



HoGent

NATUUR
EN
TECHNIEK

**BOUWGRONDPRIJZEN IN HET VLAAMS GEWEST,
EEN ONDERZOEK NAAR FACTOREN
DIE DE BOUWGRONDPRIJZEN KUNNEN BEÏNVLOEDEN**

Alexander Pels

Bachelorproef voorgedragen tot het behalen van de graad van

Bachelor in het vastgoed

Afstudeerrichting: Vastgoedmakelaardij

Promotor : Corinne Veckmans

Tweede beoordelaar: Kathleen Verléé

Instelling: Vlaams Gewest

Academiejaar 2016-2017

1^e Examenkans – 2^e Examenperiode

© Alexander Pels. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een automatisch gegevensbestand, of openbaar worden gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteur. Het gebruik of de reproductie van bepaalde informatie uit dit werk is enkel toegestaan voor persoonlijk gebruik en mits bronvermelding. Elk gebruik voor commerciële of publicitaire doeleinden is verboden.

Deze bachelorproef/scriptie is gemaakt door Alexander Pels, student aan de Hogeschool Gent, ter voltooiing van de bacheloropleiding, Bachelor in het vastgoed. De standpunten die in deze bachelorproef zijn verwoord, zijn louter het persoonlijke standpunt van de individuele auteur en reflecteren niet noodzakelijkerwijs de mening, het officiële standpunt of het beleid van de Hogeschool Gent.

Samenvatting

In 1973 bedroeg in het Vlaams Gewest de mediaanprijs voor een m² bouwgrond 8,80 EUR. In 2014 was de mediaan gestegen tot 207,59 EUR. Dit is een stijging met 2258.98 %.

In drie regio's is de stijging significant groter dan die van de Vlaamse mediaan.

Binnen die drie regio's worden telkens de uitersten bekeken: gemeenten waar de bouwgrond het duurst en het goedkoopst was.

De studie onderzoekt of en hoe deze prijsverschillen aan specifieke factoren kunnen gerelateerd worden.

Woord vooraf

Een vastgoedmakelaar wordt verondersteld heel veel te weten over de waarde van vastgoed. Hij moet de verkoper zo exact mogelijk adviseren over de prijs die hij voor zijn goed mag verwachten.

Ook van een laatstejaarsstudent Vastgoed Makelaardij wordt dit verwacht, heb ik bij een aantal gelegenheden al mogen merken.

Mensen willen ook graag weten of hun vastgoed in waarde zal stijgen. En hoeveel. Of waar het verstandig is om in vastgoed te beleggen.

Op lang niet elke vraag is een exact antwoord mogelijk. Toch kun je proberen om zo dicht mogelijk bij een correct antwoord te komen door er boeken over te lezen, vakmensen aan te spreken, onderzoeksresultaten te analyseren en cijfermateriaal te bestuderen.

En wanneer je aan het eind van je studie toch al verondersteld wordt om een onderzoeksopdracht uit te voeren, dan ligt het onderwerp eigenlijk al voor de hand.

Graag bedank ik in de eerste plaats mijn promotor, mevrouw Corinne Veckmans, lector aan de HoGent, voor de vele constructieve gesprekken en nuttige richtlijnen. Zij was voor mij het perfecte klankbord en tegelijk een zeer empathische stresscoach.

Hiernaast dank ik ook mijn stagemeester, de heer Jan Poppe, afgevaardigd bestuurder van nv Immo Poppe in Melle en de heer Paul Schauwvlieghe, afgevaardigd bestuurder van nv Elbeko in Zele, die mij vanuit hun praktijkervaring inzichten bijbrachten, die ik nergens anders vond.

Inhoudsopgave

	Samenvatting	
	Woord Vooraf	
	Inhoudsopgave	
	Lijst van illustraties	
1	Inleiding	9
2	Het onderzoek	10
2.1	Evolutie bouwgrondprijzen in het Vlaams Gewest 1973-2014	10
2.2	Schatting van de prijs van bouwgrond in de dagelijkse praktijk	12
2.3	Methode	13
2.3.1	Bouwgrondprijzen	14
2.3.2	Mediaan vs. gemiddelde	14
2.3.3	Onderzoek binnen elke regio	14
2.4	Prijsbepalende parameters die niet nader zullen worden onderzocht.....	15
2.4.1	Aanbod	15
2.4.2	Grenseffect	16
2.4.3	Conjunctuur	17
2.5	De keuze van nader te bestuderen gemeenten binnen de regio's	18
2.5.1	Regio Gent	18
2.5.2	Regio Antwerpen	20
2.5.3	Regio De kust	22
2.6	Toelichting bij de parameters die wel zullen worden onderzocht	25
2.6.1	Bereikbaarheid/invalswegen	25
2.6.2	Bestemmingkarakteristieken	30
2.6.3	Gemeentebelasting	30
2.6.4	Kavelgrootte	32
2.6.5	Collectief vervoer	33
2.6.6	Algemene voorzieningen	36
2.7	Toetsing van de parameters	40
2.7.1	Bereikbaarheid/invalswegen	40
2.7.2	Bestemmingkarakteristieken	46
2.7.3	Gemeentebelasting	56
2.7.4	Kavelgrootte	62
2.7.5	Collectief vervoer	68
2.7.6	Algemene voorzieningen	83
3	Conclusie	91
	Literatuurlijst	92
	Bijlagen	

Lijst van illustraties

Lijst van figuren

Figuur 1 Mediaanbouwgrondprijzen 1973 (Fod Economie z.j.)	10
Figuur 2 Mediaanbouwgrondprijzen 1987 (Fod Economie z.j.)	10
Figuur 3 Mediaanbouwgrondprijzen 1990 (Fod Economie z.j.)	11
Figuur 4 Mediaanbouwgrondprijzen 1993 (Fod Economie z.j.)	11
Figuur 5 Mediaanbouwgrondprijzen 2000 (Fod Economie z.j.)	11
Figuur 6 Mediaanbouwgrondprijzen 2014 (Fod Economie z.j.)	11
Figuur 7 Voorraad onbebouwde percelen (Departement ruimte Vlaanderen 2016)	16
Figuur 8 Kaart afstand Duitsland en Belgische kust (Google Maps 2017)	17
Figuur 9 Mediaan bouwgrondprijzen regio Gent zuid	18
Figuur 10 Mediaan bouwgrondprijzen regio Gent noord	19
Figuur 11 Mediaan bouwgrondprijzen regio Antwerpen zuid	20
Figuur 12 Mediaan bouwgrondprijzen regio Antwerpen noord	21
Figuur 13 Mediaan bouwgrondprijzen duurste en goedkoopste gemeenten regio Antwerpen	22
Figuur 14 Mediaan bouwgrondprijzen westkust	23
Figuur 15 Mediaan bouwgrondprijzen oostkust	23
Figuur 16 Mediaan bouwgrondprijzen duurste en goedkoopste gemeenten regio de kust	24
Figuur 17 Mediaanbouwgrondprijzen 2014 (Fod Economie z.j.)	25
Figuur 18 Snelwegen België (Wegen-Routes, 2016)	25
Figuur 19 Autosnelwegen 1940 (Wegen Routes, 2016)	26
Figuur 20 Autosnelwegen 1960 (Wegen Routes, 2016)	26
Figuur 21 Autosnelwegen 1970 (Wegen Routes, 2016)	27
Figuur 22 Mediaanbouwgrondprijzen 1975 (Fod Economie z.j.)	27
Figuur 23 Autosnelwegen 1975 (Wegen Routes, 2016)	27
Figuur 24 Mediaanbouwgrondprijzen 1980 (Fod Economie z.j.)	27
Figuur 25 Autosnelwegen 1980 (Wegen Routes, 2016)	27
Figuur 26 Mediaanbouwgrondprijzen 1990 (Fod Economie z.j.)	28
Figuur 27 Autosnelwegen 1990 (Wegen Routes, 2016)	28
Figuur 28 Mediaanbouwgrondprijzen 1991 (Fod Economie z.j.)	28
Figuur 29 Autosnelwegen 1991 (Wegen Routes, 2016)	28
Figuur 30 Mediaanbouwgrondprijzen 1993 (Fod Economie z.j.)	29
Figuur 31 Autosnelwegen 1993 (Wegen Routes, 2016)	29
Figuur 32 Mediaanbouwgrondprijzen 1995 (Fod Economie z.j.)	29
Figuur 33 Autosnelwegen 1995 (Wegen Routes, 2016)	29
Figuur 35 Mediaanbouwgrondprijzen 2014 (Fod Economie z.j.)	32
Figuur 34 Gemeentebelastingen (De Tijd, 2016)	32
Figuur 36 Prijs per vierkante meter vs. aantal vierkante meters 2014 (Vastmans, F. et al, 2016, p. 115)	33
Figuur 37 Haltes van collectief vervoer in 2015 (Els Verachtert et al. 2016, p. 7)	34
Figuur 38 Haltes van de treinen (Els Verachtert et al. 2016, p. 13)	35
Figuur 39 Synthesekaart bereikbaarheid met openbaar vervoer (Els Verachtert et al. 2016, p. 15)	35
Figuur 40 Mediaan bouwgrondprijzen 2014 (Fod Economie z.j.)	36
Figuur 41 Totaalscore voor basisvoorzieningen in Vlaanderen (Els Verachtert et al. 2016, p. 18)	38
Figuur 42 Totaalscore voor regionale voorzieningen in Vlaanderen (Els Verachtert et al. 2016, p. 18)	38
Figuur 43 Totaalscore voor metropolitane voorzieningen in Vlaanderen (Els Verachtert et al. 2016, p. 19)	39
Figuur 44 Totaal voorzieningniveau in Vlaanderen (Els Verachtert et al. 2016, p. 20)	39
Figuur 45 Mediaan bouwgrondprijzen 2014 (Fod Economie, z.j.)	40
Figuur 46 Wegen De Pinte (Viamichelin, z.j.)	40
Figuur 47 Wegen Wachtebeke (Viamichelin, z.j.)	41
Figuur 48 Wegen Mortsel en Edegem (Viamichelin, z.j.)	42
Figuur 49 Wegen Kruikebeke (Viamichelin, z.j.)	43
Figuur 50 Wegen Knokke-Heist (Viamichelin, z.j.)	44

Figuur 51 Wegen Bredene en Oostende (Viamichelin, z.j.).....	45
Figuur 52 Gewestplan De Pinte (Geopunt, z.j.).....	46
Figuur 53 Gewestplan Sint-Martens-Latem (Geopunt, z.j.).....	47
Figuur 54 Gewestplan Wachtebeke (Geopunt, z.j.).....	48
Figuur 55 Gewestplan Zelzate (Geopunt, z.j.).....	50
Figuur 56 Gewestplan Mortsel (Geopunt, z.j.).....	50
Figuur 57 Gewestplan Edegem (Geopunt, z.j.).....	51
Figuur 58 Gewestplan Kruibeke (Geopunt, z.j.).....	52
Figuur 59 Gewestplan Knokke-Heist (Geopunt, z.j.).....	53
Figuur 60 Gewestplan Bredene en Knokke-Heist (Geopunt, z.j.).....	54
Figuur 61 Bovenaanzicht Bredene (Google Maps, 2017).....	55
Figuur 62 Kaart gemeentebelasting 2016 regio Gent (De Rouck & Lambrechts, 2016).....	57
Figuur 63 Mediaan bouwgrondprijzen 2016 regio Gent (Fod Economie, z.j.).....	57
Figuur 644 Kaart gemeentebelasting 2016 regio Antwerpen (De Rouck & Lambrechts, 2016).....	58
Figuur 65 Kaart gemeentebelasting 2016 regio De kust (De Rouck & Lambrechts, 2016).....	59
Figuur 66 Mediaan bouwgrondprijzen 2016 regio De Kust (Fod Economie, z.j.).....	59
Figuur 67 Mediaan bouwgrondprijzen De Panne (cijfergegevens: Fod Economie, z.j.).....	60
Figuur 68 Mediaan bouwgrondprijzen Koksijde (cijfergegevens: Fod Economie, z.j.).....	61
Figuur 69 Mediaan bouwgrondprijzen Middelkerke (cijfergegevens: Fod Economie, z.j.).....	61
Figuur 70 Haltes Collectief vervoer in 2015 De Pinte en Sint-Martens-Latem Verachtert et al., 2016, p. 7).....	68
Figuur 71 Kaart Treinhalte De Pinte (Google Maps, z.j.).....	69
Figuur 72 Kaart treinhalte Sint-Martens-Latem (Google Maps, z.j.).....	69
Figuur 73 Haltes Collectief vervoer in 2015 Wachtebeke en Zelzate (Verachtert et al., 2016, p. 7).....	71
Figuur 74 Kaart treinhalte Wachtebeke (Google Maps, z.j.).....	71
Figuur 75 Kaart Treinhalte Zelzate (Google Maps, z.j.).....	72
Figuur 76 Haltes Collectief vervoer in 2015 Mortsel en Edegem (Verachtert et al., 2016, p. 7).....	73
Figuur 77 Kaart treinhalte 2 Mortsel (Google Maps, z.j.).....	74
Figuur 78 Kaart treinhalte 1 Mortsel (Google Maps, z.j.).....	74
Figuur 79 Kaart treinhalte Edegem (Google Maps, z.j.).....	74
Figuur 80 Haltes Collectief vervoer in 2015 Kruibeke (Verachtert et al., 2016, p. 7).....	76
Figuur 81 Kaart treinhalte Kruibeke (Google Maps, z.j.).....	77
Figuur 82 Haltes Collectief vervoer in 2015 regio De kust (Verachtert et al., 2016, p. 7).....	78
Figuur 83 Haltes Collectief vervoer in 2015 Knokke-Heist (Verachtert et al., 2016, p. 7).....	78
Figuur 84 Kaart treinhalte Knokke-Heist (Google Maps, z.j.).....	79
Figuur 85 Haltes Collectief vervoer in 2015 Bredene en Oostende (Verachtert et al., 2016, p. 7).....	80
Figuur 86 Kaart treinhalte Bredene (Google Maps, z.j.).....	80
Figuur 87 Kaart treinhalte Oostende (Google Maps, z.j.).....	81
Figuur 89 Mediaan Bouwgrondprijzen 2014 regio Gent (Fod Economie, z.j.).....	84
Figuur 88 Totaal voorzieningsniveau regio Gent (Verachtert et al., 2016, p. 20).....	84
Figuur 90 Totaal voorzieningsniveau De Pinte en Sint-Martens-Latem (Verachtert et al., 2016, p. 20).....	84
Figuur 91 Mediaan bouwgrondprijzen 2014 De Pinte en Sint-Martens-Latem (Fod Economie, z.j.).....	84
Figuur 92 Totaal voorzieningsniveau Wachtebeke en Zelzate (Verachtert et al., 2016, p. 20).....	85
Figuur 93 Mediaan bouwgrondprijzen 2014 Wachtebeke en Zelzate (Fod Economie, z.j.).....	85
Figuur 94 Totaal voorzieningsniveau regio Antwerpen (Verachtert et al., 2016, p. 20).....	85
Figuur 95 Mediaan Bouwgrondprijzen 2014 regio Antwerpen (Fod Economie, z.j.).....	85
Figuur 96 Totaal voorzieningsniveau Mortsel en Edegem (Verachtert et al., 2016, p. 20).....	86
Figuur 97 Mediaan Bouwgrondprijzen 2014 Mortsel en Edegem (Fod Economie, z.j.).....	86
Figuur 98 Totaal voorzieningsniveau.....	86
Figuur 99 Mediaan Bouwgrondprijzen.....	86
Figuur 100 Totaal voorzieningsniveau regio De kust (Verachtert et al., 2016, p. 20).....	87
Figuur 101 Mediaan Bouwgrondprijzen 2014 regio De kust (Fod Economie, z.j.).....	87
Figuur 102 tweede verblijven, in gewone gebouwen, ten opzichte van het totaal aantal woongelegenheden in 2016 (Wecker, 2017).....	88
Figuur 105 Bovenaanzicht Bredene (Google Maps, 2017).....	90
Figuur 106 Gewestplan Bredene (Geopunt, z.j.).....	90

Lijst van tabellen

Tabel 1 Aanvullende personenbelasting (VVSG 2016)	31
Tabel 2 Gemeentelijke opdecieimen (VVSG 2016)	31
Tabel 3 Indeling van “korte” en “lange” reistijd naar een voorziening (Els Verachtert et al. 2016, p. 17)	37
Tabel 4 Gemeentebelasting 2016 De Pinte en Sint-Martens-Latem	57
Tabel 5 Gemeentebelasting 2016 Wachtebeke en Zelzate	57
Tabel 6 Gemeentebelasting 2016 Mortsel en Edegem	58
Tabel 7 Gemeentebelasting 2016 Kruibeke	58
Tabel 8 Gemeentebelasting 2016 Knokke-Heist	59
Tabel 9 Gemeentebelasting 2016 Bredene en Oostende	59
Tabel 10 Aantal verkopen per oppervlakte categorie De Pinte en Wachtebeke (cijfergegevens: Fod Economie, z.j.).....	62
Tabel 11 Mediaan bouwgrondprijzen per oppervlakte categorie De Pinte en Wachtebeke (cijfergegevens: Fod Economie, z.j.).....	63
Tabel 12 Aantal verkopen per oppervlakte categorie Mortsel en Kruibeke (cijfergegevens: Fod Economie, z.j.) .	64
Tabel 13 Mediaan bouwgrondprijzen per oppervlakte categorie Mortsel en Kruibeke (cijfergegevens: Fod Economie, z.j.).....	65
Tabel 14 Aantal verkopen per oppervlakte categorie Knokke-Heist en Bredene (cijfergegevens: Fod Economie, z.j.).....	66
Tabel 15 Mediaan bouwgrondprijzen per oppervlakte categorie Knokke-Heist en Bredene (cijfergegevens: Fod Economie, z.j.).....	67
Tabel 16 Bussen De Pinte (De Lijn, z.j.).....	70
Tabel 17 Bussen Sint-Martens-Latem (De Lijn, z.j.).....	70
Tabel 18 Bussen Wachtebeke (De Lijn, z.j.).....	72
Tabel 19 Bussen Zelzate (De Lijn, z.j.).....	72
Tabel 20 Gemeenten regio Gent naar Brussel centraal (gegevens: NMBS, z.j.)	73
Tabel 21 Bussen Mortsel (De Lijn, z.j.).....	75
Tabel 22 Trams Mortsel (De Lijn, z.j.).....	75
Tabel 23 Bussen Edegem (De Lijn, z.j.)	76
Tabel 24 Bussen Kruibeke (De Lijn, z.j.)	77
Tabel 25 Gemeenten regio Antwerpen naar Brussel centraal (gegevens: NMBS, z.j.)	78
Tabel 26 Bussen Knokke-Heist (De Lijn, z.j.)	79
Tabel 27 Trams Knokke-Heist (De Lijn, z.j.).....	80
Tabel 28 Bussen Bredene (De Lijn, z.j.)	81
Tabel 29 Trams Bredene (De Lijn, z.j.).....	81
Tabel 30 Bussen Oostende (De Lijn, z.j.)	82
Tabel 31 Trams Oostende (De Lijn, z.j.).....	82
Tabel 32 Gemeenten regio De kust naar Brussel centraal (gegevens: NMBS, z.j.)	82
Tabel 33 Gemeenten met hoogste aantal & aandeel 2e verblijven gelegen in gewone gebouwen 2016 (Weekers, 2017)	89
Tabel 34 Aantal & aandeel 2e verblijven ten opzichte van alle woongelegenheden 2016 (Weekers, 2017)	89

1 Inleiding

Wat doet vastgoed in waarde stijgen? Welke factoren bepalen dat een lap grond die men kocht voor 80.000 EUR, twee jaar later 120.000 EUR waard is?

Wie zou op die vraag niet graag het antwoord kennen?

Dit onderzoek pretendeert natuurlijk niet om hierop een volledig, laat staan een definitief antwoord te bieden.

Het antwoord kan nooit volledig zijn, want marktprijzen worden door talloze factoren beïnvloed.

Het antwoord kan zeker niet definitief zijn, want het gewicht van die factoren evolueert.

In een vrije markt wordt de prijs finaal bepaald door de wet van vraag en aanbod: hoe schaarser het goed en/of hoe groter de vraag, des te hoger de prijs. En het voorwerp van dit onderzoek (bouwgrond) wordt, om de bekende redenen van ruimtelijke ordening, steeds schaarser.

Vermits er geen enkele reden is om aan te nemen dat de vraag zal dalen, kan met vertrouwen worden voorspeld dat op een occasioneel dipje na, de prijs van bouwgrond zal blijven stijgen. Maar, waar kan die prijs meer dan gemiddeld stijgen? Wat zijn de factoren die dit in de hand werken?

Bij gebrek aan een kristallen bol, kan men enkel trachten om lessen te trekken uit het verleden.

De studie focust op de periode van 1973 tot 2014, omdat hierover gedetailleerd cijfermateriaal beschikbaar is. Toppers en floppers binnen dezelfde regio worden onder de loep genomen in een zoektocht naar de factoren die de prijsevolutie in die gemeenten lijken te hebben beïnvloed. Daarbij wordt een lijst van mogelijke factoren gehanteerd, die in de (vak)literatuur worden naar voor geschoven.

De impact van die factoren wordt niet alleen geverifieerd, maar ook gefalsificeerd: nagegaan wordt of die factoren voorhanden zijn in de gemeenten waar de prijzen significant hoger liggen en of ze afwezig zijn in de gemeenten die waar de gronden beduidend goedkoper zijn.

Het onderzoek richt zich op bouwgrond, dus op onbebouwde percelen. Er had ook kunnen gekeken worden naar verkoopprijzen van woonhuizen of appartementen, maar die zijn onderling veel moeilijker te vergelijken. Wanneer in een kleine gemeente in een bepaald jaar een relatief groot project wordt gerealiseerd met hetzij heel dure ofwel heel goedkope kavels, dan heeft dit meteen een zware impact op de prijsmediaan van die gemeente in dat jaar.

Zoals elk onderzoek kent ook dit onderzoek beperkingen. Binnen het bestek van een bachelorproef kunnen niet alle denkbare parameters worden onderzocht.

Over het totale aanbod aan bouwgrond in Vlaanderen is bijzonder weinig bekend. In het ROP (register onbebouwde percelen) brengt het Vlaams Gewest sinds enkele jaren de informatie van de gemeenten bijeen over nog onbebouwde bouwgrond. Die informatie is niet voor het publiek beschikbaar. Mocht ze wel beschikbaar zijn, dan valt hieruit nog niet af te leiden dat de grond ook effectief te koop wordt aangeboden.

Intussen lijkt het weinig twijfel dat het totale aanbod aan bouwgrond in Vlaanderen er niet groter op wordt. De hoeveelheid bouwgrond is immers eindig en de meeste onbebouwde percelen worden aangekocht om binnen niet al te lange tijd bebouwd te worden. Zo wordt de voorraad aan verhandelbare bouwgrond jaar na jaar kleiner.

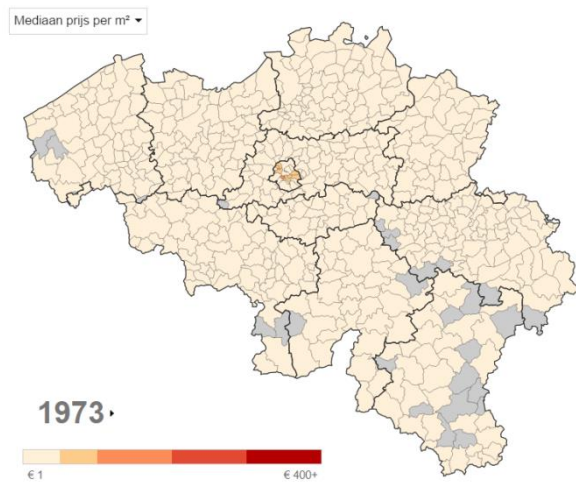
De verdere evolutie van de bouwgrondprijzen zal dus in het teken staan van steeds grotere schaarste. Die schaarste zal het scherpst worden gevoeld waar de druk van de vraag het grootst is.

Wat er hier in kaart tracht gebracht te worden, zijn dus factoren die deze vraag reëel en significant beïnvloeden.

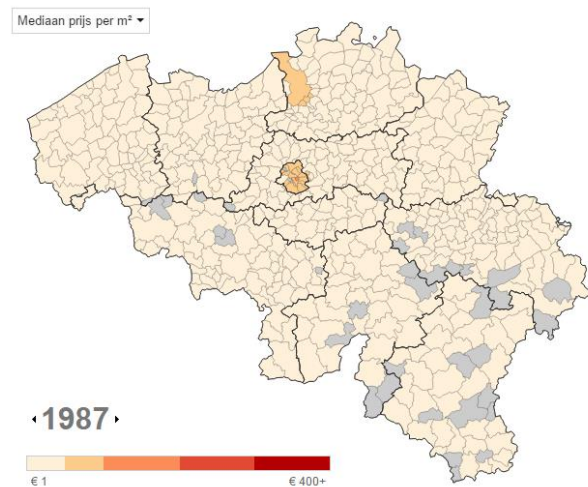
De finale onderzoeksvraag kan dus als volgt gesteld worden: welke kenmerken hebben Vlaamse gemeenten waar bouwgrond duurder of goedkoper is, met elkaar gemeen en wat is de aard van het verband tussen die kenmerken en het prijsniveau?

2 Het onderzoek

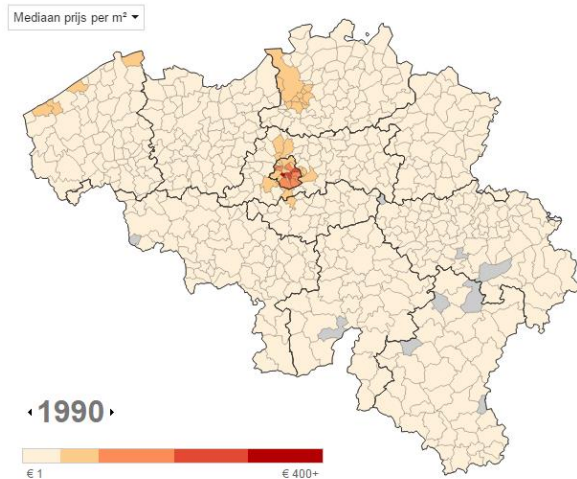
2.1 Evolutie bouwgrondprijzen in het Vlaams Gewest 1973-2014



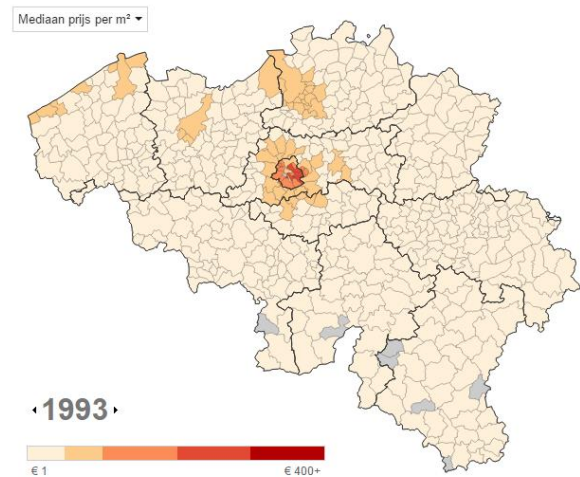
Figuur 1 Mediaanbouwgrondprijzen 1973 (Fod Economie z.j.)



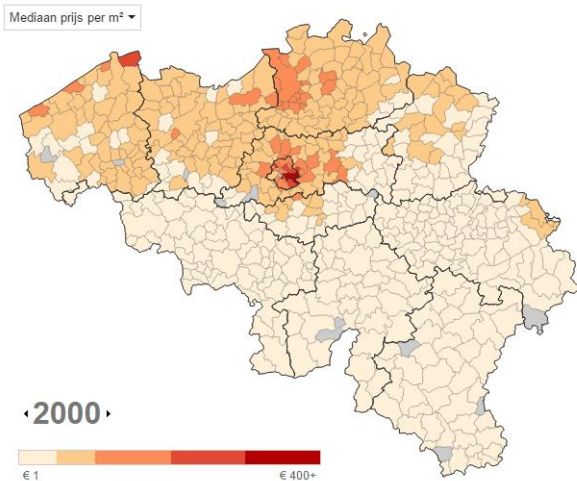
Figuur 2 Mediaanbouwgrondprijzen 1987 (Fod Economie z.j.)



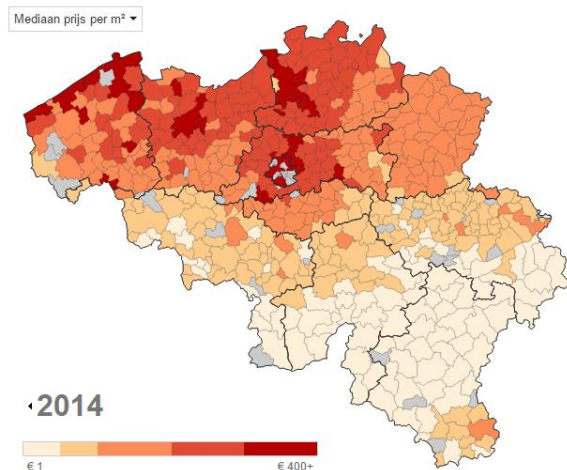
Figuur 3 Mediaanbouwgrondprijzen 1990 (Fod Economie z.j.)



Figuur 4 Mediaanbouwgrondprijzen 1993 (Fod Economie z.j.)



Figuur 5 Mediaanbouwgrondprijzen 2000 (Fod Economie z.j.)



Figuur 6 Mediaanbouwgrondprijzen 2014 (Fod Economie z.j.)

Bovenstaande kaarten geven de bouwgrondprijzen in heel België weer met kleurcodes. Hoe donkerder een gemeente, hoe hoger de prijs per vierkante meter bouwgrond.

Bekeken over de veertig jaar waarover informatie beschikbaar is op de website van de FOD Economie (Fod Economie Statistiek z.j.) mag worden gesteld de duurste bouwgrondprijzen eerst waargenomen worden in het Brussels Hoofdstedelijk gewest. Omdat dit buiten het werkveld van deze studie valt, wordt er hier verder niet op ingegaan.

In 1987 komen in Antwerpen de bouwgrondprijzen boven de Vlaamse mediaan uit.

Kort daarna wordt ook de kust een flink stuk duurder.

Vanaf 1993 voegt de regio Gent zich bij de duurste regio's van het Vlaamse Gewest.

Eens deze evolutie zich gestabiliseerd heeft, begint het ripple-effect te spelen. De duurdere gebieden dijen uit en groeien naar elkaar toe.

Tot vandaag blijven Gent, de kust en Antwerpen de drie duurste regio's van het Vlaams Gewest. Daarom zullen zij in dit onderzoek nader bekeken worden.

Dat de duurste prijzen in deze drie regio's worden gevonden, is redelijk gemakkelijk te verklaren: *“Vanuit macro-economisch standpunt kan opgemerkt worden dat de prijs die men bereid is te betalen aan een woning afhankelijk is van de inkomsten die men binnen de regio kan verdienen (gemiddeld netto-belastbaar inkomen). De huizenprijzen zijn inderdaad hoger in regio's met een grote werkgelegenheid terwijl de gemiddelde prijzen lager blijven in regio's met hogere werkloosheid”* (Paelinck, 2014, p. 77).

Die verklaring gaat zeker op voor de regio's Gent en Antwerpen. Voor de kust lijkt het hoge aantal recreatieve verblijven een meer voor de hand liggende verklaring.

2.2 Schatting van de prijs van bouwgrond in de dagelijkse praktijk

Bouwgronden worden in de praktijk grotendeels op microniveau geschat. Daarbij wordt er rekening gehouden met de stad, gemeente of wijk waar de bouwgrond gelegen is en meer bepaald, met de volgende parameters (Paelinck, 2014, p. 88):

- Ligging
- Comfort en nutsvoorzieningen
- Vorm, aard, oriëntatie en grootte van het perceel
- Bestemming

1. Ligging

Ligging is en blijft het belangrijkste onderdeel van de schatting van een bouwgrond. Er wordt gekeken hoe de bouwgrond ingeplant is in het landschap. Is de bouwgrond gelegen langs een rustige weg en in aangename omgeving dan zal deze veelal hoger gewaardeerd worden dan een grond langs een drukke weg en onaangename omgeving.

2. Comfort en nutsvoorzieningen

Bouwgronden gelegen op een locatie met volgende parameters kunnen doorgaans als gunstig beschouwd worden en zullen vervolgens de prijs omhoog duwen:

- rustige omgeving, vrij van storende verkeersassen, industriegebieden en vliegvelden.
- aanwezigheid van nabijgelegen commerciële centra, scholen en openbare nutsvoorzieningen
- beschikbaarheid van aansluiting op het water-, gas-, elektriciteits-, kabel-, telefonie- en internet
- en last but not least, de ontsluiting van het perceel op lokaal niveau. Hiermee wordt bedoeld dat het stuk grond gelegen is aan een goed verharde weg met voetpaden en riolering.

De aanwezigheid van reeds opgenoemde nutsvoorzieningen is essentieel om over bouwgrond te spreken. Bij afwezigheid van deze nutsvoorzieningen zal er geen stedenbouwkundige vergunning uitgereikt kunnen worden en wordt er maximaal over potentiële bouwgrond gesproken.

3. Vorm, aard, oriëntatie en grootte van het perceel

Als de vorm van de grond regelmatig en rechthoekig is, dan zal deze doorgaans hoger gewaardeerd worden. Gronden met een onregelmatige oppervlakte zijn veel moeilijker te bebouwen.

De aard van grond is een van de belangrijkste parameters om van een gunstige bouwgrond te spreken. Als er grote funderingskosten aan te pas moeten komen om een grond bouwklaar te maken, dan zal deze grond niet als gunstige bouwgrond aanzien worden, wat vervolgens de prijs enorm naar beneden zal brengen.

Een perceel dat gunstig is om de leefkamers te bouwen aan de zuidkant, zal hoger gewaardeerd worden. Een stuk grond waar de zuidkant gelegen is aan de openbare weg, wordt als minder geschikt aanzien. Zeker bij gronden voor halfopen bebouwing moet hier rekening mee gehouden worden.

Men zal per m² normaal meer betalen voor een kleiner perceel dan voor een groter perceel in dezelfde buurt, want het deel van het perceel dat verderaf ligt van de openbare weg wordt minder waardevol geacht. Ook zal bij uitzonderlijk grote percelen de prijs per m² dalen, omdat dergelijke percelen niet meer aansluiten bij onze huidige levenswijze. Uitzonderlijk kleine percelen zullen daarentegen wel een minderwaarde ondergaan door de moeilijke bebouwbaarheid.

4. Bestemming

Een niet te vergeten parameter die de waarde van een bouwgrond beïnvloedt, is de bestemming of anders gezegd, wat erop gebouwd mag worden.

2.3 Methode

Dat de duurste regio's zich situeren rond de grootste steden van het Vlaamse Gewest en van de grootste trekpleister, de kust, is geen verassing. Maar, hoe komt het dat men bereid is om het drievoudige te betalen voor een stuk bouwgrond in een buurgemeente van dezelfde trekpleister?

Dit onderzoek zal focussen op meso- en macroniveau. In de literatuur en door vakmensen worden er nogal wat parameters aangehaald, die de bouwgrondprijzen heten te beïnvloeden. Maar klopt dat ook?

Als in de praktijk bouwgrond geschat wordt, dan kijkt men steeds naar de naaste omgeving. Maar, als men even zou uitzoomen en eens kijken naar heel Vlaanderen of naar bepaalde delen van Vlaanderen, zijn er dan patronen te vinden?

Daarom werden dure gemeenten en goedkope gemeenten geselecteerd rond dezelfde trekpleister en vergeleken a.d.h.v. vooropgestelde parameters. Als er in elke regio een zelfde patroon zien is, dan kunnen hieruit, vanzelfsprekend met de nodige voorzichtigheid, enige conclusies getrokken worden.

2.3.1 Bouwgrondprijzen

Dit gehele onderzoek is gebaseerd op cijfermateriaal van de FOD economie. Al het statistisch materiaal is afkomstig van de site <http://economie.fgov.be/nl>. Voor dit onderzoek was het vooral belangrijk om al het cijfermateriaal bij elkaar te brengen i.v.m. bouwgrond.

De FOD economie heeft al deze gegevens van heel België beschikbaar gesteld. In de eerste plaats waren de bouwgrondprijzen van belang. Deze zijn beschikbaar per jaar, vanaf 1973 t.e.m. 2014, in de vorm van prijzen per vierkante meter, t.t.z. zowel de mediaanprijs als de gemiddelde prijs en dit op het niveau van het Gewest, de provincie, het arrondissement en de gemeente.

Men vindt op deze site ook het aantal verkopen, de vierkantemeterprijs per grootteklasse, enz.

De gegevens waarop de FOD Economie zijn cijfers baseert, worden gehaald uit de notariële aktes die in dat jaar verleden zijn. Dit betekent dat de weergegeven bouwgrondprijzen zowel gebaseerd kunnen zijn op de verkoop van particuliere bouwgronden als van projectgronden. Daarom is soms voorzichtigheid geboden bij de interpretatie van de cijfers: de koper is niet altijd een particuliere bouwheer, de projectontwikkelaar kan bouwgrond kopen om zelf te verkavelen.

Dit onderzoek richt zich op bouwgrondprijzen en niet op de prijzen van bebouwde percelen, om de eenvoudige reden dat de opstallen danig kunnen verschillen en men dan het risico loopt appels met peren te vergelijken.

2.3.2 Mediaan vs. gemiddelde

Een keuze moest worden gemaakt tussen twee verschillende benaderingen van de prijs per gebiedsomschrijving.

- Gemiddelde: alle verkoopprijzen worden opgeteld en gedeeld door het aantal verkopen;
- Mediaan: alle verkoopprijzen worden van hoogste tot laagste gerangschikt en het middelste getal wordt geselecteerd.

Welke van de twee hogere prijzen oplevert, is moeilijk te zeggen. Soms liggen de gemiddelde prijzen hoger en soms liggen de mediaanprijzen hoger. Dat hangt ervan af of er dure of goedkope uitschieters zijn. Bij de duurere gemeenten zullen er sneller dure uitschieters zijn dan bij de goedkope uitschieters, wat maakt dat in de duurere regio's de gemiddelde prijzen hoger liggen dan de mediaanprijzen. Bij de goedkopere regio's zal men het tegenovergestelde effect zien. Daar zullen er meer goedkope uitschieters zijn, die de gemiddelde prijzen naar beneden trekken.

Er werd gekozen voor de mediaan, precies omdat die de uitschieters eruit filtert.

2.3.3 Onderzoek binnen elke regio

Het is perfect mogelijk en tamelijk eenvoudig om binnen heel Vlaanderen de duurste en de goedkoopste gemeenten qua bouwgrond met elkaar te vergelijken.

Die benadering zou evenwel weinig meer opleveren dan een inventaris van de verschillen tussen stedelijk en landelijk gebied. Daarop zit niemand te wachten.

Er is dus een meer genuanceerde benadering nodig.

De duurste regio's werden hierboven al in kaart gebracht. Binnen die regio's zijn er evenwel ook nog significante verschillen qua prijsevolutie. In elke regio wordt minstens één dure en één goedkope gemeente geselecteerd, dit m.o.o. toetsing aan de parameters.

Omwille van het ripple-effect worden de regio's afgebakend als de metropool en zijn buurgemeenten.

2.4 Prijsbepalende parameters die niet nader zullen worden onderzocht

2.4.1 Aanbod

De twee belangrijkste factoren om de prijs van eender wat te bepalen, zijn het aanbod en de vraag. Dit geldt ook voor bouwgrond. De prijs stijgt zowel wanneer de vraag stijgt, als wanneer het aanbod slinkt.

Het leek daarom belangrijk om naast de vraagzijde, ook de aanbodzijde te onderzoeken. Maar dit blijkt verre van eenvoudig.

Om de strijd tegen grondspeculatie beter te kunnen organiseren, is er het ROP.

Het departement Omgeving van de Vlaamse overheid licht dit als volgt toe:

“Een goed woonbeleid voeren is makkelijker als de gemeente zicht heeft op de onbenutte bouwpercelen in woongebieden van haar grondgebied. Het Register Onbebouwde Percelen is, zowel voor de gemeenten als voor de Vlaamse Overheid, een uitstekend monitorinstrument voor het woonbeleid. Het Register lijst op hoeveel onbebouwde percelen in woongebied in aanmerking komen voor bebouwing, geeft aan waar die percelen zich situeren en welke van die kavels eigendom zijn van Vlaamse besturen of Vlaamse semipublieke rechtspersonen. Een analyse van de gegevens uit dit register kan vervolgens van nut zijn om verdichtingsprojecten te onderzoeken, gronden aan te kopen, gebieden te ordenen of te verkavelen, ... De verplichting van de gemeenten een register van onbebouwde percelen bij te houden, ligt besloten in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en in het decreet grond- en pandenbeleid. Het hebben van een ROP is één van de vijf voorwaarden om ontvoogd te worden als gemeente en zelfstandig stedenbouwkundige vergunningen af te leveren.” (Departement Omgeving z.j.)

Dit oogt als het perfecte instrument om de aanbodzijde te bestuderen. Er is evenwel een klein probleem, namelijk de toegankelijkheid. Het departement Omgeving schijft hierover het volgende:

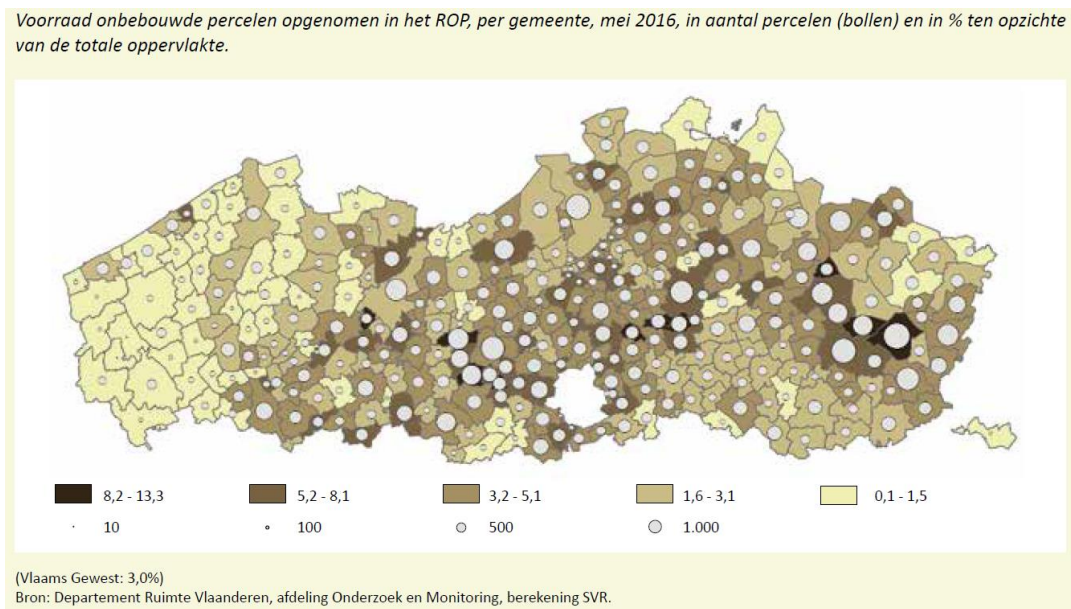
“De RWO Data Manager is een paswoord-beveiligde applicatie. Gemeenten kunnen via een modelformulier schriftelijk toegang vragen tot de applicatie. Gelieve dit document te laten ondertekenen door de burgemeester of schepen, of door de stedenbouwkundig ambtenaar.” (Departement Omgeving z.j.)

Het leek toch het proberen waard om te trachten, in het belang van het wetenschappelijk doel dat in deze studie wordt nagestreefd, deze login gegevens te bemachtigen en daarom werd contact gezocht met de verantwoordelijke voor de applicatie.

Telefonisch bleek de verantwoordelijke niet bereikbaar. Een collega van hem suggereerde een e-mail te sturen. Deze e-mail (bijlage 2) bleef helaas onbeantwoord.

Daarom werd er via een andere route geprobeerd. Aan Paul Schauwvlieghe, CEO van totaalaannemingsbedrijf Elbeko, werd de vraag gesteld of hij enig idee had hoe aan deze gegevens te geraken. Hij wist te vertellen dat deze gegevens niet toegankelijk zijn, dat de overheid ze uit privacyoverwegingen afschermt en dat ook hij er niet aankan (Paul Schauwvlieghe, 2017, 7 april –persoonlijke communicatie).

Toch heeft de Vlaamse overheid in 2016 over de inmiddels in het ROP verzamelde cijfers, door haar eigen studiedienst een onderzoek laten uitvoeren (STUDIEDIENST VLAAMSE REGERING, VRIND 2016.) De bevindingen werden als volgt in kaart gebracht.



Figuur 7 Voorraad onbebouwde percelen (Departement ruimte Vlaanderen 2016)

Wat er bedoeld wordt met “totale oppervlakte” wordt nergens in de publicatie verduidelijkt. Dit kan zowel slaan op de totale oppervlakte van de gemeente als op de totale oppervlakte van de bouwgrond in de gemeente. De lezer krijgt dus alleen een heel ruw idee van het *aantal* onbebouwde percelen per gemeente. In het ongewisse blijft over welke oppervlakte het gaat en al helemaal onbekend is hoeveel van die onbebouwde percelen effectief op de markt worden aangeboden.

Dit onderzoek richt dan ook noodgedwongen alleen op de vraagzijde en niet op de aanbodzijde.

2.4.2 Grenseffect

In *De economie van de woningmarkt* (Vastmans et al. 2016) wordt het grenseffect aangehaald als een van de parameters die de waarde van een woning kunnen beïnvloeden.

De auteurs bestudeerden de prijzen aan weerszijden van de Belgisch-Nederlandse grens en onderzochten aldus prijsverschillen tussen nagenoeg dezelfde woningen. De conclusie was dat er nagenoeg geen verband te vinden was en er kon slechts een prijsverschil van 1,1% aangetoond worden.

Vakmensen zoals CEO Paul Schauwvlieghe van totaalaannemingsbedrijf Elbeko en bestuurder Jan Poppe van vastgoedkantoor ImmoPoppe menen dat de grens als factor toch niet mag verwaarloosd worden.

Jan Poppe haalt aan dat er heel wat Nederlanders de grens overtrekken richting Antwerpen om zich daar te vestigen, wegens het meer gunstige fiscale klimaat in ons land (Jan Poppe, 2017, 14 april – persoonlijke communicatie). Knack schrijft hierover:

“Het fenomeen van fiscale vluchteling is al langer gekend en zeker niet beperkt tot de zuiderburen. Aan de Belgische kant van de grens met Nederland strijken al jarenlang gefortuneerde Nederlanders neer, bijvoorbeeld in Brasschaat of Lanaken” (Pironet, 2013).

Paul Schauwvlieghe wijst op de interesse van heel wat buitenlanders in een stekje in Knokke-Heist, vooral Duitsers (Paul Schauwvlieghe, 2017, 7 april – persoonlijke communicatie).

Els Jonckheere (2015) citeert in haar artikel *Knokke, het ‘Petit Paris’ van de Noordzee* een aantal vastgoedmakelaars, zoals Gregory De Bisscop van Immo Bis:

“Daarnaast tellen we ook een mooi aantal Luxemburgers en Nederlanders in ons klantenbestand. En er is een toenemende interesse van de Duitsers en Fransen.” Jonckheere noteert zelf: *“Opvallend: het zijn vooral vijftig-plussers die beslissen om in een woning of appartement in Knokke te investeren. En dat zal wel met de prijzen van de immobiëlen te maken hebben. Want wie tot de elite wil horen, moet er een stevige duit voor neertellen.”* (Jonckheere, 2015)

Dit is een fenomeen dat al langer bekend is en dat zich eenvoudig laat verklaren. Het hoge aantal Duitsers ziet men ook net over de Nederlandse grens, zoals in Cadzand. Dit komt doordat vanuit heel wat grote Duitse steden, zoals Düsseldorf en Keulen, onze Noordzeekust dichterbij huis is dan de eigen Duitse Noordzeekust. Dit is op onderstaande kaart goed te zien.



