
1 2026_GECORO_00011 Verslag vergadering GECORO 12 mei 2026: goedkeuring

Beschrijving

Context, relevante voorgeschiedenis en fasen

De vorige vergadering van de GECORO ging door op 12 mei 2026. Het verslag werd bezorgd aan de leden. Er werden geen reacties ingediend.

Argumentatie

Er zijn geen opmerkingen bij het verslag.

Besluit

De GECORO keurt het verslag van de vergadering van 12 mei 2026 goed.

Bijlagen

1. Besluitenbundel
2. Notulen

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens de GECORO

2 2026_GECORO_00012 Masterplan ABO-as “Groene Vaart”: toelichting en advies**Beschrijving****Context, relevante voorgeschiedenis en fasen**Toelichting

Een masterplan voor de as Augustijnenlaan-Belgiëlaan-Olympiadelaan (ABO-as) is in opmaak. De conceptstudie wordt hiermee verder uitgewerkt naar een masterplanvisie. De opdracht is gegund aan LAMA landscape architects en BUUR Part of Sweco via de Open Oproep van de Vlaams Bouwmeester.

Momenteel is de ABO-as een versteende ruimte, geen aangename stedelijke ruimte. De as heeft een grote geschiedenis, als gedempte vaart met enkele zeer beeldbepalende gebouwen (bv. de voormalige infirmerie van het Augustijnenklooster). De as heeft een royale breedte en is een substantiële ruimte binnen het stadsweefsel, maar wordt niet ervaren als een plek met verblijfskwaliteiten, maar als een banale verkeersas. Deze rol van de ABO-as is doorheen de tijd wel wat anders geweest, ten tijde van het kanaal was de verstilte ruimte de ideale plek om te verblijven of te wandelen.

Nu liggen er heel wat ambities en studies op tafel, die samenkomen op de as. Dit moet samengebracht worden tot een coherente visie voor de komende eeuw van de Groene Vaart in een masterplan. De lengte van de as maakt dat hij verbindend kan werken tussen de landschappen en de fietsnetwerken rondom. Bovendien speelt hij ook een rol als toeristisch recreatieve route, binnen het watersysteem en als belangrijke schakel binnen de school- en werkomgeving binnen de stad. De 'Groene Vaart' kan als katalysator fungeren voor een aantrekkelijke en leefbare stad. Op zeer lokaal niveau ontstaan kansen voor zeer bijzondere plekken.

Het ontwerp van masterplan met plankaart en profielen wordt toegelicht door Claire Laeremans van LAMA landscape architects, aan de hand van een presentatie en planafdruk.

In eerste instantie wordt daarbij het proces van wedstrijdontwerp tot doorgesproken masterplan toegelicht. De leden krijgen een overzicht van het plan vanuit de verschillende onderzoeken, alsook een overzicht van de verschillende vormen van participatie en bilaterale gesprekken

Zo wordt het mobiliteitsconcept wordt vanuit de verschillende gebruikersprofielen benaderd: eerst voetgangers, dan fietsen, dan openbaar vervoer, dan personenwagens Het groenblauwe concept wordt toegelicht aan de hand van het hemelwaterprofiel van de as, alsook vanuit de gewenste landschappelijke structuur in de verschillende deelzones De Groene vaart werd eveneens geselecteerd als Lokaal Pact 8 van Aquafin/VMM. Ook deze doelstellingen worden toegelicht.

Daarna wordt het overzichtsplan in detail overlopen, startend bij de rotonde met de Ringlaan en eindigend bij de spoorweg.

