

Inweven

Ontwerpvisie voor het marktplaatsplein

Beeldkwaliteitsplan voor het centrum van Harelbeke

Juli 2011





PALMBOUW
Urban Landscapes.

Inweven

Ontwerpvisie voor het marktplaatsplein

Beeldkwaliteitsplan voor het centrum van Harelbeke

Juli 2011

	VOORAF	6
1.	DE OPGAVE	8
2.	ANALYSE EN OBSERVATIES	10
3.	ONTWERPINZET	16
PLANTOELICHTING		
MARKTPLEIN EN OMGEVING		
4.	MARKTPLEIN EN OMGEVING	28
5.	UITWERKINGSVRAAGSTUKKEN	52
BEELDKWALITEIT		
PLAN /EISEN		
6.	BEELDKWALITEITSPLAN	60
7.	BEELDKWALITEITSEISEN	80

Dit document bevat een ontwerpvisie op het Marktpllein van Harelbeke en een Beeldkwaliteitsplan voor het stadscentrum. Beide onderdelen hebben een grote onderlinge inhoudelijke samenhang. De werking ervan verschilt echter; Het Beeldkwaliteitsplan is een regiedocument dat in samenhang met een RUP sturing geeft aan de ontwikkeldynamiek die in het centrum door initiatieven van derden is te verwachten. De visie op het Marktpllein verbeeldt daarentegen nadrukkelijk de kwalitatieve inzet die de Stad Harelbeke actief nastreeft voor de inrichting van dit publieke domein en de aangrenzende stadsbebouwing.

Beide plandocumenten worden voorafgegaan door een analyse van de bestaande ruimtelijke condities in het stadscentrum en een daaruit afgeleide overkoepelend toekomstbeeld.



1. De opgave

Het centrum van Harelbeke biedt burgers, passanten en gebruikers te weinig kwaliteiten. In het centrum zijn echter tal van projecten lopende, zowel openbare als particuliere initiatieven. De N43 is vernieuwd en de omgeving van de Kerk is heringericht. De vernieuwing van de Leie in het kader van het project Seine-Schelde zal eveneens een belangrijke impact hebben op het centrum. Het Marktpllein en de Leieboorden schreeuwen daarbij om een andere inrichting. Los daarvan is er een proces gaande waarin woonhuizen worden vervangen door appartementen met een veel grotere gabarriet. Zonder overkoepelende ruimtelijke visie dreigt het centrum aldus een banale aaneenschakeling te worden van losse elementen.

In deze opgave zijn twee uitersten van Harelbeke verenigd. De twijfel of de voortgaande appartementenbouw langs de N43 nu werkelijk gewenst is, en de weemoed die foto's van het Schepenhuis oproept, duiden op een herwaardering van de historische, meer kleinschalige, ruimtelijke karakteristiek. Het is juist die karakteristiek die bij de Markt verloren is gegaan. De andere kant van de opgave is vorm te geven aan de onvermijdelijk voortgaande schaalvergroting van de infrastructuur. Niet door nu een sluisencomplex te ontwerpen, maar wel door na te gaan op welke wijze de aanpassing van de Leie voor Harelbeke wat op kan leveren, in plaats van dat de volgende infrastructurale aanslag op de kern wordt gepleegd. Hoe kan Harelbeke zich naar het water keren, en de Leie tot unieke kwaliteit van haar centrum maken?



Plangebied van het beeldkwaliteitsplan

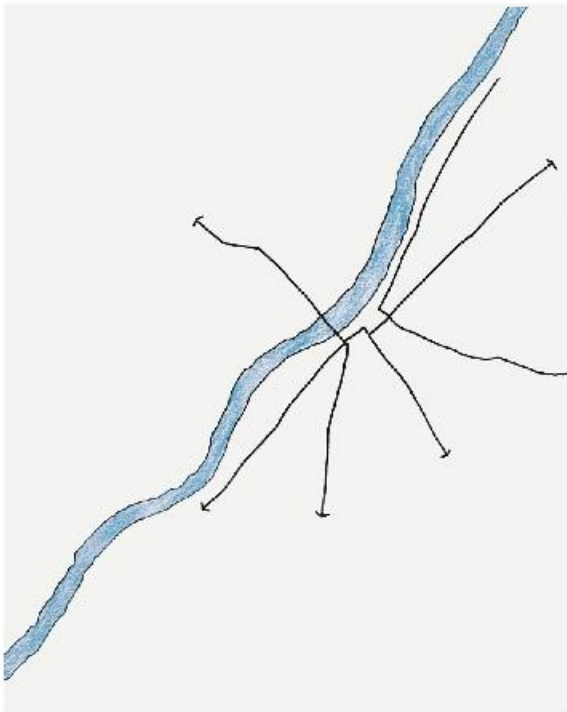
PDF Compressor Free Version

2. Analyse en observaties

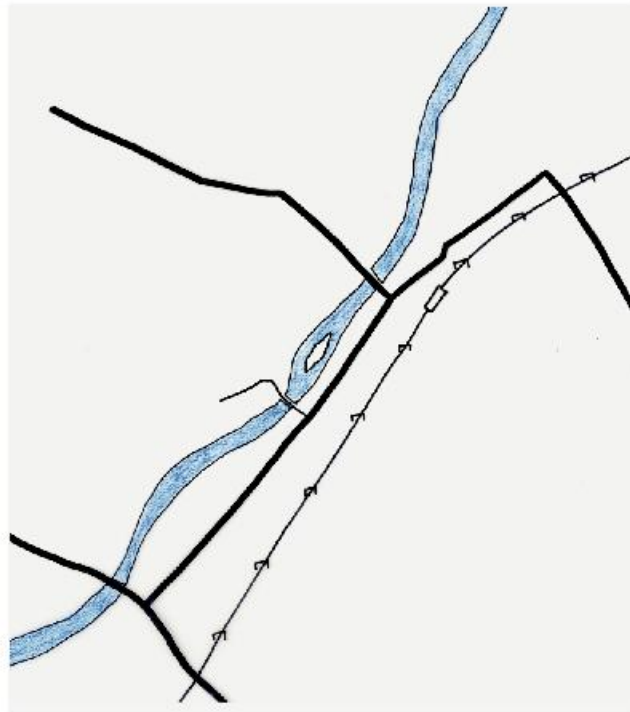
Om grip te krijgen op deze opgaven, is het van belang te begrijpen wat de achterliggende logica is van de huidige inrichting van het centrum van Harelbeke. Een summiere studie naar de ontwikkeling van de stadsplattegrond is daarbij verhelderend.

Lasagne van routes

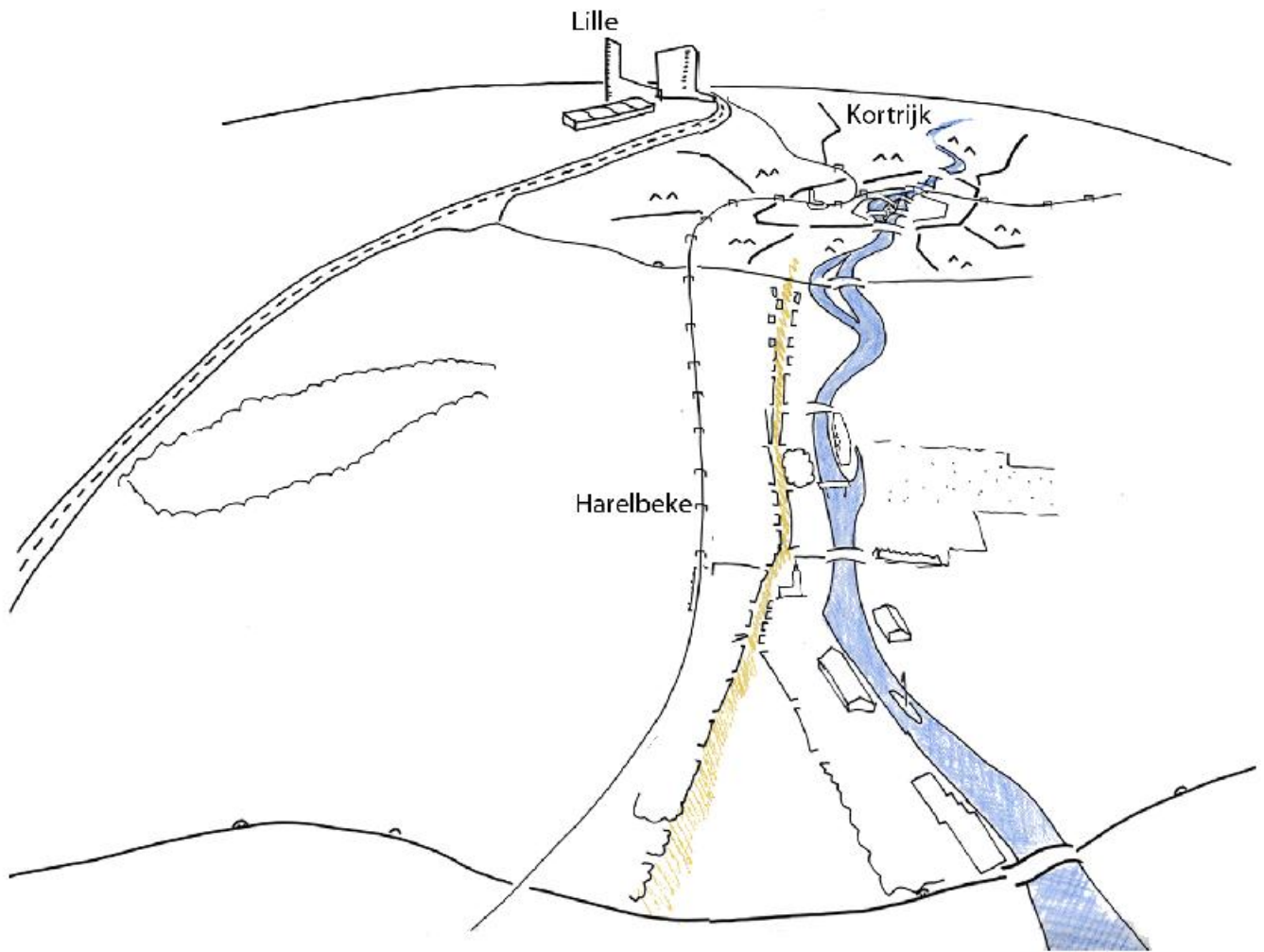
Een reeks kaarten die de groei van Harelbeke door de eeuwen heen toont laat zien dat oorspronkelijk de structuur een 'spinnetje' was nabij de samenkomst van de Leie en de Harelbeek. Naar alle richtingen liepen verbindingen vanaf de kerk en de brug over de Leie. In de loop der eeuwen kregen de routes door de stad van Kortrijk naar Gent het grootste belang. De steenweg werd verbreed, een spoorlijn werd aangelegd en later verhoogd, en de Leie werd gekanaliseerd. In de dorpsstructuur vond deze ontwikkeling zijn apotheose met de laatste verbreding van de steenweg waardoor het Schepenhuis sneuvelde en Westwijk braak kwam te liggen. Het gevolg van deze ontwikkeling is dat in de structuur van Harelbeke de routes dwars op de Leie en de Kortrijkse- en Gentssteenweg aan continuïteit en kwaliteit hebben ingeboet. De routes tussen Kortrijk en Gent tonen zich daarentegen als een lasagne van infrastructuur. Nergens tussen deze beide steden komen ze zo dicht nabij als juist in Harelbeke. Het meest treffend is dit te zien tussen Westwijk en de Markt. Hier is de afstand tussen Leie en Kortrijkse- en Gentssteenweg gelijk aan de diepte van één perceel.



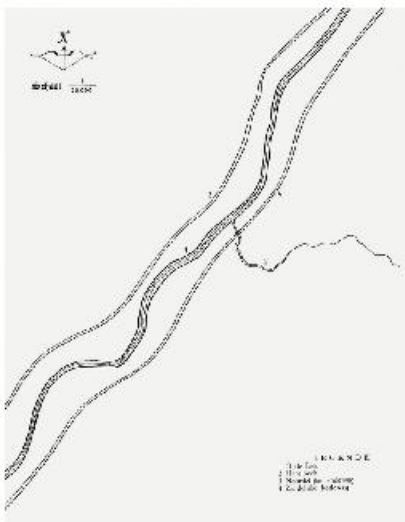
Oorspronkelijke structuur van het 'spinnetje'



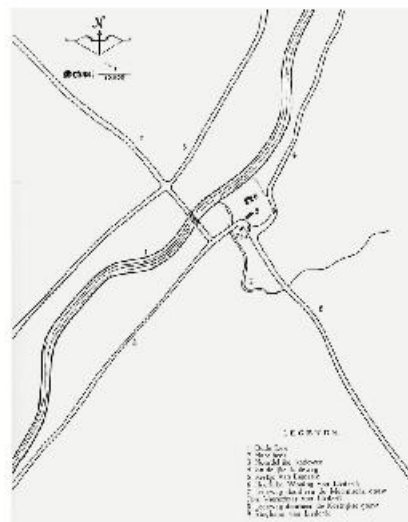
Lasagne van infrastructuur



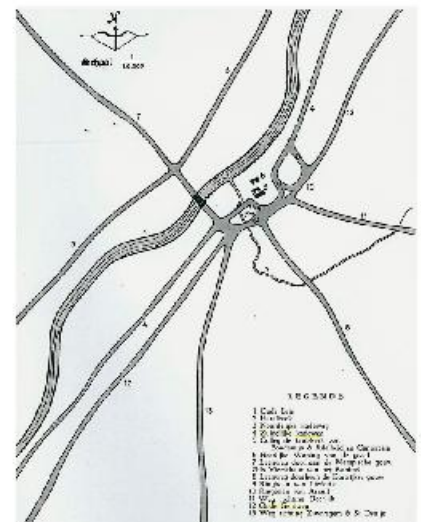
Nergens tussen Gent en Kortrijk komen Leie en Steenweg zo dicht bij elkaar



De voortijd tot 792



Het werk van Liederik 792-817

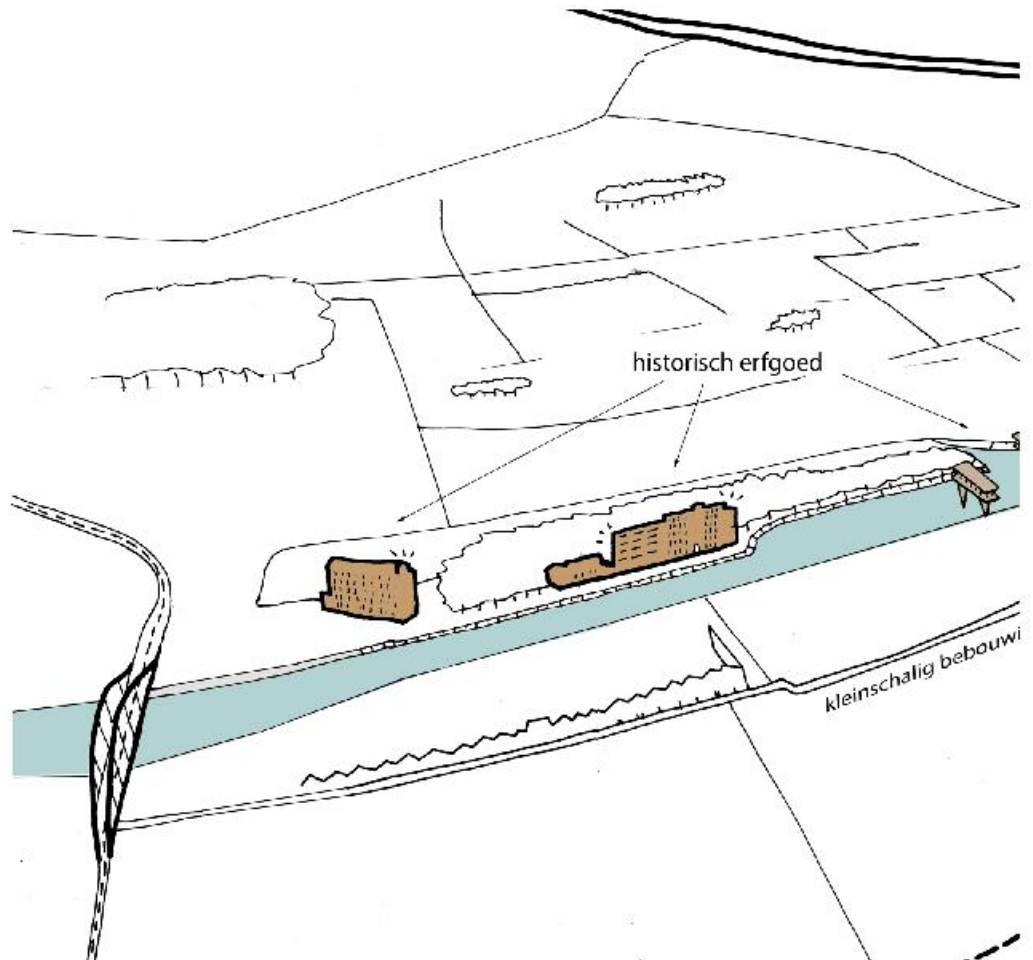


De Gentweg einde X^e eeuw
De Abdij van Boudewijn-Adelheid 1037-1042

Nevenschikking van groot en klein

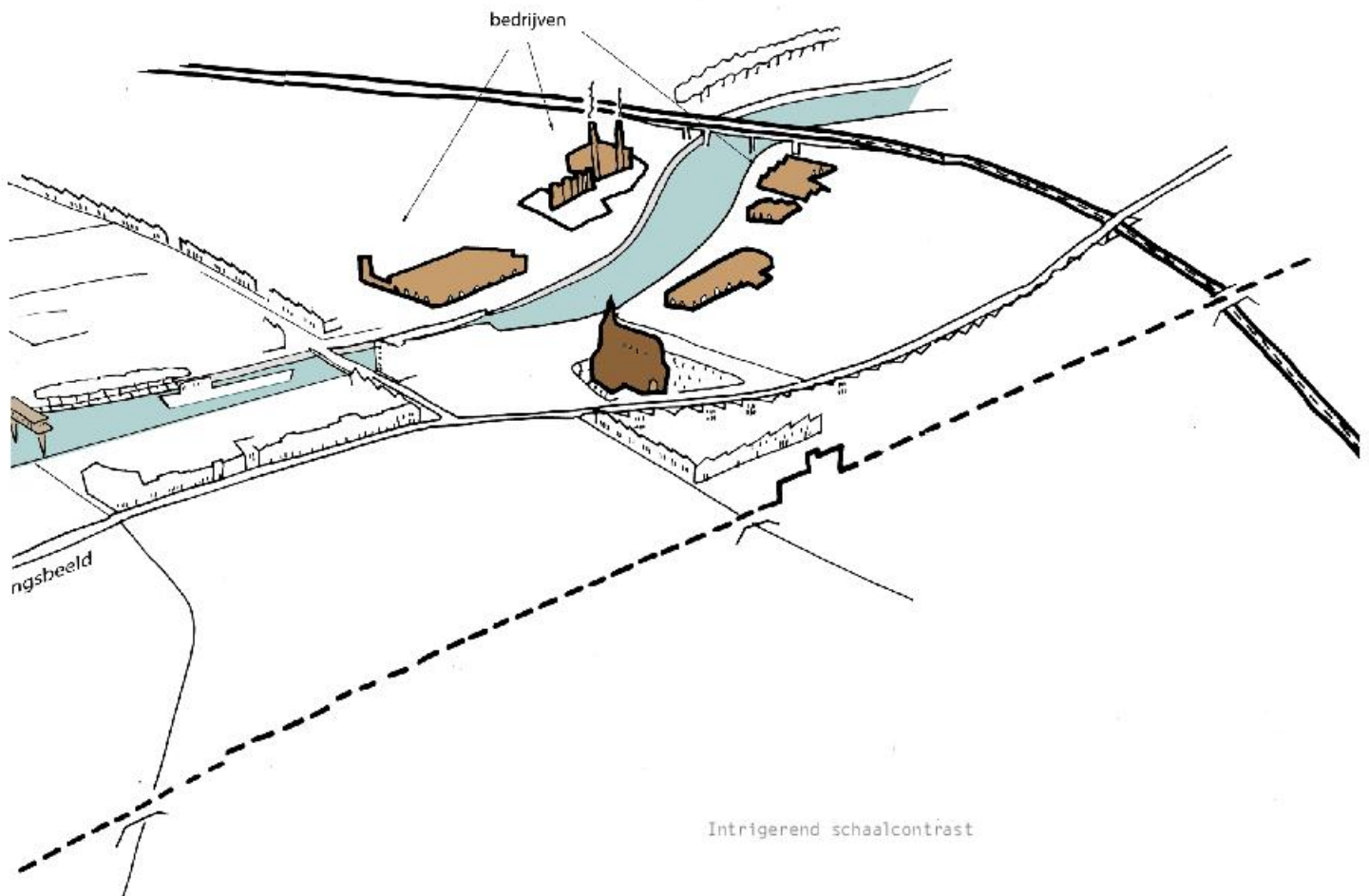
Het centrum van Harelbeke wordt gekenmerkt door een relatief kleinschalige bebouwingsstructuur. Vele stadshuizen rijgen zich aaneen tot langgerekte straatwanden. Achter deze straatwanden gaat soms een haast verborgen wereld schuil. Het stadspark achter het gemeentehuis is hier een voorbeeld van, maar ook de percelen tussen de Marktstraat en de Leie en de verscholen routes die er tussen door lopen, vormen een voor passanten verborgen wereld. Ze gaat immers schuil achter de doorgaande rijen van straatgevels. Te midden van de doorgaande infrastructuur door Harelbeke blijkt de stad hier echter onvermoede kwaliteiten te bezitten die door de kenners, de inwoners, ongetwijfeld herkend worden. De kern van Harelbeke is dus méér dan een jammerlijke clash tussen opdikkende infrastructuur en oude stadshuizen.

In dit diverse bebouwingsbeeld zijn een aantal grote industriële complexen gevoegd die een intrigerend schaalcontrast met de woonbebouwing opleveren, en het landschap van de Leie mede bepalen. Het zijn toevoegingen die door hun grote autonomie en soms robuuste uiterlijk zich terloops schikken in het stedelijk landschap.



De periferie centraal

De autonomie die een aantal robuuste industriële gebouwen kenmerkt -zoals de Bloemmolens- is ook zichtbaar bij de bebouwing rond het Marktplein. Hier levert die autonomie echter geen stoer landschap op, maar een desolate centrumruimte. De onbepaaldheid van het Marktplein en omgeving wordt immers veroorzaakt door het gebrek aan binding tussen gebouwen, pleinruimte, kade en brug. De gebouwen staan verweesd in de ruimte. De gesloten wand aan de Vrijdomkaai, en de parkingentree naast de Leiestraat zijn de meest tastbare missers. Gevolg is dat de ruimtes direct nabij de bebouwing van weinig kwaliteit zijn, en de bebouwing geen stedelijk gebruik van deze ruimtes oproept.



Civiltechniek en stadsruimte

Ook het ontwerp van de steeds verder opdikkende infrastructuur heeft bijgedragen aan het uiteenvallen van de stadskern in losse gebouwen, verkeersruimte, en civiltechnische kunstwerken. Oude foto's laten een vanzelfsprekende samenkomst zien tussen bebouwing en routes. Een straat is een openbare ruimte waarlangs huizen, winkels, bedrijvigheid en café's aaneengeregen zijn. En de brug over de Leie sloot hier naadloos op aan. Gaandeweg is deze vanzelfsprekende samenhang tussen openbare ruimte en bebouwing in de verdrukking geraakt. De huidige Hoge brug is louter een civiltechnische vertaling van een verkeerstechnisch vraagstuk. Met name de aanlandingen zijn puur functionalistische verkeersontwerpen, die de aanliggende bebouwing van de brug hebben vervreemd. Dit alles bepaalt mede de desolate aanblik van de omgeving van het Marktplaatsplein.



Vanzelfsprekende samenkomst van bebouwing en routes



Inweven



Vervreemding



Inweven



Vervreemding



Uiteenvallen van de stadskern

Harelbeke heeft nu een unieke kans een halt toe te roepen aan het sluipenderwijs voortgaande proces van ad-hoc vernieuwing waarmee de ruimtelijke karakteristiek van de kern dreigt te verdwijnen. Deels moet dat gestuurd gaan worden door een beeldkwaliteitsplan dat aan de diverse bouwprojecten kwaliteitseisen oplegt. Minstens zo belangrijk is dat geprofiteerd kan worden van de noodzaak de Hoge Brug aan te passen aan nieuwe scheepvaartseisen, van de leegstand in de begane grond van de bebouwing aan de Markt, en van de opgave de kades van de Leie te vernieuwen. Doordat deze opgaven zich min of meer tegelijkertijd aandienen kan middels een samenhangend ontwerp tussen Leieboorden, bebouwing, brugontwerp en openbare ruimte de kwaliteit van het stadscentrum worden bewaakt. In dat ontwerp moeten de volgende thema's worden opgepakt:

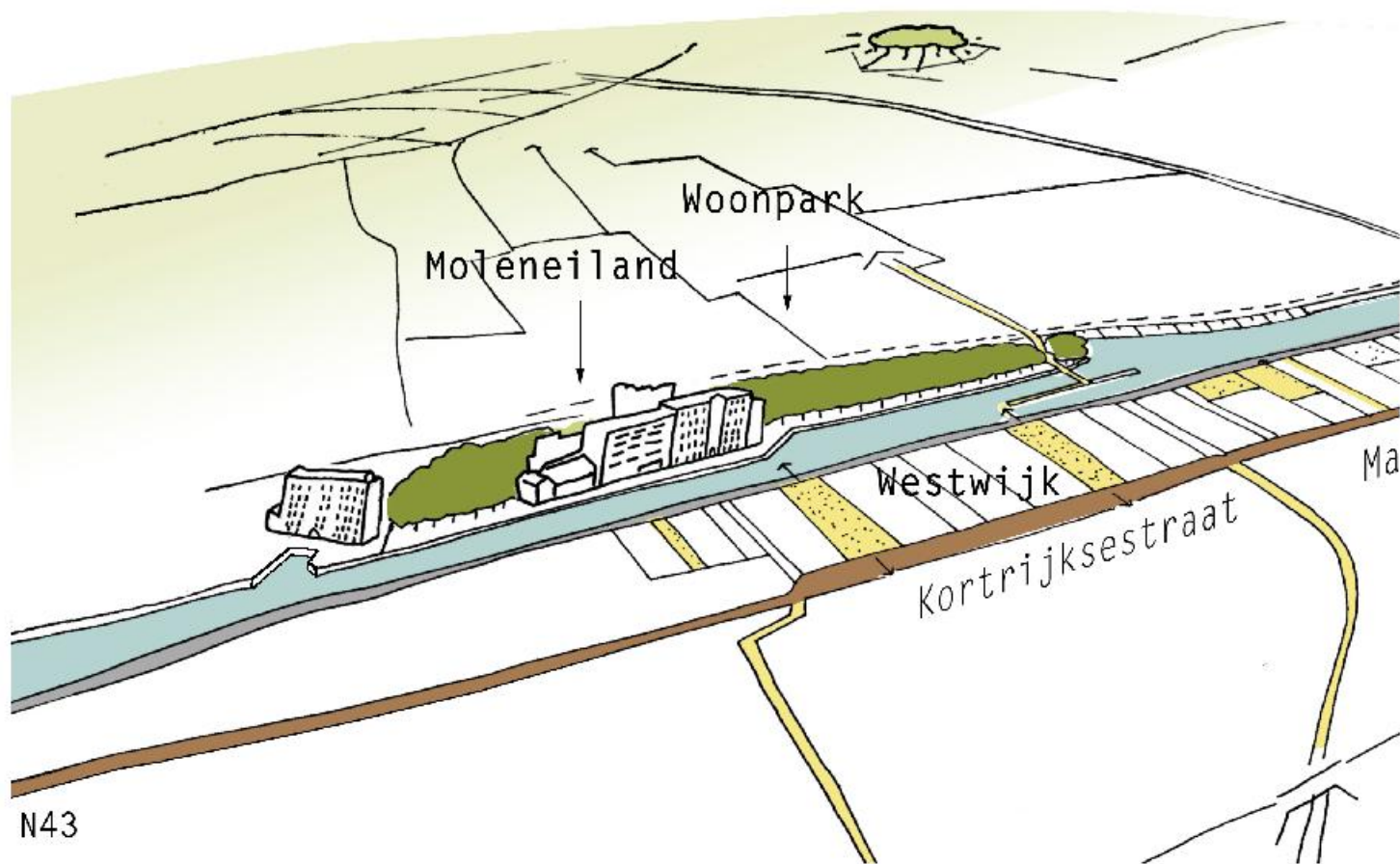


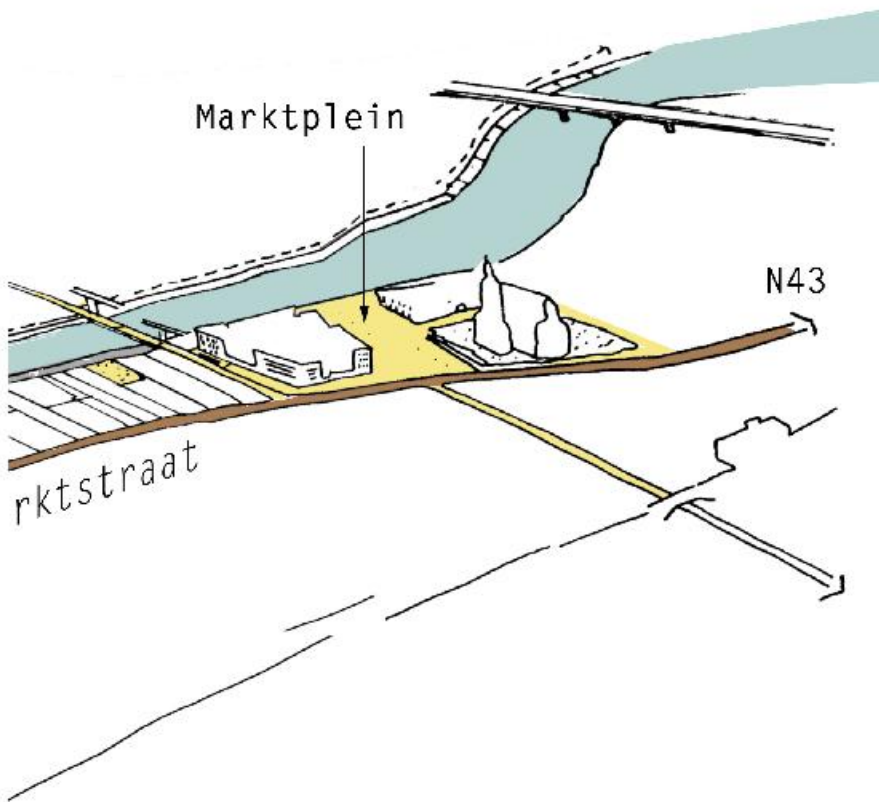
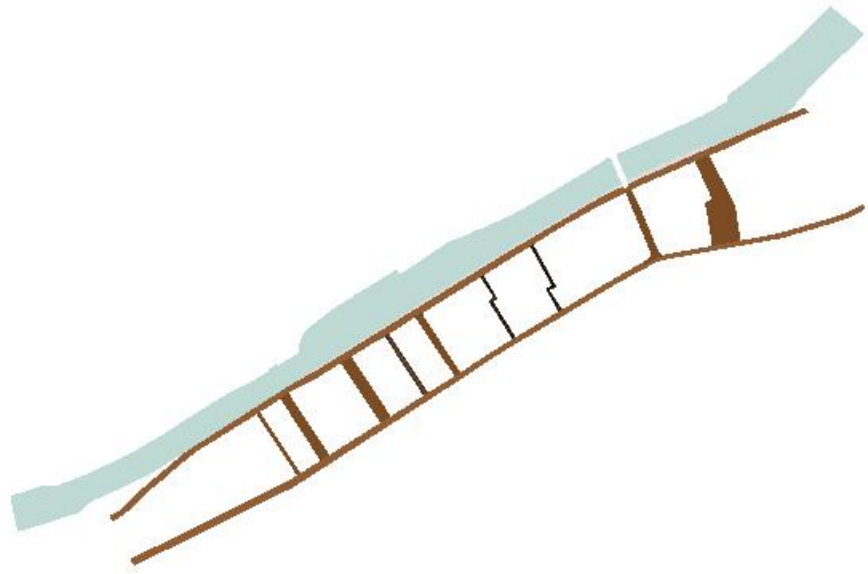


Een "laddertje" van openbare ruimtes

Met de vernieuwing van de N43 en de aanleg van de N36 is de verkeersdruk in het stadscentrum al minder dominant geworden. Dit biedt de mogelijkheid om het stelsel van routes en ruimtes dwars op de Kortrijksestraat-Gentsestraat te verfijnen en aan te vullen. Het netwerk van openbare ruimtes moet zich daarmee weer meer gelijkwaardig in diverse richtingen ontwikkelen, en de stad fijnmaziger verbinden met de Leie. De inrichting van deze ruimtes en routes moet bijdragen aan een aangenaam verblijfsklimaat in het stadscentrum. In deze structuur zijn de Leieboorden en de N43 te beschouwen als de staanders van een ladder, de sporten leggen steeds een specifieke relatie tussen deze twee hoofdruimtes van het centrum.

De vernieuwing van de sluis biedt de mogelijkheid ook op grotere schaal vorm te geven aan nieuwe dwarsverbindingen. Door over de sluisdeuren een route aan te leggen ontstaat tussen de twee bestaande bruggen in een extra oversteek over de Leie. Hiermee komt Westwijk, maar ook het tegenovergelegen moleneiland met de Bloemmolens in een geheel andere context te liggen. Deze locaties worden dan onderdeel van een route die vanuit de stadskern door kan lopen tot in het nieuwe beoogde Woonpark. Er kan zo een diverse reeks aan bijzondere landschappelijke woonvormen ontstaan die maximaal profiteren van de unieke ligging nabij het grootse sluisencomplex, de industriële historie én het stadscentrum.



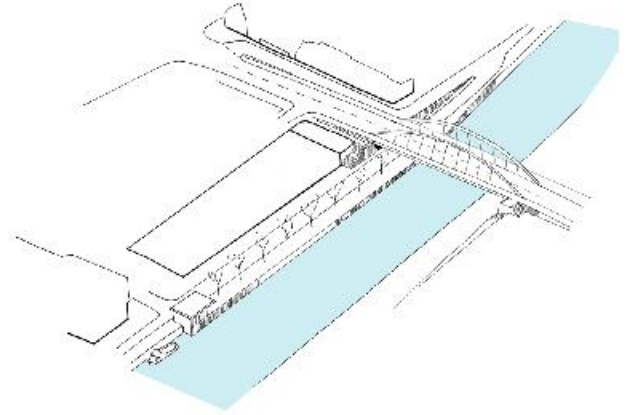
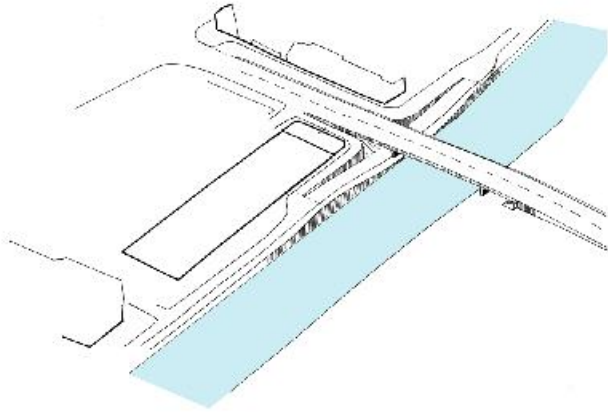


Samenhang tussen openbare ruimte, civiele kunstwerken en bebouwing

De vernieuwing van de scheepvaartroute door Harelbeke wordt aangegrepen om Harelbeke meer naar het water te richten. De noodzakelijke vernieuwing en gedeeltelijke verplaatsing van de kademuren maakt het mogelijk door een herinrichting de oevers belangrijk aan verblijfskwaliteit te laten winnen. Hiermee kan de Leie worden omgevormd tot een belangrijke openbare ruimte.

