

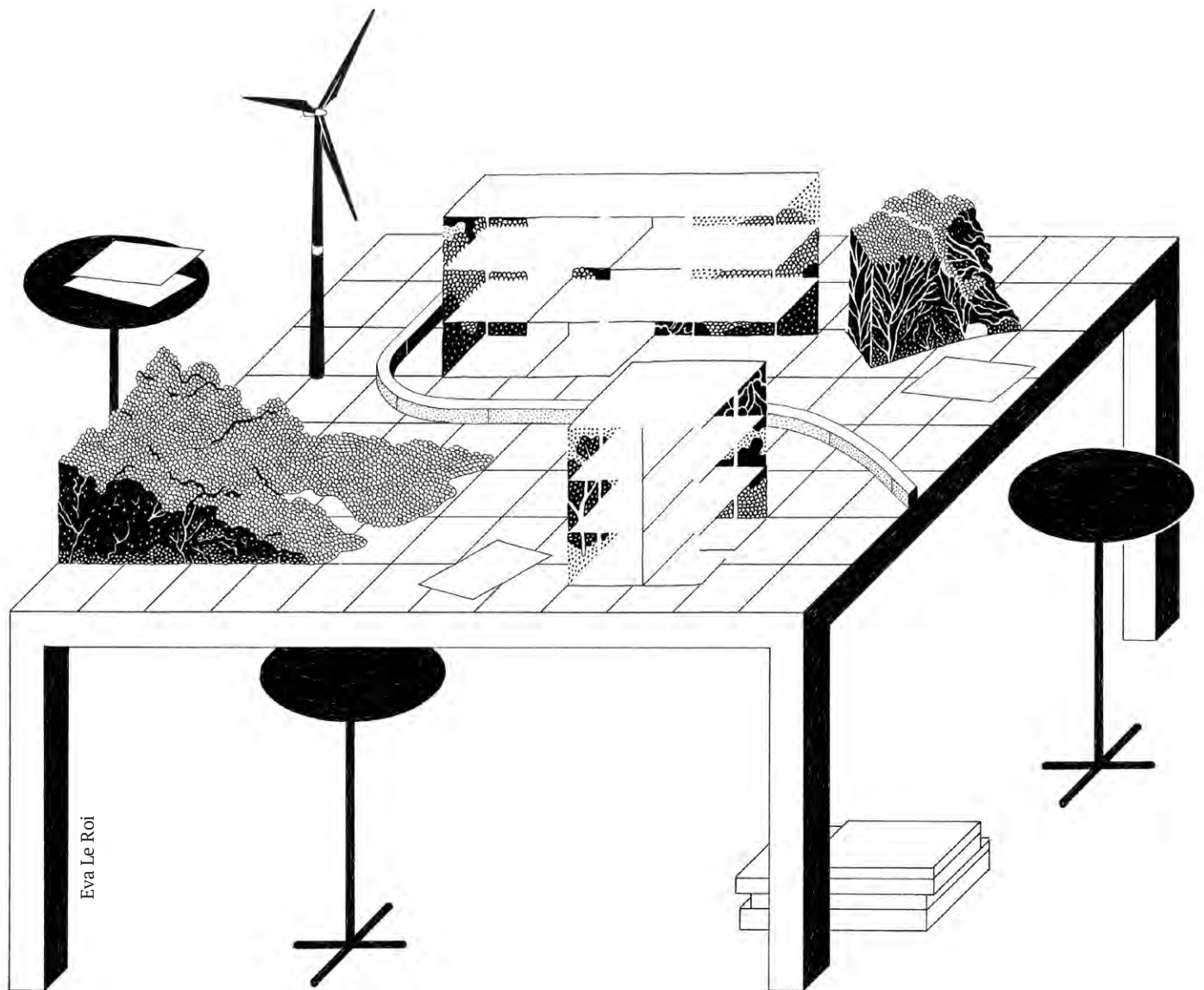
BWMSTR

SCAN

HAALTERT
EINDRAPPORT

BUUR

JULI 2021



Eva Le Roi

BUUR
Part of Sweco

De Bouwmeester Scan is het resultaat van een nauwe samenwerking tussen het Team Vlaams Bouwmeester, het Departement Omgeving, de Vlaamse Landmaatschappij, het Agentschap voor Natuur en Bos, de Vereniging van de Vlaamse Provincies en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten.

Stuurgroep Bouwmeester Scan

Ilse Van Roey, Departement Omgeving
Geert Stichelbaut, Departement Omgeving
Frans Pauwels, Vlaamse Landmaatschappij
Jeroen Nachtergaele, Agentschap voor Natuur en Bos
Liesbet Van Laer, Agentschap voor Natuur en Bos, Limburg en Vlaams-Brabant
Wim Smits, Agentschap voor Natuur en Bos, Oost- en West-Vlaanderen
Daniel Josten, Agentschap voor Natuur en Bos, Antwerpen
Tom De Bruyn, Provincie Vlaams-Brabant
Xavier Buijs, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten
Erik Wieërs, Vlaams Bouwmeester
Erik Grietens, Bond Beter Leefmilieu
Philippe Vanwesenbeeck, Departement Duurzame Stedelijke Ontwikkeling en Ondernemen, Stad Gent
Tom Coppens, Onderzoeksgroep voor stadsontwikkeling, UAntwerpen

Coördinator Bouwmeester Scan

Mario Deputter, Team Vlaams Bouwmeester

Grafisch Concept

www.gestalte.be

Tekening Bouwmeester Scan

www.eva-le-roi.com

Onderzoeksteam

Miechel De Paep, BUUR
Chris Steenhuis, BUUR
Sam Lanckriet, BUUR



01.

VERKENNING

1.1	Situering van de gemeente	10
1.2	Kencijfers	12
1.3	Ruimtelijke beschrijving	14

02.

DIAGNOSE

2.1	Bebouwde ruimte	18
2.2	Mobiliteit	28
2.3	Open ruimte	32
2.4	Energie	36
2.5	Publiek ondernemerschap & regelgeving	38

03.

AMBITIE

SAMENVATTENDE AMBITIES	42
------------------------	----

04.

TRANSITIEAGENDA

OVERZICHT	44	
4.1	Programma's	46
4.2	Strategische projecten	60
4.3	Quick wins	74
4.4	Publieke slagkracht	76
4.5	Aanbevelingen aan het adres van hogere overheden	77

05.

BIJLAGEN

5.1	Methodologische nota	80
5.2	Bronnen	82





WOORD VOORAF

Deze studie kwam tot stand in opdracht van het gemeentebestuur van Haaltert in het kader van de Bouwmeester Scan, een programma dat werd ontwikkeld door het Team Vlaams Bouwmeester in samenwerking met het Departement Omgeving, de Vlaamse Landmaatschappij, het Agentschap voor Natuur en Bos, de Vereniging van de Vlaamse Provincies en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten.

De Bouwmeester Scan is een tool die lokale besturen in staat stelt voor het grondgebied van hun gemeente een diagnose te laten opmaken van de ruimtelijke en beleidsmatige sterktes en zwaktes, met het oog op de ontwikkeling van een concrete agenda van projecten en beleidsmatige ingrepen voor de transitie naar een duurzame leefomgeving. De aandacht gaat hierbij in het bijzonder naar de link tussen het ruimtegebruik en de uitdagingen in het kader van de huidige klimaat- en energiecrisis. Het nakomen van mondiale afspraken rond duurzaamheid vergt inderdaad een radicale hertekening van ons ruimtelijk model. Deze kan ook zorgen voor een hogere kostenefficiëntie en brede maatschappelijke winsten.

De oplossing ligt onder meer in het vrijwaren en creëren van open ruimte, het maximaal benutten van de gebruikte ruimte, de ontwikkeling van nieuwe en betaalbare woonvormen, een efficiëntere mobiliteit en een duurzame energievoorziening. De transitie vereist bovendien publiek ondernemerschap en een toekomstbestendig wetgevend kader, omdat innovatie slechts mogelijk is via participatie en collectiviteit. Maar hoe pak je al deze uitdagingen concreet aan?

De Bouwmeester Scan werd ontwikkeld om steden en gemeenten bij deze opgave te ondersteunen. Een multidisciplinair team van deskundigen gaat na in hoeverre het huidige ruimtegebruik en het gevoerde beleid van de gemeente al beantwoorden aan de doelstellingen van de strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, het Klimaatbeleidsplan 2013-2020 en het Meerjarenprogramma 2017-2020 van de Vlaamse Bouwmeester, en formuleert eerste aanzetten voor oplossingen. Deze nemen de vorm aan van een transitieagenda: een lijst van potentiële projecten en beleidsmatige ingrepen die cruciaal zijn voor de ruimtelijke transitie in het bestudeerde gebied.

De Bouwmeester Scan is een snelle doorlichting die uitgevoerd wordt door een onafhankelijk onderzoeksteam en resulteert in een advies ter attentie van het lokaal bestuur. Het eindrapport vertolkt niet noodzakelijk het standpunt van de gemeentelijke beleidsmakers. De aangereikte transitieagenda is niet exhaustief. De focus ligt op strategische projecten en beleidsmatige ingrepen die cruciaal, effectief en representatief zijn en als hefboom kunnen fungeren voor de ruimtelijke transitie.

01.

VERKENNING

GEMEENTE HAALTERN

SITUERING

gelegen in de Denderstreek tussen Ninove en Aalst, in een heuvelachtig, agrarisch beeklandschap.

OPPERVLAKTE

de gemeente Haaltert is 30,3 km² groot

INWONERS

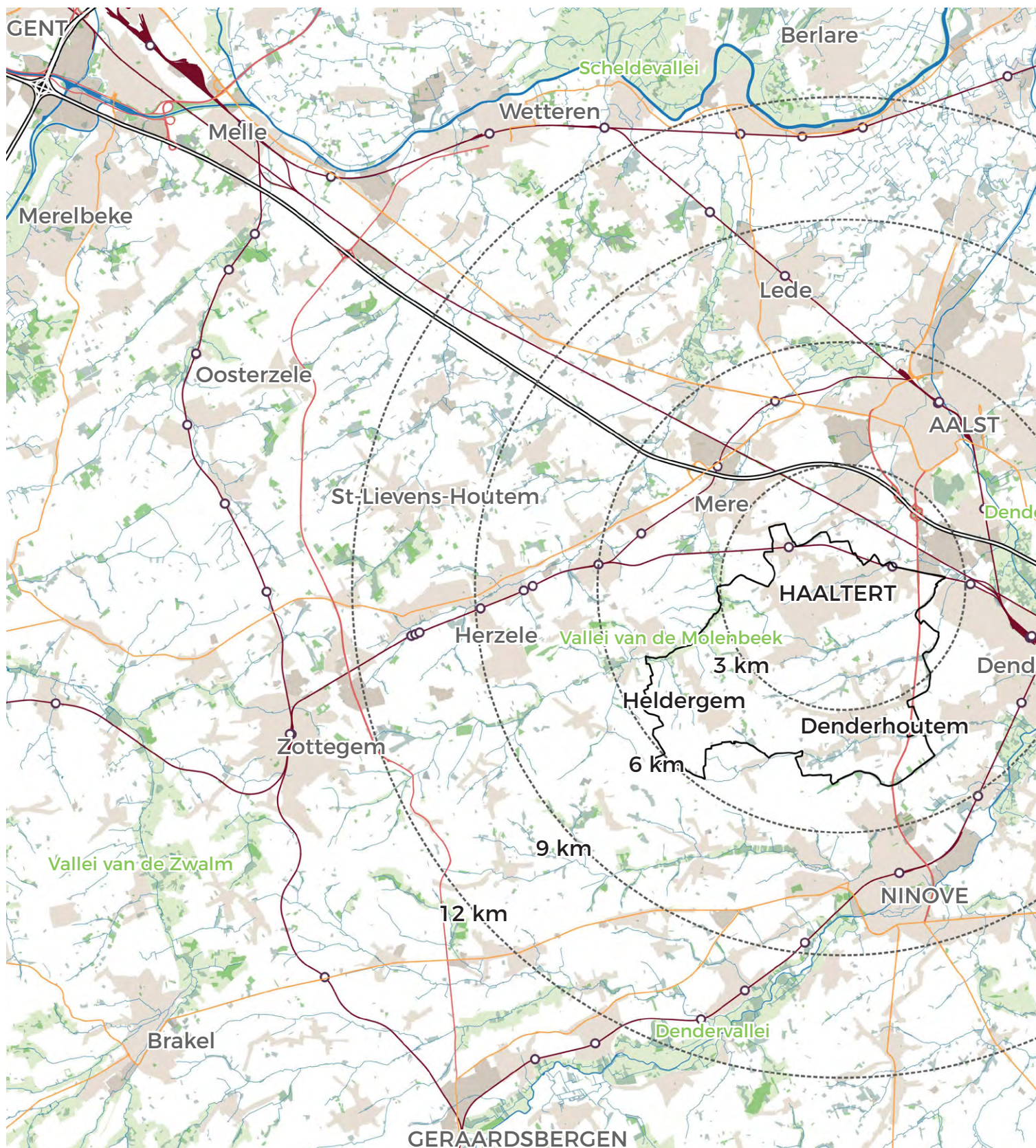
er wonen zo'n 18.600 inwoners in Haaltert

TWERKSTELLING

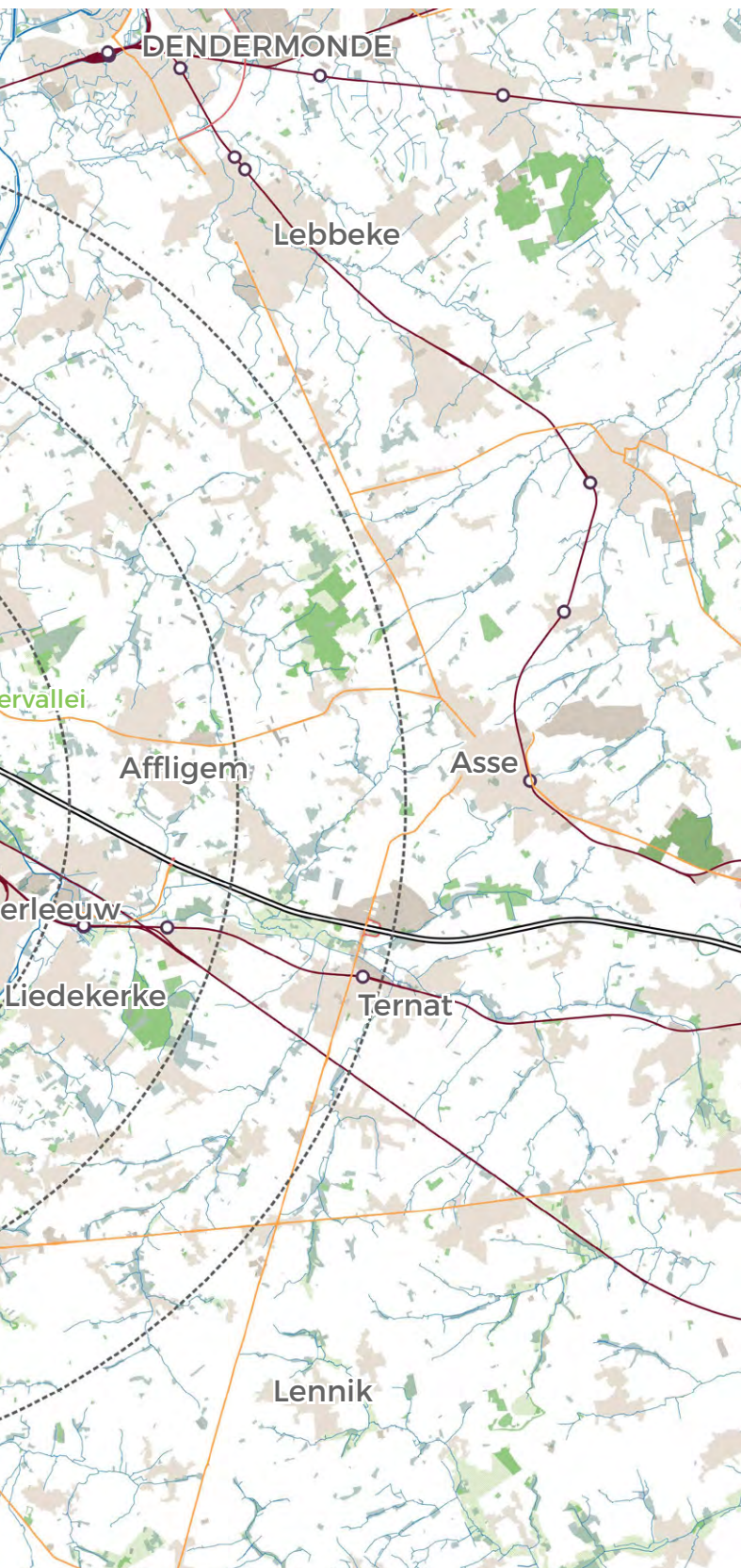
in 2016 waren hier 3.679 tewerkstellingsplaatsen.



1.1 SITUERING VAN DE GEMEENTE



situering gemeente Haaltert



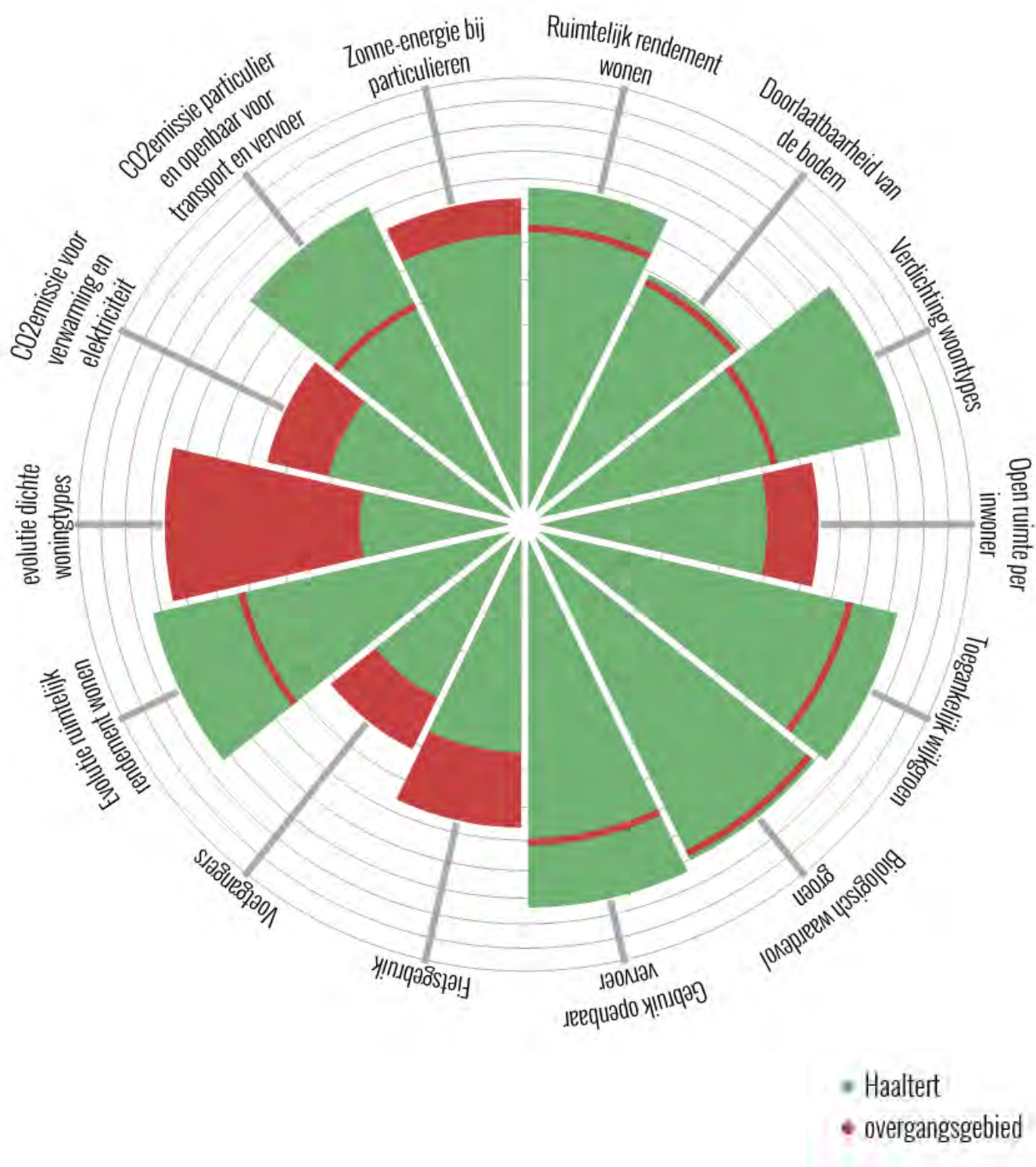
Haaltert is een Oost-Vlaamse gemeente met ongeveer 18.000 inwoners, gelegen in de Denderstreek, net buiten de Dendervallei zelf. In die zin ligt Haaltert duidelijk in de invloedzone van de Dendersteden zoals Aalst, Denderleeuw en Ninove, maar vaart ook een eigen koers. Het huidige Haaltert is een fusie van de vroegere dorpsgemeenten Haaltert, Denderhoutem, Heldergerm en Kerksken, en een klein deel van de vroegere gemeente Erembodegem (het gehucht Terjoden). Momenteel valt de gemeente uiteen in drie 'kernen': er is Haaltert zelf, dat vrijwel ononderbroken doorloopt tot Kerksken in het zuidwesten, maar ook tot de stations in Ede in het noorden en het huidige station Haaltert in het noordoosten, waar het gehucht Terjoden ligt. Samen vormen ze één vrij coherent bebouwd (woon)gebied. Daarnaast zijn er nog de twee afzonderlijk dorpskernen Denderhoutem en Heldergerm.

Zeker voor voorzieningen richt Haaltert zich sterk op Aalst en Ninove. De bewoners van Haaltert dorp zijn daarbij sterk op Aalst gericht, terwijl die van Denderhoutem vanwege de nabijheid sneller naar Ninove lijken te gaan.

Haaltert ligt langs de spoorweg Zottegem-Denderleeuw-Brussel en is met twee stations goed bedeed - al liggen die stations wel beide in het uiterste noorden van de gemeente. Het belangrijk spooknooppunt Denderleeuw ligt echter ook nabij. Voor de ontsluiting met de wagen is de nabijheid van de E40 van cruciaal belang, die Haaltert verbindt met Gent en Brussel. De expresweg N45, die in het oosten van Haaltert vrijwel kaarsrecht van noord naar zuid verloopt, vormt de snelste verbinding van de gemeente naar die E40, maar ook naar de lokale centra Aalst en Ninove.

Hoewel Haaltert tot de Denderstreek wordt gerekend, bevindt de gemeente zich niet meer in de Dendervallei. De gemeente wordt doorsneden door enkele kleinere beken, die uiteindelijk wel in de Dender uitmonden. Qua landschap wordt Haaltert traditioneel gerekend bij het 'Land van Zottegem'. Dit is een golvend landschap met een sterk verstedelijkt karakter, bestaande uit lintbebouwing en sterk versnipperde en onregelmatige open ruimten van heel verschillende omvang, met een vooral agrarisch karakter. Het belangrijkste natuurgebied van Haaltert bevindt zich in het westen van de gemeente, op de grens met Erpe-Mere: de Vallei van de Molenbeek, lokaal vooral gekend als natuurgebied 'Den Dotter'.

1.2 KENCIJFERS



1. Spiderdiagram Rangorde in Vlaanderen, vergeleken met referentiecategorie Zie methodologische nota in bijlage

Het hiernaast getoond spiderdiagram toont een aantal kengetallen die voor elke gemeente/stad, betrokken in de Bouwmeester Scan, zijn verzameld. De grafiek voor de gemeente Haaltert, hiernaast weergegeven, toont ook een vergelijking met de gemiddelde gemeente in de klasse 'overgangsgebied', waarbij het nulpunt (centrum) een minder duurzame score weergeeft en de buitenste ring de meest duurzame score. De volgende zaken vallen op in het diagram:

Haaltert kent een hoge score voor verdichting woontypes en ruimtelijk rendement wonen, wat wijst op een relatief hoog aandeel aan kleinschalige woningen en/of appartementen. Ook de evolutie van het ruimtelijk rendement voor wonen is positief, wat betekent dat nieuwbouw projecten een relatief hoog aantal woningseenheden tellen per ingenomen oppervlakte. Andere goede scores zijn het gebruik van het openbaar vervoer en de CO₂-emissie verbonden met transport - opnieuw in vergelijking met gelijkaardige gemeenten in Vlaanderen. Tot slot is er ook redelijk wat groen in de gemeente, op korte afstand van de bewoners (toegankelijk wijkgroen).

Opvallend bij de slechte scores is het heel laag resultaat voor 'evolutie dichte woningtypes', dit wijst op de hoeveelheid appartementen en rijwoningen bij nieuwbouwprojecten sinds 2011. Dit aandeel is blijkbaar heel laag in vergelijking met gelijkaardige gemeenten. Hoe dit te verklaren valt met een gelijktijdig goede score voor 'evolutie ruimtelijk rendement wonen', kan uit deze cijfers niet worden afgeleid en zullen we in de gedetailleerde diagnose moeten onderzoeken. Een slechte score krijgt Haaltert ook voor fietsgebruik en aandeel van voetgangers in het verplaatsingsgedrag. Ook de CO₂-emissie voor gebouwen (verwarming en elektriciteit) is relatief hoog, terwijl de productie van zonne-energie door bewoners relatief laag ligt. Opvallend hier is ook dat de open ruimte per inwoner onder het gemiddelde ligt voor gelijkaardige gemeentes.

Tot slot noteren we nog dat de 'doorlaatbaarheid van de bodem', wat wijst op de graad aan verdichting van de bodem door bv. bebouwing of verkeersinfrastructuur, gemiddeld is in Haaltert.

1.3 RUIMTELIJKE BESCHRIJVING

VAN AGRARISCH DORPEN- EN BEKEN-LANDSCHAP TOT VERLINTE PENDEL-GEMEENTE

Haaltert, met zijn deelgemeenten, kent een lange geschiedenis als vrij welvarende landbouwregio. Tegen het einde van de 18e eeuw zien we op de Ferrariskaart dan ook een al vrij dicht bebouwd landschap, met linten en dorpskernen in en aan de rand van de verschillende beekvalleien. In de streek werd in die tijd vooral hop, vlas en koolzaad geteeld. Dat gebeurde in een aantal grote hoeven die vaak van regionaal belang waren, maar ook door heel wat kleine landbouwbedrijfjes. In de dorpskernen werden de landbouwproducten verwerkt, o.a. tot linnen, kant of bier. Op de Ferrariskaart zijn naast de verspreide bebouwing in de beekvalleien ook duidelijk de verschillende dorpskernen te herkennen: Haaltert, Ede, Kerksen, Terjoden, Ekent, Denderhoutem en Heldergerm.

In de 19e eeuw groeide het belang van de nijverheid, deels als huisarbeid, deels in kleinere en grote fabrieken in de dorpen (men spreekt van brouwerijen en linnenindustrie, maar ook van suikerfabrieken, houtzagerijen en zelfs een marmerzagerij in Terjoden). Tegelijk werd er betere verkeersinfrastructuur aangelegd: de steenwegen verbonden de dorpen onderling en met de nabije grotere centra zoals Ninove, Geraardbergen en Aalst. De spoorweg Kortrijk-Brussel werd aangelegd en betekende een boost voor dorpjes Ede en Terjoden, die een station kregen. Tegelijk werd er ook meer en meer gependeld, naar die grotere centra in de buurt, naar Kortrijk en Brussel, maar ook naar de industriële centra van Wallonië en Noord-Frankrijk. Rond 1850 kent het huidige grondgebied van Haaltert zo'n 9000 inwoners, een aantal dat zich ook vertaalde in meer bebouwing, vooral in en rond de dorpskernen. Omdat de steenwegen vaak dwars doorheen de beekvalleien sneden, begint de bebouwing zich meer hierop de oriënteren en verlaat ze de sterke relatie met de valleistrukturen in het landschap.

Die fenomenen zetten zich verder in de 20e eeuw. Tot 1970 zien we een langzame groei van de lintbebouwing, ook langs secundaire wegen. De thuisnijverheid verdween, ook heel wat kleinschalige nijverheid in de dorpen, en het belang van de landbouw nam af voor een deel van de bevolking. Deze waren nu

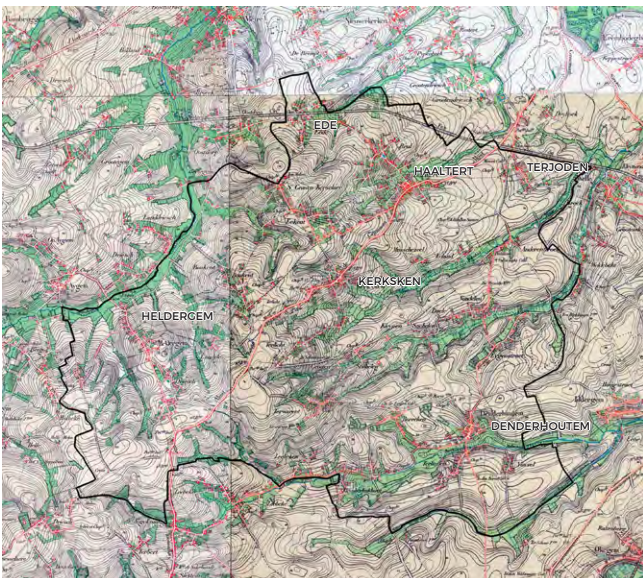
aangewezen op pendelarbeid naar de grote centra zoals Aalst, Ninove, Brussel, Kortrijk en in Wallonië en Noord-Frankrijk. Zo krijgt Haaltert meer en meer het karakter van een forenzengemeente.

