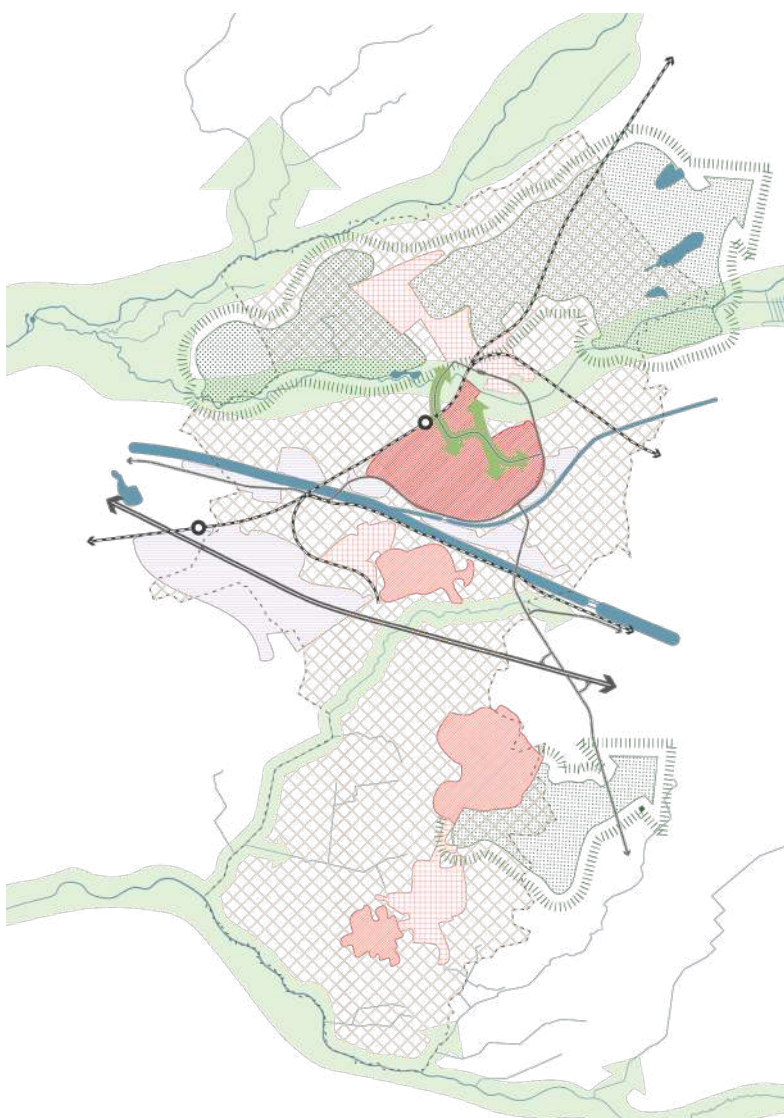


Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit Herentals

CONCEPTNOTA



COLOFON

Opdracht

Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit Herentals

Opdrachtgever

Stad Herentals

Onderzoeksteam

Arnout De Waele
Janne Vaes
Fien Bourgeois
Joost Herrebout
Luisa Saey
Pim Van Reempts
Svetlana Willems
Jakob Vandevoorde
Jiska Gysels
Jeroen Bastiaens
Maxime Le Roy
Koen Couderé

Atelier Romain

Dendermondsesteenweg 50
9000 Gent
+32 (0) 9 233 69 76
info@atelierromain.be
www.atelierromain.be

Endeavour

Rijnkaai 37
2000 Antwerpen
+32 (0) 478 25 62 12
www.endeavours.eu

SWECO

Posthofbrug 2-4
2600 Antwerpen
+32 (0) 2 386 06 40
www.swecobelgium.be

Kenter

Muizenheuvelstraat 87
2520 Ranst
www.kenteradvies.be

De opmaak van het beleidsplan wordt gesubsidieerd door de Vlaamse overheid



Introductie	5
<i>Waarom maken we een nieuwe visie op het ruimtelijk beleid?</i>	<i>6</i>
<i>Uit welke onderdelen bestaat een beleidsplan?</i>	<i>8</i>
<i>Welke stappen werden er reeds gezet bij de opmaak van het beleidsplan?</i>	<i>11</i>
 Een blik op het breder kader	 13
<i>Beleidsplan Ruimte Vlaanderen</i>	<i>14</i>
<i>Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen</i>	<i>18</i>
<i>Regionaal Mobiliteits- en openbaar vervoerplan Vervoerregio Kempen</i>	<i>23</i>
 Strategische visie: een toekomst voor Herentals	 27
<i>De grote uitdagingen voor Herentals</i>	<i>28</i>
<i>Ambities en ruimtelijke strategieën voor Herentals 2050</i>	<i>57</i>
 Beleidskaders: bouwstenen voor een robuuste stad	 79
<i>Beleidskader Wonen & Verdichting</i>	<i>80</i>
<i>Beleidskader Mobiliteit</i>	<i>122</i>
<i>Beleidskader Groenblauwe netwerken</i>	<i>134</i>
 Vooruitblik	 148

INTRODUCTIE

WAAROM MAKEN WE EEN NIEUWE VISIE OP HET RUIMTELIJK BELEID?

De ruimtelijke ordening in Vlaanderen wordt momenteel grotendeels gereguleerd door middel van de ruimtelijke structuurplannen. Deze bestaan uit een toelichtend, richtinggevend en bindend deel, die samen een onlosmakelijk verbonden document vormen. Die driedigheid maakt de structuurplannen een krachtig, maar ook rigide en statisch instrument. Indien men wijzigingen wil aanbrengen, moet men het hele document vernieuwen of herzien. Om meer flexibiliteit inzake ruimtelijke ordening in te bouwen, creëerde de Vlaamse overheid de beleidsplannen. Dit document is het eerste in de totstandkoming van een beleidsplan voor Herentals.

Het doel van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit is te komen tot een **nieuw kader voor het ruimtelijk beleid van de stad**. Drie voorname redenen tonen de nood van zo een nieuw kader:

1. Dit beleidsplan is nodig om een **globale en eenduidige visie** uit te denken voor het volledige grondgebied. Tot op heden is het ruimtelijk structuurplan Herentals het kader waarop ruimtelijke ontwikkelingen worden gebaseerd. Het structuurplan dateert echter van 2007 en hanteert een meer statische benadering van de gewenste ruimte. Met het nieuwe Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit willen we de ruimte over het volledige grondgebied (en daarbuiten) overschouwen en hanteren we een **dynamische benadering**. De ruimte is namelijk continu in ontwikkeling. Daarom hanteren we een **systemische blik** op de ruimte om deze dynamiek juist in kaart te kunnen brengen. Met deze methode geven we in dit plan vorm aan een **nieuw ruimtelijk beleid**, enerzijds opgemaakt vanuit de kwaliteiten en eigenschappen van de huidige ruimte

en anderzijds vanuit de uitdagingen en kansen die zich (zullen) voordoen.

2. Verder is het wenselijk om de stad van een nieuw ruimtelijk kader te voorzien voor **huidige en toekomstige projecten en plannen**. Herentals schreef de afgelopen tijd verschillende ruimtelijke uitvoeringsplannen, inrichtingsplannen of masterplannen uit. Al deze plannen en beleidsacties kaderen in een **hedendaagse ruimtelijke visie** en mikken op een **duurzame inrichting** van het grondgebied. Het is daarom nodig dat de stad kan rekenen op een vooruitstrevend kader voor haar ruimtelijk beleid. De visie die verankerd zit in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit zal dus op vele vlakken gelijk lopen met de visie die reeds vervat zit in recente of lopende planprocessen.
3. We werken met dit beleidsplan verder aan een **duurzaam ruimtelijk beleid**. Duurzaamheid interpreteren we hier op twee wijzen. In eerste instantie doet 'duurzaamheid' denken aan **toekomstbestendigheid** (bijvoorbeeld klimaatbestendigheid). We willen met het beleidsplan de langetermijnsuitdagingen aangaan en we werken vandaag aan een plan dat de uitdagingen van de toekomst opvangt. In tweede instantie willen we een plan maken dat ook **robuust** is. Het plan is **voldoende flexibel** en toekomstgericht, zodanig dat dit plan ook **voor een lange tijd een goed kader** voor de gemeente zal zijn. Deze twee interpretaties van 'duurzaamheid' passen ook in het opzet van een beleidsplan: het is toekomstgericht vanuit een strategische visie met een verre planhorizon en het bevat ook flexibele planonderdelen met de bedoeling dat deze ruimtelijke kaders lange tijd zullen worden gebruikt.

Omwillen van de drie hierboven beschreven redenen, dient het huidige ruimtelijk beleid in de gemeente te worden voorzien van een nieuw, vooruitstrevend kader voor haar ruimtelijk beleid in de toekomst. Dit is wat het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit zal omvatten: een duurzame, consistente ruimtelijke visie voor het volledige grondgebied, dat als kader en houvast zal dienen voor het toekomstig ruimtelijk beleid in de stad.

De dynamische benadering waarmee we de ruimte in Herentals bekijken, kan begrepen worden vanuit het concept van het systeemdenken. We aanschouwen de ruimtelijke structuur als één systeem dat in continue ontwikkeling is. We herleiden uitdagingen niet tot een geïsoleerd probleem om een specifieke oplossing te formuleren maar kijken naar de verschillende uitdagingen die zich in het hele systeem voordoen en zoeken strategieën en ingrepen die verschillende uitdagingen samen kunnen aangaan. Zo houden we aanhoudend rekening met de invloeden die stedelijke dynamieken (zoals lokale economie, landbouw, natuur, ...) op elkaar uitoefenen.

Om dit systeem goed te begrijpen, moeten we de ruimte benaderen als een structuur die uit verschillende lagen bestaat. Die lagen bestaan op hun beurt uit deelsystemen zoals de bodemstructuur, het hydrologisch netwerk of mobiliteitsnetwerk. De deelsystemen vervullen verschillende functies in het systeem zoals koolstofopslag, infiltratie of wonen. Verschillende lagen zoals de bodemstructuur of het hydrologisch netwerk zijn moeilijk te beïnvloeden, maar de werking en functie van deze lagen bepalen wel in sterke mate hoe we andere lagen hierop aanpassen.

Die lagen zijn ook allen het resultaat van historische processen en is het dus belangrijk om tijdens de analyses ook naar de geschiedenis te kijken. Zo zien we hoe veranderingen in één laag (bijvoorbeeld draineren van veen voor landbouw) invloed hebben gehad op andere (afnemen van waterretentie in hydrologisch systeem). Wanneer we dergelijke ontwikkelingen begrijpen is het mogelijk om adequate actie te ondernemen.



FIGUUR 1: Reductionistisch vs. systemisch denken

UIT WELKE ONDERDELEN BESTAAT EEN BELEIDSPLAN?

De ruimtelijke beleidsplannen bestaan allen uit één globale en integrale strategische visie enerzijds en een set individuele beleidskaders anderzijds. De **strategische visie** wordt opgemaakt voor de **lange termijn** (ca. 30 jaar) en beschrijft de gemeentelijke visie op de toekomst van de ruimte. Deze strategische visie wordt, gezien haar strategisch karakter, in principe niet vervangen. Vanuit het systeemdenken, is de strategische visie de **gewenste evolutie** van het ruimtelijk systeem tot 2050. Het dient dus als stip op de horizon voor Herentals (waarover later meer).

De beleidskaders daarentegen, zijn beleidsdocumenten die **concreter** beschrijven hoe de gemeente stappen zal zetten om deze visie tot realiteit te brengen. Deze kaders kunnen zowel thematisch als gebiedsgericht van aard zijn en beschrijven de strategieën en acties op **korte en middellange termijn** (6 à 12 jaar). Ze omvatten eveneens welke acties en strategieën mogelijke hefboomen zijn om de gewenste veranderingen teweeg te brengen binnen bepaalde deelsystemen.

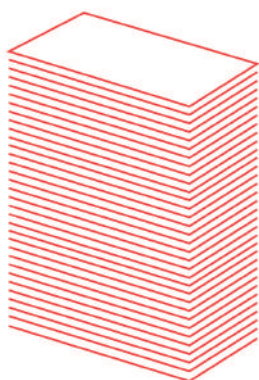
Een beleidsplan bestaat uit een strategische visie en minstens één beleidskader. Er is geen maximaal aantal beleidskaders: beleidskaders kunnen steeds toegevoegd, vernieuwd, of zelfs verwijderd worden. Dit is afhankelijk van hoe de eerste acties invloed uitoefenen op de continue ontwikkeling van het ruimtelijk systeem. Indien de gemeente een beleidskader wenst toe te voegen, kan men de opmaak van een nieuw individueel beleidskader opstarten zonder dat hierbij het volledige beleidsplan (de strategische visie en andere beleidskaders) dient te worden gewijzigd. Ook wanneer een beleidskader is afgewerkt, of aan hernieuwing toe is, kan dit eenvoudigweg gebeuren door de opmaak van een vervangend beleidskader. Een beleidsplan zorgt dus voor **een grote**

flexibiliteit én robuustheid tegelijk: een lopend beleid hoeft immers niet volledig te worden herbekeken bij specifieke wijzigingen.

Het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit van de stad Herentals is volop in opmaak. Het zal bestaan uit een strategische visie, met planhorizon in 2050 en drie **thematische beleidskaders** die samen een integraal ruimtelijk beleid voorstaan. De specifieke beleidskaders voor Herentals worden later meer expliciet toegelicht. Op pagina tien staat een leeswijzer die de algemene structuur van het beleidsplan (en deze conceptnota) omschrijft.

Voor de begeleiding en opmaak van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit stelde de stad Herentals het team Atelier Romain, Sweco, Endeavour en Kenter aan. Dit onderzoeksteam staat in voor de inhoudelijke ondersteuning van het beleidsplan. Tevens organiseert het team mee de nodige participatiemomenten en workshops die draagvlak creëren voor de verschillende ambities, strategieën en acties. Tot slot stelt het team ook een plan-MER analyse op.

RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

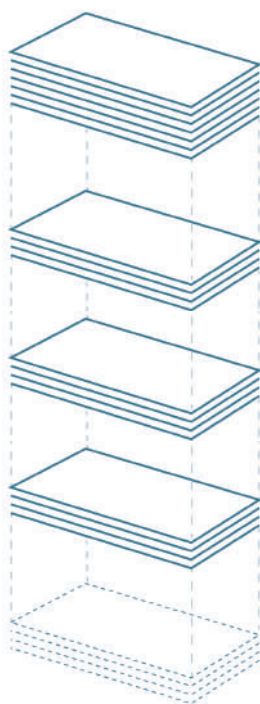


INFORMATIEF GEDEELTE

RICHTINGGEVEND GEDEELTE

BINDEND GEDEELTE

BELEIDSPLAN RUIMTE EN MOBILITEIT



STRATEGISCHE VISIE

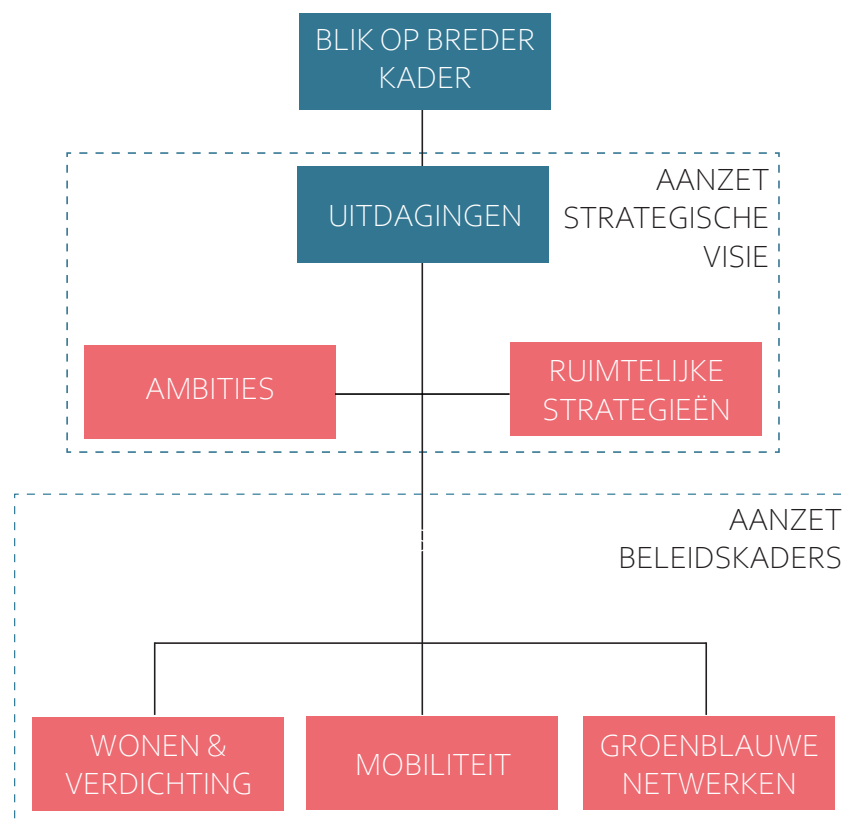
BELEIDSKADER WONEN & VERDICHTING

BELEIDSKADER MOBILITEIT

BELEIDSKADER GROENBLAUWE NETWERK

... TOEKOMSTIGE BELEIDSKADERS

FIGUUR 2: Ruimtelijk Structuurplan vs. Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit



FIGUUR 3: Leeswijzer conceptnota

WELKE STAPPEN WERDEN ER REEDS GEZET BIJ DE OPMAAK VAN HET BELEIDSPLAN?

Na de verkenningnota, die het einde van de verkenningfase aangaf en het begin van de onderzoeksfase inluidde, ligt nu voor u de conceptnota van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit Herentals. Deze conceptnota is het eerste formele document binnen het proces van het Beleidsplan. Met dit document wil het onderzoeksteam de grote lijnen voor het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit uiteenzetten én voorleggen aan het brede publiek.

Er werd echter al heel wat onderzoek uitgevoerd in voorbereiding van dit document. We startten in samenwerking met de stad met een verkennend onderzoek dat een globaal beeld van de ruimtelijke structuur van Herentals schetste. Hier werden de grote uitdagingen voor Herentals geïdentificeerd en geconcretiseerd in een set verdiepende onderzoeksvragen. We distilleerden hieruit de negen stedelijke ambities en hun ruimtelijke strategieën. Dit onderzoek resulteerde in een eerste verkenningnota die na te lezen is op de gemeentelijke website: <https://www.herentals.be/beleidsplan>

Na het verkennend onderzoek ging de fase van het verdiepend en verbredend onderzoek in. In verschillende deelonderzoeken zochten we antwoorden op de onderzoeksvragen uit de verkenningfase. Door gericht kennis aan te vullen waar nodig, kwamen we tot een gedetailleerder inzicht in de uitdagingen voor het ruimtelijk beleid van Herentals. Het verloop en de resultaten van dit verdiepend onderzoek zijn te vinden in de drie onderzoeksrapporten die in bijlage bij deze conceptnota zijn gevoegd.

Voor sommige uitdagingen zal het ruimtelijke

aspect echter een meer aanvullende rol spelen op de reeds bestaande plannen en onderzoeken. Zo werd in 2021 het **Energie- en klimaatactieplan** opgesteld, met een planhorizon op 2030. Het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit zal deze en andere specifieke beleidsdocumenten en plannen mee **ondersteunen vanuit ruimtelijke hoek**. Bij de huidige opmaak ervan wordt er over gewaakt dat er **geen strijdigheden** zijn met flankerend beleid. Voor specifieke beleidsinformatie zal het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit niet altijd de meest aangewezen bron zijn.

In voorliggende **conceptnota** staan we eerst stil bij het bredere kader waarbinnen dit beleidsplan wordt opgemaakt. Vervolgens focussen we op de aanzet van strategische visie. De visie vertrekt vanuit de grote uitdagingen waar Herentals voor staat tegen 2050. Van hieruit worden ambities en ruimtelijke strategieën uitgezet. Het laatste onderdeel van de conceptnota bestaat uit een eerste aanzet van beleidskaders wonen & verdichting, mobiliteit en groenblauwe netwerken.

Het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit schikt zich naar de beleidsplannen van **de hogere overheden**. Herentals houdt bij de opmaak van haar beleidsplan dus rekening met het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen (PBRA) en het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV). Als integraal deel van de vervoerregio Kempen, houdt Herentals ook rekening met het Regionaal Mobiliteitsplan en het Openbaar Vervoersplan.

Ook de opmaak van de beleidsplannen van de hogere overheden is nog volop bezig. Op 20 juli 2018 werd de Strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen door de Vlaamse Regering goedgekeurd. De daarbij horende beleidskaders zijn nog in opmaak. Wel werd recent (22 februari 2022) een plan van aanpak voorgesteld in de Conceptnota Bouwshift. Hierin worden de eerste krijtlijnen voor de oprichting van een BRV-fonds uiteengezet.

Ook de Provincie Antwerpen is momenteel nog bezig met de verdere uitbouw van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen. Het voorontwerp van dit beleidsplan werd in de zomer van 2021 afgerond en werd in het najaar van 2021 voor advies voorgelegd aan de relevante overheden en diensten. Eind 2022, tussen de opmaak van de ontwerp-conceptnota en die van de conceptnota voor Herentals in, werd het voorontwerp PBRA publiek bekend gemaakt. De aanpassingen aan de strategische visie en de beleidskaders werden in deze conceptnota geïntegreerd.

De vervoerregio Kempen was de eerste Vlaamse vervoerregio die een goedgekeurd Openbaar Vervoersplan op tafel kon leggen. Hierin werd een plan voorgelegd voor alle reguliere buslijnen van het openbaar vervoer. De vervoerregio stelt ook een Regionaal Mobiliteitsplan op om alle vervoersmodi in de toekomst beter op elkaar af te stemmen. Dit proces zit momenteel in de tweede fase, waarin de planopbouw vervat zit. De eerste fase werd afgerond met de publicatie van een oriëntatienota waarin de kansen en knelpunten van het huidige mobiliteitssysteem werden onderzocht aan de hand van een uitgebreide SWOT-analyse.

In de uitwerking van het gemeentelijk beleidsplan zullen **geen strijdigheden** met deze hogere beleidsplannen mogen voorkomen. Om te staven dat de ambities en strategieën van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit voor Herentals in overeenkomst zijn met deze plannen, wordt hieronder een eerste toetsing van deze elementen meegegeven. We hanteren voor deze eerste toetsing de hoofdlijnen uit de Strategische Visie van het BRV en de Nota Ruimte van het PBRA. Ook de analyse vanuit het Regionaal Mobiliteitsplan wordt uit de Oriëntatienota meegenomen. We koppelen bij elk onderdeel kort terug naar het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit voor Herentals.

EEN BLIK OP HET BREDERE KADER

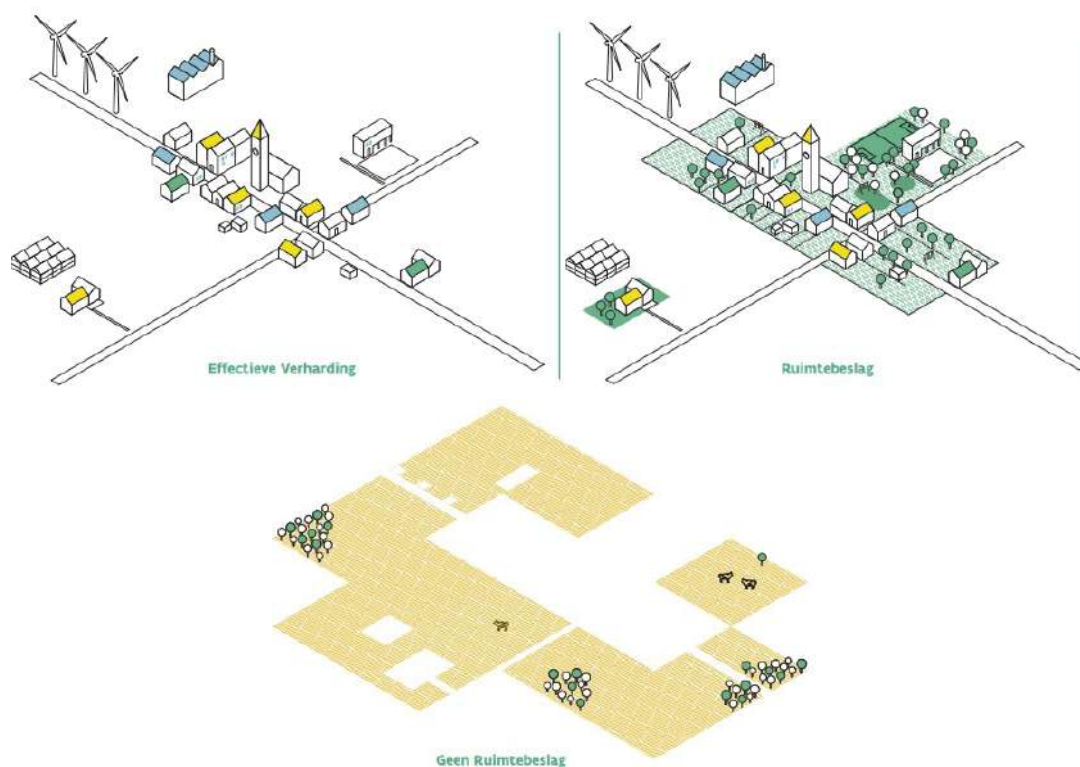
BELEIDSPLAN RUIMTE VLAANDEREN

Het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) stelt als eerste strategische doelstelling het terugdringen van bijkomend ruimtebeslag voorop, met een nulgroei tegen 2040. Om deze doelstelling te kunnen waarmaken is het verhogen van het ruimtelijk rendement noodzakelijk.

Het ruimtebeslag bestaat uit de ruimte, ingenomen door onze nederzettingen, door huisvesting, industriële en commerciële functies, transportinfrastructuur, recreatieve doeleinden, serres,... Parken en tuinen maken hier ook deel van uit. Wat niet tot het ruimtebeslag behoort, is de zogenaamde open ruimte: de onbebouwde landbouwgronden, zoals akkers en weides, de bossen, natuurgebieden, waterlopen,...

Herentals zal, net zoals heel Vlaanderen, met de ruimte moeten werken die beschikbaar is. Groei wil de stad opvangen op goed bereikbare en uitgeruste locaties. Tegelijk wil Herentals investeren in een robuuste open ruimte. Om deze te beschermen van verdere aansnijding, wordt de huidige open ruimte gehanteerd als onderlegger voor het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit in Herentals.

Het huidige ruimtebeslag in Herentals ligt met 44% hoger dan het Vlaamse gemiddelde (33%). Ook de betonsnelheid (de oppervlakte open ruimte die per dag verloren gaat) ligt met 240 m²/dag heel hoog. Er is dus zeker nog ruimte voor verbetering van het ruimtelijk rendement.



FIGUUR 4: Duiding bij begrippen 'verharding', 'ruimtebeslag' en 'geen ruimtebeslag'

bron: Strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2018)

Ruimtelijk rendement is de mate waarin het ruimtebeslag gebruikt wordt voor uiteenlopende maatschappelijke doeleinden. Het genereren van hoger ruimtelijk rendement gebeurt door meer activiteiten op eenzelfde oppervlakte te organiseren: méér doen met dezelfde ruimte. Wanneer we dit organiseren, letten we er op dat dit geen afbreuk doet aan de leefkwaliteit. Bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen stelt het BRV daarom een aantal kwaliteitsprincipes voorop om tot een palet van leefomgevingen te komen. Wonen en niet-woonfuncties worden verweven waar het kan, gescheiden waar het moet.

Hierbij moeten we goed overwegen op welke locaties deze groei op de meest duurzame manier kan worden opgevangen. Wanneer we immers ontwikkelingsmogelijkheden koppelen aan een bepaalde locatie, een bepaald dorp of een bepaalde wijk, moeten we ervan overtuigd zijn dat dit daarvoor ook de juiste

en meest aangewezen plaats is. Hiervoor houden we in grote lijnen rekening met drie belangrijke ruimtelijke randvoorwaarden: (1) de aanwezige voorzieningen en functies; (2) de ligging ten opzichte van en connectie met duurzame mobiliteitsknooppunten; en (3) de aanwezigheid van groenblauwe structuren.

Bovenop deze drie randvoorwaarden letten we ook op de specifieke kwaliteiten van een plaats. Deze kunnen enerzijds ruimtelijk van aard zijn, zoals de erfgoedwaarde van de bebouwde omgeving of de doorzichten vanuit een kern op het omliggend landschap. Anderzijds kunnen deze kwaliteiten ook meer ongrijpbaar, immaterieel van aard zijn zoals jaarlijkse evenementen, bepaalde ambachten of types bedrijvigheid, historische gebeurtenissen, religieuze betekenissen of volksverhalen,... Ook deze zaken dragen bij aan de eigenheid van een plaats.

In Herentals zorgen we voor ontwikkelperspectieven op maat van elke kern. Niet elke kern of buurt van de stad heeft immers dezelfde potenties voor verweving en eventuele groei.

Om hier in detail zicht op te krijgen, wordt er aan de hand van verschillende ruimtelijke indicatoren een kaart opgemaakt die het ruimtelijk of stedelijk ontwikkelpotentieel van het hele grondgebied weergeeft. Het bijhorende onderzoek hiervan is na te lezen in het Onderzoeksrapport Wonen & Verdichting.

We houden bij het verhogen van het ruimtelijk rendement niet alleen rekening met de bestaande ruimtelijke kwaliteiten, maar ook met de immateriële karakteristieken. Belangrijke ruimtelijke elementen zijn hierbij onder meer het groene karakter van de valleigebieden en de heuvelrug, het kleinschalige karakter van het stedelijk weefsel, de erfgoedwaarde van de stadskern, ... Meer immateriële zaken zijn bijvoorbeeld de

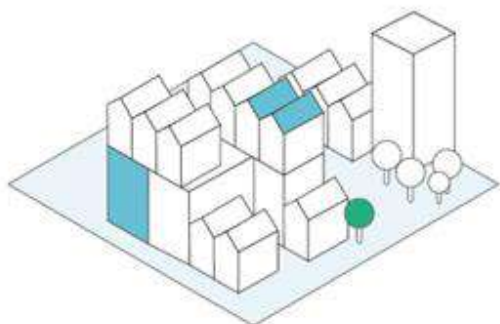
verbondenheid van bewoners met bepaalde plekken, het formele en informele verenigings- en buurtleven en de geschiedenis van Herentals als lakenstad.

De stadskern van Herentals is uitgesproken beter voorzien dan de twee dorpskernen en de omliggende verkavelingen. De stadskern wordt aangeduid als dé groeikern voor Herentals. Echter worden de dorpen en enkele sterke verkavelingen, met een dagelijks voorzieningenniveau, niet helemaal uitgesloten van ontwikkeling. We willen deze buurten de kans geven om robuust te ontwikkelen volgens de toekomstige demografische samenstellingen. We streven naar levenslang wonen in de eigen buurt of kern en ontwikkelingen van aangepaste woningtypologieën worden gebonden aan het lokale voorzieningenniveau. Zo maken we ook werk van diverse en aantrekkelijke woonomgevingen. We streven hier altijd naar een hogere verblijfskwaliteit met zowel de aanwezige functies alsook een meer uitgesproken woonkarakter.

