

STEDENBOUWKUNDIGE STUDIE WUYTSBERGEN - EKELEN

Eindrapport
Stad Herentals

30 mei 2017



OMGEVING

URBANISM

OMGEVING

LANDSCAPE ARCHITECTURE URBANISM

INHOUD

I	INLEIDING	11
1	Finaliteit van de studie	13
2	Situering van het projectgebied	14
3	Aanpak en procesverloop	15
3.1	Inhoudelijke aanpak	15
3.2	Procesaanpak	16
3.2.1	Overlegstructuur	16
	Samenstelling van de projectgroep	16
	Samenstelling van de stuurgroep	17
	Ontwerpateliers	18
3.2.2	Procesverloop	18
II	BESCHRIJVING VAN HET PROJECTGEBIED	19
1	Identiteit	21
1.1	Dominante groenstructuren	21
1.2	Rustige monofunctionele woonwijk	21
1.3	Gedempt Kanaal en sashuisjes	23
1.4	Erfgoed	24
1.4.1	Industriële relictten	24
1.4.2	Kapelletje Wuytsbergen	24
2	Mobiliteit	25
2.1	Wegen	25
2.2	Openbaar vervoer	26
2.3	Fiets- en wandelroutes	27
III	PLANNINGSCONTEXT	29
1	Juridische context	31
2	Grotere verkavelingsaanvragen / -voorstellen	32
3	Strategische sites en eigendomssituatie	33
4	Relevante projecten in of in de onmiddellijke nabijheid van het projectgebied	34

4.1	Natuurbeheersplan De Roest	34
4.2	Geplande fietsinfrastructuur	35
4.3	Masterplan voor de stationsomgeving	35
4.4	Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal	36
4.5	Ontwerpend onderzoek naar de vallei van de Kleine Nete in het kleinstedelijk gebied Herentals	36
4.6	Warmtenet	36
IV	ONDERZOEK	39
1	Groen	41
1.1	Aanbod en hiërarchie	41
1.1.1	Theoretische benadering	41
	Hiërarchie in het groenaanbod	41
	Afstands- en areaalnormen voor stadsgroen	42
1.1.2	Toepassing op het projectgebied	42
1.2	Waardering	43
1.2.1	Gedempt Kanaal	43
1.2.2	Publieke groene ruimtes	43
1.2.3	Strategische gebieden	44
	Site Montezuma	44
	Site Vogelzang	44
	Site Ekelstraat	44
	Site stationsomgeving	44
	Site De Roest	44
	Site Poederkot	45
2	Mobiliteit	49
2.1	Onderzoek van het sluipverkeer	49
2.2	Onderzoek van de restcapaciteit op het wegennet	49
V	VISIE OP DE ONTWIKKELING VAN HET PROJECTGEBIED	51
1	Kwaliteiten, kansen en knelpunten, bedreigingen (SWOT)	53
1.1	Kwaliteiten	53
1.2	Kansen	53
1.3	Knelpunten	53
1.4	Bedreigingen	54
2	Uitgangspunten	56
3	Visie	58

3.1	Respecteren van de groene identiteit op verschillende schaalniveaus	58
3.2	Aanleggen van een coherent netwerk van trage wegen	59
3.3	Uitbouwen van een gemengde multifunctionele wijk als contramal van de open ruimte	59
3.4	Werken aan een duurzame wijk	61
3.4.1	Energie en water	61
3.4.2	Openbare ruimte	61
3.4.3	Natuur en milieu	61
3.4.4	Bouw en grondverzet	62
3.4.5	Ruimtelijke ordening	62
3.4.6	Communicatie en beheer	62
4	Bouwstenen voor de ontwikkeling	63
5	Uitwerking	67
5.1	Gewenste groenstructuren	67
5.1.1	Wijkgroen: Poederpark	68
5.1.2	Verbindende groenstructuren	68
	Gedempt Kanaal	68
	Spoorgroen	69
5.1.3	Collectief buurtgroen	69
5.2	Gewenst mobiliteitsnetwerk	69
5.2.1	Trage verbindingen	69
	Onderdoorgang van de spoorweg	71
	Verbindende trage wegen met bovenlokaal belang	71
	Lokale trage verbindingen	72
5.2.2	Straten	72
5.3	Bouwwelden en typologieën	73
5.3.1	Vrijstaande typologie	73
5.3.2	Aaneengesloten typologie	73
5.4	Duurzaamheid	74
5.4.1	Warmtenet	74
5.4.2	BEN-norm	75
6	Structuurschets	76
VI	ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN VOOR DE STRATEGISCHE SITES	77
1	Mogelijk aantal bijkomende wooneenheden in het projectgebied	79
1.1	Kencijfers	79
1.2	Mogelijk aantal bijkomende wooneenheden	80
1.3	Verdeling van het aantal bijkomende wooneenheden	81
2	Voorbeeld van ruimtelijke invulling	83

2.1	Evolutie 300 - 600 - 900 wooneenheden	83
2.2	Bouwlagen	84
3	Bespreking van de ontwikkelingsmogelijkheden per strategische site	85
3.1	Fiche 1: site Montezuma	87
	Structuurschets	87
	Aantal bijkomende wooneenheden	88
	Ruimtelijke invulling	88
	Privaat - publiek	89
	Ruimtelijke fasering	89
3.2	Fiche 2: site Vogelzang	90
	Structuurschets	90
	Aantal bijkomende wooneenheden	91
	Ruimtelijke invulling	91
	Privaat - publiek	92
	Ruimtelijke fasering	92
3.3	Fiche 3: site Ekelstraat	93
	Structuurschets	93
	Aantal bijkomende wooneenheden	93
	Ruimtelijke invulling	94
	Privaat - publiek	94
	Ruimtelijke fasering	95
3.4	Fiche 4: site De Roest	95
	Structuurschets	95
	Aantal bijkomende wooneenheden	96
3.5	Fiche 5: site Stationsomgeving	97
	Structuurschets	97
	Aantal bijkomende wooneenheden	97
	Ruimtelijke invulling	98
	Privaat - publiek	98
	Ruimtelijke fasering	99
3.6	Fiche 6: site Poederkot	100
	Structuurschets	100
	Aantal bijkomende wooneenheden	101
	Ruimtelijke invulling	101
	Privaat - publiek	102
	Ruimtelijke fasering	102

VII	ENGAGEMENTEN EN TAKEN VAN DE BETROKKEN PARTIJEN	105
1	Generieke taakstellingen	107
1.1	Stad Herentals	107
1.1.1	Noodzakelijke infrastructurele ingrepen in het openbaar domein	107
1.1.2	Warmtenet	107
1.2	ontwikkelaars	107
1.2.1	Inrichtingsplan	107
1.2.2	Bescheiden woonaanbod	108
1.2.3	Ben-norm	108
1.2.4	Voorzieningenaanbod	108
1.2.5	Wateropvang	109
1.3	Sociale bouwmaatschappijen	109
2	Specifieke taakstelling	110
2.1	Site Montezuma	110
2.1.1	Taakstelling ontwikkelaar	110
2.1.2	Lusten ontwikkelaar	110
2.1.3	Taakstelling stad	111
2.2	Site Vogelzang	111
2.2.1	Taakstelling ontwikkelaar	111
2.2.2	Lusten ontwikkelaar	112
2.2.3	Taakstelling stad	112
2.3	Site Ekelstraat	112
2.3.1	Taakstelling ontwikkelaar	112
2.3.2	Lusten ontwikkelaar	113
2.4	Site De Roest	113
2.4.1	Taakstelling ontwikkelaar	113
2.4.2	Lusten ontwikkelaar	113
2.4.3	Taakstelling stad	114
2.5	Site Stationsomgeving	114
2.5.1	Taakstelling ontwikkelaar	114
2.5.2	Lusten ontwikkelaar	114
2.5.3	Taakstelling stad	115
2.6	Site Poederkot	115
2.6.1	Taakstelling ontwikkelaar	115
2.6.2	Lusten ontwikkelaar	116
2.6.3	Taakstelling stad	116
VIII	VERVOLGTRAJECT	117
1	aandachtspunten	119
1.1	Site Montezuma	119
1.2	Site Vogelzang	119
1.3	Site Ekelstraat	119

1.4	Site De Roest	119
1.5	Site Stationsomgeving	120
1.6	Site Poederkot	120
2	Instrumentarium	121
2.1	Beleidsmatig gewenste ontwikkeling	121
2.2	Juridische verankering van de structuurschets	121
2.2.1	Elementen die gelden voor alle strategische sites	121
	Fasering en aantallen (dichtheden)	121
	Sociaal woonaanbod	122
	Samenwerking	122
2.2.2	Site-specifieke elementen	122
 BIJLAGEN		 123
1	Historische analyse	125
1.1	Historische evolutie op macroschaal	125
1.2	Historische evolutie op mesoschaal	126
2	Analyse van de plannings- en beleidscontext	128
2.1	Ruimtelijke beleidsplannen	128
2.1.1	Gewestplan	128
2.1.2	Vorstudie afbakeningsproces kleinstedelijk gebied	128
2.1.3	Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	129
2.2	Thematische beleidsplannen	130
2.2.1	Mobiliteit	131
	Gemeentelijk mobiliteitsplan	131
2.2.2	Open ruimte	131
	Habitatrichtlijngebieden	131
	Afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur (AGNAS)	131
	GEN-gebieden	131
	Ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos regio Neteland	132
	Biologische waarderingskaart	132
2.2.3	Erfgoed	133
	Beschermde landschappen	133
	Relictzones	133
2.2.4	Water	133
	Signaalgebieden	133
3	Beschrijving van het mobiliteitsonderzoek	134
3.1	Onderzoek van het sluipverkeer	134

3.1.1	Gewenste ontsluiting	134
3.1.2	Werkelijke ontsluiting	134
3.2	Capaciteitsonderzoek	136
3.2.1	Theoretische capaciteit	136
3.2.2	Restcapaciteit in de referentiesituatie	136
3.2.3	Restcapaciteit na het weren van het doorgaand verkeer	136
3.3	Weren van het doorgaand verkeer	138

I INLEIDING

1 FINALITEIT VAN DE STUDIE

Een totaalvisie op het stedelijk gebied Wuytsbergen - Ekelen dringt zich op. De noodzaak werd reeds een eerste keer aangehaald in het structuurplan van de stad Herentals. De afgelopen jaren neemt de vraag tot ontwikkeling binnen deze omgeving toe en zijn er diverse planningsinitiatieven die verder onderlinge afstemming vragen. Een structuurschets maakt dit mogelijk.

De structuurschets geeft een totaalvisie over de wijk Wuytsbergen - Ekelen. Zij moet resulteren in randvoorwaarden voor heel de wijk en voor de nog te ontwikkelen gebieden. De aanwezige bebouwing kent een grondgebonden, individueel karakter. Er wordt uitgegaan van het behoud van de huidige bebouwing. Het is immers geen evidentie om te verdichten op individuele kavels. De voorliggende studie legt daarom de nadruk op enkele strategische sites binnen de wijk. Wanneer in de toekomst individuele kavels samen worden genomen tot een groter geheel ontstaan er opnieuw mogelijkheden om een verdichtingsoefening te maken. Dit is echter gelet op de versnipperde eigendomsstructuur geen evidentie.

De uiteindelijke betrachting met de opmaak van de structuurschets is om binnen het gebied Wuytsbergen - Ekelen te komen tot meer samenhang en versterking van de identiteit. Omwille van de schaarse ruimte en een ruime taakstelling inzake wonen en werken (cfr. taakstelling kleinstedelijk gebied Herentals), moeten duurzaam ruimtegebruik en verdichting voorop staan met aandacht voor de verwevenheid tussen groene ruimte en kwaliteitsvol wonen en werken. Met de structuurschets kiest het stadsbestuur voor het verzoenen van de taakstelling rond wonen en de aanwezigheid van de waardevolle groene elementen in deze omgeving als overgang tussen stad en vallei van de Nete.

2 SITUERING VAN HET PROJECTGEBIED

Kaart 1 situering projectgebied

Kaart 2 projectgebied

Het projectgebied 'Wuytsbergen - Ekelen' is gelegen ten noordwesten van het centrum van Herentals en ten noorden van de spoorbundel als overgang tussen de bebouwde ruimte van het centrum en de open ruimte van de Netevallei. Het wordt begrensd door de spoorlijn Antwerpen - Hasselt, Montezumalaan en het Gedempt Kanaal. Het terrein van koekjesfabrikant Mondeléz, bedrijventerrein 'De Beukelaer - Pareinlaan', begrenst de wijk aan de westelijke zijde.

3 AANPAK EN PROCESVERLOOP

3.1 INHOUDELIJKE AANPAK

De bronnen die gehanteerd zijn voor de analyse, zijn uiteenlopend. Deskresearch laat toe een gelaagde, gedetailleerde inventarisatie op te maken vanop afstand. Terreinbezoeken zorgen er voor dat een buitenstaander de eerste vaststellingen kan toetsen aan de realiteit en de identiteit van een gebied waarneemt. Daar terreinbezoeken slechts een momentopname zijn, zijn gesprekken met buurtbewoners essentieel om te weten te komen wat in het projectgebied speelt. Desk-topresearch, terreinbezoeken en bewonersdebatten vormen dan ook de basis voor de beschrijving van het projectgebied, de analyse van de planningscontext en het verder onderzoek.

Na de analyse volgt de visieontwikkeling voor de structuurschets 'Wuytsbergen - Ekelen'. De visie bouwt verder op de belangrijkste bevindingen uit de analyse en vangt aan met een SWOT. Via ontwerpend onderzoek in 2D en 3D zijn verschillende ruimtelijke invullingen onderzocht. De visie is in woord en beeld overzichtelijk uitgeschreven in uitgangspunten en bouwstenen. Tijdens de visievorming zijn er meerdere terugkoppelingen gebeurd met stad, bewoners, eigenaars en andere stakeholders waardoor er draagvlak is ontstaan voor het geschetst toekomstbeeld van de wijk.

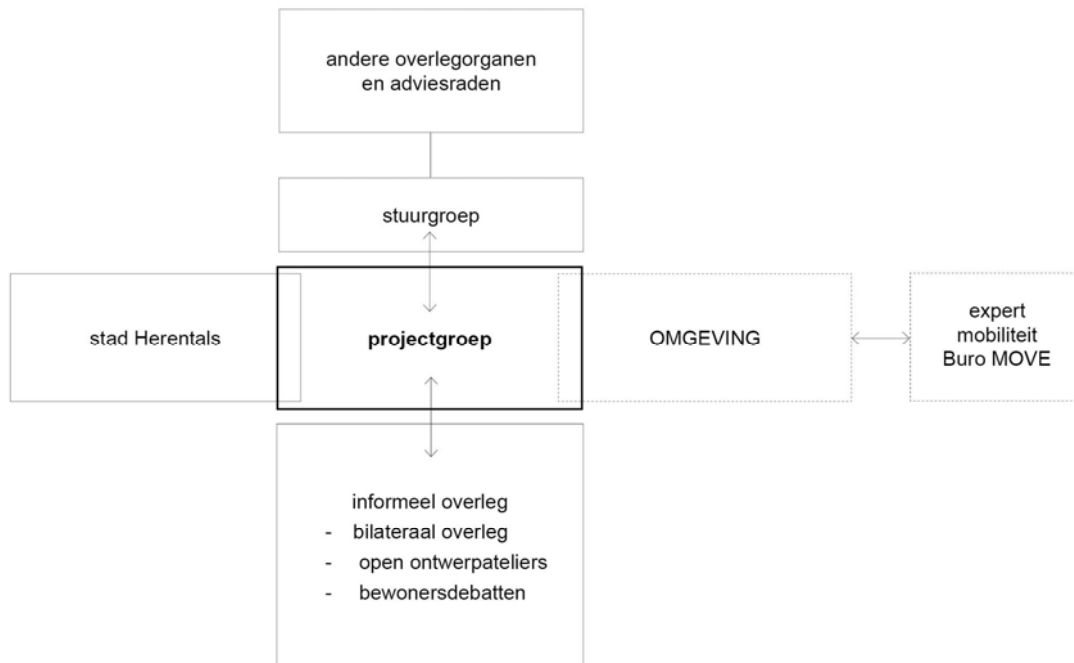
De beperkte relatie van het projectgebied met het centrum van Herentals is een feit. Op basis van de structuurschets ontstaat een ruw beeld over de ontwikkelingspotenties van de wijk en de daarbij horende extra dynamiek op het vlak van mobiliteit. Een geïntegreerde mobiliteitsstudie voor het projectgebied door Buro MOVE vormt een essentieel onderdeel van de studie. Informatie van deze mobiliteitsstudie zit verspreid in de nota. Bij de 'beschrijving van het projectgebied' is het bereikbaarheidsprofiel weergegeven, onder het deel 'onderzoek' is bijkomend onderzoek gebeurd naar het sluipverkeer in de wijk waarbij het huidig druktebeeld is in kaart gebracht. De 'visie op de ontwikkeling van het projectgebied' kreeg vorm onder invloed van een constante wisselwerking met de mobiliteitsstudie. Onder 'ontwikkelingsperspectieven voor de strategische sites' zijn volgende elementen van de mobiliteitsstudie terug te vinden: mobiliteitsprofiel, effecten op doorstroming, verkeersveiligheid en -leefbaarheid, sensitiviteitstoets en milderende maatregelen. Gedetailleerdere info van het mobiliteitsonderzoek is als bijlage toegevoegd.

Gedurende het volledig traject is aandacht uitgegaan naar participatie en communicatie met de betrokken partijen met het oog op draagvlakversterking.

3.2 PROCESAANPAK

3.2.1 OVERLEGSTRUCTUUR

Figuur 1 schema projectorganisatie en overlegstructuur



De overlegstructuur die in het kader van de uitwerking van de structuurschets voor het gebied 'Wuytsbergen - Ekelen' is uitgewerkt, bestaat uit:

- een projectgroep
- een stuurgroep
- ontwerpateliers.

De **projectgroep** komt regelmatig samen en wordt beschouwd als een 'dagelijks bestuur' dat waakt over de voortgang van de werkzaamheden en inhoudelijke sturing geeft aan de opdracht. De **stuurgroep** hakt knopen door en geeft een formele goedkeuring aan de conclusies van het onderzoek en de hieraan gekoppelde beleidsaanbevelingen. **Ontwerpateliers** zijn gericht op het maximaal capteren van gebiedskennis en expertises die van belang zijn bij de uitwerking van mogelijke ontwikkelingsvarianten en bij het ontwerpend onderzoek.

In het proces krijgen ook de stakeholders een plek. In eerste instantie is er regelmatig overleg ingepland met de vertegenwoordigers van de belangrijkste te ontwikkelen sites. Maar ook de bewoners van het gebied zijn nauw betrokken in het onderzoekstraject.

SAMENSTELLING VAN DE PROJECTGROEP

- Jan Peeters, burgemeester stad Herentals
- Jan Bertels, burgemeester stad Herentals
- Mien Van Olmen, schepen ruimtelijke ordening stad Herentals

- Emiel Crauwels, stedenbouwkundig ambtenaar stad Herentals
- Danielle Bakkovens, relatiebeheerder Ruimte Vlaanderen
- Bert Foucart, Ruimte Vlaanderen
- Dirk Schoofs, Ruimte Vlaanderen
- Tine Van Hoof, dienst ruimtelijke planning van de provincie Antwerpen
- Jef Versmissen, communicatieambtenaar stad Herentals
- Eleen Liekens, diensthoofd technische dienst stad Herentals
- Luc Wallays, OMGEVING
- Fien Batens, OMGEVING
- Paul Wullaume, OMGEVING

Het diensthoofd technische dienst en de communicatieambtenaar worden enkel doelgericht uitgenodigd.

SAMENSTELLING VAN DE STUURGROEP

- Jan Peeters / Jan Bertels, burgemeester stad Herentals
- Mien Van Olmen, schepen ruimtelijke ordening stad Herentals
- Jan Bertels / Bieke Baeten, schepen
- Ingrid Ryken, schepen
- Wies Verheyden / Liese Bergen, schepen
- Jan Michiels, schepen
- Anne-Mie Hendrickx, schepen
- Fons Michiels, schepen
- Erik Vervoort, fractielid sp.a
- Ludo Van den Broeck, fractielid CD&V
- Peter Verpoorten, fractielid Groen / Lieve Snauwaert fractielid Groen (vervanger)
- Dirk Van Thielen, fractielid HNM
- Kathleen Lavergne, fractielid NVA
- Daniel Marcipont, fractielid Vlaams Belang
- Emiel Crauwels, stedenbouwkundig ambtenaar stad Herentals
- Eleen Liekens, diensthoofd technische dienst stad Herentals
- Miranda Coppens, diensthoofd dienst ruimtelijke planning van de provincie Antwerpen
- Tine Van Hoof, dienst ruimtelijke planning van de provincie Antwerpen
- Chris Brouwers, dienst mobiliteit van de provincie Antwerpen
- Danielle Bakkovens, relatiebeheerder Ruimte Vlaanderen
- Bert Foucart, Ruimte Vlaanderen
- Dirk Schoofs, Ruimte Vlaanderen
- Katleen Vandenbergh, Agentschap Natuur en Bos
- Jasmine Michiels, Agentschap Onroerend Erfgoed
- Wim Verhaegen, VMM
- Marc Florus, VMM
- Frank Thyssen, NMBS
- Tom Van den Broeck, NMBS
- Luc Dirckx, Infrabel

- Steven Ingelbrecht, Infrabel
- Stefan Sablon, nv De Scheepvaart
- Luc Huysmans, Arcadis
- Luc Wallays, OMGEVING
- Fien Batens, OMGEVING
- Paul Wullaume, OMGEVING.

ONTWERPATELIERS

Op de ontwerpateliers zijn uitgenodigd: het voltallig college van burgemeester en schepenen, de verschillende diensten van de stad (ruimtelijke ordening, technische dienst, jeugd, sport, toerisme, cultuur, mobiliteit, groen, milieu, vrije tijd, archivaris), Ruimte Vlaanderen, Wonen Vlaanderen, Agentschap Natuur en Bos, Agentschap Onroerend Erfgoed, VMM, de provincie Antwerpen (dienst ruimtelijke planning, dienst mobiliteit en dienst waterbeleid).

3.2.2 PROCESVERLOOP

- | | |
|---------------------------------------|------------------------------|
| - fase 1: analyse en conceptvorming | januari tot medio maart 2016 |
| - fase 2: visievorming | medio maart - medio mei 2016 |
| - fase 3: verder ontwerpend onderzoek | medio mei - begin juli 2016 |
| - fase 4: eindrapportage | september 2016 - maart 2017 |

II BESCHRIJVING VAN HET PROJECTGEBIED

Deel II beschrijft het projectgebied. In een eerste hoofdstuk is gezocht naar de identiteit van het projectgebied. Vroeg in het onderzoek is gebleken dat mobiliteit een belangrijk thema is binnen de wijk Wuytsbergen - Ekelen. De actuele mobiliteitssituatie binnen het projectgebied is beschreven in een tweede hoofdstuk.

1 IDENTITEIT

Het detecteren van het DNA van een gebied staat gelijk met het achterhalen en het expliciteren van de identiteit van het gebied. Identiteit is een complex en meerlagig begrip. Het gaat om zowel socio-culturele als om ruimtelijke kenmerken. Het zoeken naar het DNA van een gebied (wat zijn de identiteitskenmerken) mag niet worden geïnterpreteerd als een nostalgische houding die veranderingen tegengaat of verlamdend werkt voor noodzakelijke nieuwe evoluties. Het is integendeel de bedoeling om bestaande plaatsgebonden kwaliteiten te detecteren en ze bij nieuwe ontwikkelingen maximaal te integreren in een toekomstbestendig ontwerp.

Volgende elementen bepalen de identiteit van Wuytsbergen. Vaak hebben zij een relatie met het historisch verleden van het gebied.

1.1 DOMINANTE GROENSTRUCTUREN

Kaart 3 onbebouwde ruimte en groenstructuren

Wuytsbergen - Ekelen heeft een zeer groen karakter. Grote aaneengesloten groenstructuren bepalen het beeld van het gebied.

- Verschillende binnengebieden zijn onbebouwd en in gebruik als grasland.
- Centraal in de wijk ligt het (zonevreemd) bos 'Poederkot'. Het is erg dicht en ontoegankelijk en biedt, ondanks zijn biologische waarde, weinig zichtrelaties.
- De dubbele bomenrij van het gedempt kanaal vormt aan de noordelijke rand de overgang naar de Netevallei.
- De vallei van de Kleine Nete huisvest ten noorden van het projectgebied de domeinen van BLOSO en het Netepark.
- Ruime voortuinstronken accentueren het groen beeld van de wijk.
- De groenstructuur langs de spoorlijn, ten zuiden van de wijk Ekelen.

De wegen Vogelzang en Lenteheide die de grens vormen tussen het woongebied en het natuurgebied van de Netevallei, bieden bij momenten fantastische zichten op het valleigebied en de onbebouwde zones in de wijk Wuytsbergen. De linken tussen beide worden evenwel steeds schaarser.

De groene omgeving aan de achterzijde van de stationsomgeving doet niet vermoeden dat het centrum van Herentals vlakbij is.

1.2 RUSTIGE MONOFUNCTIONELE WOONWIJK

Kaart 4 bebouwde ruimte en voorzieningen

De wijk 'Wuytsbergen - Ekelen' wordt gekenmerkt door een landelijke residentiële bebouwing met overwegend vrijstaande woningen en hier en daar een halfopen woningtypologie. Wuytsbergen en Ekelstraat vormen de centrale as. Hier komt aaneengesloten bebouwing voor. Een beperkt aantal appartementen is aanwezig langs Zaatweg en ter hoogte van de spooroverweg Vossenbergh.

De barrièrevorming van de spoorweg is afleesbaar in het voorzieningenaanbod. Er zijn nagenoeg geen voorzieningen aanwezig. Alle gemeenschapsvoorzieningen, horeca, grootwarenhuizen, voeding- en kledingwinkels bevinden zich aan de overzijde van de spoorbundel. Binnen de wijk zijn een rust- en verzorgingstehuis en een kantoorgebouwtje aanwezig. Het kantoorgebouw is gesitueerd in een gerenoveerd industrieel gebouw. Nabij Spoorwegstraat ligt een volleybalveld

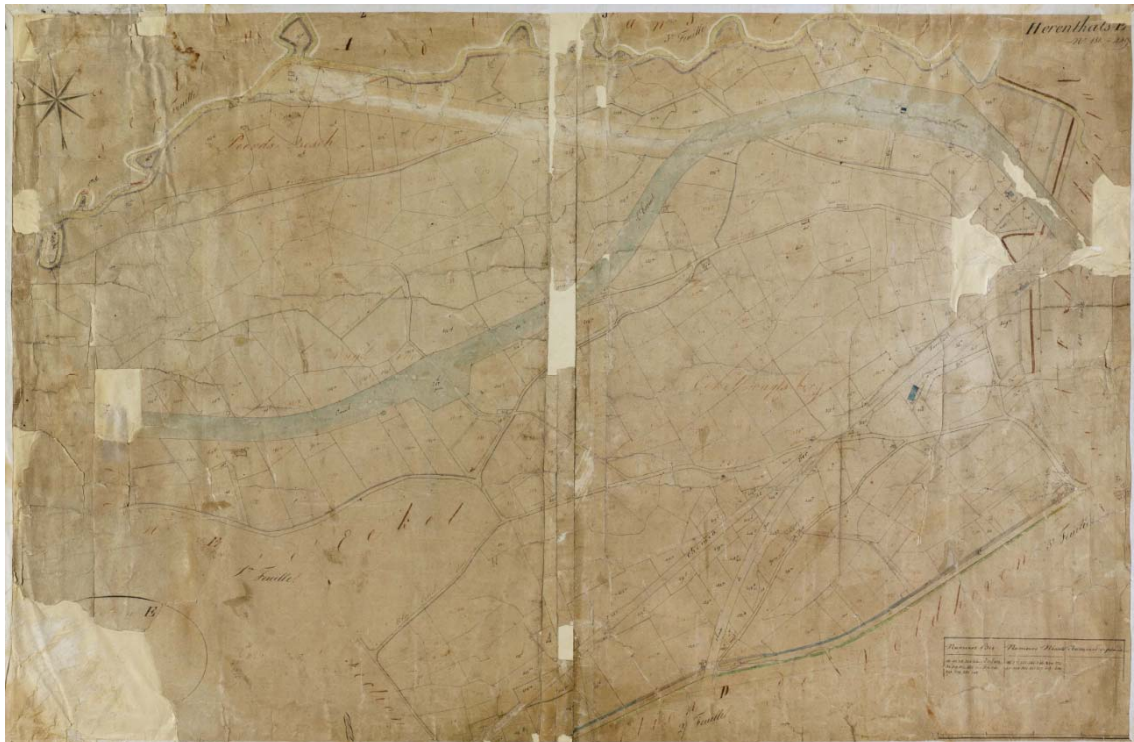
achter de huizenrij. In Wuytsbergen is een visvijver met kantine. De Netevallei scheidt de recreatieve voorzieningen in de nabijheid van het Netepark van de wijk.

Figuur 2 groen karakter en verkavelingsdruk in Wuytsbergen - Ekelen



1.3 GEDEMPT KANAAL EN SASHUISJES

Figuur 3 gedempt kanaal en sashuisjes



In 1847 werd een kanaal aangelegd op de noordrand van het projectgebied. Het verbond Grobbendonk met Herentals en werd na de aanleg van het Albertkanaal in 1940 gedempt. Nabij het projectgebied herinneren de oude Amerikaanse eiken en een voormalig sashuisje aan dit historisch verleden. Op het gedempt kanaal werd na wereldoorlog II een spoorlijn aangelegd naar het militair domein van Grobbendonk. De militaire spoorlijn is momenteel niet meer in gebruik. Later werd onder het traject een hoofdaardgasleiding geplaatst die in het beheer van Fluxys is.

1.4 ERFGOED

1.4.1 INDUSTRIËLE RELICTEN

Figuur 4 industriële relict



Nabij Zaatweg bevonden zich vanaf 1889 een ijzergieterij en scheepsbouwwerf met droogdok: 'Société Anonyme des Etablissements J. Van Aerschot', opgericht door Jozef Van Aerschot. De voormalige woning van Van Aerschot, een herenhuis met grote omringende tuin, is getuige van dit verleden. De fabriek werd verkocht in 1912 aan de 'Société Générale de Matériels d'Entrepreneurs-Usines Moser', een fabriek van machines en installaties voor het vervaardigen en verwerken van beton. De werkzaamheden zijn gestaakt en in 1986 zijn de fabrieksgebouwen grotendeels gesloopt.

Vanaf 1886 bevond zich centraal in het projectgebied een munitiefabriek: 'Poudreries Réunies de Belgique'. Door de nabijheid van de stad was de locatie minder geschikt voor deze functie. De activiteiten gebeurden in een vijftiental gebouwtjes. Vanwege het ontploffingsgevaar werd rond elk gebouwtje een zandwal opgetrokken. De gebouwtjes werden verspreid over het volledig terrein. Vandaag zijn van deze gebouwtjes verschillende restanten bewaard, de een in een al wat betere staat dan de andere. Sommige zijn reeds volledig verdwenen of door de natuur overwoekerd. De bedrijfsactiviteit werd op de site beëindigd anno 1940. Sindsdien ging de natuur haar beloop.

1.4.2 KAPELLETJE WUYTSBERGEN

Figuur 5 kapelletje Wuytsbergen



Een intrigerende plek binnen de wijk Wuytsbergen - Ekelen is het kapelletje. Het is gecombineerd met een elektriciteitscabine. Het perceel grenst aan het fietsknooppuntennetwerk en is uitgerust met een zitbank. Recent werd de plek heringericht door Regionaal Landschap Kleine en Grote Nete en de stad. Het rustpunt is in 2013 aangeduid als 'buitengewoon plekje'.

2 MOBILITEIT

Het bestaand mobiliteitsnetwerk is in kaart gebracht. Er zijn slechts een beperkt aantal trage wegen. Er is veel harde infrastructuur in de wijk. Verschillende straten zijn eenzijdig ontwikkeld.

2.1 WEGEN

Figuur 6 wegcategorisering volgens mobiliteitsplan Herentals



Wuytsbergen - Ekelen is gesitueerd tussen de twee armen van de ring rond Herentals. De wegen in het projectgebied zijn geselecteerd als lokale weg type 3. Hoofdfunctie van de wegen is 'verblijven' en 'toegang verlenen tot de aanpalende percelen'. De verblijfsfunctie primeert op deze wegen. De wegen kennen enkel bestemmingsverkeer, het overig verkeer wordt geweerd. De straten van de wijk Wuytsbergen - Ekelen takken aan op het hoger net via Olympiadelaan - Belgiëlaan (lokale wegen type 2) en via De Beukelaer-Pareinlaan naar Lierseweg (secundaire weg type 3).

Er zijn drie plaatsen waar verkeer kruist met de spoorweg. De Beukelaer-Pareinlaan gaat onder de spoorwegbrug door. Olympiadelaan - Belgiëlaan heeft een overweg met slagbomen. Centraal in het projectgebied is een tweede overweg met slagbomen aanwezig: Vossenbergh. De overwegen met slagbomen resulteren in een tijdelijke onbereikbaarheid van het projectgebied.

De verkeerscongestie tijdens ochtend- en avondspits op R15 zorgt ervoor dat Ekelstraat en Wuytsbergen als sluiptweg worden gebruikt, als een soort alternatieve ring. De verkeerscongestie op R15 heeft meerdere oorzaken: het gaat om een alternatieve noord-zuidverbinding tussen E34 en E313 én de frequentie van de gesloten spooroverwegen (Poederleeseweg, Lichtaartseweg, Vossenbergh) neemt met de jaren toe.

In het kader van een mobiliteitstoets werden op 15 november 2011 tellingen georganiseerd ter hoogte van de overwegen. Vermeld wordt dat 15 november de dag van de dynastie is wat betekent dat ambtenaren een vrije dag hadden. Dit zal een effect hebben gehad op de tellingen, waardoor de resultaten van de verkeerstellingen veeleer een onderschatting zijn van de bestaande situatie. De tellingen en belangrijkste vaststellingen worden meegegeven.¹

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de intensiteiten. De cijfers geven het autoverkeer weer, de getallen tussen haakjes geven weer wat het aandeel zwaar verkeer was (bussen en/of vrachtwagens). Merk op dat de cijfers tussen haakjes niet mee opgenomen zijn bij de andere cijfers. Dit moet dus cumulatief worden gezien.

