

02.

DIAGNOSE

OVERZICHT

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

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

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

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

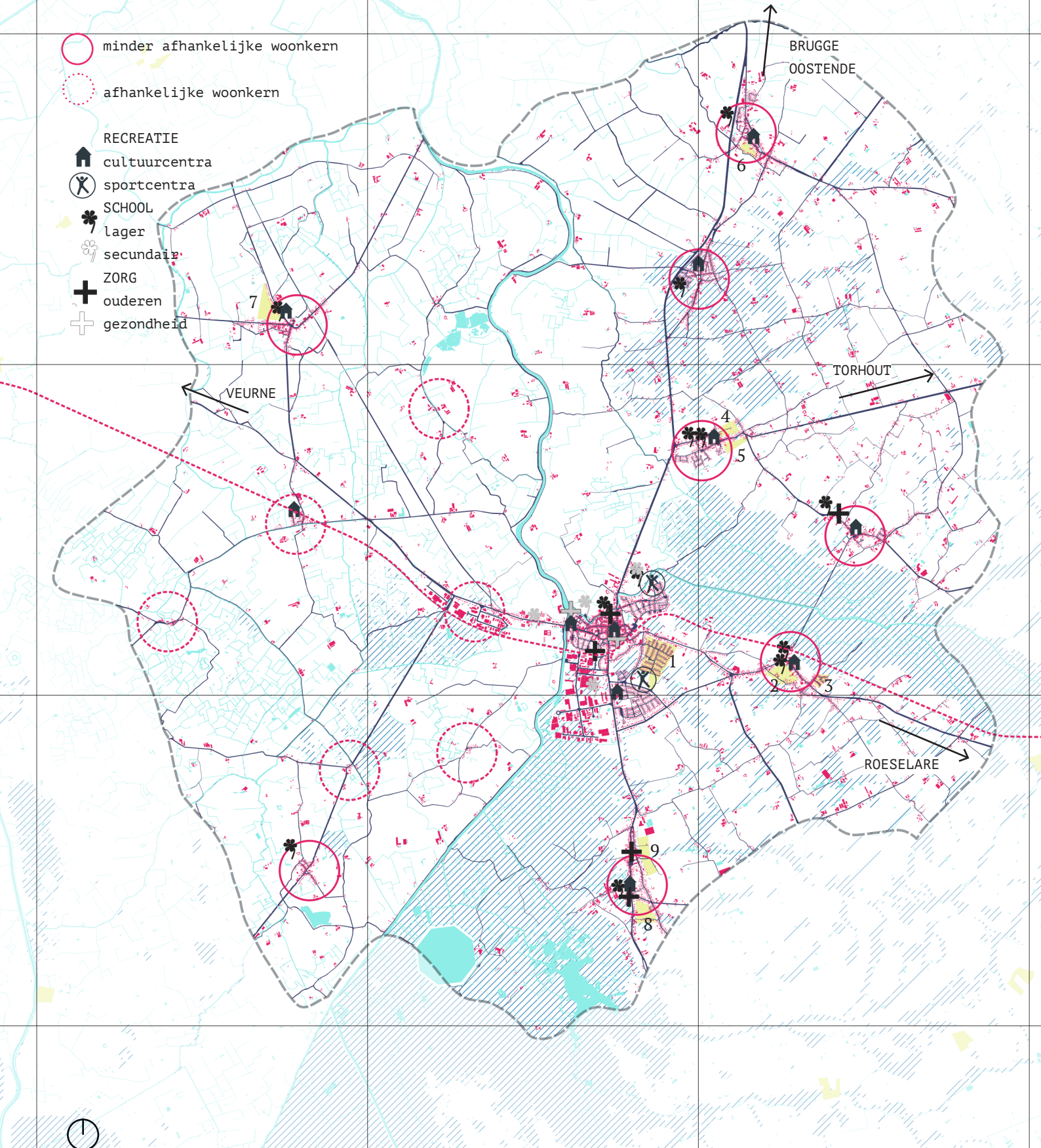
Diksmuide heeft met haar compacte centrum en de treinverbinding naar Gent en De Panne troeven in handen op het gebied van duurzame mobiliteit. De komst van de omleidingsweg biedt een uitgelezen kans om de handel in het centrum te doen floreren en het mobiliteitsgedrag van de Diksmuidelingen en de bezoekers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

- bebouwing
- water
- wegenis
- overstroomingsgebied
- Woonuitbreidingsgebied (WUG)

Reistijden (min.)

