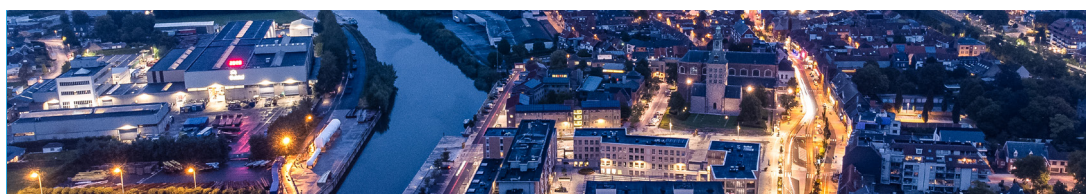


STAD HARELBEKE  
**Conceptnota Beleidsplan Ruimte Harelbeke**



februari 2023, conceptnota

# Colofon

Dit document is een publicatie van:  
Intercommunale Leiedal  
President Kennedypark 10 - BE-8500 Kortrijk  
T +32 56 24 16 16 - [www.leiedal.be](http://www.leiedal.be)

ontwerper - ruimtelijk planner:

- Cindy Deprez - Stad Harelbeke
- Elyne Dewulf - Intercommunale Leiedal
- Hannelore Fabri - Intercommunale Leiedal

in samenwerking met:

Opdrachtgever:  
Stad Harelbeke

Burgemeester:  
Alain Top

Voorzitter gemeenteraad:  
Rita Beyaert

Algemeen directeur:  
Hans Piepers

# Inhoudsopgave

<b>1.</b>	<b>Inleiding. ....</b>	<b>5</b>
1.1.	Van een Ruimtelijk Structuurplan naar een Ruimtelijk Beleidsplan	5
1.2.	Voortraject Beleidsplan Ruimte	5
1.3.	Conceptnota	5
1.4.	Het Beleidsplan Ruimte in relatie tot andere plannen en visies	7
<b>2.</b>	<b>Harelbeke vandaag. ....</b>	<b>9</b>
2.1.	Algemene situering	9
2.2.	Open ruimte	11
2.3.	Bebouwde ruimte	15
2.4.	Netwerken	21
<b>3.</b>	<b>Harelbeke in 2040. ....</b>	<b>26</b>
3.1.	Onderweg naar klimaatneutraliteit	26
3.2.	Contrasterende identiteiten binnen een ruimteneutrale stad	27
3.3.	Een leefbare stad	28
3.4.	Een bereikbare en nabije stad	30
3.5.	Een sterke regionale samenwerking	31
<b>4.</b>	<b>Harelbeke werkt aan de toekomst. ....</b>	<b>33</b>
4.1.	Een veerkrachtige open ruimte	33
4.2.	Een kwalitatieve bebouwde ruimte	39
4.3.	Duurzame netwerken	51
<b>5.</b>	<b>Begrippenlijst. ....</b>	<b>62</b>



*Vluchtfoto centrum Harelbeke*

# 1. Inleiding

## 1.1. Van een Ruimtelijk Structuurplan naar een Ruimtelijk Beleidsplan

Stad Harelbeke wil met het Beleidsplan Ruimte een visie op “goede ruimtelijke ordening” uitzetten voor de toekomst. Een dergelijke oefening is al gebeurd bij de opmaak van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS). Het structuurplan dateert van 2005. In 2012 werd er een herziening goedgekeurd. Het herziene structuurplan is reeds 10 jaar oud en bijgevolg aan actualisatie toe. We worden geconfronteerd met heel wat nieuwe ruimtelijke uitdagingen en ambities zoals bijvoorbeeld het terugdringen van *verharding*, ontwikkelen in functie van bereikbaarheid en *voorzieningsniveau*, belang van *groenblauwe dooradering*, leefomgevingskwaliteit, klimaat- en *energietransitie*,... Dergelijke vraagstukken werden te weinig of niet behandeld in het ruimtelijk structuurplan. Daarom besliste de Gemeenteraad op 18 juli 2022 op voorstel van het College om een Beleidsplan Ruimte Harelbeke op te maken. Het Beleidsplan Ruimte zal het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan volledig vervangen. Deze nieuwe manier van ruimtelijk plannen laat toe om meer strategisch en geïntegreerd te plannen, gericht op de noden en prioriteiten die in de stad spelen.

## 1.2. Voortraject Beleidsplan Ruimte

Vooraleer te starten met de opmaak van het ruimtelijk beleidsplan werd er een voortraject doorlopen. In het voortraject werd onderzocht welke plannen en belangrijke projecten er reeds bestaan en welke ambities en ruimtelijke doelstellingen het stadsbestuur heeft voor toekomst. De input voor de ambities en ruimtelijke doelstellingen werd deels gevoed door de bouwmeesterscan. Er werd tijdens het voortraject ook onderzocht of deze ambities en ruimtelijke doelstellingen nog passen binnen de visie uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

Vanuit het voortraject werd duidelijk dat er enkele ambities van het stadsbestuur niet opgenomen zijn in het

gemeentelijk ruimtelijk structuurplan zoals bijvoorbeeld het belang van *groenblauwe dooradering*, de klimaat – en *energietransitie*, .... Het stadsbestuur vindt deze ambities dermate belangrijk dat er gekozen werd om effectief een Beleidsplan Ruimte Harelbeke op te maken.

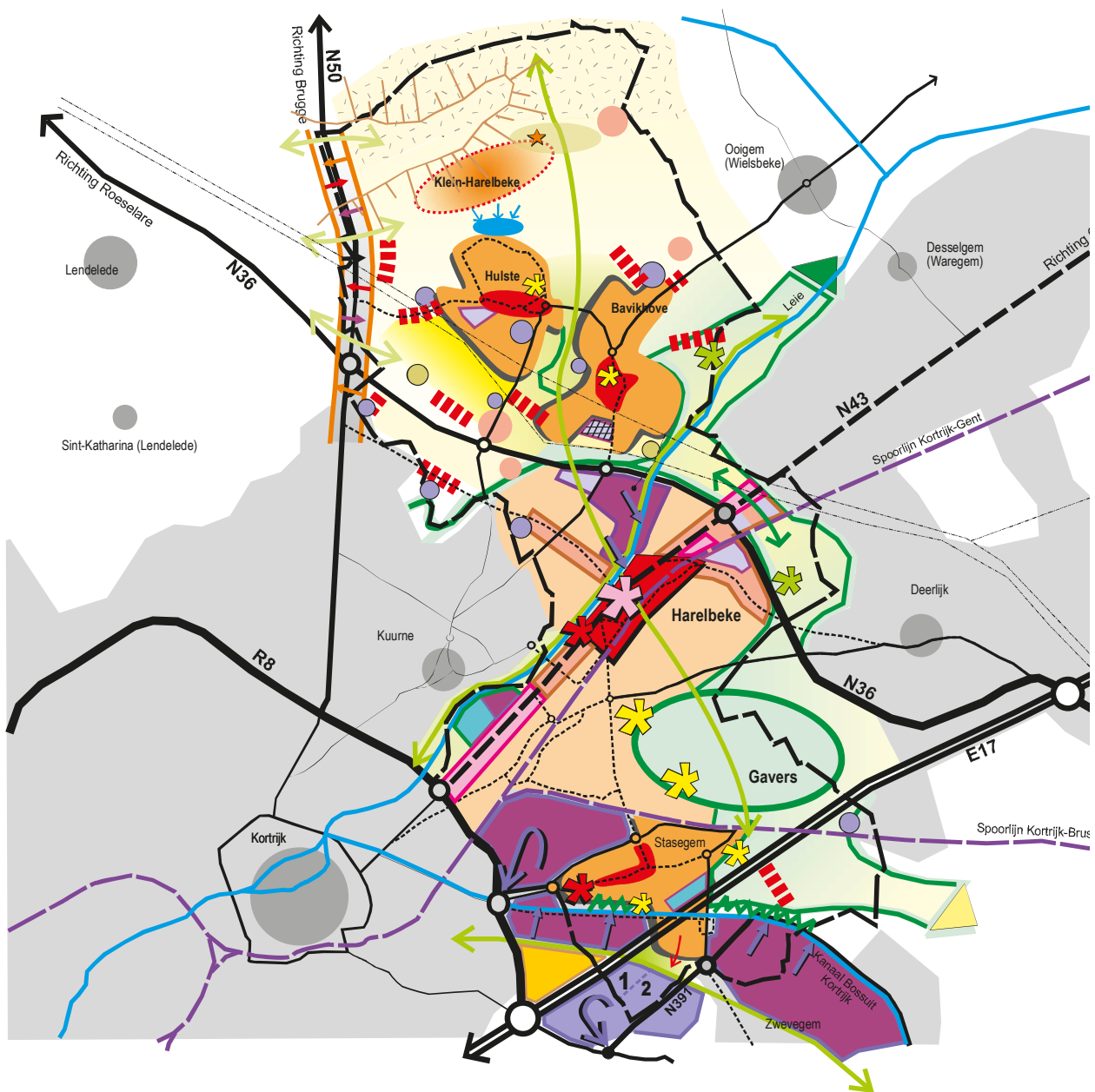
## 1.3. Conceptnota

De opmaak van het Beleidsplan Ruimte is een intensief planningsproces in verschillende stappen. De conceptnota is een eerste stap in dit proces. In deze conceptnota worden kernachtig de krachtlijnen uitgezet voor de toekomstige strategische visie en worden de vraagstukken die we nog willen onderzoeken benoemd.

Deze conceptnota (en later de strategische visie) bestaat uit drie grote delen:

- In het hoofdstuk ‘Harelbeke vandaag’ geven we beknopt weer welke sterktes en uitdagingen Harelbeke kenmerken.
- Het hoofdstuk ‘Harelbeke in 2040’ omschrijft hoe we willen dat Harelbeke er in 2040 uitziet en functioneert.
- Het hoofdstuk ‘Harelbeke werkt aan de toekomst’ geeft weer hoe we deze toekomstvisie willen realiseren. In de conceptnota legt dit deel de ruimtelijke vraagstukken bloot die we verder in het proces willen onderzoeken. Later in het proces zal dit hoofdstuk zo veel mogelijk de antwoorden op deze vragen proberen omvatten in de strategische visie.
- Er worden heel wat specifieke begrippen gebruikt in deze conceptnota. Op het einde van de conceptnota is er daarom een begrippenlijst opgenomen. Woorden in het document die schuin gedrukt staan, worden verduidelijkt in die begrippenlijst.

De conceptnota heeft als doel om samen met geïnteresseerde bewoners en actoren na te denken over hoe Harelbeke er in de toekomst zou kunnen uitzien. Gedurende een periode van 60 dagen kan iedereen dit document consulteren. De conceptnota wordt bezorgd aan de gemeenteraad en voorgelegd aan de GECORO, het departement Omgeving van de Vlaamse overheid, de deputatie van de provincie West-Vlaanderen alsook aan de colleges van burgemeester en schepenen



GRS Harelbeke - Gewenste ruimtelijke structuur  
 Bron: Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Harelbeke

van de aangrenzende gemeenten en steden. Iedere geïnteresseerde bewoner en de verschillende instanties en adviesorganen krijgen de mogelijkheid om te reageren op de inhoud van de conceptnota.

Na de conceptnota zoeken we een antwoord op de ruimtelijke vraagstukken via ruimtelijke onderzoeken die neergeschreven worden in onderzoeksrapporten. Vanuit die ruimtelijke onderzoeken zal deze conceptnota worden aangevuld tot een strategische visie en zullen ook beleidskaders worden opgemaakt. De beleidskaders zullen een meer concrete, actiegerichte invulling geven aan dat strategisch kader.

Meer gedetailleerde informatie over het hele proces vind je terug in de procesnota.

## 1.4. Het Beleidsplan Ruimte in relatie tot andere plannen en visies

Harelbeke is niet het enige bestuursniveau dat nadenkt over zijn toekomstige ruimtelijke ambities. Ook Vlaanderen en de verschillende provincies zijn volop bezig met de opmaak van ruimtelijke beleidsplannen. Op 20 juli 2018 heeft de Vlaamse regering de strategische visienota Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goedgekeurd, een belangrijke stap op weg naar het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV). Ook Provincie West-Vlaanderen is bezig met de opmaak van een Beleidsplan Ruimte. Het Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen zal het ruimtelijk structuurplan provincie West-Vlaanderen vervangen en zoekt aansluiting bij het op te maken Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Op 17 maart 2022 keurde de deputatie van Provincie West-Vlaanderen de conceptnota voor het Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen goed. Het spreekt voor zich dat de stad bij de opmaak van haar ruimtelijk beleidsplan afstemming beoogt met de andere beleidsniveaus.

Harelbeke maakt deel uit van regio Zuid-West-Vlaanderen. Intercommunale Leiedal werkte in samenwerking met de dertien steden en gemeenten van de regio Zuid-West-Vlaanderen, het Departement Omgeving en de Provincie West-Vlaanderen een gedragen ruimtelijke visie uit voor het gebied tussen Leie en Schelde. Het uitgangspunt van de

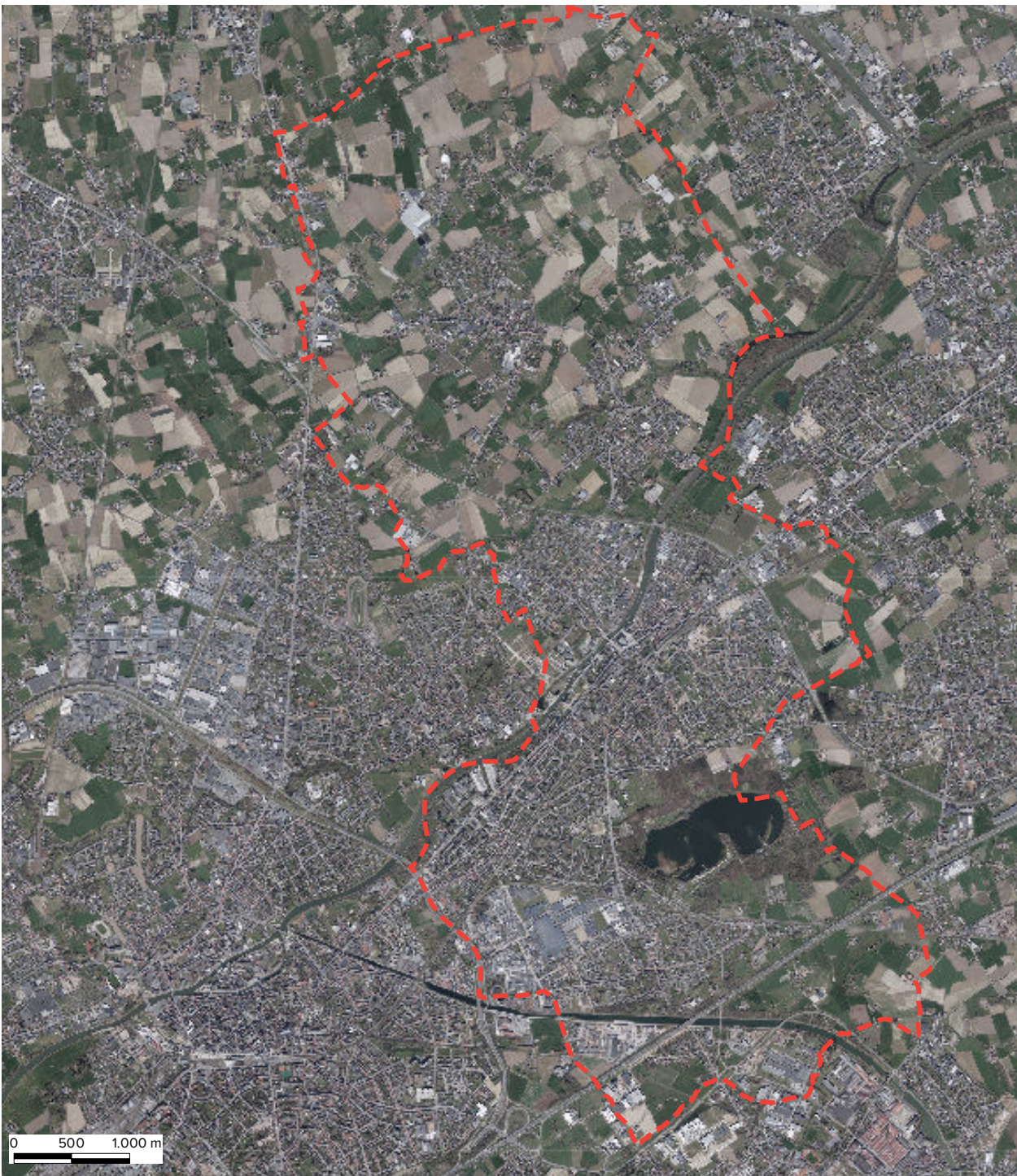
regiovisie was om samen de ruimtelijke ambities voor de regio aan te pakken binnen een context van vrijwilligheid en vanuit de bewustwording dat de ruimtelijke uitdagingen steeds meer grensoverschrijdend zijn en een gezamenlijke aanpak vragen. Met de regiovisie willen we die uitdagingen aangaan met het klimaat als nieuwe speler in het verhaal van de ruimtelijke ontwikkeling.

De regiovisie werkt door in het ruimtelijk beleidsplan van elke stad of gemeente. De gedragen ruimtelijke visie voor het gebied tussen Leie en Schelde formuleert vijf ambities die richtinggevend zijn voor de ruimtelijke beleidsplannen en ook herkenbaar zijn in de geformuleerde ambities in het Beleidsplan Ruimte Harelbeke:

- een *klimaatneutrale* regio met focus op een *veerkrachtig groenblauw netwerk* en een duurzaam energiesysteem
- een *ruimteneutrale* regio met focus op de vermindering van het *ruimtebeslag* en de verhoging van het *ruimtelijk rendement*
- een bereikbare en nabije regio met focus op een ruimtelijke ontwikkeling en inrichting vanuit openbaar vervoer en fiets
- een leefbare regio met focus op gezondheid en biodiverse leefomgeving en een levendige kwalitatieve publieke ruimte met ruimte voor kwalitatief wonen en dynamisch ondernemen
- een onbegrensde regio met focus op grensoverschrijdende aanpak van de regionale uitdagingen en regionale plannen en beheer van regionale structuren.

Ook binnen de stad zijn er reeds heel wat waardevolle plannen en visies uitgewerkt. Zo is er een geïntegreerde vrijetijdsvisie, een groenplan, een mobiliteitsplan, een woonplan, een *kerkenbeleidsplan*, een hemelwater – en droogteplan,... Binnen deze plannen en visies werd er reeds heel wat onderzoek uitgevoerd dat als input dient voor het Beleidsplan Ruimte. Daarnaast werd er in 2020 in aanloop naar het Beleidsplan Ruimte Harelbeke ook een bouwmeesterscan uitgevoerd door een team externe experts onder leiding van het Team Vlaams Bouwmeester. De bouwmeesterscan is een onafhankelijk document, dat geen goedkeuring vereist bij de gemeenten of steden, maar eerder dient als een evaluatie van het ruimtelijk beleid.

Een overzicht van alle relevante plannen en visie vind je terug in de procesnota..



Orthofoto 2021, bron: Digitaal Vlaanderen



## 2. Harelbeke vandaag

Voor we een toekomstvisie opmaken voor Harelbeke is het belangrijk om te begrijpen welke stad we vandaag zijn. Er is binnen Harelbeke een lange traditie aan inzetten op ruimtelijk beleid. Dit vertaalde zich in heel wat planinitiatieven en projecten. Deze projecten hangen vaak samen met de verschillende ruimtelijke structuren die we in Harelbeke kunnen onderscheiden:

- De open ruimte
- De bebouwde ruimte
- De netwerken

Voor deze verschillende structuren wordt in wat volgt omschreven welke sterktes Harelbeke heeft en welke uitdagingen zich stellen op vandaag. Hierbij wordt rekening gehouden met het ruimtelijk beleid dat op vandaag reeds wordt gevolgd.

### 2.1. Algemene situering

Harelbeke situeert zich in de stedelijke as langs de Leie van Menen - Kortrijk - Waregem. Het grondgebied van de stad ligt in het zuidoosten van de provincie West-Vlaanderen. Harelbeke en de omringende gemeenten staan allemaal onder druk van de uitdijende verstedelijking van de Kortrijkse regio. De openruimtegebieden tussen de verschillende gemeenten en steden in de regio zijn grotendeels dicht gebouwd onder invloed van de economische expansie na de aanleg van de E17. Hierdoor ontstond de verstedelijkte band tussen Menen en Waregem.

Binnen de langgerekte vorm van het grondgebied van Harelbeke zijn twee contrasterende delen te benoemen, verbonden door netwerken. Centraal ligt een aaneengesloten *bebouwde ruimte* die onlosmakelijk onderdeel is van het regionaal stedelijk gebied Kortrijk en in het noorden is er een open ruimtegebied dat bestaat uit een landelijk gebied met de *kernen* Hulste en Bavikhove en verspreide bebouwing. Verschillende netwerken van *groenblauwe aders*, mobiliteitsinfrastructuur en energiesystemen doorsnijden en verbinden de open en *bebouwde ruimte*.

Het noordelijk deel van Harelbeke is gelegen op de rand van het *versnipperd landschap* tussen Tielt, Roeselare en Kortrijk. Desondanks vormt dit gebied nog een belangrijk open ruimtegebied tussen de stedelijke as Roeselare -Izegem en de verstedelijkte Leieband en zorgt het ervoor dat deze stedelijke assen niet met elkaar vergroeid zijn.

De hoofdkern van Harelbeke is ontstaan bij een oversteek over rivier de Leie, langs de belangrijke route tussen Kortrijk en Gent, die parallel aan de rivier loopt. Hierdoor ontstond een lineaire structuur in oost – westelijke richting in het stedelijk gebied. De komst van de spoorweg versterkte deze lineaire structuur. Harelbeke-centrum is sterk verstedelijkt en sluit door de bebouwing langs de Leie en de N43 aan op de stedelijke *kern* van Kortrijk. Ten zuiden van het centrum ligt langs het Kanaal Bossuit-Kortrijk het *gehucht* Stasegem. De deelgemeenten Hulste en Bavikhove zijn eerder landelijke *kernen* en liggen in de *open ruimte* ten noorden van de Leie.



Stadhuis Harelbeke



*Open ruimte in Harelbeke*

## 2.2. Open ruimte

De *open ruimte* omvat de grote aaneengesloten gebieden waarin de onbebouwde ruimte overheerst.

De *open ruimte* is van levensbelang. Ze is niet alleen broodnodig voor onze voedselproductie en *biodiversiteit*, maar verzacht ook de effecten van klimaatverandering. Zo buffert ze het tekort of teveel aan water en is ze onmisbaar voor de productie van *hernieuwbare energie*. De *open ruimte* is essentieel voor onze gezondheid, doordat we er rust, ontspanning en beleving vinden.

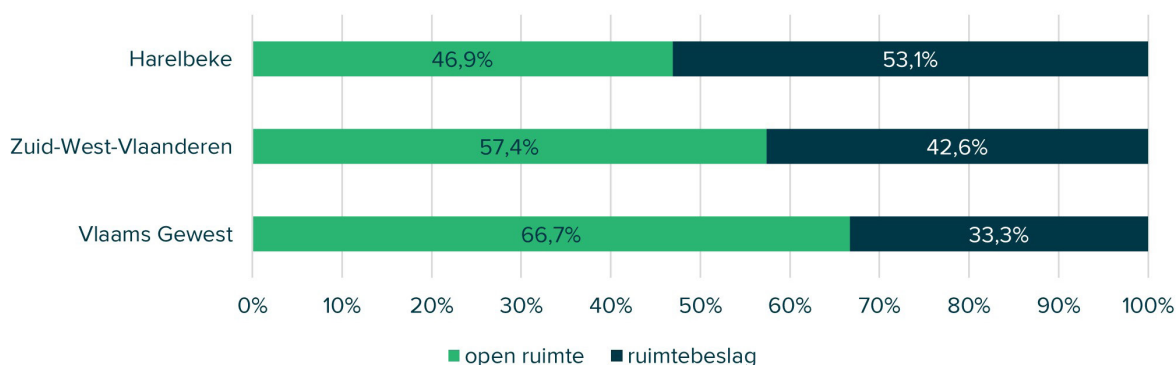
De beken en groengebieden zijn onderdeel van een *groenblauw netwerk* dat door zowel de open als de *bebouwde ruimte* loopt en worden daarom verder besproken onder het hoofdstuk 'netwerken'.