Figuur 8 Kaart afstand Duitsland en Belgische kust (Google Maps 2017)

Als meer en meer mensen zich op dezelfde plaats willen vestigen, stijgt de vraag en dus ook de prijs.

Het grenseffect wordt hier niet verder onderzocht, omdat het uiteraard maar voor enkele locaties geldt.

2.4.3 Conjunctuur

Tijdens het gesprek met Paul Schauwvlieghe kwam het ook ter sprake dat de belangrijkste oorzaak voor de stijging van bouwgrondprijzen de conjunctuur is (Paul Schauwvlieghe, 2017, 7 april – persoonlijke communicatie).

In principe zou deze factor voor dit onderzoek weinig of geen belang mogen hebben, want de wijzigingen in de conjunctuur laten zich in heel Vlaanderen voelen. Toch moet ook dit inzicht genuanceerd worden.

Heeft inflatie overal dezelfde gevolgen?

In de jaren 1993 tot 2003 zijn de prijzen van bouwgronden in Vlaanderen ruim verdrievoudigd (+208%). (Janssens & De Wael, 2005)

Door de inflatie steeg het inkomen van de bouwheer. Hij had dus al meer kapitaal ter beschikking. Dit ging samen met een lage hypotheekrente en een relatief lage stijging van de bouwkost. Dit alles betekent meer kapitaal voor het aankopen van het grondaandeel. Door deze gunstige conjunctuur wordt de investeringsbehoefte van de Vlaming aangewakkerd, waardoor hij beslist om toch dat stuk grond aan te kopen of om te investeren in een tweede verblijf.

Dit verschijnsel zal zich vooral voordoen aan de kust, omdat daar het grootste aantal tweede verblijven aanwezig zijn. En meer bepaald in Knokke-Heist zijn bijna 50% van de woningen tweede verblijven.

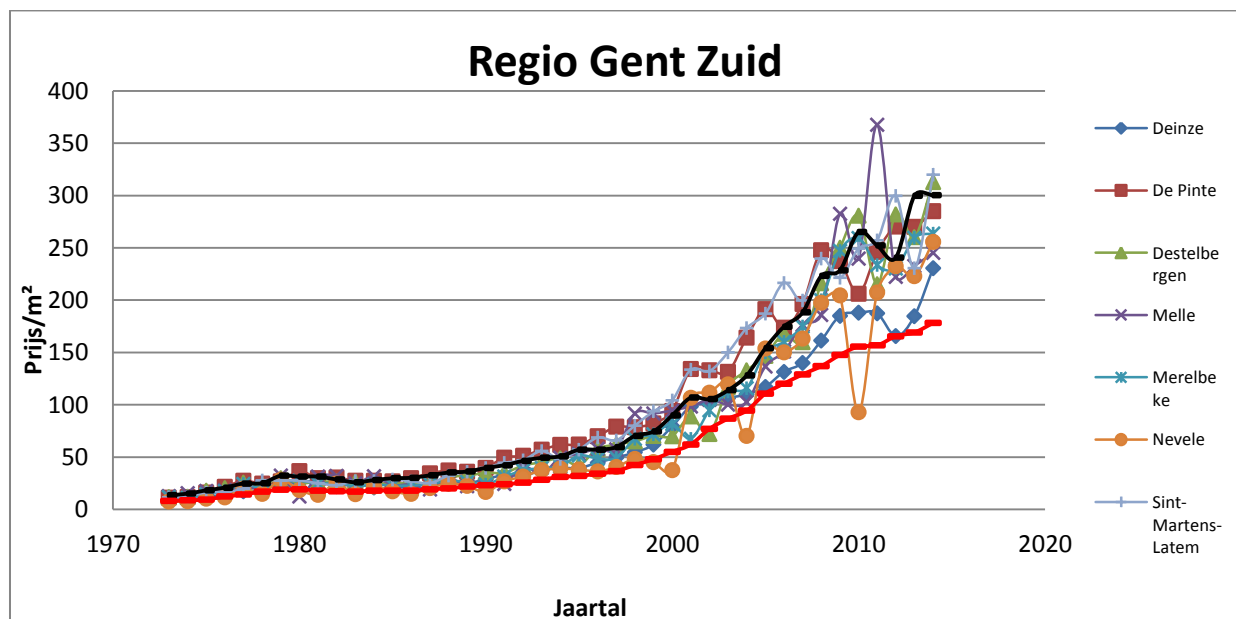
Dus kan opnieuw dezelfde conclusie getrokken worden: als iedereen dat stukje grond wil innemen op dezelfde plaats, dan gaan de prijzen de hoogte in.

2.5 De keuze van nader te bestuderen gemeenten binnen de regio's

Hierboven werden 3 Vlaamse regio's geïdentificeerd waar de prijzen van bouwgronden sneller stijgen dan de mediaan. Binnen die regio's moet een dure en een goedkope gemeente geïdentificeerd worden.

2.5.1 Regio Gent

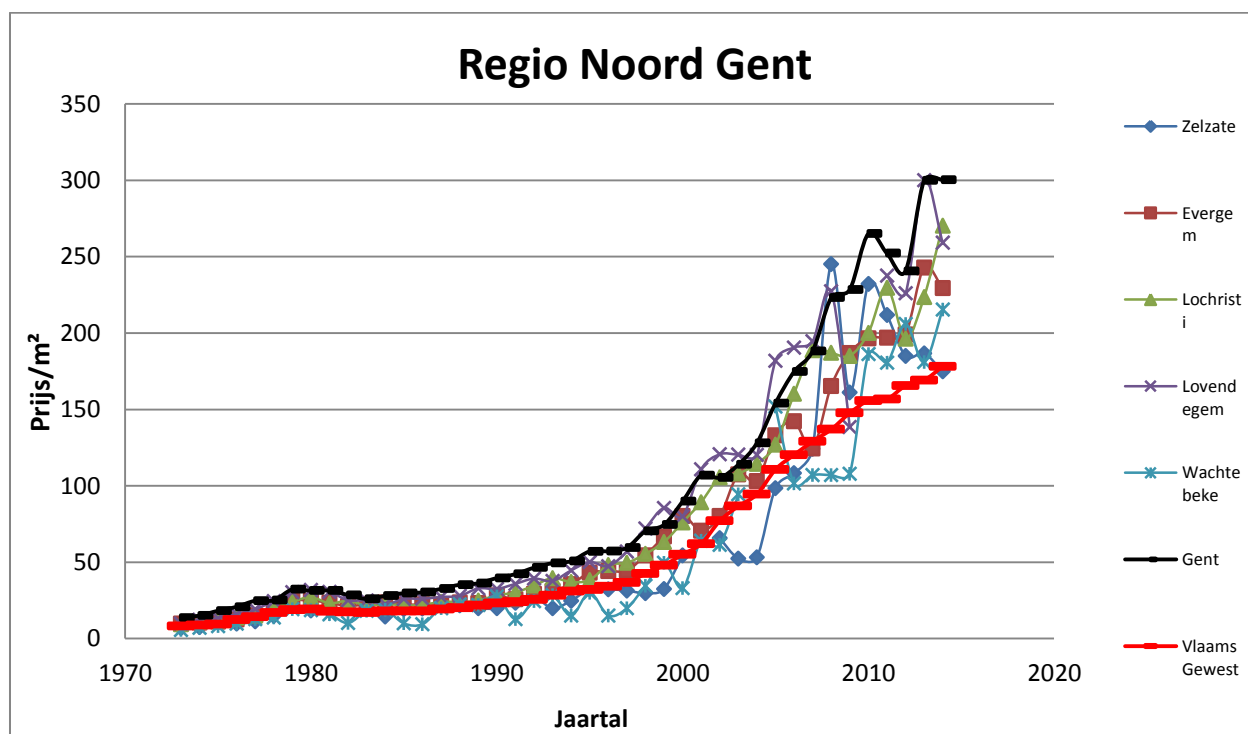
Gent heeft 12 buurgemeenten. Om het een beetje overzichtelijk te houden, worden ze opgedeeld in Regio Gent Zuid en Regio Gent Noord.



Figuur 9 Mediaan bouwgrondprijzen regio Gent zuid

In 1973 bedroeg in Vlaanderen de mediaanprijs van bouwgrond 8,80 EUR/m². In Gent was dit 13,63 EUR/m² (54,88% boven de Vlaamse mediaan). Geen enkele buurgemeente was toen duurder dan Gent. De goedkoopste zuidelijke buurgemeente was toen Nevele met 7,44 EUR/m² (-15,45%).

In 2014 bedroeg in Vlaanderen de mediaanprijs van bouwgrond 207,59 EUR/m². In Gent was dit 300,27 EUR/m² (+ 44,64%). De duurste zuidelijke buurgemeente is in dit jaar Sint-Martens-Latem met 320,00 EUR/m² (+54,15%), van nabij gevolgd door Destelbergen met 313,02 EUR/m² (+50,79%). De goedkoopste zuidelijke buurgemeente is Deinze met 230,44 EUR/m² (+11,01%).



Figuur 10 Mediaan bouwgrondprijzen regio Gent noord

Aan de noordkant zien we dat in 1973 Wachtebeke de goedkoopste buurgemeente was met 5,58 EUR/m² (36,59 % beneden de Vlaamse mediaan). Ook hier was geen enkele gemeente duurder dan Gent.

In 2014 is Zelzate de goedkoopste met 174,91 EUR/m² (-15,74%). Wachtebeke zit daar nu weer even boven met 215,31 EUR/m² (+3,72 %). Geen enkele gemeente is duurder dan Gent.

Wat valt hieruit af te leiden?

Men mag zich alvast niet verkijken op de schaalinstellingen van de grafieken. In 1973 waren de verschillen t.o.v. de Vlaamse mediaan even groot als in 2014. In 1973 zat Gent meer dan de helft boven de mediaanprijs en in 2014 was dit het geval in Sint-Martens-Latem.

In zijn totaliteit is de regio wel duurder geworden dan de mediaan. In 1973 zat Wachtebeke nog 36,59 % onder de Vlaamse mediaan, terwijl die gemeente in 2014 daar 3,72% boven zit en de goedkoopste buurgemeente nu Zelzate is met slechts 15,74% onder de mediaan.

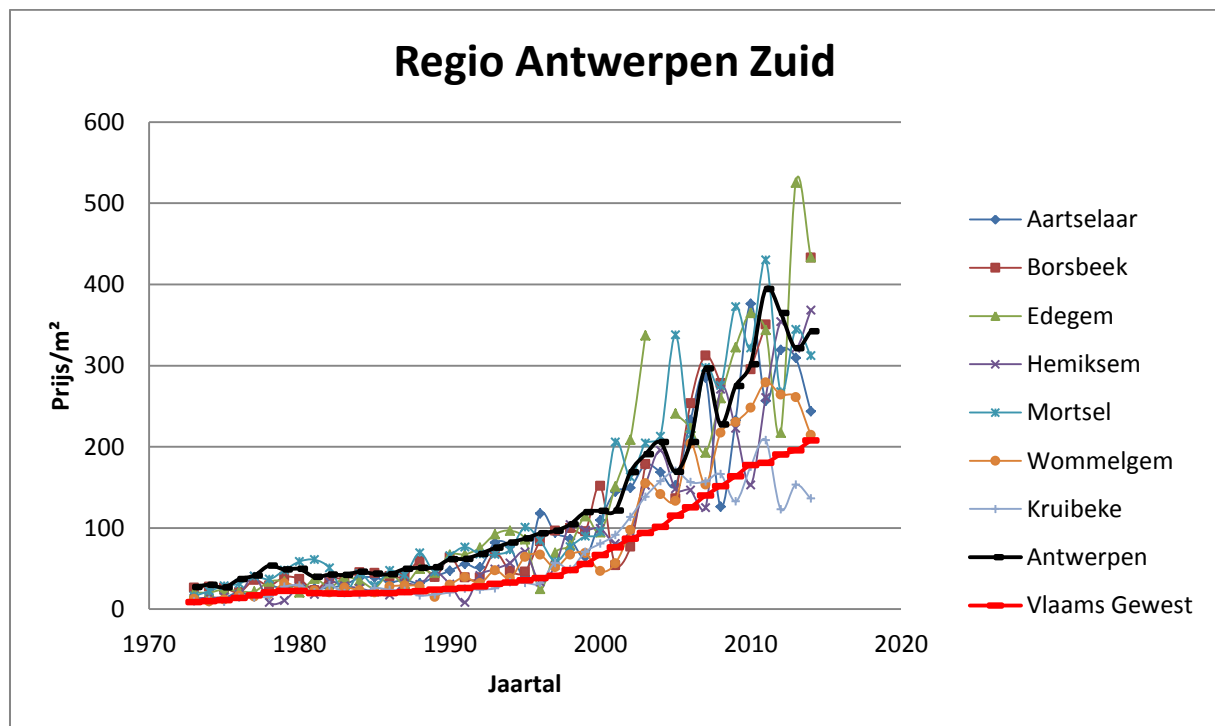
Op de grafieken zien we – zeker aan de zuidkant en in iets mindere mate aan de noordkant – dat de hele regio na 1973 haast altijd boven de dikke rode lijn van de Vlaamse mediaan uitkomt.

Op basis van dit cijfermateriaal selecteren we De Pinte als duurste gemeente in de regio en Wachtebeke als de goedkoopste.

Puur cijfermatig kan ook voor Sint-Martens-Latem en Zelzate worden gekozen, maar dat doen we niet, omdat die twee laatste gemeenten zeer uitgesproken karakteristieken hebben, die het onderzoek zouden kunnen vertroebelen. Voor Sint-Martens-Latem is dat het jetsetgehalte (cfr. Knokke) en Zelzate wordt door het kanaal Gent-Terneuzen doormidden gesneden. Toch zullen we ook hen hier en daar belichten, want De Pinte grenst aan Sint-Martens-Latem en Wachtebeke aan Zelzate, waardoor zij ook een aantal gemeenschappelijke kenmerken hebben.

2.5.2 Regio Antwerpen

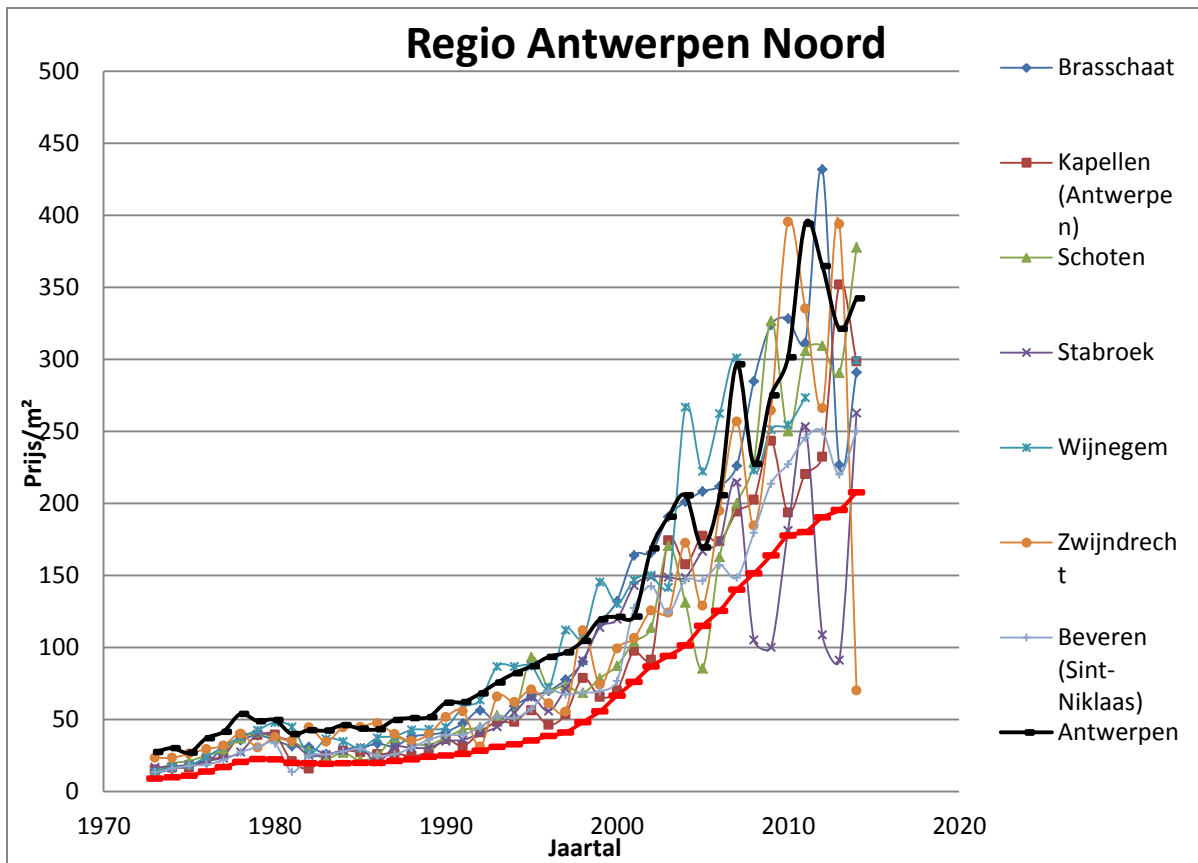
Antwerpen heeft 14 buurgemeenten. Om het opnieuw een beetje overzichtelijk te houden, delen we ze op in Regio Antwerpen Zuid en Regio Antwerpen Noord.



Figuur 11 Mediaan bouwgrondprijzen regio Antwerpen zuid

Aan de zuidkant zien we dat in 1973 Kruikebe de goedkoopste buurgemeente was met 9,46 EUR/m² (7,50 % boven de Vlaamse mediaan). Ook hier was geen enkele gemeente duurder dan de metropool, Antwerpen.

In 2014 is Kruikebe de goedkoopste met 136,35 EUR/m² (-32,36%). Kruikebe is veruit de goedkoopste gemeente. De op een na goedkoopste gemeente is Wommelgem met 214,51 EUR/m² (+3,33%). De duurste gemeente in dat jaar is Edegem met 433,42 EUR/m² (+108,88%)

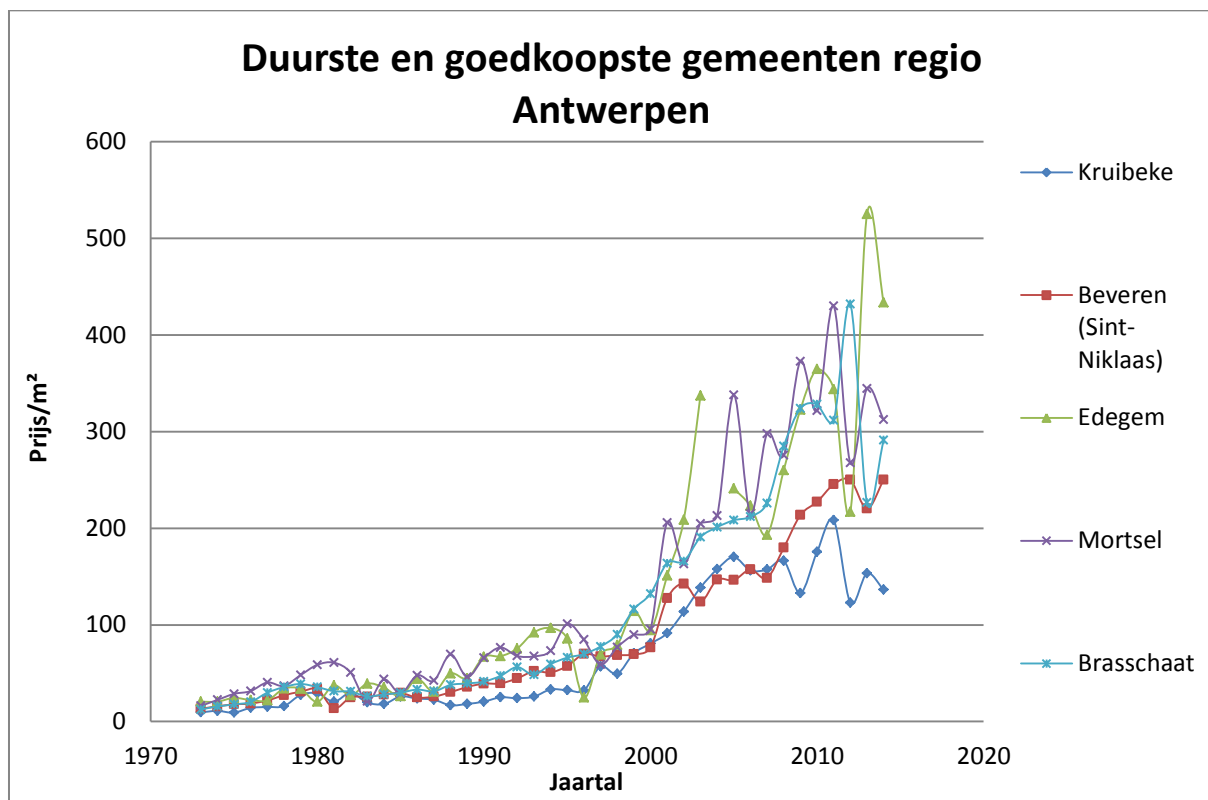


Figuur 12 Mediaan bouwgrondprijzen regio Antwerpen noord

In 1973 bedroeg in Vlaanderen de mediaanprijs van bouwgrond 8,80 EUR/m². In Antwerpen was dit 27,27 EUR/m² (209,88% boven de Vlaamse mediaan). Geen enkele buurgemeente was toen duurder dan Antwerpen. De goedkoopste noordelijke buurgemeente was toen Brasschaat met 12,39 EUR/m² (+ 40,79%).

In 2014 bedroeg in Vlaanderen de mediaanprijs van bouwgrond 207,59 EUR/m². In Antwerpen was dit 342,26 EUR/m² (+ 64,87%). De duurste noordelijke buurgemeente is in dit jaar Schoten met 377,72 EUR/m² (+ 81,95%). De goedkoopste noordelijke buurgemeente is Zwijndrecht met 70,00 EUR/m² (- 66,28%). Dit is een opvallend cijfer, want het jaar voordien was de mediaanprijs in Schoten nog 393,79 EUR/m².

De onderstaande kaart brengt de selectie iets beter in beeld.



Figuur 13 Mediaan bouwgrondprijzen duurste en goedkoopste gemeenten regio Antwerpen

Op bovenstaande grafiek kunnen we zien dat Kruibeke er als goedkoopste uitkomt. Om de duurste gemeente te kiezen was het iets moeilijker omdat er een aantal gemeenten waren die erg hoge prijzen hebben. Maar als we de grafiek bestuderen over de volledige veertig jaar dan zien we toch dat Mortsel globaal het hoogst ligt, kort gevolgd door Edegem. Deze zullen we dan ook mee rekening houding in het onderzoek omdat het een buurgemeente is van Mortsel. Een opvallende vaststelling is dat Brasschaat niet de duurste gemeente is om bouwgrond aan te kopen, hoewel Brasschaat vaak wordt gezien als het Sint-Martens-Latem of het Knokke-Heist van Antwerpen.

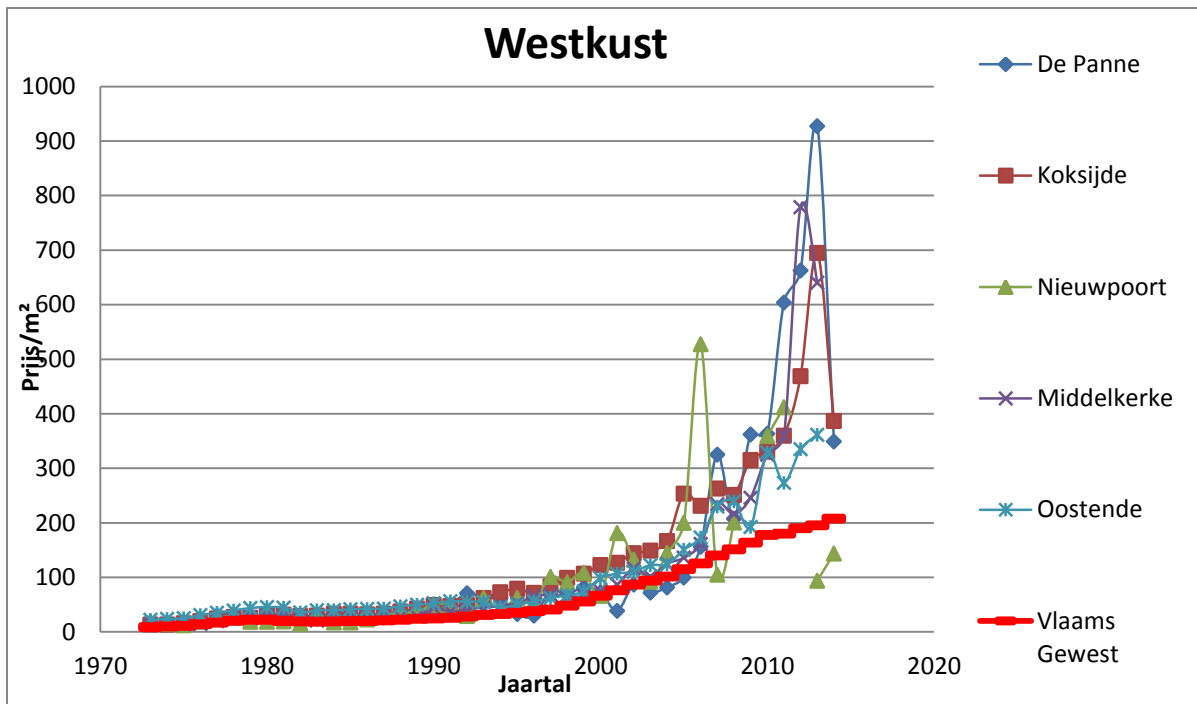
In 1973 was Antwerpen meer dan de drie maal zo hoog als de mediaanprijs. In 2014 was de duurste gemeente Edegem, dat meer dan twee maal zo hoog was als de mediaanprijs.

De kloof tussen duur en goedkoop is iets toegenomen over de jaren heen. In 1973 zat Kruibeke nog 7,50 % boven de Vlaamse mediaan. In 2014 is dit 32,36% onder de mediaan.

In 1973 zat Mortsel 83,30 % boven de mediaan. In 2014 is dat wel maar 50,41 % meer boven de mediaan.

2.5.3 Regio De kust

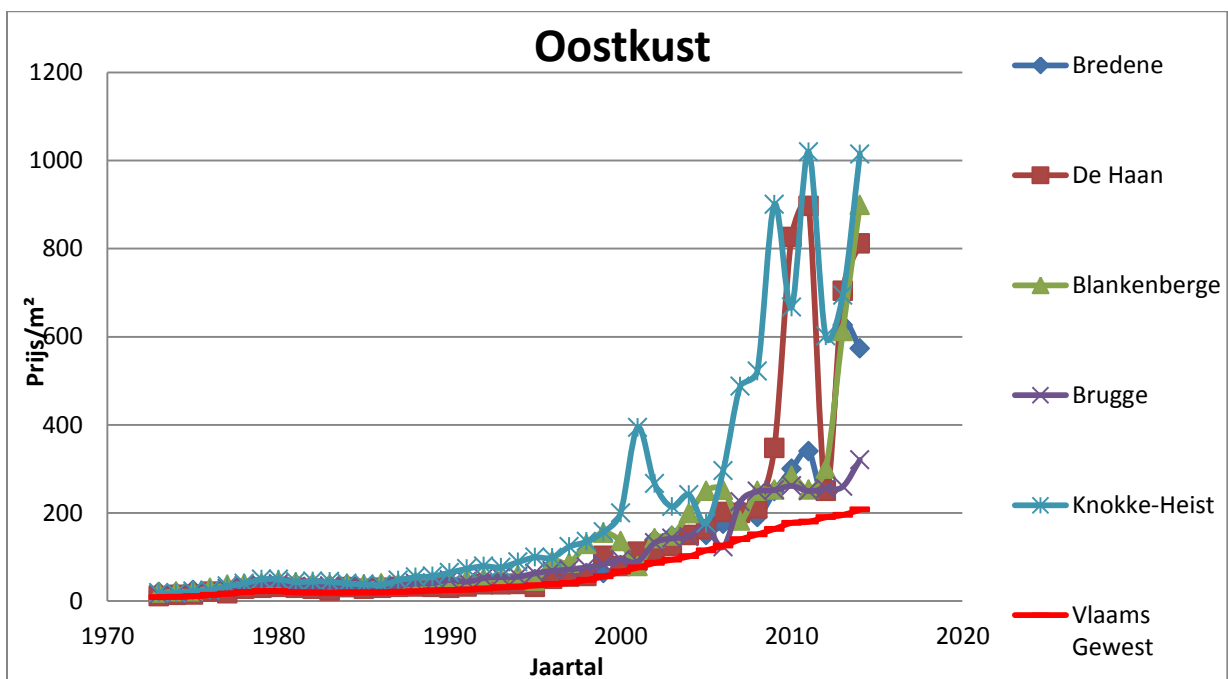
De kust telt 10 gemeenten. Om het een beetje overzichtelijk te houden, delen we ze op in Regio Westkust en Regio Oostkust.



Figuur 14 Mediaan bouwgrondprijzen westkust

Aan de westkant zien we dat in 1973 Koksijde de goedkoopste gemeente was met 13,52 EUR/m² (53,56 % boven de Vlaamse mediaan). De duurste gemeente was toen Oostende met 22,21 EUR/m² (152,39 % boven de Vlaamse mediaan).

In 2014 is Nieuwpoort de goedkoopste met 143,84 EUR/m² (-30,71 %). Nieuwpoort is algemeen gezien over de veertig jaar niet een van de goedkoopste gemeenten, maar kent in bepaalde jaren sterke terugvallen. De duurste gemeente in dat jaar is Middelkerke met 815,51 EUR/m² (+292,85 %).

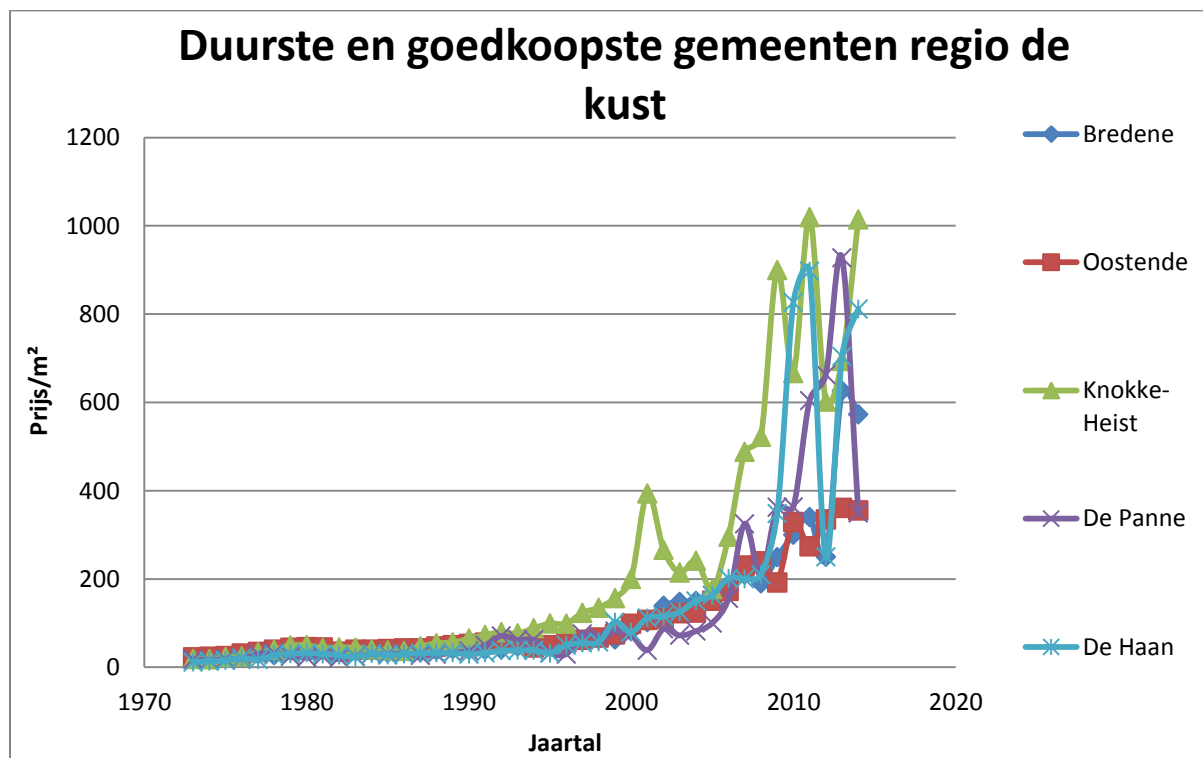


Figuur 15 Mediaan bouwgrondprijzen oostkust

In 1973 bedroeg in Vlaanderen de mediaanprijs van bouwgrond 8,80 EUR/m². Aan de oostkust zien we dat in 1973 De Haan de goedkoopste gemeente was met 11,16 EUR/m² (26,82 % boven de Vlaamse mediaan). De duurste gemeente was toen Bredene 20,34 EUR/m² (+131,14 %).

In 2014 bedroeg in Vlaanderen de mediaanprijs van bouwgrond 207,59 EUR/m². De duurste oostelijke kustgemeente is in dit jaar Knokke-Heist met 1014,40 EUR/m² (+388,66 %). De goedkoopste oostelijke gemeente is Brugge met 320,49 EUR/m² (54,39 %).

Om de selectie opnieuw wat duidelijker in kaart te brengen, worden de duurste en de goedkoopste gemeenten hieronder samengebracht in een aparte grafiek.



Figuur 16 Mediaan bouwgrondprijzen duurste en goedkoopste gemeenten regio de kust

De gemeenten zijn geselecteerd op basis van de cijfers over veertig jaar. Daarom zullen er gemeenten die in 2014 het duurst of goedkoopst waren, niet in deze grafiek opgenomen zijn. Brugge is er ook van tussen gelaten, omdat de prijzen van Zeebrugge niet apart bekend zijn. Brugge ligt voor een groot deel landinwaarts en dit zou een verkeerd beeld kunnen geven.

Op bovenstaande grafiek zien we duidelijk dat Knokke-Heist bekeken over de veertig jaar de duurste gemeente is. Om de goedkoopste gemeente te kiezen, was het iets moeilijker. Bredene en Oostende kennen een heel gelijkaardig verloop. Het feit dat ze buurgemeenten zijn, kan hier een verklaring voor zijn. Daarom zullen we aan beide gemeenten aandacht besteden, maar omdat Oostende de grootste stad is van de kust en in die hoedanigheid een reeks specifieke functies vervult, zullen we vooral focussen op Bredene.

De prijzen aan de kust zijn over de veertig jaar erg verschoven. De Haan was in 1973 nog de goedkoopste gemeente van de gehele kustlijn met 11,16 EUR/m² (26,82 % boven de Vlaamse mediaan). In 2014 behoort De Haan bij de duurste gemeenten van de kust met 811,30 EUR/m² (+290,82 %).

2.6 Toelichting bij de parameters die wel zullen worden onderzocht

2.6.1 Bereikbaarheid/invallswegen

Als men vastgoed schat op microniveau, zijn de ontsluiting en de bereikbaarheid van het terrein heel belangrijke gegevens: *“Bij de utiliteitsbeoordeling zullen parameters zoals ligging, juridische bestemming, ontsluiting en bereikbaarheid en milieuaspecten van de grond onderzocht worden, samen met de functionele en economische vetusteit van de opstallen en de eventuele beperkingen van het volle eigendomsrecht. Op basis van deze functionele overwegingen kan een minder- of meerwaarde ontstaan ten opzichte van de intrinsieke waarde”* (Paelinck, 2014, p. 68).

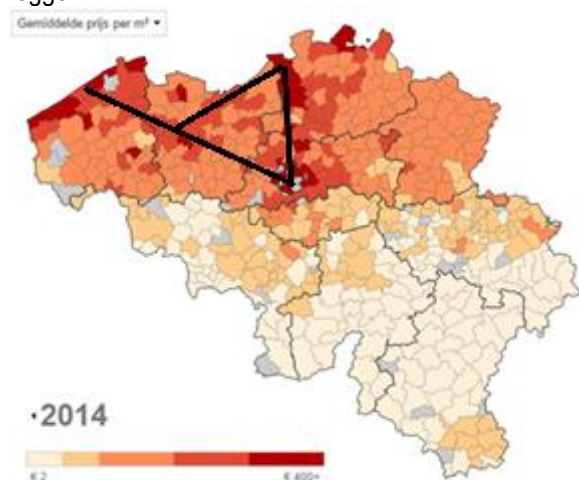
Hebbes, een van de grootste immosities schrijft het volgende: *“Belangrijk is te kijken naar de ligging en bereikbaarheid van de bouwgrond. Location location, location. Daar gaat het om. Het is een pluspunt als je bouwgrond niet ver van het werk is gelegen, van de winkel, van school, vrienden en familie. Licht het in de buurt van verbindingswegen? De ideale ligging is voor iedereen anders en daarom een keuze die ieder voor zich moet maken, maar heeft vaak wel grote consequenties.”* (Hebbes, z.j.)

Ligging moet dus vooral begrepen worden in termen van bereikbaarheid.

Klopt het dat in de gemeenten die beter gelokaliseerd zijn op basis van bereikbaarheid en grote invallswegen, de bouwgrondprijzen hoger zijn?

Om dit gegeven goed te kaderen, is het van belang om eerst de ontwikkeling van ons snelwegennet te bekijken.

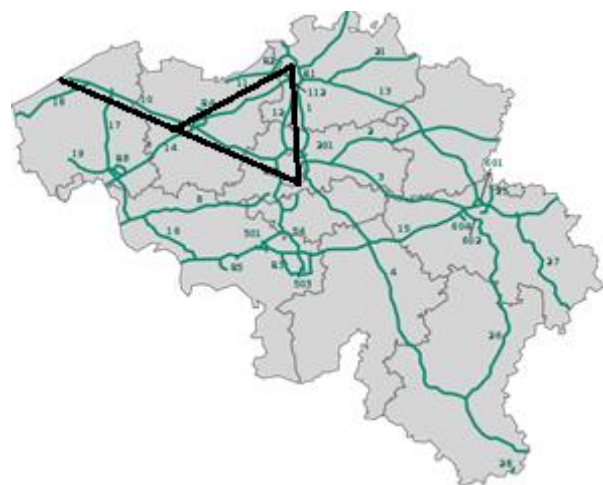
Het is dan interessant om het snelwegennet anno 2017 naast de meest recente kaart van de bouwgrondprijzen te leggen.



Figuur 17 Mediaanbouwgrondprijzen 2014 (Fod Economie z.j.)

Op deze kaart is duidelijk te zien dat er drie a vier gebieden zijn die duurder zijn dan de rest van Vlaanderen/België: Brussel, de kust, Antwerpen en als vierde Gent.

Deze groeien volgens bepaalde lijnen naar elkaar toe. Dit vormt de driehoek Brussel, Antwerpen, Gent met vervolgens een uitloper naar de kust toe.



Figuur 18 Snelwegen België (Wegen-Routes, 2016)

Dit zelfde patroon kunnen we terugvinden in de belangrijkste snelwegen:

- de lijn Oostende-Gent-Brussel: dit is de E40 en tevens het oudste stuk snelweg;
- de lijn Gent-Antwerpen: dit is de E17, ook een van de oudere stukken snelweg;
- en als laatste, de lijn Brussel-Antwerpen: dit is de E19

De E19 zien we op de bovenstaande kaart als de groene rechterlijn naast de zwarte lijn. De lijn links van de zwarte lijn is de A12 en deze is veel later pas aangelegd. Opvallend: de bouwgrondprijzen zijn daar lager.

De aanleg van het Vlaamse/Belgische wegennet heeft een groot deel van de twintigste eeuw in beslag genomen.

Door de economische groei in de jaren zestig en het gevolg dat meer mensen een auto konden kopen, groeide de vraag naar snelwegen nog meer. Tegen het einde van 1972 werden de belangrijkste steden in België met elkaar verbonden door vijf grote verbindingssassen.

Het optimisme had ook een keerzijde: door de hoge kost van de openbare werken kende België op het einde van de jaren zestig een serieuze inflatie. Dit leidde tot een gevoel bij de bevolking dat het stilaan voldoende was.

Wegenaanleg had een aanbodgericht karakter: wegen werden in de eerste plaats aangelegd om de gebieden die zij doorkruisten, vlotter bereikbaar te maken. Ze functioneerden aldus als 'investment trigger'.

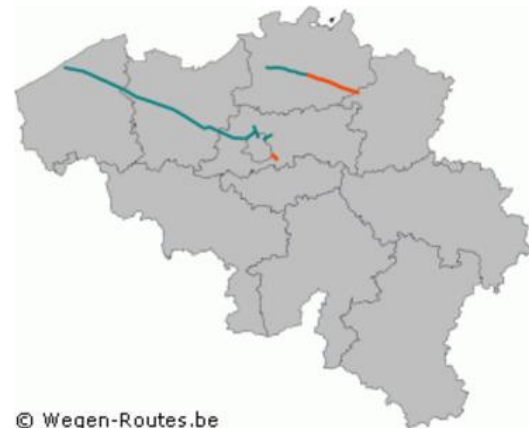
De kaartenreeks hieronder toont de ontwikkeling van het Belgische snelwegennet. De oranje strepen zijn wegen in aanbouw en de groene strepen zijn de reeds afgewerkte wegen.

1940



© Wegen-Routes.be
Figuur 19 Autosnelwegen 1940 (Wegen Routes, 2016)

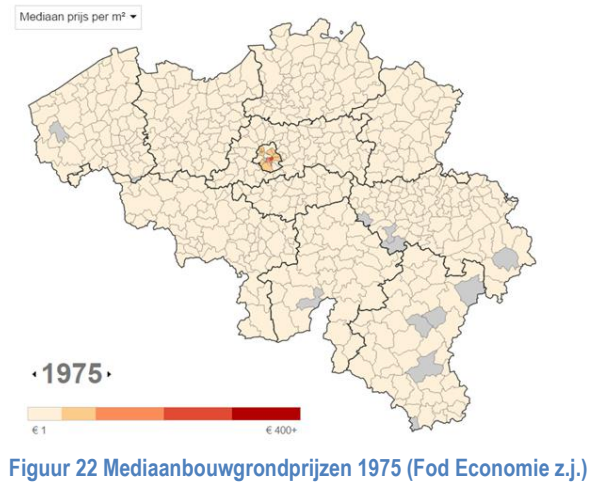
1960



© Wegen-Routes.be
Figuur 20 Autosnelwegen 1960 (Wegen Routes, 2016)

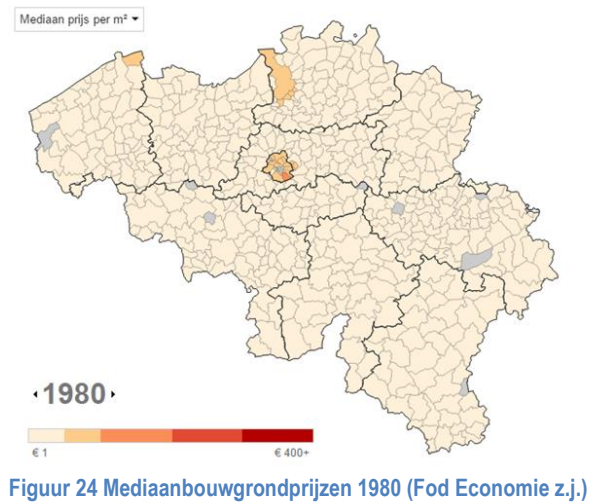
1970

1975

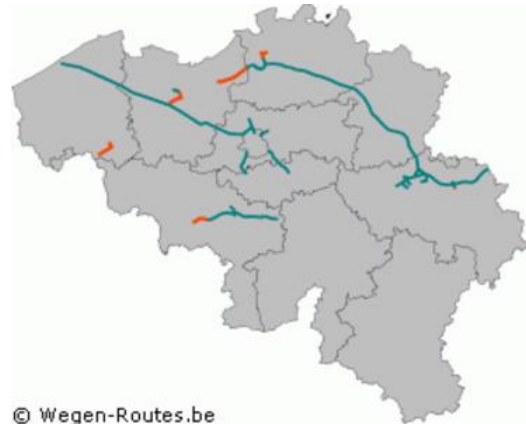


Vanaf hier hebben we gegevens over de evolutie van bouwgrondprijzen. Brussel is duurder dan de rest van het land.

1980



Knokke en Antwerpen worden duurder.



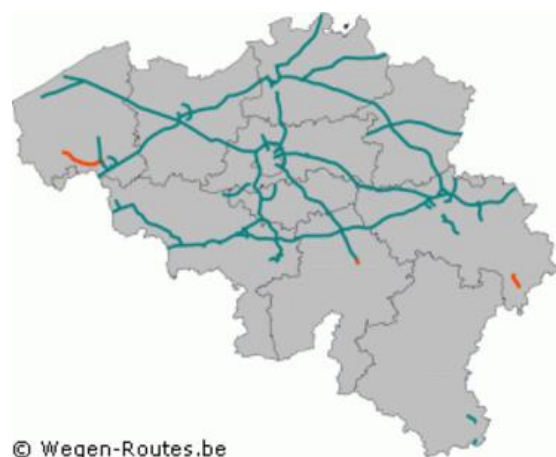
© Wegen-Routes.be
Figuur 21 Autosnelwegen 1970 (Wegen Routes, 2016)

De E40 verbindt Brussel met Oostende: de kust wordt ontsloten.



© Wegen-Routes.be
Figuur 23 Autosnelwegen 1975 (Wegen Routes, 2016)

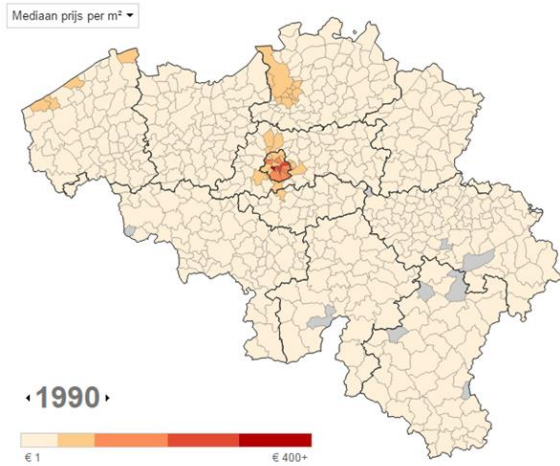
De E17 verbindt Antwerpen met Kortrijk. Er ligt al een stukje E19 tussen Antwerpen en Brussel.



© Wegen-Routes.be
Figuur 25 Autosnelwegen 1980 (Wegen Routes, 2016)

De E19 heeft de ring rond Brussel bereikt. De E40 is doorgetrokken naar Nieuwpoort.

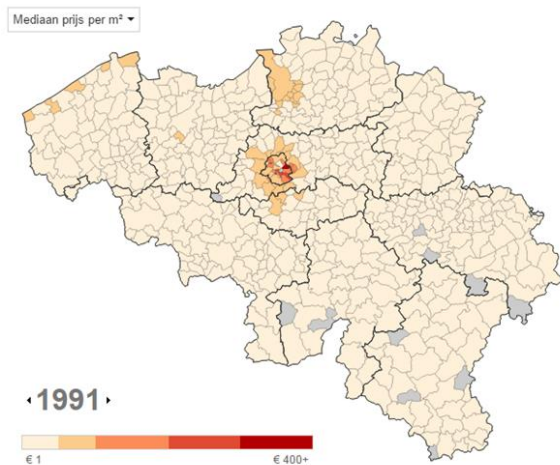
1990



Figuur 26 Mediaanbouwgrondprijzen 1990 (Fod Economie z.j.)