¹ Informatie uit het onderzoek door studie bureau Vectris (2011)

Ter hoogte van de overgang aan het rondpunt De Zaatweg, Olympiadelaan, Belgiëlaan:

	7u	7u15	7u30	7u45	8u	8u15	8u30	8u45	16u	16u15	16u30	16u45	17u	17u15	17u30	17u45
Richting centrum	43	39 (2)	52	60	88 (1)	66	61 (2)	51	53 (1)	63 (1)	45	48 (1)	60 (1)	45 (3)	61	40
Richting rondpunt	14	23 (1)	18 (1)	25	30 (2)	39	39 (2)	29 (2)	46	76 (2)	45 (1)	68	53	45	58	69 (1)

Ter hoogte van overgang Vossenbergh:

	7u	7u15	7u30	7u45	8u	8u15	8u30	8u45	16u	16u15	16u30	16u45	17u	17u15	17u30	17u45
Richting centrum	1	5	8	14	11 (1)	4	8	10	22	17	38 (1)	17	17	11	19	13
Richting Wuytsbergen	7	5 (1)	16	26	25	17 (1)	12 (1)	11 (1)	29	12	8 (1)	26	11	9	6	10

Kruispunt Lierseweg en De Beukelaar - Pareinlaan:

	7u	7u15	7u30	7u45	8u	8u15	8u30	8u45	16u	16u15	16u30	16u45	17u	17u15	17u30	17u45
Richting centrum	20	13 (2)	25 (2)	31 (1)	30 (4)	21 (2)	15 (5)	6 (6)	58	28 (1)	30 (6)	24 (3)	28 (3)	28 (3)	20	17 (1)
Richting brug	25 (5)	24 (7)	25 (2)	27 (2)	34 (5)	31 (6)	23 (2)	20 (7)	19 (1)	20 (1)	25 (2)	24 (1)	28	22 (2)	24 (2)	18 (2)

De conclusies in de mobiliteitstoets over Wuytsbergen en Ekelstraat zijn de volgende.²

“Wat betreft Wuytsbergen zagen we in het voorgaande hoofdstuk dat de intensiteiten op het drukste uur oplopen tot 320 in een enkele richting. Wuytsbergen is nochtans een wijkverzamelweg, waarbij de leefbaarheid in het gedrang komt vanaf 400 pae per richting. Anderzijds stellen we vast dat een deel van Wuytsbergen aansluitend bij de Zaatweg meer de kenmerken heeft van een woonstraat omwille van zijn smalle wegprofiel in combinatie met het straatparkeren en de gesloten bebouwing die dicht tegen de weg aanstaat waardoor de capaciteit van de weg beperkter is en er eerder sprake is van 250 pae als referentiekader. Bovendien zijn er nog bijkomende initiatieven gepland in de stationsomgeving die wel kunnen zorgen voor een overbelasting van deze weg voor wat betreft de verkeersleefbaarheid.”

“Wat betreft de Ekelstraat lopen de intensiteiten op tot 224 pae in de ochtendspits. Er worden bijgevolg geen problemen verwacht voor de verkeersleefbaarheid in deze straat. Maar deze straat zal in de toekomst wellicht niet meer gebruikt worden als ontsluitingsstraat. De kans is immers groot dat bij een herstructurering van de spoorovergangen, deze overweg zal worden gesloten waardoor er extra verkeer zal moeten omrijden via Wuytsbergen.”

2.2 OPENBAAR VERVOER

Kaart 5 openbaar vervoer

De spoorlijnen Antwerpen - Hasselt en Herentals - Turnhout scheiden Wuytsbergen - Ekelan van het centrum van Herentals. Vanuit het station van Herentals zijn er rechtstreekse verbindingen naar Turnhout, Antwerpen, Neerpelt en Hasselt. Ook de buurgemeenten Geel, Olen, Mol, Lier en Tielen zijn gemakkelijk per trein te bereiken.

De oostelijke zijde van de spoorbundel is een verzamelpunt van haltes van De Lijn. Recent zijn de haltes van de belbus binnen Wuytsbergen - Ekelan afgeschaft waardoor de wijk niet langer door De Lijn wordt bediend.

Het station en zijn perrons alsook de eindhaltes van De Lijn zijn voor de wijk Wuytsbergen - Ekelan niet rechtstreeks toegankelijk. Om de perrons te bereiken is een oversteekbeweging nodig ter hoogte van Olympiadelaan richting stationsplein om dan ongelijkvloers door te steken naar de diverse perrons.

² Informatie uit het onderzoek door studie bureau Vectris (2011). Hier wordt verkeerdelijk vermeld dat Wuytsbergen al lokale weg type II gecategoriseerd zou zijn. In het mobiliteitsplan van Herentals staat Wuytsbergen en Zaatweg aangeduid als lokale weg type III. De capaciteitsbepaling waarmee binnen het mobiliteitsonderzoek voor Wuytsbergen-Ekelan is rekening gehouden kan worden teruggevonden op p. 50, fig. 22.

2.3 FIETS- EN WANDELROUTES

Kaart 6 fiets- en wandelroutes

In de vallei van de Kleine Nete is een uitgebreid wandelknooppuntennetwerk aanwezig. Twee delen van het gedempt kanaal zijn aangeduid als wandelroutes. Van oost naar west loopt centraal een wandelroute doorheen Wuytsbergen - Ekelen.

Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk is ingetekend langs de spoorweg en het gedempt kanaal. Dit netwerk is echter nog niet uitgerust. Langs de noordelijke zijde van de spoorbundel is een fietssnelweg gepland. Het fietsknooppuntennetwerk passeert aan oostelijke zijde het projectgebied en doorsnijdt het projectgebied in het westen van noord naar zuid.

In het projectgebied zijn verschillende informele paden aanwezig. Op het einde van Bakendonk is een verbinding voor traag verkeer naar Peerdsbosstraat. In het verlengde van Langegeer loopt naast de spoorweg een pad dat aansluit op Ekelstraat. Op Spoorwegstraat sluit een pad aan dat toegang geeft tot een volleybalveld. De recent vergunde ontwikkeling in het noordwestelijke deel van het projectgebied zal voor zacht verkeer een doorsteek maken tussen Wuytsbergen en Vogelzang. Ten noorden van Poederkot ligt een kavel waar een doorgang van drie meter is vastgelegd om de verbinding te maken met het Gedempt Kanaal. Door het bos centraal in het projectgebied loopt in noord zuidelijke richting een privaat pad: van Ekelstraat naar Wuytsbergen. Deze laatste twee paden zijn op kaart niet aangeduid daar zij of nog niet aanwezig zijn of privaat zijn.

III PLANNINGSCONTEXT

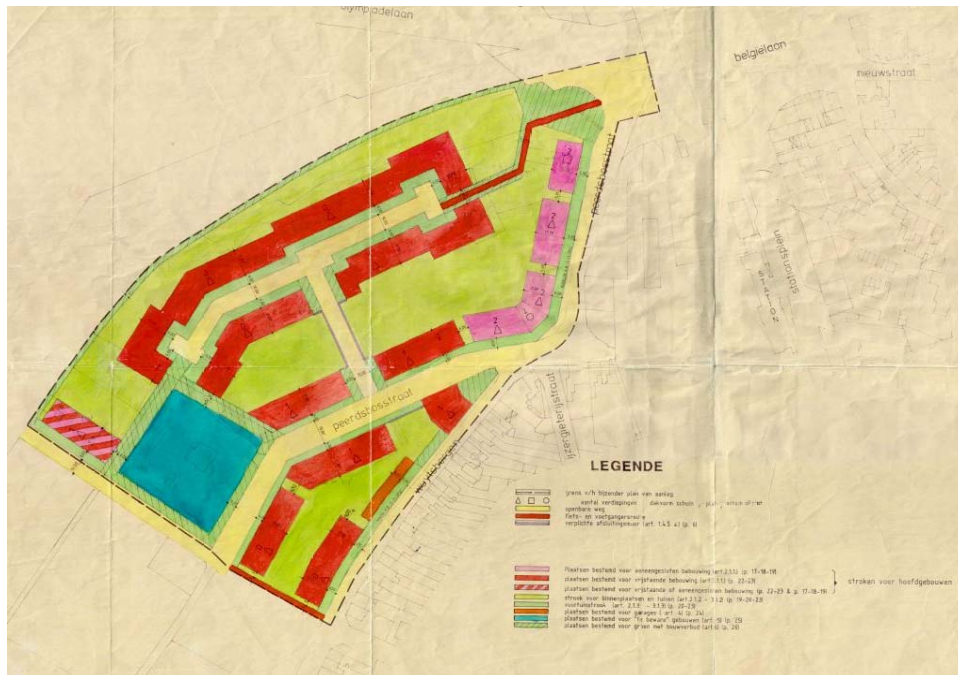
Deel III bespreekt de actuele planningscontext. Eerst is de juridische context nagegaan, daarna is gekeken naar recente verkavelingsaanvragen om vervolgens enkele strategische sites binnen het projectgebied af te bakenen. Tot slot zijn relevante projecten in of in de onmiddellijke nabijheid van het projectgebied besproken die een impact hebben op de toekomstige ontwikkeling van de wijk Wuytsbergen - Ekelén.

1 JURIDISCHE CONTEXT

Kaart 7 gewestplan

Nabij Zaatweg en Olympiadelaan is een BPA van kracht: BPA 'De Roest'. Het BPA voorziet een weinig dichte en traditionele woonontwikkeling. Op dit voormalig industrieterrein kunnen volgens het BPA een 40-tal woningen worden gerealiseerd. Voor het overige deel van het projectgebied is het gewestplan van kracht. Het BPA houdt geen rekening met de aanwezigheid van eventuele kwaliteiten op de site.

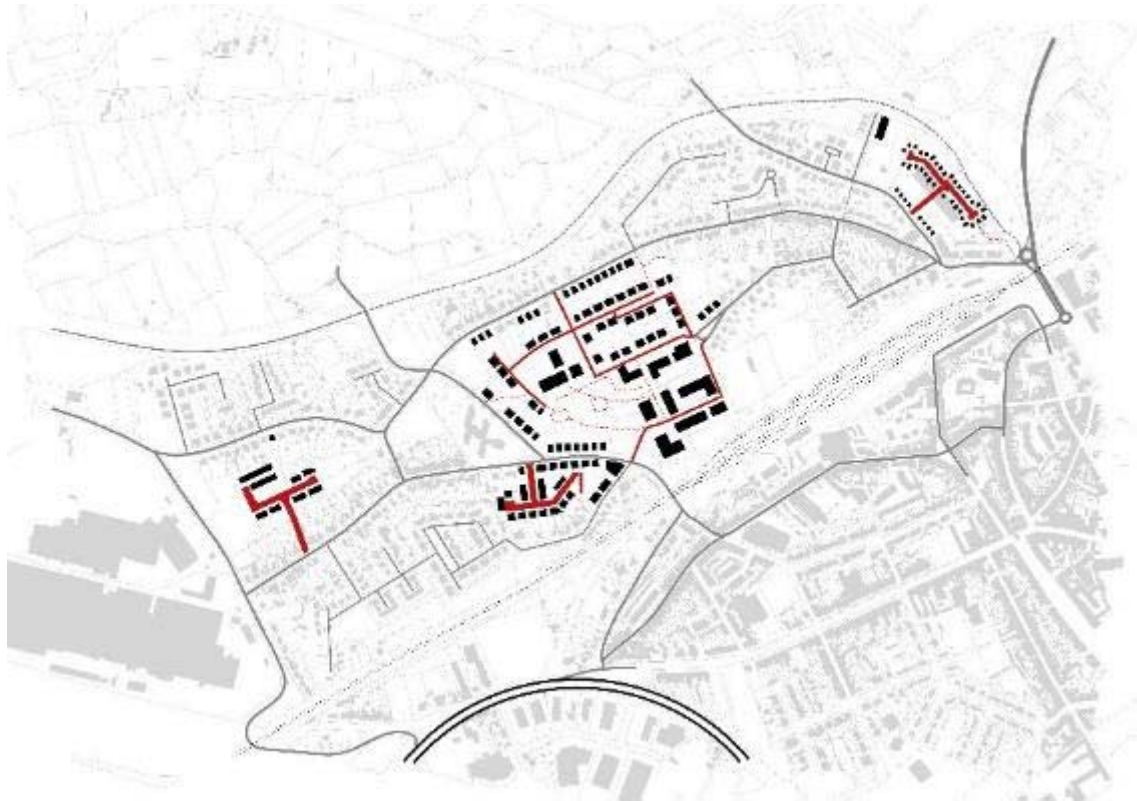
Figuur 7 BPA 'De Roest'



2 GROTERE VERKAVELINGSAANVRAGEN / -VOORSTELLEN

Enkele verkavelingsvoorstellen zijn binnengebracht bij de gemeente die ervoor zorgen dat stilaan de wijk verder wordt volgebouwd. De goedgekeurde verkavelingen worden meegenomen bij de uitwerking van de structuurschets en de voorstellen worden kritisch bekeken in functie van de visie op de gewenste ontwikkeling van het gebied.

Figuur 8 verkavelingsaanvragen en BPA De Roest



3 STRATEGISCHE SITES EN EIGENDOMSSITUATIE

Binnen het projectgebied bevinden zich enkele belangrijke onbebouwde ruimten. Zij spelen een cruciale rol bij de verdere mogelijke ontwikkeling van het gebied. Een overzicht van deze verschillende strategische sites is hieronder weergegeven op kaart. Binnen het projectgebied zijn van west naar oost zes strategische sites te onderscheiden: Montezuma, Vogelzang, Ekelstraat, Poederkot, stationsomgeving en De Roest.

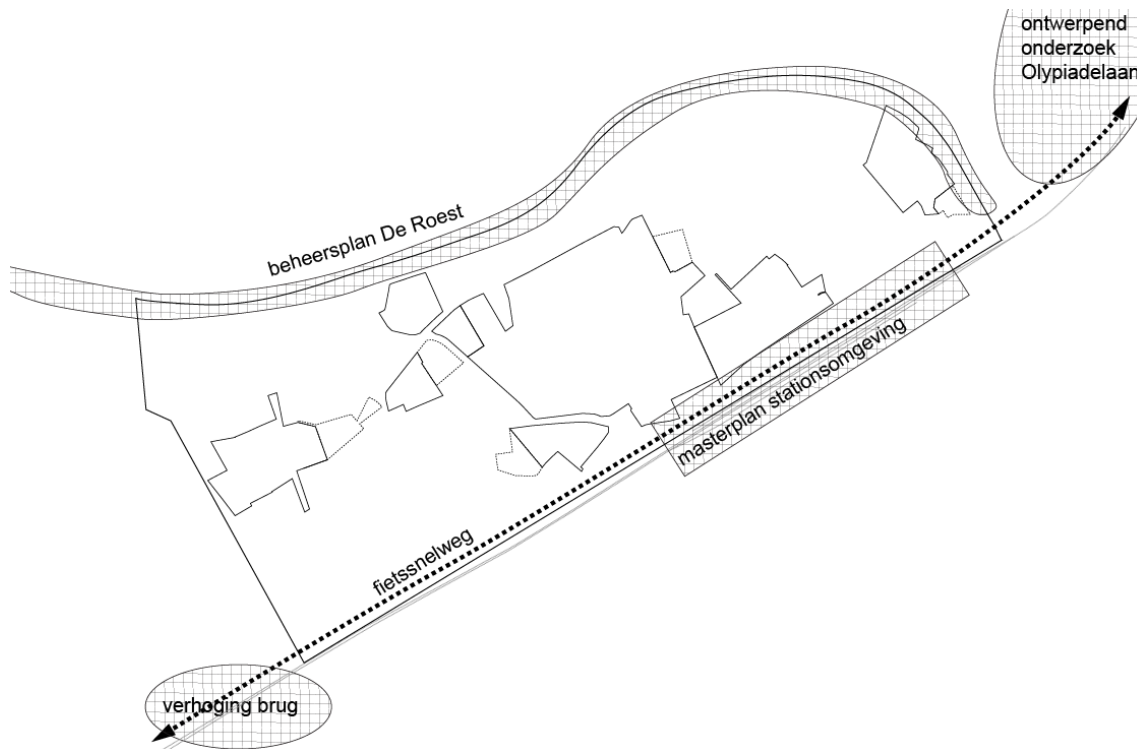
Figuur 9 strategische sites binnen het projectgebied Wuytsbergen - Ekelen



4 RELEVANTE PROJECTEN IN OF IN DE ONMIDDELLIJKE NABIJHEID VAN HET PROJECTGEBIED

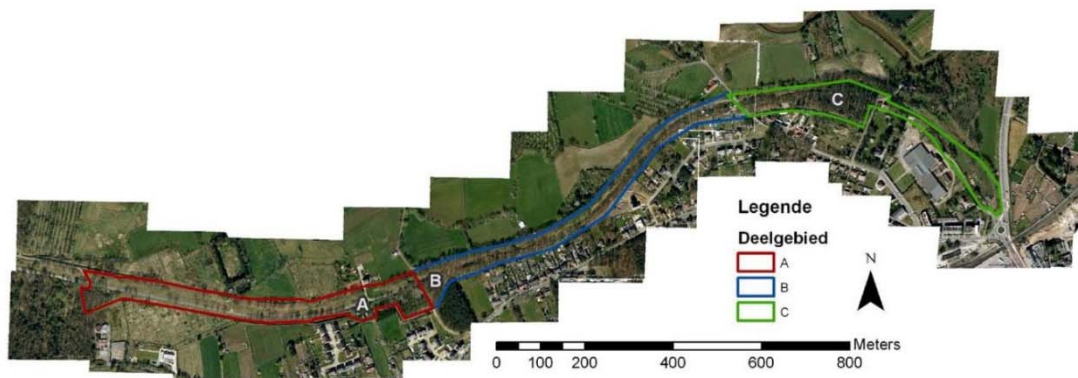
De verschillende relevante projecten die in of in de onmiddellijke nabijheid van het projectgebied voorkomen (verkavelingen, voorziene fietsinfrastructuur, plannen voor de stationsomgeving enz.), worden opgesomd en beoordeeld in functie van hun randvoorwaardelijkheid. Sommige zullen harde randvoorwaarden vormen, andere kunnen misschien nog worden aangepast of bijgestuurd indien hiervoor goede redenen bestaan die het gevolg zijn van de visie die voor het projectgebied wordt ontwikkeld.

Figuur 10 relevante projecten



4.1 NATUURBEHEERSPLAN DE ROEST

Figuur 11 natuurbeheersplan De Roest



De Roest (in de volksmond het Gedempt Kanaal) heeft een oppervlakte van ongeveer 11 ha. De stad is eigenaar. Het beheer wordt uitgevoerd door het beheersteam van Natuurpunt. Het visiegebied is lintvormig en ingedeeld in drie deelgebieden. Deelgebied A is het traject van de ingang van het militair domein tot het begin van Lenteheide, deelgebied B betreft het traject van het begin van Lenteheide tot Peerdsbosstraat en deelgebied C is het traject tussen Peerdsbosstraat en Olympiadelaan.

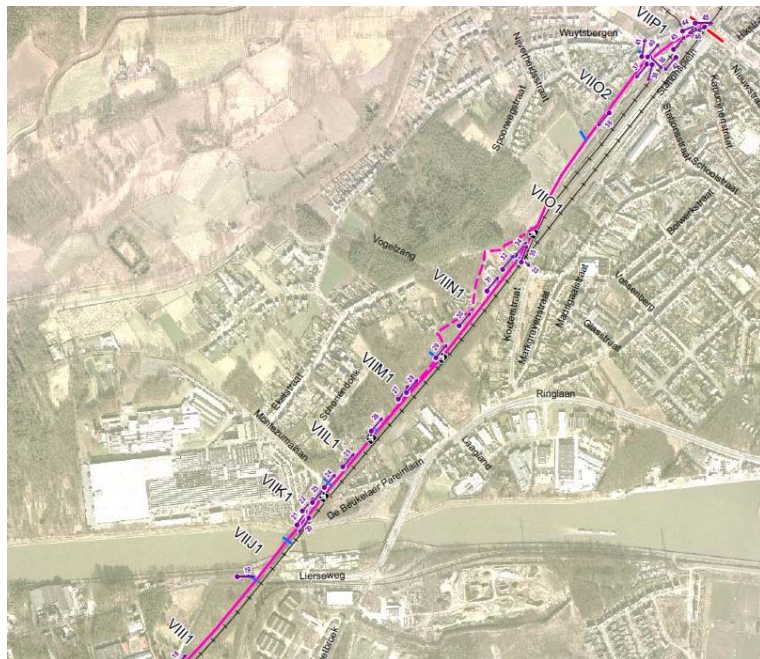
De hoofdfunctie is natuur. De Roest heeft een natuurverbindingsfunctie en fungeert als bufferzone tussen de kern van het GEN-gebied 'de vallei van de Kleine Nete Benedenstrooms' en de woon-zone ten zuiden van De Roest.

De stad Herentals stelt dat De Roest openbaar domein blijft. Daarom zal naast de ecologische functie ook aandacht uitgaan naar de recreatieve functie. Zo kan er worden gestreefd naar een aansluiting op bestaande fiets- en wandelroutes en naar een optimalisatie van de landschappelijke beleving. De Roest is over heel het traject toegankelijk voor wandelaars en in secties A en B voor fietsers.

4.2 GEPLANEDE FIETSINFRASTRUCTUUR

Herentals zal een knooppunt worden van verschillende fietssnelwegen die de kleinstedelijke gebieden binnen de provincie Antwerpen met elkaar verbinden. Zo zullen o.a. de tracés Antwerpen - Herentals - Hasselt (F5), Herentals - Lier (F103), Herentals - Turnhout (F102), Herentals - Balen (F105) en Herentals - Aarschot (F106) elkaar hier ontmoeten. Deze fietsverbinding werkt op regionale schaal en zal langs de spoorweg komen, vlak tegen de grens van Wuyltsbergen - Ekelon. Zij vormt een belangrijke schakel in de trage wegen structuur.

Figuur 12 tracéonderzoek fietsroutes bovenlokaal functioneel fietsroute



4.3 MASTERPLAN VOOR DE STATIONSOMGEVING

Het masterplan voor de stationsomgeving voorziet een nieuw parkeergebouw van 700 tot 900 parkeerplaatsen aan de zijde van Wuyltsbergen - Ekelon en dit zonder enige relatie aan te gaan met het projectgebied. Het parkeergebouw wordt

ontsloten via Ekelstraat en Zaatweg. Een nieuwe doorgang voor zacht verkeer maakt de verbinding tussen het parkeergebouw en het nieuw stationsplein aan de voorzijde van het station. De fietssnelweg is ingetekend tussen de sporen en het parkeergebouw en blijft op hoogte van de spoorbundel. De spoorwegovergang Olympiadelaan - Belgiëlaan wordt ondertunneld.

Figuur 13 masterplan stationsomgeving



4.4 VERHOOGING VAN DE BRUGGEN OVER HET ALBERTKANAAL

NV De Scheepvaart is gestart met een studie voor het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal. De spoorwegbrug tussen Herentals en Lier moet volledig worden herbouwd. Momenteel bedraagt de vrije doorvaarhoogte 7 m. Deze hoogte wordt opgetrokken tot minimaal 9,10 m wat impliceert dat de brug ongeveer twee meter hoger zal liggen ten opzichte van de situatie nu. Ook het spoorwegtalud nabij het projectgebied zal hoger worden.

4.5 ONTWERPEND ONDERZOEK NAAR DE VALLEI VAN DE KLEINE NETE IN HET KLEINSTEDELIJK GEBIED HERENTALS

De provincie is gestart met een ontwerpend onderzoek naar de vallei van de Kleine Nete in het kleinstedelijk gebied Herentals. Waar beide structuren elkaar overlappen, bevindt zich een grotendeels onbebouwd woon- en woonuitbreidingsgebied aan Olympiadelaan, vlak bij het station. Dit gebied is strategisch gelegen voor stedelijke ontwikkeling maar speelt ook een belangrijke rol als schakel in de open ruimte. Het ontwerpend onderzoek zal de verschillende claims in kaart brengen. Ook de site van het ziekenhuis en De Hellekens zijn in het onderzoeksgebied opgenomen, om een gedragen visie te formuleren voor de hele vallei in het kleinstedelijk gebied. Nadien voorziet de provincie opmaak van een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan voor de site Olympiadelaan.

4.6 WARMTENET

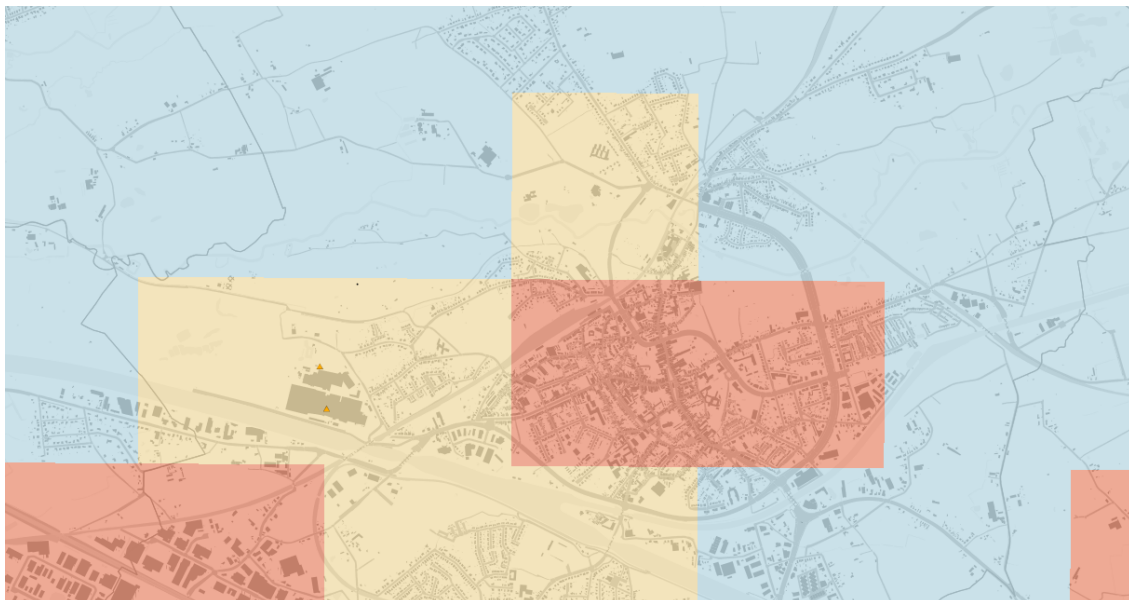
De stad onderzoekt momenteel in samenwerking met EANDIS, VITO en IOK de haalbaarheid van de introductie van een warmtenet. Mogelijke bronnen zijn: regionaal bedrijf, diepe geothermie of zelfstandige bron. Indien haalbaar zal in de praktijk het net aangelegd en gefinancierd worden door de distributienetbeheerder, al dan niet met andere partners.

Voordelen voor toekomstige bewoners zijn de volgende:

- duurzame energie
- besparing van geld (geen aankoop CV + onderhoud)
- besparing van plaats (geen stookruimte)
- eenvoudige, transparante energiefactuur (conform verbruik + netvergoeding + concurrentieel met andere energiebronnen)
- geen defecte verwarmingsinstallatie
- gegarandeerde energielevering
- eenmaal aangesloten op geothermie of alternatieve duurzame bron draagt deze ingreep sterk bij tot een positieve score bij het berekenen van het E-peil.

Een stedelijk warmtenet onderscheidt zich sterk van andere ontwikkelingen (duurzaam - prijsbewust - neemt individuele zorgen weg) wat vandaag ook beantwoordt aan de noden van de toekomstige bewoners. De aanwezigheid van een warmtenet vormt een extra troef die kan worden uitgespeeld bij het op de markt brengen van de ontwikkelingen.

Figuur 14 warmtekaart Vlaanderen



IV ONDERZOEK

Deel IV, onderzoek, gaat verder dan een beschrijving van het projectgebied en een analyse van de actuele planningscontext. Het vormt de overgang naar het vijfde deel waar de visie vorm krijgt.

Het eerste hoofdstuk van deel IV vormt een theoretisch benadering van het aanbod groen dat nodig is binnen de wijk Wuyltsbergen - Ekel en wat dit groen binnen de wijk kan betekenen op schaal van heel Herentals. Naast deze theoretische benadering is een waardering van het aanwezig groen in de wijk geschetst. In het tweede hoofdstuk is verder onderzoek gebeurd naar de mobiliteit binnen de wijk waarbij het sluipverkeer en de restcapaciteit op het wegennet zijn berekend.

1 GROEN

1.1 AANBOD EN HIËRARCHIE

Kaart 8 (groene) publieke ruimte

Wanneer wordt gekeken naar het bestaand groen in de nabije omgeving van de kern van Herentals, valt op dat het aandeel publiek toegankelijke groene ruimte binnen Herentals beperkt is. Het domein van BLOSO (100 ha) en het Netepark (24 ha) vormen samen een grote publiek toegankelijke aaneengesloten zone maar zijn (bepaalde periodes) betalend. Greesbos (24 ha) is een publiek toegankelijk stadsrandbos buiten de ring van Herentals. Hellekens (24 ha) is een voornamelijk privaat valleigebied dat toegankelijk is gemaakt via verschillende wandelpaden. Hellekens is samen met het groen van Wuytsbergen - Ekelen een van de twee laatste aaneengesloten groene structuren die de kern van Herentals binnendringen.

1.1.1 THEORETISCHE BENADERING

HIËRARCHIE IN HET GROENAANBOD

Vaak wordt gesproken over een hiërarchie van het aanbod aan groen in een bebouwde omgeving.

“Woongroen zou altijd aanwezig moeten zijn. Het is groen dat vooral een esthetische functie heeft en dat mee het karakter van een woonomgeving bepaalt. Het gaat vaak over een eigen tuin, maar woongroen kan diverse vormen aannemen: van gemeenschappelijke voortuinstronken in sociale woonwijken tot een beeldbepalende solitaire boom op een klein plantsoen.

***Buurtgroen** heeft al een zekere sociaal-recreatieve functie. Het zijn de plekken waar mensen terecht kunnen voor een kort rustgevend verblijf in het groen. Het zijn de groene ruimten waar mensen elkaar ontmoeten of de hond uitlaten, waar ouders komen met kinderen, waar kinderen kunnen spelen. De klemtoon ligt er vooral op de rustige, stille recreatie. **Wijkgroen** zou iedereen moeten vinden op minder dan 800 meter van zijn woonplaats. Minstens 10 ha staat ter beschikking. Gaat het om parken dan bestrijkt de oppervlakte minstens 5 ha. De grotere oppervlakte biedt op zich mogelijkheden tot een meer gevarieerde functie-invulling. Hoe gevarieerder de functies, hoe groter de bevolkingsgroep die zich richt naar dat groen om te voldoen aan een steeds diverser verwachtingspatroon.*

***Stadsdeelgroen** is beschikbaar binnen de 1.600 meter. Zijn het geen parken maar bijvoorbeeld bossen of natuurgebieden, dan zijn ze minimaal 30 ha groot. Zijn het parken, dan is een minimale oppervlakte van 10 ha voldoende. Parken kunnen immers een hogere recreatiedruk aan dan bossen en natuurgebieden.*

***Stadsgroen** (en soms is dit voor stadsdeelgroen al het geval) is bedoeld voor elke inwoner van de stad of gemeente. Stadsbossen situeren zich bij voorkeur binnen de 5 kilometer van de stad en zijn optimaal gezien in totaliteit meer dan 200 ha groot.”*

Bron: <https://vito.be/nl/nieuws-evenementen/nieuws/aanbod-verschillende-types-groen-in-kaart-gebracht>

AFSTANDS- EN AREAALNORMEN VOOR STADSGROEN

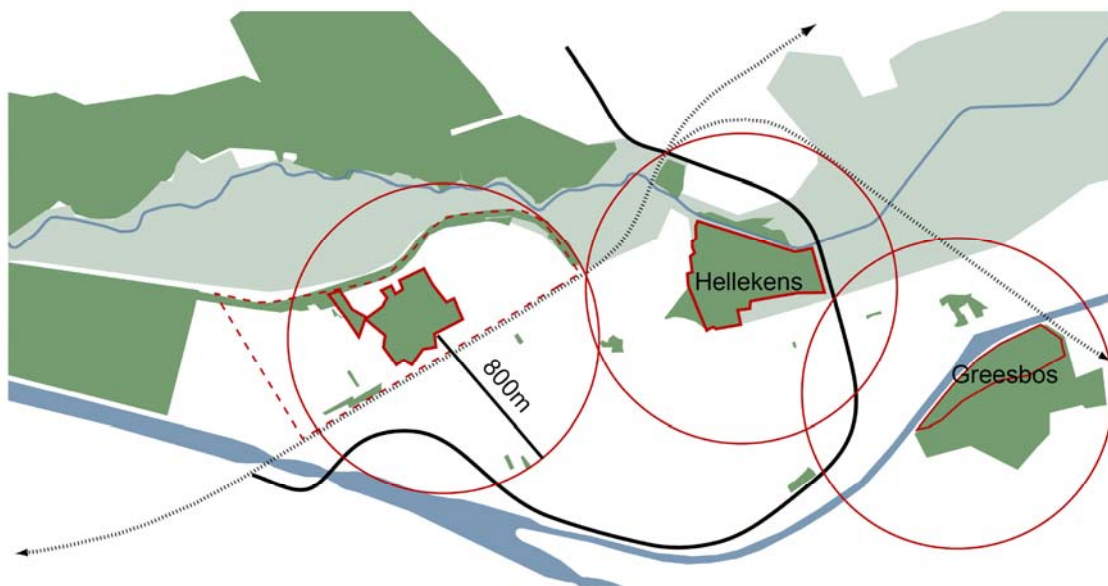
Tabel 1 afstands- en areaalnomen voor stadsgroen volgens Mira-S 2000

functieniveau	maximumafstand	minimumareaal
woongroen	150m	-
buurtgroen	400m	1ha
wijkgroen	800m	10ha (park: 5ha)
stadsdeelgroen	1600m	30ha (park: 10ha)
stadsgroen	3200m	60ha
stadsregiogroen	5000m	200ha (regionale stad) 300ha (grote stad)

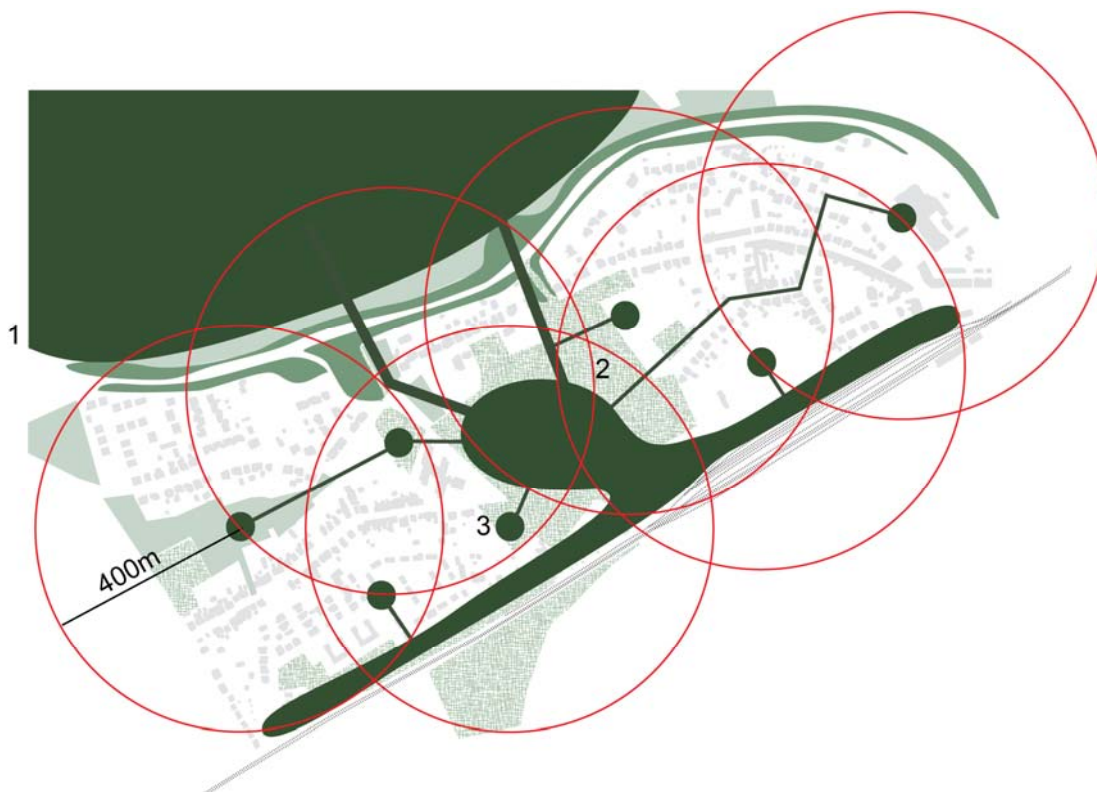
1.1.2 TOEPASSING OP HET PROJECTGEBIED

De groene ruimte van de Netevallei heeft een bovenlokaal bereik en functioneert als stadsgroen. De grotere aaneengesloten groenruimtes van Hellekens, Greesbos en Wuytsbergen kunnen zo goed als het volledig centrum van Herentals voorzien van groen op de schaal van wijkgroen. De centrale groenruimte binnen Wuytsbergen moet dan wel worden ontworpen als een park of een publiek bos. Momenteel is deze zone immers privaat. De barrièrewerking van de sporen vormt een beperking voor de invloedssfeer van de groene ruimte binnen Wuytsbergen - Ekelen.