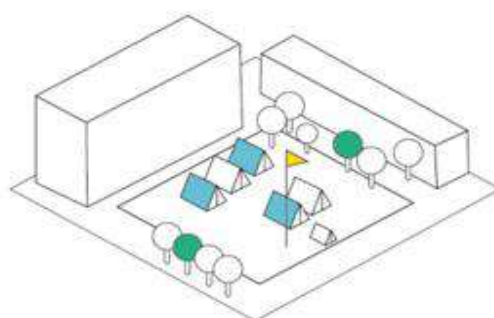
Wonen en werken zal in de toekomst dus hoofdzakelijk georganiseerd worden nabij collectieve vervoersknopen en voorzieningen, zoals het BRV voorschrijft. Zo moeten de juiste functies ontwikkeld worden op de juiste plaats. Deze twee ruimtelijke dragers, het voorzieningenniveau en de bereikbaarheid, bepalen de draagkracht van een omgeving voor bijkomend werk- en woonaanbod.

Daarnaast werkt Vlaanderen ook naar een robuuste open ruimte waarbij de verhardingsgraad in de betreffende gebieden wordt teruggedrongen. Onze niet-bebouwde ruimte wordt in het perspectief

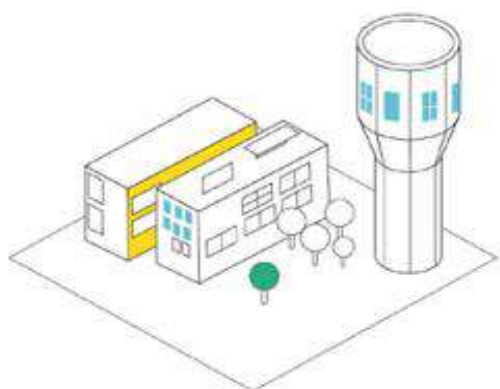
van klimaatverandering namelijk onmisbaar voor waterberging alsook klimaatregulering en -mildering. Ontharding en vergroening moeten de versnippering van de open ruimte terugdraaien en de biodiversiteit terug doen aansterken. Op deze manier kan een netwerk van groenblauwe aders uitgebouwd worden dat de open ruimte tot in de woonbuurten brengt. Dit netwerk biedt naast een versterkte ecologische waarde ook een vergrote landschapsbeleving en recreatieve component. Daarnaast zullen deze functies ook afgestemd moeten worden op mogelijke hernieuwbare energieproductie.



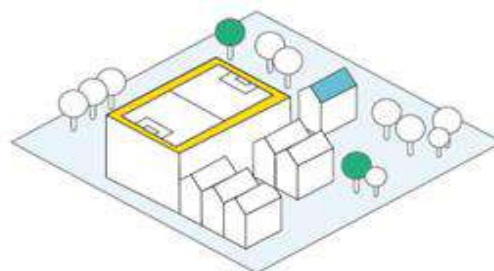
intensivering



tijdelijk ruimtegebruik



hergebruik



verweving

FIGUUR 5: Ruimtelijke principes om het ruimtelijk rendement te verhogen

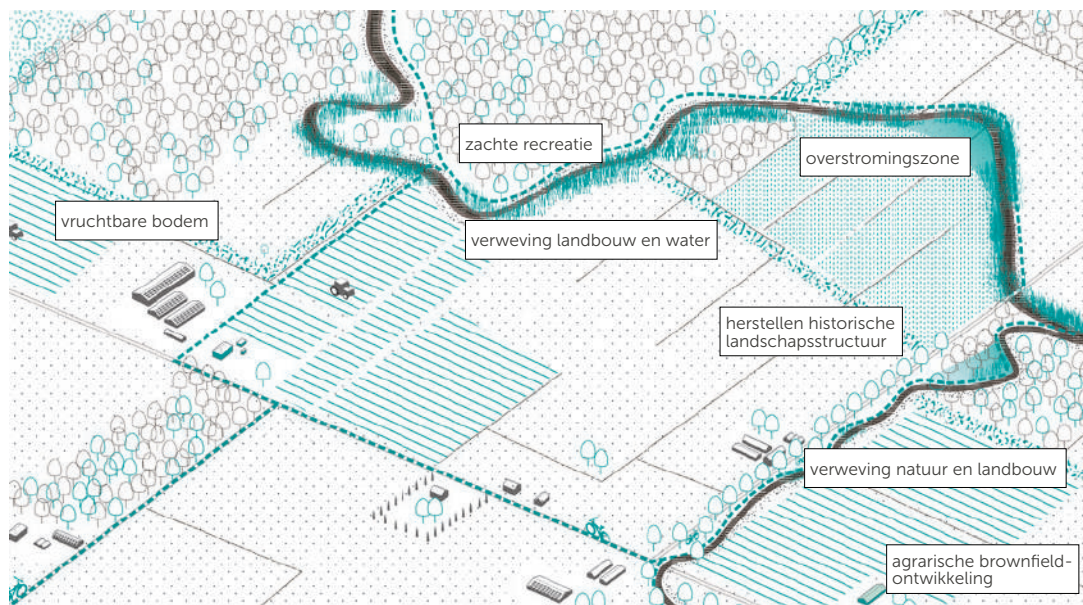
bron: Strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2018)

PROVINCIAAL BELEIDSPLAN RUIMTE ANTWERPEN

Verschillende principes en strategieën uit het provinciaal beleidsplan ruimte Antwerpen (PBRA) zullen verfijnd worden in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit van Herentals.

In de sterk bebouwde provincie Antwerpen moeten **natuur, landbouw, water en recreatie een samenhangend geheel** vormen. Deze verschillende componenten worden verweven en staan in voor een kwalitatief landschap dat talloze ecosysteemdiensten levert. De ruimte rondom de kernen wordt hierbij ingezet om de kernen met het landschap te verbinden.

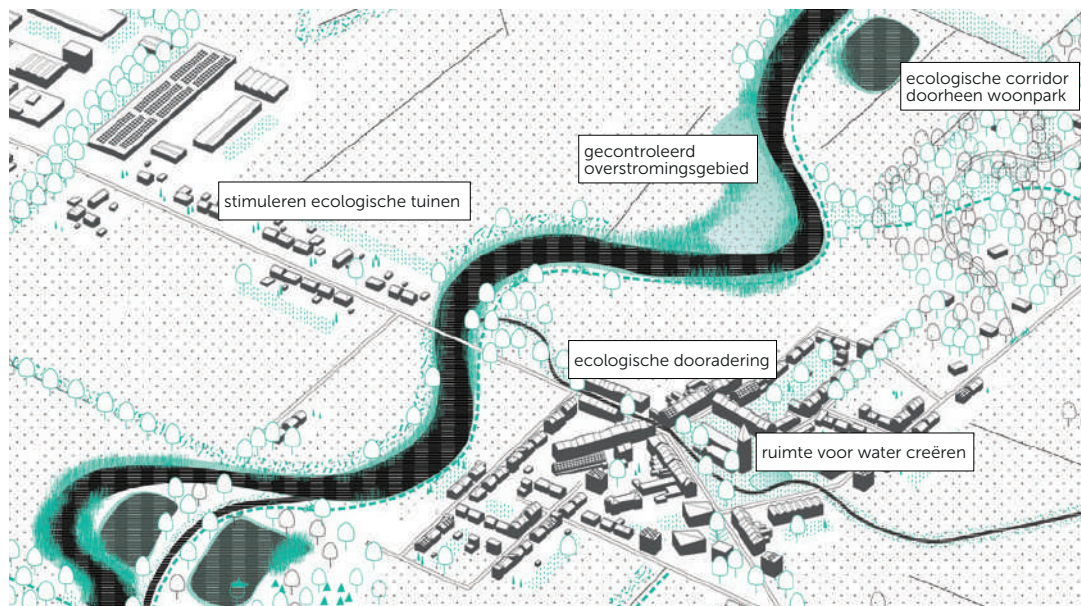
Dit grootschaliger groenblauwe netwerk kan echter versterkt worden tot op een kleiner schaalniveau om tot een **onafgebroken netwerk te komen dat door de open en bebouwde ruimte heen** loopt. Dit fijnmazig netwerk kan verschillende ecosysteemdiensten bieden, zoals het temperen van het hitte-eilandeffect, of het bufferen en opslaan van regenwater, die ook bijdragen aan de biodiversiteit en leefbaarheid in de kernen.



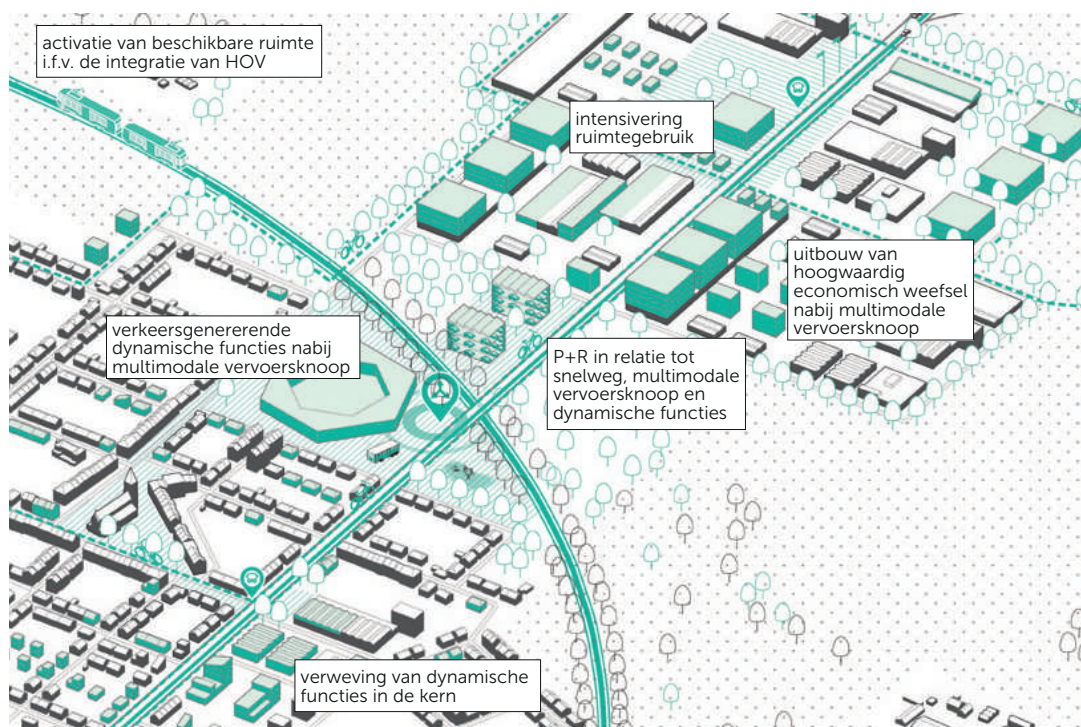
FIGUUR 6: Offensieve open ruimte

In Herentals is deze doelstelling meer dan relevant. Aan de noordzijde zijn de valleien van de Kleine Nete en de Aa en de Kempense Heuvelrug structurerend in de ruimte. Ook in het zuiden is water een structurerend element dankzij de vallei van de Wimp. Het versterken van dit bestaande waternetwerk vormt dus een belangrijke doelstelling.

Het waternetwerk vormt namelijk, omwille van de overstromingsrisico's, een bedreiging, maar ook een enorme opportuniteit om de stad met een hoge leefkwaliteit klimaatrobuust te maken. De afstand tussen groenblauwe structuren en de kernen is immers nooit heel groot.



FIGUUR 7: Samenhangend ecologisch netwerk



FIGUUR 8: Sluitend locatiebeleid voor (hoog)dynamische functies

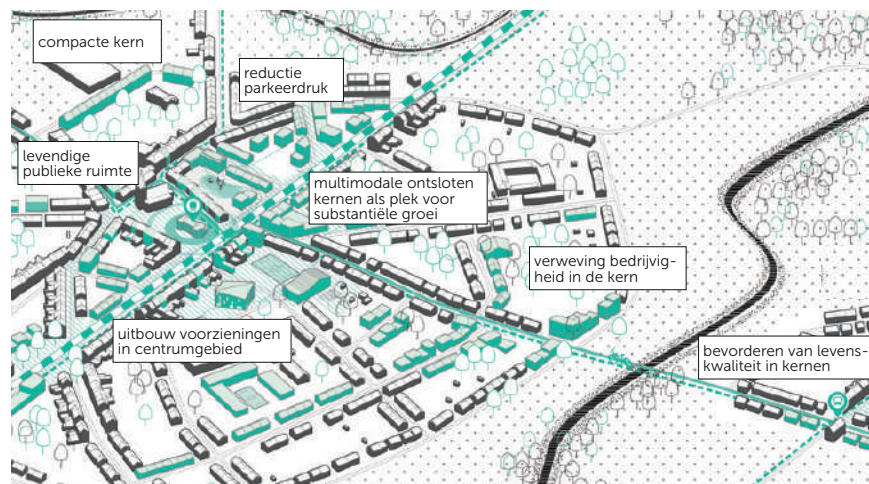
bron: Conceptnota Beleidsplan Ruimte Provincie Antwerpen: Strategische Visie (2019)

Bijkomend is een overstap naar duurzame mobiliteit noodzakelijk. Om een optimale werking van de mobiliteitsnetwerken te bewerkstelligen moeten plaatsen met een hoge bereikbaarheid en multimodale ontsluiting strategisch ingezet worden voor verdere ontwikkeling. **De synergie tussen de uitbouw van multimodale vervoerscorridors of assen en ruimtelijke ontwikkeling zal een bepalende factor zijn in het toekomstig ruimtelijk beleid.** Voorzieningen en bedrijven zullen in de eerste plaats op deze strategische locaties verder ontwikkeld worden. Verweving, meervoudig ruimtegebruik en eventuele stapeling van functies staan hierin voorop, rekening houdend met de draagkracht van de locatie en specifieke ontsluitingsnaden van de voorziening of functie.

Het verder aansnijden van gronden wordt vermeden. De bebouwing in de provincie Antwerpen is vandaag immers erg versnipperd. Bovendien zijn er ook nog heel wat juridische

bouw mogelijkheden op onwenselijke locaties. We moeten **de versnippering een halt toeroepen en uiteindelijk terugdraaien.** Het clusteren van functies is een essentiële stap om strategische locaties, de multimodale knopen, nog meer te intensiveren. Vervolgens wordt de **meerwaarde van het knooppuntbeleid geïnvesteerd in de open ruimte**, door bijvoorbeeld slecht gelegen woonmogelijkheden uit het aanbod te halen.

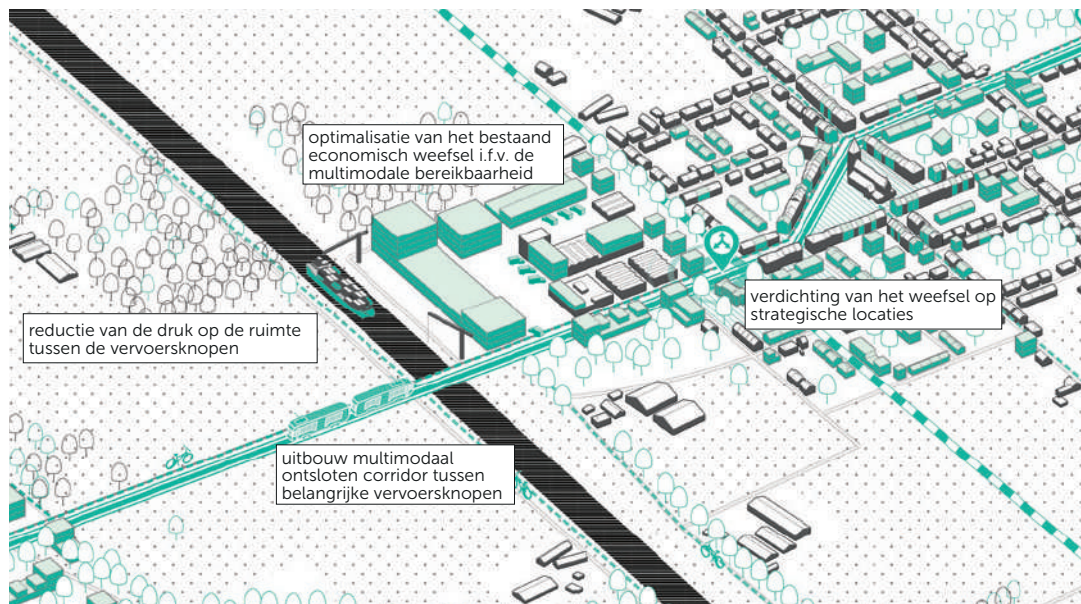
Een kern kan bijkomend verdicht worden door een **kwalitatieve ruimtelijke clustering van de woonomgeving** met andere functies zoals werk en ontspanning. Het ontwikkelingsperspectief van de centra is daarbij afhankelijk van hun grootte, draagkracht en bereikbaarheid. Bepaalde kernen zijn zo ideale plekken om bijkomende bevolkingsgroei op te vangen. Daarnaast staat het verhogen van de levenskwaliteit van bewoners en het versterken van de eigenheid van de kern voorop.



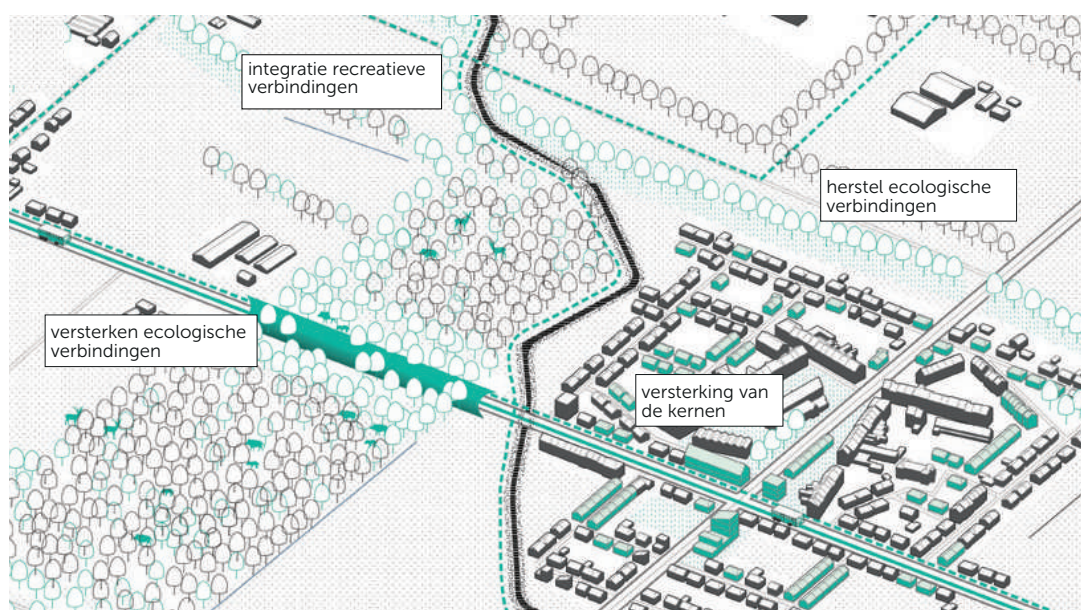
FIGUUR 9: Levendige kernen

Niet elke buurt van Herentals is even goed ontsloten. Er wordt daarom een slim locatiebeleid met een gedifferentieerde aanpak voorgesteld, dat focust op multimodale bereikbaarheid en koppeling met het aanwezige voorzieningenniveau. Op deze manier worden de mogelijkheden om te verdichten, of net te vergroenen, op de juiste plek toegepast.

Het terugdringen van bijkomend ruimtebeslag vormt een belangrijk thema in dit beleidsplan. Stapsgewijze oplossingen worden verkend om slecht gelegen woningvoorraad op termijn uit het aanbod te halen. Ook voor bijkomende aansnijding van onbebouwde gronden wordt naar een goede transitieoplossing gezocht.



FIGUUR 10: Ruimtelijk multimodale knopen

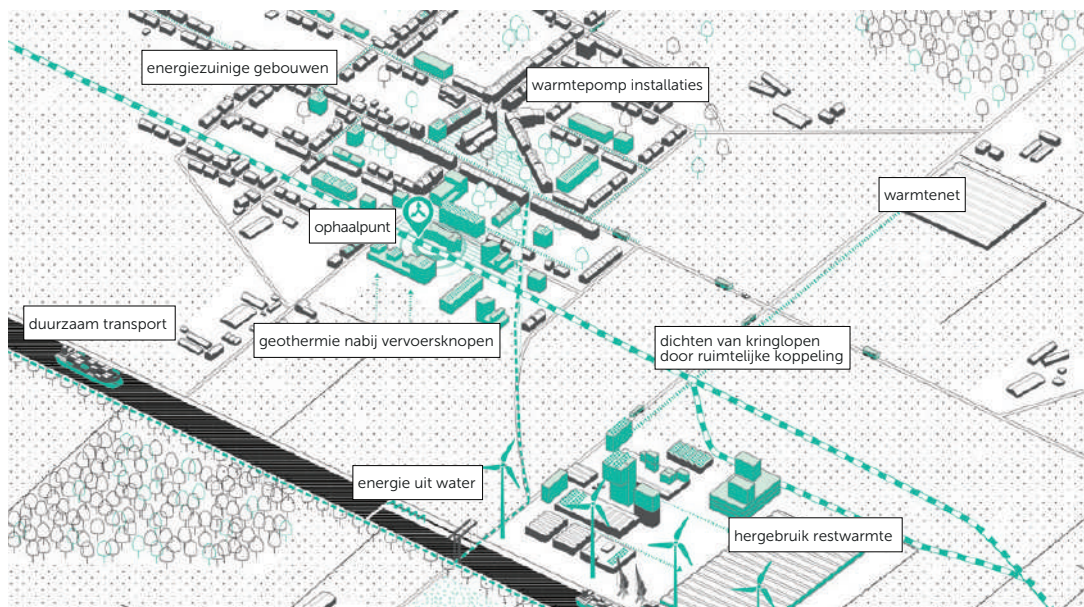


FIGUUR 11: Van versnippering naar bundeling

bron: Conceptnota Beleidsplan Ruimte Provincie Antwerpen: Strategische Visie (2019)

Ten slotte moet het ruimtelijk beleid een fundamentele bijdrage leveren aan de energietransitie. Naast het inspelen op de ruimtelijke impact van hernieuwbare energie heeft ruimtelijk beleid ook een impact in het voorkomen van energieverbruik. Door maximaal in te zetten op het bundelen en verweven van verschillende activiteiten en gebruiken kan de ruimte namelijk ook **energie-efficiënt** ingericht worden. Bijvoorbeeld het uitwisselen van energie of gebruik van restwarmte kunnen oplossingen zijn. Bovendien creëert een sterk locatiebeleid minder of meer duurzame en kortere verplaatsingen dan voordien, wat eveneens een positief effect op de mate aan energiebesparing heeft.

Het beleidsplan ondersteunt de plannen van de stad Herentals om een energie-efficiënte gemeente te worden. De plannen voor een duurzaam warmtenet (een warmteplan is reeds in opmaak) worden geïntegreerd in de ontwikkelstrategieën. Er wordt verder ingezet op het verhogen van de kansen voor energie-uitwisseling of hernieuwbare energie. Het beleidsplan zet hiervoor in op compacte kernen met verweven functies en de shift naar duurzame mobiliteit. Ruimte-efficiëntie op de bedrijventerreinen steunt niet alleen deze doelstelling maar verhoogt ook het ruimtelijk rendement en zorgt voor een reductie van de bouwsnelheid. Deze principes passen goed in de strategie 'Dubbel duurzaam bouwen'.



FIGUUR 12: Energie-efficiëntie

Voorontwerp Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen

In het recent uitgegeven voorontwerp van het Beleidsplan Ruimte heeft de Provincie Antwerpen voornamelijk de drie beleidskaders verder uitgedacht. De beleidskaders zijn:

- 'sterke netwerken: ruimte en mobiliteit'
- 'levendige kernen'
- 'verdichten en ontlichten van de open ruimte'

In het beleidskader 'sterke netwerken: ruimte en mobiliteit' wil de provincie vooral inzetten op het stimuleren van hoogdynamische functies die mobiliteit genereren en dit enkel op multimodale vervoersknoten. Ze vertrekken daarbij niet langer vanuit taakstellingen, maar vanuit de mogelijkheden die een bepaalde plek biedt. Dit doen ze vanuit twee invalshoeken:

- personenvervoer
- goederenvervoer

Een typering van de knooppunten voor personenvervoer wordt in de eerste plaats bepaald door het netwerk van openbaar vervoer, in tweede instantie door het fietsnetwerk en in de laatste plaats door toegankelijkheid via privaat gemotoriseerd verkeer.

Voor goederenvervoer is vooral de mate aan verknoping met hogere netwerken via water- en spoorwegen bepalend voor de typologie die een gebied toebedeeld krijgt.

Voor personenvervoer is Herentals een 'interregionale ruimtelijke multimodale knoop' met een ruim aanbod aan hoogwaardige verbindingen tot interregionaal niveau (verplaatsingen naar naburige regio's). De ligging aan het Albertkanaal (ENA), maar vooral het station spelen hier een belangrijke rol in.

Met betrekking tot goederenvervoer zijn de zones rondom Herentals van een 'derde orde ruimtelijke multimodale knoop'. Deze gebieden hebben een afvoerende functie naar tweede en eerste orde multimodale knopen, hebben minder een overslagfunctie en er is in verhouding meer mogelijkheid tot waardetoevoeging aan producten die in deze zones verwerkt worden in productiecentra of opslagfaciliteiten. Herentals speelt wel een belangrijke factor in het bundelen van vervoer voor kleinere bedrijven via multimodaal transport (om het transport via de weg te vrijwaren).

Het hoofddoel van het beleidskader 'levendige kernen' is het ontwikkelen van kwalitatieve, multifunctionele kernen om de leefomgevingen in onze provincie duurzaam te maken. Het verhogen van het ruimtelijk rendement uit de strategische visie (en ook het BRV) is daarin essentieel. Door middel van kernversterking vrijwaren we de open ruimte en versterken we het bestaande patrimonium.

Om die kernversterking te bewerkstelligen heeft de provincie een kerntypering uitgedacht, waar zij eveneens een woonprogramma tot 2030 op hebben gebaseerd. De criteria waarop de kerntypering is gebaseerd zijn:

- Stedelijk of niet-stedelijk
- Schaal
- Aantrekkingskracht of gebruikersintensiteit
- Knoopwaarde
- Plaatswaarde
- De ligging, relatie en samenhang ten opzichte van de omliggende kernen

Volgens die typering is de stad Herentals een 'stedelijke kern met regionale rol' en zijn de nabijgelegen wijken Veldhoven (zuidelijk gelegen) en Koulaak en Wijngaard (noordelijk gelegen) stedelijke dorpen. Morkhoven en

Noorderwijk zijn traditionele dorpskernen. Deze dorpskernen herbergen volgens het rapport momenteel echter reeds meer dan de helft (50,5%) van de huishoudens in Herentals en zonder maatregelen zouden zij tot 2030 de sterkste relatieve groei binnen Herentals ervaren.

De provincie wil deze groei afremmen door maximaal 50% van de verwachte groei in de dorpen toe te laten en de rest van de groei naar de stadskern van Herentals te stuwen. Deze visie sluit aan bij de uitwerking van de woonmilieus, die later aan bod zal komen.

Met het beleidskader 'verdichten en ontlichten van open ruimte' wil de provincie Antwerpen massaal inzetten op de Vlaamse ambitie om het dagelijks bijkomende ruimtebeslag tot nul te reduceren tegen 2040. Dit beleidskader sluit rechtstreeks aan op de 'kernversterking' uit het beleidskader 'levendige kernen', door zoveel mogelijk te ontlichten. Sleutelconcepten binnen dit kader zijn het verhogen van infiltratiecapaciteit, terugdringen van zonevreemd (agrarisch) gebruik, verminderen van de nood aan privaat gemotoriseerd verkeer, ... Daarnaast vormt de energietransitie ook een uitdaging. De provincie wil tegen 2050 energiezelfvoorzienend zijn, zonder daarin de open ruimte te moeten belasten. De juiste functie of de juiste plaats situeren is daarbij essentieel.

Verscheidene van deze principes komen rechtstreeks of onrechtstreeks in dit beleidsplan aan bod. Vooral in het beleidskader voor groenblauwe netwerken.

REGIONAAL MOBILITEITS- EN OPENBAAR VERVOERPLAN VERVOERREGIO KEMPEN

De Vlaamse Regering keurde in april 2019 het nieuwe **decreet Basisbereikbaarheid** goed. Basisbereikbaarheid staat voor het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een efficiënt en vraaggericht systeem met een optimale inzet van middelen.

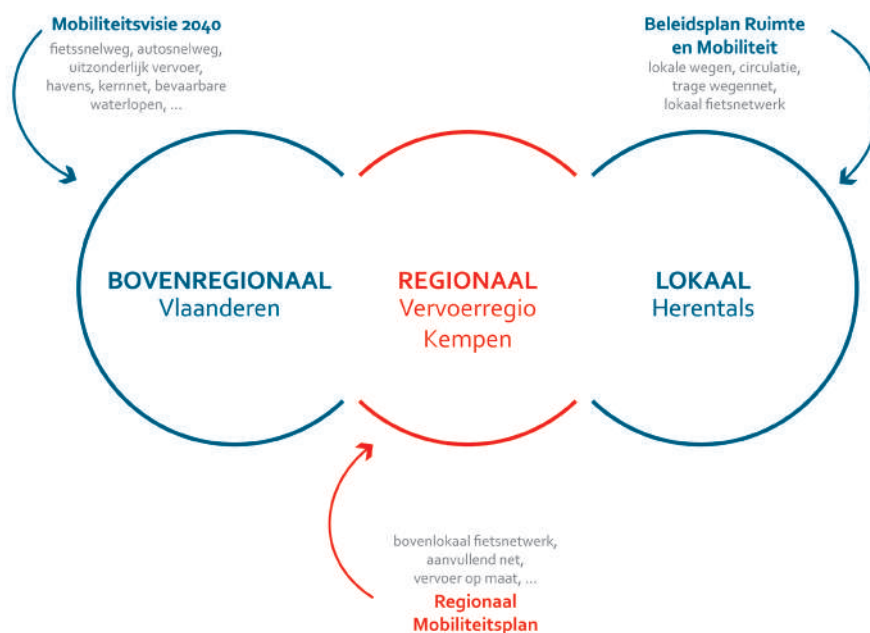
Centraal staat de term **combimobiliteit of multimodaal reisgedrag**, waarbij reizigers verschillende vervoersmiddelen combineren. De beschikbaarheid van verschillende vervoersmiddelen en goed uitgeruste knooppunten (of Hoppinpunten) maken het mogelijk vlot over te stappen.

