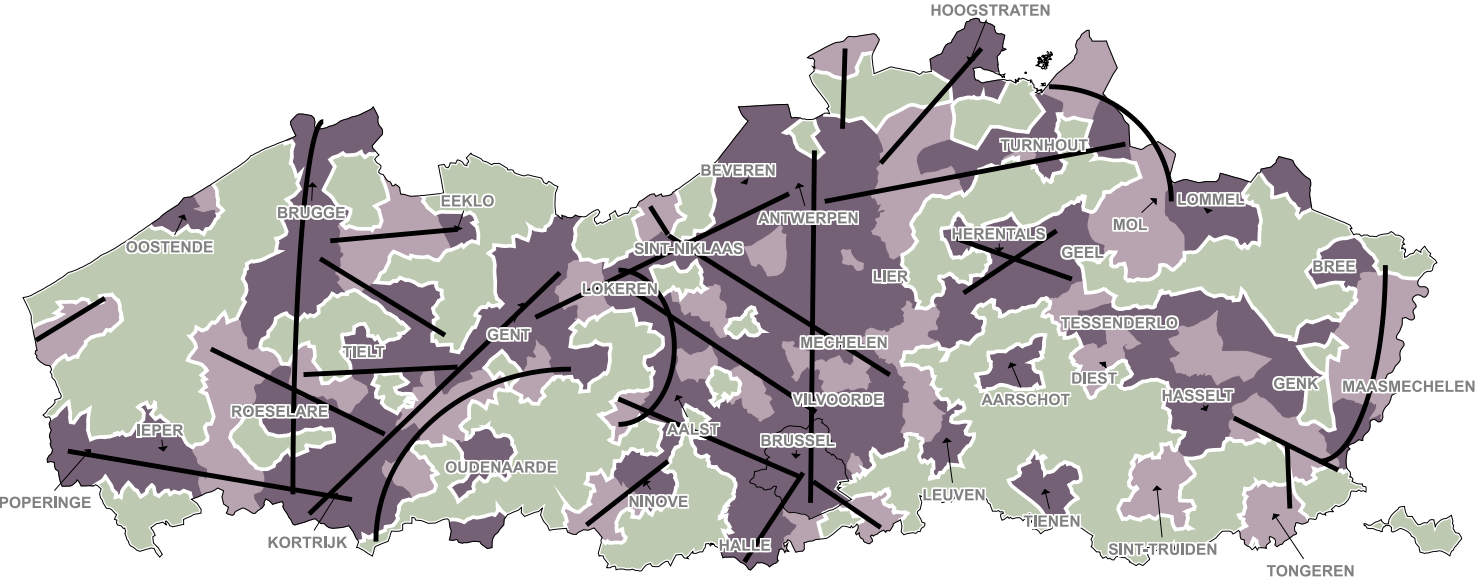
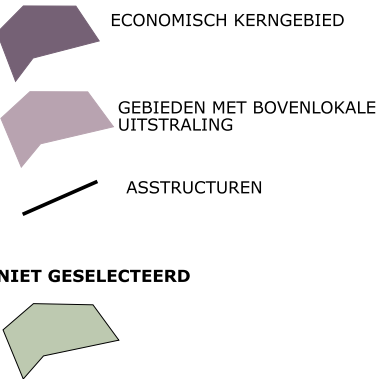
legende



Figuur 47

legende

RUIMTELIJK ECONOMISCHE HOOFDSTRUCTUUR



10. De belangrijkste sectoren inzake tewerkstelling in Menen zijn¹⁶:

- Diensten aan bedrijven en transport (16%)
- Gezondheidszorg en maatschappelijke dienstverlening (18%)
- Onderwijs (10%)
- Textiel (8%)
- Hout & Meubelen (5%)
- Metaal (5%)
- Bouw (5%)

11. Met betrekking tot diensten aan bedrijven behoort Menen tot een groter gebied en kent een sterke stijging, samen met Roeselare en Waregem

12. Inzake transport en logistiek behoort Menen tot het kerngebied en kent ook hier een stijging, doch minder uitgesproken dan Waregem, Roeselare en Tielt

▪ Differentiatie van bedrijvigheid in Menen

13. De economische activiteiten in Menen zijn sterk gespreid over verschillende sectoren. Deze trend bevestigt zich doorheen de jaren. De Herfindahl index geeft weer in welke mate de bedrijfsactiviteiten gespreid zijn over verschillende sectoren. Hoe hoger de Herfindahl, hoe kleiner de diversiteit in activiteiten voor die gemeente. In verhouding tot alle gemeenten in Vlaanderen staat Menen op de 499^{ste} plaats inzake spreiding van activiteiten-sectoren. Zwevegem staat op de dertigste plaats, wat aangeeft dat er weinig diversiteit is in de aard van economische activiteiten in Zwevegem.

Volgorde	Gemeente	Herfindahl 1999
1	Bevekom	55,7
2	Lobbès	50,3
3	Leopoldsburg	47,2
14	Wielsbeke	28,0
19	Wortegem-Petegem	24,2
30	Zwevegem	22,2
73	Anzegem	16,4
142	Deerlijk	13,6
234	Spiere-Helkijn	11,6
240	Lendeledede	11,5
344	Kuurne	9,9
393	Avelgem	9,2
462	Waregem	8,4
499	Menen	7,8
505	Kortrijk	7,7
576	Roeselare	6,4
577	Harelbeke	6,3
586	Wevelgem	5,9
587	Erpe-Mere	5,9
588	Antwerpen	5,5
589	Mechelen	5,5

14. Met betrekking tot de aard van de industriële activiteiten blijkt dat slechts **45%** zit in sectoren die als sterk tot redelijk sterk worden beoordeeld. Dit is veel lager dan het gemiddelde in het arrondissement.

15. Met betrekking tot de aard van de dienstenactiviteiten blijkt dat ruim **55%** van de bedrijvigheid in Menen zit in sectoren die als sterk tot redelijk sterk worden beoordeeld. Dit is hoger dan het gemiddelde in het arrondissement.

16. Indien de economische activiteiten in Menen worden vergeleken met Vlaanderen zijn de belangrijkste sectoren (specialisatie en gewogen groei):

- Zakelijke dienstverlening
- Hout en meubelen
- Gezondheidszorg en openbare dienstverlening

En iets minder uitgesproken:

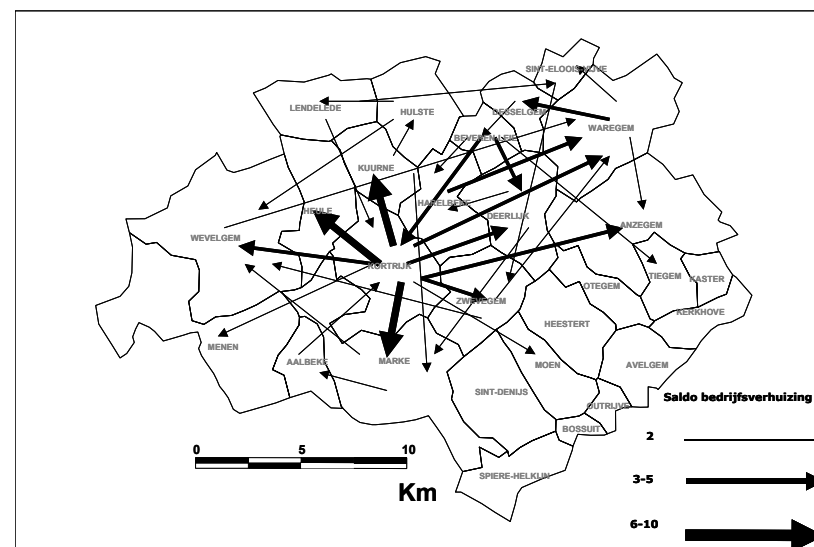
- Textiel
- Tabak
- Transport

▪ Migratie

17. Ook de migratie van bedrijven uit en naar Menen werd onderzocht:

- Menen boekt een netto immigratie van bedrijven uit Kortrijk.
- Er is een evenwicht in migraties met bedrijven van gemeenten buiten het arrondissement

figuur 49: Verhuisbewegingen binnen het arrondissement 1990-2001



Bron: sectorstudie economie, Menen, 2004, Leiedal

▪ Behoeftenberekening

De behoeftenberekening gaat, conform het provinciaal specifiek beleidskader voor de gemeentelijke behoefte aan lokale bedrijventerreinen, uit van een historische methode: de gemiddelde verkoop van bedrijventerreinen wordt voor een relevante tienjarige periode beschouwd in de periode van 1980 tot nu.

Daarnaast wordt rekening gehouden met de behoefte voor bedrijven die dienen te herlocaliseren.

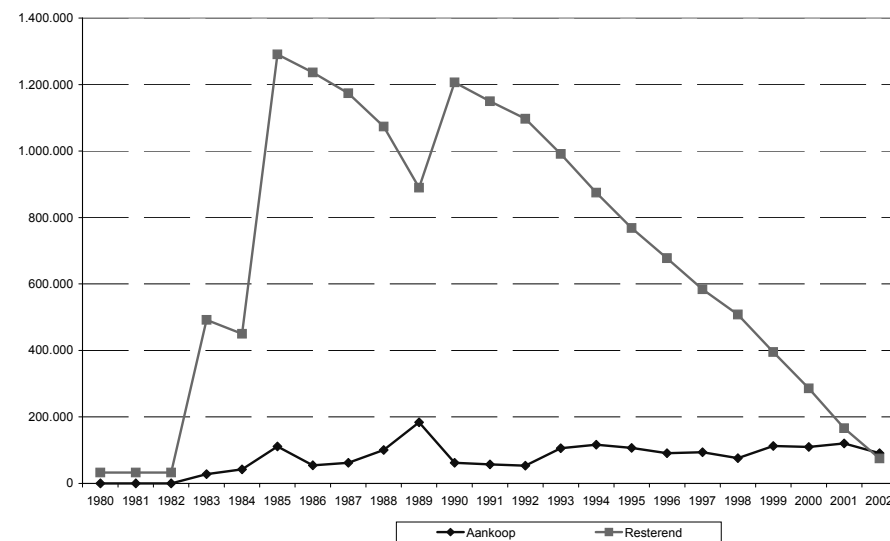
Tenslotte wordt rekening gehouden met terreinen die momenteel nog bestemd zijn als bedrijventerrein, maar die in de toekomst door herbestemming uit het aanbod aan bedrijven worden onttrokken.

1. Behoeften op basis van extrapolatie van verkoop gegevens

Gemiddelde verkoop voor Groot Menen

- Gemiddelde verkoop 1983-2002: **88.798 m²** per jaar
- Gemiddelde verkoop 1993-2003: **102.185 m²** per jaar

figuur 50: Evolutie aanbod en verkoop van bedrijven 1980-2002



Bron: sectorstudie economie, Menen, 2004, Leiedal

In de loop van de jaren '80 en in het begin van de jaren '90 werd het aanbod vrij hoog gehouden, door de gewestplanwijzigingen die telkens nieuwe terreinen ter beschikking stelden voor bedrijvigheid. Sinds de tweede helft van de jaren '90 is het aanbod niet meer toegenomen. Bovenstaande figuur toont aan dat het aanbod aan bedrijventerreinen in 2002 nog net -of net niet meer- voldoende was om aan de vraag te voldoen. Indien op korte termijn geen bijkomend aanbod ontwikkeld wordt, zal de vraag naar bedrijventerreinen niet meer kunnen ingelost worden.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen het stedelijk gebied en het buitengebied. De terreinen gelegen op de LAR worden nu buiten beschouwing gelaten, gezien deze binnen het stedelijk gebied van Kortrijk zijn gelegen.

1985-1994	Verkocht - totaal	Gemiddeld verkoop	Prognose 8 jaar
stedelijk gebied Menen	60 ha	6 ha	42 ha
buitengebied	2.5 ha	0.25 ha	2 ha

Uitgesplitst naar lokale en regionale bedrijven betekent dit:

Vraag in m ²	lokaal	regionaal
stedelijk gebied Menen	0 ha	60 ha
buitengebied	0,005 ha	2 ha

Bij de confrontatie van de vraag met het aanbod wordt rekening gehouden met een ijzeren voorraad. Daarom wordt de behoefte gerekend aan bedrijventerreinen voor de komende 8 jaar.

De behoefte aan lokale bedrijven is praktisch onbestaand. De oorzaak hiervan is niet zozeer het gebrek aan vraag naar bijkomende bedrijfsruimten (zie hierna, bij herlokalisatiebehoefte), maar is volledig toe te schrijven aan het feit dat in Menen sinds 1985 geen bijkomende lokale bedrijventerreinen werden bestemd. De toenmalig bestemde terreinen waren praktisch volledig uitverkocht (zie hierna: aanbod).

2. Behoeften ten gevolge van herlokalisaties van bestaande bedrijven

Bedrijven, waarvan het gemeentebestuur op de hoogte is van de uitbreidingsbehoefte worden op een lijst geplaatst (op basis van de aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen). De gemeente zal bij andere bedrijven peilen naar uitbreidingsbehoeften en – mogelijkheden via een enquête. De bedrijven worden bij de opmaak van het RUP zonevreemde bedrijven, getoetst aan de criteria van het beleidskader zonevreemde bedrijven. Op basis daarvan wordt de herlokalisatiebehoefte vastgelegd.

Deze behoefteberekening wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad. Locale bedrijventerreinen, om te voldoen aan de herlokalisatiebehoefte, kunnen pas aangesneden worden na goedkeuring van de behoefte.

In het GRS wordt een eerste indicatie inzake herlokalisatiebehoeften aangegeven. Hieruit blijkt dat het GRS best voorziet in zoekzones die de herlokalisatiebehoefte kunnen opvangen.

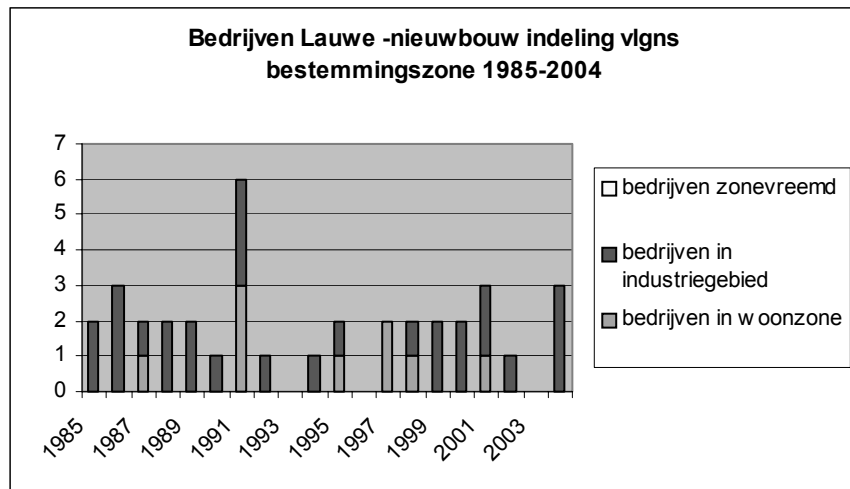
Om deze indicatie van de herlokalisatiebehoefte te kunnen maken wordt een overzicht gegeven van bouwvergunningen geleverd of geweigerd voor bedrijven gelegen in woongebied of zonevreemd gelegen.

Bouwvergunningen voor bedrijven in Lauwe:

In Lauwe werden in de periode 1985-2004 voor 37 bedrijven een bouwaanvraag ingediend voor een nieuwbouwproject. Voor 9 bedrijven daarvan gaat het om bedrijvigheid gelegen in woongebied. Er werden geen bouwaanvragen ingediend voor zonevreemde bedrijven in Lauwe. Een van deze aanvragen werd geweigerd (een loods als hobbyruimte-1991)

Daarnaast werden in dezelfde periode in Lauwe 40 vergunningen aangevraagd voor verbouwingen. In 11 gevallen daarvan gaat het om een vraag tot uitbreiding van de effectieve bedrijfsruimte voor bedrijven gelegen in het centrum van Lauwe (of aansluitend op het centrum). Eén van de bedrijven met vraag tot uitbreiding werd geweigerd omdat de draagkracht van Lauwe zou overschreden worden. Dit bedrijf is centrum

gebonden gelegen en wilde de werkplaats uitbreiden en bijkomende parkeerplaatsen voorzien. De aanvraag dateert van 2001.

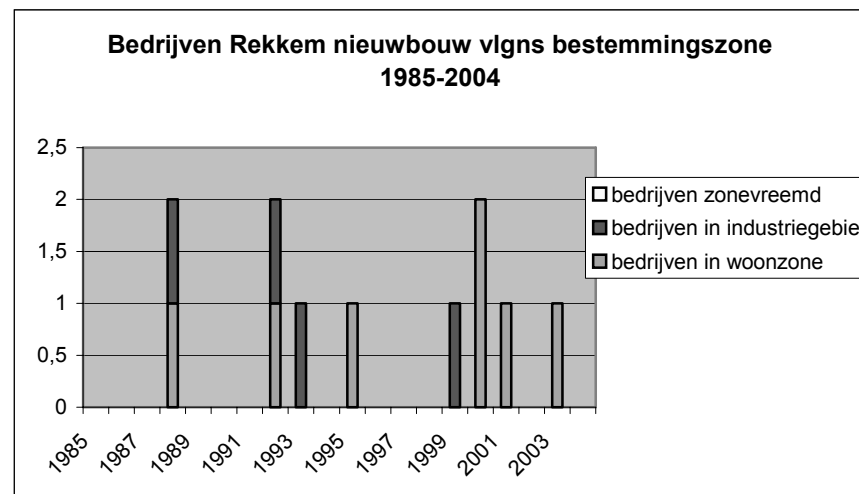


Bouwvergunningen voor bedrijven in Rekkem:

In Rekkem werden in de periode 1985- 2004 11 aanvragen ingediend voor nieuwbouwprojecten door bedrijven. In 7 gevallen gaat het om bedrijven gelegen in woongebied. Twee van deze 7 aanvragen werd geweigerd. (oprichten van een magazijn- 1988, en bouwen van een loods- 1993)

Daarnaast werden in Rekkem-centrum 10 aanvragen ingediend voor verbouwingen van bestaande bedrijfsruimte. Eén bedrijf, gelegen buiten het centrum van Rekkem diende een aanvraag in tot uitbreiding. In 7 van deze aanvragen gaat het om de vraag tot uitbreiding van de effectieve bedrijfsruimte. Eén bedrijf wilde een woonhuis ombouwen tot bedrijfsruimte. Al de aanvragen voor verbouwingen van bedrijven in het centrum van Rekkem werden aanvaard.

De gemeente wijst er op dat bepaalde bedrijven na evaluatie een vergunning hebben gekregen, slechts omdat er geen alternatieve ruimte beschikbaar was. Enkel de minst aanvaardbare aanvragen werden geweigerd.

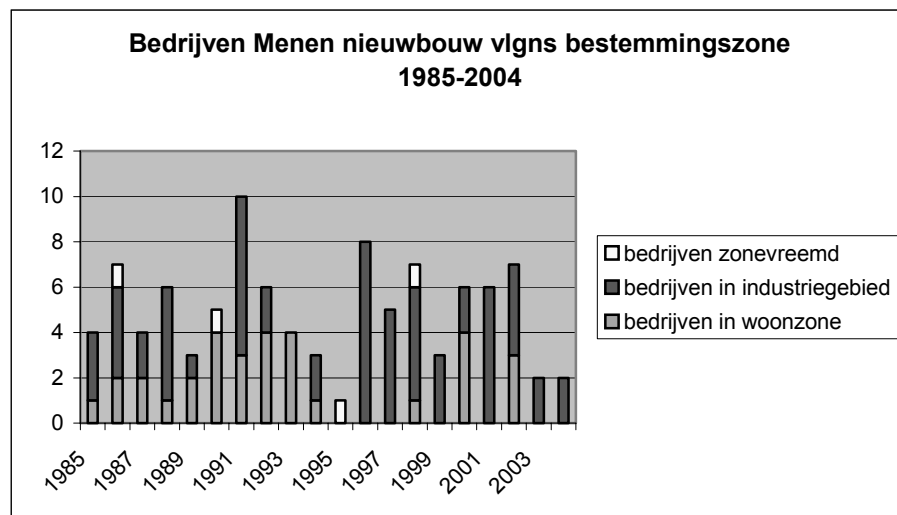


Bouwvergunningen voor bedrijven in Menen:

In Menen werden in de periode 1985-2004 voor 99 bedrijven een bouwaanvraag ingediend voor een nieuwbouwproject. Voor 32 bedrijven daarvan gaat het om bedrijvigheid gelegen in woongebied en 4 bedrijven in andere bestemmingen dan woongebied of industriegebied. Buiten het industriegebied van Menen werden geen nieuwbouwaanvragen van bedrijven geweigerd.

Daarnaast werden in dezelfde periode in Lauwe 112 vergunningen aangevraagd voor verbouwingen. In 47 gevallen daarvan gaat het om bedrijven gelegen in het centrum van Menen. Eén bedrijf in het buitengebied diende een vraag tot uitbreiding in. Voor 33 bedrijven in

het centrum had de verbouwing een uitbreiding tot doel. In 7 van deze aanvragen gaat het om het ombouwen van woningen tot bedrijfsruimte. Eén van de aanvragen in het centrum van Menen werd geweigerd (bouwen van een Loods, 1993) omdat de ruimtelijke draagkracht van Menen zou overschreden worden.



Naast de concrete aanvragen tot uitbreidingen of nieuwbouw van bedrijven gelegen buiten de industriegebieden in Menen, Lauwe of Rekkem hebben allicht nog verschillende bedrijven de intentie om in de toekomst uit te breiden. Bedrijven die op vandaag zonevrij gelegen zijn weten doorgaans dat zij weinig mogelijkheden hebben om uit te breiden en zullen hiervoor niet snel een aanvraag indienen. In het kader van het sectoraal BPA wordt nagegaan welke zonevrije bedrijven

een uitbreiding nodig hebben en in hoeverre die uitbreidingskansen ter plaatse kan geboden worden.

Daarnaast dient ook onderzocht te worden in hoeverre de bedrijven die wel een aanvraag tot uitbreiding ingediend hebben, maar dewelke geweigerd werden, nog steeds uitbreiding wensen en of hiertoe een herlokalisatie aangewezen is.

Om op de herlokalisatiebehoefte van bedrijven gelegen buiten het industriegebied een antwoord te geven zullen mogelijke locaties worden opgenomen in het structuurplan. De juiste oppervlakte van de herlokalisatieterrinen is afhankelijk van de resultaten van het onderzoek dat zal uitgevoerd worden bij de opmaak van het RUP /BPA zonevrije bedrijven.

3. Behoeften ten gevolge van compensatie van te herbestemmen bedrijventerreinen

In het richtinggevend gedeelte van dit structuurplan werkt Menen een beleid uit voor de verschillende deelgebieden in haar gemeente.

Ten gevolge van enkele beleidsaccenten zullen bepaalde, bestaande bedrijventerreinen in de toekomst herbested worden, waardoor het aanbod aan bedrijventerreinen daalt.

Om deze terreinen te compenseren worden locaties aangeduid van de zelfde grootte als de te herbesteden terreinen.

Meer bepaald gaat het om volgende terreinen:

- 3,4 ha van de Witte Lietaer in Lauwe centrum: Menen wil de vrijgekomen terreinen, die midden in het centrum van Lauwe gelegen zijn, aanwenden om de kwaliteit van Lauwe centrum op te waarderen. De vrijgekomen ruimte wordt ingezet om een ruimer en kwalitatiever groengebied in het centrum van Lauwe te ontwikkelen. Daarop aansluitend zou Menen enkele kleinschalige gemeenschapsvoorzieningen inplanten (informatiecentrum, onderwijs of kinderopvang)
- 4 ha van Novoblok, aan Lauwe station: Zoals hierna is aangegeven is een gedeelte van dit terrein reeds leegstaand (0.7 ha). De resterende activiteiten worden momenteel stopgezet. Menen wil een

groot gedeelte van deze terreinen inzetten om natuurontwikkeling, aansluitend aan het stadsrandbos, op gang te brengen. De gebouwen van deze site hebben een belangrijke architecturale en cultuurhistorische waarde (pannenbakkerij). Menen wil met zorg omspringen met dit patrimonium. De vormgeving van deze gebouwen laat echter moeilijk nieuwe vormen van bedrijvigheid toe. Anderzijds is de locatie van deze gebouwen goed geschikt voor gemeenschapsvoorzieningen zoals een ontmoetingsruimte voor de lokale bevolking, repetitie ruimten voor de jeugd, ruimten voor jeugdverenigingen, (natuur-, cultuur-)educatie, museum of andere lokale vormen van gemeenschapsvoorzieningen.

- 0,5 ha in de Neerweg, Rakkem: Menen wil werken aan een kwalitatieve herinrichting van de Gentstraat en omgeving. Het beleid wil geen bijkomende verkeersgenererende functies aantrekken in de Neerweg. Menen wil een herinvulling geven aan deze vrijgekomen bedrijventerreinen in functie van de leefbaarheid en de kwaliteit van de omgeving van de Gentstraat. Daarbij wordt in eerste instantie gedacht aan een groene invulling.
- In Menen zelf worden op korte termijn geen herbestemmingen van vrijgekomen bedrijventerreinen voorzien.

De totale behoefte aan compensatie bedraagt 7,9 ha. Menen wil de compensatiebehoefte opvangen in de eigen deelgemeente. Dit betekent dat er voor Lauwe een compensatiebehoefte bestaat van 7,4 ha. Voor Rakkem is de compensatiebehoefte 0,5 ha.

Besluit:

De totale behoefte aan lokale bedrijventerreinen in het buitengebied aan lokale bedrijventerreinen voor een periode van **5 jaar** (zonder ijzeren voorraad):

Op basis van verkoop van bedrijventerreinen in een relevante 10-jarenperiode: 50 m²

Ter compensatie van herbestemmingen: 7,9 ha

Op basis van de herlokalisatiebehoefte: te bepalen bij de opmaak van het RUP/BPA zonevrije bedrijven

Voor het stedelijk gebied wordt de behoefte aan lokale bedrijventerreinen berekend voor een periode van **8 jaar** (met ijzeren voorraad).

Op basis van verkoop in een relevante 10 jarenperiode: 4,3 ha

Ter compensatie van herbestemmingen: 0 ha

Op basis van de herlokalisatiebehoefte: te bepalen bij de opmaak van het RUP/BPA zonevrije bedrijven

4.1.3. AANBOD

figuur 51: de inventarisatie van de bedrijventerreinen in Menen met opdeling in categorieën.

Alle terreinen in het gewestplan of in bijzondere plannen van aanleg, bestemd als bedrijventerrein werden geïnventariseerd. Telkens werd nagegaan in hoeverre de bestemming gerealiseerd werd. Het statuut van de diverse percelen werd in een van onderstaande categorieën ondergebracht:

1. percelen met leegstaande bedrijven
2. percelen volledig in privaat bezit, maar gedeeltelijk bebouwd
3. percelen die volledig bezet zijn
4. percelen waar een gebouw in oprichting is
5. percelen met gebouwen niet in gebruik als bedrijfsgebouw
6. percelen met nutsgebouwen
7. percelen waarbij een statuut wijziging doorgevoerd is
8. percelen die niet realiseerbaar zijn
9. percelen die beschikbaar zijn (reeds in privaat bezit)

10. reservegrond, in privaat bezit en nodig voor het bedrijf

In de sectorstudie economie wordt de categorisering van de terreinen in bovenstaande categorieën uitgebreid gemotiveerd. Hierna worden enkel de samenvattende conclusies weergegeven.

Verder is er een overzicht gemaakt van percelen groter dan 5000m² en percelen kleiner dan 5000 m². Op die manier wordt een pragmatisch onderscheid gemaakt tussen lokale en regionale bedrijven.

Er wordt tevens een onderscheid gemaakt tussen stedelijk gebied en buitengebied.

Samengevat kan voor Menen gesteld worden dat er 263,9 ha bestemd is als bedrijventerrein. Daarvan is 32,5 ha opgedeeld in percelen kleiner dan 5000m². 231,5 ha is opgedeeld in percelen groter dan 5000m².

De categorieën 1 en 9 vormen samen het resterend aanbod en geven in totaal 60,5 ha, waarvan 55,8 ha percelen betreft groter dan 5000m² en 4,7 ha percelen kleiner dan 5000m².

De categorieën 7 en 8 worden niet als aanbod beschouwd. De overige categorieën samen worden als gerealiseerde percelen beschouwd. In totaal is er reeds 228,8 ha aan bedrijventerreinen gerealiseerd. Daarvan is 201,8ha in gebruik door bedrijven met percelen groter dan 5000m². 27,0 ha is in gebruik door bedrijven met percelen kleiner dan 5000m².

Tabel 21: overzicht aanbod in bedrijventerreinen, 31/12/2002

	Regionaal (m2)	Lokaal (m2)	Totaal (m2)
Resterend aanbod	557.730	47.217	604.947
Bezet	2.017.979	269.565	2.287.544
Geen aanbod	0	24.450	24.450
Totaal	2.575.709	341.232	2.916.941

Opgesplitst per deelgemeente en per categorie kan het aanbod als volgt weergegeven worden:

Tabel 22: overzicht aanbod in bedrijventerreinen in Menen, 31/12/2002

Gemeente	Criteria	Regionaal >5000m ²	Lokaal <5000m ²
Menen	1. volledige leegstand		4.786
	2. gedeeltelijk bezet		1.482
	3. volledig bezet	916.819	115.202
	4. gebouw in oprichting		
	5. gebouwen	7.568	11.787
	6. nutsgebouwen	23.478	5.482
	7. statuutwijziging		7.582
	8. niet realiseerbaar		11.367
	9. beschikbare grond (privé)	283.116	7.779
	10. reservegrond	114.581	16.662
Totaal (in m2)		1345562	182129

In Menen is er in totaal 134.6 ha bestemd als bedrijventerrein met een perceelsgrootte groter dan 5000m². 18,2 ha is bestemd als bedrijventerrein met een perceelsgrootte kleiner dan 5000m².

Het resterend aanbod aan bedrijventerreinen in Menen (categorieën 1 en 9) voor percelen groter dan 5000m² bedraagt 28,3 ha. Er is nog 1,3 ha beschikbaar aan percelen kleiner dan 5000m².

Tabel 23: overzicht aanbod in bedrijventerreinen in Lauwe, 31/12/2002

Gemeente	Criteria	Regionaal >5000m ²	Lokaal <5000m ²
Lauwe	1. volledige leegstand	6.762	
	2. gedeeltelijk bezet		7.025
	3. volledig bezet	558.205	19.002
	4. gebouw in oprichting		
	5. gebouwen		15.008
	6. nutsgebouwen		37.501

	7. statuutwijziging		
	8. niet realiseerbaar		4.221
	9. beschikbare grond (privé)		8.412
	10. reservegrond	146.282	
Totaal (in m2)		711.249	91.169

Het resterend aanbod aan bedrijventerreinen in Lauwe (categorieën 1 en 9) voor percelen groter dan 5000m² bedraagt 0,7 ha. Het betreft uitsluitend leegstaande bedrijfsgebouwen gelegen aan het oud station te Lauwe. Er is nog 0,8 ha beschikbaar aan percelen kleiner dan 5.000m², gelegen op de LAR (deel van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk)

Momenteel (in 2004) is het bedrijf Novoblok, eveneens gelegen aan Lauwe station, bezig haar activiteiten op deze site volledig stop te zetten. In totaal zal (met inbegrip van de 0,7 ha dat reeds leeg staat) 4 ha leeg komen te staan. Dit wordt echter niet mee gerekend in het aanbod, gezien in het richtinggevend gedeelte van dit structuurplan bepaald wordt dat de gemeente deze terreinen zal herbestemmen tot groen en gemeenschapsvoorzieningen, waardoor dit aanbod verdwijnt.