Figuur 15 afstands- en areaalnomen voor wijkgroen toegepast op Herentals



Figuur 16 afstands- en areaalnormen voor buurtgroen toegepast op Wuytsbergen - Ekelen



1.2 WAARDERING

Kaart 9 bestaande waardevolle bomen en groenstructuren

De kwaliteit van het bestaand groen is afgetoetst voor het projectgebied in een overleg met Natuurpunt en de milieudienst van de stad (30 maart 2016). Op het overleg met Natuurpunt en de milieudienst is per strategische site nagegaan welke waardevolle bomen en groenstructuren aanwezig zijn. De beoordeling van de waardevolle bomen en boszones door ANB, zoals bijgeleverd bij het advies op de verkavelingsaanvraag van de site Poederkot, is geactualiseerd tijdens een terreinbezoek (6 april 2016).

1.2.1 GEDEMPT KANAAL

Zoals aangehaald in de analyse is het Gedempt Kanaal een waardevolle groenstructuur die de grens vormt van het projectgebied in het noorden. Het Gedempt Kanaal heeft een natuurverbindingsfunctie en fungeert als bufferzone tussen de kern van het GEN-gebied 'de vallei van de Kleine Nete Benedenstrooms' en de woonzone ten zuiden van het Gedempt Kanaal.

1.2.2 PUBLIEKE GROENE RUIMTES

Binnen het projectgebied zijn enkele kleinere groene publieke ruimtes aanwezig. Een eerste groene publieke ruimte is het speelbos De Roest dat aansluit op verkaveling Peerdsbos. Een tweede groene publieke ruimte is de speeltuin nabij

Laarberg - Vogelzang. Een derde groenstructuur is Schonendonk langsheen de spoorlijn in het verlengde van Langegeer. Een vierde publieke ruimte is het speelterrein met wadi palend aan de wijk Ekelenberg.

1.2.3 STRATEGISCHE GEBIEDEN

De waardering van het groen is per strategische site hieronder toegelicht. De toelichting vormt de samenvatting van analyse van meerdere gegevens: biologische waarderingskaart, groeninventaris van de stad, kaart van ANB, ontwerpkaart bedreigde bossen Vlaanderen, terreinbezoek, inventarisatie van Poederkot enz.

SITE MONTEZUMA

In het westen is een bos aanwezig dat een bufferende functie vervult ten opzichte van de industrie aan de overzijde van Montezumalaan. Het heeft geen bijzondere natuurwaarde maar wel een ruimtelijke waarde als visuele buffer. Centraal op de site bepalen enkele eiken het karakter van de plek.

SITE VOGELZANG

De natuurwaarde van het groen binnen de site Vogelzang is weinig bijzonder. Er is enkel een houtkant met geringe waarde aanwezig.

SITE EKELSTRAAT

Achteraan de site bevindt zich op de grens van het binnengebied een rij waardevolle eiken. De overige bomen op de site zijn niet waardevol.

SITE STATIONSOMGEVING

Op site stationsomgeving zijn weinig waardevolle bomen of groenstructuren aanwezig. De waterloop Het Loopke werd recent geherprofileerd. Er is een volleybalveldje dat tijdens de zomercompetitie wordt gebruikt. Rondom het veld is een brede houtkant aanwezig die door de specifieke ligging niet in relatie staat met andere groensturen en op diversie analysekaarten niet is weerhouden als waardevol.

SITE DE ROEST

Er zijn geen waardevolle groenstructuren aanwezig. De oorspronkelijke bedding van Het Loopke gaat over de site. Op de site de Roest is Het Loopke buiten gebruik gesteld.

SITE POEDERKOT

De beoordeling van de waardevolle bomen en boszones door ANB, zoals bijgeleverd bij het advies op de verkavelingsaanvraag van site Poederkot, is aan de werkelijkheid getoetst tijdens een terreinbezoek (6 april 2016). Op de site bevond zich een omheining. De zone binnen deze vroegere omheining is onaangeroerd gebleven en het meest waardevol. Dit is het centraal deel van de site tot aan Wuytsbergen en komt in grote lijnen overeen met de rode contour op de waardeeringskaart van ANB. Het terreinbezoek gaf aan dat een onderbegroeiing slechts beperkt aanwezig is. De natuurwaarde van de bosstructuur neemt hierdoor af.

Figuur 17 beoordeling waardevolle bomen en boszones Poederkot door ANB (2008) met aanduiding van de bevindingen van het terreinbezoek (zwart)



Minder waardevolle zones

Zone 1: De bomencluster is versnipperd en heeft geen bijzondere natuurwaarde

Zone 2: De bomen zijn niet streekeigen en daardoor minder waardevol

Zone 3: Het gebied bestaat uit minder waardevolle dennen

Zone 4: De bomenrijen zijn niet waarneembaar. Opvallend is het talud aan de rand van het gebied

Zone 5: De bomenrijen zijn niet waarneembaar

Zone 6: De bomenrij is niet waarneembaar. Het betreft veeleer enkele waardevolle bomen.

Figuur 18 foto's terreinbezoek minder waardevolle delen site Poederkot zone 1 tem 6



Waardevolle elementen en structuren

Zone A: De monumentale beuk moet worden bewaard. De beuk staat aan de rand van de aaneengesloten bosstructuur. Het is een aandachtspunt om de beuk voldoende ruimte te geven in de toekomst.

Zone B: Een waardevolle bomenrij maakt de scheiding met site Vogelzang.

Zone C: Opvallend en uniek is de ensemblewaarde van de verschillende bunkerrestanten en de geregenereerde natuur. De bunkers dateren uit verschillende periodes en hebben een ongelijke staat van conservatie. Een eerste waardering van de bunkers is gebaseerd op waarnemingen tijdens het terreinbezoek. Een exacte inplanting van de bunkers is niet gekend. Bij de aanvraag van de milieuvergunning in 1956 is een plan bijgeleverd waar de bunkers op zijn ingetekend.

Figuur 19 foto's terreinbezoek waardevolle delen site Poederkot zone A, B en C



Centraal in het gebied zijn verschillende relicten (bunkers) aanwezig. Naar aanleiding van het terreinbezoek is een eerste inventarisatie gebeurd. Een plan dat bij de milieuvergunningaanvraag van de Poederfabriek is gevoegd, toont de inplanting van de bunkers. Een eerste indicatieve waardering is hier op aangeduid.

Figuur 20 Bunker met erfgoedwaarde en bunker zonder erfgoedwaarde



Figuur 21 plan bij milieuvergunning Poederkot (1956) met aanduiding (eerste indicatieve) waardering bunkers



- minder waardevolle bunkers (verwachting)
- waardevolle bunkers (verwachting)

2 MOBILITEIT

In een mobiliteitsstudie is nagegaan wat de ontwikkelingsmogelijkheden zijn binnen het mobiliteitsprofiel van de wijk. Het parkeergebouw, voorzien in het masterplan van de stationsomgeving (2013), blijkt hierop een aanzienlijke invloed te hebben.

2.1 ONDERZOEK VAN HET SLUIPVERKEER

Een herkomst-bestemmingsonderzoek dat plaatsvond op 24 maart 2016 van 6.30 u. tot 9.30 u. en van 15.30 u. tot 18.30 u., heeft uitgewezen dat er tijdens de ochtendspits sluipverkeer doorheen de wijk is van noord naar zuidwest en tijdens de avondspits van zuidwest naar noord. Oorzaken van dit sluipverkeer zijn enerzijds op regionaal niveau het vermijden van R15 omwille van de gelijkgrondse overweg komende van N153 Poederleeseweg, de omwegfactor tussen het noorden en E313 in westelijke rijrichting en de wachtrijen voor rotondes en verkeerslichten. Anderzijds ontstaat op lokaal niveau sluipverkeer door het vermijden van de overweg aan Belgiëlaan, vooral van noord naar zuidwest.

Tabel 2 herkomst-bestemmingsonderzoek

		intensiteiten	# doorgaand	% doorgaand	# vracht	% vracht
AM	Wuytsbergen	254	105	41%	7	3%
	Vossenbergh	71	15	21%	4	6%
	De Beukelaer-Pareinlaan	317	90	28%	23	7%
PM	Wuytsbergen	318	134	42%	4	1%
	Vossenbergh	105	28	27%	3	3%
	De Beukelaer-Pareinlaan	355	106	30%	13	4%

Uit het herkomst-bestemmingsonderzoek blijkt dat 40% van het verkeer binnen de wijk Wuytsbergen - Ekelen bestaat uit doorgaand verkeer. Tijdens de ochtend is de maatgevende rijrichting van het doorgaand verkeer van Olympiadelaan naar N13. Tijdens de avondspits keert deze beweging om. Het percentage vrachtverkeer zit ruim onder de norm van 10%.

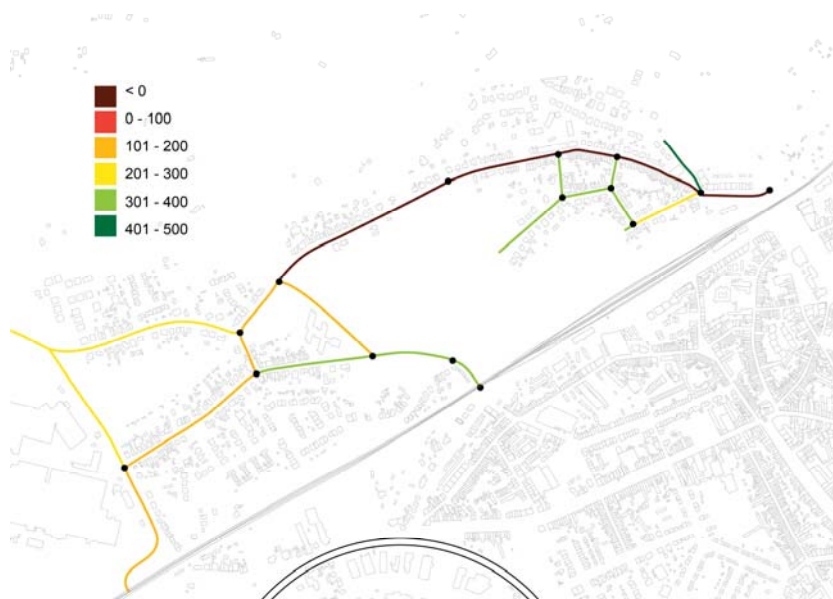
2.2 ONDERZOEK VAN DE RESTCAPACITEIT OP HET WEGENNET

Onderzoek toont aan dat wanneer men rekening houdt met de reeds goedgekeurde verkavelingen die in de pijplijn zitten, er voor bepaalde segmenten binnen de wijk Wuytsbergen - Ekelen geen restcapaciteit meer is. Zaatweg vormt een bottleneck in het oosten, De Beukelaer-Pareinlaan is het gevoeligst in het zuiden. Wil men bijkomende woningbouwprojecten in het projectgebied realiseren, zullen maatregelen op vlak van mobiliteit noodzakelijk zijn.

Figuur 22 wegcapaciteit³



Figuur 23 huidige restcapaciteit



³ De theoretische capaciteit (CROW – ASVV 2012) wordt bepaald op basis van: het feit of er al dan niet langsparkeren plaatsvindt en de wegbreedte. Wanneer de weg (naast de langsparkerplaatsen) breder is dan 4,5 m, bedraagt de theoretische capaciteit 640 PAE/u. Capaciteit in functie van verkeersleefbaarheid bedraagt voor lokale type III echter overal 500 PAE/u. Die theoretische capaciteit wordt daar bijgevolg beperkt op basis van de capaciteit in functie van verkeersleefbaarheid. Wanneer de weg smaller of gelijk is aan 4,5 m, bedraagt de theoretische capaciteit 320 PAE/u.

V VISIE OP DE ONTWIKKELING VAN HET PROJECTGEBIED

Deel V beschrijft de visie op de ontwikkeling van het projectgebied. Een SWOT-analyse geeft een overzicht van de kwaliteiten, kansen, knelpunten en bedreigingen voor het gebied. Daarna zijn de belangrijkste uitgangspunten voor de structuurschets uiteengezet. De visie is opgebouwd uit volgende elementen: het respecteren van de groene identiteit op verschillende schaalniveaus, het aanleggen van een coherent netwerk van trage wegen, het uitbouwen van een gemengde multifunctionele wijk en het werken aan een duurzame wijk. Vijftien bouwstenen geven de essentie van de structuurschets op een grafische manier weer.

1 KWALITEITEN, KANSEN EN KNELPUNTEN, BEDREIGINGEN (SWOT)

Vanuit de uitgevoerde analyse worden kwaliteiten en knelpunten naar voor geschoven. Zij kunnen de basis vormen voor de visievorming en geven aanleiding om de minimale kwaliteitseisen te bepalen die moeten worden meegenomen. Aan de SWOT zijn twee kaarten gekoppeld die op een grafische manier enerzijds de kwaliteiten en kansen weergeven en anderzijds overzicht geven van de knelpunten en bedreigingen.

1.1 KWALITEITEN

Kwaliteiten zijn:

- rustige wijk nabij het centrum van Herentals en nabij de groene vallei van de Nete
- aanwezigheid van waardevolle groene ruimten in de wijk als troef voor de wijk en de hele stad
- aanwezigheid van informele paden
- restanten van historisch erfgoed (Poederkot en bunkers)
- waardevolle relatie met de open ruimte van de Netevallei
- woongebied vlakbij station en openbaar vervoersknooppunt.

1.2 KANSEN

Kansen zijn:

- ontwikkeling van een tweezijdig, gedifferentieerde stationsomgeving
- verhoging van de spoorwegbrug over het Albertkanaal, gekoppeld aan de herinrichting van het spoorwegtalud
- duurzame warmtebron (potentie geothermie)
- fietssnelweg als kapstok voor een toekomstig uitgebouwd traag netwerk en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, BOD (bike oriented development)
- ontwikkelen van knooppunt Herentals station, duurzame wijk nabij het station en het stadscentrum, kernversterkend beleid, schoolvoorbeeld van stadsontwikkeling realiseerbaar volgens de principes van het witboek BRV, MOD (mobility oriented development) waarbij de projectontwikkelaar een vervoerssysteem aanbiedt (deelauto's, openbaar vervoer abonnement, ... in plaats van autostandplaatsen)
- uitbouw station Herentals als knooppunt in een netwerk van TOD (transit oriented development).⁴

1.3 KNELPUNTEN

Knelpunten zijn:

- monofunctioneel woonweefsel met gebrek aan voorzieningen
- beperkte ontsluiting openbaar vervoer (De Lijn)

⁴ Binnen de structuurschets is er gekozen voor autogebruik 70/30 – 80/20. Een onmiddellijke modal-shift van 50/50 is bewust niet gekozen omdat de voorzieningen in de stad (traag wegnennetwerk, openbaar domein, openbaar vervoer, ...) vandaag hierop nog niet zijn voorzien. Een dergelijke modal-shift vergt niet enkel een wijziging van mentaliteit maar ook een voldoende infrastructureel aanbod om dit te faciliteren. De structuurschets is een belangrijke stap om hiertoe toe komen, weliswaar niet van dag één.

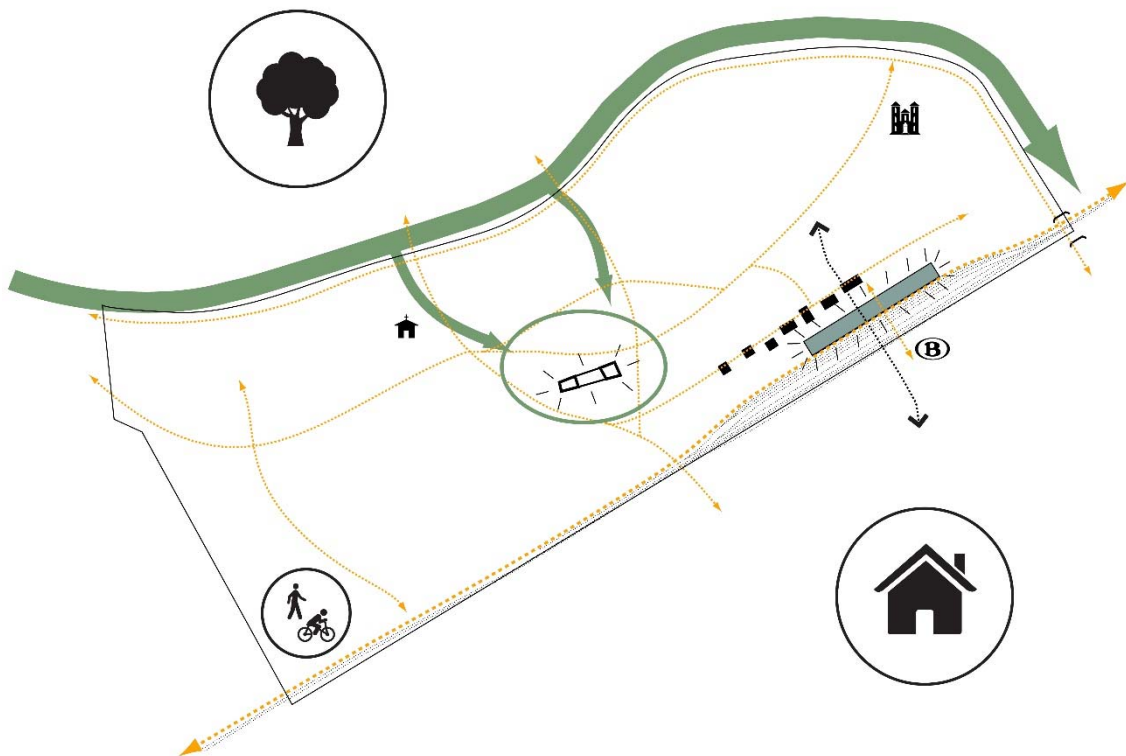
- barrièrewerking als gevolg van de spoorlijn
- sluipverkeer door Wuyltsbergen
- versnipperde eigendomsstructuur
- verkeersleefbaarheid.

1.4 BEDREIGINGEN

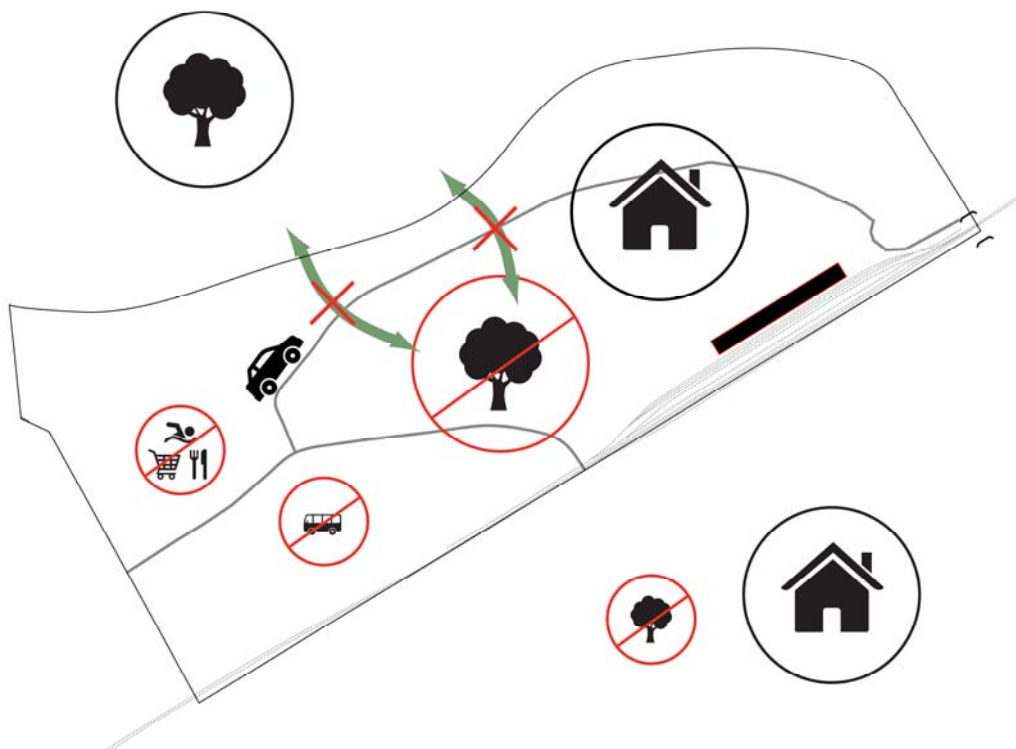
Bedreigingen zijn:

- mogelijke verdere evolutie in de richting van uniformiteit en banaliteit (business as usual)
- verlies van de link met de open ruimte en daardoor te grote aantasting van de identiteit van het gebied
- nieuw parkeergebouw NMBS als harde barrière
- Wuyltsbergen als een duplicaat van de historisch bebouwde zijde van het station (gelijkaardige verdichting en projecten)
- gebrek aan dichtheid.

Figuur 24 kwaliteiten en kansen



Figuur 25 knelpunten en bedreigingen

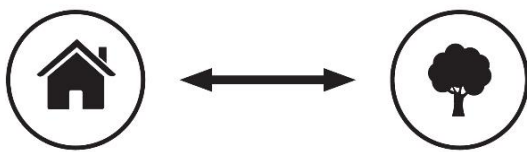


2 UITGANGSPUNTEN

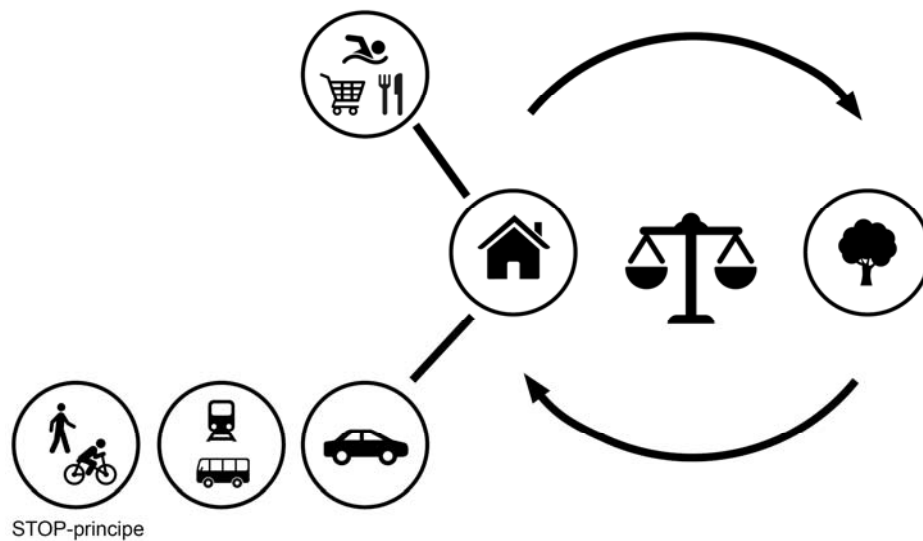
Groei is geen doelstelling op zich. De opgelegde taakstelling vanuit het lopend proces afbakening kleinstedelijk gebied en de na te streven woondichtheden zijn belangrijk maar mogen geen vrijgeleide zijn om louter in functie van cijfers te denken. Groei moet kunnen plaatsvinden binnen een kwalitatief ruimtelijk kader. Ongecontroleerde groei kan de identiteit van een bepaalde plek vernietigen. 'Slimme groei' speelt daarentegen in op bepaalde identiteitskenmerken. Te vaak hebben ruimtelijke ontwikkelingen onvoldoende rekening gehouden met de identiteit, het DNA van de plek. Daardoor worden zij als bedreigend ervaren en zetten groepen, bewoners zich hiertegen af.

De voorliggende verkavelingsaanvragen en de planningscontext (woongebied op het gewestplan, opname van het gebied binnen de grenslijn van het stedelijk gebied) plaatsen het ontwikkelen van nieuwe woningen tegenover het behoud van de groene kwaliteit, rood tegenover groen.

Figuur 26 huidige situatie



Figuur 27 uitdaging en thema's



Een **eerste uitgangspunt** is dat deze twee niet hoeven tegengesteld te zijn. Het is geen of-of verhaal. Rood en groen hoeven niet te concurreren en moeten in dialoog worden gebracht. De uitdaging is om nieuwe ontwikkelingen de open ruimte en het groen te laten definiëren en deze laatste vormen op hun beurt de basis voor nieuwe ontwikkelingen. Nieuwe woonontwikkelingen en het bestaand groen moeten in evenwicht zijn. De visie focust op het zoeken naar een evenwicht tussen deze twee componenten.

Een **tweede uitgangspunt** is het multifunctioneel opladen van de wijk. Bijkomende nieuwe woongelegenheden vragen naar een bepaald voorzieningenniveau. Daarnaast wordt gestreefd naar een diversiteit in woontypologieën om een zo breed mogelijke afzetmarkt en gemixt doelpubliek aan te trekken.

Het STOP-principe, het **derde uitgangspunt**, is het uitgangspunt op vlak van mobiliteit. De wijk ondervindt momenteel een grote verkeersdruk. Bijkomende woongelegen genereren bijkomende verkeersstromen. Een gepast mobiliteitsconcept moet de leefbaarheid van de wijk verbeteren.

Deze drie uitgangspunten (een gepast groenaanbod, een gemengde multifunctionele wijk en het STOP-principe) liggen aan de basis van de visieontwikkeling en zijn vanuit onze overtuiging nodig om de groei van dit stadsdeel voldoende 'draagkracht' te geven zodat het een aantrekkelijk en leefbaar woongebied wordt. De potentie van Wuyltsbergen is ruimer dan een kwalitatieve ontwikkeling binnen het afgebakend projectgebied. Het gaat om een plek, enerzijds gelegen in de onmiddellijke buurt van een belangrijk multimodaal knooppunt (het station) en anderzijds grenzend aan gebieden met hoge natuurwaarden. Het projectgebied vormt zo een schakel tussen natuurgebied en sterk verstedelijkt gebied.

3 VISIE

3.1 RESPECTEREN VAN DE GROENE IDENTITEIT OP VERSCHILLENDE SCHAALNIVEAUS

Het gebrek aan publieke groene ruimte binnen Herentals vormt een sterk argument om het groen karakter van Wuytsbergen zo maximaal mogelijk te behouden maar ook het groen meer toegankelijk te maken. De verschillende woonontwikkelingen binnen de wijk Wuytsbergen - Ekelen moeten met elkaar in relatie staan door de integratie van een netwerk van groenstructuren. Een belangrijk uitgangspunt is de diversiteit in schaalwerking.

De centrale groenruimte binnen Wuytsbergen wordt ontworpen als een park of een publiek bos. Momenteel is deze zone privaat. Binnen de verschillende te ontwikkelen sites in de wijk Wuytsbergen - Ekelen wordt een ruim aanbod aan collectief buurtgroen voorzien dat de behoefte van de hele wijk dekt.

Figuur 28 referentiebeelden hiërarchie in groenaanbod



3.2 AANLEGGEN VAN EEN COHERENT NETWERK VAN TRAGE WEGEN

De wijk Wuyltsbergen - Ekelen kent een hoge verkeersdruk. De belangrijkste doelstellingen zijn:

- voorrang voor stappers, trappers, openbaar vervoer en in laatste instantie privaat (gemotoriseerd) verkeer (STOP principe)
- selectieve, multimodale bereikbaarheid die aanzet tot het gebruik van een zo duurzaam mogelijke vervoerwijze voor elke specifieke verplaatsing
- verkeersveiligheid met een beperking van conflicten door scheiding van verkeerssoorten en inrichting van de wegenis conform het STOP-principe
- verkeersleefbaarheid met een beperking van de hinder vanwege bijkomende verkeersgeneratie en bijhorende emissies voor bestaande en nieuwe gebruikers (bewoners, bezoekers, werknemers, pendelaars enz.) tot een aanvaardbaar niveau
- 'nieuwe mobiliteit' met laadpunten voor elektrische voertuigen, fietsenstallingen voor bakfietsen en fietskarren, 'drop-zones' pakjes (cfr. Kiala-punten).

Gekoppeld aan de verbindende groenstructuren, wordt een traag netwerk voor fiets- en voetganger uitgerold. De barrièrevorming van de spoorweg moet worden verzacht. In functie van een vlotte verbinding met het centrum van Herentals voor zacht verkeer, wordt daarom ingezet op een kwalitatieve onderdoorgang in de nabijheid van de stationsomgeving.

Figuur 29 referentiebeelden mobiliteit en trage wegen



3.3 UITBOUWEN VAN EEN GEMENGDE MULTIFUNCTIONELE WIJK ALS CONTRAMAL VAN DE OPEN RUIMTE

Om te komen tot een aangename, kwalitatieve woonomgeving wordt ingezet op een gevarieerd woonaanbod, ondersteund door enkele lokale buurtvoorzieningen. Specifiek voor het projectgebied is de nabijheid van de stationsomgeving.

Verschillende woningtypologieën krijgen een plaats binnen de wijk. Diversiteit in woonaanbod speelt in op het aantrekken van een breed scala van toekomstige bewoners. Grondgebondenwoningen sluiten aan op het bestaand weefsel. Met het oog op een duurzame ontwikkeling worden grondgebondenwoningen geschakeld. Gestapeld wonen resulteert in een garantie van het behalen van een aanzienlijke dichtheid en het behoud van de groene kwaliteit. In relatie tot de open ruimte krijgen urban villa's een plaats binnen het projectgebied. Op specifieke plaatsen kunnen een hoger aantal bouwlagen worden toegelaten.

De wijk Wuytsbergen - Ekelen wordt multifunctioneel opgeladen door lokale buurtvoorzieningen. De bestaande stedelijke voorzieningen binnen de kern van Herentals worden niet beconcurrerd door mogelijk nieuwe voorzieningen in Wuytsbergen - Ekelen. Lokale voorzieningen voor de huidige en toekomstige bewoners van Wuytsbergen - Ekelen zoals een crèche, een schooltje, een buurtwinkel enz. krijgen een plaats binnen het projectgebied.

Figuur 30 referentiebeelden woontypologie en voorzieningen



3.4 WERKEN AAN EEN DUURZAME WIJK

De uitdagingen met betrekking tot energiebevoorrading, voedselzekerheid, klimaatverandering, vergrijzing, biodiversiteit, afvalverwerking enz. verschijnen steeds vaker op de lokale en ruimtelijke agenda. Door de toenemende druk op natuurlijke hulpbronnen dienen wij steeds zuiniger en efficiënter om te springen met grondstoffen, energie en biodiversiteit. Op lange termijn zal dit leiden tot een fundamenteel andere ruimtelijke organisatie. De structuurschets speelt een actieve rol in deze zoektocht naar nieuwe ruimtelijke coalities en configuraties die aanleiding moeten geven tot een meer duurzame ruimtelijke structuur.

Nieuwe woonontwikkelingen worden bij voorkeur getoetst aan duurzaamheidsprincipes. Hieronder volgen exemplarisch enkele belangrijke aandachtspunten die kunnen worden afgetoetst bij de realisatie van nieuwe woningbouwontwikkelingen.

3.4.1 ENERGIE EN WATER

- onderzoeken en vergelijken van diverse collectieve en individuele energiestrategieën (zonnepanelen, warmtepomp met individueel of collectief boorveld, collectieve verwarmingsketel)
- beperken van de energievraag door een slimme oriëntatie en maximaal gebruik van zonnewinsten
- stimuleren van het hergebruik van water (bijvoorbeeld een collectieve autowasplaats die gebruik maakt van hemelwater of primair gezuiverd grijs water)
- vertraagd afvoeren van hemelwater
- voorzien van ruimte voor infiltratie en buffering van water
- voorzien van zo weinig mogelijk verharde oppervlakte
- voorzien van ruimte voor een collectieve inzameling van afval.

3.4.2 OPENBARE RUIMTE

- inplannen van een hoogwaardig en veilig netwerk voor fietsers en voetgangers
- voorzien of opleggen van voldoende hoogwaardige fietsparkeerplaatsen (bij voorkeur overdekt of inpandig)
- voorzien van ruimte voor publieke en collectieve activiteiten en functies
- streven naar hoogwaardige en kwalitatieve publieke ruimten
- streven naar een maximale doorwaadbaarheid en publieke toegankelijkheid
- streven naar een maximale veiligheid (sociale controle, mix van activiteiten)
- beperken van de snelheid en hoeveelheid autoverkeer om de veiligheid en leefbaarheid te verhogen
- beperken van weginfrastructuur voor gemotoriseerd verkeer
- bevorderen van de sociale cohesie door een hoogwaardige publieke ruimte en collectieve voorzieningen (picknickbanken, speeltuin, terrassen, sportterreinen).

3.4.3 NATUUR EN MILIEU

- maximaal behouden van waardevolle natuurwaarden (fauna en flora)
- streven naar een hoge biodiversiteit en heterogeniteit van groene ruimten (gradiënten nat - droog, licht - donker)

- gebruiken van natuurlijke erfafscheidingen (bijvoorbeeld haag in plaats van muur) die migratie van fauna mogelijk maakt
- voorzien van aangepaste streekeigen en zo mogelijk autochtone aanplantingen
- streven naar een hoge connectiviteit van groene ruimten
- hanteren van de natuurlijke structuur als ruimtelijk structurerend
- beperken van mogelijke hinder (licht, lucht, stof, trilling, geluid en geur) van activiteiten of infrastructuur.

3.4.4 BOUW EN GRONDVERZET

- compact bouwen
- voorzien van groendaken
- streven naar een hoge flexibiliteit en aanpasbaarheid in de tijd
- streven naar een gesloten grondbalans
- tegengaan van bodem- en waterverontreiniging (waterzuivering, (collectieve) opvang van gevaarlijke goederen bij calamiteiten of bluswater enz.)
- beperken van minerale oppervlakten en voorzien van voldoende blauwgroene ruimten in woongebieden om een te hoge omgevingstemperatuur ('urban heat island'-effect) te vermijden.