Om basisbereikbaarheid te realiseren, wordt Vlaanderen verdeeld in 15 vervoerregio's. Elke regio heeft een vervoerregioraad, samengesteld uit lokale besturen en

gewestelijke instanties. De stad Herentals behoort tot de Vervoerregio Kempen. Elke vervoerregio staat in voor de opmaak van een regionaal mobiliteitsplan dat de invulling van basisbereikbaarheid bewaakt, evalueert en stuurt. Het plan gaat uit van een visie voor alle vervoersmodi en de regio's mikken hiermee op de lange termijn. Voor de korte termijn stellen de regio's ook een openbaar vervoerplan op.

Regionaal Mobiliteitsplan

Waar op Vlaams niveau bovenregionale beslissingen worden genomen, zoals het vastleggen van het kernnet buslijnen, de fietsostrades of snelwegen, en het lokale niveau zeer gericht problematieken kan aanpakken inzake circulatie of parkeren, situeert het regionaal Mobiliteitsplan zich hier tussenin.



FIGUUR 13: Situering van het regionaal mobiliteitsplan

bron: 'Geïntegreerd regioaal mobiliteitsplan' op Vlaanderen.be, eigen verwerking)

Op basis van de Europese SUMP-richtlijnen wordt de opmaak van het regionale mobiliteitsplan in **drie fasen** vormgegeven. De oriënteringsfase, de synthesefase en het actieplan.

De vervoerregio Kempen rondde de eerste fase in de opmaak van het mobiliteitsplan af. Hierin werd een globale analyse van de regio gemaakt, niet enkel op mobiliteitsnetwerken maar ook op belasting, verplaatsingsgedrag, ruimtelijke structuur, ... Verder konden alle stakeholders, zowel de lokale overheden als de gewestelijke instanties, hun bezorgdheden en lokale problematieken op tafel leggen. Op basis van die input kon al een sterke SWOT-analyse worden opgesteld die de basis legde voor onderzoeksvragen die in de tweede fase zullen beantwoord worden.

Momenteel zit de vervoerregio Kempen dus in de synthesefase, waarin de strategische visie wordt opgebouwd en verschillende operationele doelstellingen worden vormgegeven. Na afronding kan een actieplan worden opgesteld. Samen zal dit resulteren in een visiedocument, het regionaal mobiliteitsplan. Als dit document er ligt, rest er de regio nog om het plan blijvend te monitoren en te evalueren.

Openbaar vervoerplan

De vervoerregio legde in 2020 het openbaar vervoerplan vast, waarmee ze bepaalde hoe het openbaar vervoer op elkaar zal afgestemd zijn, dit op vier niveaus: het treinnet, het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat.

Voor het treinnet kan de vervoerregio enkel advies geven aangezien dit netwerk op korte termijn al vastligt. De lijnen in het kernnet en aanvullend net omvatten de vaste buslijnen binnen de regio en werden in dit plan vastgelegd. Het bepalen van welke lijnen te behouden, toe te voegen en toe te kennen aan een bepaald lijntype gebeurde op basis van objectieve data. Zo werd een plan bekomen op maat van de reizigers.

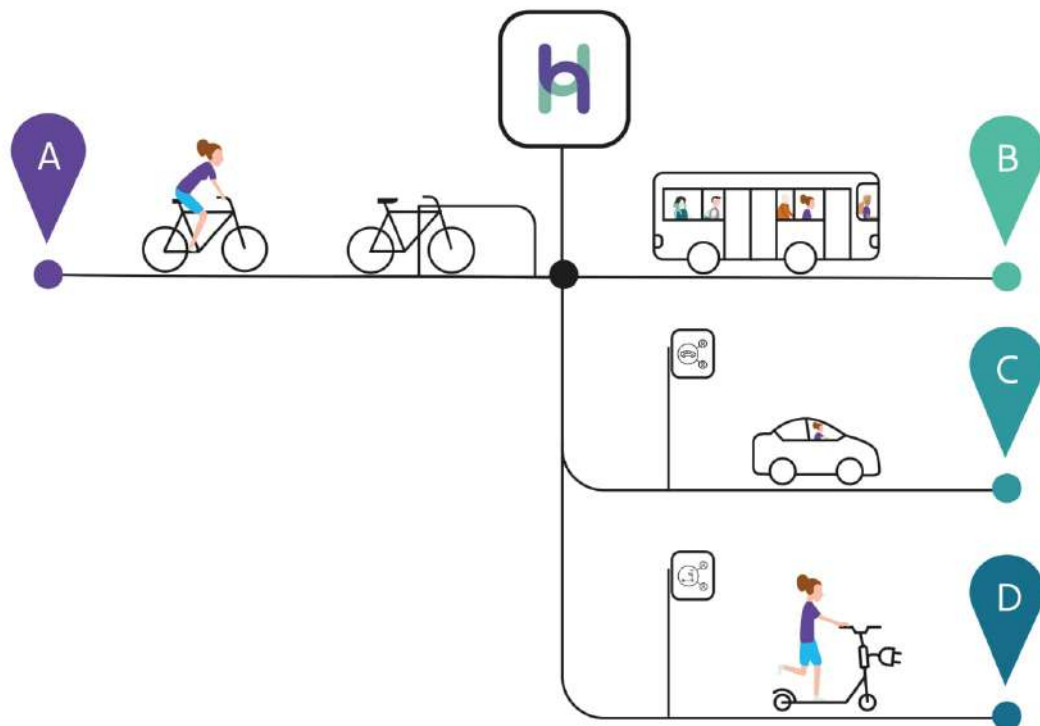
Een ruggengraat voor het openbaar vervoersplan zijn de belangrijke vervoersknooppunten die verder uitgebouwd zullen worden tot hoppingpunten. Dit zijn plaatsen waar verschillende vervoersmodi, inclusief uitgebouwde fiets- of autodeelsystemen, bij elkaar samenkomen en zo de actieradius van het openbaar vervoernetwerk vergroten.

Herentals heeft als kleinstedelijk gebied een belangrijke ruimtelijke rol binnen de vervoerregio Kempen. Het is daarom belangrijk dat de doelstellingen die in het regionaal mobiliteitsplan vervat zitten ook een doorwerking krijgen op gemeentelijk niveau. Het lokaal mobiliteits- en circulatieplan, dat parallel wordt opgesteld met het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit, zal een verdere verfijning omvatten van het regionale mobiliteitsplan. Hierbij staat basisbereikbaarheid opnieuw centraal aangezien plekken met een hogere plaats- en/of knoopwaarde sterker verbonden worden. De focus ligt dus op de bereikbaarheid van de kernen en het uitbouwen van Herentals station als dé mobiliteitshub van de stad.

De vervoerregio keurde ook principes goed voor 'vervoer op maat' om de gaten in het openbaar vervoernetwerk in te vullen. Waar vroeger 'vervoer op maat' vooral uit belbussen bestond, zullen in de toekomst deelfietsen, deelauto's maar ook flexbussen en ov-taxi's deel uitmaken van het principe. In de Kempen wordt de eigen fiets gepromoot als de belangrijkste verplaatsingswijze.

Binnen het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit voor Herentals speelt openbaar vervoer een belangrijke rol: De uitbouw van goed uitgeruste hoppinpunten draagt bij aan de levendigheid van de verschillende kernen, het station als mobiliteitshub kan de stedelijke rol van Herentals in de regio bevestigen en het aanvullen van het ov-netwerk met 'vervoer op maat' biedt ruimtelijke keuzes een ruggesteun.

Verder wordt rekening gehouden met nieuwe en/of geschrapte lijnen in het openbaar vervoerplan om ruimtelijke strategieën of ontwerpend onderzoek op af te stemmen. Een vitaal openbaar vervoernetwerk is van onmiskenbaar belang voor een duurzame stedelijke toekomst.



FIGUUR 14: Hoppinpunten: belangrijke multimodale vervoersknooppunten

bron: Vlaanderen.be, 'Vervoerregio Kempen'

Zoals eerder aangehaald, omschrijft een strategische visie de lange-termijnvisie van een gemeente. Meer concreet omvat deze ten eerste de brede ambities waarmee de gemeente de huidige problematieken wil aankaarten, en ten tweede de ruimtelijke strategieën om daartoe te geraken. Voor Herentals werken we dus een strategische visie uit die tot 2050 van kracht zal zijn.

We willen in deze visie voldoende flexibiliteit inbouwen om voortschrijdend inzicht op te vangen. Wanneer nieuwe kennis over een bepaald thema naar boven komt, moet deze binnen de visie kunnen passen. Dit document is in tegenstelling tot de beleidskaders (waarover later meer) niet eenvoudig te vervangen of te wijzigen. We omschrijven de ambities en

strategieën in de visie op een brede manier zodat deze voldoende duurzaam is en concrete ruimtelijke interventies uit de beleidskaders hier niet mee in conflict komen.

De richtlijnen uit de strategische visie specificeren geen concrete beleidsvoorstellen. Deze komen enkel voor in de beleidskaders. In het komende onderdeel zullen enkel de uitdagingen, ambities en ruimtelijke strategieën aan bod komen, waar in die beleidskaders een antwoord op wordt geboden. In de fase van de conceptnota geven we een eerste aanzet voor die strategische visie. Deze kan door het toekomstige proces heen nog verder gewijzigd of aangevuld worden.

STRATEGISCHE VISIE

DE GROTE UITDAGINGEN VOOR HERENTALS

Een strategische visie vloeit voort uit de uitdagingen waarmee de gemeente momenteel geconfronteerd wordt. Het onderzoeksteam selecteerde deze struikelblokken op basis van veldwerk, reeds uitgevoerd onderzoek, beleidsvisies en gesprekken met betrokken actoren. Sommige van deze uitdagingen kunnen zich op de korte termijn laten voelen, terwijl andere misschien eerder op de lange termijn merkbaar worden. Ongeacht dit mogelijke verschil in tijdspanne, is Herentals voor elk vraagstuk gebaat bij een lange-termijnvisie, wat de opzet van dit beleidsplan beoogt. In dit hoofdstuk gaan we verder in op de zeven grote uitdagingen voor Herentals, namelijk:

- Een veranderend klimaat
- Demografische trends
- Schaarse ruimte
- Een gezonde leefomgeving
- Aantrekkelijke kernen en landschappen
- Bedrijvigheid in transitie
- Dominant autogebruik

Deze kwesties zijn binnen de ruimtelijke planning relatief generiek van aard en kunnen dus in feite doorgetrokken worden voor andere steden en gemeenten. Niet verwonderlijk komen deze thema's, zoals eerder uiteengezet, ook voor in de beleidsplannen van hogere overheden. De grootste uitdaging is dus niet zozeer om deze te herkennen, maar eerder om oplossingsrichtingen op maat van de gemeente te vinden. Bijkomend is het mogelijk dat tijdens de verdere uitwerking van het beleidsplan nieuwe dilemma's ontstaan. Deze lijst is immers niet exhaustief en een nieuwe context biedt altijd nieuwe inzichten.



Een veranderend klimaat

Klimaatverandering is geen lokaal fenomeen. De hele wereld gaat gebukt onder de gevolgen van temperatuurschommelingen en extreme klimatologische omstandigheden. In Herentals zal het veranderend klimaat vooral voelbaar zijn door een toename van perioden met hittestress en de bijhorende droogte, die in langere en intensere perioden zal voorkomen. Verder komt er een toenemende wateroverlast op Herentals af, die voor meer en hevigere pluviale overstromingen zal zorgen. Deze klimaatswijzigingen hebben bovendien een grote invloed op de dalende biodiversiteit. Flora en fauna nemen af in soortenrijkdom en aantallen aangezien de omgevingen waarin zij kunnen leven en groeien net in aantal en oppervlakte afnemen.

Deze uitdagingen spelen op een globale schaal. Het is een zeer complex probleem waarbij het 'reductionistisch denken' zeer snel tegen limieten aanbotst. Het is niet mogelijk deze trends te keren enkel en alleen op gemeentelijk niveau. Herentals is hier deel van een groter systeem dat op regionaal, landelijk en zelfs wereldniveau speelt. Het is echter wél noodzakelijk om zowel op regionaal als lokaal niveau inspanningen te leveren die tegen deze negatieve trends ingaan. Niet alleen kan dit lokaal de leefbaarheid verhogen en negatieve effecten tegengaan, maar ook kunnen maatregelen in Herentals positieve effecten leveren voor gemeenten in de regio of zelfs voor gebieden die ver stroomafwaarts van de rivieren liggen.

Hitte

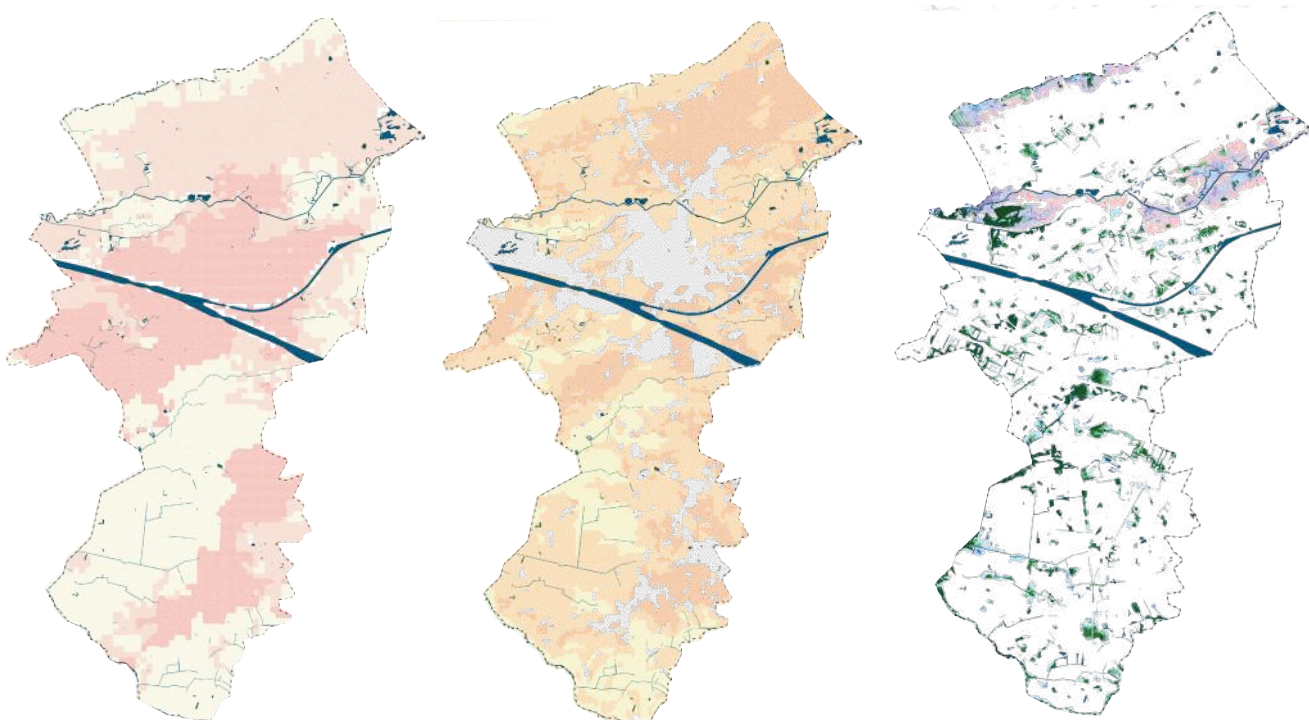
Qua aantal hittegolfgaardagen, een indicator die het best de verhoogde hittestress weergeeft, scoort de regio Kempen het hoogst in Vlaanderen. Dit is deels te wijten aan de zandige ondergrond. De versteende stadskern

van Herentals en (in mindere mate) de kernen van Noorderwijk en Morkhoven zijn extra gevoelig voor hittestress omwille van het hitte-eilandeffect. De nabijgelegen natuurgebieden brengen onvoldoende koelte om de hitte in de kernen te voorkomen. We gaan hier verder op in als we de uitdaging 'Gezonde leefomgevingen' bekijken.

Droogte

Herentals wordt gekenmerkt door een zandige bodem, waardoor deze gevoelig is aan droogte. De stuifzandruggen, zoals de Kempense Heuvelrug maar ook de Teunenberg en de getuigeheuvel Oosterhoven, zijn het meest droogtegevoelig. Zij worden vandaag grotendeels bedekt met naaldbossen. Bij regenval wordt het hemelwater grotendeels opgehouden in de kruinen van de naaldbomen, waardoor deze slechts in beperkte mate de bodem bereikt en de rest terug verdampt. De zandbodem zorgt bovendien voor een goede doorlating van het infiltrerende water. In combinatie met de versnelde afvoer van water, droogt de bodem nog sneller uit. Dit probleem doet zich voor op de Kempense Heuvelrug en de valleigebieden van de Kleine Nete en de Aa door een historische drainage van de natte valleigebieden om ruimte voor weilanden te creëren (Kempense Heuvelrug & Valleigebieden, 2021), maar ook ten zuiden van het kanaal werden in het verleden aanwezige waterlopen rechtgetrokken en bodems gedraineerd in het kader van ruilverkavelingen en schaalvergrotingen in de landbouw. Het nalatenschap van deze technieken, die toen economische kansen boden, werkt de droogtegevoeligheid verder in de hand.

In de bebouwde gebieden wordt de droogteproblematiek dan weer versterkt door de hoge verhardingsgraad. Hemelwater wordt



FIGUUR 15: Hittestress (2050) - droogtegevoeligheid bodem - aangroei overstroombaar gebied (2050)

bron: Klimaatportaal - eigen verwerking

niet vastgehouden in de bodem door infiltratie, maar wordt vanop de daken en de straten naar de hemelwaterafvoersystemen geleid. Van daar wordt het water zo snel mogelijk naar oppervlaktewaterlichamen gestuurd, waar het vaak niet de tijd krijgt om te infiltreren in de bodem.

Overstroming

Verder is ook het overstromingsrisico een belangrijke klimaatuitdaging die in de gaten moet worden gehouden in dit beleidsplan. Overstromingen, veroorzaakt door rivieren die uit hun beddingen breken (fluviaal) of door periodes van hevige regenval (pluviaal), zijn een zekerheid voor de toekomst.

In Herentals zien we dat het toekomstige fluviale overstromingsrisico zich concentreert in de hoofdzakelijk onbebouwde valleigebieden van de Kleine Nete en de Aa. Deze waterlopen benutten hiertoe hun historische winterbeddingen. Dit beperkt risico is vooral te danken aan de historische verdieping en

het afsnijden van een groot aantal bochten van de Kleine Nete (Kempense Heuvelrug & Valleigebieden, 2021).

Wel wordt duidelijk dat bepaalde delen van de bebouwde omgeving (en dan vooral de stadskern en het bedrijventerrein Wolfstee) gevoelig zijn voor pluviaal overstromingsgevaar. Dit zijn overstromingen veroorzaakt door hevige regenval. Dit is voornamelijk het gevolg van de hoge verhardingsgraad, een ondergedimensioneerd rioleringsnet en de beperkte plaatselijke buffer- en infiltratiecapaciteit in de bebouwde omgeving.

In de open ruimte zien we dat deze pluviale overstromingen zich kunnen voordoen in kommen. Dit zijn putten in iets hoger gelegen gebieden. De aanwezigheid van deze kommen kan een dankbare sleutel zijn in de strijd tegen de droogte.

Verhoogde druk op de biodiversiteit

Herentals ligt op het kruispunt van tal van ecosystemen en structuurdragende landschappen. De valleigebieden van de Aa en de Kleine Nete, die de Kempense Heuvelrug omarmen, zijn deel van de eigenheid van Herentals. Maar ook structuren zoals de vallei van de Wimp, deel van het stroomgebied van de Grote Nete of de Teunenberg dragen bij aan het biodiverse landschap van Herentals en regio.

Toch is die biodiversiteit kwetsbaar en staat ze al enige tijd onder druk. In de loop der tijd, en nu nog steeds, veranderde het landschap dermate door menselijke ingrepen, waarbij het belang van biodiversiteit en groenblauwe netwerken niet altijd werd erkend. De gevolgen daarvan worden nu naderhand herkenbaar. De afname van biodiversiteit en de klimaateffecten zijn namelijk communicerende vaten. Een aanhoudende droogte wordt bijvoorbeeld versterkt door een afgenomen biodiversiteit op de heuvelruggen. Die droogte zorgt er dan weer voor dat minder soorten kunnen overleven, waardoor de biodiversiteit verder afneemt.

In het noordelijke deel van het grondgebied, gekarakteriseerd door de heuvelrug en de valleigebieden van de Aa en de Kleine Nete, is het landschap historisch vooral gewijzigd in het karakter van de bossen. Historische biodiverse loofbossen die werden afgewisseld door meer open droge heidegebieden werden gekapt of geruimd voor hout- en landwinning, na verloop van tijd werden deze gebieden herbebossed met meer monotone naaldbomen, die een andere invloed hadden op het hydrologische systeem. Ook de typische open paraboolduinen groeiden dicht en werden onherkenbaar in het landschap. Verdere landwinning draineerde de valleigebieden sterk. In combinatie met het bevaarbaar maken van de Kleine Nete beïnvloedde dit de biodiversiteit van de valleien. De seizoenale overstromingen van de Nete bleven uit, waardoor het vruchtbare

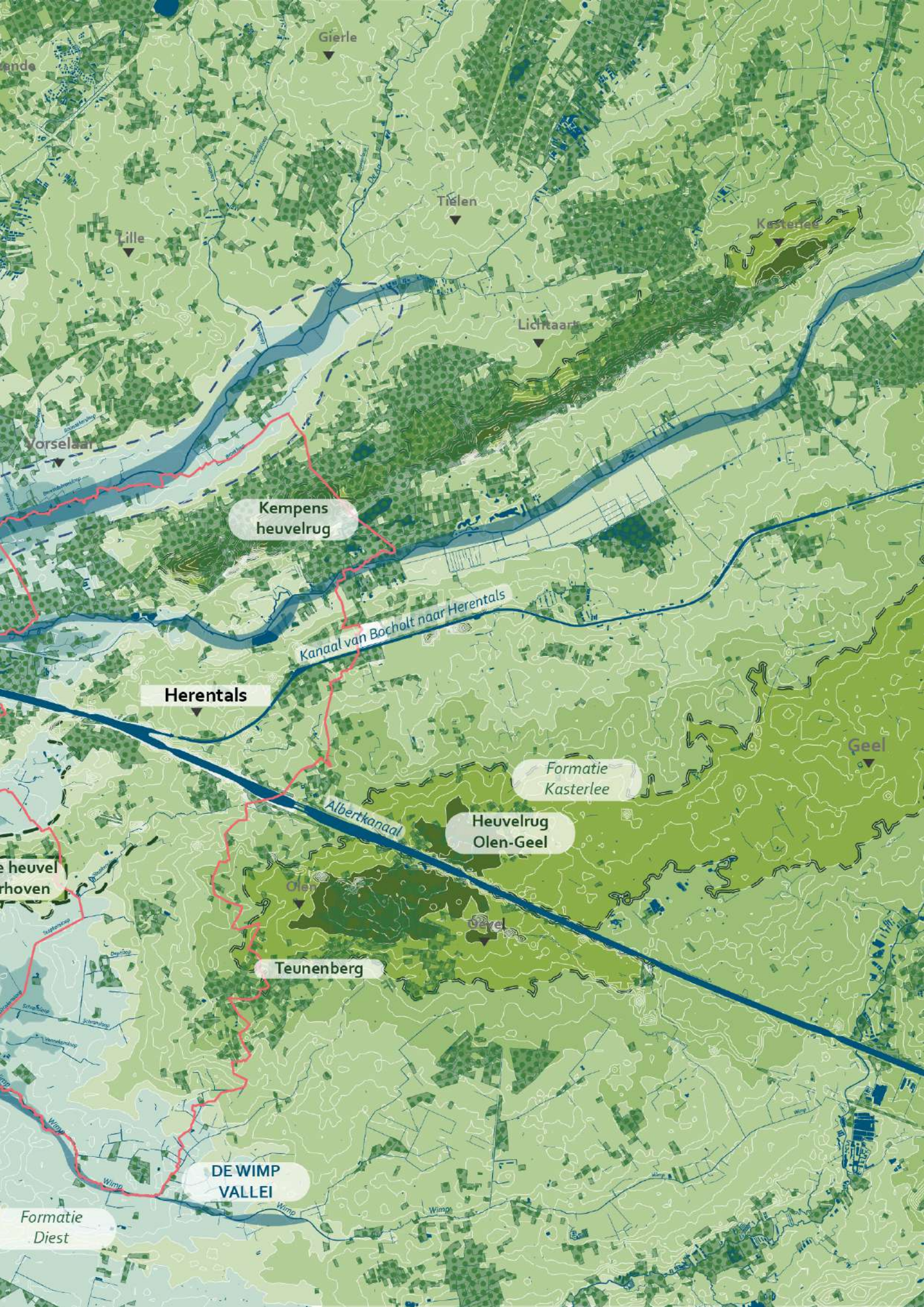
slib ook in mindere mate bleef liggen en natte heidegebieden werden vervangen door hooi- en weidelanden (Kempense Heuvelrug & Valleigebieden, 2021).

Een probleem dat zich over de hele gemeente afspeelt is de verknipping en versnippering van ecologische structuren. Bebouwde gebieden, grote infrastructuur en verkeer snijden dwars door belangrijke verbindingen voor fauna en flora heen waardoor de leefgebieden van verschillende soorten kleiner worden. Niet alleen harde bestemmingen leiden tot deze versnippering. In het zuidelijke deel van Herentals, de vallei van de Wimp en de Stapkensloop, is deze versnippering vooral te danken aan de schaalvergroting van de landbouw door de loop van de jaren heen. Door ingrepen in het landschap zorgde die schaalvergroting voor de verdwijning van verschillende bosstructuren, maar ook kleine landschapselementen die bijdragen aan de connectiviteit van verschillende ecosystemen. Ook door de drainage van de zandige gronden, verdwenen typerende natte graslanden die werden omgevormd naar akkers voor aardappel- of maïsteelten die beter bestemd zijn tegen de droogte. Zo evolueerde dit gebied van een gesloten heide- en graslandschap naar een open akkerlandschap.



VALLEI VAN DE
KLEINE NETE

VALLEI VAN DE
GROTE NETE



Demografische trends

De **demografische trends** geven een beeld van de huidige bevolkingssamenstelling en hoe die in de afgelopen decennia is geëvolueerd. Aan de hand hiervan kunnen we met **enige voorzichtigheid** vooruit kijken hoe de bevolking in de komende decennia zal evolueren. Deze vooruitzichten helpen ons te achterhalen wie gebruik zal maken van de toekomstige ruimte in de stad. Het is daarom bij de opmaak van dit Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit goed om hierbij stil te staan.

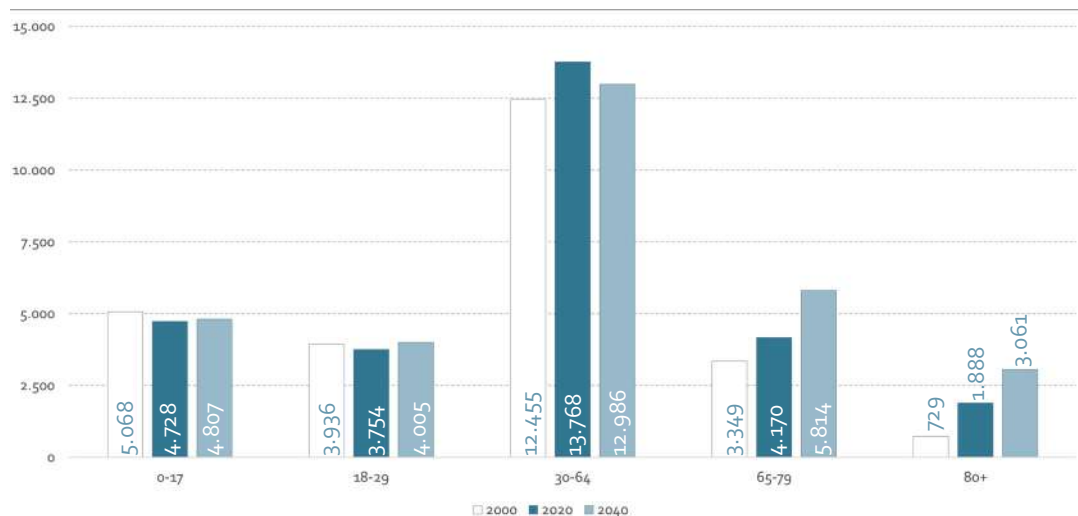
De demografische trends voor Herentals volgen voor het grootste deel de Vlaamse trends. De stad zal geconfronteerd worden met een **bevolkingsgroei gekenmerkt door gezinsverdunding, ontgroening, vergrijzing en verzilvering**.