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

- minder afhankelijke woonkern
 - afhankelijke woonkern
- RECREATIE
- H cultuurcentra
 - X sportcentra
- SCHOOL
- * lager
 - * secundair
- ZORG
- + ouderen
 - + gezondheid



2.1 BEBOUWDE RUIMTE

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

COMPACTE KERNEN IN WEIDSE OPEN RUIMTE

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

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

TOENAME RUIMTEBESLAG DOOR VERKAVELINGEN ROND KERNEN IS ALARMEREND

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

HISTORISCH DENSE STADSCENTRUM VERDICHT LANGS DE IJZER

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

WUGS BEDREIGEN OPEN RUIMTE

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

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

Daarnaast zijn er lopende projecten voor een kleine 300 woningen op in totaal 18.3 ha. Deze lopende projecten ontwikkelen dus aan een gemiddelde van 16wo/ha. Ongeveer de helft hiervan is gelegen



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

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

in de rand van de volledig auto-afhankelijke dorpen. Bovendien is 300 bijkomende woningen op korte termijn, gezien de bevolkingsprognoses (zeer beperkte groei en ontjoning) enorm veel.

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

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

HER EN DER VERAPPARTEMENTISING IN DE DORPSKERNEN

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



Centrum van Vladslo 2018 vs 2009
foto onderaan : google streetview

BAANWINKELS BEDREIGEN HOGE CONCENTRATIE VOORZIENINGEN IN CENTRUM

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

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

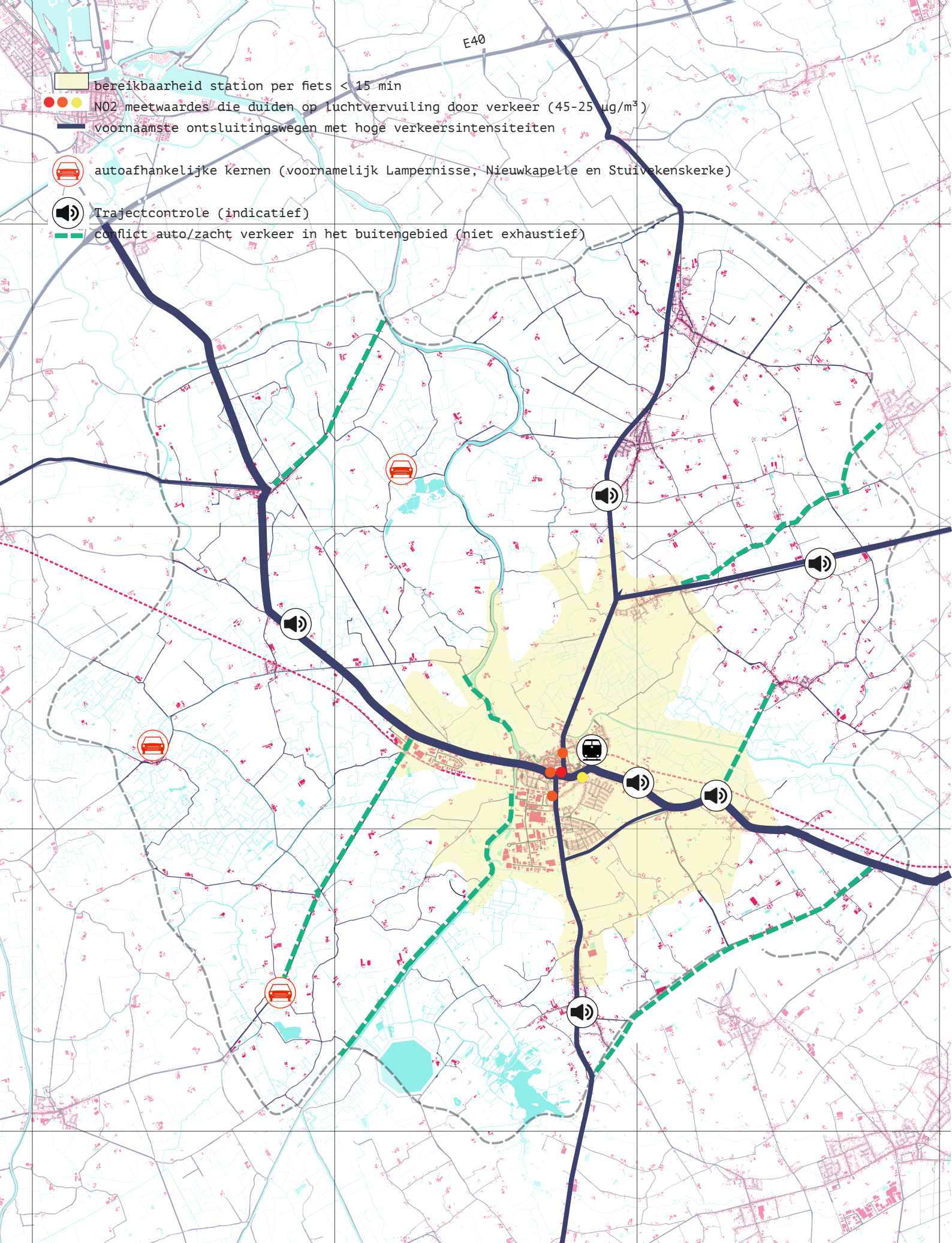
VOORNAAMSTE BEDRIJVENZONES BEVINDEN ZICH PAL AAN HET CENTRUM

Diksmuide groepeerde de bedrijvigheid in de bedrijvzones ‘Heernisse’ (70 ha) en ‘Kaaskerke’ (26 ha), respectievelijk ten noorden en ten westen van het historisch centrum van Diksmuide. Daarnaast bevinden er zich enkel nog verspreide lokale historische gegroeide bedrijven .