### 2.2.1. DE OPEN RUIMTE STAAT ONDER DRUK

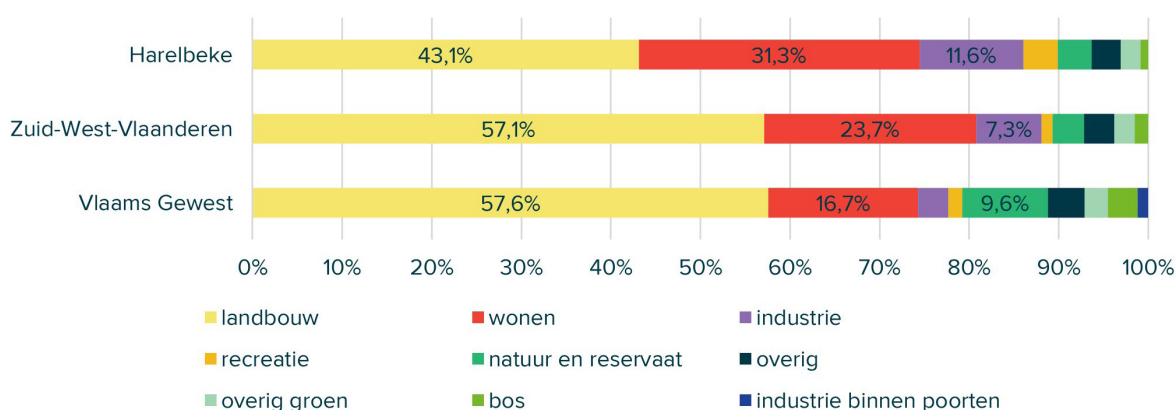
Door de verstedelijkingsdruk is er nog relatief weinig *open ruimte* aanwezig binnen het grondgebied van de stad. Concreet is er per inwoner 555 m<sup>2</sup> *open ruimte*, wat laag is ten opzichte van 1.613 m<sup>2</sup> in vergelijkbare gemeenten en 2.068 m<sup>2</sup> als Vlaams gemiddelde. Er is dus een heel grote oppervlakte ingenomen door ontwikkelingen. Het *ruimtebeslag* van Harelbeke bedraagt 53,1% ten opzichte van 33% gemiddeld in Vlaanderen.

Ondanks de sterke verstedelijking kunnen nog steeds een aantal open ruimtegebieden onderscheiden worden in Harelbeke. Er is sprake van de glooiende landbouwgronden rondom Hoog-Walegem, het *versnipperde* landbouwgebied rond Hulste en Bavikhove, de landbouwgronden in de vallei van Havikbeek-Plaatsbeek en de Leie, de openruimtecorridor tussen Harelbeke en Beveren-Leie en de omgeving van de Keibeek.

Open ruimte versus ruimtebeslag  
percentage t.o.v. totale oppervlakte (2019)



Ruimtebestemmingen  
percentage t.o.v. totale oppervlakte (2022)



bron cijfers grafieken: [provincies.in.cijfers.be](http://provincies.in.cijfers.be)



*Open ruimte in Harelbeke*



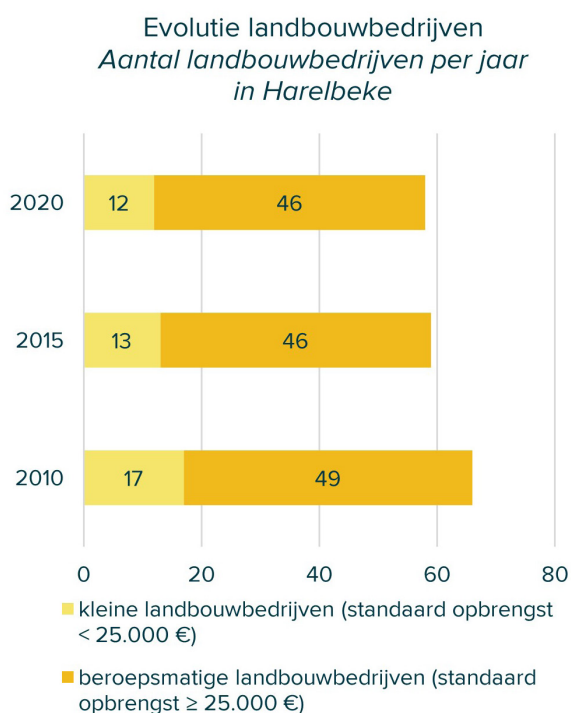
*Open ruimte in Harelbeke*

## 2.2.2. EEN GEFRAGMENTEERD LANDSCHAP

Centraal doorheen de stad loopt de Leie waardoor dit deel lager is gelegen. Ten noorden van de Leievallei bevindt zich een bekenlandschap dat wordt begrensd door een oostwest georiënteerde heuvelrug. Het zuiden van de stad wordt landschappelijk gekenmerkt door de depressie van de Gavers, waar ook de Gaverbeek ontspringt. De heuvelrug ten zuiden hiervan vormt de waterscheiding tussen Leie en Schelde.

In de *open ruimte* is niet overal landschappelijke kwaliteit te vinden. De traditionele relatie tussen het watersysteem, de landbouw en de nederzettingsstructuur is doorheen de jaren verzwakt met als gevolg dat de waterkwaliteit, natuur en *biodiversiteit* vaak ondermaats zijn en de stad niet voldoende *klimaatadaptief* is.

De inrichting van de grens tussen de bebouwde en de *open ruimte* is op vandaag vaak hard uitgevoerd en biedt geen meerwaarde aan het *landschap*. Daarnaast dreigt er een verdere versnippering en vershraling van het *landschap* door *zonevreemde* bebouwing en functies en door de schaalvergroting in de landbouw. Vertuining en verpaarding nemen ruimte in die voor landbouw kunnen worden gebruikt en bedreigen de landschappelijke kwaliteiten van de *open ruimte*.



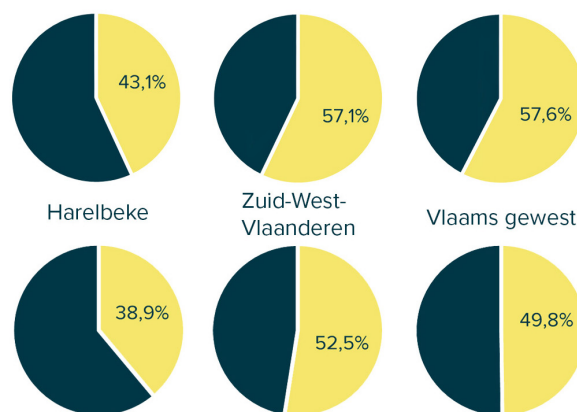
## 2.2.3. EEN LANDBOUWLANDSCHAP IN TRANSFORMATIE

Harelbeke is een van de minst landelijke gemeenten van het arrondissement Kortrijk door haar vrij beperkt landbouwareaal. Harelbeke is gelegen in de landschappelijke regio van de zandleem- en leemstreek, wat een van de vruchtbaarste landbouwregio's is van Vlaanderen. De landbouw staat echter voor heel wat uitdagingen zoals droogte, wateroverlast, *erosie*, concurrentiedruk met schaalvergroting en industrialisering van de landbouwbedrijven als gevolg, moeilijke zoektocht naar betaalbare en kwalitatieve gronden...

Er is een globale evolutie van *grondgebonden landbouw* naar meer *niet-grondgebonden landbouw*. Door deze evolutie worden de vruchtbare gronden van Harelbeke onderbenut.

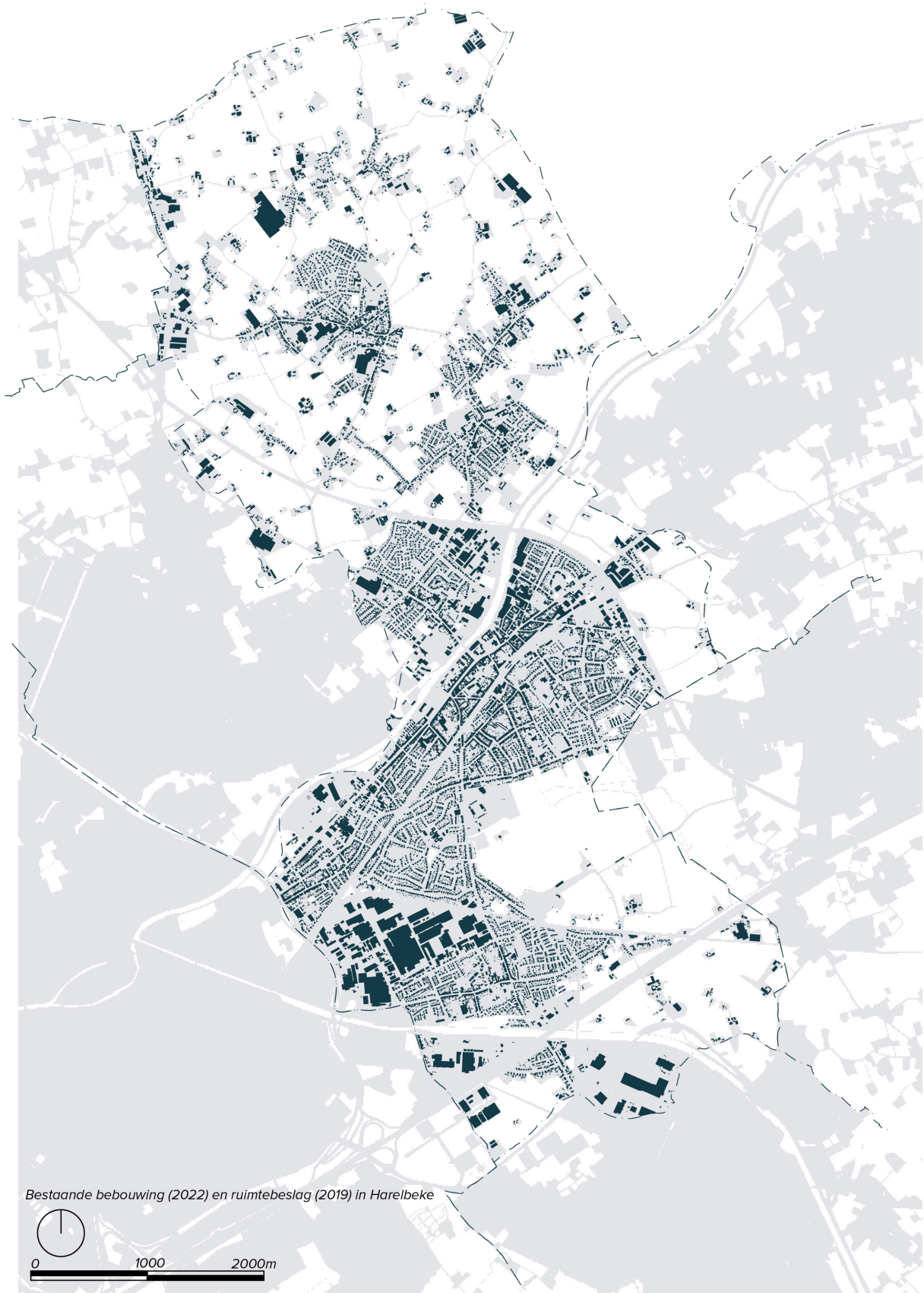
De afgelopen vijftien jaar was er bovendien een sterke afname van het aantal actieve boerderijen en een toename van de schaal per boerderij. Deze tendenzen van schaalvergroting zijn ruimtelijk merkbaar door de introductie van grotere glastuinbouwconstructies enerzijds en door de industrialisering van boerderijen met grotere landbouwloodsen anderzijds. Met het RUP 'landelijk gebied rond Bavikhove en Hulste' is getracht om hierop een antwoord te bieden. De gevraagde schaalvergrotingen overstijgen echter de verwachtingen, waarbij de vraag gesteld wordt of toekomstige ontwikkelingen nog voldoende afgestemd zijn op hun omgeving (*landschap*, mobiliteit, water...).

### Bestemming landbouw oppervlakte t.o.v. totale oppervlakte

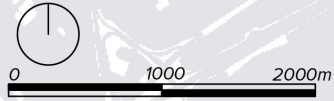


### Landbouwgebruik oppervlakte t.o.v. totale oppervlakte

bron cijfers grafieken: [provincies.in.cijfers.be](http://provincies.in.cijfers.be)



Bestaande bebouwing (2022) en ruimtebeslag (2019) in Harelbeke



## 2.3. Bebouwde ruimte

De *bebouwde ruimte* bestaat enerzijds uit het stedelijk gebied dat bestaat uit de *kernen* van Harelbeke–centrum en Stasegem, de woonwijken en de bedrijventerreinen. Daarnaast behoren ook de landelijke *kernen* van Bavikhove en Hulste tot de *bebouwde ruimte*.

### 2.3.1. EEN GROEIENDE STAD

De stad Harelbeke telde op 01/01/2022 29.091 inwoners en 12.830 huishoudens en blijft groeien. Er wordt verwacht dat er tussen 2021 en 2040 1.595 bijkomende huishoudens zullen zijn. De vraag is waar deze bijkomende huishoudens een woning zullen vinden. Harelbeke heeft nog 57,7 ha onbebouwd woongebied. Daarnaast heeft de stad nog 14,9 ha woonuitbreidingsgebied. Bepaalde van deze gebieden zijn echter niet goed gelegen (met name in de *open ruimte*, ver van de voorzieningen, in watergevoelig gebied, ...). In het achterhoofd houdende dat Harelbeke op vandaag reeds een relatief groot *ruimtebeslag* kent, zal er kritisch moeten worden omgegaan met de inplanting van die bijkomende woonegelegenheden.

De woningbehoefte wordt eigenlijk niet per stad of gemeente onderzocht maar eerder op basis van de regionale woningmarkten. Bijgevolg is het relevant om de resultaten uit de ruimtemonitor wonen Zuid-West-Vlaanderen (versie 2022) te vermelden. Daaruit blijkt dat er in de regio nog ongeveer 848 hectare onbebouwde percelen bestemd zijn als woongebied en 396 hectare als woonuitbreidingsgebied. In totaal gaat het dus om 1.284 hectare aan gronden die op vandaag nog onbebouwd zijn, maar bestemd zijn om te wonen. Anderzijds wordt, op basis van prognoses door Statistiek Vlaanderen (2021), verwacht dat er tot 2040 ongeveer 11.500 extra huishoudens in de

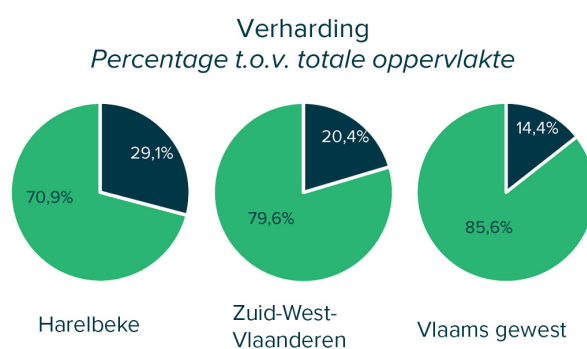
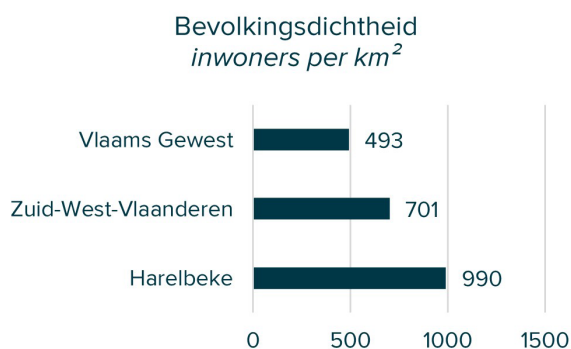
regio zullen zijn. Als we de 11.500 bijkomende woningen zouden ontwikkelen aan 35 woningen per ha, hebben we nood aan 329 ha onbebouwde percelen. Dit betekent dat er in dit scenario een overaanbod is van 917 hectare aan onbebouwde percelen in de regio, zonder rekening te houden met *reconversie*, *verdichting* in de *kernen* en invullen van bestaande leegstand.

### 2.3.2. EEN STERK VERHARDE (PUBLIEKE) RUIMTE

Harelbeke heeft een zeer grote *verhardingsgraad* van 29,1% ten opzichte van 14,4% gemiddeld in Vlaanderen, 20,4% in Zuid-West-Vlaanderen en 15,3% bij vergelijkbare gemeenten. In oudere verkavelingen en het stadscentrum loopt de *verhardingsgraad* op tot maximaal 72%. De straten zijn vaak smal waardoor een groen profiel niet altijd mogelijk is. In de landelijke dorpen van Bavikhove (20%) en Hulste (15,4%) is een lagere *verhardingsgraad*. (bron: provincies.incijfers.be, 2018)

Door de grote dichtheden en kleine *woningtypes* is er in de oude stadsdelen en verkavelingen een grote nood aan kwalitatieve openbare (groene) ruimte. Hier is het aanbod aan publiek groen vaak ondermaats. Slechts 37,1% van de inwoners van Harelbeke wonen binnen een straal van 800 m van wijkgroen. In Vlaanderen is dit gemiddeld 63,2%. (bron: provincies.incijfers.be, 2018)

Harelbeke heeft een zeer uitgebreid aanbod aan vrijetijdsvoorzieningen. Harelbeke-centrum heeft het provinciaal domein de Gavers, dat als ontluichtingsgebied functioneert voor de dense *kern*. Naast de Gavers ligt site De Mol, waar een zeer groot aanbod is aan sportvoorzieningen. Ook de landelijke *kernen* van Hulste en Bavikhove en de stedelijke *kern* van Stasegem hebben hun eigen sportvoorzieningen.



bron cijfers grafieken: provincies.in.cijfers.be

### 2.3.3. KARAKTERVOLLE DORPEN, KERNEN EN WIJKEN

Het leeuwendeel van het bouwkundig erfgoed in Harelbeke dateert uit de 19<sup>de</sup> eeuw en concentreert zich in de stads- en dorpskernen. De landelijke dorpskernen van Hulste en Bavikhove bezitten nog hun authentieke ruimtelijke structuur en hebben een eigen identiteit. Bavikhove in het bijzonder wordt gekenmerkt door een talrijke aanwezigheid van relictten uit het rijke verleden. Hoewel Stasegem zich intussen liet omringen door nieuwe infrastructuren en bebouwing, heeft ze een bijzonder kenmerkend historisch en gaaf profiel.

De wijken het Eiland, gelegen achter het huidige cultureel centrum, en de Zandberg, gelegen nabij de Ringlaan van Kortrijk, werden gebouwd in de jaren 1930-1940 en bestaan uit dichte bouwblokken met aaneengesloten bakstenen bebouwing onder zadeldak. Na de tweede wereldoorlog werden talrijke (sociale) woonwijken opgericht, zoals de Arendswijk, bestaande uit gekoppelde en aaneengesloten woningen, en de Collegewijk, een klassieke suburbane wijk met alleenstaande woningen.

Het oudste bouwkundig erfgoed situeert zich echter in de landelijke omgeving die beschikt over tal van historische (omwalde) hoevesites en kleine groepen van (boeren)huizen gelegen langs kruispunten van wegen. In de *open ruimte* treffen we ook gebouwen aan die niet zo gemakkelijk een nieuwe functie kunnen krijgen: in onbruik geraakte asten en kapelletjes bijvoorbeeld.

Een belangrijk onderdeel van het bouwkundig erfgoed in Harelbeke zijn de kerken. Sinds 2011 werd aan de steden,

gemeenten en kerkbesturen gevraagd om na te denken over de toekomst van de kerken (eventuele neven- of herbestemming) op hun grondgebied. Sinds 2018 werd de opmaak van een *kerkenbeleidsplan* verplicht om in aanmerking te komen voor subsidies voor de restauratie van beschermde en niet-beschermde kerken. Harelbeke heeft zes kerken op haar grondgebied (St. Salvator, St. Rita, St. Augustinus, St. Jozef, St. Petrus Hulste en St. Amandus Bavikhove) waarvan enkel St. Augustinus geen stadsgebouw is. Er is een haalbaarheidsstudie (i.s.m. de Vlaams Bouwmeester en het Projectbureau Herbestemming Kerken) beschikbaar voor drie kerksites : St. Petrus in Hulste van 2015, de St. Jozefkerk op het Eiland van 2017 en de St. Amanduskerk in Bavikhove van 2019.

Hoewel zowel Harelbeke, Stasegem, Bavikhove als Hulste tot op vandaag hun historisch ruimtelijk patroon behouden, staat het erfgoed de laatste decennia onder steeds grotere druk van lucratieve, maar minder geslaagde nieuwbouwrealisaties in de stads- en dorpskernen. De gezinsverdunding en *vergrijzing* van de bevolking zwengelt de vraag naar bijkomende woningen aan. Panden die wel als erfgoed opgelijst, maar niet beschermd zijn, moesten in het verleden vaak wijken vanwege hun vanuit ontwikkelingsoogpunt strategisch goed gelegen locatie. Veel van wat werd bijgebouwd toont grote onverschilligheid ten aanzien van het bouwkundige en stedenbouwkundige verleden en draagt niet bij tot de herkenbaarheid of identiteit van de (deel)gemeente. Met het actieplan bouwkundig erfgoed maakte de stad een integraal erfgoedbeleid op dat vertrok van een herwaardering van de geïnventariseerde panden.



Sint-Salvatorkerk Harelbeke



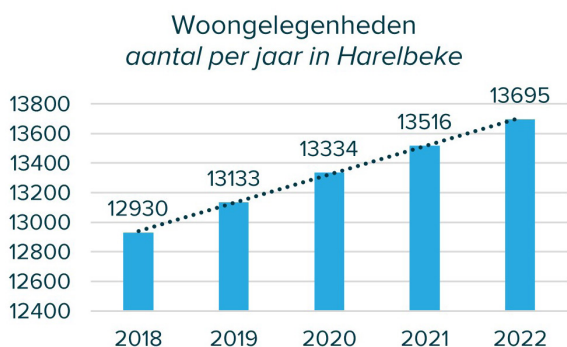
Chicoreiast in Harelbeke (© Cyclomedia)



#### 2.3.4. VEEL KLEINE WONINGTYPES

Harelbeke volgt de demografische evolutie die ook elders in Vlaanderen is ingezet. De *vergrijzing* neemt nog altijd toe en de grootte van de huishoudens neemt af. In 2022 bestaat 69% van de huishoudens in Harelbeke uit één of twee personen. Er wordt verwacht dat deze evolutie zich ook in de toekomst verder zet. Het type woning evolueert mee met de vraag naar kleinere woontiteiten. Zo steeg het aantal appartementen en daalde het aantal ééngezinwoningen. Het aandeel appartementen (19,5%) is hoger dan het aandeel in regio Zuid-West-Vlaanderen (16,6%), maar lager dan in de rest van Vlaanderen (27,6%) (bron: provincies in cijfers). Binnen de ééngezinwoningen is het opmerkelijk dat er in Harelbeke relatief veel rijwoningen zijn (40%) ten opzichte van de rest van Vlaanderen (30,1%) en dat het percentage open bebouwing (23%) beduidend lager ligt dan in de rest van Vlaanderen (41,1%) (bron: provincies in cijfers). De trend om compacter te bouwen en te wonen werd bijgevolg reeds ingezet.

Het groot aanbod aan kleine *woningtypes* vertaalt zich in een grote *bevolkingsdichtheid*. De stad heeft op vandaag een *bevolkingsdichtheid* van +/- 990 inwoners/km<sup>2</sup> en heeft daarmee gemiddeld een hogere dichtheid dan regio Zuid-West-Vlaanderen (701 inwoners/km<sup>2</sup>) en Vlaanderen (493 inwoners/km<sup>2</sup>) (bron: provincies in cijfers). Het wordt dan ook een uitdaging om te onderzoeken waar al dan niet kan worden verdicht in de toekomst. Sommige delen binnen de *bebouwde ruimte* worden beter ontpit en vergroend in plaats van bijkomend te worden verdicht.