Groeien met kleinere en oudere huishoudens

De stad kende de afgelopen twee decennia een sterke bevolkingsgroei en ook in de volgende 20 jaar zal het inwonersaantal blijven stijgen. Algemeen wordt een **groeitrend** verwacht van 8%. Op vlak van huishoudens wordt die groei

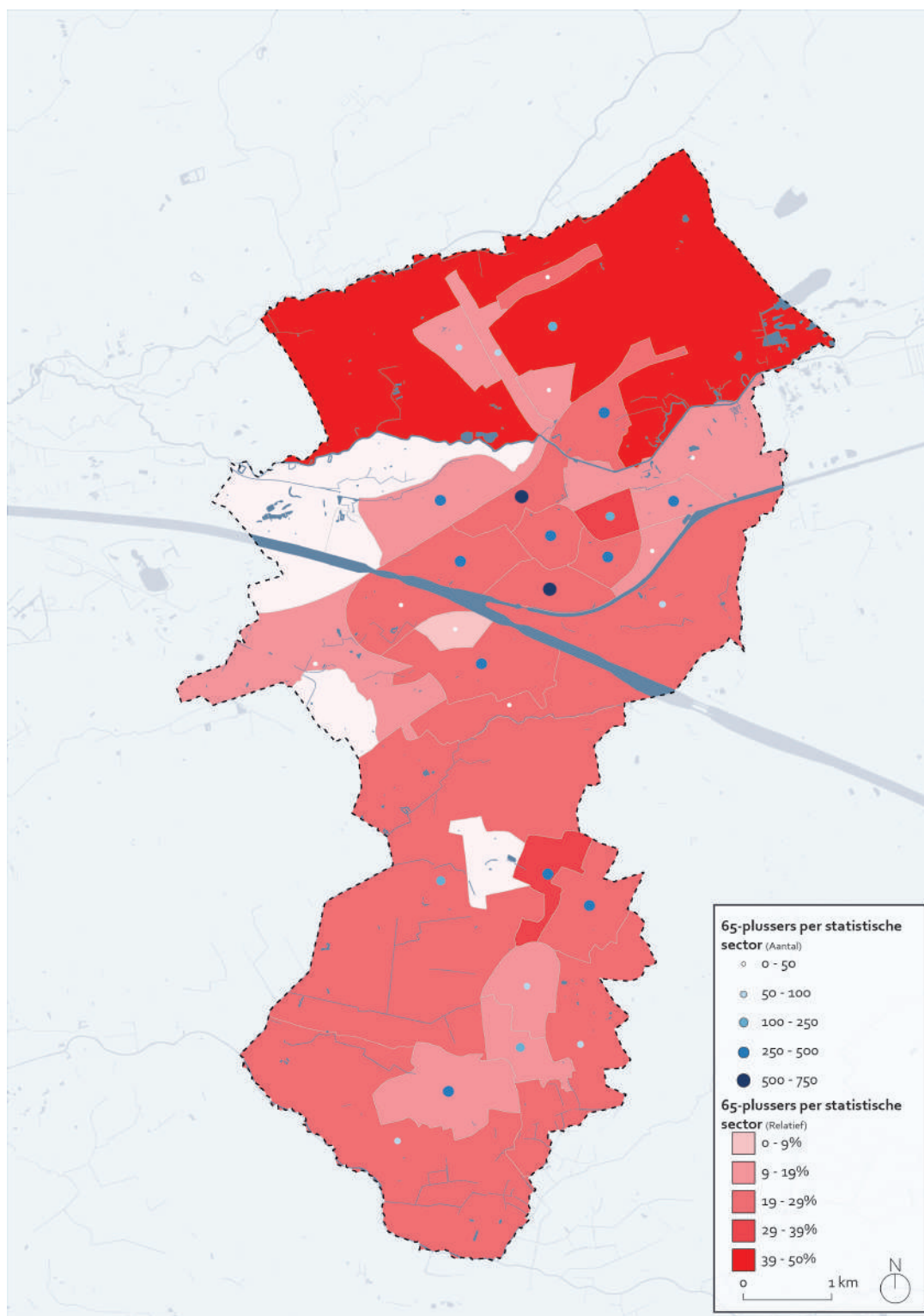
echter geschat op 13%. We zien dus niet alleen een toename van 1500 huishoudens tegen 2040 maar ook een duidelijke **gezinsverdunding** die bij deze groei zal horen. Meer dan 60% van de gezinnen in Herentals bestaan vandaag al uit één of twee personen. De bevolkingsprognoses voor 2040 voorspellen nog een sterkere toename van voornamelijk de één-persoonshuishoudens. We kunnen deze trend linken aan een **vergrijzing** die nu al boven het Vlaamse gemiddelde ligt en die zich in de toekomst nog verder zal versterken.

We zien in de prognoses dat vooral de 65- en 80-plussers in aantal zullen toenemen. We spreken hier over een **vergrijzing en verzilvering**. Bij 80-jarigen zien we namelijk het bijkomende fenomeen dat zij meer **zorgbehoevend worden en geïsoleerd raken**. Ruimtelijk blijken de 65-plussers een **aanzienlijk aandeel (tot meer dan 30%) te vormen van de inwoners in de meer perifere gelegen gebieden van Herentals**. Er is voor **deze groep dus een verhoogd risico op eenzaamheid**. Hierop trachten antwoorden te blijven bieden (thuiszorg organiseren,



FIGUUR 16: Bevolkingsprognoses naar leeftijdscategorie

bron: provincies.incijfers.be (2021)



FIGUUR 17: Leeftijdscategorie 65+ per statistische sector (aandeel t.o.v. inwoners en absolute aantallen)

seniorenvervoer aanbieden, bezoeken door vrijwilligers stimuleren,...) wanneer deze senioren verspreid in het landschap wonen, is prijzenswaardig, maar slechts weinig efficiënt of duurzaam. Deze maatschappelijke problematieken staan met andere woorden **in directe relatie tot de ruimte**: waar deze senioren zich bevinden is sturend in hoe deze tendensen kunnen worden gekeerd.

Verhuisbewegingen

Als we de verhuisbewegingen vanuit en naar Herentals onder de loep nemen dan vinden we daarin niet meteen een sterk verband binnen de Neteland regio terug. De stad oefent qua migratie geen sterke invloed uit binnen de Netelandregio. Wel valt uit de cijfers het effect van de suburbanisatie vanuit Antwerpen op. Herentals wint voornamelijk nieuwe inwoners vanuit Antwerpen en de buurgemeenten ten westen van Herentals. Tegenover de gemeenten ten oosten van Herentals verliest de stad vooral inwoners. Het prijsvraagstuk biedt hier geen afdoend antwoord aangezien de gemiddelde prijs voor een woning in Herentals in vergelijking met andere gemeenten uit de regio relatief laag ligt.

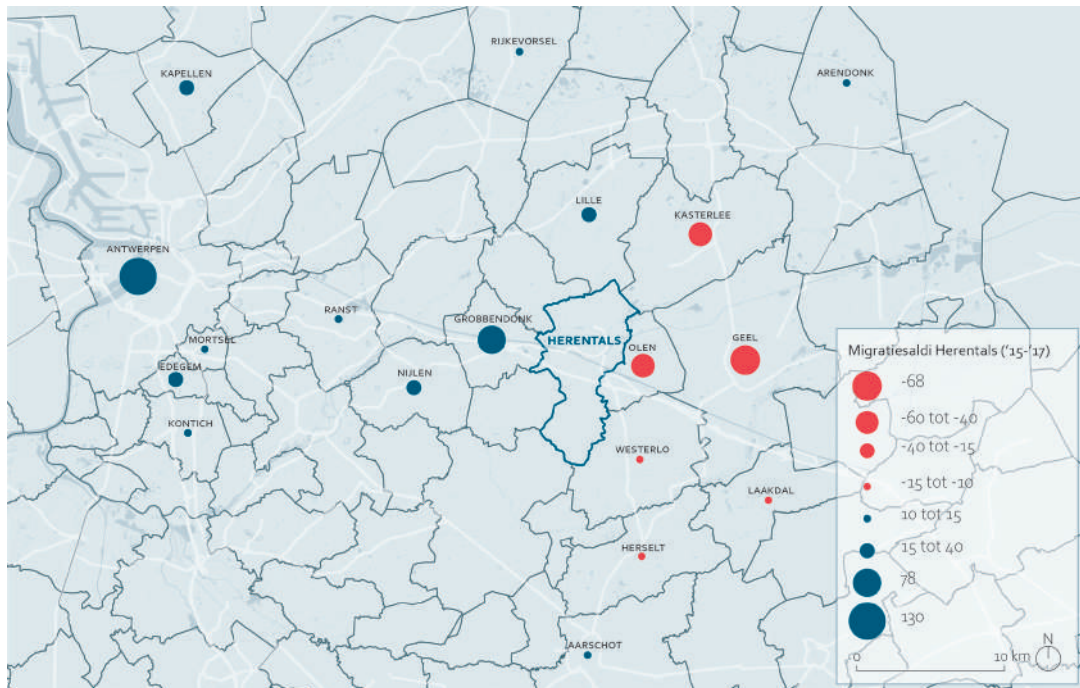
Herentals ontgroent sterker dan de rest van Vlaanderen

Een volgende demografische uitdaging is er een die zich heel wat sterker voordoet dan in Vlaanderen. Herentals kampt al enkele decennia met de moeilijkheid om jonge gezinnen aan te trekken en vast te houden. Het aandeel jongeren daalde de voorbije twee decennia sterker dan de Vlaamse ontgroening. Herentals is hierin ook de uitzondering in de Kempen, een regio die erg in trek is bij jongeren. Gezien de aankoopprijs dus geen bepalende factor is (zie eerder) is het belangrijk om het gezinsvriendelijke profiel van de stad te verhogen.

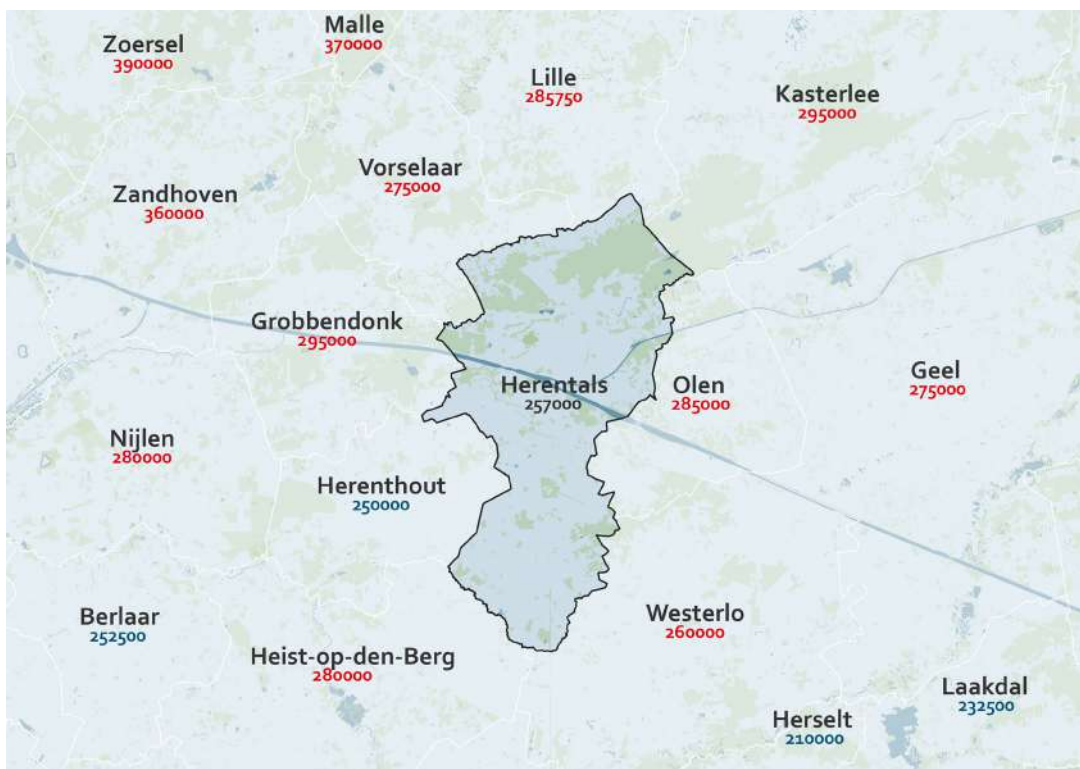
Uit cijfers van Fednot blijkt echter wel dat er zich recent een kentering heeft ingezet in deze 'ontgroeningstrend'. In de eerste helft van 2022 viel op dat van de totale hoeveelheid woningen die werden aangekocht in Herentals dit voor 41% gebeurde door jongeren tussen de 18 en 30 jaar. Herentals scoort hiermee opmerkelijk beter dan de omliggende gemeenten in de regio. Gezien het recente karakter van deze cijfers, zijn verklaringen voor deze kentering slechts hypothetisch. Uit de cijfers blijkt overigens ook niet waar in Herentals deze groep het meeste een woning kocht. Het is dus niet duidelijk of hier vooral binnenstedelijke of meer perifere woonmilieus populair zijn.

De groeibehoeft, voor wie en hoe?

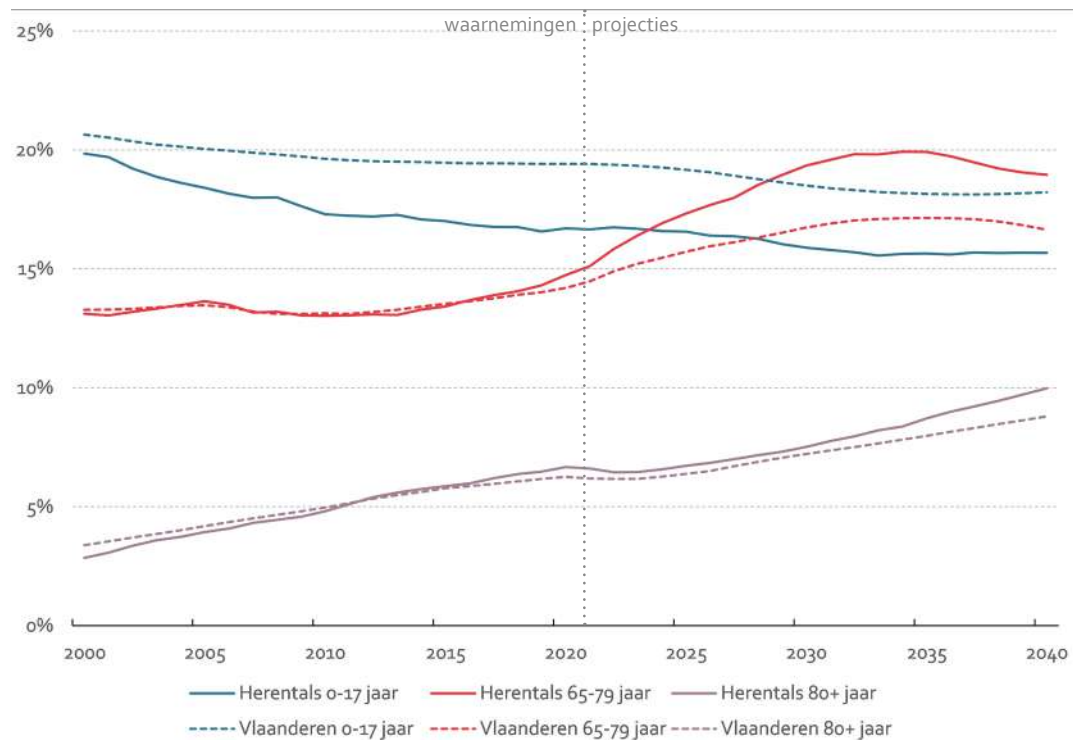
Op het eerste gezicht lijkt de verwachte huishoudensgroei niet zo veel, vergeleken met de geplande woonontwikkelingsprojecten. Deze lijken ruim meer dan voldoende om die toch zeer lage groeiverwachtingen in te vullen. Tegelijk rijzen er vragen. Ten eerste: moet Herentals niet meer ambitieus zijn in het aantal extra woningen dat ze wil aanbieden? De Vlaamse trendprognoses voorspellen immers ook een flinke groei in de landelijke kernen rond Herentals. Dit terwijl Vlaanderen, provincie en de stad voorstander zijn van het inzetten van de best bereikbare en uitgeruste kernen om nieuwe woningen te realiseren; dan komt eerder de stadskern in het vizier. De tweede vraag betreft het gewenste woonaanbod: in welke woningtypes gaan we prioritair investeren? Voor welke groepen willen we prioritair bouwen? In het beleidskader "wonen & verdichting" gaan we hier verder op in.



FIGUUR 18: Verhuisbewegingen van en naar Herentals



FIGUUR 19: Mediaanprijzen voor individuele woningen Herentals en buurgemeenten



FIGUUR 20: Evolutie aandeel jongeren en ouderen (2 klassen)



FIGUUR 21: Evolutie van het aandeel naar huishoudensgrootte

bron: provincies.incijfers.be (2021)

Schaarse ruimte

Het grondgebied van Herentals bestrijkt 48km². Maar liefst 44% van dat grondgebied is vandaag al ingenomen door “harde” functies: woningen met hun tuinen, straten, pleinen en parken, industriegebieden, school- en recreatiedomeinen en zo verder. Dit noemen we het ‘ruimtebeslag’. Dit ruimtebeslag groeit gestaag. Herentals is hierin niet alleen: in Vlaanderen werd op zes jaar tijd maar liefst 110 km² open ruimte ingenomen. Heel wat gronden hebben immers een juridische bestemming die ontwikkeling toelaat. De stadskern, de dorpen en de grote verkavelingswijken vormen samen het grootste deel van dat ruimtebeslag. Daarnaast zijn ook de **grootschalige bedrijventerreinen** langs het Albertkanaal en de E313 direct afleesbaar. Herentals wordt in vergelijking met de rest van Vlaanderen gekenmerkt door een bovengemiddelde verhardingsgraad en slechts gemiddelde leefdichtheid. Dit is het gevolg van het uitgestrekte en (grotendeels) weinig dichte woonweefsel en belangrijke bedrijventerreinen.

Snippers in de open ruimte

In Herentals is heel wat **verspreide bebouwing** aanwezig. Deze bebouwing ligt geïsoleerd in een verder onbebouwd landschap. De snippers vormen een **duidelijk aanwezige bedreiging** voor de omliggende ruimte. Doorgaans heeft de bebouwing een **onwenselijke visuele impact** op het landschap en kan ze een aanleiding vormen tot verdere **versnippering en verrommeling** van de open ruimte. Deze snippers worden vaak ontsloten door verharde wegen die uitsluitend ten dienste staan van enkele woningen. Deze wegen, net als de nutsvoorzieningen, die eronder en erlangs voorzien zijn, versnijden de open ruimte en vormen vanuit klimaat oogpunt een grote **onthardingsopgave**. De aanwezigheid van bebouwing langs deze wegen en de

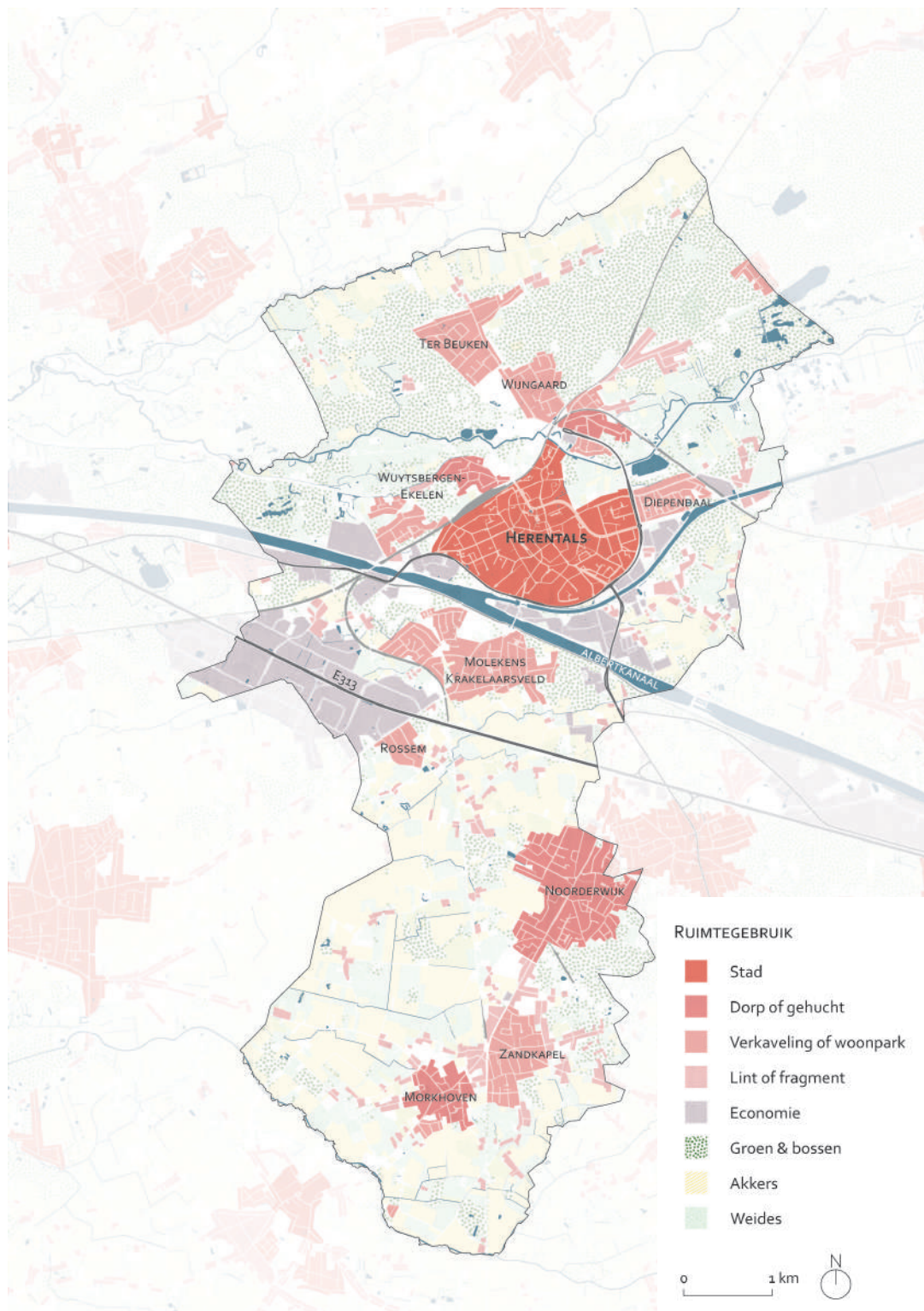
rechten op ontsluiting hiervan **verhinderen** vaak het realiseren van relatief **eenvoudige klimaatwinsten**.

Verkavelingen tot diep in het landschap

Hoewel de stadskern relatief dicht is, zien we toch dat de verkavelingen tot diep in het landschap liggen. Het zijn wijken die gekarakteriseerd worden door verspreid wonen in een ‘groene’ omgeving. Opvallende voorbeelden hiervan zijn de wijken Ter Beuken en Zandkapel. Deze wijken bepalen mee de eigenheid van de stad en vragen dus ook een slim antwoord in dit beleidsplan. Ruimtelijk vormen deze verkavelingen (nog) geen bedreiging, maar wel een risico. Het ontwikkelingstype is **ruimte-inefficiënt** en is dus niet meer wenselijk omdat hiervoor meer open ruimte zou moeten worden aangesneden. Ook maatschappelijk is dit type niet ideaal. Door het open karakter worden ook nutsvoorzieningen en diensten territoriaal verder uitgebreid. Dit brengt na verloop van tijd **onhoudbare kosten en probleemsituaties** met zich mee. De verkaveling an sich is verder gebaseerd op een **gezinsgerichte en op zichzelf gekeerde woonvorm**. Ouder worden in dit type wijk zorgt over het algemeen voor **onderbewoning, sterke autoafhankelijkheid en groter risico op vereenzaming**.

Inperken van bijkomend ruimtebeslag

Naast deze ruimtelijke verschijningsvormen en hun mogelijke negatieve effecten, is ook de **nefaste impact van bijkomend ruimtebeslag** een grote uitdaging. Zoals hierboven omschreven, wordt ruimtebeslag gedefinieerd in het BRV als de ruimte die is ingenomen door onze nederzettingen, tuinen en parken inclusief. Cijfers uit het ‘Betonrapport’ van middenveldorganisatie Natuurpunt uit 2018



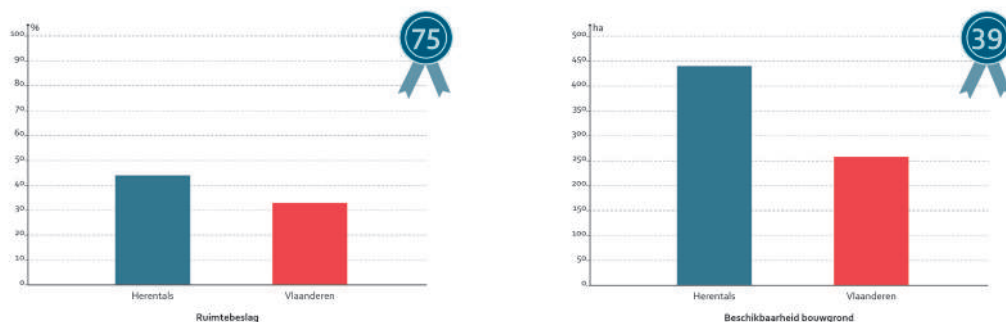
FIGUUR 22: Bebouwde ruimte: kernen, linten en snippers

bron: OpenStreetMaps (2021)

kunnen hier duiding bij geven. Het huidige ruimtebeslag van 44% ligt in Herentals hoger dan het Vlaamse gemiddelde van 33%. Daarmee is bijna de helft van de Herentalse open ruimte ingepalmd door nederzettingen.

Vlaanderen heeft de ambitie gesteld om de dagelijkse toename van dit ruimtebeslag, door het bebouwen van nooit eerder bebouwde gronden, stelselmatig te laten dalen tot nul in het jaar 2040 (ook wel 'de bouwshift' genoemd). Het is belangrijk om te duiden **wat dit wél en niet inhoudt**.

Ook in Herentals liggen er buiten de bestaande kernen en bedrijventerreinen ook nog heel wat **open bouwkavels** (ruim 400ha) te wachten. Als die allemaal worden aangesneden, vergroot het ruimtebeslag nog verder. We moeten bijgevolg grondig nadenken op welke manier we met de nog beschikbare bouwkavels buiten de kernen in de toekomst aan de slag willen gaan. De manier waarop dit zal gebeuren zal verder worden verduidelijkt in het beleidskader 'wonen & verdichting'.



FIGUUR 23: Grafieken betonrapport Herentals vs. Vlaamse gemiddelde.

bron: Betonrapport: Detailfiche Herentals, Natuurpunt (2018).

Een gezonde leefomgeving

Herentals is een relatief kleine stad, die beschikt over een prachtige en belangrijke groene rand, die dichtbij de binnenstad gelegen is en zo ook veel kwaliteiten genereert voor de stad. We denken hierbij in de eerste plaats aan de Kempense Heuvelrug en de vallei van de Kleine Nete. Naast de context van de stad heeft ook de kwaliteit van de woonomgeving zelf een directe impact op de gezondheid van de inwoners. Deze indicatoren verdienen in dit beleidsplan de nodige aandacht om in de toekomst een meer gezond en toekomstbestendig Herentals te genereren.

In eerste en tweede instantie blijken **luchtkwaliteit** (stikstofoxiden) en de **geluidsbelasting** belangrijke indicatoren voor onze gezondheid. We zien op de kaarten hiernaast dat voornamelijk de wijken in het historisch centrum, de zuidelijke wijken binnen de ring en het oosten van de stad risicogebieden zijn. De aanwezigheid van de E313, de Ringlaan en enkele grote invalswegen draagt dan ook in grote mate bij aan een verslechterde luchtkwaliteit en een verhoogde geluidsbelasting.

In derde instantie blijkt dat ook **hitte** een grote impact heeft op de gezondheid van de inwoners. Hittekwetsbaarheid is de kwetsbaarheid aan hittestress van de bevolking. Dit wordt algemeen gezien als een belangrijke indicator voor de nood aan verkoelende ruimtes. De aanwezigheid van hoog groen draagt bij aan de **verkoeling** van de stad en biedt hoognodige schaduwplekken voor de inwoners. In de ideale woongeving bedraagt de boomkroonbedekking 30 procent van de totale oppervlakte.¹ Ook hier komen in Herentals enkele gebieden tekort. We kunnen dus stellen dat de dorpskernen Morkhoven en Noorderwijk, bedrijventerrein Wolfstee-Klein Gent, wijken die binnen de ring liggen in het

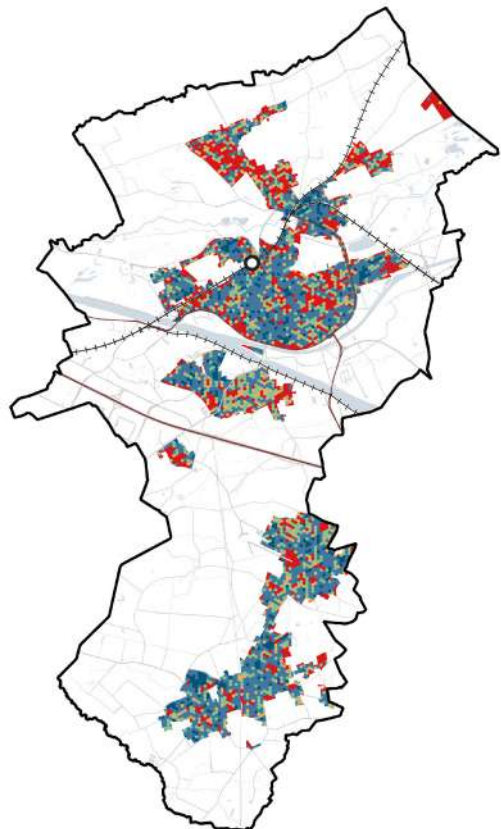
zuiden van de stadskern, de stadskern zelf en de oostelijke wijken binnen de ring kwetsbaar zijn voor de impact van de hitte. In de stadskern van Herentals zien we dat dit dezelfde wijken zijn die ook gevoelig zijn voor geluidsbelasting en slechte luchtkwaliteit.

Naast het verkoelend effect is ook de zichtbaarheid en **toegankelijkheid** van het groen belangrijk voor het mentaal en fysiek welzijn van de inwoners. Dat betekent dat ook in de meest dense woonwijken het zicht op en de aanwezigheid van een stukje groen, zoals een groene gevel, een boom, een groen dak, een parkje, essentieel is voor een kwalitatieve en gezonde leefomgeving. Gezien de ambitie om de stad ook aantrekkelijk te maken voor jonge gezinnen met kinderen is het extra van belang om in te zetten op het versterken van het aanbod aan groen in de bebouwde ruimte en ervoor te zorgen dat iedereen in de nabijheid van zijn woning groene plekken van verschillende schalen kan terugvinden. Voor Herentals zien we dat zowel naar aanwezigheid als kwaliteit van het publieke groen vooral het noorden van de stadskern goed voorzien is. De heuvelrug, de Hellekens, het stadspark en begijnhofpark dragen hier met hun grotere bereik erg aan bij. In de wijken waar de nood het hoogst is, zien we dat het aanwezige groen niet alle inwoners bereikt. Nochtans beschikt de stad hier over veel kansrijke (historische) groenstructuren zoals bijvoorbeeld de vestengordel, omgeving van de kerk en buffergroen langs de stadsring.

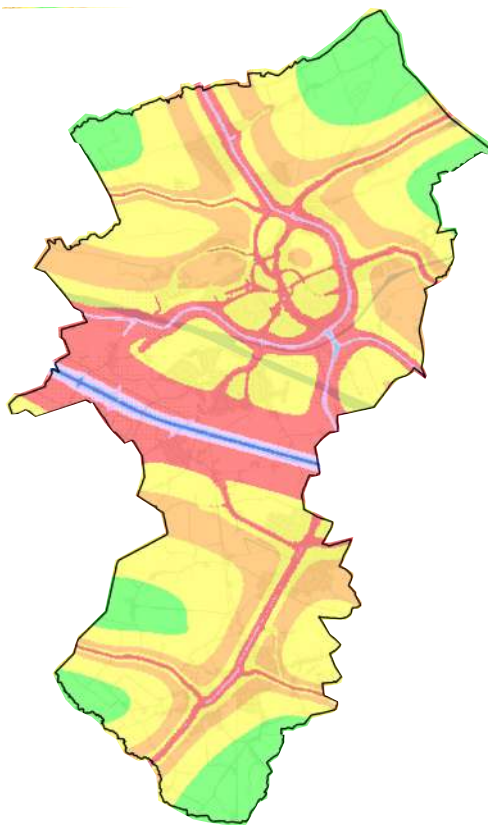
1. Departement omgeving, Agentschap Zorg en Gezondheid, (2022).