Tabel 24: overzicht aanbod in bedrijventerreinen in Rekkem, 31/12/2002

Gemeente	Criteria	Regionaal >5000m ²	Lokaal <5000m ²
Rekkem	1. volledige leegstand		
	2. gedeeltelijk bezet		
	3. volledig bezet	204.596	26.829
	4. gebouw in oprichting		
	5. gebouwen		6.364
	6. nutsgebouwen		
	7. statuutwijziging		
	8. niet realiseerbaar		1.280
	9. beschikbare grond (privé)	6.989	9.578
	10. reservegrond	46.450	7.221
Totaal (in m2)		258.035	51.272

Het resterend aanbod aan bedrijventerreinen in Rekkem (categorieën 1 en 9) voor percelen groter dan 5000m² bedraagt 0,7 ha. Er is nog 0,9 ha beschikbaar aan percelen kleiner dan 5000m². Al deze terreinen liggen op de LAR. De LAR is opgenomen binnen de hypothese van de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk.

figuur 52: aanbod lokale en regionale bedrijventerreinen - percelen kleiner dan 5000m² of groter dan 5000m²

Uit figuur 52 kan vastgesteld worden dat nagenoeg alle bedrijventerreinen in Menen kunnen bestempeld worden als regionale bedrijventerreinen. Kleinere bedrijfspercelen zijn terug te vinden in Menen, Grensland, de LAR, enkele verspreide bedrijfspercelen ten zuiden van Rekkem en enkele restruimten verspreid over de andere bedrijventerreinen. De kleinere percelen ten zuiden van Rekkem betreffen bestaande bedrijven. Bijkomende ruimtebehoeften van deze bedrijventerreinen zullen worden onderzocht bij de opmaak van het RUP voor de zonevrije bedrijven.

Zonder rekening te houden met het aanbod op de LAR (regionaalstedelijk gebied Kortrijk), kan besloten worden dat enkel binnen het kleinstedelijk gebied nog een aanbod voor bedrijven kleiner dan 5000 m² beschikbaar is (1.3 ha)

Besluit:

Het aanbod aan lokale bedrijventerreinen is volledig gesitueerd in het stedelijk gebied Menen en bedraagt: 1,3 ha

Het aanbod aan lokale bedrijventerreinen in het buitengebied bedraagt: 0 ha.

4.1.4. CONFRONTATIE

Lokale bedrijventerreinen					
	vraag			aanbod	balans
	verkoop	Compen- satie	Herlokali- satie (werk- hypothese		
Stedelijk gebied	0 ha	0 ha	<i>x ha</i>	1,3 ha	1,3 ha -x
Lauwe	0.005ha	7,4 ha	<i>x ha</i>	0 ha	-7,4 ha -x
Rekkem	0 ha	0,5 ha	<i>x ha</i>	0 ha	- 0,5 ha -x
Totaal	0 ha	7,9 ha	<i>X ha</i>	1,3 ha	- 6,6 ha -x

Regionale bedrijven

De vraag naar bijkomende regionale bedrijventerreinen –op basis van verkoop in een 10-jarenperiode) voor het stedelijk gebied Menen bedraagt 60 ha. Het buitengebied heeft een vraag voor 2 ha. Gezien in het buitengebied geen bijkomende regionale bedrijventerreinen kunnen worden ingericht wordt deze vraag mee opgevangen in het stedelijk gebied.

De totale vraag naar regionale bedrijventerreinen is 62 ha voor het kleinstedelijk gebied Menen. Het resterend aanbod bedraagt 28,3 ha.

Er is een tekort aan **33,7 ha** aan regionale bedrijventerreinen. De provincie zal bij de afbakening van het kleinstedelijk gebied Menen de nodige ontwikkelingsperspectieven inzake regionale bedrijvigheid toekennen.

▪ Confrontatie met de provinciale taakstelling

Het provinciaal ruimtelijk structuurplan kent een taakstelling toe aan de fusiegemeente Menen waarbij geen opdeling is gemaakt naar het stedelijk gebied of buitengebied, noch een opdeling naar regionale bedrijventerreinen of lokale bedrijventerreinen. De confrontatie van de vraag met de taakstelling kan derhalve niet worden uitgesplitst.

Zoals is aangegeven in de eerste paragraaf van dit hoofdstuk heeft Menen haar taakstelling aan bedrijventerreinen reeds in 1999 overschreden met 11,5 ha. Sindsdien werden geen bijkomende terreinen bestemd als industriegebied of bedrijventerrein.

Met de resterende vraag aan regionale en lokale bedrijventerreinen is een bijkomend tekort op de taakstelling van 33,7 ha, zonder rekening te houden met de herlokalisatiebehoeften.

Op vandaag is er nog een vraag aan bedrijventerreinen. De toegekende taakstelling is met 45,2 ha te klein voor het kleinstedelijk gebied Menen.

Het provinciaal reservepakket bedrijventerreinen kan in aanmerking komen¹⁷. Daarbij dienen een aantal regels gerespecteerd te worden.

Met betrekking tot regionale bedrijventerreinen moet aangetoond worden dat de gemeente zuinig en adequaat is omgesprongen met de ruimte. De provincie zal oordelen of Menen nog een bijkomend pakket kan ontwikkelen, of zich moet beperken tot de bijkomende ruimte voor uitbreiding van bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen.

¹⁷ Provinciaal ruimtelijk structuurplan, specifiek beleidskader voor de gemeentelijke behoefte aan lokale bedrijventerreinen, 2.2.3. Ruimtelijk beleid.

4.1.5. BESLUIT

▪ Kwalitatief

Menen heeft op kwalitatief vlak een behoefte aan een gediversifieerd aanbod aan bedrijventerreinen, zowel op lokaal niveau als op regionaal niveau.

Dienstverlening en vooral zakelijke dienstverlening zullen in eerste instantie bijkomende terreinen vragen. Wil de zakelijke dienstverlening een duurzame toekomst in Menen tegemoet gaan, dan is het echter noodzakelijk dat er voldoende mogelijkheden geboden worden aan industriële activiteiten, waarvoor de zakelijke dienstverlening bedoeld is.

Daarnaast dient ruimte ter beschikking gesteld worden voor de groei van bestaande bedrijven of de herlokalisatie ervan.

De sleutelsector inzake bedrijvigheid voor Menen blijft transport, distributie en logistiek (TDL) aangevuld met dienstverlening aan bedrijven. Dit zowel op regionaal niveau als op lokaal niveau.

Een knelpunt is de inschatting van de meest geschikte locatie voor (TDL) bedrijfsruimten kleiner dan 5000m², maar met een regionaal bereik. Volgens het begrip van bedrijven die thuis horen op lokale bedrijventerreinen kunnen dit soort bedrijven begrepen worden als lokale bedrijven. Te oordelen naar het werkingsgebied van deze bedrijven zou eerder kunnen gesteld worden dat deze bedrijven regionaal zijn.

▪ Kwantitatief

Op kwantitatief vlak blijkt dat het huidig aanbod aan bedrijventerreinen niet volstaat om de behoefte aan lokale bedrijven op te vangen (door compensatie van te herbestemmen terreinen en rekeninghoudende met de werkhypothese van de herlokalisatiebehoeften). De behoeftenramingen zijn bovendien een onderschatting van de werkelijke vraag, gezien bepaalde omstandigheden, die de vraag beïnvloeden niet zijn meegerekend in de modelberekeningen. Het gaat hier om additionele ruimtevragen ten gevolge van bepaalde beleidsopgaven.

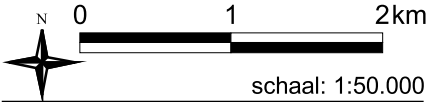
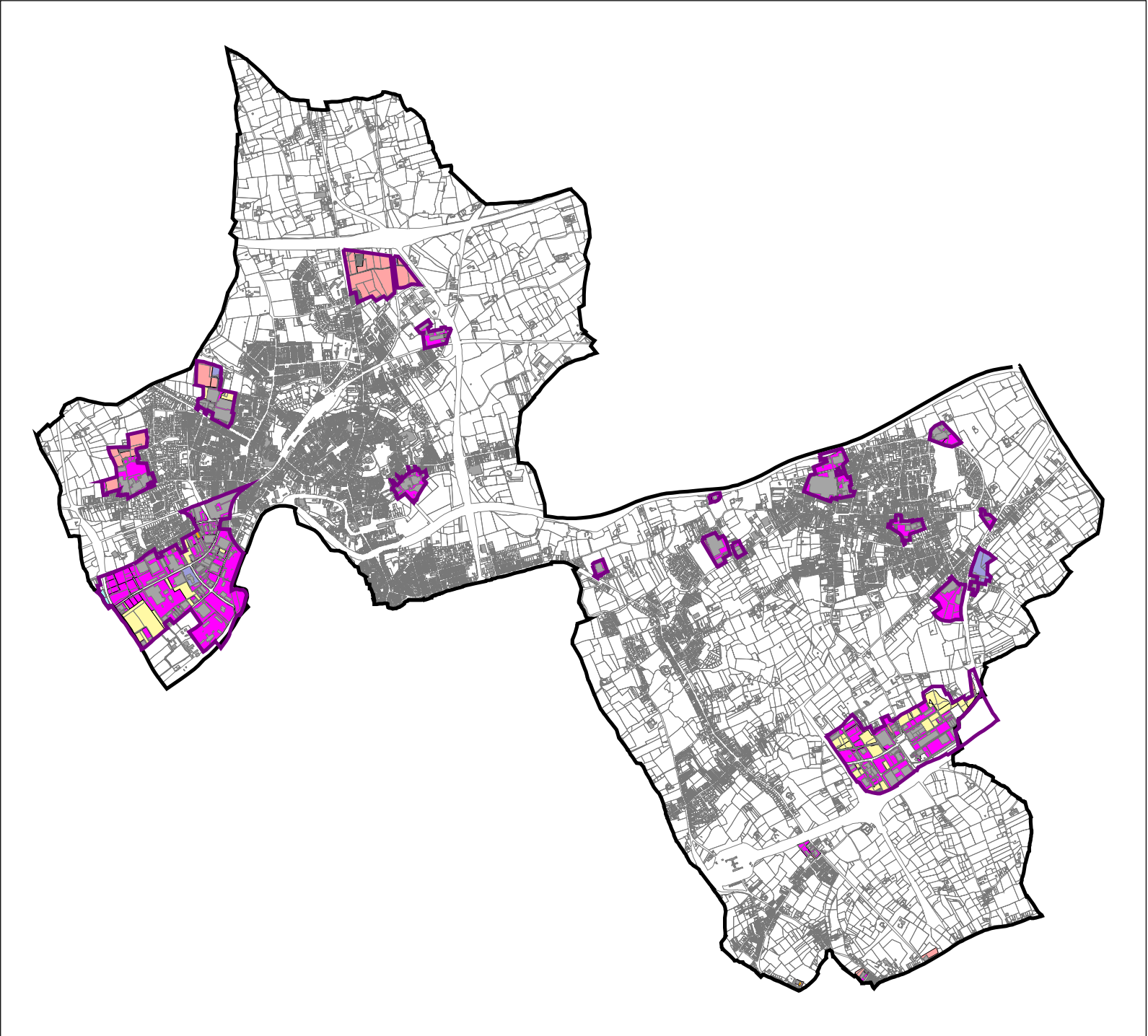
Het huisvestingsgedrag van bedrijven heeft niet alleen betrekking op verplaatsingen van bestaande bedrijven. Opstartende bedrijven dienen

ook gehuisvest te worden en steeds meer gebeurt dit vanaf het begin op professionele locaties. Vooral in sub-regio's met een sterke endogene groei dient men ruimte te voorzien voor deze locaties. Entrepreneurs willen hun bedrijf opzetten binnen hun vertrouwde omgeving waar ze hun sociale en economische netwerken uitgebouwd hebben.

inventarisatie bedrijventerreinen in Menen
categorieën




figuur. 51

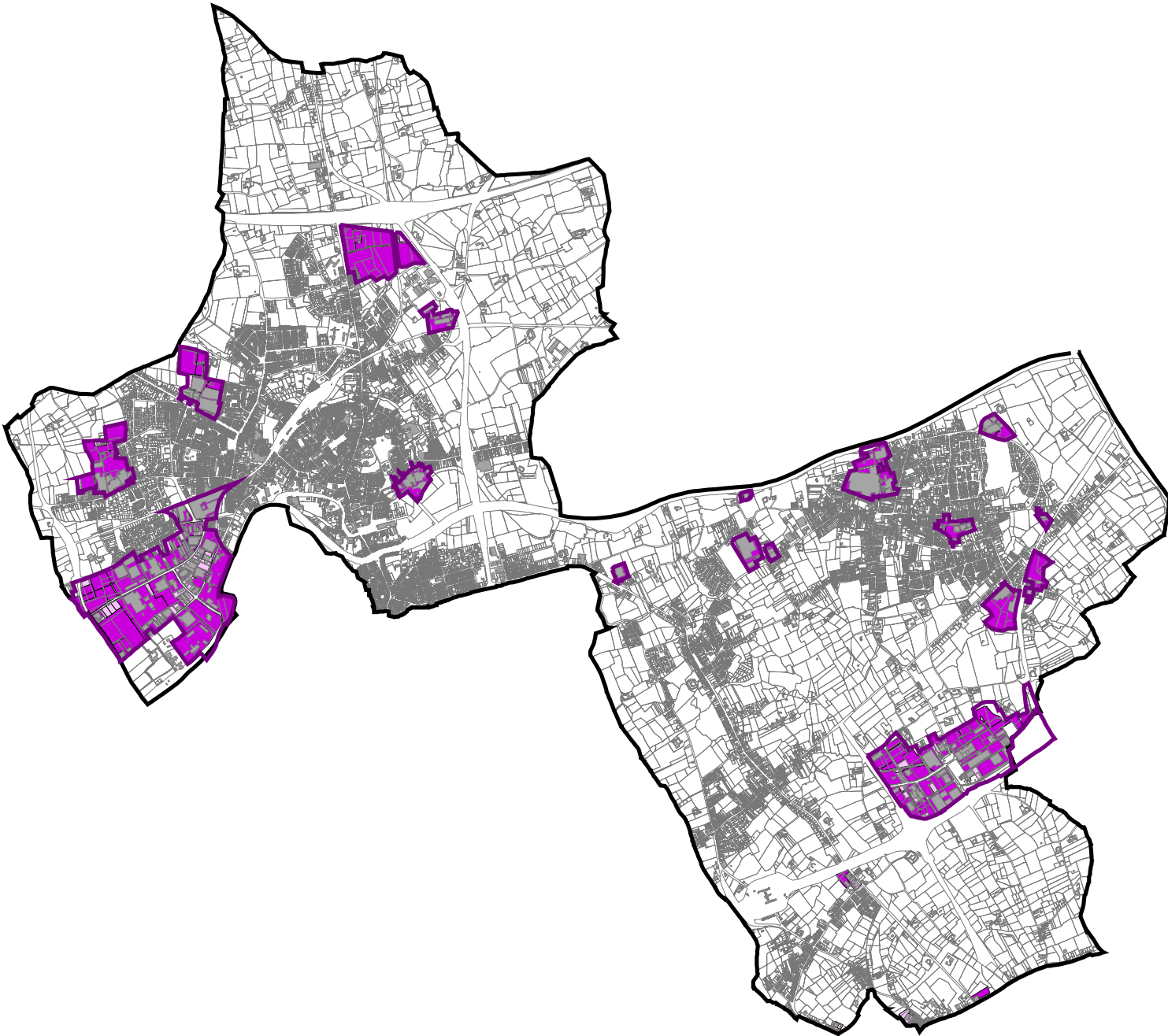
legende



figuur 52

legende

-  bedrijventerreinen
-  terreinen < 5000 m²
-  terreinen > 5000 m²



4.2. WOONGELEGENHEDEN EN BOUWMOGELIJKHEDEN

4.2.1. TAAKSTELLING – SELECTIE VAN DE KERNEN

Voor de fusiegemeente Menen, kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau wordt voor de planperiode 1991-2007 informatief een bijkomend pakket van 1200 woongelegenheden toebedeeld. Daarbij wordt gesteld dat minimaal 60 % van de bijkomende woongelegenheden moeten gerealiseerd worden binnen het stedelijk gebied Menen.

Lauwe wordt in het PRS-WVI geselecteerd als een bedrijfsondersteunend hoofddorp, voorzover Lauwe niet opgenomen wordt in het regionaalstedelijk gebied Kortrijk. Rekkem is geselecteerd als een herlokalisatiehoofddorp. Het aandeel van de woningbehoefte voor een bedrijfsondersteunend hoofddorp en een herlokalisatiedorp mag *ten hoogste* het aandeel zijn van het woningbestand dat voorkomt in deze kernen ten opzichte van het totaal gemeentelijk woningbestand in 1991.

4.2.2. KERNGEBONDEN GEZINNEN, 1991

In verhouding tot het totaal aantal gezinnen binnen de gemeente (ook in de open ruimten) woonde 59,47% van de gezinnen in 1991 binnen Menen; 18,86% in Lauwe en 7,42% in Rekkem. 14,2% van de gezinnen woonde buiten de geselecteerde kernen.

Deze verhouding is bepalend voor de verdeling van de eigen woonbehoefte binnen de gemeente.

	1991 aantal huishoudens	% tov totaal aantal huishoudens
Menen	8080	63,3%
<i>Menen-NIS kern</i>	7587	59,5%
Lauwe	2929	23,0%
<i>Lauwe-NIS kern</i>	2406	18,9%
Rekkem	1748	13,7%
<i>Rekkem-Nis Kern</i>	947	7,4%

totaal huishoudens	12757	1
<i>totaal in de NIS-kern</i>	10940	85,8%

4.2.3. BEHOEFTE

▪ Bevolking

Tussen 1970 en 1997 kende het bevolkingsaantal in Menen een groei van 1.101 personen of 3,5%. De toename van de bevolking is bijna volledig toe te schrijven aan Lauwe. In de grootste kern Menen nam de bevolking tussen de opeenvolgende periodes af.

▪ Bevolkingsprognose

Voor het berekenen van de behoefte aan bijkomende woningen wordt rekening gehouden met de gesloten bevolkingsprognose tot 2007.

Volgens de gesloten bevolkingsprognose, opgemaakt in 1997, zal de bevolking afnemen met 49 personen in de periode 1997-2002. Tussen 2002 en 2007 voorspelt de bevolkingsprognose een afname van het aantal inwoners met 173 personen.

▪ Leeftijdsofbouw

In Menen zijn er in verhouding minder jongeren en meer 60 plussers dan in het arrondissement of dan in de provincie. De vergrijzing in de stad neemt echter minder sterk toe dan in het arrondissement en de provincie.

▪ Prognose leeftijdsopbouw

Tussen 1997 en 2007 is er volgens de gesloten bevolkingsprognose een daling te verwachten van het aantal jongeren (< 19 jaar), met 1,5 %. Het aantal 60-plussers neemt daarentegen sterk toe, met 2 %. Dit duidt op een snelle vergrijzing van de bevolking in Menen.

▪ Gezinnen

In de periode 1981-1991 bedroeg de jaarlijkse toename van gezinnen gemiddeld 41 eenheden. In de periode 1991-1997 nam het aantal gezinnen gemiddeld toe met 26 gezinnen per jaar. Hoewel in de laatste periode het aantal gezinnen gemiddeld minder snel toeneemt dan in de

periode 1981-1991, is de stijging voornamelijk te verklaren door de toenemende gezinsverduunning.

▪ Gezinsprognose

Het aantal gezinnen neemt volgens de gesloten prognose toe met 905 eenheden tussen 1997 en 2007. In de periode 2002-2007 zal het aantal gezinnen in Menen toenemen met 395 eenheden.

De trend van gezinsverduunning zal zich verder doorzetten. De gemiddelde gezinsgrootte bedroeg in 1997 2,43 leden. In de prognose wordt berekend dat in 2007 de gezinsgrootte zal dalen tot 2,25 leden.

▪ Vergelijking van de prognoses met de werkelijke evoluties

Zowel de gesloten bevolkingsprognose als de open bevolkingsprognose komen niet overeen met de werkelijke evolutie van de bevolkingstoename. Tot 2001 lag de werkelijke evolutie van de bevolking (-283 personen sinds 1997) tussen de voorspelling van de gesloten prognose (-49 personen tussen 1997 en 2002) en de open prognose (-423 personen tussen 1997 en 2002).

	bevolkingsaantal
1991	32.645
1997	32.201
2001	31.918
2002	32.156

Rekening houdende met de plotse bevolkingstoename tussen 2001 en 2002 (+238 personen), kan wel gesteld worden dat de gesloten prognose bij benadering de werkelijkheid (-45 personen sinds 1997) voorspeld heeft.

Met betrekking tot de gezinnenprognose voorspelde de gesloten gezinnenprognose een toename van het aantal gezinnen tussen 1997 en 2002 van 510 gezinnen. De open prognose geeft voor dezelfde periode een toename aan van 379 gezinnen. In werkelijkheid blijkt echter dat er

tussen 1997 en 2002 slechts (bij benadering) 322 gezinnen bijkwamen in Menen.

	gezins aantal
1991	12.734
1997	12.994
2001	13.214
2002	13.354

De voortzetting van de gezinsverduunning is met andere woorden minder sterk dan gedacht.

▪ Kwantitatieve bepaling van de behoefte

Bij de behoefteberekening wordt uitgegaan van de behoefte aan bijkomende woonegelegenheden ten gevolge van de aangroei van het aantal gezinnen in een bepaalde periode. Uitgangspunt is dat elk bestaand en bijkomend gezin een woonelegenheden vraagt.

Deze behoefte wordt berekend door het verschil te nemen tussen het geraamde aantal huishoudens op het einde van de periode (gesloten prognose), vermenigvuldigd met de gewenste frictieleegstand, en het aantal gezinnen in het begin van de periode. Hierbij wordt de frictieleegstand gedefinieerd als de leegstand die noodzakelijk is om de woningmarkt naar behoren te doen functioneren. De noodzakelijke frictieleegstand wordt geschat op 2,5 à 3,5 % afhankelijk van de migratiedruk.

<p>woningbehoefte 2002-2007</p> <p>=</p> $\{\text{aantal gezinnen 2007} \times (1 + \text{frictieleegstand}/100)\} - \text{aantal gezinnen 2002}$

Er wordt een frictieleegstand van 3% in rekening gebracht. Afhankelijk van de prognose (gesloten of open) geeft de toepassing van bovenstaande formule volgend resultaat:

<p>Woningbehoefte 2002-2007</p> <p>gesloten prognose: 807 eenheden</p> <p><i>open prognose : 608 eenheden</i></p>
--

Tussen 1997 en 2003 kwamen er in Menen 360 gezinnen bij. (gegevens per deelgemeente zijn niet beschikbaar). Dit betekent dat er in Menen tussen 2002 en 2007 nog 962 bijkomende woonegelegenheden moeten gerealiseerd worden om aan de behoefte volgens de gesloten prognose te voldoen (=1322 - 360).

Indien enkel rekening gehouden wordt met de gesloten prognose voor de periode 2002-2007 zijn er in Menen nog 807 bijkomende woonegelegenheden nodig.

De behoefte aan bijkomende woonegelegenheden tussen 2002 en 2007 volgens de gesloten bevolkingsprognose geeft aan dat er 382 (962-580) tot 227 (807-580) méér bijkomende woonegelegenheden nodig zijn dan voorzien is volgens de taakstelling.

De provincie kent een definitieve taakstelling toe aan het kleinstedelijk gebied Menen bij de afbakening ervan. In het kader van de woonbehoeftenstudie wordt de eigenbehoefte aan bijkomende woonegelegenheden verdeeld volgens de verhoudingen van het aantal kerngebonden gezinnen in 1991 ten opzichte van het totaal aantal gezinnen in 1991.

▪ Besluit

De behoefte aan bijkomende woonegelegenheden tussen 2002-2007 wordt als volgt op basis van de woningomvang per kern verdeeld:

⇒ Buitengebied Menen:

Lauwe :

Behoefte aan bijkomende woonegelegenheden tussen 2002 en 2007

18,9 % van 807 = 152

Rekkem:

Behoefte aan bijkomende woonegelegenheden tussen 2002 en 2007

7,4 % van 807 = 60

⇒ Stedelijk gebied Menen:

Behoefte aan bijkomende woonegelegenheden tussen 2002 en 2007 vanuit de eigenbehoefte van de hypothese van afbakening van stedelijk gebied en de resterende behoefte vanuit het buitengebied

807- (152+ 60) = 595

4.2.4. AANBOD

- **Het bestaand woonpatrimonium**

figuur 53: weergave van de zonevreemde bebouwing

Menen wordt gekenmerkt door een groot aandeel van rijwoningen, een relatief oud woningenbestand en relatief veel woningen met weinig comfort. Hoewel de laatste jaren een grote inhaalbeweging op gang is gebracht ten aanzien van de kwaliteit van het woningenbestand, werden in 2002 nog grote delen van Menen aangeduid als woonvernieuwingsgebied door de Vlaamse regering. Het volledige centrum van Menen, het grootste gedeelte van het centrum van Lauwe en de woonwijken buiten het centrum van Rekkem hebben het statuut van woonvernieuwingsgebied.

Menen heeft een groot aanbod aan sociale woonegelegenheden. Bijna 1 woning op 6 in 2003 is een sociale woning. De meerderheid daarvan zijn huurwoningen.

In het kader van de heffing op de 'leegstand en verkrotting van gebouwen' werden in de stad 372 leegstaande woonegelegenheden geregistreerd (01/02/2002).

Een inventarisatie van de zonevreemde woningen resulteert dat Menen 1159 zonevreemde woningen telt. De meeste zonevreemde woningen zijn ontstaan als arbeiderswoning in functie van de landbouw of als hoeve van vroegere landbouwbedrijven. Vandaag zijn er naast de zonevreemde gebouwen zuiver in gebruik als woning nog 56 gebouwen in gebruik als handelshuis, grootwarenhuis of andere niet zuivere woonfuncties.

- **Voorziene sociale projecten**

Menen voorziet in een aanbod aan 130 bijkomende sociale woonegelegenheden voor Lauwe en Rekkem. In Menen zelf zal een gedeelte van het bestaand sociaal huurpatrimonium op de markt gebracht worden.

STAD MENEN
INFORMATIEF GEDEELTE

Weergave van de zonevrije bebouwing

Figuur 53

legende

Zonevrije bebouwing

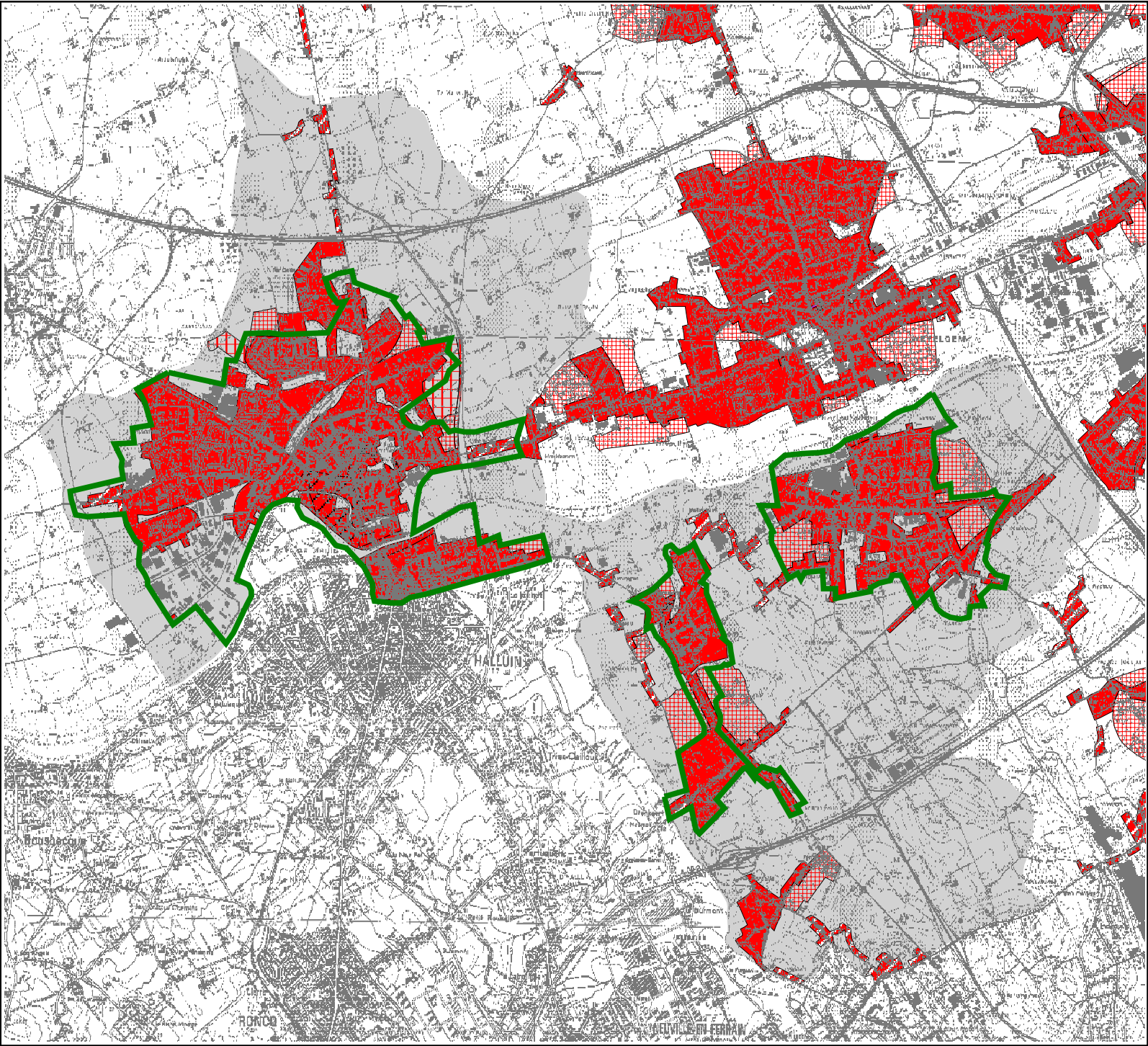
- D.AP.GEB.#
- GR.WARENH.
- HAND/HUIS
- HUIS
- HUIS#

Woongebieden en woonuitbreidingsgebieden
volgens het gewestplan

- woongebied
- woongebied met cultureel, historische en/of
esthetische waarde
- woongebied met landelijk karakter
- woonuitbreidingsgebied
- reservegebied voor woonwijken

Menen

NIS-kern



▪ **Potentiële verdichtingsprojecten**

Project	Ligging	Oppervlakte in ha	Te realiseren aantal woonegelegenheden
Tabaksfabriek	Menen	0,21	12
Donkerstraat	Menen	0,31	30
Laminage	Lauwe	1	12
Stationsomgeving	Lauwe	5,06	76
TOTAAL			130

Bron: Stad Menen

Enkele gebouwen binnen Menen verliezen allicht hun huidig gebruik en zouden een rol kunnen spelen in het aanbod aan bijkomende woonmogelijkheden. Op vandaag zijn deze projecten nog niet in ontwikkeling. De potentiële verdichtingsprojecten worden niet in rekening gebracht, gezien er over deze gronden nog geen principieel akkoord bestaat.

▪ **Aanbod aan bouwmogelijkheden**

figuur 54: onbebouwde loten in goedgekeurde verkavelingen

figuur 55: overzicht van onbebouwde percelen in woongebied langs de uitgeruste weg

figuur 56: overzicht van onbebouwde percelen in woongebied niet langs uitgeruste de weg

figuur 57: onbebouwde terreinen in woonuitbreidingsgebieden voor woonwijken

Tabel 25: overzicht aanbod in het woongebied van Menen, per deelgemeente, 31/12/2002

	Ongeschikt en onbewoonbaar	Verdichtingsmogelijkheden en leegstand		Onbebouwde loten in verkavelingen	Langs uitgeruste wegen	Niet-uitgeruste binnen-gebieden	In woonuitbreidings-gebieden	TOTAAL
		Sociaal	Privaat					
Buiten-gebied								
Volledig buitengebied	7	<u>141</u>	<u>50</u>	<u>165</u>	<u>90</u>	<u>172</u>	<u>772</u>	1397
Rekkem	3	34	13	54	40	69	165	378
Lauwe	4	107	37	74	50	45	607	924
<i>Totaal</i>	<i>7</i>	<u>141</u>	<u>50</u>	<u>128</u>	<u>90</u>	<u>114</u>	<u>772</u>	1302
Stedelijk gebied								
Menen	42	<u>3</u>	<u>309</u>	<u>230</u>	<u>46</u>	<u>602</u>	<u>705</u>	1937
TOTAAL	49	144	359	358	136	716	1477	3239

Bron: Stad Menen+ verwerking Leiedal, 2001

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen het stedelijk gebied en het buitengebied. Voor het buitengebied wordt het aanbod bepaald voor Rekkem en Lauwe op basis van de NIS-kernen

Er is een theoretisch aanbod beschikbare bouwgronden en verdichtingsmogelijkheden van 1.232 eenheden in stedelijk gebied en 530 eenheden in buitengebied.