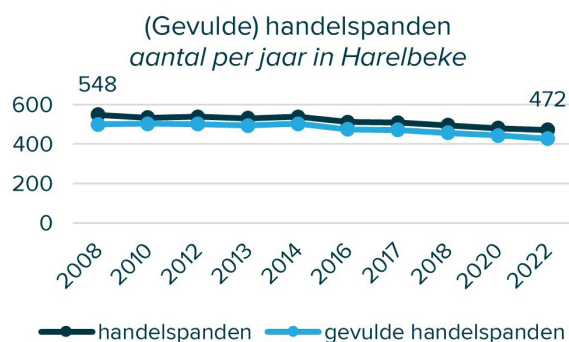


#### 2.3.5. EEN STAD MET VEEL VOORZIENINGEN

De stad is goed bereikbaar en kent een relatief hoge *bevolkingsdichtheid*. Dit biedt de ideale omgeving voor het integreren van voorzieningen zoals *detailhandel*, horeca... Er werd de laatste jaren sterk ingezet op het verder aantrekkelijk maken van het stadscentrum. Dit door het voeren van een kernversterkend beleid, de wekelijkse markten, maar ook door ruimtelijke ingrepen zoals de ontwikkelingen langs de Leie en de vernieuwing van het Marktplein in Harelbeke. Het stadscentrum kent dan ook een hoog *voorzieningenniveau*.

Er zijn op vandaag ook heel wat gemeenschapsvoorzieningen aanwezig in de stad zoals het stadhuis, culturele voorzieningen, scholen... Gemeenschapsvoorzieningen hebben een divers mobiliteitsprofiel. Het mobiliteitsprofiel van een stadhuis is bijvoorbeeld anders dan het mobiliteitsprofiel van een brandweerkazerne. De aanwezigheid van een stadhuis, scholen en dergelijke in het centrum van Harelbeke verhoogt de aantrekking van het centrum, wat positief is voor de andere voorzieningen in het centrum zoals horeca, *detailhandel*...

Onder voorzieningen wordt ook *detailhandel* begrepen. Binnen deze sector zijn er enkele belangrijke uitdagingen. Er zijn de algemene tendenzen zoals e-commerce, *vergrijzing*... die een daling teweeg brengen van het budget dat in een fysieke winkel wordt besteed. Daarnaast zijn er specifieke uitdagingen voor het stadscentrum van Harelbeke. Er is een grote concurrentie vanuit de goed voorziene en zeer nabij gelegen steden Kortrijk en Waregem. Daarnaast is er



bron cijfers grafieken: provincies.in.cijfers.be

een hoge druk van grootschaligere winkelconcepten die zich buiten het stadscentrum willen vestigen. Dit is vooral merkbaar langs de belangrijke *invalswegen* van de stad. Het *RUP* activiteitenkorrels N50 legt dit aan banden langs de Brugsesteenweg. De druk is veel hoger en moeilijker te controleren langs de andere *invalswegen* door de ruimer in te vullen gewestplanbestemmingen die daarlangs aanwezig zijn. Dit heeft ertoe geleid dat *detailhandel* her en der verspreid langs deze lineaire structuren is ontstaan.

In de deelgemeenten zijn de voorzieningen stelselmatig verminderd. Deze evolutie is ook merkbaar in andere kleinere *kernen* in Vlaanderen en zal moeilijk omkeerbaar zijn in de toekomst. Binnen de toekomstvisie lokale economie en het strategisch economisch actieplan is het de ambitie om in elk van deze deelgemeenten te streven naar een lokaal verzorgende *kern* met respect voor de identiteit en de schaal van deze *kern*. Zo worden gebiedsgerichte acties van handelszaken in deze deelgemeenten ondersteund vanuit de stad.



Vluchtfoto detailhandelszone N43 (2019)

### 2.3.6. EEN BEDRIJVIGE STAD

Harelbeke maakt onderdeel uit van een regio met heel wat bedrijvigheid. Dit vertaalt zich in een relatief groot deel van de *bebouwde ruimte* dat is toegekend aan ondernemen: namelijk 29% in Harelbeke ten opzichte van het Vlaams gemiddelde van 16% (bron: provincies in cijfers). Heel wat bedrijvigheid is ontstaan langs de Leie en het kanaal Bossuit – Kortrijk. Veel van de bedrijven langs die waterlopen gebruiken het water echter niet meer of niet optimaal. De laatste decennia was er ook een verschuiving van *verweven* bedrijven in de *kernen* naar grotere bedrijventerreinen die gekoppeld zijn aan de bovenlokale autowegen.

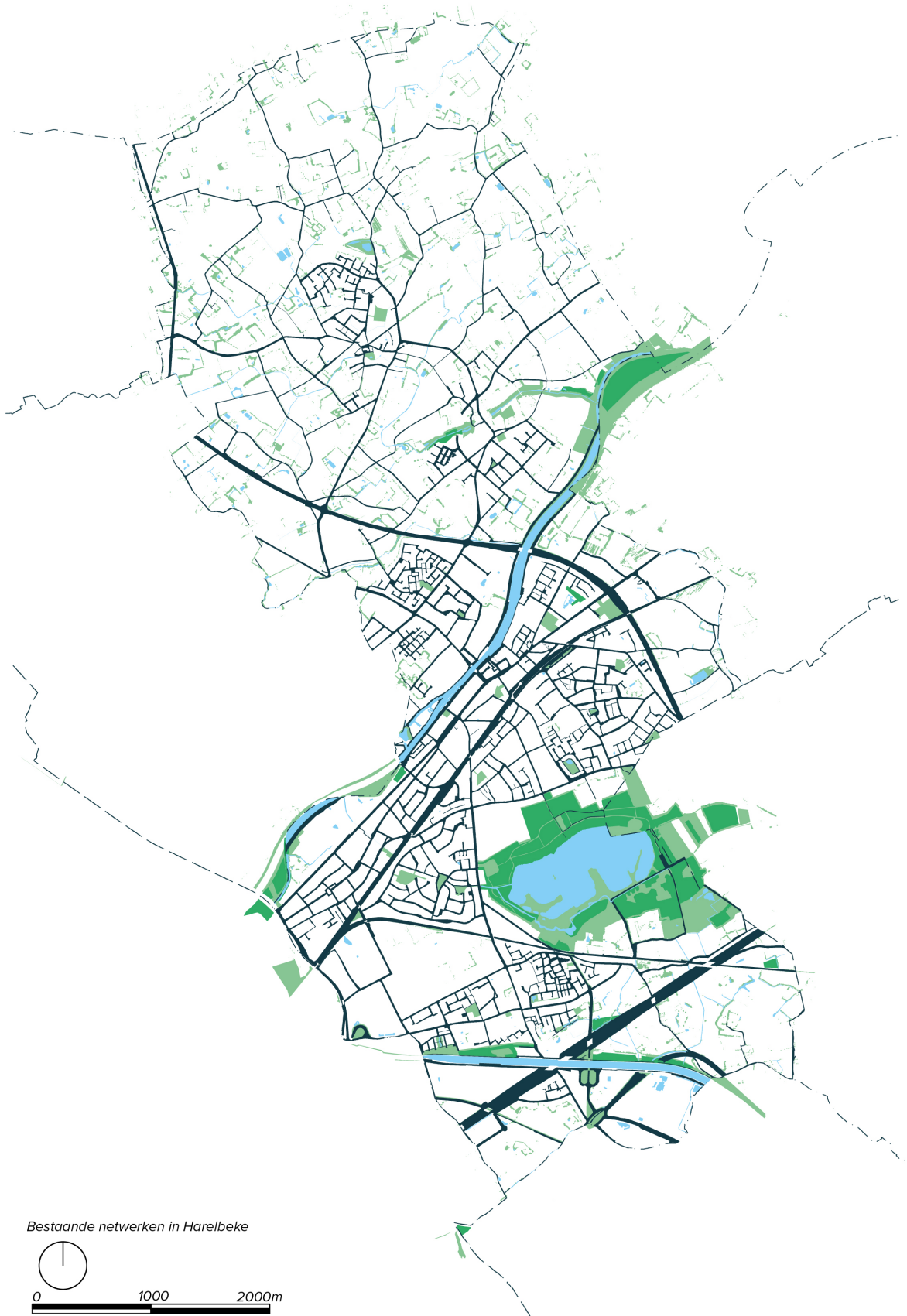
In Stasegem, op het kruispunt van verschillende vervoersmogelijkheden, is het gemengd regionaal industriepark Harelbeke -Stasegem gelegen. Het industriepark Harelbeke- Kanaalzone situeert zich langs de zuidelijke zijde van het Kanaal Bossuit-Kortrijk. Het industriepark 'de Blokken' sluit aan op het Industriepark Harelbeke-Kanaalzone. Op Overleie situeren zich twee bedrijventerreinen langs de N36 nl. ambachtelijke zone Vierschaar en industrieterrein Vaarnewijk. In Harelbeke, tussen de N36 en de Deerlijksesteeweg is het industriepark 'De Geit' uitgebouwd. Sinds het begin van deze eeuw is er langs de E17 en deels op grondgebied van Harelbeke, deels op Zwevegem en Kortrijk, het hoogwaardig Industriegebied Evolis ontwikkeld. Binnenkort wordt de tweede fase van Evolis aangelegd op het grondgebied van Harelbeke.

Harelbeke kent ook heel wat bedrijvigheid die verspreid ligt binnen het bebouwde weefsel, de zogenaamde 'paarse sproeten', vernoemd naar de kleur van bedrijvigheid op het gewestplan. Naast Harelbeke-centrum is er vooral in Stasegem veel bedrijvigheid aanwezig in de *kern* naast de woonfunctie. Verwevenheid van wonen en werken is positief onder andere naar duurzaam woon-werkverkeer toe. Er moet echter worden onderzocht hoe beide functies evenwichtig met elkaar kunnen *verweven* en eventuele conflicten beperkt worden.

*Zonevreemde* bedrijven liggen dan weer verspreid in de *open ruimte* en aan de uitlopers van de *kernen*. De stad stelt vast dat de vorige generaties bedrijfsleiders hun bedrijven stopzetten, verhuizen, fusioneren... waardoor de ruimtelijke toekomst van deze gebieden opnieuw in vraag wordt gesteld. De stad hanteert een afwegingskader om de toekomst van deze *zonevreemde* bedrijven te bepalen. Vanuit verschillende omgevingsfactoren wordt bepaald of die sites al dan niet opnieuw kunnen worden ingezet voor bedrijvigheid. Bepaalde sites zullen opnieuw voor bedrijvigheid kunnen worden ingezet waardoor het aansnijden van nieuwe *open ruimte* niet nodig is terwijl op andere sites de bedrijvigheid uitdovend zal zijn wegens bijvoorbeeld een slechte bereikbaarheid.



Industriepark De Blokken



Bestaande netwerken in Harelbeke



## 2.4. Netwerken

De open en *bebouwde ruimte* staan met elkaar in verbinding door verschillende netwerken: het mobiliteitsnetwerk en het *groenblauw netwerk* van waterlopen, grachten en natuurgebieden. Ook ons energiesysteem beschouwen we als een netwerk. *Klimaatadaptatie- en mitigatie* zijn thema's die zeer belangrijk zijn om mee te nemen bij de visievorming rond deze netwerken.

### 2.4.1. EEN GOED BEREIKBARE STAD

Het stedelijk gebied wordt vooral gedomineerd door **lineaire assen in de oost – westrichting**, meer bepaald de Leie, de N43, het spoor. De linken in de noord – zuidrichting zijn minder talrijk en dit zowel naar ruimtelijke samenhang als naar effectieve verbindingen en bereikbaarheid.

Hoewel de Leieoeveren wel toegankelijk zijn, liggen ze vanuit het achterland gezien vaak verscholen en zijn ze moeilijk bereikbaar. De relatie met het water kan versterkt worden door de Leie meer voelbaar en bereikbaar te maken. In de afgelopen jaren zijn er heel wat projecten uitgevoerd om de stad sterker naar de Leie te richten zoals de heraanleg van het Marktplein. Ook het spoor blokkeert de noord - zuidverbinding. Zo wordt er langs het spoor een fietssnelweg gepland, maar zijn er bijvoorbeeld weinig spoor kruisingen terwijl het spoor over een aanzienlijke lengte verhoogd is aangelegd. Daarnaast nodigt het aanzien van bijvoorbeeld de tunnel bij het station niet uit tot het kruisen van het spoor.

Harelbeke is goed ontsloten door een **regionaal wegennet**. De N36 en de N43 zijn regionale structuren die kunnen worden ingezet voor doorgaand verkeer. De N43 zorgt voor de doorstroming van het verkeer in oost–westelijke richting. De recente heraanleg van de doortocht door het stadscentrum van de N43 had een enorme impact op de verkeersleefbaarheid en vlotte doorstroming van het openbaar vervoer. De N36 staat in voor de noord – zuid verbinding en moet ervoor zorgen dat sluipverkeer door de *kernen* in de stad vermeden wordt. Daarnaast zijn de Ring rond Kortrijk (R8) en het op- en afrittencomplex van de E17 (ter hoogte van Deerlijk en Kortrijk-Oost) de belangrijkste schakels voor het autoverkeer. Andere belangrijke wegen zijn de as N50 Kortrijk-Brugge en de N391, de nieuwe ring rond het centrum van Zwevegem.

Er wordt echter nog onvoldoende ingezet op de voordelen die de aanwezigheid van deze regionale infrastructuur kunnen bieden. Deze bieden immers de mogelijkheid om

een aantal straten van een lagere orde te verluwen en te vergroenen. Op die manier kan er in woonwijken en buurten worden ingezet op verblijfs- en ontmoetingsruimte in plaats van verkeersruimte.

De aanwezigheid van het station, gelegen op de lijn Kortrijk-Gent, is een grote troef voor Harelbeke. Het station is op werkdagen de derde drukste van de regio Zuid–West–Vlaanderen wat betreft aantal instappers en is bijgevolg van groot belang voor school- en werkverplaatsingen binnen de regio.

Uit cijfers blijkt dat er in Harelbeke een groot **autogebruik** is bij de inwoners. Nochtans is de afstand tot heel wat voorzieningen vrij kort. Harelbeke kent een goed *voorzieningsniveau* en ook grootschaligere voorzieningen in het aanpalende Kortrijk zijn relatief dichtbij. Voor langere afstanden biedt de trein een waardig alternatief.

De laatste jaren zijn er heel wat inspanningen geleverd om het stedelijk netwerk voor **zachte weggebruikers** te optimaliseren zoals de fietsverbinding langs de Leie en de geplande fietssnelweg langs het spoor. Toch is het netwerk nog niet helemaal volledig en mist het een zekere *fijnmazigheid*. Zo zijn de jaagpaden langs de Leie op een aantal plaatsen moeilijk of onmogelijk te bereiken vanuit achterliggende buurten. Daarnaast lopen bovenlokale fietsroutes vaak parallel aan de Leie en het spoor en zijn er minder noord – zuid verbindingen aanwezig.

Het is ook belangrijk dat er een aansluiting is vanuit het stedelijk netwerk naar het noordelijk landelijk gebied enerzijds en De Gavers in het zuiden anderzijds. Heel wat bezoekers van De Gavers komen met de auto (77%), nochtans is De Gavers dicht bij het station van Harelbeke gelegen. De parkings van De Gavers liggen aan de west – en zuidkant. Veel auto's gebruiken de Stasegemsesteenweg om deze te bereiken en doorkruisen hiervoor een dicht bewoond gebied.

Harelbeke kent **twee bevaarbare lijninfrastructuren**, namelijk de Leie en het Kanaal Bossuit-Kortrijk. Beide wateren worden zowel functioneel als recreatief gebruikt. Functioneel maken beide waterwegen onderdeel uit van het netwerk voor binnenscheepvaart. Op vandaag maken echter weinig bedrijven langs deze waterlopen nog gebruik van het water voor het goedertransport. Zowel de projecten Seine-Schelde als het complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk bevorderen het watertransport. Deze ingrepen hebben ook een grote invloed op het ruimtelijk beeld en functioneren van de stad.



*Meander Bavikhove - Leie (© David Samyn)*



*Sluis in de Leie te Harelbeke*

Om tot een bereikbare en nabije stad te komen is een transitie naar **duurzame mobiliteit** van groot belang. Zo'n transitie vraagt meer en meer een regionale samenwerking. Dit krijgt vorm binnen de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan via de werking van de vervoerregio. In Harelbeke is ook heel wat bovenlokale infrastructuur aanwezig zoals de Leie, de R8, het spoor... Voor elk van deze armaturen werken bovenlokale investeringen als hefboom om de lokale kwaliteiten te verbeteren.

#### 2.4.2. EEN ONDERGEWAARDEERD GROENBLAUW NETWERK

Water vervult een cruciale, bindende rol in het *groenblauw netwerk*. De beschikbaarheid van voldoende en niet-vervuild water is onontbeerlijk voor de natuur, landbouw, huisvesting, industrie, transport... Daarom moet men zorgzaam omgaan met de kwaliteit én de kwantiteit van het water.

Het **watersysteem** is nog niet aangepast aan de veranderende klimatologische omstandigheden. Het regenwater infiltreert te weinig in de ondergrond door de grote *verhardingsgraad* en wordt te snel afgevoerd naar de openbare riolering. Hergebruik, buffering en infiltratie van regenwater zijn zo zeer moeilijk. De rioleringsgraad in Harelbeke is vrij hoog, maar het aandeel gescheiden stelsels is beperkt en enkel in het centrale gebied. Door de samenvoeging van afvalwater en regenwater is de zuivering niet optimaal en kan het water niet hergebruikt worden.

In Harelbeke zijn er reeds heel wat **overstroombare gebieden**. Door het veranderende klimaat worden steeds meer gronden gevoelig aan overstromingen. Overstromingsrisico's kunnen fluviaal (overstroming van waterloop) of pluviaal (door regenval) zijn. Langs de Leie en in de omgeving van de Gavers, Gaverbeek, Pluimbeek en Keibeek zijn een aantal gebieden die vandaag reeds fluviaal overstromingsgevoelig zijn. Er wordt verwacht dat er in het toekomstig klimaat steeds meer gronden rondom de Leie en voornamelijk langs de Keibeek, Pluimbeek en Gaverbeek zullen overstromen.

Verspreid over heel het grondgebied van Harelbeke zijn pluviaal overstroombare gronden gelegen. Het noordelijk deel van de *kern* van Hulste is in het huidige klimaat reeds zeer overstromingsgevoelig. Ook rondom de Hazebeek en Eikbosbeek liggen heel wat overstromingsgevoelige (landbouw)gronden. De *kern* van Bavikhove is veel minder gevoelig aan overstromingen. Centraal in de Collegewijk zijn er vandaag overstromingsrisico's en ook het industriegebied Harelbeke-Stasegem is overstromingsgevoelig. Met het

veranderende klimaat nemen deze risico's alleen maar toe. In deze gebieden zal het belangrijk zijn om te *ontharden* en ruimte te voorzien voor de waterlopen, infiltratie en buffering van regenwater.

In 1976, 2011 en van 2017 tot 2020 kregen we in Vlaanderen al te maken met extreme droogte. De temperatuurstijging zorgt voor meer verdamping. Het zal in de zomer ook minder regenen, waardoor extreme droogte in de toekomst vaker en intenser kan voorkomen. Dat kan gevolgen hebben voor tal van sectoren. Rondom Hulste en Bavikhove worden veel landbouwpercelen blootgesteld aan intense droogte, met schade aan de landbouwgewassen tot gevolg.

Zowel de open als de *bebouwde ruimte* van Harelbeke worden gekenmerkt door een aantal grote waterlichamen: de Leie, het kanaal Bossuit-Kortrijk, een netwerk van beken, natte weilanden en meersen en de vijver van de Gavers.

Centraal doorheen de stad loopt de Leie waardoor dit deel lager is gelegen. De rivier is in de *bebouwde ruimte* van Harelbeke een sterk gekanaliseerde waterweg met relatief smalle bedding en harde kades. Net buiten het bebouwd weefsel krijgt de rivier een ruimere meandering. De werken in het kader van de Seine-Schelde verbinding, waarbij de verbreding van de Leie voor het traject tussen Wervik en Deinze voorzien werd, hadden een enorme impact. De omgeving van de Leie in het centrum van Harelbeke kreeg een ware metamorfose. Er werd een nieuwe sluis met vistrap gebouwd en de bruggen worden vernieuwd of verhoogd. De werken in het centrum (bruggen, sluis, vispassage...) zijn achter de rug, maar de verdere kalibratie van de vaarweg zal ook stroomop- en stroomafwaarts zijn stempel drukken op de Leie-oeveren en het aanpalende gebruik.

Het **kanaal Bossuit – Kortrijk** verbindt de Leie en de Schelde en betreft een artificiële waterloop. Langs het kanaal zijn heel wat functies aanwezig: economie, recreatie, natuurontwikkeling, *landschap*, ecologie, waterwinning. Het vormt een uitdaging om die functies allemaal een plaats te geven en conflicten tussen de verschillende functies te vermijden.

Door de rechttrekkingen of inkokeringen, de aanwezigheid van zeer steile oevers en het ontbreken van ruimte voor de beek met begeleidende beplanting vormen de **beekvalleien** geen waardevolle, continue *groenblauwe* structuur in het *landschap*. Vaak worden de geldende afstandsregels tot de beek ook niet gerespecteerd. Het beekennetwerk voegt in zijn huidige vorm dan ook weinig ruimtelijke en ecologische kwaliteit toe. Er zijn enkele biologisch waardevolle gebieden

gelegen langs de Leie en fragmentarisch langs de kleinere beeklopen in het noordelijk deel van de stad. Langs het kanaal Bossuit – Kortrijk ligt ook het Kanaalbos.

Door het kanaliseren en inbuizen van grote delen van de beken verkleint de natuurwaarde, sponswerking en de bufferingscapaciteit van beekvalleien. Voornamelijk ter hoogte van de Lampernissebeek in Hulste en de Hazebeek kunnen er in het noordelijk deel van de gemeente conflicten optreden.

Met het project Vlaanderen breekt uit! zet de stad een eerste stap om een visie op de Hazebeek-Havikbeek-Plaatsbeek uit te zetten en delen ervan te realiseren. De meerwaarde bestaat uit het linken van bestaande inrichtings- en bestemmingsplannen om de continuïteit van de beken en hun begeleidende groenstructuren en *trage wegen* te garanderen.

In het zuiden ontstond De Gavers oorspronkelijk als een nat moerassig gebied vanuit kwelwater, komende van de zuidelijke heuvelrug. Hieruit ontstaat de **Gaverbeek** die ter hoogte van Waregem in de Leie stroomt. Op het grondgebied van Harelbeke is er tussen de depressie van De Gavers en de Leie van nature uit geen verbinding. Met het graven van de Gaverbeek doorheen Kollegewijk en Zandberg is deze artificieel ontstaan. De ingekokerde Gaverbeek maakt een bypass vanaf De Gavers naar de Leie. De lange inkokering biedt problemen inzake het veilig onderhoud van de beek. Daarnaast is dit niet positief voor de zuurstof- en lichtvoorziening en het biologische waterleven van de beek. De beek is daardoor ook niet zichtbaar in het straatbeeld en er is geen ontwikkeling van talud- en oeverecosystemen mogelijk. De stad anticipeert hierop met de visie op de Gaverbeek en de daarop volgende inrichtingsstudies en stelt daarbij de versterking van de beleving en publieke ruimte voorop. Binnen de depressie van de Gavers ontstaat de kans om de wetlands te herstellen en in te zetten als een spons voor de ruimere omgeving. Hoewel de Gavers ontstond door de mensen en hierdoor sterk beïnvloed is, is de natuurlijke (ecologische) waarde van groot belang voor Harelbeke en regio Kortrijk.

De natuurlijke elementen van ecologische waarde zijn vrij schaars aanwezig in het sterk verstedelijkte *landschap* van

Harelbeke. Slechts 8% van het totale grondgebied betreft **biologisch waardevol groen**. Dit is ten opzichte van het Vlaams Gemiddelde van 21% een zeer lage score. Harelbeke behoort bovendien tot de bosarmste regio van Vlaanderen. Zuid-West-Vlaanderen had immers slechts 2,9% bos in 2019. In stad Harelbeke was in 2019 slechts 3,2% van de totale oppervlakte van de stad bebost. Dit is veel lager dan het Vlaams Gemiddelde van 10,3% (provincies.incijfers.be, 2019).