FIGUUR 24: Luchtkwaliteit



FIGUUR 25: Boomkroonbedekking in woonomgevingen



FIGUUR 26: Geluidsbelasting

bron: GES Luchtkwaliteitskaart, Groenkaart Vlaanderen (eigen bewerking) & MIRA Geluidsbelastingskaart | Geopunt

Aantrekkelijke kernen en landschappen

Herentals is sinds oudsher een levendige stadskern die een centrale rol opneemt binnen de ruimere regio. Naast een plek om te wonen, te werken, naar school te gaan, te sporten, enz. beschikt de stad over een aantal unieke troeven die we in de toekomst in het bijzonder willen koesteren. Het gaat om het historische karakter van de stad, de levendigheid van de kernen en de recreatieve link met de waardevolle open ruimte.

Karakter en beeldkwaliteit

De historische binnenstad is als voormalige vestingsstad rijk aan historische relictten. Op het grondgebied van Herentals zijn in totaal 182 panden of bouwkundige gehelen

geïnterpreteerd. De stad beschikt over een belfort (Unesco werelderfgoed), 5 beschermde stads- en dorpsgezichten (o.a. begijnhof) en 35 beschermde monumenten. Het vele erfgoed bepaalt mee het unieke karakter van heel wat buurten in Herentals. Het erfgoed doet ons beseffen dat we zelf deel uitmaken van de tijd en de geschiedenis. Het is een bron van duurzame ontwikkeling en levenskwaliteit in een voortdurend evoluerende maatschappij.

Het meeste erfgoed bevindt zich in de middeleeuwse stadskern (binnen de stadsomwalling) en de dorpskernen van Noorderwijk en Morkhoven. Daarnaast zijn in de verstedelijkte 20e-eeuwse wijken met



FIGUUR 27: omgeving Belfort in historisch hart van Herentals

het typerende kleinschalige weefsel nog veel sporen terug te vinden die verwijzen naar het (industriële) verleden zoals voormalige fabriekspanden, arbeiderswoningen, etc.

Het is dan ook een uitdaging voor Herentals om erover te waken dat toekomstige transformaties zich inpassen in de (historische) eigenheid en beeld van stad of buurt. Deze eigenheid valt vaak af te lezen uit architecturale en stedenbouwkundige elementen.

Levendige functies

Zowel in de stadskern als in de dorpskernen moet ook gewaakt worden over het behoud en de groei van de levendige functies (gemeenschapsfuncties, detailhandel, diensten en horeca) bij toekomstige ontwikkelingen en transformaties. Dit doen we door bestaande voorzieningen te beschermen en te versterken. We onderzoeken de mogelijkheid om bijvoorbeeld gebouwen meervoudig te gebruiken zodat hun gemeenschapswaarde stijgt. Zo kunnen schoolinfrastructuur

of zelfs overheidsbebouwing 's avonds worden opengesteld voor verenigingen of kunnen sportzalen soms een polyvalente rol opnemen. We zorgen er zo voor dat een voorzieningenniveau draagkrachtig blijft door de sociale aantrekking van de plek te verhogen.

Ook de evenementen moeten we afstemmen met toekomstige ontwikkelingen. Momenteel kunnen deze ongestoord plaatsvinden op publieke en semi-publieke plaatsen, maar ingrepen zouden deze gang van zaken kunnen hypothekeren. We nemen deze potentiële conflicten mee in het onderzoek.

Een groeiende bevolking betekent tegelijk kansen voor de handel. In Herentals zien we dat zowel in het kernwinkelgebied als in de dorpskernen het aantal handelspanden terugloopt. Strategische keuzes dringen zich hier op. Zo zal moeten beslist worden op welke plekken we de handel verder kunnen ondersteunen. Ook kijken we naar welke langetermijntransitie de verspreide handel kan ondergaan. Voorgaande thema's komen aan bod in in het beleidskader 'Wonen & verdichting'.



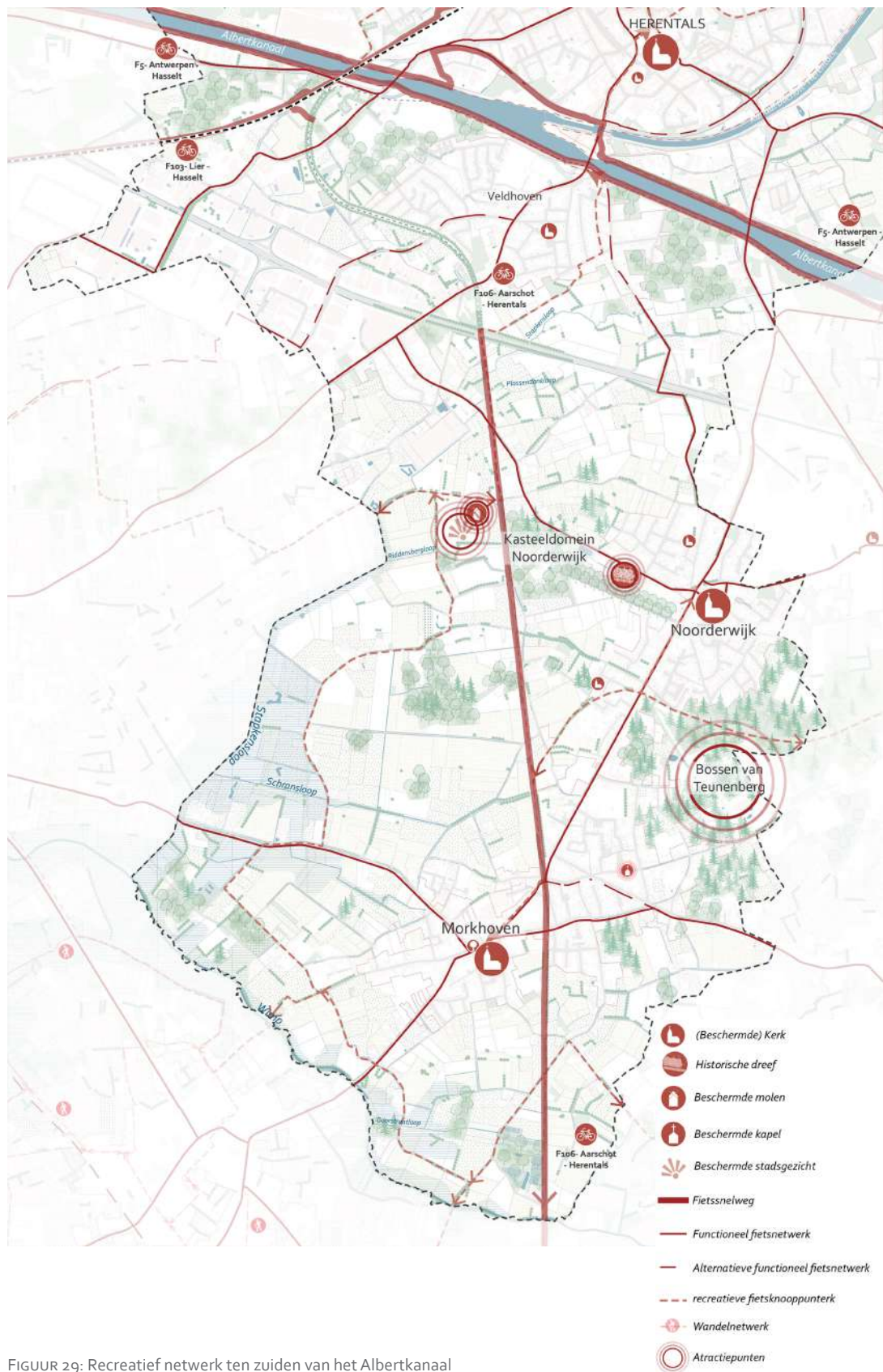
FIGUUR 28: Kleinschalig stedelijk weefsel in de stadskern van Herentals

Recreatie in waardevolle landschappen

Herentals staat tevens bekend om haar verscheidenheid aan landschappen. Dit trekt sinds jaar en dag een groot aantal bezoekers naar de stad, die op zoek zijn naar de typische Kempense dennenlucht of de natte graslanden. Toch wordt niet alles van de landschappelijke waarde ten volle benut terwijl andere gebieden onder druk komen te staan. Als we het stadsdeel ten zuiden van het Albertkanaal onder de loep nemen, dan zien we dat er heel wat recreatieve potenties onderbenut blijven. De Hogewegmolen en het kasteeldomein in Noorderwijk met zijn imposante lindenlaan zijn indrukwekkend, maar de grootste troef zijn toch de wijde vergezichten over het open landschap. Toch is het recreatieve wandel- en fietsnetwerk hier heel beperkt uitgebouwd, wat weinig bezoekers naar dit deel van de gemeente trekt.

Aan de andere zijde van het kanaal situeert zich eerder een te grote druk op het recreatieve netwerk. De laatste jaren is de ontwikkeling van recreatie op de heuvelrug en in de valleigebieden in een stroomversnelling gekomen. Wandelaars en genotsfietsers moeten de paden delen met snelle mountainbikers en veldrijders. Die laatste groepen durven ook off-road hun kans op hogere beleving te wagen, waardoor ze soms in kwetsbare natuurgebieden terecht komen. De meeste bezoekers komen daarenboven vooral met de wagen om te recreëren. Dit verhoogt de druk op de nu al gevoelige natuurgebieden. Deze thematiek zal in de beleidskaders 'mobiliteit' en 'groenblauwe netwerken' verder aan bod komen.





FIGUUR 29: Recreatief netwerk ten zuiden van het Albertkanaal

Bedrijvigheid in transitie

Door haar ligging aan de samenstroom van het Albertkanaal en het kanaal Bocholt - Herentals en de aanwezigheid van de E313 snelweg, vormt de stad een belangrijke knoop in het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA).

De bedrijventerreinen vormen een belangrijke ruimtegebruiker in de stad: allemaal tezamen nemen ze een oppervlakte in van meer dan 460 hectare. Dit stemt overeen met ongeveer 8% van de oppervlakte van de totale gemeente.

De bedrijvigheid in Herentals is bovendien nog steeds aan het **groeien**: de economische activiteiten gaan in stijgende lijn. Dit vormt een enorme uitdaging binnen het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit. Hierin dienen immers alle ruimtegebruiken ten opzichte van elkaar te worden afgewogen en georganiseerd.

De groeiende bedrijvigheid is een meerwaarde voor de gemeente: zij brengt werkgelegenheid en welvaart. Tegelijk is het even belangrijk om ook te erkennen dat deze bedrijvigheid, en dan specifiek de industriële activiteiten, ook een impact hebben op de **leefbaarheid** van Herentals. Zo houdt deze bedrijvigheid ook milieu-effecten in waarmee rekening dient gehouden: zowel op mens als op flora en fauna dienen deze activiteiten hun impact reeds vandaag te milderen. Daarbovenop dragen de activiteiten -en (vooral) de mobiliteit die ze met zich meebrengen- ook bij aan de negatieve effecten van klimaatsveranderingen.

Naast deze effecten speelt ook de ligging en het type een grote rol. Er zijn immers verschillende types bedrijvencusters aanwezig in Herentals, en deze types bieden ook andere toekomstperspectieven en groeimogelijkheden. Het is daarom ook belangrijk dat die groeiende

activiteiten in relatie worden gezet tot de locatie waar zij plaats zouden vinden: er moet **gebiedsgericht** gewerkt worden:

- Sterk mobiliteitsgenererende bedrijfsactiviteiten dienen geconcentreerd te worden op de meest multimodaal bereikbare plekken.
- De inrichting van het wegennet moet worden aangepakt om een veilige omgeving te creëren voor fietsers, wandelaars en vertoevers op de bedrijventerreinen.
- Hinderende bedrijven moeten geconcentreerd worden op de meest grootschalige bedrijventerreinen.
- Grootschaligheid gecombineerd met optimale bereikbaarheid (vanaf de grote verkeers- en transportassen) is binnen het ENA een troef.
- Grijpen van kansen voor watergebonden bedrijvigheid met de binnenvaart als filevrij en duurzaam alternatief voor vrachtwagenlogistiek.

De bedrijventerreinen van Herentals focussen sterk op (zware) industrie, groothandel en logistiek. Naast de opvang van de groei moeten we ons ook voorbereiden op nieuwe **trends die spelen in deze sectoren**:

- Transitie van zowel het personenvervoer (modal shift) als de goederenmobiliteit (grote distributiecentra e-commerce, last-mile, toename watergebonden logistiek).
- Ruimte vraag van bedrijven wordt steeds meer hybride omdat de maakactiviteiten steeds beter verweefbaar zijn met andere functies

1. Op basis van het Gewestplan alsook op basis van alle op heden geldende RUP's en BPA's werden de oppervlaktes bestemd onder de brede categorie 'bedrijvigheid' opgemeten. Hierbij werd rekening gehouden met eventueel overlappende oppervlaktes.

- Toenemende vraag naar kantoorruimte:
Tussen 2009 en 2019 groeide binnen de regio Kempen de jaarlijkse vraag naar vestigingen met kantoorbehoefte met ruim 15%. Sinds het einde van COVID-19 pandemie is de vraag alleen maar sterker toegenomen.
- Inzetten van energietransitie door een omschakeling van alle productie- en logistieke processen die op fossiele brandstoffen gebaseerd zijn.
- Tot slot verwachten we ook een omslag naar een meer circulaire economie. Herentals kan dit ondersteunen door in te spelen op de ruimtebehoeften van circulaire bedrijven, het stimuleren van het delen van productieprocessen tussen bedrijven onderling, efficiënter energiegebruik,...



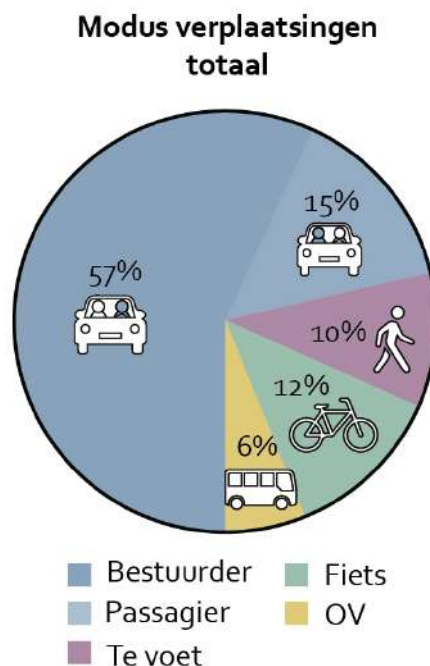
Dominant autogebruik

In Herentals gebeurde in 2017 72% van de verplaatsingen met de wagen.¹ Die keuze heeft gevolgen voor de omgeving waarin mensen wonen, naar school gaan, werken en recreëren. We zien elk jaar te veel ongevallen plaatsvinden, de luchtkwaliteit is er slecht aan toe en ook de geluidsbelasting is te hoog. De weg van de hoogste categorie, de E313, kent de hoogste intensiteit en ook de grootste uitstoot en geluidsbelasting. Deze resultaten zijn enigszins te verwachten. Zorgwekkender is de luchtkwaliteit binnen de kernen van Herentals. De slechtere luchtkwaliteit en grote geluidsbelasting die op de ring worden teruggevonden zetten zich verder tot op de grote markt van Herentals. Fijn stof en geluidsoverlast zijn daarbij de twee factoren die de gezondheidsimpact vanuit onze omgeving het sterkst bepalen.² Recente studies hebben aangetoond dat pieken in luchtvervuiling een trigger kunnen zijn voor depressie of burn-

out.³ De luchtvervuiling treft de kinderen het hardst. Zij nemen 4x meer vervuilde lucht op en door hun ontwikkeling zijn hun luchtwegen kwetsbaarder en hun afweermechanismen nog niet volledig ontwikkeld.⁴

We stellen ook vast dat er in verschillende buurten doorgaand verkeer optreedt. Autobestuurders kiezen voor de kortste routes en belanden zo in woonstraten die niet ontworpen zijn om veel verkeer op te vangen, terwijl ze er geen bestemming hebben. Zo daalt de veiligheid en leefbaarheid in de buurten van Herentals.

De huidige modal split wordt door verscheidene nevenuitdagingen beïnvloed, zoals de staat van het fietsnetwerk en de aantrekkelijkheid van de publieke ruimte. In volgend deel worden de verbeterpunten in beeld gebracht.



FIGUUR 30: Infographic Modal Split in Herentals

1. VVC (2019) Verkeersmodel Vlaanderen 4.2.1 Basissituatie 2017.

2. Departement Omgeving (2020) Ontwerpen van toekomstbestendige en gezonde woonomgevingen: Eindrapport.

3. Onafhankelijke ziekenfondsen, (2021) Kortstondige blootstelling aan omgevingsluchtverontreiniging en arbeidsongeschiktheid en zorggebruik: wetenschappelijke synthese.

4. <https://www.vmm.be/data/methodiek-luchtkwaliteitsmodellen/welke-bevolkingsgroepen-zijn-het-gevoeligst-voor-de-gezondheidseffecten-van-luchtverontreiniging>

Grote Markt

De impact van het verkeer wordt sterk gevoeld op de Grote Markt en het kernwinkelgebied. Als verblijfsplekken bij uitstek hebben zij te kampen met onveilige situaties, geluidsoverlast en een slechte luchtkwaliteit. Dit is te zien op de kaarten op p. 45. Zo worden er op de Grote Markt geluidswaarden tussen 67-75 dB per etmaal berekend ten gevolge van wegverkeer.⁵ Een achtergrondgeluid van 60 dB wordt als absolute bovengrens genomen om een normaal gesprek te kunnen voeren wanneer men op een normale afstand van elkaar staat.⁶ Het WHO adviseert zelfs 53 dB als grenswaarde van geluid ten gevolge van wegverkeer.⁷ De aanwezigheid van het verkeer moedigt bezoekers en bewoners niet aan om langer in deze omgeving te (ver)blijven dan nodig. Daarnaast houdt de slechte infrastructuur in stand dat het gebied niet aantrekkelijk is voor voetgangers en fietsers.

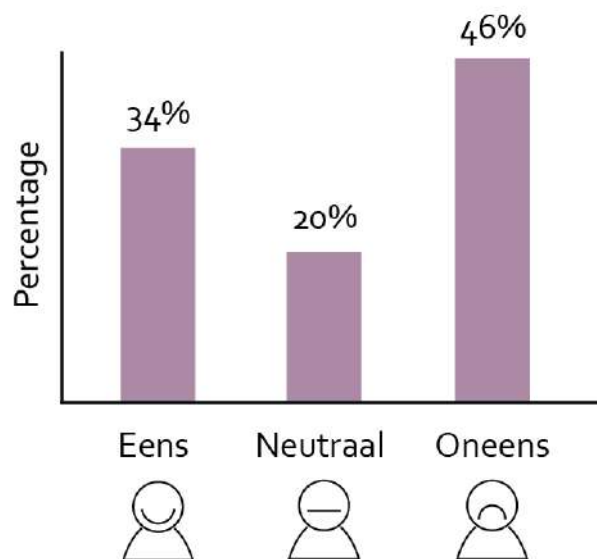
Niet aantrekkelijk voor voetgangers

Hoewel er in de kernen van Herentals heel wat winkels en diensten op wandelafstand liggen gebeurt slechts een klein deel van de verplaatsingen te voet. De staat van de infrastructuur en de veiligheid spelen hier een rol in. Bijna de helft (48%) van de bevroagde Herentalsenaar is het er niet mee eens dat de voetpaden in Herentals in goede staat zijn.⁸ Jaarlijks worden er gemiddeld ook 1-2 zwaargewonden bij de voetgangers vastgesteld in Herentals. Ook is 39 % het er niet mee eens dat ze hun kinderen veilig naar school kunnen laten gaan.

Knelpunten fietsnetwerk

Als het enkel gaat over verplaatsingen binnen Herentals gebeurt er slechts 18% met de fiets. Dat valt op want bijna elke Herentalsenaar heeft een fiets en heel wat verplaatsingen die gebeuren in Herentals zijn relatief kort. Op papier beschikt Herentals over een goed fietsnetwerk maar in de praktijk scoren sommige fietsroutes niet overal voldoende op vlak van veiligheid en comfort. Oorzaken zijn

Voetpaden in goede staat (2020)



FIGUUR 31: Score van de voetpaden in Herentals volgens de inwoners

5. MIRA Geluidsbelastingskaart wegverkeer, Toestand 2018.

6. Gehl (2010) Cities for people

7. WHO (2018) Environmental Noise Guidelines for the European Region

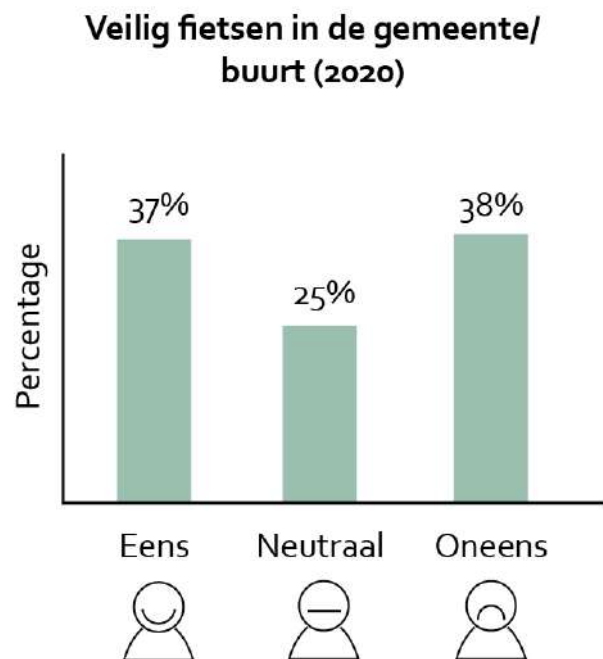
8. Statistiek Vlaanderen (2021) Gemeente-Stadsmonitor Herentals.



FIGUUR 32: Aantal verkeersslachtoffers met de fiets

onder andere de slechte fietsinfrastructuur en de conflicten met het gemotoriseerd verkeer (hoge intensiteit, zwaar verkeer, bussen, doorgaand verkeer). In het onderzoek van de verkenningsnota werd duidelijk dat de binnenstad een knelpunt is in het fietsnetwerk op vlak van veiligheid en comfort.

De evaluatie van Herentalsenaars lijkt deze netwerkanalyse te bevestigen. 49% van de correspondenten in de stadsmonitor is het er niet mee eens dat de fietspaden in goede staat verkeren en 38% is het er niet mee eens dat men veilig kan fietsen in Herentals.



FIGUUR 33: Score fietsveiligheid volgens de inwoners

Dat veiligheidsgevoel blijkt ook uit de cijfers. Sinds 2010 zijn er jaarlijks meer dan 40 fietsongevallen in Herentals.⁹ Het aantal zwaargewonden schommelt jaarlijks tussen 2 en 9. Ook zijn er tussen 2005 en 2020, 4 fietsers gestorven bij ongevallen. Dat veiligheidsgevoel is bepalend in de keuze om zich met de fiets te verplaatsen.

Ook de aanwezigheid van fietsenstallingen kan bepalend zijn in de keuze om met de fiets te gaan. In Herentals geeft 38% van de inwoners in de stadsmonitor aan het niet eens te zijn met de stelling dat er voldoende fietsenstallingen zijn.

Knelpunten openbaar vervoer

Het openbaar vervoer is goed voor slechts 6 % van de verplaatsingen binnen, naar en vanuit Herentals. Met het station heeft Herentals

wel een belangrijke troef om regionale verplaatsingen te maken. De stationsomgeving is momenteel echter sterk autogericht en ondergaat ook een grote hoeveelheid doorgaand verkeer. Zo wordt het voor reizigers een onaantrekkelijke omgeving.

Organisatie parkeerplaatsen

De kern van Herentals kent een grote parkeercapaciteit. Die parkeerplaatsen zijn vandaag sterk verspreid over de binnenstad. Daar nemen ze heel wat ruimte in. De ruimte die één auto inneemt kan ook gebruikt worden voor het stallen van twaalf fietsen, één grote picknickbank of twee bomen.¹⁰ Die parkeercapaciteit trekt ook verkeer aan: onderzoek heeft aangetoond dat tot een derde van de verkeersdruk in steden te wijten is aan wagens die op zoek zijn naar een parkeerplaats.¹¹



9. Federale politie – criminaliteitsstatistiek, via Provincie In Cijfers geraadpleegd op 03/01/2022 op <https://provincies.incijfers.be/databank>.

10. Utrecht (2021) Parkeervisie.

11. Shoup, D. (2017) The high cost of free parking: Updated edition. Routledge.

Op basis van de geïdentificeerde uitdagingen, stelt Herentals negen ambities voor. Deze ambities geven een idee van de gewenste toekomstige ontwikkeling van de stad. Waar de ambities de brede lijnen uitzetten voor het Herentals van 2050, tonen de **ruimtelijke strategieën** hoe we hiernaartoe kunnen werken. Samen vormen de ambities en de ruimtelijke strategieën dus een eerste aanzet voor de strategische visie van Herentals voor de periode tot 2050.

Hoewel de ambities thematisch kunnen worden ingedeeld, kunnen we in hun doelstellingen overlap herkennen tussen verschillende thema's. Ook in het toepassen van strategieën en acties zullen we niet focussen op één ambities maar houden we altijd rekening met de hele set aan ambities. Zo kan één bepaalde actie bijdragen aan het vervullen van meerdere ambities.

AMBITIES EN STRATEGIEËN

AMBITIES EN RUIMTELIJKE STRATEGIEËN VOOR HERENTALS 2050



VOORZIENINGEN ALS
DRAGER



TOEKOMSTGERICHT EN
INCLUSIEF WONEN



OPTIMALISEREN
RUIMTELIJK RENDEMENT OP
BEDRIJVENTERREINEN



MOBILITEITSOPLOSSINGEN
VOOR IEDEREEN



HERENTALS FIETSSTAD



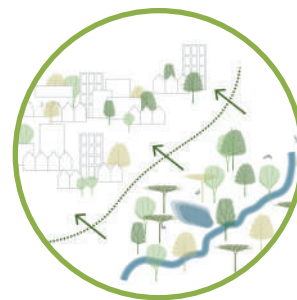
KERNEN EN BUURTEN OP
MAAT VAN JONG EN OUD



BRUISEND STADSHART



OPEN RUIMTE BESCHERMEN
EN VERSTERKEN



GROENBLAUW NETWERK
ALS KLIMAATROBUUSTE
ONDERLEGGER



VOORZIENINGEN ALS DRAGER

Voorzieningen vormen de hoekstenen van het leven in Herentals. Een gevarieerd aanbod met aangepaste voorzieningen draagt bij aan de ontwikkeling van gezonde leefomgevingen. Bijkomend creëren zij beleving in en rondom stads- en dorpskernen. De uitbouw van het voorzieningenaanbod kan een dragende factor worden in het waarmaken van verschillende andere ambities.

VOORZIENINGEN ALS DRAGER

Uitdaging 1: Herentals als gezonde leefomgeving

Uitdaging 2: beleving van de Herentalse kernen

UITWERKING IN BELEIDSKADER 'WONEN & VERDICHTING'

RUIMTELIJKE STRATEGIEËN



Ontwikkelingen koppelen aan voorzieningen en zorg

Om ervoor te zorgen dat we in de toekomst een gelijke toegang tot voorzieningen en (zorg)diensten kunnen garanderen voor alle leeftijden en sociale groepen, is het belangrijk dat we inzetten op nabijheid. Zo kunnen we gaan ontwikkelen waar er nu al een hoog voorzieningenniveau is of kunnen we in buurten met een laag voorzieningenniveau niet verder ontwikkelen of net het ontwikkelen van een functiemix prioriteren.



Ontwikkelingsdruk gebruiken als hefboom tot verhogen ruimtelijke kwaliteit

De huidige marktwerking zet de ruimtelijke ontwikkeling en kwaliteit erg onder druk. Het optimaliseren van financieel rendement doet ontwikkelaars vaak kiezen voor het appartement als typologie. De verappartementisering bedreigt traditionele stads- en dorpszichten. Toch kunnen we deze krachtige ontwikkelingsdruk omzetten in een partner om meer kwalitatieve ruimte te creëren. Hiervoor moeten we wel de juiste eisen en beperkingen stellen. We zetten met deze strategie in op het behoud van de kleinschaligheid in het Herentalse stadsweefsel en de dorpen. (Semi-)openbaar groen bij private ontwikkelingen kan bijdragen aan het vergroenen van het bebouwd weefsel. We zullen erover moeten waken dat er gedifferentieerd wordt ontwikkeld. Prioritair



Woningnood Herentals in regionaal perspectief plaatsen

zullen we in deze strategie ook inzetten op projecten die het bestaande ruimtebeslag optimaliseren waar het past, door bijvoorbeeld functies te mixen en dubbelgebruik in te zetten als sterkte.

De woningmarkt van Herentals is niet een op zichzelf staand geheel, mensen migreren van en naar Herentals en doen dat ook vaak in de regio. De toekomstperspectieven voor Herentals kunnen dus niet los gezien worden van wat er gebeurt in naburige gemeenten. We zetten daarom een intergemeentelijk overleg op met de regio Neteland, waarin we zoeken welk aandeel van de woningvraag in Herentals kan en zal worden opgevangen. Ook hogere overheden zullen in dit gesprek een rol spelen. We zoeken hierin een evenwicht zodat elke gemeente de eigen sterktes naar voor kan schuiven.



Toekomstperspectieven op maat van elke kern

Elke kern van Herentals heeft een eigen karakter dat we willen beschermen en eventueel versterken. We zien daarom een groot potentieel in het stadscentrum als groeikern. Daarnaast kunnen kernversterkende projecten op maat de overige kernen transformeren tot levendige dorpen.



TOEKOMSTGERICHT EN INCLUSIEF WONEN

De bevolkingsvooruitzichten vereisen een woonprogramma dat de groei minstens tot en met 2050 moet opvangen. We zetten hierbij in op nieuwe en flexibele woonvormen op maat van de toekomstige bevolking en stad. Differentiatie in woontypes is hier de basis voor de stedelijke woonomgeving. Naast bouwtechnische duurzaamheid zijn de plaatswaarde en de aantrekkelijkheid van de leefomgeving centrale pijlers om een duurzaam woonprogramma te ontwikkelen.

VOORZIENINGEN ALS DRAGER

Uitdaging 1: demografische trends

Uitdaging 2: Herentals als gezonde leefomgeving

Uitdaging 3: beleving van de Herentalse kernen

UITWERKING IN BELEIDSKADER 'WONEN & VERDICHTING'

RUIMTELIJKE STRATEGIEËN



Ontwikkelen volgens demografische uitdagingen

Dankzij de huidige vergrijzing en verzilvering onder de bevolking zien we dat het huidige woningbestand niet goed aangepast is aan de noden van een ouder wordende bevolking. Maar ook voor andere groepen in de samenleving zoals alleenstaanden, co-ouders of migranten, voldoet het aanbod niet aan de noden en wensen. Het is daarom belangrijk dat we in nieuwe woonontwikkelingen inzetten op flexibelere woonvormen. Deze kunnen bijvoorbeeld aangepast worden naargelang de gezinssamenstelling verandert of gebouwd zijn om minder mobiele mensen ruimte te geven. Dit kan de nieuwe standaard in de bouwsector worden. Een verhoogde graad van collectiviteit en sociale mix kan niet alleen een inclusiever gevoel creëren maar helpt ook om de ruimte efficiënter te gebruiken. Verder blijkt uit de participatierondes de nood aan compacte wooneenheden met een (private) tuin in Herentals groot. In deze strategie mag zeker de betaalbaarheid van de woningen niet uit het oog verloren worden.



