

1 2024_GECORO_00001 Verslag vergadering GECORO 12 december 2023: goedkeuring

Beschrijving

Context, relevante voorgeschiedenis en fasen

De vorige vergadering van de GECORO ging door op 12 december 2023. Het verslag werd bezorgd aan de leden. Er werden geen reacties ingediend.

Argumentatie

Er zijn geen opmerkingen bij het verslag van de vorige GECORO.

Besluit

De GECORO keurt het verslag van de vergadering van 12 december 2023 goed.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens de GECORO

2 2024_GECORO_00003 Voorontwerp Beleidsplan Ruimte Herentals: advies**Beschrijving**

Context, relevante voorgeschiedenis en fasen

In opdracht van het stadsbestuur worden een Beleidsplan Ruimte en Mobiliteitsplan opgemaakt. Een beleidsplan bepaalt de lijnen om de stad verder te ontwikkelen voor de komende dertig jaar. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen een visie met ambities en strategieën op lange termijn, en concrete acties en projecten op korte termijn.

In zitting van 27 november 2023 keurde het college van burgemeester en schepenen het voorontwerp Beleidsplan Ruimte Herentals principieel goed.

Het voorontwerp van Beleidsplan Ruimte bevat:

- Een strategische visie
- Een beleidskader 'wonen en verdichting'
- Een beleidskader 'groenblauwe netwerken'
- Een actieplan 'wonen en verdichting'
- Een actieplan 'groenblauwe netwerken'

Het onderzoeksrapport 'Herentals 2023 in cijfers en kaart' bundelt de gegevens van het gevoerde onderzoek.

Conform artikels 2.1.11 tot en met 2.1.13 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en het Besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van nadere regels voor de opmaak, de vaststelling en de herziening van ruimtelijke beleidsplannen, wordt de GECORO geraadpleegd en om advies gevraagd voor de voorlopige vaststelling van het ontwerp van gemeentelijk beleidsplan door de gemeenteraad.

Het voorontwerp Beleidsplan Ruimte Herentals werd toegelicht aan de GECORO op 12 december 2023, gevolgd door een vraagstelling. De commissie nam kennis van voorontwerp Beleidsplan Ruimte Herentals en het onderzoeksrapport 'Herentals 2023 in cijfers en kaart' en besloot om een interne werkgroep op te richten ter voorbereiding van de advisering.

Argumentatie

Op 19 december 2023 ging een interne werkgroep door ter voorbereiding van het advies over het voorontwerp Beleidsplan Ruimte Herentals.

Besluit

Conform artikels 2.1.11 tot en met 2.1.13 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en het Besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van nadere regels voor de opmaak, de vaststelling en de

herziening van ruimtelijke beleidsplannen, formuleert de GECORO volgend advies bij het voorontwerp Beleidsplan Ruimte Herentals:

ALGEMENE OPMERKINGEN

- Het **ruimtebeslag** bedraagt vandaag reeds 44% - tegenover Vlaamse gemiddelde van 33%. Het Beleidsplan voorziet om nog 65% van de 400ha open percelen te bebouwen. Dit betekent een verhoging van het ruimtebeslag met +5%, en dus een groei naar 50%. Het is onduidelijk hoe Herentals zijn ruimtebeslag wil verlagen richting het Vlaamse gemiddelde. Het Beleidsplan reikt geen methodieken aan voor een ruimtelijke krimp. Er wordt nog steeds vertrokken van een ruimtelijk groeiscenario. Het is wenselijk om een strategie te bepalen hoe verdere inname van open ruimte maximaal een halt kan toegeroepen worden. Hiervoor zou mogelijk een bouwtoets kunnen ingezet worden, waarbij de noodzaak voor het bouwen van extra bouwvolume dient geargumenteed te worden, als deel van een vergunningsaanvraag.
- Het is positief dat de stadskern wordt aangeduid als groeikern, en de afbakening van het kleinstedelijk gebied meer compact wordt opgezet. Hierbij moet weliswaar verlies van groen en bijkomende verharding vermeden worden.
- Het is positief dat bij verdichting de harmonieregel wordt vooropgesteld. Het is echter vreemd dat wij een uitzondering waarbij meer open ruimte wordt behouden er ook hoger mag gebouwd worden. Dit is tegenstrijdig met het pleidooi voor de harmonieregel.
- Het is wenselijk dat alle huidige **open ruimte met stedelijke betekenis** op een kaart worden gemapt. Hierdoor kunnen alle huidige (grote) open ruimte plek in de binnenstad in kaart gebracht worden. Enkel voorbeelden : Poederkot, tuin klooster, vesten, huidige speelplaatsen van scholen, tuin Huis Limpens, tuin Paterskerk, hoek Hellekens Sint-Jobsstraat,...
- Er is nood aan een '**accentenplan**'. Concreet te bepalen waar dit wenselijk zou zijn. Als dit al wenselijk is.
- Het **behoud van open ruimte** dient als prioriteit benadrukt te worden. Het Beleidsplan mist concrete acties in Noorderwijk en vallei van de Aa.
- De potentiële groene corridors ter hoogte van de Poederleeseweg en Lichtaartseweg worden niet benoemd in het Beleidsplan.
- Er is nood aan het benoemen van concrete **gewenste dichtheden** over verschillende delen in het grondgebied. Voorbeeld : Uit ervaring weten we dat 70 à 80 wo/ha een maximum is voor kleinstedelijk gebied als Herentals. Er is veel ontwerpend vermogen nodig om bij een hogere dichtheid nog kwalitatieve projecten te realiseren.
- Het uitgangspunt van een **kernwinkelgebied** klinkt als een 20^e eeuwse ambitie. Het centrum van Herentals evolueert meer naar een aantrekkelijke stad om te winkelen. Het concept van een winkelstraat klinkt hierbij achterhaald. Het lijkt wenselijk om een veel ruimer gebied aan te duiden als ruimte om te winkelen, inclusief Bovenrij, Kerkstraat, Hofkwartier, Nederij,... Mogelijk is het interessant om het begrip 'kernbelevingsgebied' te introduceren.
- Het is onduidelijk of het **circulatieplan een katalysator** zal zijn voor ontharding en vergroening van straten binnen de stedelijke kern. Het invoeren van meer enkelrichtingstraten schept alvast ruimte voor groen, water, brede stoepen,... Het is wenselijk dat hieromtrent concrete doelstellingen worden beschreven in het Beleidsplan.