Daarnaast moet de noodzakelijke verhoging van de Hoge Brug worden aangegrepen om de kwaliteit ter plaatse van de brugaanlandingen op beide oevers sterk te verbeteren. Het brugontwerp moet daartoe zorgvuldig gaan aansluiten op de ruimtes en bebouwing in het stadscentrum en op de nieuwe kadeinrichting. Daarnaast is het van belang het comfort voor fietsers en voetgangers op de brug sterk te verbeteren.





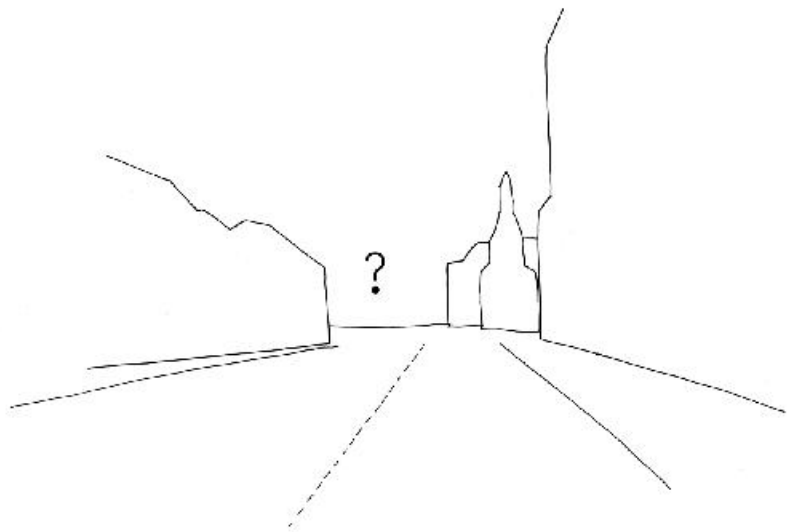
Ontspannen samengaan van kruisende routes



Lessen uit het Schepenhuis

De bewaard gebleven foto's van het Schepenhuis tonen de dramatische verandering die het centrum van Harelbeke heeft ondergaan. Wat de beelden zeer goed duidelijk maken is dat het Schepenhuis, maar zeker ook de eveneens gesloopte aangrenzende bebouwing een besloten stadsbeeld vormden met wisselend perspectief. Vanuit Kortrijk reed men af op het Schepenhuis waarachter de kerk opdoemde. Pas nabij het Schepenhuis tekende zich het vervolg van de Gentsestraat/ Gentsesteenweg zich af. Tegelijkertijd markeerde het gebouw en het naastgelegen café de route richting de brug over de Leie. Deze verdwenen historische bebouwing begrensde een reeks min of meer besloten ruimtes van wisselende grootte die terloops in elkaar overliepen. In de ontwerpvisie voor het Marktplaats wordt opnieuw vormgegeven van een meer besloten ruimtebeeld bij het Marktplaats. Een juiste plaatsing van langs- en kopgevels en wisselende bouwhoogtes moet de verloren gegane perspectivische rijkdom doen herleven in het passeren van Harelbeke. De flauwe kromme in de route Marktstraat-Gentsestraat is daarbij een dankbaar gegeven.





Perspectief is verloren gegaan

Tijdelijke evenementen

Bij het vormgeven van het stelsel van openbare ruimtes staat de ruimtelijke kwaliteit voorop. Proporties, richtingen, beplanting en materialisering moeten tezamen een comfortabele reeks ruimtes opleveren in het hart van Harelbeke. De actuele ruimtevraag en de pragmatiek van de weekmarkt en andere tijdelijke evenementen is daarmee niet leidend in de vormgeving van de stadsruimtes. De weekmarkt moet zich kunnen voegen naar de ruimte die de stad haar heeft te bieden. Bij de uitwerking van het ontwerp voor de Markt wordt dit verder toegelicht. Met deze benadering wordt voorkomen dat te grote lege ruimtes het aanzien en het klimaat van het centrum blijven domineren.



De weekmarkt

De programmering van het centrum

De unieke nabijheid van de N43 en de Leie maken de verschillen tussen deze twee staanders van de ladder ondubbelzinnig zichtbaar. De N43 is onmiskenbaar een historische route waarlangs zich als vanouds de winkels en café's vestigden. De grote hoeveelheid passanten genereert 'als vanzelf' winst en omzet. De Leie daarentegen is ook in Harelbeke nog altijd vooral een landschappelijk fenomeen. Langs de oevers staat diverse bebouwing, maar de wijze waarop ze aansluit op de openbare weg is informeel en haast landelijk. Deze historisch bepaalde karakterverschillen zijn leidend bij de programmering van het centrum en het ontwikkelen van een nieuw aanzien van Harelbeke aan de Leie. Om de winkels en voorzieningen langs de Kortrijksestraat - Marktstraat - Gentsestraat toekomstperspectief te bieden is het van belang waar mogelijk ontbrekende schakels in deze reeks van handelsruimtes op te vullen. Dit speelt zeker bij het Marktpllein. Op deze wijze wordt maximaal geprofiteerd van de vele passanten die Harelbeke doorkruisen. Langs de Leie is de programmering meer op wonen gericht, al was het maar om de winkels langs de Kortrijksestraat - Marktstraat - Gentsestraat niet te beconcurreren.



Winkels en café's langs de N43



Plantoelichting

Marktplein en omgeving

4. Marktplein en omgeving

Ruimte voor handel en vertier

De herinrichting van het Marktplein en omgeving moet het centrum van Harelbeke een kwaliteitsimpuls geven; voor bewoners, passanten en handelaren. Daarnaast moet het ruimte blijven bieden aan tijdelijke evenementen als de weekmarkt en de E3-Harelbeke.

Het lelijkste Marktplein van Vlaanderen

Het huidige Marktplein is geen plein. Het is een grote onduidelijk begrensde ruimte. Vooral het handelscentrum dat op het Marktplein staat maakt de ruimtelijke logica ver te zoeken. Dit complex toont zijn achterkant naar de straten die langs het Marktplein lopen en zet de kerk met zijn tuin op de tweede rang. Ook komt door dit handelscentrum de route tussen de Gentsestraat en de Vrijdomkaai in de verdrukking. Het blokkeert de zichtbaarheid van de Leie in het stadscentrum.

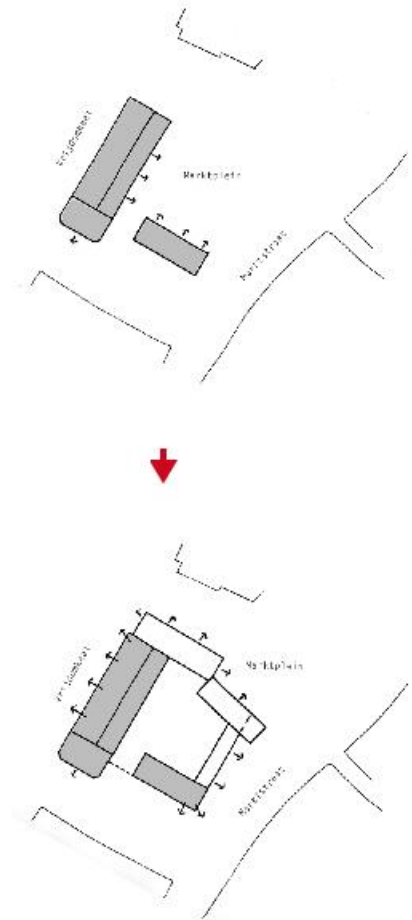
De twee appartementgebouwen met winkelruimtes die de zuid- en westwand van het Marktplein vormen hebben het probleem dat ze zich alleen op het Marktplein richten, en zich met een gesloten achterzijde afkeren van de omringende stadsruimtes als de Leiestraat en Vrijdomkaai. Een aangenamere inrichting van het Marktplein en omgeving kan daarom niet losgezien worden van een ingreep in de bestaande bebouwing. Een ander plaveisel, of mooiere bankjes alléén zal niet de gewenste kwaliteitsverbetering teweeg kunnen brengen. Een hechtere relatie tussen openbare ruimte inrichting en de oriëntatie van de bebouwing is daarvoor een vereiste.



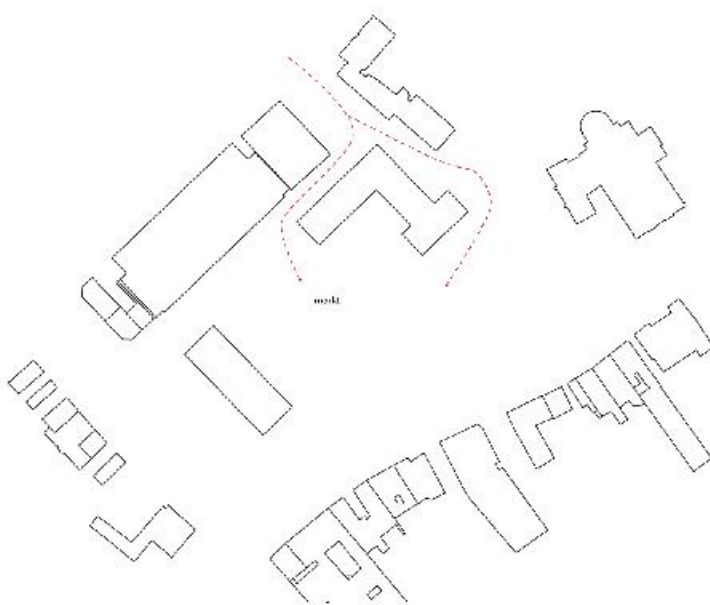
Ruimte voor tijdelijke evenementen

Slopen, bouwen en verbouwen

Voor de vorming van een goed Marktplein is het noodzakelijk het handelscentrum te slopen. Hiermee wordt de grootste ruimtelijke misser uit het verleden teniet gedaan, en ontstaat –letterlijk- de ruimte om tot een waardiger aansluiting tussen openbare ruimte en bebouwing te komen. Een tweede belangrijke ingreep bestaat uit het omdraaien van de oriëntatie van de winkelruimtes onder de twee appartementengebouwen. Deze gebouwen worden vervolgens onderdeel gemaakt van een nieuw te vormen stadsblok. De huidige voorzijden van de gebouwen komen daarmee aan een omsloten binnenhof te liggen. Het stadsblok is een combinatie van bestaande en nieuwe bebouwing, en bestaat uit appartementengebouwen op een winkelplint. De oriëntatie van de winkels is gericht op de Leiestraat, Gentsestraat, Marktplein en Vrijdomkaai. De winkels zijn hiermee onderdeel van de doorgaande routes en ruimtes in het centrum waardoor de concurrentiekracht toeneemt.

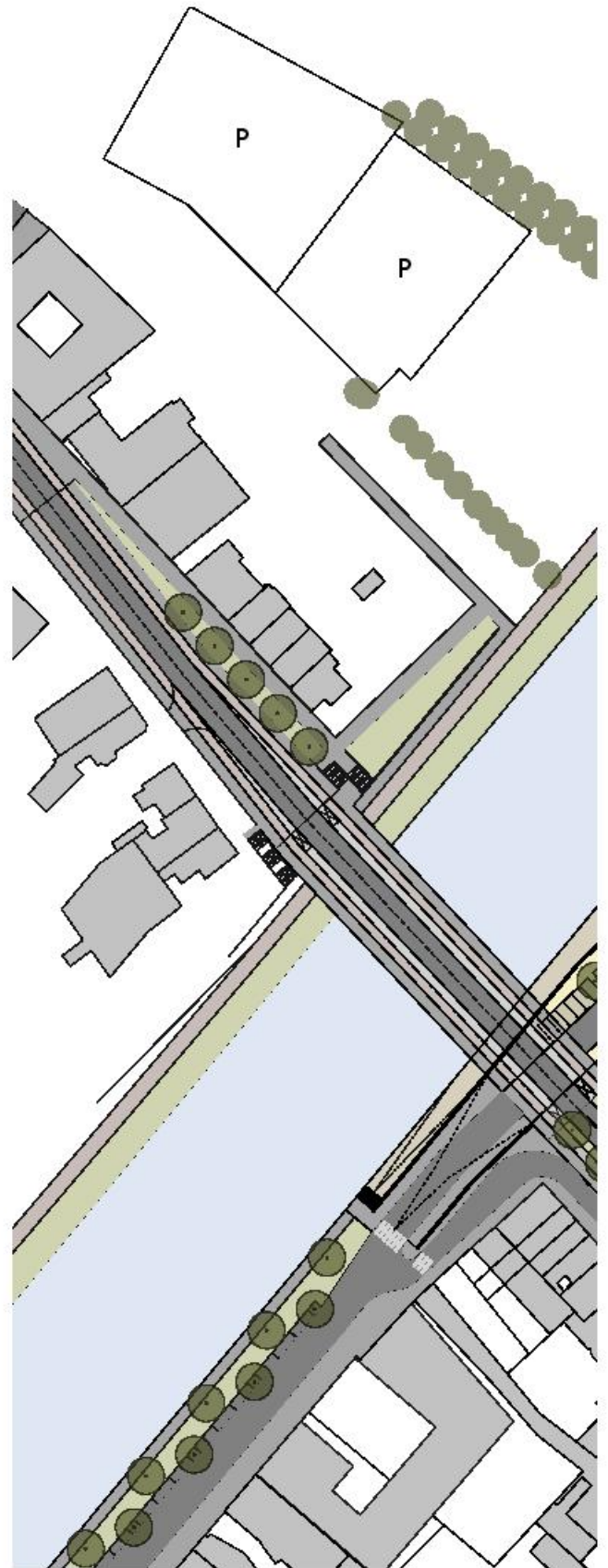
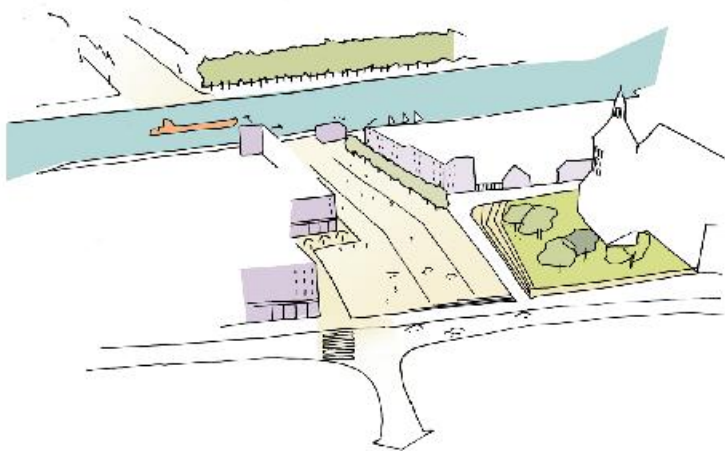


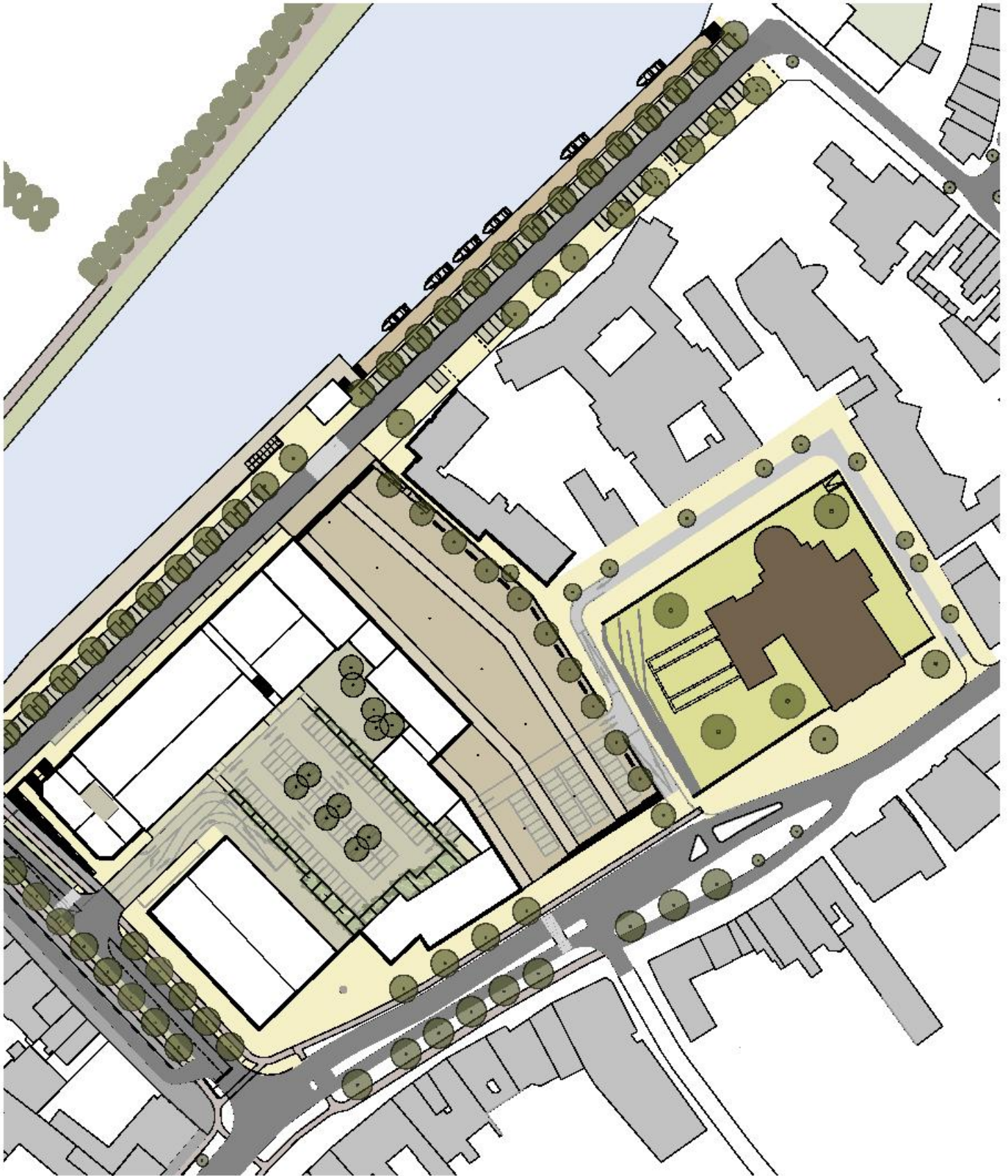
Ingrepen:
 Omdraaien oriëntatie bestaande winkels
 Nieuwe winkels langs Marktstraat
 Nieuwe winkels langs Marktplein

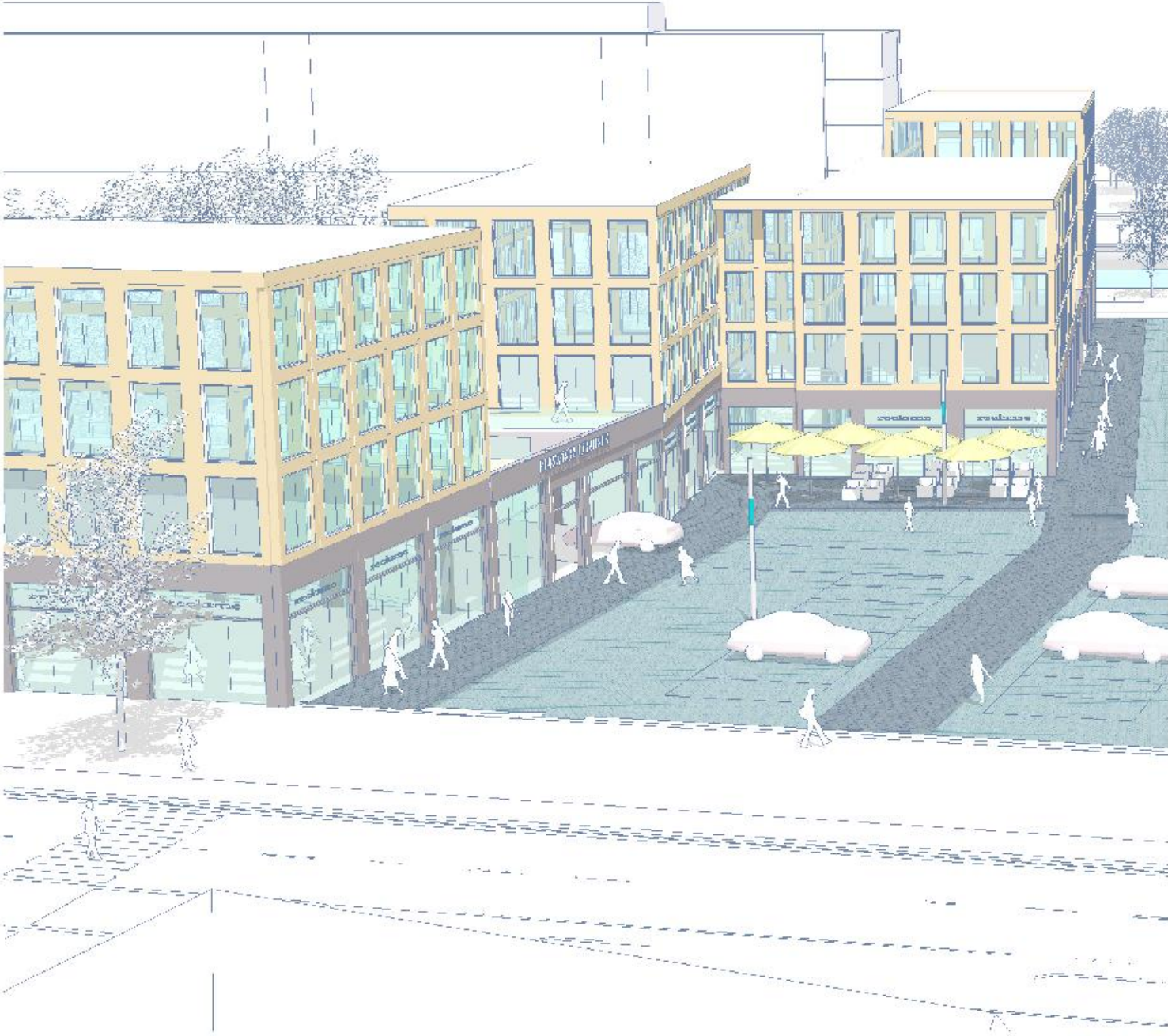


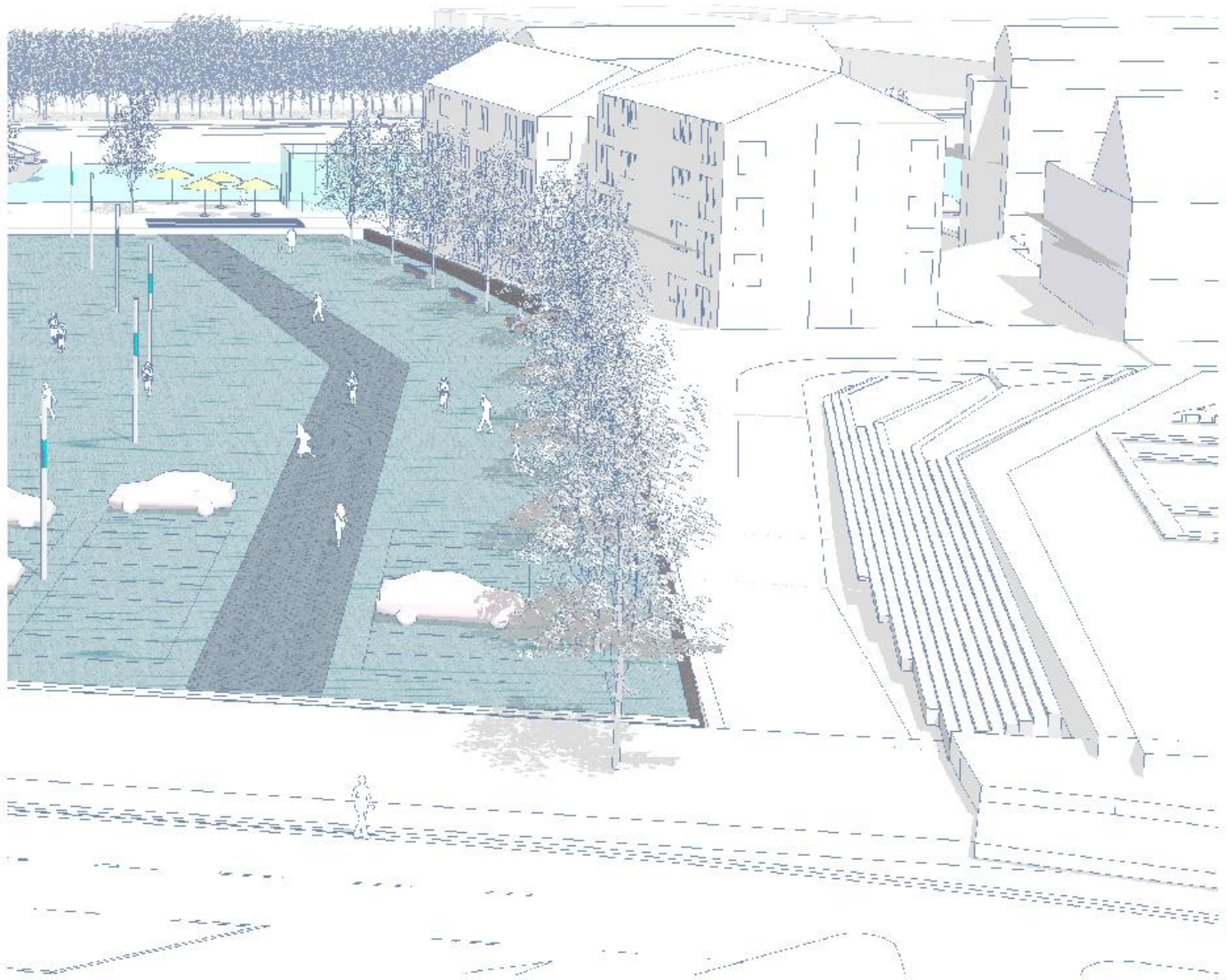
Marktpluin als sport van de ladder

In de nieuwe configuratie is het Marktpluin verkleind en verschoven. Het plein ligt nu –als een sport van de ladder opgespannen tussen de Leie en de Gentsestraat. Bovendien vormen de Kerk met zijn kerktuin nu een integraal onderdeel van deze centrumruimte. Hiermee worden aanwezige landschappelijke en architectonische kwaliteiten in het stadscentrum opgenomen in het nieuwe Marktpluin.









Bordes aan de Leie

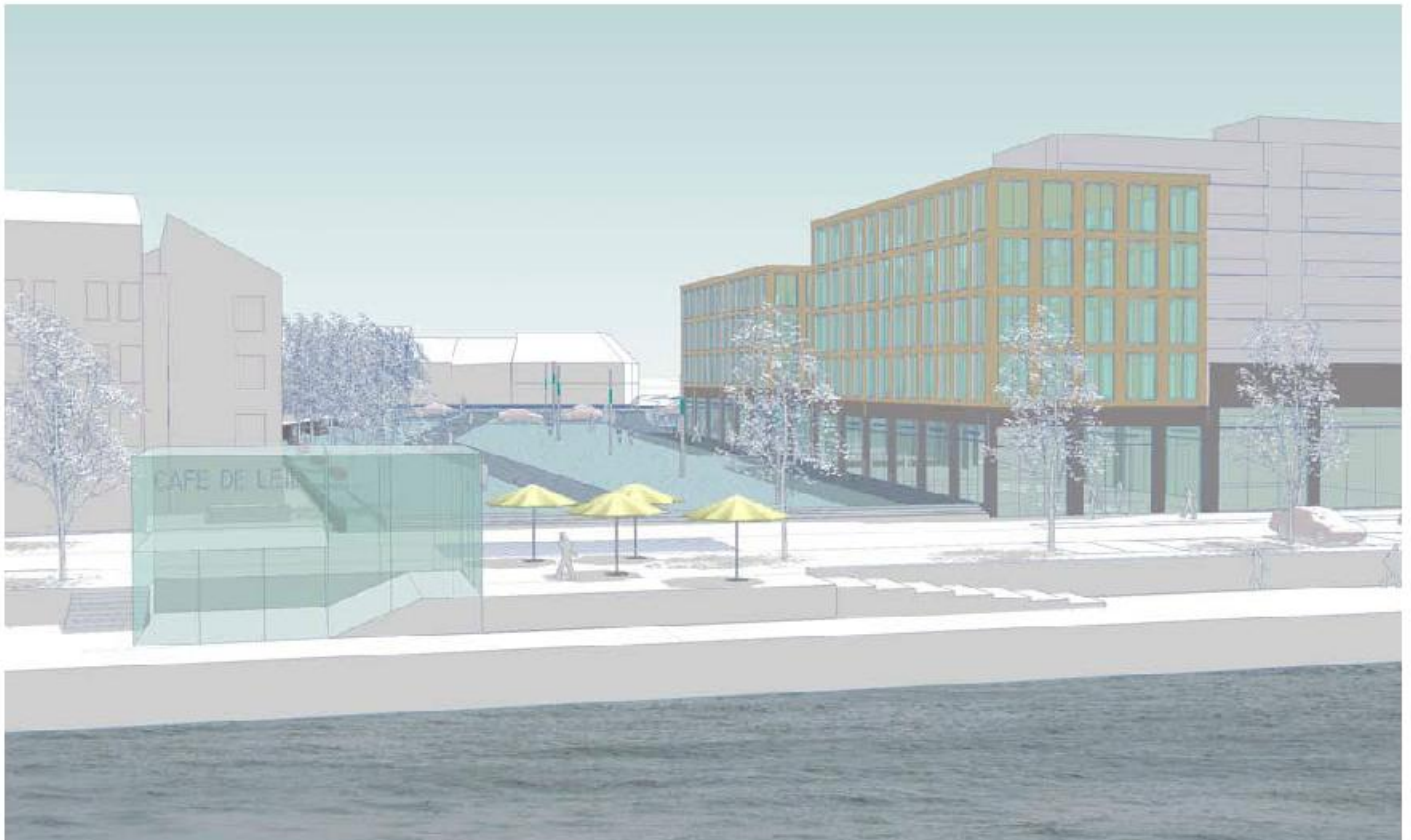
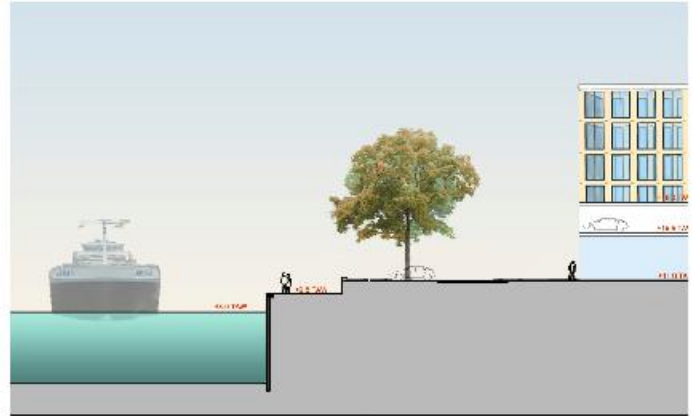
Het nieuwe Marktplein en het nieuwe stadsblok krijgen nadrukkelijk een aansluiting op de Vrijdomkaai. Deze troosteloze achterkant van de stad wordt omgevormd tot stadsbordes aan de Leie. De kwaliteit van de inrichting moet op hetzelfde hoogwaardige niveau worden gebracht als die van het nieuwe Marktplein. Ook hier geldt dat een sterke samenhang tussen bebouwing en openbare ruimte daarvoor voorwaardelijk is. De dichte achterkant van de aanwezige bebouwing wordt daartoe opengebroken, en omgevormd tot winkelruimte. De kade zelf krijgt in het kielzog van de Leiewerken een geheel andere indeling.



Hoge en lage kade

De vernieuwing van de kades van de Leie en de bouw van een nieuwe Hoge Brug maken het mogelijk van de Vrijdomkaai een waardige plek aan het water te maken. De volgende ingrepen worden daartoe gedaan: de kade wordt zo vlak mogelijk gelegd, en zal zo gestrekt als mogelijk aansluiten op de Tweebruggenstraat. De huidige naargeestige ruimtes rond de Hoge Brug verdwijnen. Door een bochtafsnijding wordt de loop van de Leie iets verlegd. Hierdoor kan de kade tussen het Marktpllein en de Hoge Brug worden verbreed om ruimte te bieden aan een lage kade meer nabij het water. Deze lage kade wordt ingericht als verblijfsgebied en sluit aan op een wandelpad langs de kade aan de Tweebruggenstraat. Een paviljoen markeert de samenkomst van Marktpllein en Vrijdomkaai. Dit paviljoen verbindt de hoge en lage kade en biedt plek aan openbare toiletten tijdens marktdagen en aan een uitspanning met terras. Tegenover het rusthuis aan de Vrijdomkaai wordt voorzien in aanmeervoorzieningen voor pleziervaart. Deze steiger sluit nabij het voornoemde paviljoen aan op de wal.

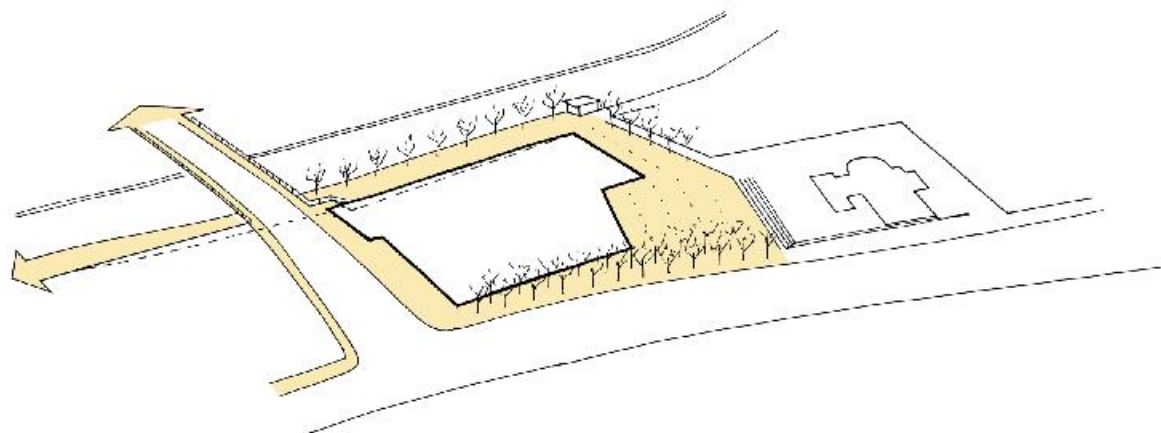
Met deze aanpassingen wordt de kwaliteit en bruikbaarheid van de ruimte sterk verbeterd, en wordt de Vrijdomkaai een volwaardig onderdeel van de stadsruimtes in het centrum. De Vrijdomkaai wordt daarmee ook interessant als locatie voor handelsruimtes.