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

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



2.2 MOBILITEIT

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

ACTIVITEITEN IN HET CENTRUM KUNNEN ONVOLDOENDE FLOREREN DOOR DE 'STREETCANYONS'

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

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

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

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

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

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

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

Reistijdverschillen complex Nieuwpoort vs. Middelkerke

DE DIKSMUIDELING BLIJFT ONTZETTEND AUTOAFHANKELIJK ONDANKS INSPANNINGEN VAN DE STAD

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

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

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

KNOOPPUNTFUNCTIE VOOR OPENBAAR VERVOER IN EEN LANDELIJKE REGIO KRACHT BIJZETTEN

Het openbaar vervoer aanbod in Diksmuide is beperkt en geen volwaardig alternatief voor gemotoriseerd soloverkeer, maar voor bepaalde trajecten zeker aantrekkelijk. Diksmuide wordt bijvoorbeeld één keer per uur bediend door de treinverbinding Gent-Sint-Pieters / De Panne (nmbs, 2018). In het nabijgelegen knooppunt Lichtervelde zijn overstapmogelijkheden naar Brugge en Kortrijk. Het openbaar vervoer heeft in de Westhoek een moeilijke concurrentiepositie tegenover de auto aangezien er geen structurele files zijn die in een meer stedelijke context mensen over de streep trekken om het openbaar vervoer te nemen. De sterke teruggang (met 58%) in het aantal treinreizigers tussen

2013 en 2015 door de aanpassing van de dienstregeling (verhoging van het aantal tussenstops (stad Diksmuide, 2018)) is een spijtige en foute trend, en zou moeten kunnen worden gekeerd. Het station Diksmuide biedt enorme kansen voor multimodale verplaatsingen. De komst van deelfietsen is beloftevol.