Zoals vaak in Vlaanderen is de echte boom van de woonbebouwing pas gekomen vanaf de jaren 1970. De grootschalige en ongestructureerde lintbebouwing krijgt dan echt vorm, net als een aantal verkavelingswijken. Opvallend is dat deze enorme toename in bebouwde oppervlakte net gepaard gaat met een periode waarin het inwoneraantal van Haaltert vrijwel stabiel blijft. Dit wijst vooral op een sterke verandering in woonbehoefte, waarbij heel wat mensen ruimer zijn gaan wonen en ook de dorpskernen hebben verlaten voor een (meestal open) bebouwing 'in het groen'. Het resultaat is tot op vandaag zichtbaar in uitgestrekte lintbebouwing, waardoor de dorpskernen op de luchtfoto of kaart haast niet meer te herkennen zijn. Ook de relatie met het valleienlandschap is volledig verloren gegaan. Hierdoor wonen mensen heel verspreid en op grote afstand van elkaar en van de voorzieningskernen, maar is ook het open landschap helemaal versnipperd geraakt. Tegelijk is het aantal inwoners van Haaltert dat nog actief is in de landbouw, drastisch achteruit gegaan. Ook lokale nijverheid is vandaag vrijwel onbestaande, zodat een groot deel van de bevolking op pendelen aangewezen is voor hun werk - meer nog dan Aalst en Ninove is het nu vooral Brussel dat heel wat pendelaars aantrekt.

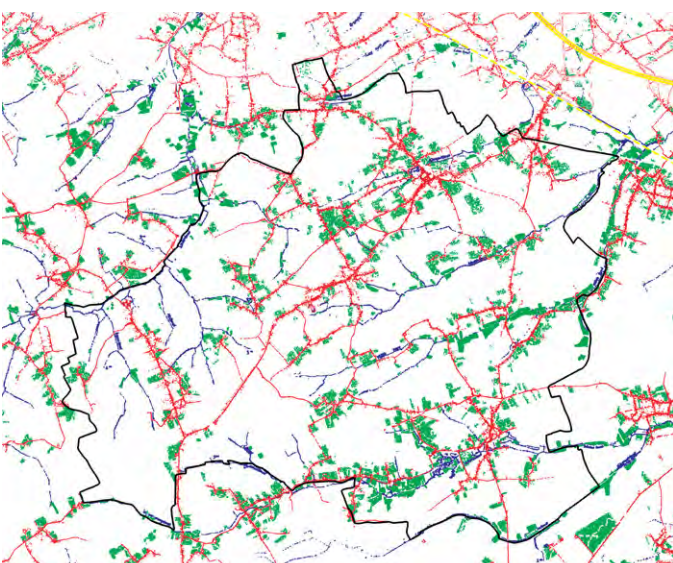
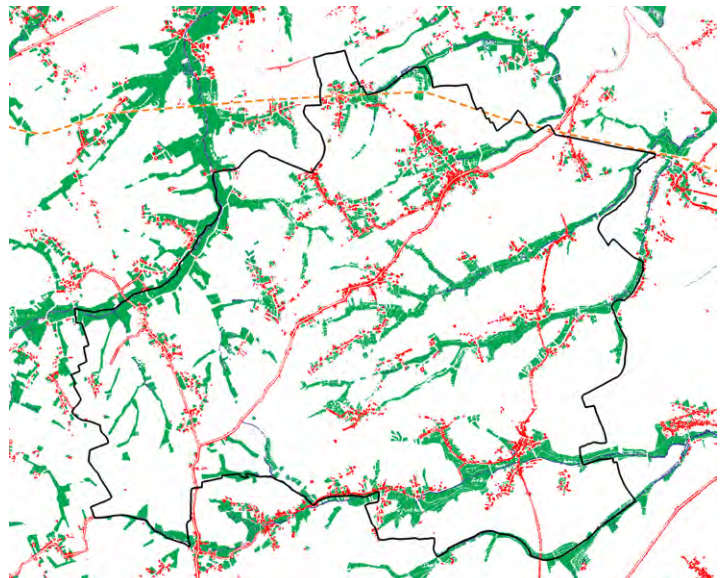
Het inwoneraantal van Haaltert begint pas vanaf 2010 terug te stijgen, na bijna 35 jaar status quo. We vermoeden dat die groei niet terug te brengen is op de natuurlijke aangroei, maar eerder te maken heeft met een groeiend aantal uitwijkingen uit de steden in de buurt en uit Brussel. Tegelijk hiermee zien we een nieuwe toename in bouwactiviteit, zowel in het buitengebied, maar ook in de vorm van appartementsprojecten in de dorpskernen. Omdat verwacht wordt dat deze groei ook in de komende jaren zal aanhouden, breekt dan ook een cruciale tijd aan voor Haaltert: een verderzetting van het ongeremde bouwen uit de voorbije 50 jaar, of een stap terug naar een ruimtelijk beleid dat dorpskernversterking en landschapsherstel centraal zet?



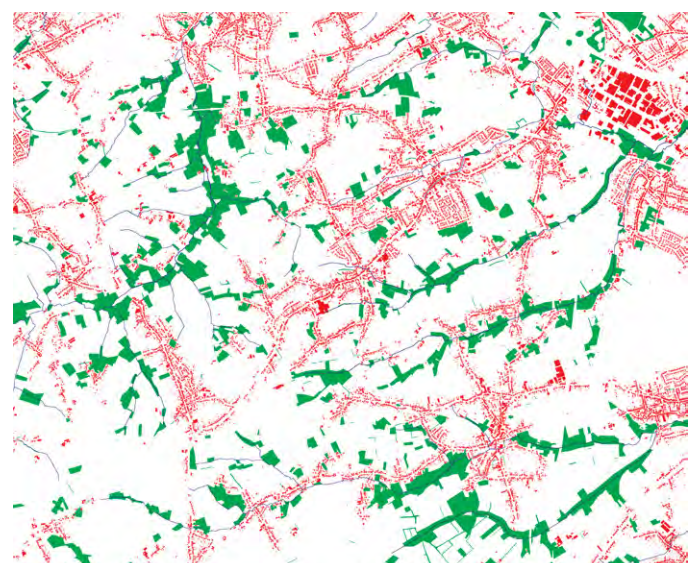
Haaltert eind 18e eeuw (Ferraris)



Haaltert eind 19e eeuw



Haaltert rond 1970

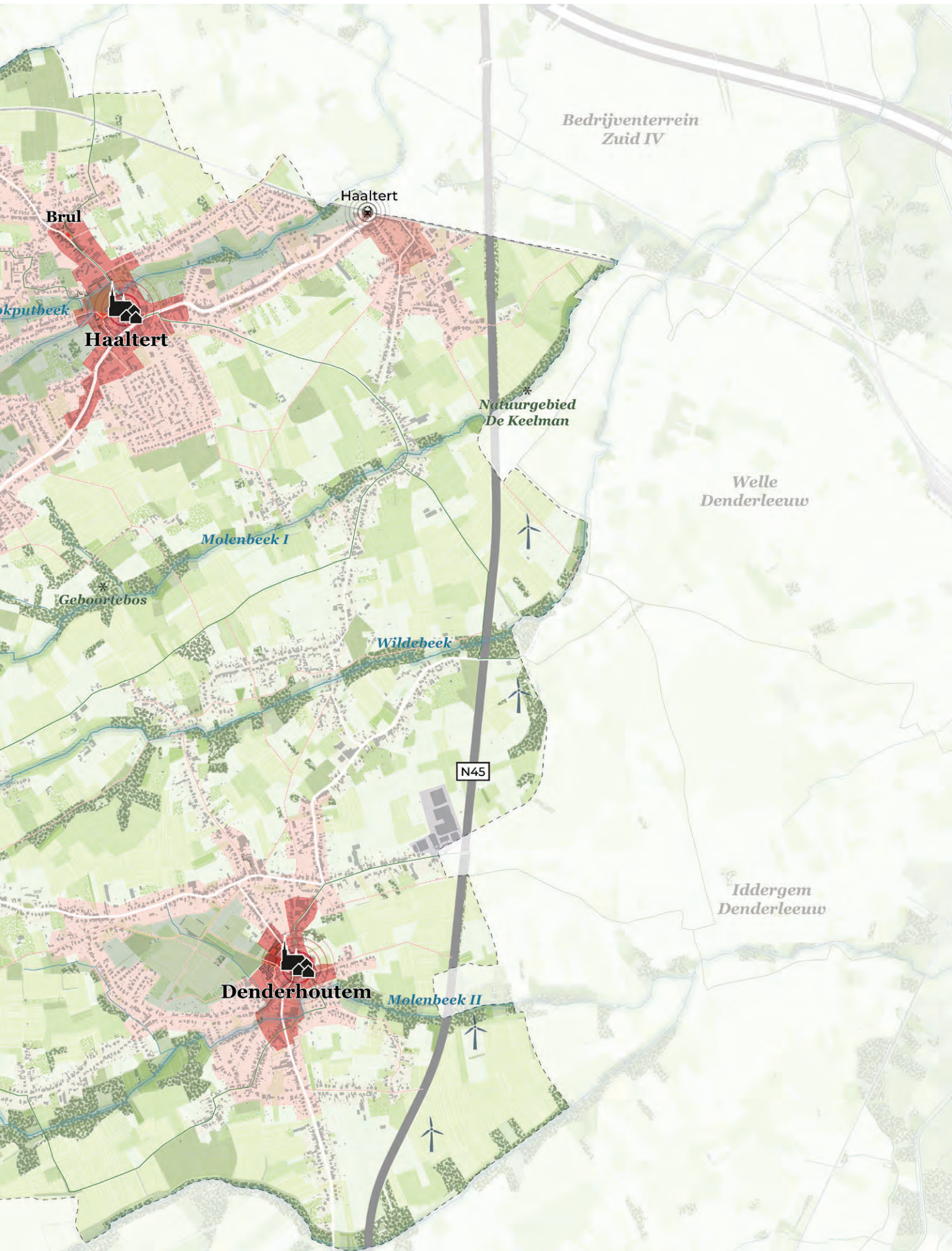


Haaltert nu

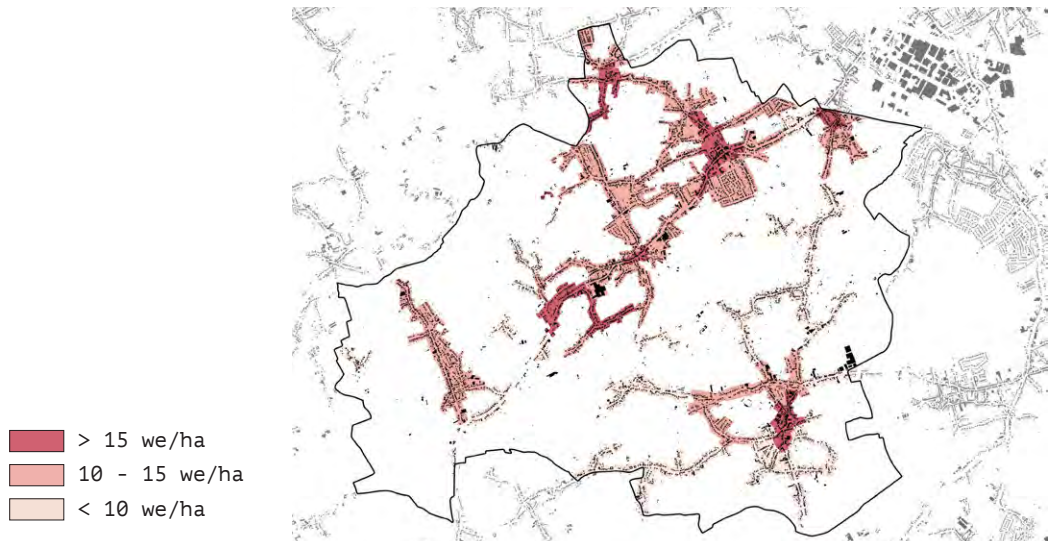
02.

DIAGNOSE



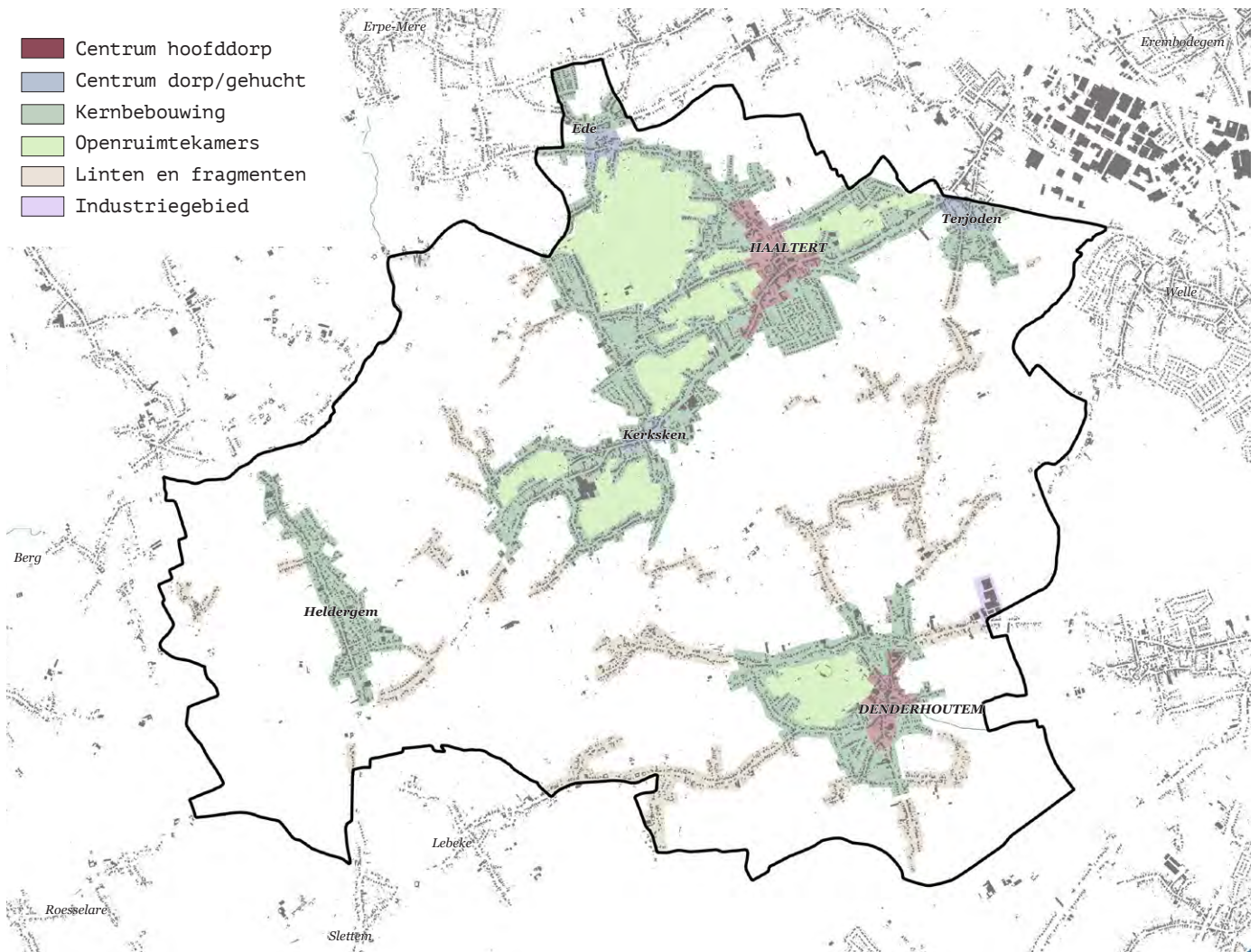


2.1 DE BEBOUWDE RUIMTE



- > 15 we/ha
- 10 - 15 we/ha
- < 10 we/ha

dichtheden (woningen/ha)



- Centrum hoofddorp
- Centrum dorp/gehucht
- Kernbebouwing
- Openruimtekamers
- Linten en fragmenten
- Industriegebied

aanduiding kernen, verkavelingswijken en geïsoleerde woonfragmenten

EEN LANDSCHAP VAN DORPEN EN LINTEN

De huidige bebouwde ruimte van Haaltert wordt sterk gedomineerd door lintbebouwing, in een mate die zelfs in de 'nevelstad' Vlaanderen vrijwel ongezien is. In de historische analyse hebben we gezien hoe er 200 jaar geleden al historische lintbebouwing aanwezig was in Haaltert, maar die bevond zich vooral langs de beekvalleien. Daar is echter nog een hele laag bijgekomen langs de belangrijkste verbindingswegen (meest opvallend de noord-zuid as van de Ninoofsesteenweg via Denderhoutem tot aan Terjoden, maar ook langs de N460 van Heldergerm via Kerksken en Haaltert tot Terjoden, langs de Edestraat tussen Ede en Haaltert, en langs vele meer lokale verbindingswegen). Het resultaat is een gebouw landschap waar de eigenlijke dorpskernen nog moeilijk leesbaar zijn omdat ze allemaal aan elkaar zijn gegroeid (Haaltert-Kerksken-Ede-Terjoden), of omdat de kern stervormig uitwaaiert in alle richtingen (Denderhoutem). Tussen de linten bevinden zich nog kleine en grote gebieden met open ruimte, die door de lintbebouwing van elkaar gescheiden zijn en zo een erg versnipperd open-ruimtelandschap vormen.

TWEE HOOFDDORPEN EN DRIE KLEINE DORPSKERNEN

Onder de verschillende historisch gegroeide dorpskernen, zijn er twee die tot op vandaag een lokaal belangrijke centrumfunctie vervullen, ondersteund door een uitgebouwd voorzieningenapparaat en met een intacte historische identiteit als dorpscentrum. Dit zijn de twee hoofddorpen Haaltert en Denderhoutem, die we later nog meer in detail bespreken.

Daarnaast kunnen we drie kleinere dorpscentra onderscheiden, die wel nog over een duidelijke centrumidentiteit, voorzieningencluster en/of belangrijke vervoersknoop bezitten, maar niet meer in die aard dat ze als hoofddorp kunnen gelden. Dit

zijn Kerksken, met rond de kerk nog een cluster van winkeltjes en een basisschool, en de omgeving van de twee stations in Ede en Terjoden (station Haaltert). Ook rond die stations bevinden zich winkels en horeca-voorzieningen, in Terjoden bovendien ook een basisschool. Ze hebben echter niet meer echt de uitstraling van een echt dorpscentrum, daarvoor zijn de voorzieningen te versnipperd en is de ruimte te weinig kwalitatief en leesbaar ingericht.

De andere historische dorpskern, Heldergerm, heeft zijn centrumrol niet weten te bewaren. In vergelijking met de andere dorpen is Heldergerm wel nog redelijk compact gebleven, maar er zijn geen winkels nog andere voorzieningen aanwezig. Dat geldt ook voor de historische clusters van gebouwen zoals Ekent en Brul, die al op de Ferrariskaart herkenbaar zijn, maar tegenwoordig vrij anoniem opgenomen zijn in het uitgespreide dorpsweefsel rond Haaltert, Kerksken en Ede.

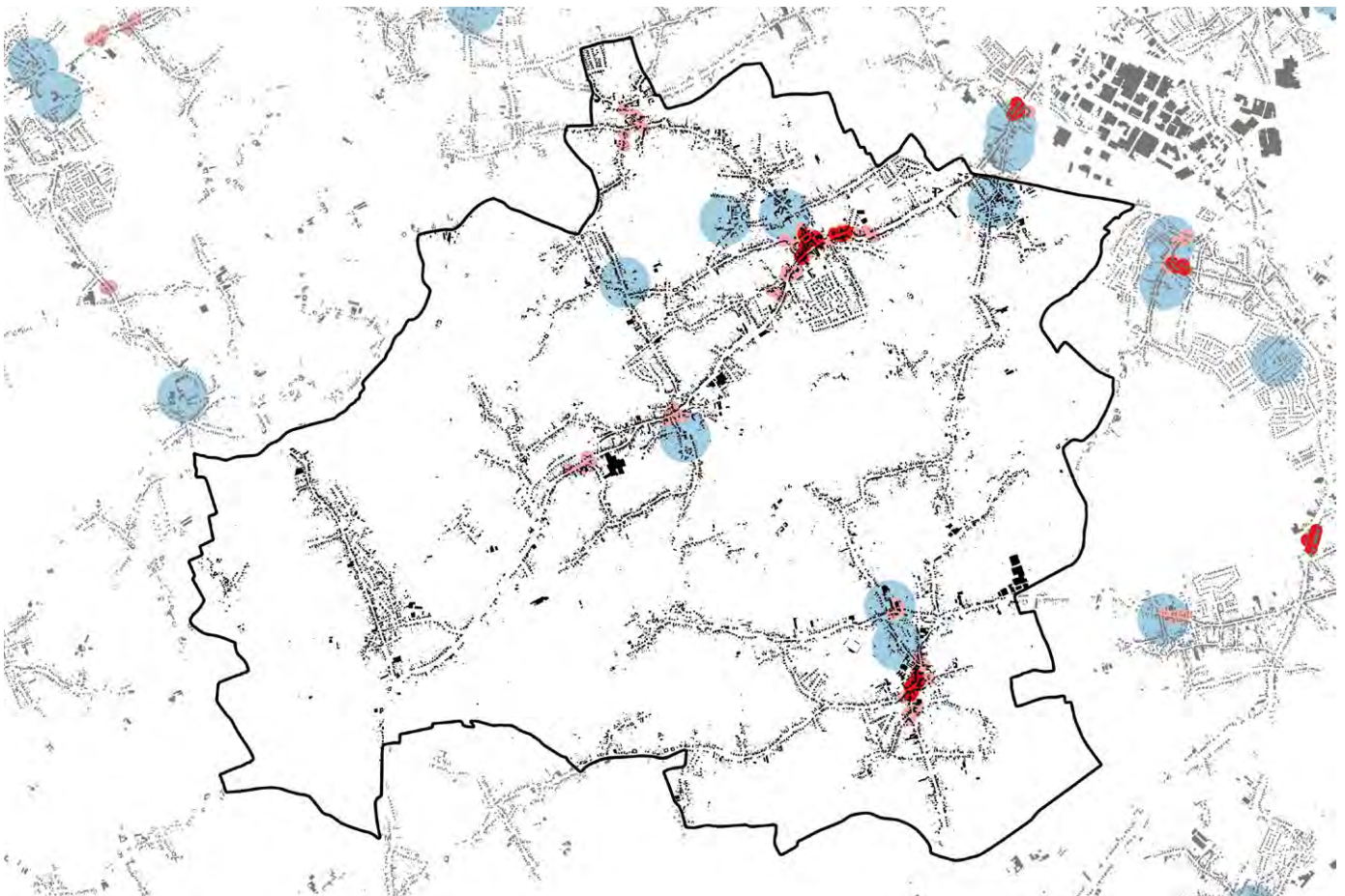
LAGE DICHTHEDEN, VOORAL GRONDGEBONDEN WONINGEN

Dat gebouwde weefsel wordt gekenmerkt door een lage woningdichtheid die rond de kernen tussen 10 en 15 woningen per ha bedraagt, maar in de meer perifere linten zelfs niet meer dan 10 woningen per ha. In heel Haaltert zijn grondgebonden eengezinswoningen veruit de meest voorkomende woningtypologie, met 87% aandeel t.o.v. slechts 13% appartementen. Bij die grondgebonden woningen zitten echter opvallend veel rijwoningen en halfopen bebouwing, samen goed voor bijna driekwart van het totaal aantal grondgebonden woningen. Daar zijn vooral veel oudere rijwoningen bij, want de laatste 20 jaar kwamen er netto geen rijwoningen bij in Haaltert. Als we kijken naar de bouwactiviteit van de voorbije 10 jaar, valt wel op hoeveel appartementen er bij gekomen zijn: meer dan de helft van de bijkomende woningen in die tijd, zijn meergezinswoningen. Bij de eengezinswoningen zijn er opvallend genoeg

WOONUNITS	(1998)		(2009)		(2019)		2009-2019	
EENGEZINSWONINGEN	6.482	97 %	6.898	92 %	7.209	87 %	+ 311	41 %
Rijwoningen	2.098	(32 %)	2.065	(30 %)	2.067	(29 %)	+ 2	(1 %)
Halfopen bebouwing	2.813	(43 %)	3.045	(44 %)	3.244	(45 %)	+ 199	(64 %)
Open bebouwing	1.571	(24 %)	1.788	(24 %)	1.898	(26 %)	+ 110	(35 %)
APPARTEMENTEN	208	3 %	592	8 %	1.037	13 %	+ 445	59 %



Impressies van de dorpskern en het station van Haaltert, beeld van een openruimtekamer



handelsclusters voor dagelijkse benodigheden en scholen

meer in halfopen bebouwing dan in open bebouwing bijgekomen. De nieuwbouwwoningen in Haaltert vertonen de voorbije jaren dus wel een duidelijke tendens naar meer compact wonen.

BEPERKT VOORZIENINGENAANBOD IN DE VERSCHILLENDE DORPSCENTRA

De kaart hiernaast toont de handelsclusters (voor dagelijkse behoeften) en de scholen in en rond Haaltert. Die handelsclusters bestaan uit minstens 5 winkels of horecazaken die elk op max. 50 m van elkaar liggen. Er zijn er twee met een breed aanbod, in de centra van Haaltert en Denderhoutem. Daarnaast zijn er nog een aantal iets kleinere, die echter wel aan het criterium van een handelscluster voldoen: in Kerksken, en Ede, maar ook iets noordelijker in Denderhoutem rond de Delhaize aan de Schoolstraat. De kaart toont ook een cluster langs de N460 ter hoogte van de Hofstraat, maar daar is in de praktijk enkel een bakker en een frituur.

Qua schoolaanbod zijn er in Haaltert heel wat basisscholen, opnieuw vooral in de dorpskernen (Haaltert, Denderhoutem, Kerksken, Terjoden), maar ook een kleiner schooltje in Ekent. Opvallend genoeg is er in Haaltert geen middelbare school, daarvoor zijn de kinderen van Haaltert aangewezen op het aanbod van Aalst, Denderleeuw of Ninove, maar ook in Herzele en Mere. In Aalst en Ninove zijn uiteraard ook meer handels- en andere voorzieningen.

VERSPREIDE BEBOUWING, VERSPREIDE BEWONERS

Op de kaart op blz. 18 hebben we een poging gedaan het gebouwde weefsel van Haaltert onder te verdelen in categorieën. Daarbij komen de al genoemde dorpscentra aan bod: de hoofddorpen Haaltert en Denderhoutem en de kleinere kernen Ede, Kerksken en Terjoden. Daarbuiten kunnen we door de typische lintbebouwing en het gebrek aan voorzieningen niet meer spreken van echte dorpscentra, noch is er een coherent bebouwd gebied af te bakenen dat zich rond de centra heeft gevormd.

In de plaats daarvan hebben we ervoor gekozen om rond de hoofddorpen en kleinere dorpscentra een gebied af te bakenen als 'kernbebouwing', inclusief een

aantal 'openruimte kamers' tussen de lintbebouwing. Op die manier ontstaat de idee van een coherente kern, alleen is die doorspekt met onbebouwde, groene ruimtes. De linten die daar nog buiten vallen, vormen een laatste categorie van 'linten en fragmenten', welke buiten de kernbebouwing vallen.

Een bijzonder geval is Heldergerem, waar we geen dorpscentrum konden identificeren, maar waar we wel kernbebouwing hebben afgebakend. Heldergerem heeft een lange geschiedenis en kan niet als 'fragment' worden bestempeld, maar anderzijds is het dorpskarakter met zijn voorzieningen wel verloren geraakt.

Deze afbakening doen we om het weefsel te kunnen lezen, maar vormt ook een voorafspiegeling voor een mogelijk verdichtingsbeleid, waarbij de meer centrale locaties ook meer geschikt zijn voor verdichting en verdere ontwikkeling. Hierover meer in de transitie-agenda van deze Bouwmeester Scan. Tegelijk laat de analyse ook toe om te kijken waar de Haaltenaren op dit moment wonen. Op blz. 22 staat een tabel met een inschatting van het aantal inwoners in de verschillende zones van de kaart op blz. 18. Daaruit blijkt dat in de vijf dorpscentra (hoofddorpen en kleinere centra samen), zo'n 2400 mensen wonen, oftewel 12% van de bevolking. In de kernbebouwing errond, dus in de linten direct naast en tussen de centra, maar ook in de kern van Heldergerem, wonen dan weer bijna 12.000 mensen, ofwel bijna 65% van de bevolking. Ondanks de ruime afbakening van die zone, zijn er echter nog steeds 4.400 mensen inwoners in de linten en fragmenten erbuiten: bijna een kwart van de Haaltenaren.

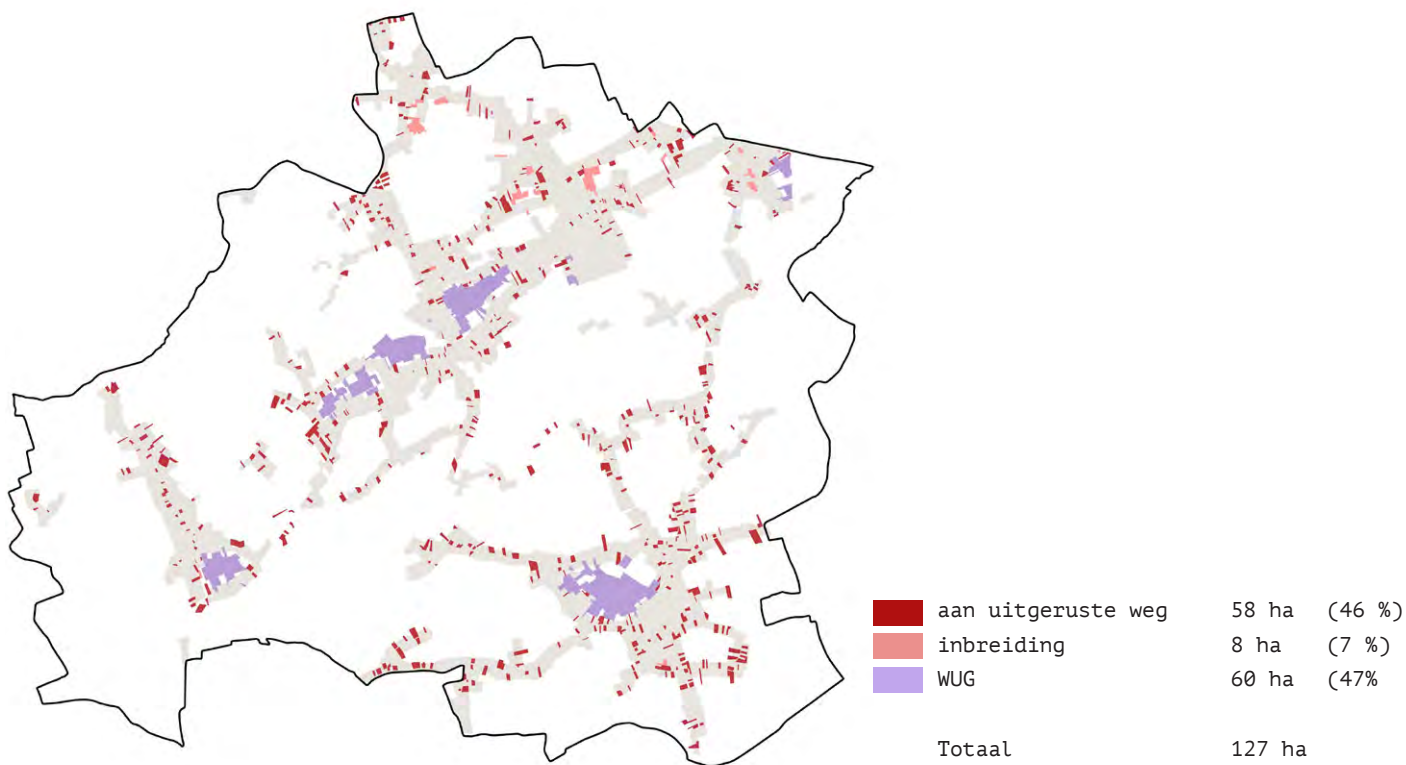
Dit ondersteunt uiteraard de impressie die de kaarten al gaven: dat een groot deel van de mensen in Haaltert afgelegen woont, ver van voorzieningen en buiten de dorpscentra.