Argumentatie

Vraagstelling

- Fietspad 3m is dit volgens vademecum? *Hangt af van de intensiteiten, ook in de schoolomgeving, wordt niet als FOS ingericht*
- Is het korter dan de FOS? *Ja, in afstand, maar gemak FOS zal snelle fietsers laten kiezen voor FOS*
- Breedte wegeenis is 4,05? *Soms andere profielen.*
- Snelheidsregimes? *Ontworpen voor een bus op 30km/u, maar soms kan er 50 gereden worden*
- Ontwerp stationsomgeving uit RWA is niet goed, kan er niet meer gestreefd worden naar dit ontwerp?
- Moet de tunnel aan het station wel, gezien het ontwerp dat voorligt? *Impact is groot, maar je krijgt dat ruimtelijk wel in orde, maar je moet er wel op voorsorteren. Een goede landschappelijke tunnel moet de ambitie zijn.*
- Op KT wordt de plek niet gehypothekeerd, maar je kan op KT wel meer naar de lange termijn te streven. Op LT het busstation behouden zal onmogelijk zijn.
- Gesprekken met de scholen, hebben zij dit plan nog gezien? Hoe kijken zij o.a. naar parkeren voor personeel en bushaltes? *Aandachtspunten naar K&R en naar bushaltes e.d zijn meegenomen. Maar qua personeelsparking en voor bezoekers zal naar de clusterparkings moeten verwezen worden.*
- Aangepaste parkings, toegankelijke parkings komen nu ver van het AC te liggen.
- Ongemakkelijk met fiets- en wandelzone in de bocht langs het begijnhofpark tussen scholen en Fraikinstraat. *Voldoende schuwafstanden en doordachte inplanting van rustplekken kan dit verhelpen*
- Profiel thv het Begijnhofpark lijkt wat te stedelijk, kunnen ze niet wat zachter? Het ontwerp vraagt hier misschien nog wat detaillering. *Is niet een doorlopend pad, maar eerder informeel met wel wat zitplekken.*
- Hoe zit het met de ontwikkeling thv Hummeltjeshof? *Onderzoek ofwel pps ofwel via realisatie van maaiveld met een dek*
- Is dit een plek voor stadsontwikkeling ipv een plek voor vergroening? *Beide*
- Achterkanten woningen Koppellandstraat, kan dit nog? *Ja, suggestie kan nog op plan komen*
- Hoe is de circulatie van de voetgangers aan de stationsomgeving?
- Kunnen bushaltes op termijn ook aan de andere kant van het station? *Bussen zijn gelinkt aan het station*
- Hoe gebeuren de voetgangersbewegingen aan het station?
- Bomen gekoppeld aan het fietspad. Kunnen bomen niet gekoppeld worden aan nutsleidingen en riolen? Bomen die nu geplant worden moeten kunnen blijven staan. *Nutsleidingen komen onder het voetpad. DWA komt onder het fietspad of onder de rijbaan. RWA liggen onder de wadi. Op de riolering wordt nog gepuzzeld.*

- Plaatsen voor toekomstbomen aanduiden?
- Wordt er ook met inheemse soorten gewerkt en zijn het verschillende bomen of wordt er hoofdzakelijk voor één boomsoort gekozen? *Slide met soortenkeuzes wordt toegelicht*
- Waarom nog dat stukje langheen het Begijnhofpark tegen 50 km/u. Kan het niet minstens tussen Mc Donalds en spoorweg gewoon 50 zijn?
- Hoe zit het met de opwaardering met de fietstunnel aan het station?
- Augustijnenlaan: hoe zit het daar met de verblijfsmogelijkheden, zijn er niet nog meer mogelijkheden qua banken en aangename plekken? *Er is een verblijfshoek aan de hoek met de Hellekensstraat en één aan de hoek met de Zwanenberg, gekoppeld aan toekomstige woonontwikkelingen. Beeldwaliteitsplan met kader voor private ontwikkelingen wordt meegegeven*
- Aan Begijnhofpark richting Convent is een oversteekplaats. Is LDC ooit bevraagd doorheen het proces? Mag de oversteek hier niet iets markanter?
- Rtonde aan de Ringlaan als lichtengeregeld kruispunt moet prioriteit zijn. Combinatie dubbelrichtingsfietspad met rotonde is problematisch.
- Wat met bestemmingen aan de onderzijde en bereikbaarheid voor fietsers? Kan er geen ruimte gewonnen worden in de parkeerplaatsen en toch gekozen worden voor een enkelrichtingsfietspad?
- Fietspad bundelen met het voetpad aan de oversteeken?
- Voetpaden soms te smal
- Parkeerplaatsen zijn veel te breed
- Parkeerbehoefte te hoog ingeschat, gedeeld gebruik met supermarkten nastreven
- Parkeercluster aan de school, kan dit mee in publiek gebruik genomen worden? Zo veel mogelijk gedeeld gebruik nastreven
- Banken toevoegen, om de 100m een bank als principe benoemen icm koelte en schaduw
- Fietsenstallingen intekenen?
- Deelauto's intekenen met vaste plek?
- Oplossing voor de korte termijn op de stationsomgeving?
- Wekelijkse markt: ontbreken van toiletten, etc. Is daar naar gekeken?
- Inrit vanuit het publiek domein richting VMM-gebouw Hofkwartier?
- Bomen op een plantstrook van 2 meter breed. Is dit voldoende? *Zonering wordt opgemaakt om ook ondergronds maatregelen te nemen, zodat bomen voldoende kunnen doorgroeien.*
- Zone thv Begijnhofpark, wordt daar ook een grote buffer ingetekend? *Zit niet mee in de cijfers*
- Parkeergebouw suggereren in Begijnhofpark?
- Bezorgd over alle parkeerplaatsen die verdwijnen. Gaan de mensen niet elders een plek zoeken?