Dubbel duurzaam bouwen

Vanuit de Europese, federale en Vlaamse regering zijn de laatste decennia de bouwtechnische normen aangescherpt. Elke nieuwe woning of een gerenoveerde woning moet tegen 2050 een Energielabel A of A+ halen. Een ontwikkeling die de uitstoot op niveau van het huishouden zal verlagen. Toch is de uitstoot of het energieverbruik van een gezin niet alleen afhankelijk van wat binnenshuis gebeurt. Heel wat gezinnen in Vlaanderen wonen op een plek van waaruit ze dagelijks de wagen nodig hebben om op het werk, de supermarkt of de sportvereniging te komen. Daarbovenop moeten ook naar die woningen nutsvoorzieningen gebracht worden, wat de energie-efficiëntie van het hele netwerk benadeelt. Deze strategie zet dus niet enkel in op het bouwtechnisch duurzaam bouwen, maar stelt ook voor om ruimtelijke duurzaamheidsnormen vast te leggen. Zo kan bijvoorbeeld gesteld worden dat grote ontwikkelingen altijd in de nabijheid van een voorzieningencentrum én een mobiliteitshub moeten gebouwd worden. De mobiscore (plaats- en knoopwaarde) is hiervoor een goede indicator.



OPTIMALISEREN RUIMTELIJK RENDEMENT OP BEDRIJVENTERREINEN

De bedrijvigheid is volop in ontwikkeling en nieuwe trends vragen een andere blik. Het gebrek aan efficiëntie, structuur en beeldkwaliteit op de bedrijventerreinen biedt een kans om het ruimtelijk rendement op eenzelfde oppervlakte te verhogen zonder de groei te moeten afremmen. Verweving met andere functies zoals kantoren kan hierbij helpen. Bijkomend zijn deze terreinen ideaal gelokaliseerd om de rol van de bedrijven binnen het Economisch Netwerk Albertkanaal verder uit te spelen.

VOORZIENINGEN ALS DRAGER

Uitdaging 1: bedrijvigheid in ontwikkeling

UITWERKING IN BELEIDSKADER 'WONEN & VERDICHTING'



Stimuleren verweven, vermengen, stapelen, delen, ... van functies en ruimtes

Veel bedrijventerreinen zijn een aaneenschakeling van percelen waarop elk bedrijf zijn logistieke, administratieve, productieve, ... activiteiten organiseert. Groeiende bedrijven botsen vaak op een gebrek aan ruimte op hun perceel, waardoor ze (vaak in een andere gemeente) op zoek moeten naar een nieuw stuk grond. Het clusteren, verweven of delen van bepaalde ruimtes voor bepaalde functies kan hierin een oplossing bieden. Zo kan een kantoorruimte centraal of aan de ingang van een bedrijventerrein de administratieve diensten van verscheidene reeds bestaande bedrijven opvangen. Een grotere (en gestapelde) logistieke hal kan de bevoorrading voor verscheidene productiehallen voorzien. Een overslagplaats langs het kanaal kan ook voor tal van bedrijven de vrachtwagendruk verlagen.



Herstructureren en inbreiden volgens kansen ENA

Het Economisch Netwerk Albertkanaal is een interregionale samenwerking die de connectie moet leggen tussen de zeehavens van de Randstad en het internationale economische Ruhrgebied. Een Vlaamse troef op internationaal vlak dus. Hierin spelen de bedrijventerreinen van Herentals een belangrijke rol als knoep. De laatste jaren is hard gewerkt aan deze plannen, met het



RUIMTELIJKE STRATEGIEËN

masterplan herstructurering Hannekenshoek-Vennen of de creatie van het nieuwe bedrijventerrein Heirenbroek. Dit brengt ook kansen voor de lokale economie. Daarom is het belangrijk om in dit beleidsplan het ENA als ruggengraat te gebruiken voor ontwikkelingen op de bedrijventerreinen.

Ruimte bieden aan kantoorachtigen op doordachte locaties

De laatste decennia is de economie vooral aan het groeien in de dienstensector. Om deze sector niet op autogerichte locaties terecht te laten komen, is het belangrijk doordacht te werk te gaan inzake kantoorontwikkelingen. We willen daarom het ontwikkelen van kantoorruimte stimuleren op plaatsen waar dat wenselijk is, bijvoorbeeld rond het station of dicht bij de handelskern. Ook hier geldt dat een gezonde mix van functies levendigheid en efficiënt ruimtegebruik met zich meebrengt. Een kantoorgebouw met detailhandel in de plint zorgt er bijvoorbeeld voor dat er met de klok rond levendigheid is in de buurt.



Verbeteren beeldkwaliteit en tegengaan verrommeling

Om aangename bedrijventerreinen te creëren voor werknemers, klanten en anderen, is het ook belangrijk om aan de beeldkwaliteit van deze gebieden te werken. Het tegengaan van verrommeling stimuleert een efficiënt ruimtegebruik. Ook klimaatbestendigheid vormt een centrale pijler bij de uitwerking van de concrete ingrepen. Hiervoor worden verder nog specifieke strategieën uitgewerkt.



MOBILITEITSOPLOSSINGEN VOOR IEDEREEN

Om het belang van de individuele wagen in het straatbeeld te doen afnemen, zijn alternatieven vereist. Deelsystemen en de uitbouw van multimodale knooppunten kunnen hierin helpen, maar ook het openbaar vervoer moet mee evolueren. Het station van Herentals heeft veel potentieel, maar is nog niet dé mobiliteitshub die het zou kunnen zijn. Ook de verbinding tussen de stad en de dorpskernen moet sterker worden.

MOBILITEITSOPLOSSINGEN VOOR IEDEREEN

Uitdaging 1: dominant autogebruik

UITWERKING IN BELEIDSKADER 'MOBILITEIT'

RUIMTELIJKE STRATEGIEËN



Shift van bezit naar (gedeeld) gebruik

In een inclusief mobiliteitssysteem moeten reizigers voldoende keuzemogelijkheden hebben. Deelsystemen dragen daar aan bij omdat ze betaalbaar en toegankelijk zijn. Daarom willen we deelwagens stimuleren gezien zij een efficiënt alternatief op de personenwagen vormen. Het invoeren van deelwagens kan verschillende privéwagens vervangen waardoor er ook een kleinere nood aan parkeerplaatsen is. Daarbovenop zullen we een fietsdeelsysteem uitwerken in functie van het natransport. Dit kan in samenwerking met bedrijven die hier al gespecialiseerd in zijn. Verder onderzoeken we of andere deelsystemen zoals elektrische scooters of steps ook een plek kunnen krijgen in Herentals zonder de bestaande infrastructuur te overbelasten.



Uitbouw station als dé mobiliteitshub van Herentals

Het station is de belangrijkste knoop in Herentals waar verschillende diensten en mobiliteitsmodi gebundeld worden. Toch kan het station nog versterkt worden tot een aangename en bereikbare mobiliteitshub met een maximaal aanbod aan mobiliteitsdiensten. De doelstelling is in te zetten op een kwalitatief openbaar domein en veilige wandel- en fietsroutes te creëren naar het centrum.



Aantrekkelijk openbaar & collectief vervoer

Een aantrekkelijk openbaar & collectief vervoer is een essentieel onderdeel van een inclusief mobiliteitssysteem. Een aandachtspunt daarbij is de bereikbaarheid van Morkhoven en Noorderwijk via het openbaar vervoer. Ook trachten we binnen dit plan aandacht te hebben voor de doorstroming van het openbaar vervoer wanneer we circulatiemaatregelen uitwerken. Om inclusief te zijn is het ook van belang dat de haltes toegankelijk zijn voor alle doelgroepen. Naast het openbaar vervoer zijn er soms vervoersoplossingen nodig op maat van zeer specifieke plekken of bevolkingsgroepen.



Uitbouw Hoppinpunten

Hoppinpunten zijn vervoersknooppunten die verschillende modi bundelen. Op een lokaal/wijk niveau hebben ze het potentieel om verschillende mobiliteitsdiensten voor inwoners te bundelen. Op die manier kunnen individuele noden (kwalitatieve fietsenstalling, deelwagen, ophaalpunten,...) gebundeld worden. Gezien de opkomst van het elektrisch rijden zal de nood aan laadvoorzieningen stijgen. Die buurtHoppinpunten vormen dan de ideale plekken om deze voorzieningen te clusteren.



HERENTALS FIETSSTAD

Een focus op de fiets als voornaamste transportmiddel is bepalend in het verduurzamen en veiliger maken van Herentals. Niet alleen in de kernen, maar ook tussen kernen en op bedrijventerreinen is een 'shift' van het dominante gemotoriseerde verkeer naar de fiets cruciaal. Daarvoor is eerst en vooral aangepaste infrastructuur vereist. Die transitie zal bijdragen aan een gezond en klimaatrobuust Herentals.

HERENTALS FIETSSTAD

Uitdaging 1: dominant autogebruik

Uitdaging 2: een gezonde leefomgeving

UITWERKING IN BELEIDSKADER 'MOBILITEIT'

RUIMTELIJKE STRATEGIEËN



Binnenstad en dorpskernen fietsvriendelijker maken

We streven in dit beleidsplan naar kernen waar fietsers zich vlot en veilig kunnen verplaatsen. In de binnenstad van Herentals is reeds een fietszone voorzien, die we in dit plan zullen evalueren en desnoods bijsturen. In de andere kernen zoeken we naar een kader voor een fietsvriendelijk milieu. Verder kijken we hoe andere modi circuleren in de kernen en hoe we deze kunnen bijstellen of vastleggen in functie van de fietsveiligheid. Om deze reden bekijken we bij openbare werken of de inrichting van een straat moet worden aangepast en of het wegdek in de Herentalse straten voldoende veilig en comfortabel is. Dit is in de binnenstad een uitdaging gezien verschillende straten een smal wegprofiel hebben maar wel gebruikt worden door zowel fiets, openbaar vervoer als auto. In de binnenstad zal ook een stallingsbeleid worden uitgewerkt op maat van de bewoners (die hun fiets niet altijd in pandig kwijt kunnen) én bezoekers van het stadscentrum.



Bedrijventerreinen

Als we ook verplaatsingen naar bedrijventerreinen duurzamer willen maken moet er ook daar ruimte zijn voor verschillende modi. De bedrijventerreinen van Herentals zijn vandaag zeer sterk gericht op gemotoriseerd verkeer. De fiets biedt daar een interessant alternatief om verschillende vervoersvragen op

te vangen. Daarvoor moet er wel een duidelijke afgebakende en veilige fietsinfrastructuur voorzien worden. Daarnaast moet er aandacht zijn voor het ontvlechten van het fietsverkeer met (zwaar) gemotoriseerd verkeer (bv. vrachtwagens).



Grote assen

Op de grote assen doorheen de stad voorzien we veilige en comfortabele fietsinfrastructuur. Hier trachten we ook om grote barrières, die we vinden langs de kanalen, de ring of het spoor, weg te werken. We onderzoeken of tunnels of fietsbruggen hier een oplossing kunnen bieden. Zo kunnen fietsers zich vrij en veilig verplaatsen doorheen de gemeente.



Fietsvriendelijker bouwen

Om de transitie naar een fietsstad te realiseren moet er natuurlijk niet enkel gedacht worden aan de plek van de fiets in de straat en het straatbeeld. Ook in onze bouwprojecten moet de fiets een vaste plek krijgen. Door in nieuwe woningen en appartementen stevast ruimte te voorzien voor fietsen, in alle maten, wordt de keuze voor de fiets ook in de hand geholpen. De fiets kan veilig binnen gestald worden en hoeft niet in weer en wind tegen de voorgevel of aan een verkeerspaal geparkeerd te worden. Door het mobiliteitsplan samen met het ruimtelijk beleidsplan op te maken ontstaat de kans om in te zetten op het integreren van bouwnormen voor de fiets. Zo wordt de plek van de fiets meteen mee ontworpen in nieuwe projecten.



KERNEN EN BUURTEN OP MAAT VAN JONG EN OUD

De kernen van Herentals zijn plaatsen waar de mensen aangenaam moeten kunnen vertoeven. De publieke ruimte toegankelijk maken voor iedereen zal de verblijfskwaliteit sterk doen toenemen, wat de sociale cohesie ten goede komt. We passen het verkeer en parkeerbeleid hierop aan zodat er publieke ruimte vrijkomt voor beleving, recreatie en spel. Met trage verbindingen realiseren we netwerken waar jong en oud zich thuis voelen.

KERNEN EN BUURTEN OP MAAT VAN JONG EN OUD

Uitdaging 1: demografische trends

Uitdaging 2: schaarse ruimte

Uitdaging 3: Een gezonde leefomgeving

UITWERKING IN BELEIDSAKDER 'WONEN & VERDICHTING'

RUIMTELIJKE STRATEGIEËN



Verblijfskwaliteit verbeteren

We willen een openbare ruimte die voor iedereen toegankelijk en veilig is, niet enkel voor de mobiele persoon die werkt in de week en recreëert in het weekend. Ouders met kinderen, ouderen met een rolstoel of een fietskoerier ondervinden nog te vaak moeilijkheden als het gaat om toegankelijkheid van de openbare ruimte. De verblijfskwaliteit heeft hier een grote rol in te spelen. Er moet ruimte zijn voor ontmoeting, straten kunnen groener en minder hard worden gemaakt en de toegankelijkheid van het openbaar domein móét omhoog.



Mobiliteitskamers

We kunnen ook werken aan aangename buurten door mobiliteitskamers te creëren. Een mobiliteitskamer is een afgebakende buurt waarbinnen enkel lokaal en traag verkeer wordt toegelaten. Doorgaand verkeer wordt gebundeld op wegen die daarvoor voorzien zijn, terwijl de wijken zelf veiliger worden voor hun inwoners. Ook het parkeren moet hierop worden afgestemd zodat er binnen de wijken geen zoekverkeer ontstaat. Zo is er meer ruimte over om te verblijven, te spelen en te fietsen. Dit geldt voor alle lokale erftoegangswegen, zowel binnen als buiten de bebouwde kom



Kindvriendelijke netwerken

'Onze kinderen zijn de toekomst' is een graag gehoord spreekwoord. Maar om die toekomst te waarborgen, moeten we onze kinderen ook de kans geven zich te vormen en kenbaar te maken in de ruimte waarin ze opgroeien. Hierdoor is er nood aan kindvriendelijke netwerken. Om kinderen veilig de ruimte in de stad en daarbuiten te laten verkennen, kan er gedacht worden aan een netwerk van speelruimten die in verbinding staan via trage wegen. Daarnaast is het belangrijk om ervoor te zorgen dat de schoolomgevingen veiliger worden, zodat een kind met de fiets of te voet naar school kan gaan.



BRUISEND STADSHART

Het stadshart (binnen de vesten) is het uithangbord van Herentals. Het verhogen van de aantrekkelijkheid, versterken van de beleving en verduurzamen van het mobiliteitssysteem zijn hier van extra groot belang. Het stadshart moet dé plaats bij uitstek zijn waar mensen graag naartoe gaan.

BRUISEND STADSHART

Uitdaging 1: beleving van de Herentalse kernen

Uitdaging 2: dominant autogebruik

UITWERKING IN BELEIDSKADER 'WONEN & VERDICHTING'

RUIMTELIJKE STRATEGIEËN



Aantrekkelijkheid stadshart verhogen

Herentals is een stad met geschiedenis en karakter. We willen hier op inzetten en waken over de levendigheid en aantrekkelijkheid van de stad, ook in de toekomst. Het is de aanwezigheid van mensen die ervoor zorgt dat een plek levendig of bruisend is. Om het stadshart bruisend te maken moet er dus ruimte zijn voor mensen. Een verkeersluw stadshart geeft voetgangers ruimte om te wandelen, te winkelen, te ontmoeten en samen te komen op evenementen. Een compact en herkenbaar kernwinkelgebied met hoogwaardige publieke ruimte maakt het gezellig om boodschappen te doen en te vertoeven in de stad. Verder voorzien we over de hele stad ruimte voor ontmoetingen en het organiseren van evenementen en stemmen we deze af met de bestaande functies, inclusief wonen. Om de geschiedenis in de verf te zetten, wil de stad haar erfgoed waarderen en inzetten in de aantrekkelijkheid van het stadshart.



Herorganiseren en sterker reguleren van parkeren

De nood om het parkeeraanbod in Herentals te herorganiseren is groot. Vandaag gaat er veel ruimte in het stadshart verloren en brengen de parkeerplaatsen (zoek)verkeer en overlast met zich mee. We zullen op zoek gaan naar een efficiënter systeem waar bezoekers kunnen parkeren aan de rand. Ook bewoners zullen gereguleerd en geclusterd gaan parkeren, in functie van een kwalitatievere woon-, werk- en verblijfsomgeving. Om dit allemaal in goede banen te leiden moet er ook nagedacht worden over de handhaving en het beheer van het nieuwe parkeersysteem.



Circulatie

Een verkeersluw stadshart kan enkel gerealiseerd worden aan de hand van een doordacht circulatieplan. Door dit te koppelen aan het parkeerverhaal kan het onnodige zoekverkeer vermeden worden. Verder bouwend op de conceptstudie van de ABO-as, zal de rol van de as binnen een groter mobiliteitssysteem worden geplaatst, ook inzake parkeren en openbaar vervoer.



OPEN RUIMTE BESCHERMEN EN VERSTERKEN

De open ruimte in Herentals is waardevol, maar ook sterk bedreigd. Zowel voor de landschappelijke waarde als voor het behoud en de versterking van de landbouwsector moeten we deze gebieden beschermen. De open ruimte als uitgangspunt hanteren draagt bij aan het klimaatrobuust maken van Herentals.

GROENBLAUW NETWERK ALS KLIMAATROBUUSTE ONDERLEGGERS

Uitdaging 1: veranderend klimaat

Uitdaging 2: schaarse ruimte

UITWERKING IN BELEIDSKADER 'GROENBLAUWE NETWERKEN'

RUIMTELIJKE STRATEGIEËN



Typerende landschapskwaliteiten verder uitzetten

De geschiedenis die is af te lezen in ons landschap kan een leidraad vormen voor de toekomst. Oude (landbouw)gebruiken of gebouwen gingen vaker dan nu in interactie met hun omgeving en hadden een positieve impact op de omgevende natuur en het klimaat. Maar ook de herontdekking van oude plaggenbodems met hun rijke humus kan kwalitatieve korte ketenlandbouw dichtbij de kern brengen. Verder kan makkelijk aan klimaatadaptatie gedaan worden door naaldbossen op de heuvelrug om te vormen naar loofbossen en oude veengebieden te herstellen door drainage weg te halen. Deze maatregelen brengen biodiversiteit en kwaliteit met zich mee.



Beschermen van landbouwgronden tegen zonevreemd gebruik

Het landbouwareaal heeft een economische functie die de basis van onze maatschappij vormt. Zonder voedsel kunnen we namelijk niet werken, recreëren, genieten, ... Daarbovenop komt dat de landbouw een belangrijke partner is in het adapteren en mitigeren van het veranderende klimaat. Toch zijn we in Vlaanderen de laatste jaren landbouwareaal aan het afsnoepen voor soms lucratievere, soms meer private functies, zoals het houden van paarden of het creëren van private tuinen. Dit kan een gevaar zijn voor de functie die



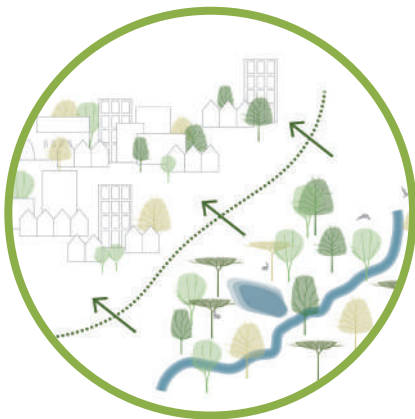
Verknopen van het duurzame mobiliteitsnetwerk en het groene recreatienetwerk

De positieve effecten van recreëren in de natuur zijn in het verleden meermaals aangetoond en ook de huidige pandemie heeft de nood hieraan bevestigd. De huidige bereikbaarheid van recreatiegebieden vanuit de kernen brengt de kwaliteit en duurzaamheid van het recreatienetwerk in het gedrang. Het nieuwe mobiliteitsnetwerk moet daarom slim worden verknoot met het groene recreatienetwerk.



Stimuleren van agrarisch hergebruik en korte keten-landbouw nabij de kernen

Alternatieve landbouwmethoden gekenmerkt door korte ketenproductie en -consumptie hebben het potentieel om ons door de duurzaamheidstransitie te loodsen. Deze boerderijen brengen vaak ook kwaliteit voor natuur en bewoner/gebruiker. Het integreren van deze concepten dichtbij de kernen van Herentals brengt dus voor verschillende stakeholders voordelen met zich mee.



GROENBLAUWE NETWERK ALS KLIMAATROBUUSTE ONDERLEGGERS

De natuur en het water situeren zich echter niet alleen rondom, maar ook in de bebouwde omgeving. We willen groenblauwe elementen verstevigen of aanleggen door de stad en dorpen heen. Op die manier verhogen we de aantrekkelijkheid van de publieke ruimte, leggen we ecologische verbindingen met de open ruimte en verzachten we de negatieve effecten van klimaatverandering.

GROENBLAUW NETWERK ALS KLIMAATROBUUSTE ONDERLEGGERS

Uitdaging 1: veranderend klimaat

Uitdaging 2: schaarse ruimte

UITWERKING IN BELEIDSKADER 'GROENBLAUWE NETWERKEN'

RUIMTELIJKE STRATEGIEËN



Ecologische verbindingen door het bebouwde weefsel heen realiseren

Om een onderlegger te creëren die een hybride ruimte vooropstaat, moeten we ook inzetten op inheems en extensief groen in onze kernen. Niet alleen voor een verbeterde verblijfskwaliteit, maar ook om volwaardige verbindingen in het ecologisch netwerk te realiseren. Zo kunnen we bovenop het inzetten van de openbare ruimte om plekken voor de natuur te creëren bijvoorbeeld private tuinen inschakelen om bepaalde soorten ook in de stad te herintroduceren. Gemengde hagen trekken bijvoorbeeld tal van insecten aan die op hun beurt weer vogels aantrekken. Zij vinden in deze hagen een perfecte schuilplaats voor weer en wind met voldoende voedsel. Ook voortuinen van nieuwe woonontwikkelingen kunnen kwaliteit toevoegen aan het openbare én ecologische netwerk.



Infiltratie en buffering voorop

Het hydrologische systeem in Herentals, de werking van infiltratie, retentie en verdamping door de bodem, heeft een dringende onderhouds- en herstelbeurt nodig. Overmatig draineren, naaldbossen die te veel regenwater laten verdampen of een overmatige verharding van de ruimte hebben ervoor gezorgd dat de zandige gronden van Herentals zeer gevoelig zijn voor droogte, met alle gevolgen van dien. Het herstel van de infiltratie en retentiefunctie van de openbare ruimte moet dus voorop



Stimuleren van dubbelgebruik van de open ruimte

staan in het creëren van een beleidskader groenblauwe netwerken.

Een hybride ruimte brengt voordelen met zich mee die we hard nodig hebben om de klimaatuitdagingen van de toekomst een antwoord te kunnen bieden. Een duidelijk bestemmingenbeleid is hier dus meer dan welkom. Alle stakeholders moeten duidelijk weten waar er plaats is voor hun bestemming in de open ruimte, maar ook waar een vruchtbare samenkomst kan plaatsvinden. We stimuleren hiervoor dus dubbelgebruik van de open ruimte. Zo kan een voedselbos bijdragen aan de economische functie van de landbouw maar terzelfdertijd een bron zijn voor biodiversiteit. Het herintroduceren van goed onderhouden kleine landschapselementen draagt bij aan de opbrengst van de landbouwers én brengt nieuwe plekken waar insecten, vogels of middelgroot wild goed gedijen.



Ontharden als reflex

We weten al dat infiltratie en buffering voorop komen in deze ambitie, maar om dit voldoende en volledig te kunnen doen zullen we zowel in de kernen als in de open ruimte ontharden als een reflex moeten ontwikkelen. Elke ruimte waar water kan infiltreren en groen kan bijkomen zal dubbel bijdragen aan de kwaliteit en de duurzaamheid van Herentals.

Een beleidskader is een concrete agenda waarin alle te nemen acties en maatregelen in teken van het beleidsplan beschreven staan. Per beleidsbeslissing uit het betreffende kader zijn enkele zaken opgelijst, namelijk:

- De mate van urgentie van het beleidspunt
- De nodige stappen om tot uitvoering van de beslissing te komen
- De nodige, al dan niet ruimtelijke, instrumenten om het beleidspunt door te voeren
- De nodige partners om tot actie over te kunnen gaan

De beleidskaders vloeien, zoals eerder toegelicht, voort uit de strategische visie van Herentals. Er is hier echter geen rechtstreekse overeenkomst tussen de ruimtelijke strategieën uit de ambities en de oplossingsrichtingen die hier worden voorgesteld, net zoals tussen de uitdagingen en de ambities. De aanpak van de verschillende vraagstukken die in de uitdagingen werden gesteld is namelijk niet puur thematisch (via groenblauwe netwerken, woonontwikkelingen of mobiliteitsmaatregelen) aan te pakken. Ingrepen in het ene netwerk kunnen namelijk invloed hebben op een ander. Zo kan betere bereikbaarheid voor een betere beleving en handelsapparaat zorgen. De beleidskaders hebben daarenboven meer ruimtelijke uitwerking in plaats van de conceptuele benadering van de strategische visie. Hierdoor komen verschillende ruimtelijke strategieën nu samen in eenzelfde ontwikkeling, of worden uitdagingen aangepakt door maatregelen binnen twee of meerdere beleidskaders.

Voor dit beleidsplan heeft het onderzoeksteam drie beleidskaders ontwikkeld:

1. Wonen & verdichting
2. Mobiliteit
3. Groenblauwe netwerken

De thematische opsplitsing is nodig om het beleid te ondersteunen in het maken van beslissingen of het selecteren van de juiste instrumenten binnen de verschillende beleidsdomeinen. Ook wordt hiermee verder ingezet op de flexibiliteit van dit beleidsplan.

In het volgende onderdeel worden de drie kaders verder toegelicht aan de hand van doelstellingen die voortvloeiden uit de uitdagingen en ambities. Die concrete doelstellingen zijn aangevuld met oplossingsrichtingen.

De beleidskaders zijn momenteel echter nog niet volledig uitgewerkt. De conceptnota geeft immers een beeld van waar de kansen voor Herentals liggen, maar van concrete voorstellen tot beslissingen, ingrepen of instrumenten is in deze fase van het onderzoek nog geen sprake. Na de terugkoppeling over de conceptnota met burgers, adviesinstanties, organisaties, hogere overheden en andere partners, werkt het onderzoeksteam verder aan die concretisering door te onderzoeken welke instrumenten, adviezen en acties kunnen ingezet worden om de ambities uit de strategische visie en beleidskaders waar te maken. De beleidskaders worden zo actie- en stappenplannen om Herentals door de transitie te loodsen.

BELEIDSKADERS: BOUWSTENEN VOOR EEN ROBUUSTE STAD

BELEIDSKADER WONEN & VERDICHTING

Toekomstbeeld

Zoals uit de uitdagingen is gebleken is het thema wonen een heet hangijzer in Herentals. De demografische trends vereisen de opvang van een groot aantal nieuwe woningen. Tegelijkertijd dwingt het gebrek aan open ruimte over heel Vlaanderen om de bebouwde omgeving niet uit te breiden, maar om die bevolkingsgroei op te vangen binnen de reeds bebouwde omgeving. Die verdichting mag niet ondoordacht plaatsvinden, maar moet worden uitgedacht vanuit het welzijn en de gezondheid van de Herentalsenaars. Hetzelfde geldt voor de werknemers op de bedrijventerreinen. Het beleidskader 'Wonen & verdichting' is het adequate raamwerk om op deze uitdagingen antwoorden te bieden en de vooropgestelde ambities te volbrengen. Daarnaast is ook reeds gebleken dat het opvangen van groei niet enkel over woningen, maar ook over de evoluerende industrie gaat. Ook hier is versterking van de al ingenomen ruimte prioritair. In de concrete uitwerking zullen hier ook oplossingen per bedrijvencluster geformuleerd worden.

In de conceptnota worden dus nog geen uitgesproken beleidsbeslissingen geformuleerd. Om de beleidskaders toch iets meer behapbaar te maken zijn de komende hoofdstukken wel opgedeeld in kleinere stukken. Belangrijk hierbij is niet uit het oog te verliezen dat de beleidskaders een samenhangend verhaal vormen. Het beleidskader 'Wonen & verdichting' bevat een onderdeel omtrent het duurzaam opvangen van de woonbehoefte in de Herentalse kernen en een tweede deel over hoe om te gaan met de bedrijvigheid.

Groei duurzaam opvangen in de groeikern

In de woonbehoeftestudie voor Herentals, zien we dat er in de stad een realistisch aanbod gerealiseerd kan worden van ongeveer 2.200 woningen. Dit is meer dan de verwachte huishoudensprognoses van 1.584 bijkomende huishoudens tegen 2040. Echter, wanneer we de stedelijke taakstelling tot 2022 bekijken die vanuit de provincie werd opgesteld, zien we dat Herentals de laatste decennia veel trager groeide dan de taakstelling vooropstelde. We kunnen dus stellen dat Herentals nog niet aan de verwachte stedelijkheid voldoet die deze taakstelling tot doel had.

De conclusies uit de woonbehoeftestudie en de evaluatie van de stedelijke taakstelling motiveren daarom de keuze van de stad om een grotere groei op te vangen dan de prognoses vandaag voorspellen. De stad stelt een groei voorop van 2.000 bijkomende wooneenheden tegen 2040. Dit kan een aanzet zijn om de vergrijzende bevolking op een aangename manier oud te laten worden en een nieuw aanbod te creëren om jonge gezinnen naar de stad te trekken. Terzelfdertijd bouwen we aan een meer kernachtige stad met een sterkere regionale rol.

De ambities en strategieën stellen dat we de **bevolkingsgroei** en de nieuwe **demografische samenstelling** op een duurzame manier willen opvangen op locaties die hiervoor voldoende draagkracht én een hoge plaats- en knooppaarde hebben. We doen dit maximaal binnen het **bestaande ruimtebeslag**. De situatie van de bestaande kernen is hier toonaangevend en vormt de basis van de oplossingsrichtingen.