3.4.5 RUIMTELIJKE ORDENING

- vrijwaren van bebouwing van de meest laaggelegen delen van het terrein
- maximaal benutten en/of herbestemmen van aanwezige infrastructuur, gebouwen en constructies
- maximaal hergebruiken van materialen (afbraak van puin voor fundering van wegenis enz.)
- integreren van cultuurhistorische landschapswaarden in nieuwe ontwikkelingen (zie landschapsatlas)
- revitaliseren van historisch waardevolle gebouwen als alternatief voor nieuwbouw
- respecteren van het streekgebonden karakter (architecturaal, landschappelijk)
- streven naar een integrale toegankelijkheid tot openbare diensten
- streven naar een divers en breed woningaanbod (zorgwoningen, kangoeroewoningen)
- voorzien van ruimte voor lokale economische activiteiten (kleinhandelszaken, atelierwoningen)
- streven naar gemeenschappelijke parkeervoorzieningen aan de rand van de woonontwikkeling
- afstemmen van de parkeernorm op de ligging ten opzichte van het openbaar vervoer.

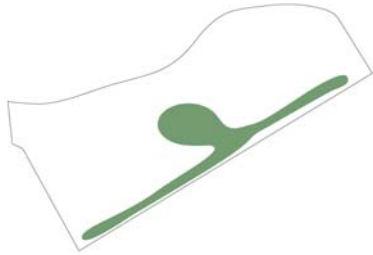
3.4.6 COMMUNICATIE EN BEHEER

- duidelijk vastleggen van de ambities inzake duurzaamheid met promotoren, buurtbewoners, toekomstige bewoners en stakeholders
- zorgen voor een uitgebreide informatiedoorstroming naar alle betrokkenen in een vroeg stadium
- laten participeren van bewoners en betrokkenen in het ontwerp- en besluitvormingsproces
- rekening houden met bestaande plannen en beleidscontext
- streven naar minimale onderhouds- en beheerskosten
- berekenen van de terugverdieneffecten van duurzame investeringen.

4 BOUWSTENEN VOOR DE ONTWIKKELING

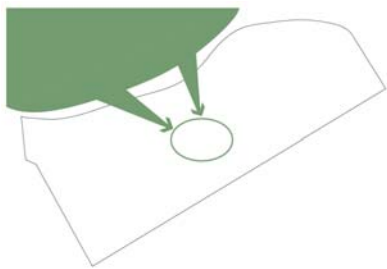
De gevoerde analyse en de aangehaalde visie-elementen leiden tot het benoemen van bouwstenen die een rol gaan spelen bij het uitwerken van het gewenst toekomstbeeld van de wijk. Deze bouwstenen moeten een kwalitatieve inpassing van nieuwe woningbouwprojecten en een duurzame uitbreiding van het woonweefsel garanderen. Zij vormen het uitgangspunt voor de structuurschets.

Figuur 31 bouwstenen



1. centrale groene ruimte als stedelijk groen

Binnen het projectgebied wordt gestreefd naar het maximaal behoud van de waardevolle groene ruimte. De centrale groene ruimte, met uitlopers richting de spoorbundel, krijgt de functie van stedelijk groen (wijkgroen). De plek wordt toegankelijk en meer doordringbaar gemaakt voor wandelaars en fietsers zodat zij een meerwaarde biedt voor de omwonenden en alle inwoners van Herentals. De publieke ruimte wordt vormgegeven als ontmoetingsplek voor de nieuwe en bestaande bewoners. De inrichting houdt rekening met de context en organiseert de overgang van het stedelijk weefsel naar de open ruimte.



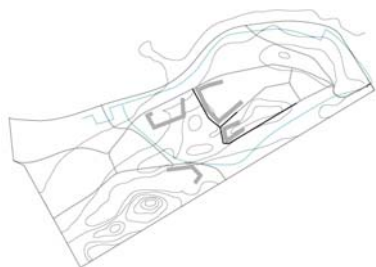
2. link stedelijk groen en Netevallei

Vertrouwde, structurerende verbindingen met de open ruimte blijven behouden. In het bijzonder wordt de nadruk gelegd op het behoud en de uitbouw van open ruimte vingers tussen het valleigebied van de Nete en de stationsomgeving.



3. hiërarchie in groen

Een netwerk van groen verbindt de verschillende sites binnen het projectgebied. Binnen het projectgebied zijn alle functieniveaus binnen de hiërarchie van stedelijk groen, gedekt.



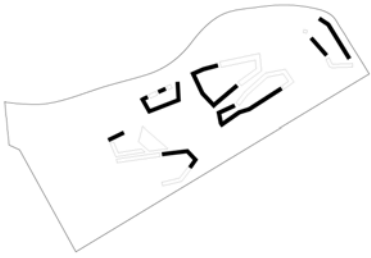
4. verbeterde waterhuishouding inspelend op topografie

Het water in de woonwijk wordt zoveel mogelijk vertraagd en gravitair afgevoerd. In de wijk wordt hiervoor voldoende ruimte voorzien voor infiltratie en buffering van water. Door een ecologische inrichting kunnen natuurwaarden zich hier ontwikkelen.



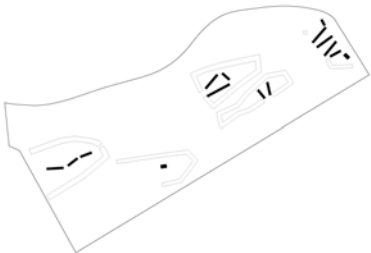
5. opwaarderen van het erfgoed

De erfgoedwaarden (bv. bunkers) worden gehervuurd en geïntegreerd in het ontwerp.



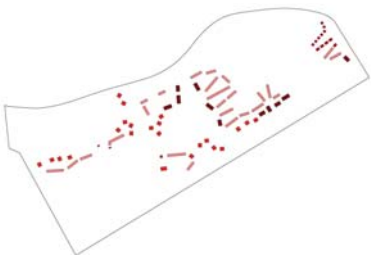
6. afwerken bebouwingsrand

De bestaande bebouwingsranden worden afgewerkt in functie van een efficiënt gebruik van de bestaande weg-infrastructuur. Hierbij wordt een typologie gehanteerd die aansluit op de bestaande bebouwing.



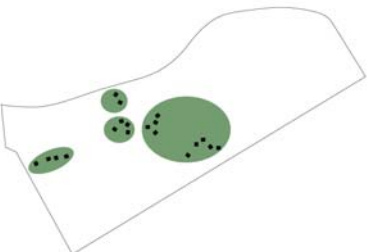
7. optimalisatie binnengebieden

Het ruimtegebruik van grote binnengebieden wordt geoptimaliseerd.



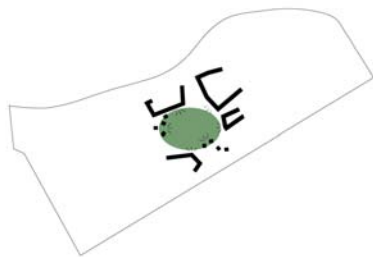
8. diversiteit in woningtypologieën

Elk scenario gaat uit van een weloverwogen keuze van verschillende woningtypologieën zodat verschillende bevolkingsgroepen hier een plek kunnen vinden.



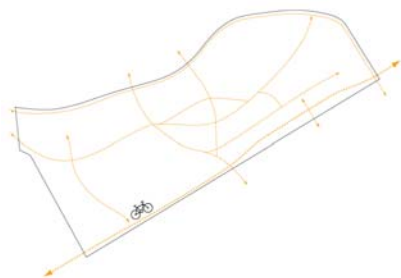
9. woonkorrels verspreid in het groen

Woonkorrels, urban villa's, worden ingepast binnen de waardevolle groenstructuren. De woonfunctie valoriseert de groene ruimte.



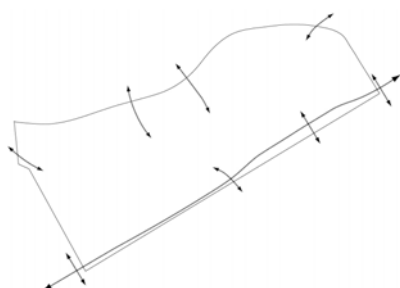
10. oriëntatie naar centrale groene ruimte

De verschillende woontypologieën richten zich naar de publieke groene ruimte.



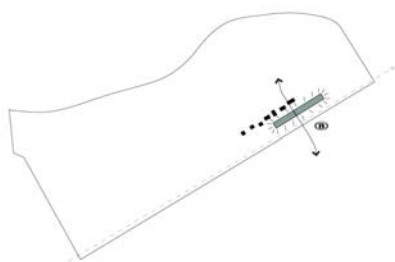
11. versterkt traag netwerk

Trage wegen zijn verkeersveilige alternatieven voor de straten. Het ontwerp houdt rekening met een opwaardering en een verdere uitbouw van het netwerk om aldus duurzame verplaatsingen van en naar de wijk te stimuleren. Het aantakken op de geplande fietssnelweg is daarbij een plus. Ook een verbeterde relatie voor de trage weggebruiker met het historisch centrum is een aandachtspunt.



12. connectiviteit met de omgeving

Het projectgebied staat niet op zichzelf en maakt relaties met zijn omgeving. De relatie met de Netevallei gebeurt via de combinatie van traag wegnetwerk en groenstructuren. Een tweede relatie wordt gemaakt met het centrum enerzijds door de ontwikkeling van de stationsomgeving en anderzijds door het voorzien van fysieke verbindingen over en onder de sporen.



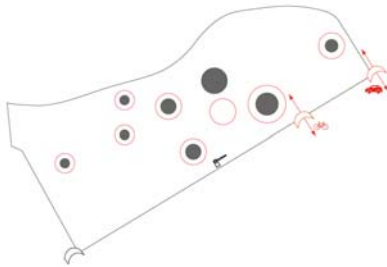
13. opladen stationsomgeving

De stationsomgeving, als bovenlokale mobiliteitsknoop, wordt opgeladen. Een tweede volwaardige toegang tot de sporen moet aan de zijde van Wuytsbergen - Ekelen een plaats krijgen. Deze doorgang werkt als verbinding voor zacht verkeer tussen de wijk en het centrum van Herentals. Residentiële, lokaal commerciële en mobiliteitsgerelateerde functies kunnen hier samenkomen.



14. optimalisatie en logische vervollediging bestaand wegennet

Het wegennet wordt op een logische manier vervolledigd in functie van de te realiseren bebouwing.



15. koppeling tussen mobiliteit en fasering

De verschillende nieuwe ontwikkelingen zullen moeten worden gefaseerd in de tijd. Nieuwe ontwikkelingen zullen immers leiden tot bijkomende verkeersbewegingen. Mobiliteit als objectief meetbaar gegeven wordt gekoppeld aan een ruimtelijke faseringsstrategie. De mobiliteitsimpact van alle nieuwe ontwikkelingen binnen Wuytsbergen - Eken wordt in haar totaliteit bekeken. Zo wordt vermeden dat de eerste aanvrager alle ontwikkelingsmogelijkheden voor heel de wijk al van bij de start zou uitputten.

5 UITWERKING

Aansluitend op de bouwstenen worden de drie ruimtelijke visie-elementen: open ruimte en groenstructuren, mobiliteit en trage wegen, bouwvelden en typologieën verder uitgewerkt. Zij bepalen samen de structuurschets.

- Binnen het eerste thema staan het waarderen, integreren en versterken van de groene kwaliteiten binnen het projectgebied staan voorop in de structuurschets.
- De bestaande ontsluitingsstructuur en de trage wegen zijn in kaart gebracht. Missing links in het bestaand netwerk zijn gedetecteerd, harde infrastructuur wordt tot een minimum beperkt. Binnen het na te streven mobiliteitsnetwerk is maximaal ingezet op het uitbouwen van een robuust traag netwerk dat linken legt tussen het projectgebied en de omgeving.
- De bouwvelden zijn de resultante, de contramal, van het vooropstellen van de groenstructuren en duiden de plaatsen aan waar bebouwing mogelijk is.
- De structuurschets zet in op de ontwikkeling van Wuytsbergen - Ekelen tot een duurzame wijk.

5.1 GEWENSTE GROENSTRUCTUREN

Kaart 10 - gewenste groenstructuren

Te bewaren, te versterken en nieuwe groenstructuren zijn in kaart gebracht voor het projectgebied. De structuurschets doet niet enkel uitspraken over de strategische sites afzonderlijk maar zet in op verbindende groenstructuren en een groenconcept voor het projectgebied in zijn totaliteit. Verschillende trage wegen vallen binnen deze groenstructuren. Daarnaast zijn er bijkomende trage wegen die toegang geven tot de groenstructuren. Deze worden besproken in een volgend hoofdstuk. De bestaande groene publieke ruimtes worden geïntegreerd in de structuurschets.

Figuur 32 - hiërarchie in de gewenste groenstructuren



Het gebrek aan gedifferentieerde publieke groene ruimte binnen Herentals vormt een sterk argument om het groen karakter van Wuytsbergen zo maximaal mogelijk te behouden maar ook om dit groen meer toegankelijk te maken. De

verschillende woonontwikkelingen binnen de wijk Wuytsbergen - Ekelen kunnen met elkaar in relatie staan door de integratie van een netwerk van groenstructuren.

Een belangrijk uitgangspunt is de diversiteit in schaalwerking. De groene ruimte van de Netevallei heeft een bovenlokaal bereik en functioneert als stadsgroen. De centrale groenruimte binnen Wuytsbergen kan dienst doen als wijkgroen en wordt ontworpen als een park. Binnen de verschillende te ontwikkelen sites in de wijk Wuytsbergen - Ekelen wordt een ruim aanbod aan collectief buurtgroen voorzien.

5.1.1 WIJKGROEN: POEDERPARK

Binnen de visie is vastgelegd om centraal in de wijk Wuytsbergen - Ekelen een publiek toegankelijke groenruimte te voorzien die een invloedssfeer heeft die verder reikt dan de grens van het projectgebied. De natuurwaarde van het groen op de site is beperkt. Het is niet noodzakelijk de groenruimte in haar huidige vorm te bewaren. De publieke groenruimte kan deels een parkachtige structuur krijgen, deels een bosstructuur. Centraal in het gebied kan de bestaande bosachtige structuur behouden blijven, dit in relatie met de aanwezig bunkerrestanten. Het ontwerp van dergelijke publieke ruimte is een ontwerp oefening op zich.

Essentieel zijn een goede bereikbaarheid en vlotte toegankelijkheid van de groenruimte. Vlotte verbindingen naar en doorheen het park moeten hierin worden voorzien. Het park maakt via Vogelzang de verbinding met de Netevallei en zoekt via de groene ruimte parallel aan de sporen een verbinding met het centrum van Herentals.

Uitlopers van het park op een lager schaalniveau maken de verbinding tussen park en nieuwe woonontwikkelingen.

Figuur 33 Harmoniepark, Land landschapsarchitecten



5.1.2 VERBINDENDE GROENSTRUCTUREN

GEDEMPPT KANAAL

De structuurschets bevestigt de groene omarming van het projectgebied door het Gedempt Kanaal. De hoofdfunctie is natuur en het gebied vervult in de toekomst een bijkomende recreatieve functie. Zo moet er worden gestreefd naar een aansluiting op bestaande fiets- en wandelroutes en naar een optimalisatie van de landschappelijke beleving. Speelbos De Roest sluit aan op het gedempt kanaal en vormt er een annex van. Op specifieke plaatsen worden verbindingen voorzien vanuit het groen in de wijk naar het gedempt kanaal.

SPOORGROEN

Langsheen de spoorlijn en aan de achterzijde van het station wordt over de volledige lengte van het projectgebied een groene structuur uitgebouwd. In het westen vormt de publieke groenruimte Schonendonk hier de eerste aanzet van. De groenstructuur dringt de wijk binnen langsheen verschillende straten en paden die haaks op de spoorweg staan. De woningen langs (kleine) Ekelstraat leunen te dicht aan bij de spoorweg waardoor de groenstructuur wordt onderbroken. Voorbij Vossenbergring continueert de groenruimte aan de achterzijde van de stationsomgeving. Het groen sluit aan op het centraal park en maakt enerzijds deel uit van de oost-west verbinding langsheen de spoorweg en de noord-zuid verbinding tussen Netevallei en het centrum van Herentals. In het oosten van het projectgebied komen de twee verbindende groenstructuren samen.

5.1.3 COLLECTIEF BUURTGROEN

Binnen de verschillende strategische sites in de wijk Wuyltsbergen - Ekelen is er een ruim aanbod aan collectief buurgroen dat de behoefte van de hele wijk dekt. Deze collectieve groene ruimtes staan niet op zichzelf maar vormen samen met het park en de verbindende groenstructuren een aaneengesloten netwerk. De groenstructuren over de verschillende sites zijn in een later hoofdstuk toegelicht bij de bespreking van de ontwikkelingsperspectieven voor de strategische sites.

Figuur 34 woonwijk Cambridge, Feilden Clegg Bradley Studios



5.2 GEWENST MOBILITEITSNETWERK

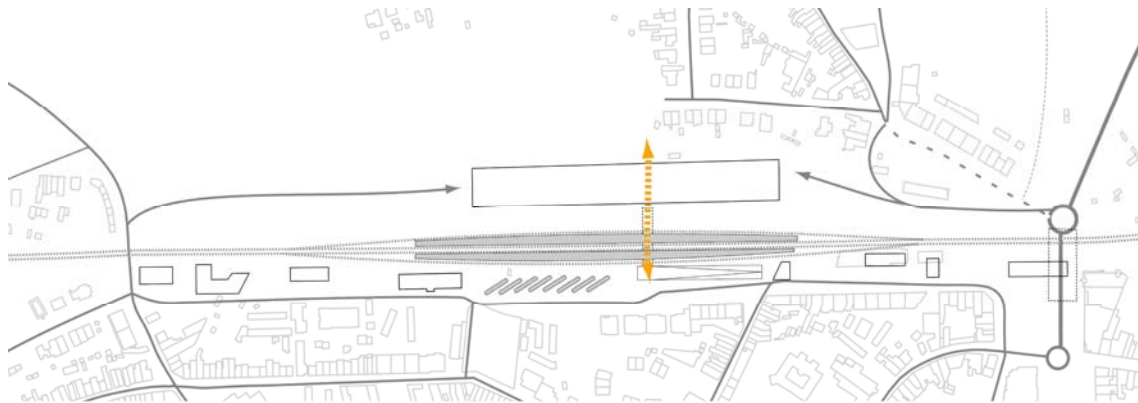
Kaart 11 Gewenst mobiliteitsnetwerk

Gekoppeld aan de verbindende groenstructuren, is binnen het concept van het STOP-principe het bestaand netwerk van trage verbindingen verder uitgebouwd. Door in te zetten op een veilig en functioneel netwerk voor zachte weggebruikers wordt het autogebruik naar de achtergrond geschoven.

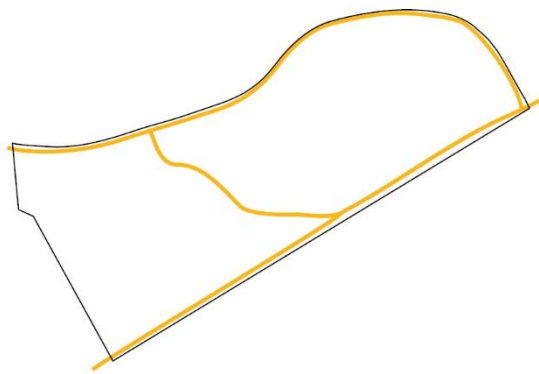
5.2.1 TRAGE VERBINDINGEN

Gekoppeld aan de verbindende groenstructuren, is binnen het concept van het STOP-principe het bestaand netwerk van trage verbindingen verder uitgebouwd. Door in te zetten op een veilig en functioneel netwerk voor zachte weggebruikers wordt het autogebruik naar de achtergrond geschoven.

Figuur 35 masterplan stationsomgeving met aanduiding verlenging onderdoorgang doorheen parkeergebouw

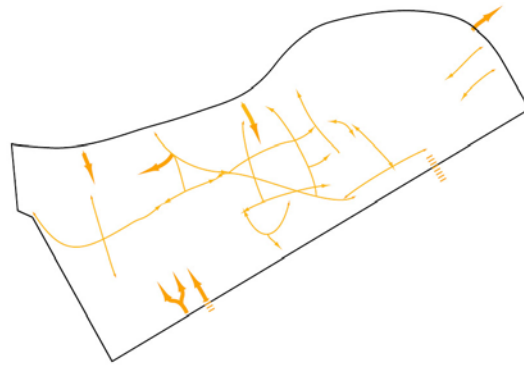


Figuur 36 verbindende trage wegen met bovenlokaal belang



— verbindende trage weg

Figuur 37 lokale trage wegen



— nieuwe trage weg buiten strategische site
 — nieuwe trage weg binnen strategische site
 onderdoorgang sporen

ONDERDOORGANG VAN DE SPOORWEG

De barrièrevorming van de spoorweg heeft een aanzienlijke invloed op het creëren van vlotte relaties met het centrum van Herentals. In functie van een vlotte verbinding voor zacht verkeer met het centrum van Herentals wordt ingezet op één kwalitatieve onderdoorgang in de nabijheid van de stationsomgeving.

Binnen het masterplan van de stationsomgeving (2013) wordt een nieuwe doorgang voorzien onder de sporen naar een nieuw parkeergebouw aan de zijde van Wuytsbergen-Ekelen. Binnen de structuurschets doen wij het voorstel deze onderdoorgang door te trekken tot minstens aan de achterzijde van het parkeergebouw zodat hij ook in dienst staat van de bewoners van de wijk. Wanneer wordt afgeweken van het masterplan van de stationsomgeving kan de onderdoorgang ruimtelijk kwalitatiever worden ingericht. De onderdoorgang zou een functionele inter-wijkverbinding moeten zijn. Dit laatste voorstel valt echter buiten het bereik van deze studie.

Figuur 38 inter-wijkverbinding Tilburg, The Cloud Collective



VERBINDENDE TRAGE WEGEN MET BOVENLOKAAL BELANG

Langs de sporen plant de provincie een fietssnelweg. Deze fietssnelweg is opgenomen in het gewenst netwerk van trage verbindingen en continueert waar mogelijk langs de sporen. Hij is een functionele fietsverbinding die gevrijwaard blijft van hindernissen.

Binnen het natuurbeheerplan De Roest is het Gedempt Kanaal over de volledige lengte toegankelijk voor wandelaars en de zone vanaf Peerdsbosstraat richting westen voor fietsers. Het lijkt aangewezen ook het stuk tussen Peerdsbosstraat en Zaatweg toegankelijk te maken voor fietsers om te komen tot een helder en continu traag netwerk. Een belangrijke verbinding tussen deze twee fietsstructuren is Vogelzang tussen Lenteheide en Ekelstraat. De straat kan tussen Wuytsbergen en Ekelstraat worden ingericht als fietsstraat. Hierdoor ontstaat een functionele verbinding tussen de twee fietsstructuren en wordt het autoverkeer lokaal afgeremd.

Figuur 39 referentie fietsstraat



LOKALE TRAGE VERBINDINGEN

Doorheen de wijk Wuyltsbergen - Ekelen is ingezet op een sterk netwerk van trage wegen. Zowel binnen de strategische sites als elders in de wijk zijn de wenselijke lokale verbindingen aangeduid. In de structuurschets is voorgesteld om bijkomende trage verbindingen in te richten tussen:

- Lenteheide en Turfkuilen
- Laarberg en Vogelzang, nabij de speeltuin
- fietssnelweg en Schonendonk
- Gedempt Kanaal en het jaagpad naast Kleine Nete
- Wuyltsbergen en Gedempt Kanaal.

Binnen de verschillende strategische sites zijn in samenhang met de groenstructuren trage verbindingen ingetekend voor fietsers en voetgangers. Deze worden in samenhang met de groenstructuren in een volgend deel per strategische site toegelicht.

5.2.2 STRATEN

Figuur 40 straten



Het bestaand wegennetwerk wordt op een logische manier vervolledigd. Het uitgangspunt is om het aantal bijkomende straten te beperken tot een minimum. De concrete keuzes hieromtrent zijn tevens in het volgende deel toegelicht.

5.3 BOUWVELDEN EN TYPOLOGIEËN

Kaart 12 bouwvelden

Door de structuurschets op te bouwen vanuit het analyseren van de bestaande groenstructuren en het aangeven van gewenste groenstructuren, blijft het groen karakter van de wijk Wuyltsbergen - Ekelen maximaal bewaard. De contramal van deze gewenste groenstructuren komt in aanmerking om te bebouwen. Er is onderscheid gemaakt tussen twee typologieën: een vrijstaande en een aaneengesloten typologie. De aaneengesloten typologie werkt de bestaande bebouwing af, de vrijstaande typologie heeft een directe relatie met de groenstructuren. Uitgangspunt is om compact te bouwen om zo de groene kwaliteit zoveel mogelijk te bewaren.

5.3.1 VRIJSTAANDE TYPOLOGIE

In relatie met de groenstructuren zijn specifieke bouwvelden aangeduid als zones voor vrijstaande typologie. Deze vrijstaande bebouwing heeft de vorm van een urban villa of compact appartementsgebouw. De bebouwing richt zich steeds naar de groene ruimte. Door te stapelen wordt de groene ruimte waarin de bebouwing zich plaatst, maximaal gevrijwaard.

Figuur 41 referenties vrijstaande typologie



5.3.2 AANEENGESLOTEN TYPOLOGIE

Om de onafgewerkte bebouwingsranden te vervolledigen zijn specifieke zones aangeduid als zone voor aaneengesloten typologie. Binnen deze zones zijn zowel appartementen als grondgebonden woningen toegestaan. De aaneengesloten bebouwing begrenst de groene ruimte.

Figuur 42 referenties aaneengesloten typologie



5.4 DUURZAAMHEID

Verschillende duurzaamheidsaspecten voor de uitbouw van een duurzame wijk zijn latent aanwezig in de structuurschets. Zo wordt onder andere ingezet op aaneengesloten groene ruimtes, is aandacht voor het uitrollen van een traag netwerk en wordt compact bouwen vooropgesteld. Binnen het groen netwerk is ruimte voorzien voor water. Het water in de woonwijk wordt zoveel mogelijk vertraagd en gravitair afgevoerd. In de wijk wordt binnen de groenstructuren voldoende ruimte voorzien voor infiltratie en buffering van water. Door een ecologische inrichting kunnen natuurwaarden zich hier ontwikkelen.

Figuur 43 Quirijnpark Tilburg, Karres en Brands



5.4.1 WARMTENET

De stad onderzoekt momenteel in samenwerking met EANDIS, VITO en IOK de haalbaarheid van de introductie van een warmtenet. Mogelijke bronnen zijn: regionaal bedrijf, diepe geothermie of zelfstandige bron. Indien haalbaar zal in de praktijk het net aangelegd en gefinancierd worden door de distributienetbeheerder, al dan niet met andere partners.

Een stedelijk warmtenet onderscheidt zich sterk van andere ontwikkelingen (duurzaam - prijsbewust - neemt individuele zorgen weg) wat vandaag ook beantwoordt aan de noden van de toekomstige bewoners. De aanwezigheid van een warmtenet vormt een extra troef die kan worden uitgespeeld bij het op de markt brengen van de ontwikkelingen.

5.4.2 BEN-NORM

De stad zal de BEN-norm (bijna energie-neutrale woning) toepassen vanaf de eerste bouwaanvraag in de strategische ontwikkelingszones indien het onderzoek rond de aanleg van een warmtenet uitwijst dat de uitrol van het warmtenet niet haalbaar is.

6 STRUCTUURSCHETS

Kaart 13 structuurschets

De structuurschets geeft op hoofdlijnen de spelregels weer voor de toekomstige ontwikkelingen binnen de wijk Wuytsbergen - Ekelen. De structuurschets doet uitspraak over het volledig projectgebied maar zoomt in bijzonder in op de strategische sites.

VI ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN VOOR DE STRATEGISCHE SITES

Deel VI bespreekt de ontwikkelingsperspectieven voor de verschillende strategische sites. In een eerste hoofdstuk is aangegeven hoeveel bijkomende woningen mogelijk zijn binnen het projectgebied. Er is bewust gekozen voor een billijke spreiding van het bijkomend aantal woningen over de verschillende strategische sites. Een gefaseerde groei van de wijk is vooropgesteld. Afhankelijk van een aantal mobiliteitsingrepen zullen in de wijk 300 - 600 - 900 woningen kunnen bijkomen.

In een tweede hoofdstuk zijn de aantallen getoetst aan de visie en de structuurschets. Een voorbeeld van een ruimtelijke invulling waarbij de wijk gefaseerd groeit, bevestigt dat het vooropgesteld aantal woningen en de visie verzoenbaar zijn.

Per strategische site is een fiche opgesteld die overzichtelijk weer geeft welke gevolgen de structuurschets heeft voor de verschillende eigendommen. Per strategische site is de figuur van de structuurschets in detail besproken en zijn het aantal bijkomende woningen per fase toegelicht. Informatief zijn ook een voorbeeld van ruimtelijke invulling en een mogelijke fasering meegegeven.

1 MOGELIJK AANTAL BIJKOMENDE WOONEENHEDEN IN HET PROJECTGEBIED

1.1 KENCIJFERS

Tabel 3 kencijfers

Buro MOVE									
# inwoners per wooneenheid ¹		% in aanbod		# verplaatsingen per persoon ¹	autogebruik ²	aandeel spitsuur AM ³		aandeel spitsuur PM ³	
woning	app	woning	app			attr	prod	attr	prod
2.65	1.68	30%	70%	2	80%	0.02	0.20	0.18	0.05
toedeling De Zaatweg 50% (25% De Beukelaer-Pareinlaan, 25% Vossenbergh)									
stationsparking spitsuur: 50% via Zaatweg 80%									

¹ Richtlijnenboek mobiliteitsstudies, mobiliteitstoets en MOBER² Mobiliteitstoets Wuytsbergen december 2011 (Vectris)³ Kencijferdatabank Buro Move, oa. P200 MOBER Clementwijk iov stad Sint-Niklaas

Om de vertaling te maken van de huidige mobiliteitssituatie naar een mogelijk aantal bijkomende wooneenheden, wordt gerekend met kencijfers. De kencijfers in het oranje zijn manipuleerbaar.

- Binnen de nieuwe op te richten wooneenheden wordt een verhouding van 30% grondgebonden woningen en 70% appartementen vooropgesteld.
- Het autogebruik kan variëren in functie van een meer duurzame mobiliteitsambitie.
- De toedeling langs de Zaatweg bedraagt, rekening houdend met een knip nabij Vogelzang (zie verder), 50%.
- Het masterplan van de stationsomgeving geeft aan dat 50% van de bewegingen naar de stationsparking tijdens de spitsuren plaatsheeft en dat 80% van deze toevoer via Zaatweg verloopt. Ook deze laatste percentages kunnen worden aangepast. De meeste bewegingen van en naar het de parking hebben naar alle waarschijnlijkheid net voor of na de spitsuren plaats waardoor 30% een betere inschatting is. De toedeling vanuit Zaatweg zal lager zijn wanneer rekening wordt gehouden met de herkomst van de reizigers. 55% tot 70% van de pendelaars komt uit het zuiden terwijl de parking is ingeplant aan de noordzijde van de sporen.

1.2 MOGELIJK AANTAL BIJKOMENDE WOONEENHEDEN

Tabel 4 mogelijk aantal bijkomende wooneenheden

woningen - appartementen		30/70%	30/70%	30/70%
autogebruik		80%	70%	70%
toedeling De Zaatweg		50%	50%	50%
stationsparking spitsuur		50%	50%	30%
stationsparking via Zaatweg		80%	80%	65%
wijk op zich	referentie situatie	0	0	0
	zonder doorgaand en parkeerverbod Zaatweg	257	294	294
	zonder doorgaand met VRI ipv rotonde	564	644	644
MP station	beslist beleid 700 pp, tunnel en voorrang	0	0	74
	beslist beleid 700 pp, tunnel en VRI	404	462	914

Tijdens de opmaak van de structuurschets is naar voor gekomen dat een groot aandeel sluipverkeer aanwezig is in de wijk. Alvorens er nieuwe ontwikkelingen mogelijk zijn, moet dit doorgaand verkeer worden geweerd. Daarnaast zijn bijkomende openbare infrastructurele ingrepen nodig om de wijk in de toekomst verdere ontwikkelingsmogelijkheden te garanderen.

Het mogelijk aantal bijkomende wooneenheden is afhankelijk van enkele mobiliteitsingrepen. Binnen de referentiesituatie, zijnde de huidige situatie met het in rekening brengen van de goedgekeurde verkavelingen, zijn geen bijkomende woonontwikkelingen mogelijk.

Een eerste ingreep bestaat uit het weren van het doorgaand verkeer en het afdwingen van een parkeerverbod in Zaatweg. Hierdoor zijn een 250-tal bijkomende wooneenheden mogelijk. Een tweede ingreep is om in te zetten op een meer duurzaam mobiliteitsbeleid waardoor het autogebruik tot 70%⁵ kan worden herleid (bijvoorbeeld via het volop inzetten op de uitbouw van trage wegen, het promoten van autodelen, het toepassen van lagere parkeernormen omwille van de nabijheid van het station). Daardoor zijn ongeveer 50 wooneenheden meer mogelijk. Een derde ingreep is om de bottleneck aan Zaatweg aan te pakken namelijk de combinatie tussen rotonde en overweg. Wanneer de rotonde wordt vervangen door een verkeerslichtenregelinginstallatie (VRI) is een afstemming mogelijk tussen de slagbomen van de overweg en de verkeerslichten waardoor er een aanzienlijke capaciteitsverhoging ontstaat. Hierdoor kunnen in het projectgebied in totaal 600 wooneenheden worden opgericht.

Een ontwikkeling die een grote impact heeft op de ontwikkelingsmogelijkheden van het projectgebied is de parking die de NMBS plant ten noorden van de sporen. Indien het masterplan van de stationsomgeving wordt uitgevoerd zoals het voorligt, met een voorrangsafslag vanaf Zaatweg naar Belgiëlaan, zijn geen bijkomende woonontwikkelingen mogelijk.

⁵ De stad kiest bewust voor 80/20 en 70/30 maar ambieert met de acties die uit de structuurschets komen naar een grotere modalshift. Dit stadsdeel zal bij een hogere modalshift er op vlak van kwaliteit alleen maar op vooruit gaan. Dit kan echter nu geen aanleiding geven tot extra woonentiteiten omdat:

- het theoretisch omschakelen naar bijvoorbeeld 50/50 niet zal betekenen dat de toekomstige bewoners / huidige bewoners plots van mentaliteit wijzigen
- het theoretisch omschakelen naar bijvoorbeeld 50/50 niet lukt als het huidige netwerk van wegen hierop nog geen afdoende antwoord geeft.
- de ruimtelijke draagkracht van de plek het niet toelaat.

Wanneer ook hier wordt ingezet op een duurzame mobiliteit, rekening wordt gehouden met de herkomst van de pendelaars en wordt gewerkt met een lichtenregeling, genereert de onderdoorgang voordelen voor de wijk Wuytsbergen - Ekel. In het totaal zouden een 900 bijkomende wooneenheden kunnen worden opgericht.