Indien de mogelijkheden van de woonuitbreidingsgebieden worden meegerekend heeft het stedelijk gebied van Menen een theoretisch aanbod van 1.937 eenheden en het buitengebied 1.302 eenheden.

▪ **Realisatiegraden**

Voor het bepalen van de realisatiegraden werd rekening gehouden met het beleidskader opgenomen in het Provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen m.b.t. de nederzettingsstructuur.

Volgende realisatiegraden in een periode van 10 jaar worden gehanteerd, conform het specifiek beleidskader opgenomen in het PRS W-VI:

- 80% realisatie van de (sociale en private) verdichtingsmogelijkheden,
- 80% realisatie van onbebouwde loten in verkavelingen.
- 30% realisatie van onbebouwde percelen in woongebied langs uitgeruste wegen,
- 30 % realisatie van niet-uitgeruste terreinen in woongebied.

Als realisatiegraad voor de ongeschikt- en onbewoonbaarverklaarde woningen stelt de provinciale dienst ruimte en mobiliteit een realisatiegraad voor van 10%. De gemeente volgt het voorstel van de provincie.

Gezien de planperiode geen 10 jaar meer inhoudt, maar 4 jaar (van 2003 tot 2007) worden de realisatiegraden verhoudingsgewijs aangepast. Dit wil zeggen

- 32% realisatie van de (sociale en private) verdichtingsmogelijkheden, leegstand en voor de realisatie van onbebouwde loten in verkavelingen.
- 12% realisatie van onbebouwde percelen in woongebied langs uitgeruste wegen, en voor de realisatie van niet-uitgeruste terreinen in woongebied.
- 4% realisatie van een aanbod door renovatie van ongeschikte en onbewoonbare woongelegenheden

4.2.5. CONFRONTATIE

▪ Buitengebied

Tabel 26: confrontatie aanbod-behoefte voor het buitengebied

Behoefte op basis van gesloten prognose 2002-2007		807	
Buitengebied Menen kern Lauwe			
Behoefte 2002-2007		152	
Aanbod in het buitengebied		Realisatie-graad	
Verdichting en leegstand	144	32%	46
Renovatie van ongeschikte - en onbewoonbare woningen	4	4%	0
Loten in verkavelingen	74	32%	24
Onbebouwde percelen in woongebied	50	12%	6
Niet-uitgeruste terreinen in woongebied	45	12%	5
Totaal aanbod	317		81
Balans (negatief is een te klein aanbod)			-71

In de kern Lauwe is er een tekort aan 71 eenheden. Aan een gemiddelde woningendichtheid van 15 woningen per ha, komt deze behoefte overeen met 4,7 ha bijkomend woongebied.

Behoefte op basis van gesloten prognose 2002-2007	807
---	-----

Buitengebied Menen kern Rekkem

Behoefte 2002-2007	60
---------------------------	-----------

Aanbod in het buitengebied		Realisatie-graad	
Verdichting en leegstand	47	32%	15
Renovatie van ongeschikte - en onbewoonbare woningen	3	4%	0
Loten in verkavelingen	54	32%	17
Onbebouwde percelen in woongebied	40	12%	5
Niet-uitgeruste terreinen in woongebied	69	12%	8
Totaal aanbod	213		46
Balans			-14
(negatief is een te klein aanbod)			

In de kern Rekkem is er een tekort aan 14 eenheden. Aan een gemiddelde woningendichtheid van 15 woningen per ha, komt deze behoefte overeen met 0,97 ha bijkomend woongebied.

Behoefte op basis van gesloten prognose 2002-2007	807
---	-----

Buitengebied Menen

Behoefte 2002-2007	212
---------------------------	------------

Aanbod in het buitengebied		Realisatie-graad	
Verdichting en leegstand	191	32%	61
Renovatie van ongeschikte - en onbewoonbare woningen	7	4%	0
Loten in verkavelingen	165	32%	53
Onbebouwde percelen in woongebied	90	12%	11
Niet-uitgeruste terreinen in woongebied	172	12%	21
Totaal aanbod	625		146
Balans			-66
(negatief is een te klein aanbod)			

▪ **Stedelijk gebied**

Tabel 27: confrontatie aanbod-behoefte voor het stedelijk gebied

Stedelijk gebied Menen			
Behoefte 2002-2007		595	
Aanbod in het stedelijk gebied		Realisatie-graad	
Verdichtingsprojecten	312	32%	100
Renovatie ongeschikte en onbewoonbare woongelegenheden	42	4%	2
Loten in verkavelingen	230	32%	74
Onbebouwde percelen in woongebied	46	12%	6
Niet-uitgeruste terreinen in woongebied	602	12%	72
Totaal aanbod	1232		253
Balans (negatief is een te klein aanbod)			-342

Het bestaande juridisch aanbod is onvoldoende om de eigen behoefte op te vangen.

In het stedelijk gebied Menen is er een tekort aan 342 eenheden. Aan een gemiddelde woningendichtheid van 25 woningen per ha, komt deze behoefte overeen met 13.68 ha bijkomend woongebied.

4.2.6. WERKELIJKE TAAKSTELLING NAAR STEDELIJK GEBIED EN BUITENGEBIED

De taakstelling voor Menen bedraagt 1.200 bijkomende woongelegenheden tussen 1991 en 2007.

Tussen 1991 en 2002 groeide het aantal gezinnen in Menen met 620 eenheden. Vanuit de veronderstelling dat de taakstelling voor Menen betrekking heeft op het aantal gezinnen kan gesteld worden, dat Menen nog voor 580 bijkomende gezinnen een aanbod moet voorzien tussen 2002 en 2007.

Het totaal aantal gerealiseerde woongelegenheden (620) wordt opgesplitst volgens het aantal gerealiseerd in het stedelijk gebied en het aantal gerealiseerd in het buitengebied om de 60/40 verhouding toe te passen vanaf 1991 (cf. de trendbreuk RSV).

	<i>Evolutie aantal gezinnen 1991-2002</i>
<i>stedelijk gebied</i>	391
<i>buitengebied</i>	229
<i>totaal</i>	620

De werkelijk resterende taakstelling voor het stedelijk gebied en het buitengebied bedraagt aldus:

- *Voor het stedelijk gebied gedeelte:*
720 woongelegenheden (60% van de totale taakstelling)
– 391 (het aantal gerealiseerd woongelegenheden in het stedelijk gebied sedert 1991) = 329
- *Voor het buitengebied gedeelte is dit :*
480 woongelegenheden (40% van de totale taakstelling)
– 229 (het aantal gerealiseerd woningen in het buitengebied sedert 1991) = 251

Dit resterende aantal woongelegenheden in het buitengebied (-21) wordt een tweede maal opgesplitst en dit maal apart naar de kernen van het buitengebied. Dit dient te gebeuren volgens de bestaande

verhouding van het aantal woongelegenheden respectievelijk in de kernen Rekkem en Lauwe.

Verhouding woningbestand:

	woningbestand	
Lauwe	3.263	63%
Rekkem	1.877	37%
	5.140	100%

Opsplitsing van de taakstelling per NIS-kern in het buitengebied

	taakstelling
buitengebied	251
NIS-kern Lauwe	159
NIS-kern Rekkem	92

4.2.7. BESLUIT

▪ Voor het stedelijk gebied

Het juridische aanbod op het referentietijdstip = 253 woningen

- De behoefteberekening van de eigen groei = 595 woningen
- Uit het PRS West-Vlaanderen : Het toebedeeld pakket bijkomende woongelegenheden = 329 woningen

Dit zorgt ervoor dat de afweging in 'de derde situatie uit het PRS West-Vlaanderen' resulteert:

Het PRS West-Vlaanderen stelt dat:

Het juridisch aanbod (in het referentiejaar) is kleiner dan de behoefteberekening van de eigen groei (referentiejaar-2007) en het toebedeeld aantal woongelegenheden (verminderd met de realisatie in de periode 1991-referentiejaar)

De betreffende gemeente kan woonuitbreidingsgebieden of nieuw te bestemmen woongebieden aansnijden om het toebedeeld aantal

woongelegenheden te realiseren en dit volgens de selectie van stedelijke gebieden en kernen. Na realisatie van het toebedeeld aantal woongelegenheden kan er nog beroep gedaan worden op het provinciaal reservepakket wanneer er voldaan wordt aan alle volgende voorwaarden:

- er wordt voldaan aan de criteria van het provinciaal reservepakket (zie verder)
- de bijkomende aansnijding van woonuitbreidingsgebied of nieuw te bestemmen woongebied gebeurt volgens de selectie van stedelijke gebieden en kernen
- het realiseren van bijkomende woonuitbreidingsgebieden of nieuw bestemde woongebied overschrijdt de eigen groei niet (dit geldt niet voor regionale en kleinstedelijke gebieden)
- de gemeente toont aan dat in de periode 1992-heden de gemeente zuinig met het ruimtegebruik is omgegaan zoals ondermeer naar dichtheden, ligging (inbreidingsprojecten)

Toetsing aan deze VOORWAARDEN:

1. De criteria van het provinciaal reservepakket

Het PRS West-Vlaanderen stelt dat:

In de stedelijke gebieden wordt er een ruimer aanbodbeleid voor bijkomende woongelegenheden gevoerd. In de afbakeningsprocessen zal worden nagegaan of een bijkomende toedeling uit het reservepakket nodig is. Het sociaal huisvestingsbeleid voor de stedelijke gebieden vormen hierbij een aandachtspunt.

Voor kleinstedelijke gebieden kan, in afwachting van het afbakeningsproces, reeds het provinciaal reservepakket worden aangesproken indien het toebedeeld aantal woongelegenheden ontoereikend zou zijn om de eigen groei te garanderen. Dit aandeel vanuit het provinciaal reservepakket moet in het stedelijk gebied gerealiseerd worden. Dit wordt onderbouwd in de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen.

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan duidt de prioritaire zones voor de ontwikkeling van nieuwe woongelegenheden aan.

▪ Voor het buitengebied

Voor Lauwe:

- Het juridische aanbod op het referentietijdstip = 81 woningen
- De behoefteberekening van de eigen groei = 152 woningen
- Uit het PRS West-Vlaanderen : Het toebedeeld pakket bijkomende woongelegenheden = 159 woningen

Voor Rekkem:

- Het juridische aanbod op het referentietijdstip = 46 woningen
- De behoefteberekening van de eigen groei = 60 woningen
- Uit het PRS West-Vlaanderen : Het toebedeeld pakket bijkomende woongelegenheden = 92 woningen

Voor het ganse buitengebied:

- Het juridische aanbod op het referentietijdstip = 146 woningen
- De behoefteberekening van de eigen groei = 212 woningen
- Uit het PRS West-Vlaanderen : Het toebedeeld pakket bijkomende woongelegenheden = 251 woningen

Aangezien de taakstelling voor het buitengebied groter is dan de som van de op basis van de eigen groei berekende behoeften voor de kernen Lauwe en Rekkem wordt het teveel aan taakstelling gedraineerd naar de stedelijk gebied gedeelte van Menen. Immers de kernen kunnen slecht de eigen groei opvangen en niets meer.

Dit zorgt ervoor dat elk van de afweging in 'de derde situatie uit het PRS West-Vlaanderen' resulteert:

Het PRS West-Vlaanderen stelt dat: het juridisch aanbod (in het referentiejaar) is kleiner dan de behoefteberekening van de eigen groei (referentiejaar-2007) en het toebedeeld aantal woongelegenheden (verminderd met de realisatie in de periode 1991-referentiejaar)

De betreffende gemeente kan woonuitbreidingsgebieden of nieuw te bestemmen woongebieden aansnijden om het toebedeeld aantal woongelegenheden te realiseren en dit volgens de selectie van stedelijke gebieden en kernen. Na realisatie van het toebedeeld aantal woongelegenheden kan er nog beroep gedaan worden op het provinciaal reservepakket wanneer er voldaan wordt aan alle volgende voorwaarden:

- er wordt voldaan aan de criteria van het provinciaal reservepakket (zie verder)
- de bijkomende aansnijding van woonuitbreidingsgebied of nieuw te bestemmen woongebied gebeurt volgens de selectie van stedelijke gebieden en kernen
- het realiseren van bijkomende woonuitbreidingsgebieden of nieuw bestemde woongebied overschrijdt de eigen groei niet (dit geldt niet voor regionale en kleinstedelijke gebieden)

- de gemeente toont aan dat in de periode 1992-heden de gemeente zuinig met het ruimtegebruik is omgegaan zoals ondermeer naar dichtheden, ligging (inbreidingsprojecten)

Toetsing aan deze voorwaarden:

1. De criteria van het provinciaal reservepakket

Het PRS West-Vlaanderen stelt dat *"Het reservepakket kan worden aangewend om bijkomende woongelegenheden toe te kennen aan gemeenten die een bijkomend beleid wensen te voeren :*

Voor sociale doelgroepen:

Het lokale woonplan duidt de behoeften aan voor de diverse sociale doelgroepen. Om de behoeften ruimtelijk te vertalen wordt aan de volgende voorwaarden voldaan:

- De gemeente kan aantonen dat bij het toebedeeld aantal woongelegenheden reeds een aandeel wordt gerealiseerd voor sociale huisvesting
- Bij alle kernen dient het steeds te gaan om inbreidingsprojecten. Indien dit niet kan, dan is de oppervlakte beperkt. Bij structuurondersteunende hoofddorpen kan dit maximaal 2 ha bedragen, bij andere kernen een evenredige oppervlakte volgens de grootte van het woningbestand met een maximum van 2 ha. Hierbij is de bovenvermelde verhouding in kader van de publiek-private samenwerking niet van toepassing.
- Het gemeentelijk aanbod aan sociale woongelegenheden (huur- en koopwoningen) in een kern of overige woonconcentratie vormt minder dan 15% van het bestaande woningbestand."

De toetsing van het voorstel tot aansnijden van woonuitbreidingsgebieden t.o.v. deze richtinggevende bepalingen uit het PRS West-Vlaanderen:

De gemeente Menen (in het buitengebied) kan het reservepakket aanwenden om een bijkomend beleid te voeren voor sociale doelgroepen.

- De gemeente kan aantonen dat bij het toebedeeld aantal woongelegenheden reeds een aandeel wordt gerealiseerd voor sociale huisvesting: Menen kent een groot aanbod aan sociale woningen. De inventaris sociale huurwoongelegenheden voor Menen telde einde 2001 in het totaal ongeveer 1.597 woongelegenheden onderverdeeld naar sociale bejaardenwoningen, sociale huurwoningen en sociale studio's. Op een totaal woningbestand van 13.941 (1207+ 12.734) woongelegenheden betekent dat een aandeel van 11.5 %. Met inbegrip van de sociale koopwoningen heeft Menen een sociaal woningenbestand dat 14.1% van het totaal woningenbestand in Menen omvat.
- Gezien het beperkte aantal sociale woningen in de bebouwde kern van Lauwe en Rekkem, wordt het grootste gedeelte van de aan te snijden woonuitbreidingsgebieden (2,2 ha van de 3 ha) voorzien voor nieuwe sociale huur- en koopwoningen, zodat men ook tegemoet komt aan deze noodzaak op de huisvestingsmarkt.
- De aan te snijden oppervlakte woonuitbreidingsgebied in het structuurondersteunend hoofddorp is inbreidingsgericht:
 - te Rekkem: Kasteeldreef + Kloosterstraat ten zuiden van de Palingbeek
 - te Lauwe: Ter Striepe ten westen van de kern:

In Lauwe kan 2 ha aangesneden worden. In Rekkem kan volgens de grootte van het woningbestand en rekening houdend met de behoefte 1 ha aangesneden worden.

- Het gemeentelijk aanbod aan sociale woonegelegenheden in de fusiegemeente bedraagt ongeveer 14,1% van het bestaande woningbestand (dus minder dan 15%). Het aantal aan sociale woonegelegenheden is geconcentreerd in Menen. In Lauwe en Rekkem is het aanbod laag.

2. Criteria betreffende de selectie van de kernen

De aan te snijden woonuitbreidingsgebieden zijn gelegen in het herlokalisatiehoofddorp Rekkem en het bedrijfsondersteunend hoofddorp Lauwe, dat ingevolge de richtinggevende bepalingen uit het PRS West-Vlaanderen moet zorgen voor de opvang van de groei van de huishoudens op niveau van de kern.

3. Het niet overschrijden van de eigen groei

Aangezien het voorstel om woonuitbreidingsgebied in Rekkem en Lauwe aan te snijden gebaseerd is op de confrontatie van het juridisch aanbod en de woningbehoefte van de eigen groei (volgens gesloten prognose), kan de realisatie van deze woonuitbreidingsgebieden de eigen groei niet overschrijden.

4. Zuinig ruimtegebruik sinds 1992

De gemeente heeft diverse BPA's opgesteld, die gefocust waren op inbreidingsgerichte projecten (centraal in de bestaande dorpskernen) met minimale woningdichtheden:

- Lauwe: Opstal
- Dronckaertstraat
- Rekkem - Centrum

Er zijn tevens verscheidene verdichtingsprojecten uitgevoerd:

- Kunstenstraat: 6 appartementen (stadskernvernieuwing en verdichtingsproject) Bouwmaatschappij: Ons Dorp
- Koningstraat: 4 appartementen (stadskernvernieuwing en verdichtingsproject) Bouwmaatschappij: Ons Dorp
- Vlamingenstraat: 22 appartementen (stadskernvernieuwing in de barakken en verdichtingsproject) Bouwmaatschappij: Ons Dorp
- Piketpoort: 17 appartementen (stadskernvernieuwing en verdichtingsproject) Bouwmaatschappij: Ons Dorp
- Ambachtenstraat 45: 2 studio's (verdichtingsproject) Bouwmaatschappij: Ons Dorp
- Lauwe: Lauwbergstraat: bouwen van 8 appartementen (stadskernvernieuwing en verdichtingsproject) Bouwmaatschappij: Eigen Haard is Goud Waard
- Rekkem: 8 duplexwoningen in de Fonteinstraat Bouwmaatschappij: Eigen Haard is Goud Waard
- 10 Bejaardenflats & 10 garages, Paradijsstraat Rekkem
- Wijk 't Vosken Bouwmaatschappij: Ons Dorp
- Wijk Barakken

De stad Menen is in volle ontwikkeling inzake stadsrenovatie. Ze werkt permanent aan de uitbouw en verbetering van het woon- en leefklimaat in de stedelijke kernen. Via het AGB Woonbedrijf Menen voert de stad Menen een strategisch grond- en pandenbeleid die de projectdossiers voor haar rekening neemt. Volgende stedelijke vernieuwingsprojecten die tevens verdichtingsprojecten zijn worden opgemaakt:

- Bruggestraat 80-84: afbraak krotwoningen en bouw 6 appartementen en 1 winkel: gestart 2004.
- Stationstraat 22-24: afbraak en nieuwbouw van 2 woningen: Start 2005.

- Afbraak 12 woningen en 36 garages hoek Kortrijkstraat-Donkerstraat: volle centrum. Afbraak voltooid 2004.
- Bouw nieuwe appartementen voorzien omstreeks 2006-2007.
- Ombouw van tabaksfabriek d'Heygere in Ieperstraat (volle centrum) tot woningcomplex met 16 woonegelegenheden. voorzien voor 2005-2006

Onder de volgende paragrafen wordt bovendien aangetoond dat inbreiding, verdichting, renovatie en vernieuwbouw in de dorpskernen ook naar de toekomst toe bijzondere kwalitatieve beleidselementen zullen vormen en dat de gemeente een uitgebreid stappenplan inzake huisvestingsbeleid hieraan heeft gekoppeld.

▪ Conclusie

⇒ Stedelijk gebied

In het stedelijke gebied wordt er een ruimer aanbodbeleid voor bijkomende woonegelegenheden gevoerd. In het afbakeningsproces zal worden nagegaan of een bijkomende toedeling uit het reservepakket nodig is. Het sociaal huisvestingsbeleid voor de stedelijke gebieden vormen hierbij een aandachtspunt.

Voor kleinstedelijke gebieden kan, in afwachting van het afbakeningsproces, reeds het provinciaal reservepakket worden aangesproken indien het toebedeeld aantal woonegelegenheden ontoereikend zou zijn om de eigen groei te garanderen. Dit aandeel vanuit het provinciaal reservepakket moet in het stedelijk gebied gerealiseerd worden.

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan duidt de prioritaire zones voor de ontwikkeling van nieuwe woonegelegenheden aan.

Aangezien de taakstelling voor het buitengebied groter is dan de som van de op basis van de eigen groei berekende behoeften voor de kernen Lauwe en Rekkem wordt het teveel aan taakstelling (39 woonegelegenheden) gedraineerd naar het stedelijk gebied gedeelte van Menen. Immers de kernen kunnen slecht de eigen groei opvangen en niets meer.

⇒ Buitengebied

Aangezien de taakstelling voor het buitengebied groter is dan de som van de op basis van de eigen groei berekende behoeften voor de kernen Lauwe en Rekkem wordt het teveel aan taakstelling (39 woonegelegenheden) gedraineerd naar het stedelijk gebied gedeelte van Menen. Immers de kernen kunnen slecht de eigen groei opvangen en niets meer.

In Lauwe kan 2 ha woonuitbreidingsgebied aangesneden worden.

In Rekkem kan 1 ha woonuitbreidingsgebied aangesneden worden.

STAD MENEN INFORMATIEF GEDEELTE

Onbebouwde loten in
goedgekeurde verkavelingen

Figuur 54

legende

Verkavelingen met een vermoeden van verval
Verkavelingen volgens
aantal onbebouwde percelen



Woongebieden en woonuitbreidingsgebieden
volgens het gewestplan

- woongebied
- woongebied met cultureel, historische en/of
esthetische waarde
- woongebied met landelijk karakter
- woonuitbreidingsgebied
- reservegebied voor woonwijken

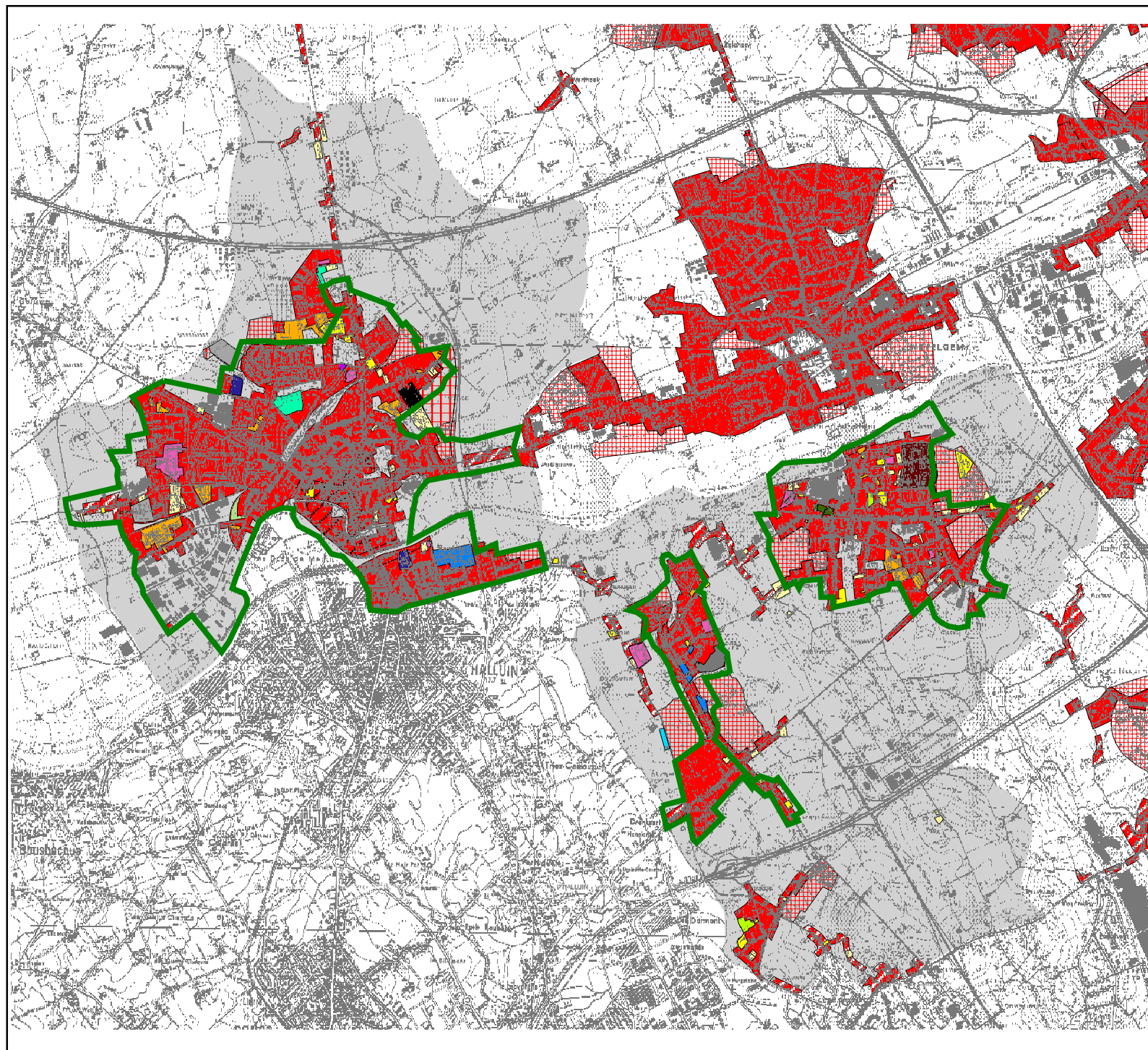
Menen

NIS-kern



1:50000

intercommunale leiedal
datum: november 2004



STAD MENEN
INFORMATIEF GEDEELTE

Overzicht van onbebouwde percelen
in woongebied langs de uitgeruste weg

Figuur 55

legende

- Onbebouwde percelen langs de uitgeruste weg
- Onbebouwde percelen volgens een bpa, niet uitgerust

Woongebieden en woonuitbreidingsgebieden
volgens het gewestplan

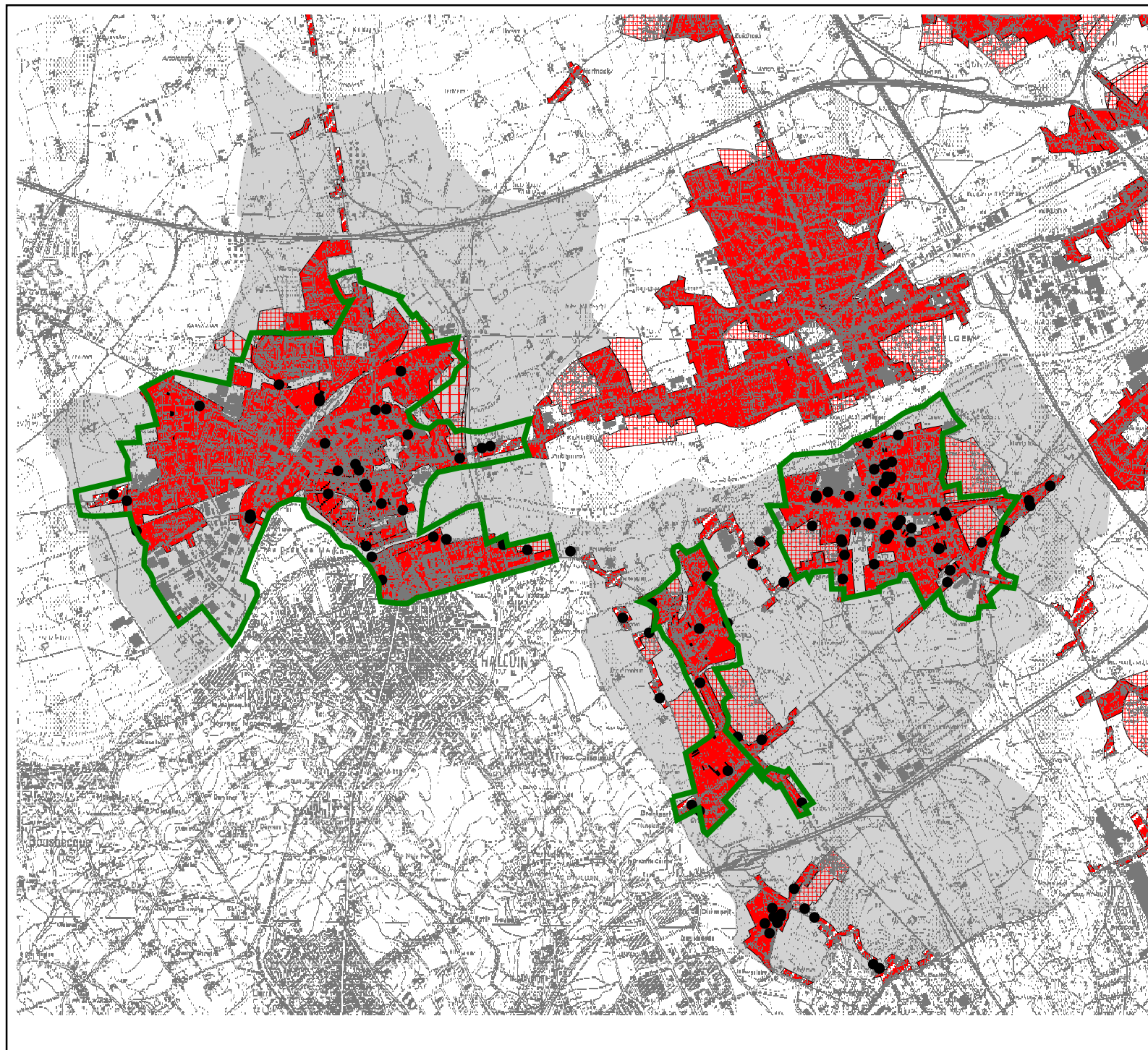
- woongebied
- woongebied met cultureel, historische en/of
esthetische waarde
- woongebied met landelijk karakter
- woonuitbreidingsgebied
- reservegebied voor woonwijken

Menen

NIS-kern



1:50000



STAD MENEN INFORMATIEF GEDEELTE

Overzicht van onbebouwde percelen
in woongebied niet langs de uitgeruste weg

Figuur 56

legende

■ Onbebouwde percelen volgens een bpa, niet uitgerust

□ Omtrek van de Bpa's

Woongebieden en woonuitbreidingsgebieden
volgens het gewestplan

- woongebied
- woongebied met cultureel, historische en/of
esthetische waarde
- woongebied met landelijk karakter
- woonuitbreidingsgebied
- reservegebied voor woonwijken