Bouwgrond wordt duurder aan de westkust, aan de zuidkant van Antwerpen en rond Brussel.

1991



Figuur 28 Mediaanbouwgrondprijzen 1991 (Fod Economie z.j.)

Sint-Martens-Latem wordt duur. Dure zone rond Brussel breidt uit.



© Wegen-Routes.be

Figuur 27 Autosnelwegen 1990 (Wegen Routes, 2016)

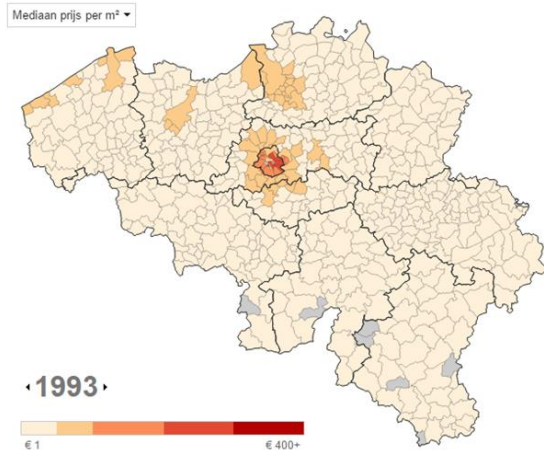
De E19 verbindt Antwerpen met Brussel.



© Wegen-Routes.be

Figuur 29 Autosnelwegen 1991 (Wegen Routes, 2016)

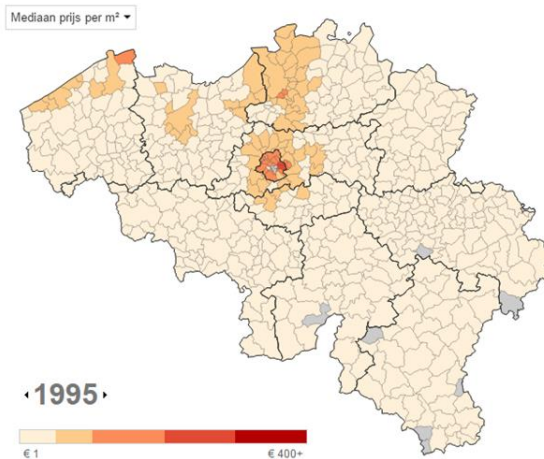
1993



Figuur 30 Mediaanbouwgrondprijzen 1993 (Fod Economie z.j.)

Brugge en Gent worden duur. Dure zone rond Antwerpen en Brussel breiden verder uit.

1995



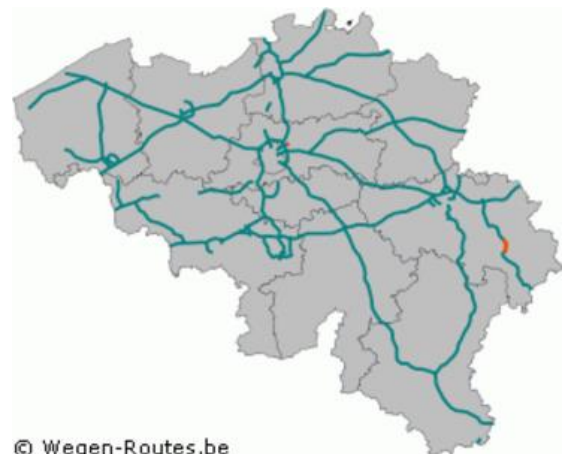
Figuur 32 Mediaanbouwgrondprijzen 1995 (Fod Economie z.j.)

Dure zones breiden allemaal uit, vooral langs de E40, de E19 en nu ook vanuit Antwerpen langs de E17 richting Gent.



© Wegen-Routes.be

Figuur 31 Autosnelwegen 1993 (Wegen Routes, 2016)



© Wegen-Routes.be

Figuur 33 Autosnelwegen 1995 (Wegen Routes, 2016)

De nabijheid van een autosnelweg dient zich in deze gegevens aan als een noodzakelijke voorwaarde voor een bovengemiddelde stijging van de bouwgrondprijzen. Tegelijk blijkt dit geen voldoende voorwaarde: in Wallonië en in Limburg is dit effect (vooralsnog en zelfs tot op heden) niet vast te stellen.

Verder heeft een gemeente natuurlijk weinig aan de nabijheid van een snelweg, wanneer de op- en afritten verafgelegen zijn. Daarom richt het onderzoek zich ook op de zgn. expreswegen. Ook zij zijn nuttig voor een snelle verplaatsing en zij bieden haast altijd aansluiting tot een snelweg.

Om te meten hoe goed de gemeenten bereikbaar zijn, wordt er onderzocht welke grote invalswegen het dichtst bij het centrum van de gemeente liggen. Als centrum wordt genomen wat google maps aanduidt. Er wordt rekening gehouden met invalswegen waar je 70 km/uur of sneller mag rijden.

2.6.2 Bestemmingkarakteristieken

Sinds het jaar 1962 is de overheid gericht bezig met het indelen van het landschap. Voor 1962 had België geen ruimtelijke ordening. Toen kon men simpel gezegd, overal bouwen en op gelijk welke manier. Hieraan (en later aan de zgn. opvulregel) hebben we het fenomeen lintbebouwing te danken, waarmee Vlamingen aan de top staan. De opvulregel voorzag in de mogelijkheid om te bouwen op een perceel tussen twee huizen die minder dan 70 m van elkaar stonden, ook al ging het volgens het gewestplan niet om bouwgrond (De Tijd, 1993).

In het jaar '62 werd de eerste wet i.v.m. stedenbouw gestemd en kwamen er plannen van aanleg.

Die plannen moesten de bestaande natuur ongeschonden bewaren. Het waren bodembestemmingsplannen. De plannen gaven aan bepaalde stukken grond een aparte bestemming. Op de vastgelegde plaatsen mochten enkel welbepaalde activiteiten voorkomen.

Een van deze plannen kennen we nog steeds onder de naam: het gewestplan.

In de jaren '60 tot '80 werd er in heel Vlaanderen veel verkaveld en verdween de open ruimte als sneeuw voor de zon. De toenmalige gewestplannen deelden de bestemmingszones op in onder andere: woongebied, natuurgebied, industriegebied, landbouwgebied, enz.

In 1997 werd het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen uitgebracht. En in 1999 kwam het nieuw decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening tot stand. Vanaf dan was het mogelijk voor het gewest, de provincies en de gemeenten om structuurplannen en uitvoeringsplannen te maken. Vele gemeenten werden ontvoogd, d.w.z. dat zij zelfstandig de meeste stedenbouwkundige en verkavelingsvergunningen kunnen verlenen of weigeren; in niet ontvoogde gemeenten is in sommige gevallen bindend advies vereist van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar.

In 2009 leidt dit tot het opstellen van de Vlaamse Codex Ruimtelijke ordening die alles tot een coherent geheel moet samenbrengen. (Janssens, 2013, p. 75)

De afgelopen 50 jaar is er m.a.w. heel wat gebeurd op het vlak van ruimtelijke ordening. Bij de ene gemeente is dit beter verlopen dan bij de andere. Zijn hier patronen in te vinden die terugkomen bij de goedkopere dan wel de duurere gemeenten?

Vastmans et al. (2016) halen in dit verband een studie aan die tot de conclusie komt dat mensen bereid zijn om meer te betalen voor vastgoed gelegen in een homogene omgeving - in een omgeving waar het vastgoed m.a.w. eenvormig is. Dit geeft esthetisch een beter uitzicht. Dit hangt uiteraard samen met een goede ruimtelijke ordening.

2.6.3 Gemeentebelasting

Is er een verband tussen vastgoedprijzen en het niveau van de gemeentebelasting?

Wie sowieso al een hoog bedrag aan personenbelasting betaalt, heeft er alvast geen belang bij zich te vestigen in een gemeente, waar hij daar bovenop ook nog eens 7% of meer aanvullende personenbelasting (APB) moet betalen. Wie veel personenbelasting betaalt, geniet een hoger inkomen en heeft dus niet alleen belang, maar ook de middelen om zich te vestigen in een gemeente waar de belastingen laag zijn.

Kortom, wie naar zijn dikke portemonnee kijkt, zal zich vestigen in een gemeente waar hij weinig extra belastingen moet betalen. Of toch niet?

Naast de APB heffen de gemeenten ook opcentiemen op de onroerende voorheffing. Samen vormen die twee belastingen zowat 80% van hun fiscale inkomsten. Elke gemeente bepaalt zelf de tarieven en dat leidt tot grote verschillen.

Tussen de APB en de opcentiemen blijkt er een wisselwerking te bestaan met soms onverwachte gevolgen.

Dat zit ongeveer zo. Wanneer in een gemeente de grondprijzen hoog zijn, dan heeft het onroerend goed daar een hoger KI dan waar de grondprijzen laag zijn, ook al staan er op die gronden identieke huizen. Zo haalt een rijke gemeente bij gelijke opcentiemen meer inkomsten uit gelijkaardig vastgoed.

Iedere gemeente heeft een bepaald niveau aan inkomsten nodig om de werking van zijn diensten te betalen. Een gemeente waar het vastgoed een hoger kadastraal inkomen (KI) heeft, haalt bij gelijke opcentiemen meer inkomsten uit de onroerende voorheffing dan een gemeente waar het vastgoed een lager KI heeft. De "rijkere" gemeente (die met vastgoed met een hoog KI) kan het zich dus gemakkelijker veroorloven om de aanslagvoet van de APB laag te houden. Sommige gemeenten hanteren voor de APB zelfs een nultarief.

Tabel 1 Aanvullende personenbelasting (VVSG 2016)

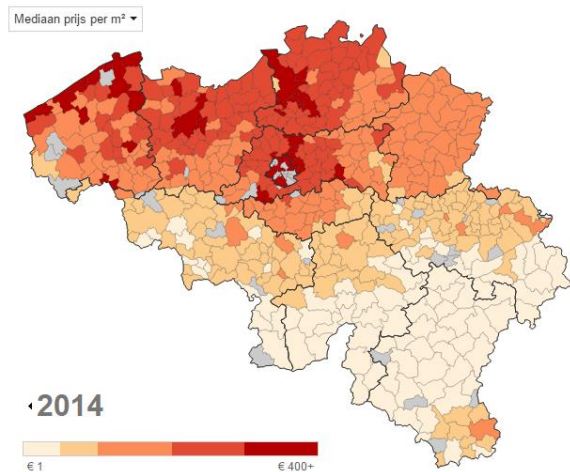
In deze gemeenten betaal je de meeste aanvullende personenbelasting		In deze gemeenten betaal je de minste aanvullende personenbelasting	
Mesen	9 procent	Knokke-Heist	0 procent
Heuvelland	8,7 procent	De panne	0 procent
Kortemark	8,5 procent	Koksijde	0 procent
Roeselare	8,5 procent	Zwijndrecht	2,5 procent
Borgloon	8,5 procent	Zaventem	5 procent

Tabel 2 Gemeentelijke opcentiemen (VSG 2016)

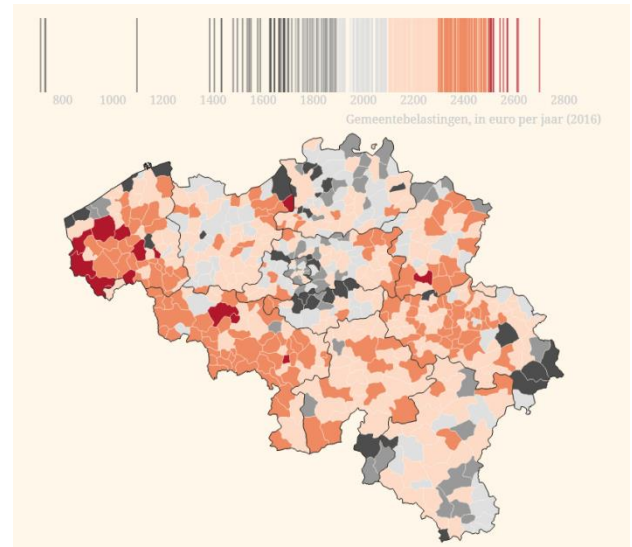
Deze gemeenten heffen de meeste opcentiemen		Deze gemeenten heffen de minste opcentiemen	
Alveringem	2.250	Zaventem	750
Spiere-Helkijn	2.200	Sint Martens-Latem	750
Diksmulde	2.150	Aartselaar	800
Wervik	2.000	Overijse	850
Vleteren	2.000	Wezembeek-Oppeem	850

De krant De Tijd berekende in 2016 dat een type gezin (2 werkende ouders met elk een brutomaandloon van 3.500 EUR, 2 kinderen ten laste en een eigen woning met een geïndexeerd KI van 1.500 EUR) in Mesen, Heuvelland en Alveringem jaarlijks meer dan 2.600 EUR gemeentebelasting betaalde, terwijl het in Knokke slechts 700 EUR zou betalen (De Tijd, 2016).

Wanneer we de kaart die de bouwgrondprijzen in 2014 weergeeft, naast de kaart die de hoogte van de gemeentebelastingen aanduidt, dan zien we een patroon: waar de bouwgrond duurder is, zijn de belastingen lager.



Figuur 35 Mediaanbouwgrondprijzen 2014 (Fod Economie z.j.)



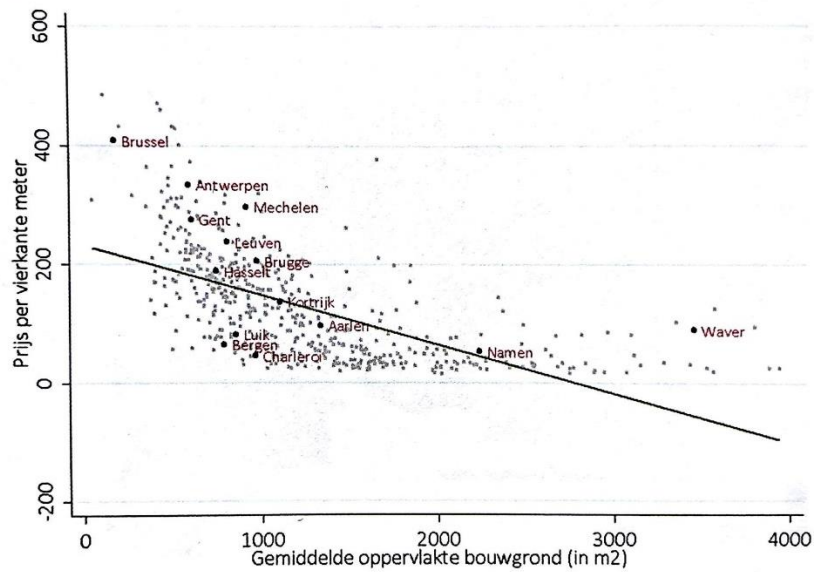
Figuur 34 Gemeentebelastingen (De Tijd, 2016)

Dit patroon verdient een nader onderzoek.

2.6.4 Kavelgrootte

Vastmans et al. schrijven:

“Anderzijds observeren we dat de prijs per vierkante meter samenhangt met de grootte van de percelen. Zo zien we dat de duurste gemeenten gekenmerkt worden door relatief kleine percelen en de goedkoopste gemeenten door grote percelen. In figuur 8-14 presenteren we een spreidingsdiagram dat de gemiddelde prijs per vierkante meter afzet ten opzichte van het gemiddeld aantal vierkante meters per transactie.” (Vastmans, F. et al, 2016, p. 115)



Figuur 36 Prijs per vierkante meter vs. aantal vierkante meters 2014 (Vastmans, F. et al, 2016, p. 115)

Op bovenstaande grafiek ziet men inderdaad dat de duurste steden gemiddeld de kleinste bouwgronden verkopen. Maar als er wordt ingezoomd op deze regio's, ziet men dan nog het zelfde patroon? Hebben de duurste gemeenten de kleinste bouwgronden?

Als men gaat schatten in de praktijk, dan gaat men vaak rekening houden met de vooropgestelde gemiddelde prijs per vierkante meter in dat jaar voor die gemeente. Gaat het om een klein perceel, dan zal men die waarde naar boven aanpassen en als het een groot perceel is, dan zal men die waarde verminderen. Men gaat ervan uit dat heel veel grond voor een groot deel tuin zal blijven en dus een minderwaarde heeft. Daarnaast betekent meer grond dat er procentueel minder aan de straat zal liggen. En grond gelegen aan de straat wordt als meer waardevol gezien.

Mieke Paelinck (2014) schijft het volgende:

“Wanneer kavelgroottes meer dan 20% gaan afwijken van wat gangbaar is voor het bijbehorende type woning, dienen de correcties te worden aangepast. Bij een kavel die meer dan 20% kleiner is dan gangbaar, is de invloed van meer of minder grond groter dan in een normale situatie: de grond is relatief meer waard, omdat de kavel al zo ‘klein’ is. Omgekeerd geldt dat bij een relatief grote kavel de waarde van de (extra) grond van die kavel afneemt.” (Mieke Paelinck, 2014, p. 128)

“Bouwgronden of delen van bouwgronden die verder van de straat gelegen zijn noemen we achtergronden. Straatgrond is dus duurder dan achtergrond.” (Mieke Paelinck, 2014, p. 90).

Daarom is het interessant om te bekijken hoe de prijzen zich verhouden in de goedkope gemeenten en de dure gemeenten binnen de oppervlakteklassen. De bestudeerde jaren kunnen per regio verschillen, afhankelijk van de beschikbare data.

2.6.5 Collectief vervoer

Als vastgoed in de praktijk geschat wordt of aangeprezen wordt op immosites, dan wordt er steeds rekening gehouden met de aanwezigheid van openbaar vervoer.

Maxie Eckert en Tom Ysebaert schreven in De Standaard van 6 februari 2017:

“Een groot deel van de open ruimte die bestemd is voor bebouwing, ligt namelijk op de slechtst mogelijke plekken: daar waar er geen openbaar vervoer en fietspaden zijn en geen nabije voorzieningen zoals winkels, scholen en dokters. Op plaatsen waar je voor het minste in de wagen moet stappen, dus.” (Maxie Eckert & Tom Ysebaert, 2017)

In een studie getiteld “*Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en nabijheid voorzieningen*”, geven Els Verachtert et al. namens VITO (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek) een waarde aan een locatie op basis van haar bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

Deze waarde heet de knooppuntwaarde.

Ze wordt als volgt gedefinieerd:

“De mate waarin een kern is geïntegreerd in het systeem van collectief vervoer voor personen. Ze bepaalt, samen met het voorzieningenniveau, de ontwikkelingsmogelijkheden van een kern of plek zoals de streefwaarden voor ruimtelijk rendement, het type en de mix van activiteiten of de afstand van ontwikkelingen tot het vervoersknooppunt. De knooppuntwaarde wordt onder meer bepaald door de transportmodus (trein, metro, tram, bus), de frequentie van het vervoersaanbod, de vervoerscapaciteit, aansluitings- en (multimodale) overstapmogelijkheden en aansluiting op fiets- en wandelnetwerken. Hoe makkelijker en directer iemand zich vanuit de kern naar andere kernen kan verplaatsen, hoe hoger de knooppuntwaarde.” (Els Verachtert et al. 2016, p. 6)

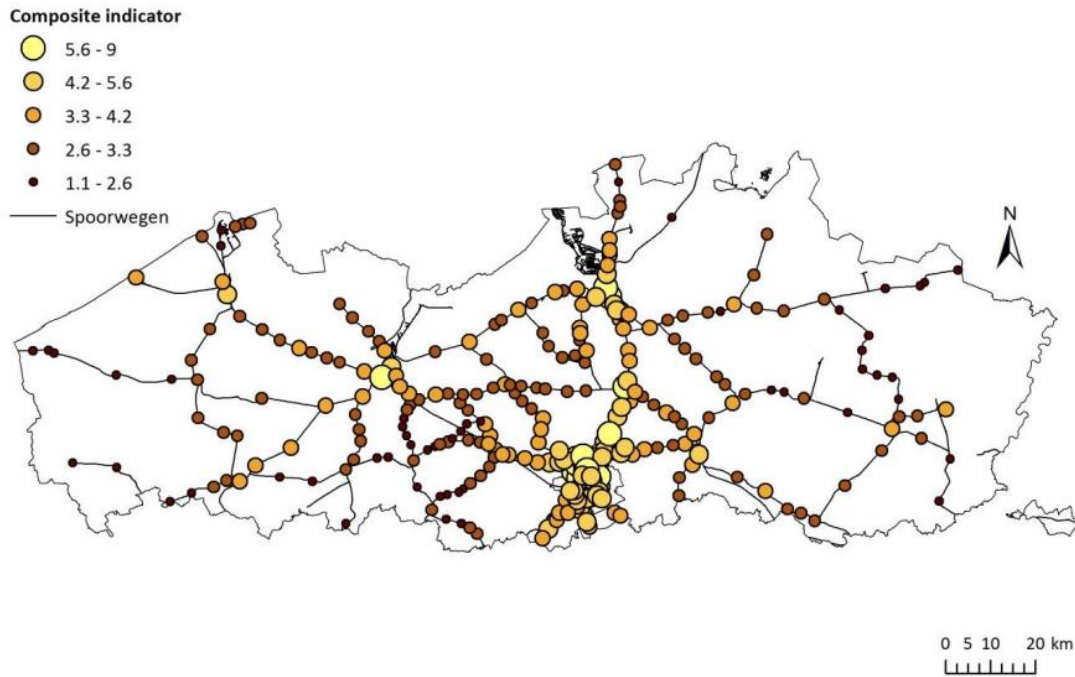
Onderstaande kaart toont de haltes van collectief vervoer in 2015. De opgenomen haltes zijn allen knooppunten met minstens twee vertrekken en twee aankomsten tussen 9u en 16u.



Figuur 37 Haltes van collectief vervoer in 2015 (Els Verachtert et al. 2016, p. 7)

Hier ziet men duidelijk dat de hoogste bereikbaarheid geconcentreerd is in en rond de grote steden en de kustlijn. Maar als we dieper inzoomen op deze gebieden, worden er toch bepaalde nuances zichtbaar.

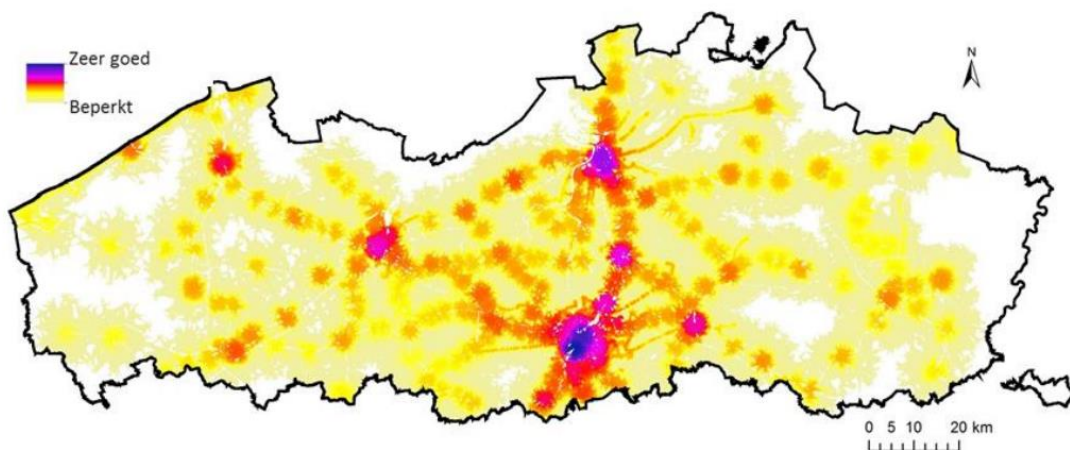
Onderstaande kaart toont hoe goed bepaalde plaatsen bereikbaar zijn met de trein.



Figuur 38 Haltes van de treinen (Els Verachtert et al. 2016, p. 13)

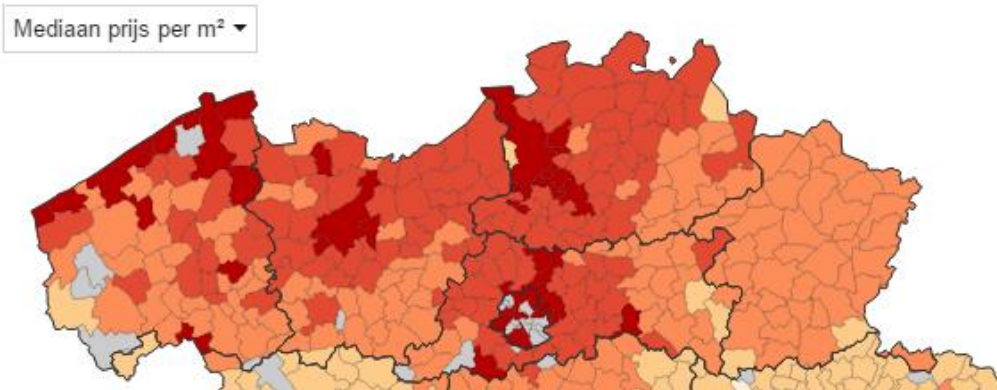
Als we deze kaart vergelijken met de kaart van heel Vlaanderen, dan is duidelijk te zien dat de gebieden met de hoogste bouwgrondprijzen het best bereikbaar zijn met de trein, t met uitzondering van de kuststrook. Daar valt een nuance te maken: de duurste gemeente aan de kust en op sommige momenten van heel Vlaanderen, Knokke-Heist is wél heel goed te bereiken met de trein. Een andere gemeente die daar met de trein goed te bereiken is, is Oostende. We zien ook dat de gebieden die qua bouwgrond het goedkoopst zijn in Vlaanderen, meer bepaald de Westhoek, het zuiden van Oost-Vlaanderen, het oosten van Vlaams-Brabant en Limburg, het slechtst te bereiken zijn met de trein.

Na het bestuderen van verschillende indicatoren die de bereikbaarheid van locaties door middel van het openbaar vervoer weergeven, hebben de onderzoekers van VITO volgende synthesekaart opgesteld. De indicatoren zijn heel technisch en het zou binnen het kader van deze bachelorproef te ver leiden om daar diep op in te gaan.



Figuur 39 Synthesekaart bereikbaarheid met openbaar vervoer (Els Verachtert et al. 2016, p. 15)

Interessant is wel dat we hetzelfde patroon zien als bij de bouwgrondprijzen. De omgeving van de grote steden is het best te bereiken en tegelijk het duurst. Toch zijn er zowel qua bereikbaarheid als qua grondprijzen verschillen te zien rond de grote en aan de kust en die verschillen verdienen nader onderzoek.



Figuur 40 Mediaan bouwgrondprijzen 2014 (Fod Economie z.j.)

2.6.6 Algemene voorzieningen

Bij het zoeken naar een bouwgrond of ander soort vastgoed zal er steeds rekening mee gehouden worden welke voorzieningen er in de buurt liggen. In De Standaard van 6 februari 2017 schrijven Maxie Eckert en Tom Ysebaert in een artikel, getiteld *“Helpt bouwgrond is zeer slecht gelegen”* het volgende:

“Een groot deel van de open ruimte die bestemd is voor bebouwing, ligt namelijk op de slechtst mogelijke plekken: daar waar er geen openbaar vervoer en fietspaden zijn en geen nabije voorzieningen zoals winkels, scholen en dokters. Op plaatsen waar je voor het minste in de wagen moet stappen, dus.” (Zij halen deze conclusie uit de hierboven reeds geciteerde studie van Verachtert e.a. 2016)

Niet zonder reden prijzen vele imposables bouwgrond aan door m.n. te verwijzen naar de voorzieningen in de buurt:

- *“2 prachtige stukken bouwgrond voor open bebouwing in een geldige verkaveling, goeie ligging bij de zee, winkels, scholen, tram en bushaltes.”* (Huyghebaert & Mommens, 2017)
- *“Ideaal gelegen in een rustige, doodlopende straat te Schorvoort, vlakbij winkels, scholen, openbaar vervoer, in-/uitvalswegen, centrum van Turnhout en autostrade E34.”*(Heylen Vastgoed, 2017)

Dezer dagen zijn er in de meeste Vlaamse gemeenten heel wat voorzieningen, zoals winkels, scholen, postpunten, dokters, apothekers, enz. Dit zal allicht veranderd zijn over de jaren heen, maar het is haast onmogelijk om dit in de tijd te onderzoeken. Het aantal grote supermarkten zal erg toegenomen zijn, maar het aantal buurtwinkels zal dan weer extreem afgenomen zijn. Om dit te onderzoeken in de tijd en vervolgens te kwantificeren, moeten we al weten in welk jaar elke voorziening gebouwd is en dat zou vanzelfsprekend veel te ver leiden.

Daarom nemen we het onderzoek van VITO er opnieuw bij. Daarin wordt ook een deel gewijd aan de voorzieningen in Vlaanderen.

Er werd met 3 soorten voorzieningen rekening gehouden:

- **Basisvoorziening:** voorzieningen die nodig zijn om het dagelijkse leven te organiseren en deel te nemen in de maatschappij. Voorbeelden zijn: een kleuter- en basisschool, kinderopvang, huisarts, apotheek, voedingswinkel, postpunt en (publieke) ontmoetingsruimten binnen en buiten.
- **Regionale voorziening:** voorzieningen met een ruim verzorgingsgebied dat verschillende kernen in de regio bedient. Voorbeelden van regionale voorzieningen zijn een middelbare school, een woonzorgcentrum, een algemeen ziekenhuis, gerechtelijke diensten, een winkelcentrum, een cultureel centrum en kantoren. Een samenhangende regio beschikt over een compleet pakket van regionale voorzieningen.
- **Metropolitane voorziening:** voorzieningen met een ruim bereik en het potentieel om zich internationaal te onderscheiden. Concreet gaat het om kennisinstellingen, grote culturele instellingen of toeristische attracties die toegankelijk zijn voor ondernemers, kenniswerkers, studenten, bezoekers en burgers uit Vlaanderen en daarbuiten.

(Verachttert et al. 2016, p. 16)

Of een locatie goed of slecht voorzien is, werd als volgt onderzocht:

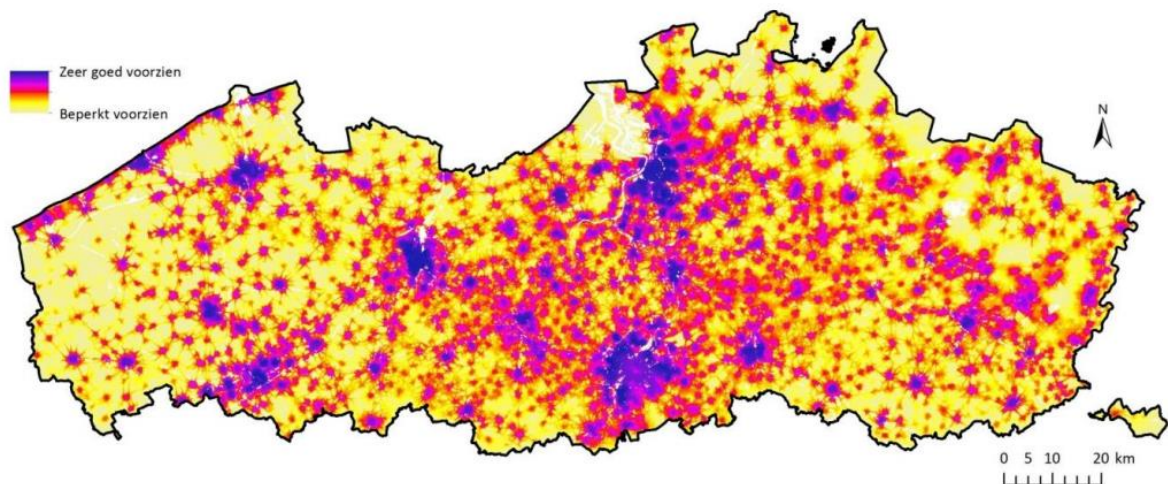
Tabel 3 Indeling van “korte” en “lange” reistijd naar een voorziening (Els Verachttert et al. 2016, p. 17)

Type halte	Gemiddelde perceptie van “korte” reistijd (min.)	Gemiddelde perceptie van “lange” reistijd (min.)
Basisvoorziening	7	17
Regionale voorziening	10	20
Metropolitane voorziening	14	25

“In plaats van een vogelvluchtafstand, wordt er gewerkt met afstanden uitgedrukt in minuten reistijd langsheen de kortste route tussen elke locatie (de potentiële gebruikers) en de ligging van de voorziening. De veronderstelling wordt gemaakt dat de verplaatsingen per fiets gebeuren, enkel via de wegen van de fiets- en wandelkaart, met een snelheid van 15 km/u. Voor de basisvoorzieningen wordt een onderscheid gemaakt tussen basisvoorzieningen die zich bij voorkeur op wandelafstand (‘directe omgeving’) moeten bevinden, zoals bijvoorbeeld bakkers en kleuterscholen, en andere basisvoorzieningen. Voor de uitstraling van de basisvoorzieningen van het type ‘directe omgeving’ wordt er daarom een wandelsnelheid van 4 km/u verondersteld.” (Els Verachttert et al. 2016, p. 17)

Dit onderzoek geeft volgende resultaten op kaart:

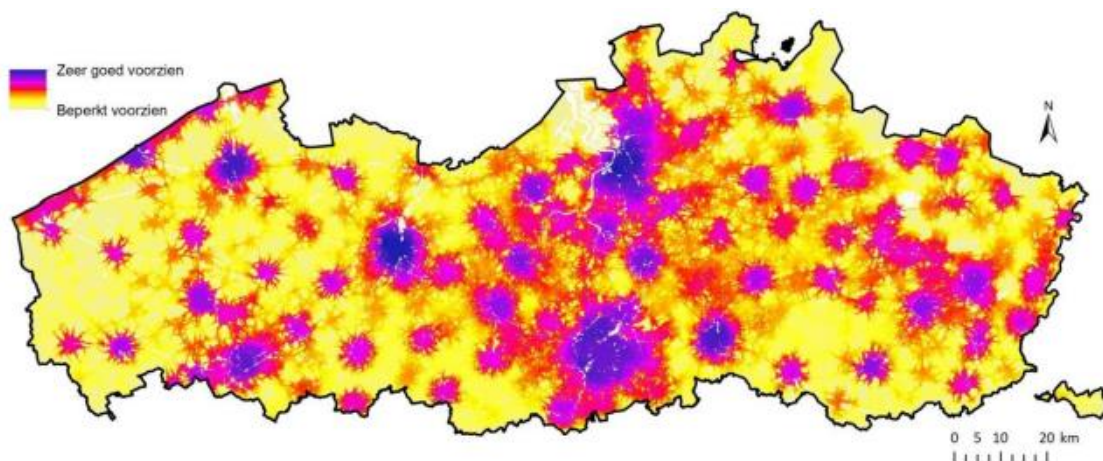
Voor de basisvoorzieningen



Figuur 41 Totaalscore voor basisvoorzieningen in Vlaanderen (Els Verachttert et al. 2016, p. 18)

Deze kaart toont mooi hoe goed we reeds geëvolueerd zijn in Vlaanderen om iedereen in zijn nabijheid gelegenheid de vervulling van zijn basisbehoeften te bieden. Toch zijn er verschillen. Zoals te verwachten, is de concentratie in de grote steden het grootst. Maar, in grote delen van West-Vlaanderen en in het bijzonder in de Westhoek is het slecht gesteld. Bepaalde delen van Limburg en de noordwestkant van Antwerpen hebben ook weinig basisvoorzieningen. De westkant van de Antwerpse haven is zelfs helemaal blanco.

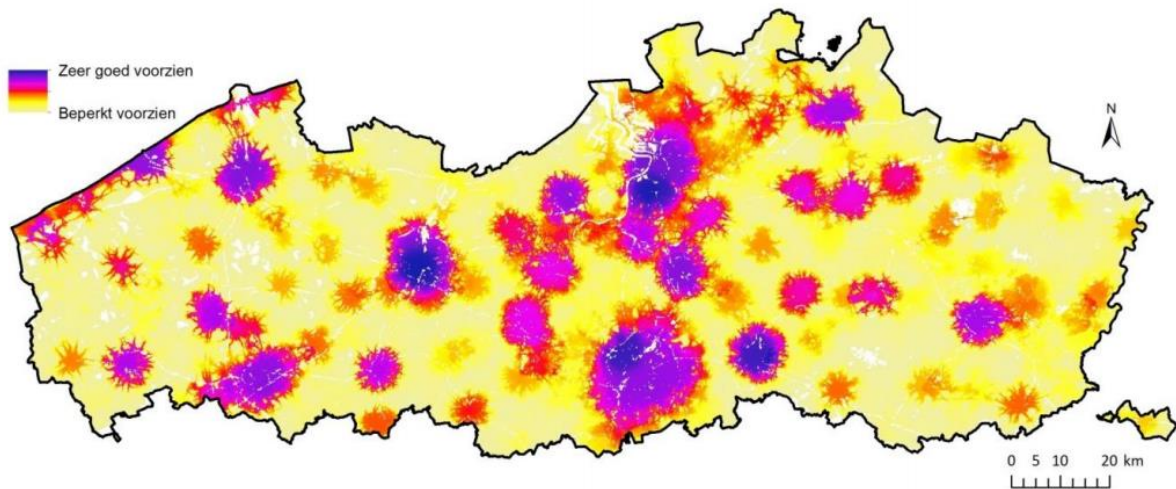
Voor de regionale voorzieningen



Figuur 42 Totaalscore voor regionale voorzieningen in Vlaanderen (Els Verachttert et al. 2016, p. 18)

Op deze kaart zien we een duidelijk verschil tussen basisvoorzieningen en regionale voorzieningen. Deze zullen zich in de steden concentreren en minder in de gemeenten. Dit betekent dat de je vanuit de gemeenten buiten deze kernen al veel meer reistijd moet incalculeren om deze voorzieningen te bereiken. In deze categorie doet Limburg het wat beter; we zien wel dat de voorzieningen vooral rond Genk gesitueerd zijn.

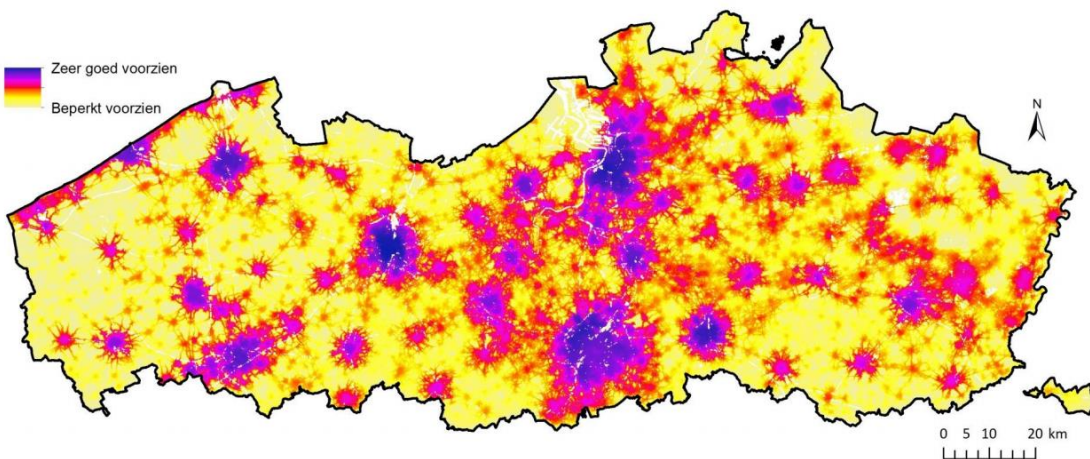
Voor de metropolitane voorzieningen



Figuur 43 Totaalscore voor metropolitane voorzieningen in Vlaanderen (Els Verachtert et al. 2016, p. 19)

Voor de metropolitane voorzieningen is het erg duidelijk dat je meestal naar een grote stad zult moeten trekken om van deze voorzieningen te genieten. Opvallend doet West-Vlaanderen het hier niet slecht. Dat is voor een deel te wijten aan het feit dat daar heel wat bezienswaardigheden te vinden zijn i.v.m. de eerste wereldoorlog.

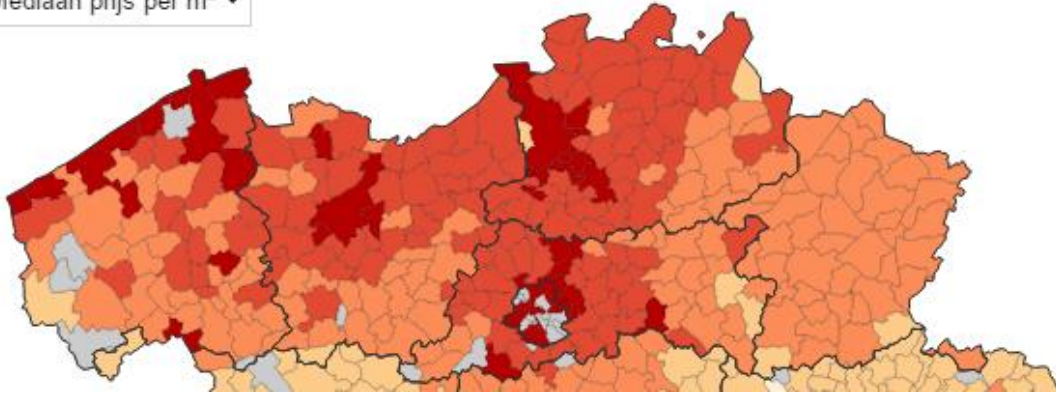
Totaal voorzieningsniveau



Figuur 44 Totaal voorzieningsniveau in Vlaanderen (Els Verachtert et al. 2016, p. 20)

Deze kaart geeft het totale voorzieningsniveau weer en combineert de vorige drie kaarten. Om duidelijk te zien of er een verband is tussen het voorzieningsniveau van een bepaald gebied en de bouwgrondprijzen, zetten we de kaart van Vlaanderen met de mediaan bouwgrondprijzen hier nog eens onder.

Mediaan prijs per m² ▾



Figuur 45 Mediaan bouwgrondprijzen 2014 (Fod Economie, z.j.)

Men ziet heel wat overeenkomsten aan de kust, in Gent, in Antwerpen en in Brussel ziet men hetzelfde patroon. Maar er zijn ook verschillen te zien. Op voorzieningsniveau doen de regio Kortrijk en Genk het niet slecht, al blijven de bouwgrondprijzen daar redelijk laag. Dit toont nogmaals aan dat de hoogte van de bouwgrondprijzen aan verschillende factoren toe te schrijven is.

2.7 Toetsing van de parameters

2.7.1 Bereikbaarheid/invallswegen

2.7.1.1 Regio Gent

2.7.1.1.1 De Pinte



Figuur 46 Wegen De Pinte (Viamichelin, z.j.)

- ✓ E17/A14: Dit is de grootste invalsweg en tevens de dichtste bij het centrum van De Pinte. De maximale snelheid is 120 km/uur.

De afstand van het centrum van De Pinte naar de dichtstbijzijnde oprit van deze snelweg is 2,1 km, deze bereikt men in 4 minuten.

- ✓ N60: Deze ligt even ver als de E17. De maximale snelheid is 70 of 90 km/uur. De afstand van het centrum van De Pinte naar de dichtstbijzijnde oprit van deze gewestweg is 1,9 km. Die oprit deze bereikt men in 4 minuten.
- ✓ N43: Deze ligt in het noorden van De Pinte, in tegenstelling tot de voorgaande die in het zuidoosten liggen. De maximale snelheid is er 70 km/uur. De afstand van het centrum van De Pinte naar de dichtstbijzijnde oprit van deze gewestweg is 2,5 km. Die oprit bereikt men in 5 minuten.
- ✓ De Pinte naar centrum Gent: 22 minuten reistijd.

2.7.1.1.2 Wachtebeke



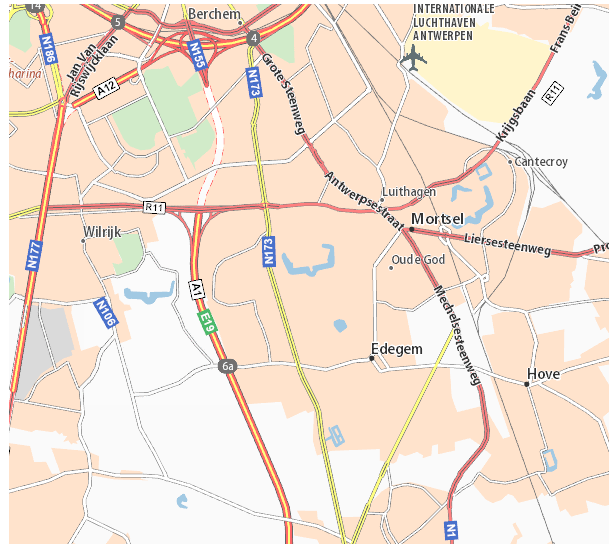
Figuur 47 Wegen Wachtebeke (Viamichelin, z.j.)

- ✓ R4: Dit is dichtste invalsweg bij het centrum van Wachtebeke. De maximale snelheid is er 90 km/uur. De afstand van het centrum van De Pinte naar de dichtstbijzijnde oprit van deze snelweg is 3,1 km. Die oprit bereikt men in 4 minuten.
- ✓ E34: Dit is de grootste invalsweg bij het centrum van Wachtebeke. De maximale snelheid is er 120/90 km/uur. De afstand van het centrum van De Pinte naar de dichtstbijzijnde oprit van deze snelweg is 4,2 km. Die oprit bereikt men in 5 minuten.
- ✓ Wachtebeke naar centrum Gent: 30 minuten reistijd. Wachtebeke naar Sint-Niklaas: 32 minuten reistijd.

Als beide gemeenten vergeleken worden dan kan er geconcludeerd worden dat het ongeveer 30% verder rijden is vanuit centrum Wachtebeke om aan de dichtstbijzijnde oprit te komen van een grote invalsweg. Het duurt tevens ongeveer 30% langer om van centrum Wachtebeke naar de dichtstbijzijnde grote stad te rijden.

2.7.1.2 Regio Antwerpen

2.7.1.2.1 Mortsel en Edegem



Figuur 48 Wegen Mortsel en Edegem (Viamichelin, z.j.)

Mortsel

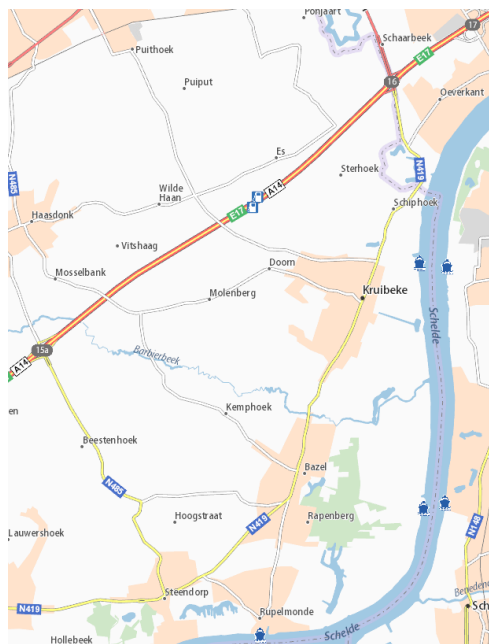
- ✓ R11: Dit is de dichtstbijzijnde weg waar men meer dan 50 km/uur mag rijden en deze vormt de buitenring van Antwerpen.
De maximale snelheid is er 70 km/uur.
De afstand van het centrum van Mortsel naar de dichtstbijzijnde oprit van deze weg is 2,1 km. Die oprit bereikt men in 6 minuten.
- ✓ E19: Dit is de dichtstbijzijnde snelweg vanuit Mortsel, deze weg maakt het mogelijk om aan hoge snelheid naar het centrum van Antwerpen of naar Brussel te rijden.
De maximale snelheid is er 120km/uur.
De afstand van het centrum van Mortsel naar de dichtstbijzijnde oprit van deze weg is 6,5 km. Die oprit bereikt men in 12 minuten.
- ✓ Mortsel naar centrum Antwerpen: 25 minuten reistijd.