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

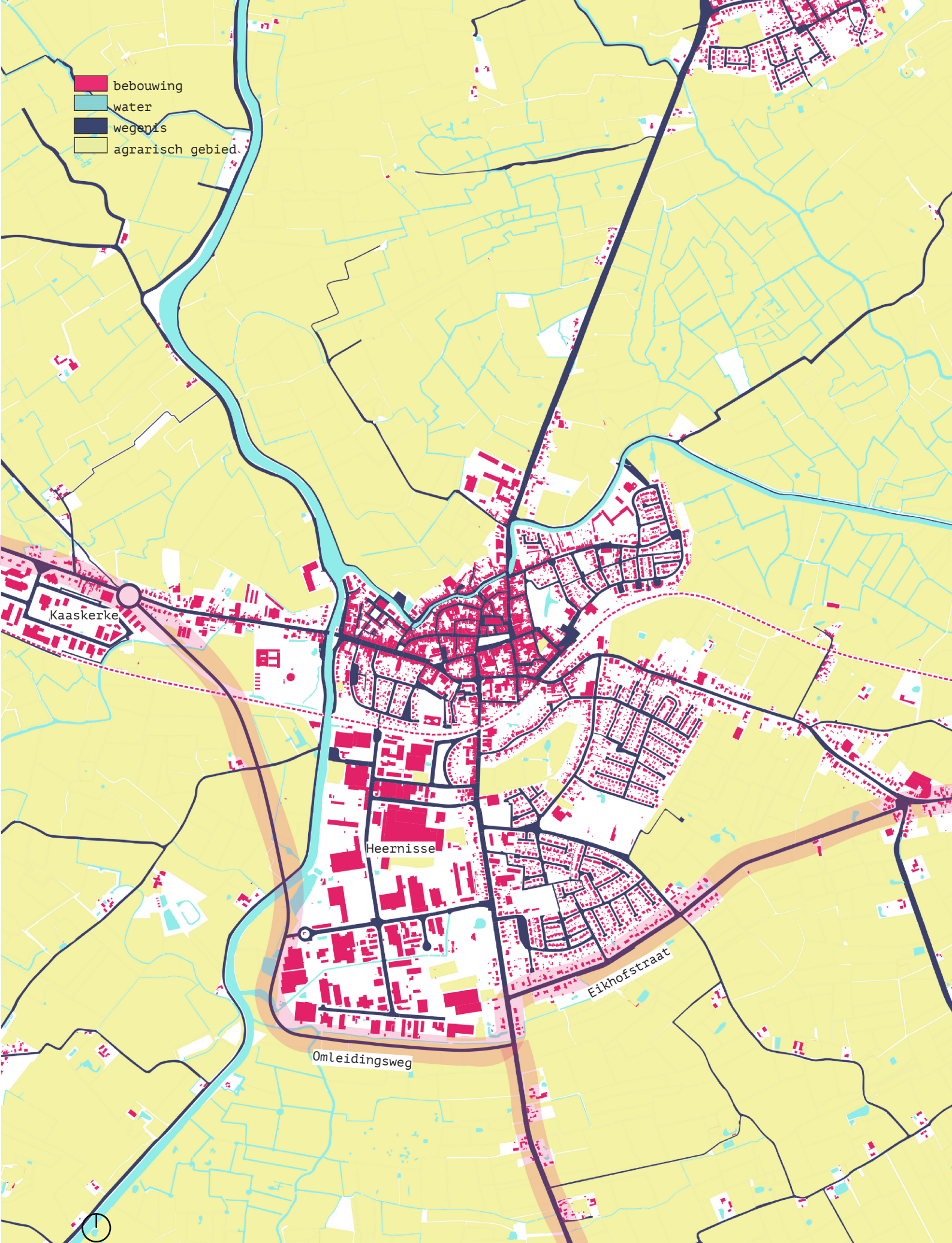
Inzetten op een echt deelautosysteem (dat verder gaat dan één auto die na de kantooruren beschikbaar is vanop het bedrijventerrein Heernisse) in de gemeente is een must. Ook privaat collectief transport zoals georganiseerd door de ziekenhuizen uit Ieper en Roeselare moet worden gekoesterd.