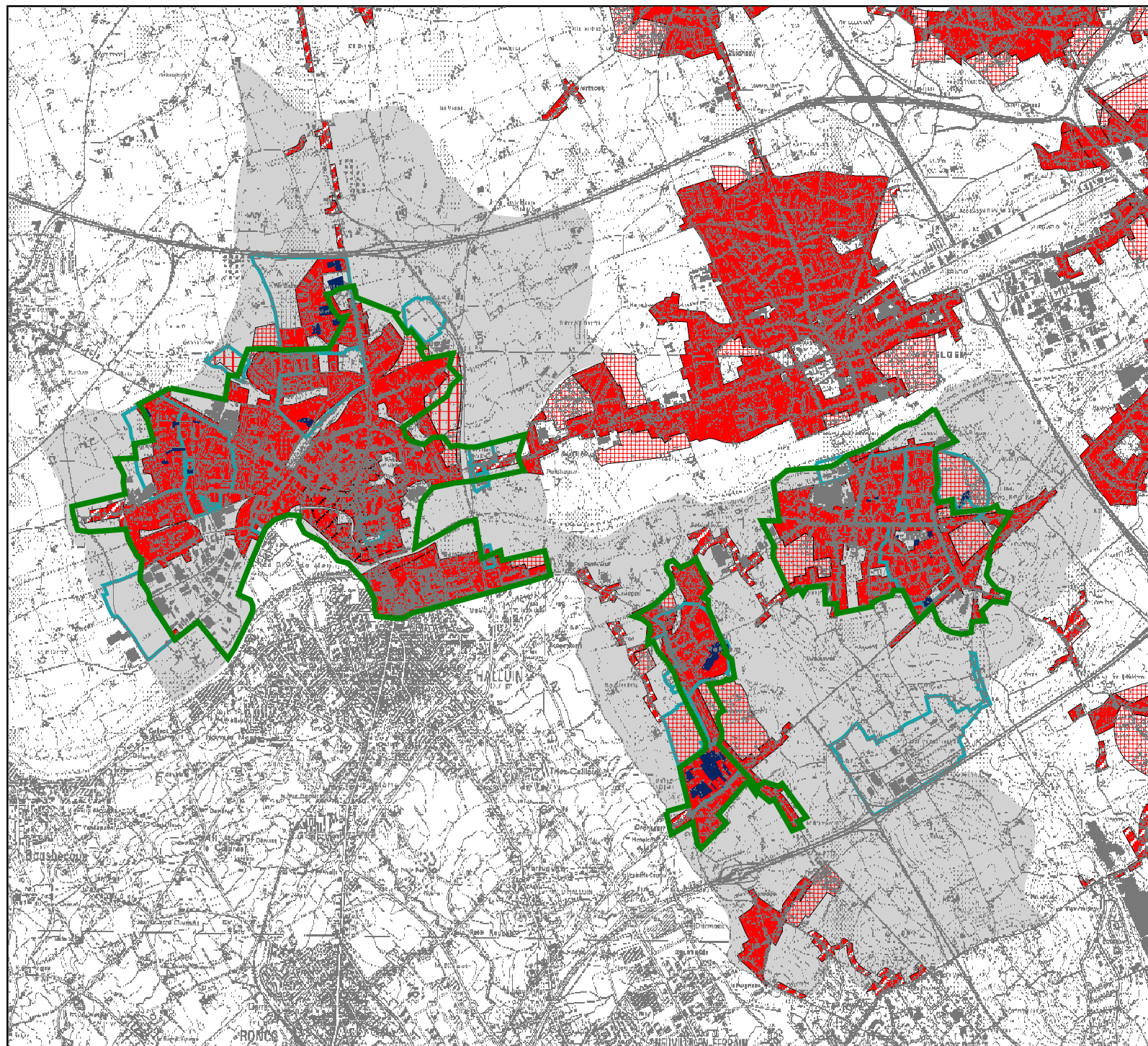
■ Menen

■ NIS-kern



1:50000

intercommunale leiedal
datum: november 2004



STAD MENEN
INFORMATIEF GEDEELTE

Onbebouwde terreinen in
woonuitbreidingsgebieden of
reservegebieden voor woonwijken

Figuur 57

legende

Onbebouwde percelen in
woonuitbreidingsgebied

Omtrek van de Bpa's

Woongebieden en woonuitbreidingsgebieden
volgens het gewestplan

woongebied

woongebied met cultureel, historische en/of
esthetische waarde

woongebied met landelijk karakter

woonuitbreidingsgebied

reservegebied voor woonwijken

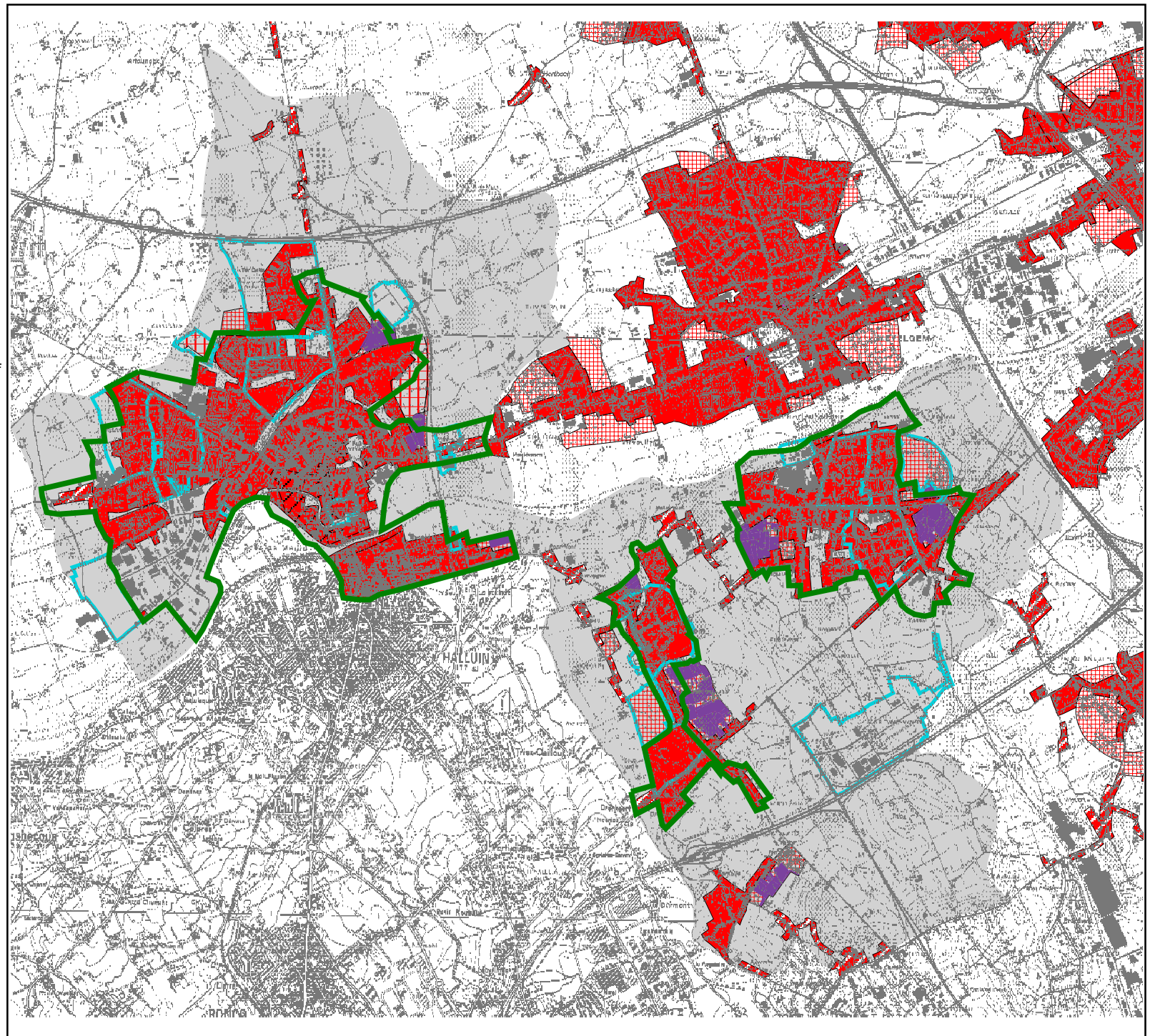
NIS-kern

Menen



1:50000

intercommunale leiedal
datum: november 2004



5 DE RUIMTELIJKE PLANNINGSCONTEXT

De planningscontext geeft een overzicht van de belangrijke documenten over de ruimtelijke ontwikkeling van het studiegebied. Deze beleidsdocumenten drukken wens- en streefbeelden uit over de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied.

Hieronder worden de relevante elementen over de ontwikkeling van het gebied uit de bestaande ruimtelijke plannen en andere sectorale plannen van de verschillende bestuursniveaus samengebracht.

Het wettelijk kader omtrent de stedenbouw is vrij complex wat de duidelijkheid voor de burger niet ten goede komt.

5.1. INTERNATIONALE PLANNEN

De grensoverschrijdende plannen die tot nu toe worden opgemaakt hebben enkel een indicatieve waarde. Er is immers op Europees of op internationaal niveau geen officiële politieke bevoegdheid voor ruimtelijke ordening.

Niettemin zijn deze plannen van een belangrijke waarde gezien ze ontwikkeld worden op basis van een intens overleg met de verschillende instanties die zich bezig houden met ruimtelijke ordening op nationaal, bovenlokaal en lokaal niveau.

Overigens staat het RSV ook onder invloed van de ruimtelijke planning op het internationale niveau.

5.1.1. HET EUROPEES RUIMTELIJK ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF (EROP)

Sinds het begin van de jaren '90 werkt de Europese Unie aan een samenhangend referentiekader voor de Europese, nationale en regionale overheden bevoegd voor ruimtelijke ordening. In mei 1999 keurden de lidstaten van de Europese Unie te Potsdam het Europees Ruimtelijk

OntwikkelingsPerspectief (EROP of ESDP) definitief goed. Dit is een globaal richtsnoer, vooral gericht op bestaande beleidskaders en het tracht de ruimtelijke afstemming tussen de lidstaten te bevorderen. Het ligt in de bedoeling om de principes van het EROP in de toekomst te laten doordringen in de Europese ondersteuningsprogramma's en in de nationale beleidsdocumenten.

Het EROP is afgestemd op de doelstelling van de Unie om een evenwichtige en duurzame ontwikkeling te verwezenlijken.

De EU zal zich hierdoor geleidelijk ontwikkelen van een economische tot een milieuvriendelijke en in de toekomst sociale unie. Daarbij wordt de regionale verscheidenheid gehandhaafd.

Het EROP kent een driedelige doelstelling:

- Economische en sociale samenhang.
- Behoud van de natuurlijke hulpbronnen en het culturele erfgoed.
- Een meer evenwichtig concurrentievermogen van de Europese ruimte.

⇒ Inhoudelijke aspecten m.b.t. de regio en Menen:

Het EROP schenkt ook aandacht aan de grensoverschrijdende en interregionale samenwerking. De regionale en de lokale overheden worden als de belangrijkste actoren van het Europees ruimtelijk ontwikkelingsbeleid beschouwd.

Veel taken op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling kunnen slechts door de grensoverschrijdend samenwerking van de lokale en regionale overheden worden vervuld. Samenwerking over de grenzen heen speelt daarom een sleutelrol bij de toepassing van het EROP¹⁸.

18 Europese Commissie comité voor ruimtelijke ontwikkeling, (1999), EROP Europees Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief, op weg naar een evenwichtige en duurzame ontwikkeling van het grondgebied van de EU ,Bureau voor officiële publicaties der Europese Gemeenschappen, Luxemburg, p. 49.

5.1.2. DE TWEEDE BENELUX-STRUCTUURSCHETS

Figuur 58: de tweede BENELUX structuurschets

De Benelux was al eerder dan de Europese Unie actief op het vlak van het beleid rond ruimtelijke ordening van zijn lidstaten. In 1984 werd een eerste Globale Benelux-Structuurschets voor ruimtelijke ordening uitgewerkt. Het Comité van Ministers van de Benelux stelde de Tweede Benelux-Structuurschets vast in 1997¹⁹. Deze structuurschets koppelt visie en concepten aan een aantal beleidsopties. Het document is een beleidsaanbeveling vastgelegd in het Unieverdrag van de Benelux.

De Benelux-visie sluit nauw aan bij het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen. Belangrijke elementen zijn het streven naar een duurzame ontwikkeling, ruimtelijke diversiteit en samenhang. De provincie West-Vlaanderen valt in zijn geheel in de deelruimte Benelux-delta. Dit is een grensoverschrijdend gebied rond de monding van de Schelde, Rijn en Maas met belangrijke natuurlijke waarden. Het gebied heeft tevens een hoge graad van verstedelijking, een netwerk van hoogwaardige zeehavens, regionale complexen van intensieve landbouw, een zeer dicht net van infrastructuur en een concentratie van een groot aantal internationale functies en activiteiten.²⁰

De Benelux-Structuurschets duidt enkele grensoverschrijdende stedelijke netwerken als 'poorten' en 'schakels' aan. Specifieke activiteiten en functies (bijvoorbeeld HST-stations, regionale luchthavens voor goederenvervoer, multimodale platforms) moeten gebundeld worden in een aantal welbepaalde grensoverschrijdende stedelijke netwerken. Zij spelen een belangrijke rol als poorten en schakels in de noordzuid en de oostwest relaties. Onder de drie

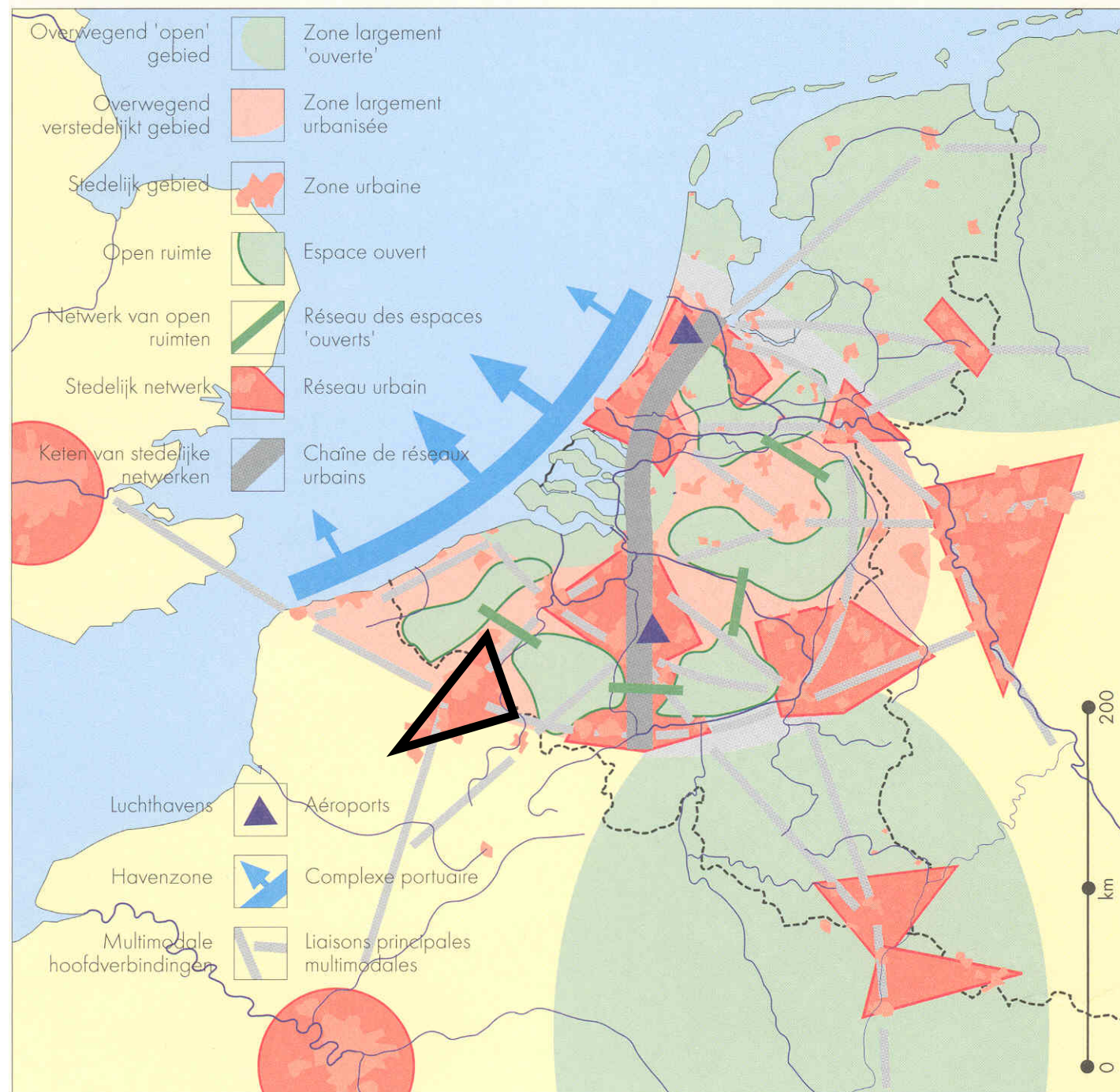
belangrijkste grensoverschrijdende stedelijke netwerken wordt LiKoTo (Lille, Kortrijk, Tournai) vermeld.

De LAR wordt aangeduid als potentieel vervoercentrum (spoor/weg)²¹.

¹⁹ Ruimte voor Samenwerking, Tweede Benelux Structuurschets, Beslisnota, Brussel, 1997. Voor een samenvattende bespreking zie WES, Voorontwerp Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen, Zone Zuidwest, Brugge 1997.

²⁰ Projectbureau, tweede Benelux structuurschets, ruimte voor samenwerking, tweede Benelux structuurschets, concept, 1996

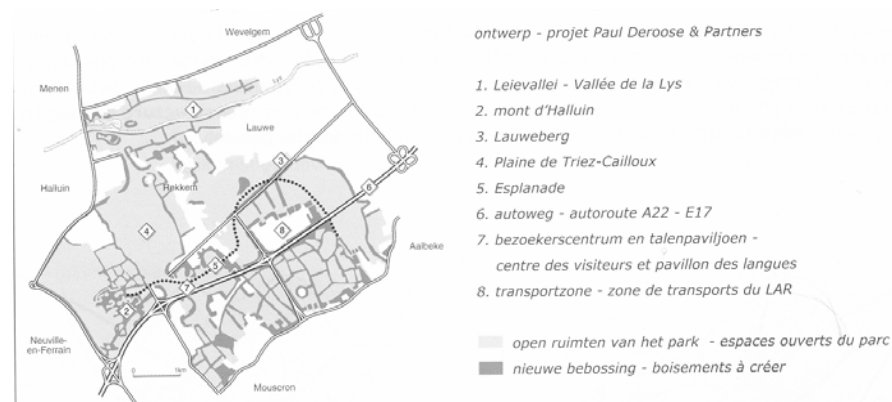
²¹ Dit is in tegenstelling met het RSV, zie verder.



5.1.3. PARC DU FERRAIN – PARK VAN FERRAIN – GRENSPOST REKKEM-FERRAIN

In 1994 werd door Paul Deroose & Partners een ontwerp opgemaakt voor het gebied tussen de Leievallei, Neuville en Ferrain en Aalbeke. Dit ontwerp stelde de ontwikkeling van een park voor op maat van de metropool Rijsel-Kortrijk. Het ontwerp maakt gebruik van de landschappelijke kenmerken en blessures. Open en besloten ruimtes volgen elkaar op. Elders zijn er coulissen. Het reliëf wordt geaccentueerd, de horizon hersteld. Vrijstaande bomen brengen diepte in het landschap. Beken, paden en architecturale elementen krijgen bijzondere aandacht. Het park is een bewoond park met zelfs enkele bedrijven. Ook landbouw (minder intensief) blijft aanwezig. Het park biedt ruimte, stilte, rust en natuur: de bezoekers komen er wandelen, fietsen, paardrijden,

Voor Menen is dit ontwerp van belang voor het gebied ter hoogte van Rekkem en Halluin. Vooral de nadruk op de open ruimte met recreatief medegebruik en grondgebonden landbouw zijn hierbij van belang.



Bron: Cahier 10 – motieven in het landschap – cahiers van het grensoverschrijdend atelier

Aansluitend op dit park wordt momenteel binnen het kader van de GPCI gewerkt aan een herbestemming van de vroegere grenspost Rekkem-Ferrain. De gebouwen zouden een symbool worden van eenheid; een plaats voor grensoverschrijdende samenwerking.

5.2. GRENDOERSCHRIJDENDE SAMEDERKING

5.2.1. PROJECT GROOTSTAD

Grootstad staat voor **G**rensoverschrijdend **O**ntwikkelings-en **O**rdeningsschema - via **T**erra - **S**chéma **T**ransfrontalier d'**A**ménagement et de **D**éveloppement²².

COPIT, een samenwerkingsverband van intercommunales aan beide zijden van de Belgisch-Franse grens, leidt dit project. Doel is het opmaken van een grensoverschrijdend ontwikkelings- en ordeningsschema dat aanbevelingen kan doen aan de bestaande strategische en ruimtelijke planningsprocessen (waaronder het Schéma Directeur de Lille Métropole, het SDER van het Waalse Gewest, het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen).

Er wordt gewerkt rond 8 kernthema's: landschap, water, mobiliteit en bereikbaarheid, economische concurrentie en complementariteit, ontwikkeling van het hoger onderwijs, cultuur, taal en tot slot lokale grensoverschrijdende planning.

⇒ Inhoudelijke aspecten m.b.t. de regio en Menen:

Binnen GROOTSTAD worden er een aantal projecten ontwikkeld die voor Menen van belang zijn:

- Het strategisch project met betrekking tot het heraanleggen van de site van de oude grenspost Rekkem-Ferrain.
- Het ontwikkelen van de grensoverschrijdende recreatieve fietsroute: de Kommiezenroute.

²² Grensoverschrijdend Atelier Transfrontalier, Bouwen aan een grensoverschrijdende metropool, Lille, s.d.

- Het oplossen van waterzuiveringsproblemen via grensoverschrijdende waterzuivering ter hoogte van Menen-Halluin.
- Het project voor de aanleg van een Parklaan naar het Leie-eiland.
- Het project voor de aanleg van de westelijke ring met de N58.

5.3. AANGRENZENDE PLANNEN

5.3.1. WALLONIË

▪ Project de Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER)

In tegenstelling tot Vlaanderen waar de provincies werden aangeduid voor het opmaken van ruimtelijke structuurplannen, werd Wallonië in zijn geheel als 'streek' aangesteld voor de ontwikkeling van een globaal ruimtelijk structuurplan. Voor de provincie Henegouwen die grenst aan West-Vlaanderen geldt de structuurplanning op het Waalse niveau.

In Wallonië is de ruimtelijke beleidsvisie vastgelegd in een Gewestelijk Ruimtelijk Ontwikkelingsplan (Project de Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER)). Dit plan bevat volgende onderdelen:

- een evaluatie van de sociale, economische, patrimonium- en milieugebonden behoeften, evenals een analyse van de beperkingen en mogelijkheden van het grondgebied
- de algemene doelstellingen op het vlak van harmonisatie van de activiteiten, mobiliteit, spaarzaam bodembeheer, behoud en ontwikkeling van het patrimonium
- de aangewezen opties en de sectorale doelstellingen die moeten worden verwezenlijkt, met name op het vlak van mobiliteit, uitrusting en infrastructuur van supraregionaal en regionaal belang.

Na het doorlopen van de goedkeuringsprocedure werd dit document goedgekeurd door de Waalse regering eind mei 1999. Dit ontwikkelingsplan heeft een indicatieve draagwijdte.

5.3.2. FRANKRIJK

▪ **Schéma National d'Aménagement et de Développement du Territoire (SNADT)**

Op het nationale niveau hanteert Frankrijk het 'Schéma National d'Aménagement et de Développement du Territoire' (SNADT) met een ruimtelijke visie voor de periode tot het jaar 2015. Voor het uitwerken van dit plan wordt een beroep gedaan op de inbreng van het intermediaire (regionale) niveau. Er worden zogenaamde 'contrats de plan' afgesloten tussen de Staat en de regio.

▪ **Schéma Régional d'Aménagement du Territoire**

Sedert enige tijd bereidt men de opmaak voor van een "Schéma Régional d'Aménagement du Territoire" voor de regio Nord-Pas-de-Calais die grenst aan West-Vlaanderen. Het bestuursniveau van de departementen (Nord en Pas-de-Calais) is niet actief in de ruimtelijke planning op het bovenlokale niveau.

▪ **Schéma Directeur de Lille Métropole**

Onder leiding van het Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole (een samenwerkingsverband van diverse steden en gemeenten, het département du Nord en de Région Nord-Pas-de-Calais) werkte men vanaf het begin van de jaren '90 aan een ruimtelijk ontwikkelingsplan voor het arrondissement Lille. Hoewel er duidelijk een ruimtelijke visie wordt ontwikkeld, is het ook een reconversieplan dat sterk gericht is op de sociaal-economische ontwikkeling van de grootstad. De betrokken instanties keurden het Schéma Directeur goed

in december 1997.²³ Op 18 april 2000 werd dit document terug afgekeurd.²⁴

▪ **POS Lille Métropole**

Het Plan d'Occupation des Sols is een bodembestemmend plan voor het grondgebied van een gemeente in Frankrijk. Ze vormen een verfijning van 'Le Schéma Directeur de développement et d'urbanisme de la Métropole Lilloise'.

Het P.O.S. is in herziening gesteld en wordt vervangen door het Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.). De principes waarop het PLU zich baseert zijn verwoord in het Projet d'Aménagement et de Développement Durable (P.A.D.D.)

▪ **PLU Lille Métropole**

Het CUDL (communauté urbaine de Lille) werkt momenteel een Plan Local d'Urbanisme uit. Dit plan komt neer op een herziening van het POS, maar is uitgebreid met een beschrijving van visie en doelstellingen voor het beleid (wat in Vlaanderen als een ruimtelijk structuurplan wordt uitgewerkt).

Het openbaar onderzoek van het PLU eindigde op 15 januari 2004.

De belangrijkste knelpunten met betrekking tot Menen in het PLU zijn de volgende:

- ⇒ de aanzienlijke uitbreiding van de industriezone Rouge Porte,
- ⇒ de afwezigheid van het grensoverschrijdend regionaal landschap Rekkem- Neuville en Ferrain in het plan
- ⇒ Nieuwe gebieden voor niet- kerngebonden grootschalige kleinhandelzaken in Halluin.

²³ Syndicat mixte etc., Lille Métropole en 2015, Le Schéma directeur de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, Lille, 1997.

²⁴ Le Métropolitain nr.36, november 2000

- ⇒ De uitbouw van een ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Rouge-porte in het gebied waarvoor een grensoverschrijdend landschap gewenst is

5.4. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN (RSV)

Figuur 59: schematische weergave van de gewenste ruimtelijke structuur, RSV

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is een beleidsdocument dat werd goedgekeurd door de Vlaamse regering in september 1997 en door het Vlaams parlement in november 1997.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geeft het wettelijk kader aan waarin de ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden. Het uitgangspunt is het streven naar een duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Naast informatieve en richtinggevende bepalingen worden ook bindende bepalingen vastgelegd. Het RSV vormt de inhoudelijke basis voor provinciale en gemeentelijke uitvoeringsinstrumenten en -plannen. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt verder geconcretiseerd in het Provinciaal Structuurplan.

In het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen wordt de gewenste ruimtelijke ontwikkeling aangegeven voor structuurbepalende elementen en componenten op Vlaams niveau: de stedelijke gebieden en netwerken, het buitengebied, de gebieden voor economische activiteiten en de lijninfrastructuren.

De visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen wordt kernachtig verwoord in de metafoor "Vlaanderen, open en stedelijk". Het RSV streeft namelijk naar een duidelijk onderscheid tussen openheid en stedelijkheid.

Concreet richt het ruimtelijk beleid op Vlaams niveau zich op:

- de selectieve uitbouw van de stedelijke gebieden, het gericht verweven en bundelen van functies en voorzieningen waaronder de economische activiteiten binnen de stedelijke gebieden; daarbij gaat absolute prioriteit naar een zo goed mogelijk gebruik en beheer van de bestaande stedelijke structuur;

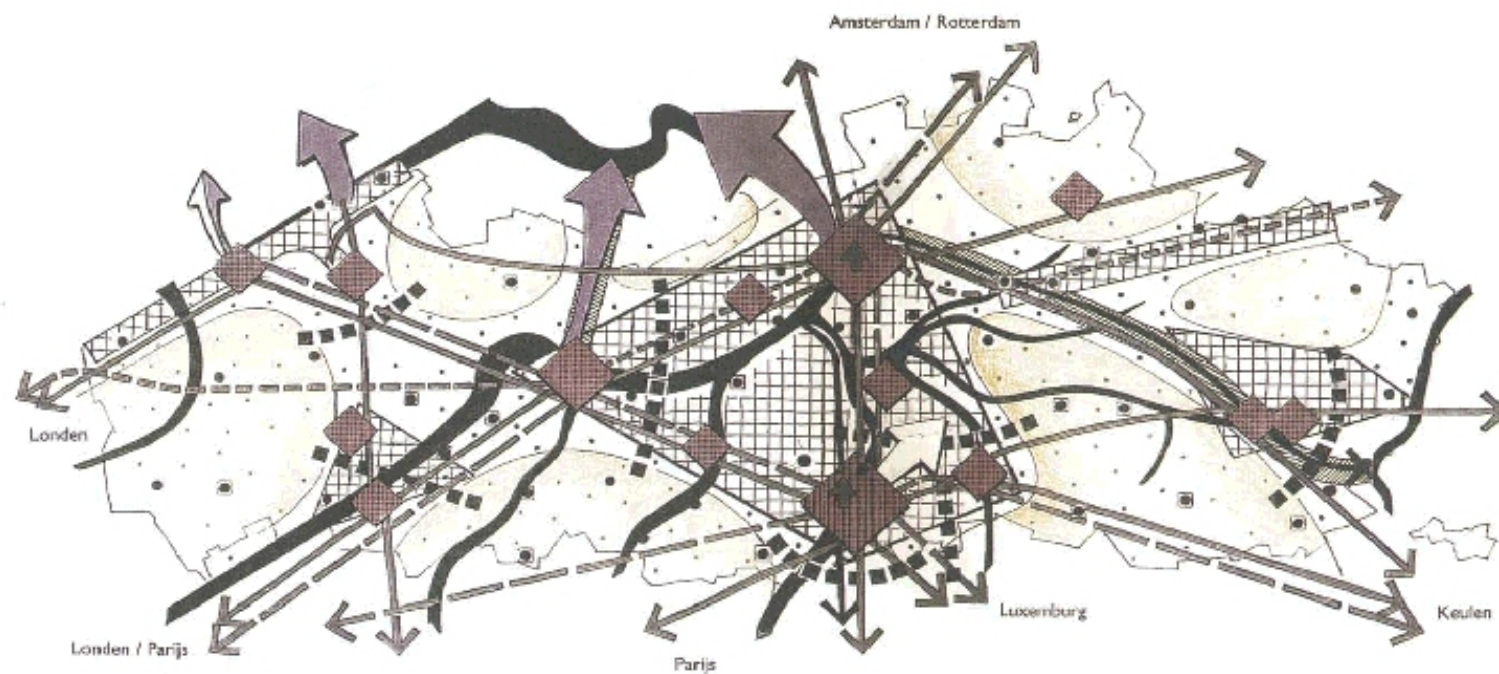
- het behoud en waar mogelijk de versterking van het buitengebied en een bundeling van wonen en werken in de kernen van het buitengebied;
- concentreren van economische activiteiten in die plaatsen die deel uitmaken van de bestaande economische structuur van Vlaanderen;
- optimaliseren van de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur waarbij de ruimtelijke condities worden gecreëerd voor het verbeteren van het collectief vervoer en de organisatie van vervoersgenererende activiteiten op punten die ontsloten worden door openbaar vervoer;

schematische weergave van de gewenste
ruimtelijke structuur, RSV

figuur 59

legende

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



5.4.1. INHOUDELIJKE ASPECTEN M.B.T. DE REGIO EN MENEN

▪ Menen als kleinstedelijk gebied

Figuur 60: selectie van de stedelijke gebieden

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

Een gedeelte van Menen, namelijk de Leievallei en de LAR zijn ook opgenomen in de afbakening van het regionale stedelijk gebied van Kortrijk.