GROTE RUIMTERESERVES, VOORAL IN DE LINTEN EN OPENRUIMTEKAMERS

We hebben ook de onbebouwde kavels in kaart gebracht die zich bevinden in het woongebied en het woonuitbreidingsgebied van Haaltert. De kaart hiernaast toont deze kavels, opgedeeld in drie categorieën. Als eerste zijn er de kavels die reeds ontsloten zijn door een uitgeruste weg, deze liggen als het ware klaar om bebouwd te worden. Die tellen samen 58 ha. Een tweede categorie zijn kavels voor eventuele

CATEGORIE	INWONERS (ca.)	AANDEEL (inw.)
Dorpscentra	2 400	12 %
Haaltert	950	
Denderhoutem	650	
Ede	250	
Terjoden	350	
Kerksen	200	
Kernbebouwing	11 900	64 %
Haaltert	8 500	
Denderhoutem	1 900	
Heldergem	1 500	
Linten en fragmenten	4 400	24 %
TOTAAL	18 700	100 %

huidige woonlocatie inwoners volgens stedenbouwkundige afbakeningen



overzicht onbebouwde kavels in woon(uitbreidings)gebied (eigen analyse)

inbreidingsprojecten, waarvoor dus nog wegenis dient aangelegd te worden. Door de typische structuur van Haaltert zijn dit er heel weinig, ook het gewestplan is immers sterk op lintbebouwing gebaseerd. Samen tellen ze voor 8 ha. Als laatste categorie zijn er de woonuitbreidingsgebieden (WUG), die in Haaltert vooral voorkomen in de openruimte kamers. De onbebouwde kavels in deze WUGs zijn samen zo'n 60 ha groot.

In totaal hebben we dus 127 ha aan kavels die op termijn bebouwbaar zijn - een enorme voorraad waar potentieel nog duizenden woningen kunnen worden gerealiseerd. Om dit potentieel beter in te schatten, hebben we in de tabel hieronder een bijkomende analyse uitgevoerd. Daarbij kijken we enkel naar de onbebouwde kavels in woongebied, dus zonder de WUGs. Afhankelijk van de zone waarin ze vallen (dorpscentrum, kernbebouwing, linten of openruimte kamers) hebben we een bebouwendichtheid aangenomen. Deze is gebaseerd op een BAU scenario, met 15 woningen per ha in de meer perifere zones en 25 woningen per ha in de centra. Op die manier kunnen er, zonder de woonuitbreidingsgebieden te moeten aansnijden en zonder echt dens te bouwen, meer dan 1000 bijkomende woningen worden gerealiseerd. Maar ook blijkt uit de analyse dat van de in principe vrij snel bebouwbare lege kavels, meer dan een derde op niet-duurzame locatie ligt, in de zone 'linten en fragmenten'.

Het hieronder berekende bouw-potentieel kijkt enkel naar de onbebouwde kavels en maakt abstractie van de verdichtingsmogelijkheden die er nog bestaan

in het al bebouwde weefsel. Door hier op gerichte plekken te transformeren, kunnen ook daar nog heel wat woningen worden gebouwd. Dat kan gaan om duurzame verdichtingsprojecten in de dorpskernen, maar ook meer en meer eigenaars van perifeer gelegen woningen beginnen na te denken over verdichting, bv opsplitsen van grote woningen of kavels.

We zitten dus met een grote hoeveelheid bouw mogelijkheden, die de vraag voor de komende decennia (zie verder) ruim overstijgt. Het zal dus van essentieel belang zijn dat de invulling van al die mogelijkheden voldoende gestuurd wordt, anders gaat het verspreide bouwen uit het verleden gewoon voort. Een beleid dat keuzes maakt om nieuwe woningen te sturen naar de meest duurzame locaties, kan anderzijds een belangrijke, positieve kanteling teweegbrengen in de ruimtelijke ontwikkeling van Haaltert. Demografische prognoses: vergrijzing en vergroening

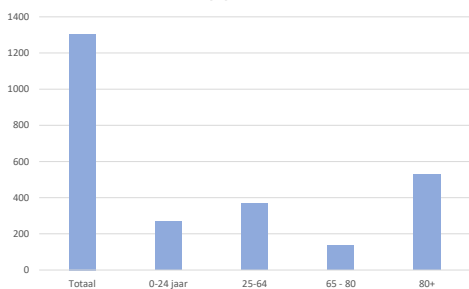
Haaltert kende de voorbije 15 jaar een redelijk sterke groei, met 1300 nieuwe inwoners. Die groei zal zich ook in de toekomst verder zetten. Opvallend is wel dat in het verleden elke leeftijdscategorie in aantal toenam, maar dat in de komende jaren de actieve bevolking wel zal krimpen. De groei bevindt zich vooral bij de 65+ers, en ook een beetje bij de jongeren. Dit zal ervoor zorgen dat in 2035 meer dan een kwart van de Haaltenaars ouder is dan 65.

Uiteraard neemt ook het aantal huishoudens toe, maar hier valt op dat er zowel in de voorbije 15

RUIMTERESERVES ONBEOUWD - zonder WUG			
	oppervlak	aanname BAU	# WOE
Dorpscentrum	2 ha	25 woe/ha	63
Kernwijken	33 ha	15 woe/ha	497
Linten	24 ha	15 woe/ha	358
Kamers	7 ha	15 woe/ha	105
TOTAAL	66 ha		1 023

huidige ruimtereserve voor wonen: onbebouwde woonkavels volgens stedenbouwkundige afbakening

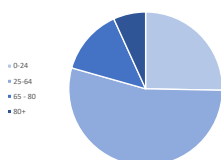
Bevolkingsgroei 2004-2019



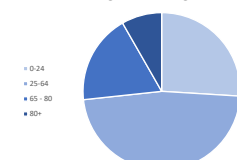
Bevolkingsgroei 2019-2035 (prognose)



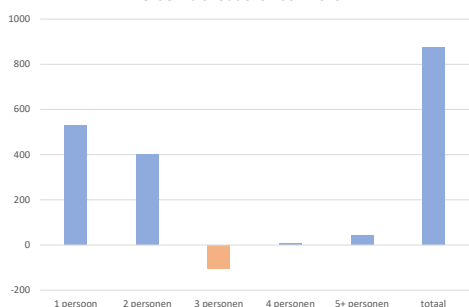
Bevolkingsamenstelling 2019



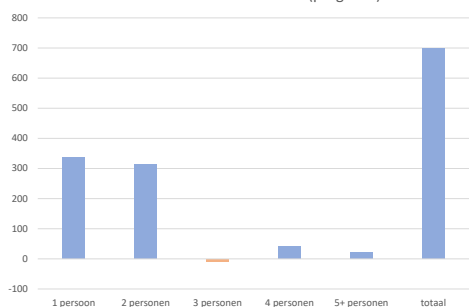
Bevolkingsamenstelling 2035



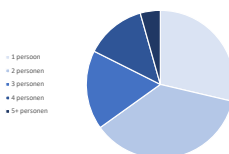
Groei huishoudens 2004-2019



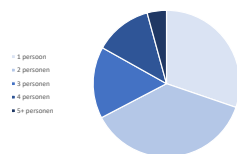
Groei huishoudens 2019-2035 (prognose)



Huishoudens 2019



Huishoudens 2035



demografische prognose bevolking en huishoudens (Provincie in cijfers, eigen verwerking)

jaar, als in de 15 jaar die gaan komen, in de eerste plaats de huishoudens met 1 en 2 personen zijn bij gekomen. Toch zien we ook bij de gezinnen van 4 en meer personen een kleine toename - wat in landelijk Vlaanderen een uitzondering is. Maar tegen 2035 zal ook in Haaltert, net als vrijwel overal, tweederde van de bevolking alleen of met twee wonen.

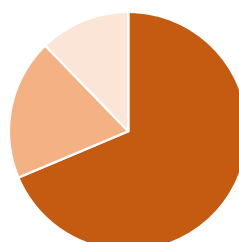
Dit is een demografische situatie die zich niet vertaalt in het woningbestand. Dit bestond in 2018 namelijk voor meer dan tweederde uit relatief grote, grondgebonden woningen. Groot is daarbij relatief, omdat we enkel over cijfers beschikken van de woningen kleiner dan wel groter dan 104 m² vloeroppervlakte - wat niet écht heel groot is naar Vlaamse maatstaven. Maar voor wie alleen of met twee woont, is dat toch ruim te noemen. Bij de nieuwe woningen sinds 2004 zien we, zoals hiervoor al beschreven, een belangrijk aandeel appartementen, maar ook opnieuw die relatief grote eengezinswoningen.

Met wat we hiervoor al besproken hebben over de ligging van de meeste woningen in Haaltert, kunnen we dus duidelijk besluiten dat er sprake is van een mismatch tussen het woningaanbod en de demografische evolutie. Meer ouderen en meer (heel) kleine gezinnen, dat vraagt vooral om centraal gelegen, compacte woningen in de nabijheid van voorzieningen, goed toegankelijk en liefst in een omgeving met een goede sociale cohesie en ontmoetingsruimte in de buurt. De typische grondgebonden woning in een Haalterse lintbebouwing voldoet niet echt aan die criteria.

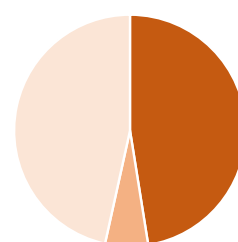
PLANNEN EN PROJECTEN IN HAALTERT

We hebben hiervoor al besproken dat er op reeds bestemde, onbebouwde kavels gemakkelijk

Woningbestand 2018



Nieuwbouwwoningen 2004 - 2018



■ Grote huizen ■ Kleine huizen ■ Appartementen

huidig woningbestand en verdeling nieuwbouwwoningen sinds 2004 (Provincie in cijfers, eigen verwerking)

plaats is voor meer dan 1000 bijkomende woningen, zonder rekening te houden met mogelijkheid tot transformatie en verdichting in het bestaande weefsel. De groei voor de komende 15 jaar in Haaltert voorspelt een toename met ca. 700 huishoudens, het aanbod overstijgt dus ruimschoots de verwachte vraag in de komende jaren. Toch wordt er ook in Haaltert gedacht aan grotere ontwikkelingsprojecten: twee projecten in woonuitbreidingsgebied zijn weliswaar nog niet vergund, maar wel al vrij gedetailleerd bestudeerd. Het eerste project is Kerkskenveld, een uitbreidingsproject nabij de kern van Kerksken met vooral grondgebonden woningen en een aantal kleine appartementsblokjes, naast een redelijk groot groengebied. Het project bestaat voor de helft uit sociale woningen. Dit gebied is woonuitbreidingsgebied en geldt in de kaart aan het begin van dit hoofdstuk niet als 'openruimtekamer' omdat de zone niet door bebouwing wordt omgeven.



bebouwingsvoorstel 'Kerksken Veld' (boven) en woonuitbreidingsgebied Denderhoutem (onder)

Er bestaat een inrichtingsvoorstel voor dit project, dat naast woningen ook heel wat kleine en grotere groenruimte bevat, net als andere ontmoetingsruimtes. Bij de omwonenden roept het project echter heel wat weerstand op, getuige de verschillende protestbordjes in voor- en achtertuinen. Het tweede project bevindt zich in een woonuitbreidingsgebied in Denderhoutem, vlak naast het centrum en deze keer wel in een van de 'openruimtekamers'. Het inrichtingsvoorstel voor dit gebied voorziet zowel heel wat vrijstaande en halfopen eengezinswoningen als verschillende meergezinswoningen. Centraal wordt rond de bestaande sportcluster een soort van sportpark gecreëerd, met groen dat ook doorloopt tussen de appartementsgebouwen. Verder is het plan echter heel klassiek, met een eenvoudige verkaveling die hier en daar een groen pleintje vrijlaat.

Naast deze twee grote projecten, zijn er verschillende terreinen in Haaltert waar kleinschaligere appartementsprojecten worden gepland of al uitgevoerd. Dit valt vooral op langs de belangrijkste verbindingswegen die de centra doorkruisen, maar ook bijvoorbeeld aan het station van Ede. De projecten zorgen voor verdichting, maar lijken niet echt een grote extra meerwaarde voor de buurt te betekenen. Ze lijken ook nooit deel uit te maken van een groter, strategisch plan voor de hele kern.



bouwproject nabij het station van Ede (boven), protest tegen bebouwing Kerksken Veld (onder)



bestaande structuur dorpskern van Haaltert

DORPSCENTRUM HAALTERT

Als we het dorpscentrum van Haaltert zelf onder de loep nemen, vallen meteen een aantal belangrijke structuren op. Er zijn de structurerende wegen, met de N460 (Stationsstraat-Hoogstraat) als belangrijke doorgaande as. Deze kent heel wat verkeers- en parkeerdruk, maar vormt ook een belangrijk gezicht van het dorp, en verzamelt veel handels- en publieke voorzieningen, waaronder het gemeentehuis. Haaks op de N460 loopt de Bruulstraat als verbinding richting Ede, en tegelijk de ontsluiting van het eigenlijke dorpscentrum. Langs de Bruulstraat vinden we achtereenvolgens de kerk en het aanliggende centrale Sint-Goriksplein, het Warandepark met de Klokpoutbeek, een cluster met basisschool en woonzorgcentrum en tenslotte het Bruulpleintje dat het centrum min of meer afsluit. Ook langs de Bruulstraat bevinden zich winkels en horecazaken, maar de straat heeft een wat meer lokaal karakter. Toch zit ook hier heel wat verkeer op.

De meeste verblijfs- en beeldkwaliteit in het dorpscentrum van Haaltert vind je rond de kerk en

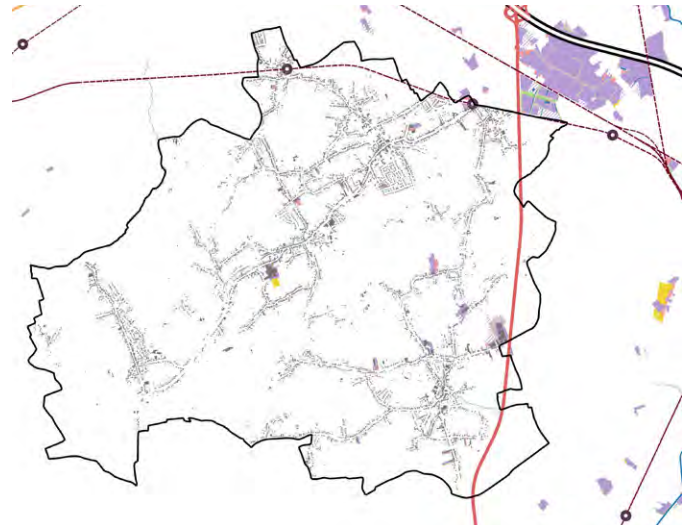
het park, waar vrij recent ook de publieke ruimte werd aangepakt. Het Sint-Goriksplein loopt nu visueel verder in de Achterstraat, waar aan de bibliotheek en ontmoetingscentrum De Warande een extra pleintje is gecreëerd dat dienst doet op marktdagen.

De bebouwing in het centrum van Haaltert is heel gevarieerd en van wisselende (beeld)kwaliteit. Er is redelijk wat vernieuwd en de kleinschaligheid van het dorpscentrum is daarbij intact gebleven, maar er is weinig eenheid vast te stellen. Die diversiteit hoort bij het dorpskarakter, maar sommige gebouwen en plekken vragen wel om opwaardering.

Vanuit het Warandepark vertrekt ook de beekvallei, die haar groen karakter heeft behouden maar erg 'achterin' verloopt en zelden toegankelijk en zichtbaar is. Naast het Warandepark is er verder geen echt uitgebouwde publieke groenruimte aanwezig in of rond het centrum, maar er is wel heel wat informeel en/of natuurlijk groen.

DORPSCENTRUM DENDERHOITEM

Ook het dorpscentrum van Denderhoutem is ontstaan aan een beekvallei (de Molenbeek) en hangt op aan een aantal belangrijke lokale straten. Het echte centrum bevindt zich rond de straat Dorp, waar de meeste winkels zich bevinden en de kerk met plein. Achter Dorp bevinden zich een hoop publieke voorzieningen, grenzend aan een grote openruimtekamer met ook sportvoorzieningen. Hier bevinden zich de academie, sporthal, een groot woonzorgcentrum en een basisschool. De straat Dorp zelf overbrugt een aanzienlijk hoogteverschil en is door de vrij dichte bebouwing en het wat kronkelig verloop een beetje een 'street canyon', nog versterkt door de hoge verkeersdruk. Buiten het centrum vertakt ze in verschillende aanloopstraten, die wisselend opgeladen zijn met bijkomende handelsvoorzieningen. In het noorden van de kern van Denderhoutem bevindt zich rond de Schoolstraat nog een secundaire voorzieningencluster, met supermarkt, basisschool en wat lokale winkeltjes. Over het algemeen heeft het centrum van Denderhoutem wel een vrij duidelijke structuur, maar mist het uitstraling en leesbaarheid voor wie er zich bevindt. Er is ook heel weinig zichtbaar, publiek groen. De openruimtekamer met sportcluster is vanop straat amper zichtbaar.



bedrijvigheid in en rond Haaltert

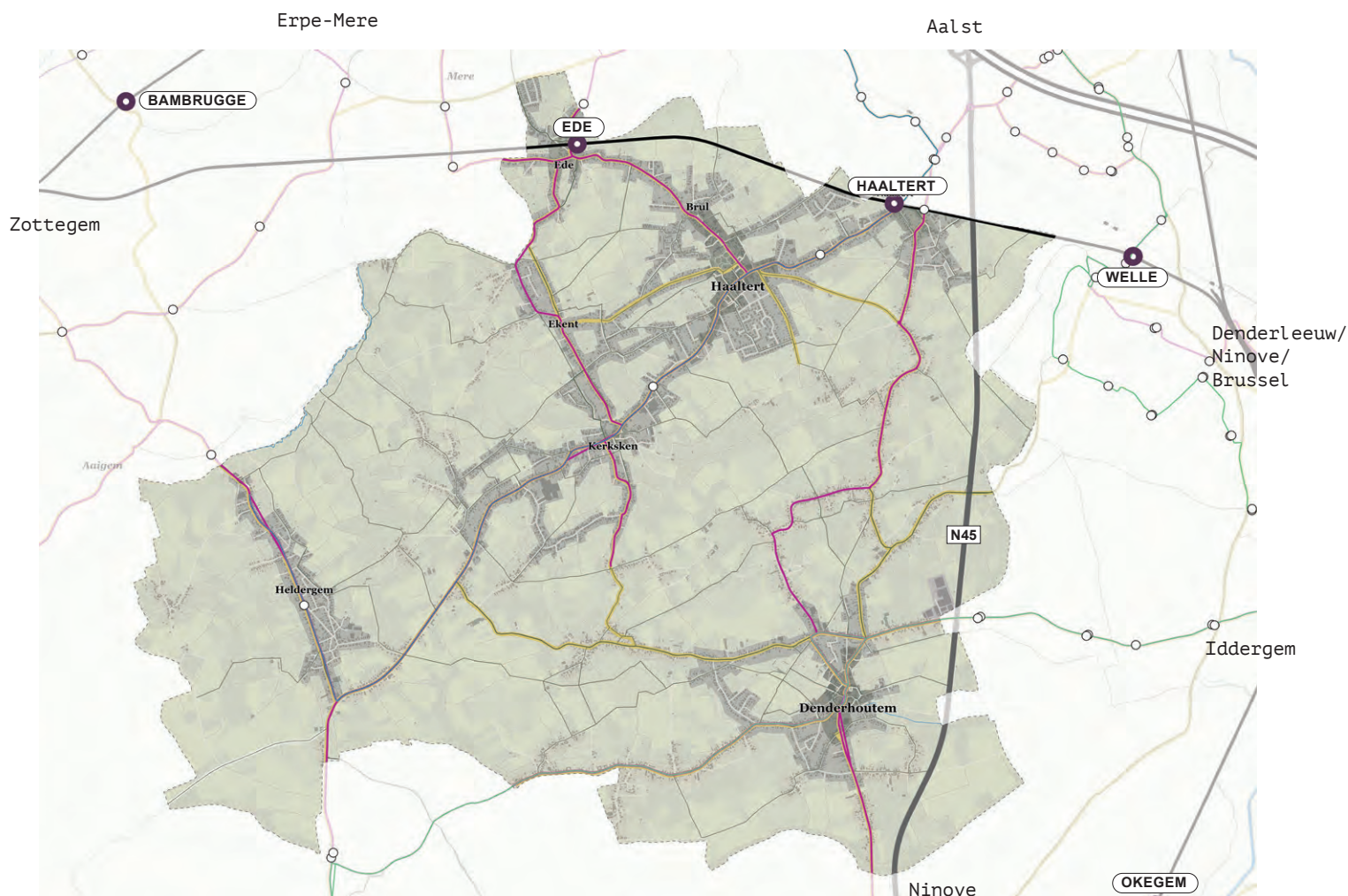
KLEINSCHALIGE BEDRIJVIGHEID

Over industrie en bedrijvigheid in Haaltert kunnen we kort zijn: die is vrijwel onbestaande. Er is enkel een klein bedrijventerrin net buiten Denderhoutem, aan de kruising van de Expresweg met de Iddergemsesteenweg. Daarnaast zijn er nog een aantal verspreide bedrijven. Grote industriegebieden zijn er wel buiten de gemeentegrens, in Aalst en Ninove bijvoorbeeld.



bestaande structuur dorpskern van Denderhoutem

2.2 MOBILITEIT



GROTE AUTO-AFHANKELIJKHEID

Haaltert is in principe heel goed bereikbaar: er is de expresweg die een snelle verbinding vormt naar de E40 Gent-Brussel, er is een spoorweg met twee stations, er is een uitgebreid wegennet, verschillende buslijnen en een redelijke fietsinfrastructuur. Echter, door de overmaat aan verspreide (lint)bebouwing en het pendelgedrag van de bewoners, die voor een groot deel buiten Haaltert werken en vanaf het middelbaar ook naar school gaan in de buurgemeentes, is de auto-afhankelijkheid toch heel groot. Van alle verplaatsingen binnen, naar en uit Haaltert, gebeurt 75% met de auto. Bij de interne verplaatsingen is dat nog steeds 60%, bij de externe verplaatsingen 80%. Vooral om te gaan werken, te winkelen en te recreëren domineert de auto. Bij de schoolverplaatsingen is ook de auto de belangrijkste vervoersmodus, maar daar speelt ook de fiets (bij interne en externe verplaatsingen) en het openbaar vervoer (vooral bij externe verplaatsingen) een belangrijke rol.

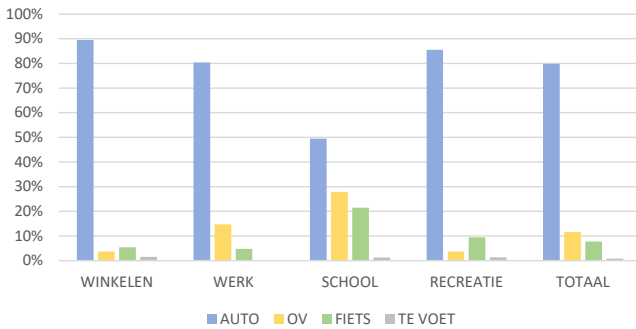
- Spoor
- Treinstation
- OV-buslijnen
- Bushalte
- N45 hoofdweg
- Secundaire wegen
- Lokale weg type 1 en 2
- Hoofdroute fiets
- Recreatieve/functionele fietsroutes

Met de expresweg (N45) beschikt Haaltert over een belangrijke as voor doorgaand verkeer, maar deze ligt redelijk excentrisch. Ook andere straten hebben daarom een verbindende functie, maar deze lopen vaak dwars door de dorpskernen en zijn meestal ook sterk bebouwd. Het resultaat is heel wat verkeers- en verkeersleefbaarheidsproblemen op deze assen en in de

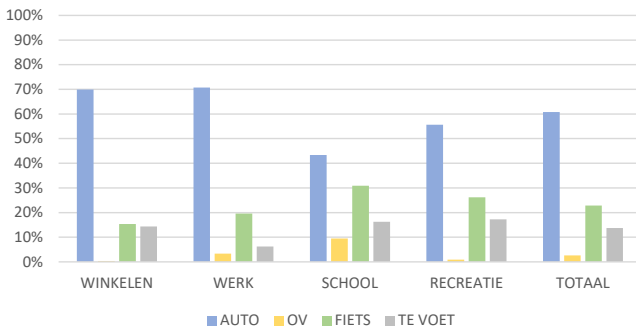
dorpscentra, die moeilijk op te lossen vallen omdat er geen betere alternatieve routes voorhanden zijn.

Als we op regionale schaal kijken, valt op dat de werkgerelateerde verplaatsingen zich richten op vier hoofdbestemmingen: Haaltert zelf, de buurgemeenten Ninove en Aalst, en Brussel. Ook Gent speelt een belangrijke rol, maar iets minder. Om te winkelen gaan Haaltenaars naast de eigen gemeente vooral naar Aalst en Ninove, en daarna naar Gent - hier is Brussel minder populair. Haaltert is zelf geen belangrijke regionale bestemming, en trekt vooral pendelaars en winkelklanten uit de omliggende gemeenten.

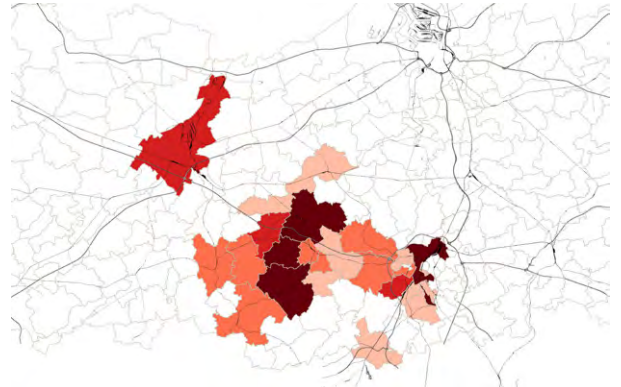
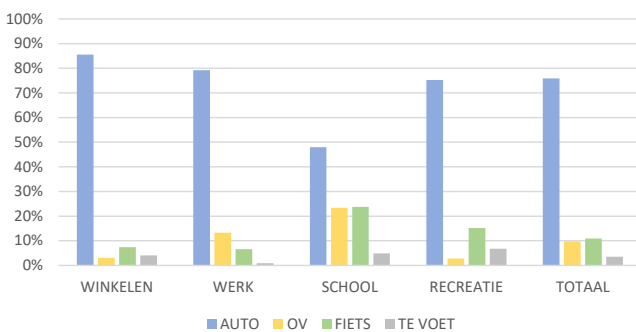
Modal split externe verplaatsingen



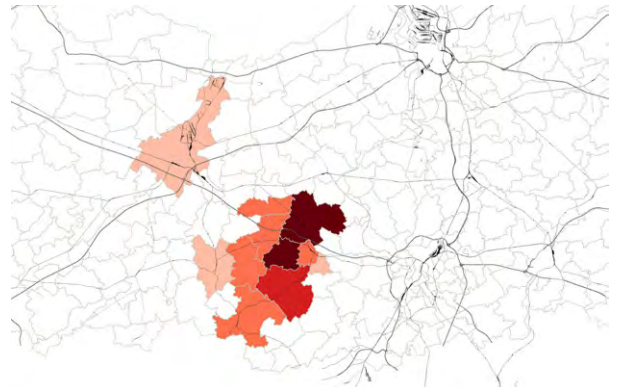
Modal split interne verplaatsingen



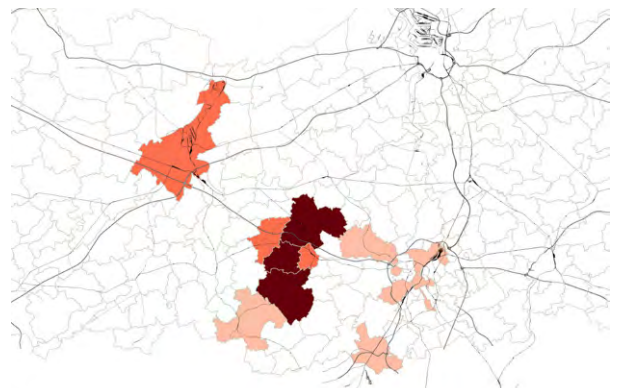
Modal split alle verplaatsingen



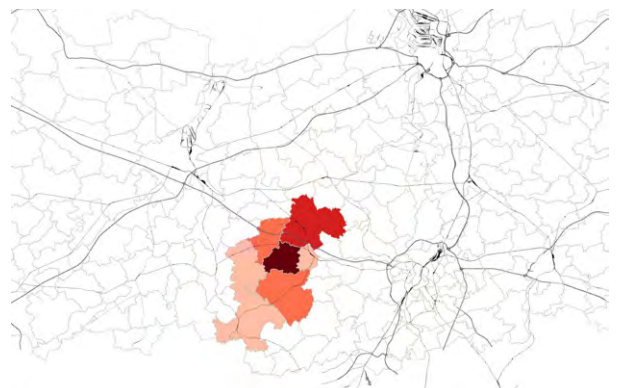
uitgaande werkgerelateerde verplaatsingen



inkomende werkgerelateerde verplaatsingen



uitgaande winkelgerelateerde verplaatsingen



inkomende winkelgerelateerde verplaatsingen



TWEE STATIONS MAAR BEPERKTE INTERNE OV-ONTSLUITING

Haaltert heeft het voorrecht te beschikken over twee evenwaardige stations, maar beide liggen jammer genoeg nogal excentrisch aan de noordgrens van de gemeente, en niet in de belangrijkste dorpscentra. Zelfs het station Haaltert ligt op 1,5 km van het dorpscentrum van Haaltert. In beide stations stopt de S3 trein tussen Zottegem en Dendermonde, met halte in de Brusselse stations, één keer per uur met extra bediening tijdens de piekuren. Beide stations van Haaltert kennen een gemiddelde van zo'n 500 opstappers per weekdag, wat ze tot eerder kleine stations maakt. De S3 trein naar Brussel is een directe en vrij snelle verbinding, zonder veel tussenhaltes. Meer verbindingen naar Brussel zijn ook in Denderleeuw te vinden, zeker vanuit Denderhoutem bijna even snel te bereiken als het 'eigen' station van Haaltert.