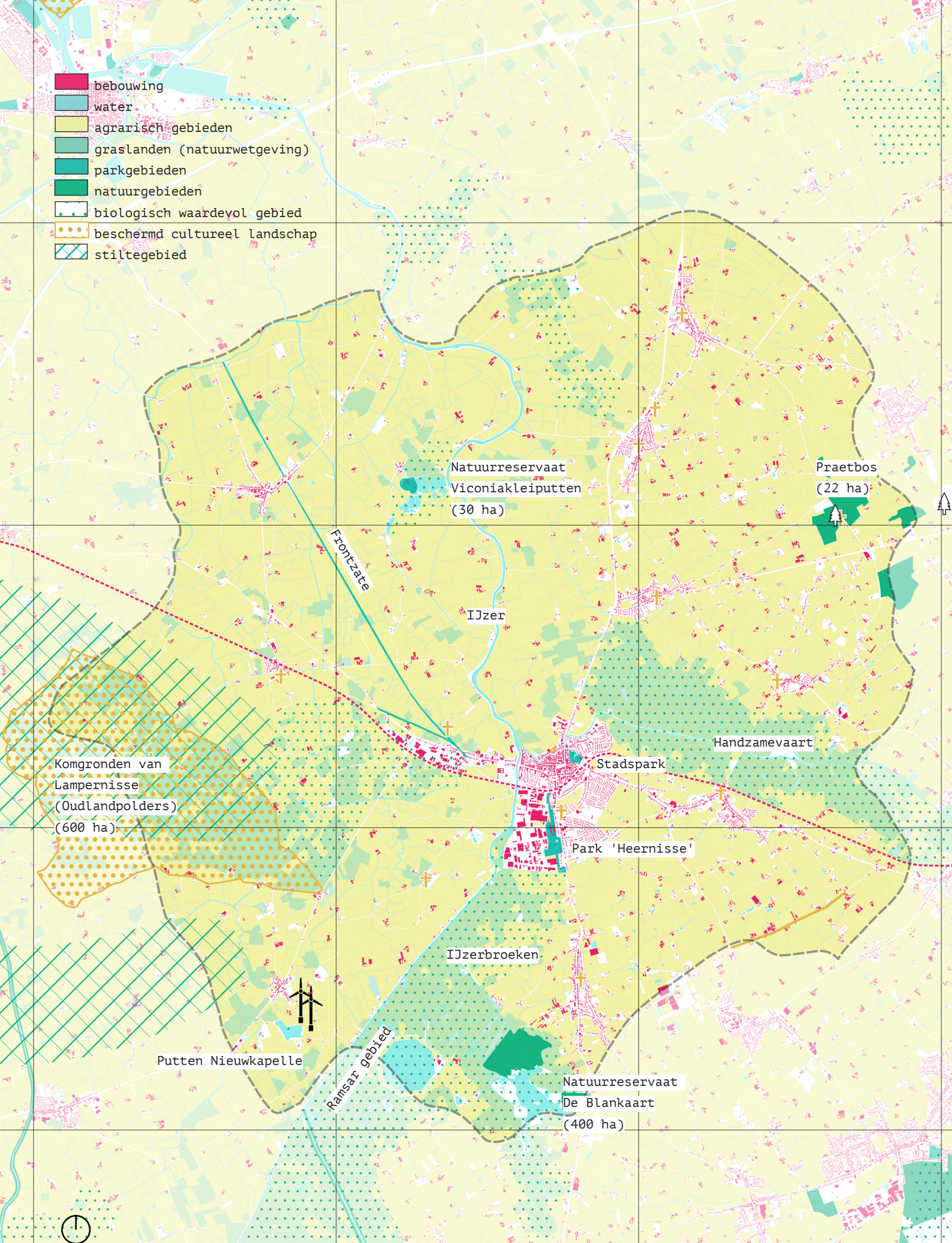


Plaats gemotoriseerd vs zacht verkeer in Keiem



Plaats gemotoriseerd vs zacht verkeer in Esen





2.3 OPEN RUIMTE

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

SCHAALVERGROTING LANDBOUW ZORGT VOOR EEN DRUK OP HET BIO-DIVERSE EN LEESBARE LANDBOUW-LANDSCHAP

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

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

BOVENLOKALE NATUURWAARDE IN VERSCHIEDENHEID AAN OPEN RUIMTE

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

gronden). Grote delen van het gebied zijn in handen van ANB.