- Principes als ecosysteemdiensten (ESD), nature based solutions (NBS), ontharding (of gewoonweg slechts een percentage aan verharding toestaan) , vergroening en groen blauwe dooradering **mogen geen principes zijn** die op enkele 'geschikte' locaties worden toegepast. Er moet actief op zoek gegaan worden om deze principes in elk project mee te nemen. Dit moet een automatische reflex zijn bij beleidsmakers en beleidsuitvoerders (zie ook actie V1).
- Het is wenselijk om een **toetsingskader** te ontwikkelen om natuurinclusief bouwen (natuur-inbouw, groendaken, groengevels, tuinstraten, groenslingers,...) af te dwingen bij alle vergunningsaanvragen. Het stimuleren van natuurinclusief bouwen kan ondersteund worden.
- Het Beleidsplan is onduidelijk over de **verdere ontwikkeling van enkele wijken**. Bv Koulaak en Kapellenblok ifv waterproblematiek >< overstromingsgebied Kleine Nete. Er kan nog steeds ruimte (woonzone) ontwikkeld worden wetende dat dit gebied waterziek is. Dit is een aandachtspunt bij mogelijke toekomstige vergunningsaanvragen.
- Landbouw en **landbouwareaal moet mee een oplossing geven voor klimaat en biodiversiteit** ; heroriëntering van landbouw is noodzakelijk. Landbouw is nu voor een groot deel oorzaak van de klimaat- en biodiversiteitscrisis (co2, mest, pesticiden,...) en zal ook belangrijk zijn om die crisis op te lossen. Om deze crisis op te lossen zal ruimte (grond) nodig zijn, een deel hiervan zal ook gevonden moeten worden in het landbouwareaal. (akkerrandbeheer, oeverrandbeheer ,vermindering veestapel, bebossing,...)
- Er wordt beschreven dat er geen plaats is voor de hermeandering van de Stapkensloop en de Wimp. Deze stelling kan enkel via een objectief onderzoek hard gemaakt worden.
- Omgevingsfactoren zijn leidend in de zoektocht naar plaatsen waar het goed is om te wonen. Het is belangrijk om luchtkwaliteit en geluidshinder te controleren.
- Het Beleidsplan ontbreekt een strategie omtrent het omgaan met **historisch vervuilde sites** zoals Poederkot.
- Er worden **te veel functies** (parkeren, onderwijs, wonen, kantoren, groene stadsboulevard,...) geprojecteerd **op de ABO-as**. Er dienen **meer duidelijke keuzes gemaakt worden**. Vandaag lijkt de ambitie op een flauw compromis.
- Er wordt aangegeven dat na enkele lopende projecten zoals Wuytsbergen, Ekel, Vesten,..., de stad aanzienlijk meer groen hebben. Het verleden leert dat dit een misleidende doelstelling is. Projecten nemen altijd open ruimte weg ipv dat er groene ruimte wordt bij gecreëerd.
- Wonen en Verdichten:
"De prognoses tonen aan dat er tegen 2040 in de regio Neteland nood is aan ruim 3500 bijkomende wooneenheden. Terwijl binnen het grondgebied van Herentals zelf, vraag is naar ruim 1500 eenheden. Qua beschikbaar aanbod wijst de analyse uit dat er er over heel het grondgebied van Herentals vandaag ruimte is voor 2.700 woningen. We gebruiken hiervoor het referentiejaar 2021 en de planhorizon is 2040. Dit cijfer is gebaseerd op de ruimte die de woongebieden nog bieden in de vorm van projecten, onbebouwde percelen en leegstaande woningen. Met voorliggend beleidsplan wenst Herentals daarom een groeitraject uit te zetten dat uitgaat van een bouwsnelheid van gemiddeld ongeveer 110 woningen per jaar in de groeikern, wat een kleine stijging is ten opzichte van de huidige snelheid van 100 woningen per jaar in het stedelijk gebied, maar aanzienlijk lager ligt dat de taakstelling."