Tabel 5 fasering gekoppeld aan mobiliteitsingrepen

FASE	aantal	mobilitaatsingrepen
FASE 0	0	geen ingrepen
FASE 1A	250	zonder doorgaand en parkeerverbod Zaatweg
FASE 1B	300	zonder doorgaand en parkeerverbod Zaatweg + duurzaam autogebruik
FASE 2	600	zonder doorgaand met VRI ipv rotonde + duurzaam autogebruik

FASE 3A	900	beslist beleid 700 pp, tunnel en VRI + duurzaam autogebruik
FASE 3B	...	zonder doorgaand met VRI ipv rotonde + doorgedreven duurzame mobiliteit

De structuurschets stelt voorop om de verdichting van de wijk Wuytsbergen - Ekel te combineren met het inzetten op alternatieve mobiliteit. In wat volgt, wordt uitgegaan van een duurzaam autogebruik. Fase 1 A en B zijn gecombineerd tot fase 1 waar 300 bijkomende wooneenheden in de wijk mogelijk zijn.

1.3 VERDELING VAN HET AANTAL BIJKOMENDE WOONEENHEDEN

Tabel 6 verdeling aantal bijkomende wooneenheden

	Montezuma	Vogelzang	Ekelstraat	De Roest	Poederkot	Stationsomg	TOTAAL
procentueel aandeel	12%	10%	6%	9%	51%	12%	100%
oppervlakte	36 146	29 289	17 079	25 926	148 642	35 481	292 563
aantal wooneenheden fase 300	37	30	18	27	153	36	301
aantal wooneenheden fase 600	74	60	35	53	305	73	600
aantal wooneenheden fase 900	111	89	53	80	458	109	900

* oppervlakte in eigendom van de strategische grondeigenaars + aangrenzende percelen, de oppervlaktes zijn afgeleid van het GRB

Figuur 44 oppervlaktes in eigendom van de strategische grondeigenaars (zwart) en aangrenzende percelen (rood)



De oppervlakte van de strategische site is ruimer dan de oppervlakte in eigendom van de strategische eigenaars. Vanuit een ruimtelijk oogpunt zijn de aangrenzende percelen met bouwmogelijkheden opgenomen in de structuurschets.

Tijdens de bilaterale gesprekken is gebleken dat de verschillende ontwikkelaars niet afhankelijk willen zijn van mekaar. Daarom is uitgegaan van een zekere billijkheid waarbij is gekozen voor een percentuele spreiding van het aantal bijkomende wooneenheden in functie van de oppervlaktes van de strategische sites. De oppervlaktes zijn gebaseerd op het

GRB waardoor deze kunnen afwijken van de werkelijke situatie. Voor vrijwel alle strategische sites bereiken de sites in de tweede fase (met 600 wooneenheden) bij benadering de aantallen van de voorstellen van de eigenaars zelf.

De structuurschets voorziet een fasering van opeenvolgend 300 - 600 - 900 wooneenheden. De bijkomende wooneenheden die mogelijk zijn binnen de bouwvelden van de structuurschets, worden procentueel gelijk verspreid over de verschillende sites. Op deze manier worden alle strategische sites evenwaardig behandeld.

De structuurschets laat een gefaseerde groei toe zonder dat in de toekomst de groene centrale ruimte en de uitloper naar de stationsomgeving wordt aangetast. Deze groenstructuur heeft een oppervlakte van ongeveer 7 ha.

Het bestaand patrimonium binnen Wuytsbergen - Ekelen zal door de tijd heen een evolutie kennen: renovatie, opsplitsen wooneenheden enz. De evolutie van de ontwikkelingen binnen de wijk Wuytsbergen - Ekelen zouden in de toekomst moeten worden gemonitord. Enkel op deze manier kan de gewenste evolutie van de wijk Wuytsbergen - Ekelen in de hand worden gehouden.

2 VOORBEELD VAN RUIMTELIJKE INVULLING

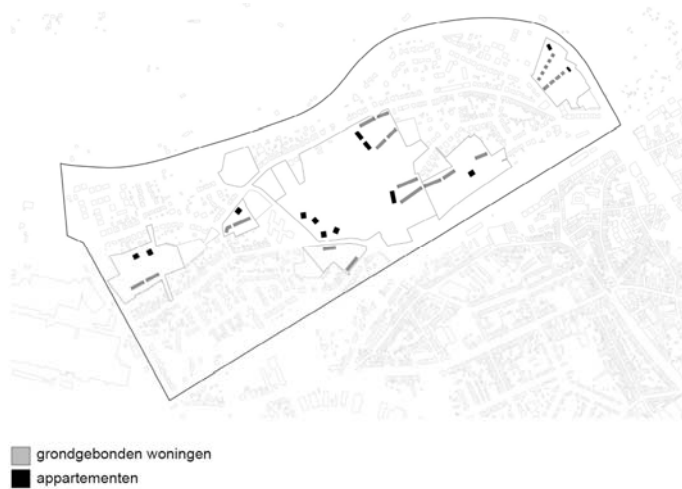
Kaart 14 voorbeeld van ruimtelijke invulling met 300 en 600 wooneenheden

Kaart 15 voorbeeld van ruimtelijke invulling met 900 wooneenheden

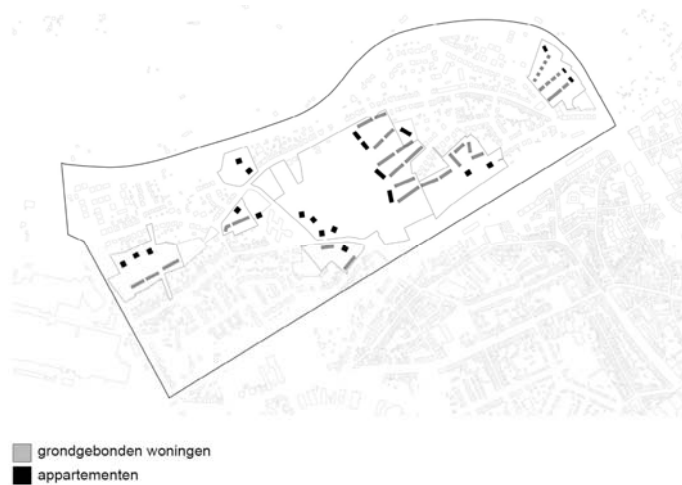
Om de structuurschets en de aantallen te toetsen is een voorbeeld van een ruimtelijke invulling ingetekend. De eerste kaart geeft een beeld van een invulling met 300 en 600 wooneenheden, een tweede kaart een invulling met 900 wooneenheden.

2.1 EVOLUTIE 300 - 600 - 900 WOONEENHEDEN

Figuur 45 300 wooneenheden



Figuur 46 600 wooneenheden



Figuur 47 900 wooneenheden



2.2 BOUWLAGEN

De bestaande bebouwing binnen het projectgebied is gemiddeld drie bouwlagen hoog. De oudere woningen hebben twee of drie bouwlagen. De appartementen aan Zaatweg hebben drie tot die en een halve bouwlaag. De woningen in de recente verkavelingen zijn drie bouwlagen hoog.

Aansluitend op de bestaande bebouwing zijn de grondgebonden rijwoningen drie bouwlagen hoog. De vrijstaande typologie varieert in hoogte van drie tot zes bouwlagen afhankelijk van de inplanting van de situering binnen het projectgebied.

Figuur 48 bouwlagen



3 **BESPREKING VAN DE ONTWIKKELINGSMOGELIJKHEDEN PER STRATEGISCHE SITE**

De figuur van de structuurschets en de aantallen per fase bepalen het kader voor de ontwikkelaars. OMGEVING heeft een ruimtelijke invulling getekend die voldoet aan deze twee randvoorwaarden om na te gaan welke taakstelling en baten per site naar voor komen.

Per strategische site zijn de keuzes met betrekking tot de gewenste groenstructuren, het gewenste mobiliteitsnetwerk en de bouwvelden toegelicht. Deze drie thema's zijn de belangrijkste thema's voor de structuurschets. Door het aanduiden van bouwvelden, gewenste groenstructuren en het gewenste mobiliteitsnetwerk per site, ontstaat een kwalitatieve samenhang binnen de wijk Wuytsbergen - Ekelon. Vervolgens is het aantal bijkomende woningen meegedeeld per fase.

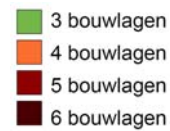
Om de structuurschets te toetsen is een **voorbeeld** van een ruimtelijke invulling ingetekend. Op deze figuur zijn de bouwhoogtes aangeduid. Per strategische site is een figuur toegevoegd die per fase de gewenste ruimtelijke evolutie weergeeft. Op de figuur is zichtbaar welke delen publiek of privaat zijn. Deze figuren geven suggesties voor de ruimtelijke evolutie van de site. De verschillende fases vormen steeds afgewerkte ruimtelijke gehelen.

De structuurschets zoekt de grenzen op van wat er in een omgeving stedenbouwkundig en mobiliteitsgewijs mogelijk is, zonder in te boeten op de (ruimtelijke) leefkwaliteit. Het ontslaat de toekomstige ontwikkelaar of initiatiefnemer echter niet van het feit dat het effectieve ontwikkelingsvoorstel ook voldoende op inpasbaarheid moet worden getoetst (zichten en lichten, privacy enz.) Er wordt op dat moment immers gewerkt met gedetailleerdere gegevens (terreinopmeting, inventaris enz.) Dit hoeft geen impact te hebben op het aantal woonentiteiten, mogelijk wel op de inplanting van gebouwen, het aantal bouwlagen enz. De ruimtelijke invulling van OMGEVING is een eerste toetsing van de structuurschets en is geen weergave van de werkelijke nieuwe ontwikkeling.

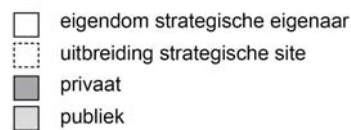
Figuur 49 legende structuurschets



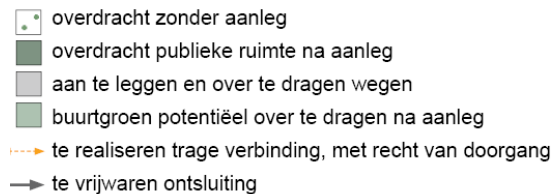
Figuur 50 legende bouwhoogtes



Figuur 51 legende privaat - publiek



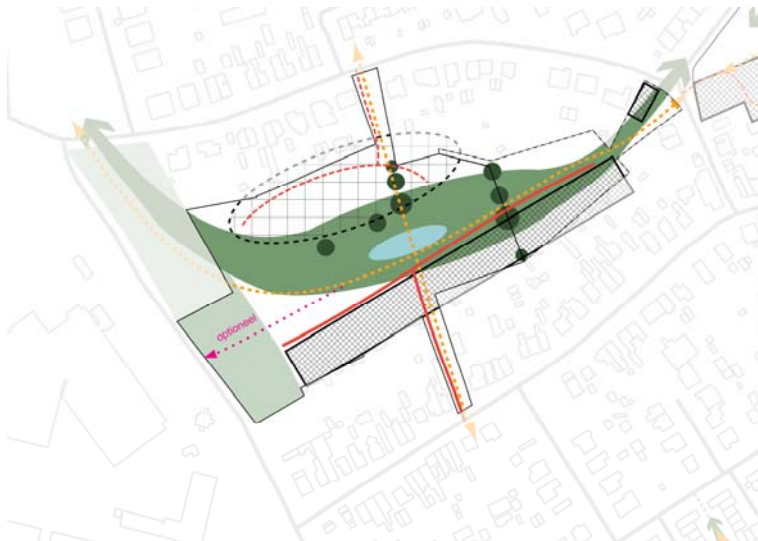
Figuur 52 legende taakstellingkaart



3.1 FICHE 1: SITE MONTEZUMA

STRUCTUURSCHETS

Figuur 53 structuurschets



1. Groen

Het groen binnengebied van het overmaats bouwblok blijft bewaard en vormt een verbinding in de richting van de site Vogelzang. De waardevolle eiken krijgen een plaats in de groene ruimte. Het bestaand bos in het westen vormt een buffer naar de industrie over de volledige lengte van Montezumalaan. Binnen de groene zone is ruimte voorzien om hemelwater collectief te laten infiltreren. Kleine landschapselementen moeten behouden blijven.

2. Mobiliteit

Twee doorsteken tussen de bestaande bebouwing verlenen toegang tot het binnengebied. Er is bewust gekozen om deze niet met elkaar te verbinden zodat de nieuwe wegenis enkel voor bewoners en bezoekers van nut is. Hulpdiensten zullen wel doorheen de site kunnen rijden. Vanuit een verdere redenering betreffende de bebouwingstypologie, wordt het voorstel gedaan om de noordelijke ontsluiting privaat te maken en de zuidelijke in te richten als een publieke weg. Twee trage verbindingen doorkruisen het bouwblok. In oost-westelijke richting valt de trage as samen met de groenstructuur, in noord-zuidelijke richting loopt de trage as parallel aan de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer. Indien het niet mogelijk is een pad aan te leggen doorheen de buffer, kan dit pad aansluiten op Montezumalaan. De interne organisatie van de strategische site draagt bij aan een duurzame mobiliteit.

3. Bouwvelden

De groene open ruimte en het mobiliteitsnetwerk bepalen in hoofdzaak een noord-zuid verdeling in het gebied. Twee afzonderlijke bouwvelden zijn te onderscheiden.

- Een voorstel is om het zuidelijk bouwveld af te werken met rijwoningen met zuid-gerichte tuinen. De tuinen hebben een beperkte oppervlakte om het gebruik van de collectieve groene ruimte te stimuleren. De rijwoningen vormen een wand naar het groen binnengebied. Oplossingen voor privaat parkeren kunnen geclusterd of individueel; parkeren voor bezoekers gebeurt geclusterd aan de rand van de strategische site.
- Het noordelijk bouwveld kan worden ingericht met urban villa's die in directe relatie staan met het groen binnengebied. Aandachtspunten voor het noordelijk bouwveld zijn het bewaren van voldoende afstand tot de bestaande woningen en het kwalitatief afwerken van de bestaande achterkanten. Parkeren gebeurt geclusterd, al dan niet (half-)ondergronds.

Naast de doorsteek richting Vogelzang is ruimte om een kopgebouw te voorzien dat refereert naar de ontwikkeling in het binnengebied. Dit gebouw kan een klein appartementsgebouw of een groter eengezinsgebouw zijn.

AANTAL BIJKOMENDE WOONEENHEDEN

- fase 300: 37 wooneenheden
- fase 600: 74 wooneenheden
- fase 900: 111 wooneenheden (74 appartementen en 27 grondgebonden woningen)

Het stadsbestuur stelt dat 20% van de te realiseren woningen tot de categorie 'bescheiden woonaanbod' moet behoren. Voor de drie fasen samen gaat het dan om 22 woningen. Daarnaast komt deze site in aanmerking voor sociaal woningbouwaanbod. In overleg met de sociale huisvestingsmaatschappij wordt een specifieke zone afgebakend. Het betreft zowel huur, koop als kavel.

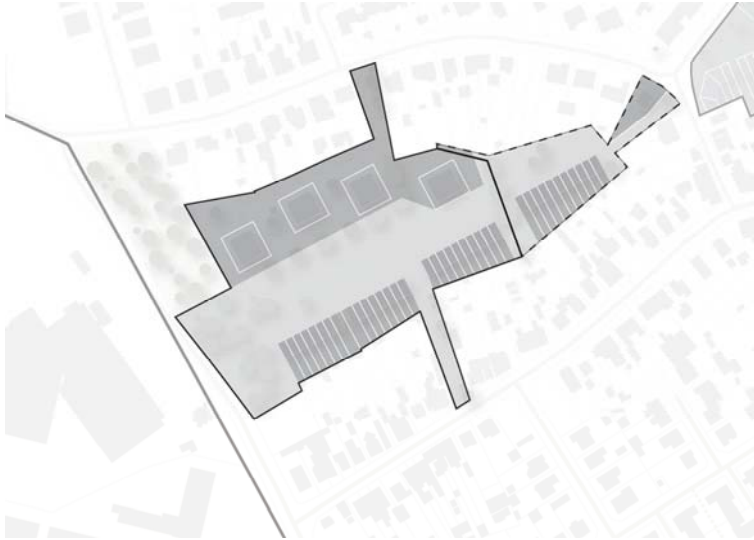
RUIMTELIJKE INVULLING

Figuur 54 voorbeeld van ruimtelijke invulling met aanduiding bouwhoogtes



PRIVAAT - PUBLIEK

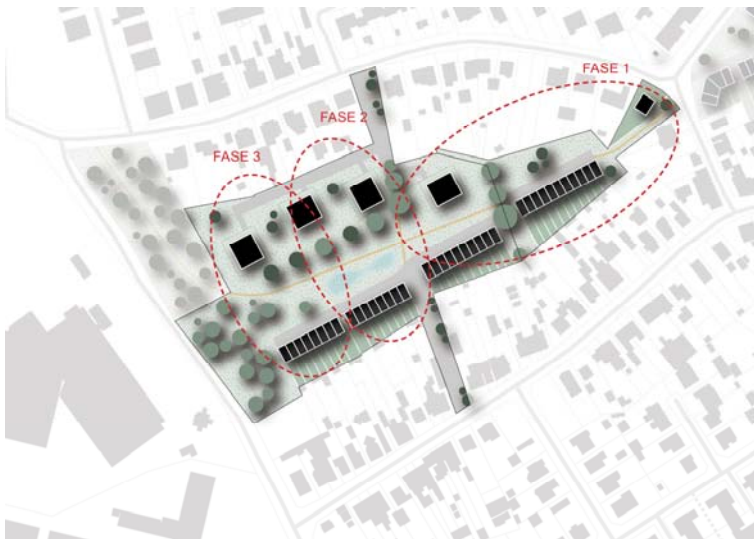
Figuur 55 verdeling privaat - publiek



Het noordelijk bouwveld blijft volledig privaat met een zone tussen de appartementen die in gemeenschap is van de eigenaars. Binnen het zuidelijk bouwveld zijn de individuele percelen privaat. De kern van het bouwblok is publiek.

RUIMTELIJKE FASERING

Figuur 56 ruimtelijke fasering



Afhankelijk van een mogelijke samenwerking tussen de ontwikkelaar en de eigenaar van de oostelijke percelen, is het ruimtelijk aangewezen om de bebouwing te faseren van oost naar west.

3.2 FICHE 2: SITE VOGELZANG

STRUCTUURSCHETS

Figuur 57 structuurschets



1. Groen

De site bevindt zich op een belangrijke plek in het projectgebied. Vogelzang vormt een groen knooppunt dat enerzijds de (natuur)verbinding maakt tussen de Netevallei en het nieuw publiek park en anderzijds voorziet in een link met de westelijke woonontwikkelingen. Het groen karakter van de site moet behouden blijven en worden versterkt. De zones die in de structuurschets worden gevrijwaard van bebouwing, worden los van eigendomsstructuur gecompenseerd op andere percelen binnen de strategische site. Hieruit vloeit een samenwerking verder tussen de verschillende eigenaars van de site.

2. Mobiliteit

De straten Wuytsbergen en Vogelzang doorkruisen de strategische site. Vanaf het kruispunt tot Ekelstraat kan Vogelzang worden ingericht als fietsstraat. De trage oost-west verbinding van site Montezuma continueert richting site Poederkot. Een trage verbinding legt de relatie tussen het Gedempt Kanaal en site Poederkot, over site Vogelzang heen. De trage verbinding vanaf Laarberg sluit hier op aan. Ook vanaf het zuidelijk deel van site Volgezang moet een vlotte verbinding worden gegarandeerd naar deze as. De interne organisatie van de strategische site draagt bij aan een duurzame mobiliteit.

3. Bouwvelden

Een groot aandeel van de site blijft onbebouwd. De groene en trage link tussen de site Poederkot en het Gedempt Kanaal blijft gevrijwaard van bebouwing. Aansluitend op deze groene verbinding zijn twee bouwvelden aangeduid die in aanmerking komen voor woonbebouwing met vrijstaande volumes. Het noordelijk bouwveld sluit aan op het Gedempt Kanaal. Binnen het zuidelijk bouwveld kan in het groen een aantal vrijstaande appartementen worden opgericht. Deze zone leent zich voor het oprichten van zorgvoorzieningen zoals serviceflats, gekoppeld aan het woonzorgcentrum Vogelzang. In het zuidwesten op de site is een bouwveld afgebakend dat de achterzijde van de woningen aan Ekelstraat afwerkt. Het idee is om hier te werken met een interne, private parkeerstraat waardoor de bestaande smalle woningen aan Ekelstraat een toegang krijgen via de achterzijde. Binnen de zones voor gestapelde woonvormen wordt geclusterd geparkeerd waarbij aandacht is voor een kwalitatieve inpassing binnen de groene omgeving. (Half-)ondergronds parkeren kan worden overwogen indien de hoogte van de grondwatertafel dit toelaat.

AANTAL BIJKOMENDE WOONEENHEDEN

- fase 300: 30 wooneenheden
- fase 600: 60 wooneenheden
- fase 900: 89 wooneenheden (75 appartementen en 14 grondgebonden woningen).

Het stadsbestuur stelt dat 20% van de te realiseren woningen tot de categorie 'bescheiden woonaanbod' moet behoren. Voor de drie fasen samen gaat het dan om 18 woningen.

De oprichting van zorgwoningen valt buiten de voorgestelde fasering maar telt wel mee in het totaal aantal te realiseren woningen. Het betreft immers een gemeenschapsfunctie die in relatie staat met het bestaande RVT. Er kan een lager autogebruik worden verwacht van de bewoners daar zij steunen op de voorzieningen in het RVT.

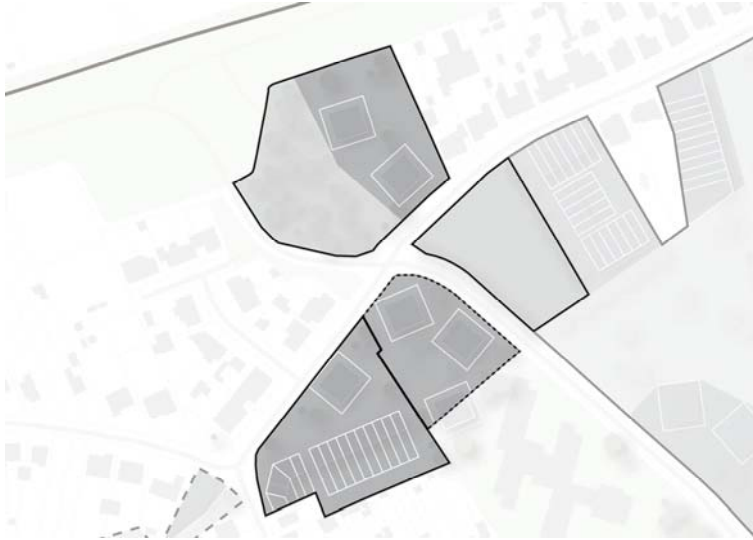
RUIMTELIJKE INVULLING

Figuur 58 voorbeeld van ruimtelijke invulling met aanduiding bouwhoogtes



PRIVAAT - PUBLIEK

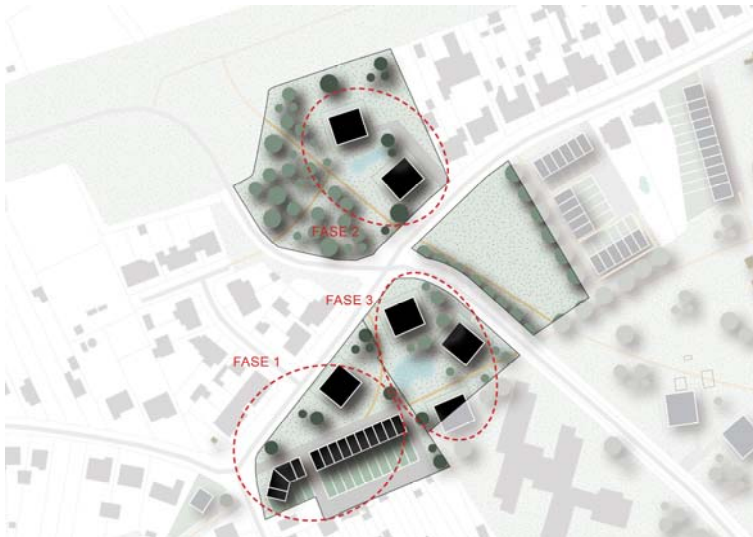
Figuur 59 verdeling privaat - publiek



Het zuidelijk deel van de site blijft volledig privaat. Het noordelijk deel wordt een privaat bouwveld. De oostelijk en westelijk te bewaren onbebouwde ruimte kan worden overgedragen. Indien het niet wenselijk is deze percelen over te dragen aan de stad, is het mogelijk de doorwaadbaarheid te garanderen door een recht van doorgang als last op te leggen.

RUIMTELIJKE FASERING

Figuur 60 ruimtelijke fasering

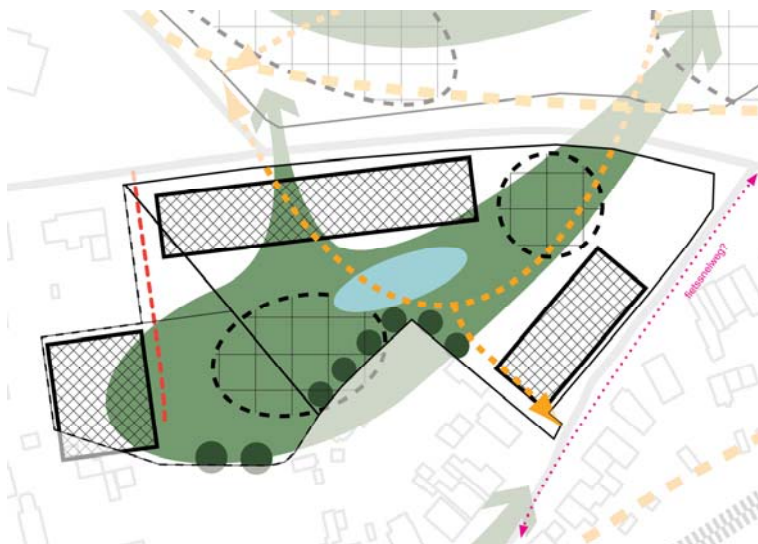


Het zuidelijk bouwveld wordt eerst uitgevoerd, het noordelijk bouwveld in een tweede fase en het oostelijk bouwveld in een derde fase wanneer hier appartementen worden opgericht. Indien het woonzorgcentrum al vroeger wil uitbreiden mag dit niet worden gehypothekeerd door de fasering. Indien het bouwveld dat aansluit op het WZC wordt ingericht met serviceflats of zorgwoningen, is het bouwveld niet gebonden aan de fasering.

3.3 FICHE 3: SITE EKEELSTRAAT

STRUCTUURSCHETS

Figuur 61 structuurschets



1. Groen

Het binnengebied van site Ekelstraat blijft groen. Deze groene ruimte mag geen afgesloten enclave worden en moet in relatie staan met de aangrenzende groene ruimte op de site Poederkot. De natuurverbinding richting Netevallei langs Vogelzang en Poederkot wordt gecontinueerd tot de site Ekelstraat. De waardevolle bomen achteraan de site blijven bewaard.

2. Mobiliteit

Trage verbindingen zorgen er voor dat het binnengebied niet tot een gated-community verwordt. Een noord-zuidverbinding legt de relatie tussen de twee Ekelstraten. Een tweede trage verbinding valt samen met de groenstructuur die de kop van de site doorboort en aansluiting zoekt bij de site Poederkot. Door de beperkte omvang van het binnengebied is het niet aangewezen om publieke wegenis aan te leggen. Indien de fietssnelweg niet parallel naast de spoorweg zal liggen maar zal verlopen langs Kleine Ekelstraat, wordt de trage doorsteek over site Ekelstraat in het verlengde van de fietsstraat een belangrijke verbinding. De interne organisatie van de strategische site draagt bij aan een duurzame mobiliteit.

3. Bouwvelden

Het bouwblok wordt niet volledig opgevuld met nieuwe woningen. De woningen zijn geplaatst aan de rand van de site en intern in het bouwblok ter afwerking van de rafelige interne rand. Op de kop en intern in het bouwblok is ruimte voor enkele vrijstaande volumes. Het groen karakter van het binnengebied laat toe de private tuinen van de woningen aan de achterzijde open te werken naar deze collectieve zone. Oplossingen voor privaat parkeren kunnen geclusterd voor de bebouwing in het binnengebied of individueel voor de woningen langsheen de bestaande uitgeruste weg. Parkeren voor bezoekers gebeurt geclusterd aan de rand van de strategische site.

AANTAL BIJKOMENDE WOONEENHEDEN

- fase 300: 18 wooneenheden
- fase 600: 35 wooneenheden

- fase 900: 53 wooneenheden (28 appartementen en 25 grondgebonden woningen)

Het stadsbestuur stelt dat 20% van de te realiseren woningen tot de categorie 'bescheiden woonaanbod' moet behoren. Voor de drie fasen samen gaat het dan om 10 woningen.

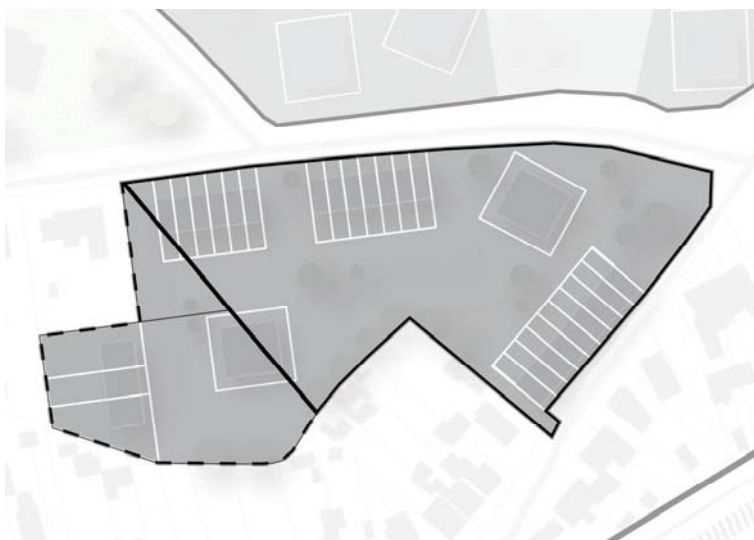
RUIMTELIJKE INVULLING

Figuur 62 voorbeeld van ruimtelijke invulling met aanduiding bouwhoogtes



PRIVAAT - PUBLIEK

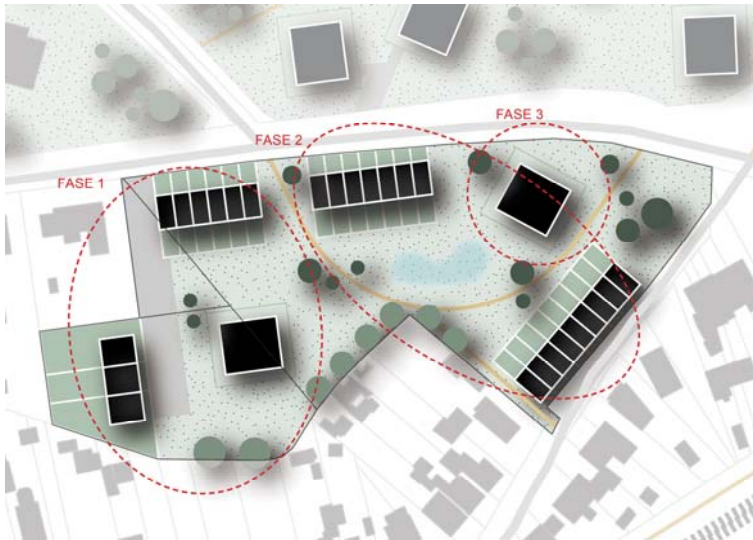
Figuur 63 verdeling privaat - publiek



De volledige site blijft privaat. Om het gated-community-effect tegen te gaan, worden voldoende trage verbindingen met een recht van doorgang opgelegd.

RUIMTELIJKE FASERING

Figuur 64 ruimtelijke fasering

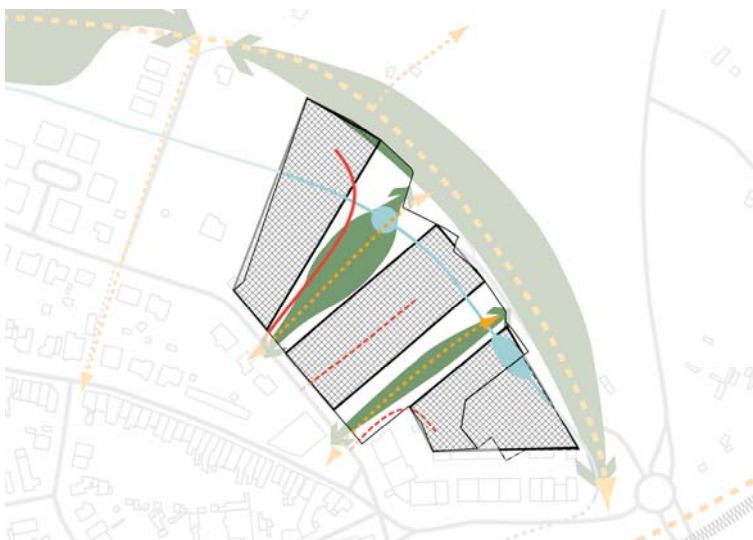


Indien de strategische site een projectzone vormt, is het wenselijk te faseren van west naar oost. Het is niet nodig vast te leggen waar er eerst mag worden gebouwd. De ontwikkelaar doet hier uitspraak over in een inrichtingsschets. Indien het niet mogelijk is de twee percelen te koppelen tot een projectzone zijn op het oostelijke en westelijke perceel respectievelijk 13-26-39 en 5-9-14 wooneenheden toegelaten.

3.4 FICHE 4: SITE DE ROEST

STRUCTUURSCHETS

Figuur 65 structuurschets



1. Groen

De situering langs het Gedempt Kanaal geeft de potentie om een connectie te creëren met de omarmende groenstructuur van het projectgebied. Het groen van de Netevallei wordt zichtbaar doorheen de ontwikkeling door de bebouwing haaks te plaatsen op het Gedempt Kanaal. De waterloop Het Loopke gaat ondergronds nabij de straat De Roest en zou binnen de site opnieuw kunnen worden opengelegd en instaan voor de opvang van hemelwater. Vertraagde afvoer of infiltratie is mogelijk binnen de voorziene groenstructuren.

2. Mobiliteit

Het netwerk van trage wegen valt samen met de groenstructuren. Twee doorsteken over de site maken de verbinding met de trage as van het Gedempte Kanaal. Het noordwestelijk bouwveld wordt ontsloten met een nieuwe straat. Het centraal bouwveld is toegankelijk via een privaat parkeerterrein. Het bouwveld in het zuidoosten krijgt intern een collectief parkeerveld. De interne organisatie van de strategische site draagt bij aan een duurzame mobiliteit.