Bovendien ligt het grootste aandeel bos en natuur van de stad in het provinciaal domein de Gavers. Als we de Gavers in rekening brengen, dan beschikt Harelbeke over voldoende oppervlakte groen volgens de normen. Het provinciaal domein is echter een regionale groenstructuur en zo een aantrekkingspool voor de gehele regio. Inwoners van Harelbeke hebben naast dergelijke grote regionale aantrekkende ook behoefte aan nabij en beleefbaar openbaar groen.

De stad heeft zelf zo'n 9,91 hectare **'bos' of 'park' in beheer** (o.a. het stadspark, park in Stasegem, het Collegebos, het Venetiëbos, het Zuidpark, bospark Keizershoek). Het Kanaalbos, een deel van de groenzone in het woonpark Harelbeke-Kuurne en een natuurgebied langs de Plaatsbeek ter hoogte van het Koeksken in Bavikhove werden in beheer gegeven aan Natuurpunt Gaverstreke. De stad is verder eigenaar van een natuurgebied van twee hectare aan de monding van de Plaatsbeek in de Leie. Dit gebied wordt beheerd in een samenwerking met het Agentschap Natuur en Bos en vzw Constructief. Het is een niet voor publiek toegankelijk moerasgebied. Ook het Ooigembo, dat gedeeltelijk op grondgebied Harelbeke is gelegen, is belangrijk naar ecologische waarde. De oevers van de Leie en van het Kanaal Bossuit-Kortrijk dragen bij tot de natuurlijke waarde van de stad.

Kleine bosgebieden en private waardevolle biotopen staan erg **onder druk**. Voor enkele grotere rietkragen, natte weilanden en relictbossen werden reeds meermaals vergunningsaanvragen ingediend die tot een onmiddellijk verlies van deze biotopen zouden leiden. *Kleine landschapselementen* zijn in de loop der jaren verdwenen. Er moet overwogen worden hoe deze belangrijke schakels in *biodiversiteit* kunnen worden gevrijwaard.



### 2.4.3. HERNIEUWBARE ENERGIE IN OPMARS

Energie is een belangrijk thema op vandaag. De klimaatwijziging en de *energiecrisis* dwingen ons om anders om te gaan met energie. In 2020 werd er een ruimtelijke energiestrategie opgemaakt voor regio Zuid-West-Vlaanderen, onderschreven door de dertien steden en gemeenten van de regio. Deze strategie omvat voor de regio doelstellingen rond het verminderen van CO<sub>2</sub> uitstoot en brengt kansen voor *hernieuwbare energie* en duurzame warmte in kaart. De stad zelf zette ook al stappen om die ruimtelijke energiestrategie mee tot uitvoering te brengen.

De stad probeert met het eigen patrimonium het goede voorbeeld te geven. Er wordt reeds geruime tijd ingezet op de monitoring van energie in de verschillende stadsgebouwen. Er liggen zonnepanelen op heel wat stadsgebouwen en de sporthallen gebruiken zonneboilers voor warm water. De stad besliste om bij nieuwe bouwprojecten maximaal BEN-bouwen (Bijna-Energie-Neutraal) na te streven.

In 2018-2019 werd een *warmtenet* aangelegd tussen de verbrandingsoven van IMOG en het stadscentrum. Met een *warmtenet* kan je op een duurzame manier gasloos

verwarmen. De stad besliste om de stadsgebouwen op dit *warmtenet* aan te sluiten en maakt die stadsgebouwen in één keer ook energieperformant voor de komende jaren. De stad nam een voortrekkersrol door hier in te investeren. Ook grotere projecten (meergezinswoningen) langs het traject kunnen het *warmtenet* gebruiken. Op vandaag is nog niet voorzien dat particuliere huishoudens hier op aansluiten.

Op basis van enerzijds een ruimtelijke analyse (oppervlakte van potentieel geschikte vrije daken) en

anderzijds het verbruiksprofiel van de bedrijven, werd vastgesteld dat er op de bedrijventerreinen Kortrijk - Noord en Harelbeke - Zuid nog potentieel aanwezig is voor rendabele PV- installaties.

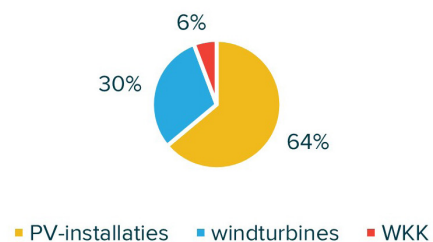
Ook bij de woningen is er nog een groot potentieel. In de gemeentemonitor geeft 16% aan over zonnepanelen te beschikken en slechts 6% over een zonneboiler. Dit is lager dan het Vlaams gemiddelde.

Harelbeke heeft drie windturbines op het grondgebied staan met een totaal vermogen van 6,10 MW: op Evolis, langs het kanaal Bossuit-Kortrijk en langs de Gentsesteenweg.

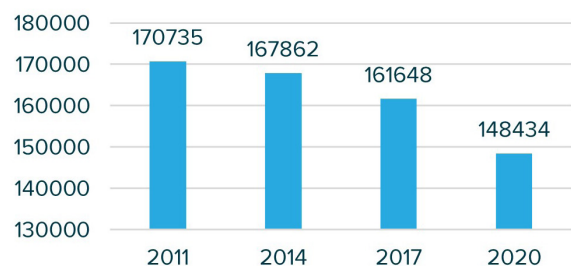


Windturbines op Evolis

Hernieuwbare elektriciteit  
Harelbeke, aandeel in de vermeden CO<sub>2</sub> uitstoot (2020)



CO<sub>2</sub>-emissie totaal  
Harelbeke, in ton



bron cijfers grafieken: provincies.in.cijfers.be

### 3. Harelbeke in 2040

Uit het vorige hoofdstuk wordt duidelijk dat Harelbeke voor heel wat uitdagingen staat op vlak van het ruimtelijk beleid. Daarnaast zijn er ook heel wat algemene uitdagingen en evoluties die een ruimtelijke impact hebben zoals de klimaatverandering, de *energiecrisis*, de *vergrijzing* van de bevolking... In dit hoofdstuk formuleren we de ambities van de stad voor Harelbeke in 2040 rekening houdend met deze evoluties en uitdagingen.

#### 3.1. Onderweg naar klimaatneutraliteit

Harelbeke streeft ernaar *klimaatneutraal* te zijn tegen 2050. Dit tijdspad is vastgelegd in o.a. het burgemeestersconvenant. De tijdshorizon van het Beleidsplan Ruimte is echter 2040. Op dit tijdstip moeten grote stappen voorwaarts gezet zijn naar *klimaatneutraliteit*.

**Harelbeke wapent de stad tegen de klimaatveranderingen zoals intense regenbuien, droogte en *hittestress* d.m.v. een *veerkrachtig, fijnmazig groenblauw netwerk*. We baseren ons op het *fysisch systeem* (bodem, reliëf, watersystemen...) van het *landschap* om de ruimte in te richten en op die manier natuurlijke waterberging te voorzien, water te laten infiltreren en verkoelende groene plekken te creëren. We maken meer ruimte voor natuur, park en bos. Dit garandeert eveneens de leesbaarheid van het *landschap* en de stad en de beleefbaarheid voor de inwoners. Dergelijk *groenblauw netwerk* loopt doorheen de *open ruimte* en de *bebouwde ruimte*.**

De klimaatverandering zet ook het landbouwsysteem onder druk. Uitzonderlijke weersomstandigheden zoals langere periodes van droogte, hagel vorst en hevige regenval komen steeds vaker voor en zorgen voor schade aan landbouwgewassen. In de *open ruimte* staat de landbouw in voor voedselproductie en bieden recreatief medegebruik, landschappelijk en bouwkundig erfgoed een belangrijke meerwaarde voor de gebruikers en bezoekers van deze *open ruimte*.

**Landbouw evolueert naar meer duurzame landbouw, met minder impact op het *fysisch systeem* en aangepast aan het veranderende klimaat. Vertrekkend vanuit dit**



***fysisch systeem* herstellen we het *landschap* en behouden we de open zichten. De stad ondersteunt en faciliteert stadsnabije landbouw en korte keten-initiatieven.**

Harelbeke staat, net zoals gans Vlaanderen, voor een ingrijpende *energietransitie* als het haar impact op de klimaatwijziging wil verkleinen. Harelbeke ondertekende het Burgemeestersconvenant om het lokale energie- en klimaatbeleid te versterken. Hiermee schaarde Harelbeke zich achter de CO<sub>2</sub>-reductiedoelstelling van de Europese Unie via lokale acties. Hiervoor wil Harelbeke niet alleen ingrijpen op het eigen patrimonium, maar ook samen met de inwoners en de bedrijven nadenken over het realiseren van een duurzaam energiesysteem.

**In 2040 is het energieverbruik gereduceerd en zijn diverse vormen van alternatieve duurzame energietechnieken (windturbines, fotovoltaïsche panelen, warmtenetten, biomassa...) geïntegreerd. Dit leidt tot een meer decentrale energieproductie en toekomstbestendige warmte-, koelte- en elektriciteitssystemen. Daarnaast impliceert dit ook een nieuwe kijk op energietransport en -opslag. De stad faciliteert deze *energietransitie* en maakt werk van de verduurzaming van het eigen patrimonium.**

## 3.2. Contrasterende identiteiten binnen een ruimteneutrale stad

Afgelopen decennia nam de bevolking sterk toe. Dit leidde tot een ruimtelijke expansie met nieuwe woonverkavelingen, bedrijventerreinen, bijkomende lintbebouwing... Maar dit bijkomend *ruimtebeslag* botst steeds meer op de grenzen van het maatschappelijk, ruimtelijk en ecologisch draagvlak. Men komt tot het besef dat de beschikbare ruimte eindig is.

**Harelbeke heeft de ambitie om tegen 2040 ruimteneutraal te zijn. Dit wil zeggen dat we de behoefte aan bijkomende woningen, ondersteunende voorzieningen, bedrijvigheid en infrastructuur opvangen binnen het bestaande ruimtebeslag, zoals dit wordt gedefinieerd in de Strategische Visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.**

De historische gegroeide tweedeling tussen het landelijke noordelijk gebied en het stedelijk gebied ten zuiden van de N36 biedt interessante kansen om de ruimteneutraliteit visueel en herkenbaar vorm te geven. Terwijl het stedelijk deel in een hoge bereikbaarheid en *voorzieningenniveau* voorziet, dient het buitengebied als *open ruimte* gebied als landelijk *landschap* met ruimte voor water, landbouw, waardevolle natuur en recreatiemogelijkheden.

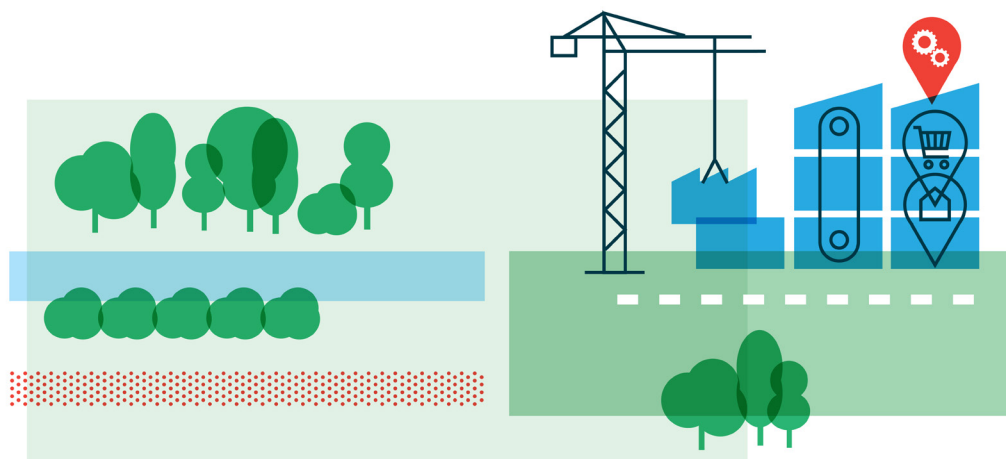
**Harelbeke verenigt en versterkt twee contrasterende landschappen binnen haar grenzen:**

- Harelbeke **doet meer met dezelfde ruimte** door het *ruimtebeslag* beter te benutten (verdichten, hergebruiken,

*verweven...*) en bijkomend *ruimtebeslag* tot nul te herleiden. We zetten in op een compactheid van *bebouwde ruimte* op plaatsen waar het zinvol is, zijnde plaatsen met voldoende voorzieningen en een goede bereikbaarheid. Het is nodig randvoorwaarden te stellen bij ontwikkelingen inzake kwaliteit en *leefbaarheid*, alsook rekening te houden met de ruimtelijke context (de omgeving).

- Harelbeke **houdt de open ruimte open**. We beschermen de bestaande kwaliteiten van het *landschap*. Het aansnijden van bestemde *open ruimte* voor andere functies kan nooit het uitgangspunt zijn. Als dit in uitzonderlijke gevallen toch verkozen wordt, is een compensatie in de ruimtebalans noodzakelijk.

Als blijkt dat (niet-) ontwikkelde woon- of industriële bestemmingen niet geschikt zijn voor bebouwing of waardevol zijn vanuit de samenhang van de *open ruimte*, kan gekozen worden deze ontwikkeling niet toe te laten of te verplaatsen. Het aanbod van onbebouwde gronden bestemd om te wonen is in de regio Zuid-West-Vlaanderen groter dan de behoefte. Harelbeke maakt strategische keuzes bij het aanbod aan onbebouwde gronden woon(reserve)gebied. Het nut van slecht gelegen en overbodige gronden wordt in vraag gesteld.



### 3.3. Een leefbare stad

In het ruimtelijk beleid willen we alle mogelijke maatregelen opnemen om op elk vlak een leefbare stad te zijn en te blijven. Leefbaar om te wonen, te werken, te ondernemen, te recreëren.

Harelbeke kent net als de rest van het stedelijk netwerk een levendig socio-cultureel leven. Dit moet worden vertaald in ruimte voor diverse vormen van voorzieningen: handel en horeca, gemeenschapsvoorzieningen, kantoren en diensten, cultuur, sport en recreatie, natuur en groen...

Aangezien we geen bijkomend *ruimtebeslag* meer willen toelaten, is het creëren van bijkomende ruimte voor wonen en werken niet aan de orde. We focussen daarom op het verbeteren van de kwaliteit en de manier waarop we wonen en werken.

**In een leefbare stad zijn er betaalbare en kwaliteitsvolle woningen voor alle lagen en groepen van de bevolking. Het woningaanbod is gevarieerd in typologieën in analogie met de doelstelling uit de strategische visie Vlaanderen, met name palet aan leefomgevingen.**

De voorbije jaren werden reeds heel wat initiatieven opgezet om de **bedrijvzones** te versterken. Gaande van revitalisering van bestaande bedrijventerreinen over creatie van lokale bedrijventerreinen binnen de *bebouwde ruimte* tot evaluatie van *zonevreemde* bedrijven. De stad wil hierop verder bouwen en de uitgezette lijnen verankeren, zonder verder aanspraak te maken op de *open ruimte* en door in te zetten op duurzaamheid.

**Harelbeke behoudt haar ruimte voor bedrijvigheid in de bebouwde omgeving. Duurzaamheid is de leidraad voor de ontwikkelingsperspectieven van bedrijventerreinen, watergebonden bedrijvigheid en zonevreemde bedrijven. Verweving met andere functies wordt op geschikte locaties toegepast. Verweving van bedrijvensites in hun omgeving is immers maatwerk.**



**Harelbeke heeft een vitaal handelsapparaat, afgestemd op de noden en de ligging. In het centrum van Harelbeke is het kernwinkelgebied versterkt tot een stabiele handelskern met een duidelijke afbakening en zonder langdurige leegstand. Hulste, Bavikhove en Stasegem beschikken over lokaal verzorgende kernen. De kernen worden ondersteund door selectief gekozen locaties voor grootschalige detailhandel. Deze winkels vullen het handelsaanbod uit de kernen aan, door hun specifieke artikelen of mobiliteitsprofiel.**

**Harelbeke biedt elke inwoner, bezoeker en gebruiker een aangename en gezonde leefomgeving. We gooien niet overboord wat er vandaag is, maar we geven de stad, de dorpen en het landschap gevarieerd vorm vanuit hun eigen identiteit.**

Een gezonde leefomgeving betekent dat er open en groene ruimtes zijn die een tegengewicht vormen voor de verstedelijkingsdruk. Ze dragen bij tot de milieukwaliteit en biodiversiteit. Ontharding en vergroening verhogen de beleving van de stad als aantrekkelijke leefruimte aanzienlijk.

Een aangename leefomgeving biedt ruimte van en voor de gemeenschap; voor ontmoeting, verplaatsing, ontspanning en sport... Dit wordt vertaald in voldoende en kwalitatieve **publieke ruimte** en **publieke voorzieningen**. Kwaliteit gaat zowel om visuele aantrekkelijkheid, herkenbaarheid als om water- en groenvoorzieningen. Er wordt binnen deze publieke ruimte ook gestreefd naar een netwerk van duurzame verbindingen voor trage weggebruikers om zo de inwoners meer tot wandelen of fietsen aan te zetten en de leesbaarheid van het (stads)landschap te vergroten.

De dorpen, stadskern en woonwijken hebben elk een eigenheid en identiteit die de levendigheid bevordert. Identiteit slaat op bouwkundig erfgoed, kwalitatieve levende gevels die de publieke ruimte omringen, beeldbepalende bomen... . Nieuwe ontwikkelingen dragen bij aan de *beeldkwaliteit* en worden aangepast aan de schaal, materialiteit en vormentaal van de omgeving. Ook het *landschap* heeft identiteiten, waarvan we de bestaande karakteristieken en kwaliteiten bewaken.



### 3.4. Een bereikbare en nabije stad

Harelbeke maakt deel uit van een langgerekt stedelijk netwerk langs de internationale mobiliteitsas E17 dat voorzien is van een goed uitgebouwd regionaal wegennet. De goede bereikbaarheid vormt één van de socio- economische troeven van de stad. De regio bevindt zich echter op een kantelmoment. Door de naoorlogse exponentiële groei van het auto- en vrachtwagenverkeer wordt ook hier het gemotoriseerd wegverkeer stilaan slachtoffer van zijn eigen succesverhaal. De verkeerscongestie neemt steeds toe en bedreigt de optimale bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefkwaliteit.

**Harelbeke houdt de bereikbaarheid op peil met de inzet op (voorzieningen voor) alternatieve vervoersmiddelen. Er is een verschuiving naar duurzame mobiliteit met beduidend meer gebruik van collectief en openbaar vervoer, deelmobiliteit en er zijn meer verplaatsingen met de fiets en te voet. Binnen Harelbeke is er een fijnmazig netwerk voor traag verkeer dat vlotte verbindingen met de fiets of te voet mogelijk maakt.**

Bovenvermelde transitie naar *duurzame mobiliteit* kan ook helpen om nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te ondersteunen. Rekening houdend met de toenemende autocongestie (en dus tijdverlies) wordt het naar de toekomst toe steeds belangrijker om de (auto) mobiliteitsbehoeften te beheersen en te kiezen voor nabijheid zodat verplaatsingen overbodig of korter worden en deze bijgevolg gemakkelijker te voet of met de fiets kunnen worden gemaakt. Er wordt prioriteit gegeven aan ontwikkelingen in de nabijheid van voorzieningen en bij multimodaal ontsloten knooppunten, ook wel kernversterkend beleid genoemd. **Nabijheid is zo het sturend principe** voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.



### 3.5. Een sterke regionale samenwerking

Harelbeke is gelegen in de regio Zuid–West–Vlaanderen. Natuurgebieden, waterlopen, wegen en stedelijke netwerken stoppen echter niet aan de stadsgrenzen. De *open ruimte*, de Leie, de beekvalleien en gewestwegen moeten we daarom op een ruimere schaal te bekijken. Ook het bebouwd weefsel van Harelbeke is sterk gelinkt met dat van de aangrenzende steden en gemeenten. Dit heeft als gevolg dat er een grote interactie is op vlak van milieu en natuur, water, wonen, werken, voorzieningen... met die aangrenzende steden en gemeenten.

Vanuit de hogere overheden wordt meer en meer ingezet op **bovenlokale samenwerking**, door de afbakening van regio's, subsidie-oproepen gekoppeld aan gebiedscoalities, opmaak van regionale plannen (vervoerrregio) of visies (Leie)... . Daarenboven is er binnen deze regio een jarenlange traditie in het regionaal samenwerken rond bepaalde thema's en gebieden tussen de gemeenten en Intercommunale Leiedal. Elk van de eerder genoemde ambities voor 2040 bekijken we eveneens op regionale schaal, of vanuit een regionale context. Voor bepaalde elementen kan dit gaan over het hanteren van dezelfde beleidslijn voor de regio, dan wel over het differentiëren en elkaar versterken binnen de regio.





*Provinciaal domein De Gavers*



## 4. Harelbeke werkt aan de toekomst

De ambities die we voor Harelbeke in 2040 voorop stellen, willen we concreet vorm geven binnen de verschillende ruimtelijke structuren die aanwezig zijn: de *open ruimte*, de *bebouwde ruimte* en de netwerken. We vertrekken niet van een lege pagina, maar houden rekening met het ruimtelijk beleid dat op vandaag reeds wordt gevoerd binnen de stad. Daarnaast wordt er ook rekening gehouden met het ruimtelijk beleid dat wordt opgenomen in het Beleidsplan Ruimte van Vlaanderen en West – Vlaanderen.

In dit hoofdstuk lichten we per ruimtelijke structuur de concrete ruimtelijke doelstellingen toe. Deze ruimtelijke doelstellingen worden in het vervolgtraject van het Beleidsplan Ruimte Harelbeke verder onderzocht en verfijnd. De onderzoeksvragen die in de ruimtelijke onderzoeken worden opgenomen, staan per ruimtelijke doelstelling vermeld. Ook in het Beleidsplan Ruimte van Vlaanderen en West – Vlaanderen worden er nog ruimtelijke onderzoeken uitgevoerd. Voor bepaalde ruimtelijke doelstellingen zal het onderzoek dus niet door de stad gebeuren maar door Vlaanderen of Provincie West-Vlaanderen. Daarnaast lopen er parallele trajecten binnen stad Harelbeke waarin bepaalde onderzoeken verder worden uitgewerkt zoals het mobiliteitsplan.

### 4.1. Een veerkrachtige open ruimte

De *open ruimte* omvat de grote aaneengesloten gebieden waarin de onbebouwde ruimte overheerst. De beken en groengebieden zijn onderdeel van een *groenblauw netwerk* dat door zowel de open als de *bebouwde ruimte* loopt en worden daarom verder besproken onder het hoofdstuk ‘netwerken’.

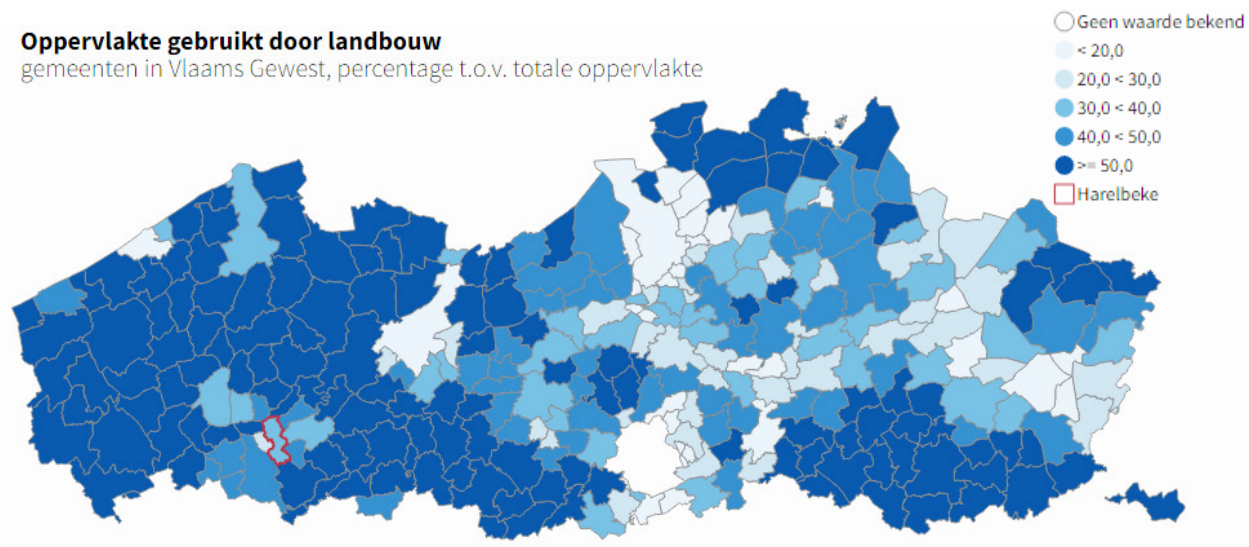
De *open ruimte* speelt een cruciale rol binnen de klimaat- en ruimtelijke uitdagingen waar we mee te maken hebben. Het is belangrijk om deze *open ruimte* in de toekomst maximaal te beschermen en bijkomend te versterken. De landschappelijke kwaliteit en de *biodiversiteit* worden verhoogd en de activiteiten binnen de *open ruimte* houden maximaal rekening met het *fysisch systeem*.