Het is onduidelijk hoe de afstemming tussen de gemeentes en de stad zal gebeuren. Moet er niet nagedacht worden over het instellen van een **verbod omtrent het nog bijkomend aansnijden van onbebouwde percelen**? In het voorstel wordt het WUG Kapellenblok niet aangesneden, een deel van de openruimte (met veel kleinschalige landschapselementen) tussen Rozenstraat en Lichtaartseweg blijft echter wel woongebied.

- Het woonweefsel kan op sommige plaatsen verdicht worden op maat en respect voor de kenmerken van de omgeving.
 - Kunnen we bij elk nieuw (woon)project een **groentoets** opleggen waarbij de aanwezige natuurwaarde en bomen in kaart worden gebracht en op basis daarvan wordt het project integreren? Er mag ook bij nieuwe ontwikkelingen geen verder afbouw komen van de laatste aanwezige bomen.
 - Kunnen we bij grotere woonprojecten het % oppervlakte **privé tuinen** niet **beperken** en kiezen voor kwaliteitsvol streekeigen groen in een **collectieve of publieke ruimte**?
 - Kan het beleidskader 'Groenblauwe netwerken' **verordenend** worden in plaats van vrijblijvend? Ook bij ontwikkelingen die nu nog in vergunningsfase zitten zouden aanwezige groenblauwe structuren richtinggevend moeten zijn (Wochterberg, hoek St. Jobstraat-Hellekensstraat, Poederkot...)
 - Kan er een **kaart** gemaakt worden waar deze **groenblauwe structuren** nu nog aanwezig zijn en waar deze nu al prioritair kunnen behouden blijven?
 - Kan hier een **prioritering** in gegeven worden zodat het behoud/aanleg van de groenblauwe structuren kan opgenomen worden in de meerjarenbegroting?
- Ontwikkeling in perifeer weefsel
 - Het is positief dat er voor gekozen wordt dat in het perifeer weefsel niet zal verdicht worden.
 - Omdat de noordelijke delen zich vooral situeren midden grote natuurstructuren is het vreemd waarom er in de tabel met de pictogrammen over de vergroeningsstrategie niet wordt gekozen om deze in te passen in het groenblauwe netwerk.
- “Naast de afwijkingregel bestaat in bepaalde woonmilieus ook de mogelijkheid om accentbebouwing toe te voegen. Hiermee wordt bebouwing bedoeld waarbij de bouwhoogte hoger ligt dan die van de omgeving, om het gebouw (en mogelijks ook de omgeving) te accentueren. Het gaat bijvoorbeeld om strategische hoeklocaties, locaties in een straatperspectief, om een plein te accentueren, etc.”
 - Moeten we geen zones aanduiden waar dit wel kan en waar zeker niet?
 - Moeten we ook geen maximale hoogte vast leggen?
- *“In de stedenbouwkundige gehelen gaan we voor projecten met beperkte verdichting, die zich vooral aanpassen aan de normen van het onderliggend woonmilieu. De harmonieregel wordt hier heel strikt bewaakt. De stedenbouwkundige gehelen zijn, anders dan de overige woonwijken in Herentals, volgens een unieke ontwerpstyl tot stand gekomen. Die ontwerpstyl bepaalt het karakter, de beeldwaarde en het gebruik van de wijk. Bij nieuwe projecten is het dus zeer belangrijk dat deze ontwerpstyl ook wordt gehanteerd en dat de projecten zich dus naadloos inpassen in het bestaande weefsel.”*