- Principe aan de stedenbouwkundige lasten, elk project dat rond de ABO-as moet qua financiering bijdragen aan de realisatie van de ABO-as.

Besluit

De GECORO neemt kennis van het ontwerp van masterplan met plankaart en profielen.

De GECORO formuleert volgend advies bij het ontwerp van masterplan:

- De commissie onderschrijft de ambitie voor omvorming van de ABO-as tot groenblauwe as. Het voormalig gedempt kanaal als stedelijke stadsstructuur verdient een toekomst die groen, water en mensen tot in de binnenstad begeleidt. De selectie van het project als Lokaal Pact 8 is terecht en kwantificeert de ambitie om de komende jaren het stadscentrum van Herentals om te vormen tot een leesbaar netwerk waarin groen, water en mobiliteit in harmonie kunnen samengaan. Alles moet in het werk worden gesteld om deze ambities waar te maken, elke partner moet hierin een engagement opnemen.
- Zo meent de commissie dat projecten die zich rondom de as bevinden een substantiële bijdrage leveren aan dit gewenste toekomstbeeld. Zo kunnen de (financiële) lasten van private ontwikkelingen in Herentals worden ingezet om de transformatie van de as op korte termijn (budgettair) mogelijk te maken.
- Het groene netwerk van bomen, struiken en onderbegroeiing moet de dragende hoofdstructuur worden. Bomen die worden aangeplant moeten de komende eeuw ons stadscentrum kunnen tekenen. Andere infrastructuur, ook de ondergrondse, moet met deze insteek ontworpen worden, zodat niet bij de eerstvolgende werken bomen hoeven te sneuvelen. Mogelijk moet daarvoor nog iets meer ruimte worden gezocht in het profiel voor vrije wortelruimte of moet er geschoven worden met de riolering. De beplanting die wordt voorgesteld is divers en grotendeels inheems, maar aanvulling met bepaalde soorten in functie van biodiversiteit en een langdurige bloeihoog zijn wenselijk. Daarnaast kunnen zones voor toekomstbomen van de eerste orde worden aangeduid, die kunnen doorgroeien tot stedelijke ankerpunten.
- Het concept met een aaneenschakeling van hemelwaterbuffering en -infiltratiezones als knipoog naar het kanaalverleden is een goed basisconcept, maar van secundair belang en moet zich inschakelen in het natuurlijke netwerk van de toekomstige Groene Vaart. Daarbij lijkt het soms dat er te veel infrastructureel of artificieel getracht wordt om bepaalde elementen uit het kanaalverleden weer zichtbaar te moeten maken. Dit maakt dat het ontwerp op bepaalde plekken harder toont dan nodig en ook onnodig kostelijker wordt.
- Wat betreft het mobiliteitsconcept kan het leesbaar leiden, waar nodig gescheiden, waar nodig gemengd, van de verschillende bezoekersstromen langsheen de as zeker onderschreven worden. Voor trage weggebruikers vragen de verschillende verblijfsplekken langsheen de as zeker nog een doordacht detailontwerp met de nodige realiteitszin. Meer aangename verblijfsplekken, voorzien van koelte en schaduw en aandacht voor eventuele conflicten met andere weggebruikers, moeten daarbij het uitgangspunt zijn.
- Voor de voetgangers moeten bepaalde oversteekplaatsen nogmaals in detail bekeken worden, bijvoorbeeld de connectie tussen Begijnhofpark en LDC 't Convent lijkt royaler te mogen. Ook is de voetpadbreedte op bepaalde segmenten te smal, gelet op de infrastructuur en bebording die de obstakelvrije zone nog zal verkleinen.