3. Bouwvelden

Het noordelijk bouwveld sluit aan op het groene park rond het kasteel. Er is bewust gekozen om dit bouwveld in te richten met grotere vrijstaande bebouwing om voldoende afstand te bewaren tot het kasteel. De vrijstaande typologie leunt aan bij de bestaande woontypologie binnen de wijk Wuyltsbergen - Ekelien. Parkeren is hier individueel georganiseerd. Het zuidelijk bouwveld vervolledigt de achterkanten van de appartementen aan Zaatweg met bijkomende appartementen. De stad heeft sterk de voorkeur om het bestaande sashuis te bewaren en op een kwalitatieve manier in het project te integreren. Tussen de nieuwe en bestaande appartementen is ruimte voor geclusterd parkeren. Deze parkeerruimte moet landschappelijk ingepast zijn. Centraal wordt een compact bouwveld voorzien met geschakelde bebouwing. Het bouwveld is voorzien van een interne parkeerstraat. Op de kop is ruimte voor de integratie van een waardevol gebouw, nu onderdeel van de fabrieksgebouwen, dat verwijst naar het historisch verleden van de plek. Het gebouw kan worden gerenoveerd en ingericht als een tweewoonst. De bebouwing op de koppen richt zich naar het Gedempt Kanaal. De densiteit van de typologieën neemt toe van noord naar zuid.

AANTAL BIJKOMENDE WOONEENHEDEN

- fase 300: 27 wooneenheden
- fase 600: 53 wooneenheden
- fase 900: 80 wooneenheden (51 appartementen en 29 grondgebonden woningen)

Het stadsbestuur stelt dat 20% van de te realiseren woningen tot de categorie 'bescheiden woonaanbod' moet behoren. Voor de drie fasen samen gaat het dan om 16 woningen.

3.5 FICHE 5: SITE STATIONSOMGEVING

STRUCTUURSCHETS

Figuur 66 structuurschets



1. Groen

Een stedelijke stationsomgeving die aanleunt bij een groene long, is uniek. Deze kwaliteit wordt uitgespeeld in de structuurschets. De publieke groene ruimte van site Poederkot wordt op de site stationsomgeving verlengd tot aan de achterzijde van het station. Het Loopke kan kwalitatief worden ingericht en als wadi functioneren. Bij de uitvoering van het masterplan van de stationsomgeving met de oprichting van het parkeergebouw, verkleint vanaf de perrons de visuele link met deze groene ruimte.

2. Mobiliteit

Het masterplan van de stationsomgeving voorziet, aansluitend op de site, een parkeergebouw van 700 parkeerplaatsen. Het is echter niet duidelijk binnen welke termijn het masterplan zal worden uitgevoerd. Het is mogelijk dat dit parkeergebouw op termijn ter discussie zal staan. Een uitgangspunt uit het masterplan waar verder op wordt ingezet, is om onder de sporen door een trage verbinding te voorzien voor fietsers en voetgangers tussen het centrum van Herentals en de wijk Wuyltsbergen - Ekelen. Deze inter-wijkverbinding moet de barrièrewerking van de sporen opheffen. Binnen de wegenstructuur worden de doodlopende straten verlengd. Om het rustig karakter van de straten en het groen karakter van de wijk te bewaren, is het niet aangewezen om Spoorwegstraat met IJzergieterijstraat te verbinden. De interne organisatie van de strategische site draagt bij aan een duurzame mobiliteit.

3. Bouwvelden

Een eerste bouwveld werkt het bestaand bouwblok af met rijwoningen. De rijwoningen hebben ondiepe tuinen daar zij aan de voorzijde aansluiten op de publieke groen ruimte. Het bewonersparkeren wordt liefst collectief geclusterd in enkele parkeerpockets. In de groene ruimte is plaats voor het oprichten van verspreide urban villa's en gestapelde woonvormen. (Half-) ondergronds parkeren onder de volumes is het uitgangspunt. Bezoekersparkeren gebeurt bovengronds geclusterd.

AANTAL BIJKOMENDE WOONEENHEDEN

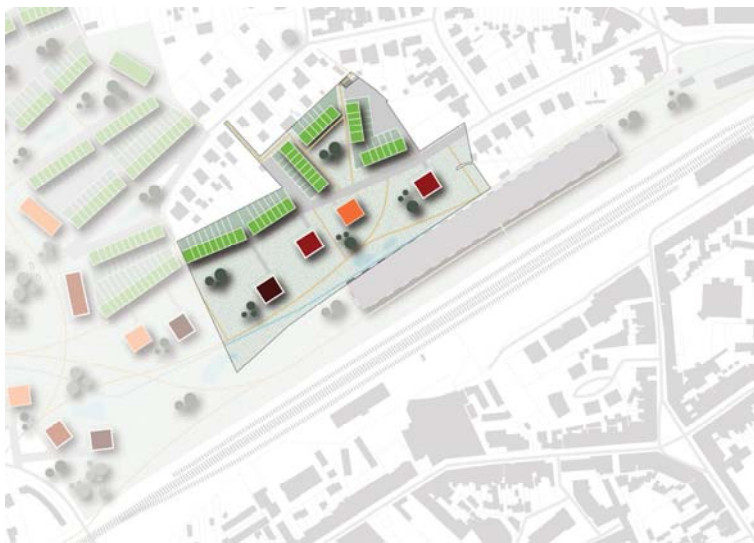
- fase 300: 36 wooneenheden
- fase 600: 73 wooneenheden

- fase 900: 109 wooneenheden (68 appartementen en 41 grondgebonden woningen)

Het stadsbestuur stelt dat 20% van de te realiseren woningen tot de categorie 'bescheiden woonaanbod' moet behoren. Voor de drie fasen samen gaat het dan om 22 woningen. Daarnaast komt deze site in aanmerking voor sociaal woningbouwaanbod. In overleg met de sociale huisvestingsmaatschappij wordt een specifieke zone afgebakend. Het betreft zowel huur, koop als kavel.

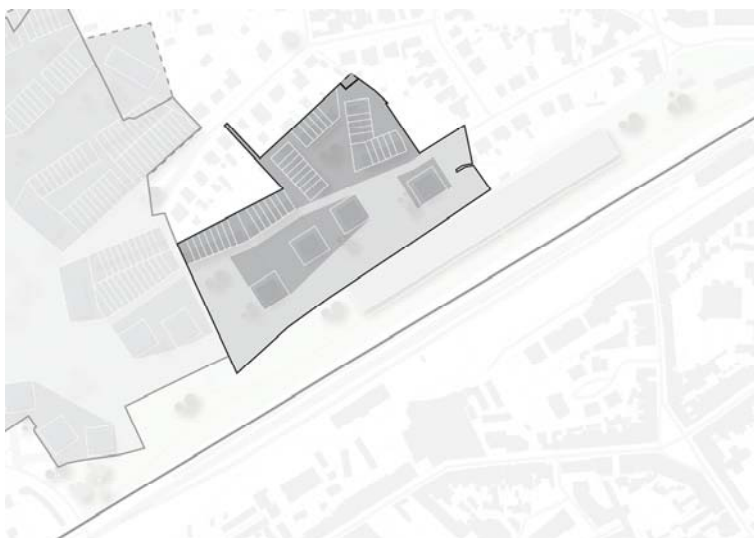
RUIMTELIJKE INVULLING

Figuur 67 voorbeeld van ruimtelijke invulling met aanduiding bouwhoogtes



PRIVAAT - PUBLIEK

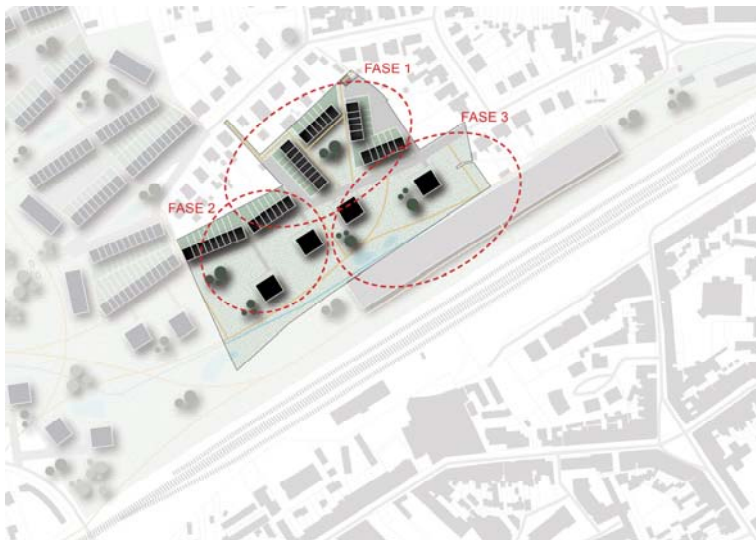
Figuur 68 verdeling privaat - publiek



De zone die aansluit op de achterkanten van de bestaande tuinen, wordt een aaneengesloten privaat bouwveld. Afhankelijk van de concrete visie van de ontwikkelaar en de ambitie van de stad, kan na aanleg binnen dit bouwveld de zone voor buurtgroen worden overgedragen aan de stad. Binnen de parkachtige zone aan de achterzijde van het station is ruimte gevrijwaard voor het oprichten van urban villa's of gestapelde woonvormen. De exacte oppervlakte en positie hiervan worden in een inrichtingsplan voor de volledige strategische site vastgelegd.

RUIMTELIJKE FASERING

Figuur 69 ruimtelijke fasering



De structuurschets doet een suggestie van fasering. Eerst worden de achterkanten van de bestaande bebouwing afgevoerd en vervolgens kunnen gestapelde woonvormen in het groen worden opgericht. De zone die direct aansluit op de achterzijde van het station, kan best het laatst worden bebouwd. Bij vooruitschrijdend inzicht met betrekking tot het masterplan van de stationsomgeving kunnen zich hier nieuwe opportuniteiten voordoen. De ruimtelijke fasering van de bebouwing wordt echter niet opgelegd en is een vrije keuze van de ontwikkelaar. Hij motiveert zijn keuze in het inrichtingsplan.

3.6 FICHE 6: SITE POEDERKOT

STRUCTUURSCHETS

Figuur 70 structuurschets



1. Groen

De structuurschets vrijwaart de kwalitatieve groene ruimte op site Poederkot van nieuwe bebouwing. De centrale zone wordt zo natuurlijk mogelijk gelaten. De waardevolle bunkerrestanten worden geïntegreerd in deze groene zone. Trage wegen passeren niet door de kern van de groenzone. Buurtgebonden recreatieve functies (bijvoorbeeld kinderspeelruimte) zijn veeleer onder te brengen in de rand van het bos. In de overgangszone tussen de twee zones kunnen zachtere recreatieve mogelijkheden zoals een ligweide een plek krijgen. Het groen op site Poederkot maakt de verbinding van de groene ruimte in de stationsomgeving naar de Netevallei. Binnen het groen wordt voldoende ruimte voorzien voor water. Uitlopers van deze groene ruimte in het oosten verbinden de nieuwe woonontwikkelingen met het park.

2. Mobiliteit

Een helder netwerk van trage wegen legt vlotte relaties doorheen de groene ruimte en de bebouwing. Een belangrijke verbinding loopt tussen Vogelzang en de stationsomgeving. Overige trage wegen verbinden de nieuwe bebouwing met de groene ruimte. Binnen de bouwvelden voor aaneengesloten typologie zijn doorsteken voor traag verkeer voorzien. Nieuwe harde infrastructuur is tot een minimum beperkt. De grondgebonden woningen zijn intern in het bouwblok voorzien van private parkeererven. De lus van Spoorwegstraat wordt vergroot waardoor de nieuwe woningen aan een publieke straat liggen. De verlengde IJzergieterijstraat ontsluit de woningen die zich richten naar de sporen. De bouwvelden voor vrijstaande typologie ontsluiten via private erven die toegang geven tot (half) ondergrondse parkings. De interne organisatie van de strategische site draagt bij aan een duurzame mobiliteit.

3. Bouwvelden

De bouwvelden voor aaneengesloten typologie werken de bestaande bebouwing af en vormen een wand naar de groenzone. De noordoostelijke rand en de centrale groene ruimte haken in mekaar. Hierdoor grenzen alle woningen aan de groene ruimte. Op de koppen van het bouwveld zijn appartementen voorzien die een wand vormen naar de groenruimte. In het zuidoosten sluit de bebouwing aan op de nieuwe woningenrand van de site stationsomgeving. Het bouwveld in het noorden dat aansluit op de site Vogelzang, incorporeert de twee bestaande woningen. Op termijn kan het bouwveld transformeren naar een afgewerkt compact bouwblok. In het zuiden van de site, waar de kwaliteit van het groen laag is, zijn bouwvelden aangeduid voor verspreide bebouwing. Door op deze plaats dicht te bouwen kan de groene long gevrijwaard blijven van bebouwing. In het verlengde van de verspreide typologie op de site stationsomgeving, zijn twee vrijstaande volumes ingetekend. De administratieve grens tussen beide sites is ruimtelijk niet waar te nemen. De huidige

conciërgewoning kan op termijn evolueren naar een restaurant of café. Het woonzorgcentrum Vogelzang kan verder worden uitgebreid tot het 'centrum' van de wijk Wuyltsbergen - Ekelen. De omgeving van de straat Vogelzang is een plek waar, aansluitend op de activiteiten van het WZC, enkele bijkomende grotere gemeenschapsvoorzieningen kunnen worden ingeplant. In de fasering (zie verder) is deze zone bestemd voor de derde fase.

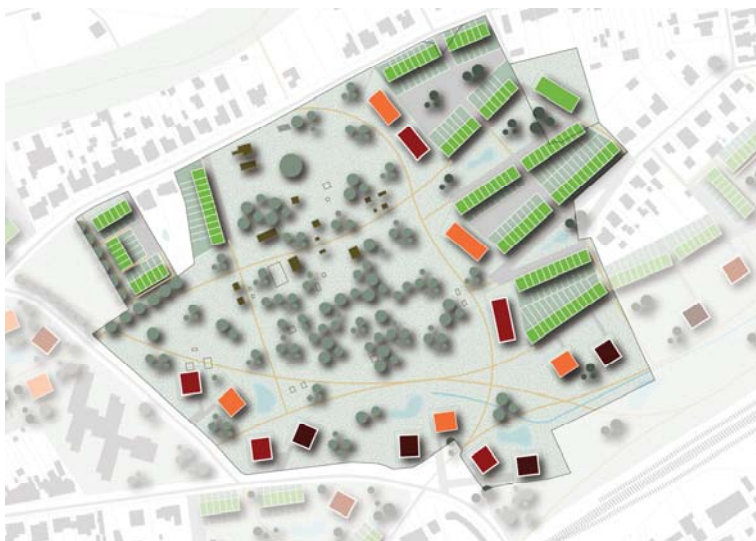
AANTAL BIJKOMENDE WOONEENHEDEN

- fase 300: 153 wooneenheden
- fase 600: 305 wooneenheden
- fase 900: 458 wooneenheden (339 appartementen en 119 grondgebonden woningen)

Het stadsbestuur stelt dat 20% van de te realiseren woningen tot de categorie 'bescheiden woonaanbod' moet behoren. Voor de drie fasen samen gaat het dan om 91 woningen. Daarnaast komt deze site in aanmerking voor sociaal woningbouw aanbod. In overleg met de sociale huisvestingsmaatschappij wordt een specifieke zone afgebakend. Het betreft zowel huur, koop als kavel.

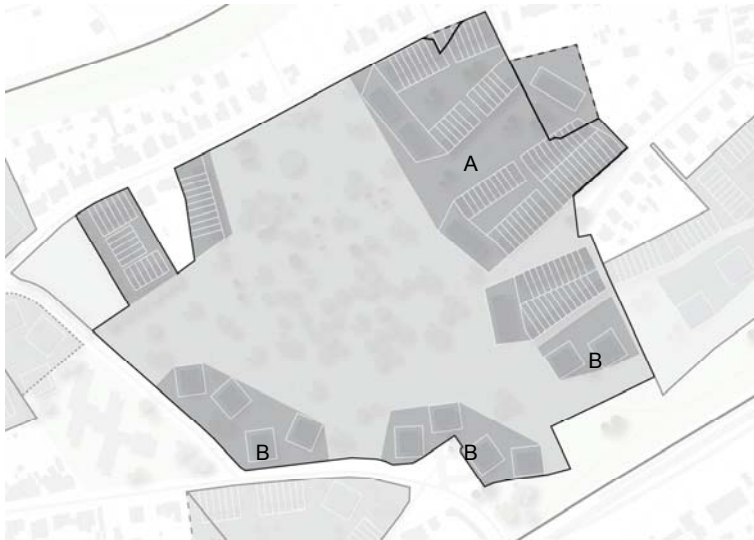
RUIMTELIJKE INVULLING

Figuur 71 voorbeeld van ruimtelijke invulling met aanduiding bouwhoogtes



PRIVAAT - PUBLIEK

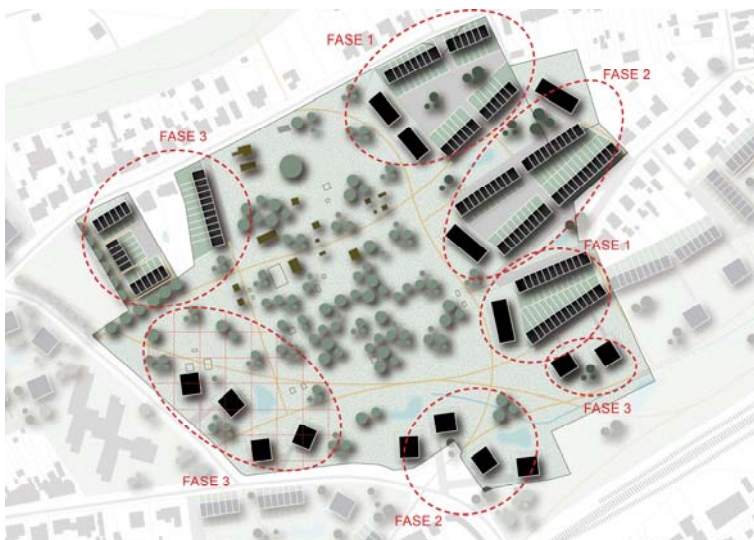
Figuur 72 verdeling privaat - publiek



De zone die aansluit op de achterkanten van de bestaande tuinen wordt een aaneengesloten privaat bouwveld (A). Afhankelijk van de concrete visie van de ontwikkelaar en de ambitie van de stad, kan na aanleg deze zone voor buurtgroen worden overgedragen aan de stad. Aansluitend op het te bewaren bos is ruimte gevrijwaard voor het oprichten van urban villa's (B). De exacte oppervlakte en positie hiervan worden in een inrichtingsplan voor de volledige strategische site vastgelegd.

RUIMTELIJKE FASERING

Figuur 73 ruimtelijke fasering



De structuurschets doet een suggestie van fasering. Eerst worden de achterkanten van de bestaande bebouwing afgevoerd en vervolgens kunnen gestapelde woonvormen in het groen worden opgericht. De ruimtelijke fasering van de bebouwing wordt echter niet opgelegd en is een vrije keuze van de ontwikkelaar. De bebouwing van een fase vormt steeds

ruimtelijk een afgewerkt geheel. De structuurschets vraagt om de zone die aansluit op de straat Vogelzang te reserveren voor een derde fase. Binnen het volledig projectgebied is deze zone het meest aangewezen voor de ontwikkeling van een grotere publieke voorziening.

VII ENGAGEMENTEN EN TAKEN VAN DE BETROKKEN PARTIJEN

Deel VII formuleert de engagementen en taken die voortvloeien uit de structuurschets voor de betrokken partijen.

De structuurschets vormt het kader voor toekomstige ontwikkelingen binnen de wijk Wuytsbergen - Ekelen. Zij geeft enerzijds het ruimtelijk kader weer en formuleert anderzijds de verschillende engagementen voor de stad, ontwikkelaars en toekomstige bewoners. Om te komen tot een gedragen, kwalitatieve en duurzame ontwikkeling wordt verwacht dat eenieder zijn verantwoordelijkheid draagt. De structuurschets legt een zekere taakstelling op maar genereert ook een aantal voordelen die anders niet tot stand zouden komen. Zo kunnen overwegend meer woningen worden opgericht dan in de voorstellen van de ontwikkelaars zelf, blijft het groen karakter van de wijk bewaard, ontstaat een functioneel traag weggennetwerk enz. De structuurschets zet in op een kwalitatieve evolutie van de wijk Wuytsbergen - Ekelen zodat ook de toekomstige generaties kunnen genieten van de huidige troeven van de wijk.

1 GENERIEKE TAAKSTELLINGEN

1.1 STAD HERENTALS

Uit de structuurschets komen een aantal taakstellingen voor de stad Herentals naar voor. Deze zijn hieronder opgesomd.

1.1.1 NOODZAKELIJKE INFRASTRUCTURELE INGREPEN IN HET OPENBAAR DOMEIN

De stad engageert zich om de nodige mobiliteitsingrepen te realiseren en gesprekken op te starten met andere partners om toekomstige ontwikkelingen binnen de wijk Wuytsbergen - Ekelen mogelijk te maken. Om de visie van de structuurschets en fasering in goede banen te leiden, engageert de stad zich tot volgende openbare infrastructurele ingrepen:

- dynamische knip in Wuytsbergen (weren van het doorgaand verkeer)
- parkeerverbod op Zaatweg
- uitwerking van een duurzaam mobiliteitsbeleid waaronder de aanleg van een fietsstraat, de versterking van de relatie met de stationsomgeving, de komst van de fietssnelweg enz.
- aanpak van de bottleneck Zaatweg: verkeerslichtenregeliningsinstallatie afgestemd op slagbomen van de overweg
- opstart van gesprekken met NMBS over de nodige aanpassingen aan het masterplan van de stationsomgeving.

1.1.2 WARMTENET

De stad onderzoekt momenteel in samenwerking met EANDIS, VITO en IOK de haalbaarheid van de introductie van een warmtenet. Mogelijke bronnen zijn: regionaal bedrijf, diepe geothermie of zelfstandige bron. Indien haalbaar zal in de praktijk het net worden aangelegd en gefinancierd door de distributienetbeheerder, al dan niet met andere partners.

Een stedelijk warmtenet onderscheidt zich sterk van andere ontwikkelingen (duurzaam - prijsbewust - neemt individuele zorgen weg) wat vandaag ook beantwoordt aan de noden van de toekomstige bewoners. De aanwezigheid van een warmtenet vormt een extra troef die kan worden uitgespeeld bij het op de markt brengen van de ontwikkelingen.

1.2 ONTWIKKELAARS

Verschillende taakstellingen zijn van toepassing op alle strategische sites. Deze sites worden steeds als een geheel benaderd, onafhankelijk van de eigendomsstructuur. De structuurschets vereist een samenwerking tussen de verschillende eigenaars. De taakstellingen voor alle eigenaars zijn hieronder opgesomd.

1.2.1 INRICHTINGSPLAN

De ontwikkelaar maakt voor zijn strategische site een inrichtingsplan op voor het geheel van de site (zelfs als er maar een eerste fase kan worden gerealiseerd) dat verder gaat dan de structuurschets en dat uitvoering mogelijk maakt. Volgende redenen liggen aan de basis.

- Het inrichtingsplan voor de hele site zorgt ervoor dat de ontwikkelaar verder kan werken en niet hoeft te wachten op bijvoorbeeld een RUP. Indien bepaalde sites binnen de eerste fase (fase 300 wooneenheden) sneller tot ontwikkeling komen dan het aanpassen van de planningscontext, mag dit geen beperking zijn. Een voorwaarde is wel dat deze

ontwikkelingen niet in strijd zijn met een BPA of verkavelingsvergunning en er consensus is met de stad via een inrichtingsplan. Een herbevestiging achteraf in een RUP behoort tot de mogelijkheden.

- Indien er meerdere eigenaars zijn per site, dan moet er een consensus zijn tussen alle partijen over de gewenste ontwikkeling en fasering. Samenwerking tussen de verschillende eigenaars van een strategische site is vereist. Op sommige sites houdt de ruimtelijke invulling geen rekening met de interne eigendomsstructuur waardoor samenwerking in vele gevallen vereist is. Het is mogelijk te werken met een aandeel grondbreng en afspraken te maken over het maximaal realiseerbaar programma. De ruimtelijke kwaliteiten kunnen hierdoor worden gegarandeerd en de opbrengsten worden evenwaardig verdeeld.
- Er ontstaat een kader voor architecturale uniformiteit (zowel in geval van groepshuisvesting of individuele woningbouw).
- Er is duidelijkheid over de fasering.
- De initiatiefnemer kan een eigen toets geven aan de ontwikkeling, met respect voor het kader van de structuurschets (flexibiliteit).

Aan het inrichtingsplan wordt een communicatietraject gekoppeld. Bij de opmaak van het inrichtingsplan wordt van de ontwikkelaar verwacht dat de huidige participatieve aanpak wordt verdergezet.

Het inrichtingsplan moet minimaal volgende elementen bevatten:

- verhouding van het inrichtingsplan ten opzichte van de structuurschets voor heel het plangebied
- fasering voor de ontwikkeling van het gebied met respect van de maximum aantal te realiseren woningen per fase
- mix van woningen (grondgebonden, urban villa's, meergezinsgebouwen, bescheiden woningen enz.)
- beoogde architecturale kwaliteiten
- beoogde uitbouw van het traag wegennetwerk
- duurzaamheidstoets (onder andere naar mobiliteit: goede bereikbaarheid fietsparkeerplaatsen, mogelijkheden auto-delen, laadpunten elektrische wagens en fietsen enz.) waarbij het belangrijk is dat de ontwikkelaars zelf initiatieven nemen om een duurzame mobiliteit te stimuleren
- inrichting van de publieke of collectieve ruimte (verhard, niet verhard, spelvoorzieningen, kwalitatieve afwerking van de randen van de site enz.).

1.2.2 BESCHIEDEN WOONAAANBOD

De ontwikkelaars zijn gehouden om bij elke ontwikkelingsfase 20% van het te realiseren woonaanbod voor te behouden voor bescheiden woningen (wettelijke bepaling, artikel 4.2.1. van het decreet grond- en pandenbeleid).

1.2.3 BEN-NORM

De stad zal de BEN-norm (bijna energie-neutrale woning) toepassen vanaf de eerste bouwaanvraag in de strategische ontwikkelingszones indien de studie van het warmtenet aangeeft dat de uitrol van een warmtenet niet mogelijk is.

1.2.4 VOORZIENINGENAANBOD

Voorzieningen kennen verschillende schaalniveaus.

- Wijkvoorzieningen zoals een lokale kapper of bakker zijn een eerste vorm en moeten overal in de wijk mogelijk zijn.

- Een tweede vorm zijn gemeenschapsvoorzieningen met een lokaal bereik zoals een buurthuis. Deze voorzieningen mogen supplementair op het aantal woningen worden voorzien. Aan de ontwikkelaars wordt gevraagd bij te dragen tot gemeenschapsvoorzieningen die noodzakelijk zijn om te kunnen spreken van een kwaliteitsvolle woonomgeving (speelruimte, ontmoetingsruimte, kinderopvang enz.)
- Grotere publieke voorzieningen zoals een school moeten ruimte krijgen binnen een duidelijk afgebakende zone die de stad al dan niet verwerft. Deze laatste vorm van voorzieningen kunnen pas vanaf fase 3. In de omgeving van de straat Vogelzang, aansluitend op de activiteiten van het WZC, is een ideale plek om enkele bijkomende gemeenschapsvoorzieningen in te plannen. De site Poederkot en de stationsomgeving komen in aanmerking voor grotere publieke voorzieningen. Bij de opmaak van een inrichtingsplan gaan de ontwikkelaars in overleg met de stad om af te toetsen welke zones in aanmerking komen en hoe in de toekomst kan worden geanticipeerd op het reserveren van ruimte voor de gemeenschapsvoorzieningen. Wanneer de behoefte ontstaat voor het voorzien van grotere gemeenschapsvoorzieningen, kan de stad overgaan tot aankoop tegen schattingsprijs of bijvoorbeeld een privaat-publieke samenwerking tot stand brengen. Duidelijk moet zijn dat de strategische eigenaars te allen tijde zullen worden vergoed.

1.2.5 WATEROPVANG

De ontwikkelaar zorgt voor de opvang, buffering, hergebruik en infiltratie van het hemelwater op zijn eigen plangebied.

1.3 SOCIALE BOUWMAATSCHAPPIJEN

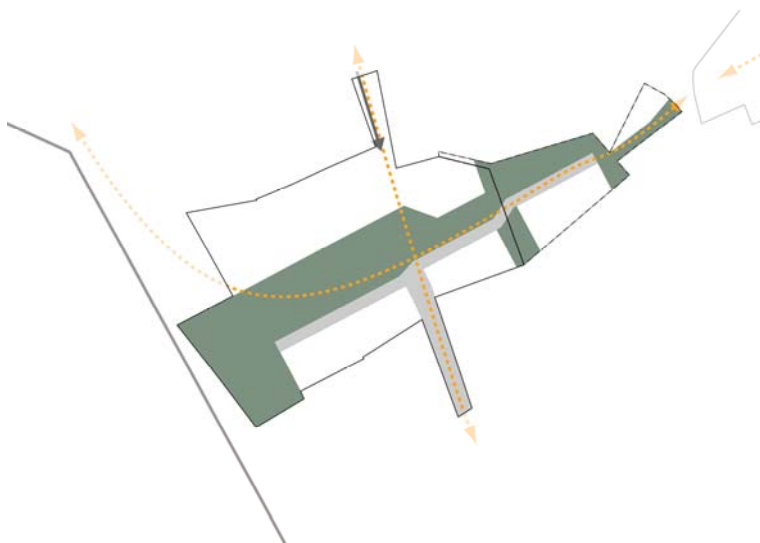
Het sociaal woningbouwaanbod (10% van het totaal aantal bijkomende eenheden over de volledige wijk Wuyltsbergen - Ekelen) moet worden geclusterd op drie sites. Deze zones moeten vooraf gekend zijn en worden afgebakend in het inrichtingsplan. Het betreft zowel huur, koop als kavel. Het is belangrijk om voldoende sociale wooneenheden te kunnen bouwen in één keer. Volgende sites komen door hun omvang in aanmerking: Poederkot, stationsomgeving en Montezuma. De lokale huisvestingsmaatschappijen zouden de mogelijkheid moeten krijgen om zones aan te kopen tegen schattingsprijs. Het aanbod aan bescheiden woonaanbod en de ruimte te reserveren voor sociale bouwmaatschappijen is niet cumulatief.

2 SPECIFIEKE TAAKSTELLING

Door het intekenen van het voorbeeld van de ruimtelijke invulling zijn per site taakstellingen voor ontwikkelaar en stad naar voor gekomen. De taakstelling voor de ontwikkelaar moet in verhouding zijn met de lusten die de structuurschets genereert. Dit zijn de harde elementen die in het inrichtingsplan aanwezig moeten zijn. De figuur van de 'taakstellingskaart' kan tevens een hulpmiddel zijn wanneer de structuurschets juridisch wordt verankerd, bijvoorbeeld in een ruimtelijk uitvoeringsplan.

2.1 SITE MONTEZUMA

Figuur 75 taakstellingkaart



2.1.1 TAAKSTELLING ONTWIKKELAAR

- aanleg en overdracht van de publieke groene ruimte (gefaseerd, in relatie tot de ontwikkeling)
- aanleg en overdracht van het zuidelijk erf met collectieve parking (gefaseerd, in relatie tot de ontwikkeling)
- aanleg en overdracht van de trage verbinding OF recht van doorgang voor een trage verbinding over het oostelijk perceel indien overdracht niet mogelijk is (vanaf fase 1 in oost-westelijke richting)
- vrijwaren ontsluitingsmogelijkheid vanaf Wuytsbergen naar noordelijke bouwveld
- gefaseerde realisatie van een aanbod aan bescheiden woningen (20%)
- boscompensatie voor het deel van de site dat zal moeten worden ontbost
- nog te bepalen: zone voor sociaal woningbouwaanbod
- BEN-norm voor alle woningen vanaf fase 1 (indien geen warmtenet)

2.1.2 LUSTEN ONTWIKKELAAR

- Vanaf fase 2 heeft het westelijk perceel meer ontwikkelingsmogelijkheden dan voorgesteld door de ontwikkelaar (50), weliswaar is de verhouding meergezinswoningen groter dan voorgesteld door de ontwikkelaar.

- Voor het oostelijk perceel zijn er ontwikkelingsmogelijkheden door de ontsluiting langs het binnengebied.
- Er is een beperktere aanleg van infrastructuur nodig in verhouding tot het voorstel van de ontwikkelaar.
- Er worden in het gebied diverse kwalitatieve plekken (van woongroen tot wijkgroen) voorzien en in relatie met elkaar gebracht die de kwaliteit van elke individuele site tot een hoger niveau tillen.

2.1.3 TAAKSTELLING STAD

- onderhoud van de publieke groene ruimte na overdracht
- onderhoud van de nieuwe straten.

2.2 SITE VOGELZANG

Figuur 76 taakstellingkaart



2.2.1 TAAKSTELLING ONTWIKKELAAR

- aanleg en recht van doorgang voor de trage weg over de zuidelijke percelen die de verbinding maakt tussen site Montezuma en site Poederkot (vanaf fase 1)
- vrijwaring van de open publieke ruimte en overdracht
- gefaseerde realisatie van een aanbod aan bescheiden woningen (20%)
- boscompensatie voor het deel van de site dat zal moeten worden ontbost
- taakstelling voor het woonzorgcentrum om mee te zorgen voor de open te houden percelen
- BEN-norm voor alle woningen vanaf fase 1 (indien geen warmtenet)
- mogelijke aanleg van een ondergronds bufferbekken door Aquafin (inplanting nog in onderzoek en mogelijk niet binnen deze site).

2.2.2 LUSTEN ONTWIKKELAAR

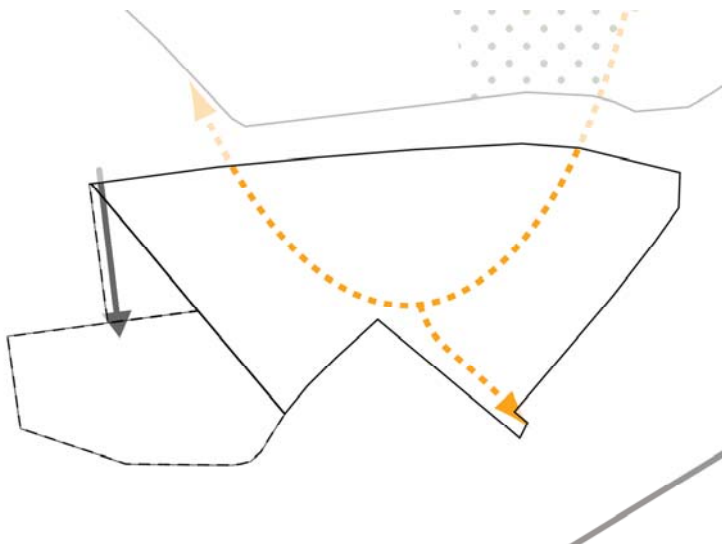
- Er zijn meer ontwikkelingsmogelijkheden dan bij een traditionele verkaveling met grondgebonden woningen.
- Er is een beperkte aanleg van infrastructuur nodig in verhouding tot het mogelijk aantal bijkomende woningen.
- Er worden in het gebied diverse kwalitatieve plekken (van woongroen tot wijkgroen) voorzien en in relatie met elkaar gebracht die de kwaliteit van elke individuele site tot een hoger niveau tillen.