- Moeten we dit uitgangspunt niet verordend maken?
- *“In o.a. landbouwzones, koppelt de stad lasten en voorwaarden aan het eventueel toekennen van zonevreemde functiewijzigingen. Deze lasten en voorwaarden dienen niet alleen om de impact van de zonevreemdheid in te dammen, maar ook om zonevreemde functiewijzigingen iets te laten bijdragen aan de versterking van de open ruimte (zie beleidskader Groenblauwe netwerken). Er kunnen dus zonevreemde functiewijzigingen doorgevoerd worden indien dit ruimtelijk aanvaardbaar is.”*
 - De lasten en voorwaarden bij een zonevreemde functiewijziging moeten kaderen in een landschapsvisie van de openruimtegebieden. Geen versnippering van kleine ingrepen maar streven naar beeldbepalende initiatieven. Hoe kunnen we dit rechtsgeldig maken?
- *“Ten noorden van het bedrijventerrein Klein Gent-Wolfstee werd in het bestemmingsplan een bufferstrook naar de wijk Krakelaarsveld – De Molekens aangeduid. Deze kan als volwaardige groenbuffer worden ingericht, wat het potentiële groenblauwe netwerk op deze terreinen zou versterken.”*
 - De buffer ligt vooral op prive terrein. In de meerjarenbegroting zal een budget moeten voorzien worden om een aankoopstrategie te voeren (ontbreekt nu in actieplan V.5).
 - Om de buffer nog te versterken en robuuster te maken kan ook gekeken worden naar de strook tussen de Lange Eerselstraat-Rietbroek-oude spoorwegberm.
- *“Om de verhardingsgraad in de openruimte te milderen werd een kansenkaart opgemaakt. Uit de kansenkaart (zie onderzoeksrapport) blijkt dat de grootste kansen tot ontharding zich in Herentals situeren ter hoogte van wegenis die aan weinig tot geen bebouwing grenst of verharding in de grootschalige bedrijventerreinen. Het gaat vooral om kansen in onderstaande wegsegmenten en gebieden: Ringlaan en ventwegen ter hoogte van de Kleine Nete -Wegenis in het open ruimtegebied ten noorden van de stadskern van Herentals zoals bijvoorbeeld de Heikenstraat, de Meivuurstraat of de Heistraat. -Wegenis in het openruimtegebied ten westen van de dorpskernen van Noorderwijk en Morkhoven zoals bijvoorbeeld de Riddersweg, Landweg of Keinigestraat.”*
 - Het ontharden kan gepaard gaan met het knippen van een aantal wegen. Vooral in het landbouwgebied tegen Oosterhoven lijkt hiervoor geschikt. Hier is veel sluipverkeer dat conflicterend is met fietsers en landbouwvoertuigen. Andere mogelijke locaties: Dompel, Hannekeshoek tegen de Herenthoutseweg... Momenteel is er zeer veel sluipverkeer langs de Kamergoorstraat en Bleek (Olen). Deze weg snijdt het natuurgebied Olens Broek/Langendonk in 2. Zou het geen optie zijn om deze weg te knippen of er enkel richting van de maken zodat op de vrijgekomen ruimte een losliggend fietspad kan aangelegd worden?
- *“Voor de vallei van de Aa is eveneens een charter dat aanzet tot een duurzaam watersysteem en klimaatbestendige inrichting aanwezig. 24 concrete maatregelen en acties moeten het gebied tegen 2040 weerbaar maken tegen droogte en wateroverlast.”*
 - Het beleidskader groenblauwe netwerken staat bol van de mooie intenties: een sponslandschap, klimaatrobuust, biodivers, verbindend... In de vallei van de Aa liepen de afgelopen jaren verschillende projecten om water langer te bergen. Al deze projecten zijn echter op vrijwillige basis waardoor de resultaten van deze acties

vrijwel nihil zijn. Ook planologisch werden in het recente GRUP Kleine Nete alle zones voor waterberging langsheen de Aa geschrapt ten behoeve van de landsbouw. De intenties van het beleidskader rond het sponslandschap zijn dan wel nobel maar zonder een verplichtend karakter blijft het onuitvoerbaar door gebrek aan ruimte en desinteresse bij de landbouwers

- *“In de beekvallei van de Stapkensloop en Wimp is echter geen plaats voor hermeandering aangezien dit voornamelijk een landbouwlandschap is. Hier voorzien we een winterbedding in de lengte van de waterloop. Dit neemt minder ruimte in en verbetert de ecologische waarde van de beekloop.”*
 - Afgelopen weken werd opnieuw duidelijk dat het bergen van water ruimte vraagt. Deze ruimte kan niet opgevangen worden met een bufferstrook in de lengte van de beek of rivier. Ook dan blijft er bij piekdebieten een versnelde afvoer waardoor lager gelegen woongebieden onder druk komen te staan. Het langer ophouden van het water over de ganse lengte van de beek of riviervallei (buiten de woongebieden maar ongeacht de bestemming) is een noodzaak om zowel bij overstromingen als bij langdurige droogtes de openruimte klimaat robuust te maken. Het herstel van de stuwen op de Stapkesloop en bijkomende stuwen (vistrappen) op de andere zijlopen van de Wimp kan een eerste stap zijn om deze doelstellingen te realiseren.
- *“In het Peertsbos, bijvoorbeeld, bevindt zich een rabattenstructuur: een netwerk van grachten of greppels die het bos draineren. Door deze rabatten te dempen infiltreren we het water lokaal, waar het bos het meeste nodig heeft.”*
 - Het Peerdsbos is een van de oudste boscomplexen van de Kempen. Dit illustreert zich in een waardevolle flora. Het dempen van de rabatten zou het einde betekenen van de aanwezige flora en zou tevens voor een sterk veranderd bodempeil zorgen waardoor de oude eikenbestanden sterk kunnen degraderen of afsterven. Meer winst is er te maken door op de kleine Nete, die nu sterk drainerend werk op het landschap, een peilverhoging te realiseren. Niet enkel het bos zou hierdoor minder stressgevoelig zijn voor langdurige droogtes ook het natuurgebied Vuilvoort kan daar van profiteren. Bijkomend kan hierdoor de grondwatertafel opgetrokken worden waardoor de impact van de waterwinning van Pidpa kan milderen. Er is onderzoek nodig omtrent een stuw op de Nete thv Lenteheide.
- *“Wegbermen vormen een ander belangrijk lijnvormig structuur. De natuurwaarden in de wegbermen kunnen worden verhoogd door een aangepast maaibeheer. Concreet betekent dit 2x maaien per jaar voor verruigde en voedselrijke bermen en 1x voor schrale bermen waarbij het maaisel zorgvuldig wordt verwijderd.”*
 - Door sluipverkeer worden de meeste wegbermen in de landbouwgebieden stuk gereden of bijkomend semiverhard. Willen we de bermen een natuurfunctie geven zullen we verschillende landbouwwegen moeten knippen (tractorsluis) waardoor enkel nog bestemmingsverkeer mogelijk is. Dit zou tevens de fietskwaliteit op de smalle landbouwwegen verhogen.