Menen wordt in het RSV geselecteerd als *kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau*. Door de relatief zwakke morfologische structuur met stedelijk karakter en het relatief zwakke voorzieningsapparaat moeten deze kleinstedelijke gebieden concurreren met de aangrenzende goed uitgeruste kernen van het buitengebied. Het ruimtelijk beleid voor de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau is er op gericht de bestaande stedelijke morfologische structuur en het stedelijk functioneren terug voldoende economische, sociale en ruimtelijke draagkracht te geven. Dit is slechts mogelijk door enerzijds een doorgedreven en kernversterkend beleid met alle prioriteit naar inbreiding en het valoriseren van de bestaande stedelijke potenties (bestaande natuurelementen, het historisch karakter, de stedelijke voorzieningen, ...) en anderzijds door een complementair beleid in de aangrenzende goed uitgeruste kernen van het buitengebied. De afbakening van het kleinstedelijk gebied gebeurt op provinciaal niveau en is tot op heden nog niet gestart.

De regio Kortrijk, bestaande uit de stedelijke gebieden Menen, Kortrijk, Waregem en Roeselare, wordt geselecteerd als *stedelijk netwerk op Vlaams niveau*. Dit netwerk is structuurbepalend door haar ligging en samenhang van infrastructurele, economische, ecologische functionele en/of fysiek-ruimtelijke kenmerken.

De regio Menen-Kortrijk-Waregem wordt onderkend als onderdeel van het *grensoverschrijdend stedelijk netwerk Kortrijk-Rijsel-Roubaix-Tourcoing-Moeskroen*. Dit grensoverschrijdend netwerk is structuurbepalend omwille van de versterking van de economische structuur, versterking van de stedelijke ontwikkeling in de stedelijke gebieden en de versterking van de internationale verbinding langs spoor en autosnelwegennet.

Voor Menen hangen de ontwikkelingen ook samen met die van de Vlaamse steden Kortrijk, Menen, Waregem en de Waalse stad Doornik.

▪ Lauwe en Rekkem in het buitengebied

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

De delen van Menen (delen van Lauwe en Rekkem) die niet behoren tot het kleinstedelijk gebied Menen behoren tot het buitengebied.

Voor het buitengebied stelt het RSV de volgende doelstelling voorop:

- het vrijwaren van het buitengebied voor de essentiële functies;
- het tegengaan van de versnippering van het buitengebied;
- het bundelen van de ontwikkeling in de kernen van het buitengebied;
- het inbedden van landbouw, natuur en bos in goed gestructureerde gehelen;
- het bereiken van een gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteit in het buitengebied;
- het afstemmen van het ruimtelijk beleid en het milieubeleid op basis van het fysisch systeem;
- het bufferen van de natuurfunctie in het buitengebied;

▪ **Menen als economisch knooppunt**

Figuur 61: selectie van de economische knooppunten en economische netwerken

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

Het RSV streeft er naar om de verdere verspreiding van de werkgelegenheid tegen te gaan. De Vlaamse overheid wil de economische activiteiten concentreren in de economische knooppunten en in de poorten.

Menen komt als economisch knooppunt in aanmerking voor de ontwikkeling van nieuwe regionale bedrijventerreinen. Voor de verdeling van de behoefte aan bijkomende bedrijventerreinen zijn verdeelsleutels uitgewerkt. Voor West-Vlaanderen betekent dit concreet dat de behoefte aan bijkomende bedrijventerreinen in economische knooppunten wordt geraamd op 76% tot 81% van 526 ha in af te bakenen gebieden en op 978 ha als reserve bedrijventerreinen. De verdeling van dit pakket over de verschillende kleinstedelijke gebieden is een taak van de provincie.

De lokale bedrijventerreinen kunnen door de gemeente worden afgebakend in de hoofddorpen. Hierbij moet rekening worden gehouden met het beschikbaar aanbod.

▪ **Lijninfrastructuur**

Figuur 62: de selectie van hoofd- en primaire wegen

Het beleid gaat uit van een geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur. Hierbij zijn bereikbaarheid, leefbaarheid, het vergroten van de multi-modaliteit en het optimaliseren van de bestaande infrastructuur van belang.

Het RSV legt de volgende doelstellingen i.v.m. mobiliteit en lijninfrastructuur vast:

- versterking van alternatieven voor het autoverkeer;
- optimalisering door categorisering van het wegennet;
- een mobiliteitsbeleid gericht op beheer van het verkeer;

Het RSV legt vervolgens verschillende accenten voor de wegen-, de spoor- en de waterwegeninfrastructuur, de infrastructuur voor voorstedelijk vervoer en voor collectief vervoer in het buitengebied en de infrastructuur voor pijp- en elektriciteitsleidingen.

Wegeninfrastructuur

Het RSV stelt een categorisering van wegen voor en selecteert de wegen op internationaal en Vlaams niveau (de 'hoofdwegen' en 'primaire wegen').

Hoofdwegen:

De E17 (Antwerpen-LO - Rijsel) en E403 (A17) (Oostkamp-Doornik) zijn geselecteerd als hoofdweg.

Primaire wegen:

De A19 (Kortrijk-Ieper), R8 -noord (vak Kortrijk West-Noord-Oost) en de N32 (Menen - Menen-Oost) worden als primaire weg II geselecteerd.

Secundaire wegen:

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen zal verdere bepalingen voor deze secundaire wegen uitwerken.

Lokale wegen:

De lokale wegen worden behandeld in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Menen.

spoorwegennet

Het RSV selecteert de lijn 75 (Rijsel-Kortrijk-Gent-Antwerpen) als hoofdspoorweg voor personenvervoer.

Eveneens wordt de lijn Duinkerke-Rijsel op Frans grondgebied en aansluitend de lijn 75 (Rijsel-Kortrijk-Gent-Antwerpen) aangeduid als één van de twee alternatieven voor de verbinding Duinkerke-Gent-) Antwerpen die geselecteerd is als hoofdspoorweg voor goederenvervoer.

waterwegennet

De Leie wordt als hoofdwaterweg geselecteerd.

collectief en openbaar vervoer in het buitengebied

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








5.4.2. TAAKSTELLINGEN VOOR HET VLAAMS GEWEST

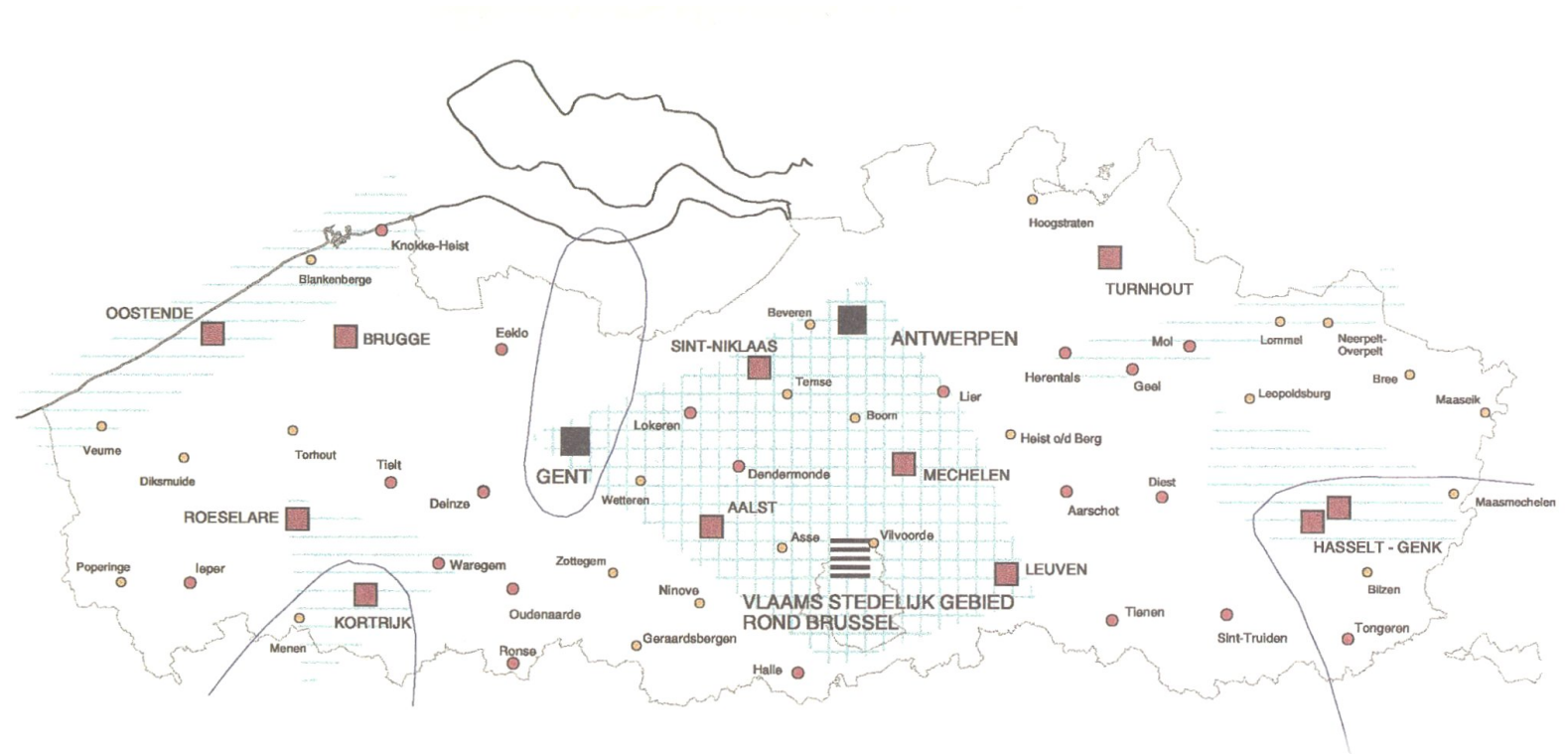
- selectie van alle stedelijke gebieden, regionaalstedelijke gebieden afbakenen;
- natuur- en bosgebieden afbakenen;
- de landbouw inbedden in gestructureerde gebieden van het buitengebied;
- economische knooppunten selecteren, een aanbodbeleid voeren voor bedrijventerreinen, kleinhandelszones in economische knooppunten aanduiden;
- het toeristisch-recreatief netwerk van de kust uitwerken; een visie uitwerken op bepaalde hoogdynamische toeristisch-recreatieve activiteiten;
- hoofd- en primaire wegen selecteren, het hoofdspoorwegennet en hoofdwaterwegennet selecteren, pijpleidingen op bovenlokaal niveau en elektriciteitsleidingen van +150 Kv selecteren.

selectie van de stedelijke gebieden

figuur 60

legende







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



Selectie vd economische knooppunten
en netwerken

figuur 61

legende




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



selectie van de hoofd- en primaire wegen

figuur 62

legende

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



5.5. PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN WEST- VLAANDEREN (PRS-WVL)

Figuur 63: Schematische weergave van de gewenste ruimtelijke structuur PRS WVL

De visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de provincie wordt opgebouwd vanuit een integrerende benadering. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen vormt het beleidskader. Er wordt een verdere invulling gegeven aan de specifieke taken van het provinciaal niveau.

De ruimtelijke visie voor de provincie West-Vlaanderen gaat uit van de ruimtelijke verscheidenheid. Van oudsher hebben de verschillende regio's van West-Vlaanderen een sterke eigenheid. De provincie kiest om de ruimtelijke verscheidenheid te behouden en zelfs te versterken.

Om deze verscheidenheid te realiseren hanteert de provincie een aantal ruimtelijke principes. Deze principes vormen de basis voor het verder uitwerken van de deelstructuren en de deelruimten.

- fysisch systeem als drager voor verscheidenheid
- selectieve ontwikkeling van hoogdynamische activiteiten in differentieerd kernenpatroon
- gebiedsgericht netwerk van lijninfrastructuur
- deelruimten als bevestiging van diversiteit

De gewenste ruimtelijke structuur wordt uitgewerkt aan de hand van acht deelstructuren en elf deelruimtes. Daarnaast worden enkele maatregelen en acties alsook enkele specifieke beleidskaders vooropgesteld.

5.5.1. DEELSTRUCTUREN

De gewenste ruimtelijke ontwikkeling wordt uitgewerkt volgens deelstructuren.

▪ Nederzettingsstructuur

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen geeft verder invulling aan het principe van de gedeconcentreerde bundeling. Bijkomende wooneenheden worden gebundeld in stedelijke gebieden, hoofddorpen en woonkernen.

Menen is op Vlaams niveau geselecteerd als kleinstedelijk gebied. Op provinciaal niveau wordt de deelgemeente Lauwe geselecteerd als bedrijfsondersteunend hoofddorp en de deelgemeente Rekkem als herlokalisatiehoofddorp.

Een bedrijfsondersteunend hoofddorp is ondersteunend voor wonen en werken in het buitengebied. Bijkomende woongelegenheden zijn mogelijk voor de opvang van de eigen groei van de huishoudens op het niveau van de kern. Lokale bedrijvigheid is mogelijk in verwevenheid met het wonen en er bestaat de mogelijkheid voor een bedrijventerrein van maximum 5 hectare.

Een herlokalisatiehoofddorp is ondersteunend voor wonen en werken in het buitengebied. Bijkomende woongelegenheden zijn mogelijk voor de opvang van de eigen groei van de huishoudens op het niveau van de kern. Lokale bedrijvigheid is mogelijk in verwevenheid met het wonen en er bestaat de mogelijkheid voor een bedrijventerrein enkel voor de herlokalisatie van bedrijven uit de kern en omgeving.

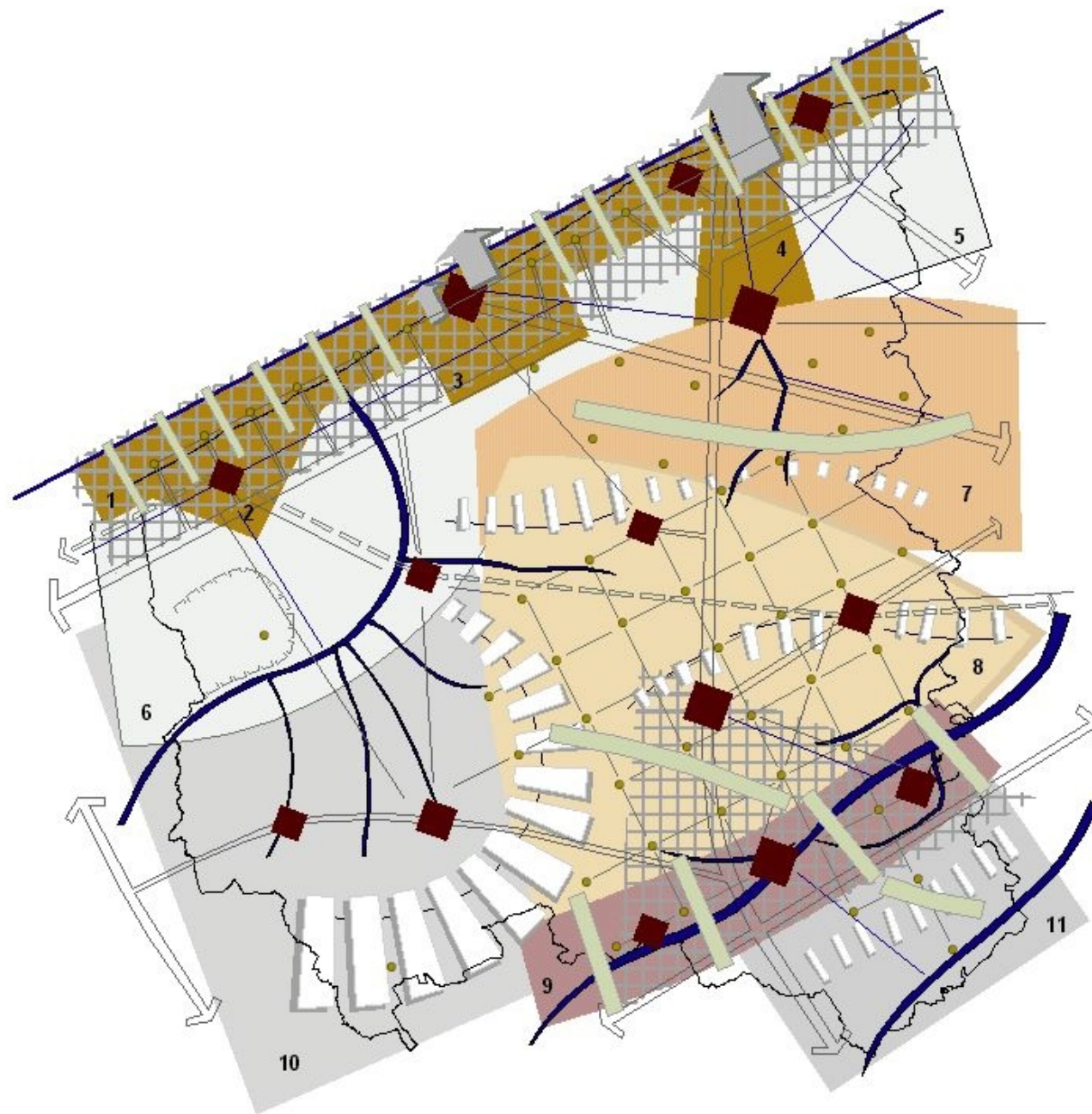
In het PRS WVL wordt een toedeling gedaan van het pakket bijkomende wooneenheden over verschillende gemeenten. Voor de volledige gemeente Menen bedraagt het pakket 1200 bijkomende wooneenheden voor de periode 1991-2007. Hiervan moet minstens 75% gerealiseerd worden in het af te bakenen stedelijk gebied.

schematische weergave van de gewenste
ruimtelijke structuur PRS W-VI

figuur 63

legende

-  rivier- en beekvallei
-  reliëfcomponent
-  stedelijk gebied
-  stedelijk netwerk van Vlaams niveau
-  structurerende open-ruimteverbinding
-  structuurondersteunend kernenpatroon
-  economische poort van Vlaams niveau
-  grofmazig netwerk lijninfrastructuur (weg/s poor)
-  fijnmazig netwerk lijninfrastructuur
-  kanaal
-  1 kustruimte
-  2 westkustruimte
-  3 oostendse ruimte
-  4 brugse ruimte
-  5 oostelijke polderruimte
-  6 westelijke polderruimte
-  7 veldruimte
-  8 middenruimte
-  9 leieruimte
-  10 heuvelijzerruimte
-  11 interfluviumruimte



▪ **Natuurlijke structuur**

Het Vlaamse Gewest duidt de grote eenheden natuur (GEN), de grote eenheden natuur in ontwikkeling (GENO) en natuurverwevingsgebieden aan.

De provincie heeft als taak deze gebieden te verbinden met natuurverbindingsgebieden en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang.

In afwachting dat het Vlaamse Gewest de GEN-, GENO- of natuurverwevingsgebieden aanduidt, werd de Leievallei in het PRS-WV hypothetisch aangeduid als een natuuraandachtzone.

De Polygone-Reutelbeek (Geluwebeek) en de Rekkembeek (Palingbeek) zijn natuurverbindingsgebieden.

De oude spoorwegberm Roeselare-Menen is een (droge) ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang.

▪ **Agrarische structuur**

De agrarische activiteiten zijn een belangrijke drager van de open ruimte in de provincie.

In het PRS WVL worden verschillende beleidscategorieën onderscheiden.

Menen behoort tot de intensief gedifferentieerde agrarische structuur terwijl Lauwe en Rekkem behoren tot grondgebonden agrarische structuur.

De Leievallei wordt aangeduid als sterk structurerend valleigebied met een grondgebonden agrarische structuur als drager.

Tussen 'Wervik en Menen' en 'Menen en Kortrijk' worden er open ruimteverbindingen aangegeven waarin de landbouw de bufferfunctie kan vervullen ten aanzien van de verstedelijking.

Verder is er vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geen specifieke taakstelling voor het PRS-WVL vooropgesteld.

▪ **Structuur van de bedrijvigheid**

Het RSV maakte de selecties van economische knooppunten waar zowel regionale als lokale bedrijventerreinen kunnen worden gesitueerd. In het PRS-WV worden er geen nieuwe selecties voorgesteld.

Specifieke taakstellingen zijn het ontwikkelen van een economische visie voor subregio's en de verdeling van het pakket bedrijventerreinen naar kleinstedelijke gebieden, economische knooppunten en gemeenten buiten de economische knooppunten.

In het kleinstedelijk gebied Menen staat het voeren van een aanbodbeleid inzake bedrijventerreinen centraal.

In het PRS wordt het pakket 'bedrijventerreinen' toebedeeld aan het kleinstedelijk gebied Menen. Dit moet Menen toelaten een aanbodbeleid te voeren voor zowel regionale als lokale bedrijventerreinen. Concreet is er een taakstelling van 47,5 ha voor de periode 1994-2007. rekening houdend met het aanbod op 31/12/1993 en het nieuw bestemde aanbod in de periode 1994-1999 is er in Menen reeds 11,5 ha bijkomend op de taakstelling bestemd. In de planperiode dient er dus geen bijkomende ruimte voor bedrijvigheid bestemd te worden.

Het PRS-WV selecteert de kern van Lauwe als bedrijfsondersteunend hoofddorp en Rekkem als herlokalisatiehoofddorp (cfr. nederzettingsstructuur).

Lokale bedrijventerreinen (5ha) kunnen ontwikkeld worden in hoofddorpen. Het bedrijventerrein is in herlokalisatiehoofddorpen bestemd voor de herlokalisatie van bedrijven uit de kern of de omgeving. In bedrijfsondersteunende hoofddorpen is de ontwikkeling van een lokaal bedrijventerrein van 5 ha mogelijk.

▪ **De ruimtelijke structuur van de kleinhandel**

Het PRS-WV bepaalt dat nieuwe kleinhandelszaken zich enkel kunnen vestigen in de stedelijke gebieden, in de kernen van het buitengebied en in overige woonconcentraties. Verweving met andere functies moet hier de regel zijn. Lintvorming van kleinhandel wordt op deze manier tegengegaan. Kleinhandelszaken buiten de kernen en de overige woonconcentraties kunnen niet uitbreiden.

In Menen werden er geen te herstructureren kleinhandelslinten geselecteerd.

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Menen zal de ontwikkelingsmogelijkheden voor de bestaande en nieuwe kleinhandel bepalen, conform hogere bepalingen van de nederzettingsstructuur.

▪ De structuur toerisme en recreatie:

Toerisme en recreatie hebben in de provincie West-Vlaanderen een belangrijke impact. Er worden in het PRS WVL gebiedsgericht ontwikkelingsperspectieven geformuleerd. Duurzaam en kwalitatief versterken van het bestaande toeristisch-recreatief aanbod.

In het PRS worden stedelijke gebieden (Menen) als knooppunten geselecteerd. In knooppunten kan er bijkomende ruimte voorzien worden voor de uitbreiding van toeristisch-recreatieve activiteiten.

De Leie en de oude spoorwegbedding Roeselare-Menen worden geselecteerd als toeristisch-recreatieve lijnelementen. Deze lijnelementen moeten zorgen voor aangename verplaatsingen binnen het netwerk. Ze worden geoptimaliseerd en eventueel verlengd met het oog op meer comfort en ruimtelijke kwaliteit.

▪ De verkeersstructuur

De uitgangspunten bij de gewenste structuur van verkeer en vervoer zijn:

- Het categoriseren van het wegennet
- De ontwikkeling van een bovenlokaal fietsroutenetwerk
- Een geïntegreerd regionaal openbaar vervoer ontwikkelen
- Een vervoersstructuur afstemmen op de gewenste ontwikkeling van de deelruimte

De categorisering van wegen gebeurt in drie categorieën.

- Secundaire weg type I met als hoofdfunctie verbinden op bovenlokaal en lokaal niveau

- Secundaire weg type II met als hoofdfunctie verzamelen op bovenlokaal en lokaal niveau
- Secundaire weg type III met als hoofdfunctie verbinden voor openbaar vervoer en fietsverkeer op bovenlokaal en lokaal niveau

Op het grondgebied van Menen selecteerde het PRS-WV volgende wegen als secundaire weg II:

- N8 (van kruispunt J. en M. Sabbestraat (Menen) tot de R8 (Kortrijk))
- N32 (van R32 (Roeselare-Zuid tot de N32b (Menen))
- N32c (van N32 tot A19(afrt 2 Menen))
- N366 (van N32c (Menen) tot Dronckaertstraat (Menen-Rekkem))
- Dronckaertstraat (van N366-N58 (Menen-Rekkem))
- N58 (van Dronckaertstraat tot A14 afrit 1)

De spoorlijn 69 Kortrijk-Poperinge maakt deel uit van het spoorwegennet op regionaal niveau. Dit net functioneert als toevoer naar het hoofdspoorwegennet.

Het station van Menen is geselecteerd als *knooppunt regionaal vervoer*.

▪ De landschappelijke structuur:

De beleidsdoelstellingen voor de gewenste landschappelijke structuur zijn:

- De diversiteit en herkenbaarheid van West-Vlaamse landschappen behouden en versterken.
- Landschappen met een duidelijke culturele erfgoedwaarde vrijwaren
- Nieuwe ingrepen ruimtelijk sturen.

Delen van de Leievallei zijn aangeduid als gaaf landschap. Dit is een landschap waarvan de samenhang slechts beperkt gewijzigd is door ingrepen. Het behoud van de samenhangende delen staat voorop.

De verstedelijkte gebieden van het stedelijk netwerk regio Kortrijk worden aangeduid als *stadslandschap*. In de stadslandschappen gaat de aandacht naar een kwalitatieve inrichting van het openbaar domein.

De gebieden ten noordoosten van Menen worden aangeduid als *nieuwe landschappen*. Bij nieuwe landschappen gaat het erom een nieuwe identiteit te creëren.

De gebieden ter hoogte van Rekkem en Lauwe worden aangeduid als *verschaalde landschappen* (voor zover ze niet begrepen zijn in het stadslandschap). Het beleid is gericht op het behoud en de versterking van de nog resterende traditionele kenmerken en op een ruimtelijke sturing van nieuwe ingrepen.

In de omgeving van Menen worden volgende elementen indicatief (en niet limitatief) aangeduid als bovenlokale landschapscomponenten en -elementen.

De Leie en de spoorwegbedding Roeselare-Menen zijn landschappelijk structurerende lineaire elementen.

Er worden open ruimteverbindingen vastgelegd tussen Menen en Wervik en tussen Menen en Wevelgem, tussen Lauwe en Aalbeke en tussen Rekkem en Lauwe.

5.5.2. DEELRUIMTEN

De visie op het niveau van de provincie en van de verschillende deelstructuren worden gebiedsgericht vertaald naar deelruimten. Per deelruimte worden voor de specifieke elementen ontwikkelingsperspectieven en beleidsdoelstellingen aangegeven.

Menen is gelegen op de overgang van verschillende deelruimten: de Middenruimte, de Leieruimte, het Leie-Schelde interfluvium.

▪ De Middenruimte

Het noorden van Menen ligt op de rand van de Middenruimte.

Deze deelruimte kenmerkt zich door een zeer grote diversiteit aan bedrijvigheid, zowel naar ruimtelijke kenmerken (vb. klein- en grootschaligheid, verspreid patroon) als soorten activiteiten (vb. sectoren, tewerkstelling). Er wordt geopteerd om een aanbodbeleid te voeren ter versterking van de endogene ontwikkeling en clustervorming, zowel in stedelijke gebieden als economische knooppunten.

Door de historisch gegroeide linten en de verspreide bebouwing is het kernenpatroon vervaagd. De selectie van structuurondersteunende hoofddorpen zal het wonen en werken sterker bundelen.

Een belangrijk streefdoel is de kwalitatieve (her)inrichting van het nieuwe landschap met een integratie van de overgebleven relictten, zoals de bovenlokale reliëfcomponenten, open-ruimteverbindingen, beekvalleien en sommige bosgebieden.

Op de structurerende heuvelruggen dienen versnippering, terreinnivelering en bebouwing te worden vermeden.

▪ De Leieruimte

In de Leieruimte staan dynamische stedelijke ontwikkelingen en kwalitatief wonen voorop in de toekomstvisie. De Leieruimte wordt gezien als een complementaire en/of ondersteunende schakel tussen de Vlaamse zeehavens en het Rijselse dat in belang toeneemt op het vlak van logistiek en dienstverlening. Hierbij wordt gestreefd naar dynamische economische ontwikkelingen en naar een kwalitatieve leefomgeving.

Industriële activiteiten worden in knooppunten uitgebouwd, vooral aan de op- en afrittencomplexen van de hoofdwegen ter hoogte van de stedelijke gebieden en knooppunten aan waterwegen of spoorwegen.

In de Leievallei kunnen ook in de specifieke economische knooppunten nieuwe activiteiten tot ontwikkeling komen los van clustervorming of endogene ontwikkeling wanneer deze gebruik maken van de bestaande gebundelde lijninfrastructuur.

De stedelijke gebieden Kortrijk, Waregem en Menen krijgen de nodige ondersteuning als knooppunten voor allerlei stedelijke

ontwikkelingen. Aandachtspunten zijn de kwaliteit van de openbare ruimten, groen in de stad, mogelijkheden voor openbaar vervoer en fietsverkeer, clustervorming van economische activiteiten en tewerkstelling

De Leie heeft meervoudige functies die versterkt worden: economisch, natuurlijk en toeristisch-recreatief. Voor de vestiging van watergebonden bedrijven is de nabijheid van bovenlokale wegontsluiting een bepalende factor. Het toeristisch-recreatief medegebruik van de Leie zal zich hoofdzakelijk situeren op de jaagpaden, op de waterloop zelf en bij de stadskernen.

De versterking van beekvalleien in het stedelijke gebied, de uitbouw van de provinciale domeinen (Gavers, Bergelen) en het zoeken naar locatie(s) voor stadsrandbos(sen) moeten groen in de stad versterken.

In de Leieband worden de groene longen behouden, zodat de Leieruimte geen aaneengesloten bebouwde ruimte wordt.

▪ De interfluviumruimte

De interfluviumruimte is het grote open-ruimtegebied in het zuiden van de provincie West-Vlaanderen tussen de Leie en de Schelde.

De globale openheid met haar landschappelijke kwaliteit bepaalt de rol van deze interfluviumruimte. Zij is complementair met het grensoverschrijdend stedelijk netwerk van het Kortrijkse. Dit uit zich in hoofdzaak in een grondgebonden landbouw (belangrijk gebied van de agrarische structuur – RSV).

De openheid van het golvend landschap versterken, waarbij de landbouw een primordiale rol kan spelen, staat centraal.

5.5.3. TAAKSTELLINGEN VOOR DE PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

- kleinstedelijke gebieden afbakenen (zoals Menen), kernen in het buitengebied selecteren, maximum aantal bijkomende woongelegenheden en hectaren voor lokale bedrijventerreinen voor de gemeenten bepalen;
- natuurverbindingsgebieden en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang aanduiden;
- de agrarische structuur differentiëren;
- een visie ontwikkelen voor regionale bedrijvigheid in kleinstedelijke gebieden en in specifiek economische knooppunten, bijkomende hectaren voor regionale bedrijvigheid bepalen voor kleinstedelijke gebieden en economische knooppunten, kleinhandelslinten buiten de stedelijke gebieden selecteren;
- toeristisch-recreatieve knooppunten en netwerken van primair belang aanduiden en een gebiedsgerichte visie inzake toerisme en recreatie uitwerken;
- secundaire wegen selecteren, een visie op het regionaal openbaar vervoer en collectief vervoer uitwerken; een provinciaal fietsroutenetwerk uitbouwen; het elektriciteitsnet tussen 70Kv en 150Kv aangeven.

5.5.4. OPDRACHT VOOR DE GEMEENTE

- de provinciale taakstelling inzake bijkomende woongelegenheden vertalen op lokaal niveau en het voeren van een eigen ruimtelijk beleid (binnen de klijtlijnen van hogerhand), een visie en ontwikkelingsmogelijkheden uitwerken voor zonevreemde woningen;
- het natuurlijk netwerk aanvullen en uitwerken;

- bouwvrije zones in kleinere gebieden met grondgebonden landbouw aanduiden;
- een visie ontwikkelen voor lokale bedrijventerreinen en de realisaties mogelijk maken in uitvoeringsplannen, ontwikkelingsmogelijkheden bepalen voor zonevreemde bedrijven;
- ontwikkelingsmogelijkheden bepalen voor bestaande en nieuwe kleinhandel in woongebieden;
- een visie ontwikkelen voor niet-geselecteerde kleinhandelslinten in het buitengebied;
- het netwerk van toeristische knooppunten verder uitwerken en verfijnen binnen een eigen visie op lokale toeristisch-recreatieve ontwikkelingen;
- een gemeentelijke mobiliteitsvisie uitwerken, lokale wegen selecteren.