Een eerste stap is om de situatie van de kernen te bekijken en op dit macro-niveau een **gepast toekomstperspectief per kern** te formuleren. We geven hier nog niet mee aan hoe en waar

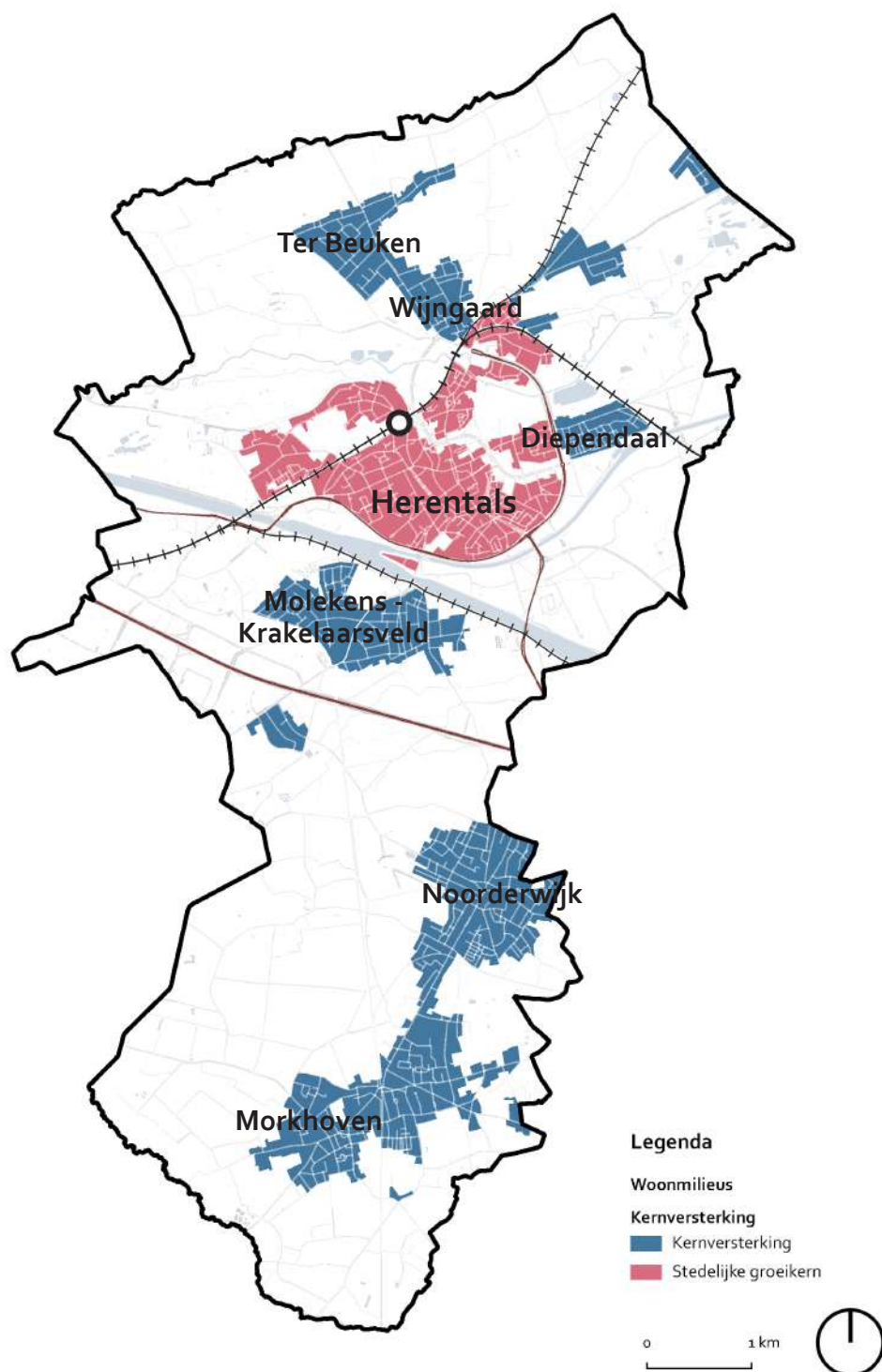
de groei precies zal worden opgevangen. Wel geven we aan **welke rol** elke kern kan opnemen binnen deze brede uitdaging. Hiermee wordt in één oogslag duidelijk welke groei in welke kern zal worden opgevangen. We hanteren voor Herentals twee ruime toekomststrategieën op niveau van de kern: **'groeikern' en 'kernversterking' (waarover later meer)**.

Om deze toekomststrategieën te bepalen werd elke kern geanalyseerd op basis van de huidige plaats- en knooppaarde en het ruimere ontwikkelpotentieel. Om dit te bepalen werden gebiedsdekkende analysekaarten opgemaakt en ingezoomd op elke kern.

Voor een algemeen beeld, die de basis van de woonmilieu's zal vormen, werden volgende analysekaarten gebruikt:

- Planologische context
- Ruimtegebruik
- Hoogtemodel
- **'Open ruimte' - structuur**
- **Overstromingsgevoeligheid**
- **Geluidsbelasting**
- **Adressendichtheid**
- Bouwvorm
- Gebouwtype
- **Bereikbaarheid station**
- **Bereikbaarheid bushaltes**
- **Voorzieningenniveau**
- **Historiek**

De vetgedrukte indicatoren werden in een scoringssysteem gebruikt om het ontwikkelpotentieel te bepalen. De precieze methode kan u nalezen in het bijhorende onderzoeksrapport 'Wonen & Verdichting'.



FIGUUR 34: Globale toekomstperspectieven per kern. Welke rol spelen welke kernen in het opvangen van de stedelijke groei van Herentals?



FIGUUR 35: Links: Groeikern, Rechts: Kernversterking

Het grootste deel van de te verwachten groei moet opgevangen worden in de stedelijke groeikern Herentals. Door het uitgebreide voorzieningenniveau en de goede multimodale bereikbaarheid zijn groeikernen de meest aangewezen locaties om de te verwachten **bevolkingsgroei met bijhorende demografische uitdagingen op te vangen**. Ze bieden het meest brede pallet aan omgevingen die door hun **diversiteit** tegemoet komen aan de verschillende bevolkingsgroepen.

In Herentals is het overduidelijk dat de stadskern hier het meest geschikt voor is. De groeikern zal de komende decennia op een intelligente manier getransformeerd worden om deze groei op te vangen. We werken hiervoor vanuit het **bestaande ruimtebeslag**, in functie van het **beter benutten** van de gebruikte ruimte. Om deze ruimtelijke transformatie **toekomstbestendig** te laten verlopen, mogen we de overige uitdagingen, zoals de kleinschaligheid, niet uit het oog verliezen.

Dit betekent voor Herentals niet dat uitbreidingen a priori worden uitgesloten. Elke uitbreiding moet echter wel gepaard gaan met duidelijk geargumenteerde **maatschappelijke en ruimtelijke winsten**, die de transformatie voor de hele kern mee faciliteren. Voor elke transformatie-opgave geldt dan ook dat zij afgestemd zijn op de groenblauwe onderlegger, demografische uitdagingen, bestaand voorzieningenniveau en andere lokale of globale uitdagingen. Hiervoor zoomen

we in de volgende oplossingsrichting nog meer in op de huidige situatie.

Het toekomstperspectief van de groeikern houdt in dat hier de stadsbrede uitdagingen maximaal en duurzaam worden opgevangen. Een basisprincipe hierbij is dat deze transformatie in ruimte en mobiliteit in de eerste plaats baten brengt voor de **huidige bewoners en gebruikers** van de groeikern. Zo zal de stadskern meer ruimte bieden voor ontmoeting, groen, trage verplaatsingen en een hogere beleving.

In andere gebieden dan de groeikern is het versterken van de kern of buurt eerder de boodschap. Dit zijn kernen en buurten die op zich minder draagkracht hebben om grote ontwikkelingen op te vangen. Toekomstige transformaties blijven daarom beperkt van schaal. De uitdaging ligt hier vooral in het beschermen én versterken van de bestaande ruimtelijke kwaliteiten (in functie van klimaat, openbare ruimte, voorzieningenniveau, ...). Kleine ingrepen kunnen hierdoor een grote ondersteuning bieden in het aangaan van maatschappelijke uitdagingen door specifieke troeven in de verf te zetten. In dit toekomstperspectief primeert dus het lokale karakter. Er wordt echter niet verwacht dat deze kernen en buurten stadsbrede uitdagingen op zichzelf opvangen. Ze nemen hierin een meer ondersteunende rol op.

TRENDMATIG
gestuurde woonbehoefte

BELEIDSMATIG
gestuurde woonbehoefte



Zoals eerder aangehaald, wordt de groei van Herentals vooral beïnvloed door trends in de samenstelling van de bevolking. Zo zullen er tussen 2020 en 2040 netto 1.584 huishoudens bijkomen. Dit wordt vooral aangestuurd vanuit een toenemende vergrijzing en verzilvering. Dit is te wijten aan de doorgroei van de babyboom-generatie die niet in dezelfde mate vervangen wordt.

Door de toenemende ontgroening die in de prognoses te zien is, kan ook gesteld worden dat de nood aan gezinswoningen niet aanwezig zou zijn in de stad. Volgens onze theoretische oefening zou er zelfs een overschot aan grote woningen zijn.

Toch kan ook een tweede component invloed uitoefenen op de toekomstige groei van de woonbehoefte. Gezien de prognoses gebaseerd zijn op trends van de afgelopen jaren, kunnen plotse wijzigingen in de maatschappij, zoals een oorlog of pandemie, deze trends doorbreken. Denk maar aan de hernieuwde interesse van jonge mensen in de huizenmarkt van Herentals. Hoewel de oorzaak van die trendbreuk nog onduidelijk is, ligt deze ontwikkeling wel in lijn met de wil van de stad om de ontgroening te kantelen. Herentals wil namelijk een stedelijke rol opnemen en verder groeien dan de prognoses voorspellen. Hierin spelen (jonge) gezinnen een sleutelrol.

Groei is nodig en wenselijk om méér stad te worden. Om bepaalde investeringen te maken om de stad te versterken (denk maar aan het Netepark) moet een bepaalde kritische massa bereikt worden. Door te groeien kunnen we in onze stad meer mogelijk maken. We zien bovendien nog heel wat ruimtelijk potentieel om de stad op een duurzame manier meer te laten groeien dan wat de prognoses voorspellen. Zelfs wanneer we er voor kiezen om niet of minder te bebouwen in slecht gelegen gebieden, kunnen we nog altijd een woonaanbod ontwikkelen dat ver boven de prognoses tot 2040 uitkomt.

De bijkomende groei sturen we vanuit twee nieuwe woonmodellen die focussen op de nood aan plekken waar men duurzaam ouder kan worden en de nood aan een groei van de jonge gezinnen binnen de stad.

Enerzijds zien we dat er heel wat aantrekkelijke gezinswoningen zijn die nu worden bewoond door een verouderende bevolking. Een studie uit 2015 stelde dat bijna 14% van de Vlamingen tussen 65 en 74 jaar geneigd is om te verhuizen. Nog eens 16 procent zegt misschien te willen verhuizen.¹ Mocht voor dit doelpubliek een aangepast woningtype beschikbaar zijn, dan kunnen heel wat gezinswoningen vrij komen voor nieuwe gezinnen. Deze woningrotatie willen we in gang zetten door het toevoegen

1. Pannecoucke en De Decker (2015).



GROEIKERN HERENTALS



LEVENSLANG WONEN IN
DORP EN BUURT



Gezinsvriendelijk wonen in een
stedelijk woonmilieu



Levenslang wonen in de stadskern



Levenslang wonen in de eigen
buurt om woningrotatie te
stimuleren

FIGUUR 36: Beoogde woonfocus

van het woningtype 'levenslang wonen'. Dit bestaat uit kleinere wooneenheden die standaard zijn aangepast aan de veranderende noden van (zorgbehoevende) ouderen of mensen met een beperking. Hierbij staan comfort, toegankelijkheid en veiligheid van de woning centraal.

Anderzijds willen we nog meer inzetten op jonge gezinnen door specifiek in de stadskern (het deel van de stad binnen de vesten) een focus te leggen op de uitbouw van de gezinsvriendelijke stadswoning. Deze biedt een woonoplossing voor huishoudens met kinderen. Dit kan gaan om een grondgebonden woning, maar even goed om een 'familieappartement' dat het gezinsvriendelijk wonen op de verdieping faciliteert. Belangrijk bij deze woonmodellen is de focus op het omliggende woonmilieu. De kwaliteit van deze woonmodellen is dan ook ruimer dan de wooneenheid zelf.

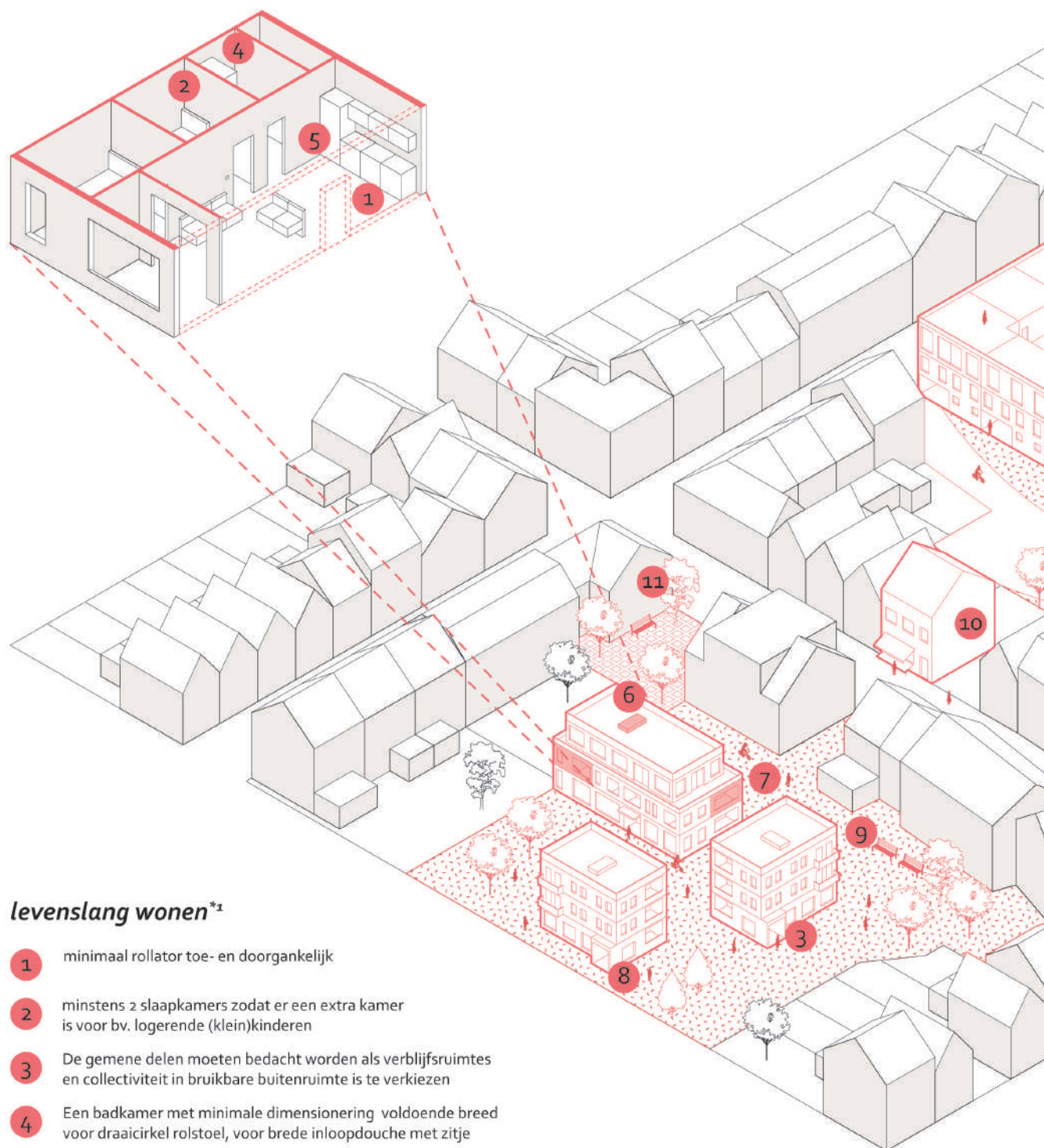
Voor de spreiding van dit aanbod houden we rekening met de huidige spreiding van het aantal 65-plussers. We passen wel een correctie toe waarbij het stadscentrum een hoger aanbod krijgt. We verhogen dit omdat we uit de analyses konden vaststellen dat dit een belangrijke verhuisbestemming is. Dit

is niet geheel onlogisch aangezien hier veel voorzieningen en beleving terug te vinden zijn.

Het aanbod woningen voor gezinsvriendelijk wonen voor jonge stedelingen voorzien we in eerste instantie in de kernversterkende wijken die rond de belevingskern liggen, vervolgens de belevingskern en dan in mindere mate de kernversterkende wijken met een planmatig karakter. We mikken hier niet op de dorpskernen of landelijke wijken.

Op de tekeningen op de vorige pagina's gaan we dieper in op de karakteristieken en ruimtelijke spreiding van de twee nieuwe woonmodellen.

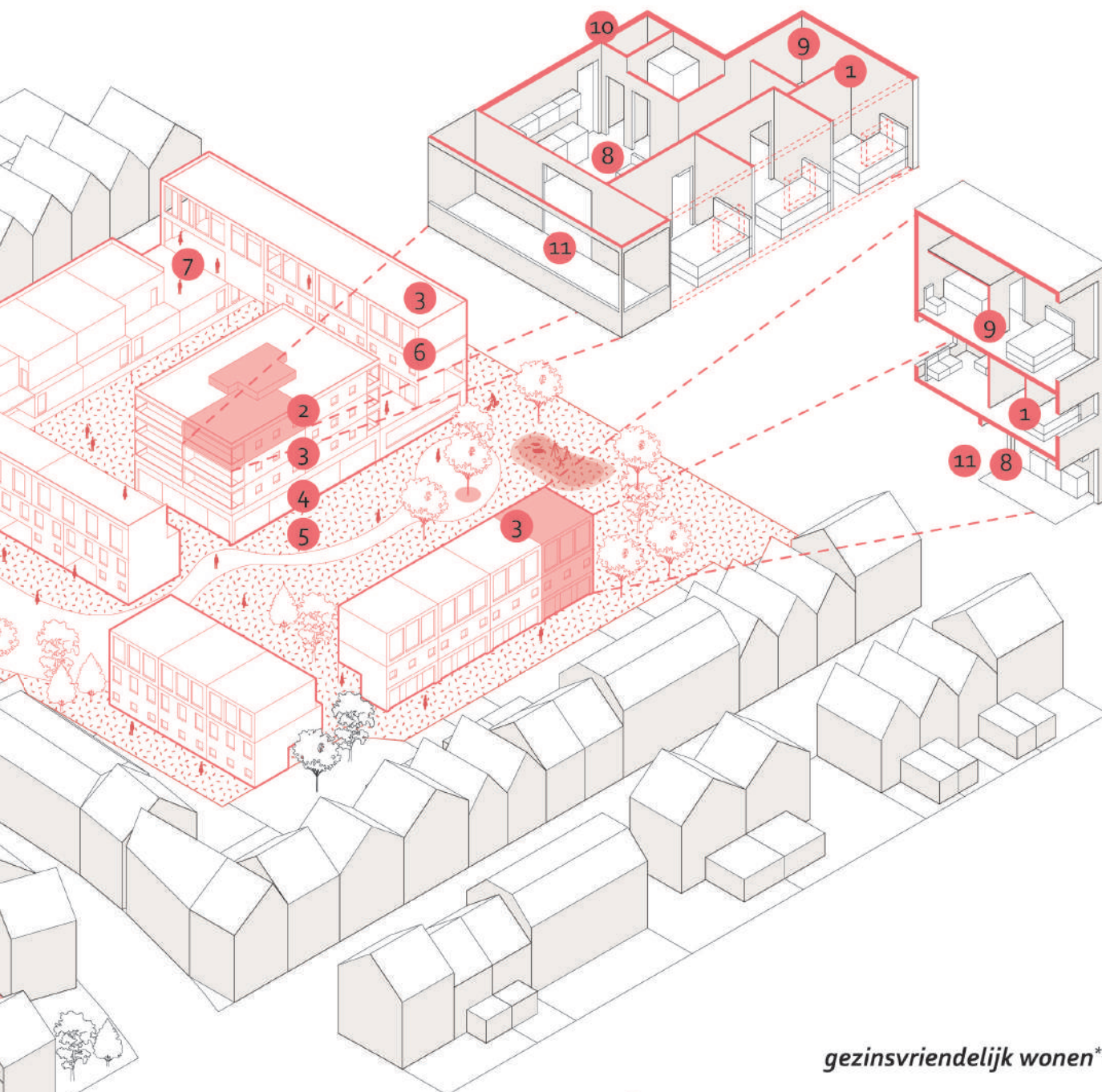
Inrichtingsprincipes voor twee kansrijke woontypes in de groeikern



levenslang wonen^{*1}

- 1 minimaal rollator toe- en doorgankelijk
- 2 minstens 2 slaapkamers zodat er een extra kamer is voor bv. logerende (klein)kinderen
- 3 De gemene delen moeten bedacht worden als verblijfsruimtes en collectiviteit in bruikbare buitenruimte is te verkiezen
- 4 Een badkamer met minimale dimensionering voldoende breed voor draaicirkel rolstoel, voor brede inloopdouche met zitje
- 5 Een keuken met minimale dimensionering voldoende breed voor draaicirkel rolstoel
- 6 Voldoende brede gemeenschappelijke lift
- 7 Traag verkeer wordt ruimtelijk gescheiden van gemotoriseerd verkeer, de voetpaden zijn voldoende breed voor een rolstoel en de materialen zijn obstakel- en slipvrij
- 8 De hoogteverschillen worden waar mogelijk beperkt en met een lichte helling weggewerkt
- 9 Straatmeubilair is voldoende aanwezig om rustplekken te creëren en toegankelijk voor rolstoelgebruikers
- 10 Goed bereikbare en nabije (dagelijkse) voorzieningen
- 11 Voldoende ontmoetingsplekken in de collectieve en openbare ruimten

^{1*} geïnspireerd op 'Dorpse Architectuur (F14_Parkwonen)', eigen verwerking

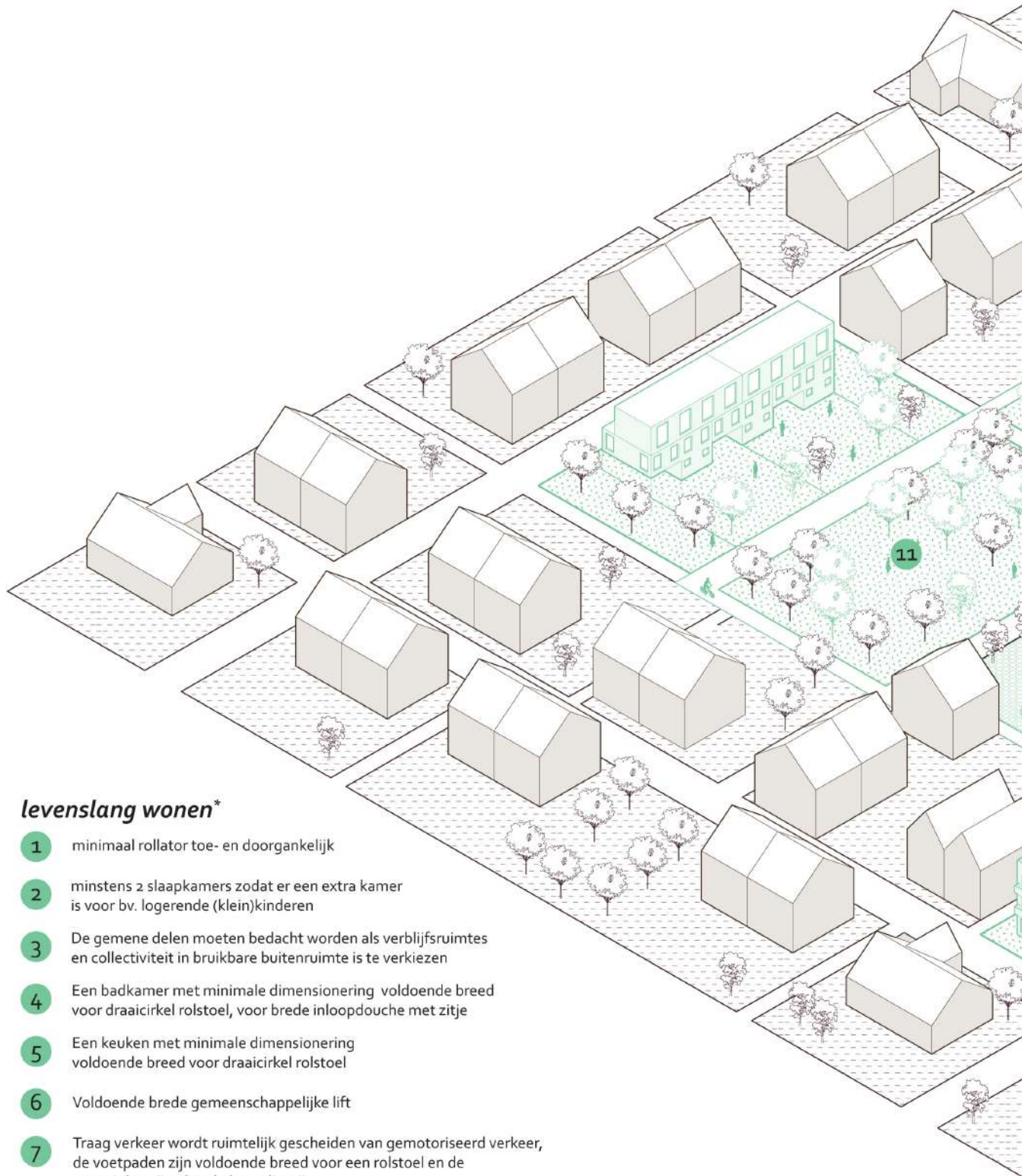


gezinsvriendelijk wonen^{*2}

- 1 Een slaapkamer voor ieder kind (3-, 4-, 5, ...-slaapkamerwoningen)
- 2 Het gebouw wordt georganiseerd in woonclusters van maximaal 12 huishoudens. Elke cluster heeft zijn eigen ingang en circulatieruimte.
- 3 De verschillende wooncluster én individuele woningen zijn herkenbaar via het divers materiaalgebruik in gevels, deuren, en in gedeelde ruimtes en circulatieruimtes.
- 4 De nachthal is afsluitbaar en kan als binnenspeelruimte dienst doen.
- 5 Elke unit heeft vanuit de leefruimte of private buitenruimte zicht op de gedeelde buitenruimte.
- 6 De maximale bouwhoogte t.o.v. de gedeelde buitenruimte is 4 verdiepingen (tot dan is er visueel en auditief contact mogelijk). Bij hogere projecten wordt het gebouw per 4 verdiepingen opgeknippt en van eigen gestapelde buitenruimtes voorzien.
- 7 Drempelruimtes (overgangszone tussen het private en het publieke) worden op die manier voorzien zodat ze kunnen toe-geëigend worden door de bewoners (bv. door het plaatsen van een bankje).
- 8 De leefruimte en/of keuken worden het best naar de tuin, straat, publieke ruimte of semipublieke ruimte georiënteerd.
- 9 Naast slaapkamers moeten ook de badkamer en toiletten voldoende groot zijn om comfortabel één of meerdere kinderen te wassen en te verzorgen.
- 10 Er is berging of ruimte voorzien voor kinderwagens, buggy's en kinderfietsjes. Dit kan ook een collectieve berging zijn.
- 11 Ramen komen laag genoeg, zodat ook kinderen buiten kunnen kijken (bv. naar de gedeelde buitenruimte). Er is echter voldoende (transparante) beveiliging zodat jonge kinderen er niet uit kunnen vallen.

^{*2}geïnspireerd op project 't Wisselspoor door URA, eigen verwerking

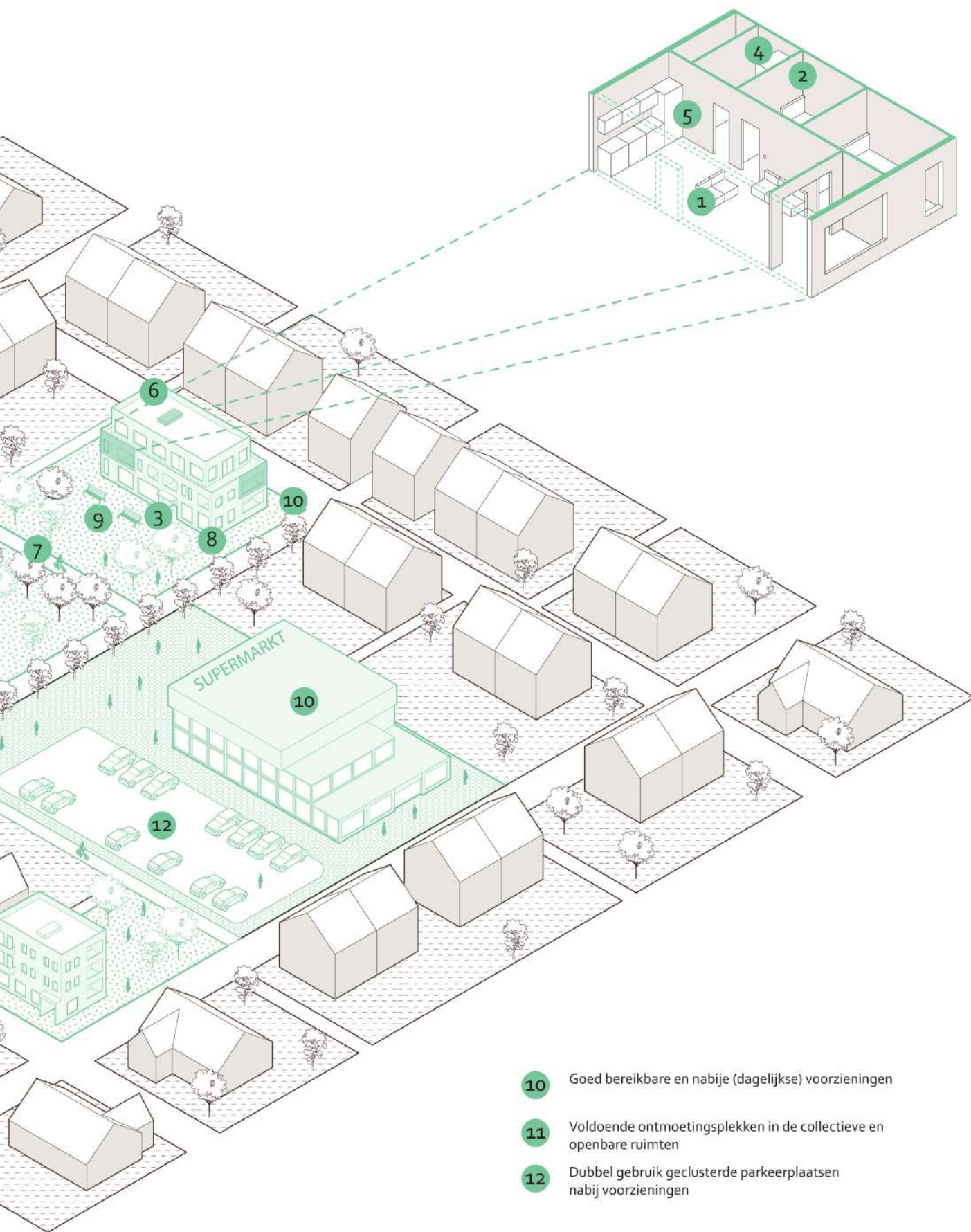
Inrichtingsprincipes voor levenslang wonen in eigen buurt of dorp



levenslang wonen*

- 1 minimaal rollator toe- en doorgankelijk
- 2 minstens 2 slaapkamers zodat er een extra kamer is voor bv. logerende (klein)kinderen
- 3 De gemene delen moeten bedacht worden als verblijfsruimtes en collectiviteit in bruikbare buitenruimte is te verkiezen
- 4 Een badkamer met minimale dimensionering voldoende breed voor draaicirkel rolstoel, voor brede inlopdouche met zitje
- 5 Een keuken met minimale dimensionering voldoende breed voor draaicirkel rolstoel
- 6 Voldoende brede gemeenschappelijke lift
- 7 Traag verkeer wordt ruimtelijk gescheiden van gemotoriseerd verkeer, de voetpaden zijn voldoende breed voor een rolstoel en de materialen zijn obstakel- en slipvrij
- 8 De hoogteverschillen worden waar mogelijk beperkt en met een lichte helling weggewerkt
- 9 Straatmeubilair is toegankelijk voor rolstoelgebruikers

* geïnspireerd op 'Dorpse Architectuur (F14_Parkwonen)', eigen verwerking



Om de brede toekomstperspectieven te verfijnen werken we met de afbakening van woonmilieus. Kernen zijn immers zeer **divers** en de ruimtelijke eigenschappen en draagkracht zijn niet homogeen over de kern verdeeld. Om het DNA van de kernen toekomstbestendig te laten evolueren, is het daarom belangrijk om die lokale karakteristieken in kaart te brengen en meer eenvormige gehelen te behandelen.