SPECIFIEKE OPMERKINGEN

- p34+35
Het woord **‘nieuwe’ woningen vervangen door ‘extra woningen**. We moeten in eerste

instantie **woningen zoeken** en vinden binnen de bestaande gebouwde ruimte. Er is nood aan **niet-bouwmodus** ipv bouwmodus.

- p100
Er dienen **financiële lasten** opgelegd te worden in **agrarisch gebied**.
- Het is wenselijk dat in **wijk Krakelaarsveld de gewenste bufferzone** wordt aangekocht door de stad.
- **Heirenbroek**
Het is niet realistisch om het gebied **Heirenbroek** te bestemmen voor watergebonden industrie. Dit gebied heeft geen connectie met het kanaal door de **aanwezige niveauverschillen**. Gezien Heirenbroek zich situeert boven op een voormalige opspuiting ligt het verschillende meters hoger dan het aangrenzend woongebied Lange Eerselstraat-Krakelaarsveld. Binnen de afbakening van ENA werd reeds het risico op **akoestische overlast voor de dichtbij gelegen woongebieden** benadrukt.
Door het hoogteverschil zal een groenbuffer geen oplossing bieden tegen geluidsoverlast en andere hinder. Vroegere plannen lokte reeds veel protest uit in de woonwijk. Dit gebied is geen goede locatie voor bedrijvigheid. Voorzichtigheid is aangeraden. Er is nood aan een **herevaluatie van het GRUP watergebonden bedrijvigheid** ipv het gebied te activeren.
- Er wordt beschreven dat site **Teunenberg** een rol kan betekenen omtrent waterhuishouding. Teunenberg is gelegen in gemeente Olen. Wellicht wordt hier **Witbos** bedoeld.
- Actie G4
Enkel bestaande pleinen volstaan niet
- De leeftijd van Kempische heuvelrug is niet juist vermeld in het Beleidsplan. Het wordt ook onvoldoende als historisch bos benoemt. Er worden ook geen richtlijnen geformuleerd ifv een klimaatrobuuste toekomst voor de Kempische heuvelrug.
Er is een contrast tussen recreatie (toegankelijk en beleefbaar) en overrecreatie (mountainbike en gravelbike)
- p143
Paraboolduin thv Schoutenheideven wordt niet aangeduid
- p148 – actie V1
biodiversiteitsprincipes meenemen als evenwaardige peiler in het toetsingskader (elk nieuw project zou een significante meerwaarde voor de biodiversiteit moeten leveren bv. door natuurinclusief bouwen, minder verharding meer vergroening en ruimte voor water, behoud van bestaande begroeiing (ipv kaalslag en heraanplant) moet de norm worden), BREEAM,...
- meer aandacht voor bodemaspecten bij bouwprojecten: voorkomen verdere verdichting van de ondergrond, onderzoek naar (historische) vervuiling, zo min mogelijk verstoring van de ondergrond
- p160 – actie V3
Bij bedrijventerreinen dient er meer aandacht te zijn voor ruimte voor groen blauw, gedeeld gebruik (bv. parkings, wadi's, ontspanningsplekken,...)
- p169 – actie G4
Er is meer aandacht nodig voor connectiviteit voor groen blauw door het voorzien van lijnvormige verbindingen en/of stapstenen doorheen de bebouwde omgeving; enkel de bestaande pleintjes en parken volstaan niet.