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

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

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

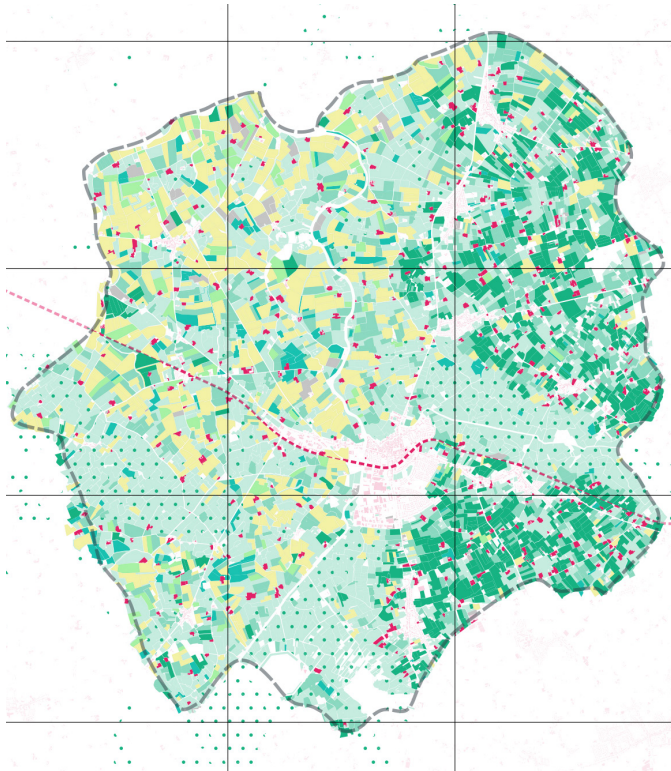
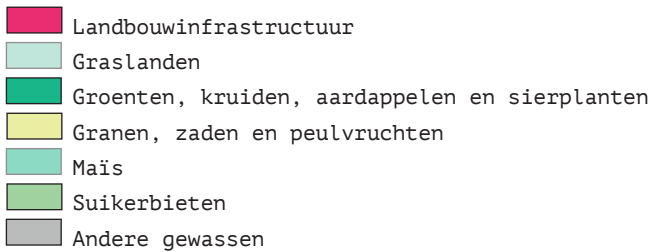
RECREATIEVE WAARDE BEPERKT ZICH TOT ANKERPLAATSEN

Het recreatieve aspect van de open ruimte is eerder laag met uitzondering van enkele ankerplaatsen zoals het natuurreservaat de Blankaart, het natuurreservaat Viconiakleiputten, de putten van Nieuwkapelle en de komgronden van Lampernisse.