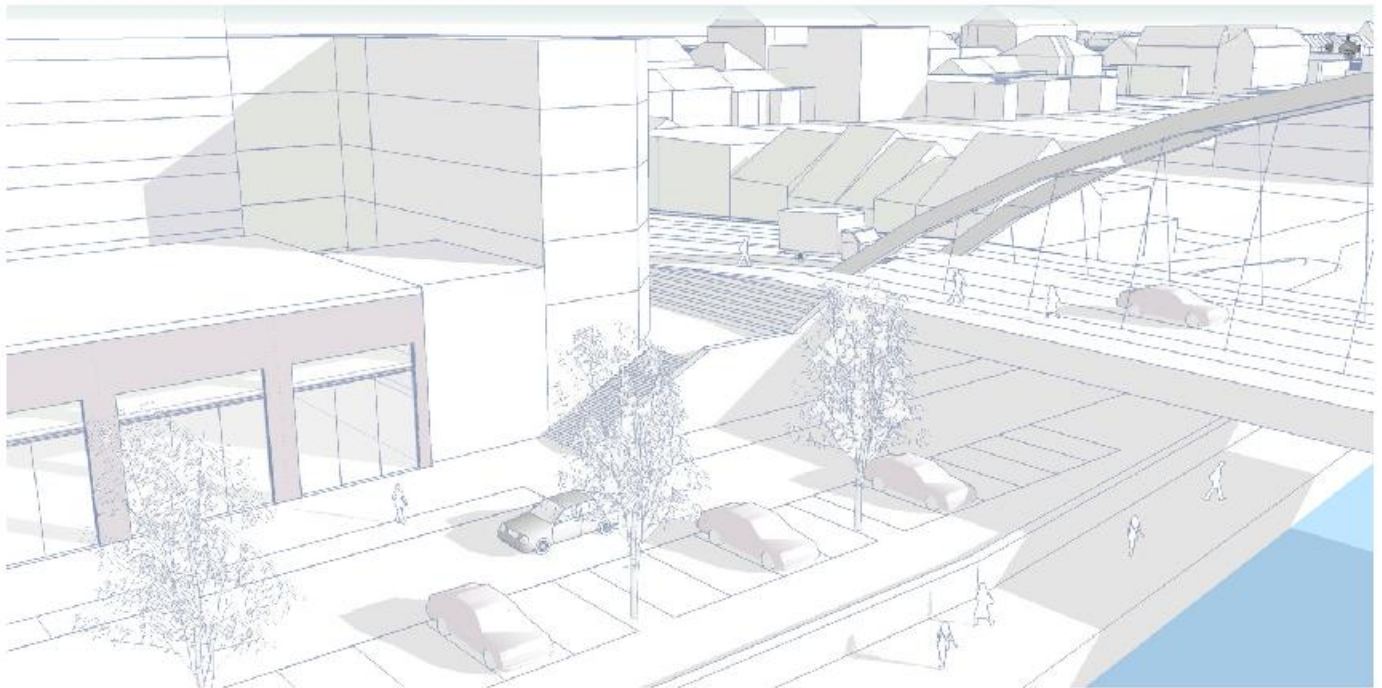


Aanlanding Hoge Brug

De Hoge Brug zal worden vervangen door een nieuwe brug. Het is van belang dat deze brug als echte stadsbrug wordt vormgegeven. De vormgeving van de landhoofden, trappartijen, keermuren, hekwerken, dat alles zal zorgvuldig moeten aansluiten op het ontwerp van de openbare ruimte. De brug moet daarbij meer comfort gaan bieden aan voetgangers en fietsers. Hiermee moet de brug -meer dan tot op heden- de Overleiestraat kwalitatief verbinden met het stadscentrum.

De aansluiting van de brug op de Leiestraat en de Vrijdomkaai wordt veranderd. Het bestaande appartementengebouw op de hoek Leiestraat/Vrijdomkaai gaat direct aansluiten op het trottoir over de brug. De tussenliggende autoverbinding naar de Vrijdomkaai vervalt. Hiermee wordt ruimte gevonden om de brug te verbreden ten behoeve van het langzaamverkeer, en wordt het mogelijk de Vrijdomkaai op één niveau aan te leggen. Dit verbetert de mogelijke aansluiting op de aanliggende bebouwing en vergroot de continuïteit in de aansluiting op de Tweebruggenstraat. In plaats van met een autoverbinding zal de aansluiting tussen de Hoge Brug en de Vrijdomkaai worden vormgegeven als een royale comfortabele trappartij. Hiermee sluit de brug en de heringerichte openbare ruimte van Vrijdomkaai en Marktplaats in één grote omsingelende beweging aan op het nieuw gevormde stadsblok.





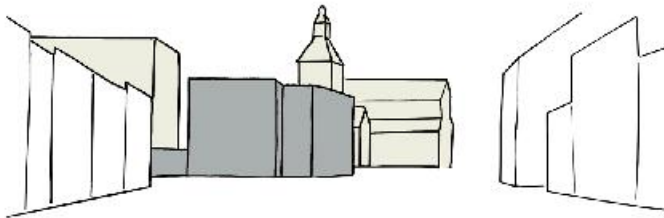
Hoogwaardige aanlanding Hoge Brug



Huidige situatie

Opzet stadsblok

Het stadsblok is samengesteld uit bestaande en nieuw te bouwen gedeeltes. Een coherent vormgegeven begane grond met handelsruimte rijgt de diverse delen aaneen tot een ensemble. Boven de winkelruimtes zijn een drietal nieuwe appartementenblokken voorzien. De eenheid in het stadsblok wordt bewaakt door ook bij de nieuwe bouwdelen te werken met een lichte gevelsteen en de verfijning te zoeken in het gebruik van dunne betonbanden als daklijsten en overstekken. Een verticale gevelordening maakt dat de nieuwe bouwdelen aansluiten op de tegenovergelegen bebouwing aan de Gentsestraat en de kerk. Door het gebouw langs de Marktstraat wordt het besloten stadsbeeld hersteld.



Het besloten perspectief wordt in ere hersteld

Van losse gebouwen naar samenhangend stadsblok



Aspecten

De binnenhof van het blok fungeert als entreegebied voor de appartementen, en als parkeerplaats voor centrumbezoekers. Via een viertal doorsteken is deze binnenhof verbonden met de omringende stad. Onder de binnenhof wordt een parking aangelegd ten behoeve van bewoners en handelaars.

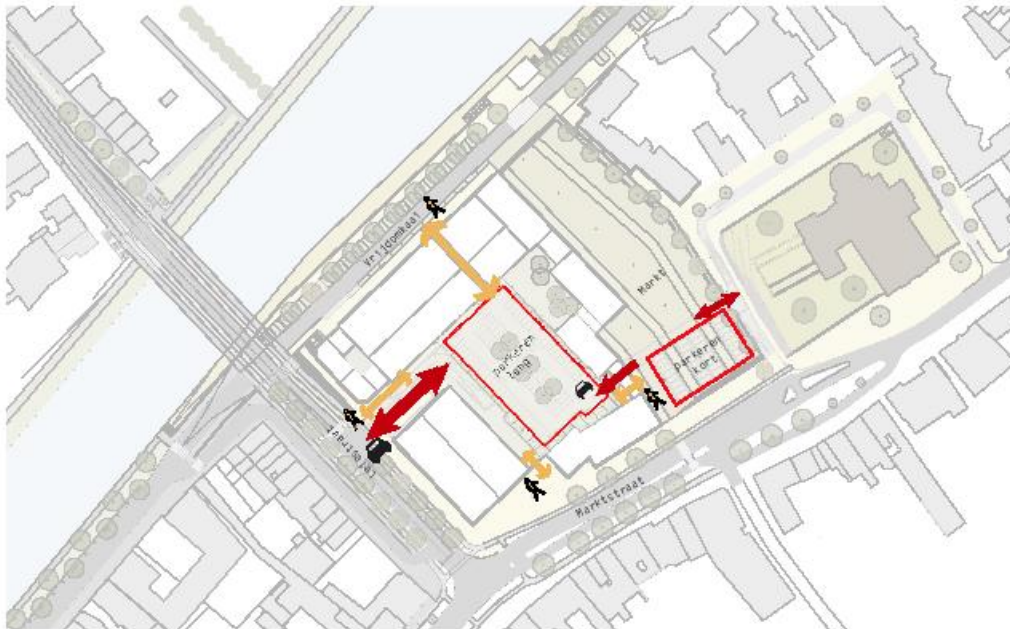
De positie van de nieuwe bebouwing is zó gekozen dat er een welgevormde pleinruimte ontstaat, en dat het besloten stadsbeeld uit de tijd van het Schepenhuis wordt hersteld. Het aantal bouwlagen varieert tussen de vier en de vijf.

Uitsparingen tussen de appartementenblokken garanderen doorzichten op de stad vanuit de bestaande gebouwen. De afwisseling van kopgevels en langshevels die hiermee ontstaat geeft schaal en architectonische verfijning aan het stadsblok.

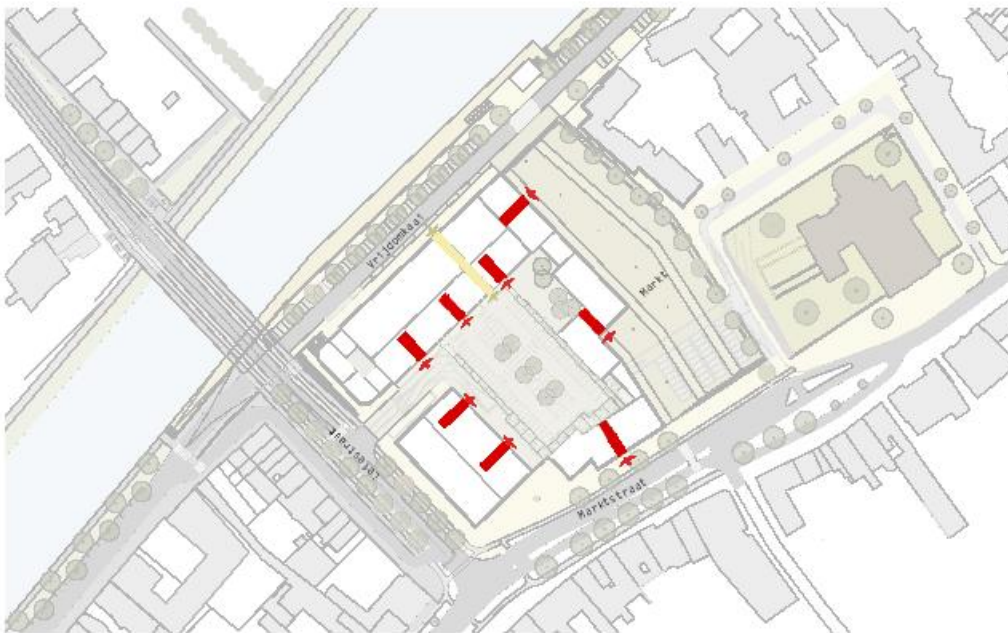
Zowel aan de Marktstraat als aan de Vrijdomkaai toont het project zich met een markante kop. Aan de Vrijdomkaai zal hiervoor het parochiaal centrum moeten wijken.



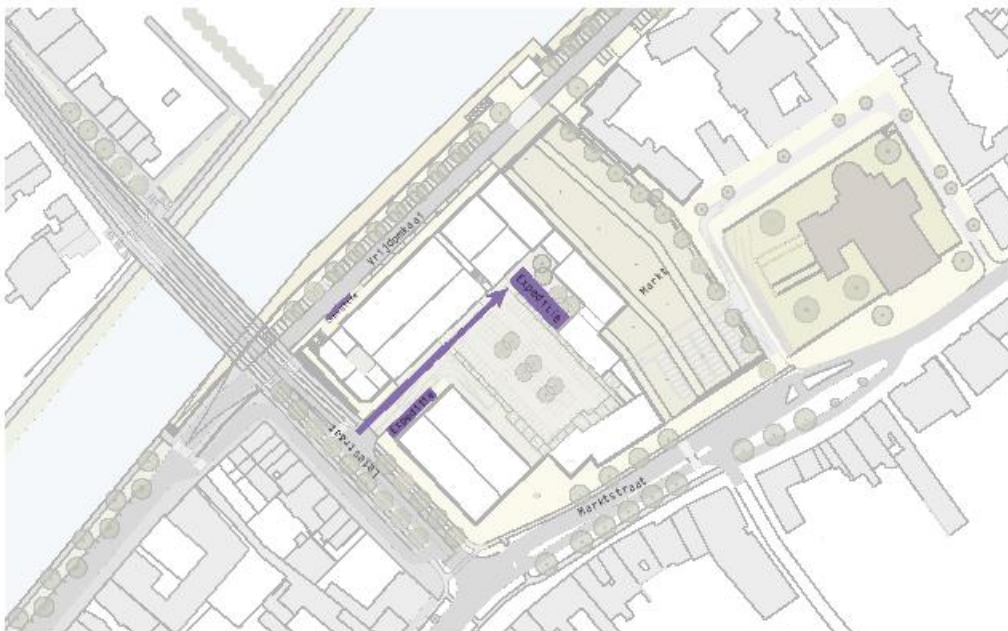
Winkels



Openbaar parkeren



Woningentrees



Expedite

Programma en parkeren

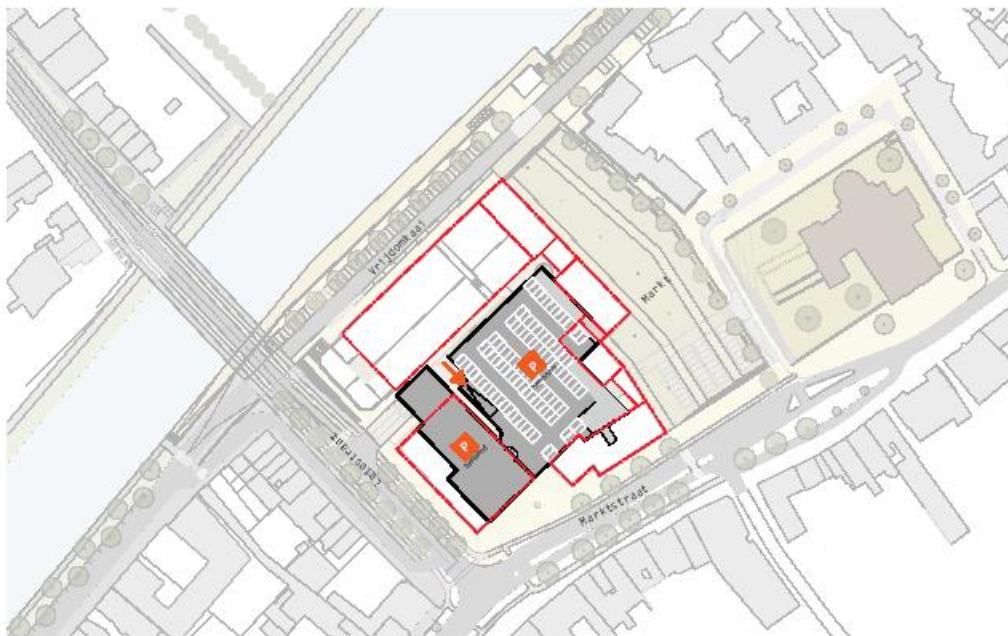
De getekende opzet biedt ruimte aan ongeveer 45 appartementen en 5284m² handelsruimte (inclusief bergruimte aan de binnenkant van het bouwblok). Door de sloop van het handelscentrum blijft de totale hoeveelheid handelsruimte in het centrum ongeveer gelijk. De handelsruimtes ondersteunen echter beter de stadsstructuur en zullen door de hoogwaardige opzet winnen aan concurrentiekracht. In de nieuwbouw kunnen ruimtes ontwikkeld worden die voldoen aan hedendaagse eisen voor winkelruimtes. In de bestaande bebouwing zullen maatwerkverbouwingen vorm moeten geven aan de nieuwe handelsruimtes. Hiervoor zijn verschillende uitwerkingen denkbaar (zie hoofdstuk 5, *Uitwerkingsvraagstukken*). In aanvulling op winkels en appartementen kan er in het stadsblok ook bijzonder openbaar programma ontwikkeld worden.

In de parking onder de binnenhof is plaats voor ongeveer 100 auto's voor handelaars en bewoners. In de binnenhof zelf wordt een openbaar parkeerterrein aangelegd ten behoeve van de bezoekers van het stadscentrum. In aanvulling hierop wordt op het Marktplein ruimte geboden aan ongeveer 30 kortparkeerplaatsen. Deze plaatsen maken het voor passanten eenvoudiger bij het zien van de winkels aan het Marktplein een impulsaankoop te doen.

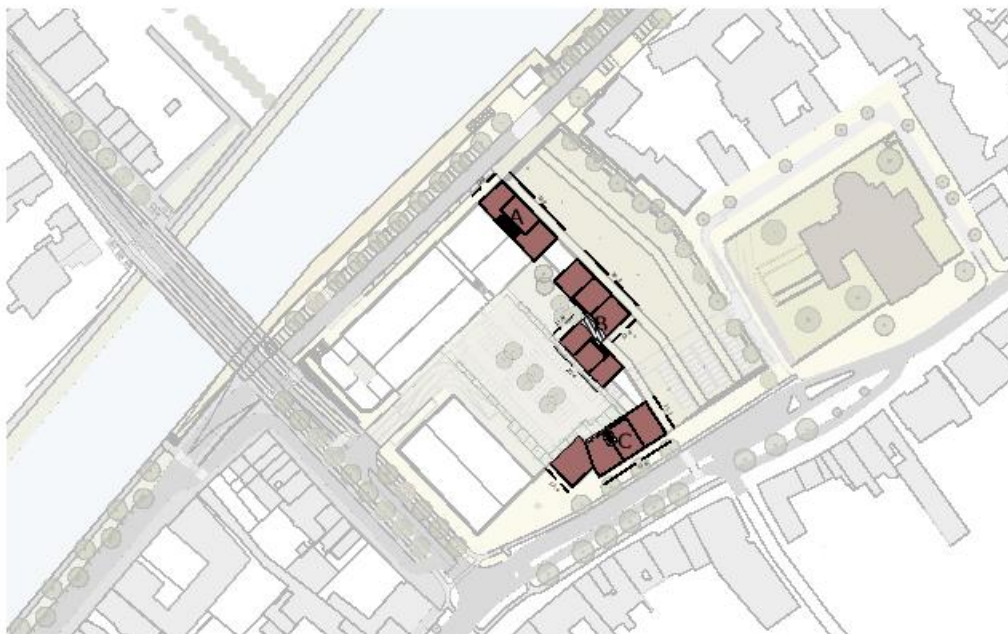


Winkelruimtes

A -	338.5 m ²	BVO
B -	104 m ²	BVO
C -	397 m ²	BVO
D -	294.5 m ²	BVO
E -	597 m ²	BVO
L -	1389 m ²	BVO
H -	2162 m ²	BVO
Totaal	5284.5 m ²	BVO



Parkeerkelder



Appartementen

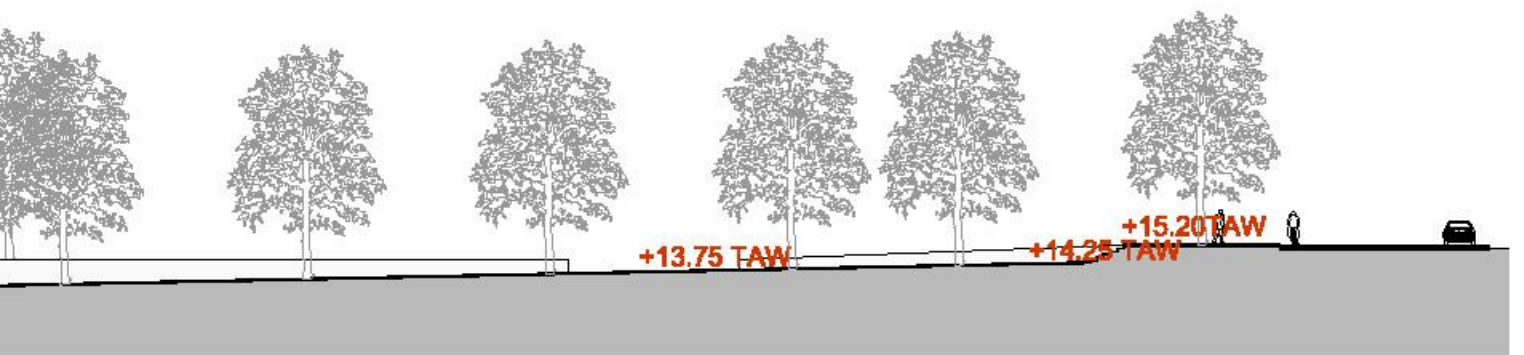
- A – 3 wo x 4 L. – 12 wo (a 125 m²)
- B – 6 wo x 3 L. – 18 wo (a 115 m²)
- C – 5 wo x 3 L. – 15 wo (a 130 m²)

Totaal 45 wo

De inrichting en gebruik van de pleinruimte

Het Marktplaatsplein is een ruimte die op verschillende manieren gebruikt moet kunnen worden. De ruimte biedt plaats aan de weekmarkt en andere evenementen, maar ook aan terrassen en aan een aantal kortparkeerplaatsen. Om dit diverse en wisselende gebruik mogelijk te maken wordt het Marktplaatsplein zoveel mogelijk als een vlakke vloer bestraat. De vloer ligt onder een flauwe helling tussen het niveauverschil van de Gentsestraat en dat van de Vrijdomkaai. Treden aan beide uiteinden van de ruimte begrenzen de vloer. Het Marktplaatsplein verbindt nadrukkelijk de Leie met de doorgaande steenweg door het stadscentrum. Deze ligging, als sport van de ladder, wordt geaccentueerd door een doorgaande keermuur over de gehele lengte van de Markt. Deze muur vangt de wisselende niveauverschillen met de kerktuin, het Paretteplein en de Hospitaalstraat op. Een rij bomen begeleidt deze muur, en tezamen met de muur geven ze de marktruimte "rugdekking". Een reeks banken onder de bomen compleetert deze rand van de ruimte. Ook in de bestrating wordt met een lijnvormig patroon de positie tussen Leie en Gentsestraat gemarkeerd. Dit patroon kan samenvallen met de looppaden van de weekmarkt.

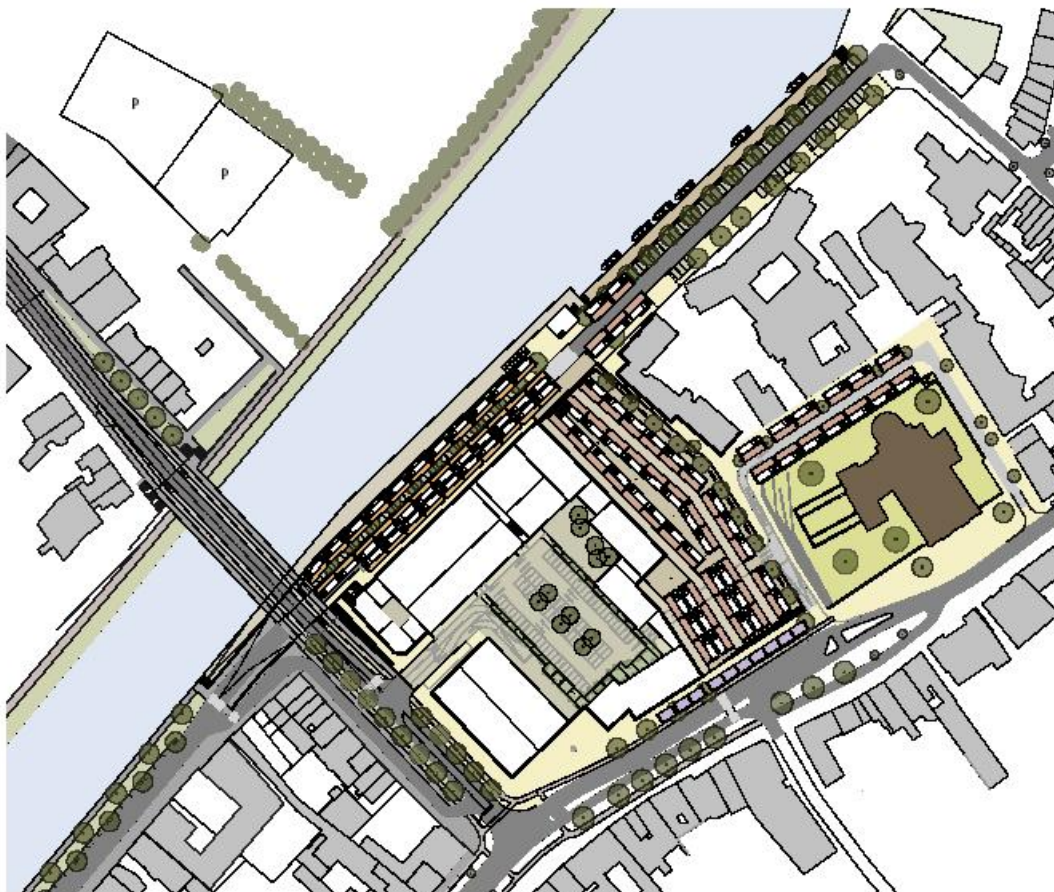
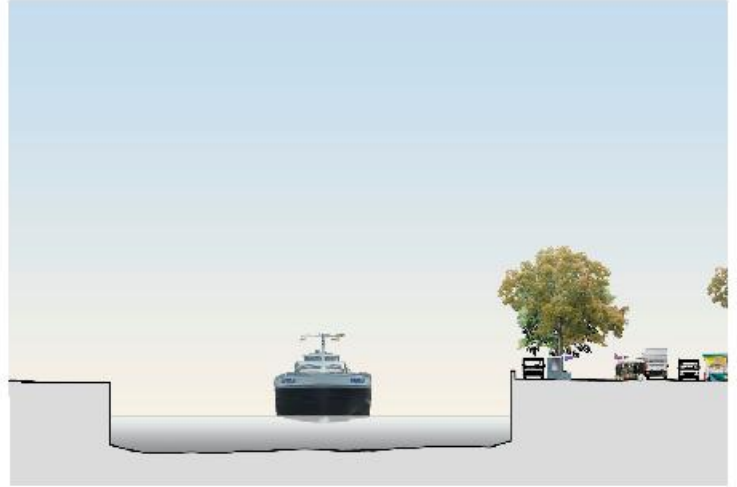


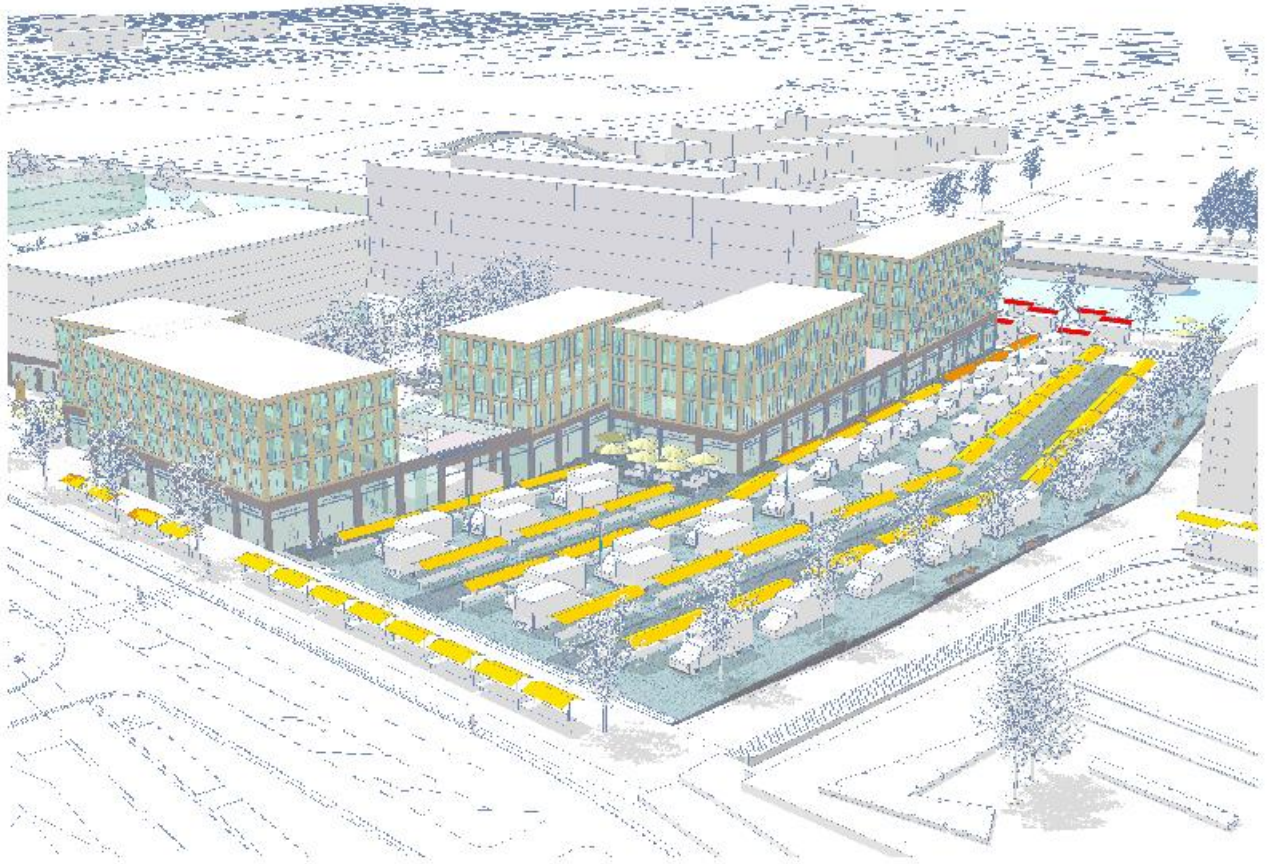


Weekmarkt

De weekmarkt zal zich ook in de toekomst uitspreiden over het Marktplein en omliggende straten. De ruimte op het Marktplein zal echter kleiner zijn dan in de huidige situatie. Om toch een volwaardige markt te kunnen herbergen wordt de Vrijdomkaai -het stadsbordes aan de Leie- zo ingericht dat hier ook markt wagens kunnen staan. In een efficiënte opstelling van de volgende typen kramen, kraam met wagen, alleen kraam, wagen met klep, is er plaats voor ongeveer 100 marktkramen. In een nadere uitwerking van de inrichting van het Marktplein moet worden gezien hoe elektriciteitsvoorzieningen, verlichting en openbare toiletruimtes kunnen worden aangelegd.

De ongeveer 30 kortparkeerplaatsen op het Marktplein en de parkeerplaatsen op de Vrijdomkaai vervallen tijdens de markt. De parking en de parkeerplaatsen in het stadsblok blijven echter bereikbaar. Extra parkeerruimte gaat gevonden worden nabij Geldof aan de overzijde van de Leie. De vernieuwde Hoge Brug staat garant voor een comfortabele route.





Verkeersstructuur

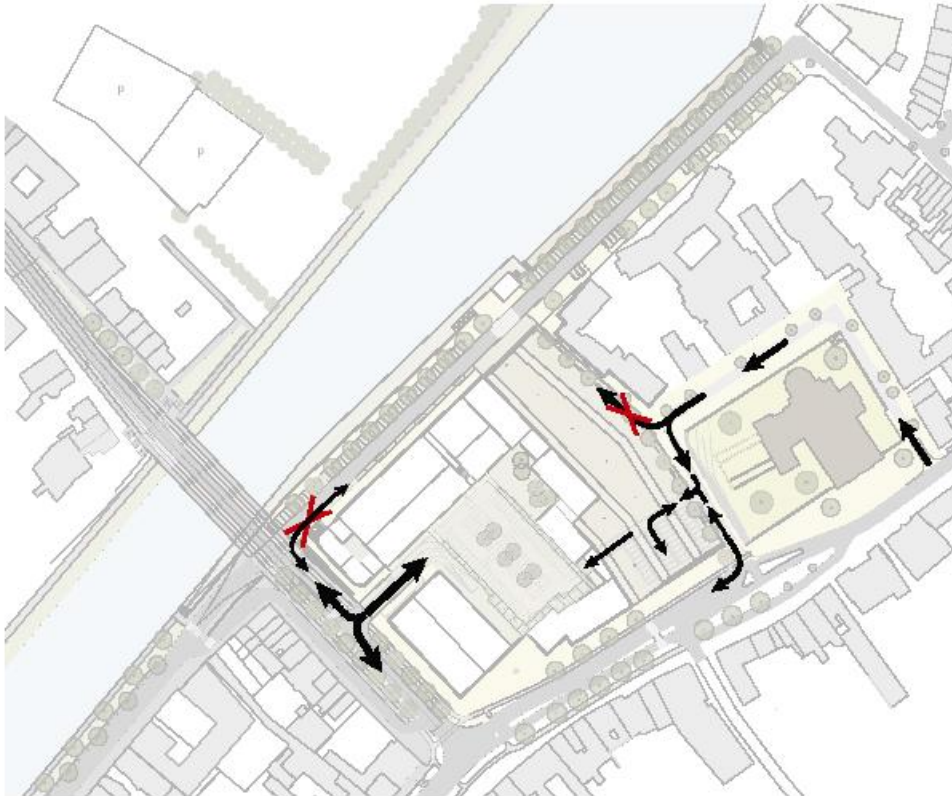
Om de kwaliteit van de openbare ruimte te verhogen wordt voorrang gegeven aan het aanleggen van comfortabele verblijfsruimtes. Zowel op het Marktplain als op en rond de Vrijdomkaai wordt een betere balans gevonden tussen verblijfsruimte en verkeersruimte.

De verkeersstructuur wordt daartoe aangepast: De Hospitaalstraat sluit niet langer aan op de Vrijdomkaai. Verkeer op het Paretteplein wordt via het Marktplain teruggeleid naar de Gentsestraat.

Ook de verbinding aan de noordzijde van de Leiestraat naar de Vrijdomkaai wordt voor autoverkeer opgeheven om ruimte te bieden aan een comfortabele wandeling van de Hoge Brug naar de nieuwe winkels aan de Vrijdomkaai. De Toekomststraat blijft de verbinding verzorgen tussen de N43 en de Vrijdomkaai.

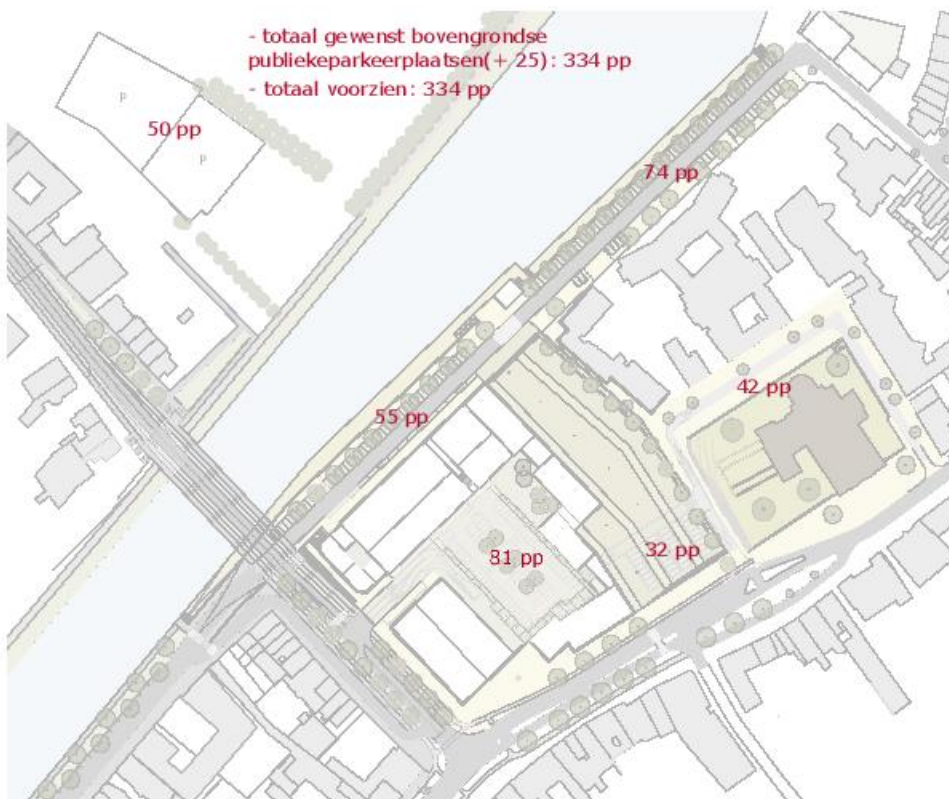
Parkeerplaatsen zullen te vinden zijn langs de Vrijdomkaai, het Paretteplein en op de binnenhof van het nieuwe stadsblok. De binnenhof krijgt een volledige in- en uitgang voor autoverkeer aan de Leiestraat.