5.6. PRUP RIOOLWATERZUIVERINGS- INSTALLATIE VOOR MENEN

De Provincie besliste een RUP op te maken om de rioolwaterzuiveringsinstallatie aan de Leie, in de open-ruimteverbinding tussen Menen en Wevelgem, in de gemeente te bestendigen en al dan niet een uitbreiding toe te laten.

Een belangrijk aandachtspunt is de landschappelijke integratie van de installatie.

Het planproces is lopende.

5.7. HET GEWESTPLAN

Figuur 64: het gewestplan

Het gewestplan is een belangrijk element van het juridisch kader.

Voor Menen zelf geldt het gewestplan Ieper-Poperinge (KB 14/08/1979, gedeeltelijk gewijzigd op 11/01/1995 en op 10/11/1998 onder het gewestplan Kortrijk). De laatste wijzigingen betreffen hoofdzakelijk elementen ter hoogte van de Leievallei.

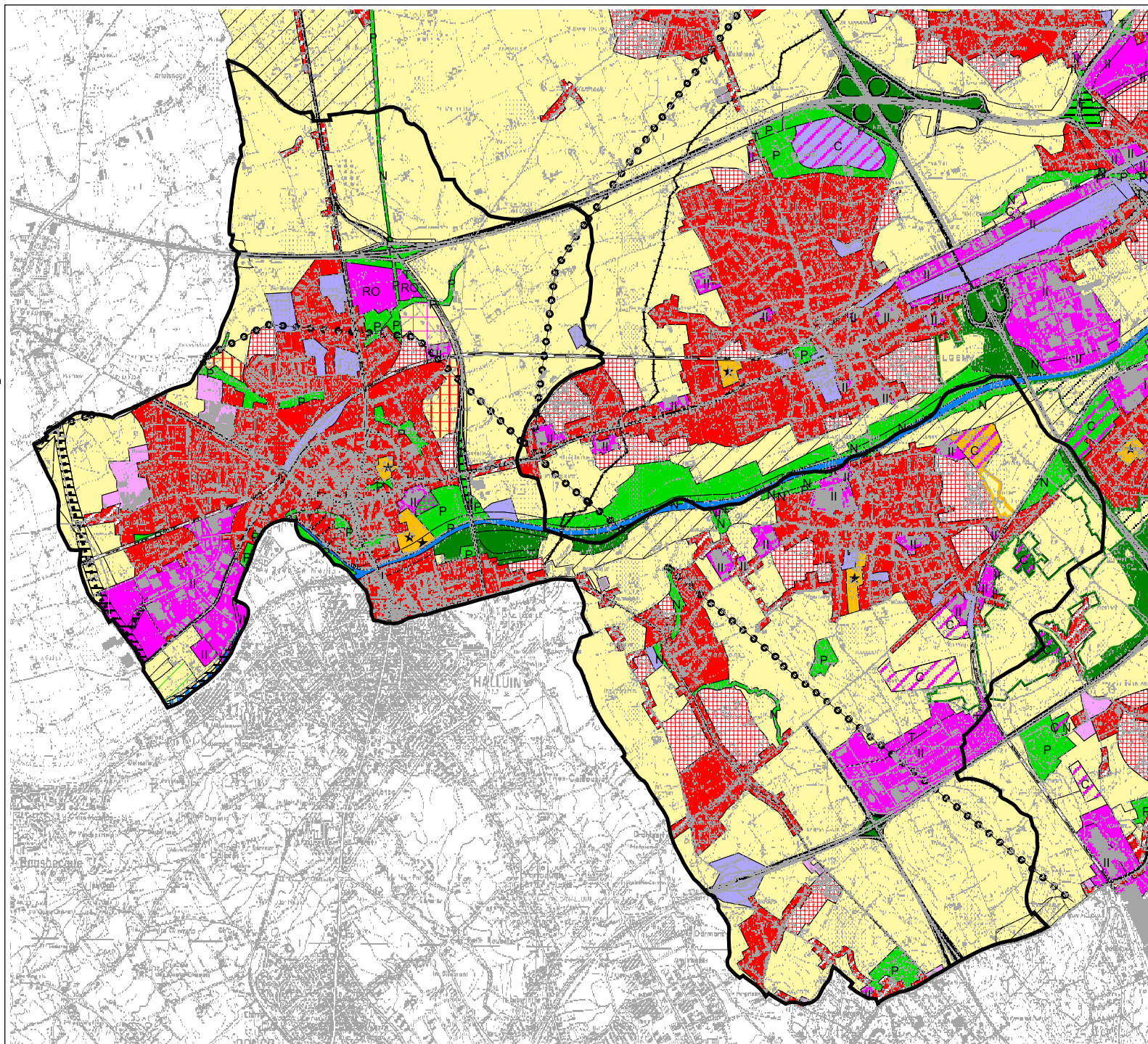
Voor Rekkem en Lauwe geldt het gewestplan Kortrijk (KB 4/11/1977). Dit gewestplan werd onder andere voor het grondgebied Lauwe en Rekkem gewijzigd op 14/12/1994 en op 10/11/1998. De laatste gewestplanwijziging van 6/07/2001 omvat kleine wijzigingen inzake industrie en de uitbreiding van het stadsrandbos.

Het gewestplan wordt gehanteerd als toetsingskader voor vergunningsaanvragen en geeft een beeld van mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen.

Datum wijziging	Voorwerp van wijziging
14/12/1994 (gewestplan Kortrijk)	Grondgebied Lauwe en Rekkem, uitspraak over de uitbreiding van de L.A.R.
11/01/1995 (gewestplan Ieper-Poperinge)	Tracé westelijke ring, tracé A19, uitspraak over een beperkt stukje van de industrie van Galloo
09/07/1996 (gewestplan Kortrijk)	In functie van de aanleg van een gasvervoerleiding (Kluisbergen-Wevelgem)
10/11/1998 (gewestplan Ieper-Poperinge)	Tracé expressweg, zone Bruggestraat (R.O.), tracé Leie
10/11/1998 (gewestplan Kortrijk)	Tracé Leie(vallei), gebied ter hoogte van de E17 (deel bosgebied)
6/07/2001 (gewestplan Kortrijk)	Kleine wijzigingen inzake industrie (L.A.R., Galloo, Witte Lietaer) en de uitbreiding van het stadsrandbos

legende

-  Waterwinningsgebieden
-  Gebied met toeristische waarde
-  0100- woongebied
-  0101- woongebied met culturele, historische en/of esthetische waarde
-  0102- woongebied met landelijk karakter
-  0105- woonuitbreidingsgebied
-  0200- gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut
-  0401- gebieden voor dagrecreatie
-  0500- parkgebieden
-  0701- natuurgebied
-  0702- natuurgebied met wetenschappelijke waarde of natuurreservaten
-  0800- bosgebieden
-  0900- agrarische gebieden
-  0901- landschappelijk waardevolle gebieden
-  1000- industriegebieden
-  1002- milieubelastende industrieën
-  1011- regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter
-  1082- reservegebied voor beperkte industriële uitbreiding
-  1100- ambachtelijke bedrijven en kmo's
-  1200- ontginningsgebieden
-  1212- ontginningsgebieden met nabestemming natuurontwikkeling
-  1504- bestaande waterwegen



5.8. VOORONTWERP REGIONAALSTEDELIJK GEBIED KORTRIJK

De afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk is een uitwerking van een bindende bepaling van het RSV. Het afbakeningsproces moet leiden tot een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Het voorstel van afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk dateert van mei 2000. Een voorontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan werd voorgelegd aan een plenaire vergadering op 9 juli 2003.

In het voorontwerp van afbakening (ASK) wordt het stedelijk gebied afgebakend t.o.v. het buitengebied. Het aldus afgebakende stedelijk gebied vormt een gebied waarin een in het RSV beschreven 'stedelijk-gebiedsbeleid' zal gevoerd worden.

Aan het voorontwerp van afbakening worden een aantal bestemmingswijzigingen gekoppeld ter uitvoering van het stedelijk beleid op Vlaams niveau. Voor Menen zelf worden nog geen concrete bestemmingswijzigingen voorgesteld. Wel wordt als alternatief overwogen om bijkomende terreinen te voorzien voor de zuidelijke uitbreiding van de LAR. De LAR wordt weerhouden als een specifiek (hoogwaardig) bedrijventerrein. Het gebied ten zuiden van de bestaande LAR wordt als alternatief voorgesteld voor de uitbreiding van de LAR, naast de mogelijkheid in Wevelgem.

Een aantal delen van Menen zijn opgenomen in de afbakening van het regionaalstedelijk gebied: de Leievallei en het Biezenveld, de LAR en een gedeelte van de N8 (vanaf de N32 tot aan de grens met Wevelgem).

De Leievallei wordt als stedelijke groenas gezien. De Leievallei is als drager van natuurwaarden en agrarische activiteiten en als recreatieve as een belangrijk structurerend element. Het voorontwerp van Vlaams RUP verwijst bij de Leievallei naar de lopende initiatieven inzake de visievorming voor de Leievallei, georganiseerd door de provincie West-

Vlaanderen met medewerking van ondermeer de gemeenten Wervik, Menen, Wevelgem en Kortrijk.

5.9. REBAK

REBAK staat voor Regionaal Beleidscomité Arrondissement Kortrijk. Ingevolge het Besluit van 20 juli 1994 van de Vlaamse regering houdende erkenning en betoelaging in het kader van het vernieuwd regionaal economisch beleid en het afsluiten van streekcharters, kan in Vlaanderen per sub-regio een streekplatform worden erkend en gesubsidieerd. Het doel van deze streekplatformen is een samenwerking tot stand te brengen tussen organisaties en personen binnen de sub-regio, gericht op het bevorderen van economische groei, inkomensvorming en werkgelegenheid. Concreet hebben deze streekplatformen als oogmerk het uitbouwen van een toekomstgerichte streekvisie en het bepalen van strategische hefbomen voor de bevordering van de socio-economische ontwikkeling en van de tewerkstelling van de regio. Zodra in een streekplatform een consensus is bereikt over deze streekvisie en over de hefbomen kan met de Vlaamse regering een streekcharter worden afgesloten, dit is een gemeenschappelijke intentieverklaring betreffende de verwezenlijking van deze hefbomen.

Opgericht op 14 november 1994 werd REBAK door de Vlaamse regering als streekplatform voor de regio Kortrijk erkend op 22 februari 1995. Op 24 november 1997 keurde de Algemene Vergadering het ontwerp van streekvisie goed. Ondertussen werd een ontwerp van streekcharter aan de Vlaamse regering overgemaakt en wordt gewerkt aan een voorstel van hefboomprojecten.

In haar ontwerp van streekvisie stelt het REBAK een streekstrategie voor het arrondissement Kortrijk voor. Hierin worden volgende – voor de gemeente Menen – relevante hefboomprojecten voorgesteld:

- Zonevrije gebouwen: Opvolgen van de problematiek van de zonevrije bedrijven en zonevrije woningen. In de regio Kortrijk wordt de problematiek van de

zonevreemde bedrijven sterk ervaren. In nauwe samenspraak en overleg met Vlaamse, provinciale en lokale partners dienen acties te worden ondernomen.

- Reconversie van de Grenspost op de E17: het project 'Rekkem-Ferrain'. De doelstelling van dit hefboomproject is de reconversie van de grenspost in Rekkem zodat deze site wordt omgevormd tot een goed uitgerust en kwalitatief hoogstaand onthaalcentrum voor toeristen en reizigers. Met het project kan de grenspost uitgroeien tot een plaats waar het grensoverschrijdende metropoolproject wordt voorgesteld aan de passanten. Het centrale uitgangspunt daarbij was dat wat eens de scheiding was tussen twee landen symboliseerde, nu het symbool wordt van eenheid en samenwerking
- LAR II: Transport-logistiek knooppunt. Doelstelling van dit hefboomproject is het ontwikkelen en optimaliseren van een uitbreiding van het transport-logistiek knooppunt LAR en dit om een antwoord te bieden aan concrete vestigingsvragen van expeditie- en distributiecentra.
- Stadsrandbos en leefomgeving. De doelstelling van deze hefboom is het realiseren van een stadsrandbos in de regio Kortrijk. Het bos wordt een multifunctioneel bosgebied met een ecologische, sociaal en educatieve, recreatieve en toeristische functie alsook met een economische waarde (houtproductie en beheerslandbouw alsook recreatieve tewerkstelling).

5.10. PLANNEN VAN GEMEENTELIJK NIVEAU

5.10.1. BPA 'S

Figuur 65: situering van de BPA's in Menen

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de BPA's in Menen. Op vandaag zijn een aantal BPA's achterhaald, strijdig met de bestaande toestand of strijdig met andere bestemmingsplannen. Voor het bpa Hagewinde werd op 30/01/2004 beslist tot de opmaak ervan.

Tabel 28: overzicht van de BPA's in Menen

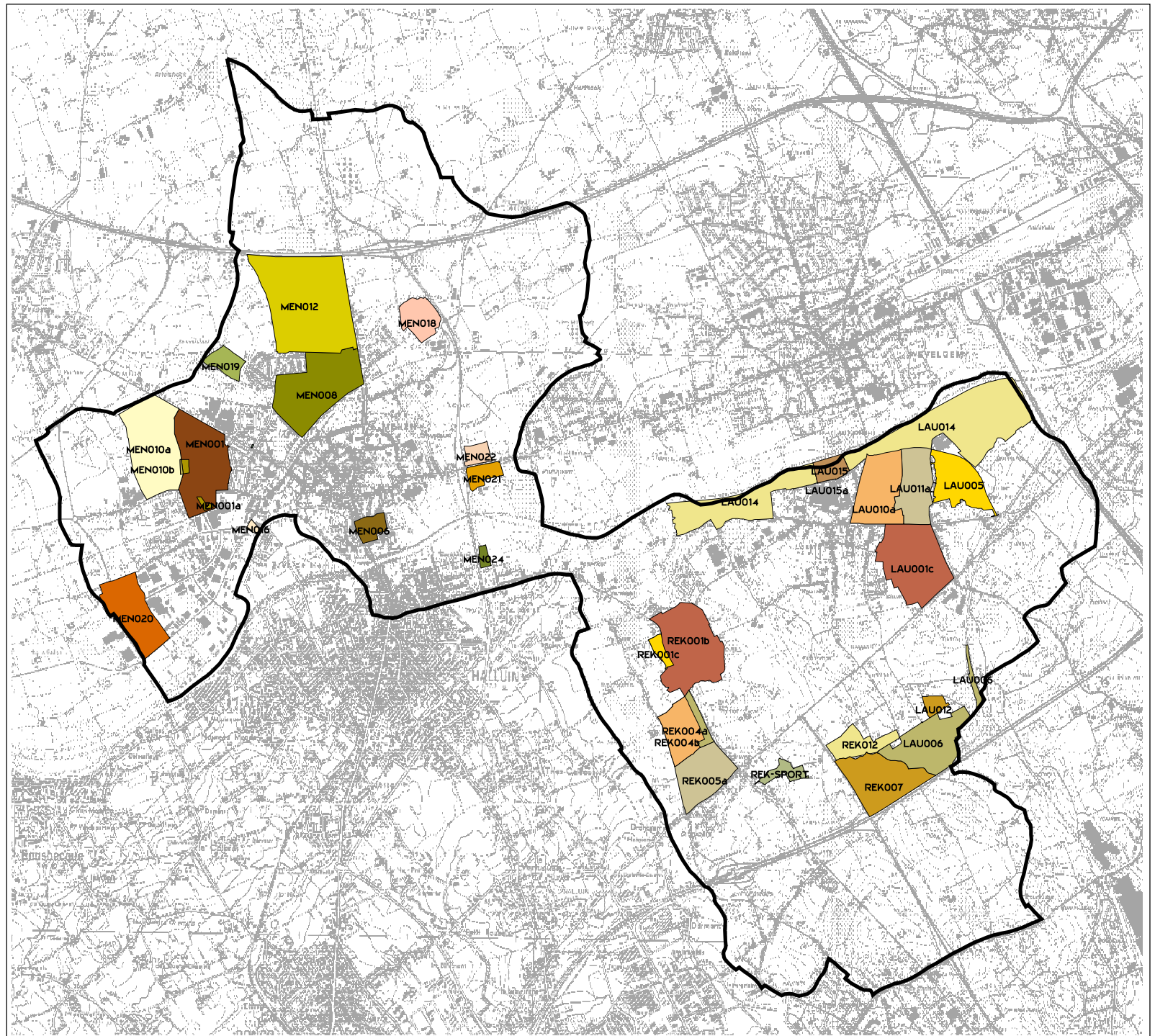
Naam	Deelge-meente	Datum van goedkeuring	Inhoud/thema
nr.M-1a Keizer Karelstraat	Menen	30/07/1982	wonen
nr. M-1a Keizer Karelstraat gedeeltelijke herziening	Menen	25/09/1992	wonen
nr. M-2a Guido Gezellelaan gedeeltelijke herziening	Menen	3/09/1999	tankstation
nr.M- 6 Doorsteek Koningin Astridplein	Menen	27/02/2003	centrumfuncties
nr. M- 8 Noorderlaan	Menen	10/03/1998	wonen
nr. M-10 Uitbreiding Keizer Karelstraat	Menen	22/09/1982	wonen
nr. M-10 Uitbreiding Keizer Karelstraat gedeeltelijke herziening	Menen	25/09/1992	wonen
nr. M-12 Groenhof	Menen	10/03/1998	wonen
Nr. M-16 Wervikstraat	Menen	19/02/1998	Ontsluiten van de

			Barakken, Parklaan
nr.M-18 nijverheidszone Menen-Oost	Menen	09/06/1992	bedrijvigheid
nr. M-19 Geluwestraat	Menen	18/07/1989	wonen
Nr.M- 20 Bedrijvenzone Kortrijkstraat	Menen	26/03/2003	bedrijvenzone
Uitbreiding Industrierrein Grensland	Menen	18/01/1999	bedrijvigheid
Kruishoek	Menen	02/03/1994	Gemengde zone kleinhandel, wonen recreatie
nr. M - 24 Wimbledon	Menen		Uitbreiding sport
Hagewinde	Menen		wonen
nr.L-1 Tuinwijk	Lauwe	22/06/1994	centrumfuncties
nr.L-5 Schonekeerstraat	Lauwe	26/09/1977	wonen
nr. L-10 Opstal	Lauwe	24/08/2001	wonen
Nr.L-11 Kranenbroek (wijziging A)	Lauwe	20/12/2001	wonen
nr.15 Leiestraat	Lauwe	08/12/2003	bedrijvigheid
BPA L-R 1 LAR	Lauwe Rekkem	12/09/2001	bedrijvigheid
nr.R-1 Centrum	Rekkem	18/10/1984	centrumfuncties
nr.R-1a gedeeltelijke herziening Centrum	Rekkem	12/11/1993	centrumfuncties
nr.R-4 Murissonstraat wijziging B	Rekkem	29/04/1993	reservegebied voor wonen

nr. R-5 Dronckaertstraat	Rekkem	25/04/2000	wonen
Rekkem Sport	Rekkem		sport
M-L-R-1 Leievallei			natuur, landbouw, recreatie, zonevreemde gebouwen
Zonevreemde bedrijven	Menen Lauwe Rekkem		bedrijvigheid

legende

- LAU001C-TUINWIJK
- LAU005-SCHONEKEERSTRAAT
- LAU006-INDUSTRIEZONE_LAR
- LAU010A-OPSTAL
- LAU011A-KRANENBROEK
- LAU012-LAR_UITBREIDING
- LAU014-LEIEVALLEI
- LAU015-LEIESTRAAT
- LAU015A-LEIESTRAAT
- MEN001-KEIZER KARELSTRAAT
- MEN001A-KEIZER KARELSTRAAT
- MEN002-GUIDO GEZELLELAAN
- MEN006-DOORSTEEK K ASTRIDLAAN
- MEN008-NOORDERLAAN
- MEN010A-UITBREIDING K KARELSTRAA
- MEN010B-UITBREIDING K KARELSTRAA
- MEN012-GROENHOF
- MEN016-WERVIKSTRAAT
- MEN018-NIJVERHEIDSZONE MENEN OOS
- MEN019-GELUWESTRAAT
- MEN020-UITBREIDING INDUSTRIE GRENS
- MEN021-BEDRIJVENZONE KORTRIJKSTR
- MEN022-KRUISSHOEK
- MEN024-WIMBLEDON
- REK-REKKEM-SPORT
- REK001B-CENTRUM
- REK001C-CENTRUM
- REK004A-MURISSONSTRAAT
- REK004B-MURISSONSTRAAT
- REK005A-DRONKAERTSTRAAT
- REK007-INDUSTRIEZONE_LAR
- REK012-LAR_UITBREIDING



5.10.2. ONTEIGENINGSPLANNEN

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de onteigeningsplannen in Menen.

Naam	Deelgemeente	Datum van goedkeuring	Inhoud/thema
nr. M- 8 Noorderlaan	Menen	10/03/1998	
Nr. M -12 Groenhof	Menen	10/03/1998	
Nr. M – 16 Wervikstraat	Menen	19/02/1998	
Nr. M – 18 Nijverheidszone Menen Oost	Menen	09/06/1992	
Uitbreiding industriegebied Grensland	Menen	14/05/1997	
Nr. L - Tuinwijk	Lauwe	29/09/1977	
Nr. L - Opstal	Lauwe	05/04/2002	
Nr. R-5 Dronckaertstraat	Rekkem	25/04/2002	
Bedrijventerrein Oost uitbreiding	Menen	17/05/2002	

5.10.3. INRICHTINGSPLANNEN

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de inrichtingsplannen voor Menen.

Naam	Deelgemeente	Datum van goedkeuring	Inhoud/thema
Structuurschets: bedrijvenzone Sint-Jansbeek		25/05/1992	
Inrichtingsplan RO bedrijventerrein Menen-Oost	Menen	05/06/2003	
Artisanale zone Lauwe	Lauwe	08/01/1990	

5.10.4. MOBILITEITSPLAN

De opmaak van het mobiliteitsplan gebeurt parallel met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

Het mobiliteitsplan wordt opgemaakt in het kader van de mobiliteitsconvenants. Dit zijn overeenkomsten tussen de Vlaamse regering en de gemeentebesturen, waarbij de gemeente een mobiliteitsplan opmaakt in navolging van de visie op Vlaams niveau. In ruil krijgt de gemeente financiële middelen ter beschikking voor de verbetering van de mobiliteit in de gemeente.

Het doel van de convenants is:

- het verhogen van de verkeersveiligheid;
- het verhogen van de verkeersleefbaarheid;
- de vervoersvraag beheersen;

Momenteel is het beleidsplan bijna afgewerkt.

De krachtlijnen van dit plan worden in dit gemeentelijk ruimtelijk structuurplan overgenomen en zijn terug te vinden in het richtinggevend gedeelte.

5.10.5. GNOP

▪ Formele aspecten

Het gemeentelijk natuurontwikkelingsplan (GNOP) werd in 1996 opgemaakt en op 31 januari 1997 goedgekeurd door de gemeenteraad. Het GNOP is een beleidsplan van de gemeente voor de sector natuur. Dit betekent dat een goedgekeurd GNOP een duidelijk engagement van de gemeente inhoudt om effectief binnen haar beleid te werken aan het natuurbehoud.

▪ Inhoudelijke aspecten

Het GNOP vertrekt van een globale analyse van de toestand van de natuur in de gemeente. Hierbij werd op basis van de gegevens uit de

inventarisatie een overzicht gegeven van de potenties die binnen de gemeente bestaan voor natuurontwikkeling. Deze potenties werden visueel weergegeven op een potentiekaart met aanduiding van bestaande en geplande bosgebieden, gebieden met bijzondere ecologische waarde en/of potentie, typische landschappen, poelen en vijvers, panoramische zichtlocaties, corridor-gebieden langsheen beekvalleien... In de globale analyse werd eveneens een overzicht gegeven van de voornaamste knelpunten die ingegeven zijn vanuit het natuurbehoud en -ontwikkeling.

Vervolgens werd een doelstellingsnota opgemaakt. Vanuit een algemene beleidsvisie t.a.v. natuurbehoud op gemeentelijk vlak, werden specifieke 'opties en gebiedsafbakening' geformuleerd en uitgewerkt naar passende beleidsmaatregelen en acties. Binnen het kader van deze planningscontext beperken we ons tot een beknopte weergave van de essentiële actiepunten van het GNOP.

Het actieplan omvat volgende elementen:

- Het verhogen van de landschappelijke en ecologische betekenis van de Leievallei.
- De aanpak van de beekvalleien. Er wordt gestreefd naar het verbeteren van het beekecosysteem en van het natuurlijk functioneren van de beek.
- Onder de noemer 'Project natuur in de stad' worden voorstellen gedaan om de natuur bij de vestingsmuren en de parken te behouden en te versterken.
- Het versterken van de structuur van kleine landschapselementen via een subsidiereglement voor de aanleg en het onderhoud van kleine landschapselementen. Hierbij zijn de Leievallei, de vallei van de Krommebeek en de vallei van de Lauwsebeek/Palingbeek prioritair.
- Het inventariseren van waardevolle wegbermen
- Het voorzien van een stedelijke toelage voor terreinen in beheer van natuurverenigingen
- Onderzoek naar de mogelijkheden voor natuureducatie en -sensibilisatie.

5.10.6. MILIEUBELEIDSPLAN

Het milieubeleidsplan stippelt voor de periode 2000-2004 het milieubeleid uit van de gemeente Menen.

Per sector (water, bodem, lucht, afval, hinder en groen, natuur en landschap) worden doelstellingen en strategieën vastgelegd op langere termijn. Ze worden vertaald naar concrete acties in functie van de beschikbare middelen. Daarnaast worden de instrumenten, de doelgroepen en de organisatie van het milieugebeuren in de gemeente bepaald.

Volgende acties staan op het jaarprogramma 2003 en hebben een relatie met de ruimtelijke ontwikkeling in Menen:

- Water: de stad Menen streeft om tot een duurzaam lokaal waterbeleid te komen. Dit beleid betreft de brongerichte en geïntegreerde aanpak m.b.t. het remediëren en voorkomen van wateroverlast, waterverontreiniging, verdroging, aantasting van het natuurlijk milieu van watersystemen en erosie.
 - Opmaak van een DULO-plan
 - Stedelijk subsidiereglement voor de aanleg van individuele afvalwaterzuiveringsinstallaties
 - Stedelijk subsidiereglement voor de aanleg van hemelwaterputten en infiltratievoorzieningen
 - Uitvoeren van een wateraudit in gemeentelijke gebouwen bij nieuwbouw, herbouw en verbouwingen
 - Opmaken van een stedelijke verordening mbt het overwelfen van baangrachten.
- Natuurlijke entiteiten: natuur, bos, groen, landschappen: het Gemeentelijk Natuur Ontwikkelings Plan, kortweg GNOP genaamd, bevat de potenties, knelpunten, doelstellingen en te ondernemen acties ten voordele van meer en betere natuur in de stad Menen. Het GNOP werd in de gemeenteraad van 31

januari 1997 goedgekeurd en naar AMINAL opgestuurd. Het GNOP werd door AMINAL goedgekeurd op 1 juli 1997.

- Voor het actieplan van het GNOP werden in Menen 5 projecten vooropgesteld:
 - De Leievallei
 - De beekvalleien (Krommebeek – Spoorwegzate, Geluwebeek, Lauwe- en Palingbeek)
 - Natuur in de stad (vestingsmuren, parken)
 - Kleine landschapselementen
 - Wegbermen

De stad Menen ijverde reeds in het verleden om het actieplan op het terrein te verwezenlijken en zo de natuurlijke potenties te verhogen. Ook in de toekomst wil de stad dit beleid behouden.

- Natuur en Landschap in de Leievallei Kortrijk-Wevelgem
- Ecologisch inrichten van de vallei van de Geluwebeek
- Stedelijk subsidiereglement voor de aankoop en onderhoud van kleine landschapselementen
- Ecologisch beheer van de wegbermen
- Project 'Groenhof': aanleg van een groenzone
- Hinder: de milieu- en leefkwaliteit van de woonomgeving wordt steeds meer aangetast door structurele problemen zoals verkeersgroei, verstedelijking en industrialisering. Hierdoor kunnen verschillende vormen van milieubelasting zich binnen het woongebied opstapelen, wat tot een verhoogd gevoel van onveiligheid en negatieve beleving van de woonomgeving kan leiden. Het stadsbestuur is zich er van bewust dat via kleine ingrepen de leefbaarheid in de woongebieden beïnvloed kan worden.
 - Uitwerken van het beleidskader inzake geluidshinder

- Mobiliteit: de stad verbindt zich er toe een beleid te voeren dat erop gericht is integratie te bevorderen van het milieubeleid, het mobiliteitsbeleid en het ruimtelijk orderingsbeleid. Op die wijze tracht de stad bij te dragen tot een vermindering van de druk op het leefmilieu, uitgeoefend door de sector verkeer en vervoer. Met de druk op het leefmilieu wordt bedoeld luchtverontreiniging, effecten op natuur, groenstructuren, hinder (geluid, licht en geur) en waterverontreiniging.
 - Uitvoeren van een milieutoetsing van het stedelijk mobiliteitsbeleid
 - Bevolking sensibiliseren inzake duurzame mobiliteitsvormen

5.10.7. STUDIE LEIEVALLEI MENEN-WEVELGEM

In 1992 besliste de gemeenteraad van Menen, samen met buurgemeente Wevelgem een studie op te maken van de Leievallei.

De studie had tot doel de potenties van het gebied te onderzoeken rekening houdend met de landschappelijke waarde van het gebied, de ontwikkeling van de natuurwaarden, de groeiende recreatieve betekenis en de toeristische potenties van het gebied. In de studie worden maatregelen geformuleerd en voorstellen uitgewerkt die de open ruimte beschermen en de ontwikkeling van het gebied helpen sturen.

In de studie wordt de Leievallei doorgelicht betreffende het landschap, cultuurhistorische relict, reliëf, bodemgebruik, biologisch waardevolle gebieden, nutsvoorzieningen, juridische aspecten (gewestplan)

Op deze studie is verder ingegaan en het onderzoeksgebied werd verruimd van Wervik tot Kortrijk.

Momenteel is er een samenwerkingsverband tussen verschillende bestuursniveaus. De samenwerking is uitgebreid met de gemeente Wervik en de stad Kortrijk. De Vlaamse overheid, AMINAL, gaf opdracht tot het opmaken van een sectorale studie met als invalshoek landschap en natuur. Daarnaast wordt momenteel gewerkt aan een sectorale visie

vanuit toerisme en recreatie, economie, beeldkwaliteit alsook vanuit de invalshoek Landbouw. Het provinciebestuur West-Vlaanderen neemt het voortouw om de verschillende visies op mekaar af te stemmen en een actieplan voor te stellen aan de diverse betrokkenen.

5.10.8. RICHTPLAN VOOR DE INRICHTING VAN DE GELUWEBEEK IN MENEN – INRICHTINGSPLAN VOOR DE GELUWEBEEK TUSSEN BEEKSTRAAT EN BRUGGESTRAAT TE MENEN

In 2001 werd door Leiedal en WVI een plan opgemaakt dat een algemene visie weergeeft op de natuurontwikkeling langs de Geluwebeek. Het plan onderscheidt een aantal deelgebieden in de vallei van de Geluwebeek. Aan elk van de deze deelgebieden wordt een specifieke visie gekoppeld waaraan telkens een reeks van inrichtingsmaatregelen worden gebonden. De visie omvat het versterken en netwerken van de natuur en het uitbouwen van recreatieve mogelijkheden. De maatregelen omvatten beheersmaatregelen, aanplantingen, verwerven van gronden, aanleggen van paden en speelruimte,...