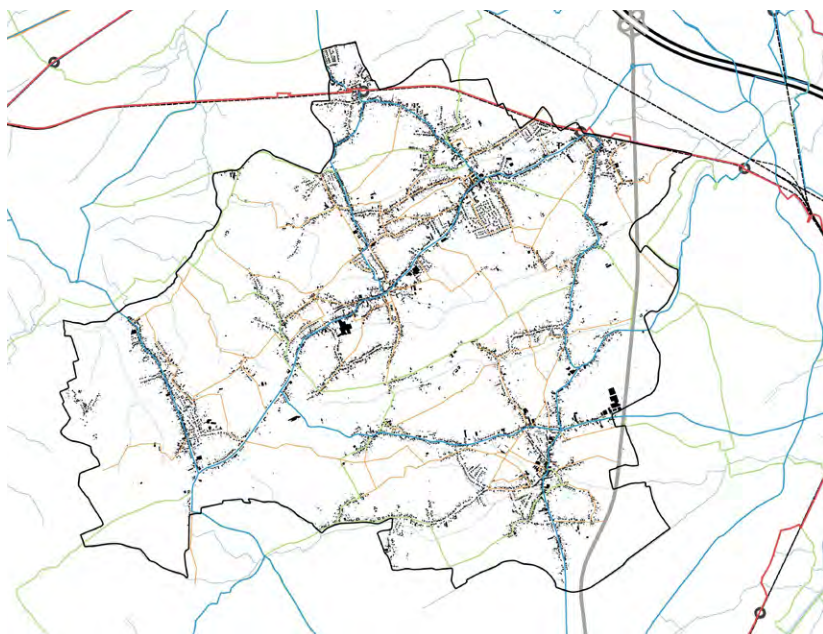
Er zijn in Haaltert ook verschillende buslijnen, die zowel voor de interne ov-ontsluiting zorgen als een rechtstreekse verbinding creëren naar (vooral) Aalst, Denderleeuw en Ninove. Opvallend is dat er geen snelle busverbinding bestaat tussen de twee hoofddorpen van Haaltert zelf: om van Haaltert naar Denderhoutem te geraken, moet je altijd overstappen. Ook geraak je enkel vanuit Denderhoutem en Terjoden rechtstreeks in Ninove.

FIETSGEBRUIK BEPERKT

Ondanks de korte afstanden die er meestal maar af te leggen vallen, wordt er in Haaltert niet zo veel gefietst, ook niet bij interne verplaatsingen. In de totale modal split telt de fiets voor 10%, bij de interne verplaatsingen is dat 20%. Er is in Haaltert een fiets-wensnet uitgetekend dat breed vertakt is, maar waarvan vooral de hoofdroutes echt zijn uitgewerkt. Die

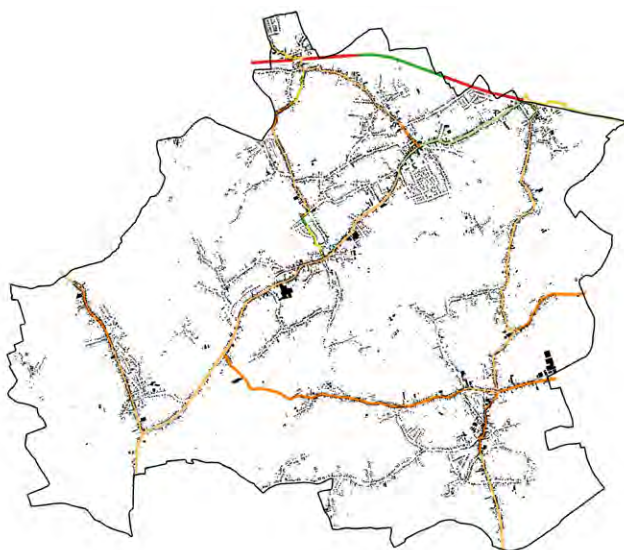
hoofdroutes lopen echter meestal parallel aan drukke verkeerswegen, die vaak ook nog eens bebouwd zijn en een hoge parkeerdruk kennen, zodat het een lastige oefening is om hier een kwalitatief en vooral aangenaam fietspad te integreren. We hebben de kwaliteit van de hoofdroutes geanalyseerd (zie kaart onderaan) en die is slechts zelden echt conform het vademecum voor goede fietsinfrastructuur. Meestal gaat het om aanliggende fietspaden die slecht afgescheiden zijn van de weg, te smal zijn en/of niet comfortabel zijn aangelegd. In

sommige hoofdroutes is er zelfs geen fietspad, hoewel er toch redelijk wat verkeer op deze assen zit. Haast nergens is er sprake van vrijliggende fietsroutes, hoewel deze veruit het meest aantrekkelijk zijn voor fietsers. Langs de spoorweg is er een plan voor een fietssnelweg, die echter nog maar fragmentarisch is gerealiseerd.



- fietssnelweg
- hoofdroute
- lokale fietsroute
- recreatieve route

fietsnetwerk Haaltert (wensnet)



- missing link
- gemengd met druk verkeer
- gemengd met rustig verkeer
- aanliggend niet-conform
- aanliggend conform
- vrijliggend conform

kwaliteit bestaande hoofdfietsroutes (eigen analyse op basis van Google Maps en Street View)

2.3 OPEN RUIMTE



overzichtkaart open ruimte

EEN AGRARISCH BEKENLANDSCHAP

Het landschap van Haaltert is een cultuurlandschap, gekenmerkt door de glooiende topografie van de verschillende beekvalleien en het agrarisch gebruik ervan. Dit heeft ertoe geleid dat er weinig pure natuur aanwezig is in Haaltert, behalve dan in de beekvalleien zelf. Hier is de biologische waardering over het algemeen iets hoger, er zijn elzenbossen en natte graslanden te vinden, maar ook heel wat voor het landschap typerende populierenaanplantingen, die ecologisch wel minder waardevol zijn. De rest van het landschap bestaat uit weilanden en akkers. In die weilanden zijn op sommige plekken nog (vaak historische) fruitbomen terug te vinden (hoogstamboomgaarden), verder bestaan ze vooral uit soortenarm grasland.

Er zijn heel wat kleine landschapselementen te zien op de luchtfoto van Haaltert, in die beekvalleien maar ook als natuurlijke afscheiding tussen akkers en weilanden. Dit soort van groene elementen is waardevolle natuur, maar staat onder druk door moderne en meer intensieve landbouwpraktijken.

WEINIG BESCHERMDE NATUUR

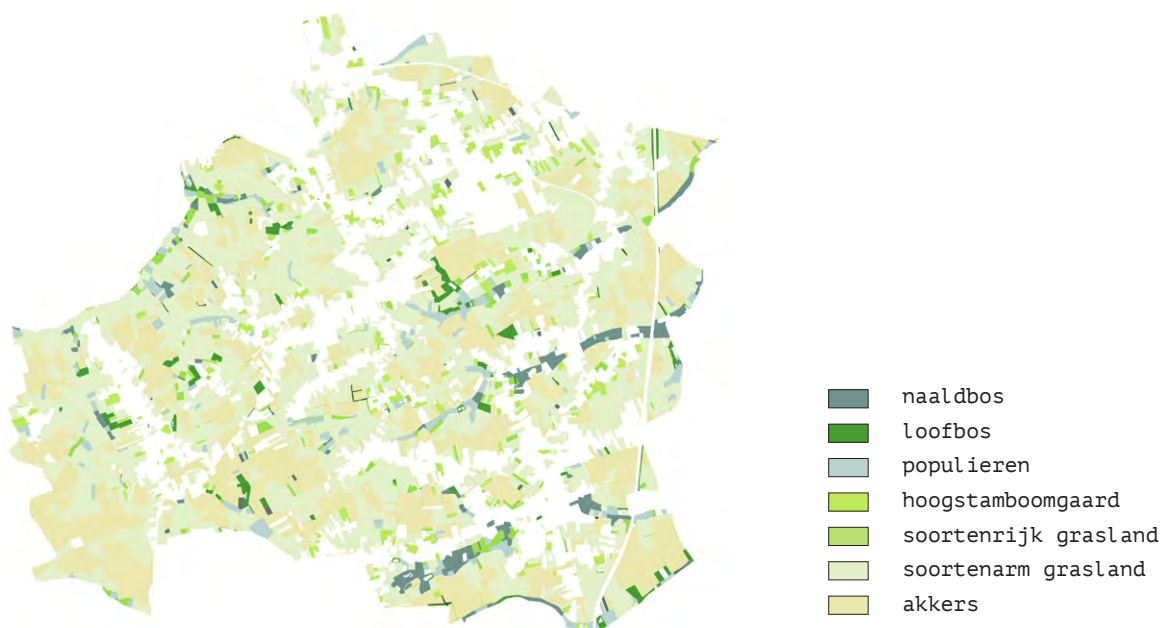
De beschermde natuur van Haaltert is beperkt tot één natuurgebied, Den Dotter in de vallei van de

Molenbeek. Dit is een natuurgebied beheerd door Natuurpunt aan de grens met Erpe-Mere, dat zijn naam dankt aan de aanwezigheid van dotterbloemen. Het is een gebied met typische valleinatuur, deels op natte gronden, deels op hogere, droge gronden. Er zitten verschillende vogelsoorten en het gebied is aantrekkelijk voor wandelaars. De wandelroutes door het gebied vertrekken in Heldergem of in Mere.

LANDBOUW GERICHT OP VEETEELT EN VOEDERGEWASSEN

De landbouwactiviteiten in Haaltert komen allang niet meer vooral van de bewoners zelf, er zijn nog amper boerderijen te vinden in de gemeente. De grond die voor landbouw gebruikt wordt, staat vooral in het teken van de veeteelt, met weilanden of akkers voor veevoeder (maïs, bieten, andere voedergewassen). Daarnaast is er ook ruimte voor de teelt van granen en aardappelen.

De combinatie van landbouw en het typische bekenlandschap zorgen voor een verhoogd risico op erosie en vervuiling van grondwater en bodem door stikstof en fosfaat. Zoals op veel plekken in Vlaanderen is meer aandacht voor milieuvriendelijke, duurzame landbouw nodig, prioritair in de beekvalleien zelf.

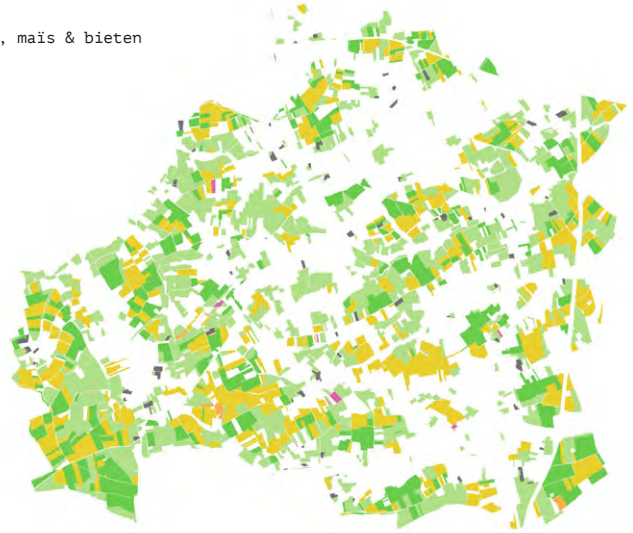


verschillende ecotopen in Haaltert



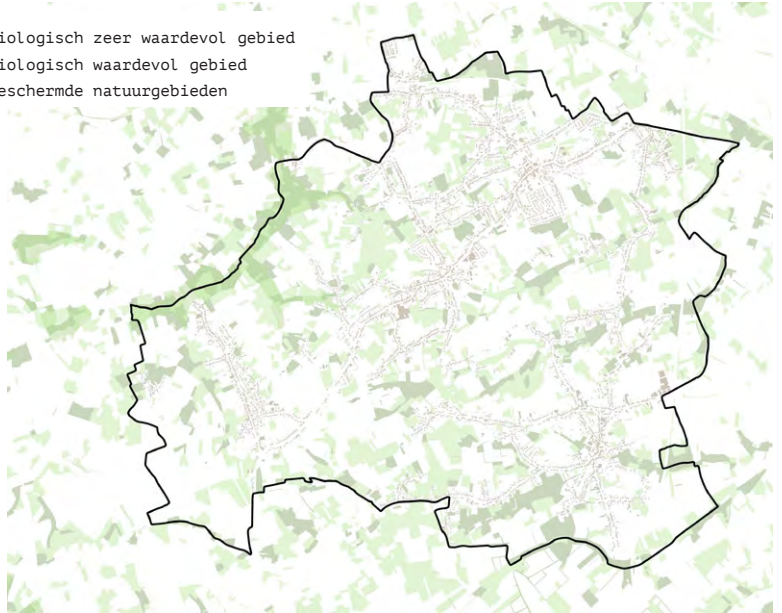
impressies van het agrarisch
landschap van Haaltert

- aardappelen & Granen
- grasland
- voedergewassen, maïs & bieten
- fruit

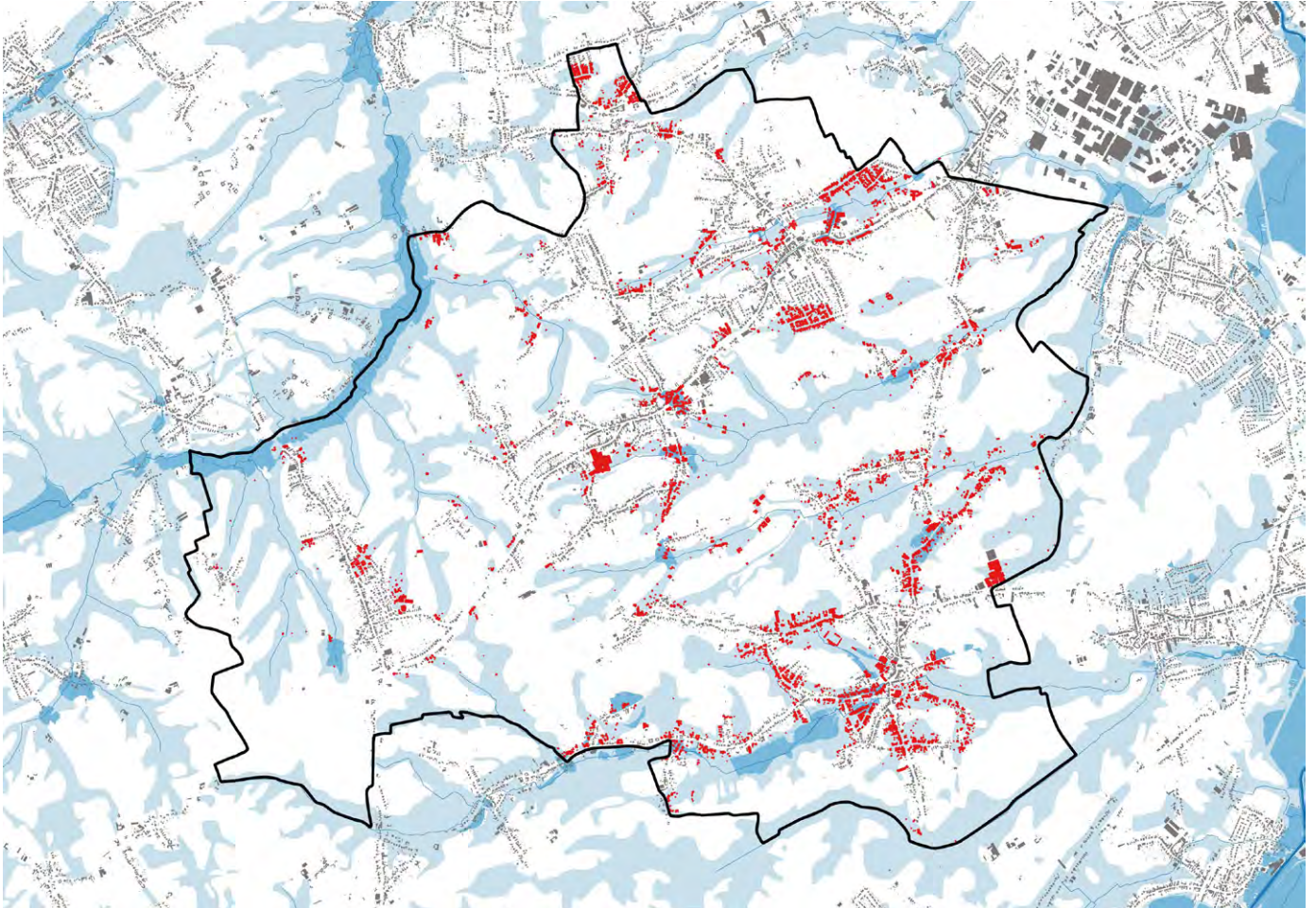


landbouwgebruik

- biologisch zeer waardevol gebied
- biologisch waardevol gebied
- beschermde natuurgebieden



natuurwaarden



overstromingsrisico's en impact op bebouwing

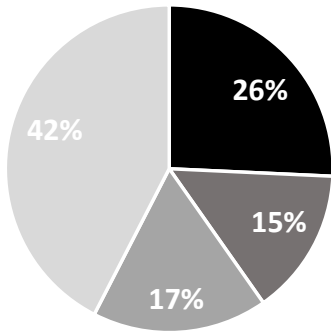
TOEBOUWEN VAN BEEKVALLEIEN LEIDT TOT OVERSTROMINGSRISICO'S

De kaart hierboven toont de effectieve en mogelijke overstromingsgebieden. Uiteraard zijn daar de beekvalleien duidelijk op te herkennen. Doordat deze historisch al bebouwd waren, maar nadien door de lintbebouwing nog verder zijn toegebouwd, bevinden zich heel veel (woon)gebouwen in deze zones met een risico op wateroverlast. Die overlast is op dit moment nog niet echt voelbaar, maar zal in de toekomst waarschijnlijk toenemen als er met de klimaatverandering ook meer en hevigere regenperiodes zullen plaatsvinden. Maar ook los daarvan is het historisch toebouwen van de beekvalleien een fenomeen dat de landschappelijke en ecologische kwaliteit van de open ruimte sterk negatief beïnvloedt. Zeker bij toekomstige bouwprojecten dient er meer aandacht

te gaan naar het vrijwaren van de nattere gebieden en het ontharden van wat er nu al bebouwd is. Dit geldt in de linten, maar ook in de dorpscentra van Haaltert, Denderhoutem en Kerksken, die allemaal in een beekvallei liggen.

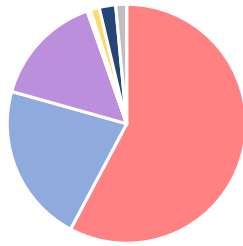
2.4 ENERGIE

Huidig energieverbruik Haaltert
0,34 TWh/j

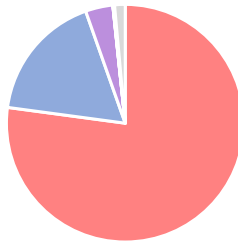


■ Aardgas ■ Elektriciteit ■ Stookolie ■ Transport

Elektriciteit per sector

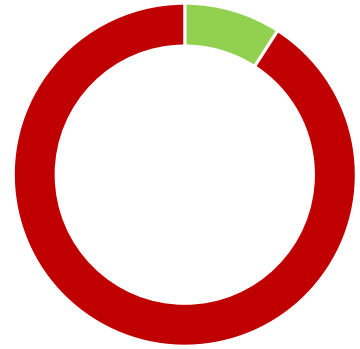


Gas per sector



■ Huishoudens ■ Tertiaire sector ■ Industrie
 ■ Energiesector ■ Transport ■ Landbouw
 ■ Openbare verlichting ■ Onbekend

Eigen productie (hernieuwbare) energie



■ Eigen ■ Import



warmtevraagdichtheidskaart voor Haaltert (data Fluvijs & VITO)

HOGE AMBITIES, EERSTE RESULTATEN

In 2017 ondertekenden 13 steden en gemeenten van Zuid-Oost-Vlaanderen, waaronder Haaltert, het burgemeesterconvenant voor energie en klimaat. Samen maakten ze een regionaal klimaatplan op met de duidelijke ambitie om tegen 2030 samen 40% minder CO_{2,eq} uit te stoten. Hoge ambities, waarvoor dan ook duidelijke prioritaire maatregelen werden opgesomd in dat klimaatplan: sturen van het woonbeleid naar meer duurzaamheid, energetische renovaties ondersteunen, elektriciteit produceren op basis van zonne- en windenergie, stimuleren van fiets en gedeeld vervoer, ...

Hoewel deze maatregelen het hele pallet van thema's in deze Bouwmeester Scan afdekken, speelt energie daarbij steeds een grote rol. In Haaltert, een echte residentiële gemeente, is het (fossiel) energieverbruik voor transport, gebouwverwarming en elektriciteit in gebouwen samen goed voor bijna 95% van de CO_{2,eq}-uitstoot. Industrie en landbouw zijn de belangrijkste uitstoters van die overige 5%, maar zijn dus bijna verwaarloosbaar. Let op: daarmee kijken we wel enkel naar de zogenaamde 'scope 1 en 2' uitstoot van Haaltert, welke direct verbonden is met lokale, directe uitstoot of lokaal energieverbruik. De CO_{2,eq}-uitstoot verbonden met bv. consumptie (voeding, goederen, constructie van gebouwen) en transport elders (incl. vliegtuigreizen), de zogenaamde scope 3-uitstoot, zit niet in die berekening vervat, maar telt gemakkelijk nog eens voor het dubbele tot driedubbele.

Die scope 1 en 2-uitstoot telde in Haaltert in 2018 voor ca. 60.500 ton CO_{2,eq}. Opvallend daarbij is de duidelijke daling die er in Haaltert heeft plaatsgevonden tussen 2011 en 2018: in die periode daalde de lokale CO_{2,eq}-uitstoot met bijna 20%. Die daling ging gepaard met een gelijktijdige daling van het energieverbruik, vooral dan die op basis van stookolie. Tegelijkertijd ging het gasverbruik omhoog. Dit wijst erop dat er in de voorbije tien jaar heel wat gezinnen overgeschakeld zijn van stookolie op gas, wat voor heel wat efficiëntiewinsten heeft gezorgd. Dit is een quick win geweest, die waarschijnlijk echter niet meer kan worden herhaald. De uitdagingen voor de toekomst zijn daarom heel wat complexer.

EIGEN GROENE ENERGIEPRODUCTIE

Als het gaat over eigen productie van energie op basis van hernieuwbare bronnen, scoort Haaltert

vrij gemiddeld. Sinds 2015 staan er 4 windturbines op het grondgebied van Haaltert, die jaarlijks bijna 20.000 MWh groene stroom produceren. Alle pv-installaties samen tellen daarboven ook nog eens voor bijna 6000 MWh. In 2015 (laatste beschikbare cijfers) kwam daar nog eens een kleine 1000 MWh bij op basis van geothermie en zonnecollectoren.

Met die productie wordt bijna 5.500 ton CO_{2,eq} uitgespaard, oftewel ongeveer 9% van de totale uitstoot in 2018. Dat is zeker niet slecht, maar natuurlijk nog ver verwijderd van de 40% ambitie.

CONFRONTATIE MET VERBRUIK

Interessant wordt het natuurlijk als we die groene productie vergelijken met het totale energieverbruik in Haaltert. Dit kunnen we op dit moment enkel inschatten bij gebrek aan exacte data. Gebaseerd op het gas- en elektriciteitsverbruik dat Fluvius jaarlijks registreert per gemeente, het autobezit en gemiddeld aantal gereden kilometers en provinciale cijfers rond stookolieverbruik, komen we voor Haaltert op een geschat totaal energieverbruik van 0,34 TWh per jaar. Daarbij rekenen we elektriciteit, gebouwverwarming én personenvervoer samen. De grafiek hiernaast toont de onderlinge verhouding: gebouwverwarming (gas + stookolie) telt daar voor minstens 43% van het totaal, transport eveneens voor 42%, en elektriciteit (slechts) voor 15%. Als we de verbruiken per sector opsplitsen (getallen van Fluvius), zien we dat veruit het grootste deel wordt verbruikt door huishoudens en de tertiaire sector. Bij elektriciteit speelt ook de industrie een rol - we kunnen niet meteen vaststellen welke activiteit dat dan juist zou zijn.

Ten opzichte van dit totale verbruik telt de groene productie voor ongeveer 9%. In de praktijk is dat echter vrijwel enkel elektriciteitsproductie, terwijl 85% van het energieverbruik van verwarming en transport komt: daar zit dus een behoorlijke mismatch.

Wat die gebouwverwarming betreft toont de kaart hiernaast de warmtevraagdichtheid. Dit is een belangrijk gegeven als we gaan nadenken over collectieve groene warmtevoorziening (warmtenetten). Die zijn namelijk enkel haalbaar vanaf een bepaalde warmtevraagdichtheid. De lage woningdichtheid in de Haalterse lintbebouwing zorgt er echter voor dat die bijna nergens gehaald wordt: de oplossing zal dus waarschijnlijk elders moeten gezocht worden.

2.5 PUBLIEK ONDERNEMERSCHAP & REGELGEVING

KLASSIEKE RUIMTELIJKE INSTRUMENTEN

Haaltert maakt gebruik van de klassieke instrumenten om haar ruimtelijk beleid vorm te geven. Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS), dat dateert van 2008, geeft een mooie en heel duidelijke analyse van de gemeente. Een aantal van de strategische projecten en acties die in het structuurplan worden genoemd (bv. visie voor beken en linten, het concept van een parklint tussen het centrum en het station van Haaltert) zijn echter nooit verder geraakt dan voorstudies, terwijl het om heel waardevolle ideeën gaat. Er zitten dus zeker nog inspirerende ideeën vervat in het plan, maar na bijna 15 jaar is het toch ook aan actualisatie toe.

Opvallend is dat er in Haaltert maar heel weinig BPA's en RUP's bestaan, die bovendien ofwel relatief kleinschalig zijn, ofwel bedoeld voor punctuele, thematische kwesties (BPA zonevreemde bedrijven, specifieke RUPs voor recreatie). Voor het woonuitbreidingsgebied in Denderhoutem bestaat enkel een schetsontwerp uit 2002, dat nooit in een echt RUP is vertaald. Voor het in het GRS geplande 'RUP Beken en linten' werd in 2015 een uitgebreide voorstudie gemaakt die de situatie rond de beekvalleien en lintbebouwing goed in kaart brengt, maar ook dat proces is niet meer verder gezet.

GEBREK AAN CAPACITEIT EN TIJD STAAT IN DE WEG VAN AMBITIEUS BELEID

In het kader van deze Bouwmeester Scan voerden we een beknopte bevraging uit bij politiek en administratie omtrent hun evaluatie van de publieke slagkracht van het ruimtelijk beleid in Haaltert. Daarbij werd ingegaan op de thema's projectwerking, het sturend karakter van het ruimtelijk beleid en de aanwezigheid van een gedragen visie.

Een duidelijk probleem in Haaltert is de kleinschaligheid en redelijke onervarenheid van de administratie om complexere ruimtelijke projecten aan te vatten. Het recurrente werk (vergunningen, vragen beantwoorden) slorpt de meeste tijd op. Zeker zelf projecten initiëren en de regie ervan voeren, blijkt

in die omstandigheden niet mogelijk. Dit blijkt ook uit bv. uit het feit dat de meer complexe projecten uit het GRS, zoals het parklint, niet echt van de grond zijn gekomen. Als er werk gemaakt moet worden van dorpskernversterking en -vernieuwing, is dat gebrek aan capaciteit een cruciaal probleem dat opgelost moet worden om een goed resultaat van zo'n proces te kunnen garanderen.

Projectinitiatieven die door private actoren worden genomen, worden vooral ad hoc behandeld. Hier ontbreekt het aan een duidelijk kader. Zo'n kader zou moeten helpen om sneller en consequenter beslissingen te nemen, bij voorkeur ondersteund door duidelijke evaluatiecriteria die meegenomen kunnen worden om dossiers ook vlotter af te handelen.

Als overkoepelende ruimtelijke visie wordt nog steeds teruggesproken naar het GRS, dat wel goede punten bevat, maar toch ook verouderd is. Doordat er geen duidelijke visie bestaat en er veel ad hoc beslist wordt, is er in de gemeente wel een goede overlegcultuur ontstaan.