Edegem

- ✓ N173: Deze weg loopt recht door Edegem en het is de dichtstbijzijnde weg waar men sneller dan 50 km/uur mag rijden.
De maximale snelheid is er 70 km/uur.
De afstand van het centrum van Edegem naar de dichtstbijzijnde oprit van deze weg is 0 km. Die oprit bereikt men in 0 minuten.
- ✓ R11: Dit is de buitenring rond Antwerpen.
De maximale snelheid is er 70 km/uur.
De afstand van het centrum van Edegem naar de dichtstbijzijnde oprit van deze weg is 2,0 km. Die oprit bereikt men in 3 minuten.

- ✓ E19: Dit is de dichtstbijzijnde snelweg vanuit Edegem, deze weg maakt het mogelijk om aan hoge snelheid naar het centrum van Antwerpen of naar Brussel.
De maximale snelheid is er 120km/uur.
De afstand van het centrum van Edegem naar de dichtstbijzijnde oprit van deze weg is 3,5 km. Die oprit bereikt men in 6 minuten.
- ✓ Edegem naar centrum Antwerpen: 20 minuten reistijd.

2.7.1.2.2 Kruibeke



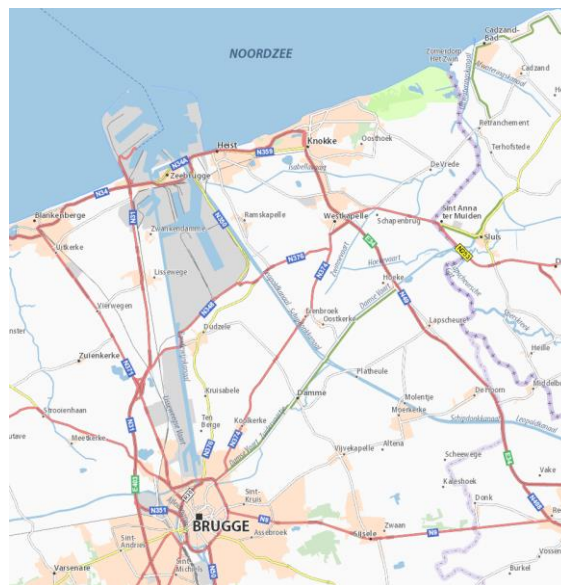
Figuur 49 Wegen Kruibeke (Viamichelin, z.j.)

- ✓ N419: Deze weg loopt recht door Kruibeke en het is de dichtstbijzijnde weg waar men sneller dan 50 km/uur mag rijden.
De maximale snelheid is er 70 km/uur.
De afstand van het centrum van Kruibeke naar de dichtstbijzijnde stuk van deze weg waar men 70 km/uur mag rijden is 700m. Die oprit bereikt men in 2 minuten.
- ✓ E17: Dit is de dichtstbijzijnde snelweg vanuit Kruibeke, deze weg maakt het mogelijk om aan hoge snelheid naar het centrum van Antwerpen of Sint-Niklaas.
De maximale snelheid is er 120km/uur.
De afstand van het centrum van Kruibeke naar de dichtstbijzijnde oprit van deze weg is 3,7 km. Die oprit bereikt men in 5 minuten.
- ✓ Van Kruibeke naar centrum Antwerpen: 21 minuten reistijd.

De drie bestudeerde gemeenten zijn op basis van bereikbaarheid zeer gelijkwaardig. Ze hebben elk hun plus- en minpunten. Vanuit Kruibeke zal men sneller op een autosnelweg zitten dan vanuit Mortsel, maar de concentratie aan verschillende invalswegen is hoger in Mortsel, waardoor men een groter aanbod heeft aan wegen om alle hoeken van het land te bereiken. Dit maakt het zeer moeilijk om de ene een betere score dan de andere te geven. Centrum Antwerpen bereiken gaan vanuit beiden ongeveer even snel.

2.7.1.3 De kust

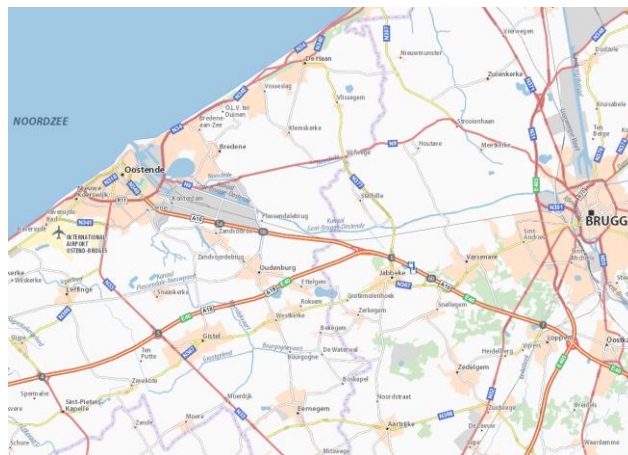
2.7.1.3.1 Knokke-Heist



Figuur 50 Wegen Knokke-Heist (Viamichelin, z.j.)

- ✓ N34: Dit is de dichtstbijzijnde weg waar men meer dan 50 km/uur mag rijden, deze gaat evenwijdig met de kustlijn van de haven van Zeebrugge tot aan het Zoute.
De maximale snelheid is er 70 km/uur.
De afstand van het centrum van Knokke-Heist naar de dichtstbijzijnde oprit van deze weg is 0,0 km. Die oprit bereikt men in 0 minuten.
- ✓ E34/N49: Deze snelweg verbindt Knokke-Heist met de haven van Gent en vervolgens Antwerpen.
De maximale snelheid is er 90 km/uur, maar bij het binnenrijden in het woongebied wordt dit 70 km/uur.
De afstand van het centrum van Knokke-Heist naar de dichtstbijzijnde oprit van deze weg is 0,0 km. Die oprit bereikt men in 0 minuten.
- ✓ Knokke-Heist naar centrum Gent: 51 minuten reistijd.

2.7.1.3.2 Bredene en Oostende



Figuur 51 Wegen Bredene en Oostende (Viamichelin, z.j.)

Bredene

- ✓ N9: Deze weg loopt langs het havengebied naar Brugge en het is de dichtstbijzijnde weg waar men sneller dan 50 km/uur mag rijden.
De maximale snelheid is er 70 km/uur.
De afstand van het centrum van Bredene naar de dichtstbijzijnde oprit van deze weg vanaf men 70 km/uur mag rijden is 2,3 km. Die oprit bereikt men in 3 minuten.
- ✓ N34: Deze weg loopt evenwijdig met de kustlijn.
De maximale snelheid is er 70 km/uur
De afstand van het centrum van Bredene naar de dichtstbijzijnde oprit van deze weg is 3,0 km. Die oprit bereikt men in 6 minuten.
- ✓ A10/E40: Is de snelweg tussen Oostende en Gent.
De maximale snelheid is er 120 km/uur.
De afstand van het centrum van Bredene naar de dichtstbijzijnde oprit van deze weg is 4,9 km. Die oprit bereikt men in 9 minuten.
- ✓ Bredene naar centrum Gent: 45 minuten reistijd.

Oostende

- ✓ A10/E40: Is de dichtstbijzijnde (snel)weg waar men sneller dan 50km/uur mag rijden, het is de verbinding tussen Oostende en Gent.
De maximale snelheid is er 120 km/uur.
De afstand van het centrum van Oostende naar de dichtstbijzijnde oprit van deze weg is 0 km, deze bereikt men in 0 minuten.
- ✓ A18/E40: Deze loopt parallel met de westelijke kustlijn.
De maximale snelheid is er 120 km/uur.
De afstand van het centrum van Oostende naar de dichtstbijzijnde oprit van deze weg is 9,7 km. Die oprit bereikt men in 5 minuten.
- ✓ De overige wegen in en rond Oostende mag men maar 50 km/uur rijden.
- ✓ Oostende naar centrum Gent: 40 minuten reistijd.

Omdat de snelweg A10/E40 rechtstreeks aankomt in Oostende, zou men kunnen denken dat Oostende en Bredene het best gesitueerd zijn op basis van grote invalswegen. Dit klopt slechts tot zekere hoogte. Als men vanuit Bredene of Oostende het binnenland inrijdt naar bijvoorbeeld Gent, dan zal men daar volgens Google maps, 5 a 10 minuten sneller zijn dan vanuit Knokke. Maar, Google maps geeft als startpunt aan in Oostende: het grote rondpunt aan de rand van de stad. In Oostende zelf en op de wegen daarrond bedraagt de maximale toegelaten snelheid zelden meer dan 50 km/uur. Dit betekent dat als men in centrum Oostende of daar dichtbij aan de kust woont, de kans groot is dat men er langer zal over rijden dan vanuit Knokke-Heist. In en rond Knokke-Heist liggen de toegelaten snelheden hoger, waardoor de doorstroom van het verkeer in de gemeente gemakkelijker verloopt.

2.7.1.4 Conclusie

Het wekt geen verbazing, gezien de regio's waarin zij gelegen zijn, dat de bestudeerde gemeenten allemaal redelijk goed bereikbaar zijn en dat zij goede verbindingen hebben naar alle uithoeken van het gewest.

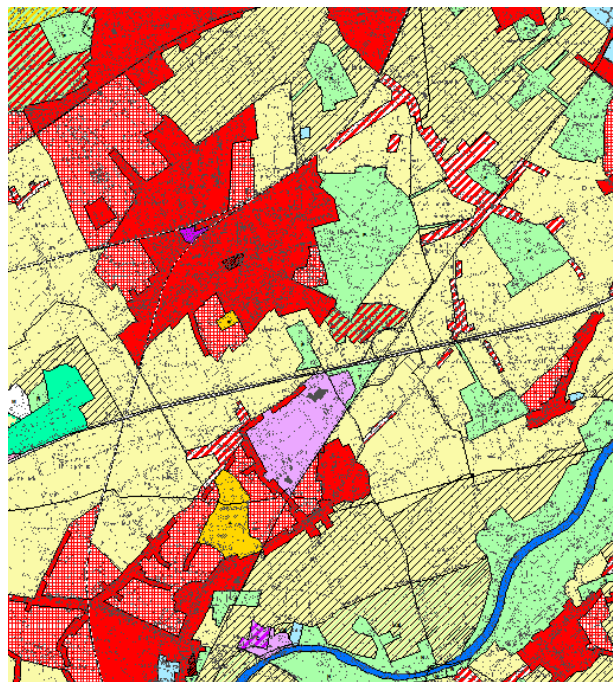
Opvallend is toch dat de duurdere gemeenten een hogere concentratie vertonen aan invalswegen waar men 70 km/uur of meer mag rijden. Dit betekent dat het voor de inwoners van de duurdere gemeenten ook gemakkelijker is om zich snel te verplaatsen.

2.7.2 Bestemmingkarakteristieken

2.7.2.1 Regio Gent

2.7.2.1.1 De Pinte en Sint-Martens-Latem

De Pinte



Figuur 52 Gewestplan De Pinte (Geopunt, z.j.)

Op bovenstaande foto kan men duidelijk zien dat het woongebied (vlak rood) zeer geconcentreerd is in De Pinte. Rondom het woongebied kan men vooral agrarische gebieden (geel) zien. Daarnaast is er aansluitend aan het woongebied ook een deel parkgebied (groen) dat ongeveer de helft is in oppervlakte van het woongebied.

Aansluitend aan het deel woongebied en parkgebied is er ook nog een deel woonpark (groen/rood gestreept). De legende van het gewestplan geeft volgende omschrijving.

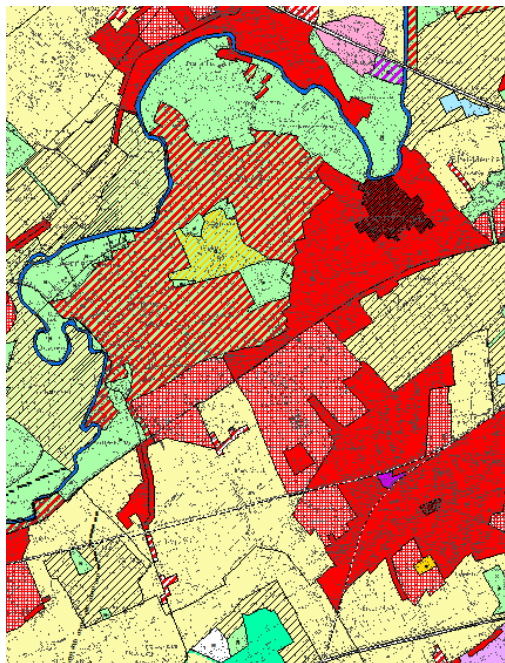
“De woonparken zijn gebieden waarin de gemiddelde woningdichtheid gering is en de groene ruimten een verhoudingsgewijs grote oppervlakte beslaan.” (Vlaamse Overheid, z.j.)

Dit is met andere woorden een omgeving waar vooral aan groen gelegen villabouw gedaan wordt.

Daarnaast is er ook nog het stukje ambachtelijke bedrijven en kmo-gebied (paars). Dit terrein wordt grotendeels ingenomen door de groothandelaar Makro. Dit terrein behoort niet tot de gemeente De Pinte, maar tot de gemeente Nazareth. De inwoners van De Pinte zullen hier niet veel overlast van ervaren, want er liggen tussen het woongebied en het ambachtelijke bedrijven- en kmo-gebied eerst een deel agrarisch gebied en dan de E17 die als barrière dienen. In de vorige paragraaf waar het wegennet besproken werd, zag men dat dit een positieve factor is.

Vastmans et al. beschrijven een studie die tot de conclusie leidt dat mensen bereid zijn om meer te betalen voor vastgoed gelegen in een homogene omgeving (Vastmans et al. 2016). In een omgeving waar het vastgoed m.a.w. zeer gelijkend is. Dit geeft esthetisch een beter uitzicht. Men kan stellen dat De Pinte gebouwd is naar het Nederlands model van geconcentreerde bebouwing in woonwijken met daarrond veel open ruimte. Dit geeft een aangename levenssfeer.

Sint-Martens-Latem



Figuur 53 Gewestplan Sint-Martens-Latem (Geopunt, z.j.)

Rechts onderaan ziet men nogmaals het woongebied van De Pinte.

Sint-Martens-Latem is een speciale gemeente op het gebied van ruimtelijke ordening. Als eerste wordt er gekeken naar het woongebied (rood) rechtsboven. Sint-Martens-Latem heeft een dorpcentrum in het midden van

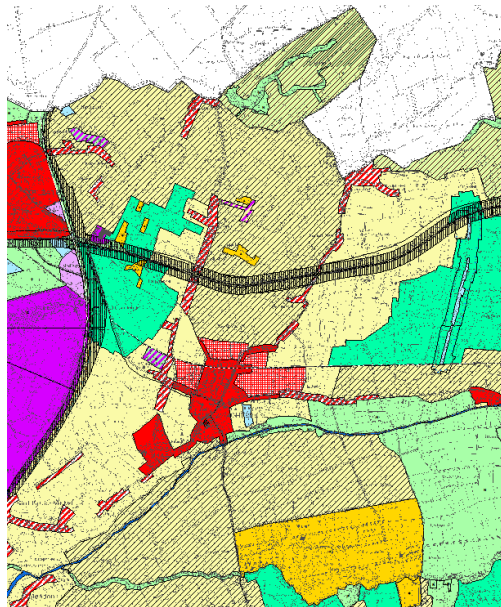
het woongebied waar heel wat voorzieningen aanwezig zijn. Dit is het deel woongebied met cultureel, historische en/of esthetische waarde (rood/zwart gestreept).

Daarnaast ziet men in Sint-Martens-Latem vooral woonpark (groen/rood gestreept). Dit gebied is extreem groen gelegen met heel wat villabouw. In het hart van dit gebied is er nog een golfterrein (geel/groen gestreept). Rond het woonpark is er ook nog heel wat natuurgebied (groen). De rest wordt opgevuld door agrarische gebieden (geel). Een belangrijke opmerking is dat het grootste deel van Sint-Martens-Latem afgebakend wordt door een natuurlijke barrière: de groene arm van de Leie. Hier kan opnieuw het fenomeen aangehaald worden dat mensen graag wonen in een homogene omgeving met veel dezelfde bebouwing en dat zij bereid zijn om hiervoor een hogere prijs te betalen.

Zowel in De Pinte als in Sint-Martens-Latem komt lintbebouwing weinig voor, wat de homogeniteit bevordert.

2.7.2.1.2 Wachtebeke en Zelzate

Wachtebeke



Figuur 54 Gewestplan Wachtebeke (Geopunt, z.j.)

Het woongebied (rood) van Wachtebeke is redelijk geconcentreerd, maar heeft een heel onregelmatige vorm.

Hierdoor treedt er heel wat lintbebouwing op, wat de homogeniteit niet ten goede komt. Aansluitend aan het woongebied is er ook nog woonuitbreidingsgebied. Het gewestplan omschrijft dit als volgende:

“De woonuitbreidingsgebieden zijn uitsluitend bestemd voor groepswoningbouw zolang de bevoegde overheid over de ordening van het gebied niet heeft beslist, en zolang, volgens het geval, ofwel die overheid geen besluit tot vastlegging van de uitgaven voor de voorzieningen heeft genomen, ofwel omtrent deze voorzieningen geen met waarborgen omklede verbintenis is aangegaan door de promotor.” (Vlaamse Overheid, z.j.)

Er zijn ook heel wat lange stroken woongebied met landelijk karakter (rood/wit gestreept). Ook dit werkt lintbebouwing in de hand. Op verschillende plaatsen dicht bij de woongebieden zijn er ontginningsgebieden (groen/paars gestreept). Deze worden als volgt beschreven:

“De ontginningsgebieden. In deze gebieden dient rondom een afzonderingsgordel te worden aangelegd, waarvan de breedte vastgesteld wordt door de bijzondere voorschriften. Na de stopzetting van de ontginningen dient de oorspronkelijke of toekomstige bestemming, die door de grondkleur op het plan is aangegeven, te worden geëerbiedigd. Voorwaarden voor de sanering van de plaats moeten worden opgelegd opdat de aangegeven bestemming kan worden gerealiseerd.” (Vlaamse Overheid, z.j.)

Verspreid in het landschap zijn er ook gebieden voor dag- en verblijfsrecreatie (geel met zwarte driehoek). Die worden als volgt omschreven:

“De gebieden voor dag- en verblijfsrecreatie zijn bestemd voor de recreatieve en toeristische accommodatie alsmede de verblijfsaccommodatie met inbegrip van de kampeerterreinen, de gegroepede chalets, de kampeerverblijfparken en de weekendsverblijfparken.” (Vlaamse Overheid, z.j.)

Verspreid is er ook wat bos- en natuurgebied (donker en lichtgroen), maar het overgrote deel van de omgeving wordt opgevuld met agrarische grond (geel).

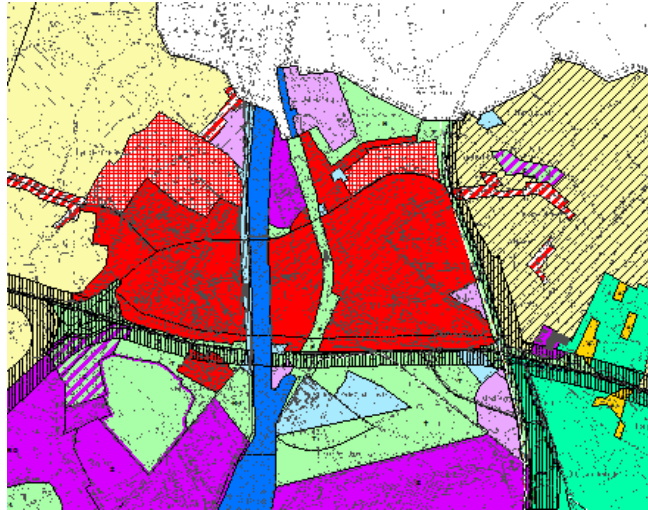
Een van de belangrijkste zaken die hier nog te bespreken vallen, is de aanwezigheid van gebieden voor verblijfsrecreatie (donkergroen). Dit gebied bezit onderstaande faciliteiten.

- ✓ Treintje
 - ✓ Golf
 - ✓ Zwembad
 - ✓ Gigantische kamping
 - ✓ Restaurants
 - ✓ Cafés
 - ✓ Fietsen- en bolderkarrenverhuur
 - ✓ G-fietsen
 - ✓ Petanque- en krulbolterrein
 - ✓ Roeivijver
 - ✓ Minigolf
 - ✓ Verkeerspark
 - ✓ Wandelen en fietsen
 - ✓ Levend Erfgoed Park
 - ✓ Bloemenpark
 - ✓ Vissen
 - ✓ Luchtballons
 - ✓ ...
- (Provinciaal domein Puyenbroeck, z.j.)

Daarnaast worden op deze terreinen heel wat evenementen georganiseerd, waaronder grote festivals. Voor velen is dit de place-to-be, maar voor de inwoners brengt dit uiteraard heel wat overlast met zich mee.

Last but not least moet het nabijgelegen gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven (paars) besproken worden. Dit gebied behoort bij Gent maar het ligt op de grens met Wachtebeke. Dit is het grootste deel van de Gentse haven met de meest vervuilende industrie. Het grootste bedrijf van de Gentse haven, Arcelor Mittal is gelegen tegen de grens van Wachtebeke. De aanwezigheid van dit industriegebied zal dan ook een van de belangrijkste factoren zijn die de bouwgrondprijs in deze gemeente beïnvloedt.

Zelzate



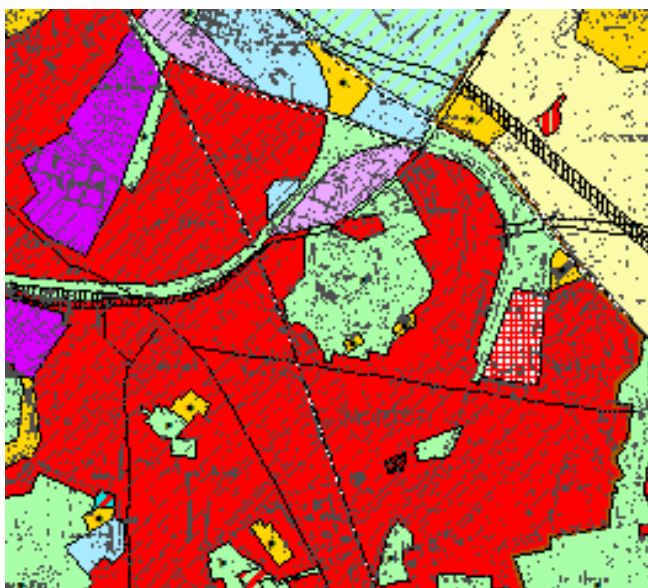
Figuur 55 Gewestplan Zelzate (Geopunt, z.j.)

Zelzate kan men beschrijven als het kroontje op de Gentse havenzone. Het laatste stuk van het Gentse kanaal loopt recht door deze gemeente. Het woongebied (rood) is als het ware rond de Gentse kanaalzonde gebouwd. Tussen de woongebieden en de woonuitbreidingsgebieden (rood/witte vakjes) zijn er nog delen industriegebied (paars). Dit maakt van Zelzate een zeer onaangename omgeving om te wonen, met heel wat lawaai, geur en luchtvervuiling. Al deze factoren maken van Zelzate een tamelijk verloederde gemeente met heel wat sociale woningbouw.

2.7.2.2 Regio Antwerpen

2.7.2.2.1 Mortsel en Edegem

Mortsel



Figuur 56 Gewestplan Mortsel (Geopunt, z.j.)

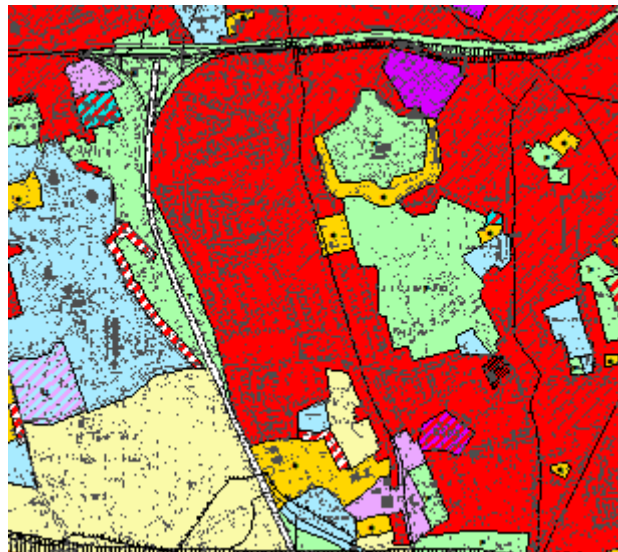
Het is belangrijk om te vermelden dat Mortsel zeer klein is in oppervlakte: maar 7,78 km². Dit betekent dat de verschillende inplantingen dicht op elkaar zitten. Er is vooral geconcentreerd woongebied (rood) in het midden. Het woongebied is opgedeeld in vele kleine woonwijkjes met heel wat rijwoningen. Tussen en rond dit woongebied is er veel parkgebied (groen). Door in hoge mate woongebied af te wisselen met parkgebied een aangename leefomgeving gecreëerd.

De groene vlek die te zien is in het midden van Mortsel, is Fort 4. Dit fort werd gebouwd tussen 1860 en 1864. (Forten Gordel, z.j.) Het ligt in het midden van een gigantisch park. Daarnaast wordt Mortsel omringd door een groene parkgordel.

Dan zijn er ook nog enkele gebieden voor dagrecreatie (geel) te zien. Buiten het echte centrum van Mortsel zijn er wat geconcentreerde industriegebieden (donker paars). Dit gebied wordt in de mate van het mogelijke afgeschermd door parkgebied. Naast het fort ligt er ook nog een gebied voor ambachtelijke bedrijven en kmo's (licht paars), daar zijn er onder andere een grote lampenwinkel en het containerpark.

Rechts is er ook nog een klein beetje woonuitbreidingsgebied (rood/wit gestreept) te vinden. Rechtsboven kan men zien dat dit deel van Mortsel omsloten wordt door agrarisch gebied (geel). Een heel opvallend deel van Mortsel is het meest noordelijke: een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut (blauw) en het vliegveld van Deurne (blauw/groen gestreept). Dit vliegveld ligt deels op de grond van Antwerpen en deels op die van Mortsel. Dit is een klein vliegveld waar TUI nog enkele vluchten op heeft. (Antwerp Airport, z.j.) Mortsel probeert het vliegveld en het woongebied te scheiden door tussen deze twee gebieden, gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut en gebied voor ambachtelijke bedrijven en kmo's in te plannen.

Edegem



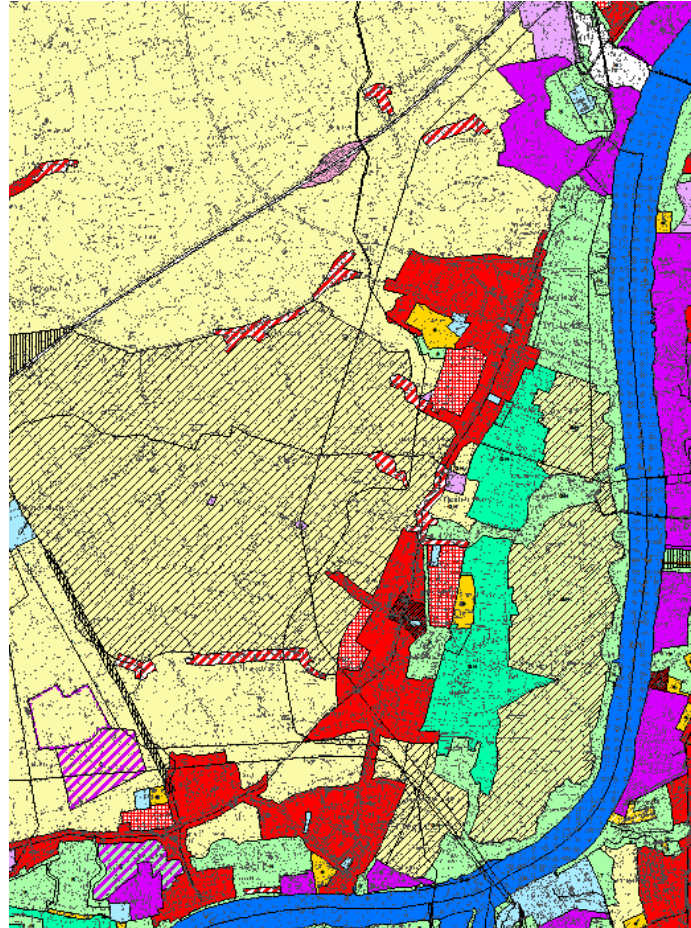
Figuur 57 Gewestplan Edegem (Geopunt, z.j.)

In Edegem ziet men ongeveer hetzelfde beeld als in Mortsel. Heel wat woongebied (rood), afgewisseld met parkgebied (groen). Het parkgebied in het midden van Edegem wordt ingenomen door Fort 5 en het kasteel Hof Ter Linden. Deze twee samen vormen een enorm park. Ook hier ziet men weer gebieden voor dagrecreatie (geel).

In het noorden is er ook wat industrie gebied (donkerpaars), maar dit wordt voornamelijk ingenomen door een drukkerij en een binnenspeeltuin. In het zuiden is er gebied voor ambachtelijke bedrijven en kmo's (licht paars). Hier zijn vooral sportvelden en een hotel te vinden. Daarnaast is er ook een kleine oppervlakte voor gemengde woon- en industriegebieden (paar/rood gestreept).

In het westen zijn er verschillende gebieden dicht bij elkaar. Er is een deel gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut (blauw), hier zijn het UZA en de Edegemse golfclub gelokaliseerd. Men ziet ook nog een deel universiteitspark (paars/blauw gestreept). In het noordwesten is er ook nog gebied voor service-residentie en het zuidwesten wordt opgevuld door agrarisch gebied (geel).

2.7.2.2.2 Kruibeke



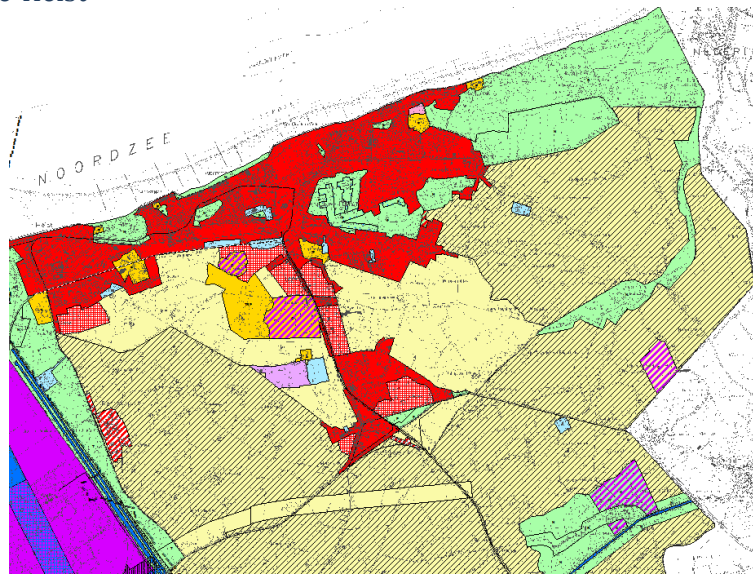
Figuur 58 Gewestplan Kruibeke (Geopunt, z.j.)

Het woongebied in Kruibeke is weinig geconcentreerd en het is grotendeels rond dezelfde straat gelegen. Dit maakt dat er in Kruibeke heel wat lintbebouwing aanwezig is. Daarnaast is er heel veel agrarisch gebied (geel), waar de straten schaars zijn, maar aan deze straten ligt er wel veel woongebied met landelijk karakter. Dit werkt het fenomeen lintbebouwing nog verder in de hand.

Aansluitend en parallel met het woongebied ligt er wel heel wat park- en bosgebied (licht en donker groen). In het noorden is er een industriegebied (paars). Hier zijn veel verschillende bedrijven geconcentreerd en aansluitend is er ook nog een ontginningsplaats voor klei. (TV OOST, 2015) Het oosten van Kruibeke wordt omsloten door de Schelde, maar aan de overkant van het water is de hele oever parallel met Kruibeke ingedeeld in industriegebied. Men vindt hier onder andere een metaalbewerkingsbedrijf. De hoge concentratie aan industriegebied zal heel wat lucht- en geruinhinder veroorzaken.

2.7.2.3 De kust

2.7.2.3.1 Knokke-Heist



Figuur 59 Gewestplan Knokke-Heist (Geopunt, z.j.)

Aan de kust zelf ziet men de grootste concentratie aan woongebied (rood). Dit ligt parallel met het strand. De linkerkant is Heist en rechts ziet men Knokke, waar het Zoute gelegen is. Dit is de duurste wijk van Knokke-Heist. Landinwaarts is er ook wat woongebied dat vooral parallel loopt met de grootste weg in Knokke-Heist, de N49. Hier vindt men ook woonuitbreidingsgebieden (rood/witte vakjes). Men kan in zekere zin stellen dat ook hier lintbebouwing optreedt, maar er is dieper gebouwd dan alleen langs de straat. Tussen de N49 en de hiermee evenwijdig lopende straten zijn er mooie woonwijken aangelegd.

Aan de kust waar de meeste woongebieden gelegen zijn, worden deze afgewisseld met heel wat natuurgebied (groen met N) en parkgebied (groen met P). Helemaal rechts aan de kust, aansluitend aan het Zoute, ligt het Zwin, het grootste natuureservaat aan onze kust. Dit is ingedeeld als natuurgebied met wetenschappelijke waarde of als natuureservaat (groen met R). De open groene vlek midden in het Zoute is het golfterrein van Knokke, dat in parkgebied ligt.

Afwisselend tussen de woongebieden en de natuur- en parkgebieden zijn er ook enkele gebieden voor dagrecreatie (geel met ster). Links vindt men bijvoorbeeld de voetbalclub Heist. En rechts de voetbalclub Knokke. Rechts aan de kust vindt men de tennisclub Knokke en aan het strand, de surfclub.

Meer in het binnenland, rond de N49 zijn er nog enkele andere gebieden. Hier zijn ontginningsgebieden (geel/paars gestreept met letter C) te vinden. Maar in de realiteit is dit een meer, waar aan watersport gedaan wordt. Iets zuidelijker is er ook nog ontginningsgebied, maar hier is in werkelijkheid een steenbakkerij gelegen. Naast dit terrein is er ook nog een gebied voor toeristische recreatieparken (geel paars gestreept met letters TRP). In werkelijkheid zijn hier open velden en een meer.

Onder het ontginningsgebied zijn er ook nog gebied voor ambachtelijke bedrijven en kmo's (paars). Hier is een bedrijventerrein te vinden afgesloten van de woongebieden. Aansluitend is er een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut. Daar is een begraafplaats gelegen.

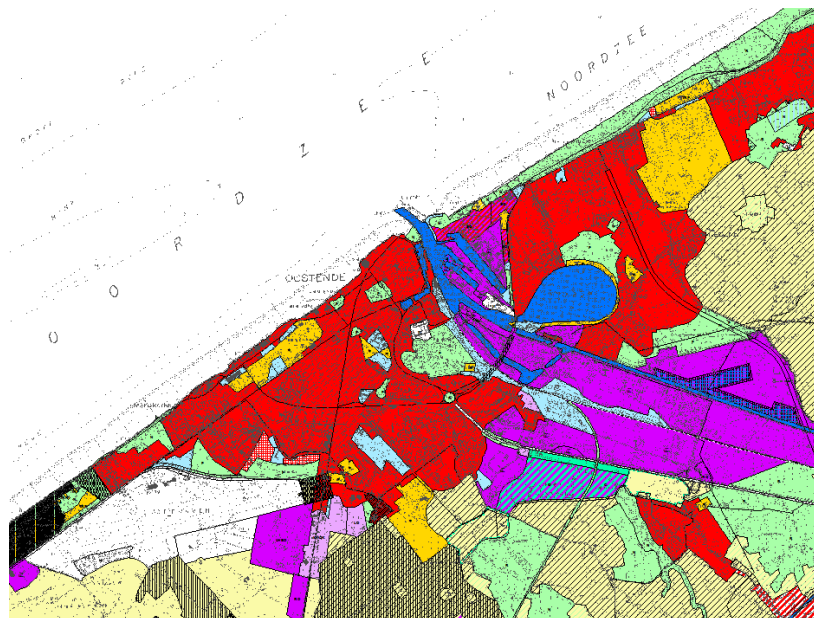
De enkele terreinen die helemaal in het zuiden van Knokke-Heist anders zijn ingekleurd, zijn in realiteit akkerland en meren. Het eenzame blauwe stipje in het oosten is het containerpark. Dit hebben ze zelfs in de "middle of nowhere" geplaatst om geen overlast te hebben.

De grenzen van Knokke-Heist worden voor het overgrote deel gevormd door water. In het noorden uiteraard door de Noordzee, in het oosten door het uitwateringskanaal, in het zuiden door de Damse vaart en in het westen door het Leopoldkanaal. Dit kanaal vormt de barrière tussen Knokke-Heist en de haven van Zeebrugge die ingekleurd is als industriegebied (paars). Evenwijdig met dit kanaal is er nog een bufferzone (groen) met vooral akkers. Helemaal in het noordwesten is er ook nog een gebied voor verblijfrecreatie (geel met driehoek). Dit is een camping die buiten het woongebied ligt.

De rest van Knokke-Heist is ingedeeld in agrarisch gebied (geel).

Als men de ruimtelijke ordening bekijkt in Knokke-Heist, dan kan men stellen dat dit zeer doordacht is. Men heeft duidelijk bekeken welke factoren storend zijn voor de inwoners en deze heeft men getracht te isoleren. Dit ziet men duidelijk aan de bufferzone die werd gecreëerd tussen de haven van Zeebrugge en Knokke-Heist en aan het containerpark dat ze volledig afgezonderd hebben en aan het bedrijventerrein dat los van het woongebied achter de begraafplaats werd aangelegd.

2.7.2.3.2 Bredene en Oostende



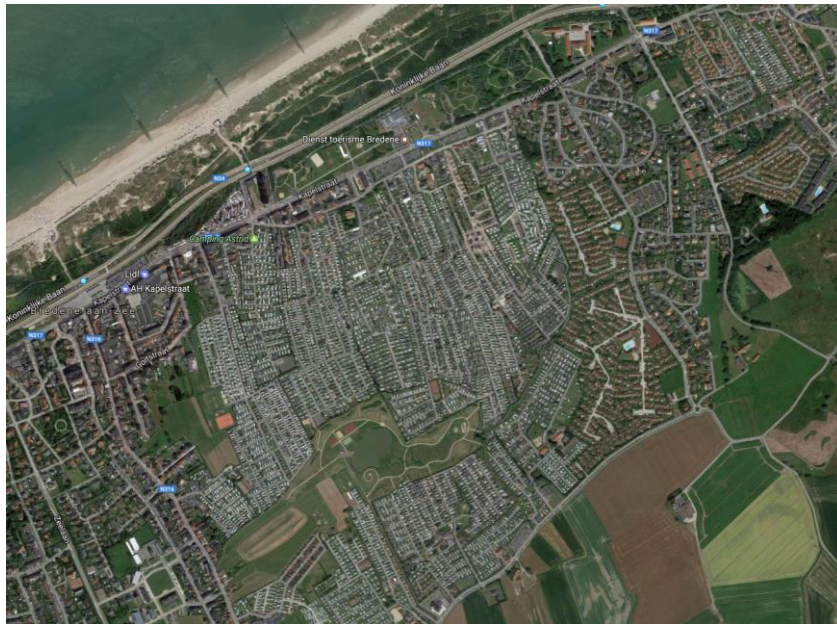
Figuur 60 Gewestplan Bredene en Knokke-Heist (Geopunt, z.j.)

In het zuidwesten ligt Oostende en in het noordoosten ligt Bredene. Beide gemeenten worden gescheiden door de haven van Oostende.

Bredene

Aan de kust is er vooral woongebied (rood) met aan het strand natuurgebied (groen). Dit zijn de duinen van Bredene. Het woongebied in Bredene wordt in tweeën gedeeld door een gigantisch gebied voor verblijfrecreatie (geel met driehoek). Dit kan een stoorfactor zijn voor het aanwezige woongebied.

Dit zorgt in de werkelijkheid voor onderstaand onaangenaam beeld.



Figuur 61 Bovenaanzicht Bredene (Google Maps, 2017)

Aansluitend aan het woongebied ziet men nog enkele vlekjes natuurgebied. Volledig in het westen van Bredene is de haven van Oostende gelegen. Deze ligt voor een deel op het grondgebied van Bredene. Dit gebied is ingekleurd als milieubelastende industrie (Paars met Romeinse 2). Binnen de industriegebieden is dit de zwaarste industrie. Deze wordt als volgt omschreven:

“Deze zijn bestemd voor bedrijven die om economische of sociale redenen moeten worden afgezonderd.” (Vlaamse Overheid, z.j.)

Dit gebied ligt volledig aangesloten aan het woongebied en op sommige plaatsen loopt het door elkaar. Tussen het woongebied en het gebied met milieubelastende industrieën is er ook nog de Spuikom, waar aan watersport gedaan wordt met aansluitend gebied op de oever voor dagrecreatie (geel met ster). Tussen dit gebied is er ook nog een witte vlek te zien, dit is militair gebied (wit met letter M).

De rest van Bredene, vooral het buitengebied wordt opgevuld met agrarisch gebied (geel).

Oostende

Oostende ligt aan de andere zijde van de haven. Er wordt eerst naar het woongebied (rood) gekeken. Dit ligt voor een groot deel aan de kust met een deel parallel met de haven. Het is een erg versnipperd gebied, waar heel veel inkleuringen samenkomen. Dit doet meteen het gevoel oprijzen dat de ruimtelijke ordening hier een beetje een zootje is.

Tussen het woongebied treffen we onder andere gebied voor dagrecreatie, gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut en parkgebied aan.

Rond het woongebied is er heel wat paars, wat niet het aangenaamste zicht is. Dit betekent dat er heel wat industrie dicht bij woongebied gelegen is. Oostelijk van het woongebied is er de haven, met zoals reeds hierboven besproken, milieubelastende industrieën. Hier wordt er ook militair gebied aangetroffen. Verder is er in het zuiden aansluitend aan het woongebied ook nog ontginningsgebied (groen/paars gestreept). Hier is er in werkelijkheid een bedrijventerrein.

In het zuidwesten van Oostende ziet men een grote open witte vlek. Dit is de luchthaven van Oostende met aansluitend een aan de luchthaven gebonden bedrijventerrein (paars met letters LHBO). Daarnaast ligt er nog een gebied voor kleinhandel en kleine en middelgrote ondernemingen (licht paars met letters KMOK). De zwarte vlek aan de westkust van Oostende is gebied met archeologische waarde.

De rest van Oostende wordt opgevuld met agrarisch gebied.

2.7.2.4 Conclusie

In het kort kan men stellen dat de duurdere gemeenten een meer doordachte ruimtelijke ordening vertonen dan de goedkopere gemeenten. Hierbij hoort enige verduidelijking.

Een goede ruimtelijke ordening hangt af van welbepaalde omstandigheden.

Eerst en vooral is het belangrijk dat de verschillende gebieden duidelijk afgebakend zijn en niet te veel door elkaar lopen. Bij de goedkopere gemeenten ziet men vele gebieden door elkaar lopen en zo ziet men daar ook vaker lintbebouwing. In het straatbeeld is er weinig open ruimte. Door de belemmering van het uitzicht kan men er niet genieten van het aanwezige groen.

Daarnaast is het belangrijk om het aanwezige woongebied af te wisselen met genoeg park- of natuurgebied. De aanwezigheid van woonparken is al meteen een goede indicator voor hogere bouwgrondprijzen, omdat de bebouwing daar gering is en de open groene ruimten er sterk aanwezig zijn.

De aanwezigheid van industriegebied heeft, ook niet verbazend, een negatieve impact op de prijzen. Uiteraard is het moeilijk om helemaal geen industriegebied te hebben in een bepaalde gemeente, maar veel hangt af van hoe men dit gebied indeelt t.o.v. het woongebied. Bij de goedkopere gemeenten ligt het industriegebied vaak direct tegen het woongebied of zelfs ertussen. Bij de duurdere gemeenten ziet men dat er nagedacht is over manieren om industrie- en woongebied zoveel mogelijk van elkaar af te scheiden. In de duurdere gemeenten zal men in de mate van het mogelijke bufferzones creëren.

Dit is goed te zien in Knokke-Heist. Daar is er op het gewestplan zelfs een zone die bufferzone heet en die tussen het woongebied en de haven van Zeebrugge ligt. Deze bufferzone bestaat uit natuurgebied en akkers. In Zelzate daarentegen loopt de haven van Gent met zijn bijhorende industrie langs de kades, pal door het centrum. Dit is uiteraard niet bevorderlijk voor de leefomgeving in Zelzate.

Het bovenstaande geldt ook voor andere gebieden. Zo zijn er aan de kust heel wat gebieden voor verblijfsrecreatie, maar in de duurdere gemeenten worden deze naar de buitenrand gedreven. In Knokke-Heist bv. is er maar een klein gebied voor verblijfsrecreatie en dat ligt dus niet in het woongebied. In Bredene daarentegen ligt er een gigantisch verblijfsrecreatiegebied in het midden van Bredene tussen het woongebied.

Wat maakt samengevat, vanuit een ruimtelijke ordening-optiek, de ene gemeente nu duurder dan de andere? Duidelijk afgebakend, niet-lintvormig woongebied, voorzien van genoeg groen en waar nodig beschermd door een buffer.

2.7.3 Gemeentebelasting

We bekijken de belastingdruk telkens eerst in gemeenten waar de bouwgrond duur is en daarna in gemeenten waar de bouwgrond goedkoper is. We hanteren hiervoor cijfers van het jaar 2016 (De Rouck & Lambrechts, 2016).