De kortparkeerplaatsen op het Marktplain zijn bereikbaar vanaf de Gentsestraat. Eventueel kan voorzien worden in een doorsteek naar de langparkeerplekken op de binnenhof.



Parkeerbalans

Op basis van tellingen is onderzocht hoe de huidige parkeerdruk in het plangebied zich ontwikkeld in de loop van de week en het verloop van de dag. Ook is hiermee inzicht ontstaan in de hoeveelheid langparkeerders versus kortparkeerders. Op basis hiervan is een inschatting gedaan van het benodigd aantal plaatsen in de diverse ruimtes rond het Marktpluin. De totale behoefte is becijferd op 334 plaatsen. Op de kaart is aangegeven op welke wijze binnen dit ontwerp hieraan is voldaan. Er werden 25 plaatsen voor handelaars voorzien in de parkeerkelder (privaat), waar zij nu op openbaar domein parkeren. Het aantal openbare plaatsen werd met dit aantal verminderd.



Fasering

De realisering van een zo ingrijpend project in het centrum van de stad gaat niet in één keer. Een slimme uitvoeringsvolgorde is van belang om de hinder te minimaliseren en de beoogde kwaliteit zo snel als mogelijk gerealiseerd te krijgen. De volgende globale volgorde van ingrepen is voorstelbaar.

Stap 1

Verbouwing begane grond "Mijn Huis".
Als eerste worden de leegstaande handelsruimtes herontwikkeld. Deze verbouwing gaat gepaard met noodzakelijke aanpassingen aan de Vrijdomkaai. Bezien moet worden in hoeverre deze kunnen worden afgestemd op de uitvoering van de Leiewerken.

Stap 2

Sloop Handelscentrum en verhuis handelaars naar "Mijn Huis".
Sloop Parochiaal centrum. Hiermee ontstaat de ruimte voor de volgende fase.

Stap 3

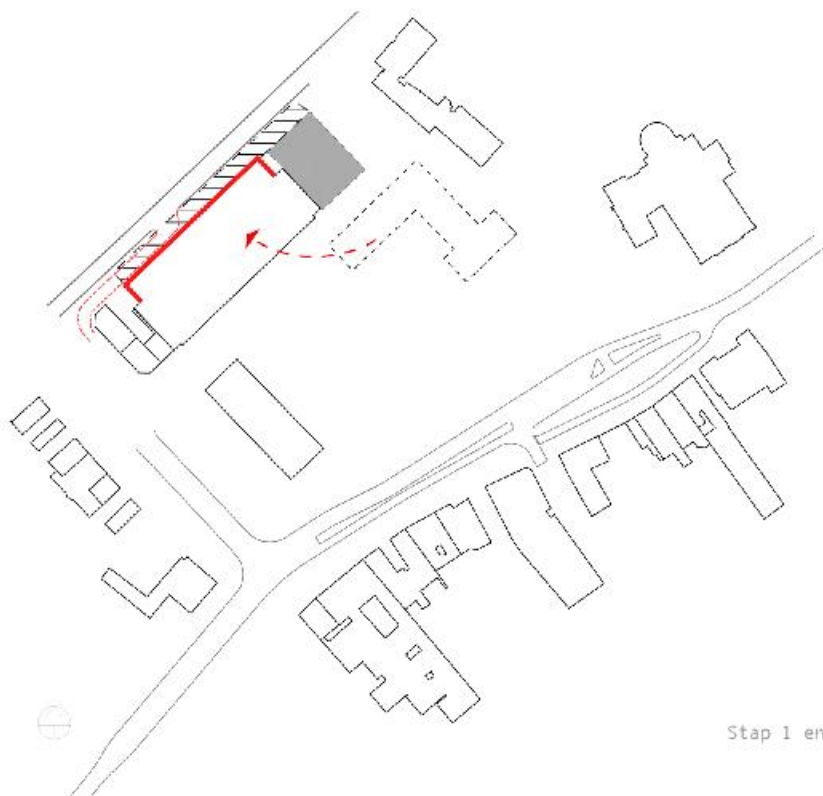
Aanleg ondergrondse parking en nieuwbouw stadsblok
Bij voorkeur wordt dit grote project in één keer uitgevoerd. De integratie van de diverse gebouwoonderdelen wordt hiermee gewaarborgd, en de periode van hinder beperkt.

Stap 4

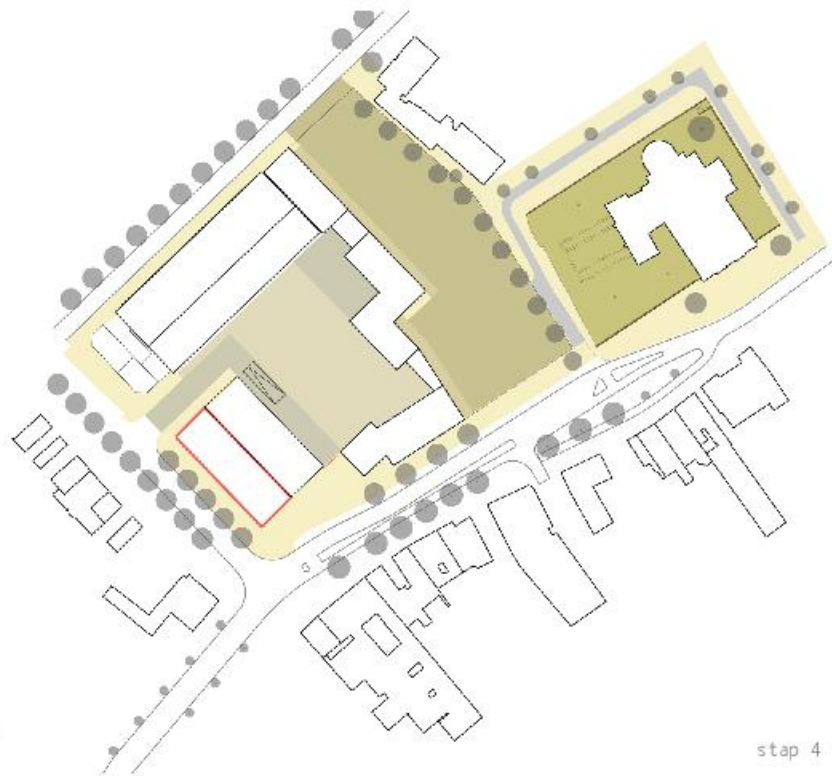
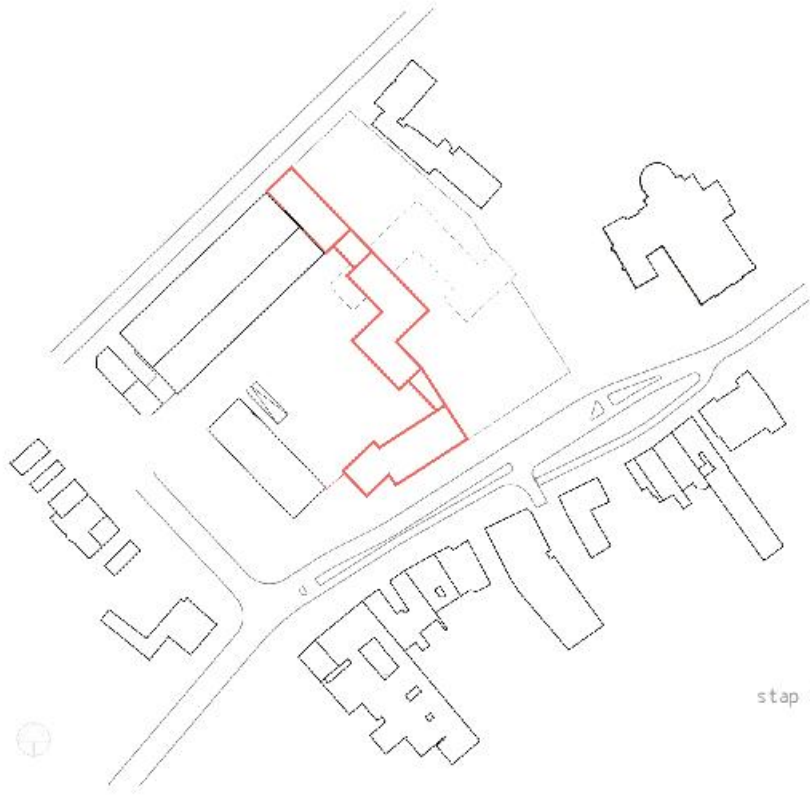
Aanleg Marktplein en binnenhof.
Het bouwverkeer is van de site verdwenen, waarna de inrichting van het Marktplein en de binnenhof kan beginnen.

Stap 5

Herontwikkeling en uitbreiding winkelblok aan de Overleiestraat.
Met het gereedkomen van de nieuwe parking en de bijbehorende nieuwe toerit ontstaat de ruimte om de winkels naar de Leiestraat te keren.



Stap 1 en stap 2



5. Uitwerkingsvraagstukken

In de visie voor het Marktplein en omgeving wordt nadrukkelijk ingezet op een hechte aansluiting tussen openbare ruimte en bebouwing. Het gebrek aan samenhang tussen de verkeerstechniek, civieltechnische werken en de bebouwing is immers nu een van de hoofdoorzaken van het troosteloze aanzien van het centrum.

Deze benadering neemt echter wel met zich mee dat er niet alleen een nieuwe inrichting van de openbare ruimte en nieuwe bebouwing wordt voorgesteld, maar dat eveneens ingrepen in bestaande gebouwen worden gevraagd. Het opbouwen van een samenhangend stadsblok aan het Marktplein vraagt daardoor om overleg met de diverse eigenaars en om maatwerkoplossingen.

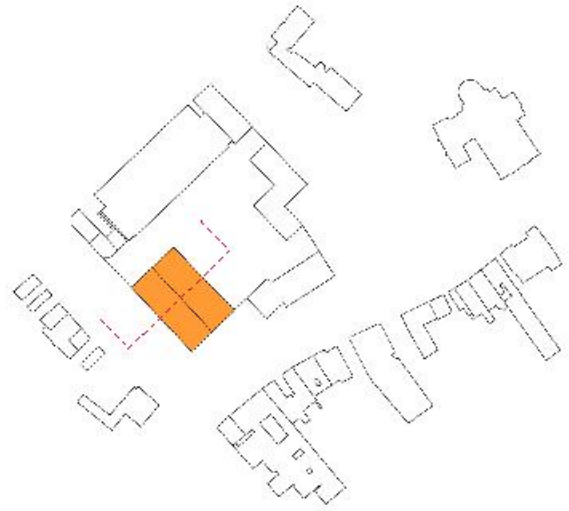
De ingrepen zijn grofweg in vier opgaves te splitsen:

- Aanpassen begane grondindeling en parking-inrit van het winkel/appartementsgebouw Leiestraat.
- Aanpassen begane grondindeling "Mijn Huis".
- Inrichting binnenhof tussen bestaande en nieuwe gebouwen.
- Aanpassen toegang parking appartementen hoek Leiestraat-Vrijdomkaai.

Voor deze vier opgaves zijn soms meerdere uitwerkingen denkbaar. Deze worden hier achtereenvolgens beschreven.

Aanpassen winkel/appartementsgebouw Leiestraat

De oriëntatie van de winkels wordt omgekeerd naar de Leiestraat. Hiertoe wordt een nieuw bouwvolume toegevoegd dat de rooilijn van de Leiestraat volgt. Hiermee wordt de oppervlakte van de begane grond sterk vergroot. Dit biedt de mogelijkheid aan de zittende handelaars om tijdens de bouw de winkel open te houden. Een interne verbouwing is het sluitstuk van de operatie, en een uitverhuis lijkt niet nodig. Bij deze vernieuwing van de begane grond kan er voor gekozen worden ook de entree's tot de appartementen te vernieuwen en verplaatsen. Zonder verplaatsing komen de entree's aan de binnenhof te liggen.



Leiestraat

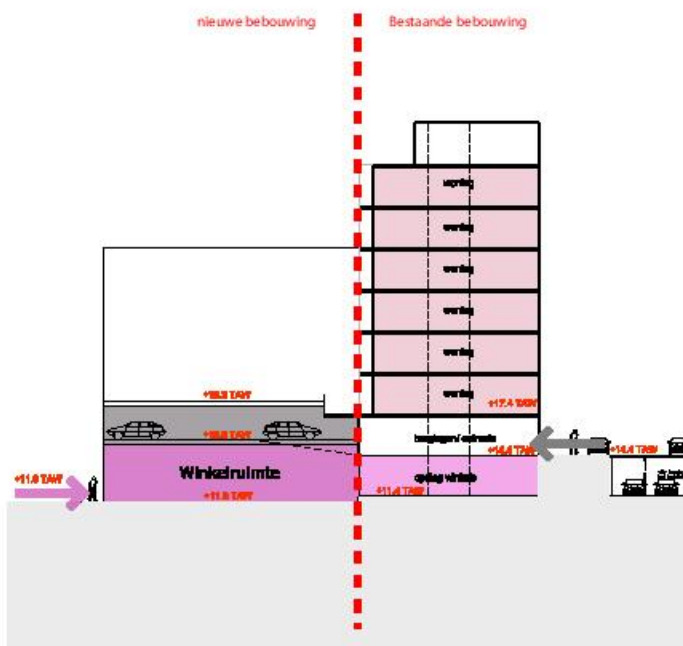
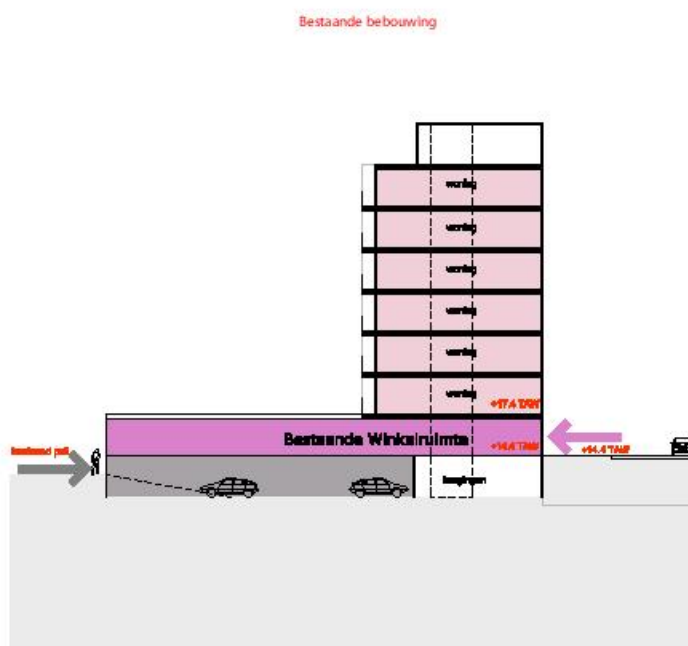
Aanpassen begane grondindeling "Mijn Huis"

In de bestaande opzet is op kelderniveau een parking voor bewoners gelegen en op het niveau van het Marktpllein een winkelruimte.

Bij het omkeren van de oriëntatie van de winkelruimtes naar de Vrijdomkaai moet een oplossing worden gevonden voor het niveauverschil tussen de Vrijdomkaai en het Marktpllein. Hiervoor zijn twee opties denkbaar.

De achterbouw van het gebouw, inclusief de parking, wordt gesloopt. Hiervoor in de plaats wordt een nieuw volume neergezet dat voorziet in ruime diepstekende grote winkelunits. Bovenop de winkelruimtes wordt een nieuwe parking voor de bewoners gerealiseerd die aansluit op het niveau van de binnenhof, en ook bereikbaar is vanuit deze hof. Hiervoor wordt de ruimte onder het bestaande gebouw aangepast.

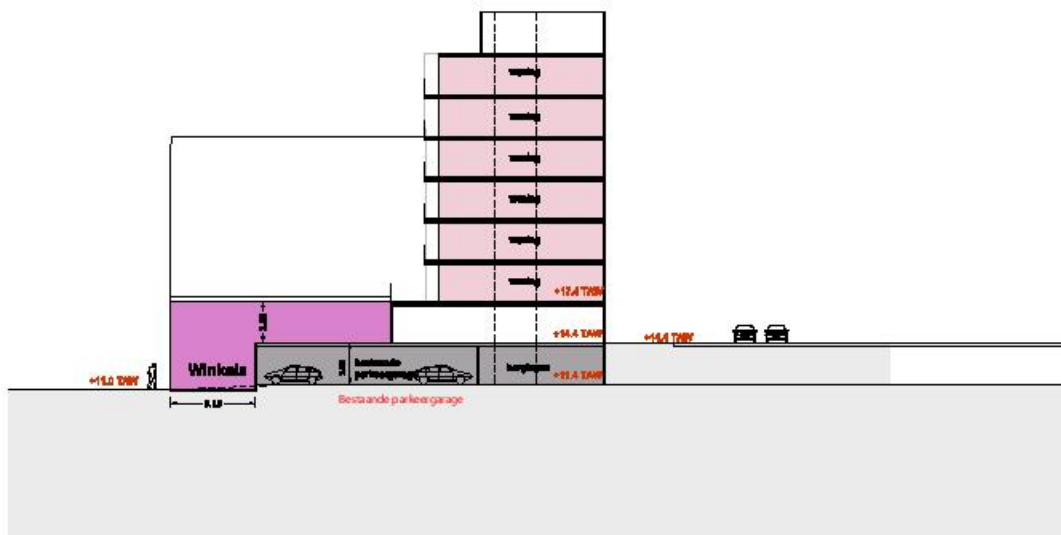
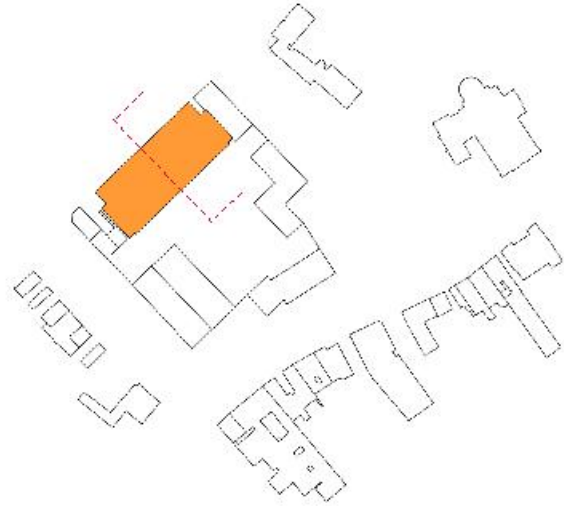
De positie van de winkelruimte en de parking wordt hiermee omgewisseld. Voordeel van deze oplossing is dat er vrijheid ontstaat om goede verdiepingshoogtes en dieptes aan te houden voor de winkelunits, en dat de bewonersparking eenvoudig bereikbaar is te maken vanuit de binnenhof. Voor het winkelend publiek kan voorzien worden in een passage door het gebouw die de winkels aan de Vrijdomkaai verbindt met de openbare parkeerplaatsen in de binnenhof.



Er kan ook voor gekozen worden de bewonersparking te behouden, en alleen de zone tussen de Vrijdomkaai en de parking te slopen. In deze zone ontstaat ruimte voor het nieuwe winkelfront. De diepte is hier echter beperkt, en om grotere units te maken zal ook de hoger gelegen bestaande winkelvloer onderdeel moeten gaan uitmaken van de nieuwe winkelruimtes. Binnen de winkels ontstaan daarmee twee vloerniveaus.

Om de bewonersparking bereikbaar te houden tijdens de markt op de Vrijdomkaai zal een ondergrondse verbinding gemaakt moeten worden met de nieuwe bewonersparking onder de binnenhof. Voor het winkelend publiek kan ook in deze variant voorzien worden in een passage door het gebouw die de winkels aan de Vrijdomkaai verbindt met de openbare parkeerplaatsen in de binnenhof.

De eerste variant biedt de beste condities om een goed functionerende winkelruimte te laten ontstaan, en bespaart een ondergrondse doorkoppeling naar de nieuwe garage in de binnenhof.



Inrichting binnenhof tussen bestaande en nieuwe gebouwen

Met de bouw van de nieuwe winkel- en appartementengebouwen op het Marktplaatsplein vernadert het huidige plein deels in een meer omsloten binnenhof.

Voor de waarde en kwaliteit van de omringende woningen is het van belang ook deze ruimte goed in te richten, en te voorkomen dat het louter een kale parkeerplaats wordt.

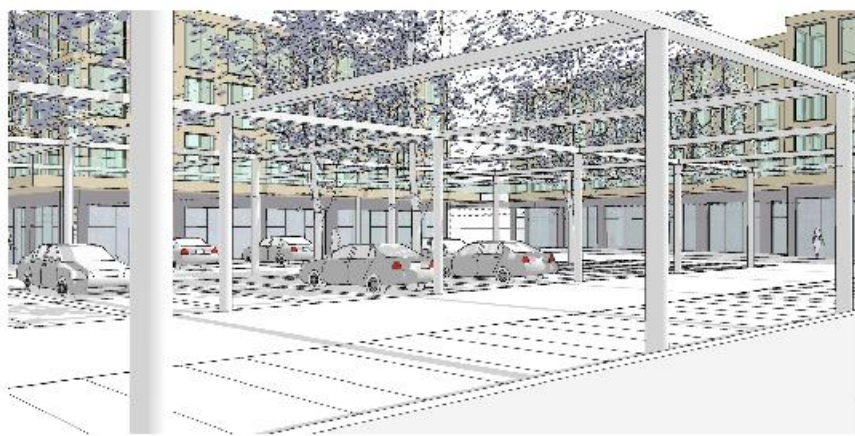
Het basisschema van de hof is eenduidig: Langs de gebouwen loopt een trottoir. Dit ontsluit de diverse entreehallen, en voert de bezoekers naar de uitgangen van de hof. De parkeerplaatsen liggen in een efficiënte ordening in het midden van de hof.

Bevoorrading van (een deel van) de winkels kan eventueel ook via de binnenhof plaatsvinden, maar zou omwille van de leefbaarheid tot een minimum beperkt moeten worden.

Voor de inrichting binnen dit schema zijn meerdere uitwerkingen denkbaar. In alle gevallen zal echter een trefzekere balans moeten worden gevonden tussen privacy voor de bewoners en oriëntatiemogelijkheden voor de parkerende bezoekers.

De minimale variant zou moeten bestaan uit de aanplant van bomen, en de aanleg van pergola-constructies die de routes van de bezoekers begeleiden. Op deze pergola's groeien vervolgens diverse klimplanten. Het klimaat en de akoestiek van de hof zijn hiermee gediend, en de zichtbaarheid van de auto's wordt vanuit de appartementen enigszins gefilterd.

In een hoogwaardiger variant worden de pergola-constructies onderdeel van de nieuwbouw, en zijn ze integraal onderdeel van de privé buitenruimtes van de nieuwe appartementen. Vanuit de nieuwe woningen wordt daarmee het zicht op de auto's verder beperkt.

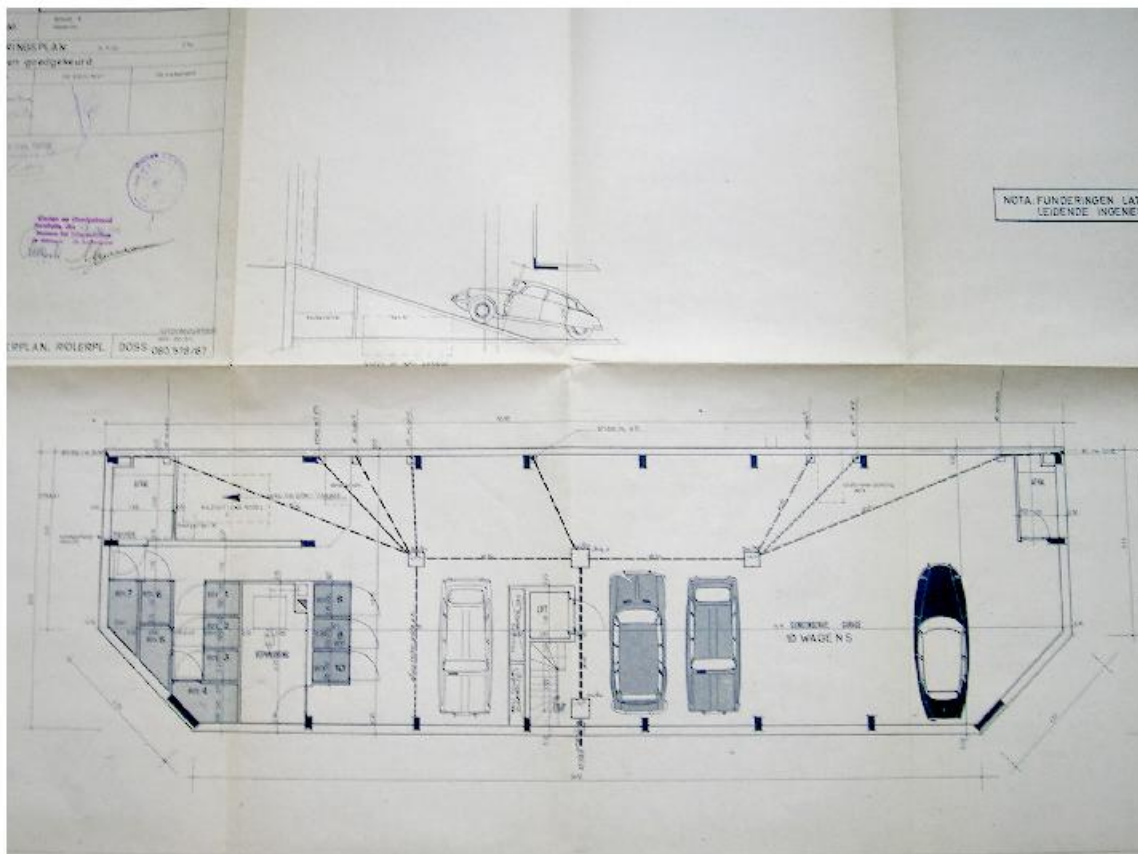


PDF Compressor Free Version

Aanpassingen appartementenblok Leiestraat-Vrijdomkaai

Met de heraanleg van de Vrijdomkaai komt de straat ongeveer twee meter lager te liggen. Bovendien vervalt de autoverbinding tussen de noordzijde van de Leiestraat en de Vrijdomkaai. Hiermee wordt de ingang van de onder het gebouw gelegen parking onbereikbaar. Bovendien zal de helling die de naastgelegen woonhuizen verbindt met de Vrijdomkaai moeten worden aangepast. Beide opgaven zouden in één samenhangende oplossing moeten worden uitgewerkt.

De beste oplossing zou zijn als het gat in de straatwand met een nieuw volume wordt gevuld en er daarmee een nieuwe toegang tot de parking kan worden gerealiseerd. Indien deze integrale oplossing niet haalbaar is kan de bewoners een alternatieve parkeerplek worden aangeboden in de nieuwe bewonersparking onder de binnenhof.



Beeldkwaliteit

beeldkwaliteitsplan /eisen

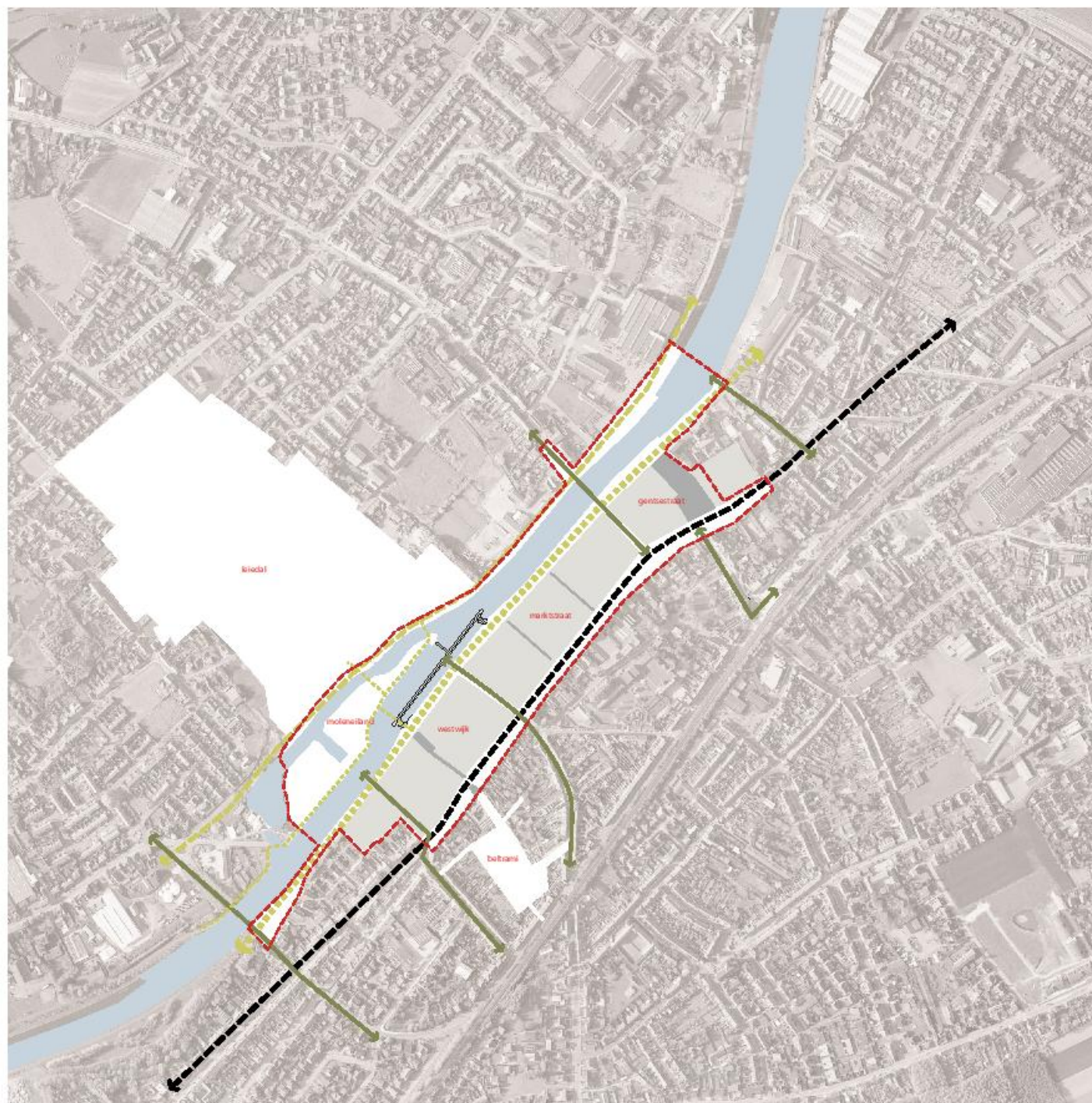
6. Beeldkwaliteitsplan

Het stadsbestuur wil ten volle bijdragen tot het welzijn van de huidige en toekomstige inwoners en tot duurzame ontwikkeling in de stad. Het centrum van Harelbeke vervult tot op heden echter geen sleutelfunctie, noch op ruimtelijk noch op functioneel vlak. Op heden biedt ze de burger, de passanten en de gebruikers te weinig kwaliteiten.

Dit beeldkwaliteitsplan biedt de handvaten om -gebruikmakend van de aanwezige ontwikkeldynamiek- regie te voeren op het toekomstige stadsbeeld en daarmee invulling te geven aan het verlangen meer kwaliteit te kunnen bieden. Er wordt daartoe ingezet op het in een zo groot mogelijke samenhang ontwikkelen van bebouwing, infrastructuur en openbare ruimte. Daarbij biedt het Beeldkwaliteitsplan meer beeldbepalende eisen als het vigerend BPA dat op dit aspect tekort schiet.

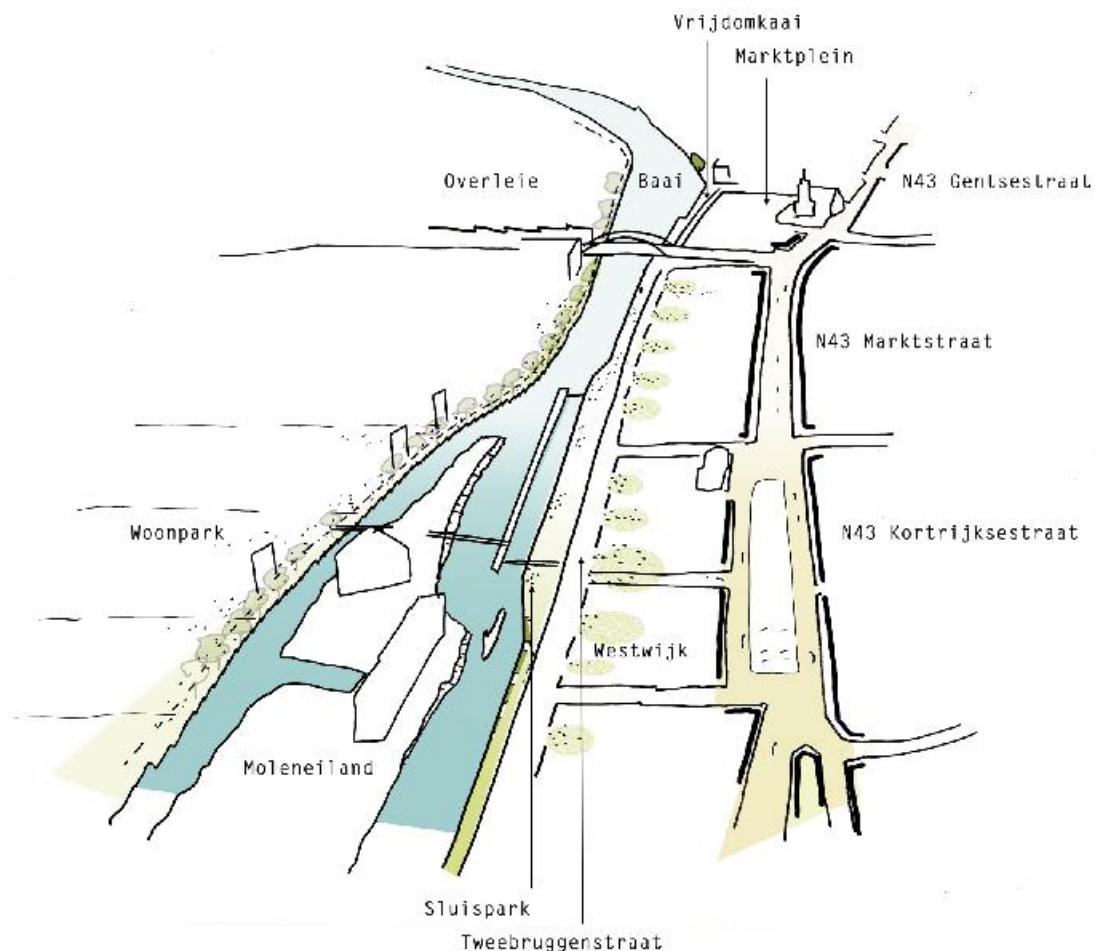
Plangebied en omgeving

Het plangebied van het beeldkwaliteitsplan strekt zich uit van het Marktplein in het oosten tot en met Westwijk in het westen en van de N43 in het zuiden tot en met de Leie in het Noorden, beide oevers inbegrepen.