2.2.3 TAAKSTELLING STAD

- aanleg van een fietsstraat
- onderhoud van de overgedragen publieke ruimte
- overleg met de eigenaars om een gepast antwoord te vinden om de open ruimte te vrijwaren.

2.3 SITE EKEELSTRAAT

Figuur 77 taakstellingkaart



2.3.1 TAAKSTELLING ONTWIKKELAAR

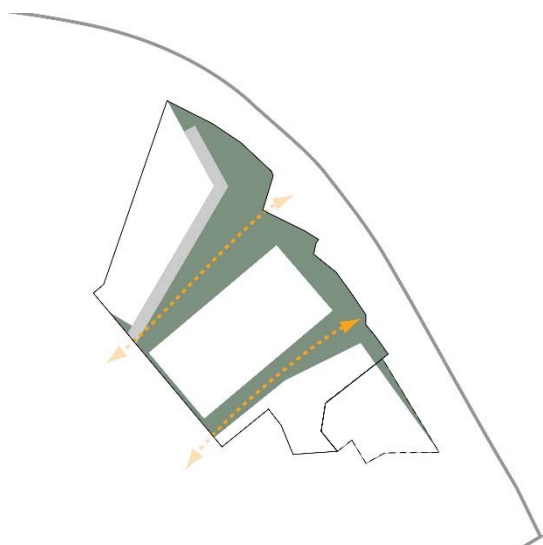
- recht van doorgang met een trage verbinding (vanaf fase 1)
- ontsluitingsmogelijkheid vanaf de straat naar het binnengebied van het westelijk perceel
- gefaseerde realisatie van een aanbod aan bescheiden woningen (20%)
- boscompensatie voor het deel van de site dat zal moeten worden ontbost
- BEN-norm voor alle woningen vanaf fase 1 (indien geen warmtenet).

2.3.2 LUSTEN ONTWIKKELAAR

- Er zijn meer ontwikkelingsmogelijkheden dan bij een traditionele verkaveling met grondgebonden woningen.
- Er is een beperktere aanleg van infrastructuur nodig in verhouding tot het mogelijk aantal bijkomende woningen.
- Er worden in het gebied diverse kwalitatieve plekken (van woongroen tot wijkgroen) voorzien en in relatie met elkaar gebracht die de kwaliteit van elke individuele site tot een hoger niveau tillen.

2.4 SITE DE ROEST

Figuur 78 taakstellingkaart



2.4.1 TAAKSTELLING ONTWIKKELAAR

- aanleg en overdracht van de publieke ruimte met trage wegen (gefaseerd, in relatie tot de ontwikkeling)
- aanleg en overdracht van de ontsluitingsweg voor het noordelijk bouwveld (in relatie tot de ontwikkeling)
- gefaseerde realisatie van een aanbod aan bescheiden woningen (20%)
- BEN-norm voor alle woningen vanaf fase 1 (indien geen warmtenet).

2.4.2 LUSTEN ONTWIKKELAAR

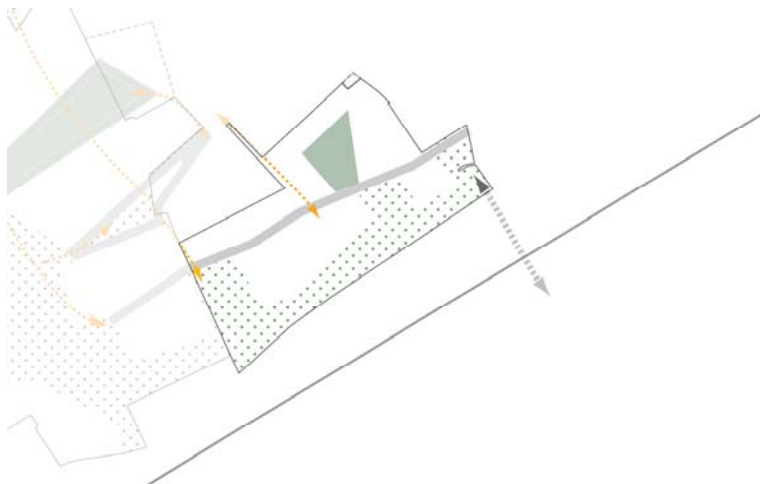
- Het huidige BPA laat 40 kavels toe in functie van een woningbouwproject of 33 entiteiten indien men opteert voor een verkaveling. De structuurschets genereert vanaf de tweede fase meer ontwikkelingsmogelijkheden dan het BPA.
- Er zijn ontwikkelingsmogelijkheden voor het oostelijk perceel door ontsluiting langs Peerdsbosstraat.
- Er is een beperkte aanleg van infrastructuur nodig in verhouding tot het mogelijk aantal bijkomende woningen.
- Er worden in het gebied diverse kwalitatieve plekken (van woongroen tot wijkgroen) voorzien en in relatie met elkaar gebracht die de kwaliteit van elke individuele site tot een hoger niveau tillen.

2.4.3 TAAKSTELLING STAD

De stad maakt een ruimtelijk uitvoeringsplan op wanneer de ontwikkelaar een kwalitatief inrichtingsplan voorlegt.

2.5 SITE STATIONSOMGEVING

Figuur 79 taakstellingkaart



2.5.1 TAAKSTELLING ONTWIKKELAAR

- overdracht zones voor trage wegen binnen het park waarbij de stad hier de nodige trage wegen voorziet (vanaf fase 1)
- aanleg en overdracht van de parkzones aan de stad (gefaseerd) waarbij het park volgens een bepaalde verdeelsleutel wordt aangelegd door de stad en de ontwikkelaar en deze verdeelsleutel in het inrichtingsplan voor deze site wordt opgenomen
- aanleg en overdracht van de ontsluitingsweg (gefaseerd, in relatie tot de ontwikkeling)
- aanleg van de trage wegen die aansluiten op de bouwvelden (gefaseerd, in relatie tot de ontwikkeling)
- aanleg en overdracht van de zones voor buurtgroen (participatief traject met toekomstige bewoners)
- vrijwaring van de ruimte voor een trage verbinding naar de onderdoorgang
- recht van doorgang van de trage weg over het noordelijk bouwveld (richting Spoorwegstraat)
- nog te bepalen: zone voor sociaal woningbouwaanbod
- nog te bepalen: zone voor grotere publieke gemeenschapsvoorzieningen
- gefaseerde realisatie van een aanbod aan bescheiden woningen (20%)
- BEN-norm voor alle woningen vanaf fase 1 (indien geen warmtenet).

2.5.2 LUSTEN ONTWIKKELAAR

- Er zijn meer ontwikkelingsmogelijkheden dan bij een traditionele verkaveling met grondgebonden woningen.
- Er is een beperkte aanleg van infrastructuur nodig in verhouding tot het mogelijk aantal bijkomende woningen.

- Er worden in het gebied diverse kwalitatieve plekken (van woongroen tot wijkgroen) voorzien en in relatie met elkaar gebracht die de kwaliteit van elke individuele site tot een hoger niveau tillen.

2.5.3 TAAKSTELLING STAD

- aanleg en onderhoud van de belangrijkste trage wegen
- aanleg en onderhoud van het park waarbij het park volgens een bepaalde verdeelsleutel wordt aangelegd door de stad en de ontwikkelaar, binnen deze parkzone
- onderhoud van de nieuwe straten.

2.6 SITE POEDERKOT

Figuur 80 taakstellingkaart



2.6.1 TAAKSTELLING ONTWIKKELAAR

- aanleg en overdracht van de publieke wegenis (per fase)
- aanleg van de trage wegen die aansluiten op de bouwvelden (per fase)
- aanleg en overdracht van de zones voor buurtgroen (participatief traject met toekomstige bewoners, per fase)
- gefaseerde overdracht van de zones park/bos aan de stad waarbij de stad hier de nodige trage wegen voorziet
- boscompensatie voor de doorgevoerde ontbossing daar het grootste deel van de site is aangeduid als zonevreemd bos (de ontwikkelaar moet zorgen voor de noodzakelijke boscompensatie: compensatiefactor x2, geen financiële compensatie mogelijk indien de ontbossing groter is dan 3 ha)
- nog te bepalen: zone voor sociaal woningbouwaanbod
- nog te bepalen: zone voor grotere publieke gemeenschapsvoorzieningen
- gefaseerde realisatie van een aanbod aan bescheiden woningen (20%)
- BEN-norm voor alle woningen vanaf fase 1 (indien geen warmtenet)

- ondergronds bufferbekken Aquafin (inplanting nog in onderzoek en mogelijk niet binnen dit plangebied)
- inventarisatie van de bunkers in relatie met o.a. onroerend erfgoed, stad om te komen tot een waardeoordeel in functie van al dan niet noodzaak tot behoud.

2.6.2 LUSTEN ONTWIKKELAAR

- De huidige impasse wordt doorbroken.
- Er zijn meer ontwikkelingsmogelijkheden dan bij een traditionele verkaveling met grondgebonden woningen.
- Er is een beperkte aanleg van infrastructuur nodig in verhouding tot het mogelijk aantal bijkomende woningen.
- Er worden in het gebied diverse kwalitatieve plekken (van woongroen tot wijkgroen) voorzien en in relatie met elkaar gebracht die de kwaliteit van elke individuele site tot een hoger niveau tillen.

2.6.3 TAAKSTELLING STAD

- aanleg van trage wegen door het park
- onderhoud van het park
- onderhoud van nieuwe straten en overgedragen zones voor buurtgroen.

VIII VERVOLGTRAJECT

De structuurschets vormt de ruimtelijke kapstok voor de toekomstige strategische ontwikkelingen binnen de wijk Wuytsbergen - Ekelén. De visie van de structuurschets als beleidsmatig gewenste ontwikkeling houdt, na goedkeuring, stand voor een periode van drie jaar. Het is belangrijk gedurende deze periode de nodige stappen te nemen om de structuurschets juridisch te verankeren.

Tijdens de overlegmomenten met de strategische eigenaars zijn verschillende knelpunten naar voor gekomen die bijzondere aandacht vragen bij de verankering van de structuurschets. In dit hoofdstuk is een suggestie gedaan voor een mogelijk vervolgtraject.

1 AANDACHTSPUNTEN

1.1 SITE MONTEZUMA

De eigenaars van de oostelijke percelen hebben niet de intentie te ontwikkelen. De eigenaar heeft aangegeven dat het perceel aan de straat Goorkens gelegen is in een goedgekeurde verkaveling. Deze goedgekeurde verkaveling primeert op de gewenste beleidsmatig gewenste ontwikkeling die niet kan worden ingeroepen om een mogelijke bebouwing van het perceel tegen te houden. Het is belangrijk dat de stad actie onderneemt om de trage doorsteek over dit perceel te vrijwaren.

1.2 SITE VOGELZANG

Enkele specifieke plekken blijven in de structuurschets onbebouwd. Om dit mogelijk te maken, wordt er dichter gebouwd op de overige percelen van de strategische site. De percelen hebben andere eigenaars. Het is noodzakelijk een manier te vinden om de eigenaars van de percelen waar gebouwd kan worden financieel te laten bijdragen in het open houden van de overige percelen. Mogelijke instrumenten zijn: een overeenkomst tussen de eigenaars, een ruilverkaveling met kracht van wet enz.

Binnen het vervolgtraject moet het mogelijk zijn de vooropgestelde contouren van de strategische sites te herbekijken indien dit er voor zorgt dat de uitvoering/compensatie eenvoudiger kan verlopen. Het open te houden perceel dat aansluit op de site Poederkot, kan eventueel worden ondergebracht binnen deze site. De contouren van de strategische sites worden dan hertekend. De complexiteit van de site Vogelzang wordt vereenvoudigd. Concreet betekent dit een verkleining van de site Vogelzang met 5.370 m² en een vergroting van de site Poederkot met 5.370 m². Op de site Poederkot kunnen dan gespreid over de drie fases 6-11-17 woningen meer worden gerealiseerd. Het is mogelijk deze aantallen onder te brengen binnen de huidige ingetekende bouwvelden van de structuurschets. Er moet met de eigenaars worden afgetoetst of dit een optie is. De site Vogelzang bestaat dan uit twee delen: een deel ten noorden van de straat Wuytsbergen dat grenst aan het Gedempt Kanaal en een deel van de site ten zuiden van Wuytsbergen, aansluitend op het RVT. Op deze twee delen zullen bijgevolg 6-11-17 woningen minder worden toegelaten dan eerst ingetekend daar de compensatie van de open ruimte nu plaats vindt binnen de site Poederkot.

1.3 SITE EKELSTRAAT

Geen opmerkingen.

1.4 SITE DE ROEST

De eigenaar wil de waardevolle bebouwing op de site renoveren. Hij wil op de site een functie introduceren die 'Herentals ten goede komt'. Het is niet concreet over welke functie dit gaat. De juridische context van dit perceel is anders dan de overige sites, daar voor de volledige site een BPA van kracht is. De vooropgestelde ruimtelijke uitgangspunten uit de structuurschets, de bouwstenen, blijven het uitgangspunt vormen voor de toekomstige ontwikkeling van de site na herziening van het BPA. Ook de vooropgestelde aantallen en fasering blijven gelden. Voorstellen die disproportioneel zijn met de aantallen uit de structuurschets, zijn niet bespreekbaar.

Wanneer de eigenaar een kwalitatief voorstel doet waar de stad zich in kan vinden, kan de stad de opmaak van een RUP dat het BPA opheft, overwegen.

1.5 SITE STATIONSOMGEVING

De site stationsomgeving paalt aan de ruimte die in het masterplan Stationsomgeving is aangeduid voor een parkeergebouw. Wanneer de opportuniteit zich voor doet om het masterplan te herbekijken, moet ook de achterzijde mee worden opgenomen in deze visie.

1.6 SITE POEDERKOT

De eigenaars willen het park gefaseerd overdragen aan de stad in verhouding tot de ontwikkelingsmogelijkheden. De stad wil het park zo snel mogelijk publiek toegankelijk maken. Er is consensus ontstaan tussen eigenaar en stad om onderstaande strategie toe te passen.

Na vergunning van de eerste fase en de creatie van de rechtszekerheid, goedkeuring RUP, wordt 2/3^e van het park overgedragen. Wanneer zou blijken dat de aanleg van het VRI aan Zaatweg en bijgevolg fase 2 niet mogelijk is, gaat 1/3^e terug naar de familie. De laatste 1/3^e wordt pas overgedragen na vergunning van de derde fase waardoor het engagement van stad en familie toeneemt om onderhandelingen met NMBS op te starten over de ondertunneling. De opmaak van het RUP hindert de eigenaar niet in het uitvoeren van de eerste fase.

De eigenaars hebben aangegeven dat zij afstand doen van planschade, op voorwaarde dat wordt vastgelegd dat de oppervlakte van het park ook in de verdere toekomst niet meer in aanmerking komt voor ontwikkeling.

2 INSTRUMENTARIUM

2.1 BELEIDSMATIG GEWENSTE ONTWIKKELING

De wetgeving inzake ruimtelijke ordening laat de vergunningverlenende overheid toe om rekening te houden met beleidsmatig gewenste ontwikkelingen. Voor deze structuurschets zijn de aanbevelingen van de omzendbrief 'gemeentelijk beleidsmatig gewenste ontwikkelingen in de beoordeling van stedenbouwkundige en verkavelingsaanvragen in graad van beroep' gevolgd. Dit houdt in dat de visie van de structuurschets voor de eerstkomende drie jaren veilig wordt gesteld en er tijd en ruimte is om de nodige initiatieven / processen aan te vangen om de structuurschets op een gepaste manier te verankeren. Na goedkeuring door de gemeenteraad houdt de visie van de structuurschets dus drie jaar stand als beleidsmatig gewenste ontwikkeling. Aanvragen die niet conform zijn met de structuurschets, kunnen hierdoor worden tegengehouden. De provincie is vertegenwoordigd in de projectgroep. In het kader van mogelijke beroepsprocedures heeft zij aangegeven dat zij de visie van de structuurschets zal volgen. De stad vangt na goedkeuring van de structuurschets aan met de nodige initiatieven en processen om de structuurschets op een gepaste manier te verankeren. Volgende elementen zijn voor de eerste drie jaren in de beleidsmatig gewenste ontwikkeling verankerd:

- visie op fasering
- visie op aantallen
- ruimtelijk visie
- samenwerkingsvereiste tussen de verschillende eigenaars van een strategische site
- verplichting van de opmaak van een inrichtingsplan.

De verordende voorschriften (BPA, verkavelingsvergunningen) binnen het plangebied blijven, in afwachting van planinitiatieven, wel hun rechtsgeldigheid houden.

2.2 JURIDISCHE VERANKERING VAN DE STRUCTUURSCHETS

Voorafgaand aan de eerste fase moet voor iedere strategische site een inrichtingsplan worden opgemaakt voor het geheel. Dit inrichtingsplan komt tot stand via een participatief proces. Omdat niet alle ontwikkelaars op het zelfde tempo werken zal de opmaak van het RUP worden geënt op de opmaak van elk individueel inrichtingsplan en ten laatste binnen de drie jaar na goedkeuring van de structuurschets. Het RUP doet uitspraken over o.a. fasering, aantallen, ontsluitingswegen, trage wegen, te vrijwaren groene ruimte, sociaal objectief en over specifieke te verankeren elementen zoals aantakking van ontsluitingswegen.

2.2.1 ELEMENTEN DIE GELDEN VOOR ALLE STRATEGISCHE SITES

FASERING EN AANTALLEN (DICHTHEDEN)

De visie op de fasering uit de structuurschets moet juridisch worden verankerd. Het instrument moet voorzien in een fasering waarbij de overgang tussen de verschillende fasen is ingegeven door mobiliteitsingrepen. De eerste ingreep is het weren van het doorgaande verkeer, de tweede ingreep is de introductie van een VRI aan Zaatweg - Olympiadelaan, de derde ingreep is de ondertunneling van de spoorweg ter hoogte van Olympiadelaan.

De fasering moet juridisch worden verankerd om zekerheid te bieden aan huidige en toekomstige eigenaars en aan de bewoners van de wijk Wuytsbergen - Ekelon.

Art. 2.2.3. §1. van de codex ruimtelijke ordening geeft aan dat stedenbouwkundige voorschriften van een ruimtelijk uitvoeringsplan eigendomsbeperkingen kunnen inhouden, met inbegrip van een bouwverbod. De stedenbouwkundige voorschriften kunnen van die aard zijn dat ze na verloop van tijd in werking treden of dat de inhoud op een bepaald tijdstip

verandert. De stedenbouwkundige voorschriften kunnen modaliteiten voorschrijven die bij de inrichting van het gebied in acht moeten worden genomen.

Recente rechtspraak rond het aanvechten van RUP's waarin faseringen minder concreet zijn beschreven, geeft aan dat de fasering zoals voorgesteld in de structuurschets kan worden verankerd in het RUP. Het lijkt mogelijk om in een RUP het uitvoeren van bepaalde mobiliteitsingrepen als momentum aan te duiden als overgang tussen de verschillende fasen, zonder concrete data te vermelden. De intensiteiten van de toegelaten bebouwing worden gespreid, het betreft geen bouwverbod. Ook de aantallen (dichtheden) per fase kunnen in dit RUP worden vastgelegd.

Via een overeenkomst met de ontwikkelaar en/of via een RUP zal de fasering worden verankerd en dit op basis van het gevoerd mobiliteitsonderzoek.

De uitvoering van de noodzakelijke verkeersingrepen zijn de sleutels om de diverse faseringen te deblokken. Aandachtspunt hierbij is de beschrijving van het effectief moment waarop een volgende fase in werking kan treden. Het uitblijven van een verkeersmaatregel waarvan bijvoorbeeld de lokale overheid niet de directe oorzaak is, mag geen aanleiding geven tot schadeclaims.

SOCIAAL WOONAANBOD

Alle sites moeten voorzien in 20% bescheiden wonen. Daarnaast komen drie sites omwille van schaal en omvang in aanmerking voor sociale woningbouw (10% van het totaal aantal bijkomende wooneenheden): sites Montezuma, Poederkot, stationsomgeving. In het kader van de sociale woningbouw zijn de verhoudingen tussen meergezinswoningen versus eengezinswoningen bespreekbaar zolang het inrichtingsplan een contextuele inplanting binnen de voorziene bouwvelden aangeeft. De eisen met betrekking tot het sociaal woonaanbod moeten juridisch worden verankerd.

SAMENWERKING

De visie van de structuurschets vereist samenwerking tussen de verschillende eigenaars van een strategische site. Het grondaandeel van een eigenaar binnen het geheel is een belangrijke maatstaf om te komen tot de waardebeoordeling. Het moet duidelijk zijn dat de al dan niet bebouwbaarheid van een specifiek perceel niet meetelt in de waardebeoordeling.

Indien er geen samenwerking ontstaat tussen de verschillende eigenaars, kan de stad actief een rol spelen om de samenwerking wel tot stand te laten komen. Verschillende instrumenten zijn mogelijk zoals vrijwillige ruilverkaveling tot verkaveling met kracht van wet.

2.2.2 SITE-SPECIFIEKE ELEMENTEN

De belangrijkste site-specifieke elementen uit de ruimtelijke visie, zoals aangehaald onder het hoofdstuk 'specifieke taakstelling', kunnen het best worden verankerd in een ruimtelijk uitvoeringsplan.

Wanneer de strategische eigenaars vrij snel over gaan tot de opmaak van een inrichtingsplan (in overeenstemming met de structuurschets), dient dit inrichtingsplan als basis voor het RUP. Wanneer de eigenaars geen initiatief tonen zal de stad de visie uit de structuurschets ook in de toekomst garanderen door de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan dat de krachtlijnen van de strategische site vastlegt.

BIJLAGEN

1 HISTORISCHE ANALYSE

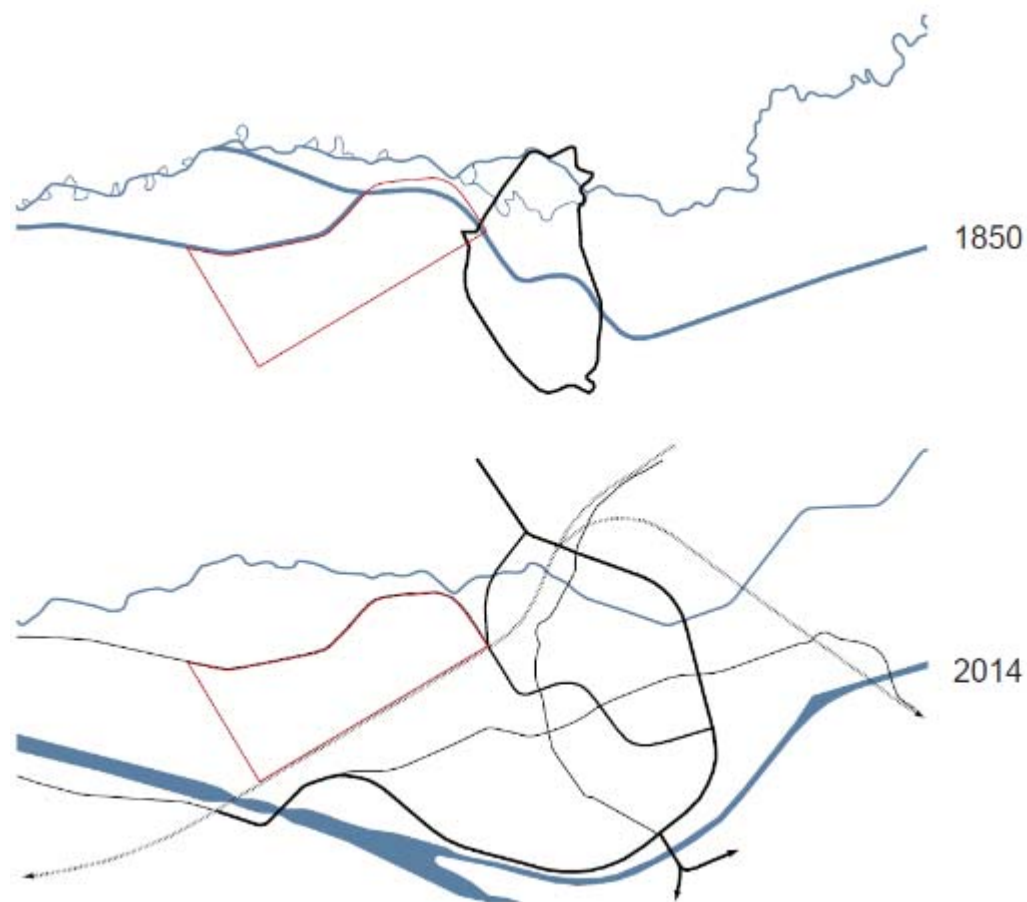
1.1 HISTORISCHE EVOLUTIE OP MACROSCHAAL

Kaart 16 Ferrariskaart

Kaart 17 atlas der buurtwegen

Wuyltsbergen - Ekelens is gesitueerd naast de historische kern van Herentals. De wegen die momenteel de hoofdstructuur vormen van de wijk, zijn reeds in ruwe versie te zien in de atlas der buurtwegen. De komst van de spoorlijn veranderde evenwel de oriëntatie van het gebied van een radiaal naar het centrum van Herentals tot een lateraal uitbreidingsgebied gericht op de spoorwegoversteek.

Figuur 81 historische evolutie macroschaal

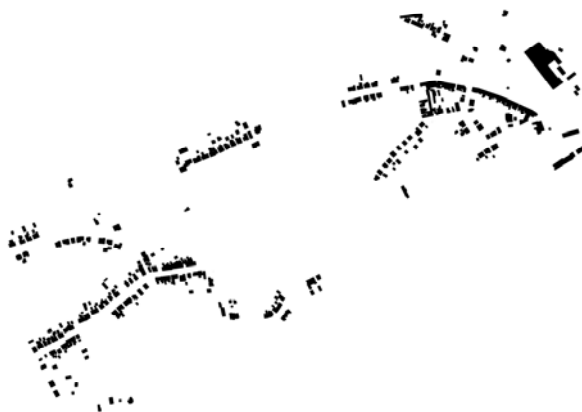


1.2 HISTORISCHE EVOLUTIE OP MESOSCHAAL

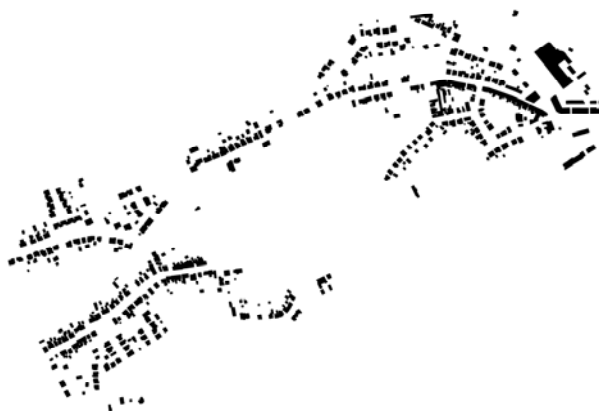
Door een vereenvoudigde weergave van het nederzettingsspatroon wordt de evolutie die de omgeving van het projectgebied heeft doorgemaakt, duidelijk. Opvallend is dat doorheen de tijd het aantal grondgebonden woningen toeneemt. Hoewel de bosrijke kern van de wijk tot op heden zeer goed is gevrijwaard, verliezen andere belangrijke landschapsstructuren aan invloed. Zo heeft de ontwikkeling van het woonzorgcentrum in 2008 een impact gehad op de bestaande groenstructuur. De landschappelijke verbinding tussen het centrum van Wuytsbergen en het in het westen gesitueerd beschermd landschap 'Goorkens' wordt langzaam doorgeknipt door de oprukkende verkavelingen en de inplanting van het industriegebied.

De onmiddellijke stationsomgeving blijft voorlopig gespaard van ingrijpende veranderingen maar slaagt er niet in om een relatie aan te gaan met het centrum van Herentals. Hierdoor blijven de spoorweg en alles wat daarachter ligt, aanvoelen als een achterkant.

Figuur 82 evolutie nederzettingsspatroon projectgebied



1978 - 1993



2007



2014



2016



voorstellen ontwikkelaars

2 ANALYSE VAN DE PLANNINGS- EN BELEIDSCONTEXT

2.1 RUIMTELIJKE BELEIDSPANNEN

2.1.1 GEWESTPLAN

Kaart 7 gewestplan

Het projectgebied is bestemd als woongebied. Aan zijn randen situeren zich de stationsbuurt, een industriezone (gedeeltelijk gescheiden door een bufferzone), natuurgebied en een zone voor ambachtelijke bedrijven. Theoretisch maakt de wijk Wuytsbergen - Ekelon deel uit van het centrumgebied van Herentals maar in de praktijk vormen de spoorweg en het bijbehorend rangeerterrein een grote barrière die maakt dat het projectgebied nu - los van de bestemming op het gewestplan - veeleer een buffer vormt tussen het stedelijk weefsel en het natuurmassief van de kleine Netevallei.

2.1.2 VOORSTUDIE AFBAKENINGSPROCES KLEINSTEDELIJK GEBIED

De wijk Wuytsbergen - Ekelon ligt integraal binnen het kleinstedelijk gebied van Herentals. Binnen de contour is een minimale dichtheid van 25 woningen per hectare na te streven. Het gebied centraal in de wijk (de site 'Poederkot') en de stationsomgeving zijn aangeduid als zoekzones voor wonen. De stationsomgeving is aangeduid als zoekzone voor kantoren en stedelijke voorzieningen. Het Netepark en de Netevallei nabij Wuytsbergen - Ekelon zijn aangeduid als zoekzones voor stedelijk groen en recreatiegebieden.

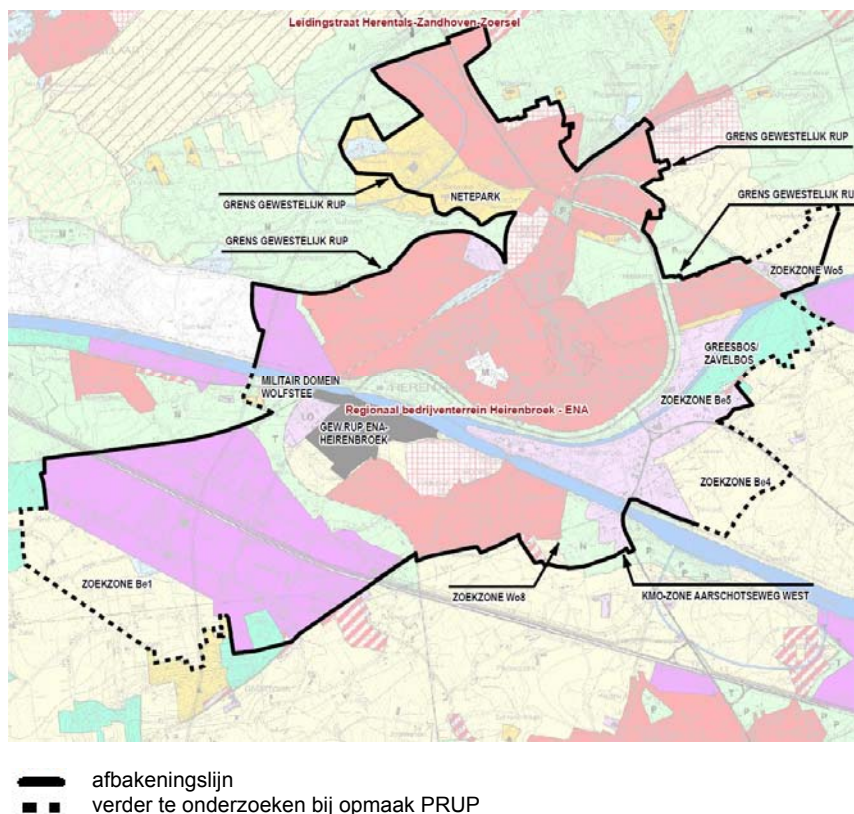
De voorstudie van het afbakeningproces voor het kleinstedelijk gebied Herentals vermeldt de suggestie van de stad om bij de ontwikkeling van het gebied 'Wuytsbergen' de bossen maximaal te behouden. De bestemming woongebied zou dan kunnen worden gewijzigd in een groene bestemming door middel van een ruimtelijk uitvoeringsplan. De voorstudie wijst ook op mogelijke beperkende voorwaarden op vlak van erfgoed als gevolg van restanten van het voormalig poederfabriek (bunkers).

De voorstudie geeft o.a. volgende conclusies in verband met het projectgebied. Site 'Poederkot' is aangeduid als zone 37, het gebied aan de achterzijde van het station als zone 38.

4. "Omwille van de ligging nabij het centrum en station van Herentals, de verwachte verbeterde bereikbaarheid van het gebied ten noorden van de spoorlijn (doortrekking van Koeterstraat en tunnel ter hoogte van Olympiadelaan) is deze zone geschikt voor een woonontwikkeling. Verder ontwerpend onderzoek (voor zone 37 en 38) moet uitwijzen hoe en aan welke dichtheid deze zone kan ingevuld worden, rekening houdend met de randvoorwaarden vanuit groene ruimte en landschap. Dit uitgewerkt ontwerpend onderzoek kan de basis vormen voor een RUP, die het woongebied verder verfijnd. Het Vlaams Instituut voor Onroerend Erfgoed (VIOE) wordt bij voorkeur betrokken bij de ontwikkeling om te kunnen anticiperen op de mogelijke aanwezigheid van archeologisch erfgoed. De samenhang tussen het gebied en het signaalgebied Wuytsberg (en dus de effecten van een ontwikkeling in het binnengebied 37 en 38 op de waterhuishouding in de omgeving) kan onderzocht worden in de visie en het RUP. De ontwikkeling moet in relatie met de stationsomgeving worden bekeken (complementariteit voor-/ achterzijde, continuïteit routes enz.). Mogelijk kunnen naast wonen ook andere functies worden geïntegreerd (in het bijzonder in de nabijheid van het station)".

5. "De Netevallei kan naast een natuur-en waterbergingsfunctie ook een functie vervullen op vlak van zachte recreatie. Bij de ontwikkeling van het gebied Wuytsbergen (Poederkot) moet een deel van het gebied als groene vinger ontworpen worden waardoor het als een groene stapsteen kan blijven functioneren tussen enerzijds de Netevallei en anderzijds de stationsomgeving en het centrum van Herentals (zie ook 'verkenkend onderzoek wonen')".