2.7.3.1 Regio Gent

2.7.3.1.1 De Pinte en Sint-Martens-Latem

Tabel 4 Gemeentebelasting 2016 De Pinte en Sint-Martens-Latem

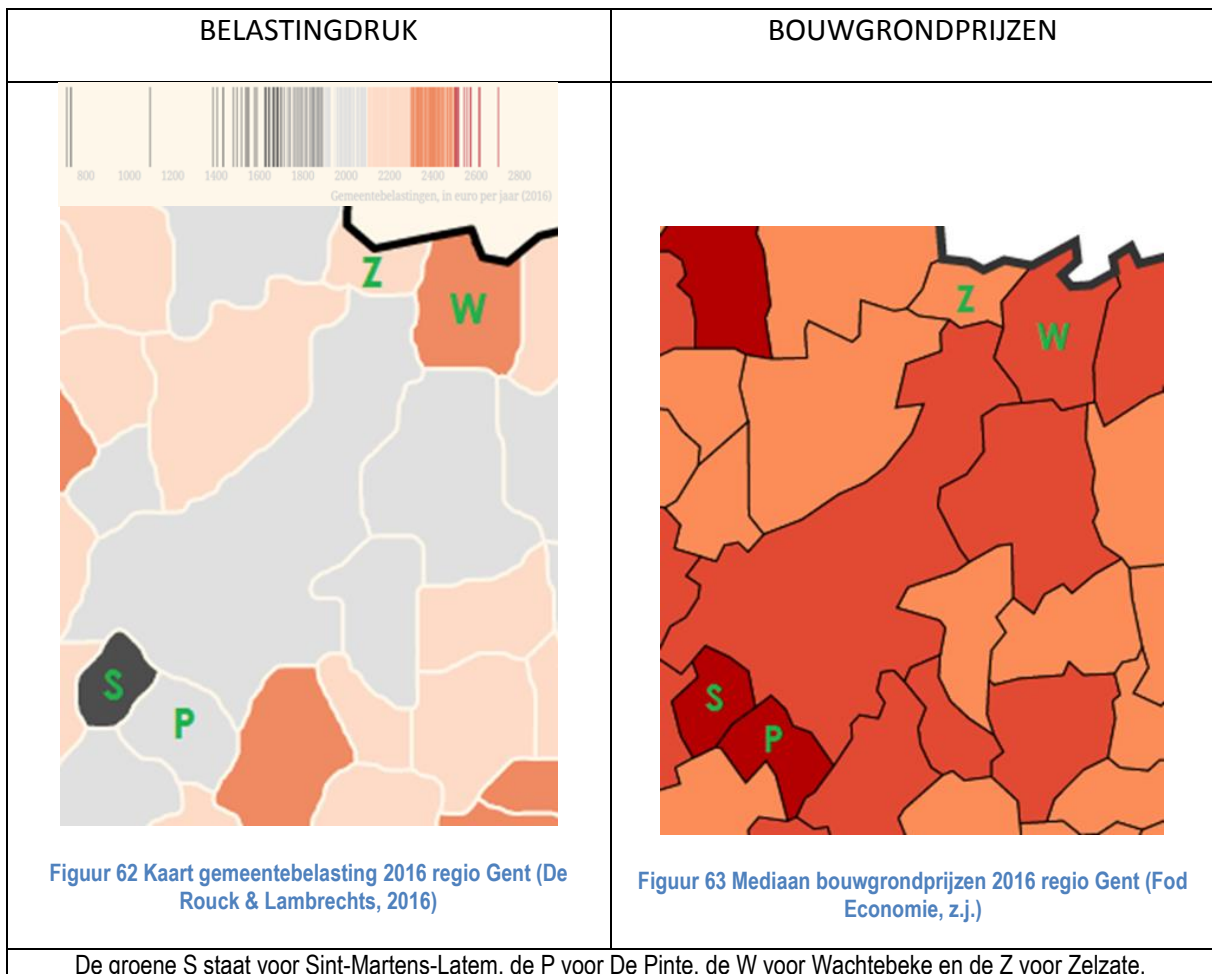
	Aanvullende Personenbelasting	Opdecieimen	Totaal gemiddeld/jaar voor typegezin
De Pinte	7,2%	950	1949 EUR
Sint-Martens-Latem	5,5%	750	1498 EUR

2.7.3.1.2 Wachtebeke en Zelzate

Tabel 5 Gemeentebelasting 2016 Wachtebeke en Zelzate

	Aanvullende Personenbelasting	Opdecieimen	Totaal gemiddeld/jaar voor typegezin
Wachtebeke	8,5%	1500	2442 EUR
Zelzate	7,5%	1450	2202 EUR

Deze reeds voor zich sprekende cijfers kunnen ook in kaarten worden weergegeven.



De gemeentelijke belastingdruk blijkt het laagst (grijs tot zwart) in de gemeenten waar de bouwgrond het duurst is (donkerste bruin).

2.7.3.2 Regio Antwerpen

2.7.3.2.1 Mortsels en Edegem

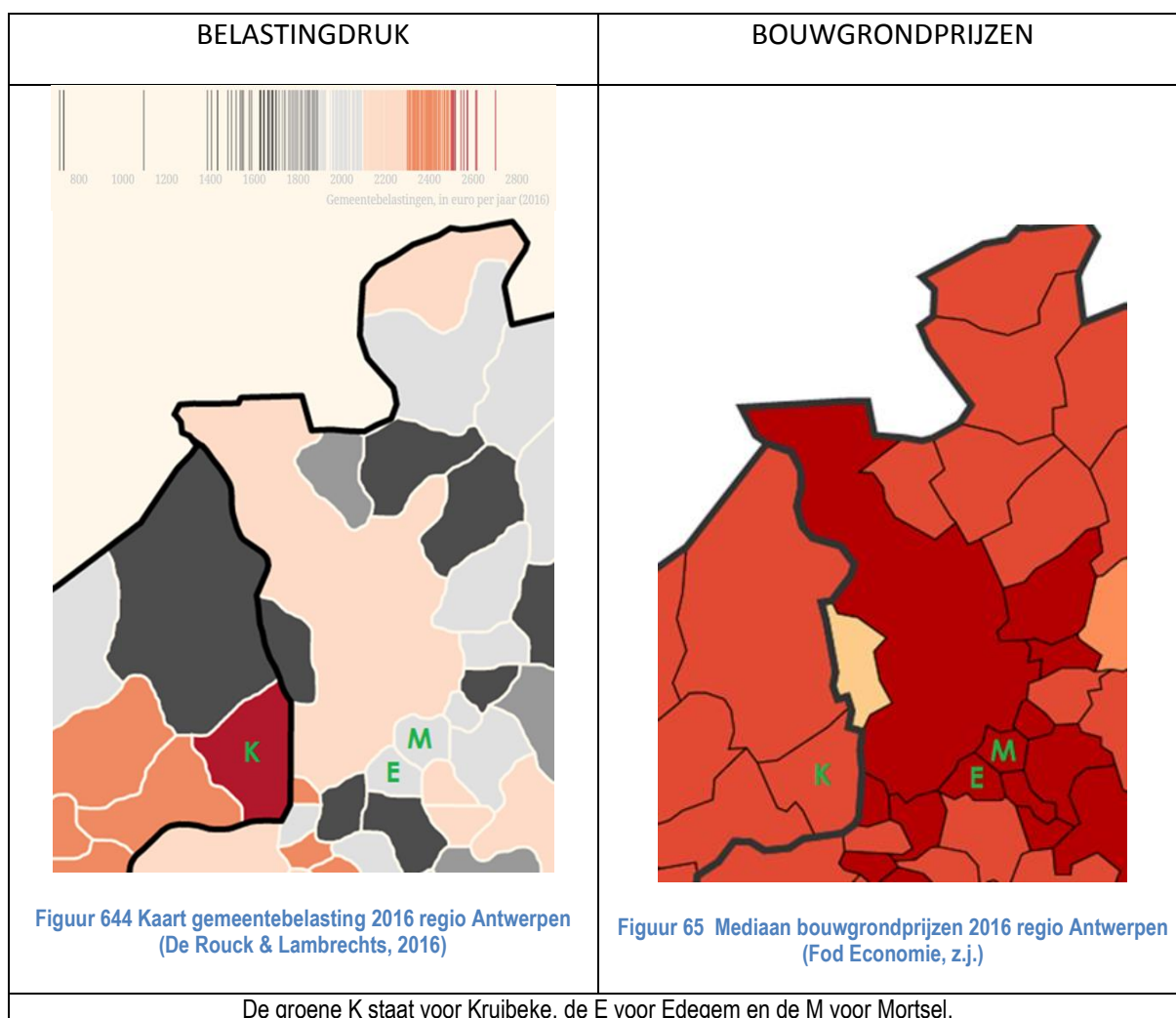
Tabel 6 Gemeentebelasting 2016 Mortsels en Edegem

	Aanvullende Personenbelasting	Opdecieimen	Totaal gemiddeld/jaar voor typegezin
Mortsel	7,2%	1125	2014 EUR
Edegem	7,0%	995	1921 EUR

2.7.3.2.2 Kruibeke

Tabel 7 Gemeentebelasting 2016 Kruibeke

	Aanvullende Personenbelasting	Opdecieimen	Totaal gemiddeld/jaar voor typegezin
Kruibeke	8,0%	1950	2500 EUR



Kruibeke, de donkerrode vlek op de linker kaart, heeft de hoogste gemeentebelastingen.

Algemeen kan worden gesteld dat de zuidoostkant van Antwerpen de duurste regio is (donkerste bruin op de rechter kaart). Hier zien we ook de laagste gemeentebelasting (beige op de linker kaart).

In het oosten zien we dat er tussen een hele rij gemeenten met erg lage gemeentebelastingen er eentje uitspringt waar het toch wat duurder is Wommelgem. Laat Wommelgem nu net ook de gemeente zijn waar het goedkoper is om bouwgrond aan te kopen.

2.7.3.3 De kust

2.7.3.3.1 Knokke-Heist

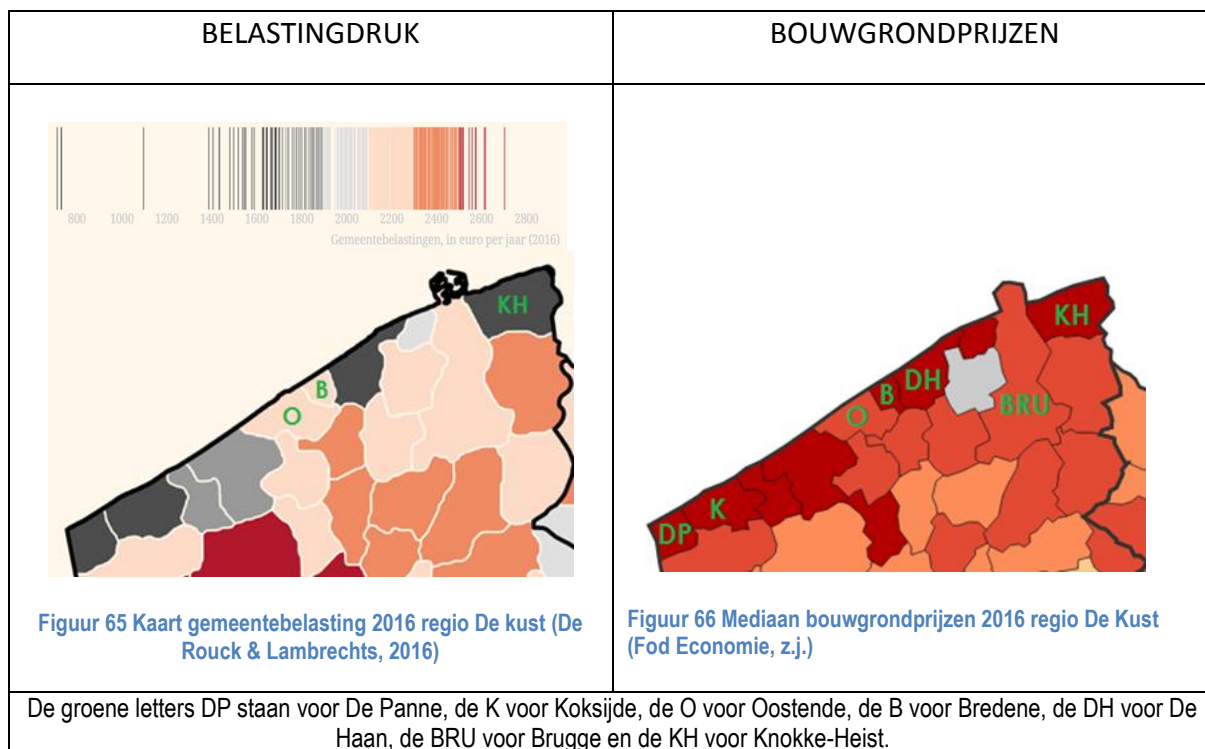
Tabel 8 Gemeentebelasting 2016 Knokke-Heist

	Aanvullende Personenbelasting	Opdecienen	Totaal gemiddeld/jaar voor typegezin
Knokke-Heist	0,0%	1900	713 EUR

2.7.3.3.2 Bredene en Oostende

Tabel 9 Gemeentebelasting 2016 Bredene en Oostende

	Aanvullende Personenbelasting	Opdecienen	Totaal gemiddeld/jaar voor typegezin
Bredene	7,0%	1775	2214 EUR
Oostende	6,5%	2000	2187 EUR



De linker kaart toont een groot verschil qua belastingdruk tussen de kustgemeenten. De donkergrijs gekleurde gemeenten hebben de laagste gemeentebelasting. In Knokke-Heist en Koksijde is de aanslagvoet in de aanvullende personenbelasting (APB) zelfs 0% en dit al minstens sinds 1973 (Bulletin, 1974).

De duurste gemeenten van de kust zijn van west naar oost: De Panne, Koksijde, De Haan en Knokke-Heist. Op de linker kaart staan deze gemeenten het donkerst ingekleurd, wat betekent dat zij ook de laagste gemeentebelasting hanteren. De goedkoopste gemeenten van de kust zijn Oostende, Bredene en Brugge. Deze hebben de hoogste gemeentebelasting.

2.7.3.4 Steekproef

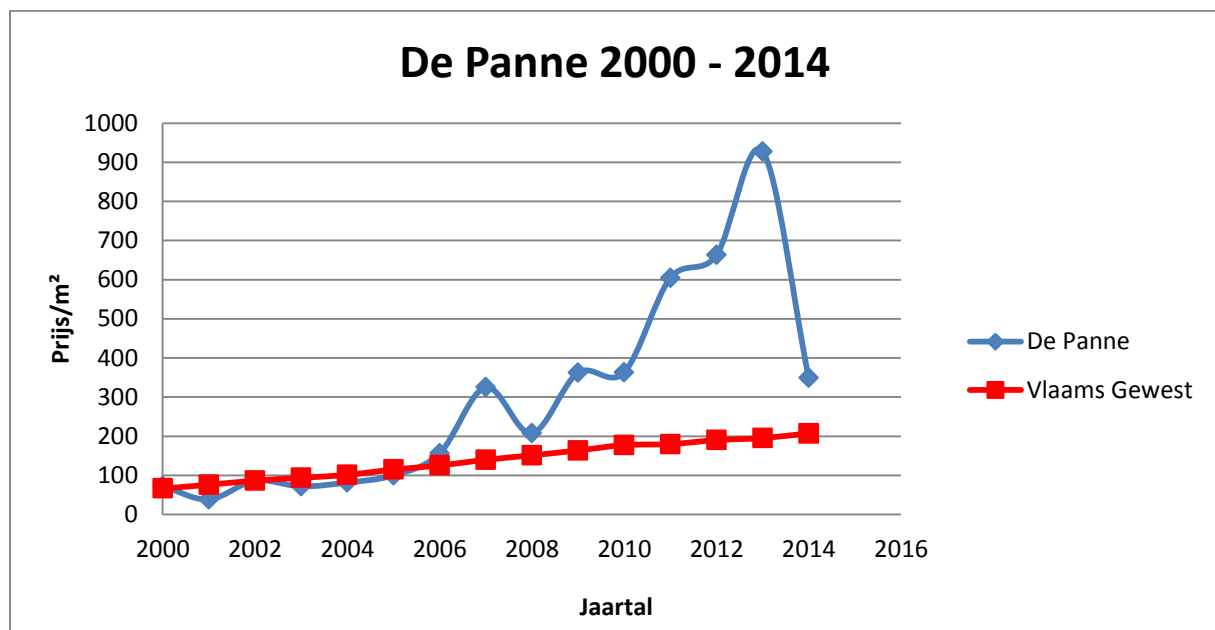
Hierboven, onder nr. 2.6.3. werd aangetoond dat hogere grondprijzen een lagere belastingdruk toelaten.

Maar werkt het ook omgekeerd? Zorgt een lagere belastingdruk ook voor een instroom van kapitaalkrachtige nieuwkomers? Die vraag verdient een grondig onderzoek op zich, maar dit gaat de perken van huidig onderzoek ver te buiten.

We kunnen wel een eenvoudige steekproef uitvoeren.

In 2008 vervoegde De Panne het selecte kransje van gemeenten met een APB-nultarief. Wat zagen we in de daarop volgende jaren?

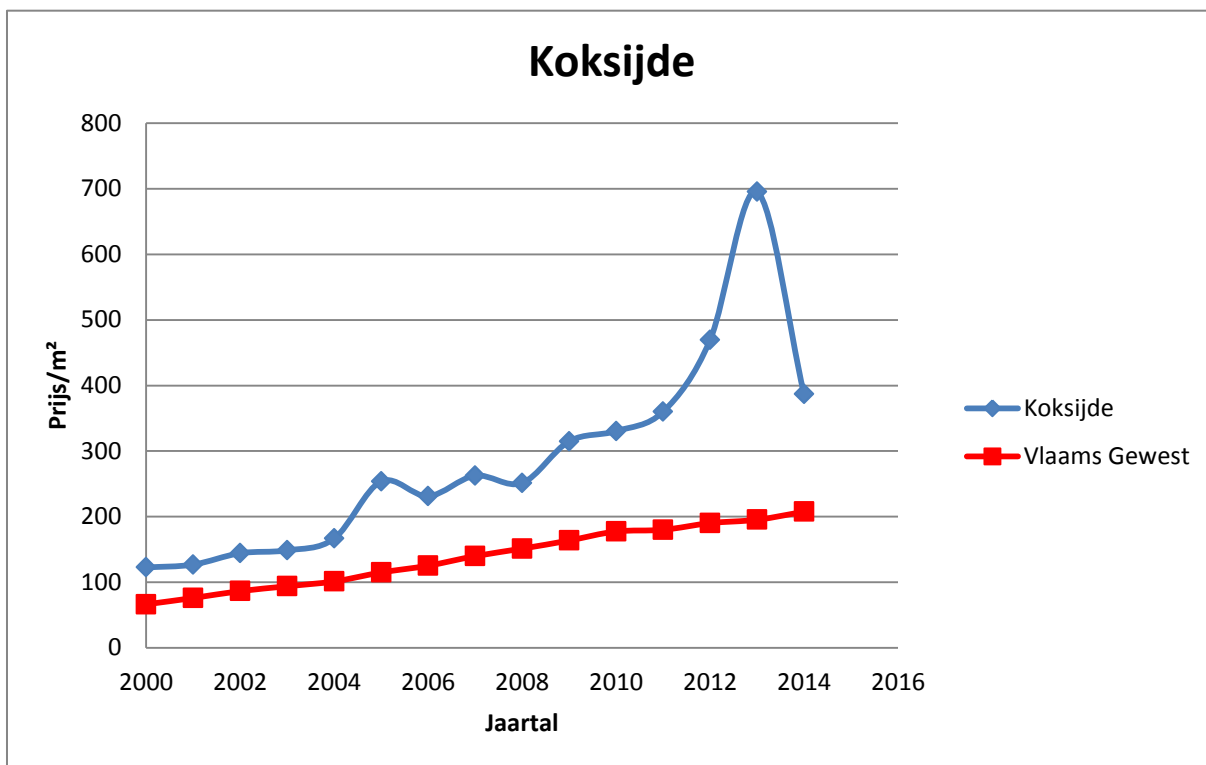
Op het eerste gezicht schoot hierna de bouwgrondprijs de hoogte in.



Figuur 67 Mediaan bouwgrondprijzen De Panne (cijfergegevens: Fod Economie, z.j.)

De stijging in De Panne was significant veel groter dan die van de Vlaamse mediaan.

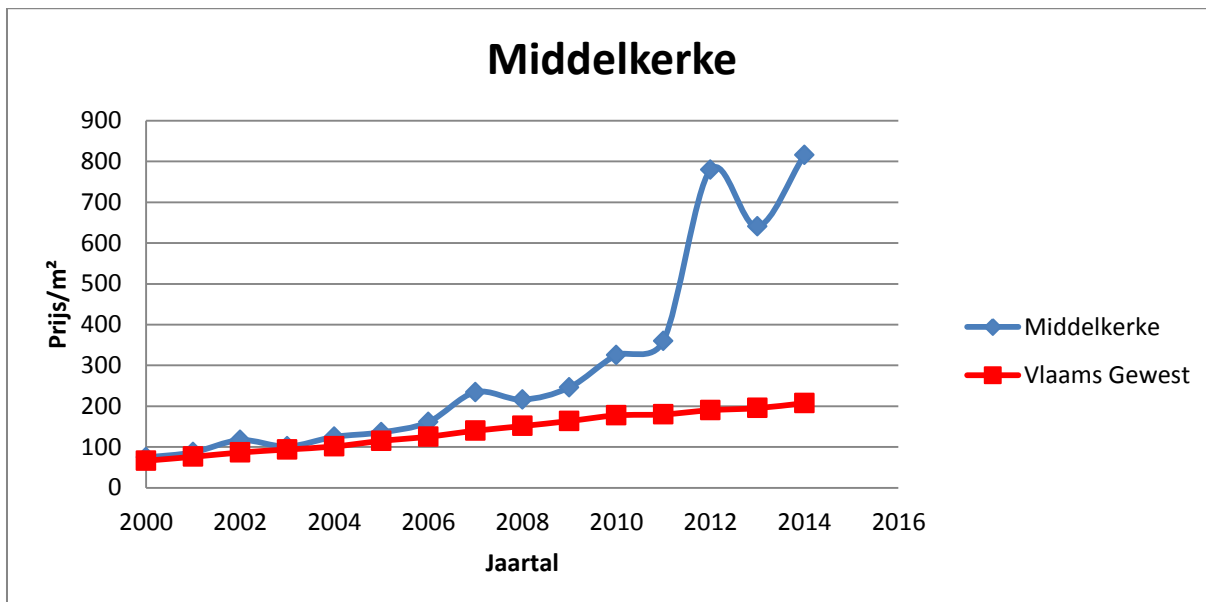
Maar, in de buurgemeente Koksijde, waar al veel langer het APB-nultarief werd gehanteerd, dan is er een zeer gelijkkende curve te zien.



Figuur 68 Mediaan bouwgrondprijzen Koksijde (cijfergegevens: Fod Economie, z.j.)

Het patroon in De Panne valt dus niet meteen toe te schrijven aan de invoering van het APB-nultarief.

Middelkerke is ook een interessant vergelijkingspunt. Daar bedroeg het APB-tarief in 2008 6,5%. In de volgende jaren is het geleidelijk gezakt tot 5% in 2012, wat tot in 2016 het geldende tarief bleef (Bestuurskrachtmonitor Middelkerke, 2016).



Figuur 69 Mediaan bouwgrondprijzen Middelkerke (cijfergegevens: Fod Economie, z.j.)

Hoewel het APB-tarief hier een flink stuk hoger lag dan in De Panne en Koksijde, zien we ook hier een gelijkaardige opwaartse trend (en nu zelfs zonder de scherpe terugval in 2014, die we in De Panne en Koksijde zagen).

Op basis van deze zeer beperkte steekproef kan er alvast geen causaal verband worden aangetoond in de zin dat een verlaging van het APB-tarief oorzaak zou kunnen zijn van hogere bouwgrondprijzen.

2.7.3.5 Conclusie

Er is een heel duidelijk (omgekeerd) verband tussen het niveau van de gemeentebelasting en dat van de bouwgrondprijzen, in die mate dat het een goede indicator is voor de bouwgrondprijs: hoe lager de belasting, hoe hoger de bouwgrondprijs.

Hoge vastgoedprijzen maken het voor gemeenten mogelijk om de belastingtarieven laag te houden.

Er werden geen aanwijzingen gevonden voor enige invloed van lage gemeentebelastingen op de bouwgrondprijzen.

2.7.4 Kavelgrootte

2.7.4.1 Regio Gent

2.7.4.1.1 De Pinte en Wachtebeke

Tabel 10 Aantal verkopen per oppervlakte categorie De Pinte en Wachtebeke (cijfergegevens: Fod Economie, z.j.)

		0-99m ²	100-299m ²	300-599m ²	600-999m ²	1000-1499m ²	>=1500m ²
De Pinte	1975	0	1	16	36	26	6
		0	2	7	2	6	3
De Pinte	1985	0	3	4	24	10	2
		1	2	0	6	0	2
De Pinte	1995	0	1	6	27	13	8
		0	1	4	2	4	5
De Pinte	2000	0	1	4	11	7	2
		0	2	2	1	2	2
De Pinte	2005	3	0	4	8	1	1
		0	4	9	3	1	3
De Pinte	2007	0	1	2	5	4	1
		0	6	7	1	0	5
De Pinte	2010	0	0	6	6	10	0
		2	8	7	16	1	0
De Pinte	2012	1	1	20	7	2	0
		0	2	9	7	1	1

	2013	0-99m ²	100-299m ²	300-599m ²	600-999m ²	1000-1499m ²	>=1500m ²
De Pinte		0	2	10	7	1	0
Wachtebeke		3	2	11	2	1	1
	2014	0-99m ²	100-299m ²	300-599m ²	600-999m ²	1000-1499m ²	>=1500m ²
De Pinte		0	3	15	8	1	0
Wachtebeke		0	3	7	5	0	0

Bovenstaande tabel geeft weer voor de gemeenten De Pinte en Wachtebeke, hoeveel verkopen er hebben plaatsgevonden binnen een bepaalde oppervlaktecategorie. De gele vakjes duiden aan binnen welke oppervlaktecategorie er in een bepaald jaar in die gemeente het meeste bouwgronden verkocht zijn.

Er wordt op deze manier gerekend i.p.v. alles op te tellen en naar de totalen te kijken, omdat dit een vertekend beeld zou kunnen geven. Het kan voorvallen dat er in een bepaald jaar veel verkaveld werd en dat hier veel kleine loten uit verdeeld werden.

Het is de bedoeling om te weten te komen of er in de duurdere gemeente, over een tijdsspanne van 40 jaar (met intervallen van 5 jaar), vooral grote of vooral kleine kavels verkocht werden.

Als controleproef werden ook eens alle totalen uitgerekend i.p.v. de medianen (gele vakken) op te tellen en dit gaf nagenoeg hetzelfde beeld.

Men ziet dat De Pinte in 4 van de geselecteerde 10 jaren het meest verkocht heeft in een hogere categorie dan Wachtebeke. Wachtebeke heeft in 2 van de 10 jaren het meest verkocht binnen een hogere categorie dan De Pinte.

Er is te zien dat in De Pinte, die de duurdere gemeente is, gemiddeld grotere loten verkocht zijn dan in Wachtebeke.

Tabel 11 Mediaan bouwgrondprijzen per oppervlakte categorie De Pinte en Wachtebeke (cijfergegevens: Fod Economie, z.j.)

	2011	0-99m ²	100-299m ²	300-599m ²	600-999m ²	1000-1499m ²	>=1500m ²
De Pinte		.	247,27	224,76	275	207,9	.
Wachtebeke		.	.	206,05	185,28	.	.
	2012	0-99m ²	100-299m ²	300-599m ²	600-999m ²	1000-1499m ²	>=1500m ²
De Pinte		.	.	252,12	300	.	.
Wachtebeke		.	.	220,75	190,05	.	.
	2013	0-99m ²	100-299m ²	300-599m ²	600-999m ²	1000-1499m ²	>=1500m ²
De Pinte		.	.	256,29	311,49	.	.
Wachtebeke		.	.	186,05	.	.	.
	2014	0-99m ²	100-299m ²	300-599m ²	600-999m ²	1000-1499m ²	>=1500m ²
De Pinte		.	.	284,27	310,06	.	.
Wachtebeke		.	.	215,57	.	.	.

In De Pinte ziet men een opvallende trend: naarmate het grotere percelen zijn, wordt de mediaanprijs per vierkante meter groter.

In Wachtebeke kan men dit verschijnsel enkel bestuderen in de jaren 2011 en 2012, maar hier zien we het omgekeerde. Naarmate de percelen kleiner zijn, wordt de mediaanprijs per vierkante meter kleiner.

2.7.4.2 Regio Antwerpen

De bouwwijze in Mortsel en Edegem is zeer gelijkaardig. Daarom wordt enkel de vergelijking gemaakt tussen Mortsel en Kruikeke. In onderstaande tabel is te zien hoeveel verkopen er in een bepaald jaar geweest zijn binnen een bepaalde grootteklasse van bouwgrond.

De gele vakken geven weer binnen welke grootteklasse er de meeste verkopen hebben plaatsgevonden.

2.7.4.2.1 Mortsel en Kruikeke

Tabel 12 Aantal verkopen per oppervlakte categorie Mortsel en Kruikeke (cijfergegevens: Fod Economie, z.j.)

		0-99m ²	100-299m ²	300-599m ²	600-999m ²	1000-1499m ²	>=1500m ²
Mortsel	1975	2	34	67	5	0	5
		1	20	23	21	11	10
Mortsel	1985	2	35	25	3	1	1
		2	12	17	13	5	1
Mortsel	1995	0	12	6	1	0	0
		1	6	12	23	2	9
Mortsel	2000	3	11	8	5	5	1
		0	11	25	26	2	3
Mortsel	2005	0	6	4	1	0	0
		1	2	24	19	7	1
Mortsel	2007	0	9	3	1	1	1
		0	9	13	10	4	3
Mortsel	2010	0	12	6	3	0	0
		0	3	14	8	2	5
Mortsel	2012	0	2	4	0	0	0
		1	0	2	2	1	3
Mortsel	2013	2	8	8	1	0	0
		1	0	4	3	1	5
Mortsel	2014	1	5	2	2	0	1
		1	1	4	5	0	5

Op bovenstaande grafiek ziet men dat er in Kruikeke in 9 van de 10 bestudeerde jaren grotere loten verkocht zijn dan in Mortsel.

Er wordt vastgesteld dat in Mortsel, dat de duurdere gemeente is, gemiddeld kleinere loten verkocht zijn dan in Kruikeke.

In onderstaande tabel kan men zien hoe de mediaanprijs per vierkante meter zich verhoudt tegenover de oppervlakteklasse. De prijzen in de jaren 2002 tem 2011 worden vergeleken, omdat van deze jaren het meeste gegevens ter beschikking zijn.

Tabel 13 Mediaan bouwgrondprijzen per oppervlakte categorie Mortsel en Kruikeke (cijfergegevens: Fod Economie, z.j.)

		0-99m ²	100-299m ²	300-599m ²	600-999m ²	1000-1499m ²	>=1500m ²
Mortsel	2002	.					
		238,1					
Kruikeke		.					
		124,29					
Mortsel	2003	.					
		110,18					
Kruikeke		.					
		152,92					
Mortsel	2004	.					
		161,07					
Kruikeke		.					
		176,37					
Mortsel	2005	.					
		353,54					
Kruikeke		.					
		196,07					
Mortsel	2006	.					
		278,61					
Kruikeke		.					
		185,48					
Mortsel	2007	.					
		276,7					
Kruikeke		.					
		276,75					
Mortsel	2008	.					
		278,61					
Kruikeke		.					
		249,97					
Mortsel	2009	.					
		400,81					
Kruikeke		.					
		264,93					
Mortsel	2010	.					
		439,17					
Kruikeke		.					
		257,47					
Mortsel	2011	.					
		385,2					
Kruikeke		.					
		278,24					
Mortsel		.					
		243,41					
Kruikeke		.					
		260,44					
Mortsel		.					
		114,56					

Bij Kruikeke is er geen verband te zien tussen de prijs en de grootte van het perceel. Het ene jaar stijgen de prijzen naarmate de percelen groter worden en het andere jaar worden ze kleiner. Van de gemeente Mortsel zijn er enkel in het jaar 2010 genoeg gegevens beschikbaar om dit fenomeen te bestuderen.

Vermits er geen onderzoek kan gebaseerd worden op gegevens over één jaar, laten we deze gemeente buiten beschouwing voor dit deel van het onderzoek.

De kust

2.7.4.2.2 Knokke-Heist en Bredene

Tabel 14 Aantal verkopen per oppervlakte categorie Knokke-Heist en Bredene (cijfergegevens: Fod Economie, z.j.)

		0-99m ²	100-299m ²	300-599m ²	600-999m ²	1000-1499m ²	>=1500m ²
Knokke-Heist	1975	7	32	31	41	11	5
	Bredene	2	47	18	28	3	5
Knokke-Heist	1985	3	17	41	38	8	14
	Bredene	1	31	13	9	1	9
Knokke-Heist	1995	4	26	11	29	7	4
	Bredene	4	31	38	25	5	5
Knokke-Heist	2000	3	25	7	12	15	4
	Bredene	1	34	5	10	1	7
Knokke-Heist	2005	4	47	59	14	8	6
	Bredene	0	18	22	2	2	3
Knokke-Heist	2007	1	8	14	3	2	0
	Bredene	6	16	20	2	1	2
Knokke-Heist	2010	9	15	6	8	4	1
	Bredene	4	16	17	3	1	1
Knokke-Heist	2012	0	13	19	4	2	3
	Bredene	4	26	54	6	0	2
Knokke-Heist	2013	11	15	19	4	0	5
	Bredene	0	23	13	7	0	1
Knokke-Heist	2014	1	25	14	1	1	4
	Bredene	0	25	63	3	0	1

Als men de gele vakken bekijkt, dan ziet men dat er in Knokke-Heist in 4 van de 10 jaar het meest verkocht is in een grotere oppervlaktecategorie dan in Bredene. 4 maal werden er de meeste loten verkocht in dezelfde groottecategorie en 2 maal werden er in Bredene meer in een hogere grootte categorie verkocht.

Opvallend is dat de loten in Knokke-Heist vooral verkleind zijn over de jaren heen, terwijl ze in Bredene vooral hetzelfde gebleven zijn of zelfs groter geworden zijn.

In onderstaande tabel kan men zien hoe de mediaanprijs per vierkante meter zich verhoudt tegenover de oppervlakte klasse. Voor de andere regio's was het zoeken naar de jaren waarin deze gegevens beschikbaar

waren. Voor deze gemeenten was het geen probleem om deze gegevens te vinden. Daarom zijn dezelfde jaren gebruikt als in voorgaande tabel.

Tabel 15 Mediaan bouwgrondprijzen per oppervlakte categorie Knokke-Heist en Bredene (cijfergegevens: Fod Economie, z.j.)

		0-99m ²	100-299m ²	300-599m ²	600-999m ²	1000-1499m ²	>=1500m ²
Knokke-Heist	1975						
		3,72	36,44	28,55	19,89	29,71	.
Bredene	1975	.	24,59	22,34	24,54	.	.
	
Knokke-Heist	1985						
		.	62,19	37,97	37,8	44,04	36,04
Bredene	1985	.	35,41	31,99	38,48	.	8,18
	
Knokke-Heist	1995						
		.	108,39	111,55	87,41	144,32	.
Bredene	1995	.	52,61	48,4	51,45	.	.
	
Knokke-Heist	2000						
		.	191,92	140,63	199,96	248,06	.
Bredene	2000	.	81,6	.	92,96	.	54,68
	
Knokke-Heist	2005						
		.	155,56	179,82	409,2	301,69	254,73
Bredene	2005	.	150,05	174	.	.	.
	
Knokke-Heist	2007						
		.	447,62	452,57	.	.	.
Bredene	2007	218,93	188	225,38	.	.	.
	
Knokke-Heist	2010						
		586,94	1.541,97	1.121,05	486,7	.	.
Bredene	2010	.	338,57	616,44	.	.	.
	
Knokke-Heist	2012						
		.	871,21	601,85	.	.	.
Bredene	2012	.	1.114,19	150	198,68	.	.
	
Knokke-Heist	2013						
		278,34	800	701,08	.	.	.
Bredene	2013	.	1.066,66	614,53	239,85	.	.
	
Knokke-Heist	2014						
		.	1.097,24	1.014,40	.	.	.
Bredene	2014	.	1.045,56	543,29	.	.	.
	

Voor Knokke-Heist kan men algemeen stellen dat de prijzen zakken naarmate het perceel groter wordt, dit op enkele uitzonderingen na. In Knokke-Heist betaalt men wel heel wat minder voor de kleinste categorie bouwgrondoppervlaktes.

In de jaren 1975 tot 2010 blijven de prijzen naarmate er naar een hogere grootteklasse gegaan wordt redelijk stabiel of ze nemen zelfs toe. Na 2007 is er een drastische terugval van de prijzen te zien naarmate men naar een hogere grootteklasse gaat. Nochtans is er niets veranderd in deze jaren qua omzetvolume binnen de grootteklassen.

2.7.4.3 Conclusie

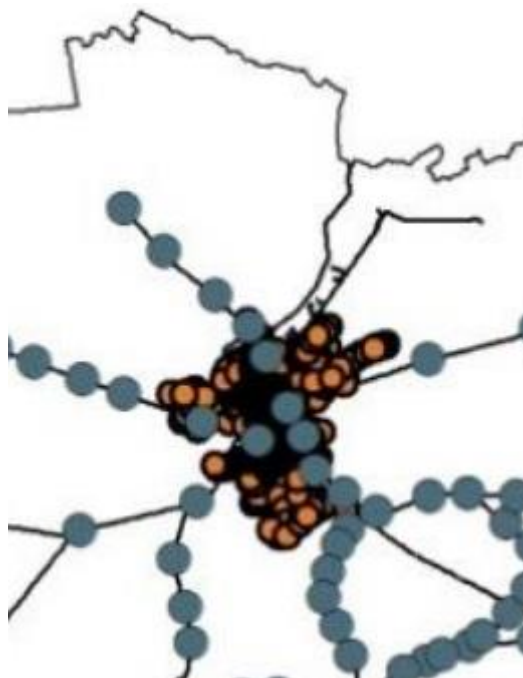
In het Antwerpse ziet men dat in de goedkopere gemeente (Kruikebeke) relatief vaker een grotere kavel wordt verkocht. Relatief slaat hier op het aantal verkopen per jaar, dat in de vergeleken gemeenten sterk kan verschillen. In de regio Gent en aan de kust wordt nagenoeg het omgekeerde gezien.

Het duidelijke en gekende patroon op microniveau (hoe groter de kavel, hoe lager de prijs per m²) werd op het niveau van dit onderzoek niet teruggevonden. Er werd geen evenredig verband gevonden tussen de mediaanprijs en de grootteklasse. Afgaande op de weliswaar soms beperkte gegevens, oogt dit verband op het niveau van de gemeente welhaast willekeurig.

2.7.5 Collectief vervoer

2.7.5.1 Regio Gent

2.7.5.1.1 De Pinte en Sint-Martens-Latem

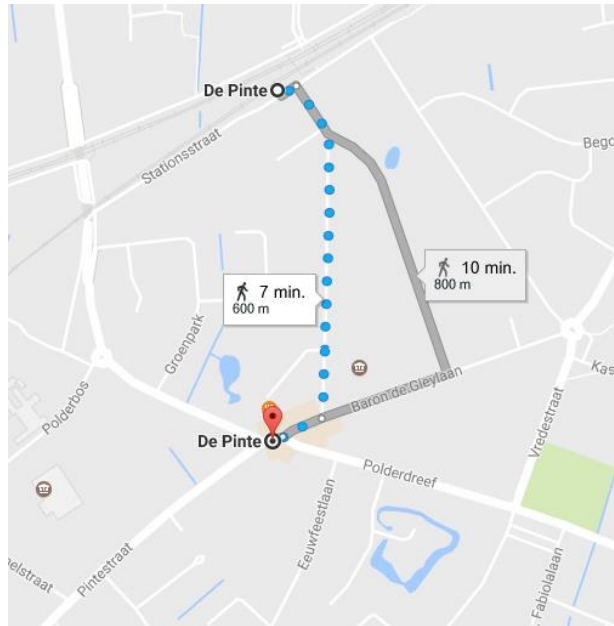


Figuur 70 Haltes Collectief vervoer in 2015 De Pinte en Sint-Martens-Latem Verachtert et al., 2016, p. 7)

Op bovenstaande kaart ziet men in detail waar alle knooppunten van het openbaar vervoer, met minstens twee vertrekken en twee aankomsten tussen 9u en 16u, gelokaliseerd zijn. Eerst en vooral is het belangrijk om op te merken dat het grootste deel van deze haltes gelokaliseerd is in het zuidelijke deel van Gent. Aan deze kant liggen De Pinte en Sint-Martens-Latem.

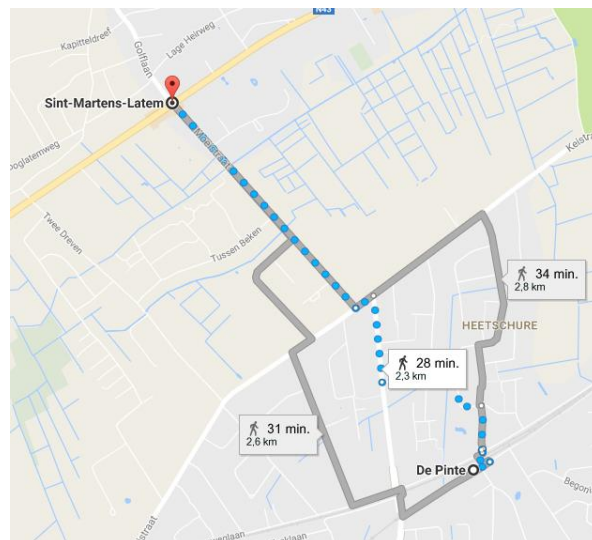
De hiernavolgende cijfergegevens over treinen zijn afkomstig van de NMBS (<http://www.belgianrail.be/nl>). De afstanden werden m.b.v. Google maps gemeten vanuit het centrum van de gemeente. Het centrum is dus wat Google maps als centrum van de gemeente aangeeft.

- ✓ Het centrum van De Pinte en de treinhalte liggen 600 meter uit elkaar.
- ✓ Vanuit De Pinte rijdt er gemiddeld een trein 3 maal per uur naar station Gent-Sint-Pieters.



Figuur 71 Kaart Treinhalte De Pinte (Google Maps, z.j.)

- ✓ De dichtstbijzijnde treinhalte voor Sint-Martens-Latem is ook die van De Pinte. Dit is op 2,3 kilometer afstand van het centrum.
- ✓ Vanuit De Pinte rijdt er gemiddeld een trein 3 maal per uur naar station Gent-Sint-Pieters.



Figuur 72 Kaart treinhalte Sint-Martens-Latem (Google Maps, z.j.)

✓ In de Pinte zijn er 16 buslijnen.

Tabel 16 Bussen De Pinte (De Lijn, z.j.)

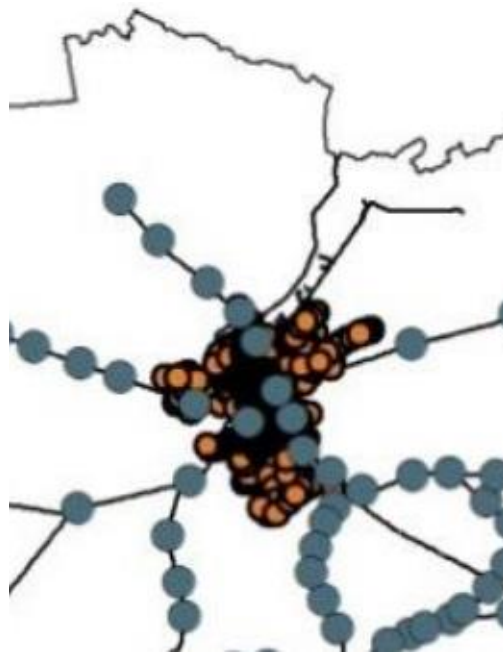
 34 St-Martens-Leerne/De Pinte - Latem - Gent - Wetteren
 34 Wetteren - Gent - Latem - De Pinte/St-Martens-Leerne
 35 Lokeren- Beervelde- Gent- Latem - De Pinte/St-Martens-Leerne
 35 St-Martens-Leerne/De Pinte - Latem- Gent- Beervelde- Lokeren
 36 St-Martens-Leerne/De Pinte - Latem - Gent - Zele
 36 Zele - Gent - Latem - De Pinte/St-Martens-Leerne
 44 Gent - Nazareth - Oudenaarde
 44 Oudenaarde - Nazareth - Gent
 70 Oostakker - Gent - Zwijnaarde
 70 Zwijnaarde - Gent - Oostakker
 71 Nazareth - Gent - Oostakker
 71 Oostakker - Gent - Nazareth Dorp
 76 De Pinte - Gent - Lochristi - Wachtebeke
 76 Wachtebeke - Lochristi - Gent - De Pinte
 78 Lokeren - Lochristi - Gent - De Pinte - Zevergem
 78 Zevergem - De Pinte - Gent - Lochristi - Lokeren

✓ In Sint-Martens-Latem zijn er 14 buslijnen.

Tabel 17 Bussen Sint-Martens-Latem (De Lijn, z.j.)

 14 Deinze - Drongen - Gent
 14 Gent - Drongen - Deinze
 15 Gent - Drongen - Nevele - Tielt
 15 Tielt - Nevele - Drongen - Gent
 16 Deinze - Nevele - Drongen - Gent
 16 Gent - Drongen - Nevele - Deinze
 34 St-Martens-Leerne/De Pinte - Latem - Gent - Wetteren
 34 Wetteren - Gent - Latem - De Pinte/St-Martens-Leerne
 35 Lokeren- Beervelde- Gent- Latem - De Pinte/St-Martens-Leerne
 35 St-Martens-Leerne/De Pinte - Latem- Gent- Beervelde- Lokeren
 36 St-Martens-Leerne/De Pinte - Latem - Gent - Zele
 36 Zele - Gent - Latem - De Pinte/St-Martens-Leerne
 86 Bellem - Nevele - Deinze Station
 86 Deinze - Nevele - Bellem Moerstraat

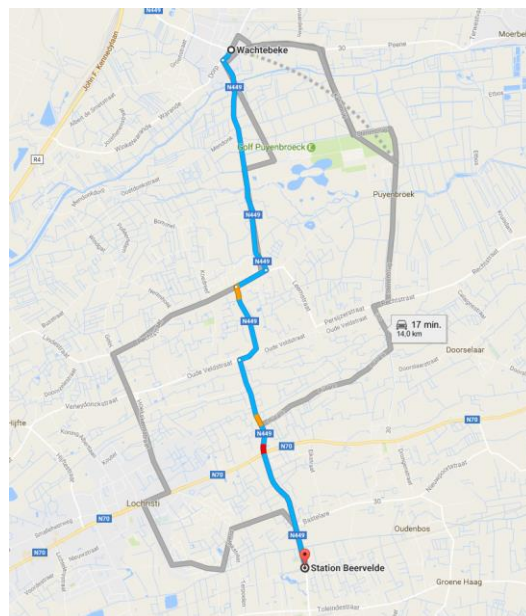
2.7.5.1.2 Wachtebeke en Zelzate



Figuur 73 Haltes Collectief vervoer in 2015 Wachtebeke en Zelzate (Verachtert et al., 2016, p. 7)

Er is duidelijk te zien dat de belangrijkste knooppunten zeer schaars zijn aan de noordkant van Gent, waar Wachtebeke en Zelzate gelokaliseerd zijn.

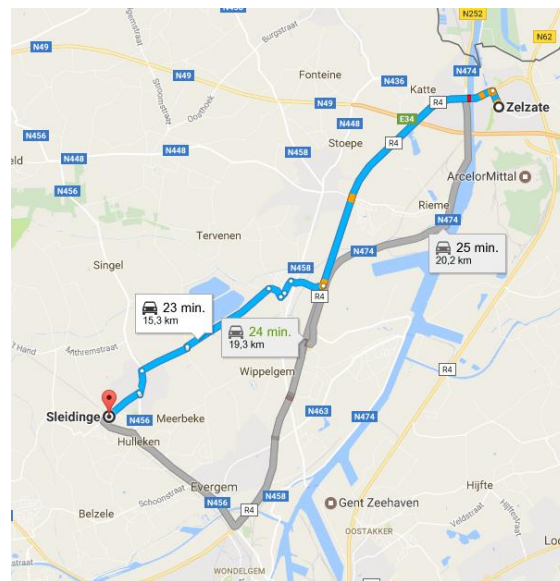
- ✓ De dichtstbijzijnde treinhalte bij Wachtebeke is de treinhalte in Beervelde, die op 10,4 kilometer ligt.
- ✓ Vanuit Beervelde rijdt er gemiddeld een trein 1 maal per uur naar station Gent Dampoort.



Figuur 74 Kaart treinhalte Wachtebeke (Google Maps, z.j.)

- ✓ De dichtstbijzijnde treinhalte bij Zelzate is Sleidinge, ze ligt op 15,3 kilometer. Vroeger heeft Zelzate nog een station gehad maar dat is gesloten in 1961 (railations, 2017). Tussen 2015 en 2025 zou er wel een nieuwe halte gebouwd worden (zvd, 2013).

- ✓ Vanuit Sleidinge rijdt er gemiddeld een trein 1 maal per uur naar station Gent Dampoort.



Figuur 75 Kaart Treinhalte Zelzate (Google Maps, z.j.)

- ✓ In Wachtebeke zijn er 6 buslijnen.