- Lay-out:
- vormgeving en kleurgebruik van de icoontjes van de verschillende woonmilieus zouden onderling meer verschillend moeten zijn: zo lijken bvb de icoontjes van “belevingskern” en “dorpskern” wel érg sterk op elkaar, net als “woonwijk in de stadsrand” en “perifeer weefsel”: dat werkt verwarring in de hand: extra kleurtjes gebruiken?
Ook het verschil tussen “weerhouden” en “niet weerhouden” kan visueel duidelijker.
-
- Inzake de indeling van de woonmilieus is het type “perifeer weefsel” zeer breed toegewezen aan milieus die toch wel sterk van elkaar verschillen: dat suggereert dat er geen onderscheid zou zijn tussen verkavelingen als Ter Buecken, Galgeveld of Snepkens enerzijds (enkele kilometers van het stadscentrum gelegen, erg grote kavels, nauwelijks collectieve voorzieningen, ...) en bijvoorbeeld de wijken rond de kerk in Noorderwijk anderzijds (relatief dichte bebouwing op kleinere kavels, op loopafstand van de dorpskern, ...).
Gevolg is dat de stedenbouwkundige mogelijkheden voor alles wat onder perifeer valt gelijkgeschakeld worden, waardoor mogelijk stedenbouwkundige kansen gemist worden. Het lijkt dus wenselijk om hierin nog een uitsplitsing aan te brengen, gebaseerd op bovenstaande criteria (vooral afstand tot stads- of dorpskern).
- p58
Er wordt gesteld dat er niet kan verdicht worden in perifeer weefsel en woonwijken in de stadsrand: begrijpelijk dat er geen verder ruimtebeslag mag zijn, maar een intensiever gebruik van het bestaande patrimonium lijkt me wenselijk om de druk af te leiden van de markt om nieuwe kavels aan te snijden en een betaalbaar woningaanbod mogelijk te houden. Bijvoorbeeld het inpandig opdelen van grote woningen in 2 kleinere, met collectief gebruik van de tuin, cohousing, zorgwonen, kangoeroewonen, ... Nieuwbouw is nu reeds financieel onmogelijk voor de meeste (jonge) mensen en de combinatie van te hoge vastgoedprijzen met de renovatie- en EPB-verplichtingen maakt dat kopen & renoveren van bestaande woningen verschuift naar projectontwikkelaars en andere kapitaalkrachtigen. Als het aanbod stijgt door het verbreden van de mogelijkheden met het bestaand patrimonium, kan dit ook de druk doen afnemen om nieuw ruimtebeslag toe te staan. Belangrijk is dan wel om sluitende criteria te formuleren (geen of nauwelijks volume-uitbreiding, minimum- en maximum oppervlakenormen, centrale ligging, ...) om immo-speculatie tegen te gaan.
- p56
Hier wordt bij de bepaling van de woonstrategieën ‘sociaal wonen’ niet weerhouden in de dorpskernen: het is onduidelijk waarom dit onmogelijk zou zijn – zeker via kleinschalige projecten. De realisatie van sociale woningen in dorpskernen dient echter wel hand in hand te gaan met degelijk openbaar vervoer en sociale voorzieningen. De Commissie meent dat het belangrijk is om ook in de dorpen een mix aan woonaanbod te realiseren.

Bijlagen

1. Beleidsplan Ruimte Herentals: voorontwerp
2. Beleidsplan Ruimte Herentals: onderzoeksrapport

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens de GECORO

3 2024_GECORO_00004 Mobiliteitsplan: advies**Beschrijving****Context, relevante voorgeschiedenis en fasen**

In opdracht van het stadsbestuur worden een Beleidsplan Ruimte en Mobiliteitsplan opgemaakt. Een lokaal mobiliteitsplan is nodig voor de uitbouw van een gemeentelijk mobiliteitsbeleid waarvoor de gemeente autonoom bevoegd is. Het mobiliteitsplan vormt voor de stad een kader waarmee ze haar beleid kan duiden en communiceren.

In zitting van 4 december 2023 keurde het college van burgemeester en schepenen het mobiliteitsplan principieel goed.

De GECORO wordt geraadpleegd en om advies gevraagd over het mobiliteitsplan.

Het mobiliteitsplan werd toegelicht aan de GECORO op 12 december 2023, gevolgd door een vraagstelling. De commissie nam kennis van het mobiliteitsplan en besloot om een interne werkgroep op te richten ter voorbereiding van de advisering.

Argumentatie

Op 19 december 2023 ging een interne werkgroep door ter voorbereiding van het advies over het mobiliteitsplan.

Besluit

De GECORO formuleert volgend advies bij het mobiliteitsplan:

ALGEMENE OPMERKINGEN

- Het document lijkt op veel punten een '**copy paste**' van een document voor andere gemeenten. Dit betekent dat de belangrijkste verkeerskundige principes correct worden benoemd, maar dat de concrete vertaling naar de Herentalse context ontbreekt. The proof of the pudding is in the eating.
- het Mobiliteitsplan staat vol **goede intenties** (vermindering autoafhankelijkheid, aanpakken mobiliteitsarmoede, verbetering toegankelijkheid, leefbuurten, fietsstad...), maar lijdt aan uitstelgedrag wat betreft het maken van concrete keuzes. Planning wordt hier uitstelstrategie: te vaak wordt gesteld dat iets verder onderzocht moet worden, terwijl alle elementen voor een afgewogen keuze op tafel liggen (bv. 'vrachtwagensluis Herenthoutseweg' is een no brainer: alleen het 'hoe' moet nog worden onderzocht). Daardoor dreigt het plan een te hoge graad van vrijblijvendheid te hebben.
- Waarom zouden bepaalde keuzes morgen plots wel worden gemaakt als we er vandaag niet de moed voor hebben? Voorbeelden: autoluw maken van de Grote Markt, groene buffers langs de Ring, Veldhoven,... Er worden op meerdere plaatsen misleidende artistieke beelden gebruikt.