In december 2002 is er binnen deze visie een concreet inrichtingsplan uitgewerkt voor twee deelgebieden langs de Geluwebeek namelijk ter hoogte van de Beekstraat en tussen de Noorderlaan en de spoorweg. Het rapport met het inrichtingsplan omvat voorstellen tot:

- Tracé voor aanleg van een pad langs de beek van de Beekstraat tot de Bruggestraat met inplanting van bruggen
- Inrichtingswerken in de beekvallei (bv. plabermen, poel)
- Beheer van bos en struweel, zoals hakhout of herstel van grasland
- Beheer van graslanden, zoals maaien, begrazen, bebossen, aanleg van vlinderhoekje.

5.10.9. HET GRENSLEIEGEBIED VAN FRELINGHIEN TOT MENEN-HALEWIJN

De studie omtrent het grensleiegebied is een grensoverschrijdende studie opgemaakt onder begeleiding van Leiedal, la Communauté urbaine de Lille, IEG en WVI.

De studie tekent een ruimtelijk schema uit voor het grensleiegebied. De hoofdelementen in deze ruimtelijke structuur zijn:

- Gebieden voor stedelijke en residentiële ontwikkeling: het stedelijk geheel Komen-Wervik en de Leiebocht tussen Menen en Halluin.
- Een industriële ontwikkeling rond twee polen die bereikbaar zijn over de weg, het water en per spoor: Komen-West en Menen-Halluin-West.
- Een valorisatie van de natuurgebieden met beschermende maatregelen voor de landbouwzones: tussen Wervicq-Sud en Boesbeke, tussen Wervik en Bousbeke en ter hoogte van Menen-Halluin.

Voor Menen zijn daarenboven volgende elementen van belang:

- In deze studie wordt het concept van de Parklaan geïntroduceerd. Dit is een wegverbinding voor fietsers, personenwagens en lichte vrachtwagens tussen de centra van Menen en Halluin via het schiereiland over de Leie. Hierbij is de oostelijk kant van het schiereiland bestemd voor een stadspark. Deze verbinding is een alternatief voor de Rijselstraat en maakt de recreatiezone gemakkelijk bereikbaar.
- De aanleg van de westelijke ring rond Menen die de verbinding maakt met de westelijke ringweg van Halluin.

5.10.10. BESCHERMDE MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

Figuur 66: monumenten en landschappen in Menen


In Menen zijn een groot aantal gebouwen of gebieden beschermd als monument of landschap. Een overzicht wordt weergegeven op kaart.

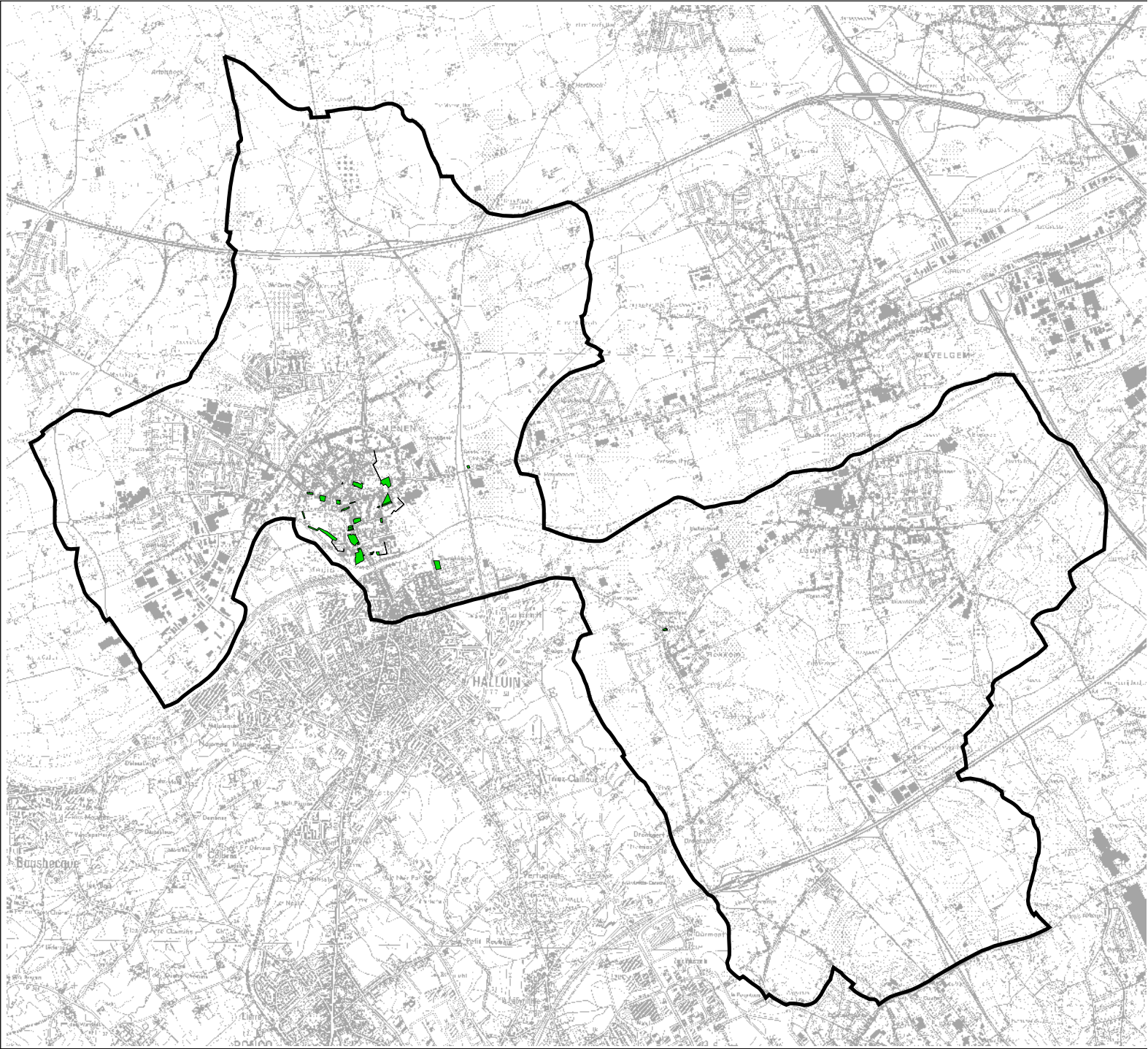
Er is vooral een concentratie van monumenten in het centrum van Menen. Deze monumenten zijn getuigen van het middeleeuwse verleden en van de tijd van de Vaubanvesting.

Locatie	Beschermde Objecten
Menen : Benediktinessenstraat	Vesting+Kazemat Benediktinessenstraat
Menen : Blekerijvesting	Gedeelte Van De Oude Vestingen Vestingmuur En 9 Kazematten
Menen : Bruggestraat	Het Huis
Menen : Fabiolalaan	De vroegere Olieslagmolen
Menen : Grondwetstraat	Kasteelhoeve 'Haute Cense' Omgeving Van Het Woonhuis
Menen : Grote Markt	Het Belfort Het Stadhuis Het Stadhuiscomplex
Menen : Ieperstraat	Sint-Franciscuskerk Ieperstraat 14
Menen : Koningstraat	Koningstraat 51
Menen : Kortrijkstraat	Windmolen "De Goede Hoop"
Menen : Leopoldsplein	Kazernegebouw Of Militair Hospitaal Leopoldplein
Menen : Oude Leielaan	Oude Leielaan 2, Oude Leielaan 3 Vestingsmuur En 22 Kazematten
Menen : Rijselstraat	Huis, Rijselstraat 10 Inrijpoort Van Rijselstraat 51a Rijselstraat 53 Rijselstraat 55 Inrijpoort Van Rijselstraat 57 Gedeelte Van De Sint-Joriskliniek, Rijselstraat 71 Gedeelte Van De Sint-Joriskliniek

	Rijselstraat 73 Sint-Vedastuskerk "Schippershof" Rijselstraat 75 "Schippershof" Rijselstraat 77 Rijselstraat 57 Rijselstraat 9 Vestingsmuur Rijselstr. Met Kazemat Vestingsmuur Rijselstraat Kazemat Rijselstraat
Menen : Vaubanstraat	Vestingsmuur Vaubanstraat Wapenarsenaal
Menen : Waalvest	Vestingsmuur+Kazematten Waalvest
Rekkem :	Sint-Niklaaskerk

legende

 beschermde monumenten



5.10.11. JEUGDRUIMTEPLAN 2002-2007

Het Jeugdruimteplan van Menen werd goedgekeurd door de gemeenteraad op 31 mei 2002. Met de opmaak van dit plan erkent het gemeentebestuur de nood aan voldoende kwalitatieve ruimte voor de jeugd van vandaag als investering in de toekomst.

In dit plan wordt een beschrijving gegeven van de jeugdinfrastructuur, vertrekkend vanuit de feiten en meningen over vaststellingen tot doelstellingen die de stad wil realiseren. De doelstellingen worden telkens geconcretiseerd uitgewerkt met een timing en kostenraming.

De inventarisatie van de bestaande jeugdwerkinfrastructuur en ruimte voor jeugd wordt opgenomen in de bestaande ruimtelijke structuur, bij de bespreking van de deelstructuur toerisme en recreatie.

Het Jeugdruimteplan maakt inzake infrastructuur een onderscheid tussen het Jeugdcentrum, de stedelijke jeugdinfrastructuur en particuliere jeugdinfrastructuur. Op vlak van ruimte voor jeugd wordt het speelruimtebeleid, de fuiven en repetitieruimte onder de loep genomen.

Volgende doelstellingen met betrekking tot de infrastructuur worden naar voor geschoven in het Jeugdruimteplan:

- Een stedelijk jeugdcentrum opstarten
- Streven naar een veilige en aangepaste jeugdinfrastructuur
- Investerings- en infrastructuursubsidie wordt aangepast.

Volgende doelstellingen met betrekking tot de ruimte voor jeugd worden naar voor geschoven in het Jeugdruimteplan:

- Blijvende aandacht voor de aanleg van openbare speelruimte
- Netheid, onderhoud en toezicht
- Jeugd moet kunnen fuiven
- Aandacht voor repetitieruimte

5.10.12. STRUCTUURPLANNING IN DE NABURIGE GEMEENTEN

▪ Kortrijk

In Kortrijk ligt op vandaag een schetsontwerp van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan voor waarin de gewenste ruimtelijke structuur reeds gedetailleerd is uitgewerkt. Een gemeenschappelijk aandachtspunt is de ontwikkeling in de Leievallei en het stadsrandbos. Met de opmaak van het voorstel van afbakening van regionaalstedelijk gebied werden reeds gemeenschappelijke standpunten ingenomen.

▪ Wevelgem

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan is in opmaak.

Gemeenschappelijke aandachtspunten zijn de toegankelijkheid van de Leievallei, en het verder werken aan landschapsopbouw in de vallei; de ontwikkelingsperspectieven van de open ruimte aan de Kezelberg, ten noorden van de A19; ontwikkelingsperspectieven voor de N8.

▪ Wervik

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Wervik is in opmaak.

Gemeenschappelijke aandachtspunten zijn de ontwikkeling van de open ruimte tussen beide kernen en ten noorden ervan en de problematiek rond de sluiting van de westelijke ring.

5.10.13. EUROPESE PROJECTEN

Recentelijk werden projectvoorstellen voor de vernieuwing van de stationsomgeving van Menen in het kader van de interregdossiers HST 4i en HST Connect goedgekeurd. Beide projecten hebben tot doel de transportfunctie van de spoorwegen terug op de voorgrond te plaatsen. De stationsomgevingen worden beschouwd als strategische plaatsen binnen het stedelijk weefsel en moeten zich er op voorbereiden in de toekomst terug de rol op te nemen van generator in het stedelijk sociaal-economisch gebeuren.

Beide projecten zijn transnationale projecten waarin samengewerkt wordt met partners uit Engeland, Frankrijk, Duitsland en Nederland. Gelijkaardige problematieken in deze landen worden gezamenlijk aangepakt. Elk project op zich legt specifieke accenten.

Interregproject HST4i:

Het projectvoorstel voor Menen in het kader van HST 4i is in hoofdzaak gericht op de vernieuwing van de voorzijde van de stationsomgeving. De aandacht gaat uit naar de verbetering van de onthaalfaciliteiten op het stationsplein, voor- en na transport aansluitingsmogelijkheden, voorzieningen voor fietsers en voetgangers en een algemene opwaardering van de beeldkwaliteit van de stationsomgeving.

Interregproject Connect:

In het HST Connect project wordt in eerste instantie gewerkt aan de algemene kwaliteitsverbetering van de achterzijde van het station en de koppelingen van de stationsomgeving met het stedelijk weefsel. Zowel de stadskern als de omliggende woonwijken worden betrokken. Belangrijke investeringsonderdelen zijn: de heraanleg van de parkeermogelijkheden, de integratie van stedelijk groen en het historisch kerkhof in het stadsbeeld, voorzieningen voor fietsers en wandelaars en de heraanleg van de Wahistraat.

6 BEGRIPPENLIJST

Deze lijst verduidelijkt bepaalde begrippen.

De begrippen aangemerkt met een asterisk (*) zijn begrippen van het RSV die in het PRS – WV dezelfde betekenis hebben als in het RSV en die daaruit zijn opgenomen.

De begrippen aangemerkt met een dubbele asterisk () zijn begrippen van het RSV die in het PRS – WV een meer specifieke betekenis krijgen (verduidelijking, nuancering).**

Aanbodbeleid

Beleid waarbij de ontwikkeling van bepaalde maatschappelijke activiteiten gestimuleerd wordt door een aanbod van ruimten met een bepaalde bestemming. Zo wordt bij de afbakening van de stedelijke gebieden ruimte aangeduid met de bestemming 'wonen' of 'bedrijvigheid' om in de behoeften aan woningen en bedrijventerreinen te voorzien.

Ad Hoc

Voor deze zaak. Oplossing die niet in andere gevallen geldt, gelegenhedsoplossing.

Afbakening van stedelijke gebieden*

Afbakening van stedelijke gebieden is de precieze aanduiding van de delen van een gemeente waarin een beleid van groei, concentratie en verdichting van toepassing is (= stedelijk-gebiedbeleid). De afbakening moet toelaten binnen de grens van het stedelijk gebied de wenselijke kwalitatieve en kwantitatieve behoefte inzake woningbouw, economische activiteit en andere activiteiten (de zogenaamde taakstellingen) op te vangen. De afbakening gebeurt in een afbakingsproces waarin alle betrokkenen samenwerken.

Afbakening*

Afbakening is de precieze aanduiding van gebieden waar een specifiek beleid van toepassing is. De afbakening gebeurt in een afbakingsproces waarin alle betrokkenen samenwerken.

Agrarisch bedrijf*

Een agrarisch bedrijf is een bedrijf dat beroepsmatig planten en/of dieren kweekt voor de markt, met uitzondering van het kweken van dieren voor recreatieve doeleinden.

Agrarische bedrijvenzone*

Een agrarische bedrijvenzone is een bedrijventerrein dat uitsluitend bestemd is voor de inplanting van nieuwe grondloze agrarische bedrijven. Agrarische bedrijvenzones worden afgebakend binnen de gebieden van de agrarische structuur en maken bijgevolg geen deel uit van de oppervlakte aan bijkomende lokale en regionale bedrijventerreinen en bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven.

Agrarische structuur*

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

Ankerplaats

Ankerplaatsen zijn de meest waardevolle en meest gave zones met een hoge dichtheid aan erfgoedwaarden en een grote representativiteit. Kenmerkend is de bijzondere genetische samenhang van de landschapselementen. Ze vormen een geheel en worden ook als een ensemble aangeduid

AROHM

Administratie Ruimtelijke Ordening Huisvesting en Monumenten

Automobiliteit, autoverkeer

Alle gemotoriseerd verkeer over de weg (personenwagens, vrachtwagens, autobussen, motorfietsen vanaf klasse B, landbouw- en graafmachines)

AWZ

Administratie Waterwegen en Zeewezen

Baken*

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

Bedrijfsondersteunend hoofddorp

Kern in het buitengebied met een lokale verzorgende rol. Een lokaal bedrijventerrein kan er voorzien worden. Bijkomende woongelegenheden zijn mogelijk zoals bij een woonkern.

Bedrijventerrein

Terrein bestemd voor de vestiging van bedrijven die niet verweven worden met andere maatschappelijke activiteiten. Hierna worden enkele kenmerken gegeven die in aanvulling moeten gezien worden met de ontwikkelingsperspectieven voor bedrijventerreinen zoals bepaald in het RSV

Het onderscheid tussen een lokaal en een regionaal bedrijventerrein wordt gemaakt op basis van drie soorten van impact, namelijk ruimtelijke impact, milieu-impact en verkeersimpact.

Enkele kenmerken van nieuwe lokale bedrijventerreinen**

- ruimtelijk:

- percelen: bij een oppervlakte van netto 5 ha moeten minimaal 20 bedrijfsperven voorzien worden waarbij het individuele bedrijfsperv ten hoogste 5000 m² kan bedragen. Een uitzondering wat betreft het aantal bedrijfsperven is mogelijk voor bedrijventerreinen waar herlokalisering van bedrijven terecht komen (bedrijven waarvan hun uitbreidingsvraag niet via plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen toegestaan wordt en die dus genoodzaakt zijn om te herlokalisering);

- oppervlakte: ca. 5 ha;
- ligging: aansluitend bij de kern of een bestaand bedrijventerrein; enkel mogelijk in hoofdorpen en economische knooppunten;

- milieu: bedrijven zonder 'milieubelastend' karakter (cf. Vlaremwetgeving);
- verkeer:
- ontsluiting via een gemeentelijke verzamelweg rechtstreeks op een primaire of secundaire weg;
- weinig verkeersgenererende bedrijven;

Enkele kenmerken van nieuwe regionale bedrijventerreinen**

- ruimtelijk:
- percelen in hoofdzaak > 5000 m², tenzij voor milieubelastende of sterk verkeersgenererende kleinere bedrijven;
- ligging: uitsluitend in (af te bakenen) stedelijke gebieden en specifieke economische knooppunten;
- voor specifieke regionale bedrijventerreinen (vb. kantoor- en dienstzones, kleinhandelszones) kunnen bijkomende ruimtelijke criteria bepaald worden;

- milieu:

er kunnen specifieke soorten regionale bedrijventerreinen aangelegd worden voor diverse soorten bedrijvigheid met verschillen in milieubelastend karakter (vb. zone voor afvalverwerking en recycling, gemengd regionaal bedrijventerrein); bepaalde soorten bedrijvigheid kunnen worden uitgesloten op bepaalde specifieke bedrijventerreinen (vb. geen mestverwerking op een gemengd regionaal bedrijventerrein);

- verkeer:

- ontsluiting in principe rechtstreeks via een primaire of secundaire weg;
- voor bedrijven met een sterk verkeersgenererend karakter kunnen specifieke bedrijventerreinen aangelegd worden (vb. transport- en distributiezone).

Bedrijventerrein voor historisch gegroeid bedrijf*

Een bedrijventerrein voor historisch gegroeid bedrijf is een specifieke categorie van bedrijventerrein. Een historisch gegroeid bedrijf kan omschreven worden als een regionaal bedrijf, dat morfologisch en

ruimtelijk verweven is met de omgeving en dat een specifieke sociaal-economische relatie heeft met de omgeving.

Beginnend huishouden

Elk nieuw gevormd gezin, onder welke vorm ook ontstaan (zoals door huwelijk, samenwonen, door echtscheiding, jongeren die het ouderlijk huis verlaten) en ongeacht het aantal gezinsleden (alleenstaanden, tweepersoonsgezinnen) en leeftijd.

Bereikbaarheid*

Bereikbaarheid is de relatieve kwaliteitsmaat van een gebied die de gewogen reisweerstand naar al de erop betrokken overige gebieden weergeeft. Anders gesteld is bereikbaarheid het gemak waarmee een plaats of een voorziening kan worden bereikt.

Bereikbaarheidsprofiel*

Het bereikbaarheidsprofiel van een locatie is het geheel van kenmerken van die locatie m.b.t. zijn bereikbaarheid: de ligging t.o.v. grote bevolkingsconcentraties, afstand tot internationale luchthaven of halte van openbaar vervoer, gevoeligheid voor verkeersopstoppen, ..

Beroepslandbouw*

Beroepslandbouw is de beroepsmatige landbouwbedrijfsvoering: het voortbrengen (kweken) van planten en/ of dieren in hoofd- of nevenberoep.

Bewoner van een gebied

Persoon die daadwerkelijk continu verblijft in dat gebied

Bimodaal

Het verkeer van twee vervoerswijzen samen beschouwend (zie ook vervoersmodus, multimodaal) : bij voorbeeld met de wagen en de trein.

Bindend gedeelte

Het bindend gedeelte van een ruimtelijk structuurplan bevat de bindende bepalingen*.

Bindende bepaling**

De bindende bepalingen van een ruimtelijk structuurplan zijn de spil tussen de gewenste ruimtelijke structuur uit het richtinggevend gedeelte en de realisatie ervan. De bindende bepalingen moeten een dwingend karakter geven aan de uitvoering van het ruimtelijk structuurplan via uitvoerende instrumenten. De bindende bepalingen van het PRS-WV West-Vlaanderen zijn bindend voor de provincie West-Vlaanderen en de gemeenten op haar grondgebied en voor de instellingen die eronder ressorteren.

Bouwvrije zone**

Het begrip 'bouwvrije zone' wordt in het RSV beperkt tot gebieden van de agrarische structuur. In het PRS-WV kunnen dit tevens gebieden zijn, deel uitmakend van de natuurlijke en landschappelijke ruimtelijke structuur. Er wordt geen enkele vorm van bijkomende bebouwing toegestaan, om aldus de ontwikkelingsmogelijkheden van de grondgebonden agrarische functies te garanderen en/of om een beleid rond integraal waterbeheer en een beleid rond het vrijwaren van structurerende landschapselementen en -componenten te voeren. Ze zijn zo te selecteren en af te bakenen dat er geen bestaande landbouwbedrijfszetels of andere bebouwing in worden opgenomen. Hierop kan een uitzondering gemaakt worden in het kader van het integraal waterbeheer.

Bovenlokale bedrijvigheid

Bedrijvigheid die voorkomt op een regionaal bedrijventerrein (zie bedrijventerrein), op een bedrijventerrein voor historisch gegroeide bedrijven (zie aldaar) of op een zeehavengebied (zie aldaar).

Buitengebied*

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

Bundeling*

Cf. gedeconcentreerde bundeling

Categorisering van het wegennet*

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

Cluster

Streekgebonden concentratie van economisch aan elkaar gerelateerde ondernemingen rond een bepaalde productie-activiteit. Zowel binnenlandse als buitenlandse ondernemingen kunnen hierbij betrokken zijn. In West-Vlaanderen zijn er reeds clusters ontstaan rond verwerking van landbouwproducten (agro-industrie), textielnijverheid, houtnijverheid, metaalnijverheid, communicatietechnologie, woninginterieur en kunststofnijverheid.

Collectief en openbaar vervoer*

Vervoer is het verplaatsen van personen en goederen. Onderscheid wordt gemaakt in:

- particulier vervoer: vervoer per vervoermiddel dat niet voor iedereen onder gelijke voorwaarden toegankelijk is (in feite alleen voor de eigenaar of de gemachtigde gebruiker).
- openbaar vervoer: vervoer per vervoermiddel dat voor iedereen onder gelijke voorwaarden toegankelijk is (in feite in een vervoermiddel dat door een vervoersbedrijf wordt geëxploiteerd);
- collectief vervoer: vervoer per vervoermiddel, waarbij er groepen van personen worden vervoerd.

Concentrisch

Een gemeenschappelijk middelpunt hebbend. Van alle zijden op één punt gericht.

Corridor

Verbindingsstroken voor plant en dier, meestal langs waterlopen en wegen

Deelgebied

Een deelgebied is een onderdeel van de gemeente dat zich onderscheidt van andere delen door eigen kenmerken, potenties en knelpunten en waarin een samenhangend ruimtelijk beleid gevoerd wordt dat verschillend is van andere deelgebieden. Het is dus een ruimtelijk beleidsmatig begrip.

Deelstructuur

Een samenhangend geheel van ruimtelijke elementen en componenten, bekeken vanuit een naar ruimtegebruik specifieke invalshoek (een thema zoals toerisme en recreatie). Rond deze elementen en componenten wordt dan ook een specifiek ruimtelijk beleid gevoerd. Het is dus een ruimtelijk beleidsmatig begrip.

Decretale bepaling

Bepaald bij decreet.

Decreet = bevelsuitvaardiging, verordening van overheidswege.

= in de Belgische staatsstructuur, wet uitgevaardigd door een van de gewesten of gemeenschappen.

Distributie

Distributie betreft de bedrijfsactiviteit die goederen verdeelt, in hoofdzaak van de producent (of een tussenschakel) naar de verkoper. Kleinhandel wordt niet begrepen onder distributie.

Zie transport- en distributiezaone.

Doorstroming

Stroom van het doorgaand verkeer, d.w.z. verkeer waarvan de herkomst of de bestemming niet plaatselijk is.

Doortocht*

Een doortocht is een weg met een verbindingsfunctie, en haar onmiddellijke omgeving, waarvan de inrichting ter hoogte van de passage van een woonkern is ingericht met prioriteit voor verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van de woonkern. Dergelijke inrichting bestaat bijvoorbeeld uit met een verlaagde ontwerpsnelheid uitgewerkt gemengde verkeersafwikkeling, beveiligde oversteekplaatsen, pleinvorming, bijzondere stedenbouwkundige vormgeving, éénheid in vormgeving en materiaalgebruik, begroening,...en is specifiek voor de ruimtelijke kenmerken van de woonkern.

Draagkracht van de ruimte*

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

Duurzame mobiliteit*

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

Duurzame ontwikkeling*

Duurzame ontwikkeling is de ontwikkeling die voorziet in de behoefte van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheden in gevaar te brengen om ook in hun behoefte te voorzien. Dit begrip is ontleend aan de Agenda 21 van de Verenigde Naties.

Duurzame ruimtelijke ontwikkeling*

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

Structuurplan Vlaanderen geoperationaliseerd op het niveau van Vlaanderen.

Ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang**

Lijnvormige elementen met natuurverbindingsfunctie die van belang zijn wegens de ecologische waarde (migreren van fauna en flora), de grootte en de ligging ten opzichte van de natuuraandachtzones. Ze kunnen in het landschap scherp afgebakend worden. Dijken, vaarten, kanalen en spoorwegbeddingen behoren tot deze infrastructuur.

Economisch knooppunt*

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

Eigen groei

De toename van het aantal huishoudens binnen een bepaalde entiteit, zonder dat de migratie-saldi in rekening gebracht worden.

Eigen woningbehoefte

De behoefte aan woongelegenheden die voorziet in de huisvesting van de eigen groei.

Endogene ontwikkeling

Economische ontwikkeling op basis van de eigen sociaal-economische groeikrachten van een streek (zoals ondernemersinitiatief, kwaliteit van de factor arbeid, valorisatie van de research)

Entiteiten

Eenheden.

Extrapolatie

Door uit bekende termen van een reeks daarbuiten gelegen termen berekenen.

Een reeks voortzetten buiten het eigenlijke gebied.

Op basis van veronderstelde continuïteit of verwachte overeenkomst, projecteren op, toepassen op, uitbreiden over niet onderzochte gegevens.

Flankerend beleid*

Flankerend beleid is beleid dat het vooropgestelde beleid ondersteunt. Het flankerend beleid bij het locatiebeleid, bestaat bijvoorbeeld onder meer uit een stringent en gebiedsgericht parkeerbeleid en uit het uitwerken van bedrijfsvervoerplannen.

Fysisch systeem*

Het fysisch systeem is het geheel van eigenschappen, processen en onderlinge relaties van klimaat, lucht, bodem en water. In ruimtelijke context zijn vooral de bodemeigenschappen en -processen en het watersysteem van belang.

Gaaf landschap

Een gaaf landschap is een landschap waar de kenmerken van traditionele landschappen nog uitgesproken aanwezig zijn. De landschapskenmerken zijn hierbij in een recente periode grotendeels behouden en ingrepen hebben bijgevolg geen afbreuk gedaan aan het traditionele karakter.

GAPAK

Gemeenschappelijk Algemeen Plan van Aanleg van het arrondissement Kortrijk.

Gebiedsgericht beleid*

Gebiedsgericht beleid is beleid dat zich richt op de ruimtelijke kenmerken van een bepaald gebied.

Gedeconcentreerde bundeling*

De gedeconcentreerde bundeling is een ruimtelijk principe waarbij "bundeling" staat voor het selectief concentreren van de groei van het wonen, het werken en de andere maatschappelijke functies in de steden

en kernen en "gedeconcentreerd" rekening houdt met het bestaande (gedeconcentreerde) spreidingspatroon en met de gespreide voorkomende dynamiek van de functies in Vlaanderen.

Gemuteerde ontginningsgebieden

Muteren = Veranderen, verplaatsen.

Gescheiden verkeersafwikkeling*

Gescheiden verkeersafwikkeling houdt in dat de verschillende vervoerswijzen gescheiden van elkaar verlopen, bijvoorbeeld een vrijliggend fietspad naast een primaire weg.

Grondgebonden agrarisch bedrijf*

Een grondgebonden agrarisch bedrijf is een agrarisch bedrijf dat zijn landbouwproductie (plantaardig/dierlijk) geheel of gedeeltelijk voortbrengt via eigen uitbating van landbouwgronden. Bedrijven die een grondloze en grondgebonden bedrijfstak combineren, behoren eveneens tot de categorie van de grondgebonden bedrijven.

Grondloos agrarisch bedrijf*

Een grondloos agrarisch bedrijf is een agrarisch bedrijf dat zijn landbouwproductie (plantaardig/dierlijk) uitsluitend in bedrijfsgebouwen voortbrengt. Deze bedrijven hebben slechts behoefte aan een bouwplaats voor de oprichting van hun bedrijf. Grondloze bedrijven met een beperkte grondgebonden activiteit zijn eveneens grondloze bedrijven.

Historisch gegroeid bedrijf*

Zie bedrijventerrein voor historisch gegroeid bedrijf

Hippisch

Op de paarden of de rijkunst betrekking hebbend.

Hoevetoerisme*

Hoevetoerisme is de vorm van toerisme die geïntegreerd is in een actief agrarisch bedrijf. Zie ook het begrip 'plattelandstoerisme'.

Hoger weggennet

Verzamelwoord voor alle wegen in het RSV op het Vlaamse niveau geselecteerd (hoofdwegen, primaire wegen I en II).

Hogere gronden

Hogere gronden zijn reliëfophogingen die zich sterk profileren in het landschap. Ze vormen een onderdeel van het fysisch systeem. Heuvels, heuvelruggen, plateaus en cuesta's zijn voorbeelden van hogere gronden.

Hoofddorp**

Een hoofddorp is een woonkern die minstens over een bepaalde uitrustingsgraad beschikt. In het PRS-WV West-Vlaanderen worden 5 types van hoofddorpen onderscheiden: structuurondersteunende, kust-, meervoudige, bedrijfsondersteunende en herlokalisatiehoofddorpen (zie aldaar).

Hoofdspoorwegennet*

Het hoofdspoorwegennet is het spoorwegennet voor personen en goederen dat naast de (inter)nationale verbindende functie, de groot- en regionaalstedelijke gebieden verbindt en de poorten ontsluit. Het is het spoorwegennet dat bij prioriteit verbeterd wordt en dat wordt uitgebreid om de vooropgestelde ruimtelijke en mobiliteitsdoelstellingen te halen.