Koesteren van het contrast tussen Leie en N43

De ontstaansgeschiedenis van Harelbeke heeft geleid tot een stadswefsel waarin grote contrasten zijn aan te treffen. In sommige delen dringt het landschap nadrukkelijk door, in andere delen is het juist de eeuwenlange voortgaande verstedelijking die beeldbepalend is. De diverse infrastructuurlijnen hebben zo ieder hun eigen dynamiek met zich meegenomen. In dit beeldkwaliteitsplan wordt aangehaakt op deze contrasten en de onderliggende dynamiek. Met name het verschil in ambiance tussen de Leie en de N43 biedt kansen het centrum van Harelbeke een grote mate van eigenheid en herkenbaarheid mee te geven. De Leie wordt daarom gekoesterd als een ruimte waarin het landschap van het Leiedal diep doordringt tot in het stadscentrum. De N43 wordt gerespecteerd als waardevolle stedelijke route. Het koesteren van dit contrast vraagt om specifieke bepalingen om er voor te zorgen dat toekomstige ontwikkelingen dit stadsbeeld ondersteunen.



6.1 Dynamiek langs de Leie

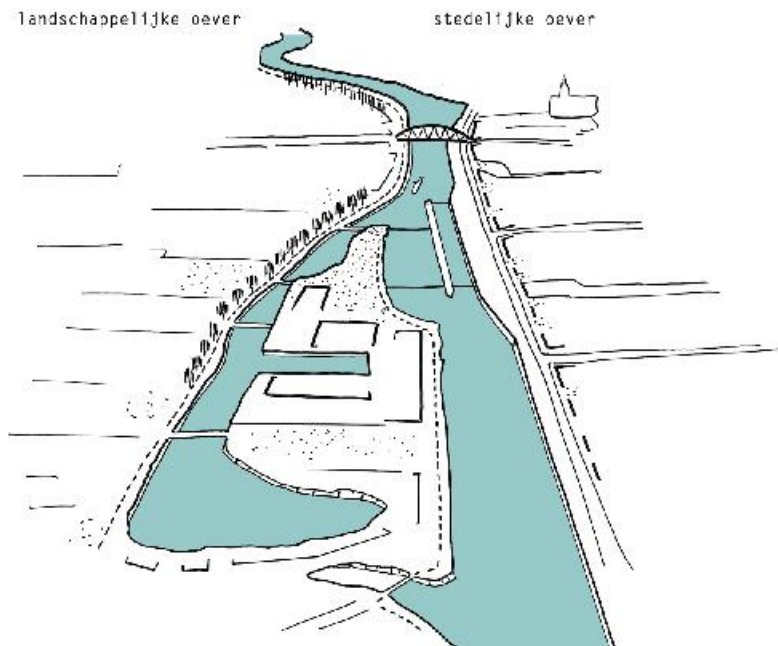
Langs de Leie spelen diverse projecten. De grootste ingreep zal bestaan uit het vernieuwen van het sluisencomplex, de verhoging van de bruggen en de vernieuwing van de oeverconstructies. Daarnaast spelen in de flanken van de Leie de ontwikkeling van Overleie, het Woonpark op de locatie van de Groeninge Ververij, de ontwikkeling van Westwijk en de ontwikkeling van het Moleneiland. Daarnaast dienen zich ook binnen het bestaande stadsweefsel een aantal kleinere initiatieven aan: de eventuele verhuizing van de brandweerkazerne en de eventuele ontwikkeling van een project in de huidige Kloostertuin.

Hiermee krijgt deze centrale ruimte in Harelbeke in een relatief kort tijdsbestek een geheel ander aanzien. De stad keert zich naar de Leie toe. De oevers van de Leie en het Sluisencomplex vormen daardoor steeds belangrijker schakels in de stadsstructuur van Harelbeke.

Verschillende oevers:

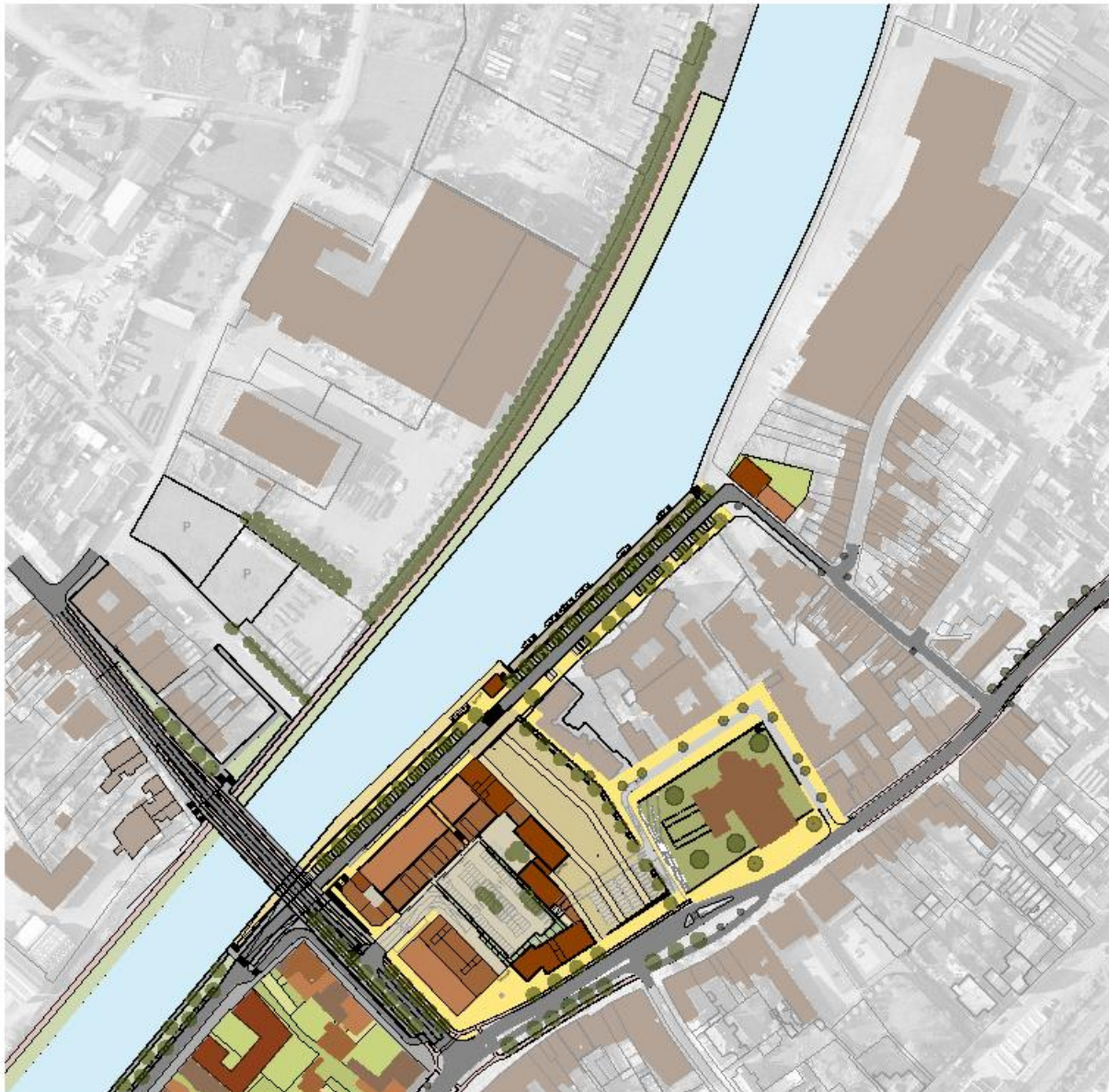
Door het toenemende belang van de Leie voor de stad moet worden ingezet op het zorgvuldig en integraal ontwerpen van de kades en bruggen en de aangrenzende stadsruimtes. Een hoogwaardiger inrichting, met minder nadruk op autoverkeer, moet de oevers tot aangename openbare ruimtes van de stad maken. De rechteroever ontwikkelt zich tot een stedelijk front langs de Leie, de linkeroever rijgt een diversiteit aan verschillende meer landschappelijke gebieden aan en is als recreatieve route van grote waarde.

De rechteroever is daarmee de meest continue, de linkeroever is op te vatten als een snoer dat verschillende projecten aaneenrijgt.



Baai van Harelbeke

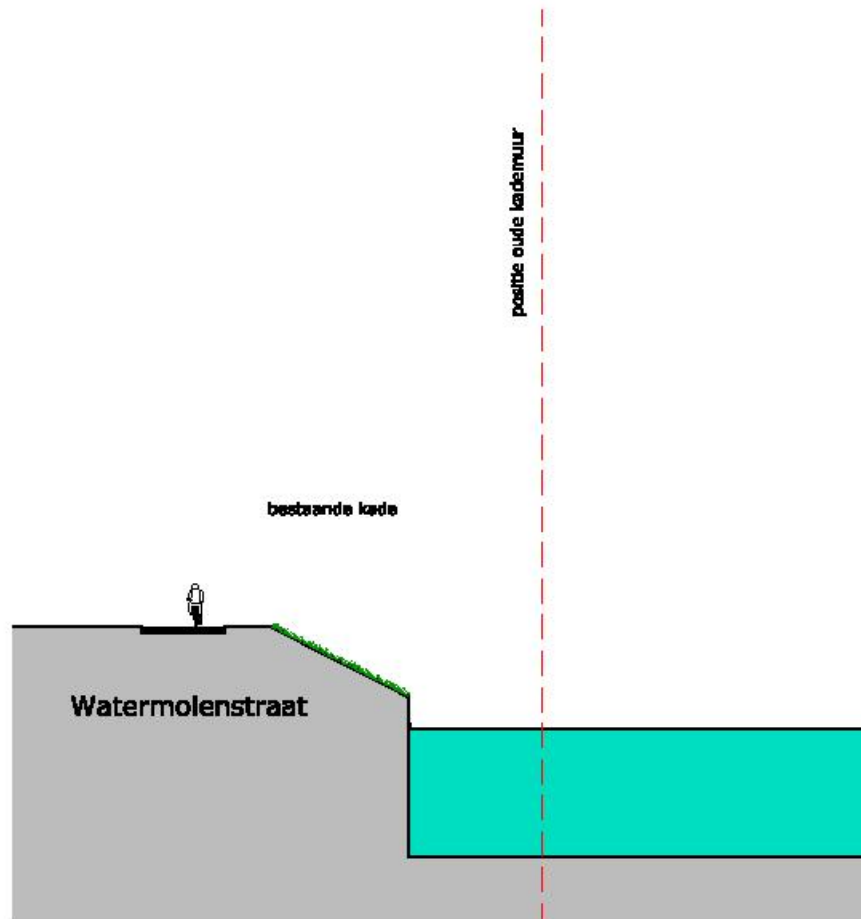
Onderdeel van de vernieuwing van de Leie is het voor-nemen nabij het Marktplein de Leie recht te trekken door een bocht in de linkeroever van de rivier af te snijden. Hiermee ontstaat aan de Vrijdomkaai de "Baai van Harelbeke" met ruimte voor een kleine passantenhaven. Hier-door, en door de heraanleg van oeverconstructies en de openbare ruimte, krijgt de Vrijdomkaai een betekenisvolle positie in de stadsstructuur. Dit wordt ondersteund door bebouwing die zich richt op deze ruimte. Enerzijds is dit de te vernieuwen bebouwing in het kader van het Marktplein-project, anderzijds kan een nieuw kloek gebouw op de kop van de Vrijdomkaai/ hoek Toekomststraat de Vrijdomkaai een waardige stedelijke beëindiging geven.





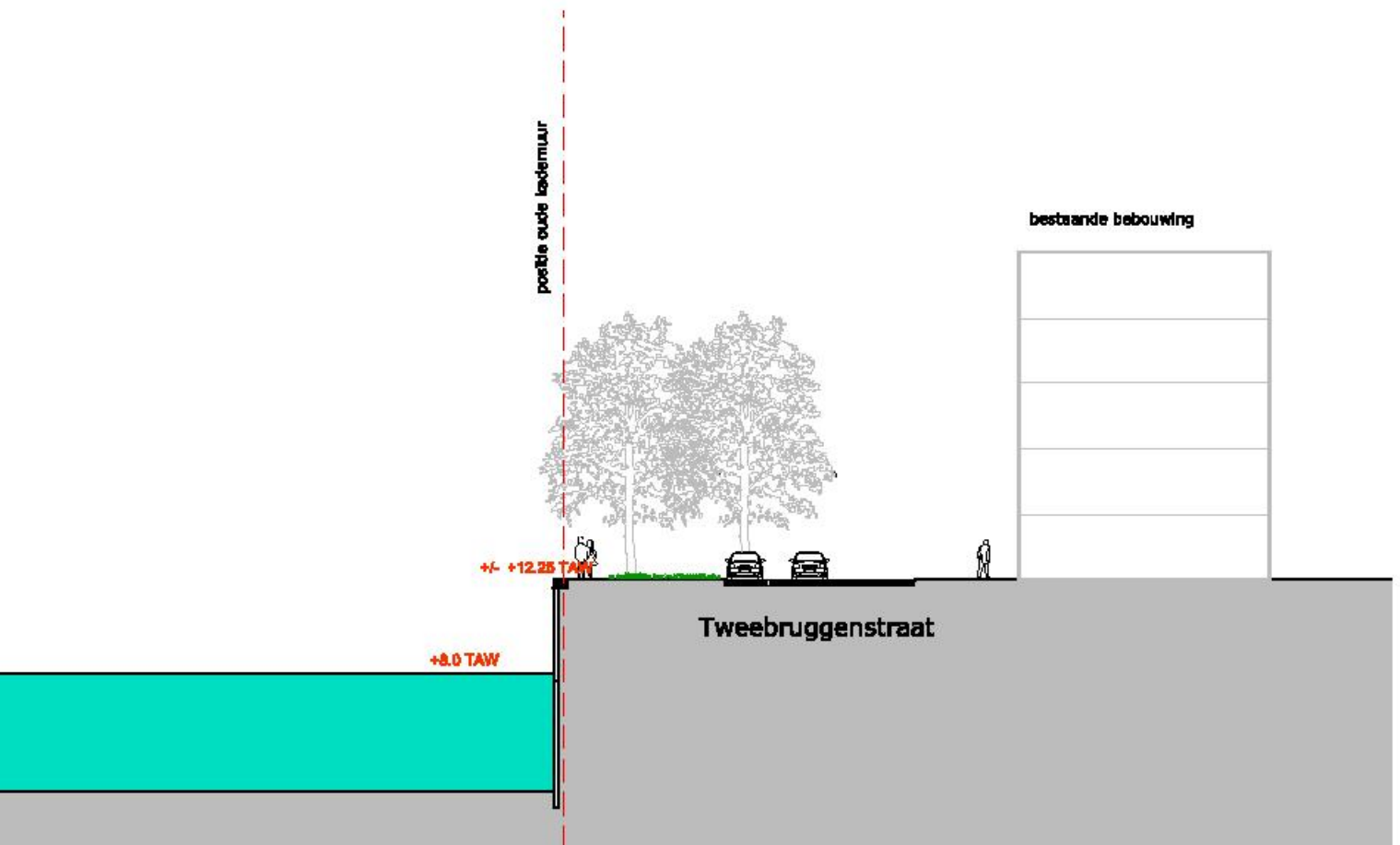
Linkeroever

Het jaagpad op de linkeroever is het belangrijkste constante gegeven. Dit pad verbindt het centrum van Harelbeke op comfortabele wijze met het landschap van het Leiedal. Bij alle te ontwikkelen stedelijke projecten zal aan de continuïteit van dit pad voorrang moeten worden gegeven. De bochtafsnijding ter hoogte van de Vrijdomkaai biedt op de linkeroever de mogelijkheid de ruimtelijke continuïteit van deze route ter plaatse van de Hoge Brug sterk te verbeteren. Hiermee moet ook het aanzien van Overleie sterk verbeteren door een stedelijker vormgeving van de kadeconstructie.



Rechteroever

De continuïteit van de rechteroever krijgt vorm door het herontwerp van de Tweebruggenstraat en de Vrijdomkaai tot een samenhangende openbare ruimte. Vanaf de Kuurnebrug tot de Hoge Brug krijgt de Tweebruggenstraat een nieuw profiel met een groenstrook en een wandelpad langs de Leieoever. Dit wandelpad sluit ter plaatse van de nieuwe Hoge Brug aan op de lage kade van de Vrijdomkaai. Ook de rijbaan van de Tweebruggenstraat wordt direct verbonden met de rijbaan op de Vrijdomkaai. De ruimtelijke samenhang van de route langs de Leie wordt hierdoor ter plaatse van de Hoge Brug sterk verbeterd. De bebouwing langs de Tweebruggenstraat kan verder verdicht worden. De landschappelijke karakteristiek van de Leie wordt hierbij gekoesterd: bebouwing en groene ruimtes wisselen elkaar af. Een continu trottoir geeft vorm aan een formelere aanhechting van de bebouwing op de openbare ruimte.



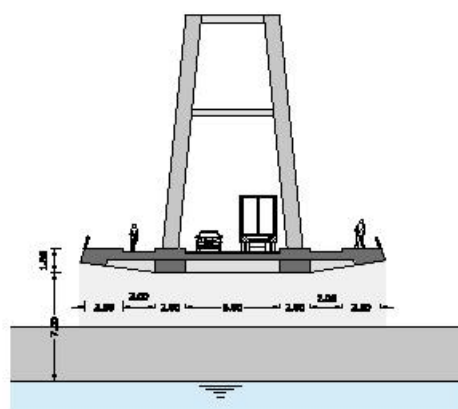
Hoge Brug

De opgave is nadrukkelijk een stadsbrug te ontwerpen. De klasse van het ontwerp moet tot uitdrukking komen in de detaillering van zowel de onderzijde als de bovenzijde van het brugdek, de draagconstructie, de hekwerken en in een zorgvuldige plaatsing van landhoofden.

De vernieuwing van de Hoge Brug moet ook worden aangegrepen om Overleie veel beter te hechten aan de stadsstructuur. Met name de brughellingen moeten zo ontworpen worden dat hierop nieuwe bebouwing kan worden aangesloten. De hellingen tonen zich dan niet als een autonoom stuk infrastructuur, maar als een oplopende straat met adressen. De technische uitwerking van het brugontwerp moet de bouw van direct aangrenzende bebouwing mogelijk maken.

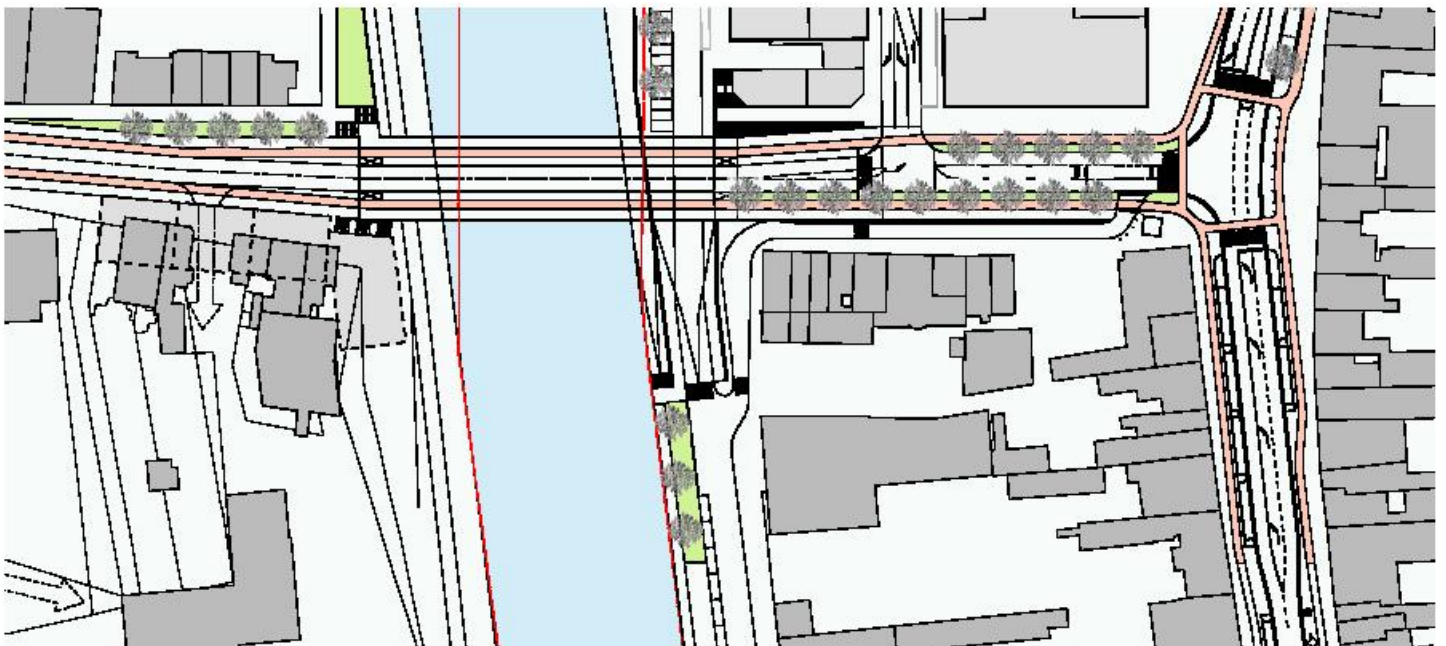
Dit zou met name kunnen spelen aan de zuidzijde van de Overleiestraat. Door de grotere breedte en hoogte van de brughelling zal de leefbaarheid van enkele aanliggende panden in het gerang komen. Nieuwe vervangende bebouwing, direct gekoppeld aan de brug bevordert de continuïteit van de Overleiestraat, en verbindt de overzijde van de Leie ruimtelijk hechter met het stadscentrum.

Teneinde een zo groot mogelijke overspanning mogelijk te maken die de kades vrijwaart van constructies wordt ingezet op de ontwikkeling van een boogbrug. De brug wordt daarmee familie van andere bruggen over de Leie.



Vereist wegprofiel met suggestie van constructie

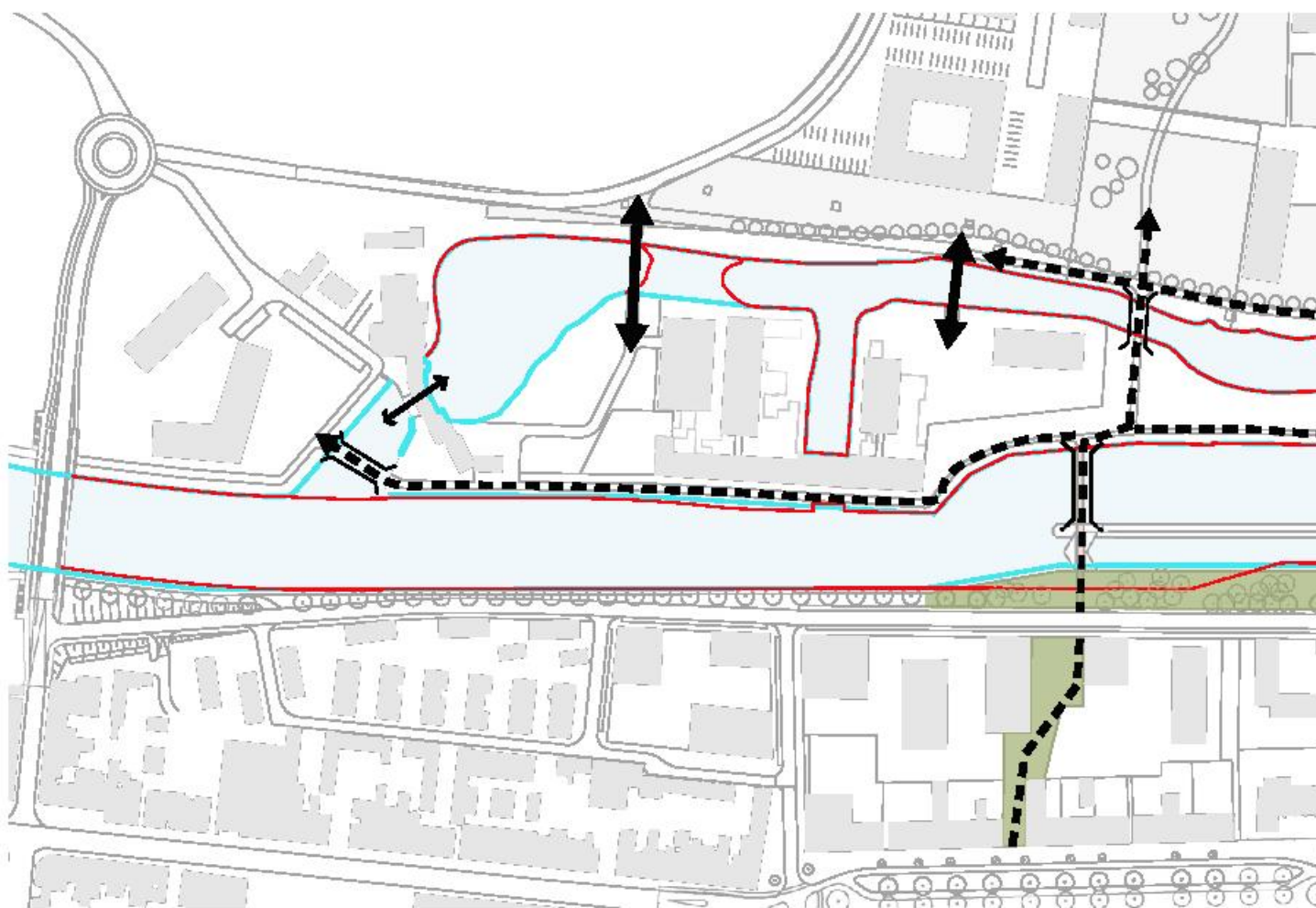




Route over de sluis

Een belangrijke verandering in de stadsstructuur van Harelbeke wordt voorzien bij het sluiscomplex. Om de projecten Woonpark, Moleneiland, Westwijk en Beltrami een goede aanhechting te bezorgen op de stadsstructuur wordt een route voor langzaamverkeer voorzien die deze projecten onderling en met de stad verbindt. Het sluiscomplex vormt in deze route een cruciale schakel. Hier moet de verdichting van Harelbeke leiden tot een fijnmaziger netwerk van routes die de Leie oversteken. Het sluiscomplex wordt hiermee een belangrijke en betekenisvolle openbare ruimte in de stad. Deze positie kan nog versterkt worden door op de oever een sluispark aan te leggen.

In de huidige situatie ligt er bij de sluis aan de Tweebruggenstraat een fraaie groenstrook, waarin ook het bedieningsgebouw is opgenomen. Indien in een nieuwe sluisontwerp wederom een overruimte ontstaat naast de vereiste promenade in de Tweebruggenstraat, moet deze ruimte als openbaar toegankelijke plek worden ingericht. Dit sluispark is een verblijfsplek aan het water waarin ook een uitspanning voorstelbaar is, met uitzicht op het schutten van de scheepvaart. De bestaande grote bomen bij de sluis worden bij voorkeur ontzien, en anders vervangen. Het is van belang in het sluisontwerp de benodigde hekwerken tot een minimum te beperken en met zorg vorm te geven teneinde de kwaliteit van de openbare ruimte rond de sluis te garanderen. Een mooi voorbeeld hiervan is de sluis in Kortrijk tussen de Leie en het kanaal Kortrijk-Bossuit.





6.2 Dynamiek langs de N43

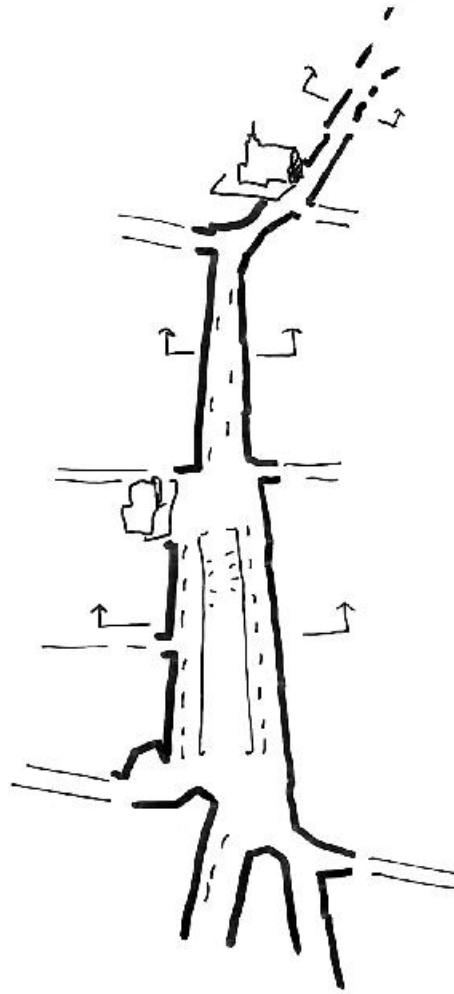
De N43 is de ruggengraat van Harelbeke. Het is de hoofdstraat met een stedelijke menging van diverse functies. De bereikbaarheid en zichtbaarheid is hier groot.

De dynamiek ook.

In de lintbebouwing zijn veel initiatieven tot verandering. Het aanzien van de bebouwing aan de Gentsestraat, de Marktstraat en de Kortrijksestraat verandert daardoor de laatste jaren in rap tempo. De bebouwing krijgt gaandeweg een steeds grotere schaal. Bij het Marktplein is dat in de jaren zeventig van de vorige eeuw met een ferme ingreep ontstaan, maar ook meer geleidelijk verandert het bebouwingsbeeld. Op diverse plekken worden stadshuizen vervangen door hogere en bredere appartementbebouwing. De rijkdom aan gevelbeelden, de subtiele variaties in dakhoogte, rooilijn en detaillering verschaalt hierdoor gaandeweg. Bovendien vervlakt het kenmerkende contrast tussen de grote industriële bebouwing en de kleinschaliger stadsstructuur.

Naast deze opgaven binnen de bestaande bebouwingsstructuur zijn ook de planvorming in Westwijk en op het Marktplein belangrijke opgaven die het aanzien van de hoofdstraat van Harelbeke zullen beïnvloeden.

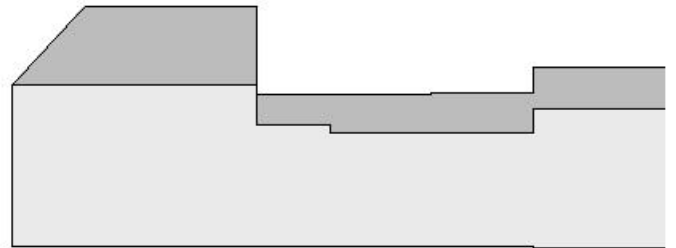




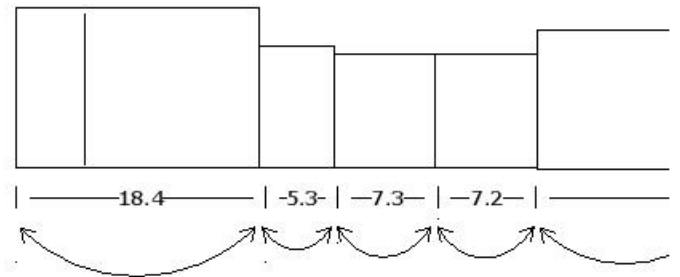
De N43 is de ruggegraat van Harelbeke

Planinzet

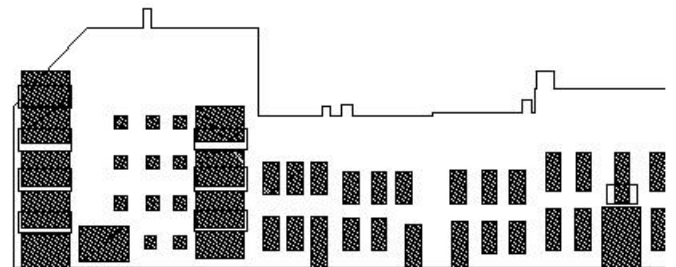
De inzet van dit Beeldkwaliteitsplan is om de N43 als rijkgeschakeerde stadsstraat te behouden en nog bestaande architectonische kwaliteiten te koesteren. Daarbij moeten nieuwe stadsprojecten inweven in de stadsstructuur en deze aanhelen en completeren. Gaten in de straatwanden als het Marktplein en Westwijk worden gedicht. Dit vraagt om een beeldkwaliteitsplan dat op meerdere schaalniveau's regie laat voeren. De opgaves verschillen daarbij enigszins in de diverse delen van de N43.



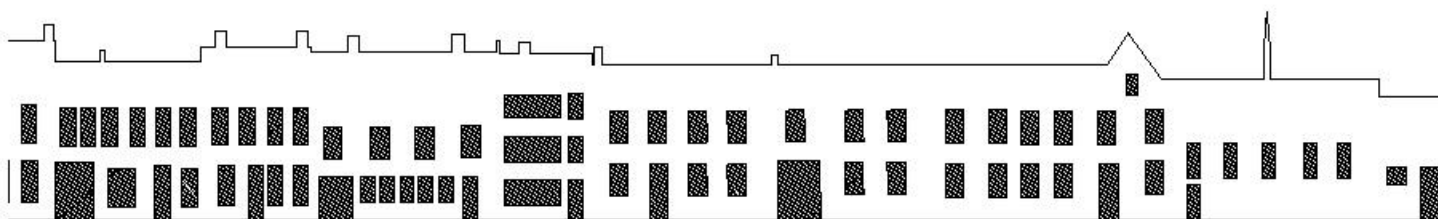
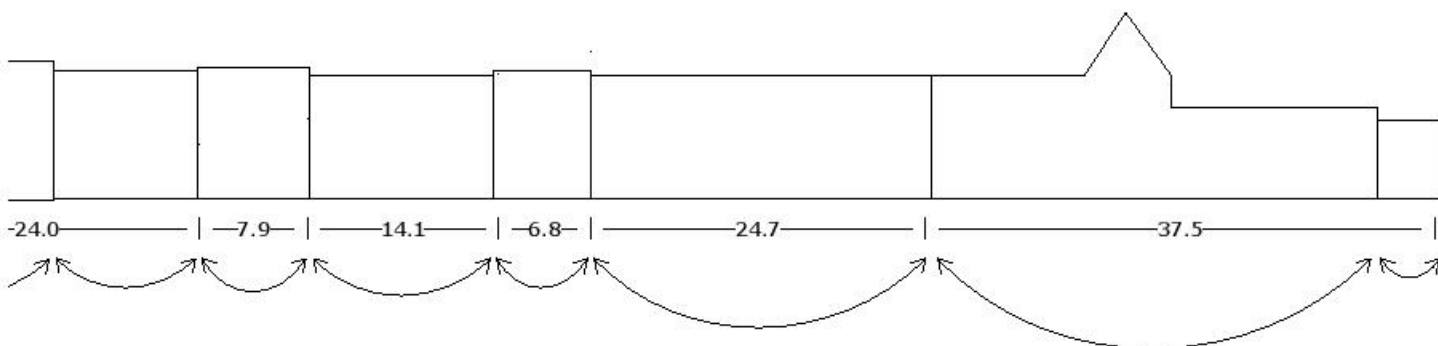
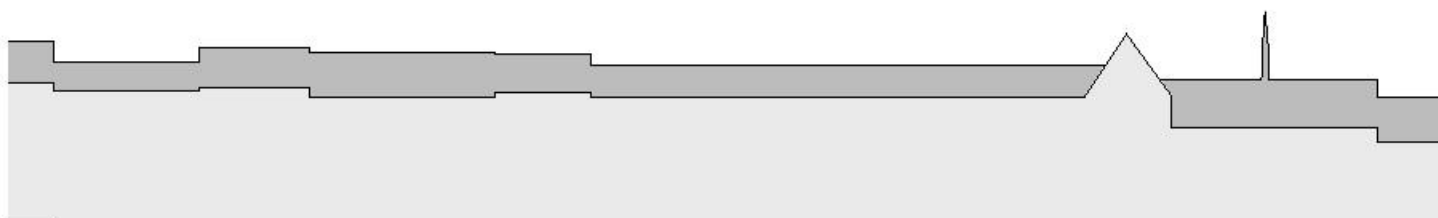
samenhang in silhouet



pandsgewijze parcellering



samenhang in de kleinste korrel



BEELBEPALLENDE ELEMENTEN AAN DE N43

Gentsestraat

De belangrijkste opgave in de Gentsestraat bestaat uit de herinrichting van het Marktplein en de bouw van een nieuw stadsblok. Deze twee opgaves tezamen moeten de kwaliteit van de stadsruimte vergroten en de bebouwingsstructuur in het centrum aanhelen.