#### 4.1.1. DE OPEN RUIMTE VRIJWAREN

Door nieuwe harde ontwikkelingen zoals bijkomende woongebieden, bedrijventerreinen, ... blijven het verstedelijkt gebied en de dorpen verder groeien en dreigt er een terugdringing, versnippering en verschraling van het *landschap*. De *open ruimte* omvat dermate veel noodzakelijke kwaliteiten dat we grenzen moet stellen aan die nieuwe harde ontwikkelingen in de *open ruimte*. In de toekomst willen we niet dat er nog bijkomende *open ruimte* wordt aangesneden. Om dit te kunnen beoordelen is het belangrijk om de **grens tussen de open ruimte en de bebouwde ruimte** duidelijk te bepalen. De stad hanteert een ruimtelijk sjabloon i.f.v. het bijhouden van de indicator *open ruimte* zoals bepaald in de strategische meerjarenplanning. Een evaluatie van dit sjabloon, tezamen met de methodologie die werd ontwikkeld in de regionale strategie bouwshift, leidt tot een *open ruimte mal*.

### Oppervlakte gebruikt door landbouw

gemeenten in Vlaams Gewest, percentage t.o.v. totale oppervlakte



Landbouwgebruikspcelen (2021) - Departement Landbouw en Visserij  
Bron: provincies.in.cijfers.be



Bouwkundig erfgoed in de open ruimte

Harelbeke heeft nog 57,7 ha onbebouwd woongebied en nog 14,9 ha onbebouwd woonuitbreidingsgebied. Vanuit de regionale ruimtemonitor wonen blijkt er in regio Zuid-West-Vlaanderen een overaanbod van 917 hectare aan onbebouwd woon(reserve)gebied, zonder rekening te houden met *reconversie*, *verdichting* in de *kernen* en invullen van bestaande leegstand. Gelet op bovenvermelde situatie en het hoog *ruimtebeslag* in Harelbeke, moeten we strategische keuzes maken over het aanbod aan **onbebouwd woon(reserve)gebied**. Het ontwikkelen van nieuwe greenfields brengt immers verschillende soorten knelpunten met zich mee: belemmering van kernversterkend beleid, leegstand in binnensteden en *kernen*, verdere versnippering van de *open ruimte*, afname van beschikbare landbouwgronden, hoge kosten infrastructuur en nutsleidingen, nog meer autoverplaatsingen, bijkomende verharde en bebouwde footprint, een sterker 'urban heat island' effect, mogelijke overstromingsproblemen... De onbebouwde woongebieden en woonreservegebieden op de rand tussen bebouwde en *open ruimte* worden kritisch gescreend aan de hand van objectieve ruimtelijke criteria om te beoordelen of het al dan niet wenselijk is dat deze gebieden nog worden ontwikkeld. Zo worden ze ofwel bij de bebouwde of de *open ruimte* ingedeeld.

**Onderzoeksvraag:**

*Wat behoort er tot de open ruimte? Welke woon(reserve)gebieden op de rand willen we in de toekomst open houden?*

Naast wonen zijn er in de *open ruimte* ook andere activiteiten aanwezig. Zo zijn er bijvoorbeeld zones gereserveerd voor uitbreiding van *zonevreemde* bedrijven, paardenweides, vakantiewoningen, grootschalige (industriële) landbouwbedrijven.... Deze functies zorgen voor een groot *ruimtebeslag* en veel *verharding* in de *open ruimte*. Het is belangrijk dat deze functies de grotere aaneengesloten open ruimtegebieden niet verder versnipperen. Daarnaast heeft het open ruimtegebied een functie als spons voor waterinfiltratie voor de omliggende stedelijke gebieden. In de toekomst willen we dan ook nutteloze *verharding* in de *open ruimte* vermijden

en waar mogelijk *ontharden*. We willen "betekenisvol *ontharden*" wat betekent dat we altijd de bredere context van het watersysteem bekijken en ook kritisch zijn over de toekomstige functie/inrichting. Zo is bijvoorbeeld *ontharden* van een voormalige landbouwzetel positief. Maar als tegelijkertijd door omvorming naar bv. een akker ook alle poelen of kle's verdwijnen, dan is er eveneens een negatieve impact op watersysteem. Flankerende maatregelen zijn aldus belangrijk. De Vlaamse regering wil tegen 2050 de bestaande *verharding* in de *open ruimte* met minstens een vijfde terugdringen. We willen ook in Harelbeke onderzoeken waar potenties liggen om te *ontharden* in de *open ruimte* en op welke locaties dit de grootste positieve impact kan hebben op de omgeving. Dit wordt onderzocht in de Onthardingsscan voor het grondgebied van Harelbeke in opdracht van Departement Omgeving in het kader van het project 'Vlaanderen breekt uit'.

**Onderzoeksvraag:**

*Hoe kunnen we bijkomend ruimtebeslag en bijkomende verharding en bebouwing in de open ruimte tegen gaan? Waar liggen potenties om op een betekenisvolle manier te ontharden in de open ruimte?*

Via de *open ruimte* mal wordt de ligging van de grens tussen de open en de *bebouwde ruimte* bepaald. Een weg kan een kwalitatieve, heldere en harde grens vormen tussen bebouwde en *open ruimte*. Bij percelen die met hun achter – of zijkant aan de *open ruimte* grenzen, kan een landschappelijke afwerking van die achter – of zijkant zorgen voor een kwalitatieve zachte grens en voor interactie met het omliggende *landschap*. Op die manier kan die grens ook bijdragen aan de opwaardering van dat *landschap*. Vertrekkende van de bestaande situatie wordt onderzocht welke ingrepen de grenzen tussen bebouwde en *open ruimte* kunnen verbeteren.

**Onderzoeksvraag:** *Hoe kunnen we kwalitatieve dorps- en stadsranden maken op de grens tussen de bebouwde en de open ruimte?*



*Rand tussen de open en bebouwde ruimte*

#### 4.1.2. DE KWALITEIT VAN HET LANDSCHAP VERSTERKEN

Samen met Lendeledede vormt het landelijk gebied in het noorden van Harelbeke een belangrijk open ruimtewig tussen de verstedelijkte band rond de Leie enerzijds en die rond het kanaal Roeselare – Leie anderzijds. Het is de ambitie om deze kwaliteit te opwaarderen en deze *open ruimte* te versterken tot een *veerkrachtig landschap* dat een bovenlokale rol kan spelen inzake *klimaatadaptatie*, groenbeleving en transitie naar duurzame landbouw.

De glooiende landbouwgronden van 'Hoog-Walegem' gelegen in het noorden van Harelbeke hebben een **openheid en landschappelijke kwaliteit** met restanten van *kleine landschapselementen*. Rondom Hulste en Bavikhove is het *landschap* zeer *versnipperd* door de verscheidenheid aan landbouwwormen (boomgaarden, graslanden, serre-complexen...) en veel verschillende (*zonevreemde*) functies die hier hun plaats vonden. De vallei van de Havikbeek-Plaatsbeek en de Leie is een vrij open gebied dat geschikt is voor weiland met een belangrijk natuurlijk-ecologische waarde. De *open ruimte* tussen Harelbeke en Beveren-Leie heeft een belangrijke waarde als landbouw- en groengebied tussen twee dens bebouwde gebieden. De omgeving van de Keibeek is een halfopen gebied met restanten van *kleine landschapselementen*, bos en vochtige weilanden met natuurwaarde. We willen de kwaliteiten van de verschillende gebieden beschermen en versterken en meer eenheid brengen in de *open ruimte*. Dit doen we onder andere door de bestaande **kleine landschapselementen** te beschermen en nieuwe terug te introduceren.

In 2009 werden de **RUP's buitengebied** opgemaakt. Deze plannen hadden als doelstelling om de kwaliteiten van het bekenlandschap en de vergezichten in de *open ruimte* te beschermen en het gebruik van *kleine landschapselementen* te bevorderen. De kwaliteiten van de *open ruimte* van Harelbeke werden immers bedreigd. *Kleine landschapselementen* en andere elementen die vroeger het *landschap* karakteriseerden, verdwenen doorheen de tijd steeds meer. Er dreigde een verrommeling op te treden van het *landschap* door de tuinhuisen, paardenstallen... die overal opdoken en de grotere verscheidenheid aan functies. Door de industrialisering van de landbouw met serres en grotere landbouwloodsen kwamen de bestaande vergezichten onder druk te staan. Op vandaag bestaat die bedreiging nog steeds. We willen evalueren of deze RUP's in de praktijk hielpen deze doelstellingen te realiseren. Waren de voorschriften goed? Zijn er in de praktijk zaken misgelopen?

**Onderzoeksvraag:**  
*Hebben de bestaande openruimte RUPs in de praktijk geholpen om de bestaande kwaliteiten van het landschap te beschermen en versterken, meer eenheid te brengen in het gefragmenteerde landschap en de verdere versnippering van de open ruimte tegen te gaan?*



*Kapel in de Wantestraat*

#### 4.1.3. EEN VEERKRACHTIG PRODUCTIEF LANDSCHAP

We streven naar een *open ruimte* die optimaal wordt benut voor de productie van voedsel, zuiver water, energie, *biodiversiteit*. Om voldoende ademruimte te bieden aan de landbouwsector is het in eerste instantie belangrijk dat vruchtbare gronden optimaal worden ingezet voor *grondgebonden landbouw*. Daarnaast onderzoeken we waar en hoe we *niet-grondgebonden* en industriële landbouw nog toelaten en op welke manier ze goed worden geïntegreerd in hun omgeving. Daarbij zullen het *fysisch systeem*, het *landschap* en de bereikbaarheid een belangrijke rol spelen. Doordat landbouwers mee het *landschap* vormen, is het belangrijk dat zij vanuit hun professionele activiteiten ook bijdragen aan landschapsontwikkeling en versterking van de *open ruimte*.

##### Onderzoeksvraag:

*Waar krijgt niet-grondgebonden landbouw zijn plaats? Hoe integreren we dit in het landschap?*

De *open ruimte* biedt door het groen, weids en rustig karakter veel kwaliteiten die in de *bebouwde ruimte* niet te vinden zijn. Deze kwaliteiten zorgen ervoor dat heel wat **(zonevreemde) activiteiten** zich hier willen vestigen. Particulieren vinden er een grote *(zonevreemde)* woning in een rustige omgeving met een weids zicht en grote tuin. Bedrijven vinden er aanpalend aan hun bestaande onderneming de onbebouwde ruimte die ze nodig

hebben om uit te breiden. De leegstaande hoeves (die de laatste jaren groeien in aantallen) worden gezien als een opportuniteit voor toerisme en recreatie in een mooie landelijke setting. Ook landbouwbedrijven zien opportuniteiten in het industrialiseren van hun bedrijf en willen serres en grootschalige stallen voorzien. Er is dan ook een grote druk op de *open ruimte* om er *(zonevreemde)* activiteiten uit te voeren en te vestigen. Het is belangrijk dat de toelaatbare activiteiten zich goed inpassen in hun omgeving zonder de bestaande kwaliteiten van het *landschap* aan te tasten.

##### Onderzoeksvraag:

*Welke (zonevreemde) activiteiten willen we nog toelaten in het open ruimtegebied en welke (ruimtelijke) voorwaarden moeten hier aan worden gekoppeld zodat zij zich goed inpassen in hun omgeving? Zijn de bovenlokale kaders voldoende of is een verfijning of bijkomend kader op lokaal niveau noodzakelijk?*

De *open ruimte* biedt een ideaal groen en rustig recreatiegebied waar heel wat inwoners in hun vrije tijd graag wandelen en fietsen. **Toerisme in de open ruimte** wordt in de toekomst verder ondersteund. Zo wordt er bijvoorbeeld een kwalitatief fiets- en wandelnetwerk voorzien. Het is belangrijk dat deze activiteit niet de bovenhand neemt op de essentiële open – ruimtefuncties zoals natuur, landbouw, water...



*Bomenrij langs de beek in de open ruimte*



*Vluchtfoto van centrum Harelbeke*

## 4.2. Een kwalitatieve bebouwde ruimte

Vanuit de doelstelling dat we de *open ruimte* willen beschermen en versterken, zullen nieuwe woningen, voorzieningen, economische activiteiten... hun plaats vinden binnen de *bebouwde ruimte*. Het is daarbij belangrijk om telkens de leefkwaliteit en de identiteit van de omgeving voorop te stellen. In wat volgt is opgenomen hoe we dit willen aanpakken.

### 4.2.1. EFFICIËNT RUIMTEGEBRUIK

Het bevolkingsaantal en de vraag naar ruimte blijft ook in de toekomst verder groeien. Gelet op het relatief hoog *ruimtebeslag* in Harelbeke, willen we deze noden in de toekomst enkel opvangen binnen de *bebouwde ruimte* door **meer te doen met dezelfde ruimte**. Dit kunnen we doen door in te zetten op slimme *verdichting*, *verweving* en *meervoudig ruimtegebruik*.

**Slim verdichten** betekent dat we op basis van bereikbaarheid, (bv. rondom openbaarvervoersknooppunten) *voorzieningenniveau* en energie-efficiëntie (bv. beschikbaarheid van een *warmtenet* en restwarmte) beslissen waar al dan niet nog kan worden verdicht en in welke mate. Het slim verdichten wordt vertaald door te stapelen, door te schakelen en door het combineren en delen van gebouwen en functies (multifunctionaliteit). Slim verdichten betekent ook dat er steeds de nodige aandacht worden besteed aan de leefkwaliteit en de ruimtelijke context met de juiste schaal en dichtheid op de juiste plaats. We gaan dan ook anders om met *verdichting* in de *stadskern*, de *kern* van Stasegem, de landelijke *kernen* van Bavikhove en Hulste en de woonwijken. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen streeft een dichtheid van 25 woningen per hectare na in het stedelijk gebied. We willen dit cijfer evalueren en onderzoeken waar in de stad welke dichtheid wenselijk is in de toekomst, gelet op de bestaande ruimtelijke context.

#### Onderzoeksvraag:

Waar kan er in de toekomst nog worden verdicht, onder welke randvoorwaarden en op welke schaal? Waar willen we de dichtheid verminderen?

Naast slim verdichten zetten we ook in op een evenwichtige **verweving** van functies. Dit levert verschillende ruimtelijke voordelen op: een hogere leefkwaliteit en gebruikerscomfort met voldoende voorzieningen op wandel- of fietsafstand; geen eentonige, monofunctionele woonomgevingen maar wel aantrekkelijke dynamische *kernen*; geen leegstand maar ruimte voor verschillende soorten functies; meer werkgelegenheid; minder autoverplaatsingen dankzij nabijheid van functies. Om tot levendige *kernen* te komen, is *verweven* een belangrijk principe. Niet elke locatie leent zich echter tot *verweving* van functies. Bereikbaarheid en de ruimtelijke context spelen hierbij een belangrijke rol. Daarnaast zijn ook de schaal, de aard en het mobiliteitsprofiel van de activiteiten bepalend of deze al dan niet verweefbaar zijn met andere functies. Uit de segmentatiestudie van departement Omgeving blijkt dat er in Vlaanderen op vandaag reeds heel wat economische activiteiten *verweven* zijn tussen het wonen. Die verwevenheid willen we behouden door onder andere bestaande bedrijvensites die *verweven* voorkomen in de woonomgeving in eerste instantie te behouden voor bedrijvigheid. *Verweving* wordt soms negatief onthaald omwille van de vrees voor hinder door de activiteiten naar de woonomgeving toe. Er moet bij *verweving* dan ook gezocht worden hoe eventuele hinder kan worden beperkt en hoe *verweving* tot een meerwaarde kan leiden voor de omgeving en de betrokken partijen.

*Verweving* gebeurt enerzijds door het schakelen van verschillende functies in de *bebouwde ruimte*. *Verweving* kan ook binnen eenzelfde gebouw. In dat geval spreken we over het **delen van ruimte of over meervoudig ruimtegebruik**. Door in te zetten op gedeeld en *meervoudig ruimtegebruik* vinden meer activiteiten op eenzelfde oppervlakte plaats en wordt de bestaande *bebouwde ruimte* efficiënt gebruikt. De inrichting van de ruimte is geschikt voor meerdere gebruikers tegelijk hetzij op verschillende momenten. Het is daarbij evenwel belangrijk dat de draagkracht van de omgeving niet wordt overschreden en de hoofdfunctie niet wordt belemmerd of in het gedrang komt.

#### Onderzoeksvraag:

Op welke locaties en in welke mate is een gerichte verweving van functies en meervoudig ruimtegebruik gewenst? Op welke manier? Hoe kunnen we hiervoor een ruimtelijk kader bieden?



*Molen en onthaalgebouw in de Gavers*



*Petanquebaan*



#### 4.2.2. RUIMTE BIEDEN VOOR GROEN, ONTMOETING EN ONTSPANNING

Zoals reeds vermeld willen we in de toekomst inzetten op slim verdichten. De tendens naar compacter bouwen en wonen is reeds ingezet. Appartementen en kleinere kavels leiden tot meer beperkte private buitenruimtes. Hierdoor hebben de inwoners nog meer dan vandaag nood aan voldoende **kwalitatieve publieke ruimte** voor ontspanning en ontmoeting. Het creëren van kwalitatieve publieke ruimte heeft niet alleen betrekking op verkeersveilige infrastructuur, maar ook op de beeld- en omgevingskwaliteit van die publieke ruimtes waarbij onder andere het integreren van groenelementen belangrijk is. Hoe deze publieke ruimte concreet moet worden ingericht is afhankelijk van de eigenschappen van de omgeving en de noden van de omwonenden. Een differentiatie tussen verpozen, spelen, ontmoeten, evenementen... geeft elke publieke ruimte zijn eigen identiteit. In oudere woonwijken en verkavelingen is de publieke ruimte vaak ondermaats en moeten we nagaan hoe deze kan worden verruimd en welke invulling het meest aangewezen is. In verstedelijkte omgevingen is een *fijnmazig groenblauw netwerk* een belangrijke bron van verkoeling en *biodiversiteit* dat een tegengewicht kan bieden voor dense bebouwing en *verharding*. Een *groenblauw netwerk* is ook functioneel voor de opvang van hemelwater.

##### Onderzoeksvraag:

*Waar is er nood aan bijkomende publieke (groene) ruimte en wat zijn de specifieke noden voor die publieke ruimte?*

Er zijn nog onbebouwde percelen aanwezig binnen de *bebouwde ruimte*. Deze kunnen een opportuniteit zijn om als publieke ruimte in te richten of als groene *open ruimte* in het *groenblauw netwerk* in te schakelen. De onbebouwde percelen worden kritisch gescreend aan de hand van objectieve ruimtelijke criteria om te beoordelen of het al dan niet wenselijk is dat deze gebieden nog worden ontwikkeld. Ook voortuinstroken en grote binnengebieden waar op vandaag een wirwar van functies op voorzien zijn, worden onderzocht.

##### Onderzoeksvraag:

*Welke onbebouwde percelen in de bebouwde ruimte willen we niet meer ontwikkelen?*

Harelbeke heeft een hoge *bevolkingsdichtheid* en een zeer grote *verhardingsgraad*. In specifieke delen van de stad is de *verhardingsgraad* zo hoog dat aankopen en *ontharden* van verharde en/of bebouwde terreinen de enige geschikte ingreep is om groene ruimte te creëren. Dit is onder meer het geval op de wijken 't Ooste, Eiland, Zandberg. Door het *hitte-eilandeffect* zijn warme dagen nog harder te voelen in sterk verharde omgevingen dan in de *open ruimte*. De nood aan *ontharding*, vergroening en ruimte voor water is daar nog groter. Op publiek domein kunnen straatprofielen, pleinen, parkings... *onthard* worden om meer ruimte te voorzien voor groen en water.

Ook op privaat domein ligt een enorm potentieel om te *ontharden*. Veel voortuinen zijn bijna volledig verhard en in achtertuinen liggen vaak niet noodzakelijke *verharding* zoals te grote terrassen, kunstgras... Ook op bedrijfspercelen, sites van verenigingen, bij grootschalige *detailhandelszaken*... ligt vaak meer *verharding* dan noodzakelijk. Het stadsbestuur wil burgers, bedrijven en verenigingen stimuleren om op hun eigen terrein te *ontharden* en bijkomende *verharding* ontraden.

##### Onderzoeksvraag:

*Waar liggen potenties op publiek domein om op een kwalitatieve en betekenisvolle manier te ontharden? Welke instrumenten kan Harelbeke hanteren om ontharding en het beperken van bijkomende verharding bij particulieren, bedrijven en verenigingen te stimuleren of af te dwingen?*

Het voorzien van voldoende collectieve en publieke ruimte is niet alleen de taak van de stad maar ook de verantwoordelijkheid van initiatiefnemers van woonprojecten met compacte woonegelegenheden. In het Groenplan van Harelbeke wordt daarom het belang van een **stedelijke groennorm** benadrukt. Het Groenplan stelt voor om in nieuwe private stedenbouwkundige ontwikkelingen op te nemen dat minimum 15% van de oppervlakte als beleefbaar (openbaar) groen moet worden ingericht. Deze norm dient verder onderzocht en genuanceerd te worden. Het moet gaan om een functionele groenzone. Restgroen (groen langs parkeervakken, boomspiegels...) wordt niet als beleefbaar groen gerekend.



*Site De Mol*



*Bouwkundig erfgoed te Bavikhove*

Er wordt voorgesteld om niet alleen een groennorm voor woonontwikkelingen op te nemen maar ook voor bedrijven en *detailhandelszaken*. Uiteraard dienen bedrijventerreinen in eerste instantie voor het realiseren van bedrijvigheid en tewerkstelling. Toch zijn er op bedrijventerreinen vaak nog restoppervlaktes of reservezones, bufferzones... aanwezig waarin ook een bijdrage rond groen- en natuur kan worden of wordt geleverd.

Volgens het groenplan moet er bij nieuwe woonontwikkelingen in het ontwerp bovendien één straat- of laanboom per woongelegenheid worden gerealiseerd of als last worden opgelegd. We stellen als doel om tegen 2040 15.000 bomen in woongroen te hebben, onder de vorm van straat- of laanbomen of individuele toekomstbomen in openbare groenzones.

**Onderzoeksvraag:**

*Welke norm willen we hanteren voor (beleefbaar) groen bij nieuwe private ontwikkelingen? In welk instrument verankeren we dit best?*

Naast ruimte voor groen, spontane ontmoeting en ontspanning, wordt er in Harelbeke ook gewerkt aan specifieke infrastructuur voor sport -, spel -, recreatie – en cultuurinfrastructuur. Het is belangrijk dat er in elke *kern* voldoende culturele, toeristische, sport – en recreatievoorzieningen aanwezig zijn om het verenigingsleven en ontmoeting te stimuleren. Het geïntegreerd vrijetijdsbeleid vertaalt zich binnen de lange termijnvisie van het project VT2035 in nieuwe infrastructuur. We stellen vast dat de vrijetijdsgebouwen op de verschillende sites stilaan een grondige oprissing kunnen gebruiken. Omdat dit gepaard gaat met grote investeringen en een visie op de richting waar we met vrije tijd naartoe willen, tekenden we een realistisch langetermijnplan uit onder de noemer VT2035. Via een sterk participatief proces, krijgt het project stilaan zijn definitieve vorm. Er is beslist om voor een jeugd-sportsite en een culturele-bib site te gaan. De jeugd – sportsite is ondertussen in volle voorbereiding op site De Mol. Voor de locatie van CC het SPOOR is er nog geen definitieve beslissing genomen. Ook de inhoudelijke werkingen van de verschillende diensten (geïntegreerd vrijetijdsbeleid) worden in de toekomst hierop verder afgestemd. Daarnaast komt ook de herinrichting van de site Bavikhove aan bod als uitvoering van het masterplan in *RUP* Bavikhove dorp West.