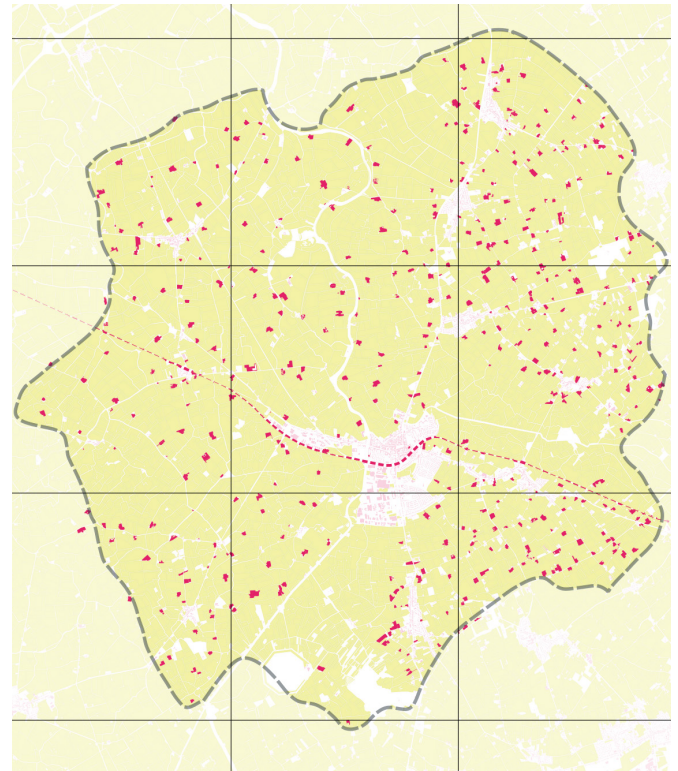
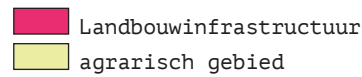
Voor de recreatieve wandelaar en fietser zijn er in de komgronden wandel – en fietspaden aangelegd (Zannekinpad), alsook in natuurreservaat de Blankaart (Blankaartpad met halverwege de boerderij 't Madeliefje voor een drankje of een ijsje, 7 vogelkijkpunten, fluisterboot, speelnatuur, bezoekerscentrum,...). Als het water hoog genoeg staat, is er een mogelijkheid tot kajakken in de Handzamevaart.

Een langwerpig parkgebied (Frontzate) dat dienst doet als fietsverbinding bevindt zich naast de oude spoorlijn Diksmuide-Nieuwpoort. De spoorlijn (aangelegd in 1868 en gedeffecteerd in 1974) vervulde een belangrijke rol tijdens WOI (beschermd monument).

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



Landbouwgebruik



Landbouwinfrastructuur

KORTE KETEN LANDBOUW ONDERSTEUND

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

GEOLOGIE REFLECTEERT LANDBOUWGEBRUIK

Verschillende bodemsamenstelling geeft aanleiding tot een variëteit aan landbouwactiviteiten. De Ijzerbroeken, de Handzamevallei en alles ten westen van de Ijzer hebben kleiige polderbodems. Het gebied ten oosten, boven de Handzamevallei heeft waardevolle vruchtbare zandige bodems, en onder de Handzamevallei zandlemige bodems. De kleiige pol-

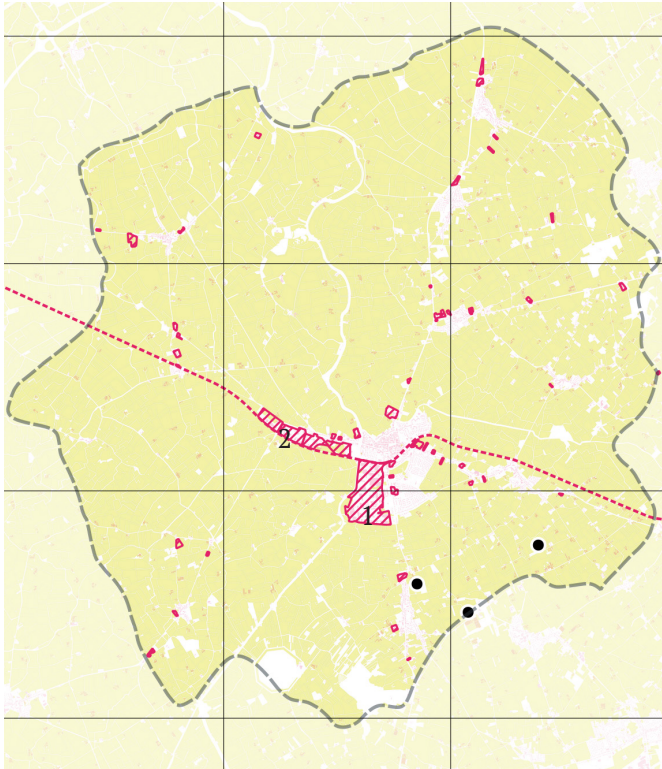
derbodems (grotere percelen en bedrijven) worden voornamelijk gebruikt voor graslanden (die onder de natuurwetgeving vallen), (monotome) maïsvelden en veeteelt. De meer zandige bodems (kleinere percelen en bedrijven) worden gebruikt voor het kweken van groenten, fruit en sierplanten.