Tabel 18 Bussen Wachtebeke (De Lijn, z.j.)

49	Lokeren - Moerbeke Waas - Zelzate
49	Zelzate - Moerbeke Waas - Lokeren
73	Gent - Oostakker - Zelzate Busstation/Wachtebeke Overslag
73	Wachtebeke Overslag/Zelzate - Oostakker - Gent
76	De Pinte - Gent - Lochristi - Wachtebeke
76	Wachtebeke - Lochristi - Gent - De Pinte

- ✓ In Zelzate zijn er 14 buslijnen.

Tabel 19 Bussen Zelzate (De Lijn, z.j.)

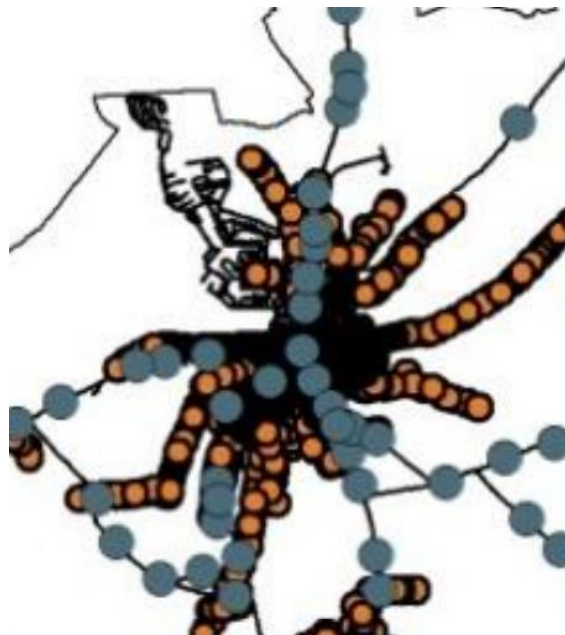
49	Lokeren - Moerbeke Waas - Zelzate
49	Zelzate - Moerbeke Waas - Lokeren
55	Gent - Zelzate Busstation
55	Zelzate - Gent Sint-Pieters
555	Gent - Zelzate Busstation (sneldienst)
555	Zelzate - Gent Sint-Pieters (sneldienst)
56	Evergem - Ertvelde - Zelzate
56	Zelzate - Ertvelde - Evergem
73	Gent - Oostakker - Zelzate Busstation/Wachtebeke Overslag
73	Wachtebeke Overslag/Zelzate - Oostakker - Gent
96	Eeklo - Assenede - Zelzate Busstation
96	Zelzate - Assenede - Eeklo Kliniek
97	Eeklo - Ertvelde - Zelzate Busstation
97	Zelzate - Ertvelde - Eeklo Kliniek

Tabel 20 Gemeenten regio Gent naar Brussel centraal (gegevens: NMBS, z.j.)

Hoelang duurt het om van het centrum van de gemeente met het openbaar vervoer op maandag tussen 12 u en 13 u naar het station Brussel centraal te geraken? *Als centrum wordt gebruikt wat Google maps aangeeft op de kaart als de gemeente wordt ingetypt. *De snelste route werd uitgekozen.	
De Pinte	1:01 uur en 0 overstappen (1 trein).
Sint-Martens-Latem	1:11 uur en 1 keer overstappen (1 bus en 1 trein).
Wachtebeke	1:45 uur en 2 keer overstappen (1 bus en 2 treinen).
Zelzate	1:52 uur en 1 keer overstappen (1 bus en 1 trein).

2.7.5.2 Regio Antwerpen

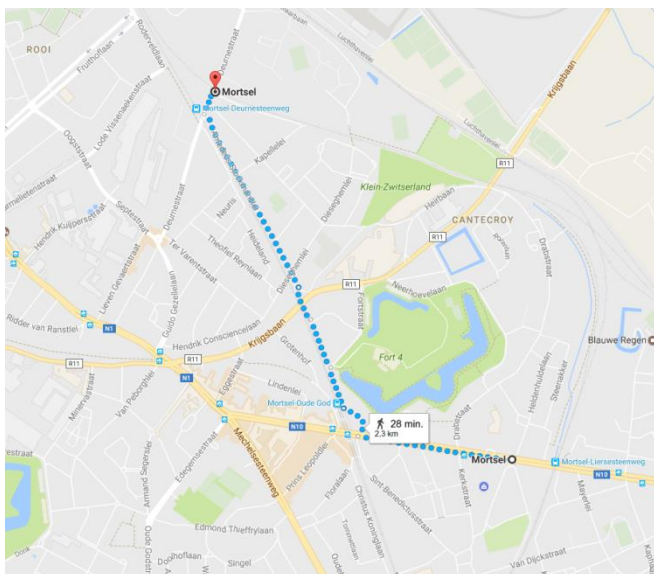
2.7.5.2.1 Mortsel en Edegem



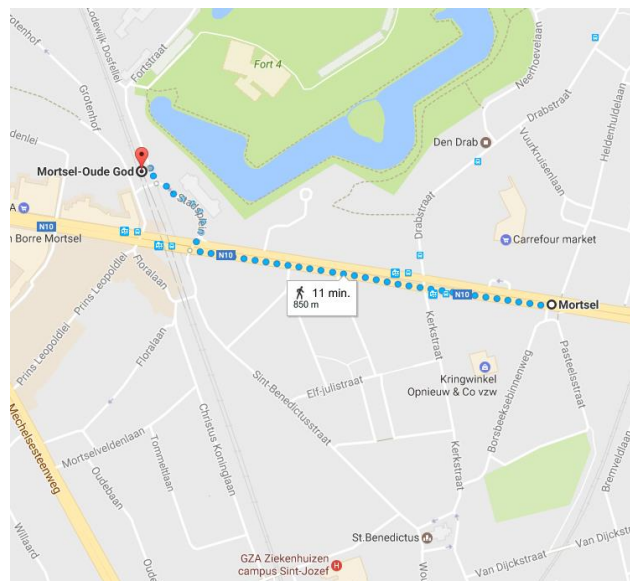
Figuur 76 Haltes Collectief vervoer in 2015 Mortsel en Edegem (Verachtert et al., 2016, p. 7)

Op bovenstaande kaart ziet men in detail waar alle knooppunten van het openbaar vervoer, met minstens twee vertrekken en twee aankomsten tussen 9u en 16u, gelokaliseerd zijn. Eerst en vooral is het belangrijk om op te merken dat het grootste deel van deze haltes gelokaliseerd is in het zuidelijke deel van Antwerpen. Aan deze kant liggen Mortsel en Edegem. Aan de westkant zijn er nagenoeg geen haltes door de aanwezigheid van de haven, maar in het zuidwesten, waar Kruikebeke ligt, is er toch nog een redelijke concentratie aan haltes.

- ✓ Het centrum van Mortsel en de treinhalte Mortsel-Oude God liggen 850 meter uit elkaar.
- ✓ Vanuit Mortsel-Oude God rijdt er gemiddeld een trein 2 maal per uur naar station Antwerpen centraal.
- ✓ Het centrum van Mortsel en de treinhalte Mortsel liggen 2,3 kilometer uit elkaar.
- ✓ Vanuit Mortsel rijdt er gemiddeld een trein 5 maal per uur naar station Antwerpen centraal.

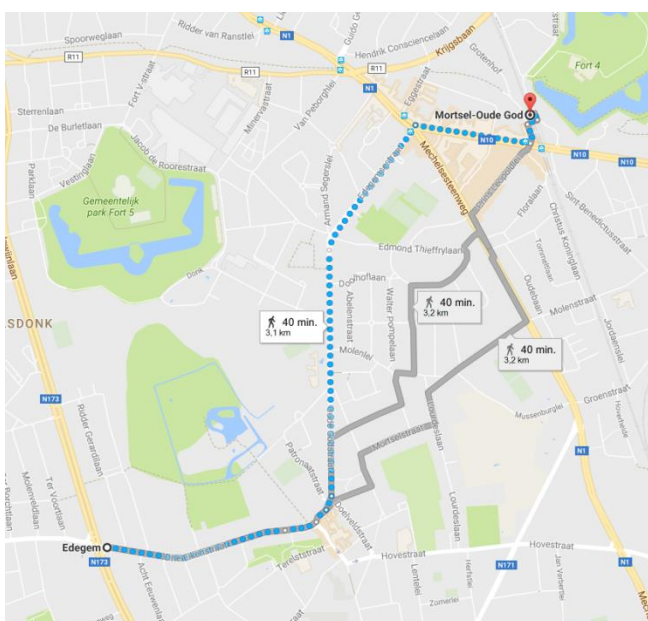


Figuur 78 Kaart treinhalt 1 Morsel (Google Maps, z.j.)



Figuur 77 Kaart treinhalt 2 Morsel (Google Maps, z.j.)



















- ✓ De dichtstbijzijnde treinhalt van Edegem is de treinhalt Morsel-Oude God, deze liggen 3,1 kilometer uit elkaar.
- ✓ Vanuit Morsel-Oude God rijdt er gemiddeld een trein 2 maal per uur naar station Antwerpen centraal.



Figuur 79 Kaart treinhalt Edegem (Google Maps, z.j.)

✓ In Mortsel zijn er 18 buslijnen en 4 tramlijnen.

Tabel 21 Bussen Mortsel (De Lijn, z.j.)

 33 Ekeren - Merksem - Wilrijk - Hoboken
 33 Hoboken - Wilrijk - Merksem - Ekeren
 51 Berchem Station - Hove - Vremde
 51 Vremde - Hove - Berchem Station
 52 Berchem Station - Hove - Duffel
 52 Duffel - Hove - Berchem Station
 53 Berchem Station - Hove - Duffel
 53 Duffel - Hove - Berchem Station
 90 Berchem Station - Mortsel - Lier
 90 Lier - Mortsel - Berchem Station
 91 Berchem Station - Mortsel - Waarloos
 91 Waarloos - Mortsel - Berchem Station
 92 Berchem Station - Mortsel - Kontich Station
 92 Kontich Station - Mortsel - Berchem Station
 140 Hoboken Polderstad - UZA - Mortsel - Wijnegem
 140 Wijnegem - Mortsel - UZA - Hoboken Polderstad
 141 Hoboken Polderstad - Wilrijk - UZA - Mortsel - Wijnegem
 141 Wijnegem - Mortsel - UZA - Wilrijk - Hoboken Polderstad

Tabel 22 Trams Mortsel (De Lijn, z.j.)

 7 Mortsel - Sint-Pietersvliet
 7 Sint-Pietersvliet - Mortsel
 15 Boechout - Linkeroever
 15 Linkeroever - Boechout

✓ In Edegem zijn er 16 buslijnen.

Tabel 23 Bussen Edegem (De Lijn, z.j.)

32	Edegem - Berchem Station - Rooseveltplaats
32	Rooseveltplaats - Berchem Station - Edegem
91	Berchem Station - Mortsel - Waarloos
91	Waarloos - Mortsel - Berchem Station
92	Berchem Station -Mortsel - Kontich Station
92	Kontich Station - Mortsel - Berchem Station
130	Lier - Kontich - Wilrijk
130	Wilrijk - Kontich - Lier
131	Lier - Kontich scholen - Wilrijk
131	Wilrijk - Kontich scholen -Lier
135	Lier - Kontich - Wilrijk
135	Wilrijk - Kontich - Lier
140	Hoboken Polderstad - UZA - Mortsel - Wijnegem
140	Wijnegem - Mortsel - UZA - Hoboken Polderstad
141	Hoboken Polderstad - Wilrijk - UZA - Mortsel - Wijnegem
141	Wijnegem - Mortsel - UZA - Wilrijk - Hoboken Polderstad

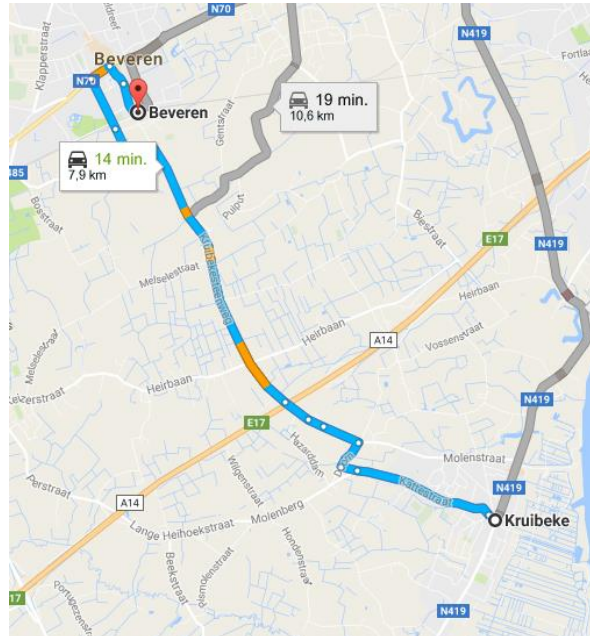
2.7.5.2.2 Kruibeke



Figuur 80 Haltes Collectief vervoer in 2015 Kruibeke (Verachtert et al., 2016, p. 7)

Kruikeke ligt in het zuidwesten van Antwerpen en dit is de enige plaats in heel west-Antwerpen waar er stopplaatsen zijn van het openbaar vervoer. Het is dus interessant om te bekijken hoe goed Kruikeke bereikbaar is met het openbaar vervoer.

- ✓ De dichtstbijzijnde treinstation van Edegem is Beveren, deze liggen 7,9 kilometer uit elkaar.
- ✓ Vanuit Beveren rijdt er gemiddeld een trein 3 maal per uur naar station Antwerpen centraal.



Figuur 81 Kaart treinstation Kruikeke (Google Maps, z.j.)

- ✓ In Kruikeke zijn er 10 buslijnen.

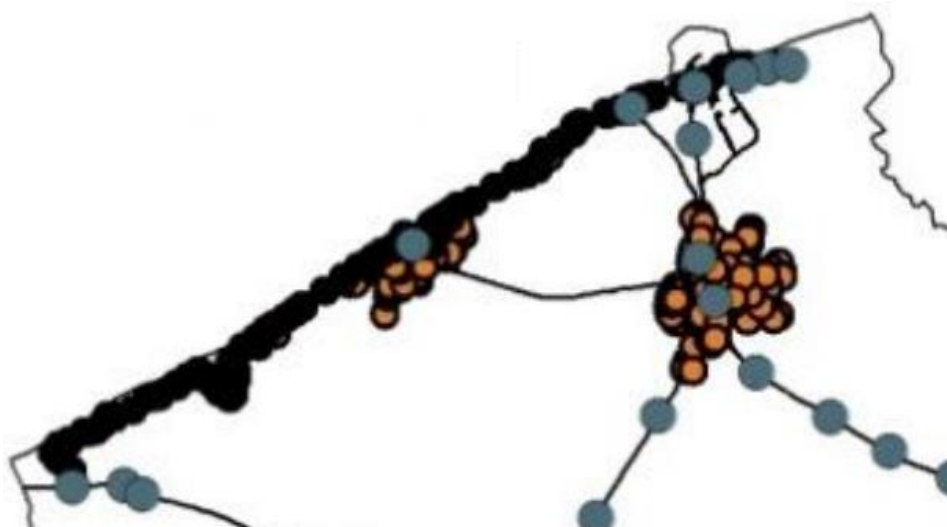
Tabel 24 Bussen Kruikeke (De Lijn, z.j.)

 93	Antwerpen L.O. - Rupelmonde - Temse - Hoogk - Sint-Niklaas
 93	Sint-Niklaas - Hoogk - Temse - Rupelmonde - Antwerpen L.O.
 95	Antwerpen L.O. - Rupelmonde - Temse - Velle - Sint-Niklaas
 95	Sint-Niklaas - Velle - Temse - Rupelmonde - Antwerpen L.O.
 97	Antwerpen L.O. - Rupelmonde - Temse - Tielrode - Sint-Niklaas
 97	Sint-Niklaas - Tielrode - Temse - Rupelmonde - Antwerpen L.O.
 99	Antwerpen L.O. - Rupelmonde - Temse - Hamme
 99	Hamme - Temse - Rupelmonde - Antwerpen L.O.
 99S	Antwerpen - Temse - Hamme (sneldienst)
 99S	Hamme - Temse - Antwerpen (sneldienst)

Tabel 25 Gemeenten regio Antwerpen naar Brussel centraal (gegevens: NMBS, z.j.)

Hoelang duurt het om van het centrum van de gemeente met het openbaar vervoer op maandag tussen 12 u en 13 u naar het station Brussel centraal te geraken?	
*Als centrum wordt gebruikt wat Google maps aangeeft op de kaart als de gemeente wordt ingetypt.	
*De snelste route werd uitgekozen.	
Mortsel	51 minuten en 1 keer overstappen (2 treinen).
Edegem	1:02 uur en 1 keer overstappen (1 bus en 1 trein).
Kruiibeke	1:22 uur en 2 keer overstappen (1 bus, 1 tram en 1 trein).

2.7.5.3 De kust



Figuur 82 Haltes Collectief vervoer in 2015 regio De kust (Verachttert et al., 2016, p. 7)

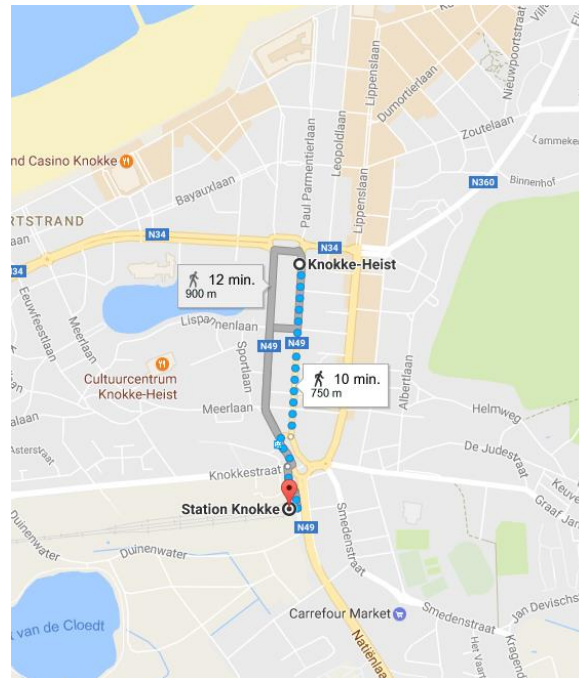
Op bovenstaande kaart ziet men de concentratie aan openbaar vervoer voor de hele kustlijn. Blauw is de trein, zwart de tram en oranje de bus. Men kan duidelijk zien dat de hele kustlijn zwart is. Dit komt doordat de kusttram de hele kust afrijdt. Rond Oostende ziet men veel meer busstopplaatsen in vergelijking dan aan de rest van de kust. In Knokke-Heist en in De Panne ziet men een hoge concentratie aan treinhalthes. Knokke-Heist en De Panne zijn de twee duurste gemeenten van de hele kustlijn. Opvallend genoeg zijn dit ook de twee uiterst gelegen gemeenten.

2.7.5.3.1 Knokke-Heist



Figuur 83 Haltes Collectief vervoer in 2015 Knokke-Heist (Verachttert et al., 2016, p. 7)

- ✓ Het centrum van Knokke-Heist en het treinstation Knokke-Heist liggen 750 meter uit elkaar.
- ✓ Vanuit station Knokke-Heist rijdt er gemiddeld een trein 1 maal per uur naar station Brugge.



Figuur 84 Kaart treinhalt Knokke-Heist (Google Maps, z.j.)



- ✓ In Knokke-Heist zijn er 12 bussen en 2 trams.

Tabel 26 Bussen Knokke-Heist (De Lijn, z.j.)

	3	Knokke-Heist-Ramskapelle
	3	Ramskapelle-Heist-Knokke
	12	Knokke - Het Zoute - Oosthoek (Het Zwin)
	12	Oosthoek (Het Zwin) - Het Zoute - Knokke
	41	Brugge-Knokke
	41	Knokke-Brugge
	42	Breskens-Brugge
	42	Brugge-Breskens
	44	Knokke-Westkapelle
	44	Westkapelle-Knokke
	45	Knokke-Maldegem
	45	Maldegem-Knokke

Tabel 27 Trams Knokke-Heist (De Lijn, z.j.)

  Kusttram De Panne-Oostende-Knokke

  Kusttram Knokke-Oostende-De Panne

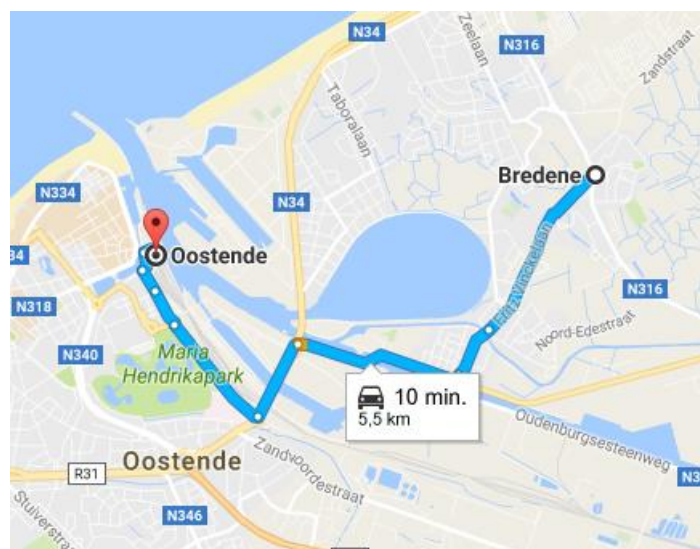
2.7.5.3.2 Bredene en Oostende



Figuur 85 Haltes Collectief vervoer in 2015 Bredene en Oostende (Verachtert et al., 2016, p. 7)

Bredene

- ✓ Het centrum van Bredene en het treinstation Oostende liggen 5,5 km uit elkaar.
- ✓ Vanuit Oostende rijdt er gemiddeld een trein 3 maal per uur naar station Brugge.





Figuur 86 Kaart treinhalt Bredene (Google Maps, z.j.)

- ✓ In Bredene zijn er 7 buslijnen en 2 tramlijnen

Tabel 28 Bussen Bredene (De Lijn, z.j.)

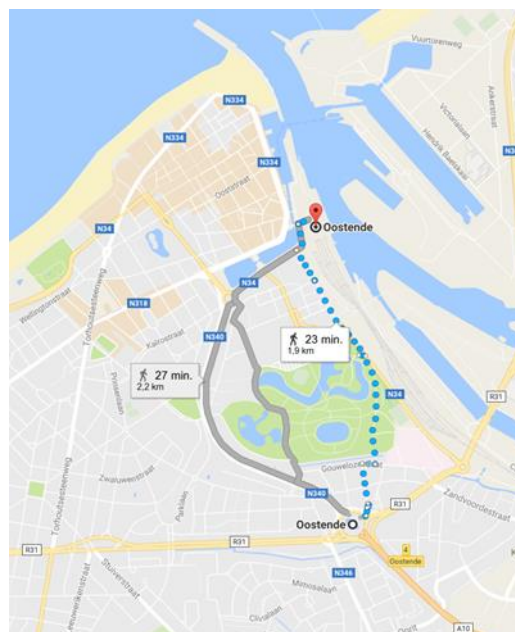
	4	Oostende-Sas Slijkens-Groenendijk-Oostende
	9	Station-Groenendijk-Sas Slijkens-Station
	35	Brugge-Houtave-Oostende
	35	Oostende-Houtave-Brugge
	46	Klemskerke-Bredene-Oostende
	46	Oostende-Bredene-Klemskerke
	89	Avondlijn MJplein - Groenendijk - Sas Slijkens - MJplein

Tabel 29 Trams Bredene (De Lijn, z.j.)

	0	Kustram De Panne-Oostende-Knokke
	0	Kustram Knokke-Oostende-De Panne

Oostende

- ✓ Het centrum van Oostende en het treinstation Oostende liggen 1,9 km uit elkaar.
- ✓ Vanuit Oostende rijdt er gemiddeld een trein 3 maal per uur naar station Brugge.



Figuur 87 Kaart treinstation Oostende (Google Maps, z.j.)

- ✓ In Oostende zijn er 45 buslijnen en 2 tramlijnen.

Tabel 30 Bussen Oostende (De Lijn, z.j.)

69	Oostende-Nieuwpoort-Koksijde (Sint Idesbald)-Veurne	21	Eernegem-Oudenburg-Zandvoorde-Oostende
69	Veurne - Koksijde (Sint-Idesbald)-Nieuwpoort-Oostende	21	Oostende-Zandvoorde-Oudenburg-Eernegem
81	Avondlijn Centrum - Conterdam	22	Ettelgem-Oudenburg-Zandvoorde-Oostende
82	Avondlijn Oostende - Zandvoorde - Oudenburg	22	Oostende-Zandvoorde-Oudenburg-Ettelgem
82	Avondlijn Oudenburg - Zandvoorde - Oostende	23	Oostende-Zandvoorde-Oudenburg-Westkerke
83	Avondlijn Gistel - Oostende	23	Westkerke-Oudenburg-Zandvoorde-Oostende
83	Avondlijn Oostende - Gistel	35	Brugge-Houtave-Oostende
84	Avondlijn Middelkerke - Oostende	35	Oostende-Houtave-Brugge
84	Avondlijn Oostende - Middelkerke	46	Klemskerke-Bredene-Oostende
85	Avondlijn Station - Stene Dorp	46	Oostende-Bredene-Klemskerke
85	Avondlijn Stene Dorp - Station	50	Gistel-Melboom-Oostende
86	Avondlijn Raversijde - Station	50	Oostende-Melboom-Gistel
86	Avondlijn Station - Raversijde	51	Oostende-Gistel-Eernegem-Torhout
89	Avondlijn Mjplein - Groenendijk - Sas Slijkens - Mjplein	51	Torhout-Eernegem-Gistel-Oostende
1	Oostende Mj Plein-H.Hart-Rietmusstraat	92	Brugge-Jabbeke-Gistel-Oostende
1	Oostende Rietmusstraat-H.Hart-Mj Plein	92	Oostende-Gistel-Jabbeke-Brugge
4	Oostende-Sas Slijkens-Groenendijk-Oostende	93	Diksmuide-Leke-Oostende
5	Oostende Station-Stene Dorp	93	Oostende-Leke-Diksmuide
5	Stene Dorp-Oostende Station	94	Brugge - Oudenburg - Oostende
8	Luchthaven via Raversijde-Oostende Station	94	Oostende - Oudenburg - Brugge
6	Oostende Station-Luchthaven Raversijde	68	Oostende-Nieuwpoort-Koksijde Kazerne-Veurne
7	Oostende Station-Steensedijk-Bauwensplein-Station	68	Veurne-Koksijde Kazerne-Nieuwpoort-Oostende
9	Station-Groenendijk-Sas Slijkens-Station		

Tabel 31 Trams Oostende (De Lijn, z.j.)

0	Kustram De Panne-Oostende-Knokke
0	Kustram Knokke-Oostende-De Panne

Tabel 32 Gemeenten regio De kust naar Brussel centraal (gegevens: NMBS, z.j.)

Hoelang duurt het om van het centrum van de gemeente met het openbaar vervoer op maandag tussen 12 u en 13 u naar het station Brussel centraal te geraken?	
*Als centrum wordt gebruikt wat Google maps aangeeft op de kaart als de gemeente wordt ingetypt.	
*De snelste route werd uitgekozen.	
Knokke-Heist	1:53 uur en 0 keer overstappen.
Bredene	1:43 uur en 1 keer overstappen (1 bus en 1 trein).
Oostende	1:46 uur en 1 keer overstappen (1 bus en 1 trein).

2.7.5.4 Conclusie

In de regio's Gent en Antwerpen is er een heel sterk verband te zien tussen de hoogte van de bouwgrondprijs en de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Aan de kust is dit verband iets minder uitgesproken.

De regio Gent heeft in het zuiden een meer uitgebreid openbaarvervoersnet, tot in de Pinte en Sint-Martens-Latem.

Het duurt bijna dubbel zo lang voor inwoners van Zelzate om in Brussel Centraal te geraken dan voor mensen uit de Pinte. Vooral de afstand naar de treinhalt maakt een groot verschil. Vanuit centrum De Pinte stapt men meteen de trein op, terwijl wie vanuit centrum Zelzate vertrekt, eerst 15,3 km moet overbruggen tot in Sleidinge.

In de regio Antwerpen is er nagenoeg het zelfde patroon te zien. In het zuiden van Antwerpen, waar Mortsel en Edegem liggen, is het openbaar vervoer erg aanwezig. Maar aan de westkant, de kant van Kruibeke, zijn er bijna geen openbaarvervoersfaciliteiten. Het duurt vanuit Kruibeke de helft langer om in Brussel Centraal te geraken dan vanuit Mortsel. Hier maakt opnieuw de afstand tot de treinhalt het grote verschil. In Kruibeke ligt de meest nabijge treinhalt 10 keer verder dan in Mortsel.

Aan de kust is het iets gecompliceerder. Doordat Oostende een centrumstad is aan de kust, is het openbaarvervoersnet er uiteraard uitgebreider. In Bredene is dit niet het geval. Bredene heeft maar enkele buslijnen en geen station. De inwoners van Bredene kunnen uiteraard wel gebruik maken van het openbaarvervoersnet van Oostende.

In Oostende ligt het station helemaal bij de haven, aan de oostkant van de stad. Dit betekent dat de inwoners vanuit het westen van de stad zich nog een heel eind moeten verplaatsen om aan het station te geraken.

In Knokke-Heist is er een goede mix van zowel bus- als tramlijnen en het belangrijkste van allemaal: het treinstation ligt er pal in het midden van de gemeente. Dit betekent dat het gemiddeld voor elke inwoner van de gemeente even ver is om het station te bereiken.

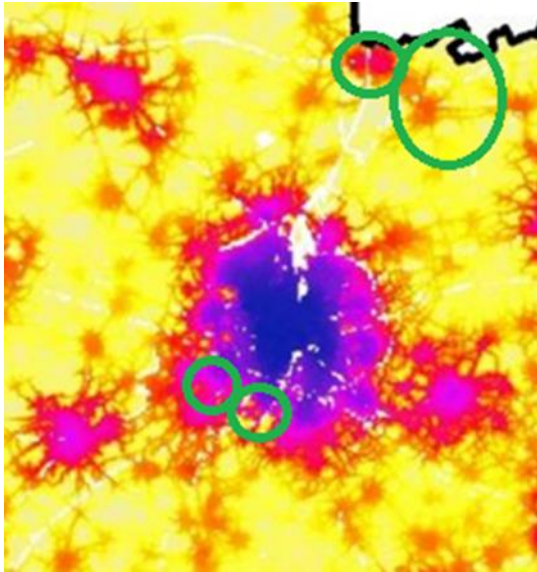
Wanneer dit alles in rekening gebracht wordt, dan ziet men dat het ongeveer even lang duurt om vanuit elk van de bestudeerde kustgemeenten tot in Brussel Centraal te geraken.

2.7.6 Algemene voorzieningen

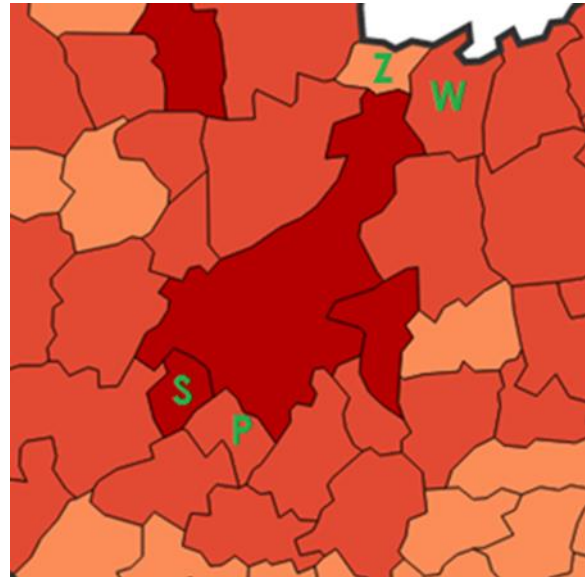
Naarmate er op de kaarten van het voorzieningsniveau meer paars te zien is, zijn er meer voorzieningen aanwezig. Naarmate de kaart van de bouwgrondprijzen een donkerdere kleur aangeeft, hoe hoger de prijs per vierkante meter is.

2.7.6.1 Regio Gent

De groene S staat voor Sint-Martens-Latem, de P voor De Pinte, de W voor Wachtebeke en de Z voor Zelzate.



Figuur 89 Totaal voorzieningsniveau regio Gent (Verachttert et al., 2016, p. 20)



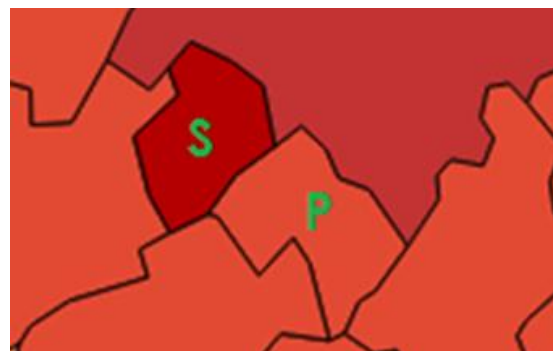
Figuur 88 Mediaan Bouwgrondprijzen 2014 regio Gent (Fod Economie, z.j.)

Op bovenstaande kaarten ziet men dat waar de hoogste concentratie aan voorzieningen bestaat, de hoogste prijzen gehanteerd worden. Hier ziet men ook duidelijk dat de zuidkant waar de Pinte en Sint-Martens-Latem gelokaliseerd zijn, de hoogste concentratie aan voorzieningen heeft. Ook de gemeente Destelbergen (donkere vlek ten oosten van Gent op de rechter kaart) scoort opvallend goed op het vlak van algemene voorzieningen. De noordkant van Gent waar Wachtebeke en Zelzate liggen, heeft nagenoeg geen voorzieningen.

2.7.6.1.1 De Pinte en Sint-Martens-Latem



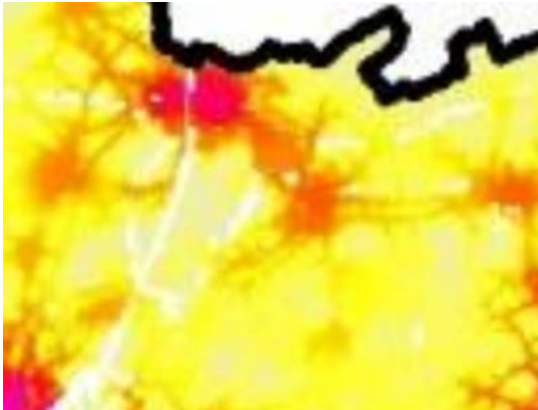
Figuur 90 Totaal voorzieningsniveau De Pinte en Sint-Martens-Latem (Verachttert et al., 2016, p. 20)



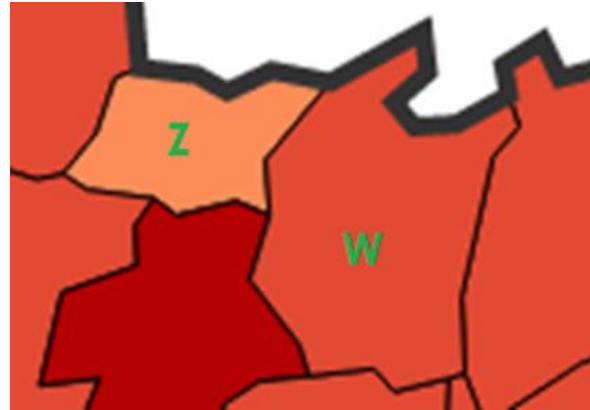
Figuur 91 Mediaan bouwgrondprijzen 2014 De Pinte en Sint-Martens-Latem (Fod Economie, z.j.)

Hier kan men nogmaals in detail de hoge concentratie aan voorzieningen in dit gebied zien.

2.7.6.1.2 Wachtebeke en Zelzate



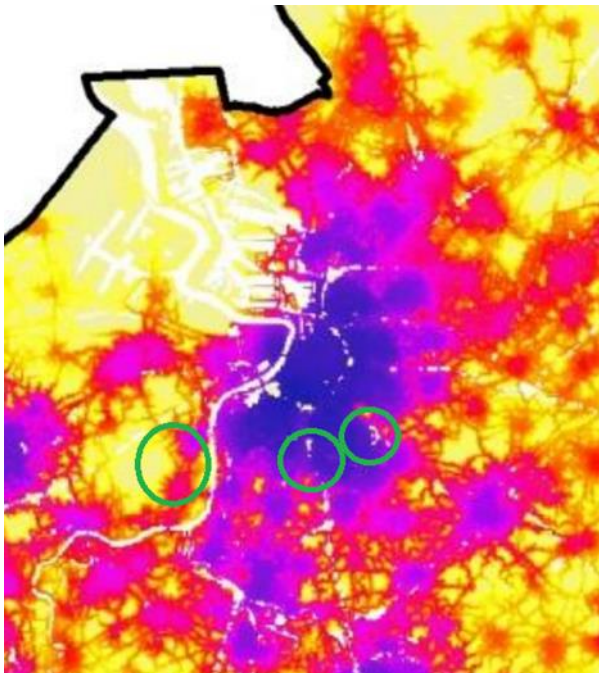
Figuur 92 Totaal voorzieningsniveau Wachtebeke en Zelzate (Verachttert et al., 2016, p. 20)



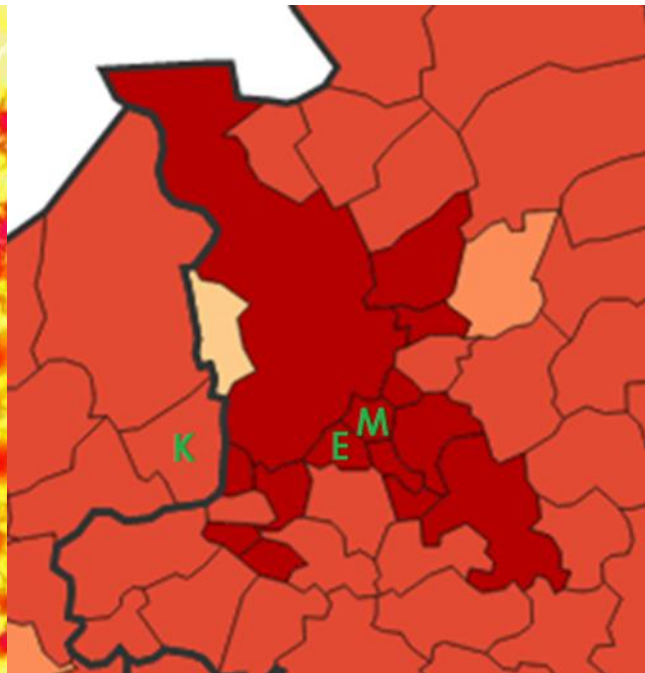
Figuur 93 Mediaan bouwgrondprijzen 2014 Wachtebeke en Zelzate (Fod Economie, z.j.)

Hier is duidelijk waar te nemen dat de concentratie aan voorzieningen veel lager ligt. Op de rechter afbeelding ziet men Zelzate en Wachtebeke. Men mag zich niet laten misleiden door de donkere kleur van het stukje groot Gent. Dit oogt zo donker omdat daar de mediaanprijs geldt voor heel Gent.

2.7.6.2 Regio Antwerpen



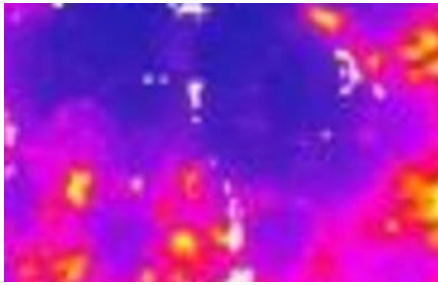
Figuur 94 Totaal voorzieningsniveau regio Antwerpen (Verachttert et al., 2016, p. 20)



Figuur 95 Mediaan Bouwgrondprijzen 2014 regio Antwerpen (Fod Economie, z.j.)

De groene cirkels zijn van links naar rechts: Kruibeke, Edegem en Mortsel. Er is een patroon te zien tussen de hoogte van het voorzieningsniveau en de hoogte van de bouwgrondprijzen. De hoogste concentratie aan voorzieningen is uiteraard in het centrum van de stad, maar de zuidoostelijke rand doet het ook niet slecht. Hier zijn de bouwgrondprijzen ook veel hoger.

2.7.6.2.1 Mortsels en Edegem



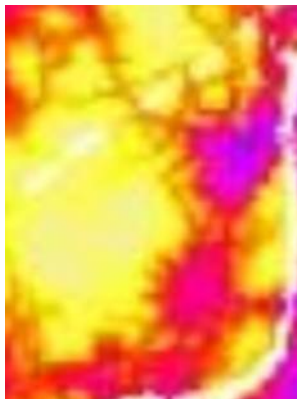
Figuur 96 Totaal voorzieningsniveau Mortsels en Edegem (Verachtert et al., 2016, p. 20)



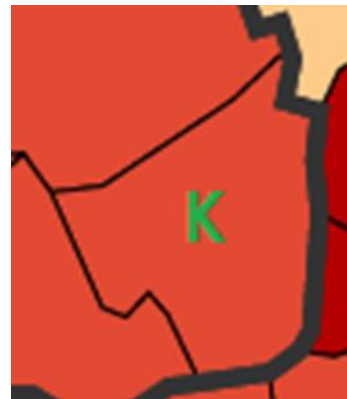
Figuur 97 Mediaan Bouwgrondprijzen 2014 Mortsels en Edegem (Fod Economie, z.j.)

Op bovenstaande kaarten kan men nogmaals zien dat Edegem en Mortsels in een gebied liggen met een hoge concentratie aan voorzieningen.

2.7.6.2.2 Kruibeke



Figuur 98 Totaal voorzieningsniveau Kruibeke (Verachtert et al., 2016, p. 20)



Figuur 99 Mediaan Bouwgrondprijzen 2014 Kruibeke (Fod Economie, z.j.)

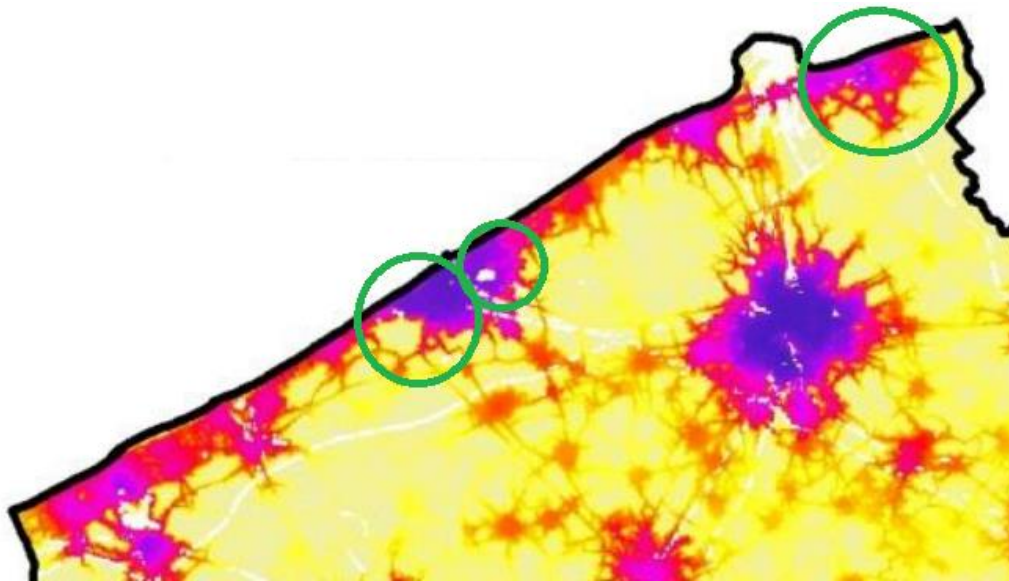
In Kruibeke kan men het verschil met Mortsels en Edegem goed zien. In Kruibeke zijn de voorzieningen vooral geconcentreerd rond de hoofdstraat, die parallel met de Schelde door de gemeente loopt. De westkant van de gemeente heeft nagenoeg geen voorzieningen. Dit is te wijten aan het feit dat daar vooral agrarische gronden liggen.

2.7.6.3 De kust

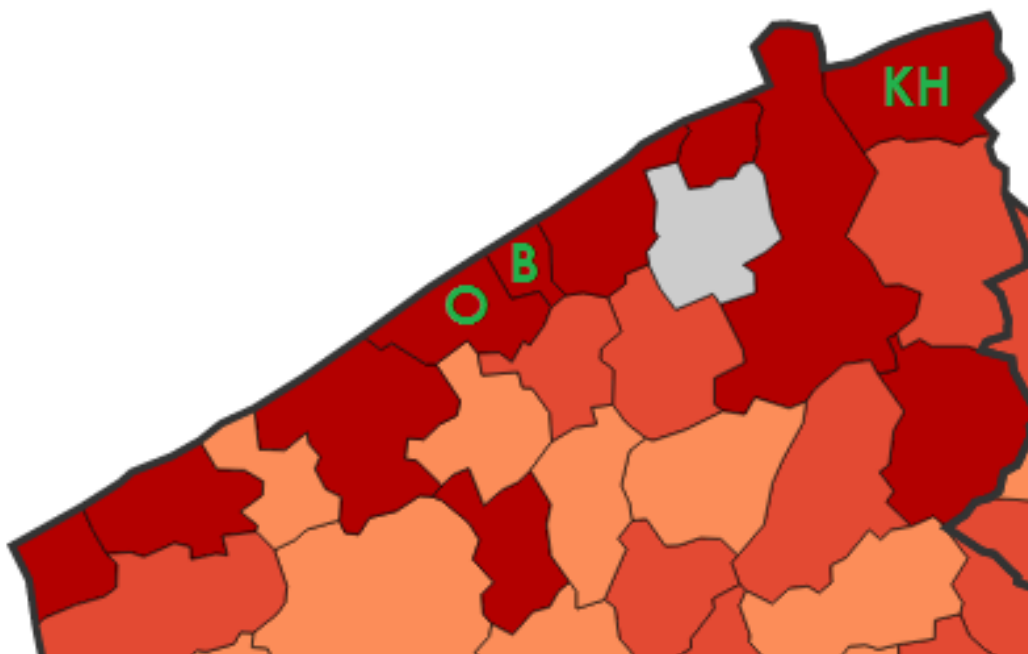
2.7.6.3.1 Knokke-Heist, Bredene en Oostende

Op de bovenste kaart ziet men de hoogte van het voorzieningsniveau in de regio van de kust. De groene cirkels zijn van links naar rechts: Oostende, Bredene en Knokke-Heist.

De op een na duurste gemeente van de kust is De Panne. Deze gemeente ligt uiterst west, aan de Franse grens. Opvallend is dat het voorzieningsniveau ook hier veel hoger ligt.



Figuur 100 Totaal voorzieningsniveau regio De kust (Verachtert et al., 2016, p. 20)

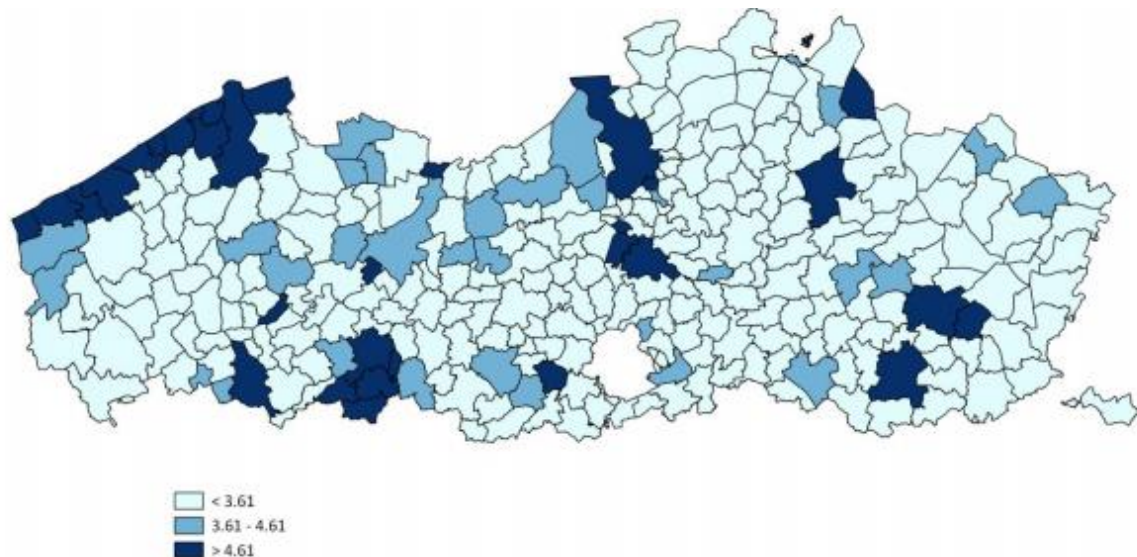


Figuur 101 Mediaan Bouwgrondprijzen 2014 regio De kust (Fod Economie, z.j.)