#### 4.2.3. RESPECT VOOR IDENTITEIT, BEELDKWALITEIT EN ERFGOEDWAARDE

Bij *verdichting* wordt vaak gekozen voor appartementen. De voorbije decennia is het aantal appartementen in het centrum van Harelbeke sterk toegenomen. *Verdichting* kan echter ook in de vorm van andere *woontypologieën* zoals grondgebonden compacte woningen of cohousing. Er moet bij vernieuwbouw gekozen worden voor een typologie en een schaal die past in de omgeving. Daarnaast is de *beeldkwaliteit* van het nieuwe project heel belangrijk. De *woontypologie* is niet determinerend voor de *beeldkwaliteit* van de ontwikkeling. Zo zijn meergezinswoningen naar *beeldkwaliteit* niet per definitie minder kwaliteitsvol dan grondgebonden woningen.

De *kernen* van de deelgemeenten Bavikhove, Hulste en Stasegem hebben ieder een eigen, dorps charme en een welbepaalde **identiteit**. De dorpen zijn ook heel dicht bij het goed uitgerust stedelijk gebied met zijn voorzieningen gelegen. Die combinatie zorgt ervoor dat deze dorpen een enorme woonkwaliteit bieden. Dit geldt ook voor enkele kenmerkende woonwijken in het stedelijk gebied. In deze gebieden is er een verstedelijkingsdruk voelbaar waardoor het karakter en de identiteit van deze *kernen* en woonwijken onder druk komt te staan. Vernieuwbouw en eventuele *verdichting* binnen deze *kernen* en woonwijken wordt niet uitgesloten. Het is op die locaties echter belangrijk dat er rekening wordt gehouden met de schaal en de identiteit van de omgeving.

Ook bij (her)inrichting van het openbaar domein willen we in de toekomst het karakter en de identiteit van die *kernen* verder versterken. Zo mist het dorpsplein van Bavikhove op vandaag bijvoorbeeld wat karakter en sluit het door zijn relatief grote verharde oppervlakte en inrichting niet goed aan bij de schaal en het landelijk karakter van het dorp.

In het centrum van Harelbeke is de Leie bepalend voor de identiteit van het stedelijk gebied. Door de werken in het kader van de Seine-Schelde verbinding, kreeg de directe omgeving van de Leie in het centrum van Harelbeke een ware metamorfose. Ook in de toekomst zetten we verder in op het kwalitatief ontwikkelen en vergroenen van de Leieoever. Daarnaast willen we het stedelijk weefsel van Harelbeke sterker verknopen met de Leie. Dit doen we onder andere door dwarsverbindingen te maken tussen de oevers en het achterliggend stedelijk weefsel waar opportuniteiten zich aanbieden.

Harelbeke, Stasegem, Bavikhove en Hulste hebben tot op vandaag hun historisch ruimtelijk patroon behouden en er is ook heel wat bouwkundig erfgoed aanwezig. Dit **bouwkundig erfgoed** maakt deel uit van het DNA en de identiteit van een plek, een buurt, een dorpskern, een stedelijke omgeving. Door de verstedelijkingsdruk staat het erfgoed de laatste decennia onder steeds grotere druk om vaak minder geslaagde nieuwbouwrealisaties te voorzien. Panden die wel als erfgoed zijn opgelijst maar niet beschermd zijn, moeten wijken vanuit ontwikkelingsoogpunt. Veel van wat vandaag wordt bijgebouwd, toont grote onverschilligheid ten aanzien van het bouwkundige en stedenbouwkundige verleden en draagt niet bij tot de herkenbaarheid of identiteit van de omgeving. Om dit tegen te gaan werkt de regio via de intergemeentelijke onroerend erfgoeddienst aan het waarderen van haar erfgoed. Er werd een actieplan bouwkundig erfgoed opgemaakt en een kwaliteitscommissie opgericht. Dankzij een uitvoerige herwaardering van de geïnventariseerde panden, ondersteunt het actieplan de stad in de totstandkoming van een integraal erfgoedbeleid. Een erfgoedbeleid betekent niet dat erfgoedpanden integraal behouden moeten worden en er geen vernieuwing mogelijk is. Ook bij het bouwkundig erfgoed wordt er gestreefd naar een duurzaam hergebruik van deze waardevolle panden en sites. De stad wil dan ook de nodige flexibiliteit bieden voor vernieuwende en creatieve voorstellen tot herinvulling met het nodige respect voor de erfgoedwaarden. Een integraal beleid overstijgt het sectorale denken. Het streeft ernaar erfgoedbelangen en vernieuwing met elkaar in evenwicht te brengen.



*Sint-Ritakerk te Harelbeke*

**Onderzoeksvraag:**  
*Is het actieplan bouwkundig erfgoed een goed instrument gebleken om het erfgoed van Harelbeke te beschermen? Welke zaken vragen bijsturing, een verankering in het Beleidsplan Ruimte of een bijkomend instrument?*

Een specifieke soort erfgoedpanden betreffen de kerken. Ze hebben binnen hun religieuze functie een lange traditie als ontmoetingsplaats. Op vandaag worden heel wat kerken minder intensief gebruikt. Deze kerken zijn echter centraal gelegen en hebben een belangrijke oppervlakte. Ze bieden daardoor een ideale locatie om meer intensief in te zetten als ontmoetingsplaats binnen een nieuw hedendaags kader. Er werd dan ook recent onderzoek gedaan naar de herbestemming van een aantal van de kerken op het grondgebied van Harelbeke. Op basis van dat onderzoek wordt er bekeken hoe we functieverbreiding en *meervoudig ruimtegebruik* van de kerken ruimtelijk kunnen verankeren.

**Onderzoeksvraag:**  
*Hoe kunnen we functieverbreiding en meervoudig ruimtegebruik van de kerken ruimtelijk verankeren?*



*Sint-Amanduskerk te Bavikhove*

#### 4.2.4. KWALITATIEF WONEN VOOR IEDEREEN

We willen verder bouwen aan een warme stad op mensenmaat waar iedereen ten volle kan deelnemen aan het maatschappelijk gebeuren. Het aanbod aan **woontypologieën** moet een aangename woonplek bieden voor de verschillende bevolkingsgroepen: jonge alleenstaanden, gezinnen met kinderen, ouderen, verschillende inkomensgroepen... We houden daarbij rekening met de wijzigende woonbehoeften en zetten in op een waaier aan woonomgevingen en *woningtypes*. Alternatieve woonvormen zoals co-housing, kangoeroewoningen, zorgwonen enz. verhogen de diversiteit aan *woontypologieën* enerzijds en maken intergenerationeel wonen in de *kernen* mogelijk anderzijds.

Harelbeke kent een sterk vergrijzende bevolking. Senioren geraken vaak geïsoleerd in hun soms te grote woning. Zij hebben nood aan een aangepaste, kleinere woning en de nodige zorg en dienstverlening aan of dicht bij huis. Harelbeke wil levenslang wonen in de eigen wijk stimuleren en er voor zorgen dat ouderen zo lang mogelijk thuis kunnen wonen via zorg op maat. Een specifiek en aangepast **zorgaanbod** kan het zelfstandig wonen ondersteunen. Het zorgaanbod kan bestaan uit aangepaste traditionele woningen, kangoeroewonen, serviceflats, groepswonen voor senioren, woonzorgcentra... Recent werd bovendien de wetgeving aangepast die zorgunits in de tuin mogelijk maakt. De afstemming tussen het aanbod en de ruimtelijke inplanting van al deze zorgvormen is hierbij een aandachtspunt. Bundeling van de desbetreffende zorgen en diensten dient te gebeuren in de stedelijke gebieden en stedelijke netwerken en de *kernen* van het buitengebied. Bij de stedenbouwkundige uitbouw van de diverse wijken in de stad wordt telkens rekening gehouden met de uitbouw van infrastructuur op mensenmaat en op maat van de minder mobiele inwoner.

##### *Onderzoeksvraag:*

*Is de huidige bovenlokale wetgeving m.b.t. zorgwonen toereikend of is er nood aan een lokaal kader?*

De kloof tussen arm en rijk wordt steeds groter. Om het sociaal leven in de gemeenschap te stimuleren, is een goede sociale mix in elke wijk en dorp belangrijk. Het voorzien van alternatieve woonvormen of huisvesting voor **specifieke doelgroepen** (van sociale huisvesting tot doorgangswoningen) wordt eerder gestuurd vanuit bepaalde organisaties of de bovenlokale overheid. Waar de stad zelf geen initiatief kan nemen, werkt ze hier aan mee door het lokaal woonoverleg te organiseren, waar alle woonactoren in verzamelen en het nodige beleidsadvies voorzien. In uitvoering van het strategisch meerjarenplan werd een visie op sociaal wonen uitgewerkt. Het woon- en huisvestingsbeleid van Harelbeke wordt sedert een tiental jaren uitgevoerd door de stad en de intergemeentelijke samenwerking Woonwijs.

Iedereen heeft recht op een kwalitatieve woonomgeving aangepast aan zijn of haar noden. De Vlaamse overheid legt aan woningen een aantal veiligheids- gezondheids- en kwaliteitsnormen op. Het beleid hieromtrent wordt vastgelegd in de meerjarenplanning en uitgevoerd door de stad en Woonwijs.

Via een stedenbouwkundige verordening streeft Harelbeke in het vergunningenbeleid kwaliteit van woningen na. Zo kunnen er oppervlakenormen worden opgenomen voor wooneenheden, minimale oppervlakte (groene) buitenruimte, bebouwde en verharde oppervlakte...

We zorgen dat mensen zich goed voelen in de buurt waar ze wonen. De omgeving moet veilig zijn, kinderen moeten speelruimte krijgen, ouderen moeten zich makkelijk kunnen verplaatsen in hun buurt en lelijke plekjes krijgen een nieuw gezicht. Dit zijn randvoorwaarden om aangename en sociale buurten en wijken te creëren.

In Harelbeke wordt bovendien volop ingezet op de (energetische) renovatie van het woonpatrimonium aan de hand van renovatiebegeleiding, aangeboden door Intercommunale Leiedal. Zo kent Leiedal sinds 2017 een dienst RenovatieCoach, een samenwerking tussen W13 en Leiedal binnen het Energiehuis-WarmerWonen.



*Donderdagmarkt te Harelbeke*



*Terrasje te Harelbeke*

#### 4.2.5. CLUSTERING EN VERWEVING VAN VOORZIENINGEN

Om Harelbeke aantrekkelijk te houden om te leven, is het ook belangrijk om voldoende voorzieningen in de buurt van de woning te hebben zoals onderwijs, zorg, *detailhandel* voor dagelijkse goederen, dienstverlening... Er wordt ingezet op het **verder verweven van deze voorzieningen in de woonomgeving**. Binnen die *verweving* streven naar een diversiteit van schaal en type voorziening afhankelijk van de omgeving. Zo kunnen voorzieningen in het centrum van Harelbeke anders van aard zijn en een grotere schaal en grotere dynamiek hebben dan voorzieningen in de dorpskernen of de woonwijken.

Onder voorzieningen wordt onder andere gemeenschapsvoorzieningen begrepen zoals een stadhuis, onderwijs, politiekantoor, brandweerkazerne... Binnen de gemeenschapsvoorzieningen is er een heel divers mobiliteitsprofiel merkbaar. Zo heeft een cultureel centrum bijvoorbeeld een ander mobiliteitsprofiel dan een brandweerkazerne. Dat mobiliteitsprofiel is mee bepalend voor de locatie van deze voorzieningen.

Het stadscentrum van Harelbeke kent een hoge *bevolkingsdichtheid* en is goed bereikbaar met duurzame vervoersmodi onder andere door de aanwezigheid van het station. Daardoor vormt het dan ook de ideale plaats voor het concentreren van voorzieningen zoals onderwijsinstellingen, zorginstellingen, diensten, kantoren, handel, horeca... **De stad wil van het stadscentrum van Harelbeke een hotspot van voorzieningen maken** om zo onrechtstreeks ook het ondernemerschap, de *detailhandel* en horeca in het centrum te stimuleren.

Om het stadscentrum van Harelbeke verder uit te bouwen tot een **levendig en bruisend handelscentrum** wordt er een compact *kernwinkelgebied* afgebakend dat een verbinding vormt tussen de Leie, het Marktpllein, het stadspark en het station. Dit *kernwinkelgebied* is de uitgelezen plaats voor handels – en horecazaken. De stad wil gericht inzetten op dit compact gebied ten voordele van de aanwezige handel en horeca door een kwalitatieve inrichting van het openbaar domein, het organiseren van evenementen en het voeren van een kernversterkend ruimtelijk handelsbeleid. De panden binnen dit gebied hebben een levendige plint waar handel en horeca mogelijk zijn en worden gestimuleerd.

In de deelgemeenten vormt het een uitdaging om een aanbod aan *basisvoorzieningen* te hebben. Een voorbeeld is het voorzien van een centraal dorpspunt. Een dorpspunt wordt ingevuld op basis van de noden

van de inwoners en kan bestaan uit een verkooppunt van lokale producten, pakjesautomaat... Door het verdwijnen van handelsapparaat in de deelgemeenten is het des te belangrijker om **kwalitatieve ruimte voor ontmoeting en andere basisvoorzieningen** te voorzien en te continueren zoals de school om zo de sociale cohesie in deze *kernen* te ondersteunen.

Grootschalige *detailhandel* vindt vaak geen plaats in het *kernwinkelgebied*. Op vandaag is er een cluster aan grootschalige *detailhandel* **ter hoogte van de kruising van de N43 en de N36**. Deze zone ligt binnen een omgeving met een hoge *bevolkingsdichtheid* en dicht bij het station waardoor het goed bereikbaar is met de fiets, te voet en met het openbaar vervoer. Het vormt een uitdaging voor de toekomst om op deze site een kwalitatieve inrichting te voorzien door in te zetten op *ontharding*, vergroening, kwalitatieve ruimte voor de trage weggebruiker, architecturale waarde van de panden, optimaliseren van het parkeren...

Er blijft een grote druk om *detailhandel* te vestigen buiten het *kernwinkelgebied* en buiten de cluster met **grootschalige detailhandel**. Het is niet evident om *detailhandel* te sturen aangezien deze functie naar bestemming op heel wat locaties mogelijk is. Er wordt onderzocht waar *detailhandel* en vooral grootschalige *detailhandel* in de toekomst zijn plaats kan vinden. De druk voor bijkomende *detailhandel* is vooral hoog voor locaties langs de belangrijke *invalswegen* zoals de Brugsesteenweg, de Kortrijksesteenweg... Het RUP activiteitenkorrels N50 legt dit aan banden langs de Brugsesteenweg. Een dergelijke sturing is niet aanwezig langs de andere *invalswegen*. Het is belangrijk om specifiek voor die *invalswegen* te onderzoeken welke functies daar in de toekomst kunnen. Komen bepaalde locaties langs de *invalswegen* in aanmerking voor grootschalige *detailhandel* of niet? En zo nee, welke functies vinden wel hun plaats langs deze *invalswegen*? Bovendien wensen we ook meer ruimtelijke kwaliteit op de sites langs de *invalswegen*.

#### Onderzoeksvraag:

Waar vindt grootschalige detailhandel in de toekomst zijn plaats in Harelbeke? Welke functies kunnen worden voorzien langs de invalswegen en hoe kan de ruimtelijke kwaliteit van sites langs die invalswegen op termijn worden verbeterd?

#### 4.2.6. HET JUISTE BEDRIJF OP DE JUISTE PLAATS

Harelbeke is een ondernemende stad en wil het ondernemerschap in de toekomst verder ondersteunen. Dit doen we door voor elke vorm van ondernemen de juiste plaats te zoeken. Hierbij is het de ambitie om geen bijkomende *open ruimte* aan te snijden, maar wel slim om te gaan met de bestaande *bebouwde ruimte*.

In eerste instantie worden **kleinere bedrijven verweven met de woonomgeving**. Het *verweven* van wonen en werken beperkt fysiek en mentaal de afstand tussen producent en consument, zorgt voor een levendige woonomgeving en creëert werkgelegenheid in de nabijheid van de woning waardoor verplaatsingen korter of overbodig worden. Niet elke locatie leent zich echter tot *verweving* van functies. Bereikbaarheid en de ruimtelijke context spelen hierin een rol. Daarnaast zijn ook de schaal, de activiteiten en het mobiliteitsprofiel van het bedrijf bepalend of het al dan niet verweefbaar is met een woonomgeving. Zo moeten activiteiten die milieubelastend zijn of abnormale milieuhinder veroorzaken (luchtverontreiniging met schadelijke stoffen, geluid, geur, stof, lichtpollutie...) logischerwijze ruimtelijk gescheiden worden van leef- en woonomgevingen en natuurgebieden. De algemene regel rond de menging van functies blijft gelden: **“Verweven waar het kan en scheiden waar het moet”**.

In tweede instantie wordt er efficiënt gebruik gemaakt van de bestemde bedrijvzones binnen de *bebouwde ruimte*. Dit doen we door **grotere bedrijventerreinen voor te behouden voor ondernemingen die niet te verweven zijn met de woonomgeving omwille van hun schaal en/of activiteiten**. Daarnaast is het belangrijk om binnen deze bedrijvzones te zoeken naar mogelijkheden tot intensivering. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de principes uit het traject van Saving Space van Provincie West – Vlaanderen. Uitbreiding van bedrijven gebeurt in de onbenutte ruimte binnen de bedrijventerreinen en/of door te stapelen. Daarnaast zetten bedrijven in op ruimte delen zoals bijvoorbeeld het (tijdelijk) delen van opslagruimte, vergaderruimte, kantoorruimte...

Naast de grotere bedrijventerreinen kent Harelbeke ook heel wat kleinere bedrijfssites die verspreid liggen binnen de *bebouwde ruimte*, de zogenaamde ‘paarse sproeten’ of ‘industrie-eilandjes’, zoals bijvoorbeeld site Bomarbre-Corex. **Verlaten, goed gelegen bedrijfssites met de bestemming bedrijvigheid, worden in eerste instantie opnieuw ingezet voor bedrijvigheid**. Het type economische activiteiten en de integratie van deze activiteiten wordt afgestemd op de locatie en bereikbaarheid van de bedrijfssite en vraagt maatwerk per site.



Bedrijf Beltrami te Harelbeke



Heel wat bedrijven en bedrijventerreinen in Harelbeke zijn gelegen langs het kanaal Bossuit – Kortrijk of langs de Leie. Bij een aantal van die locaties is er een kade – infrastructuur aanwezig zodat het water kan gebruikt worden voor het transport van grondstoffen en producten. Op locaties die goed bereikbaar zijn voor vrachtvervoer wordt **watergebonden bedrijvigheid verder gestimuleerd**. Dit betekent concreet dat deze locaties prioritair worden voorzien voor *watergebonden bedrijvigheid* waarbij de bestaande kade – infrastructuur optimaal benut wordt. Binnen het Economisch Netwerk Seine Schelde (eNES) wordt er blijvend onderzocht om de overslagcapaciteit van de kades te optimaliseren. Dit kan onder andere door bedrijven die iets verder van het water gelegen zijn ook gebruik te laten maken van deze infrastructuur. De Leie en het Kanaal stromen resp. door het centrum van Harelbeke en Stasegem. De invloed van *watergebonden bedrijvigheid* op het omliggende weefsel moet evenzeer in acht genomen worden. Zo genereren kades meestal ook wegtransport, moet er een oplossing gevonden worden in relatie tot fietsnetwerken... Het is daarom niet aangewezen overal waar dit mogelijk is *watergebonden bedrijvigheid* te stimuleren.

**Onderzoeksvraag:**

*Waar is watergebonden bedrijvigheid gewenst rekening houdend met de impact op de omgeving (fietsvoorzieningen, mobiliteitsimpact transport,...)?*

Harelbeke kent ook heel wat **zonevreemde bedrijven** die verspreid liggen in de *open ruimte* en aan de uitlopers van de *kernen*. Voor die bedrijven maakten we in het verleden een BPA of RUP op om het bedrijf rechtszekerheid te bieden. De stad stelt vast dat de vorige generaties bedrijfsleiders hun bedrijven stopzetten, verhuizen, fusioneren... waardoor de ruimtelijke toekomst van

deze gebieden opnieuw in vraag wordt gesteld. In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan werden bepaalde factoren niet in rekening genomen, daarom hanteert de stad een nieuw afwegingskader om deze toekomst te bepalen. Op basis van verschillende omgevingsfactoren duiden we herbruikbare sites aan, waardoor we vermijden om nieuwe *open ruimte* voor ondernemen aan te snijden. Andere sites zijn uitdovend wegens bijvoorbeeld de slechte bereikbaarheid.

Naast het voorzien van ruimte voor bedrijvigheid wil Harelbeke **duurzaamheid in bedrijvigheid stimuleren**. In eerste instantie is het belangrijk dat bedrijven geen vervuilende werking hebben ten aanzien van de omgeving en dus geen negatieve milieu-effecten genereren. Daarnaast kunnen bedrijven ook een belangrijke positieve bijdrage leveren om naar een *klimaatneutrale* stad te evolueren. Heel wat bedrijven zijn aan het water gelegen, waardoor deze kunnen inzetten op *watergebonden bedrijvigheid* en zo hun logistiek verduurzamen. Er werd in het verleden ook ingezet op het aanleggen van veilige fietspaden in de bedrijventerreinen om zo duurzaam woon – werkverkeer te stimuleren. Duurzame bedrijven streven ernaar om *energieneutraal* te worden en zoeken naar het opzetten van energienetwerken tussen bedrijven onderling maar ook met hun ruimere omgeving. Duurzame bedrijven dragen circulariteit hoog in het vaandel en gaan op zoek naar partners om in te zetten op hergebruik en recycling van producten. Duurzame bedrijven zetten in op *ontharding* van bedrijfssites en integreren biodiverse *groenblauwe* ruimte op hun eigen bedrijfssite en/of organiseren dit gezamenlijk met aanpalende bedrijven. Op die manier verhogen ze de *beeldkwaliteit* en aantrekkelijkheid van hun site en bieden ze een meer kwalitatieve werkomgeving voor hun werknemers.



*Bedrijf Lootens te Harelbeke*



*Vluchtfoto kruising R8 en Leie*

## 4.3. Duurzame netwerken

De open en *bebouwde ruimte* staan met elkaar in verbinding door verschillende netwerken: het mobiliteitsnetwerk, het *groenblauw netwerk* van waterlopen, grachten met de hieraan gekoppelde natuur en het netwerk van energiesystemen.

### 4.3.1. EEN LEEFBARE, VLOTTE EN DUURZAME MOBILITEIT

We willen een bereikbare en leefbare stad zijn waar iedereen zich veilig en vlot kan verplaatsen. We willen ook inzetten op *duurzame mobiliteit*. Het STOP-principe vormt het uitgangspunt waarbij de prioriteit eerst naar Stappen, dan Trappen (fiets), vervolgens Openbaar vervoer en dan pas naar Personenwagens gaat. Er wordt extra aandacht besteed aan voetgangers en fietsers. Doorgaand verkeer en oneigenlijk gebruik van lokale wegen wordt vermeden. De stad wenst hiervoor gebruik te maken van de methodiek 'fix the mix'. Deze methodiek is gebaseerd op veilig fietsen in gezonde buurten aan de hand van een breed gedragen visie. Bij de methodiek van 'fix the mix' wordt het grondgebied verdeeld in 'mixwijken'. De basisvoorwaarde voor een mixwijk is een beperkte autoverkeersdruk, hierdoor wordt het stappen en het fietsen aantrekkelijker en komt er ruimte vrij om een kwalitatieve manier te verblijven in de openbare ruimte. Binnen een mixwijk beperkt het autoverkeer zich tot lokaal verkeer en wordt doorgaand verkeer vermeden.