Marktstraat

Dit deel van de N43 is het smalst en hier staat de grootste hoeveelheid waardevolle bebouwing. De ontwikkelruimte aan de straat is daarom beperkt. Verdere verdichting en vernieuwing moet in dit deel primair plaatsvinden door de bebouwing naar achteren toe uit te breiden met achterhuizen, of door in de tweede linie bebouwing op eigen domeinen te ontwikkelen. In een geleidelijk verlopend proces kan zo worden doorgebouwd op de bijzondere atmosfeer die achter de straatwand in de diepe kavels ligt verscholen. Niet alleen wordt zo een rem gezet op een verdere verschraling van het stadsbeeld, bovendien ontstaat een uniek concurrerend woonmilieu.

Kortrijksestraat

Dit deel van de N43 is het breedst, en slechts aan één zijde is een continue straatwand aanwezig. De bebouwing in deze straatwand is merendeels onaanzienlijk en kleinschalig.

De inzet in dit stuk is om aan weerszijden afwisselende bebouwingswanden te laten ontstaan die beter in verhouding zijn tot de breedte van de straat. Een afwisseling van appartementbebouwing met handelsruimtes en stads huizen is hier voorstelbaar. Dit zal aan de zijde met de bestaande bebouwing vorm krijgen in een geleidelijk proces van vervanging. Aan de onbebouwde zijde, op Westwijk, zal dit meer projectmatig vorm moeten krijgen aan de hand van de beeldkwaliteitseisen.

-  inventaris bouwkundig erfgoed: monument
-  inventaris bouwkundig erfgoed: overig
-  recent gebouwd naar huidig BPA
-  doorgang in openbaar gebied
-  doorgang over eigen terrein

-  herontwikkeling Beltrami site
-  Westwijk
-  samenhangend stadsblok
-  kavelsgewijze ontwikkeling
-  te verwachten ontwikkeling i.h.k.v. het project 'nieuwe Hogebrug'
-  Moleneiland
-  mogelijke ontwikkeling kop Vrijdomkaai





Twee staanders van de ladder

Zowel de Leie als de N43 verbinden de diverse stadsdelen van Harelbeke. Het zijn de twee staanders van de ladder die de hoofdstructuur van het centrum schragen. In dit beeldkwaliteitsplan wordt daarom veel belang gehecht aan het ontwerp van de interne samenhang van deze hoofdstructuur. Bij de Leie wordt primair ingezet op het ontwerp van de openbare ruimte en de wijze waarop bebouwing daarop aansluit; bij de N43 richt het beeldkwaliteitsplan zich primair op de architectonische expressie en het beoogde straatbeeld.

De sporten van de ladder

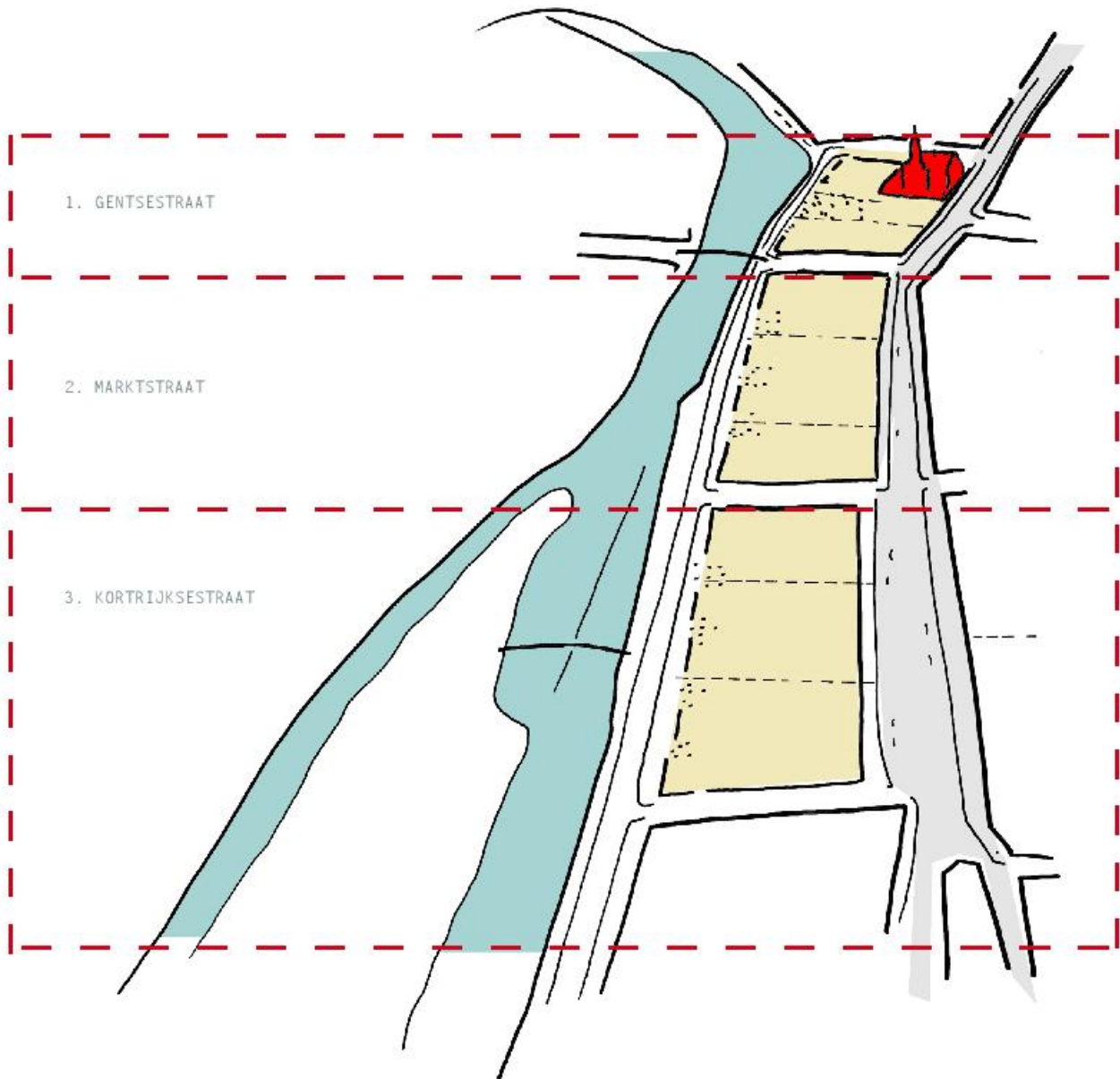
Zoals in hoofdstuk 3 al is geschreven biedt de hoofdstructuur van het centrum van Harelbeke de kans om een aantal extra verbindingen tussen de N43 en de Leie te maken.

Deze extra verbindingen hechten de routes in het centrum aan de Leie, en verankeren de Tweebruggenstraat fijnmaziger aan de stad.

Twee van deze nieuwe verbindingen worden in de verkavelingsopzet van Westwijk voorzien. In de kavelstructuur tussen de Marktstraat en de Tweebruggenstraat bestaan echter ook kansen om een fijnmaziger stelsel van stegen en paden te ontwikkelen. Voor een deel bestaan ze al, en voor een deel moet er bij mogelijke herontwikkeling van percelen vorm aan worden gegeven. Gebouwen waarin poorten aanwezig zijn en kavels die de volledige diepte-maat van het terrein beslaan lenen zich hiervoor het beste.

Drie ontwikkelzones

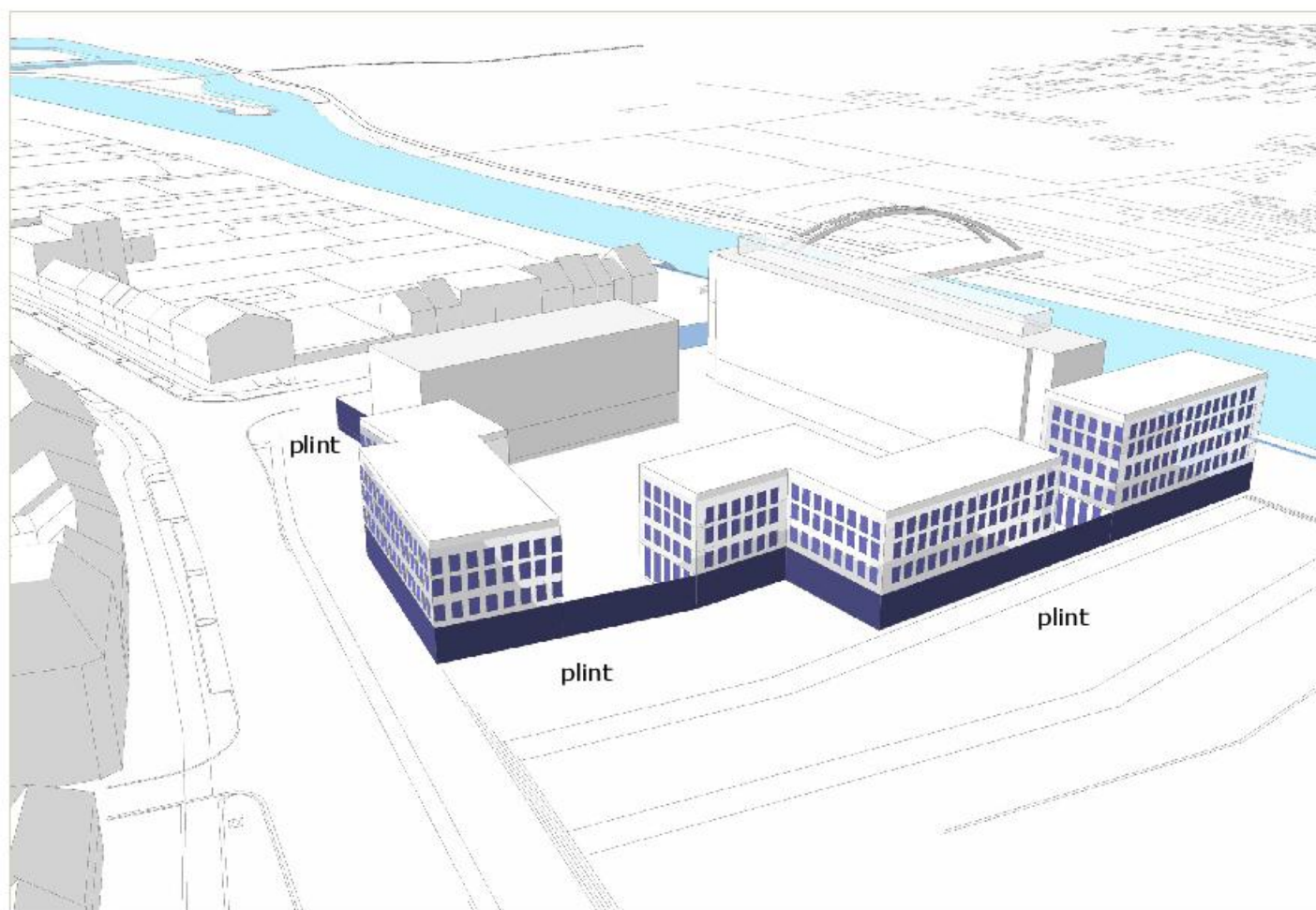
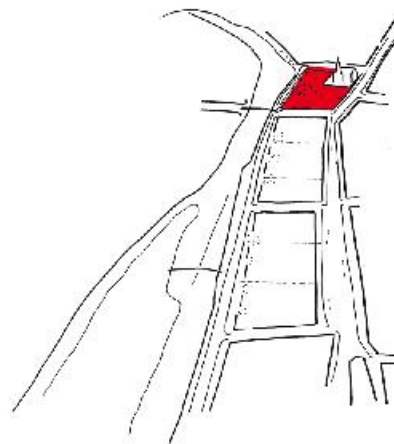
Dwars op de staanders van de ladder zijn drie zones te onderscheiden met verschillende ontwikkelopgaven. In het navolgende hoofdstuk wordt per zone ingezoomd op de concrete opgaven en worden de beeldkwaliteitseisen uiteengezet.



De in het vorige hoofdstuk beschreven ontwikkeldynamiek en de sturing die daarin wordt vereist is vertaald in beeldkwaliteiteisen die in dit hoofdstuk worden uiteengezet.

7.1 Zone Gentsestraat-Vrijdomkaai Het nieuwe stadsblok

Het stadsblok is samengesteld uit bestaande en nieuw te bouwen gedeeltes. Het doel is om de bestaande gebouwen van het Marktplein in een nieuw stadsblok op te nemen. Een coherent vormgegeven begane grond met handelsruimtes rijgt de diverse delen aan-een tot een ensemble. Boven de handelsruimtes zijn een drietal nieuwe appartementenblokken voorzien. Er wordt gestreefd naar een hoog niveau van architectuur. Dat geldt in het bijzonder voor de begane grond. De onderstaande richtlijnen zijn ontwikkeld om samenhang in het nieuwe stadsblok tot stand te brengen en een goede inpassing in het huidige stadsbeeld te verkrijgen.

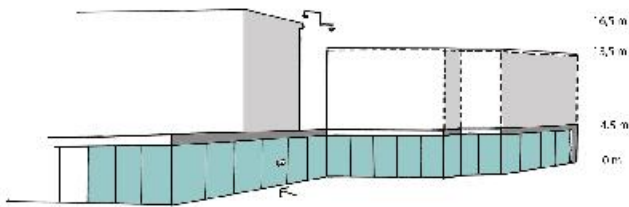


De gebouwpbouw

De gebouwen aan het Marktplaats worden opgebouwd uit een samenbindende plint (begane grond) en een bovenbouw. De maximale bebouwingshoogte van de nieuwbouw aan de Gentsestraat is een begane grond (hoogte 4.5 m) met drie bovengelegen woonlagen (totale hoogte is 13.5 m). De maximale bebouwingshoogte van de nieuwbouw aan de Vrijdomkaai is een begane grond (hoogte 4,5m met vier bovengelegen woonlagen (totale hoogte is 16,5 m). Er wordt uitgegaan van gebouwhoogtes vanaf het nieuwe maaiveld. Het niveauverschil tussen Gentsestraat en Vrijdomkaai is ongeveer drie meter.

De begane grond

Een doorgaande gevel op de begane grond bindt de reeds bestaande en de nieuwe gebouwen aan elkaar. Deze wordt rondom het gehele stadsblok in één samenhangende architectuur ontworpen. De begane grond is bepalend voor hoe het gebouw op de straat wordt ervaren en draagt zodoende in belangrijke mate bij aan de levendigheid van de straat. Hier bevindt zich representatief programma dat zich direct oriënteert op de straat. Kantoortjes, opslag en dergelijke bevinden zich aan de achterkant van het gebouw. De begane grond krijgt een duurzame en architectonisch hoogwaardige uitwerking. Een solide basis met verdiepingshoge glaspuien. De gevel moet voor minimaal 80 % worden uitgevoerd in niet- spiegelend glas.



DE PLINT

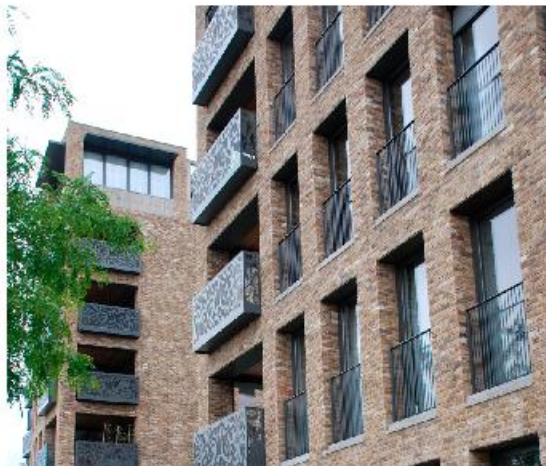
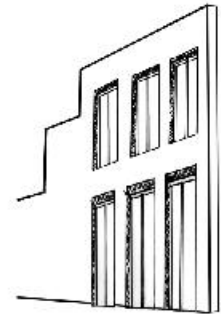
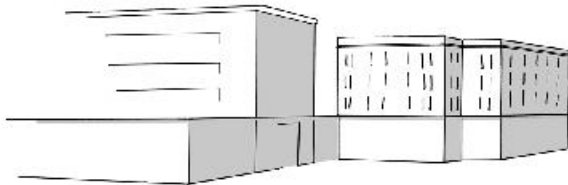


De bovenbouw

De gebouwen boven de handelsruimtes krijgen een verticale gevelordening. Er worden grote raamopeningen vereist. De raamopeningen zijn onderling verwant en moeten een staande verhouding krijgen van minimum 1/3 en maximum 1/2. Schaduwwerking verrijkt de plastic van de gevel. Om dit te bereiken liggen de raamopeningen terug ten opzichte van het gevelvlak. Een goed gedetailleerde kroonlijst maakt de beëindiging van de gevel expliciet.

Buitenruimtes

Aan de straatzijde blijven de buitenruimtes binnen het gevelvlak; ze steken niet uit. Hier kunnen zogenaamde franse balkons gerealiseerd worden. Een denkbaar alternatief is een ondiepe loggia. (max 2 m terugliggend ten opzichte van het gevelvlak) Aan de hofzijde van het stadsblok is meer vrijheid om balkons buiten het gevelvlak te laten uitsteken met een maximum van drie meter.



Materiaal en kleur

Het doel is om de bestaande gebouwen samen met de nieuwbouw tot een coherent stadsblok te smeden.

De begane grond is rondom van een hoogwaardige natuursteen met grote glazen puien.

De eenheid in de bovenbouw wordt bewaakt door te werken met een lichte gevelsteen en de verfijning te zoeken in het gebruik van dunne betonbanden als daklijsten en overstekken.

Alle nieuwe gebouwdelen worden in een zelfde materiaal gerealiseerd.

De gebouwen zijn blond van kleur. De verschillende gebouwen begeven zich binnen het hier weergegeven kleurenpallet.

Gevelreclame

De gevelreclame wordt opgenomen in de architectuur van de nieuwbouw. De bovenbouw mag geen hinder ondervinden van de gevelreclame.

De gevelreclame mag niet meer dan 50 cm buiten het gevelvlak uitsteken. De gevelreclame is ingetogen en bevat geen overmatig licht en beweging.

De reclame uitingen hebben direct betrekking op de voorziening die zich in het pand bevindt.



materiaal en kleur

Entreehallen

De entreehallen zijn royaal, grenzen aan de straat, of steken zelfs door naar de binnenhof.

De entrees zijn transparant en zijn 's avonds voldoende verlicht.

Parkeren

Parkeerplaatsen voor bewoners en handelaars bevinden zich onder de binnenhof en onder de gebouwen.

Het dak van de parkeergarage wordt zodanig hoogwaardig geconstrueerd en afgewerkt dat er een volwaardige binnenhof met boombeplanting kan worden gerealiseerd.

De inrit van de parking is gelegen aan de hof.

Dak

Het dak vraagt gelijkwaardige aandacht als de gevels.

De bestaande bouw zal immers deels uitzicht hebben op deze daken. Installaties moeten om die reden zorgvuldig worden weggewerkt. Groene daken zouden, voor de lager gelegen delen, een uitkomst kunnen bieden.

Planuitwerking

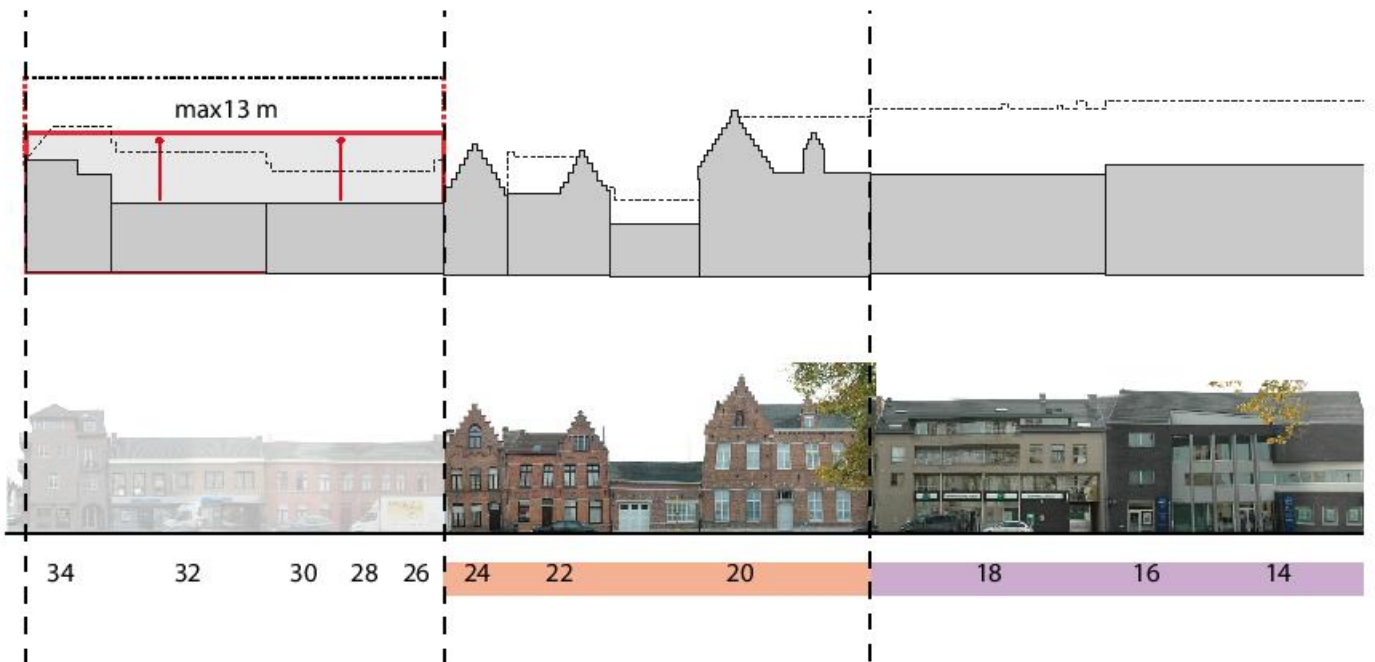
Voor het ontwerp van de verschillende delen van het stadsblok wordt bij voorkeur één architect aangesteld, of meerdere architecten onder regie van een coördinerend architect.



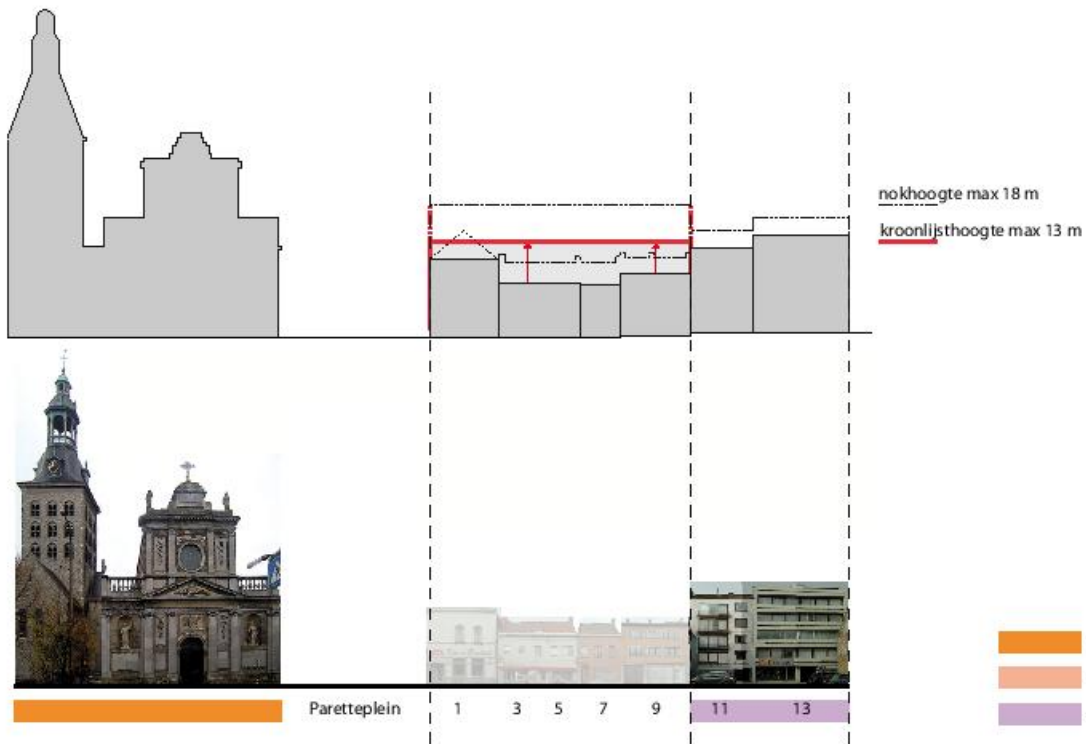
entreehallen

Bestaande straatwand

Tegenover het nieuwe stadsblok aan het Marktplein ligt de bestaande pandsgewijze bebouwing van de Gentsestraat. De schaal en structuur van deze straatwand wordt gekoesterd. Vernieuwingen moeten zich voegen binnen het bestaande straatbeeld. Voor de beeldkwaliteitsrichtlijnen verwijzen we naar het volgende deel over de Marktstraat. De locaties waar vernieuwing voorstelbaar is, en de bijbehorende maximale bouwhoogtes zijn op bijgaande tekening van de straatwand aangegeven.



Gentsestraat 1



Gentesstraat 2



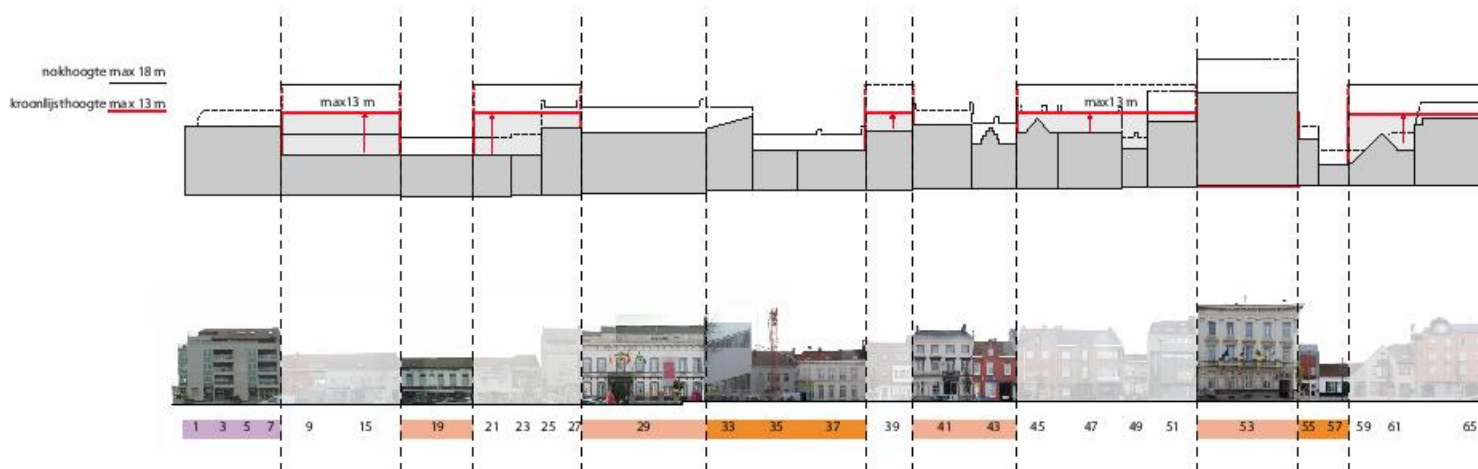
7.2 zone Marktstraat

De onderstaande richtlijnen zijn ontwikkeld om het waardevolle bebouwingsbeeld te behouden en toch ruimte te laten voor vernieuwing. In deze zone moet met name vorm worden gegeven aan de ontwikkeling van enkele aanvullende dwarsroutes tussen de Marktstraat en de Tweebruggenstraat. Deze stegen moeten ontstaan binnen de bestaande structuur van panden en percelen. Voor het overige stellen we voor om de bestaande structuur van panden langs de Marktstraat te koesteren en slechts incidenteel nieuwbouw toe te staan. Naast de beschermde monumenten en de inventaris bouwkundig erfgoed, kunnen bijkomende panden behouden worden omwille van symbolische waarde of omdat ze een beeld vertegenwoordigen van het gewenste straatbeeld. Nieuwbouw met minder beeldkwaliteit dan het bestaande pand is niet toegelaten. De opgave voor het stadsweefsel tussen de Marktstraat en de Tweebruggenstraat bestaat dan ook uit het regisseren van een zeer geleidelijke transformatie. Verdere verdichting en vernieuwing moet primair plaatsvinden door kleinschalige en intelligente ingrepen in de bestaande complexe stadsstructuur. Bijvoorbeeld door de bebouwing naar achteren toe uit te breiden met achterhuizen, of door in de tweede lijne bebouwing op eigen domeinen te ontwikkelen.

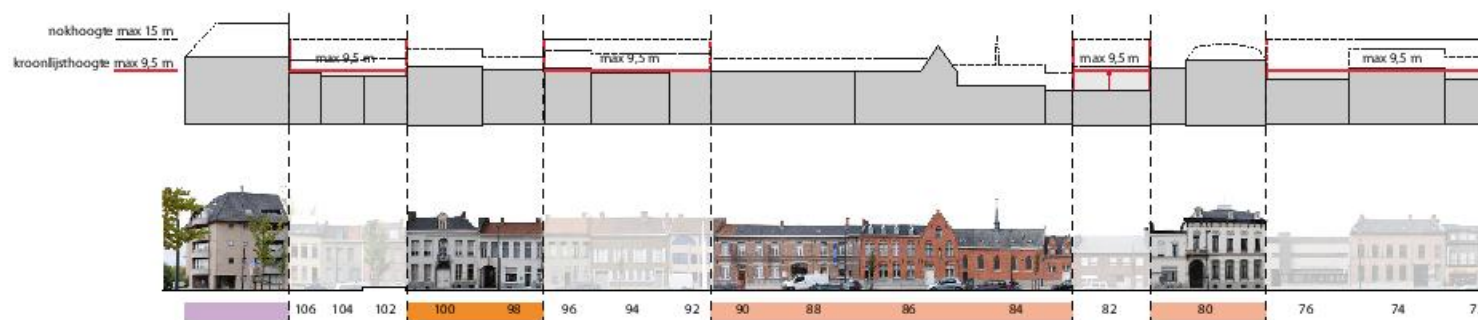
Beeldkwaliteitseisen voor nieuwbouw aan de Marktstraat

Nevenschikking

De nieuwe panden ondersteunen het straatbeeld van aaneengeschakelde gevelvlakken van wisselende breedte en hoogte. Om de variatie in het straatbeeld te borgen mogen maximaal twee panden uit de bestaande situatie worden samengevoegd tot een nieuw gevelvlak. De totale breedte mag daarbij niet groter worden dan ongeveer 20 meter. Indien projecten zich over meer dan twee panden uitstrekken mag dit niet aan het gevelbeeld afleesbaar zijn.



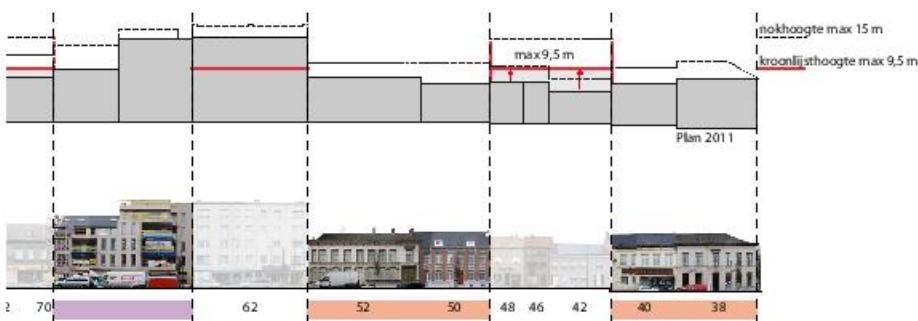
Marktstraat 1



Marktstraat 2

Afwisselende hoogtes

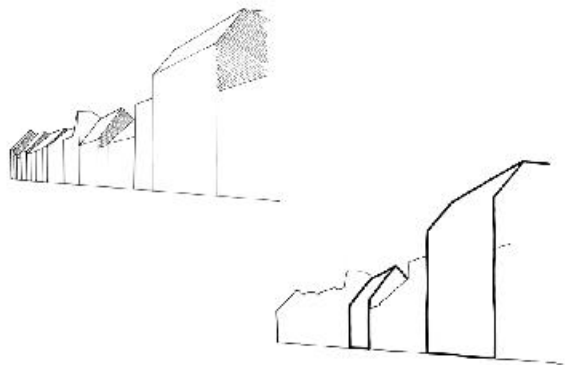
Tussen naastgelegen gevelvlakken wisselt de hoogte.
 Tussen twee panden is een minimale sprong in de
 gootlijn- of kroonlijsthoogte vereist van 0.5 meter.
 De maximale hoogte van de gootlijn of kroonlijst
 en de nok is aangegeven in de tekeningen.



- Monument
- Erfgoed
- Recentelijk opgeleverd

De begane grond

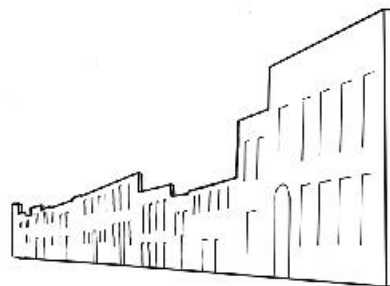
De begane grond is bepalend voor hoe het gebouw op de straat wordt ervaren en draagt zodoende in belangrijke mate bij aan de levendigheid van de straat. Op de begane grond bevindt zich zo mogelijk representatief programma dat zich oriënteert op de straat. De begane grond krijgt een duurzame en architectonisch hoogwaardige uitwerking. In geval er handelsruimtes worden ontwikkeld moet de pui voor minimaal 80 % worden uitgevoerd in niet-spiegelend glas. De gevelgeleding en ramen hebben een verticale structuur. De begane grond is minimaal 3,5 meter hoog en heeft hierdoor voldoende hoogte om een commerciële voorziening te kunnen herbergen. Deze extra hoogte draagt bij aan de multifunctionaliteit van de begane grond en aan de statigheid van het gebouw.



Nevenschikking groot en klein

Gevelgeleding

De gevels hebben een duidelijk herkenbare driedeling: een basement, een middendeel en een beëindiging. Het basement bestaat uit de extra hoge begane grondverdieping. Ieder pand heeft bovendien op straatniveau een natuurstenen plint. Een goed gedetailleerde gootlijn of kroonlijst maakt de beëindiging van de gevel expliciet. Dit is het overgangsdetail van gevel naar dak, maar is expliciet onderdeel van de gevelcompositie. De gebouwen hebben een verticale gevelordening. De raamopeningen zijn onderling verwant en moeten een staande verhouding krijgen van minimum 1/3 en maximum 1/2. Schaduwwerking verrijkt de dieptewerking en plastiek van de gevel. Om dit te bereiken liggen de raamopeningen verdiept ten opzichte van het gevelvlak.