- Voor fietsers lijkt het concept helder te zijn, al uit de commissie zeker de nodige bezorgdheid over het dubbelrichtingsfietspad in het segment van de Augustijnenlaan tot aan Begijnhofpark. Een eerste bedenking is de breedte, die mogelijk op een lokaal niveau voldoende is. Door de rol van de as op bovenlokale schaal als schakel tussen fietsostrade/kempisch kanaal en het station lijkt deze toch te krap bemeten voor het te verwachten gebruik. Ook de aansluiting van het dubbelrichtingsfietspad op de rotonde aan de Ringlaan creëert erg onveilige verkeerssituaties. Ten tweede is er de bereikbaarheid met de fiets van de vele adressen langsheen de zijde waar geen dubbelrichtingsfietspad ligt. Hier worden fietsers op het voetpad gedwongen, wat onherroepelijk conflictsituaties tussen fietsers en voetgangers met zich meebrengt. De commissie stelt de vraag om dit eerste deel vanuit het perspectief van de voetgangers en fietsers nogmaals integraal zorgvuldig onder het vergrootglas te houden. Ook de connectie/afslagen aan de noordzijde op dit segment (bv Zwanenberg) dienen nog in detail bekeken te worden. Hier is conflictpresentatie nodig.
- De commissie adviseert om de onderhandelingen/gesprekken met AWV aan te houden over een lange periode. Het is noodzakelijk dat de rotonde op de Ringlaan verwijderd wordt met zicht op verkeersveiligheid en een betere doorstroming op de Ringlaan. Het is te allen tijde te vermijden dat de ABO-as wordt gebruikt als sluipteg voor gemotoriseerd verkeer.
- De commissie herhaalt daarom de noodzaak van een filter voor autoverkeer ter hoogte van de spoorovergang. Een eventuele nieuwe tunnel kan wel ingezet worden voor actieve weggebruikers en dienstvoertuigen.
- Voor de bussen is vooral de bereikbaarheid van het station van belang. Hierdoor blijft de plaatsing van de vrijdag- en zondagmarkt op een deel van de Augustijnenlaan vreemd aanvoelen. Uiteraard is de wekelijkse markt een belangrijke trekpleister van ons centrum, maar de bereikbaarheid van de bushalte aan de Augustijnenlaan, bijvoorbeeld voor de mensen van Kleerroos, is dat ook.
- De commissie waardeert het werk dat gebeurd is rond de plaatsing van de wekelijkse markt, waarbij aangetoond is dat dit mogelijk is. Echter lijkt het nodig om dit tussentijds blijvend te evalueren en er blijvend naar te streven om de markt op termijn niet meer op de Augustijnenlaan te laten plaatsvinden. Er zijn bijvoorbeeld meer mogelijkheden nu de centumparking aan het stadspark nu de Stadsfeestzaal verplaatst is naar de locatie van zaal 't Hof.
- Voor wagens is het clusteren van parkeerinfrastructuur als concept een goed basisprincipe, al blijft het vraagstuk rond de huidige parkeerbehoefte versus het toekomstig parkeeraanbod toch een manco. Daardoor blijft het gissen of het streefcijfer 700 parkeerplaatsen te veel, dan wel te weinig is. Dit kan enkel bemeten worden door het voeren van een sturend parkeerbeleid op de as op korte termijn. Het voorzien van een groot parkeergebouw- of dek aan het Hummeltjeshof, al dan niet in een PPS-constructie, lijkt stedenbouwkundig gezien toch een schaalbreuk te gaan vormen met de omgeving. Een monofunctioneel gebouw is in een stad nooit wenselijk. Bovendien is het een dure investering in al dan niet overbodige infrastructuur en bevat deze zone waardevolle bomen, die we moeten vrijwaren. Maximaal gedeeld gebruik van bestaande parkeerinfrastructuur (school, supermarkten, AC,...) moet het vertrekpunt zijn. Nieuwe parkeerinfrastructuur moet slim ontworpen worden, zodat deze in de toekomst, bij een wijzigende parkeerbehoefte, makkelijk herbestembaar of wegneembaar is.