De mixwijken moeten **leefbare wijken** zijn waar jong en oud zich veilig kan verplaatsen. Voetgangers en fietsers krijgen er een belangrijke plaats. Maar ook de haltes van het openbaar vervoer zijn goed bereikbaar. De auto krijgt een aangepaste plek op de weg en druk doorgaand verkeer wordt geweerd, zodat het aangenaam toeven is op de pleintjes. In het vernieuwde mobiliteitsplan onderzochten we per wijk hoe we dat concreet willen aanpakken.

Lineaire infrastructurele assen doorsnijden Harelbeke en zorgen voor een fragmentatie van het woonweefsel. Het stedelijk gebied wordt vooral gedomineerd door **lineaire assen in de oost – westrichting**, meer bepaald de Leie, de N43, het spoor. De verbindingen in de noord – zuidrichting zijn minder talrijk. Harelbeke wil in de toekomst inzetten op het versterken van die noord – zuidverbindingen en bijvoorbeeld het jaagpad langs de Leie via dwarse verbindingen beter bereikbaar maken voor de omliggende woonwijken.

Een belangrijke schakel in de transitie naar *duurzame mobiliteit* is de uitbouw van een kwalitatief **fietsroutenetwerk**. De fiets is het vervoersmiddel bij uitstek voor korte verplaatsingen. Met de opkomst van de e-bike werd de actieradius van de fiets stevig uitgebreid waardoor de fiets ook een rol kan spelen in de bovengemeentelijke/ regionale verplaatsingen. De bovenlokale fietsroutes lopen vrijwel allemaal parallel aan de Leie en het spoor. Harelbeke wil in de toekomst ook inzetten op het voorzien van dwarse fietsverbindingen om zo die bovenlokale fietsroutes beter bereikbaar te maken. Daarnaast willen we de bereikbaarheid van die bovenlokale fietsroutes vanuit de dorpen ook verbeteren.

Een kwaliteitsvol fietsnetwerk bestaat enerzijds uit goed uitgebouwde infrastructuur, meer bepaald de fietspaden zelf, en voldoende parkeervoorzieningen voor alle types fietsen. Anderzijds is het ook belangrijk om in te zetten op veiligheid zoals het voorzien van veilige fietsroutes voor kinderen naar de scholen.

Om de inwoners te stimuleren om meer met de fiets en te voet hun verplaatsing te doen, wordt er niet alleen ingezet op een kwalitatief fietsroutenetwerk maar ook een **goed uitgebouwd trage weggennetwerk**. Dat netwerk zorgt ervoor dat de inwoners zich op een aangename en veilige manier te voet en met de fiets door de stad en tussen verschillende wijken en *kernen* kunnen verplaatsen. *Trage wegen* verbinden interessante locaties en zorgen voor een doorwaadbaarheid van het bebouwde weefsel. Harelbeke heeft reeds een uitgebreid trage weggennetwerk, zowel in de *open ruimte* als in de *kernen* en woonwijken. Een aantal verbindingen kunnen nog geoptimaliseerd worden, zoals tussen de *kern* van Stasegem, het kanaalbos en het jaagpad langs het kanaal Bossuit-Kortrijk. Ook in het centrum van Harelbeke liggen er potenties om de woonwijken beter te verbinden met het Jaagpad lang de Leie. In de beekvisies werden de potenties voor *trage wegen* langs de beken onderzocht. Binnen de opmaak van het Beleidsplan Ruimte Harelbeke onderzoeken we waar er eventueel ontbrekende schakels zijn in het trage weggennetwerk. Daarnaast willen we bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen telkens het potentieel onderzoeken om een *trage weg* te integreren in het project.

#### Onderzoeksvraag:

*Hoe kunnen we de samenhang tussen de kernen en buurten versterken? Zijn er nog missing links in het trage-wegennetwerk?*



Schematische weergave 'fix the mix' methodiek



Bloemmolenbrug over de Leie

Naast inzetten op het STOP – principe wordt de transitie naar een meer *duurzame mobiliteit* ook ondersteund door nieuwe vormen van mobiliteit en mobiliteitssystemen zoals het gebruik van deelwagens, deelfietsen, e.d. Daarnaast zetten we in op combimobiliteit via **hoppin- en mobipunten**. Combimobiliteit is het gebruik van verschillende vervoersmodi zoals bijvoorbeeld trein en fiets in één traject. Mobipunten maken vlot overstappen tussen verschillende vervoermiddelen mogelijk door de gewenste faciliteiten (fietsenstallingen, bushalte, autoparkeerplaatsen, laadpalen, deelfietsen, deelsteps...) te centraliseren op één duidelijk leesbare plek.

De aanwezigheid van het station is een grote troef voor Harelbeke. We willen het station en de omgeving beter integreren in de stad.

De transitie naar meer duurzame vervoersmodi zal een impact hebben op het **parkeren**. Doordat de wagen in de toekomst minder gebruikt zal worden, zijn er minder parkeerplaatsen nodig. Het is daarom aangewezen ze op een manier aan te leggen dat ze in de toekomst nog voor andere zaken gebruikt kunnen worden.

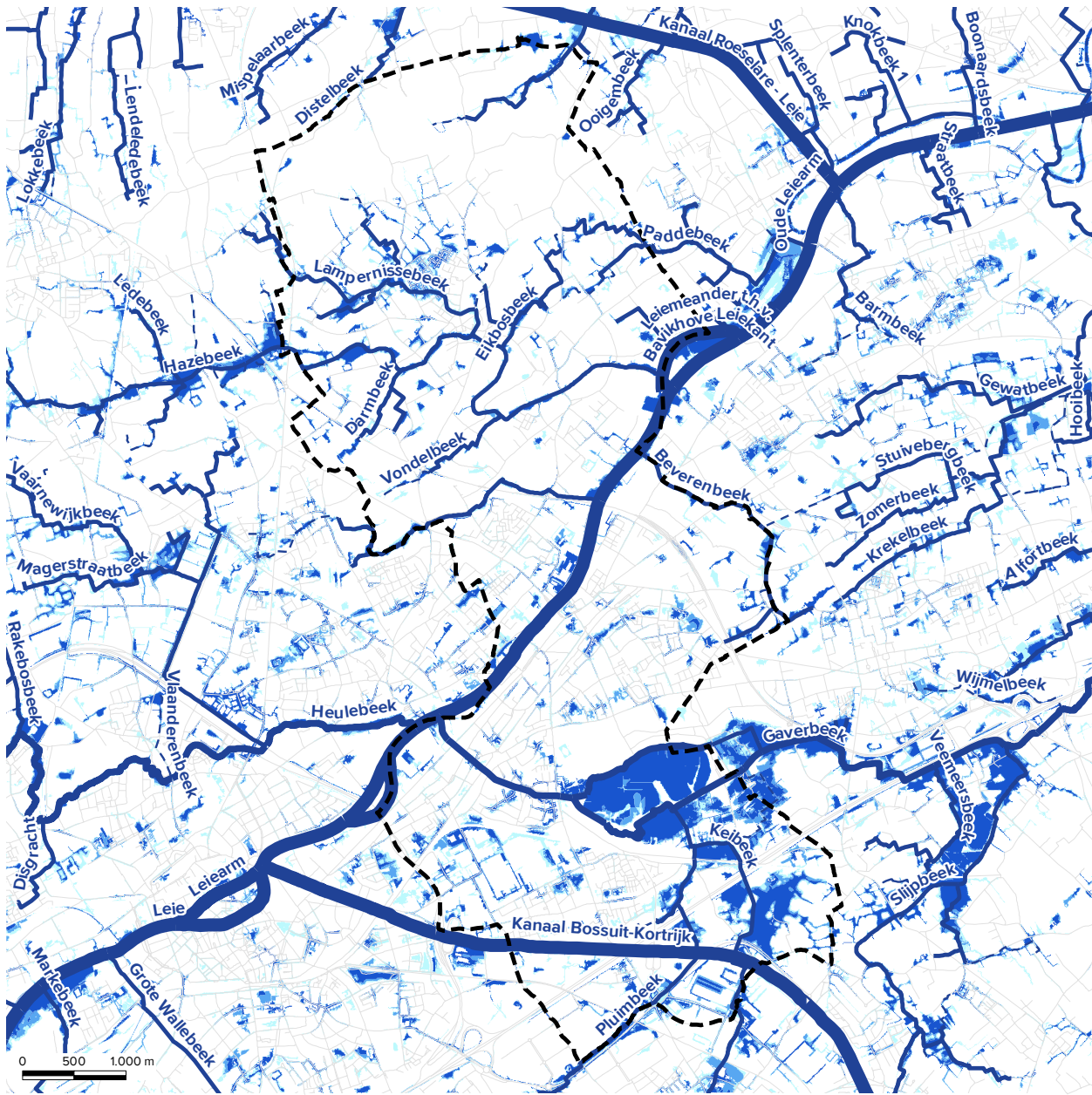
Elektrische wagens zijn in opmars. De groei van de elektrische voertuigenvloot zal de komende jaren nog sterk toenemen. Dit werpt vragen op rond de nood aan private en publieke laadinfrastructuur. Het voorzien van voldoende **laadinfrastructuur** ondersteunt de evolutie naar elektrisch rijden, wat een positieve impact heeft op de CO<sub>2</sub> uitstoot. Er wordt in het Lokaal Energie- en klimaatpact gestreefd naar één laadpunt per 100 inwoners tegen 2030. Voor Harelbeke (28.614 inwoners), dat het Lokaal Energie-en Klimaatpact mee ondertekende, betekent dit 286 laadpunten tegen 2030. Om te bepalen waar deze laadinfrastructuur precies moet worden voorzien (op privé-/collectief/semi- publiek of publiek domein) kan de stad een laadplan op te stellen. De keuze van locaties voor laadpalen hangt sterk samen met het parkeerbeleid.

Een belangrijke bovenlokale infrastructuur in Harelbeke betreft de **R8**. De Vlaamse Regering wil de *leefbaarheid* in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost verbeteren door het project (*GRUP*) KR-8. Het verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost wordt

onderzocht, waarbij de ringweg R8 al dan niet gesloten wordt tussen deze complexen. Het project zet in op een mobiliteitsverschuiving van de wagen naar duurzame mobiliteitsalternatieven (*modal shift*) en evalueert en heroriënteert of beperkt mogelijks de ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied.






Voor Harelbeke liggen de sites Kapel Ter Bede en de woonsuggestie tussen Evolis en Keizershoek in het plangebied. De gronden tussen Keizershoek en Evolis worden als potentievolle grond beschouwd voor het realiseren van een verbindende groenstructuur. Deze gronden zijn een beperkt en een ingesloten gebied van landbouwgronden. In het GRS (2005) staat gesuggereerd om bij uitdoving van de landbouw dit te ontwikkelen als wonen, groen en recreatie. De stad ondersteunt niet langer het woonluik, maar wil hier inzetten op groen (en zachte recreatie). Dit groen kan zowel een bufferende functie hebben om de *leefbaarheid* te verbeteren als een verbindende functie als groenstructuur langs het Guldensporenpad.

De toekomst van de R8 op grondgebied Harelbeke moet samen worden gezien met de toekomstvisie voor het kanaal Bossuit – Kortrijk. In één van de varianten voor het complex project Kanaal Bossuit – Kortrijk wordt het kanaal en de R8 immers gebundeld. Dit kan een belangrijke impact hebben op het op- en afrittencomplex bij Stasegem, de kruising van de R8 en de Kortrijksesteenweg en de kruising van de R8 en de Leie. Die impact geldt niet alleen voor de infrastructuren op zich, maar ook voor de ruimere omgeving.





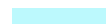
**Waterlopen**

Bron: Vlaamse Hydrografische Atlas, VMM/Digitaal Vlaanderen, mei 2017

-  bevaarbare waterlopen
-  beek categorie 1
-  beek categorie 2
-  beek categorie 3
-  niet geklasseerd

**Overstromingsgevoelige gebieden - pluviaal**

Bron: VMM, december 2022

-  middelgrote overstromingskans
-  kleine overstromingskans
-  kleine overstromingskans onder klimaatverandering

*Overstromingsgevoelige gebieden pluviaal 2022*  
Bron: VMM

#### 4.3.2. EEN ROBUUST GROENBLAUW NETWERK

Water vervult een cruciale, bindende rol in het *groenblauw netwerk*. Een robuust en *fijnmazig* watersysteem heeft op verschillende vlakken een duidelijke meerwaarde. Het heeft een belangrijke rol binnen *klimaatadaptatie*, voorziet in een aangename en gezonde leefomgeving en bevordert de *biodiversiteit*.

De beschikbaarheid van voldoende en niet-vervuild water is onontbeerlijk voor de natuur, landbouw, huisvesting, industrie, transport... Daarom moet men zorgzaam omgaan met de kwaliteit én de kwantiteit van het water. Het hemelwater- en droogteplan van Harelbeke geeft een gebiedsdekkende visie over hoe de stad op lange termijn omgaat met **hemelwater en droogte**. Het hemelwater- en droogteplan heeft als doel de stad bestendig te maken tegen de hydrologische gevolgen van klimaatverandering. Daarvoor is het belangrijk om meer ruimte te maken voor water. Als eerste moet de ruimte aangepast worden om de afstroom van water zoveel als mogelijk te vermijden. Wanneer dit (deels) niet mogelijk is, moet het water hergebruikt worden. Daarna wordt er ingezet om water opnieuw te laten infiltreren in de bodem. Pas daarna mag het hemelwater gebufferd en vertraagd afgevoerd worden.

In het openbaar groen willen we bovengrondse **infiltratie- en buffervoorzieningen** voor hemelwater integreren. Bestaande pleintjes en groenzones vervullen nu vaak een monofunctionele rol, maar kunnen we omvormen zodat deze ook voor waterbuffering en infiltratie worden ingezet. Bovengrondse infiltratievoorzieningen kunnen vaak multifunctioneel ingericht worden en dragen zo ook bij aan de ruimtelijk kwaliteit van de omgeving. Voorbeelden hiervan zijn wadi's binnen waterrijke speeltuinen, parken of binnen natuurgebieden.

**Beekvalleien** zijn essentieel voor *klimaatadaptatie* door hun rol binnen de opvang van overtollig water, beperking van droogte, versterking van de *biodiversiteit* enzovoort. Op vandaag kunnen de beekvalleien deze rol onvoldoende opnemen onder andere doordat de beken op verschillende plaatsen zijn ingekokerd. Het groenplan stelt: Onder de noemer "Harelbeke 2040" maakt de stad geïntegreerde gebiedsvisies op voor de Havikbeek, Hazebeek, Plaatsebeek, Vaarnewijkbeek, Eikbosbeek, Pluimbeek, Beverenbeek, Gaverbeek en Keibeek. Belangrijke uitgangspunten zijn het realiseren van een *klimaatadaptief* waterbeheer, een landschappelijke inrichting en afstemming, daar waar mogelijk het organiseren van een aangepast agrarisch medegebruik, het uitwerken van verbindingen, het ecologisch herstel, het recreatief medegebruik,

het beveiligen en ontwikkelen van *biodiversiteit* en beekbegeleidende natuur en het opwaarderen van erfgoed.

Samen met de betrokken lokale besturen en provincies en de VMM werkten we een toekomstvisie uit voor de Gaverbeek. Deze visie streeft naar de ontwikkeling van een klimaatbestendige vallei, waar ruimte is voor *biodiversiteit*, kwalitatieve *open ruimte*, duurzame landbouw, zachte mobiliteit en robuuste watersystemen. De stad voert deze visie stelselmatig verder uit door onder andere de aanwezigheid van de Gaverbeek te versterken en opnieuw leesbaar te maken haar omgeving. Er werd ook reeds een globale bekensvisie voor de Hazebeek-Havikbeek-Plaatsebeek doorheen het *landschap* en de dorpskernen opgemaakt met volgende elementen: beek zichtbaar maken, natuurontwikkelingen aanduiden, ontmoetingsplekken bepalen, missing links in trage verbindingen detecteren.... De bekensvisies zijn een aanvulling van de kennis van de beken en gebruiken we om streefbeeld voor de inrichting van de deelgebieden op te maken.

**Onderzoek:**  
*Opmaak van algemene doelstellingen en het detecteren van knelpunten voor de beekvalleien op basis van de bestaande visies en plannen.*

**De Leie** werd geselecteerd om een fundamentele rol als transportas te vervullen in het kader van het grensoverschrijdende project voor de verbinding tussen het Seine- en Scheldebekken voor de binnenvaart. Het project zorgt niet alleen voor het optimaliseren van watergebonden transport over de grenzen heen. Het creëert ook een hefboom voor het vernieuwen van steden en *kernen* langs de Leie waardoor er een grotere link wordt gelegd tussen de rivier en de stad. Harelbeke wil die link in de toekomst nog versterken door een netwerk van kwalitatieve publieke ruimte te voorzien langs de Leieoevers en in te zetten op dwarse verbindingen tussen (het jaagpad langs) de Leie en de omliggende woonwijken. De Leie is bovendien een bovenlokaal verbindende structuur voor groenelementen die, naargelang de andere functies, andere vormen kunnen aannemen. Bovenlokale waterlopen zoals de Leie hebben ook in de *open ruimte* een belangrijke impact. Zo activeren ze recreatief medegebruik op en langs het water en bieden ze nieuwe kansen aan natuur- en landschapontwikkeling. Er bestaan al heel wat visies over de Leie en de Leieoevers (lokaal, regionaal). Zo ontwikkelde departement Omgeving een visie voor de **Leievallei** van Kuurne tot Deinze. Het Ooigembos en de open – ruimtectorridor Harelbeke – Waregem zijn twee hefboomprojecten uit deze visie gelegen op het grondgebied van Harelbeke. In het kader



*Vistrap aan de Leie ter hoogte van Sluis Harelbeke*



*Provinciaal domein De Gavers*



van ruimtelijke uitvoeringsplannen worden voor de sites Moleneiland en Bomarbre-Corex visies opgemaakt. In het kader van het Beleidsplan Ruimte willen we de bestaande studies en visies samenleggen en hieruit algemene doelstellingen destilleren en verankeren.

**Onderzoek:**

*Opmaak van algemene doelstellingen voor de Leie gebaseerd op de bestaande visies en plannen.*

In 2011 werd een geïntegreerde gebiedsvisie opgemaakt voor het **kanaal Bossuit-Kortrijk** en haar omgeving door de provincie West-Vlaanderen. Er werd gestreefd naar een maximale integratie van functies op en naast het water: economie, recreatie, natuurontwikkeling, *landschap*, ecologie, waterwinning. De visie werd opgebouwd rond drie hoofdthema's: verbinden, verzamelen en vertoeven. De focus ligt hierbij op natuurinrichtingsmaatregelen, landschapsopbouw en de realisatie van recreatieve verbindingen. Het kanaal Bossuit-Kortrijk werd naast de Leie ook geselecteerd om te optimaliseren in het kader van de Seine – Scheldeverbinding. Hiervoor startte het complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk op. Dat project zal een grote impact hebben op het grondgebied van Harelbeke. Het biedt potenties voor *watergebonden bedrijvigheid* in het bedrijventerrein Kanaalzone Kortrijk – Harelbeke. Daarnaast is het ook de ambitie om via dit project een ruimtelijke kwaliteitsslag te maken in de omgeving.

**Onderzoeksvraag:**

*Welke functies streven we na op en naast het kanaal Bossuit-Kortrijk? Welke ruimtelijke randvoorwaarden moet Harelbeke stellen aan de ontwikkeling van het Kanaal om een kwaliteitsslag in de omgeving te realiseren?*

Naast water is groene ruimte een belangrijke schakel in het robuust *groenblauw netwerk*. Groene ruimte, bestaande uit natuur, park, bos... levert een belangrijke bijdrage in het *leefbaar* houden en maken van onze leefomgeving. Groen heeft een belangrijke esthetische en ecologische functie. Groene ruimte, *groenblauwe netwerken*, corridors doorheen de *open ruimte*... het zijn allemaal dragers van *biodiversiteit*. Daarnaast is deze ruimte ook van belang voor waterberging, luchtzuivering (voorkomen van smog, luchtvervuiling, stofverspreiding...). Ten gevolge van de klimaatwijziging zal het ecologisch belang van groen en *open ruimte* verder toenemen (adaptatie, meer ruimte voor waterberging, afkoeling binnen stedelijke *hitte-eilandeffecten*...).

Het Groenplan van Harelbeke bracht de **structuurbepalende groenelementen** van Harelbeke in kaart. De hoofdstructuur van groen in Harelbeke bestaat uit de Leie, de Gavers, het kanaal Bossuit-Kortrijk en de interactie tussen deze gebieden via een open ruimte-corridor. Ook de beken en het bekenlandschap zowel in het noorden als het zuiden van de stad zijn zeer bepalend en behoren tot de hoofdstructuur. Daarnaast zijn er grotere stedelijke groengebieden: bestaande parken, pleinen en sportterreinen en andere openbare groenzones. In de *open ruimte* bevinden zich bovendien nog andere groengebieden.

We willen inzetten op de creatie en instandhouding van diverse *landschappen* die essentiële habitats voor wilde dieren en planten vormen en de **biodiversiteit bevorderen**. Het groenplan geeft aan wat de doelstellingen zijn omtrent natuurontwikkeling. Het *fysisch systeem* van het *landschap* (bodem, hydrologie en reliëf) wordt hierbij als uitgangspunt genomen.

Het sterk verstedelijkt *landschap* van Harelbeke heeft nog weinig **ecologisch waardevolle gebieden**. Slechts enkele gebieden zijn gevrijwaard gebleven van ingrijpende bebouwing en bewerking. De natuurgebieden die er nog zijn hebben vaak ecologisch een slechts beperkte waarde, maar hebben wel een grote landschappelijke en maatschappelijke betekenis.

Het domein van **De Gavers** vormt het grootste recreatie – en natuurdomein in de regio Zuid-West-Vlaanderen. Het gebied, gelegen op grondgebied van Harelbeke en Deerlijk, is van groot belang voor de fauna en flora in de regio. Het heeft een grote ecologische waarde met bos, meersen, vochtige weilanden, restanten van *kleine landschapselementen*.... De stad wil in de toekomst verder inzetten op een betere multimodale bereikbaarheid en integratie van het domein ten aanzien van zijn omgeving. De stad bepleit bij de Provincie West-Vlaanderen de verdere uitbreiding van het provinciaal domein De Gavers. In het *PRUP* 'Openruimte kamers Gavers en Esser' werd de toekomstvisie voor de Gavers verankerd.

Daarnaast zijn er een aantal ecologisch relevante gebieden in de omgeving van de Havikbeek-Plaatsbeek, de Vaarnewijkbeek, de oude spoorwegberm, de oude Molenput, de oude Leiemeersen en de oude Leiearm. Het ontginningsgebied Spijkerland wordt ontwikkeld tot een stapsteen in de natuurlijke verbinding tussen Gavers en Leie. Het is belangrijk de bestaande biologisch waardevolle gebieden met elkaar te verbinden om migratie mogelijk te maken.



*Heropleving Gaverbeek - visualisatie*



*Heropleving Gaverbeek - ontwerpplan*

Tot slot werden er in het Groenplan tussen de verschillende typologieën zowel te versterken als nieuw te ontwikkelen verbindingsstructuren aangeduid. Hier spelen dreven, weg- en spoorwegbermen, open-ruimtestructuren en zichtassen een belangrijke rol. *Ontharding* en vernatting kunnen hier belangrijke instrumenten zijn. Sommige verbindingsstructuren zijn nu hoegenaamd niet aanwezig en de noodzakelijke realisatie vormt een uitdaging.