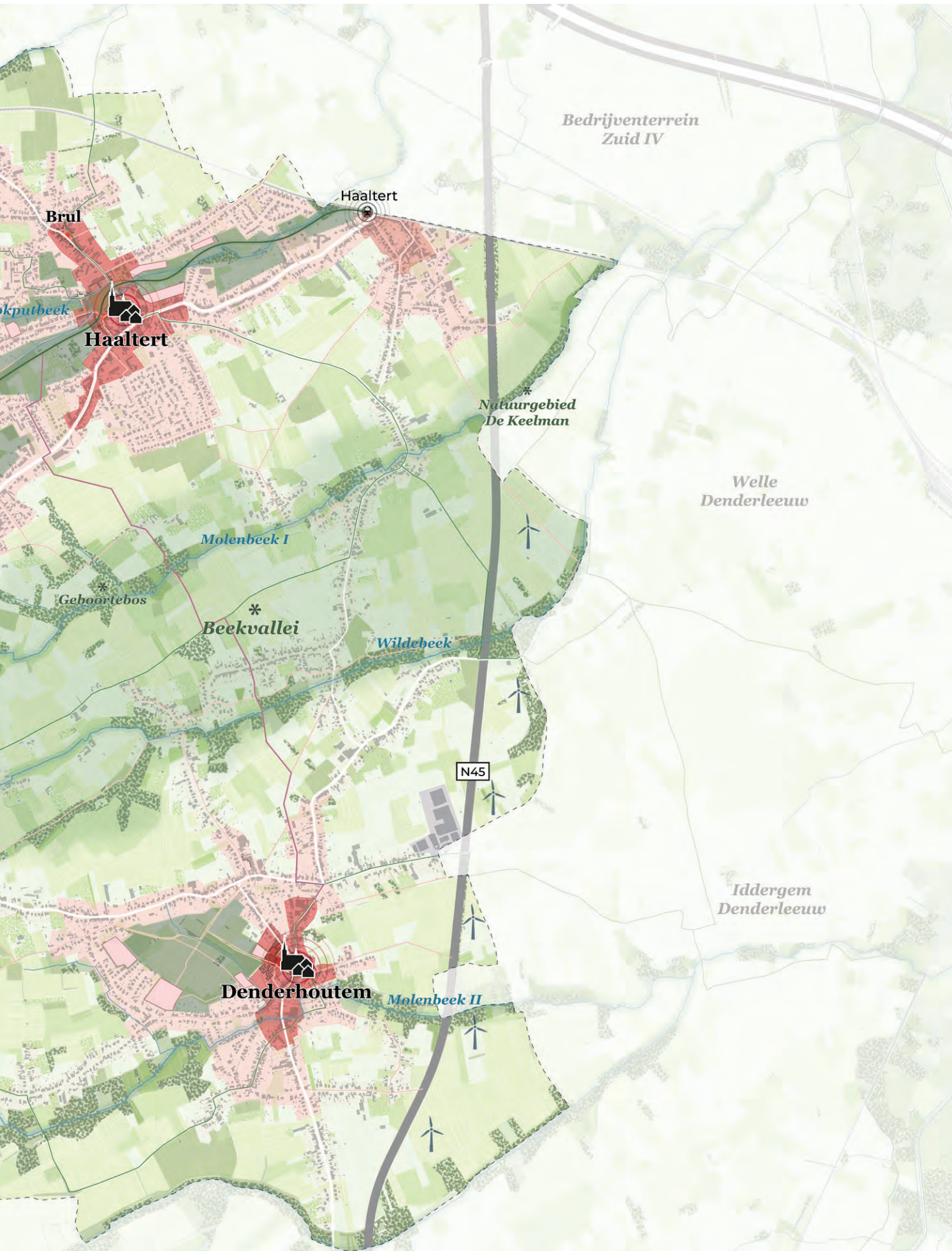
NIEUWE INSTRUMENTEN OM STUREND BELEID TE ONDERSTEUNEN

De gemeente is zich goed bewust van de pijnpunten en heeft ook al actie ondernomen om hier verandering in te brengen. Samen met de SOLVA (het intergemeentelijk samenwerkingsverband din Zuid-Oost-Vlaanderen, vooral actief op het vlak van ruimtelijke ordening en socio-economische expansie) wordt er gewerkt aan woonomgevingsplan. Hierin moeten duidelijke keuzes gemaakt worden, o.a. over waar meergezinswoningen mogelijk zijn. Samen met het plan wil men ook een omgevingstool ontwikkelen als toetsingskader voor grotere projecten. SOLVA was mee betrokken bij de workshops in het kader van deze Bouwmeester Scan, om zo de samenhang tussen deze scan en het nieuwe woonomgevingsplan te versterken. Samen moeten ze een opstap vormen naar een nieuwe visie voor het ruimtelijk beleid in Haaltert.

03.

AMBITIE





SAMENVATTENDE AMBITIES

	KERN- VERSTERKING	MOBILITEIT	OPEN RUIMTE	ENERGIE	ONDER- NEMERSCHAP
01. Groen dooraderd dorpenlandschap met compacte voorzieningenkernen	X	X	X	X	X
02. Ecologisch agrarisch landschap, gevrijwaard van woonbebouwing			X		X
03. Uitbouw van fietscultuur en deelmobiliteit		X		X	X
04. Evolutie naar klimaatneutraliteit		X		X	X
05. Samen bouwen aan een duurzame transitie	X	X	X	X	X

CREËREN VAN EEN GROEN DOORADERD DORPENLANDSCHAP MET COMPACTE VOORZIENINGENKERNEN

De verspreide bebouwing en het versnipperde open landschap van Haaltert zijn niet meer omkeerbaar. De uitdaging is dus om uit deze conditie het beste te halen. Dat kan gebeuren door te streven naar een divers woonlandschap waarbij bijna alle woningen in hun onmiddellijke omgeving beschikken over kwalitatieve groenruimte. Bijkomende uitbreiding van het bebouwd weefsel en het ruimtesbeslag is daarbij uit den boze en de bestaande openruimtekamers moeten met de nodige omzichtigheid behandeld worden en zoveel mogelijk van bebouwing gevrijwaard. Tegelijk moet de open ruimte wel beter ontsloten en toegankelijk gemaakt worden. Kleinschalige, strategisch geplaatste bouwprojecten kunnen daarbij helpen. Ook moet er werk gemaakt worden van een kwaliteitsvolle afwerking van de randen van de bebouwing en de relatie tussen bebouwing en groen. Bijkomende ontwikkelingen en verdichting worden bovendien strikt beperkt tot de voorzieningenkernen, die compact worden afgebakend

en opgevaardeerd zodat ze terug de levendige en aangename dorpscentra worden van weleer. Daarbij gaat de focus in de eerste plaats naar de twee hoofddorpen Haaltert en Denderhoutem, en in beperkte mate ook naar de kleinere dorpscentra Kerkskén, Ede en Terjoden.

Het geheel van grote en kleine dorpskernen, met elkaar verbonden door een divers woonlandschap, en kwalitatieve, toegankelijke open ruimte rond en tussen deze bebouwingsfragmenten, vormt het uitgangspunt voor een typisch Vlaams, maar toch ook kwalitatief en duurzaam, groen dorpen- en lintenlandschap.

HERSTELLEN VAN HET ECOLOGISCH AGRARISCH LANDSCHAP, GEVRIJWAARD VAN BIJKOMENDE WOONBEBOUWING

Waar het open landschap nog intact is, zowel buiten het bebouwd gebied als in de grotere openruimtekamers, wordt dit met de grootste zorg behandeld. Hier worden geen nieuwe huizen meer gebouwd en de landschappelijke kwaliteit wordt

hersteld vanuit een dubbel engagement voor de ecologische kwaliteit en het voortbestaan van duurzame voedselproductie. Er worden duidelijke keuzes gemaakt, met hoge natuurwaarden in en rond de beekvalleien, en milieuvriendelijke landbouw met een positieve landschappelijke impact op de hoger gelegen gronden. De productie van duurzame en gezonde voeding, gericht op de lokale markt en met een minder sterke focus op veeteelt en diervoeder, vergroot het ecologisch en maatschappelijk draagvlak. Zo kunnen we het cultuurlandschap van Haaltert beschermen en streven we naar een duurzame synergie tussen natuur en landbouw.

WERKEN AAN EEN DUURZAMER MOBILITEITSGEDRAG DOOR UITBOUW VAN EEN LOKALE FIETSCULTUUR EN EEN GOED AANBOD AAN DEELMOBILITEIT

Om de dominantie van de auto in het mobiliteitsgedrag in Haaltert te verminderen, dient er volop ingezet te worden op fiets en deelmobiliteit. De ruimtelijke structuur van de gemeente en het landelijk karakter maken performant en kostenefficiënt openbaar vervoer lastig realiseerbaar. Daarom moet daarnaast heel sterk ingezet worden op fiets en deelmobiliteit. De (elektrische) fiets zou in Haaltert een evidente keuze moeten worden voor het grootste deel van de interne verplaatsingen. De onderlinge afstanden zijn klein, door bovendien in te zetten op kwalitatieve fietsroutes die door het groen verlopen, kan het fietsen ook veruit de aangenaamste en veiligste vervoersmodus worden. Dat wordt aangevuld met deelmobiliteit en openbaar vervoer in een netwerk van mobipunten. Deze vormen de sleutel tot een meer multimodaal verplaatsingsgedrag. Interne verplaatsingen door bv. schoolgaande jeugd en senioren, maar ook de regionale pendelbewegingen van werknemers en schoolkinderen zijn daarbij de focus.

MAATREGELEN NEMEN EN KEUZES MAKEN OM HAALTERT OP TERMIJN KLIMAATNEUTRAAL TE MAKEN

Een verreгаande energietransitie is een globale noodzaak, die ook naar het lokale niveau dient te

worden doorvertaald. Voor een gemeente als Haaltert is het niet haalbaar om deze transitie helemaal alleen te realiseren. Desondanks kunnen er ook op het lokale niveau heel wat waardevolle stappen gezet worden op het vlak van lokale groene energieproductie, reductie van energieverbruik en het creëren van de juiste randvoorwaarden om energie- en klimaatmaatregelen te ondersteunen. Daarnaast zet Haaltert verder in op intergemeentelijke samenwerking binnen heel Zuid-Oost-Vlaanderen, o.a. voor de uitwerking en realisatie van een regionale energiestrategie.

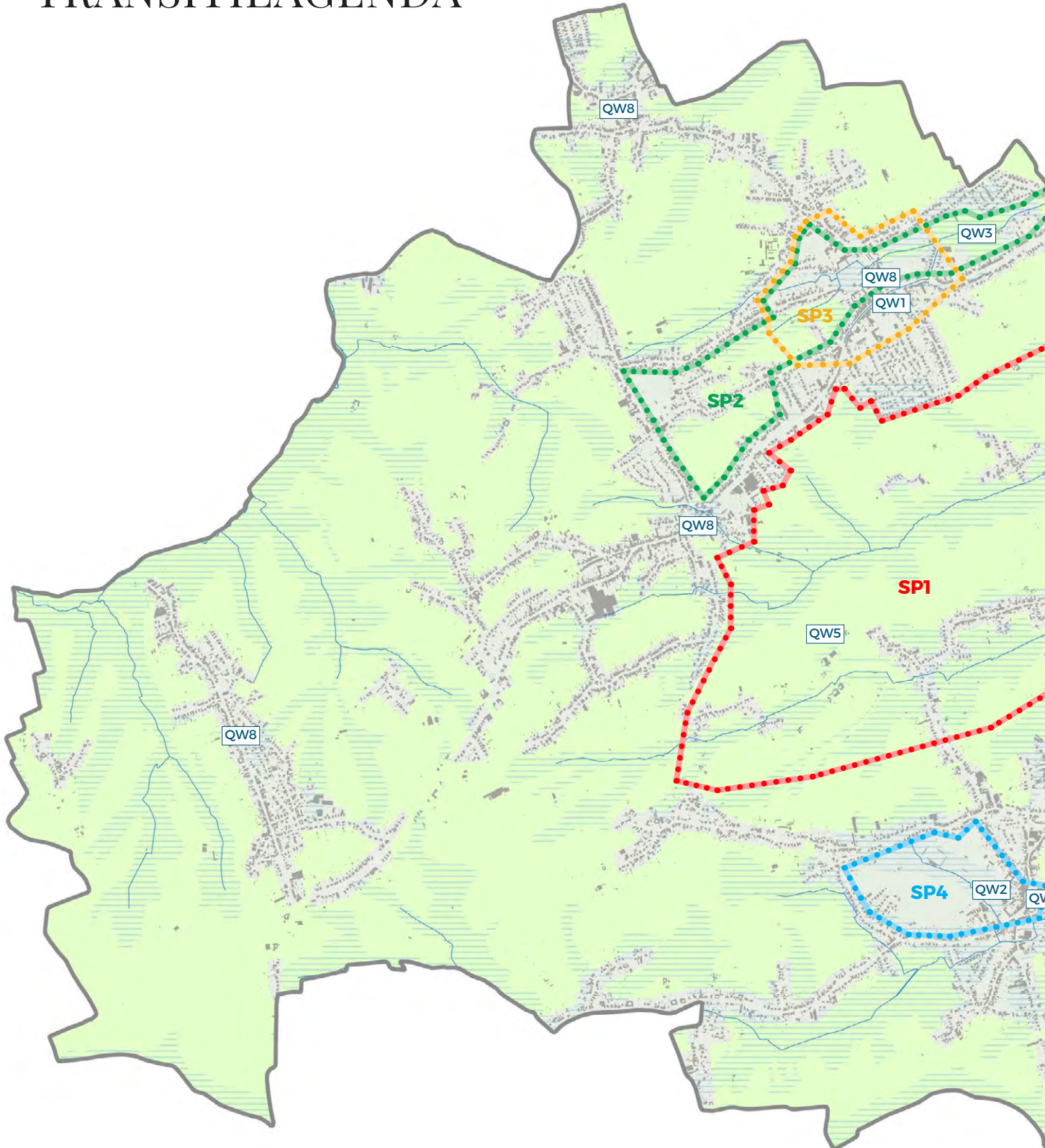
DE HELE BEVOLKING BETREKKEN IN EEN BREED PARTICIPATIETRAJECT OM SAMEN TE BOUWEN AAN DE TRANSITIE NAAR EEN DUURZAAM HAALTERT, MET BIJZONDERE AANDACHT VOOR DE JONGE GENERATIE

Deze ambities kunnen enkel waargemaakt worden als ze beschikken over een uitgebreid draagvlak bij de bevolking. Het gaat immers over brede maatschappelijke thema's die raken aan tal van persoonlijke levenskeuzes van mensen. Een duurzame transitie op vlak van woonkeuzes, mobiliteitsgedrag of energieverbruik kan vanuit een ruimtelijk beleid enkel worden gestimuleerd, de uiteindelijke gedragsverandering zal van de inwoners zelf moeten komen, en kan enkel slagen als de meerderheid van hen er zelf in gelooft. Daarom is het van het grootste belang dat er een breed traject opgezet wordt met de burgers, om met hen in debat te gaan over duurzaam ruimtegebruik en het bewustzijn te vergroten.

Een belangrijk aspect daarbij zijn zeker de kinderen en jongeren. De generatie die nu opgroeit, zal cruciaal zijn voor het welslagen van al onze ambities rond klimaat en ruimte. Niet alleen zullen hun keuzes voor een bepaalde woonplaats en andere levensbeslissingen bepalen hoe we in de toekomst gaan leven, zij zullen ook de gevolgen van de verkeerde keuzes (uit het verleden, maar zeker ook vandaag en in de toekomst) het meeste voelen. Daarom moet er een traject opgezet worden met kinderen en jongeren, op maat van hun leeftijd, met voldoende ludieke elementen maar zonder de ernst van de vragen uit de weg te gaan. Dit kan gebeuren met scholen en jeugdbewegingen en met thema's die specifiek aangepast worden aan de Haalterse context.

04.

TRANSITIEAGENDA





PROGRAMMA'S

	ambities	strat. proj.	quick wins
P1. Woonzoning en kwalitatieve kernversterking	1 - 2	2 - 3 - 4	1 - 2 - 3 - 5 - 6 - 7
P2. Fietscultuur en netwerk van mobipunten	3	-	4 - 8 - 9
P3. Energiestrategie Haaltert	4	-	-

STRATEGISCHE PROJECTEN




	ambities	program.	quick wins
SP1. Bekenlandschap tussen Haaltert - Denderhoutem	1 - 2	-	5 - 7 - 9
SP2. Parklint 'Oude ruimte kamers' Haaltert	1 - 2	1	3 - 9
SP3. Kernversterking en verdichtingsstrategie Haaltert	1	1	1 - 3 - 7
SP4. Dorpskernversterking Denderhoutem	1	1	2 - 7

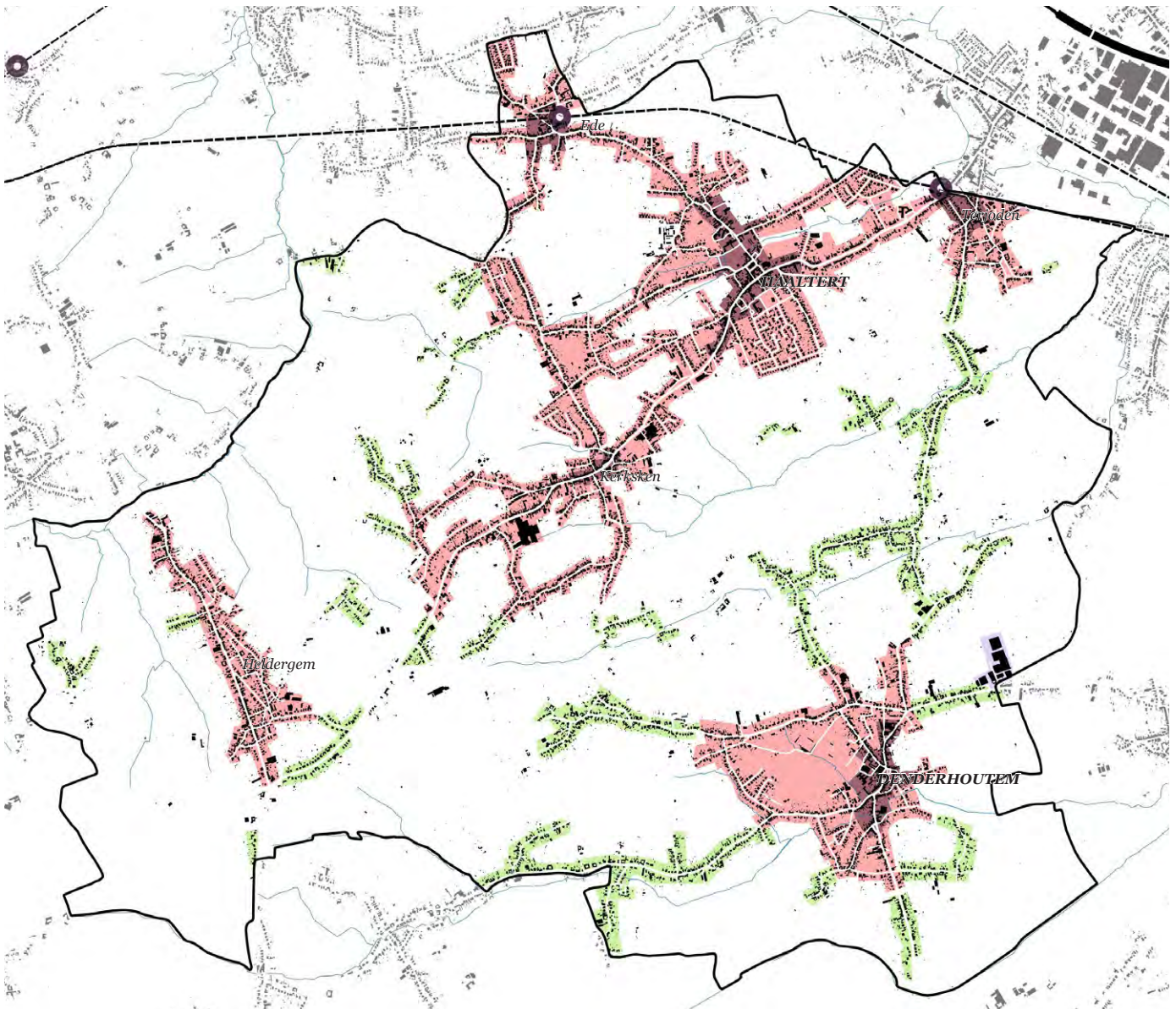
QUICK WINS

	ambities	program.	strat. proj.
QW1. Masterplan kern Haaltert	1	1	3
QW2. Visie ontwikkeling Denderhoutem en parkgebied	1 2	1	4
QW3. Haalbaarheidsstudie en beeldkwaliteitsplan parklint	1	1	2 - 3
QW4. Fietsplan	3 - 4	2	-
QW5. Initiatief korte keten landbouw en landschapspark Haaltert-Denderhoutem	2 - 4	1	1
QW6. Stadsdebat duurzame ontwikkeling Haaltert	5	1	-
QW7. Woonzoneringsplan	1 - 2	1	1 - 3 - 4
QW8. Realisatie mobipunten	3	2	-
QW9. Beleidskader en actieplan buurtwegen	2 - 3	2	1 - 2

4.1 PROGRAMMA'S

PROGRAMMA 1 Woonzoning en kwalitatieve kernversterking

-  ZONE VOOR VERDICHTING: verdichting op maat, strategische projecten, inbreiding
-  ZONE VOOR CONSOLIDATIE: verdere ontwikkeling volgens huidig karakter
-  ZONE VOOR ONTSNIPPERING: ongunstig gelegen woongebied, geen verdere bebouwing stimuleren



zoneringskaart voor verdichting en ontsnippering

BASISPRINCIPES WOONZONERING

De keuzes waar in de toekomst nog gebouwd wordt en op welke manier, zijn cruciaal voor de toekomst van Haaltert.

- Door vergrijzing en gezinsverdunding is er nood aan meer compacte, centraal gelegen woningen.
- Er is een heel grote, en erg verspreide ruimtereserve van bestemde woonkavels. Er zijn duidelijke regels nodig om te vermijden dat die op dezelfde willekeurige en uiteindelijk onduurzame wijze worden ingevuld als in het verleden het geval was. Toekomstige bebouwing moet gestuurd worden naar de meest gewenste en duurzame locaties.
- De dorpskernen, zowel van de hoofddorpen als van de kleinere dorpen, hebben nood aan opwaardering en versterking. Door hier gericht te verdichten kan het draagvlak voor voorzieningen worden vergroot. Tegelijk kunnen nieuwbouwprojecten, mits goed gestuurd en goed vormgegeven, een kwaliteitsimpuls betekenen voor hun omgeving en voor extra meerwaarde zorgen. Omdat dit op maat van de omgeving moet gebeuren, met respect voor de identiteit van de omgeving, is een kwaliteitskader nodig voor deze projecten.

Er is in het verleden veel toegelaten, vooral bij de opmaak van het gewestplan. Inmiddels is het besef gerezen dat kernversterking en vermijden van verdere uitspreiding van het gebouwd weefsel belangrijk zijn. De belangrijke vraag is dan hoe dit in de praktijk kan worden gebracht.

De basisprincipes voor een duurzaam ruimtebeleid als het gaat over wonen en woonzoning, zijn vrij breed bekend:

- We hanteren de nabijheidslogica ook in het ruimtelijk beleid. Enkel zones die goed multimodaal ontsloten zijn en waar op wandelafstand (400 m) voldoende voorzieningen te vinden zijn (winkels, scholen, cultuur, recreatie, ...), zijn geschikt voor verdichting.
- Op basis van de identiteit, aanwezigheid van ergoed en natuurwaarde worden vervolgens beperkingen opgelegd aan deze verdichtingsoperaties.
- Gebieden die buiten deze verdichtingszone vallen, worden onderverdeeld in zones waar verdere

bebouwing nog gewenst is, zonder dat dit tot verdichting leidt, en zones waar bebouwing niet meer gewenst is en beter gekozen wordt voor ruimte voor water, natuur en/of landbouw.

Deze drie zones hebben we op de kaart hiernaast rudimentair afgebakend. Als verdichtingszones komen daarbij de gebieden rond de dorpscentra in aanmerking. Het gebied dat in de diagnose (zie blz. 18) aangeduid werd als 'kernbebouwing', zien we als zone voor consolidatie, waarbij verder gebouwd kan worden zoals in het verleden, maar zonder verdichting. De linten en fragmenten en uiteraard ook de rest van het buitengebied zien we als 'zone voorontsnippering', oftewel ongunstig gelegen woongebied.

ONGUNSTIG GELEGEN WOONGEBIED

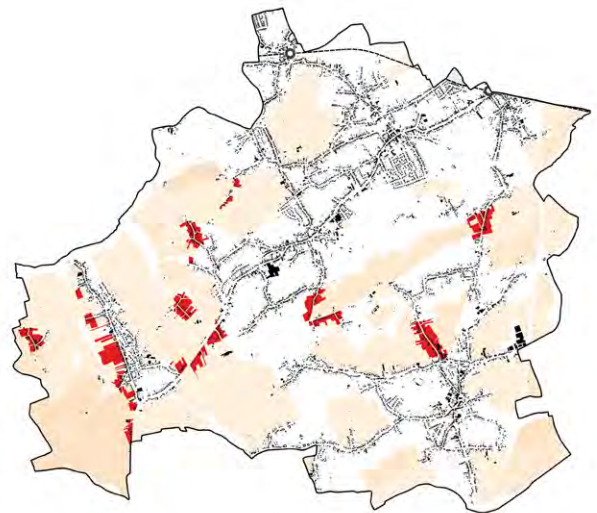
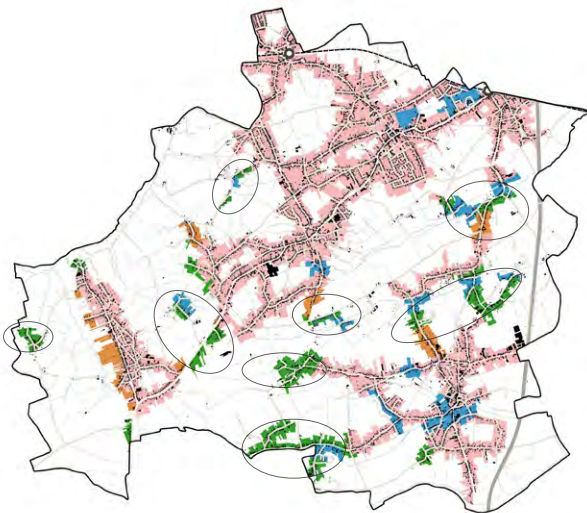
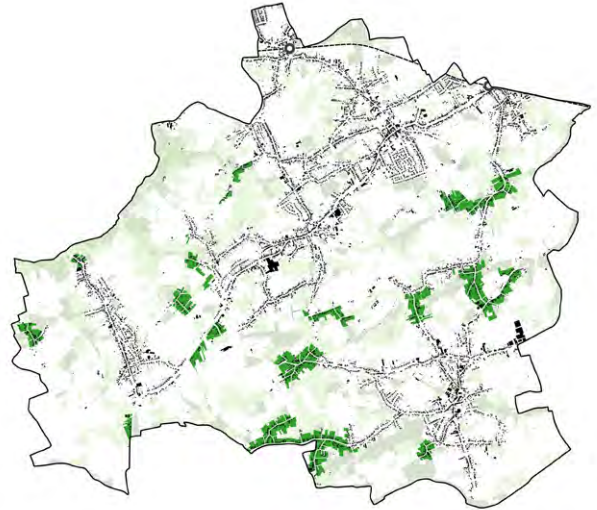
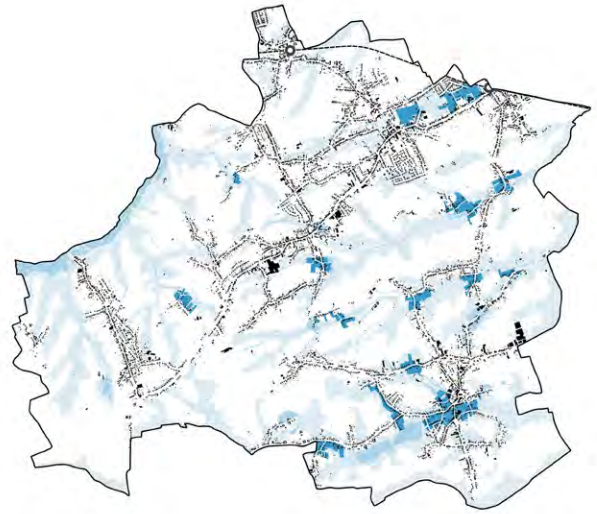
De 'zone voor onsnippering' is ongunstig gelegen woongebied, dat vooral bestaat uit linten die buiten de dorpscentra en -kernen vallen en zo niet voldoen aan de nabijheidslogica. Tegelijkertijd zorgen ze voor verdere versnippering en inname van de open ruimte. Ze zijn vanuit het oogpunt van duurzaam ruimtegebruik grotendeels ongewenst. Bovendien gaan ze voor de gemeente gepaard met grote extra kosten, o.a. voor de aanleg en het onderhoud van infrastructuur en nutsvoorzieningen, de secundaire maatschappelijke kosten van mobiliteit en het wegvallen van ecosysteemdiensten door verharding en versnippering van de open ruimte.

Anderzijds kunnen we op dit moment enkel accepteren dat de percelen in dit gebied bouwrecht bezitten en ook zullen behouden. Daarom is het op korte termijn vooral van belang om hier verdere uitbreiding en verdichting tegen te gaan en de toekomstige bebouwing van deze zone te laten gebeuren aan een zo laag mogelijke dichtheid. Hier zijn dus geen meergezinswoningen toegestaan, maar ook het opdelen van percelen en gebouwen wordt best vermeden. Enkel open bebouwing is hier aan de orde. Bij bouwprojecten kan ook een maximale dichtheid worden opgelegd, bijvoorbeeld door een minimale perceelsbreedte voor te schrijven. Dit zijn allemaal maatregelen die niet aan het bouwrecht van eigenaars raken, maar toch de bebouwing in deze zone zullen afremmen.

Als we op langere termijn durven te denken, kunnen we ook al een scenario voorbereiden waarbij

de minst gunstig gelegen delen van deze zone worden aangeduid. Deze zones kunnen dan ingezet worden als er bijvoorbeeld ooit werk gemaakt wordt van een Vlaams instrumentarium voor verhandelbare ontwikkelingsrechten of verhandelbare slooprechten. Eens er zo'n kader bestaat, zijn dit percelen die als eerste kunnen worden uitgesloten van verdere bebouwing en waar verouderde woningen, tegen een rechtvaardige vergoeding uiteraard, worden gesloopt i.p.v. heropgebouwd.

Om tot zo'n afbakening van meest ongewenste percelen te komen, vertrekken we van drie criteria (zie ook kaarten hiernaast): ligging in mogelijk overstromingsgebied (rechts boven), ligging in of nabij zones met een hoge natuurwaarde (rechts midden) en ligging in of nabij zones met een hoge agrarische waardering (rechts onder). We hebben daarbij vooral gekeken naar clusters van percelen. Uiteraard is dit slechts een vingeroefening die, eens een beleid in deze richting meer realistisch wordt, in detail dient te worden overgedaan. Als we de drie criteria samenvoegen (onder), kunnen we een aantal zones aanduiden waar deze samenkomen. Dit zijn vooral de lintbebouwing in de beekvalleien buiten de kernen, of een aantal fragmenten en linten die echt geïsoleerd in de open ruimte liggen. Bouwrechten in deze zones zouden in de toekomst dus ingeruild kunnen worden voor extra bouwrechten in de dorpscentra.



synthesekaart: ongunstig gelegen woongebied

criteria voor ontsnippering: vrijwaren beekvalleien, herstellen natuurwaarden en tegengaan versnippering landbouwgebied

ZONES VOOR VERDICHTING

In de dorpskernen zijn zones afgebakend die, vanwege hun centrale ligging, goed geschikt zijn voor verdichting. Verdichting betekent dat hier ruimte is voor inbreiding en transformatie van het bestaande weefsel, mits dit gebeurt met respect voor de beeldkwaliteit en identiteit van de kern. De doelstelling is om meer woningen en voorzieningen aan te bieden op voldoende korte afstand van elkaar, zodat een levendige dorpskern ontstaat. Er moet daarbij bijzondere aandacht gaan

naar de kwaliteit van de verdichtingsprojecten en de meerwaarde die ze opleveren voor de omgeving.