Figuur 83 voorstel afbakeningslijn



2.1.3 GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

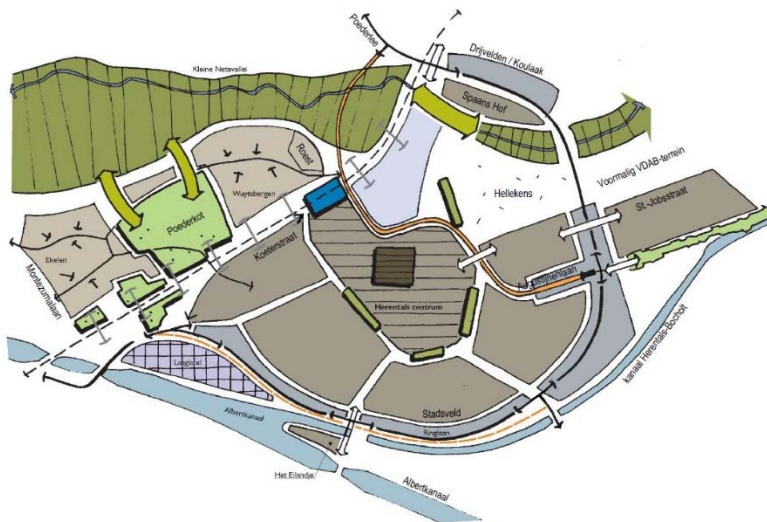
Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan stelt dat de wijk Wuytsbergen en de wijk Ekelen in de toekomst niet aan mekaar mogen vastgroeien. Het benadrukt de groene waarden van de site 'Poederkot' en stelt dat er slechts een beperkte woningrealisatie mogelijk is in functie van het maximaal behoud van de bossen. Deze kunnen functioneren als een groene long (park) en ondersteunen zo het VEN gebied van de Kleine Nete. Langs de spoorlijn maakt de groene ruimte de verbinding met de natuurgebieden in het noorden van de gemeente. De groene lob moet een recreatieve functie opnemen.

Het structuurplan stelt verder dat de wijk Wuytsbergen van de Netevallei gescheiden dient te blijven door de aanleg van een groenvoorziening die werkt als langzame verkeersverbinding. De wijk Ekelen moet zich oriënteren op Markgravenstraat. De spoorwegovergang Ekelstraat - Markgravenstraat vormt de toegangspoort tot de wijk. Deze toegang moet herkenbaar worden gemaakt door middel van markante bebouwing.

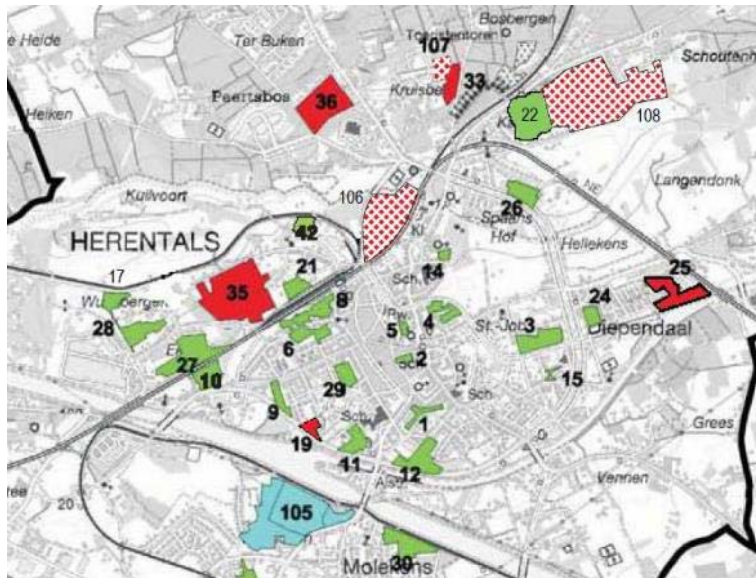
In Ekelen zijn nabij de spoorweg nog enkele groene duinen aanwezig. De groene duinen vormen een stapsteen tussen de bosgebieden rond het militair terrein ten westen van het projectgebied en het natuurgebied van de Netevallei. De groene ruimte moet gerespecteerd blijven bij de uitbouw van verdere woongelegenheden.

Op de kaart met de woningbouwprogrammatie zijn in de projectzone sites aangeduid waar ontwikkeling mogelijk is. Voelgang West (17) en Peerdsbosstraat (42) zijn vergund en in uitvoering. Het structuurplan beoogt respectievelijk voor de site Spoorwegstraat (21), Montezumalaan (28) en Eeckelberg (27) dichtheden van 25, 25 en 19 woningen per hectare.

Figuur 84 gewenste ruimtelijke structuur Ringlaan, centrum en vesten, stationsgebied



Figuur 85 woningbouwprogrammatie



2.2 THEMATISCHE BELEIDSPLANNEN

De relevante thematische plannen zijn bestudeerd. Deze formuleren geen harde randvoorwaarden voor het projectgebied maar brengen in kaart wat in en nabij het projectgebied speelt.

2.2.1 MOBILITEIT

GEMEENTELIJK MOBILITEITSPAN

Alle wegen in het projectgebied worden gecategoriseerd als lokale weg type III. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen:

- landelijke weg: Vogelzang, Lenteheide en Langegeer
- woonstraat: Wuylsbergen, Bakendonk, Peerdsbosstraat, Spoorwegstraat, Ekelstraat, Fierland en Schonendonk
- industriestraat: Montezumalaan.

2.2.2 OPEN RUIMTE

HABITATRICHTLIJNGEBIEDEN

Kaart 21 Habitatrichtlijngebieden

In de nabijheid van het projectgebied is een habitatrichtlijngebied aanwezig: 'valleigebied van de Kleine Nete met brongebieden, moerassen en heiden' met gebiedscode BE2100026-10. In habitatrichtlijngebieden geldt de natuurvergunning en voor elk gebied wordt een natuurrichtplan opgesteld. Voor de habitat- en vogelrichtlijngebieden worden speciale beschermingszones aangeduid. Het uiteindelijk resultaat van de aangeduide speciale beschermingszones is NATURA 2000, een Europees netwerk van natuurkernen.

AFBAKENING VAN DE GEBIEDEN VAN DE NATUURLIJKE EN AGRARISCHE STRUCTUUR (AGNAS)

Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen wil de open ruimte in het buitengebied maximaal vrijwaren voor landbouw, natuur en bos. In 2001 besliste de regering de afbakening van deze landbouw-, natuur- en bosgebieden aan te pakken in twee fasen. In een eerste fase werd in 2003 circa 86.500 ha bestaand natuurgebied aangeduid als onderdeel van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN). In de tweede fase worden sinds 2004 de landbouwgebieden en de resterende natuur- en bosgebieden afgebakend. De visie geeft op hoofdlijnen aan welke gebieden behouden blijven voor landbouw en waar er ruimte kan zijn voor natuurontwikkeling of bosuitbreiding. Zij vormt de basis voor de opmaak van gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen, die de bestemmingen op perceelsniveau vastleggen.

GEN-GEBIEDEN

Kaart 19 GEN-gebieden

De natuurlijke structuur in Vlaanderen bestaat in de eerste plaats uit de gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en de natuurverwevingsgebieden en natuurverbindingsgebieden van het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON). Het VEN vormt met haar grote aaneengesloten gebieden de ruggengraat van de toekomstige natuurlijke structuur (netwerken) in Vlaanderen. Het bestaat uit de Grote Eenheden Natuur (GEN) en Grote Eenheden Natuur in Ontwikkeling (GENO).

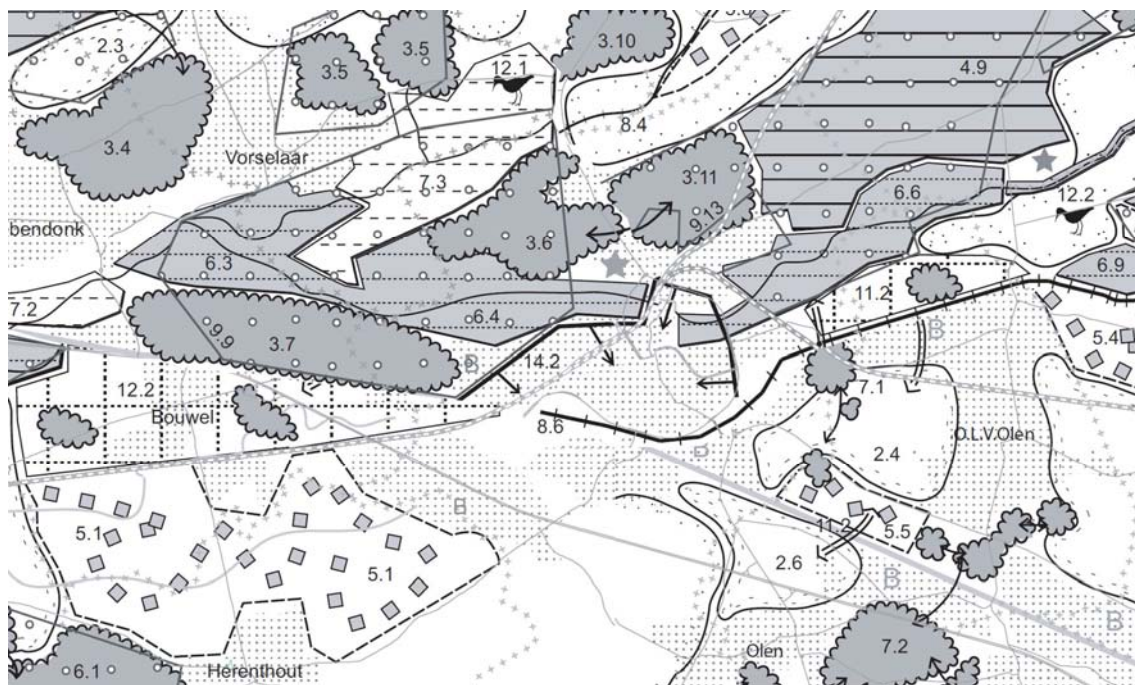
Het projectgebied is in het noorden begrensd door het GEN-gebied 'de vallei van de Kleine Nete benedenstrooms' met nummer 313. Een GEN-gebied is een onderdeel van het Vlaams Ecologisch Netwerk. Binnen GEN-gebieden dienen administratieve overheden de nodige maatregelen te nemen ter bescherming en ontwikkeling van de bestaande natuurwaarden. In het GEN geldt deze verplichting ook voor particulieren.

RUIMTELIJKE VISIE VOOR LANDBOUW, NATUUR EN BOS REGIO NETELAND

In 2006 is de ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos regio Neteland goedgekeurd. De visie voor deelruimte 1, Kleine Netegebied, dat grenst aan het projectgebied is de volgende.

“In het Kleine Netegebied zijn de valleien van de Aa en de Kleine Nete en hun zijlopen ruimtelijk structuurbepalend. De deelruimte wordt gekenmerkt door een ruimtelijke mozaïek van natuur-, park- en bosgebieden en samenhangende landbouwgebieden. De natuurwaarden van de meest waardevolle valleigebieden worden behouden en versterkt met ruimte voor natuurlijke waterberging. In de ruimtelijkfunctioneel samenhangende landbouwgebieden rondom de Vallei van de Aa, de Laak, Grote Kaliebeek en de Kleine Nete blijft landbouw de belangrijkste ruimtelijke drager. De gebieden worden voor de landbouw gevrijwaard. Binnen het grondgebonden landbouwlandschap is een aaneenschakeling van landschapsecologische en cultuurhistorisch waardevolle landschappen met een netwerk van bosfragmenten, graslanden, bomenrijen, houtkanten en andere kleine landschapselementen. Boscomplexen worden behouden en waar mogelijk uitgebreid. Voor de Heuvelrug Herentals – Kasterlee wordt het behoud nagestreefd van grote aaneengesloten gebieden waar de verschillende successiestadia van stuivende zanden over heidevegetaties naar bos tot uiting komen.”

Figuur 86 AGNAS, samenvoeging deelgebieden 1A, 1B, 4A en 4B



2.2.3 ERFGOED

BESCHERMDE LANDSCHAPPEN

Kaart 21 beschermde landschappen

Het landschapsdecreet regelt de bescherming van landschappen en de instandhouding, het herstel en het beheer van beschermde landschappen. Ten noorden van het projectgebied is een gebied aangeduid als ankerplaats: 'kasteel en Kleine Netebeemden van Grobbendonk'. De ankerplaats is volgens het landschapsdecreet een beschermd landschap.

RELICTZONES

Kaart 22 relictzones

Relictzones zijn gebieden met een grote dichtheid aan punt- of lijnrelicten, zichten en ankerplaatsen en zones waarin de connectiviteit tussen de waardevolle landschapselementen belangrijk is voor de gehele landschappelijke waardering.

De relictzone 'bosgebied Bouwelse heide, Meerhoeven en Goorkens' (R10101) is gelegen in het projectgebied. De tekst vermeldt: "stukken bos te midden van verkavelingen en grote infrastructuur en aan de rand van het stedelijk gebied van Herentals. Konijnenberg - Ter Duinen: deels bebost, deels open landduincomplex met grote niveauverschillen heeft een zeer hoge belevingswaarde; op sommige plaatsen is de aanblik indrukwekkend".

Nabij RVT Vogelzang is op de kaart een bouwkundig relict aangeduid. Deze dorpswoning is niet langer aanwezig.

2.2.4 WATER

SIGNAALGEBIEDEN

Kaart 23 watertoets en signaalgebieden

Een signaalgebied is een nog niet ontwikkeld gebied waar een tegenstrijdigheid kan bestaan tussen de geldende bestemmingsvoorschriften en het belang van dit gebied voor het watersysteem en waarvoor de Vlaamse regering een beslissing over de vervolgstappen genomen heeft of zal nemen.

In het projectgebied bevindt zich een signaalgebied dat bestaat uit twee delen en waar het vervolgtraject door de Vlaamse regering is goedgekeurd. Het signaalgebied is gesitueerd uiterst westelijk in het projectgebied tussen Wuyltsbergen en Vogelzang. Nabij het station is aan de noordelijke zijde van de spoorbundel een mogelijk overstromingsgevoelige zone aanwezig.

De conclusie uit de startbeslissing zegt:

"Het signaalgebied kan vanuit het watersysteem in aanmerking komen voor verdere ontwikkeling. Bij een eventuele ontwikkeling van het gebied moet overstromingsvrij gebouwd worden om schade aan woningen te vermijden en waterberging mogelijk te houden. Bovendien moet de sponsfunctie gevrijwaard worden om de vertraagde afvoer en watervoorziening te kunnen garanderen en wateroverlast elders te voorkomen."

3 BESCHRIJVING VAN HET MOBILITEITSONDERZOEK

3.1 ONDERZOEK VAN HET SLUIPVERKEER

Tijdens de eerste bewonersavond hebben de bewoners aangegeven dat de wijk Wuytsbergen - Ekelen last heeft van heel wat sluipverkeer. Een herkomst-bestemmingsonderzoek heeft dit bevestigd. Het herkomst-bestemmingsonderzoek vond plaats op 24 maart 2016 van 6.30 u. tot 9.30 u. en van 15.30 u. tot 18.30 u.

3.1.1 GEWENSTE ONTSLUITING

De gewenste ontsluiting dient op basis van de categorisering tussen N153 (en N123) in het noorden en E313 via R15 en N152 (beide primaire weg type II) naar op- en afrittencomplex 22 Herentals-oost te verlopen.

Verder worden de volgende ontsluitende straten vanaf de ring naar het centrum als lokale weg type II gecategoriseerd:

- Olympiadelaan - Belgiëlaan - Augustijnenlaan
- N13a Lierseweg
- Herenthoutseweg
- N13a Stadspoortweg.

Er worden geen doorgaande verbindingen tussen deze invalswegen door het centrum van Herentals gecategoriseerd als lokale weg type II.

bron: Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan fase 3 beleidsplan, Vectris, in opdracht van stadsbestuur Herentals, mei 2014

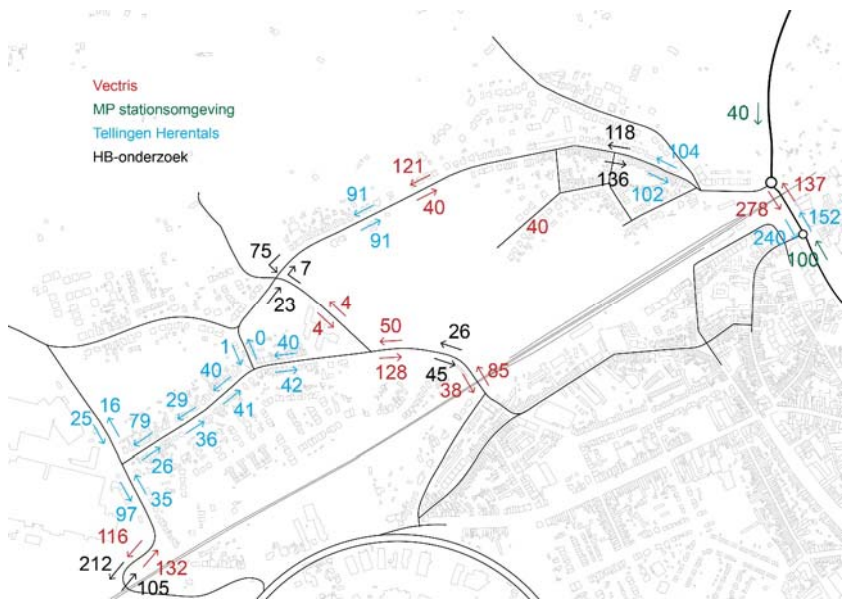
3.1.2 WERKELIJKE ONTSLUITING

Weggebruikers die vanuit het noorden of centrum van Herentals hun herkomst of bestemming in westelijke richting van E313 hebben, maken doorgaans gebruik van N13 Herentalsesteenweg (secundaire weg type III) en op- en afrittencomplex 20 Herentals-west. Daarnaast bestaat er steeds een mogelijkheid om het centrum toch te doorkruisen, gebruik makend van lokale wegen type III.

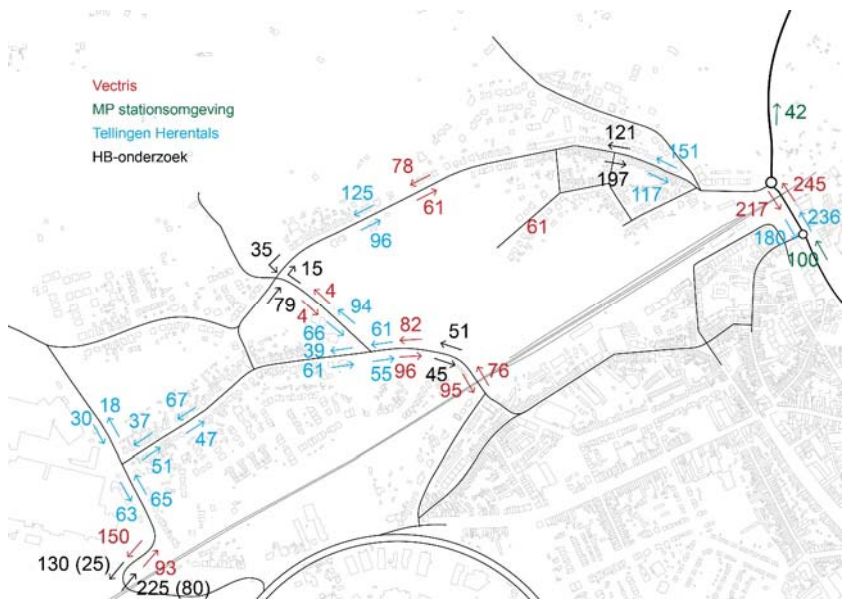
De spoorwegovergang ter hoogte van De Beukelaer-Pareinlaan is de enige ongelijkvloers. Alle andere overwegen (Vossenbergh, Belgiëlaan en Poederleeseweg) zijn gelijkvloers, met het nodig capaciteitsverlies tot gevolg. Vooral in het noorden, nabij Poederleeseweg, hypothekeert dit de gewenste ontsluiting op basis van de categorisering van R15 als primaire weg type II.

Het herkomst-bestemmingsonderzoek wijst uit dat er tijdens de ochtendspits sluipverkeer doorheen de wijk is van noord naar zuidwest en tijdens de avondspits van zuidwest naar noord. Oorzaken van dit sluipverkeer zijn enerzijds op regionaal niveau het vermijden van R15 omwille van de gelijkgrondse overweg komende van N153 Poederleeseweg, de omwegfactor tussen het noorden en E313 in westelijke rijrichting en de wachtrijen voor rotondes en verkeerslichten. Anderzijds ontstaat op lokaal niveau sluipverkeer door het vermijden van de overweg aan Belgiëlaan, vooral van noord naar zuidwest.

Figuur 87 verkeerstellingen AM



Figuur 88 verkeerstellingen PM



Tabel 7 herkomst-bestemmingsonderzoek

		intensiteiten	# doorgaand	% doorgaand	# vracht	% vracht
AM	Wuytsbergen	254	105	41%	7	3%
	Vossenbergh	71	15	21%	4	6%
	De Beukelaer-Pareinlaan	317	90	28%	23	7%
PM	Wuytsbergen	318	134	42%	4	1%
	Vossenbergh	105	28	27%	3	3%
	De Beukelaer-Pareinlaan	355	106	30%	13	4%

Uit het herkomst-bestemmingsonderzoek is gebleken dat 40% van het verkeer binnen de wijk Wuytsbergen - Ekelan bestaat uit doorgaand verkeer. Tijdens de ochtend is de maatgevende rijrichting van het doorgaand verkeer van Olympiadelaan naar N13. Tijdens de avondspits keert deze beweging om. Het percentage vrachtverkeer zit ruim onder de norm van 10%.

3.2 CAPACITEITSONDERZOEK

3.2.1 THEORETISCHE CAPACITEIT

In de belangrijkste straten binnen de wijk is langsparkeren toegelaten. De wegbreedte varieert. Theoretisch gelden volgende capaciteiten:

- wegbreedte > 4,5 m: $800 \text{ PAE/u} \cdot 80\% = 640 \text{ PAE/u}$
- wegbreedte < 4,5 m: $400 \text{ PAE/u} \cdot 80\% = 320 \text{ PAE/u}$.

Daar Wuytsbergen is aangeduid als lokale weg type III, is de capaciteit in functie van de verkeersleefbaarheid beperkt tot maximaal 500 PAE/u.

3.2.2 RESTCAPACITEIT IN DE REFERENTIESITUATIE

Het herkomst-bestemmingsonderzoek toont aan dat, rekening houdend met de reeds goedgekeurde verkavelingen die in de pijplijn zitten, er voor bepaalde segmenten binnen de wijk Wuytsbergen - Ekelan geen restcapaciteit meer is. Zaatweg vormt een bottleneck in het oosten, De Beukelaer-Pareinlaan is het gevoeligst in het zuiden.

3.2.3 RESTCAPACITEIT NA HET WEREN VAN HET DOORGAAND VERKEER

De ontsluiting tussen het noorden van Herentals en E313 ligt aan de basis van de problematiek van het doorgaand verkeer op Wuytsbergen, Vossenbergh en De Beukelaer-Pareinlaan. Een belangrijke eerste ingreep die op korte termijn kan worden uitgevoerd, is het weren van het doorgaand verkeer doorheen de wijk. Het ongewenst gebruik van Wuytsbergen als sluiproute moet worden verhinderd. De vrijgekomen capaciteit laat toe bijkomende woningen te ontwikkelen.

Wanneer deze sluiproute onmogelijk zou worden gemaakt en er verder geen flankerende maatregelen worden genomen, zal dit verkeer vermoedelijk zijn weg zoeken via een andere sluiproute door het centrum van de stad. Tijdens de ochtendspits betreft het 105 PAE per spitsuur, overwegend van noord naar zuidwest, tijdens de avondspits 134 PAE per spitsuur, overwegend van zuidwest naar noord. Tijdens de ochtendspits rijden er daarvan 15 PAE/u via Vossenbergh en 90 PAE/u via De Beukelaer-Pareinlaan. Tijdens de avondspits betreft het respectievelijk 28 en 106 PAE/u.

Suggesties van mogelijke flankerende maatregelen om ook de route door het centrum van Herentals te vermijden, zijn:

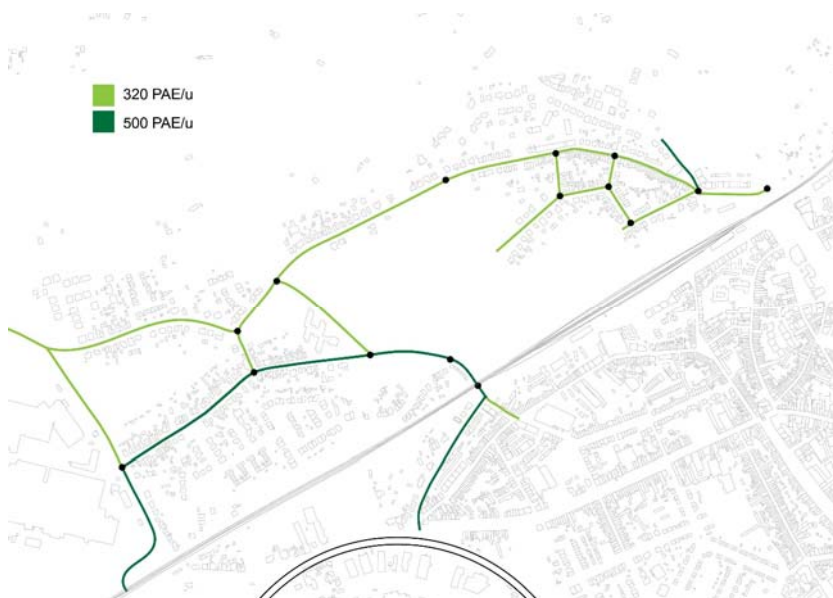
- volledig autoluw maken van het centrum, zodat doorgaande bewegingen via lokale wegen type III in alle richtingen worden uitgesloten
- zorgen voor een betere bewegwijzering en implementatie ervan bij GPS-leveranciers
- verbeteren van de doorstroming op R15 (aanpassen van kruispuntinrichting, verkeerslichten enz.)
- ongelijkvloers inrichten van de spoorwegoversteek ter hoogte van Poederleeseweg
- vervangen van de rotonde aan Olympiadelaan en Belgiëlaan door een lichtengeregeld kruispunt.

Deze problematiek overstijgt echter het doel van de structuurschets voor Wuytsbergen.

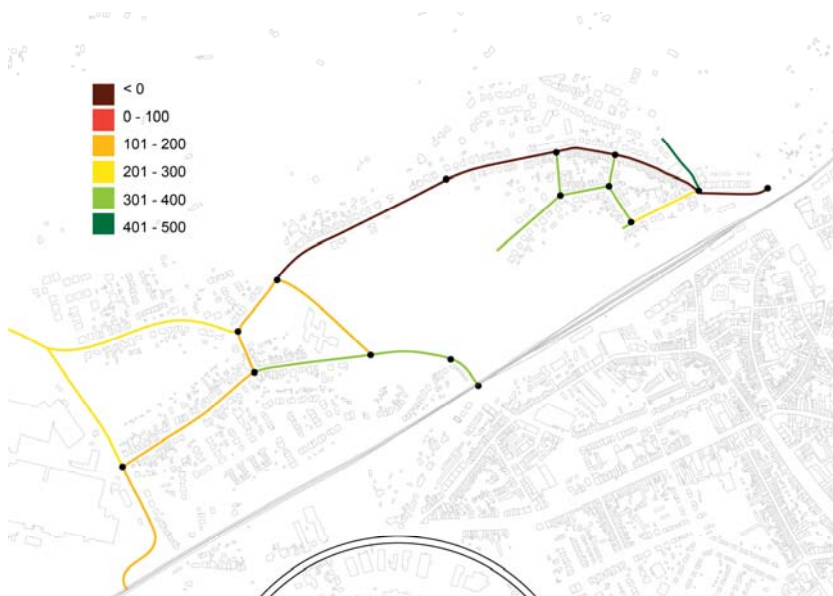
Opmerking

Het bovenstaande is eigenlijk contradictorisch aan de plannen van de NMBS om aan de achterkant van het station een nieuwe stationsparking met een capaciteit tot 900 parkeerplaatsen te voorzien. Dit zal echter pas worden verwezenlijkt wanneer er een ondertunneling komt ter hoogte van de spoorwegoversteek Belgiëlaan. Hoewel deze tunnel voor een capaciteitsverhoging zou kunnen zorgen, zal omwille van de bijkomende verkeersgeneratie van en naar de parking de capaciteit in de onmiddellijke omgeving ongeveer status quo blijven. Voor de algemene ontsluiting van Herentals zou bijgevolg bij voorkeur eerst de overweg Poederleeseweg moeten worden ondertunnelnd en dan pas Belgiëlaan.

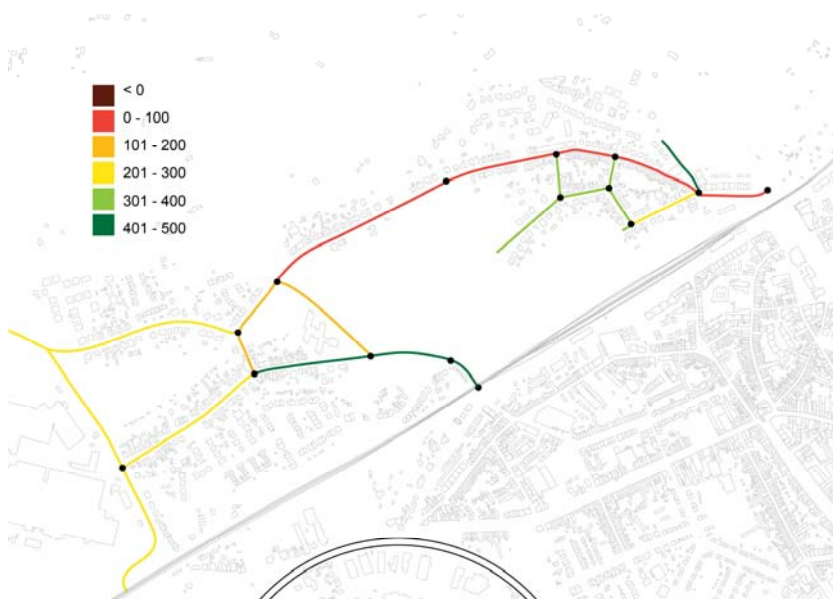
Figuur 89 wegcapaciteit



Figuur 90 huidige restcapaciteit



Figuur 91 restcapaciteit na weren doorgaand verkeer



3.3 WEREN VAN HET DOORGAAND VERKEER

Verschillende systemen zijn bedacht om het doorgaand verkeer doorheen de wijk Wuytsbergen - Ekel te weren.

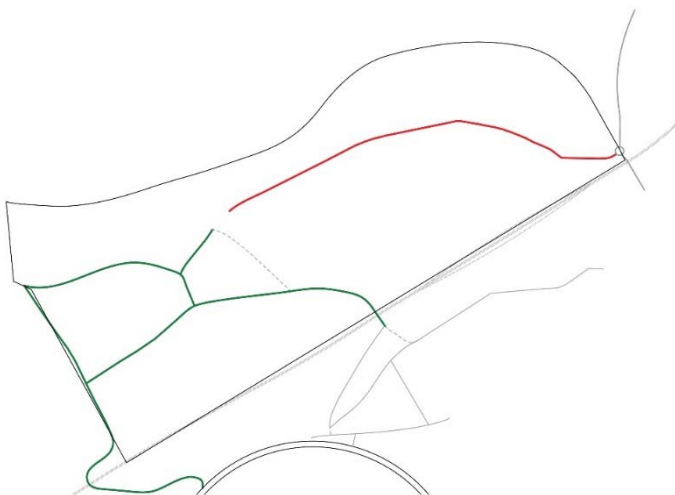
- Een eerste systeem is om het fysiek onmogelijk te maken voor gemotoriseerd verkeer om van het noorden naar het zuiden in de wijk te rijden. Deze filter kan dynamisch zijn wat betekent dat de obstructie bijvoorbeeld enkel tijdens de spitsuren in werking treedt of dat bewoners van de wijk wel doorheen de filter kunnen. De meest aangewezen locatie voor het inrichten van een filter is nabij het kruispunt Wuytsbergen - Vogelzang.
- Een tweede systeem is om door de herinrichting van kruispunt Ekelstraat - Vogelzang twee lussen aan te leggen waarbij geen doorgaand verkeer mogelijk is tussen Belgiëlaan en De Beukelaer-Pareinlaan. Een doorstroom tussen

Belgiëlaan en Vossenbergring blijft binnen dit tweede schema mogelijk. De vraag is of de sluiproute zal verschuiven naar Vossenbergring of de impact van de gesloten overweg voldoende is om dit tegen te gaan.

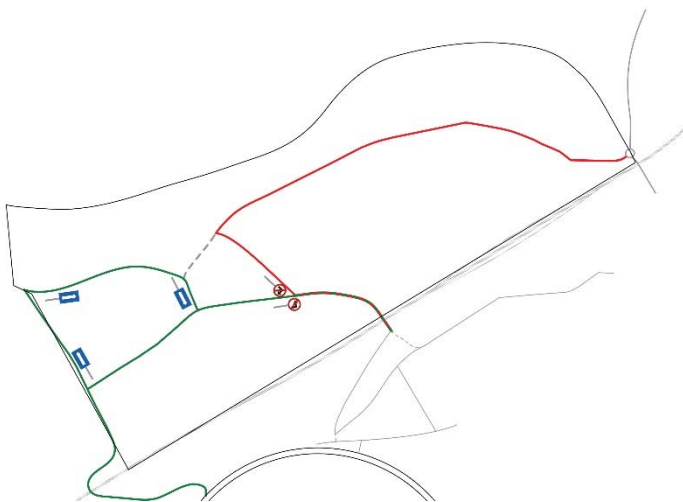
- Een derde systeem om het doorgaand verkeer te weren, wordt georganiseerd door een eenrichtingssysteem. Er is geen doorgaand verkeer mogelijk tussen Belgiëlaan en De Beukelaer-Pareinlaan. Via Vossenbergring kan verkeer alleen de wijk uit rijden. Schonendonk moet binnen dit laatste systeem mee het intern verkeer afwikkelen naar Vossenbergring, wat niet wenselijk is.

Het eerste systeem met dynamische knip draagt de voorkeur. Het laat toe strategisch het doorgaand verkeer te weren. De overige systemen maken de circulatie binnen de wijk onnodig complex.

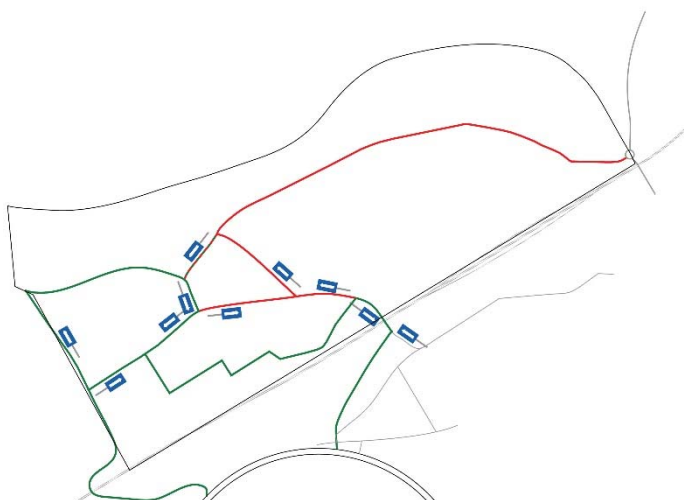
Figuur 92 (dynamische) filter



Figuur 93 lussysteem



Figuur 94 eenrichtingssysteem



COLOFON

project	Structuurschets Wuytsbergen - Ekelen
projectnummer	15047
opdrachtgever	stad Herentals
opdrachtnemer	OMGEVING cvba Uitbreidingstraat 390 2600 Antwerpen-Berchem tel +32 3 448 22 72 fax +32 3 440 13 93