**Onderzoeksvraag:**

*Hoe kunnen we de bestaande natuur- en bosgebieden behouden en versterken en biologisch waardevolle gebieden met elkaar in verbinding brengen?*

Om Harelbeke klimaatbestendig te maken, willen we nog meer **ruimte voorzien voor natuur, park en bos** en deze zichtbaar en beleefbaar maken voor onze inwoners. Harelbeke formuleerde in haar groenplan het streefcijfer om tegen 2040 1 m<sup>2</sup> natuur per inwoner te hebben. Er zijn heel wat potenties in Harelbeke (realisaties Spijkerland, Moleneiland, project bekenlandschap, beveiliging *biodiversiteit*...) om het groenareaal uit te breiden. Natuur kan toegankelijk zijn en dus tegelijkertijd als toegankelijk groen dienen, het is echter van belang voor ecologie, diversiteit en specifieke habitats om ook ontoegankelijke of afgeschermden natuur te voorzien.

De stad streeft er naar een belangrijk deel van de te realiseren natuuruitbreiding te realiseren als oppervlakte bos. Een uitbreiding van het bosareaal kan worden gekoppeld aan de uitbreiding door verwerving van percelen voor natuurontwikkeling. De stad is echter van mening dat percelen niet zomaar ten allen tijde kunnen of mogen worden bebost. Zowel de historische evaluatie, de landschappelijke of ecologische functie dienen telkens te worden afgewogen.

**Onderzoeksvraag:**

*Op welke locaties willen we tegen 2040 natuur ontwikkelen om de doelstelling van het groenplan (1 m<sup>2</sup> natuur per inwoner) te realiseren? Welk type natuur willen we waar realiseren, rekening houdend met het bestaand fysisch systeem? Welke locaties zijn prioritair? Welke locaties zijn het meest geschikt om te bebossen?*

In de Langetermijnplanning Groenvoorziening (van 1993 en MIRA-S 2000) werd Harelbeke in de hoogste verstedelijkingsklasse ingedeeld en werd een richtwaarde van **30 m<sup>2</sup> publiek groen per inwoner** voorzien. De

groenbehoefte zou namelijk sterker afhankelijk zijn van de mate waarin men zich in een verstedelijkt of landelijk gebied bevindt dan van het inwonersaantal van de gemeente. Als we het provinciaal domein De Gavers in rekening brengen, beschikt Harelbeke over voldoende oppervlakte groen volgens deze norm. Inwoners van Harelbeke hebben naast dergelijke grote regionale aantrekkende ook behoefte aan nabij en beleefbaar openbaar groen. De stad Harelbeke engageert zich om tegen het einde van de planhorizon (2040) aan de groennorm van 30 m<sup>2</sup> per inwoner (exclusief Gavers) te voldoen. Dit betekent een uitbreiding van het groenareaal met ongeveer 7 hectare bijkomend openbaar groen tegen 2040. We bakenen zoekgebieden af voor publiek groen, rekening houdend met het feit dat de effectieve realisatie afhankelijk is van toekomstige opportuniteiten (m.b.t. aankoop).

**Onderzoeksvraag:**

*Op welke locaties kunnen we bijkomend publiek groen voorzien om de doelstelling uit het groenplan te realiseren? Waar is dit publiek groen het meest noodzakelijk?*

**Ontharding** is een belangrijke instrument om het *groenblauw netwerk* te versterken en uit te breiden en onze omgeving aan te passen aan het veranderende klimaat. Door te *ontharden* maken we bijkomende ruimte voor water en groen. Daarnaast heeft *ontharding* ook heel wat andere voordelen: creëren van een leefbare en aangename leefomgeving, voorzien van schaduwplaatsen, verbeteren van de bodem- en luchtkwaliteit, indirect stimuleren van een meer *duurzame mobiliteit*, tegengaan van *hittestress*, ruimte maken voor recreatie en voedselproductie, *biodiversiteit*...

We willen prioritair inzetten op onthardingsprojecten met een grote impact waarbij zoveel mogelijk andere doelstellingen en een zo groot mogelijke kwaliteitssprong voor de omgeving gerealiseerd worden. Deze projecten kunnen als hefboom werken voor andere initiatieven. We nemen de Regionale Onthardingsstrategie voor Zuid-West-Vlaanderen hiervoor als basis. De strategie becijfert de huidige situatie en de toekomstvisie omtrent *verharding* en reikt strategieën en acties aan om op grote en kleine schaal te *ontharden*.

Harelbeke werd geselecteerd door Departement Omgeving voor de projectoproep "Groenblauwe dooradering in de *bebouwde ruimte*". Binnen dit traject zal het Departement een onthardingsscan uitvoeren op het volledige grondgebied van Harelbeke.

#### 4.3.3. EEN EFFICIËNT EN HERNIEUWBAAR ENERGIELANDSCHAP

Het streven naar *klimaatneutraliteit* bestaat uit maatregelen inzake *klimaatadaptatie* zoals het voorzien van een *groenblauw netwerk*, maar ook uit maatregelen inzake *klimaatmitigatie*. Binnen dat laatste moet het energieverbruik zo veel mogelijk worden gereduceerd en wordt de energievraag beantwoord door gebruik van duurzame energiesystemen.

Een eerste stap bestaat uit het voorzien van energiezuinige gebouwen. Energiezuinige gebouwen verbruiken minder en dragen bij aan de duurzame energieproductie. We moeten daarom inzetten op een versnelling van de renovatie van het bestaand (woon)patrimonium.

Daarnaast wordt ingezet op een **duurzaam warmtesysteem**. In Harelbeke is reeds een *warmtenet* aanwezig. Het vergroenen van de warmtevraag van de stad kan aan de

hand van een uitbreiding van het bestaande *warmtenet*. Diverse bouwblokken in het centrum van Harelbeke bieden kansen om zich om te vormen tot energieneutrale bouwblokken door aan te sluiten op het *warmtenet*. De grote infrastructuurwerken bij de aanleg van een *warmtenet* zijn vaak ook dé kans om er andere elementen aan te koppelen: trage mobiliteit, *ontharding* en vergroening, rioleringswerken, infiltratievoorzieningen...

Warmtenetten gaan hand in hand met kernversterking. Voor een *warmtenet* moet je immers een dichtheid hebben van minstens 35 woningen per hectare en verdere *verdichting* kan de haalbaarheid van een *warmtenet* vergroten. **Bij energie-efficiënt ruimtegebruik** is de beschikbaarheid van restwarmte, het potentieel en de aanwezigheid van warmtenetten dan ook één van de criteria voor waar verdicht kan worden. Door maximaal in te zetten op compacte *kernen* en het bundelen en *verweven* van functies kunnen energie en restwarmte bovendien gemakkelijker uitwisselen.



Vluchtfoto windturbines te Evolis

Er is ook een omschakeling nodig naar **hernieuwbare energie** op basis van zon, wind, water, biomassa, geothermie... Het inzetten op zonne-energie heeft de grootste potentie. We streven er daarom naar om dakoppervlaktes en parkings maximaal te benutten. Daarbij berekenen we installaties niet langer op basis van het verbruik van het gebouw zelf, maar op basis van de beschikbare oppervlakte. Het investeren in windturbines is het meest kostenefficiënt: aan een relatief lage kost valt er veel CO<sub>2</sub> te reduceren. Er zijn echter niet veel mogelijke locaties voor bijkomende windmolens omwille van de huidige richtlijnen.

De omschakeling naar *hernieuwbare energie* vraagt ook om slim energiemanagement, om zo vraag en aanbod aan energie beter op elkaar af te stemmen. Om de stabiliteit op het elektriciteitsnet te waarborgen bij de grootschalige inpassing van fluctuerende bronnen als wind- en zonne-energie, is een efficiënte **opslag van energie** essentieel. Door overschotten aan energie op te slaan voor momenten dat de vraag groot is, zorgen we voor een betere balans. Daarnaast wordt het inzetten op **energie delen en energiegemeenschappen** ook belangrijker. In energiegemeenschappen delen de leden de energie die ze binnen de energiegemeenschap produceren, kosteloos met andere leden.

Er is een razendsnelle ontwikkeling binnen duurzame warmte – en energiesystemen. Samen met de andere steden en gemeenten uit regio Zuid-West-Vlaanderen wordt onderzoek daarbinnen stelselmatig opgevolgd en waar interessant en mogelijk geïmplementeerd. Grotere herontwikkelingsprojecten zijn proeftuinen en katalysatoren waar nieuwe energiesystemen getest kunnen worden.

Een transitie naar een mix van *hernieuwbare energiebronnen* met bijvoorbeeld zonnepanelen en windmolens, gecombineerd met een slim *warmtenet* dat groene warmte verdeelt en energie kan opslaan, heeft

onvermijdelijk **een ruimtelijke impact op de omgeving**.

De contrasterende identiteiten binnen Harelbeke vragen een specifieke aanpak voor verschillende gebieden: stedelijke *kernen*, woonwijken, *verspreide bebouwing*, industriegebieden en de *open ruimte*. Vanuit energetisch standpunt is het slopen van oude gebouwen vaak het meest efficiënte. Dit staat echter haaks op het behoud van het bestaande erfgoed en het beschermen van de identiteit en de *beeldkwaliteit* van de *kernen*.

Door de wens om meer in te zetten op *hernieuwbare energie* enerzijds en de hoge energiekosten anderzijds is er een creatieve zoektocht aan de gang om vormen van *hernieuwbare energie* in de *open ruimte* te integreren. Er is bijvoorbeeld de vraag naar het installeren van zonnepanelen op de grond, het plaatsen van windturbines... Zonnepanelen in de *open ruimte* nemen echter ruimte in die anders voor landbouwproductie gebruikt kan worden en windmolens kunnen een grote impact hebben op de landschappelijke kwaliteiten van de *open ruimte*. Hierover gebeurt onderzoek op bovenlokaal niveau. Over grootschalige installaties zoals grote windturbines is er een Vlaams kader uitgewerkt. In de conceptnota van het Beleidsplan Ruimte West – Vlaanderen is opgenomen dat Provincie West-Vlaanderen een beleidskader hierover zal opmaken. Er wordt onderzocht of deze beleidskaders voldoende zijn of voor Harelbeke nog moeten worden aangevuld met een lokaal kader.

**Onderzoeksvraag:**

*Welke ruimtelijke instrumenten kan Harelbeke hanteren om de doelstellingen rond hernieuwbare energie te faciliteren? Welke beperkingen of randvoorwaarden moeten gesteld worden zodat de energietransitie gerealiseerd wordt zonder de landschappelijke kwaliteiten van de open ruimte en de beeldkwaliteit en identiteit van de kernen aan te tasten?*

## 5. Begrippenlijst

Woorden in het document die schuin gedrukt staan werden opgenomen in deze begrippenlijst.

### B

**BASISVOORZIENING** = Voorziening die nodig is om het dagelijkse leven te organiseren en deel te nemen in de maatschappij. Voorbeelden zijn: een kleuter- en basisschool, kinderopvang, huisarts, apotheek, voedingswinkel en (publieke) ontmoetingsruimten binnen en buiten. (Bron: strategische visie BRV)

**BEELDKWALITEIT** = De kwaliteit van de verschijningsvorm van een gebouw, een object of een omgeving of het samenstel daarvan.

**BEBOUWDE RUIMTE** = de grote aaneengesloten gebieden waarin bebouwing en verharding overheersen (landelijke en stedelijke kernen, woonwijken, woonlinten, bedrijventerreinen, detailhandelszones...).

**BEVOLKINGSDICHTHEID** = de verhouding tussen het aantal inwoners en de oppervlakte van een bepaald gebied.

**BIODIVERSITEIT** = de diversiteit aan levende wezens (soortenrijkdom) in een bepaald gebied, zijnde planten, dieren, zwammen, bacteriën,....

### D

**DETAILHANDEL = KLEINHANDEL** = winkels die producten verkopen aan consumenten (bv. schoenenwinkels, kledingzaken, fietszaken, electronicazaken,...).

**DUURZAME MOBILITEIT** = een toekomstbestendige manier van vervoer, waarbij onze verplaatsingen geen invloed hebben op het milieu en steeds minder CO<sub>2</sub>-uitstoot veroorzaken (fiets, trein, bus, te voet,...).

### E

**EFFICIËNT RUIMTEGEBRUIK** = het zuinig en efficiënt omgaan met de ruimte door die intensief te gebruiken, functies te combineren en waar nodig het bestaande gebruik te transformeren

**EROSIE** = de schurende werking van water, wind en ijs op het bodemoppervlak bv. verschuivende hellingen, zandverstuiving. (Bron: conceptnota Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen)

**ENERGIECRISIS** = een onevenwicht tussen de vraag en het aanbod aan energie, wat een tekort aan energie veroorzaakt en waardoor de energieprijzen stijgen.

**ENERGIENEUTRAAL** = even veel energie opwekken als verbruiken.

**ENERGIETRANSITIE** = de overgang van een energiesysteem gebaseerd op fossiele energiebronnen naar een energiesysteem gebaseerd op duurzame en CO<sub>2</sub>-neutrale energiebronnen. Ofwel de overgang van het gebruik van kolen, olie en gas naar het gebruik van zon, wind en water als bron van energie.

### F

**FIJNMAZIG NETWERK** = een netwerk met nauwe mazen en veel vertakkingen.

**FYSISCH SYSTEEM** = Het geheel van eigenschappen, processen en onderlinge relaties in de ruimte van klimaat, lucht, reliëf, bodem en water. Het fysisch systeem is richtinggevend voor de ruimtelijke ontwikkeling. (Bron: strategische visie BRV)

### G

**GEFRAGMENTEERD LANDSCHAP = VERSNIPPERD LANDSCHAP** = Een landschap dat voordien een uitgestrekt geheel vormde en nu is opgedeeld in kleinere gebieden met verschillende karakters en nog weinig eenheid omvat.

**GEHUCHT** = Een kleine bebouwingskern die kleiner is dan een dorp.

**GROENBLAUWE DOORADERING** = Fijnmazig netwerk van groene massa en water door open en bebouwde ruimte. Het bestaat onder meer uit open rivier- en beekvalleien, groene massa's zoals parken en (speel)bossen, lijnelementen zoals bomenrijen, houtkanten of bermen, wateroppervlakten zoals vijvers, poelen en bekkens, en aan gebouwen gekoppeld groen zoals tuinen, groendaken of groengevels. Groenblauwe dooradering bevordert de ecologische

samenhang van grote aaneengesloten gebieden met kleinere fragmenten in of nabij de stad, maakt ruimtes klimaatbestendig en draagt bij aan de levenskwaliteit en het welzijn van de stadsbewoners door ze te verbinden en toegankelijk te maken. (Bron: strategische visie BRV)

**GROENBLAUW NETWERK** = een netwerk van groene en blauwe lijnvormige elementen, punten en oppervlakten. Rivieren en waterlopen vormen samen een blauw netwerk. Dreven, bossen, natuurgebieden, kleine landschapselementen ... vormen samen een groen netwerk. (Bron: conceptnota Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen)

**GRONDGEBONDEN LANDBOUW** = Een agrarisch bedrijf met een bedrijfsvoering die geheel of in overwegende mate niet in gebouwen plaatsvindt (bv. akkerbouw). Niet – grondgebonden landbouw betreft een agrarisch bedrijf dat zijn landbouwproductie (plantaardig/dierlijk) uitsluitend in bedrijfsgebouwen voortbrengt (bv. niet grazend vee, serres,...).

## H

**HERNIEUWBARE ENERGIE** = ook wel duurzame of groene energie genoemd, is energie afkomstig van natuurlijke bronnen die constant worden aangevuld. Dit is energie uit wind, waterkracht, zon, bodem, buitenluchtwarmte en biomassa.

**HITTE-EILANDEFFECT** = ontstaat wanneer er een temperatuurverschil optreedt tussen de stad en het omliggende platteland. Dit temperatuurverschil is vooral een gevolg van de bebouwde en verharde omgeving in een stad. De materialen waaruit een stad is opgebouwd (asfalt, beton, natuursteen) slaan meer warmte op, die dan vertraagd aan de lucht wordt afgegeven. Er is ook minder verdamping in de stad omdat er minder groen is en de bodem meer is afgedicht. (Bron: Stad Gent – hitte-eiland-effect Gent Centrum)

**HITTESTRESS** = aandoening veroorzaakt door extreme hitte, die zich uit in diverse lichamelijke klachten, waarbij mensen en dieren warmte niet kwijt kunnen.

## I

**INVALSWEG** = een belangrijke weg die aanwezig is in een bebouwde kom en die altijd leidt naar het centrum van die bebouwde kom, of naar andere dorpen, steden of gemeenten.

## K

**KERKENBELEIDSPAN** = een lokaal gedragen langetermijnvisie voor alle gebouwen die bestemd zijn voor erediensten op het grondgebied van de gemeente.

**KERN** = stadswijk of dorp waaraan bewoners een identiteit kunnen ontlenuen. Het is een ruimtelijk samenhangend geheel van woongelegenheden, werkplekken en basisvoorzieningen rond een centrum. (Bron: strategische visie BRV)

**KERNWINKELGEBIED** = een aaneengesloten gebied in de binnenstad met een hoge concentratie aan handels- en horecazaken en commerciële dienstverlening. Binnen het kernwinkelgebied streeft de stad naar de optimale uitbouw van deze activiteiten.

**KLEINE LANDSCHAPSELEMENTEN** = de lijn- of puntvormige elementen in het landschap die een natuurwetenschappelijke, visuele en-of cultuurhistorische waarde hebben en samen de structuur van het landschap bepalen (bv. houtkanten, hagen, perceelsrandbegroeiingen, bermen, waterlopen,...).

**KLIMAATADAPTATIE** = ruimtelijke aanpassing aan of omgaan met klimaatverandering. (Bron: conceptnota Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen)

**KLIMAATMITIGATIE** = maatregelen bedoeld om de omvang of snelheid van opwarming van de Aarde te beperken. Over het algemeen bedoelt men met klimaatmitigatie het verminderen van de door mensen veroorzaakte emissies van broeikasgassen.

**KLIMAATNEUTRAAL** = aangepast aan de gevolgen van het gewijzigd klimaat met een eigen bijdrage aan de klimaatverandering die tot nul is herleid.

## L

**LANDSCHAP** = Deel van het grondgebied, zoals dat door de menselijke bevolking wordt waargenomen en waarvan het karakter bepaald wordt door natuurlijke en/of menselijke factoren en de wisselwerking daartussen. (Bron: strategische visie BRV)

**LEEFBAARHEID** = aantrekkelijk en/of geschikt om er in te wonen of werken. Dit is een perceptie/evaluatie van de leefomgeving en is per definitie subjectief. (Bron: conceptnota Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen)

## M

**MEERVOUDIG RUIMTEGEBRUIK** = Inrichting waarbij meerdere functies op eenzelfde locatie een plaats krijgen zodat de ruimte efficiënter benut wordt.

**MODAL SHIFT** = verschuiving in vervoerswijzekeuze bv. van vervoer over de weg naar vervoer op het spoor. (Bron: conceptnota Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen)

## O

**ONTHARDEN = ONTHARDING** = Het wegnemen van verharde oppervlaktes om meer regenwater in de bodem door te laten dringen en de bodem te herstellen. Ontharden gaat hand in hand met het creëren van meer open ruimte en vergroening.

**OPEN RUIMTE** = de ruimte buiten de dorpen en steden. In de open ruimte zit ook bebouwing vervat zoals landbouwgebouwen, solitaire woningen, horeca zaken, para-agrarische bedrijven, verspreide bedrijvigheid, clusters van woningen of linten in de open ruimte. (Bron: conceptnota Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen)

**OPEN RUIMTE MAL** = afbakening (bepalen van de grens) van de open en de bebouwde ruimte.

## P

**PRODUCTIEF LANDSCHAP** = open ruimtes - groot of klein, stedelijk of landelijk - die zo beheerd worden dat ze ecologisch en economisch productief worden en maatschappelijke meerwaarde opleveren. (bron: vlaamsbouwmeester.be)

## R

**RECONVERSIE** = de omschakeling, herstructurering en hergebruik van bestaande (afgeschreven) gebouwen en terreinen voor bedrijvigheid. (Bron: conceptnota Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen)

**RUP** = Ruimtelijk UitvoeringsPlan = een plan waarmee de overheid in een bepaald gebied de bodembestemming vastlegt. Een RUP vervangt altijd de bestaande bestemmingsplannen, zijnde het gewestplan, een bijzonder plan van aanleg, of een ouder RUP.

**RUIMTEBESLAG** = ruimte, ingenomen door onze nederzettingen, dus door huisvesting, industriële en commerciële doeleinden, transportinfrastructuur, recreatieve doeleinden, serres etc. Parken en tuinen maken hier ook deel van uit. Ecoducten over infrastructuren en sommige

bermstroken en taluds langs (weg)infrastructuren behoren volgens de geldende technische definities (2016) ook tot het ruimtebeslag. (Bron: strategische visie BRV)

**RUIMTENEUTRAAL** = de behoefte aan bijkomende woningen, ondersteunende voorzieningen, bedrijvigheid en infrastructuur worden opgevangen binnen het bestaande ruimtebeslag

**RUIMTELIJK RENDEMENT** = mate waarin een oppervlakte ruimtebeslag wordt gebruikt voor maatschappelijke doeleinden. Ruimtelijk rendement ontstaat wanneer meer activiteiten op eenzelfde oppervlakte georganiseerd worden zonder afbreuk te doen aan de leefkwaliteit. (Bron: strategische visie BRV)

## T

**TRAGE WEGEN** = openbare wegen voor niet-gemotoriseerd verkeer (voetgangers, fietsers,..) zoals doorsteken, bospaden, jaagpaden,....

## V

**VEERKRACHTIG** = het vermogen van de ruimte om veranderingen en schokken uit mondiale trends, waar Vlaanderen weinig vat op heeft, (denk aan klimaatverandering, energie- en voedselvoorraden, demografie, globalisering, ...) op te vangen, zonder dat daarbij de maatschappelijke ontwikkeling in het gedrang komt. (Bron: strategische visie BRV)

**VERDICHTING** = verhogen van de concentratie van bevolkingsdichtheid of dichtheid van bebouwing.

**VERGRIJZING** = toename van het aantal ouderen in een bevolking ten opzichte van het aantal jongeren. Lage geboortecijfers en lage sterftcijfers in de westerse landen hebben tot gevolg dat er weinig jongeren bijkomen en de mensen die er al zijn gemiddeld steeds ouder worden.

**VERHARDING** = Oppervlakte waarvan de aard en/ of toestand van het bodemoppervlak gewijzigd is door het aanbrengen van artificiële, (semi-) ondoorlaatbare materialen waardoor essentiële ecosysteefuncties van de bodem verloren gaan (woningen, wegen, andere constructies, ...). (Bron: strategische visie BRV)

**VERHARDINGSGRAAD** = de verhouding tussen de verharde oppervlakte en de totale grondoppervlakte van een bepaald gebied.



VERSPREIDE BEBOUWING = alle overige woonegelegenheden buiten de afgebakende dorpen en stedelijke gebieden. (Bron: conceptnota Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen)

VERWEVEN = VERWEVING = het fysiek in elkaars nabijheid brengen van functies en activiteiten op een zodanige manier dat er ruimtelijke en functionele meerwaarden, vormen van synergie en complementariteit ontstaan. Deze diversificatie richt zich niet alleen op het combineren van woon- en werk - functies, maar ook een mix van andere activiteiten. Het idee hierachter is dat de bij elkaar geplaatste functies elkaar versterken en er via kruisbestuiving een positieve wisselwerking ontstaat. Door verweving kan een ruimte gelijktijdig of op verschillende momenten gebruikt worden voor meerdere activiteiten

VOORZIENINGENNIVEAU = Hoeveelheid (aantal die voorkomt) en mix (verscheidenheid aan types) aan voorzieningen op wandel- en fietsafstand van een plek. (Bron: strategische visie BRV)

## W

WARMTENET = een verwarmingssysteem, waarbij gebouwen van warmte worden voorzien afkomstig uit dezelfde bron via een ondergronds netwerk van warmwaterleidingen.

WATERGEBONDEN BEDRIJVGHEID = bedrijvigheid die een waterweg gebruikt voor het vervoer van basisgrondstoffen of producten of als onderdeel van het productieproces.

WOONTYPOLOGIE = WONINGTYPE = woningen kunnen in verschillende vormen of types voorkomen (open bebouwing, rijwoning, appartement ...). (Bron: conceptnota Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen)

## Z

ZONEVREEMD = functie die niet binnen de daartoe geëigende bestemmingszone voorkomt: bv. wonen in landbouwgebied. (Bron: conceptnota Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen)