Dankzij een goede projectregie en het inzetten van een aangepast instrumentarium moet ervoor gezorgd worden dat elk nieuw project tegelijk de omgeving verrijkt, door bijkomende publieke groenruimte, slimme parkeeroplossingen, extra voorzieningen, het leesbaarder maken van het weefsel, nieuwe publieke doorsteken voor zacht verkeer, ... Naast invulling van onbebouwde ruimte, zijn de zones voor verdichting ook geschikt voor transformatie van

	2020				2030				2050				
	stavaza		(onbebouwd)		visie 2030				visie 2050				
	Inw.	WE	opp.	#	bouw	transf	proj	WE	bouw	transf	proj	WE	Inw
Dorpscentra	2 400 (13%)				(50%)	(10%)			(50%)	(10%)			3 350 (17%)
Haaltert		413	0,5	9	18	41		472	18	47		538	
Ede		109	0,6	11	22	11		142	22	22		178	
Kerksken		87	0	0	0	9		96	0	0		105	
Terjoden		152	0,1	3	6	15		173	6	6		197	
Denderhoutem		283	1,3	20	40	28		351	40	40		426	
Woonwijken	11 900 (64%)				(20%)	(0%)			(20%)	(0%)			13 050 (64%)
Haaltert		3696	23,7	338	51		50	3 846	51		150	3 997	
Denderhoutem		826	9,9	144	22		25	898	22		100	994	
Heldergem		652	4,2	55	8			660	8			669	
Buitengebied	4 300 (23%)				(10%)	(0%)			(5%)	(-10%)			3 900 (19%)
Linten & fragm.		1870	29,3	353	26	0		1 896	13	-200		1 709	
TOTAAL	18 600	8 087	69,6	933	193	104	75	8 459	180	-77	250	8 812	

duurzame verdeling van de groei tot 2030 en 2050

het bestaande weefsel, door woningen en kavels op te delen of samen te voegen en te vervangen door grotere projecten. Hierbij moet echter behoedzaam omgegaan worden met de schaal en beeldkwaliteit van de omgeving en het aanwezige erfgoed gerespecteerd worden. De zones zijn in de drie kleinere dorpen bewust klein afgebakend, maar dan nog is het niet de bedoeling dat de hele zone homogeen wordt volgebouwd met appartementsgebouwen: een visie en aanpak op maat is nodig. Maar zeker in de centra van die kernen zijn aangepaste appartementsgebouwen op schaal van de omgeving niet ongewenst, zeker als ze toelaten om verouderde woningen in die gebieden te vervangen.

STUREN VAN GROEI NAAR GEWENSTE LOCATIES

Om een handvat mee te geven als vergelijkingspunt naar de toekomst toe, hebben we een mogelijk groeiscenario voor Haaltert uitgerekend en verdeeld over de verschillende woonzones. Daarbij proberen we een hoge ambitie te combineren met haalbaarheid, al zal het scenario wel een serieuze inspanning vragen. De resultaten zijn weergegeven in de tabel op de vorige bladzijde, en lichten we hieronder nog uitvoerig toe.

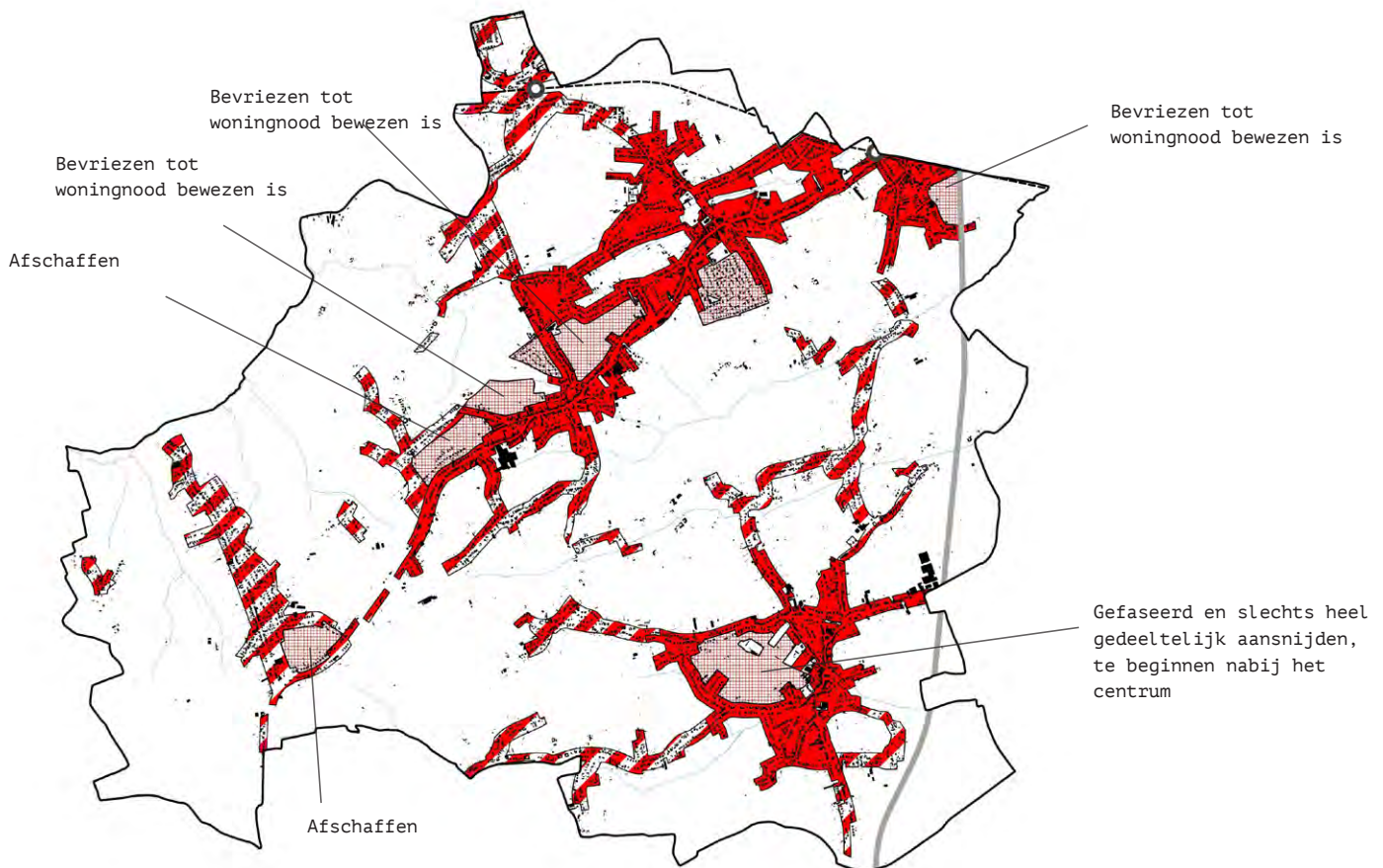
In 2020 had Haaltert ongeveer 18.600 inwoners, waarvan 13% in de dorpscentra woont (zone voor verdichting), 64% in de woonwijken daarrond (zone voor consolidatie) en 23% in het buitengebied (zone voor ontsnippering). Daarbij bewonen ze in totaal iets meer dan 8000 woningen. Tegelijk hebben we een kleine 70 ha onbebouwde kavels geteld, 933 in totaal. Daarvan bevindt zich meer dan een derde in de zone voor ontsnippering en meer dan de helft in de zone voor consolidatie. Om deze reden is er een meer sturend beleid nodig, zodat de zone voor verdichting niet wordt 'weggeconcurrerd' door alle ontwikkelingsmogelijkheden in de minder centraal gelegen zones.

Voor 2030 kiezen we daarom voor een beleid dat transformatie en verdichting in de dorpscentra stimuleert. We gaan uit van een bebouwing van de helft van de onbebouwde percelen, met gemiddeld 4 woningen per perceel. Daarnaast rekenen we dat in het al bebouwd weefsel, dankzij transformatie van de bestaande bebouwing, 10% extra woningen zal worden gecreëerd. In de andere zones is zo'n transformatie niet

gewenst. In de zone voor consolidatie stellen we voor tegen 2030 zo'n 20% van de onbebouwde percelen te bebouwen, in de zone voor ontsnippering max. 10%. Tenslotte laten we in de zone voor consolidatie een aantal grotere, kernversterkende projecten uitvoeren (zie ook strategische projecten hiernaast), waarmee rond het centrum van Haaltert 50 extra woningen gerealiseerd worden, en rond het centrum van Denderhoutem 25. Zo komen we voor 2030 uit op een groei van 375 extra woningen, waarmee we ruimschoots voldoen aan de verwachte demografische groei. De meeste groei gebeurt op centrale locaties, maar op afgelegen locaties zijn we zo realistisch om ervan uit te gaan dat bebouwing hier niet helemaal zal gestopt worden.

Voor 2050 trekken we dit beleid verder, maar hopen we op twee belangrijke verschuivingen. De belangrijkste bevindt zich in de zone voor ontsnippering (buitengebied). Dankzij nieuw Vlaams instrumentarium hopen we om tegen 2050, 200 van de meest ongunstig gelegen woningen in deze zone te kunnen slopen - op een rechtvaardige wijze waarbij de eigenaars vergoed worden via verhandelbare bouw/slooprechten of door betaling uit een fonds ter stimulering van de bouwshift. Tegelijk worden 5% van de beter gelegen kavels in deze zone wel nog bebouwd - een complete bouwstop hier is immers niet realistisch. In de zone voor verdichting en consolidatie gaan we verder op het pad van de periode tot 2030, met bebouwing van onbebouwde percelen en in de centra een verdere transformatie van het weefsel. Echter, als de sloop van 200 woningen in het buitengebied slaagt, ontstaat er in de zone direct buiten de centra, de mogelijkheid voor grootschaligere projecten. We denken dat er dan rond Haaltert marge ontstaat voor 150 extra woningen in kernversterkende projecten, in Denderhoutem voor 100 woningen. De wijze waarop deze projecten kunnen worden vormgegeven, werken we verder uit bij de strategische projecten.

Als we dit scenario doorrekenen tot 2050, bezit Haaltert in dat jaar iets meer dan 8.800 woningen, een groei van een zo'n 750 t.o.v. vandaag. Dit komt overeen met een groei van de bevolking tot iets meer dan 20.000 inwoners. Van die bewoners zal er dan 17% in de dorpscentra wonen, 64% in de woonwijken errond en 19% in het buitengebied. Dat is nog niet de grote revolutie, maar toch al een mooi begin van een bouwshift.



VISIE VOOR WOONUITBREIDINGSGEBIEDEN

In het woonzoneringsplan op blz. 46 bekijken we enkel het al bestemde woongebied, de woonuitbreidingsgebieden vallen daar grotendeels buiten. Eén uitzondering daarop is het WUG in Denderhoutem, dat al sinds het GRS Haaltert voor bebouwing geschikt wordt geacht, onder voorwaarde dat er elder woon(uitbreidings)gebied geschrapt wordt. Hier is een gedeeltelijke bebouwing mogelijk, maar enkel aan de rand en onder duidelijke randvoorwaarden voor het behoud van het groene en open karakter. Zie ook Strategische projecten hierna.

De andere WUGs kunnen op dit moment niet aangesneden worden. De gebieden in Heldergem en dat aan de Molenbaar in Kerksken zijn niet geschikt voor duurzame bebouwing en worden best afgeschaft. De overige drie nog niet bebouwde WUGs (Kerkskenveld, het binnengebied aan Kerkskenhoek en dat van Terjoden) zijn in principe niet nodig om de woningbehoefte op te vangen. Ze zouden op termijn

wel kunnen bebouwd worden, vanuit de optiek van kernversterking in Kerksken en Terjoden, maar enkel als duidelijk kan bewezen worden dat de woningtypes die er gebouwd worden, niet op een andere, meer duurzame locatie kunnen worden gerealiseerd. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn voor sociale woningen, maar ook dan enkel onder heel duidelijke randvoorwaarden en bij voorkeur gecombineerd met het afschaffen van woon(uitbreidings)gebied elders.

INSTRUMENTARIUM VOOR WOONZONERING EN KERNVERSTERKING

De uitvoering van dit programma vereist dat een aantal gedurfde keuzes gemaakt worden die in het huidige Vlaamse planningskader niet eenvoudig te verankeren zijn. Toch zijn er acties die nu al ondernomen kunnen worden in dit opzicht, in afwachting van een sterker Vlaams instrumentarium om de bouwshift te realiseren.

Een eerste stap is het finaliseren van de hier voorgestelde afbakening met zones voor ontwikkeling, consolidatie en ontsnippering en deze te bekrachtigen via een collegebesluit. Dit is een krachtig signaal en maakt de visie tot een kader voor beleidsmatig gewenste ontwikkeling. Zo'n besluit heeft geen verordenende werking en houdt niet stand in eender welke beroepsprocedure, maar het is wel een goede aanzet voor een nieuw beleid. Door de beleidsvisie breed te communiceren (en bv. ook een openbaar onderzoek te voorzien) is er een grotere kans dat de deputatie hier ook rekening mee houdt bij een eventuele beroepsprocedure. Op basis van de ervaring met de toepassing van het woonzoneringsplan, kan dan op een later moment besloten worden om ook een deel van dat plan te vertalen in een RUP of contouren-RUP. De tweede soort heeft het voordeel dat er geen bestemmingen worden veranderd maar enkel voorschriften aangepast, wat de procedure wat verlicht. Anderzijds kan zo'n RUP ineens aangegrepen worden om ook een aantal gewenste herbestemmingen te regelen, dan is wel een gewoon RUP nodig.

Om verdichting op strategische locaties te stimuleren, kan gebruik gemaakt worden van het instrumentarium voor kernversterking. Waar verdichting nu niet mogelijk is, kunnen extra mogelijkheden gecreëerd worden. In samenwerking met grondeigenaars kunnen strategische projecten opgezet worden, waarbij de gemeente de regie in handen kan houden via een kader voor kwalitatieve ontwikkelingsprojecten. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van een reglement van stedenbouwkundige lasten (zie bv. <https://instrumentencodex.be/lasten>), een beeldkwaliteitsplan voor de kernen en een proactieve aanpak voor de strategische sites waarbij de gemeente zelf via ontwerpend onderzoek een visie en actieplan ontwikkelt per site om een kwalitatieve invulling te verzekeren. Bij kleinere verdichtingsprojecten is een proactieve houding niet nodig maar kan via het beeldkwaliteitsplan worden gewaakt over de inpassing en kwaliteit. Indien stedenbouwkundige lasten voor dit soort projecten niet aan de orde zijn, kan eventueel een belasting op verhoging van woonentiteiten ervoor zorgen dat een deel van de financiële meerwaarde die door verdichting wordt gecreëerd, terugvloeit naar de gemeenschap om lokaal te worden geïnvesteerd in verbeteringsprojecten voor de buurt.

Om verdere bebouwing op ongunstige locaties tegen te gaan, zijn minder evidente instrumenten

voorhanden. In de zones voor consolidatie en ontsnippering kunnen dynamiserende functies (handel en andere voorzieningen, appartementen) worden verboden en een regel ingevoerd dat geen kavels of gebouwen mogen worden opgesplitst (eerst in het woonzoneringsplan, later eventueel te vertalen in een (contouren)-RUP). Bebouwingsvoorstellen die hier tegenin gaan worden consequent afgekeurd. Overleg met de provincie is nodig om te zien hoe dit kan worden verankerd zodat het ook in het vergunningenbeleid hard gemaakt kan worden. Bij grotere projecten op ongewenste locaties kan de gemeente in ieder geval altijd weigeren om nieuw publiek domein aan te leggen, zodat inbreidingsprojecten of projecten in tweede orde alvast worden geblokkeerd.

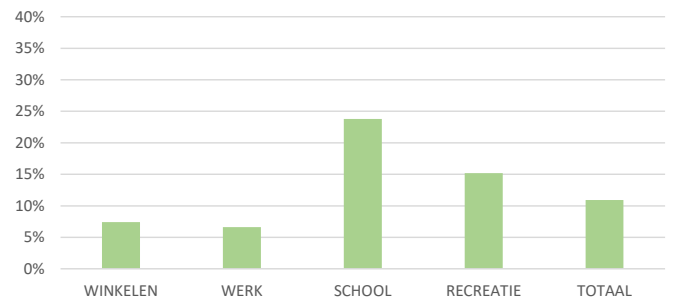
De keuzes voor de WUGs worden best verankerd in een beleidsplan ruimte, met een concreet perspectief per zone. Tenslotte raden we aan een duidelijke communicatie op te zetten naar de bevolking over welk ontwikkelingsperspectief waar gewenst is. Ook los van de juridische rechten wordt zo alvast een duidelijk signaal gegeven naar eigenaars en potentiële kopers of bouwers. Dankzij de positieve aantrekkingskracht van de nieuwe projecten in de kernen, zullen hopelijk een aantal bewoners overtuigd worden om hun huidige, ongunstig gelegen woning te verlaten voor een meer centraal gelegen project - bijvoorbeeld als een huidige woning veroudert of de inwoners te oud zijn geworden. Om te vermijden dat dit financieel bestraft wordt, is er ook een kader nodig van slooppremies of verhandelbare ontwikkelings- en slooprechten. Dit zijn belangrijke instrumenten die enkel op Vlaams niveau kunnen worden ingevoerd. Vooral de verhandelbare ontwikkelingsrechten kunnen een belangrijke rol spelen om bouwmogelijkheden op ongunstige locaties af te schaffen op een rechtvaardige manier.

PROGRAMMA 2

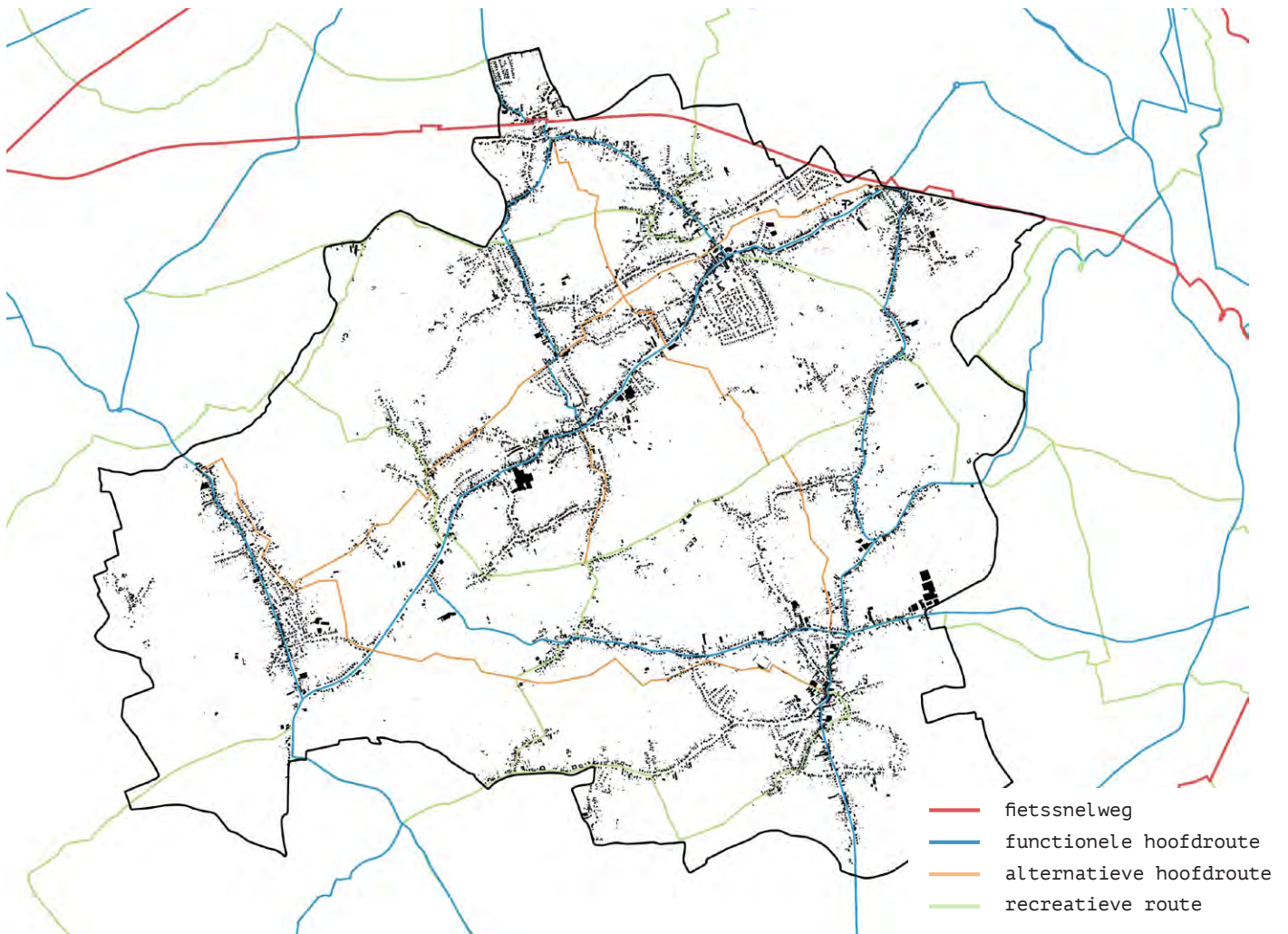
Fietscultuur en netwerk van mobipunten

VAN 11 NAAR 25% FIETSGEBRUIK IN HAALTERN

Er wordt in Haaltert niet veel gefietst: 11% van alle verplaatsingen. Enkel voor schoolverplaatsingen ligt dat aantal hoger (bijna 25%). Dit percentage zou eigenlijk de ambitie moeten zijn voor het totale aandeel van de fiets in de modal split, zeker in een gemeente als Haaltert waar kernen dicht op elkaar liggen. Dat geldt ook voor een deel van de pendelaars: zo ligt Aalst op slechts 5 km van het centrum van Haaltert, en Ninove op 5 km van het centrum van Denderhoutem - perfect haalbare fietsafstanden.



fietsaandeel in de modal split in Haaltert per verplaatsingsmotief



fietsnetwerk Haaltert en interne afstanden

INVESTEREN IN EEN LEESBAAR EN AANTREKKELIJK FIETSNETWERK

Een eerste belangrijke stap in het vergroten van het fietsgebruik in Haaltert, is het investeren in een beter en aantrekkelijker fietsnetwerk. Momenteel bevinden zich de meeste hoofdroutes van het fietsnetwerk langs de verbindingstraten tussen de dorpskernen. Door plaatsgebrek zijn dit vaak smalle, aanliggende fietspaden, vaak ook nog eens tussen de parkeerstrook en de rijbaan gelegen. Dit is voor geofende fietsers al niet aangenaam, laat staan dat het (de ouders van) jonge kinderen of oudere mensen zou aanzetten tot meer fietsen. Verbetering van deze infrastructuur is dus een must. Tegelijkertijd kan er echter ook ingezet worden op een alternatief netwerk van fietsroutes die parallel aan deze verbindingswegen lopen, maar als vrijliggende fietspaden in de open ruimte of via door auto's weinig gebruikte (land)wegen. De kaart op blz. 53 toont hoe zo'n 'dubbel' netwerk van hoofdroutes en alternatieve routes er in Haaltert zou kunnen uitzien. Beide types fietsroutes moeten snelle, comfortabele en veilige fietsverbindingen aanbieden.

Een bijzonder element is het creëren van een directe verbinding voor fietsers van het centrum van Haaltert naar Denderhoutem, door de open ruimte. Zo wordt een belangrijke missing link in het huidige fietsnetwerk ingevuld.

Op bovenlokale schaal moet er ook verder worden geïnvesteerd in de fietssnelweg langs de spoorweg. Zo kan voor echte fietspendelaars een snelle verbinding gemaakt worden tot in Denderleeuw, en verder richting Brussel



fietsstad Deinze

WERKEN AAN EEN FIETSCULTUUR VOOR HAALTERT

Infrastructuurmaatregelen op zich zijn niet voldoende om een hele bevolking (meer) op de fiets te krijgen. Er moet sprake zijn van een fietscultuur, en die creëer je niet zomaar. We lijsten een aantal ideeën op die als bouwstenen kunnen dienen voor een ambitieus fietsplan dat mensen op een speelse en informele manier aanzet tot fietsen.

Maatregelen om het fietsbezit te ondersteunen:

- aanbieden van deelfietsen aan mobipunten
- uitbouwen van een fietsbibliotheek voor kinderen en jongeren (cfr. Velo Kadee in Leuven of Op Wielekes in Hasselt)
- een uitleendienst voor speciale fietsen (cargobike, elektrische bakfiets)
- een campagne om lokale fietswinkels te ondersteunen
- de aankoop van een (elektrische) fiets financieel ondersteunen voor zij die het nodig hebben
- ...

Maatregelen om het fietsgebruik te promoten:

- profilering van de gemeente als fietsgemeente
- promotie- en communicatiecampagnes
- fietsevents: familiefietsdagen, schoolfietsdag, ...
- organiseren van lokale wielervedstrijden
- ...



VeloKadee Leuven

NIEUWE VERVOERSNETWERKEN OP BASIS VAN BASISBEREIKBAARHEID EN KETENMOBILITEIT

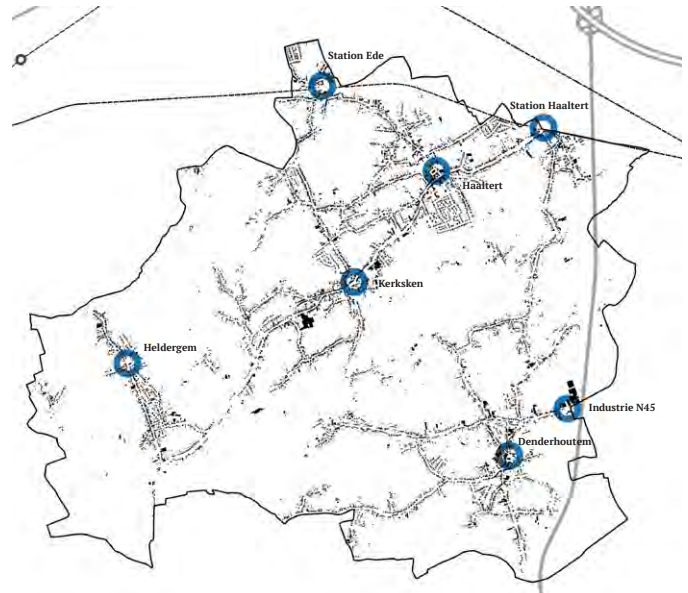
Ook het openbaar vervoer kan extra ondersteuning gebruiken in Haaltert. Binnen de vervoerregio wordt er al gediscussieerd over een verbeterd regionaal vervoersnetwerk, met de focus vooral op het kernnet en het aanvullend net van het openbaar vervoer. Op lokaal vlak kan Haaltert echter nog meer het verschil proberen te maken door te werken aan zichtbare en herkenbare plekken in de gemeente waar vervoersaanbod en verblijfskwaliteit samenkomen. Dit gebeurt in de vorm van mobipunten, plekken waar verschillende types vervoersaanbod samenkomen, maar die ook een belangrijke betekenis opnemen in het dorpscentrum.

Deze mobipunten zijn een belangrijk element in het ondersteunen van basisbereikbaarheid en ketenmobiliteit, omdat ze het vervoersaanbod helpen vergroten, toegankelijker maken en ook het overstappen tussen vervoersmodi faciliteren.

EEN NETWERK VAN MOBIPUNTEN

Er wordt ruwweg uitgegaan van 1 mobipunt per 2000 à 3000 inwoners. Voor Haaltert zijn deze dan ook vrij evident aan te duiden: elk dorpscentrum krijgt

een mobipunt, ook Heldergerm (dat in de woonzoning niet als dorpscentrum is aangeduid, maar natuurlijk wel bereikbaar moet blijven). Aanvullend stellen we ook een economisch georiënteerd mobipunt voor ter hoogte van het bedrijventerrein aan de N45. Alle mobipunten hebben een 'lokaal' vervoerniveau, enkel die aan de stations van Haaltert en Ede zitten op niveau 'regionaal'. De hoofddorpen tellen daarnaast als grote kern, de andere als kleine. Op basis daarvan kan er per mobipunt een prestatieverwachting worden opgesteld, die we op de bladzijde hierna hebben weergegeven.



netwerk van mobipunten

		VERVOERNIVEAU			
		INTERREGIONAAL	REGIONAAL	LOKAAL	BUURT
STAD	STADSKERN				
	AGGLOMERATIE				
DORP	GROTE KERN			Haaltert Denderhoutem	
	KLEINE KERN		Station Haaltert Station Ede	Kerksken Heldergerm	
POOL	BEDRIJVENPOOL			Industrie N45	
	BEZOEKERSPOOL				

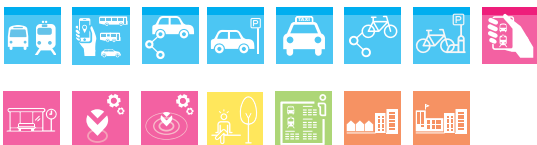
rol en positie van de mobipunten in Haaltert

OVERKOEPELENDE PRESTATIE-EISEN



Voor alle mobipunten geldt dat ze bereikbaar zijn met verschillende vervoermodi en dat die bereikbaarheid wordt georganiseerd volgens het STOP-principe. De afstand tussen verschillende vervoersmodi is beperkt en de routes zijn goed aangeduid. Elk mobipunt is uitstekend bereikbaar met directe en comfortabele fietsroutes. Zowel het mobipunt als de omgeving zijn conflictarm en verkeersveilig ingericht, met verhoogde aandacht voor fietsers en voetgangers. De wachtaccommodatie, ticketinfrastructuur en opstapinfrastructuur is toegankelijk voor minder mobiele personen en het hele mobipunt is ontworpen volgens de principes van universal design. Bovendien is het mobipunt voldoende verlicht, is er sociale controle, zijn er voldoende vuilbakken en wordt een regelmatig onderhoud gegarandeerd. De mobipunten zijn duidelijk zichtbaar en herkenbaar, dankzij een goed gekozen inplanting en uniforme vormgeving.