- Op de **essentiële punten dienen keuzes gemaakt te worden**. Deze keuzes die vandaag gemaakt moeten worden, dienen best afgestemd worden op de doelstellingen die in het plan worden geformuleerd.
- In het plan wordt voortdurend gesproken over het streven naar 'weinig' of 'minder verkeer' in leefbuurten. Terwijl we net **meer verkeer** willen: menselijk verkeer. Overal in het document moet gepreciseerd worden welk verkeer bedoeld wordt.
- Er zijn nog enkele **ongelukkige formuleringen** opgenomen in het Mobiliteitsplan:
 - voortdurend gebruik van de term 'leefbaarheid' ipv 'leefkwaiteit'
 - autogerichte term 'knip' ipv 'filter'
 - 'fietsstrook', terwijl wellicht 'fietspad' bedoeld is
 - veralgemening zoals 'quasi elk gezin heeft een eigen wagen' (blz. 43), waardoor specifieke groepen buiten beeld vallen (bv. bewoners van sociale huisvesting, jongeren, ouderen, mensen met een handicap) en er verder ook geen specifiek beleid voor wordt voorgesteld
- Voorstel om het begrip '**omgevingscapaciteit**' te introduceren – vb geluidshinderkaart. Dit zou systematisch kunnen voor meerdere gebieden. Het mobiliteit vermeldt een aanzet van deze gedachtengang maar deze is onvoldoende doorgedacht.
- Er wordt de keuze gemaakt om de bussen om te leiden via de ABO-as en auto's zeker op de middellange termijn nog in het centrum te houden. Als men de ambitie om tot een modal shift te komen wil realiseren (er is hiervoor nog veel ruimte, gezien het aandeel in Herentals slechts 6% bedraagt), dan moet de doelstelling zijn dat het **OV aantrekkelijker** wordt, niet minder aantrekkelijk. Voorstel : Stel als concrete voorwaarde dat de maximale wandelafstand naar een bushalte 250 meter (dezelfde afstand als die naar een laadpaal) mag bedragen.
- Het openbaar vervoer (en dus ook het ontwerp van de bussen) moet zich aanpassen aan de stad/het dorp in plaats van andersom. Dit kan door het gebruik van compactere voertuigen.
- Het ontbreekt aan een visie omtrent de introductie van slimme stadsdistributie. Hierdoor kan het zware vrachtverkeer uit het stadscentrum gehouden worden. Zwaar verkeer in het centrum is te vermijden – al zeker in schoolbuurt. Mogelijk kan hier een samenwerking opgezet worden met Stad Geel.
- De ambitie om een '**fietsstad**' te worden wordt niet alleen waargemaakt met meer fietsvoorzieningen, maar ook met minder autoverkeer.
- De keuze om te gaan naar meer **clusterparkeren** en minder straatparkeren, is positief. Dit geeft kansen voor een publiek domein dat meer uitnodigt tot ontmoeting en verblijf. Het is wel nodig om de haalbaarheid hiervan verder te onderzoeken. Huidige bewoners van woningen zonder parkeerplaatsen hebben nood aan een alternatief indien er parkeerplaatsen geschrapt worden. Er is nood aan onderzoek omtrent waar en hoe dit gerealiseerd kan worden. Mogelijk kan er een koppeling gevraagd worden met de nood aan lokaal geproduceerde energie of nog andere dienstverleningen. Vooral een oplossing te bedenken is er misschien eerst nood aan het stellen van concrete doelstellingen bijvoorbeeld : parkeren op maximum 5 minuten wandelafstand, parkeren op straat voor mindervaliden koesteren, betaalbaarheid, behoud en versterken van groen door minder parkeerplaatsen in

de straat. Dergelijke uitgangspunten zijn wellicht nodig om concreet (wijkspecifiek) onderzoek te kunnen.