VAN LANDBOUWBEDRIJF NAAR...

Para-agrarische bedrijven lijken te zijn uitgestrooid over het landschap. Voorbeelden zijn Herbafröst (zie analyse in bijlage 2) en Westtrac nv (verkoop landbouwmachines). Deze bedrijven kregen bestaansrecht in landbouwgebied omdat ze beschouwd worden als agro-industrie. In realiteit leunen hun activiteiten meer aan bij gewone industrie of (groot)handel. De impact op het landschap en de open ruimte van de industriebouw is groot en wordt versterkt door de versnipperde inplanting.

Daarnaast vindt er ook een sluipende inname van agrarische gronden door verpaarding en vertuining

- Bedrijvenzones
- agrarisch gebied
- serres
- 1. Heernisse
- 2. Kaaskerke



Bedrijven en bedrijvenzones

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

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

Agrarische industrie
BeerststraatBomenrij en grondgebonden landbouw
Kruisstraat

2.4 ENERGIE I KLIMAAT

“Aan bebossen en ontharden wordt er beperkt aandacht geschonken. Ruimte voor water wordt een steeds belangrijker thema.”

EEN VISIE GEDRAGEN OP REGIO- NAAL NIVEAU, MAAR ONVOLDOENDE DRAAGVLAK OP LOKAAL NIVEAU

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

LOKALE ENERGIEPRODUCTIE STIJGT, MAAR DE PLAATSING VAN WINDTUR- BINES STUIT OP VERZET

In 2016 werd er 12.943 MWh hernieuwbare energie opgewekt, waarvan 8.298 MWh door zonne-energie (Burgemeestersconvenant, 2016). Dit is een stijging van 5.564 MWh of 75,4% ten opzichte van 2011. In 2017 is de vergunning voor drie nieuwe windmolens te Kaaskerke geweigerd, onder meer door een gebrek aan politiek draagvlak.

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

Bij het opstellen van ‘Van zee tot IJzer’ is ervoor gekozen om landbouw en industrie niet op te nemen in het beleidsplan, aangezien deze sectoren niet verplicht opgenomen moeten worden in het kader van het Burgemeestersconvenant. Als er echter gekeken wordt naar de cijfers, blijkt dat de landbouwsector toch een belangrijke bijdrage levert aan de CO₂-uitstoot op het grondgebied van Diksmuide (15,45 % in 2016)

(Burgemeestersconvenant, 2011; 2016). Het is dan ook aangewezen om samen met de plaatselijke landbouwsector te kijken naar verdere opportuniteiten om de CO₂-uitstoot te beperken. Het uitstippelen van een bijkomend beleid met bijhorend actieprogramma voor landbouw is dus een belangrijke stap. Inzetten op de overige sectoren blijft daarnaast ook belangrijk.

ONVOLDOENDE OOG VOOR KLIMAAT- ADAPTATIE & KLIMAATBESTENDIG INRICHTEN

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

DE WESTHOEK IS EEN RISICOGEBIED VOOR OVERSTROMINGEN, DROOGTE ÉN VERZILTING

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

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

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

(Burgemeesterconvenant, 2011; 2016)

2.5 REGELGEVING & PUBLIEK ONDERNEMERSCHAP

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

ALGEMEEN: JURIDISCH EN BELEIDSMATIG KADER

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

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

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

Tenslotte zijn er ook verschillende gemeentelijk stedenbouwkundige verordeningen van toepassing,

onder meer over parkeervoorzieningen, verhardingen, voortuinstroken, afsluitingen en groenaanleg bedrijven.

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

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

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