Hoofdtransportleiding*

De hoofdtransportleidingen zijn de boven- en ondergrondse transportleidingen die structuurbepalend zijn op Vlaams niveau. Tot de hoofdtransportleidingen behoren:

- de (inter)nationale transitleidingen op het grondgebied van het Vlaams Gewest;
- de transportleidingen op het grondgebied van het Vlaams gewest die een rechtstreekse verbinding vormen met de internationale transitleidingen;

- de transportleidingen die de poorten, de economische knooppunten en de economische netwerken onderling verbinden.

Hoofdwatwegennet*

Het hoofdwatwegennet is het watwegennet dat - naast de (inter)nationale verbindende functie - de zeehavens, het economisch netwerk van het Albertkanaal en de overige economische knooppunten met watergebonden economische activiteiten ontsluit.

Hoofdwegennet*

Het hoofdwegennet is het weggennet waar de nadruk eenzijdig op de (inter)nationale verbindingsfunctie ligt. Hoofdweg is aldus een beleidsbegrip.

Hoogdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur*

Onder hoog-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur wordt die infrastructuur verstaan die, omwille van haar intrinsieke aard, in haar onmiddellijke omgeving sterke veranderingen en dynamiek teweegbrengt in de wijze van functioneren van de bestaande ruimtelijke en sociaal-economische structuur en daardoor in belangrijke mate het bestaande ruimtegebruik wijzigt. Hoog- en laagdynamische toeristische-recreatieve infrastructuur wordt gebruikt in tegenstelling tot de gangbare opdeling intensieve en extensieve recreatie, die vooral vanuit de aard van de infrastructuur zelf vertrekt. Dit betekent dat naargelang van de aard en de inrichting van de infrastructuur van de toeristisch-recreatieve activiteiten zelf, een bepaalde infrastructuur op de ene plaats laag- en op de andere plaats eerder hoog-dynamisch kan genoemd worden. Het is onmogelijk algemeen geldende kwantitatieve normen te definiëren die het onderscheid maken tussen hoog- en laag-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur.

Inbreiding*

Inbreiding is de functionele of morfologische verdichting van het bebouwde weefsel.

Individuele zonevreemde woning

is een zonevreemde woning die niet behoort tot een woonkorrel.

Instrumentarium

Stel instrumenten benodigd voor de uitoefening van een bepaald vak of voor een bepaald onderzoek.

Integraal waterbeheer*

Integraal waterbeheer is het beheer dat er voor zorgt dat het watersysteem voldoet aan alle functies (toevoer, afvoer, vervoer, ecologisch functioneren, drinkwater, ...). Het watersysteem wordt beschouwd als een samenhangend en functioneel geheel van oppervlaktewater, grondwater, onderwaterbodems, oevers en technische infrastructuur met inbegrip van de daarin voorkomende ecotopen en alle bijbehorende fysische, chemische en biologische kenmerken en processen.

Intensieve landbouw

Landbouwworm waarbij op een perceel meerdere teelten per jaar worden geoogst of een landbouwworm met een zo hoog mogelijke productie op een zo klein mogelijk terrein en tegen een zo laag mogelijke kost.

Interfluvium

Het gebied gelegen tussen twee waterlopen

Internationaal georiënteerd multimodaal logistiek park*

Internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken zijn multimodale logistieke parken waaraan hoge internationale bereikbaarheidseisen worden gesteld. Zij sluiten dicht aan bij het internationale infrastructuurnetwerk. De multimodale logistieke parken richten zich specifiek op het marktsegment van het goederenvervoer, met name op het lange afstandsvervoer (een minimale afstand van 700 à 1.000 km onder het huidige prijsbeleid). Deze logistieke parken zijn de ruimtelijke uitdrukking van nieuwe vormen van transport en logistiek. Zij omvatten een combinatie van de volgende activiteiten:

- ontvangen, opslaan en distribueren van goederen;
- voorraadbeheer en conditionering;

- goederenbehandeling zoals sorteren, verpakken, voorzien van labels;

- kwaliteitscontrole en reparatie;

- toegevoegde activiteiten als douaneformaliteiten, verzekeringen, bankactiviteiten.

Inwoner van een gebied

Persoon die gedomicilieerd is in dat gebied. De inwoners van een gemeente zijn al diegenen die er gedomicilieerd zijn, de inwoners van West-Vlaanderen zijn alle gedomicilieerden van deze provincie.

Kern van het buitengebied*

De beleidscategorie 'kernen van het buitengebied' bestaat uit de hoofddorpen en de woonkernen. In de kernen van het buitengebied wordt, in toepassing van het principe 'gedeconcentreerde bundeling', de ruimtelijke ontwikkeling met betrekking tot het wonen en de verzorgende activiteiten geconcentreerd. Deze dynamiek moet op de schaal en op het tempo van het buitengebied worden gehouden. De specifieke eigenheid van het wonen en werken in het buitengebied moet erkend en in relatie gebracht worden met het duurzaam functioneren van de agrarische en de natuurlijke structuur. Kwantitatief wordt hiervoor het aantal nieuw te bouwen woongelegenheden in de kernen van het buitengebied beperkt tot maximaal 40 % van het totaal.

Kleine landschapselementen*

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

Kleine natuurgebieden

Kleine natuurgebieden zijn kleinschalige geïsoleerde natuureenheden die niet behoren tot een natuuraandachtszone. Door hun onderlinge samenhang bezitten ze een verbindingsfunctie en hebben ze een bovenlokale waarde.

Kleinhandel**

Elke vorm van commerciële activiteit met verkoopoppervlakte die zich in hoofdzaak richt op de particuliere eindverbruiker. Het gaat hier om activiteiten met verkoop als hoofdfunctie zoals dit het geval is in winkels, baanwinkels, grootwinkelbedrijven, discounts, grootwarenhuizen, shoppingcentra die zich sociaal-economisch onderscheiden door het aangeboden assortiment en de vorm van beheer.

Kleinhandelslint

Langwerpige groepering van kleinhandelszaken langs een weg. In West-Vlaanderen bevinden zich meestal nog andere activiteiten tussen de kleinhandelszaken zoals woningen en bedrijven.

Kleinhandelszone*

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

Kleinschalige toeristisch-recreatieve plattelandsactiviteiten

Activiteiten zoals toeristisch verblijf, horecabezoek of bezoek aan attracties die het functioneren van de bestaande ruimtelijke en sociaal-economische structuur niet storen.

Knooppunt regionaal openbaar vervoer

Kwalitatief ingerichte halteplaats met overstapmogelijkheden naar andere lijnen van het regionaal vervoer en/of overstapmogelijkheden naar andere vervoersniveaus en vervoersmodi.

Laagdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur*

Onder laag-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur wordt verstaan de infrastructuur die omwille van haar intrinsieke aard, in haar onmiddellijke omgeving eerder beperkte veranderingen teweegbrengt in de bestaande ruimtelijke en sociaal-economische structuur en in het bestaande ruimtegebruik. Laag- /hoogdynamische toeristische-recreatieve infrastructuur wordt gebruikt in tegenstelling tot de gangbare opdeling extensieve en intensieve recreatie, die vooral vanuit de aard van de infrastructuur zelf vertrekt. Dit betekent dat naargelang van de aard en de inrichting van de infrastructuur van de toeristisch-

recreatieve activiteiten zelf, een bepaalde infrastructuur op de ene plaats laag- en op de andere plaats eerder hoog-dynamisch kan genoemd worden. Het is onmogelijk algemeen geldende kwantitatieve normen te definiëren die het onderscheid maken tussen hoog- en laag-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur.

Landbouwareaal

Grondoppervlakte die voor de landbouw in gebruik is.

Landschapselementen en -componenten

Dit zijn visueel waarneembare objecten of verschijnselen in het landschap. Ze bestaan uit reliëfcomponenten, lineaire elementen, markante terreinovergangen en bakens. Deze doorkruisen de landschapseenheden en kunnen apart randvoorwaarden opleggen.

Light-rail

Een transportvorm op spoor, dat soepeler is dan de trein, maar sneller dan de tram.

Lijninfrastructuur*

Lijninfrastructuur is het geheel van verkeersinfrastructuur en haar omgeving bedoeld voor verkeer en vervoer van mensen, goederen en berichten. Het omvat autowegen, waterwegen, spoorwegen, luchthavens, pijpleidingen, elektriciteitsleidingen en infrastructuur t.b.v. telecommunicatie.

Lijnelementen *

Lijnvormige infrastructuur waarlangs natuurontwikkeling kan plaatsvinden of waarlangs of waarop toeristisch-recreatieve activiteiten kunnen georganiseerd worden (vb: een kanaal, rivier, bomerij, wandelpad, fietsweg,..)

Limitatief

Beperkend, eindig.

Lint*

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

Lintbebouwing*

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

Locatiebeleid*

Het locatiebeleid is het beleid dat er op gericht is nieuwe verkeersgenererende activiteiten te voorzien op die locaties waar de capaciteit en kwaliteit van het vervoerssysteem (langzaam verkeer inbegrepen) dit toelaten. Met locatiebeleid wordt aldus het mobiliteitsprofiel van de activiteit afgestemd op het bereikbaarheidsprofiel van de locatie.

Lokaal bedrijventerrein

Zie bedrijventerrein

Lokaal/bovenlokaal

Lokaal betekent op de schaal van de plaatselijke kern. Bij bovenlokaal gaat het om meerdere kernen of stedelijke gebieden.

Markante terreinovergang*

Een markante terreinovergang vormt de overgang tussen twee duidelijk verschillende landschappen. Dikwijls gaat de overgang gepaard met een verschil in bodemgebruik of percelering.

Meander

Bocht in een rivier.

Meso niveau

Een middenschalg niveau, in dit verband: met betrekking tot de volledige gemeente.

Minaraad

Een adviserend orgaan met betrekking tot milieu en natuur, opgericht door overheden

Mobiliteitsbeleid*

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

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

Morfologie

Leer en beschrijving van de vormen van de aardoppervlakte.

Monofunctionele woonbuurten

Woonbuurten die slechts één functie hebben: wonen.

Multimodaal

Het verkeer van verschillende vervoerswijzen samen beschouwend (zie ook vervoersmodus, bimodaal)

Na/ voortransport*

Na- en voortransport is het transport dat nodig is om vanuit de herkomstlocatie een halte van collectief of openbaar vervoer te bereiken, respectievelijk vanuit een halte van collectief of openbaar vervoer de bestemmingslocatie te bereiken. Voor- en/ of natransport kan gerealiseerd worden met verschillende vervoersmodi. Voorbeeld van voortransport zijn : vanuit de eigen woning te voet naar een bushalte,

met de fiets tot een treinstation, met de auto tot een carpoolingparkeerplaats,...

Nadere uitwerking van stedelijke netwerken*

De nadere uitwerking van stedelijke netwerken bestaat uit het opbouwen van een ruimtelijk beleidskader voor afstemming en samenwerking tussen de stedelijke gebieden onderling alsook met het buitengebied in het stedelijk netwerk. De nadere uitwerking is een invulling van het ruimtelijk principe van gedeconcentreerde bundeling.

Natuurlijk netwerk

Het natuurlijk netwerk is het samenhangend geheel van vlakvormige elementen zoals complexen van natuur (zie aldaar) en lijnvormige elementen zoals rivier- en beekvalleien, sommige dijken en sommige spoorwegbeddingen.

Natuurverbindingsgebied**

Natuurverbindingsgebieden zijn de ruimten waar de rol en de inrichting grotendeels bepaald wordt door de natuurverbindingsfunctie. Het gaat om ruimten die groter zijn dan enkel de elementen die voor die natuurverbinding (zullen) zorgen.

Een natuurverbindingsgebied is een aaneengesloten gebied:

- waar de natuurfunctie ondergeschikt is aan de andere functies, waar andere functies (doorgaans landbouw, bosbouw) als hoofdgebruiker voorkomen en de natuur als nevengebruiker;
- waar de biologische waarde bepaald wordt door de aanwezigheid van kleine landschapselementen;
- waar de biologische waarde kan toenemen door de ontwikkeling van kleine landschapselementen;
- dat een verbinding realiseert tussen grote eenheden natuur en grote eenheden natuur in ontwikkeling en verwevingsgebieden.

Nederzettingsstructuur*

De nederzettingsstructuur is het patroon dat gevormd wordt door het geheel van alle bebouwingsvormen in een bepaald gebied. De nederzettingsstructuur van het buitengebied wordt beleidsmatig geoperationaliseerd door de beleidscategorieën : de kernen (woonkernen en hoofddorpen, de gehuchten en linten, de verspreide bebouwing en de perifeer bebouwde landschappen).

Ontsluiting

Bereikbaarheid van kernen, vestigingen, percelen

Ontwikkelingsperspectief*

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

Open ruimte

Gebied waar de niet-bebouwde ruimte overweegt. De bestaande ruimtelijke structuur van de open ruimte wordt in hoofdzaak bepaald door de natuurlijke structuur, de agrarische structuur en de bosstructuur. Ook de nederzettingsstructuur en de infrastructuur zijn structuurbepalend voor de open ruimte; elementen van de bebouwing en infrastructuur die in functionele samenhang zijn met de niet-bebouwde ruimte maken er onderdeel van uit en kunnen plaatselijk overwegen. Andere functies en activiteiten (vb. toeristische en recreatieve activiteiten, gemeenschaps- en nutsvoorzieningen) kunnen in bepaalde gebieden van de open ruimte belangrijk zijn, maar worden niet als structurerend voor de open ruimte beschouwd.

Openbaar domein

Het openbaar (of publiek) domein is elk terrein in openbaar (of publiek) beheer en met een openbare functie. Voorbeelden zijn straten, pleinen en parken.

Openbare ruimte**

De openbare ruimte is elke ruimte in haar volle waarneembaarheid met een openbare functie. Het beheer ervan kan zowel publiek (vb. straten en pleinen met inbegrip van de waarneembare omgeving) als privaat zijn (vb. winkelgalerij)

Open-ruimteverbindingen/ open ruimte corridors**

Open-ruimteverbindingen zijn niet of weinig bebouwde gebieden in de nabijheid van sterk bebouwde omgevingen. Ze vrijwaren de continuïteit van de open ruimte en versterken de herkenbaarheid van de bebouwde structuren. Ze worden afgebakend als bouwvrije zones in ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Overige woonconcentratie

Nederzetting die in het PRS-WV niet geselecteerd is als hoofddorp of woonkern.

Periode, planperiode

Een periode is een tijdsinterval en wordt uitgedrukt in jaren. Wanneer er geen exacte data (dagen en maanden) weergegeven worden of wanneer een periode dus genoemd wordt van het ene tot het andere jaar, dan wordt bedoeld vanaf 1 januari van dat ene tot 1 januari van dat andere jaar (en dus niet 31 december). Vb. 'van 1994 tot 2007' of 'tussen 1994 en 2007' betekent van 1 januari 1994 tot 1 januari 2007.

Plannen van aanleg*

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

Pleistoceen

Periode van de laatste ijstijden.

Poort*

Op Vlaams niveau zijn poorten plaatsen waar ontwikkelingen worden gestimuleerd omwille van de bestaande of potentiële positie in het internationale communicatienetwerk (water, weg, spoor, lucht, telecommunicatie). Zij zijn een element van de economische structuur op internationaal niveau en kunnen internationale investeringen aantrekken. Het zijn die plaatsen waar vanuit ruimtelijk oogpunt het wenselijk is de ontwikkeling en de verdichting te stimuleren omwille van:

- de aanwezigheid van hoogwaardige ontsluitings- en verbindingfunctie (water-, weg-, spoor, pijpleiding, telematica-infrastructuur);
 - de omgevingskwaliteiten (met name stedelijkheid in de stationsomgevingen), de infrastructuur in de zeehavens (kaaimuren, kranen, opslagruimtes, logistiek, ...), de hoogwaardige luchthaveninfrastructuur en luchthavengebonden functies (hotels, businesspark,...);
 - de draagkracht van de omgeving zowel op milieuhygiënisch-, als op ruimtelijk vlak
- Poorten zijn aldus een beleidsmatig begrip.

Pragmatisch

gericht op de uitvoering, op de praktische kant van de zaak. .

PRS

Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan.

Quartaire periode

Periode van de ijstijd tot en met nu.

Recreatie

Omvat alle vormen van gedrag die primair gericht zijn op de eigen ontspanning en plaatsvinden in de vrije tijd (tijd die resteert na de verplichte fysiologische en maatschappelijke activiteiten). Deze activiteiten kunnen plaatsvinden binnen of buiten de eigen woonomgeving.

Recreatief medegebruik

Een vorm van recreatie waarbij het landschap wordt benut voor recreatieve doeleinden als informele recreatieruimte en waarbij de gegevens van het landschap als recreatieve voorziening fungeren.

Recreatieve routestructuren

Een netwerk van lokale routes die recreatief gebruikt worden. Deze routestructuren kunnen gedeeltelijk samen vallen met lijnelementen geselecteerd op provinciaal niveau.

Regionaal bedrijventerrein*

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

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

Verder: zie bedrijventerrein.

Regionaal spoorwegennet*

Het regionaal spoorwegennet is het spoorwegennet voor goederen- en personenvervoer buiten het hoofdspoorwegennet. Dit spoorwegennet wordt niet beschouwd als structuurbepalende lijninfrastructuur voor Vlaanderen, wat niet wegneemt dat de afzonderlijke lijninfrastructuren van dit net, op regionaal of lokaal niveau ruimtelijk structuurbepalend kunnen zijn.

Regularisatie

Het door een bestemmingswijziging stedenbouwkundig aanvaardbaar worden van een bedrijf (vb. bestemmingswijziging gewestplan voor een bedrijf dat voorheen in agrarisch gebied gesitueerd was en door een nieuw plan in industriegebied gesitueerd is)

Relictzones

Dit zijn gebieden waar de kenmerken van de traditionele landschappen nog gaaf en herkenbaar zijn.

Richtinggevend gedeelte**

Het richtinggevend gedeelte van een ruimtelijk structuurplan formuleert op basis van de analyse van de bestaande ruimtelijke structuur, de trends (het informatief gedeelte) en vanuit de uitgangshouding, een visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Het richtinggevend gedeelte van het ruimtelijk structuurplan is dat deel waarvan door de overheid slechts bij gemotiveerde beslissing kan afgeweken worden.

Ruimtelijk samenhangend geheel*

Een ruimtelijk samenhangend geheel wordt gekenmerkt door een eigen verschijningsvorm en structuur, die vaak verschillend zijn van de verschijningsvorm en/ of de structuur van het omliggende. Door deze eigenheid of identiteit is het ruimtelijk samenhangend geheel duidelijk lokaliseerbaar in de ruimte. De aanduiding van een ruimtelijk samenhangend geheel is afhankelijk van het doel en de schaal van het onderzoek. Voorbeelden van ruimtelijk samenhangende gehelen zijn een historische dorpskern, een nieuwbouwwijk, een stationsbuurt.

Ruimtelijk structuurplan*

Een ruimtelijk structuurplan is een plan waarin de keuzes met betrekking tot de ruimtelijk-structurele ontwikkeling van een bepaald gebied aangegeven worden, de ruimtelijke potenties worden belicht en waarin richtlijnen en organisatieprincipes voor grond- en ruimtegebruik worden aangegeven. Het heeft betrekking op het gehele grondgebied en op alle ruimtebehoevende activiteiten waarvan de ordening aan een respectievelijk bestuursniveau is toevertrouwd. Het beoogt tevens de bevordering van de doeltreffendheid en van de interne samenhang van het ruimtelijk beleid.

Ruimtelijk uitvoeringsplan*

Een ruimtelijk uitvoeringsplan is een instrument om uitvoering te geven aan een ruimtelijk structuurplan. Het planningsdecreet van 24 juli 1996

voorziet hiervoor twee uitvoeringsinstrumenten: de plannen van aanleg en verordeningen.

Ruimtelijke kwaliteit*

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

Ruimtelijke structuur*

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

Sectoraal BPA*

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

Sectorale studies

Studies met een sectorale invalshoek in tegenstelling tot de ruimtelijke invalshoek (zoals een sectorstudie naar natuur, economie, huisvesting, in tegenstelling tot een studie naar de Leievallei, het bebouwd gebied van Kortrijk)

Secundair waterwegennet*

Het secundair waterwegennet is het waterwegennet waar alle overige kanalen en waterwegen toe worden gerekend die niet in het hoofdwaterwegennet geselecteerd zijn.

Serrevrije zone

Gebied waar geen serrebouw wordt toegestaan. In tegenstelling tot bouwvrije zones worden bestaande landbouwbedrijfszetels wel opgenomen in deze zones.

Sociale huurwoning

is een woongelegenheden die als hoofdverblijfplaats wordt verhuurd volgens de Vlaamse wooncode door sociale woonorganisaties of overheidsinstanties

Sociale koopwoning

is een woongelegenheden die als hoofdverblijfplaats wordt verkocht door sociale woonorganisaties of overheidsinstanties aan woonbehoeftige gezinnen of alleenstaanden

Sociale verkaveling

is een sociaal woonproject waarbij percelen, die voorzien zijn van de nodige infrastructuur en nutsvoorzieningen, tegen sociale voorwaarden worden aangeboden aan woonbehoeftige gezinnen of alleenstaanden. Deze gezinnen of alleenstaande bezitten geen eigen woning en hebben een beperkt inkomen

Specifiek beleidskader

Uitwerking van een voorgesteld beleid ten behoeve van overheden. De specifieke beleidskaders in het PRS-WV West-Vlaanderen worden in hoofdzaak aan de West-Vlaamse gemeenten aangereikt. Het gaat om uitwerkingen van thema's op een ruimtelijk-conceptuele manier. Na de goedkeuring van het PRS-WV kunnen nog specifieke beleidskaders opgemaakt worden. Zo worden er in de maatregelen en acties enkele voorgesteld.

Specifiek economisch knooppunt

Een specifiek economisch knooppunt is een gemeente die geselecteerd is als economisch knooppunt (in het RSV) en geen stedelijk gebied betreft (zie verder: economisch knooppunt).

Speelbossen

Speelbossen zijn die bossen met een sociaal-recreatieve functie gericht op een jeugdig publiek. Ze kunnen ofwel onderdeel vormen van een bos ofwel op zichzelf staan.

Stadslandschappen

Stadslandschappen zijn sterk vergelijkbaar met stedelijke gebieden. Ze hebben echter beperkte uitbreidingsmogelijkheden en bepaalde gebieden kunnen een uitgesproken cultuurhistorisch karakter bezitten. De stedelijke en economische potenties werden nagenoeg volledig benut en natuur en landschap stellen beperkingen.

Stadsrandbos

Bos aan de rand van het stedelijk gebied, als versterking voor de recreatieve en de natuurlijke structuur van het stedelijk gebied.

Stamlijn voor collectief vervoer*

Een stamlijn is een hoofdlijn waarop een groot aanbod aan collectief vervoer (tram, bus, ...) wordt voorgesteld en waarop alle andere vervoermiddelen worden gericht.

Stedelijk gebied*

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

Stedelijk netwerk*

Het stedelijk netwerk is een complementair en samenhangend geheel van stedelijke gebieden en van structuurbepalende elementen van het buitengebied die verbonden zijn door infrastructuren (wegen,

spoorwegen, kanalen, ...). Stedelijke netwerken zijn structuurbepalend voor de Vlaamse ruimte en vragen om een samenhangend ruimtelijk beleid. Stedelijk netwerk is aldus een beleidsmatig begrip.

Strategisch project

Project met een integraal karakter (ruimtelijk, economisch-sociaal). Het project werkt als een stimulans voor vernieuwing en heeft een voorbeeld- en signaalfunctie voor delen buiten het strategisch projectgebied. Door zijn functionele, ruimtelijke en administratief-functionele complexiteit overstijgt een dergelijk project het lokale niveau.

Structurerende lineaire elementen

Dit zijn lineaire elementen die voor een bepaalde ruimtelijke structuur een belangrijke rol spelen en gemeente-grensoverschrijdend zijn. In de landschappelijke structuur bijvoorbeeld zijn het de lijnrelicten met een belangrijke cultuur-historische waarde; ze bestaan er uit rivieren, kanalen, beken, dijken en spoorwegbeddingen.

Structuurbepalend/structuurbepalende component**

De structuurbepalende componenten zijn de (bestaande) ruimtelijke eenheden die de ruimtelijke structuur bepalen en waarvoor een specifiek ruimtelijk beleid wordt vooropgesteld. Voor iedere structuurbepalende component worden doelstellingen, ontwikkelingsperspectieven en instrumenten geformuleerd. De structuurbepalende componenten vormen, hoewel ze duidelijk van elkaar te onderscheiden zijn, een samenhangend geheel.

Structuurplanning*

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

Subregio*

Een subregio is een voldoende omvangrijk deelgebied van een provincie (meestal enkele gemeenten) bedoeld om een minimale omkadering te geven voor het uitvoeren van economische ontwikkelingsscenario's, die worden afgestemd op de economische structuur van het betrokken gebied. De afbakening is pragmatisch en verschilt per provincie.

Subsidiariteit*

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

Toegang geven**

De toeganggevende functie van een weg wordt in het RSV gedefinieerd als het rechtstreeks toegang geven tot aanpalende percelen. In het PRS-WV wordt deze definitie verruimd tot toegang geven tot blokken van percelen zonder doorgaand verkeer, zoals wijken, bedrijventerreinen, kleine kernen of overige woonconcentraties. .

Toerisme

Het geheel van op ontspanning gerichte activiteiten die plaatsvinden buiten de eigen woonomgeving. Het behelst ook activiteiten die slechts gedeeltelijk gericht zijn op ontspanning (congretoerisme, gezondheidstoerisme) of zelfs helemaal niet gericht zijn op ontspanning (zakentoeerisme)

Toeristisch-recreatief knooppunt op Vlaams niveau*

De toeristisch-recreatieve knooppunten op Vlaams niveau zijn de belangrijkste bestemmingen van de dagtochten in Vlaanderen (> 0,5% van het jaarlijks totaal aantal dagtochten).

Toeristisch-recreatief netwerk op Vlaams niveau*

Een toeristisch-recreatief netwerk op Vlaams niveau bestaat uit het geheel van toeristisch-recreatieve voorzieningen (waaronder de vakantiedorpen, ...) en infrastructuren die door hun ligging en onderlinge samenhang structuurversterkend werken. Elk van deze toeristisch-recreatieve voorzieningen vervult een complementaire rol.

Toeristisch-recreatieve infrastructuur

Voorzieningen die specifiek en met hoofdzakelijk toeristische doeleinden worden opgezet, zoals hotels, pretparken, restaurants en andere.

Toeristisch-recreatieve lijnelementen of lijnvormige toeristisch-recreatieve elementen

Paden, routes of assen die voor toeristisch-recreatieve doeleinden worden gebruikt.

Traditionele landschappen

Landschappen die niet of slechts in beperkte mate gewijzigd werden door grootschalige ingrepen sedert de industriële revolutie. Nu zijn slechts kleine gedeelten (relictzones) van die landschappen overgebleven en deze dienen dan als basis voor de selectie van gave landschappen. Traditionele kenmerken van een landschap slaan dus op die eigenschappen die bewaard zijn uit de periode van voor de industriële revolutie.

Trendbreuk*

Een trendbreuk is een fundamentele wijziging in een bestaande trend. Een trendbreuk kan door beleidsmaatregelen tot stand komen.

Valorisatie

waardebepaling

VEN

Vlaams Ecologisch netwerk.

Verbinden*

De verbindingfunctie van de weg (het verbinden) is het verbinden van herkomst- en bestemmingsgebieden.

Verbindingsfunctie*

De verbindingsfunctie is de verkeersfunctie die de verplaatsing tussen twee gebieden mogelijk maakt.

Verdichting*

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

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

Verkeer

Verplaatsingen met eender welk vervoermiddel, inclusief te voet.

Verkeersafwikkeling*

De verkeersafwikkeling is een kwaliteitsmaat voor de doorstroming van het verkeer.

Verkeersgenererende activiteiten*

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

Verkeersleefbaarheid*

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

gemotoriseerd verkeer en de geluidshinder nog aanvaardbaar zijn voor de overige activiteiten en vormen van verkeer, voor de kwaliteit van het openbaar domein en voor het stads- en landschapsbeeld. Hierdoor beoogt men meer veiligheid en minder hinder.

Verordening

Door provincie, gemeente, waterschap, bedrijfsorganisatie enz. vastgesteld alg. bindend voorschrift of geheel van bepalingen.

Verspreide bebouwing*

Verspreide bebouwing is één van de beleidscategorieën voor het voeren van een gedifferentieerd ruimtelijk beleid t.a.v. de nederzettingsstructuur van het buitengebied. Verspreide bebouwing wordt als beleidscategorie omschreven als de bebouwing die niet behoort tot: de kernen (hoofddorp en woonkern), lint, verspreide bebouwing en bebouwd perifeer landschap. Het begrip verspreide bebouwing heeft aldus een beleidsmatige betekenis.

Vervoer

Verplaatsing van goederen of personen met een voertuig

Verweven*

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

'Verweven' staat tegenover 'scheiden'. Beide begrippen hebben een duidelijke ruimtelijke betekenis.

Het verweven of scheiden van functies en activiteiten hangt samen met het ruimtelijk schaalniveau waarop de ruimtelijke meerwaarden ontstaan. Het scheiden van activiteiten op het niveau van de gemeente

(bv: een lokaal bedrijventerrein aan de rand van een kern) betekent het verweven van activiteiten op het niveau van Vlaanderen. Een aparte woonfunctie boven een commerciële functie betekent een scheiding op het niveau van het perceel maar een verweven van de functies op het niveau van de kern.

Het begrip 'verweven van functies en activiteiten' wordt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gehanteerd op het niveau van Vlaanderen. Op het niveau van de kern of het stedelijk gebied kan dit een scheiding van functies en activiteiten betekenen.

Voorstedelijk net* Het voorstedelijk net van collectief vervoer is het netwerk dat de verbinding vormt tussen de gebieden in de ruime omgeving van een groot- of regionaalstedelijk gebied en het centraal gedeelte van het stedelijk gebied.

Watertoets

Het begrip "watertoets" vindt zijn toepassing bij het verlenen van een vergunning. Bij het verlenen van een vergunning worden gepaste voorwaarden opgelegd of wordt de vergunning geweigerd om schadelijke effecten op het watersysteem te voorkomen, te beperken of te compenseren.

Woningpatrimonium*

Het woningpatrimonium is het geheel van voor het wonen beschikbare gebouwen.

Woonkern**

Een woonkern of morfologische agglomeratie is het landschapsdeel dat aaneensluitend bebouwd is door huizen met hun hovingen, openbare gebouwen, kleine industriële of handelsuitrustingen met inbegrip van de tussenliggende verkeerswegen, parken, sportterreinen enz. Het wordt begrensd door landbouwgrond, bossen, braak en woeste gronden waartussen zich eventueel een 'verspreide bebouwing' bevindt. Zowel steden, dorpen als gehuchten kunnen woonkernen vormen. Ze kunnen ook de vorm aannemen van de in ons land zo veelvuldig voorkomende lintbebouwing. Een woonkern is één van de beleidscategorieën voor het

voeren van een gedifferentieerd ruimtelijk beleid voor de nederzettingsstructuur van het buitengebied.

In het PRS-WV West-Vlaanderen is het een kern in het buitengebied met een lokale verzorgende rol. Bijkomende woongelegenheden zijn enkel mogelijk voor de opvang van de eigen groei van de huishoudens volgens het niveau van de kern (zie 'eigen groei'). Lokale bedrijvigheid kan er enkel in verwevenheid met wonen.

Woontypologie

Soort woongelegenheden zoals appartement, eengezinswoning, serviceflat, enz.

Zachte recreatie

Zachte recreatie is een vorm van recreatie met een minimale impact op de omgeving zoals wandelen of fietsen langs de daartoe bestemde paden, picknicken op de daartoe voorziene plaatsen fit-o-meter sporten of vissen in de daartoe voorziene waters. Volgende voorbeelden worden niet als zachte recreatie beschouwd: mountainbiken, veld-fietsen, gemotoriseerde sporten of andere lawaaiige sporten.

Zonevreemd* bedrijf

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

Zonevreemde woning

Is een woning gelegen in een daar niet toe geëigende zone in het gewestplan of een ander bodembestemmend plan.