KLEINE KERN REGIONAAL



Station Haaltert, Station Ede

- frequente regionale verbinding (kernet A)
- vraaggericht collectief vervoer
- aanbod aan deelwagens
- aanbod aan parkeerplaatsen voor langparkeren
- taxibediening op afroep
- overdekte fietsenstalling
- aanbod aan deelfietsen of deelsteps
- ticketautomaten
- overdekte wachtruimte met drank- en eetmogelijkheden
- ondersteunend winkelaanbod
- postbus, pakketautomaat
- real-time informatie over openbaar vervoer
- aangename publieke verblijfsruimte in de buurt
- nieuwe woonontwikkelingen essentieel
- nieuwe ontwikkeling van attractoren mogelijk

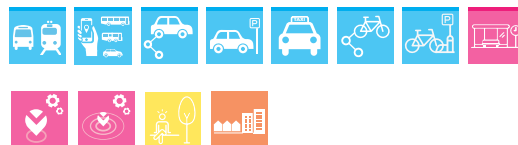
GROTE KERN LOKAAL



Haaltert, Denderhoutem

- aanvullend openbaar vervoer
- vraaggericht collectief vervoer
- aanbod aan deelwagens
- aanbod aan parkeerplaatsen voor langparkeren
- taxibediening op afroep
- overdekte fietsenstalling
- aanbod aan deelfietsen of deelsteps
- ticketautomaten
- beschutte zitmogelijkheid
- ondersteunend winkelaanbod
- postbus, pakketautomaat
- aangename publieke verblijfsruimte in de buurt
- nieuwe woonontwikkelingen essentieel
- nieuwe bovenlokale attractoren niet gewenst

KLEINE KERN LOKAAL



Kerksken, Heldergerm

- aanvullend openbaar vervoer
- vraaggericht collectief vervoer
- aanbod aan deelwagens
- aanbod aan parkeerplaatsen voor langparkeren
- taxibediening op afroep
- veilige fietsenparking
- aanbod aan deelfietsen of deelsteps
- beschutte zitmogelijkheid
- ondersteunend winkelaanbod
- postbus, pakketautomaat
- aangename publieke verblijfsruimte in de buurt
- nieuwe woonontwikkelingen mogelijk
- nieuwe bovenlokale attractoren niet gewenst

BEDRIJVENPOOL LOKAAL



Industrie N45

- aanvullend openbaar vervoer
- vraaggericht collectief vervoer
- aanbod aan deelwagens
- aanbod aan parkeerplaatsen voor langparkeren
- taxibediening op afroep
- veilige fietsenparking
- aanbod aan deelfietsen of deelsteps
- beschutte zitmogelijkheid
- ondersteunend winkelaanbod
- nieuwe bovenlokale attractoren niet gewenst

PROGRAMMA 3

Energiestrategie Haaltert

EVOLUTIES EN AMBITIES VOOR ENERGIEVERBRUIK

In de diagnose hebben we het geschat energieverbruik voor Haaltert vastgesteld op dit moment, en dat vergeleken met de huidige productie aan groene stroom. Als we een scenario voor de toekomst willen creëren, zullen beide elementen echter evolueren: zowel het verbruik als de productie. We hebben een aantal aannames gedaan om zo'n toekomstscenario beter in kaart te kunnen brengen. Opnieuw gaat het om ruwe, geschatte cijfers, maar ze geven wel een goed beeld van de grootte-orde van de uitdagingen en oplossingsporen.

Om het verbruik in 2050 te kunnen inschatten, zijn er een aantal aspecten die we goed moeten bekijken. Enerzijds is er het energieverbruik voor gebouwverwarming. Een essentieel aspect van een duurzaam klimaatbeleid zal erin bestaan dit verbruik te reduceren, door energiemaatregelen op gebouwniveau: extra isolatie, meer compacte woningen, zuinigere installaties. Tegelijk zal wel de bevolking groeien. Bovendien zorgt een energetische renovatie in de praktijk niet altijd voor evenveel besparing als theoretisch mogelijk. Daarom gaan we in het scenario uit van een daling van het energieverbruik voor gebouwverwarming naar 60% van het huidige verbruik. Daarbovenop nemen we aan (en dit is een cruciaal element dat een grote inspanning zal vergen!) dat 60% van de huishoudens in 2050 zal overstappen op verwarming via een individuele warmtepomp (op basis van geothermische energie, zie ook hierna). Dit zal ervoor zorgen dat woningen veel efficiënter verwarmd worden, maar ook dat alle resterende benodigde energie uit elektriciteit zal gehaald worden. Het aandeel gas en stookolie zal hierdoor drastisch dalen.

Bovenop deze inspanningen voor gebouwverwarming, nemen we aan dat het overige elektriciteitsverbruik in Haaltert tegen 2050 zal stijgen naar 110% van het huidige niveau. Dit vanwege de bevolkingsgroei en de toename van elektriciteitsverbruik in huishoudens door digitalisering, meer thuiswerken, etc.

Op het vlak van mobiliteit doen we ook twee belangrijke aannames. Ten eerste streven we voor 2050

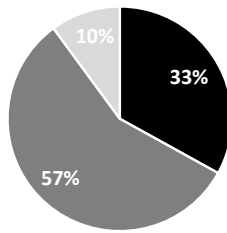
naar een vermindering van het autogebruik tot 80% van het huidige niveau, dankzij investeringen in fietscultuur en openbaar vervoer (zie programma 2) en een ruimtelijk beleid dat meer vertrekt van nabijheid (zie programma 1). Bovendien gaan we ervan uit dat, dankzij Vlaams en Europees beleid, in 2050 85% van de auto's die in Haaltert rondrijden, elektrisch zullen zijn.

Op deze manier zal het totale energieverbruik in Haaltert tegen 2050 halveren, van zo'n 0,34 TWh/jaar in 2020 naar nog 0,17 TWh. Even belangrijk als de vermindering is echter de verschuiving: daar waar in 2020 verwarming en transport met fossiele brandstoffen voor mobiliteit de belangrijkste energieverbruikers waren, zal dat in 2050 voor bijna 60% gaan over elektriciteit. Die elektriciteit zal nodig zijn voor elektrische apparaten, maar ook voor alle warmtepompen en elektrische auto's. Verwarming met fossiele brandstoffen (hopelijk tegen dan enkel nog gas) telt nog voor zo'n 30%, de laatste 'klassieke' auto's voor een laatste 10%.

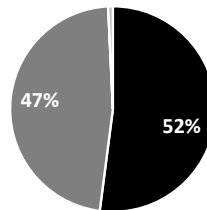
LOKALE PRODUCTIE GROENE STROOM

Om deze energie zoveel mogelijk lokaal te produceren, moet er dus allereerst ingezet worden op meer groene stroomproductie in Haaltert. Het benodigde totaal van ongeveer 0,1 TWh/jaar aan groene stroom, kan bereikt worden door in Haaltert in totaal 8 windturbines te bouwen en op de helft van de geschikte daken zonnepanelen te leggen. Dit is een haalbare ambitie, mits er in de komende jaren een grote versnelling plaatsvindt in de aanschaf van zonnepanelen. Na de heisa rond de terugdraaiende tellers is het duidelijk dat hiervoor ook de hele financiering en fiscaliteit van onze elektriciteit moet worden herzien, maar dat is een Vlaamse en federale bevoegdheid.

Om deze stroom optimaal te kunnen gebruiken, is er ook nood aan individuele en collectieve opslagsystemen. Hier is het nog onduidelijk wat de toekomst gaat brengen, maar onze hoop ligt in collectieve batterijen op wijkniveau, het inzetten van elektrische auto's als opslagmedium en voor langetermijn opslag het gebruik van micro

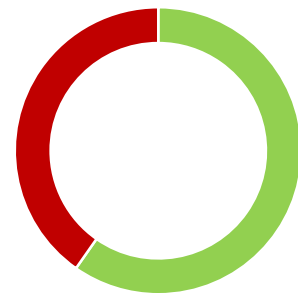
Toekomstig energieverbruik Haaltert (2050)
0,17 TWh/j

■ Warmte ■ Elektriciteit ■ Fossiele brandstof voertuigen

Toekomstige hernieuwbare energieproductie Haaltert
(2050)
0,10 TWh/j

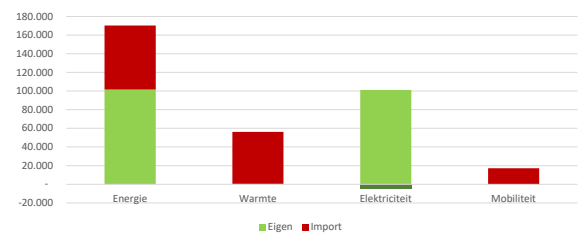
■ Zon ■ Wind ■ Geothermie ■ Biomassa

Eigen productie (hernieuwbare) energie



■ Eigen ■ Import

Eigen productie (hernieuwbare) energie



■ Eigen ■ Import

waterstofcentrales. De toekomst zal moeten uitwijzen hoe haalbaar deze technieken zijn en hoe ze op lokaal vlak kunnen worden geïmplementeerd.

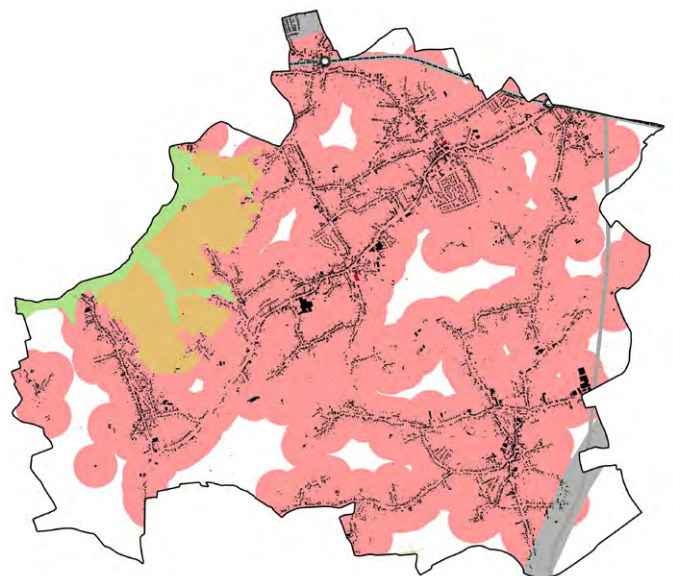
Naast zonne-energie zijn er ook 4 bijkomende windturbines nodig. De kaart hiernaast (rechts onderaan) toont de huidige restricties voor windturbines, op basis van de minimale bufferafstand t.o.v. woningen, infrastructuur en natuurgebied. De witte zones blijven over. Vier bijkomende turbines zouden dus nog perfect langs de N45 kunnen worden ingeplant. Op termijn blijft het aan te raden om, in lijn met de visie Energielandschap Denderland, ook naar de open ruimte te kijken voor windenergie. Dit dient te gebeuren in nauwe samenwerking met de provincie en Vlaanderen, en in combinatie met een volgehouden overtuigingsbeleid en een optimale landschappelijke integratie en met aandacht voor ecologische randvoorwaarden.

LOKALE PRODUCTIE EN DISTRIBUTIE GROENE WARMTE

Naast groene stroom zal er ook steeds behoefte zijn aan groene warmte. Bij het toekomstscenario voor het energieverbruik zijn we al uitgegaan van 60% individuele verwarming met warmtepompen: dit is alvast een hele hoge ambitie. Het betekent dat al deze woningen hun verbruik voor verwarming sterk zullen moeten doen dalen (isolatiemaatregelen) en vervolgens hun verwarmingsinstallatie moeten ombouwen naar 'all electric': in de praktijk bij voorkeur vloerverwarming op lage afgiftetemperatuur, gevoed door een warmtepomp op basis van geothermische energie (bv ondiepe geothermie in de eigen tuin). Deze individuele maatregelen zijn de enige haalbare voor het verspreide gebouwenlandschap van Haaltert. Bij toekomstige nieuwbouwprojecten van een zekere schaalgrootte (zie strategische projecten Haaltert en Denderhoutem) kan wel voor een collectieve installatie worden gekozen,

zoals een BEO-veld met collectieve warmtepomp. Warmtenetten die ook bestaande woningen bedienen, lijken in Haaltert niet haalbaar.

Dit betekent ook dat we het resterende energieverbruik voor verwarming (de 33% uit de grafiek hierboven), niet lokaal en collectief kunnen opwekken. Als Haaltert in de toekomst energieneutraal wil worden, kan de gemeente er wel voor kiezen om het tekort aan groene lokale warmte te compenseren door een overschot aan groene stroom. Dit kan gerealiseerd worden via 12 extra windturbines, welke dan in de open ruimte in het zuiden van Haaltert kunnen worden ingeplant, of tussen Haaltert en Denderhoutem.



huidige restricties voor windturbines: bebouwing, infrastructuur, beschermde natuur

4.2 STRATEGISCHE PROJECTEN

STRATEGISCH PROJECT 1 Bekenlandschap tussen Haaltert - Denderhoutem



structuurschets ontwikkelingsvisie open landschap

EEN VERGETEN OPENRUIMTEGEBIED

Tussen de kernen Haaltert en Denderhoutem ligt een uitgestrekt groengebied met een doorsnede van ongeveer 2 kilometer. Het omvangrijke gebied bestaat veelal uit percelen die in gebruik zijn voor landbouw en grasland. In de buurt van Kerksen is een interessant lappendeken ontstaan van boomgaarden en bomenlanen. De openheid van het hele gebied wordt op enkele plaatsen doorkruist door bebouwde linten die de continuïteit van het open landschap opbreken.

Kenmerkend voor het gebied is de doorkruising van twee beken, te weten de Molenbeek I en de Wildebeek. Deze beken zijn gekoppeld aan bosrijk gebied en voor het hele gebied ecologisch het meest waardevol. De beken zijn op plaatsen ontsloten door onverharde paden, maar er is geen sprake van een continu netwerk door de onderbreking van lintbebouwing.

Centraal door het gebied loopt een recreatieve fietsroute, onderdeel van het knooppunten netwerk, van oost naar west. Over het algemeen kan men echter stellen dat de recreatieve toegankelijkheid nog ondermaats is. Dit blijkt vooral uit het feit dat er geen directe auto of fietsroute is tussen Haaltert en Denderhoutem. Er is een wens van de gemeente om een zachte verbinding tussen de twee kernen te realiseren.

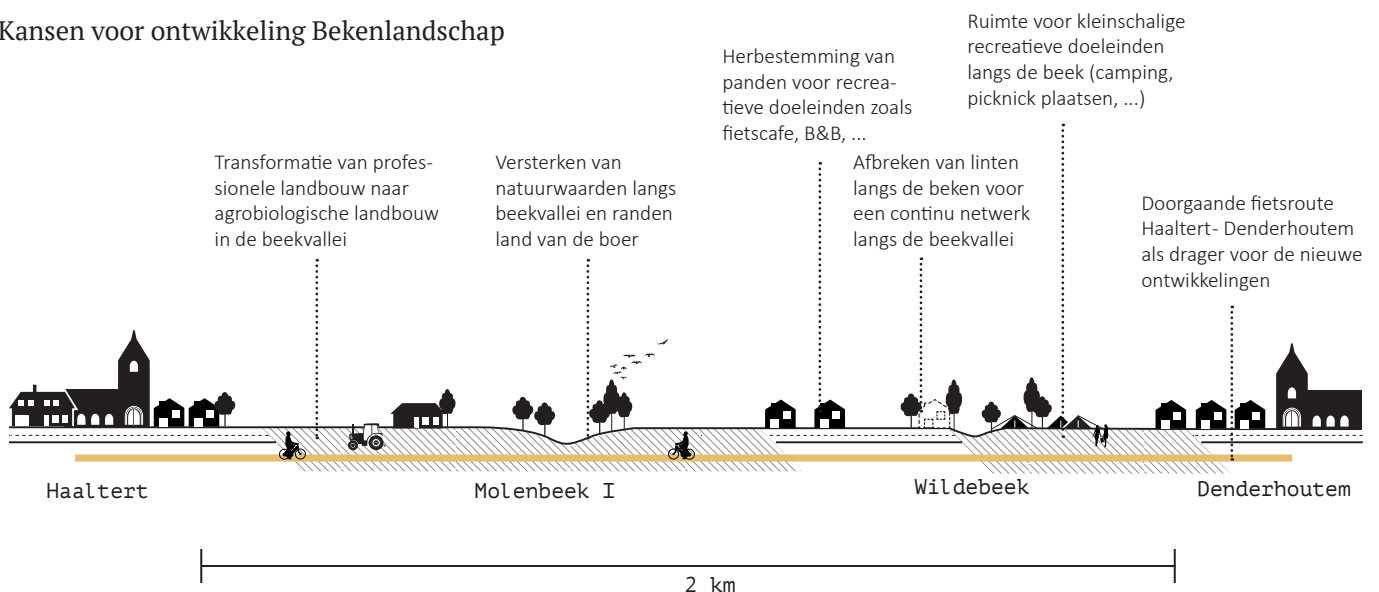
PRODUCTIEF LANDSCHAPSPARK MET RECREATIE EN NATUUR

Het openruimte gebied heeft potentie om zich te ontwikkelen als een gelaagd landschap met recreatieve doeleinden dat zich kan verhouden met het reeds bestaande natuurgebied Den Dotter. Wij voorzien een aantrekkelijk en divers landschap met hoge natuurwaarden en een geleidelijke transformatie van de vandaag aanwezige agrarische productie naar agrobiologische landbouw op plaatsen waar dat mogelijk is. De meest hoogwaardige landbouwgronden zijn te vinden ten zuiden van de Molenbeek en komen hiervoor het eerste in aanmerking.

Deze gronden zouden een geschikte plek zijn voor een piloot project voor lokale productie. Voedselproductie wordt hier gekoppeld aan een korteketeninitiatief (bv. in de vorm van een CSA - *community supported agriculture*). Dit is een infinitief met collectief beheer door landbouwers, gemeente en lokale bewoners waar samen de ontwikkeling van het landschap in de hand wordt genomen.

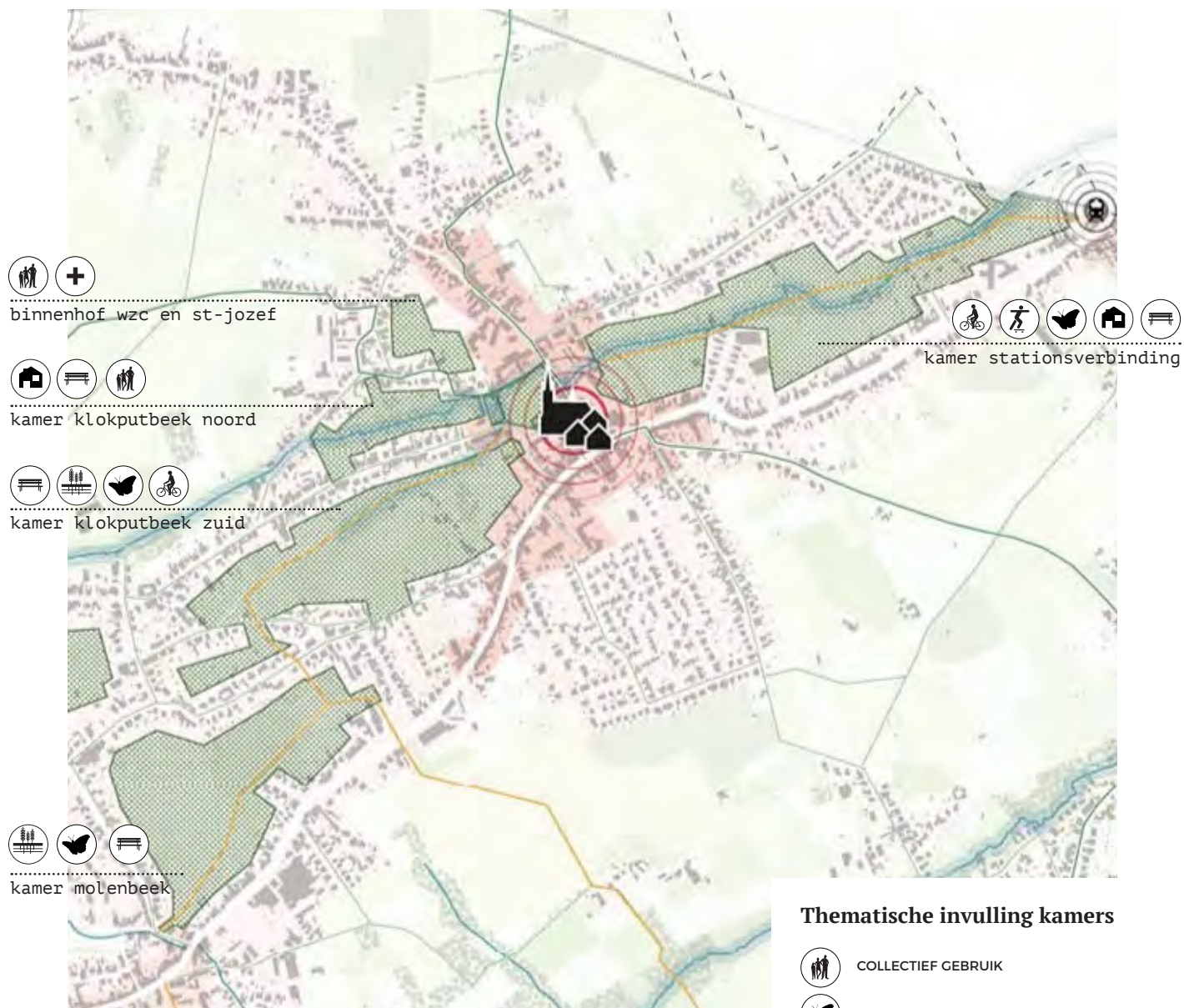
Een dergelijke ontwikkeling kan ook een impuls geven aan de recreatieve ontwikkeling van het gebied. Recreatieve ontwikkelingen kunnen worden gekoppeld aan een nieuw te realiseren fietspad tussen Haaltert en Denderhoutem.

Kansen voor ontwikkeling Bekenlandschap



STRATEGISCH PROJECT 2

Parklint 'Open ruimte kamers' Haaltert



concept met verbonden groene kamers met een thematische invulling gebaseerd op wat er op dit moment al te vinden is, of door aan te haken bij activiteiten in de nabije omgeving

PARKLINT VAN GROENE KAMERS MET AS VAN ZACHTE VERBINDINGEN

Het historisch samensmelten van verschillende linten heeft geleid tot grote open ruimte kamers op centraal gelegen plekken in Haaltert. De kamers hebben een strategische ligging, maar hebben geen bijpassende functie voor deze locatie en zijn bovendien slecht toegankelijk. Toegangswegen zijn afgeknepen door bebouwde randen en zijn in aantal beperkt. De kamers zijn hierdoor slecht ontsloten, en een potentieel om ze als langzaam verkeersroutes te gebruiken onderbenut. Het huidig gebruik van de kamers kenmerkt zich door schijnbare informele toe-eigening of agrarische doeleinden. Door versnipperd eigendom en onafgebouwde achterkanten hebben zij een ongeordend karakter.

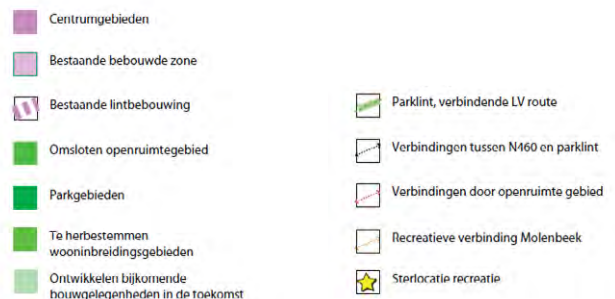
Een belangrijke troef van de groene kamers is de doorkruising van verschillende beken. Deze waterlopen zijn smal en vaak niet meer dan een meter breed. Op dit moment zijn de beken nauwelijks zichtbaar. In het ruimtelijk structuurplan van 2008 is al reeds een visie uitgezet over het verbinden van de kamers en daarmee de beken, maar tot op heden zijn de plannen nog niet tot uitvoering gebracht. Belangrijke complicaties voor ontwikkeling zijn het versnipperd grondeigendom en veel verschillende eigenaren. Het hele gebied is bovendien overstromingsgevoelig gebied.

Het strategische parklint project is een kans om de individuele kamers te opwaarderen en met elkaar te verbinden. Er ontstaat een nieuwe ruimtelijke drager met langzaam verkeer als alternatief voor de parallel lopende N460 steenweg. Het nieuwe parklint is een doorwaadbare groenstructuur met een langzame verkeersroute tussen het station Haaltert via het dorpscentrum naar Kerksken. Deze visie is niet nieuw en is al genoemd in het ruimtelijk structuurplan van Haaltert (2008). In dit document wordt ook al gesproken om bijkomende voorzieningen op te vangen in het parklint met openlucht recreatie in het bijzonder.

Voor deze studie hebben wij per kamer een aantal thematische invullingen gegeven gebaseerd op wat er op dit moment in de kamer te vinden is, of door aan te haken bij activiteiten in de nabije omgeving. Een van de nieuwe functies is ook wonen. Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling of wenselijk de groene kamers volledig vol te bouwen. Wel is er een kans om de

achterzijde van de randen af te bouwen en nog steeds ruimte overblijft om het groene karakter te bewaren. Op deze manier is er ook een mogelijkheid om nieuwe woningen nabij het centrum aan te bieden om het centrum verder te kunnen verdichten.

Voor het hele project is verdere beleidsmatige uitwerking nodig voor haalbaarheid en beeldkwaliteit. Er dient een gedetailleerde visie te worden opgesteld over de ruimtelijke uitgangspunten van het parklint. Tijdens een van de workshops is aangegeven dat er structureel iemand binnen de gemeente moet worden aangesteld om zich bezig te houden met dit project.



Concept Parklint uit: Ruimtelijk Structuurplan Haaltert, 2008

STRATEGISCH PROJECT 3

Kernversterking en verdichtingsstrategie Haaltert



structuurschets ontwikkelingsvisie Haaltert

NEGEN STRATEGISCHE PROJECTEN

Er zijn in het totaal negen sites gekozen binnen de verdichtings- en ontwikkelingsstrategie van Haaltert. Het vernieuwen en opwaarderen van het centrum is door de gemeente aangehaald als een hoge prioriteit voor de komende periode, met deze visie willen wij dat ondersteunen.

Door de gemeente zijn enkele plannen voorgedragen voor sites waar voorstellen voor zijn gemaakt. Veel uitbreidingen daarvan worden voorgesteld aan de randen van de dorpsgrenzen en in een laag aantal woningdichtheden. Door meer intensieve ontwikkeling te plannen in het centrum kan worden gebouwd aan een sterkere kern met een hogere woningdichtheid en ontstaat ruimte voor de

ontwikkeling van hoogwaardige publieke en groene ruimten.

In dit ontwikkelingsscenario is de verdeling van het aantal woningen voor 2050 als volgt (zie ook programma 1). In strategische projecten in en rond het centrum van Haaltert worden ca. 200 nieuwe wooneenheden (WE) voorzien, in en rond Denderhoutem nog eens 125 WE. Dit laat toe om een aantal afgelegen ontwikkelingsgebieden niet aan te snijden maar onbebouwd te laten als strategische reserve voor de hele lange termijn.

De voorgestelde projecten zijn besproken met de gemeente tijdens de tweede workshop van deze Bouwmeester Scan en zijn vertaald in een timing op

korte, middenlange en lange termijn. Op de bladzijden hierna lichten we de verschillende projectideeën kort toe.

In navolging op het ontwikkelscenario is per project een indicatie gegeven voor het aantal woningen dat hier gerealiseerd kan worden. Een bandbreedte geeft de ordergrootte waarbinnen kan worden gedacht in een eerste fase.

STRATEGISCHE SITES KORTE TERMIJN

1. CENTRUM HAALERT



2. STADHUIS & BINNENHOF SOCIAAL HUIS



3. PARK ENTREE & GROENE KAMER



4. CENTRUM & WUG DENDERHOUTEM



STRATEGISCHE SITES MIDDENLANGE TERMIJN

5. BINNENHOF WZC SINT-JOZEF



6. GROENE KAMER XL



7. GROENE KAMER & STATIONSVERBINDING



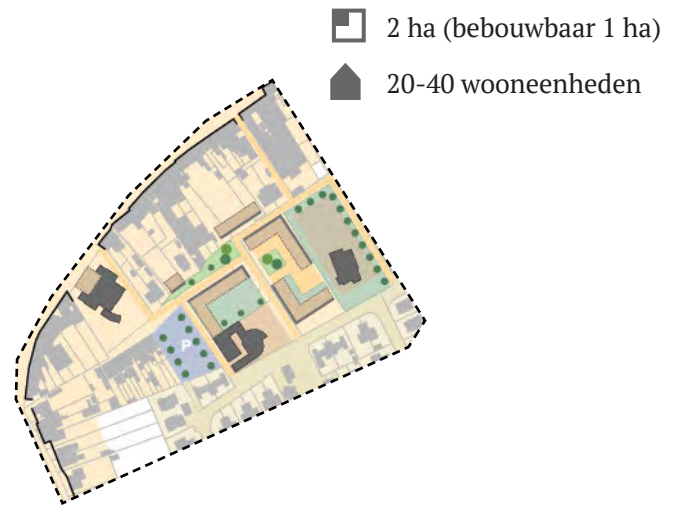
8. KERKSKENVELD



STRATEGISCHE SITES LANGE TERMIJN

9. GROENE KAMER





CENTRUM HAALERT

De parkeerplaatsen in het centrum worden in fasen afgeschaft om plaats te maken voor een herinrichting en vergroening van centrale winkelgebied. Het parkeren wordt verplaatst naar de randen van het centrum. Dit zal samen met de geplande werkzaamheden van de Warandesite en Sint Goriks zorgen voor een kwaliteitsimpuls van de omgeving rond de kerk. Onbebouwde kavels worden ingevuld, rekening houdend met de groene verbindingen naar de aanliggende groene kamers.