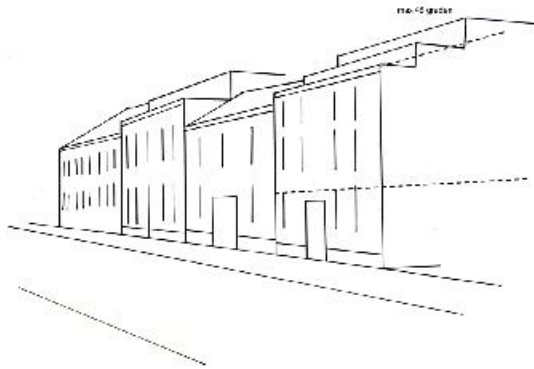
Ritmiek in de gevel

DE PLINT



De top

De top is het deel van het gebouw boven de gootlijn. De top is vanaf de straat nauwelijks zichtbaar. Ze ligt terug ten opzichte van het gevelvlak. De top kan bestaan uit een kap met de nokrichting parallel aan de voor-gevel, of uit extra verdiepingen die met set-backs van 3 meter diep een hellingshoek van 45 graden vormen. Indien gekozen wordt voor een kap moet het dakvlak veruit dominant blijven boven de eventuele uitsparingen ten behoeve van ramen en buitenruimtes.



Materiaal en kleur

Het doel is om de nieuwbouw samen met de bestaande gebouwen tot een coherente straatwand te smeden. Alle nieuwe gebouwen worden in een gevelsteen gerealiseerd. De kleur van de gevelsteen bevindt zich binnen het aangegeven kleurenpalet. Indien wachtgevels noodzakelijk zijn worden ze van hoge kwaliteit afgewerkt. De wachtgevel krijgt in principe het zelfde materiaal als de voorgevel.

Woningentrees

Ieder pand heeft een entree aan de straatzijde. De woningentrees zijn royaal en grenzen aan de straat. De woningentrees zijn 's avonds voldoende verlicht.



kleurenpalet gevel



Gevelreclame

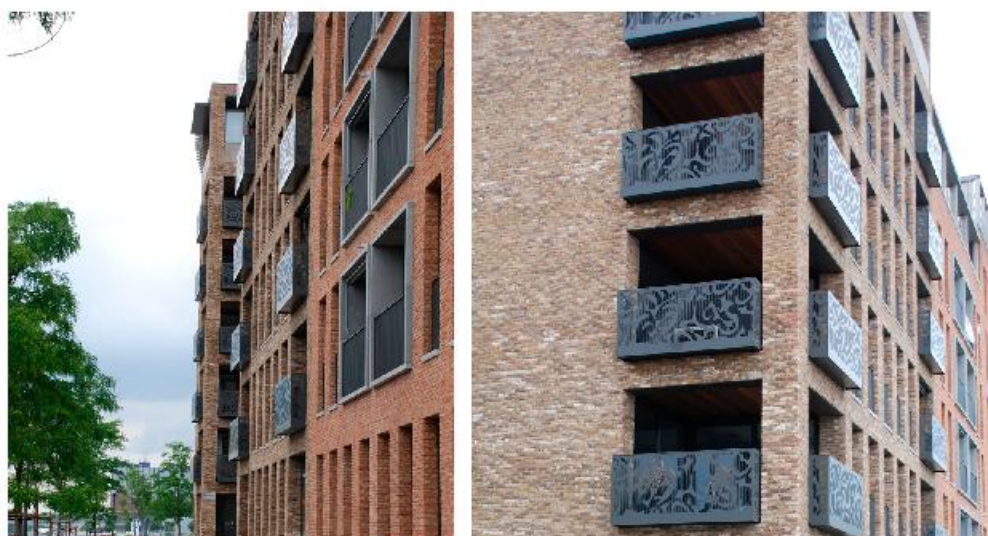
De gevelreclame voegt zich binnen de gevelopbouw. De bovenbouw mag geen hinder ondervinden van de gevelreclame. De gevelreclame mag niet meer dan 50 cm buiten het gevelvlak uitsteken. De gevelreclame is ingetogen en bevat geen overmatig licht en beweging. De reclame uitingen hebben direct betrekking op de voorzieningen die zich in het pand bevinden.

Buitenruimtes

Aan de straatzijde blijven de buitenruimtes binnen het gevelvlak; ze steken niet uit. Hier kunnen zogenaamde franse balkons gerealiseerd worden. Een denkbaar alternatief is een ondiepe loggia (max 2 meter terugliggend ten opzichte van het gevelvlak). Aan de achterkant van de gebouwen is vrijheid om balkons buiten het gevelvlak te laten uitsteken.

Parkeren

Het parkeren gebeurt onder of achter de gebouwen. Het parkeren is niet zichtbaar aan de straat. De inritten worden zoveel mogelijk gesitueerd aan de achterkanten van de bebouwing.



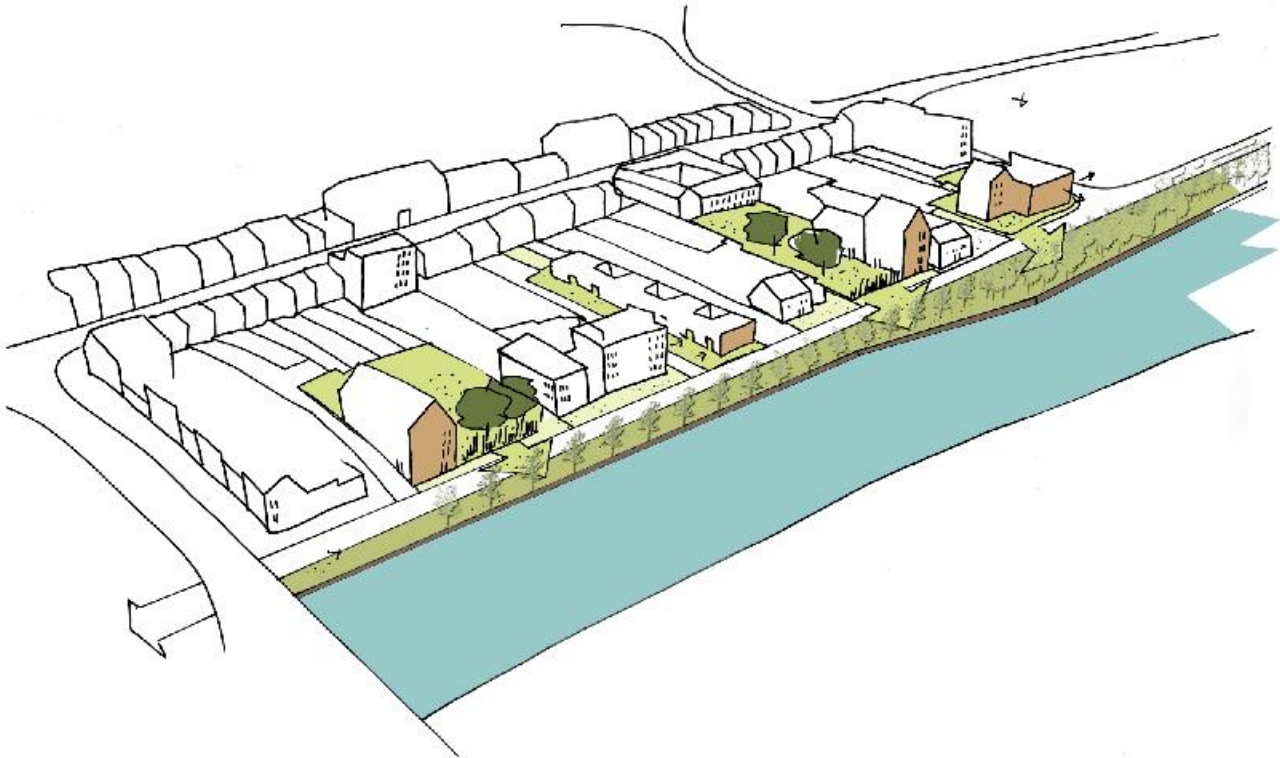
Beeldkwaliteitseisen voor nieuwbouw aan de Tweebruggenstraat ter hoogte van de Marktstraat

De huidige bebouwing langs de Tweebruggenstraat bestaat uit een menging van achtertuinen, woonhuizen, appartementen en gemeentelijke diensten. De bebouwing kan verder verdicht worden. De landschappelijke karakteristiek van de Leie wordt hierbij gekoesterd: bebouwing en groene ruimtes wisselen elkaar af. Een continu trottoir geeft vorm aan een formelere aanhechting van de bebouwing op de openbare ruimte.

De mogelijkheden voor nieuwbouw langs de Tweebruggenstraat zijn divers. De kansen zijn vooral te zien in individuele en niet zeer omvangrijke kavels. De nadruk ligt op het ontwikkelen van appartementen en woningen. Om samenhang in de nieuwbouw en in het gehele Leiefront te stimuleren zijn de volgende richtlijnen opgesteld:

Rooilijn

De nieuwe kavels voegen zich in een duidelijk herkenbare rooilijn. Deze rooilijn wordt gemarkeerd door een nieuw aan te leggen trottoir langs de bebouwde zijde van de Tweebruggenstraat. De overgang tussen het openbaar gebied en de kavels wordt vormgegeven door gevelvlakken, tuinmuren en fraaie hekwerken.



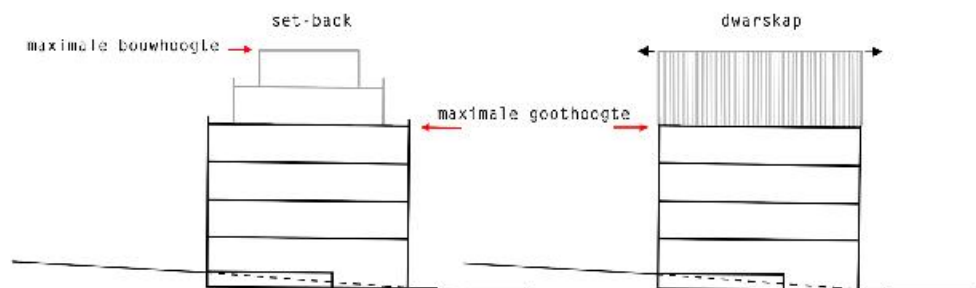
PDF Compressor Free Version

Bouwhoogtes

De maximale hoogte van het gevelvlak aan de Twee-bruggenstraat is vier lagen. Hierboven is ruimte voor nog twee bouwlagen. Deze moeten echter middel een set-back terugliggen ten opzichte van het gevelvlak. Ook is het toegestaan de twee extra lagen onder te brengen in een dwarskap.

Materiaal en detail

De gevels aan de straatzijde en de tuinmuren vormen samen een duidelijke contour. Ze worden gemaakt van een gemetselde steen. Alle gevels van de gebouwen (voor- zij- en achtergevels) worden even hoogwaardig uitgewerkt. De gebouwen profiteren van overhoekse oriëntatie. Waar mogelijk worden ook overhoekse raamopeningen gemaakt.



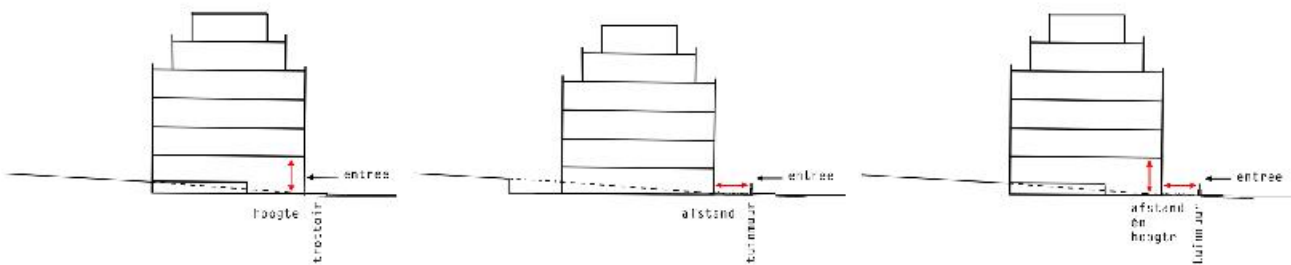
Distantie

De kwaliteit van de Tweebruggenstraat is er sterk bij gebaat als ook op de begane grond zichtbaar is dat er aan de straat wordt gewoond. Blinde gevelvlakken zijn op de begane grond niet toegestaan. Tegelijkertijd vraagt de prominente positie van deze Leieoever in de stadsstructuur om enige distantie tot het privé-domein. Twee regels, of een combinatie van beiden garanderen deze waardigheid:

- 1: De begane grondvloer wordt tot maximaal 1 meter opgetild boven straatniveau. Dit levert een extra hoog gevelvlak op met ruimte voor royale entreehallen.
- 2: Middels een ommuurde voorruimte wordt afstand gehouden tot het openbaar gebied. De hoogte van de muur mag niet meer zijn dan 1 meter. De voorruimte moet worden ingericht als een fraaie siertuin.

Buitenruimtes

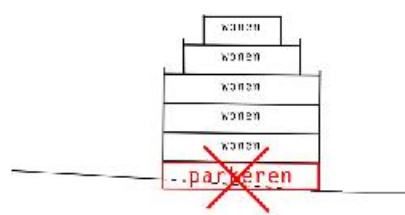
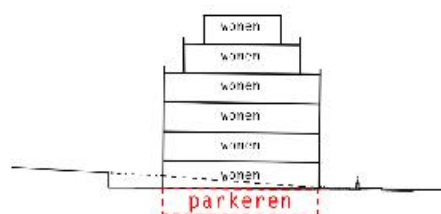
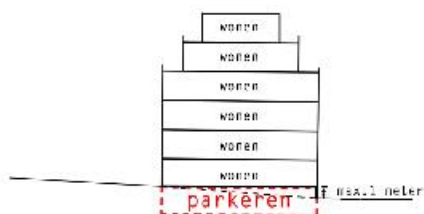
In de straatgevels mogen de balkons beperkt uit het gevelvlak steken (tot maximaal 1m). In de zijgevels bestaat vrijheid om verder uitstekende balkons te maken.



Parkeren

De gekozen parkeeroplossing mag niet beeldbepalend zijn voor het aanzien van de Tweebruggenstraat. Als er voor gekozen wordt het parkeren onder de bebouwing onder te brengen mag de begane grond hierdoor niet meer dan 1 meter boven straatniveau getild worden. Ventilatieopeningen van de parking zijn in het gevelvlak niet toegestaan.

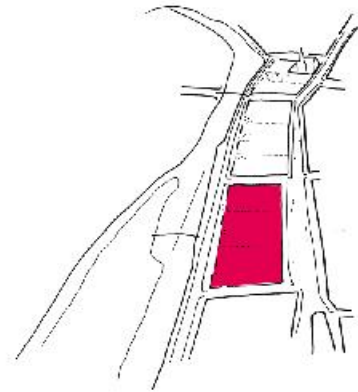
Als het parkeren achter de bebouwing een plaats krijgt moet er op intelligente wijze gebruik worden gemaakt van het hellende terrein. Hiermee moet het parkeren zo veel mogelijk gecamoufléerd worden.



7.3 Zone Kortrijksestraat

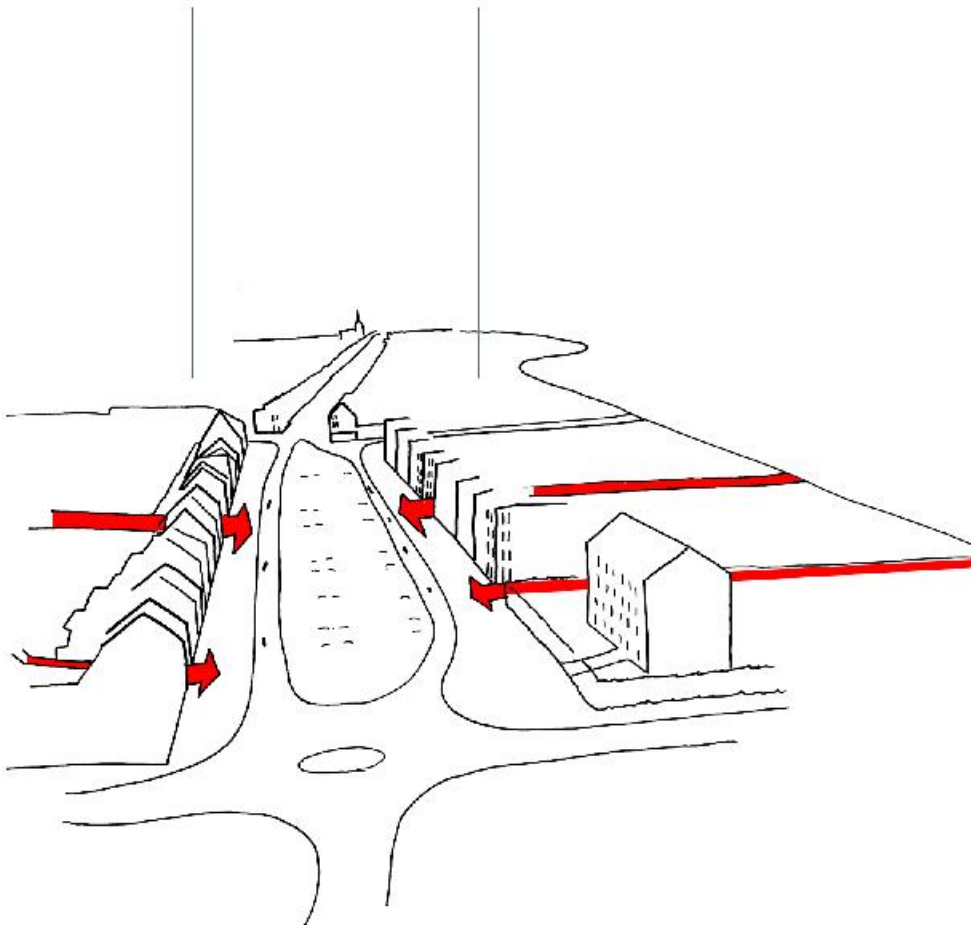
Een belangrijke verandering in de stadsstructuur van Harelbeke wordt voorzien bij de Kortrijksestraat. Om de projecten Woonpark, Moleneiland, Westwijk en de site van Beltrami een goede aanhechting te bezorgen op de stadsstructuur wordt een route voor de trage weggebruiker voorzien die deze projecten onderling verbindt.

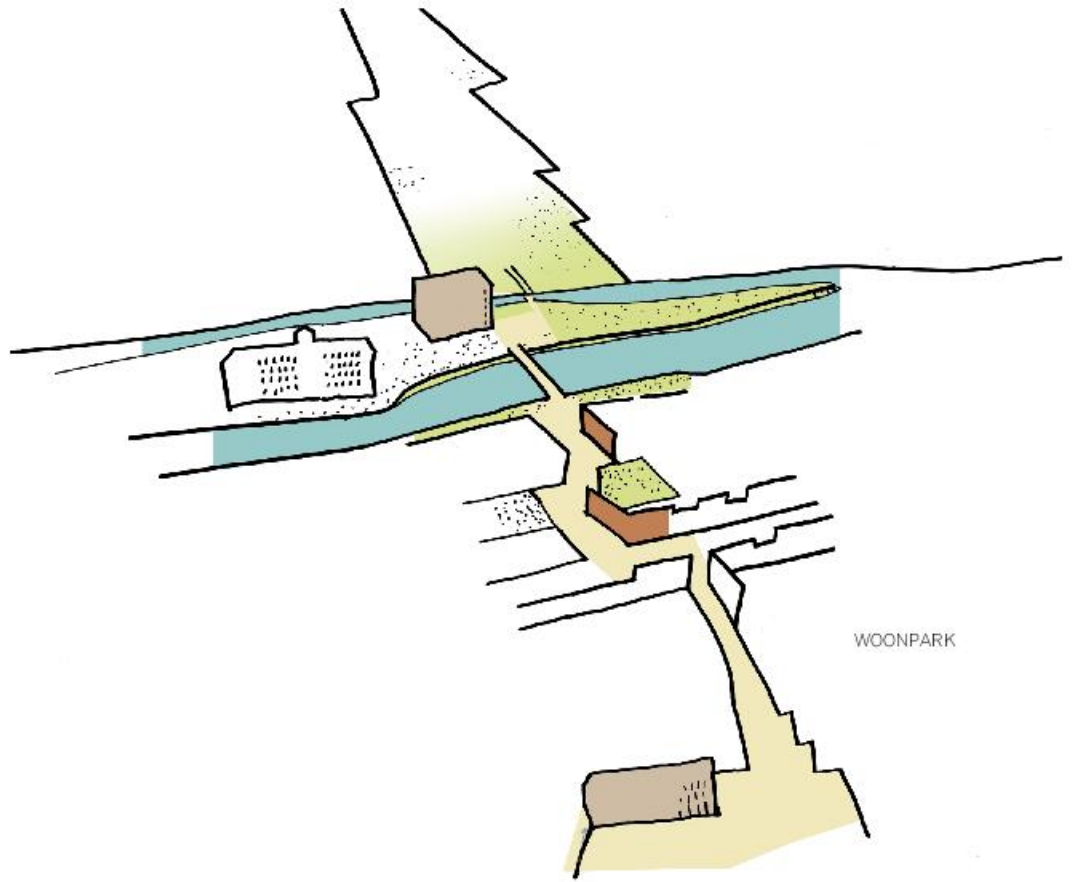
De Kortrijksestraat heeft aan één zijde een bestaande straatwand en krijgt aan de andere zijde, bij Westwijk, een nieuwbouwwand. De bestaande straatwand is kleinschalig en niet overal even hoogwaardig. Gezien de grote breedte van de straat wordt een grotere gemiddelde bouwhoogte dan de bestaande in dit deel van de N43 nagestreefd.



bestaande straatwand

nieuwe straatwand





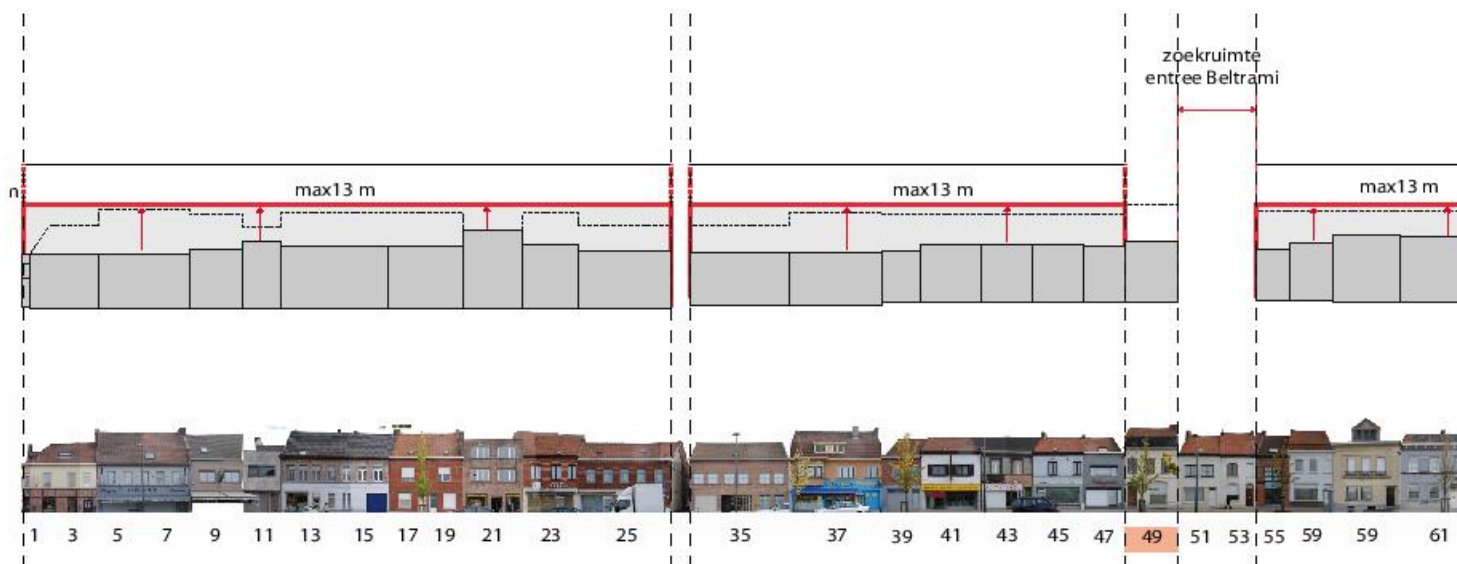
Westwijk én Beltrami als aanjagers van vernieuwing Kortrijksestraat

Beeldkwaliteiteisen

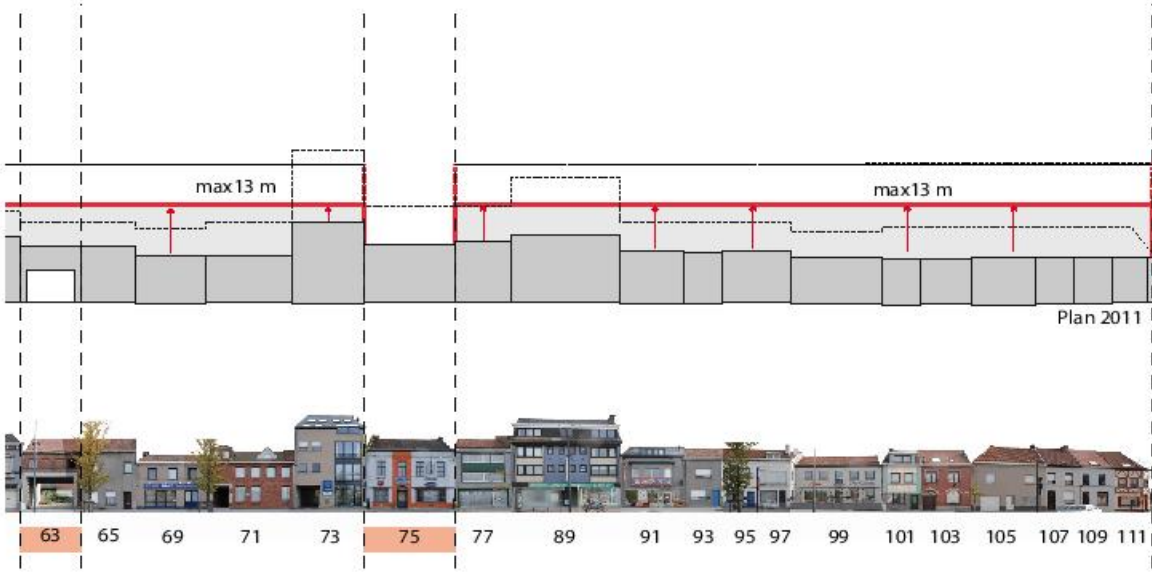
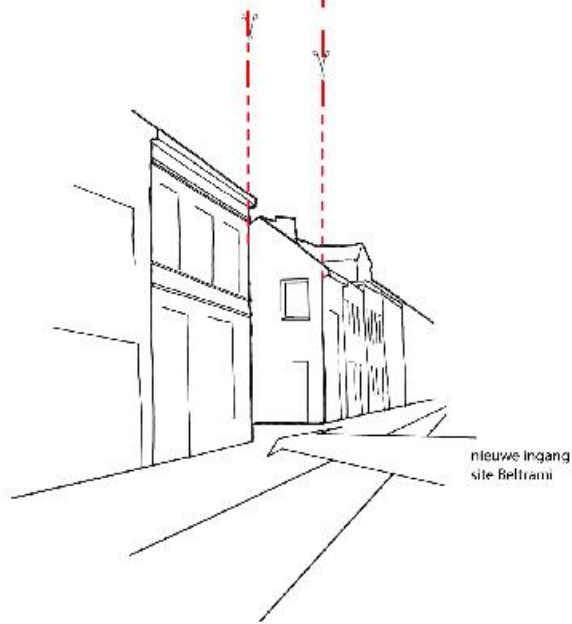
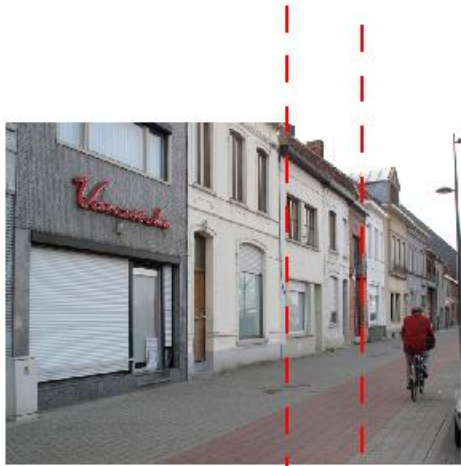
voor de Kortrijksestraat Beltrami-zijde

In de straatwand wordt ruimte gezocht voor een nieuwe doorgang. Deze wordt onderdeel van de nieuwe informele dwarsroute op de N43. Voor de Beltrami-site levert dit kansen op. De site wordt zichtbaar aan de Kortrijksestraat en krijgt een meer prominente ligging aan de hoofdstructuur van de stad.

Op de tekening is aangegeven dat de doorgang ter plaatse van huisnummer 51/53 gesitueerd moet zijn. Op deze locatie sluit de route goed aan op de ontwikkelmogelijkheden van de Beltrami-site tot een stedelijke autoluwe binnenhof.



Kortrijksestraat 2



nokhoogte max 16 m
 kroonlijsthoogte 12,5 à 13 m

Plan 2011

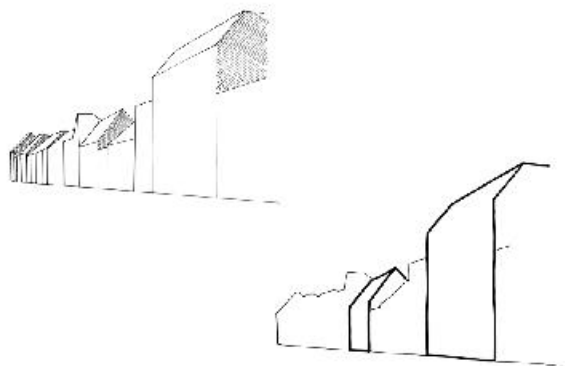
- Monument
- Erfgoed
- Recentelijk opgeleverd

Nevenschikking

De nieuwe panden ondersteunen het straatbeeld van aaneengeschakelde gevelvlakken van arbitraire wisselende breedte en hoogte. Om de variatie in het straatbeeld te borgen mogen maximaal twee panden uit de bestaande situatie worden samengevoegd tot een nieuw gevelvlak. De totale breedte mag daarbij niet groter worden dan ongeveer 20 meter. Indien projecten zich over meer dan twee panden uitstrekken mag dit niet aan het gevelbeeld afleesbaar zijn.

Afwisselende hoogtes

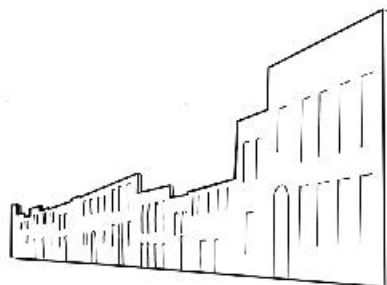
Tussen naastgelegen gevelvlakken wisselt de hoogte. Tussen twee panden is een minimale sprong in de gootlijn- of kroonlijsthoogte vereist van 0.5 meter. De maximale hoogte van de gootlijn of kroonlijst is aan weerszijden van de Kortrijksestraat 12,5 a 13 meter. De nokhoogte is maximaal 16 meter.



Nevenschikking groot en klein

De begane grond

De begane grond is bepalend voor hoe het gebouw op de straat wordt ervaren en draagt zodoende in belangrijke mate bij aan de levendigheid van de straat. Op de begane grond bevindt zich zo mogelijk representatief programma dat zich oriënteert op de straat. De begane grond krijgt een duurzame en architectonisch hoogwaardige uitwerking. In geval er handelsruimtes worden ontwikkeld moet de pui voor minimaal 80 % worden uitgevoerd in niet-spiegelend glas. De gevelgeleding en ramen hebben een verticale structuur. De begane grond is minimaal 3,5 meter hoog en heeft hierdoor voldoende hoogte om een commerciële voorziening te kunnen herbergen. Deze extra hoogte draagt bij aan de multifunctionaliteit van de begane grond en aan de statigheid van het gebouw.



Ritmiek in de gevel



Gevelgeleding

De gevels hebben een duidelijk herkenbare driedeling: een basement, een middendeel en een beëindiging. Het basement bestaat uit de extra hoge beganegrondverdieping. Ieder pand heeft bovendien op straatniveau een natuurstenen plint.

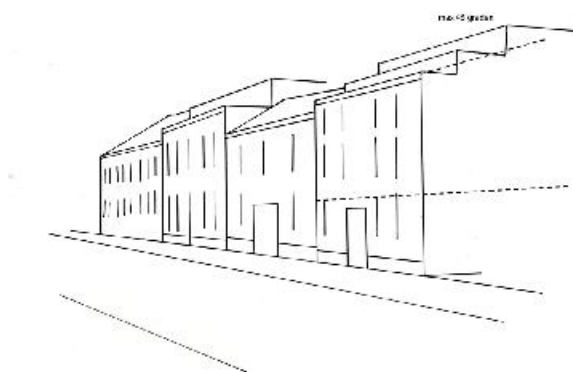
Een goed gedetailleerde gootlijn of kroonlijst maakt de beëindiging van de gevel expliciet. Dit is het overgangsdetail van gevel naar dak, maar is expliciet onderdeel van de gevelcompositie.

De gebouwen hebben een verticale gevelordening. De raamopeningen zijn onderling verwant en moeten een staande verhouding krijgen van minimum 1/3 en maximum 1/2.

Schaduwwerking verrijkt de dieptewerking en plastic van de gevel. Om dit te bereiken liggen de raamopeningen verdiept ten opzichte van het gevelvlak.

De top

De top is het deel van het gebouw boven de gootlijn. De top is vanaf de straat nauwelijks zichtbaar. Ze ligt terug ten opzichte van het gevelvlak. De top kan bestaan uit een kap met de nokrichting parallel aan de voor-gevel, of uit extra verdiepingen die met set-backs van 3 meter diep een hellingshoek van 45 graden vormen. Indien gekozen wordt voor een kap moet het dakvlak veruit dominant blijven boven de eventuele uitsparingen ten behoeve van ramen en buitenruimtes.



Materiaal en kleur

Het doel is om de nieuwbouw samen met de bestaande gebouwen tot een coherente straatwand te smeden. Alle nieuwe gebouwen worden in een gevelsteen gerealiseerd. Lichte en donkerdere geveltinten wisselen elkaar af. De kleur van de gevelsteen bevindt zich binnen het aangegeven kleurenpalet. Indien wachtgevels noodzakelijk zijn worden ze van hoge kwaliteit afgewerkt. De wachtgevel krijgt in principe het zelfde materiaal als de voorgevel.