Omdat alle prijzen erg hoog liggen aan de kust, is het moeilijker te zien welke lager liggen in prijs dan de andere.

Het algemeen voorzieningsniveau is een parameter die hier in de naar de zoektocht naar bouwgrond, minder belangrijk is dan in andere regio's en wel hierom: de kust kent de hoogste concentratie aan tweede verblijven van het volledige Vlaamse gewest. Dit betekent dat er heel wat mensen in het weekend of de vakantie naar de kust trekken, waar ze een eigendom hebben. Voor hen hebben zowel basisvoorzieningen als regionale voorzieningen en metropolitane voorzieningen minder belang hebben. Mensen die naar hun tweede verblijf trekken, zullen vaak de benodigdheden van thuis meenemen en in het weekend of in de vakantie hebben de kinderen geen school nodig.

De hoge concentratie aan tweede verblijven aan de kust kan men op volgende kaart zien



Figuur 102 tweede verblijven, in gewone gebouwen, ten opzichte van het totaal aantal woonegelegenheden in 2016 (Wecker, 2017)

Uit een onderzoek van de Studiedienst van de Vlaamse Regering; Departement Kanselarij en Bestuur getiteld "Het aantal tweede verblijven in Vlaanderen in 2016", blijkt het volgende:

"Knokke-Heist telt met 18.001 het hoogste aantal tweede verblijven in gewone gebouwen, dus in woonhuizen of appartementen. Ook in Koksijde en Middelkerke tellen we ongeveer 12.000 'gewone' tweede verblijven, in Oostende ruim 10.000. In de andere kustgemeenten schommelt hun aantal tussen de 5.700 en 7.600. Bredene valt met 1.056 tweede verblijven in gewone gebouwen net uit de topvijftien. Naast de kust zien we grote absolute aantallen tweede verblijven in enkele steden: Antwerpen spant de kroon met bijna 18.000 woningen in surplus, in Gent, Brugge, Kortrijk, Hasselt en Mechelen zien we tussen de 2.400 en 6.000 tweede verblijven. Het feit dat er veel steden in deze lijst staan heeft uiteraard te maken met het feit dat de steden een groter aantal woonegelegenheden en dus een groter mogelijke surplus hebben, maar er zijn ook andere mogelijke verklaringen. Zo zijn er ook potentieel meer eigenaars van tweede verblijven die in de stad wonen, maar hun domicilie in hun tweede verblijf hebben. Ook de studentenbewoning die we in sommige steden onderschatten speelt hier mee. Gezien bovenstaande verklaringen vooral te maken hebben met de schaalgrote van een stad, zien we dat de steden wegvallen uit de topvijftien van gemeenten met relatief veel tweede verblijven ten opzichte van het aantal woonegelegenheden." (Vlaamse regering, 2016)

"In relatieve termen bedraagt het woningensurplus in het Vlaamse Gewest 5,2% van het totaal aantal woonegelegenheden in gewone gebouwen. Bekijken we de topvijftien van gemeenten dan staat Nieuwpoort helemaal bovenaan het lijstje met bijna 48% van haar woonegelegenheden als tweede verblijven. Ook in Knokke-Heist, De Panne en Koksijde meten we aandelen van 41 tot 46%. In Middelkerke en Blankenberge zijn er aandelen van 35% tot 38%. De Haan (27%) en Oostende (21%) halen lagere aandelen en Bredene haalt met 6,3% net de toptwintig." (Vlaamse regering 2016)

Tabel 33 Gemeenten met hoogste aantal & aandeel 2e verblijven gelegen in gewone gebouwen 2016 (Weekers, 2017)

Gemeente	Absoluut aantal tweede verblijven in 'gewone gebouwen'	Gemeente	Aandeel tweede verblijven in 'gewone gebouwen' tov totaal aantal woonegelegenheden (in%)
Knokke-Heist	18.001	Nieuwpoort	47,7
Antwerpen	17.822	Knokke-Heist	45,9
Koksijde	11.945	De Panne	44,9
Middelkerke	11.772	Koksijde	41,2
Oostende	10.130	Middelkerke	38,4
Nieuwpoort	7.634	Blankenberge	34,6
Blankenberge	6.573	De Haan	27,2
De Panne	6.475	Oostende	20,6
Gent	5.988	Diepenbeek	13,4
De Haan	5.728	Zuienkerke	8,3
Brugge	4.622	Brugge	7,6
Kortrijk	2.824	Kortrijk	7,5
Hasselt	2.675	Boom	7,0
Mechelen	2.454	Ronse	6,9
Diepenbeek	1.383	Hasselt	6,9
VLAAMSE GEWEST	161.647	VLAAMSE GEWEST	5,2

Procentueel heeft Knokke-Heist 2,5 maal zoveel tweede verblijven als Oostende. De Panne als 2^e duurste gemeente heeft nagenoeg ook procentueel 2,5 maal zoveel tweede verblijven als Oostende. Bredene komt in deze tabel zelfs niet voor en valt buiten de top 10.

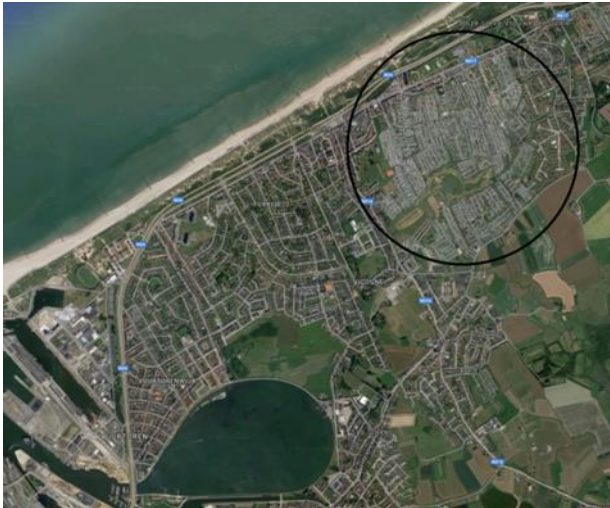
Tot hiertoe werden enkel de tweede verblijven in "gewone gebouwen" bekeken. De reden hiervoor is dat het voor deze tweede verblijven cruciaal is om bouwgrond aan te kopen om er woonhuizen of appartementsgebouwen op te trekken. Er is ook nog een andere vorm van tweede verblijf, namelijk in vakantieverblijven. Het gaat dan om constructies, die niet worden aangetroffen in woongebied (dus niet op bouwgrond), maar in recreatiegebied. Daarom wordt volgende tabel er bijgenomen.

Tabel 34 Aantal & aandeel 2e verblijven ten opzichte van alle woonegelegenheden 2016 (Weekers, 2017)

	Absoluut aantal tweede verblijven			Aandeel tweede verblijven naar soort		% verblijven tov het totaal aantal woonegelegenheden
	In 'gewone gebouwen'	In vakantie-verblijven	TOTAAL	In 'gewone gebouwen'	In vakantie-verblijven	
Vlaams Gewest	161.647	53.262	214.909	75,2	24,8	6,9
West-Vlaanderen	93.733	26.559	120.292	77,9	22,1	17,6
Antwerpen	28.874	13.311	42.185	68,4	31,6	4,9
Oost-Vlaanderen	23.164	4.063	27.227	85,1	14,9	3,9
Limburg	9.673	5.954	15.627	61,9	38,1	4,0
Vlaams-Brabant	6.203	3.375	9.578	64,8	35,2	1,9
Kustgemeenten	79.315	24.612	103.927	76,3	23,7	44,2
Knokke-Heist	18.001	731	18.732	96,1	3,9	47,8
Middelkerke	11.772	6.199	17.971	65,5	34,5	58,6
Koksijde	11.945	2.067	14.012	85,2	14,8	48,3
De Haan	5.728	6.557	12.285	46,6	53,4	58,4
Oostende	10.130	233	10.363	97,8	2,2	21,0
Nieuwpoort	7.634	735	8.369	91,2	8,8	52,3
Bredene	1.056	7.058	8.114	13,0	87,0	48,8
Blankenberge	6.573	327	6.900	95,3	4,7	36,3
De Panne	6.475	705	7.180	90,2	9,8	49,8

Als men Knokke-Heist met Bredene vergelijkt, dan kan men zien dat ze elkaars tegenpolen zijn op gebied van tweede verblijven. Knokke-Heist heeft 96,1% tweede verblijven in gewone gebouwen en 3,9% in vakantieverblijven. Bredene daarentegen heeft 87,0% tweede verblijven in vakantieverblijven en 13,0 % in gewone gebouwen.

Deze vakantieparken liggen in gebied voor verblijfrecreatie (hieronder voor Bredene omcirkeld). Het succes van dit soort verblijf heeft dus geen impact op de prijzen van bouwgrond, die immers in woongebied liggen.



Figuur 103 Boveraanzicht Bredene (Google Maps, 2017)



Figuur 104 Gewestplan Bredene (Geopunt, z.j.)

2.7.6.4 Conclusie

Er is een heel sterk verband te zien tussen het voorzieningsniveau en het niveau van de bouwgrondprijzen.

Dit is opnieuw het duidelijkst in de regio's Gent en Antwerpen. In randgemeenten waar bouwgrond duurder is, ligt het voorzieningsniveau een stuk hoger.

Deze vaststelling blijft niet beperkt tot de gemeenten die telkens als duurste van de regio werden geselecteerd, maar ze geldt ook in andere duurdere gemeenten. In de regio Gent is dit bv. goed te zien in de gemeente Destelbergen.

Rond Antwerpen is, globaal beschouwd, de oostkant veel duurder dan de westkant en de oostkant bezit een hoog voorzieningsniveau. De westkant heeft zelfs bijna geen voorzieningen.

Dit fenomeen is ook te zien aan de kust, maar het beeld wordt enigszins vertroebeld door het grote aantal tweede verblijven, waarvan de bewoners minder aangewezen zijn op lokale voorzieningen. Daarbij moet ook een onderscheid gemaakt worden tussen tweede verblijven in woongebied en die in recreatiegebied. Tweede verblijven in recreatiegebied hebben in principe geen impact op de prijs van bouwgrond.

Bijzonder is daar ook de rol van Oostende, dat als centrumstad een hoger niveau aan algemene voorzieningen heeft, hoewel de bouwgrond daar minder duur is dan in veel andere kustplaatsen.

Knokke-Heist en de andere dure gemeenten aan de westkust bevestigen de regel dat waar voorzieningsniveau hoog is, ook de bouwgrondprijzen hoog zijn.

3 Conclusie

De hoogte van de bouwgrondprijzen werd op het niveau van de gemeenten binnen de drie duurste regio's van Vlaanderen, getoetst aan zes parameters.

Bij één parameter, de kavelgrootte, kon enigszins verrassend geen enkel verband worden vastgesteld met het niveau van de bouwgrondprijzen. Verrassend, omdat op het allerkleinste niveau, dit van de kavel zelf, dergelijk verband wel bestaat. Een verklaring hiervoor ligt niet meteen voor de hand.

Bij de vijf andere parameters was er wel een verband te zien met het niveau van de bouwgrondprijzen:

- bereikbaarheid/invalswegen
- bestemmingskarakteristieken
- gemeentebelastingen
- collectief vervoer
- algemene voorzieningen

Uiterste voorzichtigheid is geboden bij het duiden van deze verbanden.

Rond de gemeenten met hogere bouwgrondprijzen blijkt een geconcentreerd wegennet te liggen, waar men aan hogere snelheden mag rijden. Hogere bouwgrondprijzen zijn hier duidelijk een gevolg, geen oorzaak.

Anderzijds werd duidelijk dat in gemeenten waar de bouwgrond duurder is, de opbrengst van de gemeentebelasting sowieso groter is, zodat de overheid zich lagere aanslagvoeten en opdecimen kan veroorloven. Er werden geen redenen gevonden om aan te nemen dat een verlaging van de gemeentebelasting leidt tot een verhoging van de bouwgrondprijzen.

Deze lezing van de gegevens is beslist ook verdedigbaar voor de drie overblijvende parameters. Een doordachte ruimtelijke ordening, goed bruikbaar openbaar vervoer en een groot aanbod aan algemene voorzieningen maken een gemeente aantrekkelijk om in te wonen. Zij zwengelen de vraag aan en zij duwen zo de prijzen omhoog.

Maar we weten intussen ook dat gemeenten waar de bouwgrondprijzen al hoog liggen, hogere opbrengsten realiseren in de gemeentebelastingen. Tenzij die gemeenten beslissen om de aanslagvoeten en de opdecimen te verlagen, zullen zij over meer financiële middelen beschikken, die zij kunnen investeren in ruimtelijke ordening, openbaar vervoer en algemene voorzieningen. Zo kan er een wisselwerking ontstaan.

Dit onderzoek pretendeert allesbehalve volledig te zijn. In dit onderzoek werd een aantal parameters getoetst aan de bouwgrondprijzen in een beperkt aantal gemeenten. Het zou bijzonder mooi zijn, mochten een of meer bevindingen het vertrekpunt mogen vormen voor verder onderzoek.

4 Literatuurlijst

Niet-digitale bronnen

Bulletin der Belastingen. Statistieken. Nr. 522. Oktober 1974. (z.j.).

Janssens, D. (2013), Cursus Stedelijke ontwikkeling en woonbeleid. Gent: HoGent.

Janssens, P. & De Wael, P. (2005). 50 jaar Belgische vastgoedmarkt: waar geschiedenis tot toekomst vergroeid. (1ste druk). Wetteren: Erasmus.

Paelinck, M. (2014), Cursus Waardebepaling 1. Gent: HoGent.

Vastmans, F., Helgers, R., Damen, S.; Goeyvaerts, G., Buyst, E. (2016). *De economie van de woningmarkt*. (1^{ste} druk). Antwerpen: Garant.

Digitale bronnen

7 tips voor de ideale bouwgrond (z.j.) Geraadpleegd op 16 mei 2017 via <http://www.hebbes.be/artikel/zeven-tips-voor-de-ideale-bouwgrond>

Belasting op onbebouwde bouwgronden: terecht of niet? (2016). Geraadpleegd op 7 mei 2017 via <http://www.livios.be/nl/bouwinformatie/bouwen-verbouwen-of-kopen/bouwen/bouwgrond/vraag/31198/belasting-op-onbebouwde-bouwgronden-terrecht-of-niet/>

Bestemmingen (z.j.). Geraadpleegd op 6 mei 2017 via http://www.antwerp-airport.be/contentpage_nl.php?p=bestemmingen

Binnenkort met de trein naar Gent (2013). Geraadpleegd op 21 mei 2017 via http://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20130819_00698505

BOUWGROND TE KOOP IN TURNHOUT (z.j.) Geraadpleegd op 20 mei 2017 via <https://www.heylenvastgoed.be/bouwgrond-te-koop-in-turnhout/2045012/>

De Rouck, P. & Lambrechts, M. (2016). Hoeveel belastingen betaalt u in uw gemeente? De Tijd. Geraadpleegd op 19 mei 2017 via <http://www.tijd.be/netto/dossier/belastinggids2016/Hoeveel-belastingen-betaalt-u-in-uw-gemeente/9767621>

Dienstregeling en tickets kopen (z.j.). Geraadpleegd op 18 mei 2017 via <http://www.belgianrail.be/nl>

FORT 4 – MORTSEL (z.j.). Geraadpleegd op 17 mei 2017 via <http://www.fortengordels.be/forten/fort-4-mortsel>

Gemeenten (2017). Geraadpleegd op 19 mei 2017 via <https://www.delijn.be/nl/gemeenten/>

Gemeentebelasting (z.j.). Geraadpleegd op 13 mei 2017 via <https://financien.belgium.be/nl/particulieren/belastingaangifte/gemeentebelasting>

Gemiddelde prijs van de verkopen van bouwgronden (z.j.). Geraadpleegd op 26 mei 2017 via http://statbel.fgov.be/nl/statistieken/cijfers/economie/bouw_industrie/vastgoed/gemiddelde_prijs_bouwgronden/

Gewestplan : Legende en voorschriften (z.j.). Geraadpleegd op 16 mei 2017 via http://www2.vlaanderen.be/ruimtelijk/gewestplan/gewestplan_legende_kb1972.html

Grond te koop (2017). Geraadpleegd op 20 mei 2017 via <http://www.hebbes.be/immo/zoeker/2-prachtige-stukken-bougrond-voor-open-bebouwing-in-een-geldige-verkaveling-goeie-ligging-bij-de-zee-winkels-scholen-tram-en-bushaltes.-eerste-perceel-953m-prijs333.550euro-tweede-perceel/8433603>

Helft bouwgrond is zeer slecht gelegen (2017). Geraadpleegd op 19 mei 2017 via http://www.standaard.be/cnt/dmf20170203_02710921

HET KLUWEN VAN ZELZATE (2017). Geraadpleegd op 21 mei 2017 via <http://www.railations.net/zelzate.html>

Het snelwegennet in kaart (2016). Geraadpleegd op 30 april 2017 via <http://wegen-routes.be/maps/mapsn.html>
Hoeveel belastingen betaalt u in uw gemeente? (2016). Geraadpleegd op 30 april 2017 via <http://www.tijd.be/netto/dossier/belastinggids2016/Hoeveel-belastingen-betaalt-u-in-uw-gemeente/9767621>

In welke gemeenten betaalt u de meeste belastingen? (2016). Geraadpleegd op 26 mei 2017 via <http://moneytalk.knack.be/geld-en-beurs/belastingen/in-welke-gemeenten-betaalt-u-de-meeste-belastingen/article-normal-705227.html>

Kaart (z.j.). Geraadpleegd op 17 mei 2017 via <http://www.geopunt.be/kaart>

Kelchtermans versoepelt opvulregel (1993). Geraadpleegd op 17 mei 2017 via <http://www.tijd.be/algemeen/algemeen/Kelchtermans-versoepelt-opvulregel/5133879>

Knokke, het 'Petit Paris' van de Noordzee (2015). Geraadpleegd op 28 april 2017 via <http://www.logic-immo.be/nl/immo-nieuws/knokke-petit-paris-noordzee-25931.html>

Magda? Mag een gemeente een belasting heffen op een onbebouwd perceel? (2002). Geraadpleegd op 13 mei 2017 via <http://www.livios.be/nl/bouwinformatie/financieel/belastingen/magda-mag-een-gemeente-een-belasting-heffen-op-een-onbebouwd-perceel/>

Ontspannen & spelen (z.j.) Geraadpleegd op 14 mei 2017 via <http://www.puyenbroeck.be/ontspannen-en-spielen/recreatie>

Ook België is een belastingparadijs (2013). Geraadpleegd op 14 mei 2017 via <http://www.knack.be/nieuws/belgie/ook-belgie-is-een-belastingparadijs/article-normal-91614.html>

REGISTER ONBEOUWDE PERCELEN (z.j.). Geraadpleegd op 20 mei 2017 via <https://www.ruimtelijkeordening.be/NL/Beleid/Vergunning/Ontvoogding/ROP>

Routeplanner (z.j.). Geraadpleegd op 16 mei 2017 via https://nl.viamichelin.be/web/Kaarten-Plattegronden/Kaart_Plattegrond-Belgium

Souguir, S. & Ruebens, M. (2016) *2016 Bestuurskrachtmonitor Middelkerke*. Geraadpleegd op 20 mei 2017 via regionalestatistieken.vlaanderen.be/sites/default/files/docs/BKM-Middelkerke.pdf

STUDIEDIENST VLAAMSE REGERING. (2016) *VRIND 2016. Vlaamse Regionale Indicatoren*. Geraadpleegd op 20 mei 2017 via <https://www.vlaanderen.be/nl/publicaties/detail/vrind-2016-vlaamse-regionale-indicatoren>

Verachtert, e., Mayeres, I., Poelmans, L., Van der Meulen, M., Vanhulsel, M., Engelen, G. (2016). *Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en nabijheid voorzieningen – syntheserapport*. Geraadpleegd op 19 mei 2017 via

https://www.ruimtevlaanderen.be/Portals/108/docs/Onderzoek/Syntheserapport_studie_knooppuntwaarde_juni2016.pdf

VIDEO. Argex gaat nog 25 jaar klei ontginnen in Kruibeke (2015). Geraadpleegd op 6 mei 2017 via http://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20151124_01987143

Weekers, K. (2017). *Het aantal tweede verblijven in Vlaanderen in 2016*. Geraadpleegd op 19 mei 2017 via <http://regionalestatistieken.vlaanderen.be/sites/default/files/atoms/files/aantal-tweede-verblijven-vlaanderen.pdf>

Persoonlijke communicatie

Poppe, J. (2017, 14 april). (afgevaardigd bestuurder van nv Immo Poppe). Persoonlijke communicatie [interview]. Immo Poppe, Melle.

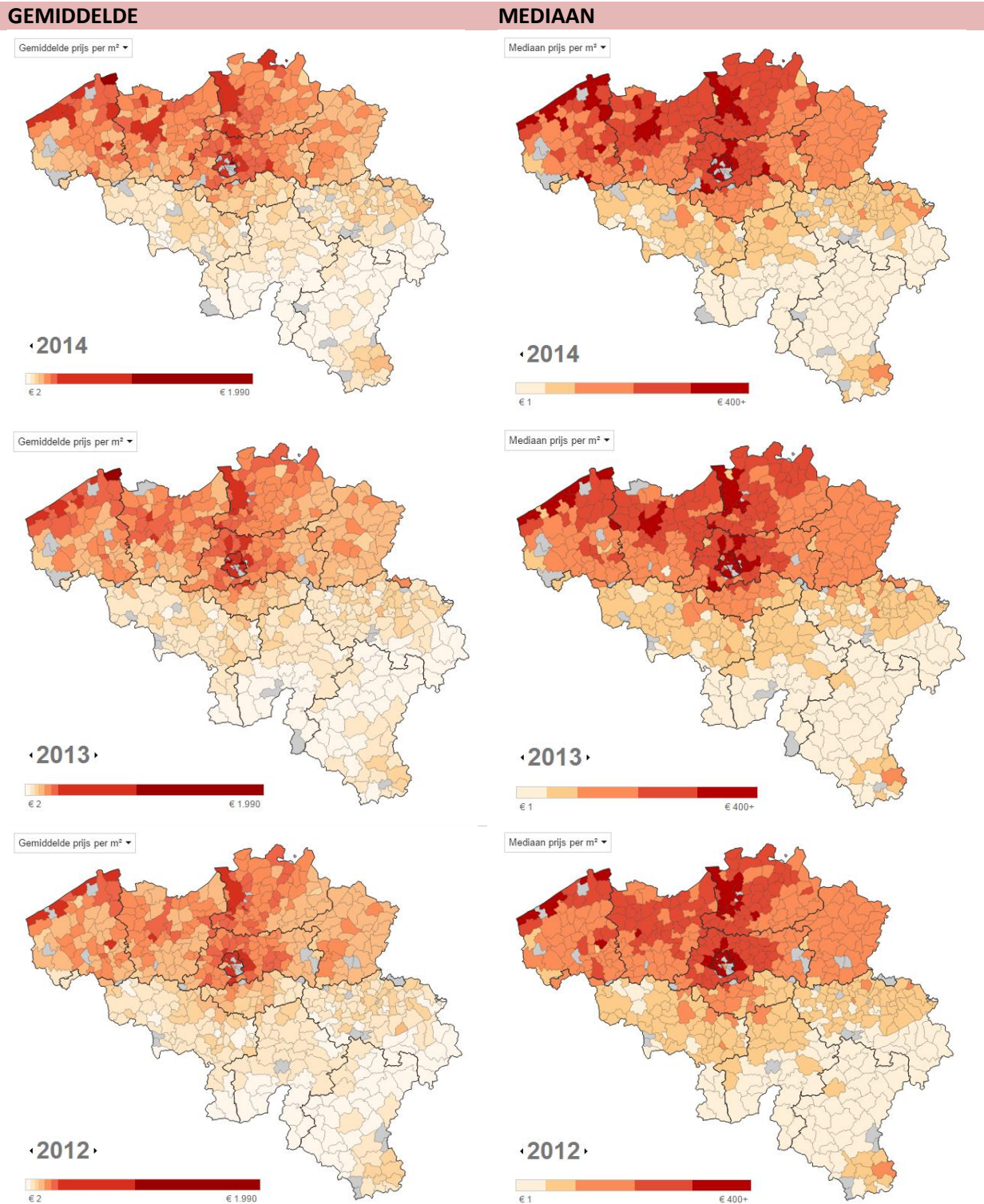
Schauwvlieghe, P. (2017, 7 april). (CEO Elbeko). Persoonlijke communicatie [telefonisch interview]. Elbeko, Zele.

5 Bijlagen

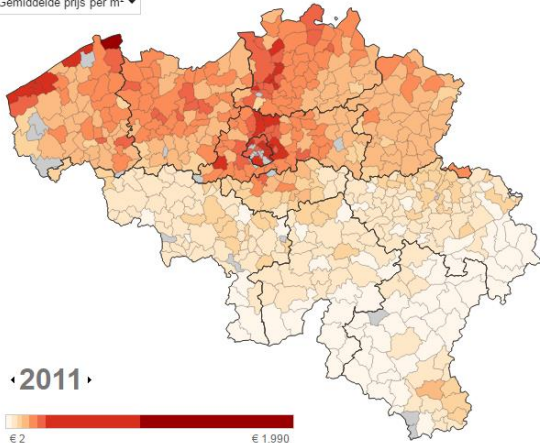
Bijlage 1: Bouwgrondprijzen 1973 – 2014 (Fod Economie, z.j.).

Bijlage 2: Mail naar meneer Brems i.v.m. ROP-gegevens.

Bijlage 1:



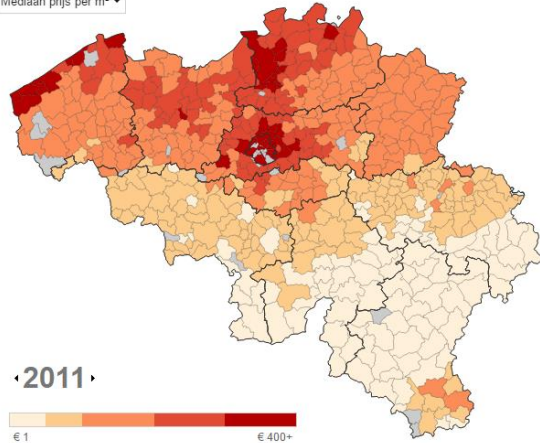
Gemiddelde prijs per m² ▾



2011



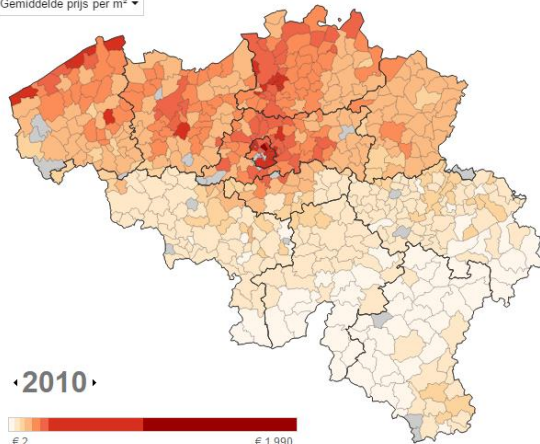
Mediaan prijs per m² ▾



2011



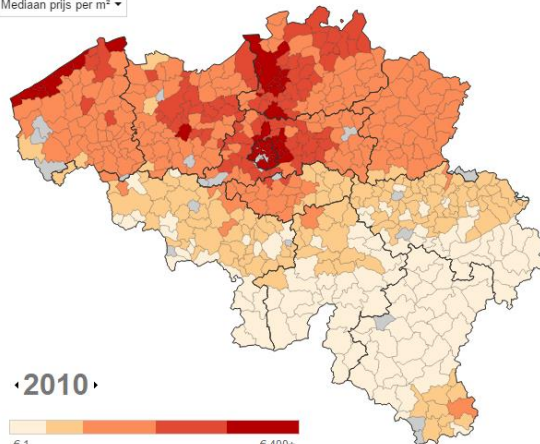
Gemiddelde prijs per m² ▾



2010



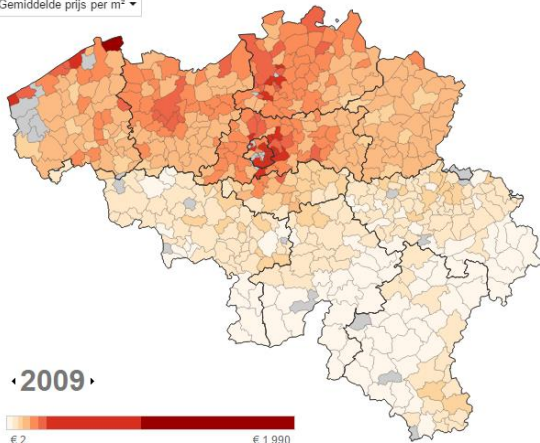
Mediaan prijs per m² ▾



2010



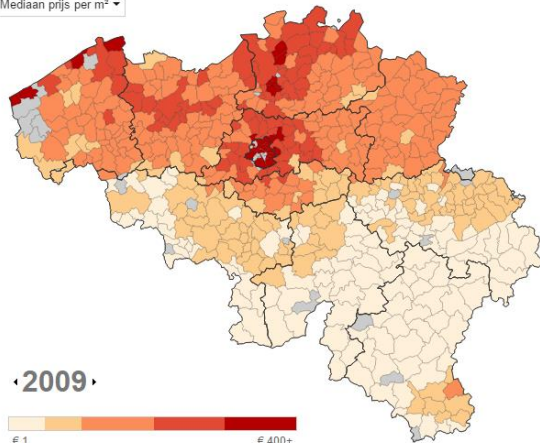
Gemiddelde prijs per m² ▾



2009



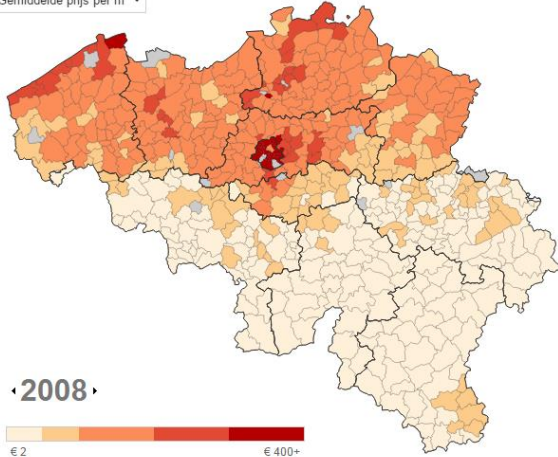
Mediaan prijs per m² ▾



2009



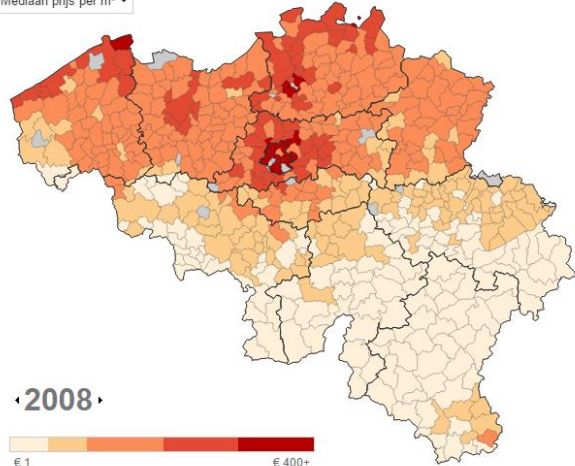
Gemiddelde prijs per m² ▾



2008



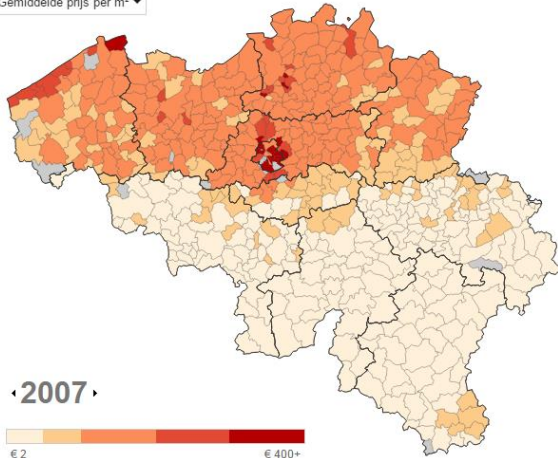
Mediaan prijs per m² ▾



2008



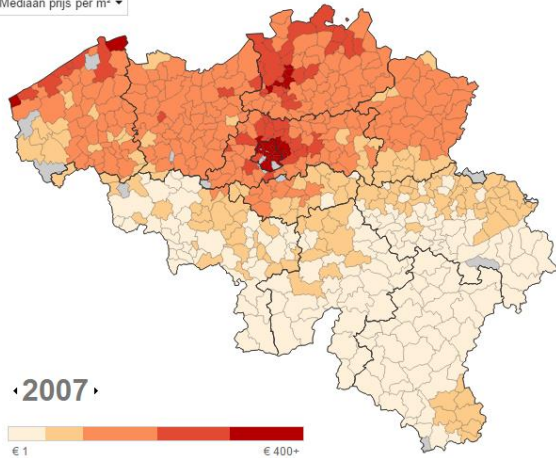
Gemiddelde prijs per m² ▾



2007



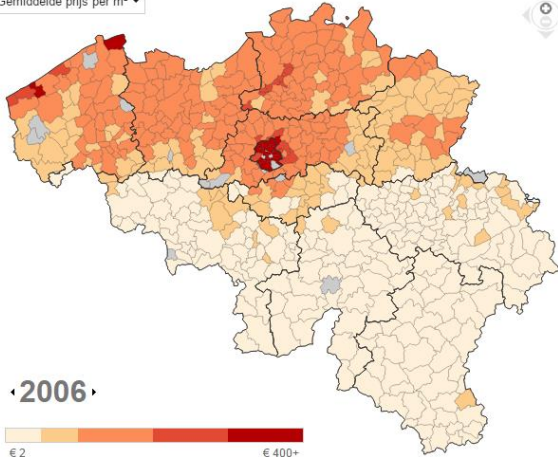
Mediaan prijs per m² ▾



2007



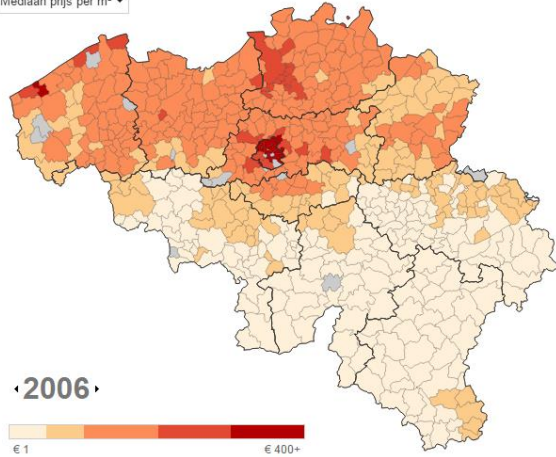
Gemiddelde prijs per m² ▾



2006



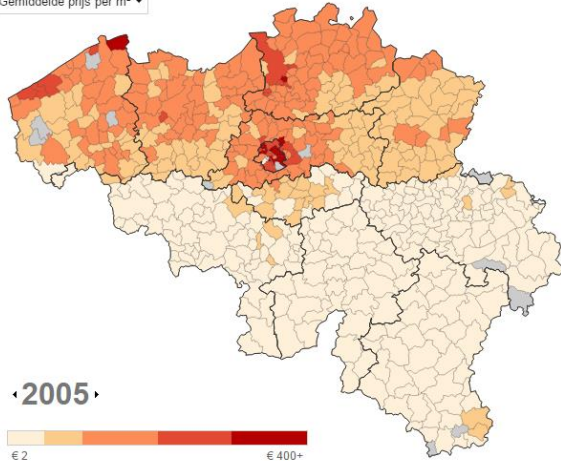
Mediaan prijs per m² ▾



2006



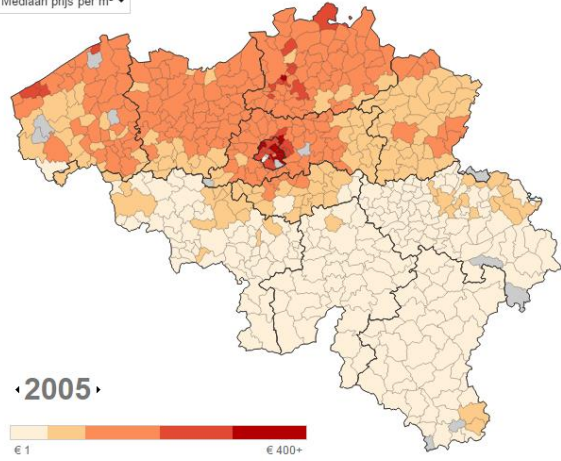
Gemiddelde prijs per m² ▾



2005

€ 2 € 400+

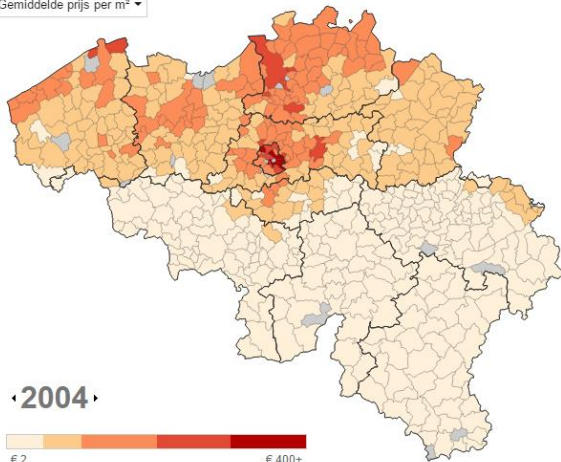
Mediaan prijs per m² ▾



2005

€ 1 € 400+

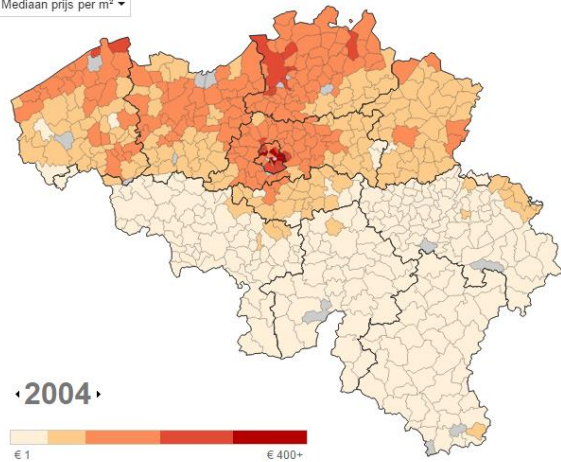
Gemiddelde prijs per m² ▾



2004

€ 2 € 400+

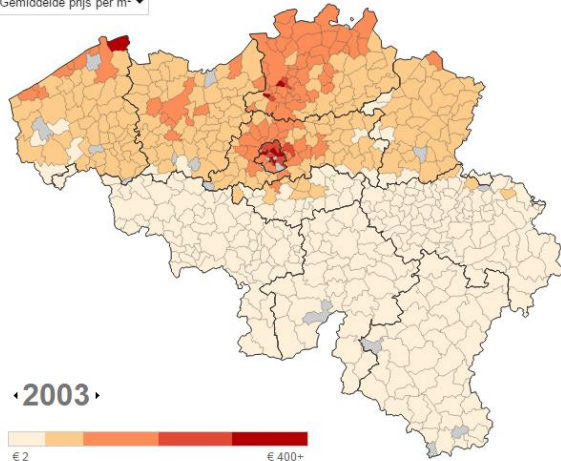
Mediaan prijs per m² ▾



2004

€ 1 € 400+

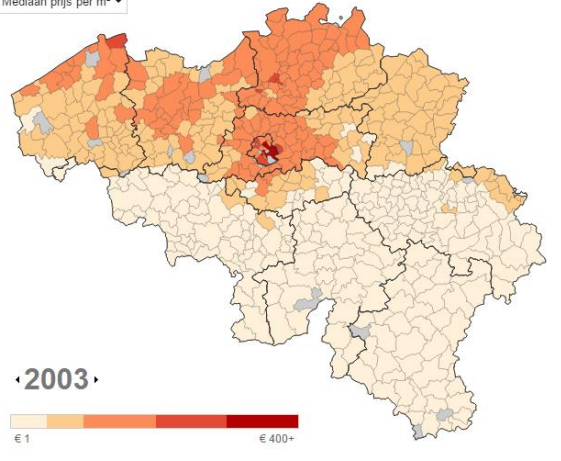
Gemiddelde prijs per m² ▾



2003

€ 2 € 400+

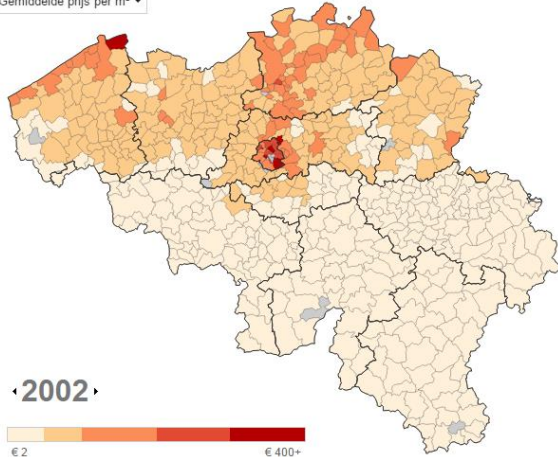
Mediaan prijs per m² ▾



2003

€ 1 € 400+

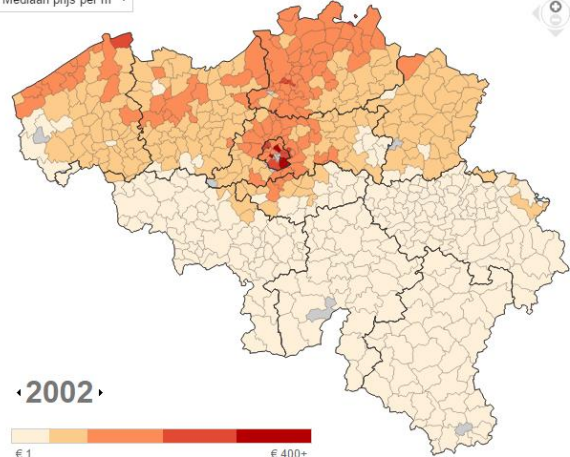
Gemiddelde prijs per m² ▾



2002

€ 2 € 400+

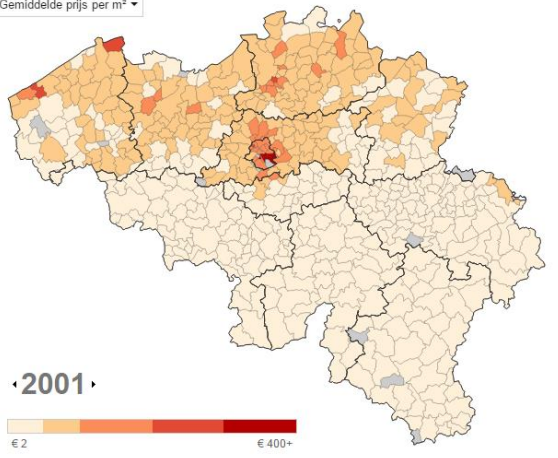
Mediaan prijs per m² ▾



2002

€ 1 € 400+

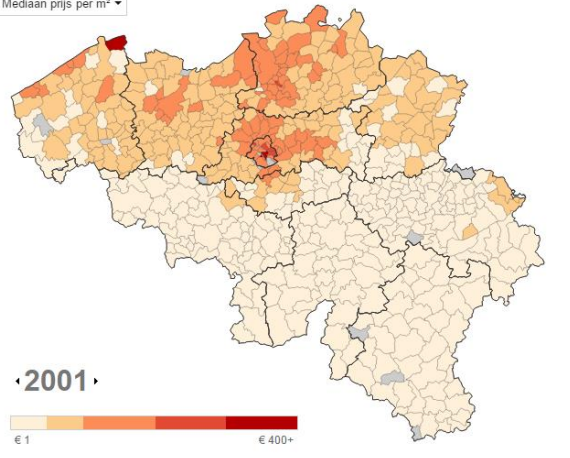
Gemiddelde prijs per m² ▾



2001

€ 2 € 400+

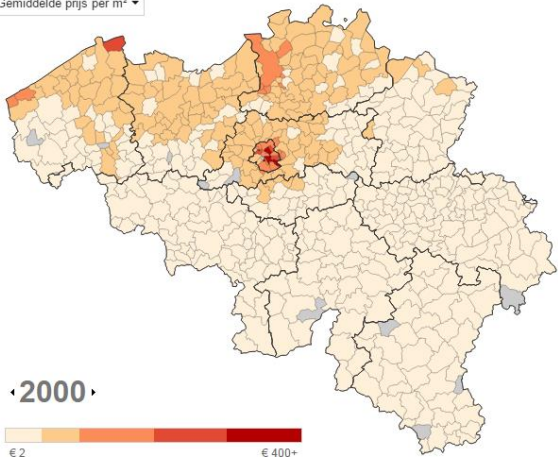
Mediaan prijs per m² ▾



2001

€ 1 € 400+

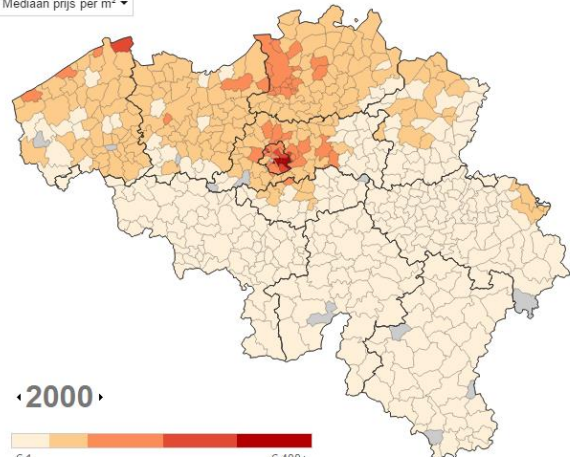
Gemiddelde prijs per m² ▾



2000

€ 2 € 400+

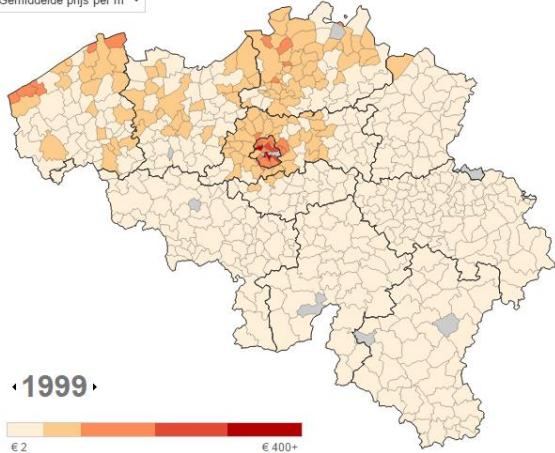
Mediaan prijs per m² ▾



2000

€ 1 € 400+

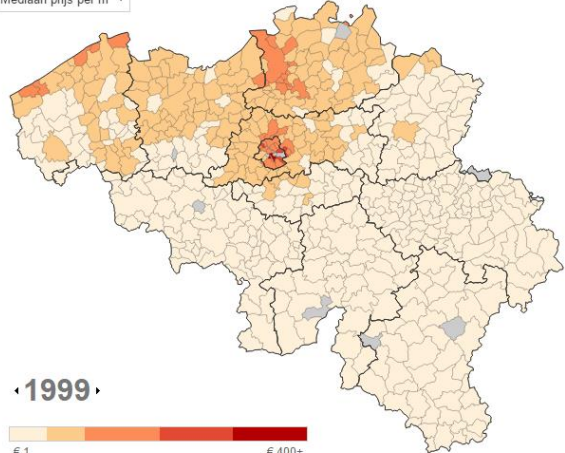
Gemiddelde prijs per m² ▾



1999

€ 2 € 400+

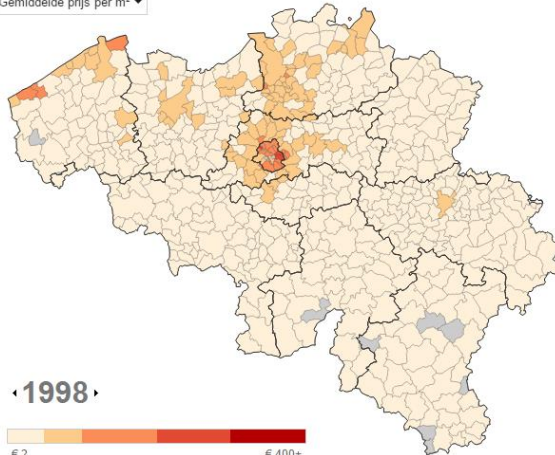
Mediaan prijs per m² ▾



1999

€ 1 € 400+

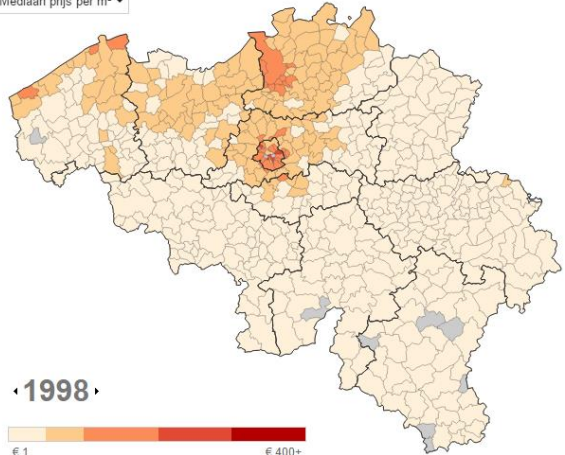
Gemiddelde prijs per m² ▾



1998

€ 2 € 400+

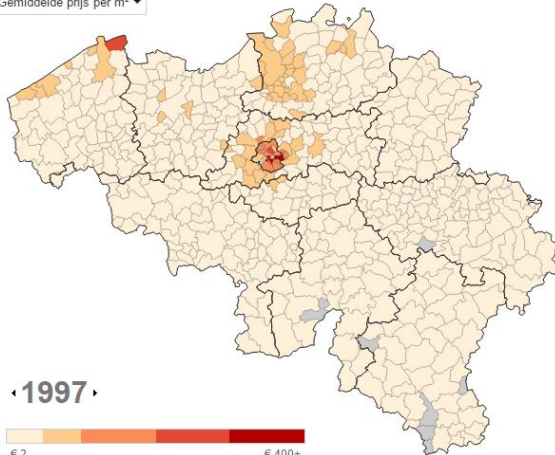
Mediaan prijs per m² ▾



1998

€ 1 € 400+

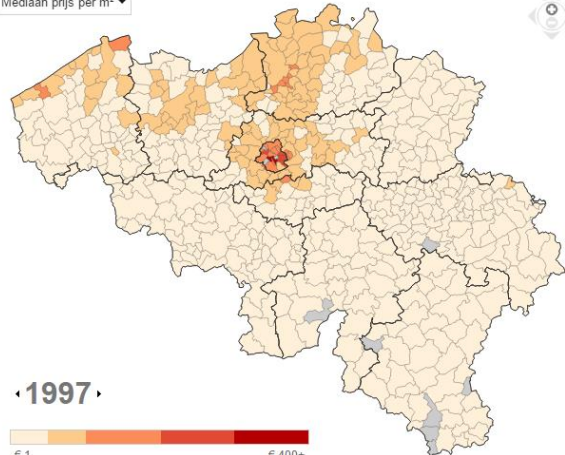
Gemiddelde prijs per m² ▾



1997

€ 2 € 400+

Mediaan prijs per m² ▾

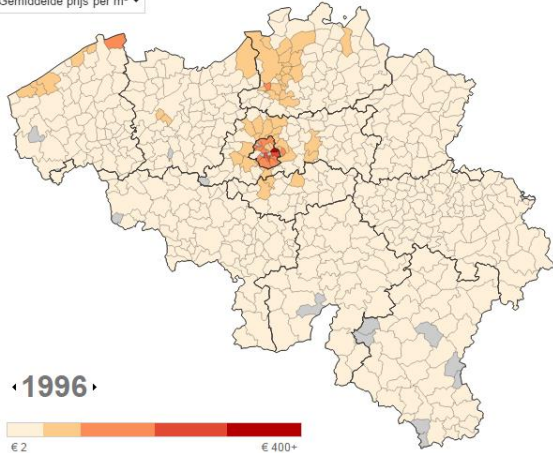


1997

€ 1 € 400+



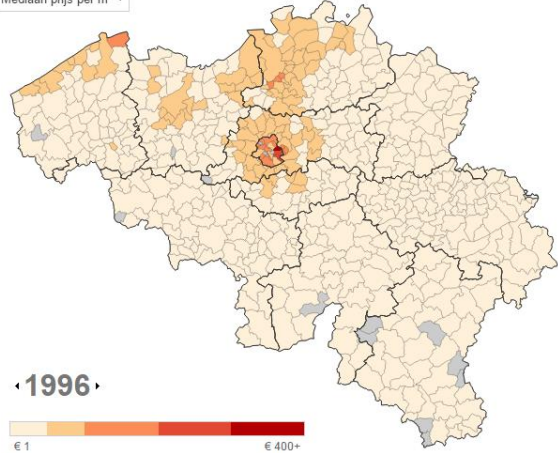
Gemiddelde prijs per m² ▾



1996

€ 2 € 400+

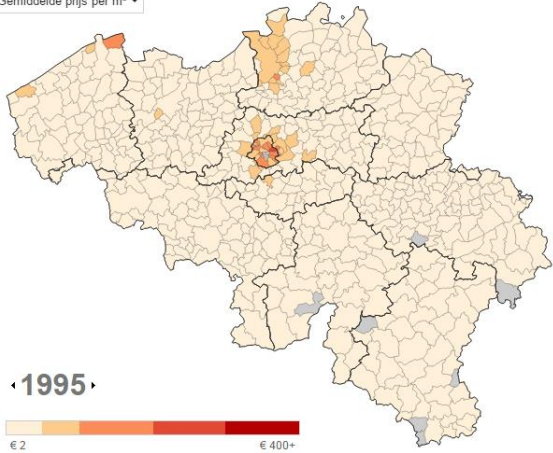
Mediaan prijs per m² ▾



1996

€ 1 € 400+

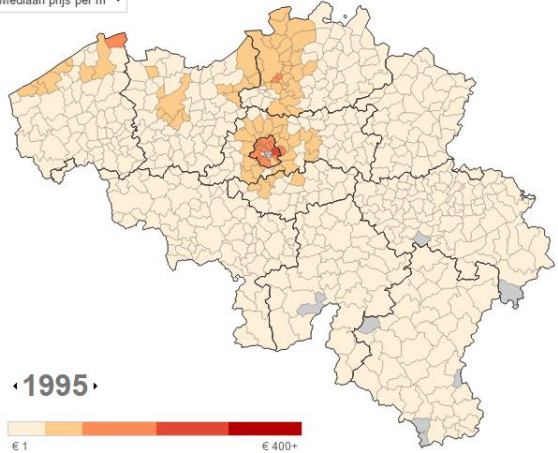
Gemiddelde prijs per m² ▾



1995

€ 2 € 400+

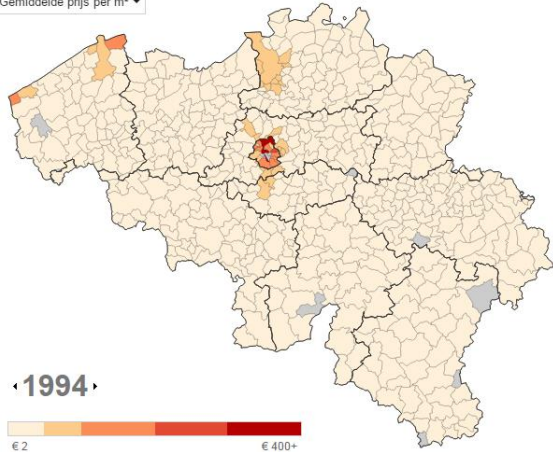
Mediaan prijs per m² ▾



1995

€ 1 € 400+

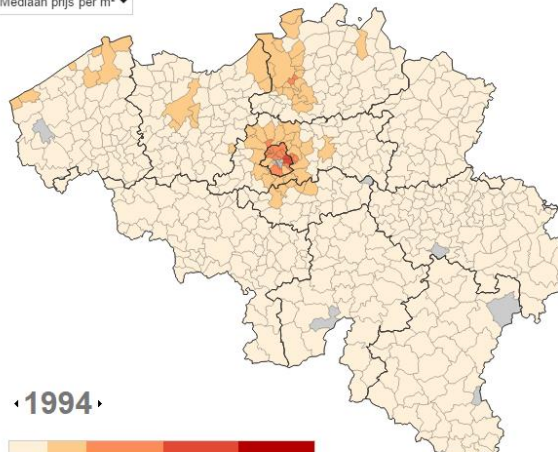
Gemiddelde prijs per m² ▾



1994

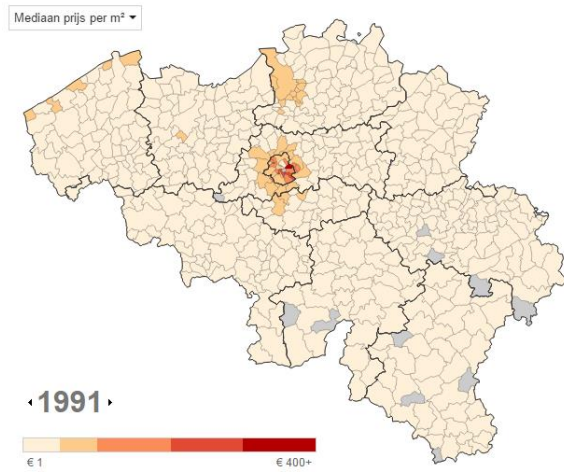
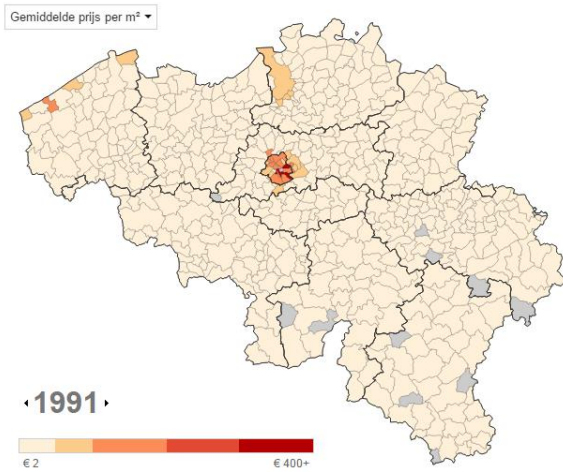
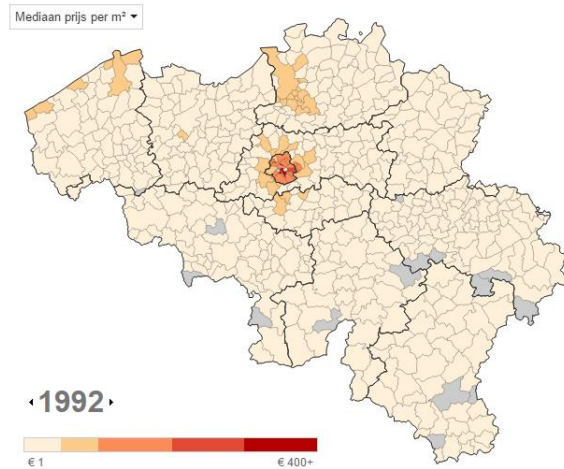
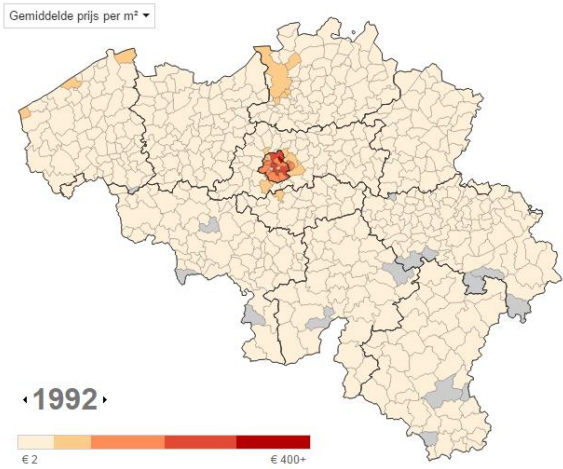
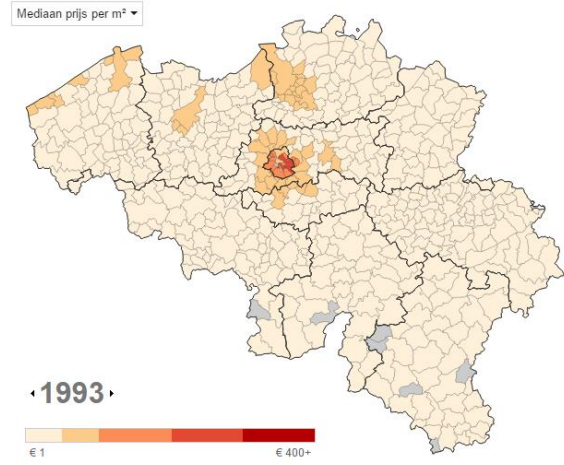
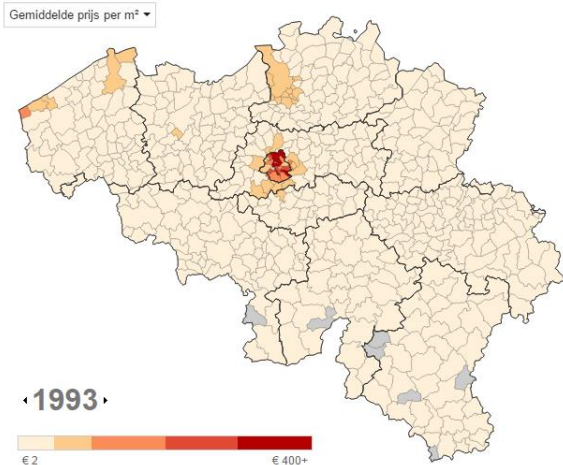
€ 2 € 400+

Mediaan prijs per m² ▾

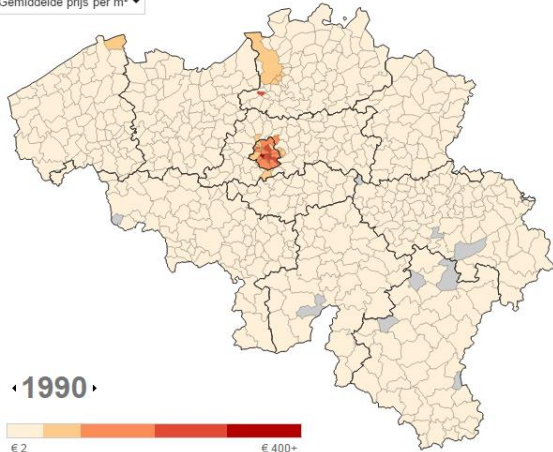


1994

€ 1 € 400+



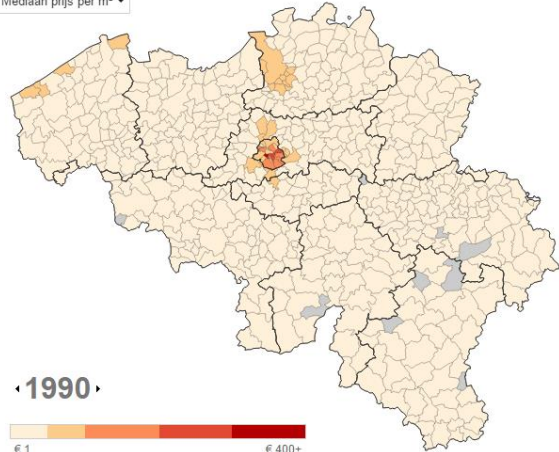
Gemiddelde prijs per m² ▾



1990

€ 2 € 400+

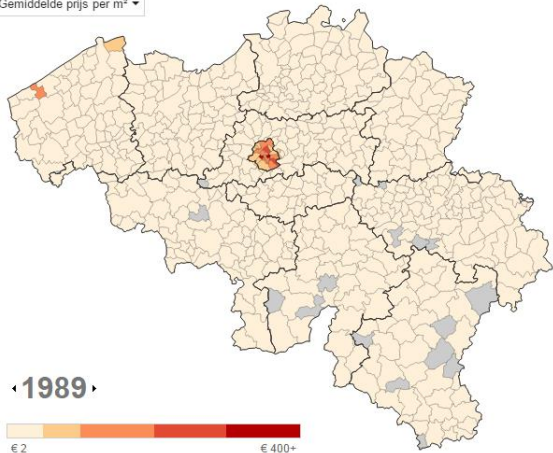
Mediaan prijs per m² ▾



1990

€ 1 € 400+

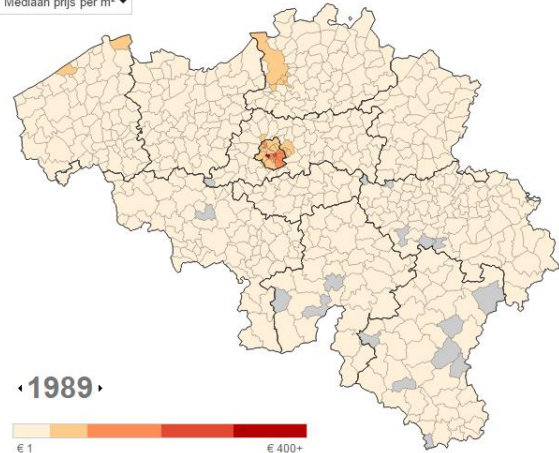
Gemiddelde prijs per m² ▾



1989

€ 2 € 400+

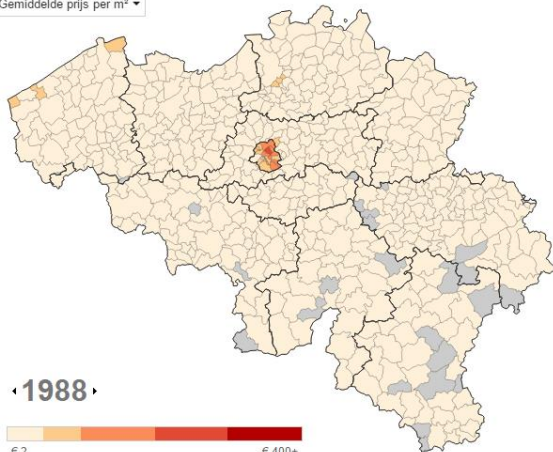
Mediaan prijs per m² ▾



1989

€ 1 € 400+

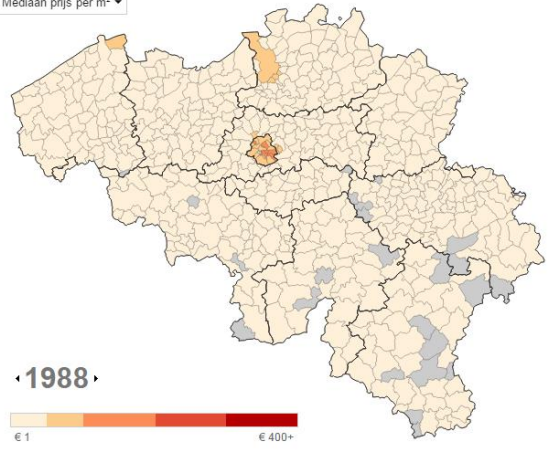
Gemiddelde prijs per m² ▾



1988

€ 2 € 400+

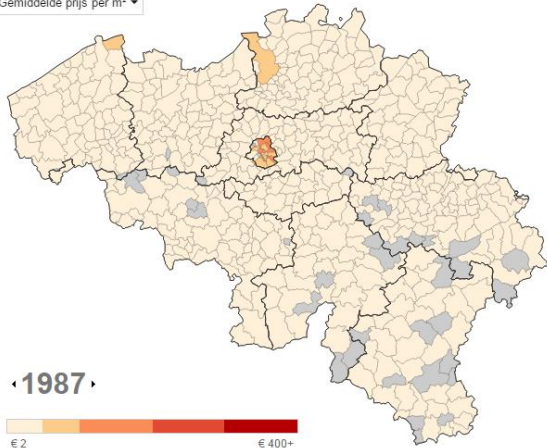
Mediaan prijs per m² ▾



1988

€ 1 € 400+

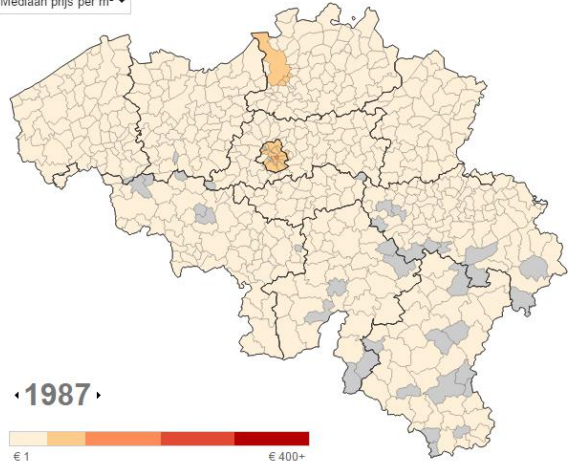
Gemiddelde prijs per m² ▾



◀ 1987 ▶



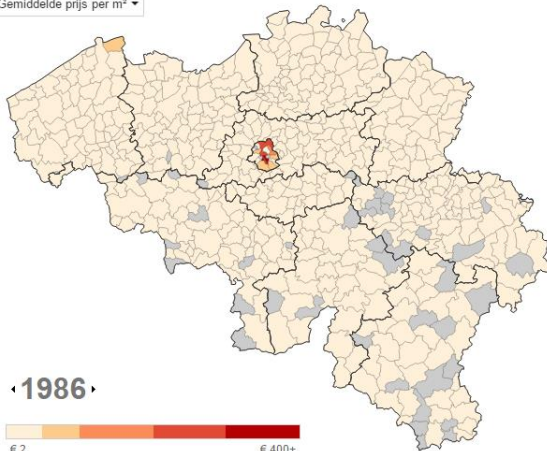
Mediaan prijs per m² ▾



◀ 1987 ▶



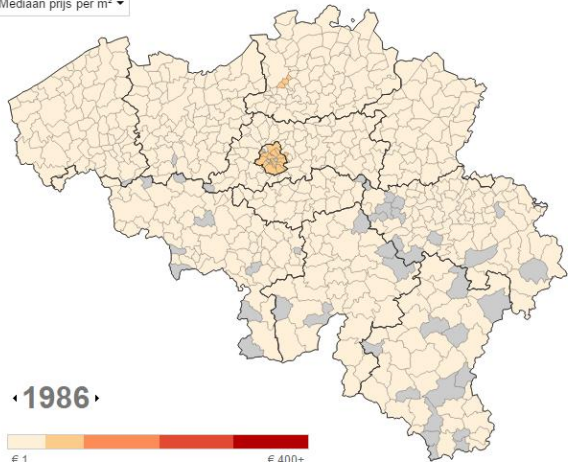
Gemiddelde prijs per m² ▾



◀ 1986 ▶



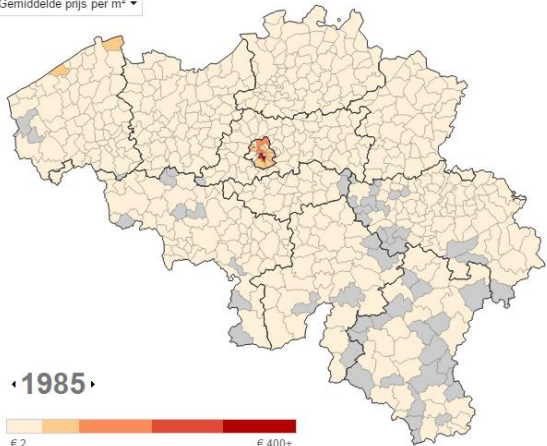
Mediaan prijs per m² ▾



◀ 1986 ▶



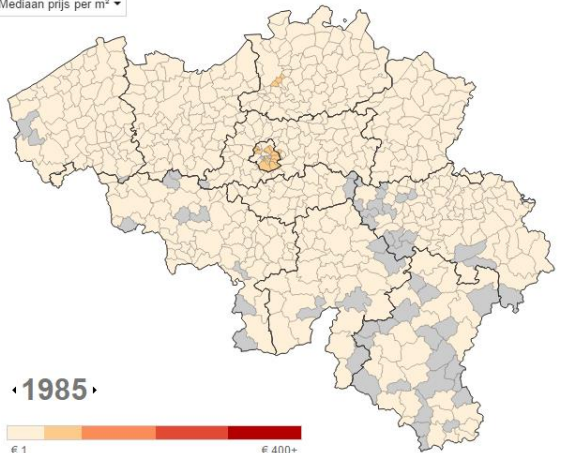
Gemiddelde prijs per m² ▾



◀ 1985 ▶



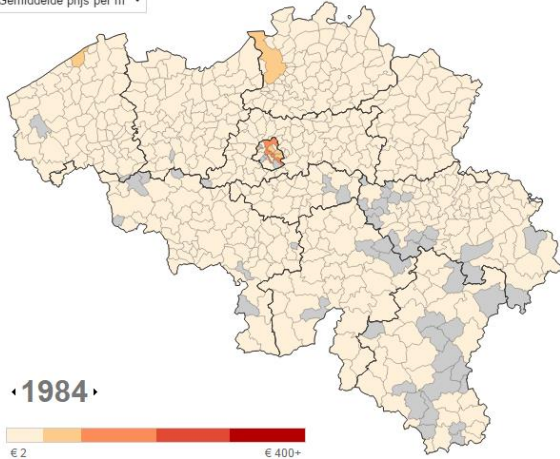
Mediaan prijs per m² ▾



◀ 1985 ▶



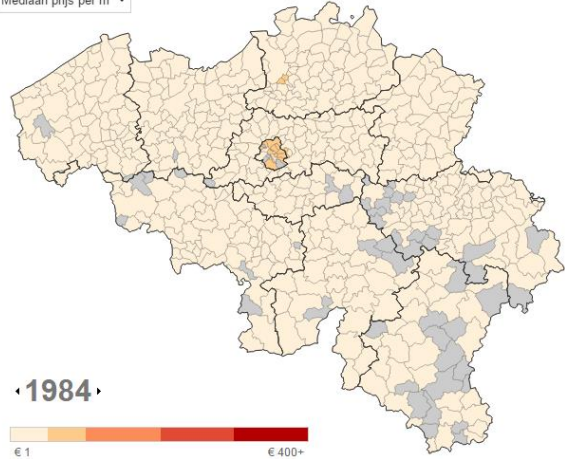
Gemiddelde prijs per m² ▾



◀ 1984 ▶



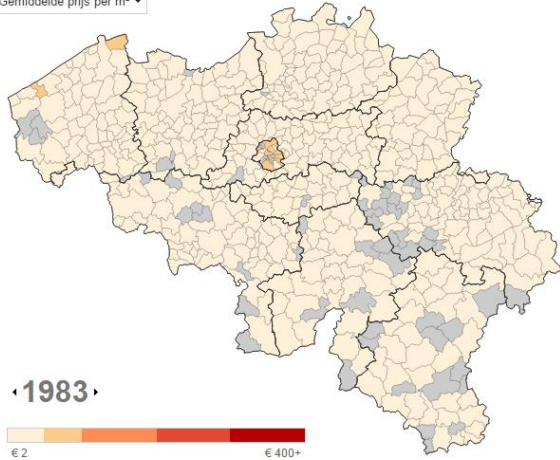
Mediaan prijs per m² ▾



◀ 1984 ▶



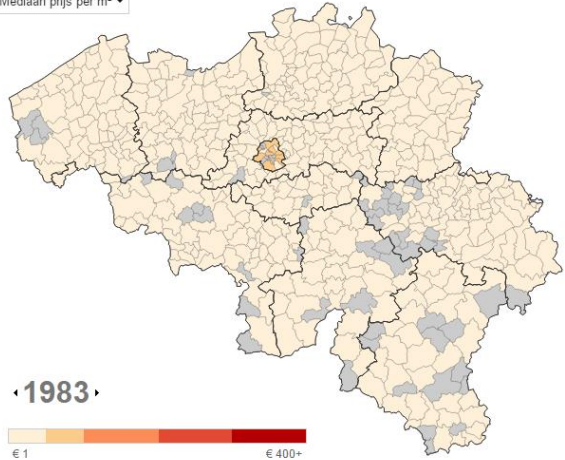
Gemiddelde prijs per m² ▾



◀ 1983 ▶



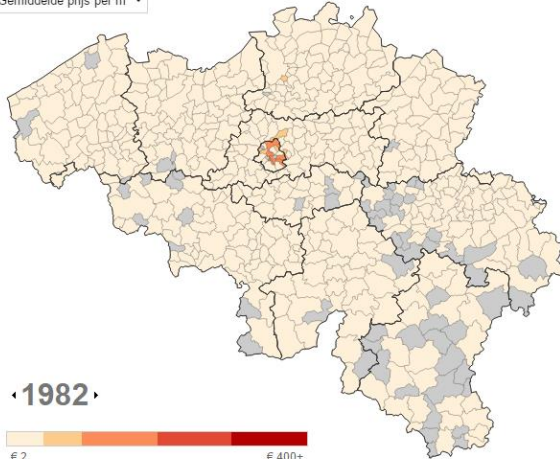
Mediaan prijs per m² ▾



◀ 1983 ▶



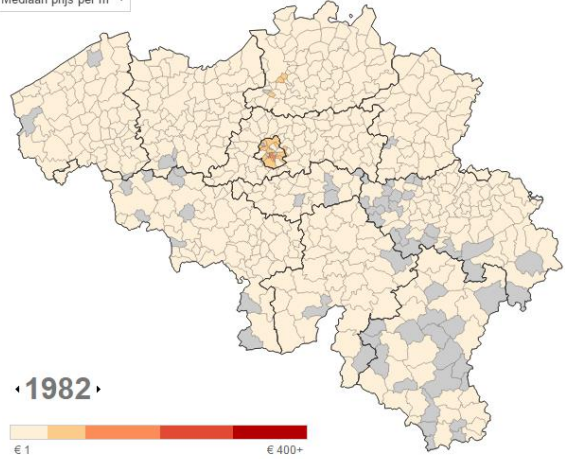
Gemiddelde prijs per m² ▾



◀ 1982 ▶



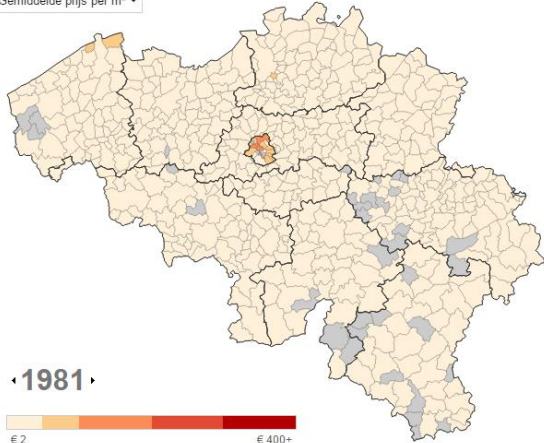
Mediaan prijs per m² ▾



◀ 1982 ▶



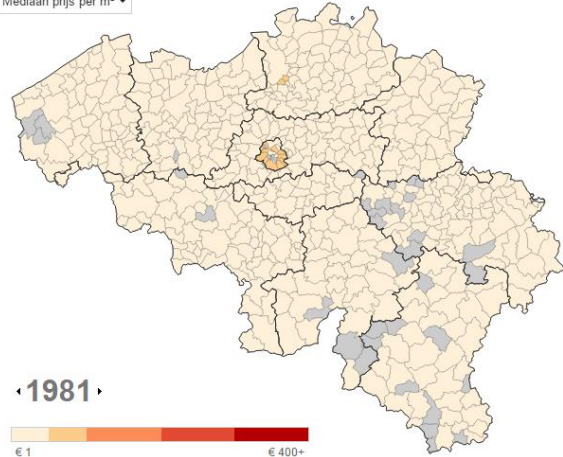
Gemiddelde prijs per m² ▾



◀ 1981 ▶



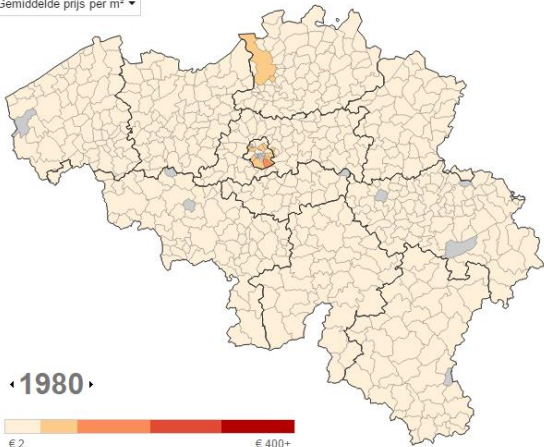
Mediaan prijs per m² ▾



◀ 1981 ▶



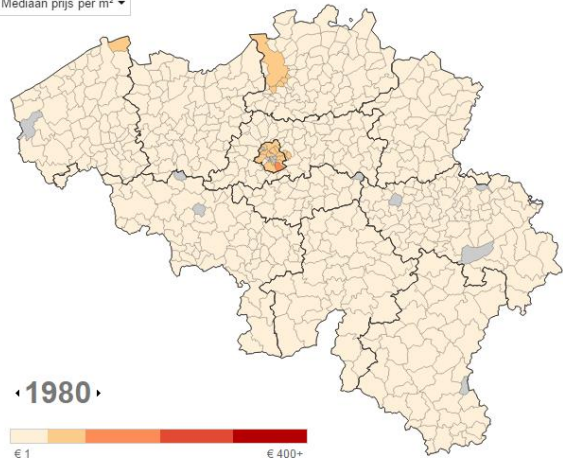
Gemiddelde prijs per m² ▾



◀ 1980 ▶



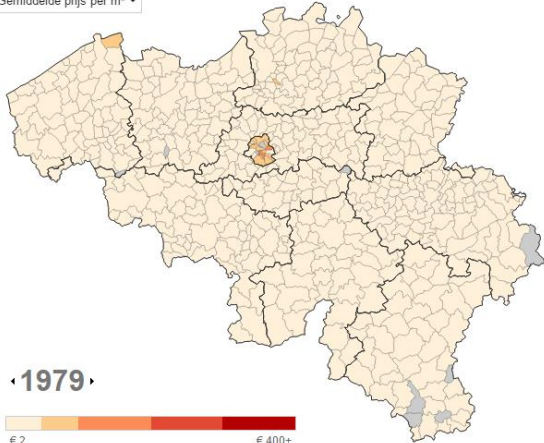
Mediaan prijs per m² ▾



◀ 1980 ▶



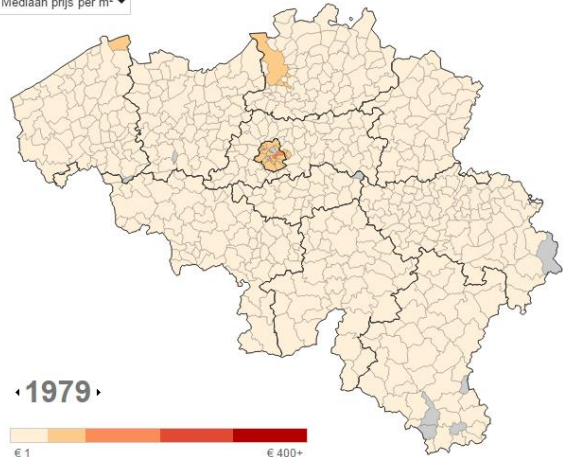
Gemiddelde prijs per m² ▾



◀ 1979 ▶



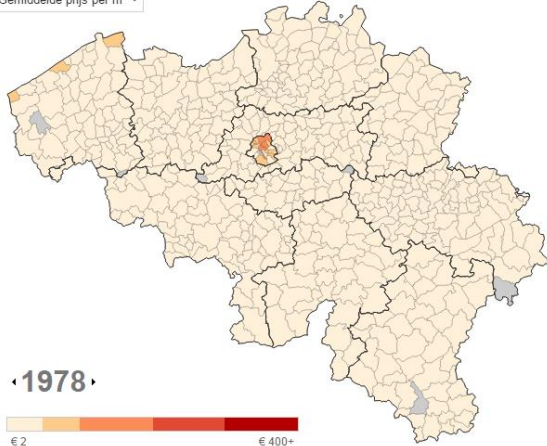
Mediaan prijs per m² ▾



◀ 1979 ▶



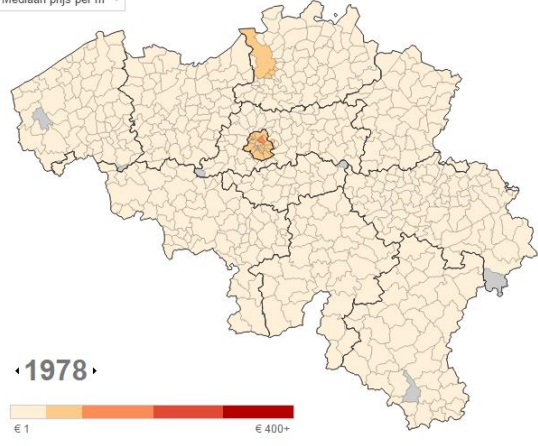
Gemiddelde prijs per m²



1978



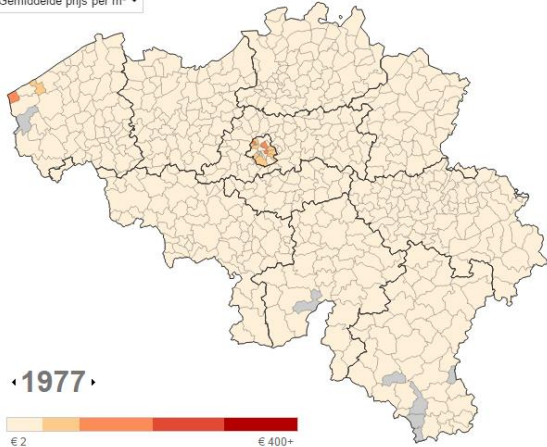
Mediaan prijs per m²



1978



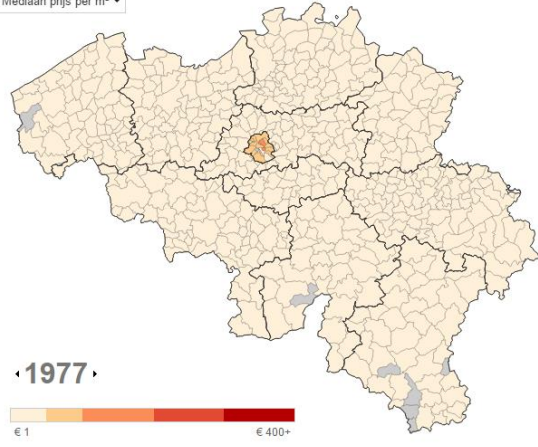
Gemiddelde prijs per m²



1977



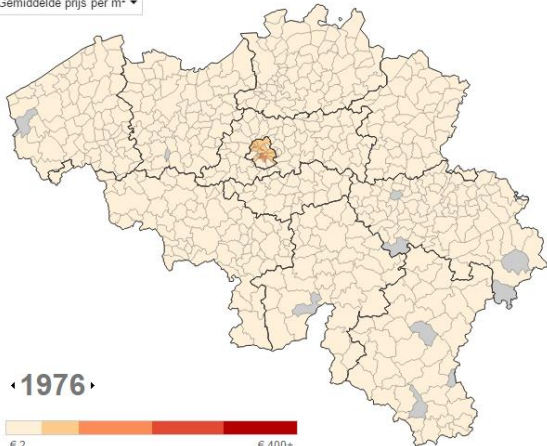
Mediaan prijs per m²



1977



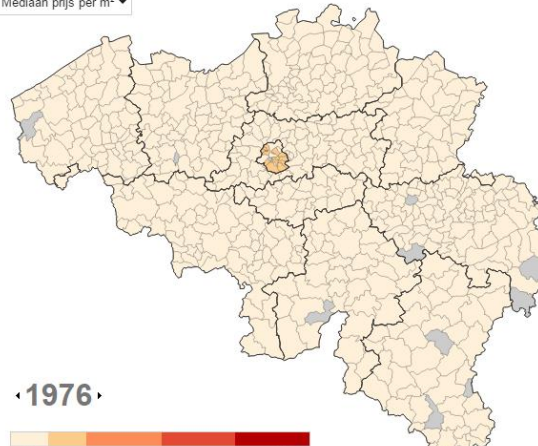
Gemiddelde prijs per m²



1976



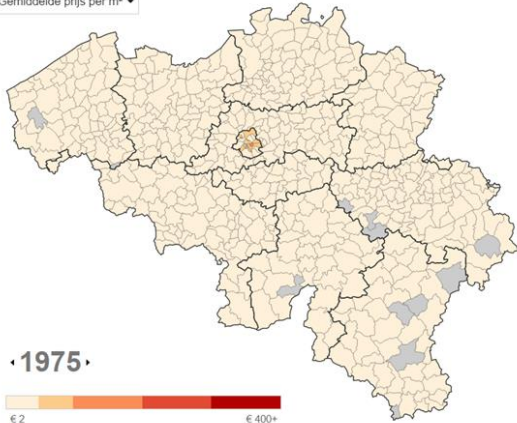
Mediaan prijs per m²



1976



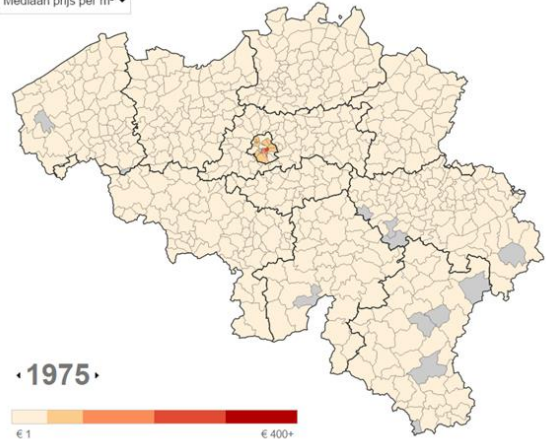
Gemiddelde prijs per m² ▾



1975



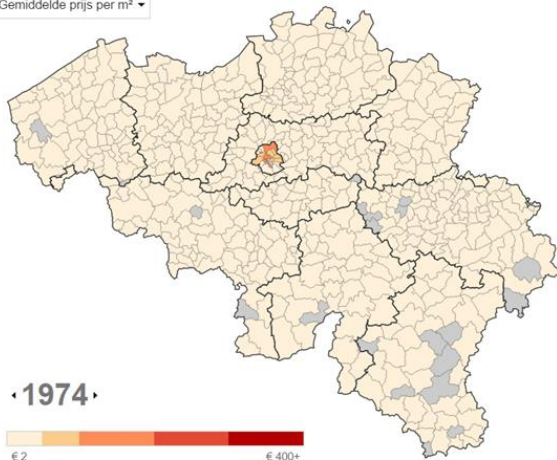
Mediaan prijs per m² ▾



1975



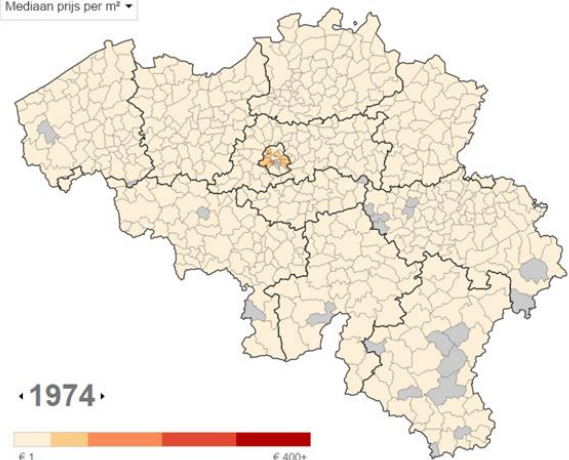
Gemiddelde prijs per m² ▾



1974



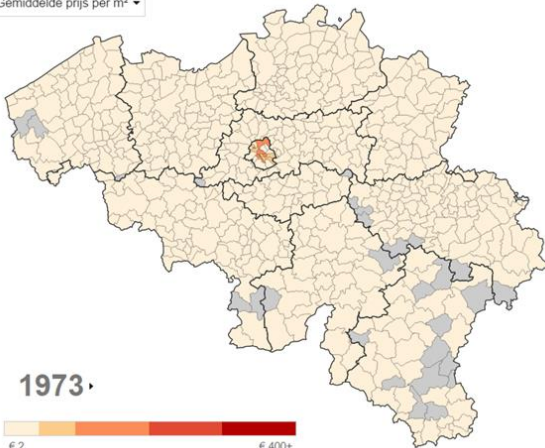
Mediaan prijs per m² ▾



1974



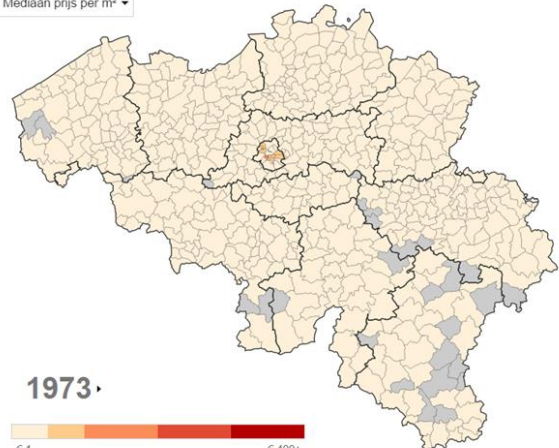
Gemiddelde prijs per m² ▾



1973



Mediaan prijs per m² ▾



1973



Bijlage 2:



Alexander Pels
wo 17/05, 14:41
datamanager@rwo.vlaanderen.be

Geachte heer Brems,

Als laatste jaarsstudent Vastgoed Makelaardij aan de HoGent voer ik een onderzoek naar factoren, die op meso- en macro-niveau de bouwgrondprijzen kunnen beïnvloeden.

Mijn onderzoek focust zich dus tot hertoe op de vraagzijde, dit bij gebrek aan gegevens over de aanbodzijde.

Om ook de aanbodzijde te kunnen belichten, zou ik eigenlijk de ROP-gegevens per gemeente moeten kennen.

Ik heb die op uw website niet gevonden en het is mij ook niet geheel duidelijk geworden of die gegevens publiek toegankelijk zijn.

Kunt u mij hierin op weg helpen?

Ik dank u hiervoor bij voorbaat.

Met de meeste hoogachting,

Alexander Pels