Sloop en nieuwbouw op de hoek van de Bruulstraat en Stationsstraat maakt een nieuwe entree naar het centrum vanaf de Stationsstraat. Hier kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een gecombineerde ontwikkeling van woningen bovenop een supermarkt, zoals onderstaand vb uit Genk .



ontwerpvoorstel uit haalbaarheidsstudie strategische projecten voor uitbreiding Warandesite met maatschappelijke functie (linksboven) en kernversterkingsproject (linksonder) Sint Goriks .

referenties rechts stedelijke rijhuizen als voorbeeld voor verdichting in Boechhout (rechtsboven) of meergezinswoningen (rechtsonder)

STADHUIS & BINNENHOF SOCIAAL HUIS

Achter het gemeentehuis, maar nog steeds onderdeel van het centrum, ligt een veld dat op korte termijn ontwikkeld zou kunnen worden . Vanwege de centrale ligging van dit gebied een uitgelezen kans voor centrumwonen. Wonen in hogere dichtheden, zoals meergezinswoningen, biedt tevens kansen om het gebied een aangenaam groen karakter te geven. Deze ontwikkeling zal samen kunnen gaan met de renovatie-nieuwbouw van het sociaal huis.

Leegstaande kavels tussen de Hoogstraat en Donkerstraat worden afgebouwd om met een voorkant richting de binnenontwikkeling.





GROENE KAMER

Deze grote groene kamer gelegen dicht tegen het centrum heeft de potentie om onderdeel te worden van het groene netwerk op de as van het station tot aan Kerksken. Op dit moment is vanuit het centrum deze kamer nog slecht bereikbaar. Dit wordt veroorzaakt doordat de centumparking aan de Burchtweg de toegang afknijpt. Het uitplaatsen van deze parkeerplaats biedt een grote kans om dit groengebied onderdeel te maken van het centrum.

De groene kamer heeft ook de mogelijkheid om onderdeel worden van de ontbrekende fietsroute tussen Haaltert en Denderhoutem. Met dit fietspad wordt het centrum op een veilige en aangename wijze beter bereikbaar.

De bestaande bebouwing binnen de kamer moet niet verder worden gestimuleerd en op termijn worden afgebroken om het open karakter van de kamer te waarborgen.



(boven) een evenement als de 'dag van de trage weg' kan worden ingezet om de vergeten plekjes van de gemeente opnieuw onder de aandacht te brengen. bewoners worden bewust gemaakt van de verborgen kwaliteiten van hun gemeente.



(links) het uitplaatsen van de auto's aan de parking van de Burchtweg kan een aangename groene entree vormen tussen het centrum en de achterliggende groene landschapskamer



(rechts) foto van het huidige binnengebied welke op dit moment al een duidelijke kwaliteit heeft maar nog geen onderdeel is van het groennetwerk of goede (fiets)paden heeft



GROENE KAMER & STATIONSVERBINDING

Deze groene kamer gelegen ten westen van het centrum biedt een bijzondere kans om een langzame verkeersroute te realiseren van het centrum tot aan het station parallel aan de N460 steenweg en als onderdeel van het parklint. Fietsers worden hiermee ontzien van de drukke Stationsstraat met hoogfrequent autoverkeer. Deze route volgt de Klokputbeek en kan geheel door een parkachtige omgeving worden gerealiseerd.

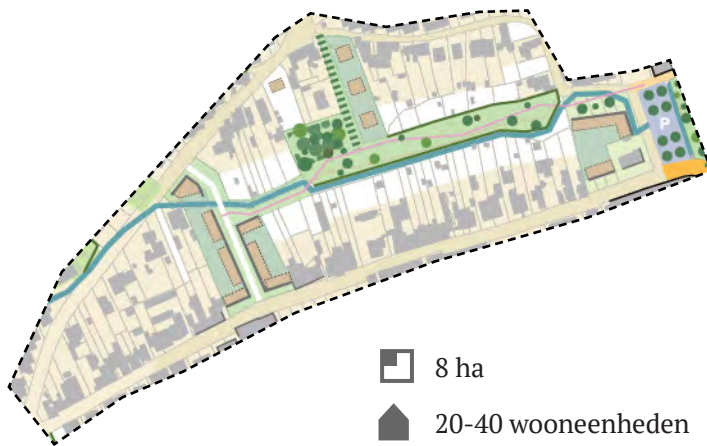
Vanwege de gunstige ligging op de as van het station en de nabijheid van het centrum biedt de kamer ook een kans om hier op toepasselijke wijze met woningen te verdichten. De achterkanten van de kamer worden afgebouwd met nieuwe voorkanten. Deze nieuwbouw moet worden gerecombineerd met de ontwikkeling van het park en kan deze ook mede financieren. Qua typologie kan gedacht worden aan een aaneengesloten grondgebonden woningen afgewisseld met meergezinswoningen. Voor het westelijke deel ten zuiden van de beek is reeds een bouwaanvraag ingediend.

Bestaande bos structuren dienen te worden behouden en bestaande functies worden opgenomen in het parklandschap. Voorbeelden zijn het karakteristieke pand aan de Stationsstraat (zie foto) en integratie van WZC Sint-Anna en omliggende ontwikkeling. De reeds aanwezige sportfaciliteit KRC Haaltert blijft behouden en zal door de fietsverbinding beter worden ontsloten.

(boven) karakteristiek pand langs de Stationsstraat

(midden, onder) referenties voor verschillende vormen van parkwonen. groen woonkwartier met meergezinswoningen in openbaar groen in Bern, project De Verborgten Tuin met verandawoningen met gedeelde tuin in Rotterdam





GROENE KAMER KLOKPUTBEEK

Langs de Klokputbeek ontstaat een groene verbinding van langzaam verkeer die dient als schakel tussen het centrale perk en het Warandpark. De route volgt de loop van de beek en biedt een alternatief voor de auto gedomineerde oostelijke toegangsweg tot Haaltert. Om deze verbinding te kunnen realiseren moeten gronden worden aangekocht van private eigenaren. Fondsen hiervoor kunnen worden gehaald uit een nieuw geplande ontwikkeling op de kop van de groene kamer tegenover de parkeerplaats aan de Plumstraat.



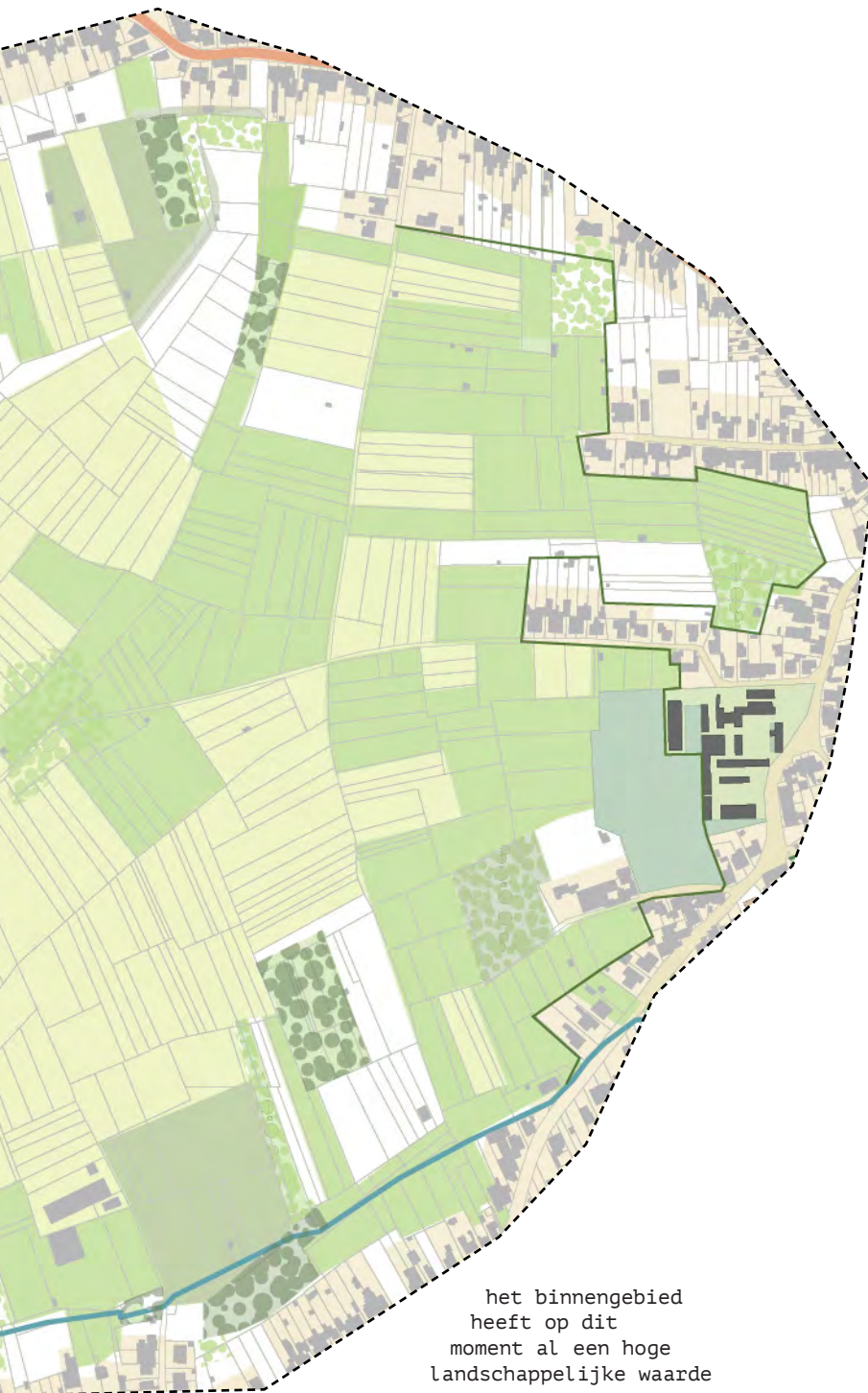
huidige situatie van de beekzone (boven) en potentie van het openstellen van de beekoevers met mogelijkheid tot recreatie

BINNENHOF WZC SINT-JOZEF

Op korte afstand van het centrum en in directe nabijheid van WZC Sint-Jozef en Basisschool Sint-Gorik bevindt zich een kleine groene kamer die vrijwel geheel ombouwt is, maar in het hart nog kansen heeft voor ontwikkeling. Zo is er een grote kavel die op dit moment in gebruik is voor agrarische doeleinde die getransformeerd kan worden naar een functie die past bij een van de maatschappelijke bestemmingen. Er kan bijvoorbeeld worden gedacht aan semi-zelfstandige zorgwoningen of uitbreiding van de school. Het binnenhof biedt hiermee een uitgelezen locatie om een nieuwe maatschappelijke functies in de nabijheid van het centrum te realiseren.



formeel ingerichte binnentuin gericht op collectief gebruik (Riem, München)



het binnengebied
heeft op dit
moment al een hoge
landschappelijke waarde

115 ha

nvt

HET CENTRALE PERK

Centraal in de linten van Ede en Haaltert ligt een grote open kamer die in het structuurplan bekend staat als het centrale perk. Dit gebied, geheel omkaderd door lintbebouwing, is een licht glooiend landschap met een agrarische functie en recreatieve waarde. Het gebied vormt een belangrijk onderdeel van de woonkwaliteit van de omliggende bebouwing. Het gebied moet gevrijwaard blijven van bebouwing. De huidige agrarische functie blijft behouden.

Het centrale perk wordt doorkruist door fietspad onderdeel van het regionale fiets knooppuntennetwerk. In de toekomst kan deze kunnen deze verbindingen worden versterkt. Niet alle paden zijn verhard en de aansluiting op de omgeving is nog niet optimaal.



STRATEGISCH PROJECT 4 Dorpskernversterking Denderhoutem



structuurschets ontwikkelingsvisie
Denderhoutem. gefaseerde ontwikkeling
beeld met eindfase

bestaand plan voor
ontwikkeling van het
WUG: te omvangrijk
en te veel nadruk op
grondgebonden woningen



KERNVERSTERKING DENDERHOITEM



Denderhoutem beschikt over een beperkt voorzieningenaanbod. Een grote groei is hier niet aangewezen. Wel kunnen er gericht nieuwe woontypen worden aangeboden in aansluiting op de toekomstige behoeften (kleinere gezinnen en oudere bevolking) en kan nieuwe ontwikkeling het bebouwde weefsel verder invullen en zorgen voor verdichting en opwaardering. Nieuwe woonvormen kunnen ook worden gelinkt aan extramuraal zorg.

De geplande uitbreiding van sporthal Denderhoutem gaat niet door. Dit opent kansen voor ontwikkeling van dit gebied in het westelijk deel van het centrum. Door de opwaardering van de publieke ruimte rond sporthal en WZC De Pastorij en het verbeteren van de verbinding met het achterliggende groengebied, kan hier een nieuw entreegebied ontstaan met ook een aantal nieuwe woonprojecten. De bestaande plannen voor de rest van het WUG zijn te ambitieus in omvang en passen niet bij de toekomstige woonbehoeften. In de plaats stellen we een voorzichtige invulling voor van de randen met compacte woningtypes. Dit is enkel verdedigbaar als tegelijk de rest van het WUG wordt bestemd als open groenruimte. Hier is ook een opgave voor waterbuffering te vervullen, in aansluiting bij de status als signaalgebied.

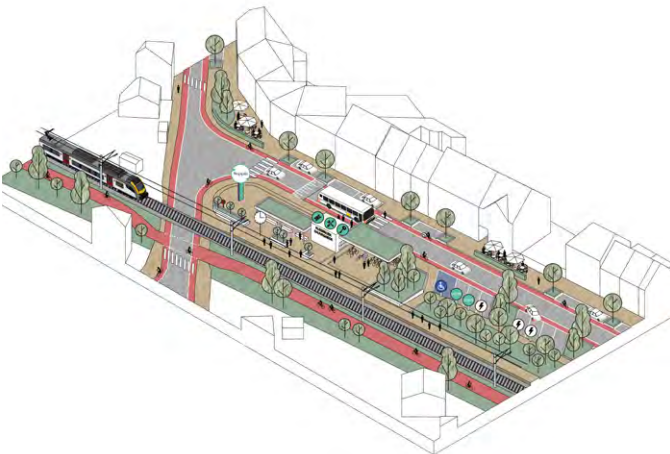
voorbeeld van een nieuwe woonvorm die complementair is aan het landschap van de beekvallei



4.3 QUICK WINS



masterplan kernversterking Machelen (BUUR 2018)



voorbeeld van een mobipunt (Hoppin) (BUUR/Sweco 2021)



sociaal voedselproject Stadsakker Tienen

QW1. MASTERPLAN KERN HAALERT

Om de vele voorgestelde verdichtingsprojecten en het voorgestelde parklint ruimtelijk en beleidsmatig met elkaar af te stemmen dient er een overkoepelend plan op te worden gesteld om de ontwikkeling in goede banen te leiden. Gekoppeld aan dit integrale document is een actieplan dat per site de stappen en randvoorwaarden beschrijft die het individuele project een succes te maken.

QW2. VISIE ONTWIKKELING DENDERHOUTEM EN PARKGEBIED

In de lijn van het masterplan voor de kern van Haaltert dient ook voor Denderhoutem een overkoepelend plan te worden opgesteld om de ontwikkeling in goede banen te leiden. In deze visie worden de toekomst uitgesproken van het WUG van Denderhoutem en de toekomst van het centrum.

QW3. HAALBAARHEIDSTUDIE EN BEELDKWALITEITSPLAN PARKLINT

Het strategisch project parklint is een complexe opgave waarbinnen veel verschillende belangen en grondeigendommen moeten worden gecombineerd in een plan. In een nadere studie moet worden ingegaan op de voorgestelde trace en haalbaarheid hiervan. Er dient een beeldkwaliteitsplan te worden opgesteld dat de ruimtelijke ambities van het project vastlegt.

QW4. FIETSPLAN

Om meer bewoners van Denderhoutem op de fiets te krijgen dient een fietsplan te worden opgemaakt. In dit plan zal worden ingegaan op de (harde) infrastructurele maatregelen, zoals de voorgestelde nieuwe route tussen Haaltert en Denderhoutem, en de (zachte) motiverende maatregelen om fietsgebruik te stimuleren. Een ander prioritair onderdeel is de realisatie van de 'alternatieve hoofdroutes', maar dit is meer dan een quick win.

QW5. INITIATIEF KORTE KETEN LANDBOUW EN LANDSCHAPSPARK HAALERT-DENDERHOUTEM

Het de ontwikkeling van het bekenlandschap uit SP 1 kan van start gaan met een korte-keteninitiatief in samenwerking met lokale landbouwers en buurtbewoners. Een verkenning van de lokale actoren

4.4 PUBLIEKE SLAGKRACHT

HELDER VERGUNNINGENBELEID

De bouwshift die ook in Haaltert broodnodig is om een halt toe te roepen aan de verdere verlinting en bebouwing van de open ruimte, kan enkel gerealiseerd worden met een helder en standvastig vergunningenbeleid. Voorlopig kan zo'n beleid alleen uitgebouwd worden binnen het huidige, zwakke instrumentarium, daarom is het des te belangrijk dat het minstens gebaseerd is op een gedragen visie die bestuur en administratie samen ondersteunen. Deze visie wordt best eerst vertaald in een woonzoning, welke weliswaar aanvankelijk maar beperkte juridische zeggingskracht zal hebben, maar wel het meest heldere en transparante instrument is dat er momenteel bestaat. Zo'n zoning ontwikkelen is een lastig proces dat heel wat politiek massagewerk vereist en ook bij de bevolking misschien tegenwind zal kennen. We geloven echter sterk dat als er bij de communicatie over zo'n plan steeds de nadruk gelegd wordt op de heldere logica erachter en de duidelijke doelstellingen voor bescherming van de open ruimte en de identiteit van Haaltert, dat dit moet lukken. Het is wel cruciaal dat het plan, eens gelanceerd, ook consequent wordt toegepast. Een goede samenwerking met de provincie is hierbij absoluut noodzakelijk.

VISIE OP TOEKOMST VAN HAALTERT VERANKEREN IN BELEIDSPLAN RUIMTE

Zo'n woonzoneringsplan is een belangrijke, maar slechts voorlopige stap in de noodzakelijke algemene herziening en versterking van het ruimtelijk beleid. De volgende stap moet zijn om een ambitieus beleidsplan ruimte op te maken, dat de principes van het woonzoneringsplan bevat, maar nog veel meer. Dit beleidsplan wordt het belangrijkste plan voor het ruimtelijke beleid in de komende decennia, dus het is essentieel dat hier de juiste keuzes gemaakt worden om de toekomst veilig te stellen van niet alleen de ruimtelijke ordening in Haaltert, maar ook de context gecreëerd wordt voor een meer duurzame mobiliteit, energie, milieu en klimaat. Hiervoor is opnieuw een nauwe samenwerking nodig tussen administratie en college, bij voorkeur zelfs gemeenteraad, over de partijgrenzen heen en bij voorkeur voorbij eventuele

politieke taboes. Dit is meteen een gelegenheid om burgers te betrekken bij complexe thema's uit het beleid en een debat te starten over waar we in de toekomst in Haaltert nog moeten bouwen, hoe we ons gaan verplaatsen, hoe we onze energie kunnen produceren, hoe we de open ruimte kunnen beschermen en natuurontwikkeling verzoenen met voedselproductie, enz.

INVESTEREN IN PROJECTWERKING EN UITBOUWEN COÖRDINATIETEAM VOOR KERNVERSTERKING

Een sterk ruimtelijk beleid wordt gevoed door ambitieuze visies en instrumenten, maar moet worden gerealiseerd door een goed uitgebouwde gemeentelijke dienst met gemotiveerde en goed voorbereide mensen. In een kleine gemeente als Haaltert is dat niet evident, zeker als het niet enkel gaat om recurrente opgaves zoals vergunningen, maar ook om de aansturing en opvolging van complexe ruimtelijke projecten. Zulke dossiers vragen een projectbenadering en verregaande coördinatie en kwaliteitsbewaking van de gemeente. Zulke projectgebieden hebben een coördinator nodig die de visie voor het gebied bewaakt en deelprojecten van nabij opvolgt, onderhandelingen voert met externe partners en actief de link legt tussen de verschillende diensten en bestuursniveaus.

'INSTRUMENTEN' OM DE PRIVATE MARKT TE STUREN

Rond private herontwikkelingsvoorstellen wordt actief vooroverleg gepleegd. Hierin wordt de conformiteit met de visie afgedwongen. Enerzijds is dit een kwestie van hard sturen. De projecten moeten passen binnen de principes van de beleidskaders. Dit kan ondersteund worden met een reglement stedenbouwkundige lasten waarop kan teruggevallen worden om de bijdragen aan het algemeen belang te doen financieren. Maar anderzijds is dit ook een kwestie van constructief overleg met de initiatiefnemer: duiden waaraan het ontbreekt, tegenvoorstellen formuleren, laten aanvoelen voor welk soort project de stad actief steun wil verlenen. Door te werken met instrumenten zoals een ambitienota, projectbrief en stedenbouwkundige richtnota wordt dit proces geformaliseerd en gestroomlijnd.

4.5 AANBEVELINGEN AAN HET ADRES VAN HOGERE OVERHEDEN

KLEINE STEDEN EN GEMEENTEN AAN BOD IN SUBSIDIERONDES

De kleinere steden en gemeentes hebben vaak minder uitgeruste diensten in huis om kort op de bal te spelen als het gaat over de lancering van innovatieve project i.k.v. subsidiëring. De hogere overheden moeten deze lokale overheden hierin beter ondersteunen. Vooral voor complexe verhalen als energie en landbouw is die ondersteuning nu onvoldoende aanwezig.

KRACHTDADIG BELEIDSKADER VOOR ENERGIETRANSITIE

De ambities rond energie zijn hoog in deze Bouwmeester Scan, maar de hinderpalen op de weg richting energietransitie zijn nog groter. Een heel deel daarvan zitten op een hoger beleidsniveau en zijn voor een gemeentelijk bestuur moeilijk te omzeilen.

Zo zijn veel strategieën voor groene warmte, zowel decentraal (warmtepompen) als centraal (warmtenetten), geen rendabele investeringen door de lage gasprijs. Aangezien warmtepompen op (dure) elektriciteit draaien, zijn de grote investeringen in installatie en gebouwrenovatie amper terug te verdienen, ondanks de veel hogere energie-efficiëntie. Hetzelfde probleem ontstaat bij warmtenetten die gevoed worden met groene warmte: op dit moment zelden echt rendabel, terwijl nu het moment is om erin te investeren (nog tien jaar kernversterking op gas en de grote potentiële winsten dreigen gemist te worden).

EEN AMBITIEUS REGIONAAL KLIMAATBELEID EN BIJHOREND KADER

Daarop aansluitend: lokale besturen die werk willen maken van klimaatmaatregelen, op vlak van mobiliteit, energieproductie, voedselproductie, consumptiegedrag, wonen,... botsen maar al te vaak met (een gebrek aan) regels vanuit de bovenlokale overheden. Het is belangrijk dat hier ambitieuze en concrete stappen gezet worden rond dossiers als salariswagens, het kader en de steun voor elektrificatie van het wagenpark, het invoeren van 'local energy communities', een verlaging van de elektriciteitsprijs en verhoging van de gasprijs, een CO₂-taks op

consumptiegoederen, ondersteuning voor korte keten landbouw en distributie, ondersteuning voor beleid gericht op ecosysteemdiensten,...

VERKLEINEN JURIDISCH OVERAANBOD WONEN

Bijna alle Vlaamse gemeenten kampen met een teveel aan bouwgrond en grote verdichtingsmogelijkheid in het bestaand bebouwd weefsel. Ook in Haaltert is deze problematiek heel sterk aanwezig. Echter, de gemeenten noch vereveningsmechanismen kunnen het verspreid bouwen tegengaan indien de verspreid gelegen bouwkavels en zelfs de woonuitbreidingsgebieden moeten worden vergoed aan de veronderstelde marktprijs. Vlaanderen moet hierin haar verantwoordelijkheid nemen. De provincie kan de gemeenten ondersteunen in het vermijden van de aansnijding van woonuitbreidingsgebieden en is hier ook toe bereid: ze kunnen lokale aanbevelingen meenemen in hun Beleidsplan Ruimte en het bijhorende beleidskader wonen.

INSTRUMENTEN HELDER PROMOTEN

Voor bepaalde instrumenten verwant aan ruimtelijke ordening is er te weinig kennis bij lokale besturen. Ook zijn de grenzen van de instrumenten vaak onduidelijk, waardoor gemeenten aarzelen ze in te zetten. Het gaat over belastingreglementen en de mogelijkheid om deze ruimtelijk te differentiëren, over regelingen voor stedenbouwkundige last, mogelijkheden voor planologische ruil en de gevolgen op vlak van planschade, over de mogelijkheden voor complexe projecten, over de beperkingen van verordeningen. Goed geïnformeerde ambtenaren bij de hogere overheid én heldere informatieverstrekking naar het lokale niveau is absoluut een behoefte.

05.

BIJLAGEN

5.1 METHODOLOGISCHE NOTA | NIGHTINGALE ROSE DIAGRAM EN GEMEENTEFICHE

VISUALISERING DIAGRAM

Voor de visualisering het Nightingale Rose diagram is voor elke indicator een ranking genomen van de 308 Vlaamse gemeentes. Voor een aantal parameters is met een omgekeerde ranking gewerkt. Reden hiervoor is de leesbaarheid van het diagram. Waarden meer naar buiten op de ring stellen de 'meer gunstige waarde' in ranking voor, meer naar binnen de 'minder gunstige waarde'. De gescande gemeente wordt afgebeeld in het diagram, in vergelijking met het gemiddelde van de type gemeente uit de Vrind-classificatie. Een groene kleur in de buitenschil voor een bepaalde indicator wijst dus op een waarde die gunstiger is voor de gemeente dan het gemiddelde voor gelijkaardige type gemeentes.

METADATA

Type gemeente

De opdeling in type gemeentes is gemaakt op basis van de Vrind-classificatie. De Vrind-classificatie is een ruimtelijke indeling op basis van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen met opsplitsing van het buitengebied op basis van het Strategisch Plan Ruimtelijke Economie waarbij het ruraal overgangsgebied en het ruraal gebied als platteland wordt geclassificeerd (VRIND2004-2005).

Aantal inwoners (2018)

Bron: Statbel, 2018

Ruimtelijk rendement voor het wonen:

aantal inwoners per hectare in kadastrale woongebieden (2017)

Bron: Statbel, kadaster

De kadastrale woongebieden zijn percelen voor appartementen, buildings en huizen en hoeses. Dit zijn dus percelen waarop een woning staat.

Percentage doorlatende oppervlakte (2012)

Bron: gemeentemonitor 2012, AIV

Bodemafdekking of bodemafdichting wordt uitgedrukt als de oppervlakte waarvan de aard en/of toestand van het bodemoppervlak gewijzigd is door het aanbrengen van artificiële, (semi-) ondoorlaatbare materialen waardoor essentiële ecosysteemfuncties van de bodem verloren gaan. De doorlatende oppervlakte is de gemeenteoppervlakte verminderd met de bodemafdekking of bodemafdichting

Percentage appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing (2017)

Bron: Statbel, kadastrale statistiek van het gebouwenpark.

Dit is het aandeel appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing op de woongebouwen.

Aantal m² open ruimte per inwoner (2017)

Bron: Statbel

Dit is de oppervlakte kadastrale oppervlakte onbebouwde percelen per inwoner.

Percentage inwoners dat toegang heeft tot wijk-groen binnen 800m (2013)

Bron: gemeentemonitor 2013

Percentage van de oppervlakte biologisch waardevol groen (2018)

Bron: biologische waarderingskaart 2018

Dit is de totale oppervlakte biologisch waardevolle en zeer waardevolle natuur op de totale oppervlakte van de gemeente.

Openbaar vervoer voor school en werkverkeer (%) (2017)

Bron: survey gemeentemonitor 2017, SV/ABB

Modale verdeling naar dominant vervoermiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, in %.

Fietsgebruik voor school en werkverkeer (%) (2017)

Bron: survey gemeentemonitor 2017, SV/ABB

Modale verdeling naar dominant vervoermiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, in %.

Voetgangers voor school en werkverkeer (%) (2017)

Bron: survey gemeentemonitor 2017, SV/ABB

Modale verdeling naar dominant vervoermiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, in %.

Evolutie ruimtelijk rendement (inwoners per hectare in kadastrale woongebieden in 2011-2017)

Bron: Statbel, kadaster

Dit is de groei in het ruimtelijke rendement tussen 2011 en 2017. In de meeste gemeenten is dit negatief.

Groei van het aandeel appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing in het totale woningaanbod (2017-2011)

Bron: Statbel, kadastrale statistiek van het gebouwenpark.

CO₂emissie voor verwarming en elektriciteit per huishouden 2016 (ton/huishouden) (omgekeerde ranking)

Bron: provincie in cijfers

CO₂emissie particulier en openbaar voor transport en vervoer, 2016 (ton/huishouden) (omgekeerde ranking)

Bron: Vito

Pv-installaties < 10 kW (Vermogen in kW per huishouden), 2016

Bron: provincie in cijfers

5.2 BRONNEN

BRONNEN ALGEMEEN

www.haaltert.be

Ruimtelijk structuurplan Haaltert

Meerjarenplan 2020-2050 Lokaal bestuur Haaltert

Gemeentemonitor Haaltert

GIS-data beschikbaar via Geopunt Vlaanderen

Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en nabijheid voorzieningen, VITO

Gegevens over demografie, woningen, energie, landbouw en klimaat via provinciesincijfers.be

EXTRA BRONNEN RUIMTELIJK BELEID, KERNVERSTERKING

Analysenota woonomgevingsplan (werkversie 2019)

Gemeentelijke RUP's en BPA's

Verschillende lopende projectvoorstellen

EXTRA BRONNEN MOBILITEIT

Herkomst-bestemmingsgegevens Vlaams verkeersmodel

Mobiliteitsplan Haaltert (2015)

EXTRA BRONNEN ENERGIE

Open data www.fluvius.be

EXTRA BRONNEN OPEN RUIMTE, LANDSCHAP EN RECREATIE

De biologische waarderingskaart - Biotopen en hun verspreiding in Vlaanderen en Brussel

Veel informatie werd verzameld tijdens en na de startvergadering en de twee workshops die met de gemeente georganiseerd werden tijdens het proces van deze Bouwmeester Scan. Aan deze vergaderingen namen volgende personen deel voor de gemeente:

- Phaedra Van Keymolen, eerste schepen
- Filip Uyttersprot, stedenbouwkundig ambtenaar
- Alexander De Wit, Solva
- Kris Baetens, Gecoro
- Michiel De Rouck, Gecoro
- Klaas De Pauw, Gecoro
- Kevin Grauwels, Gecoro