Gevelreclame

De gevelreclame voegt zich binnen de gevelopbouw. De bovenbouw mag geen hinder ondervinden van de gevelreclame. De gevelreclame mag niet meer dan 50 cm buiten het gevelvlak uitsteken. De gevelreclame is ingetogen en bevat geen overmatig licht en beweging. De reclame uitingen hebben direct betrekking op de voorzieningen die zich in het pand bevinden. Woningentrees. Ieder pand heeft een entree aan de straatzijde. De woningentrees zijn royaal en grenzen aan de straat. De woningentrees zijn 's avonds voldoende verlicht.



kleurenpalet gevel



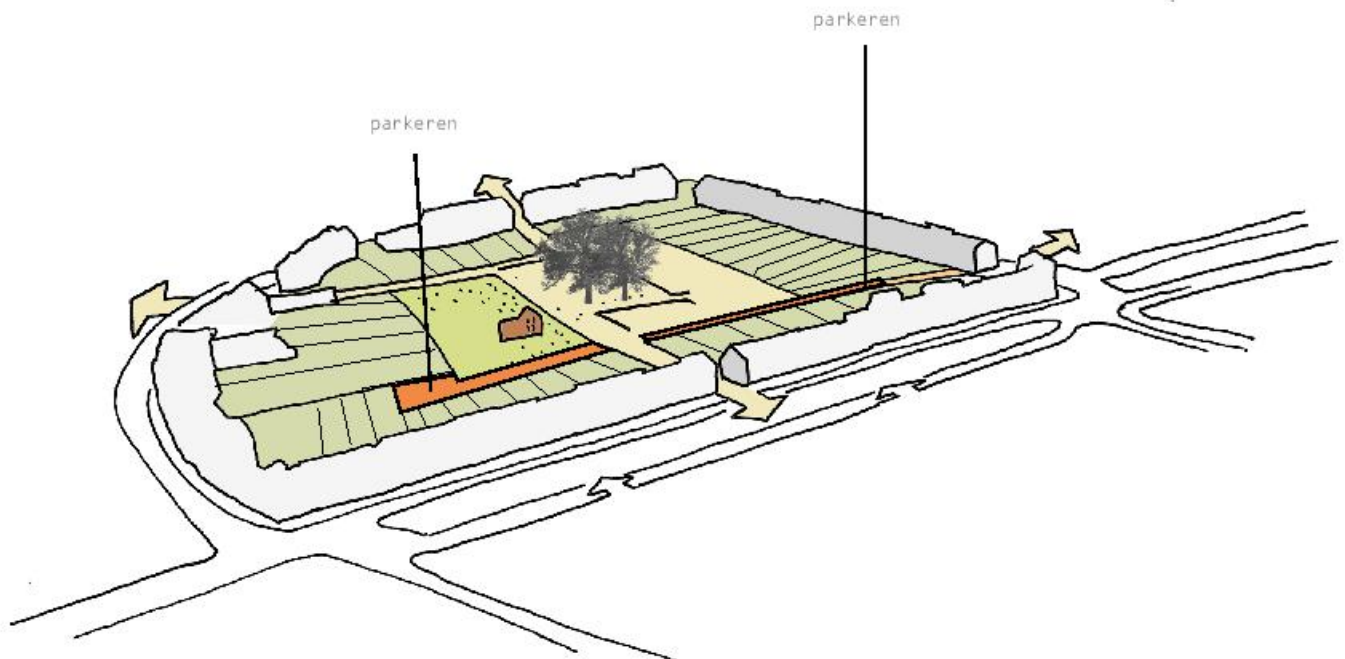
Buitenruimtes

Aan de straatzijde blijven de buitenruimtes binnen het gevelvlak; ze steken niet uit. Hier kunnen zogenaamde franse balkons gerealiseerd worden. Een denkbaar alternatief is een ondiepe loggia (max 2 m terugliggend ten opzichte van het gevelvlak).

Aan de achterkant van de gebouwen is vrijheid om balkons buiten het gevelvlak te laten uitsteken.

Parkeren

Het is niet toegestaan aan de voorkant van de gebouwen parkeergarages te voorzien. Het parkeren gebeurt via een aan te leggen parkeerstraat aan de achterkant van de gebouwen. De parkeerstraat moet bereikbaar worden via de huidige toegangen van Beltrami-site aan de Andries Pevemagestraat en aan de Nieuwstraat. De auto's kunnen via deze route de parkeervoorzieningen onder of achter de nieuwbouw bereiken.



Beeldkwaliteitseisen voor de Kortrijksestraat Westwijk-zijde

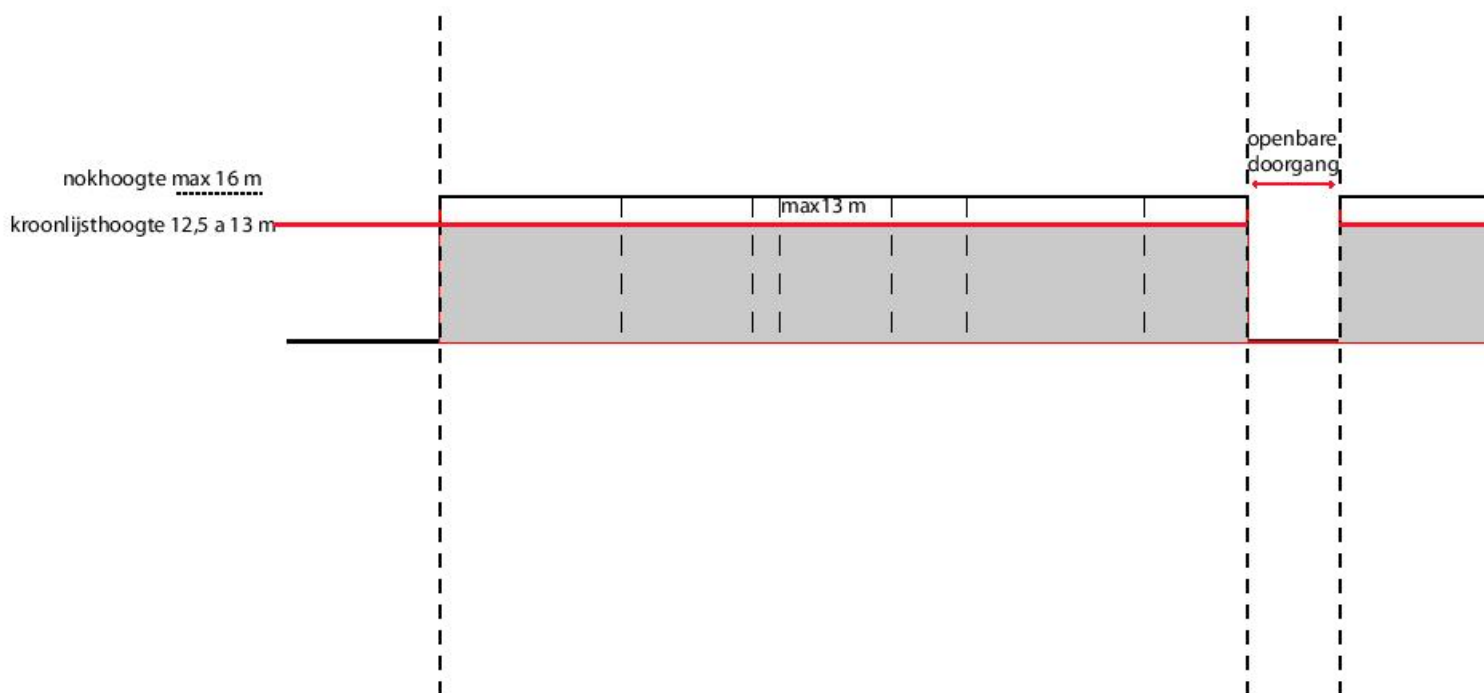
Teneinde de nieuwe straatwand aan te laten sluiten op de overige bebouwing aan de N43 moet worden voortgebouwd op de compositieprincipes zoals die ook voor de Beltrami-zijde van de Kortrijksestraat gelden. Het betreft de volgende punten: Gevelgeleding, de begane grond, De top, materiaal en kleur, gevelreclame, woningentrees, buitenruimtes. In aanvulling daarop geldt voor de Westwijk-locatie het volgende:

Doorsteken in de straatwand

Tussen de Schipstraat en de Abdijstraat zijn twee doorsteken voor de trage weggebruiker voorzien. De ene ligt naast het Vredesgerecht, de andere meer centraal in de route Beltrami-Westwijk-Sluis-Woonpark.

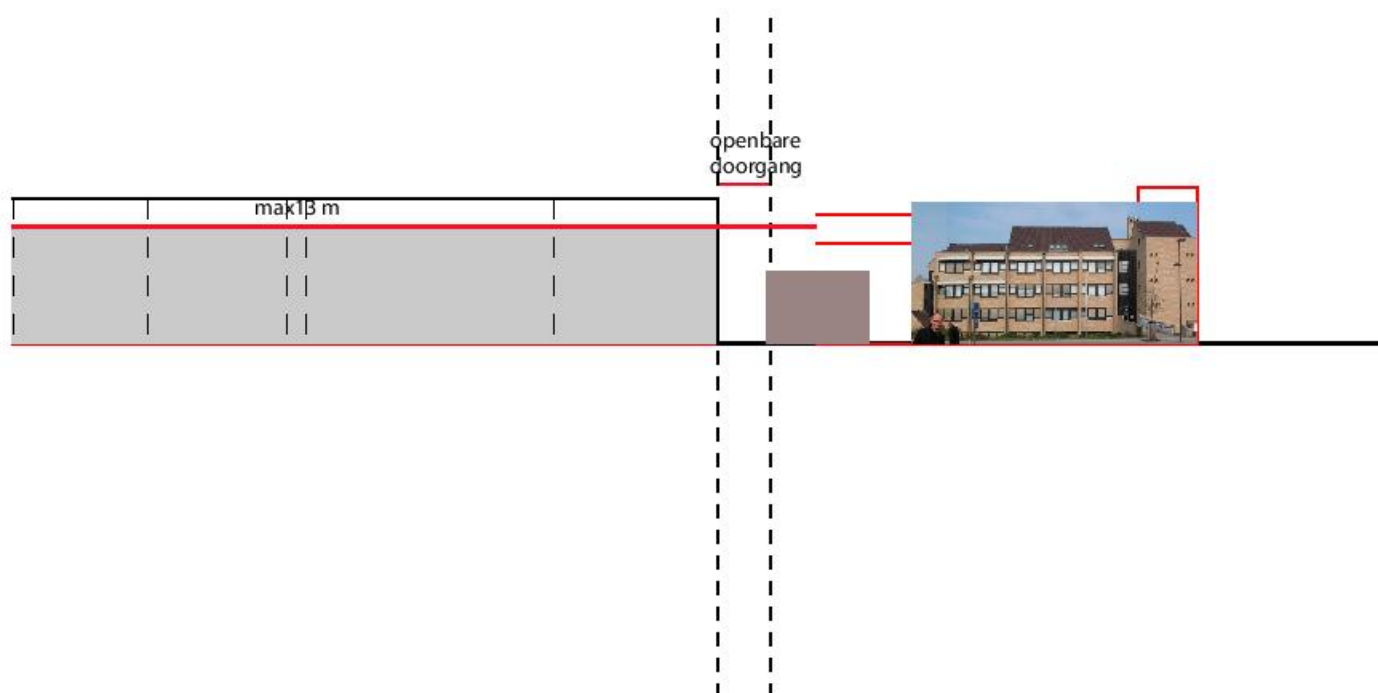
Nevenschikking in nieuwbouw

In het nieuwbouwdeel wordt het gedifferentieerde stadsbeeld bereikt door de nieuwe panden tot een breedte van ongeveer 20 meter te beperken. Tussen de panden worden onderlinge wisselingen in de gevelbreedte aanbevolen (6m/12m/16m). De hoogte van het gevelvlak wisselt per pand. Tussen twee panden is een minimale sprong in de kroonlijsthoogte vereist van 0.5 meter. De diversiteit in de straatgevel zal projectmatig vorm krijgen. In de architectuur kan dit bereikt worden door de panden door diverse architecten uit te laten werken. Een coördinerend architect kan garant staan voor de onderlinge samenhang.



Parkeren

Het parkeren gebeurt onder of achter de gebouwen. De parkeergarage is geheel niet zichtbaar aan de straatzijde. De inritten worden zoveel mogelijk gesitueerd aan de achterkanten van de bebouwing.



Beeldkwaliteitseisen Westwijk

Westwijk is de grootste locatie die in het centrum van Harelbeke ontwikkeld kan worden. Deze ontwikkeling moet maximaal profiteren van de unieke ligging tussen N43 en de Leie. De dieptemaat van de locatie vraagt daarom om een specifieke en unieke verkavelingsopzet.

Domeinen

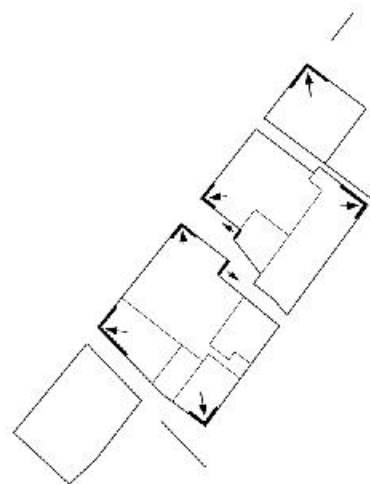
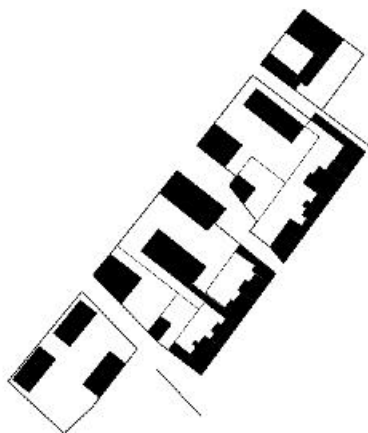
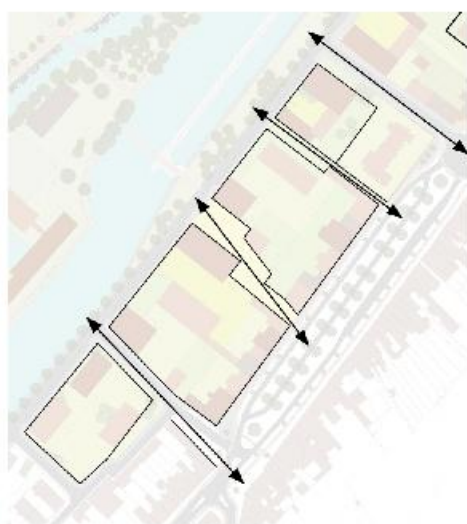
De verkaveling bestaat uit een aantal domeinen. Dit zijn duidelijk omkaderde bouwvelden achter de gevelwand langs de Kortrijksestraat, waarbinnen diverse grotere en kleinere percelen kunnen worden ontwikkeld. Deze verkavelingsopzet biedt de mogelijkheid om zowel grote als kleinere bouwvolumes op te richten. Hierbij zetten we in op het maken van een bewoonde binnenwereld die enigszins in de luwte ligt. De domeinen worden ingekaderd door de openbare routes die Westwijk gaan doorkruisen. Tussen de Kortrijksestraat en de Leie worden aan de Abdijstraat twee openbare doorsteken toegevoegd. Hiermee wordt de relatie met het water gelegd, de route naar de sluis geboden, en het zicht op het Moleneiland gegarandeerd.

De buitencontour

De buitencontouren van de domeinen zijn opgebouwd uit tuinmuren en gevelvlakken. Deze begeleiden de openbare routes, en vangen de niveauverschillen in het grondvlak op. Bebouwing en open ruimtes wisselen elkaar af. Hiermee wordt een losse landelijke setting bereikt die bovendien doorzichten biedt vanuit het binnengebied naar de Leie. De hoeken van de domeinen worden gemarkeerd door bebouwing.

Verkavelingsrichting

De verkavelingsrichting is in hoofdzaak dwars op de Leie gericht. Hiermee wordt maximaal voordeel gehaald uit de dieptemaat van het terrein, en worden doorzichten geboden op de Leie. Andersom ondersteunt deze verkavelingsopzet het generieke bebouwingsbeeld van de Tweebruggenstraat. Groene ruimtes en gebouwen wisselen elkaar af. Met deze verkavelingsopzet wordt een schaalbreuk langs de Leie vermeden. De nieuwe volumes zullen een dialoog aangaan met de bestaande vrijstaande bouwvolumes langs de Leie (Bloemmolens, Banmolens, de geplande bebouwing op de site van de Groeningeververij).





De grondplaat voor Westwijk

De helling van het terrein wordt aangewend om het zicht op de Leie optimaal te benutten. De helling wordt bewerkt tot een terrassenlandschap met drie niveau's. Het hoogteverschil tussen de terrassen bedraagt ongeveer één verdiepingshoogte.

De ontsluitingsstructuur

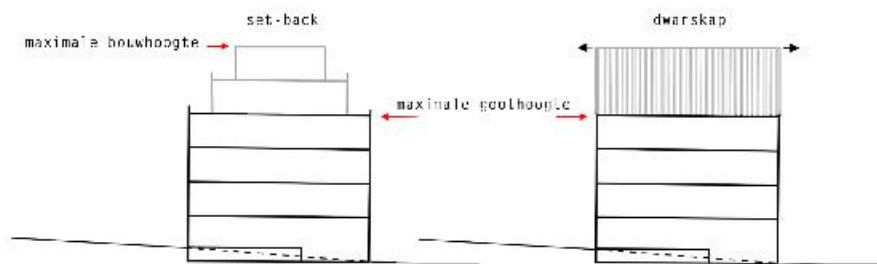
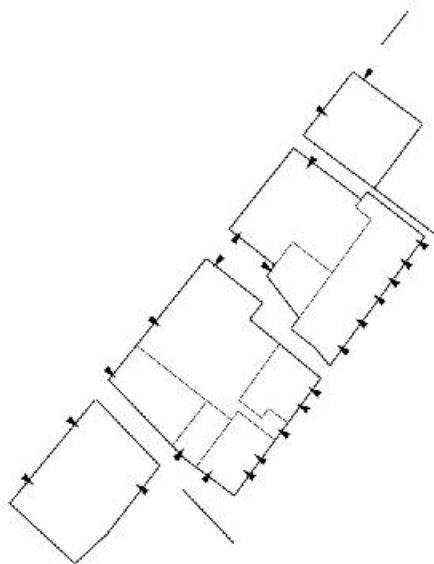
De te ontwikkelen gebouwen en garages worden exclusief vanaf de Kortrijksestraat, de Abdijstraat en de Tweebruggenstraat ontsloten. De entreehallen worden onderdeel van de doorgaande buitencontour van de domeinen. Ook aan de centraal gelegen doorsteek tussen de Tweebruggenstraat en de Kortrijksestraat kunnen panden worden ontsloten, extra autoroutes door de locatie worden echter niet toegestaan.

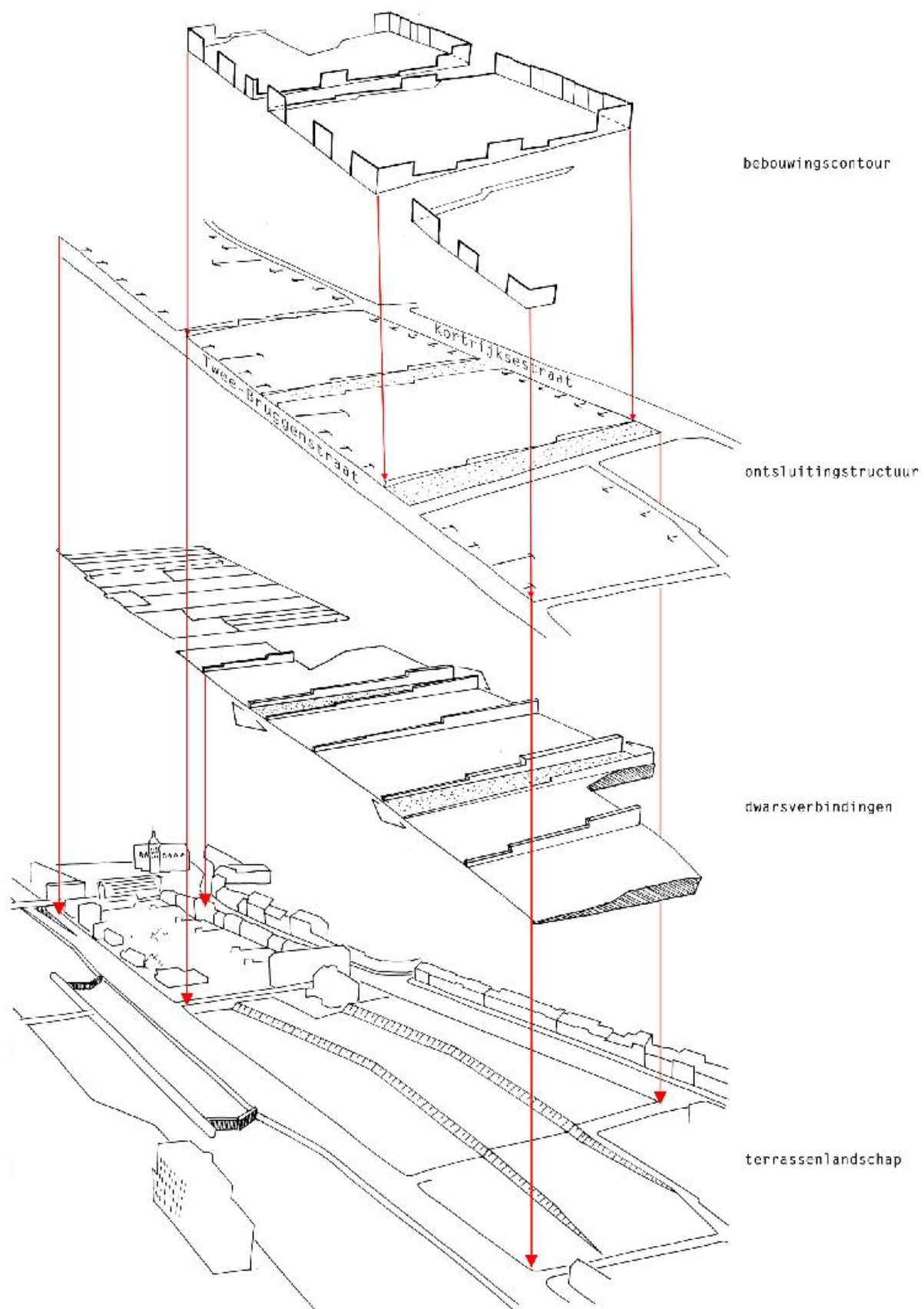
Bouwhoogtes

De maximale bouwhoogtes aan de Kortrijksestraat zijn al benoemd. De bouwhoogtes aan de Tweebruggenstraat zijn dezelfde als die gelden in het bebouwde deel van de Tweebruggenstraat:

De maximale hoogte van het gevelvlak aan de Tweebruggenstraat is vier lagen. Hierboven is ruimte voor nog twee bouwlagen. Deze moeten echter middel een set-back terugliggen ten opzichte van het gevelvlak. Ook is het toegestaan de twee extra lagen onder te brengen in een dwarskap.

Ook op de binnenterreinen gelden deze hoogtes als het maximum. Kleinschaliger bebouwing is hier nadrukkelijk ook toegelaten.



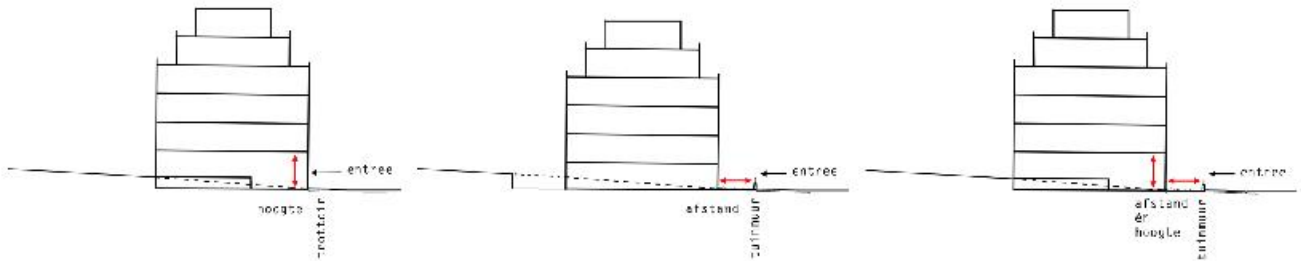


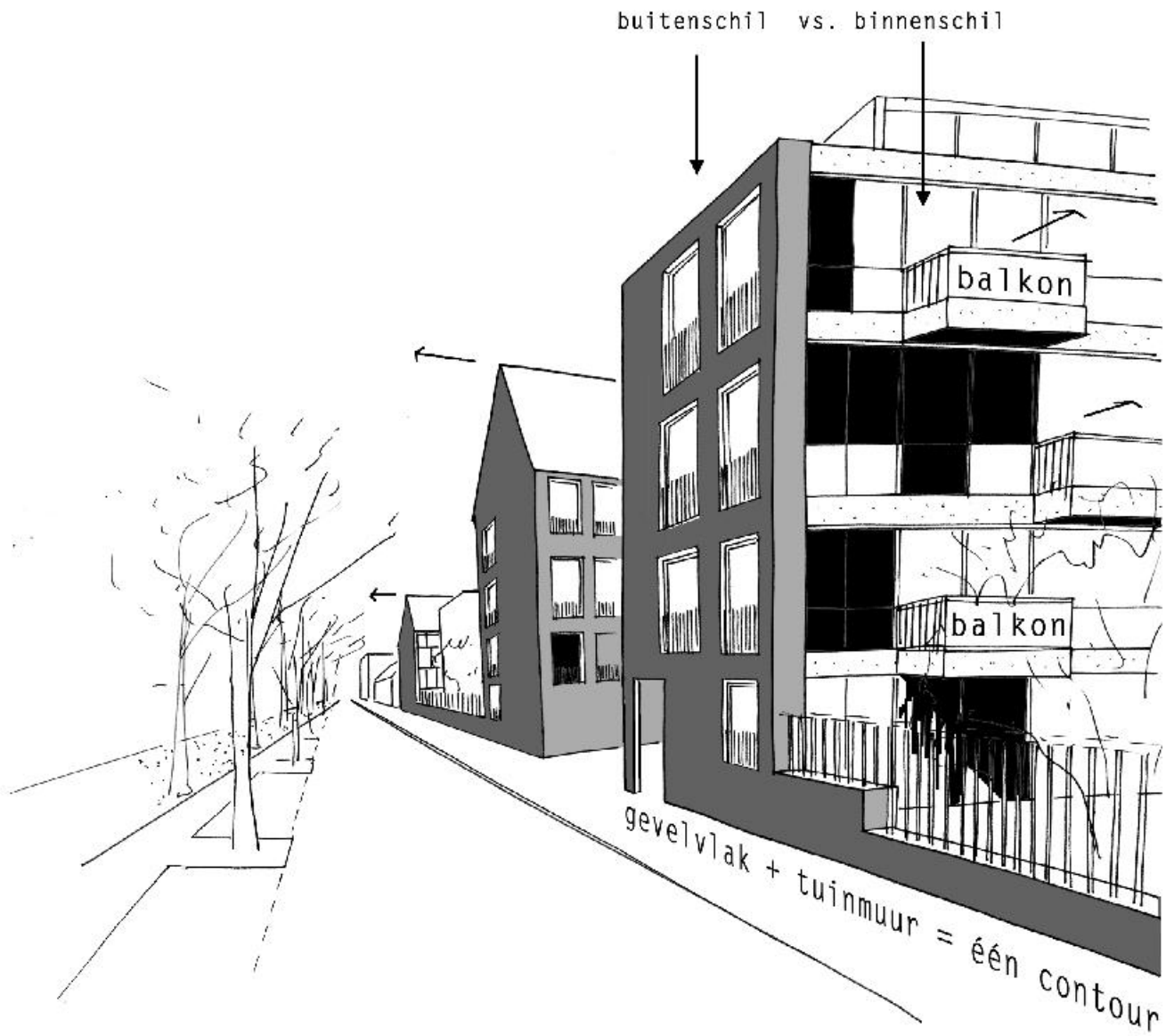
Rooilijn Tweebruggenstraat

De domeinen hechten zich aan de rooilijn van de Tweebruggenstraat. Deze rooilijn wordt gemarkeerd door een nieuw aan te leggen trottoir langs de bebouwde zijde van de Tweebruggenstraat. De overgang tussen het openbaar gebied en de kavels wordt vormgegeven door de buitencontour van de domeinen, bestaande uit gevelvlakken, entree's, tuinmuren en fraaie hekwerken.

Distantie

De kwaliteit van de Tweebruggenstraat is er sterk bij gebaat als ook op de begane grond zichtbaar is dat er aan de straat wordt gewoond. Blinde gevelvlakken zijn op de begane grond niet toegestaan. Tegelijkertijd vraagt de prominente positie van deze Leieoever in de stadsstructuur om enige distantie tot het privé-domein. Twee regels, of een combinatie van beiden garanderen deze waardigheid: De begane grondvloer wordt tot maximaal 1 meter opgetild boven straatniveau. Dit levert een extra hoog gevelvlak op met ruimte voor royale entreehallen. Middels een ommuurde voorruimte wordt afstand gehouden tot het openbaar gebied. De hoogte van de muur mag niet meer zijn dan 1 meter. De voorruimte moet worden ingericht als een fraaie siertuin.





Materiaal en detail

De gevels en tuinmuren vormen samen een duidelijke contour. Ze worden gemaakt van eenzelfde gemetselde steen. Alle gevels van de gebouwen (voor- zij- en achtergevels) worden even hoogwaardig uitgewerkt. Onderscheid kan gemaakt worden tussen de gevels die de buitencontour vormen en de gevels die aan de binnenzijde van de domeinen grenzen. De buitencontour is abstracter en meer gesloten, de binnenzijde open en expressiever.

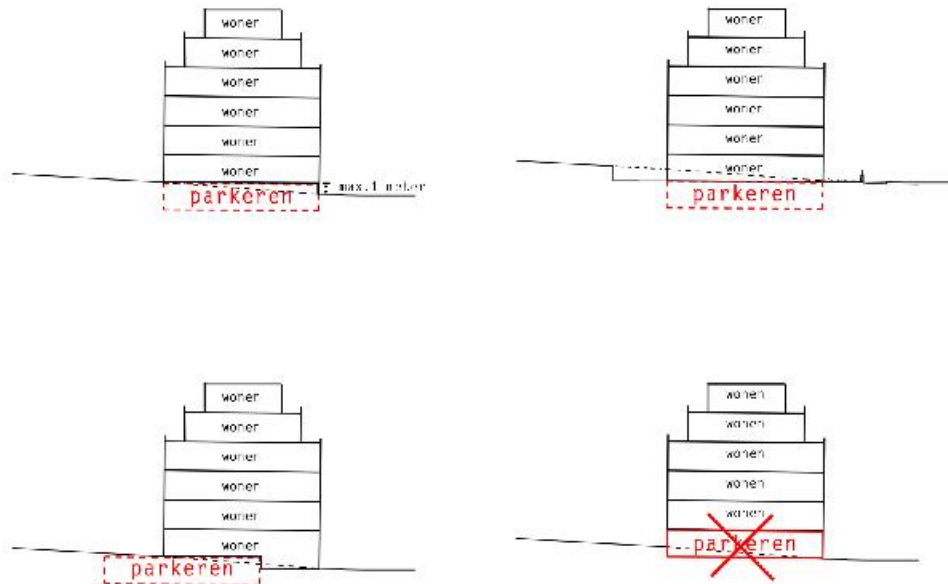
Buitenruimtes

In de buitencontour van de domeinen mogen de balkons beperkt uit het gevelvlak steken (tot maximaal 1m). In de gevels die grenzen aan de binnenzijde van de domeinen bestaat vrijheid om verder uitstekende balkons te maken.



Parkeren

De gekozen parkeeroplossing mag niet beeldbepalend zijn voor de kwaliteit van de domeinen en het aanzien van de Tweebruggenstraat. Als er voor gekozen wordt het parkeren onder de bebouwing onder te brengen mag de begane grond hierdoor niet meer dan 1 meter boven straatniveau getild worden. Ventilatieopeningen van de parking zijn in het gevelvlak niet toegestaan. Als het parkeren achter de bebouwing een plaats krijgt moet er op intelligente wijze gebruik worden gemaakt van het hellende terrein. Hiermee moet het parkeren zo veel mogelijk gecamoufleerd worden.



Moleneiland

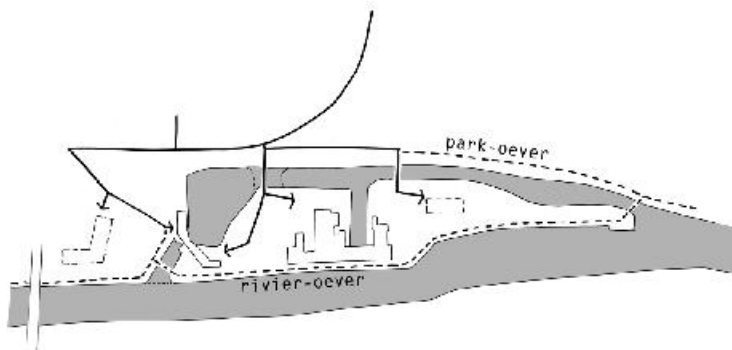
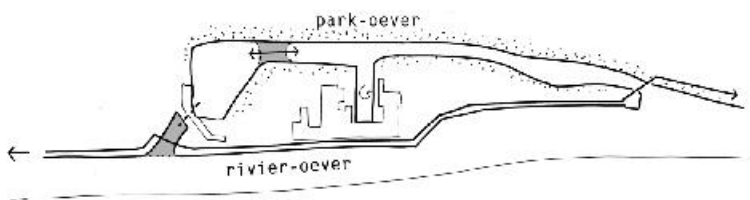
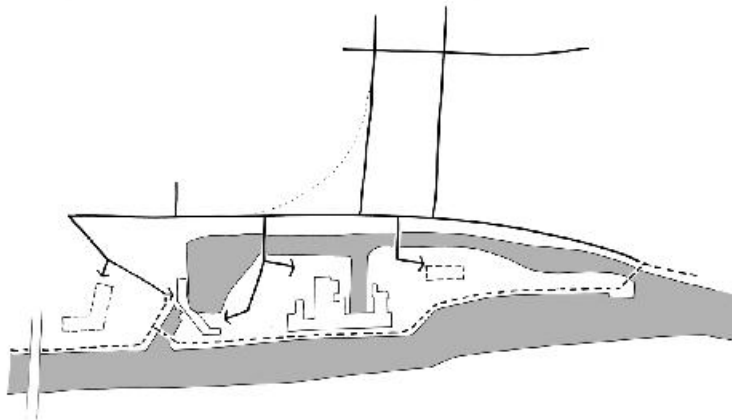
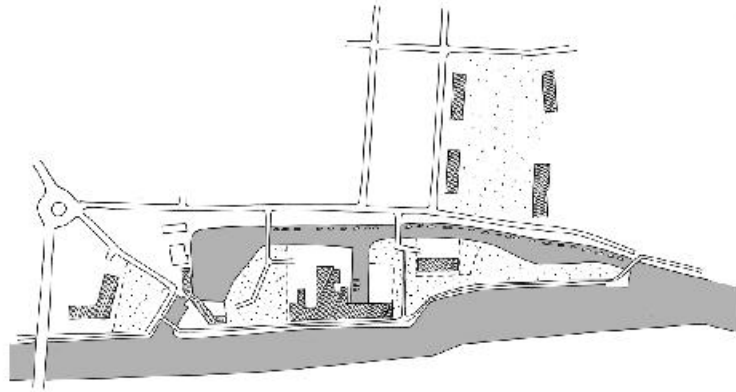
De vergroting van de sluis moet zo min mogelijk ten koste gaan van het beeldbepalende industriële complex op het Moleneiland.

Het Moleneiland wordt ingeklemd tussen de Leie en een afgedamde zijarm. Met de werken aan de Leie moet deze zijarm in ere worden hersteld. Dit biedt mogelijkheden voor vismigratie nabij het sluiscomplex, en het geeft de monumentale Banmolens opnieuw een logischer positie in het stelsel van waterlopen. Hiertoe moet een dam worden doorgraven, en moet de kade aan de voorzijde van de Banmolens opnieuw worden voorzien van een insteek richting de molens.

Over het eiland loopt aan de Leieoever het doorgaande recreatieve jaagpad. Dit moet behouden blijven.

De beeldbepalende industriële complexen kunnen worden herontwikkeld tot woongebouwen. De ontsluiting geschiedt vanaf de achterzijde middels twee nieuwe bruggen over de zijarm.





ONTWERP
PALMBOUT Urban Landscapes

IN OPDRACHT VAN
Stad Harelbeke

HAALBAARHEIDSSTUDIE
Snoeck & partners, Kortrijk

PALMBOUT
Urban Landscapes.
Schiedamsedijk 44
3011 ED Rotterdam
T. 010.433 2649
www.palmbout.nl