- Het plan heeft nood aan verdere uitwerking in een aantal **specifieke beleidsinstrumenten**. Het parkeerbeleidsplan en het circulatieplan worden genoemd, maar de lijst is langer:
 - snelheidsplan
 - handhavingsplan
 - bouwcode (de leidraad 'mobiliteit stad Herentals' zou moeten worden aangepast in functie van het mobiliteitsplan. Parkeernorm moet evolueren naar een kencijfer dat gebaseerd is op feitelijke autobezit gecorrigeerd naar ambitie/taakstelling modal shift, specifieke context, doelpubliek,... 1 parkeerplaats per woning is te veel, zeker in het centrum, in de stationsomgeving)
 - onthardingskaart
 - distributieplan (laden en lossen, overslag op compacte voertuigen, venstertijden,...)
 - laadpalenplan waarbij logica wordt omgekeerd (wagen volgt paal)
- Er ontbreekt een **kaart met snelheidsregimes**, fietszones, woonerven,... Hopelijk worden deze opgemaakt binnen het aangekondigde Circulatieplan.
- In het plan zouden enkele **quickwins** kunnen geformuleerd worden :
 - bv. filter in de Kapucijnenstraat/Sint-Antoniusstraat: bestendigen bestaande situatie;
 - filter op Veldhoven, Dompel
 - invoering fietszones
 - filter op de Grote Markt om doorgaand verkeer te weren
 - vrachtwagensluis op Herenthoutseweg en mogelijk andere plaatsen – hierbij zijn ongetwijfeld flankerende maatregelen nodig om het verplaatsen van de overlast te vermijden.
 - filter op aansluiting Hannekenshoek-Herenthoutseweg
 - filter op de brug over de E313 (Acacialaan) ifv sluipverkeer, ...
- Er is nood aan een **doelstelling** omtrent meer ruimte voor (overdekte) fietsenparking. Dit is een belangrijke voorwaarde om meer fietsverkeer te genereren.
 - Er ontbreekt een visie omtrent parkeerplaatsen voor (internationale) vrachtwagen. Als er een nieuwe visie op de Ringlaan komt met meer groen en 1 rijbaan dan gaat er geen ruimte meer zijn voor vrachtwagen. Buitenlandse vrachtwagenchauffeurs hebben vandaag geen toegang tot bepaalde diensten (sanitair). Dit genereert overlast. Hiervoor dient een oplossing bedacht te worden in overleg met hogere overheden. Mogelijk is er een oplossing te vinden door gedeeld gebruik van parking bij grote bedrijven in het industriegebied.
- Vermijden van dubbele infrastructuur – vb Roest – vermijden van extra fietspad terwijl een goed alternatief reeds aanwezig.

- De Commissie meent het uiterst belangrijk is dat het openbaar vervoer blijft passeren via de Grote Markt. Er is nood aan een filter (verdwijnpaal) zodat het autoverkeer sterk kan gereduceerd worden. De Commissie geeft de suggestie om lussen uit te werken voor autoverkeer waarbij er veel meer enkelrichtingsverkeer kan gerealiseerd worden, zeker ter hoogte van de scholen.

SPECIFIEKE OPMERKINGEN

- blz. 8:
Aantal verplaatsingen neemt toe als gevolg van het groeiende aantal inwoners, arbeidsplaatsen en leerlingen. Maar de rol van economische groei blijft onbenoemd. Belangrijk om die ook te noemen en te koppelen aan de noodzaak om te evolueren naar 'kwalitatieve groei' (degrowth, bloei) en aan een ontkoppeling van economische groei en mobiliteitsgroei (door modal shift)
- blz. 45:
Verharden van opritten toelaten om meer te kunnen ontharden op publiek domein : wat wordt hiermee bedoeld?
- blz. 87:
Actie 12 >< site Lidl ?
- Het mist aan essentiële informatie zoals de vaststelling dat in Herentals 'carpeak' werd bereikt in 2016 (545,5auto/1000inwoners). In 2022 was het aantal auto's gedaald naar 538,5 auto's/1000 inwoners)
- blz.64
Toe te voegen aan het gewenst netwerk OV:
 - Is de buslijn naar Lier vergeten? Westzijde van Herentals heeft nu geen OV (behalve trein die daar niet stopt)
 - Is station Wolfstee vergeten of bewust geschrapt als lokaal hoppinpunt?
- blz. 64 Positie lokaal hoppinpunten:
 - hoppinpunt bus "Industrie" verschuiven van Herenthoutseweg naar midden van de industriezone of naar station Wolfstee, niemand wil de hele lengte van de industriezone dagelijks afwandelen
 - een extra lokaal hoppinpunt met P+R toevoegen aan rond punt McDonalds zou de overdruk op de ABO-as kunnen doen afnemen (elektrische shuttlebusjes op de ABO-as tussen beide hoppinpunten?) en functioneren als tweede vertrekpunt voor de uitgaande buslijnen
 - stationsparking verschuiven naar ABO-as bij uitwerking ABO en gratis maken in combinatie met de aankoop van een trein en/of busabonnement
- blz.105 Fietsnetwerk:
 - quickwin: fietsdoorsteken vanaf de ringlaan naar Waterloostraat en Scheepersstraat maken KOSH-scholen beter bereikbaar voor fietsers vanuit Lierseweg en Herenthoutseweg, in combinatie met fietspad binnenzijde Ring tweerichting maken (moet wel bekeken worden samen met de heraanleg van de Ring, in het bijzonder aan kruispunt Herenthoutseweg).

Bijlagen

1. Mobiliteitsplan

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens de GECORO

4 2024_GECORO_00005 Toelichting variapunten

Beschrijving

Context, relevante voorgeschiedenis en fasen

-

Argumentatie

-

Besluit

- Volgende Gecoro 13 februari 2024 wordt geannuleerd, de eerstvolgende zitting vindt plaats op dinsdag 12 maart.
- Gecoro- avonden vinden plaats op 22 februari en 14 maart om 20u in Kunstencampus. Meer info en inschrijven via <https://www.herentals.be/gecoro-avonden>

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens de GECORO