- De veronderstelde snelheidszones 50-30-50-30-50 zijn zeer onlogisch en niet leesbaar. De commissie meent dat best wordt er gekozen van aan de Ringlaan tot aan het station voor zone 30. Dit sluit aan bij de rol van de as voor lokaal bestemmingsverkeer. Ook stelt de commissie vast dat de langspaarkeerplaatsen in het eerste segment veel te breed zijn. Hierdoor ontstaat er het risico dat deze gebruikt zullen worden voor langparkeren met grote voertuigen (vrachtwagens)
- Er wordt best nu al in detail nagedacht over deelwagens, aangepaste parkeerplaatsen en bereikbaarheid van alle vergunde toeritten. Ook wordt er best al een visie aangestipt ivm zitmeubilair langsheen de ABO-as (zitbank als rustpunt elke 100m). Het ontbreekt ook momenteel nog aan een visie op fietsenstallingen.
- De zone rondom het station doet nog vele vragen rijzen. Vooreerst lijkt het ontwerp dat geïntegreerd wordt in het dossier van de de RWA-as het langetermijnsценario in de verste verte niet te benaderen, al lijkt het mogelijk om dit wel op korte termijn maximaal na te streven, waardoor een veiligere omgeving ontstaat voor de actieve weggebruikers en bomen gespaard kunnen worden. Verder lijken er nog heel wat knopen te ontwarren (wat met de bussen en het busstation? Wat met de tunnel? Wat met de bereikbaarheid van het ziekenhuis? Wat met de Koeterstraat?,...) Dit beklemtoont nogmaals de noodzaak opmaak van een integrale visie voor de stationsomgeving, de vorige studie door Euro Immostar is hopeloos achterhaald en niet meer bruikbaar.
- De commissie leert uit de presentatie van het masterplan dat geen rekening wordt gehouden met een parkeeraanbod nodig thv de huidige kleine parking aan het station. De commissie stelt dan ook voor om deze te schrappen uit het plan RWA-as. Dit genereert een grote besparing en laat toe om de waardevolle bomen op deze locatie te behouden. Er ontstaat hierdoor ook een genereuze groene ruimte dichtbij het station.
- De commissie leert ook uit het plan dat heel de zone voor de spoorweg anders kan ingericht worden. De voorsorteerstrook die voorzien wordt is niet nodig. De commissie stelt voor om het tracé van de toekomstige tunnel in te zetten als voorlopige doorgaande rijweg en de afslag voor de bussen te organiseren langsheen de huidige ventweg. Zo wordt het toekomstige voorkeurssценario nu reeds geïmplementeerd. Het plan van RWA-as dient aangepast te worden aan het masterplan om onnodige sloop van dure weginfrastructuur in de toekomst te vermijden.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens de GECORO

3 2026_GECORO_00013 Toelichting variapunten

Beschrijving

Context, relevante voorgeschiedenis en fasen

-

Argumentatie

-

Besluit

- Toelichting Kris Peeters mbt leegstaande gebouwen Stormloop – zie bijgevoegde presentatie
- Toelichting Tim Vekemans mbt 8 suggesties RWA-as – zie bijgevoegde presentatie
- Gecoro wordt betrokken in het najaar ifv parkeren en circuleren, eerst in werkgroep, nadien in officiële zitting. Data worden volgende zitting bepaald.
- Pleidooi voor natuurinclusief bouwen en renoveren
- Bezorgdheid vanuit de senioren mbt de obstakelvrije toegankelijkheid van de voetpaden in het kernwinkelgebied (zone aan Lakenhal, Zandstraat,...)
- Agenda volgende zitting:
 - Masterplan Kapellenblok
 - Woonontwikkeling site 't Vlietje – notaris Van Schoubroeck

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens de GECORO