Via **ontwerpend onderzoek** op deze woonmilieus, passen we transformaties toe naar de kwaliteiten van elk woonmilieu. Zo voorkomen transformaties de **bestending** van bedreigingen in deze woonmilieus.

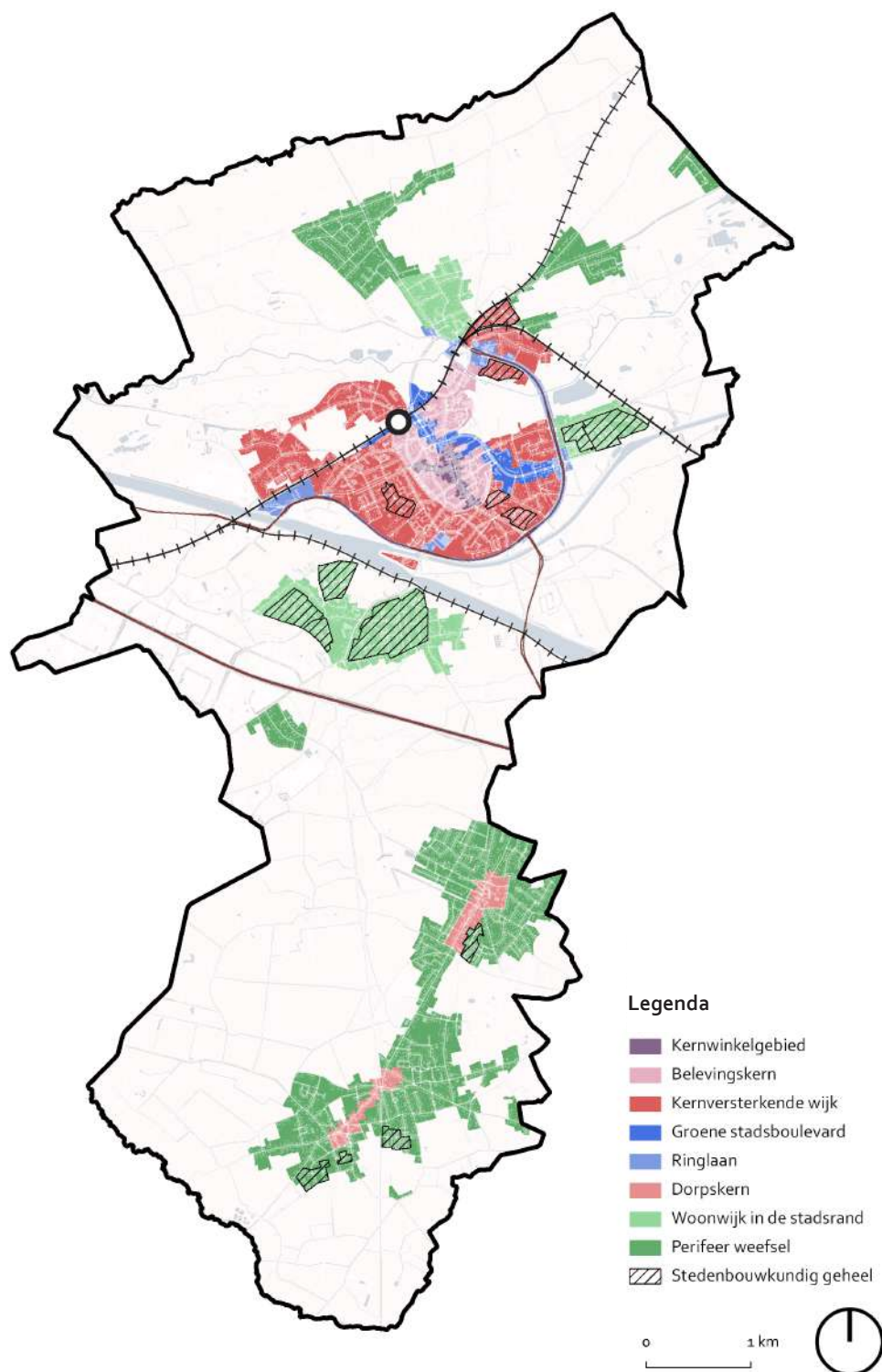
De afbakening van de woonmilieus stelt dan ook de uitdagingen af op maat van de omgeving en de buurt. Om deze afbakening te maken werden de ruimtelijke indicatoren die hierboven werden benoemd gebruikt en zoomen we tot perceelsniveau om de woonmilieus correct af te bakenen. Er wordt dus vanuit de bestaande eigenschappen vertrokken, waaruit kwaliteiten, kansen en bedreigingen worden gedistilleerd.

Aan de hand van de ontwikkelingsmogelijkheden worden per woonmilieu strategieën en acties geformuleerd die concreet de bestaande toestand robuust en toekomstgericht kunnen transformeren. Er werd een onderscheid gemaakt tussen generieke ontwikkelingsmogelijkheden die voor alle woonmilieus gelden en specifieke ontwikkelingsmogelijkheden die lokale kansen of bedreigingen van een antwoord voorzien. Hierin hebben de woonmilieus met een groot ontwikkelpotentieel meer en diversere ontwikkelingsmogelijkheden, denk hierbij aan de belevingskern en de omliggende gebieden. Andere woonmilieus hebben zeer beperkte mogelijkheden, die zich meer richten op het bestendigen van een bepaalde eigenschap of het verbinden met de open ruimte.

Ook de randvoorwaarden voor ontwikkeling zullen verschillen per woonmilieu. Dit zal

vooral tot uiting komen bij de vertaling naar concrete acties en instrumenten. Hierbij zoeken we instrumenten die de eigenheid en de kwaliteiten van de woonmilieus kunnen bewaken, zonder deze te hypothekeren. Hierin verdienen win-win-situaties tussen woonmilieus en het omliggende landschap belangrijke aandacht.

Ter illustratie brengen we in deze conceptnota op de volgende pagina's een overzicht van wat het huidige woonmilieu karakteriseert. Daarna lichten we de totale ontwikkelperspectieven per woonmilieu textueel toe. Zowel de huidige (abstracte) situatie als de ontwikkelperspectieven zijn ook in een illustratieve tegel weergegeven. De woonmilieus worden geordend volgens hun stedelijkheid en dus ook volgens hun ontwikkelpotentieel. Echter worden eerst de algemene woonmilieus toegelicht, waarvan we kunnen zeggen dat er homogene weefsels in de stad zijn. Daarna worden drie specifieke woonmilieus toegelicht, waarvan de weefsels een nuance aanbrengen in een of meerdere andere woonmilieus. Het bedraagt drie woonmilieus waarvan één of meerdere karakteristieken een groot gewicht in de schaal legt en ook de omliggende woonmilieus hiermee beïnvloedt.

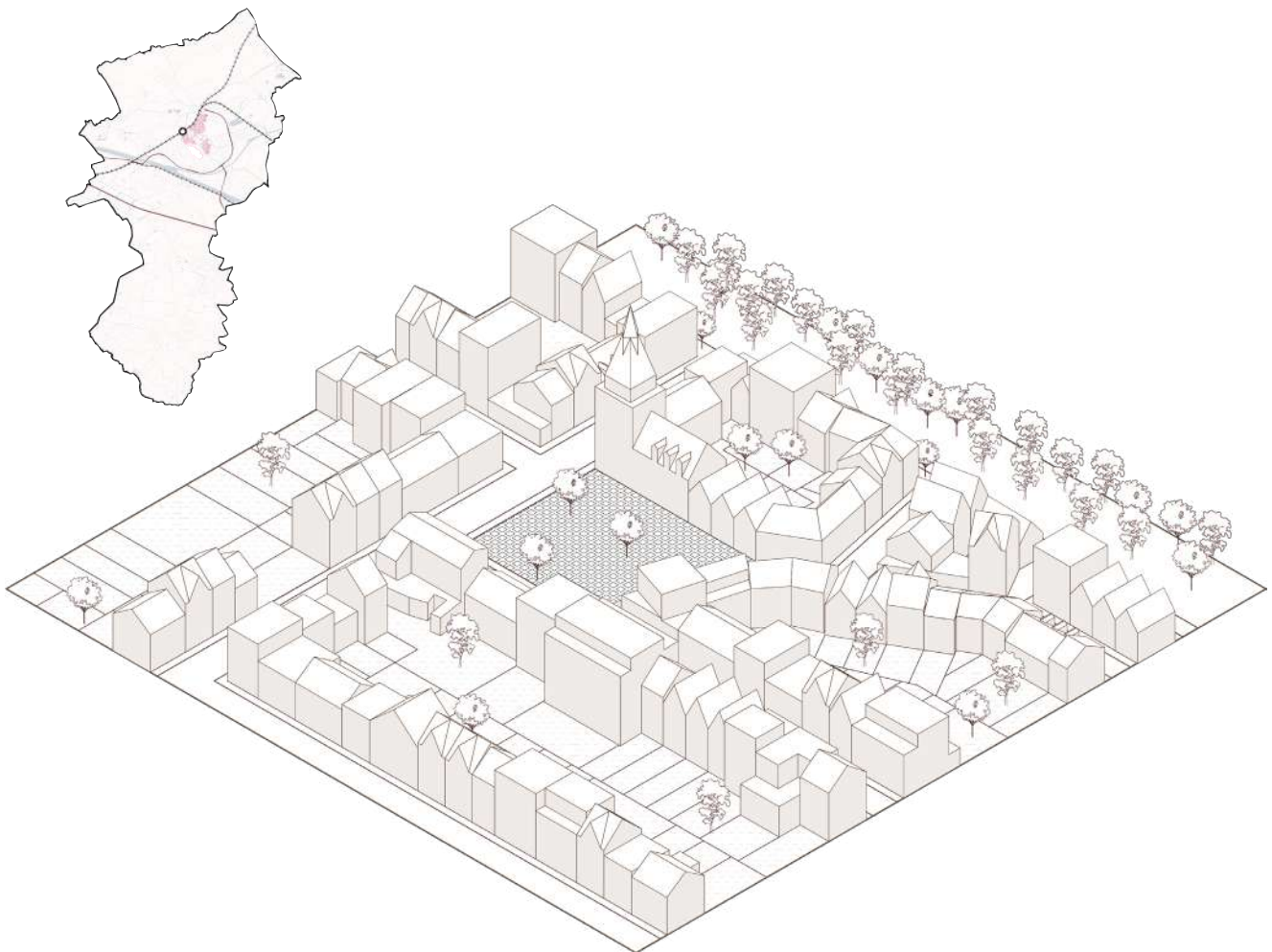


FIGUUR 37: Overzicht en situering van de woonmilieus

Belevingskern

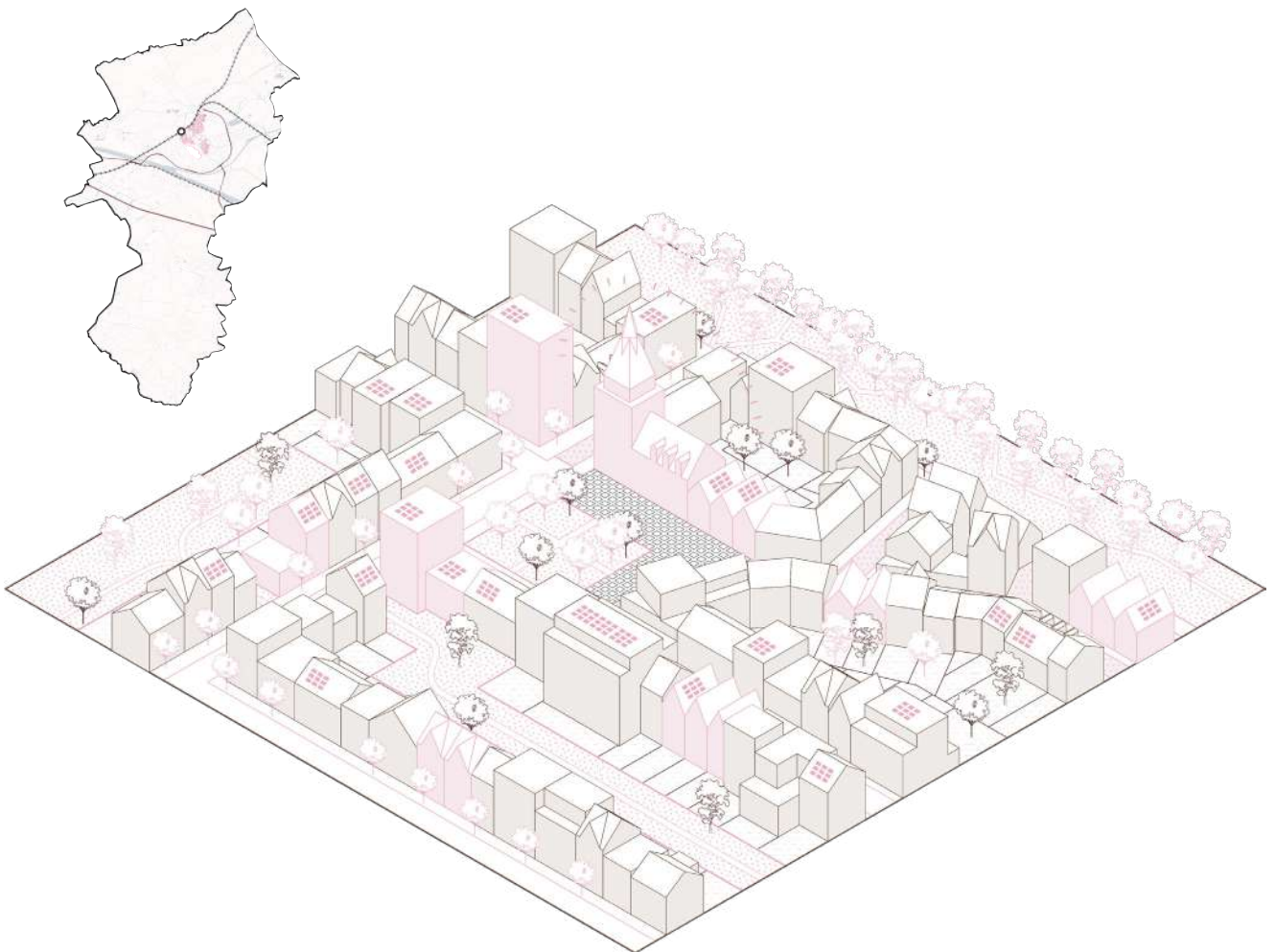
Huidige situatie

De belevingskern ligt binnen de oude vestenstructuur van Herentals. Verder wordt het woonmilieu gekenmerkt door een denser weefsel ten opzichte van de rest van de stad, goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer en een hoogwaardige hoeveelheid aan erfgoed. Er zijn verscheidene groenpolen aanwezig, waarvan bepaalde nog sterker in de verf kunnen gezet worden. De groene binnengebieden die hier nog te vinden zijn, hebben een grote waarde voor het woonmilieu. De belevingskern omvat ook het kernwinkelgebied en wordt doorsneden door de stadsboulevard, twee specifieke woonmilieus die verder worden toegelicht.



Ontwikkelingsperspectieven

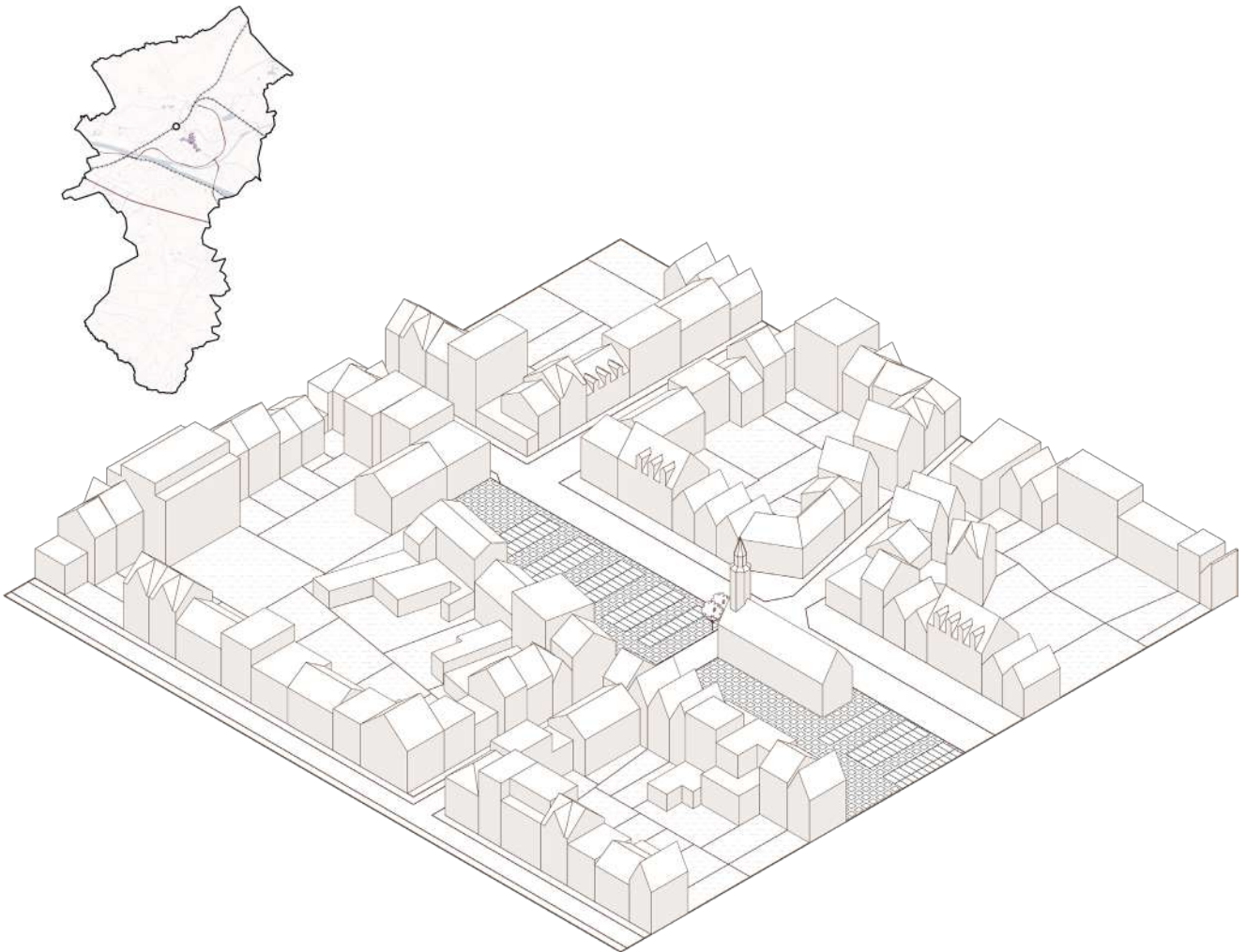
In de belevingskern zetten we in op de verweving van verschillende functies. We gaan niet zozeer grote verdichtingsopgaves in dit milieu inplannen, maar we stimuleren ontwikkelingen die inzetten op meervoudig ruimtegebruik. De klemtoon voor wonen ligt niet op het toevoegen van extra woningen maar op het diversifiëren van woningtypes. Op vlak van groen versterken we in eerste instantie het bestaande publieke groen en proberen we bouwblokken te openen voor groene verbindingen, verder zetten we in op het vergroenen van de publieke ruimte door stimuleren van groene gevels of groendaken. Waar kan dringen we de bebouwings- en verhardingsgraad terug om infiltratie te bevorderen. (Nieuwe) eenrichtingsstraten en oude parkeerplaatsen bieden hiertoe kansen. Eenvoudige groeningrepen op privaat terrein zoals groendaken of geveltuintjes kunnen ook een meerwaarde bieden en worden gestimuleerd.



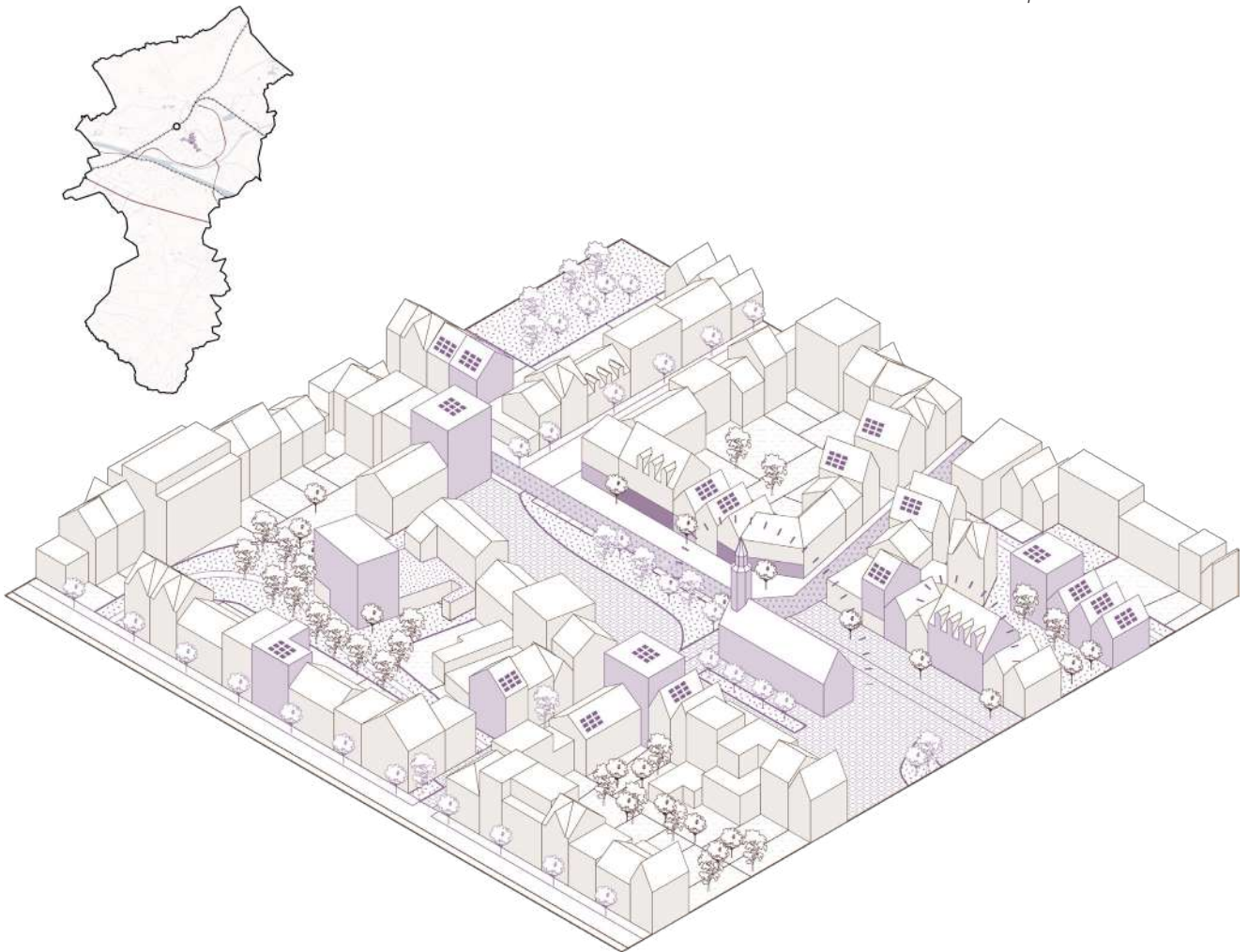
Kernwinkelgebied

Huidige situatie

Het kernwinkelgebied wordt voornamelijk gekenmerkt door een grote verwevenheid van functies, een hoog voorzieningenniveau, voornamelijk gericht op detailhandel, de nabijheid van bouwkundig erfgoed en een zeer goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer. De adressendichtheid ligt ook het hoogst in dit woonmilieu. Het kernwinkelgebied past morfologisch binnen het milieu van de belevingskern maar door de aanwezigheid van winkels en diensten zijn hier enkele specifieke strategieën van toepassing.



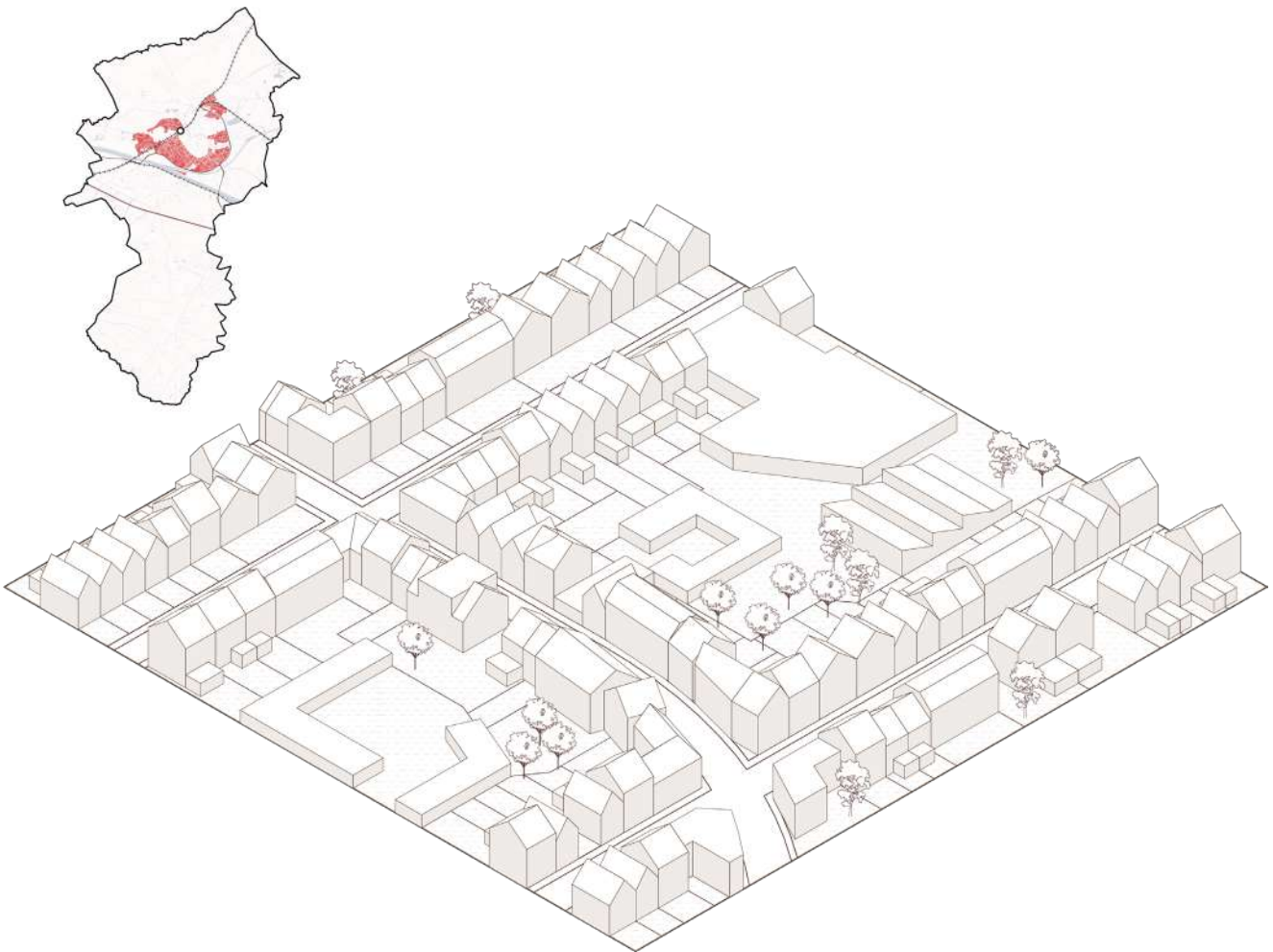
Dit woonmilieu vormt een specifiek onderdeel van de belevingskern. We zetten in het kernwinkelgebied vooral in op de verweving van commerciële functies, waar dienstverlening, horeca, detailhandel en kleine maakateliers elkaar versterken. De bereikbaarheid van de markt versterken we door middel van het openbaar vervoer over de ABO-as en het Vervoer Op Maat. Fietsassen en trage verbindingen vormen de belangrijkste verbindingen in het kernwinkelgebied. Deze maatregelen gebeuren met een verbeterde circulatie en een parkeerplan indachtig. Een (deels) ontharde markt neemt met verve de pleinfunctie op en het aanwezige erfgoed wordt een ware aantrekkingspool voor het hart van de stad Herentals. Door de aansluiting op de groene binnengebieden, wordt ook dit milieu voorzien van ontmoetings- en rustplekken.



Kernversterkende wijken

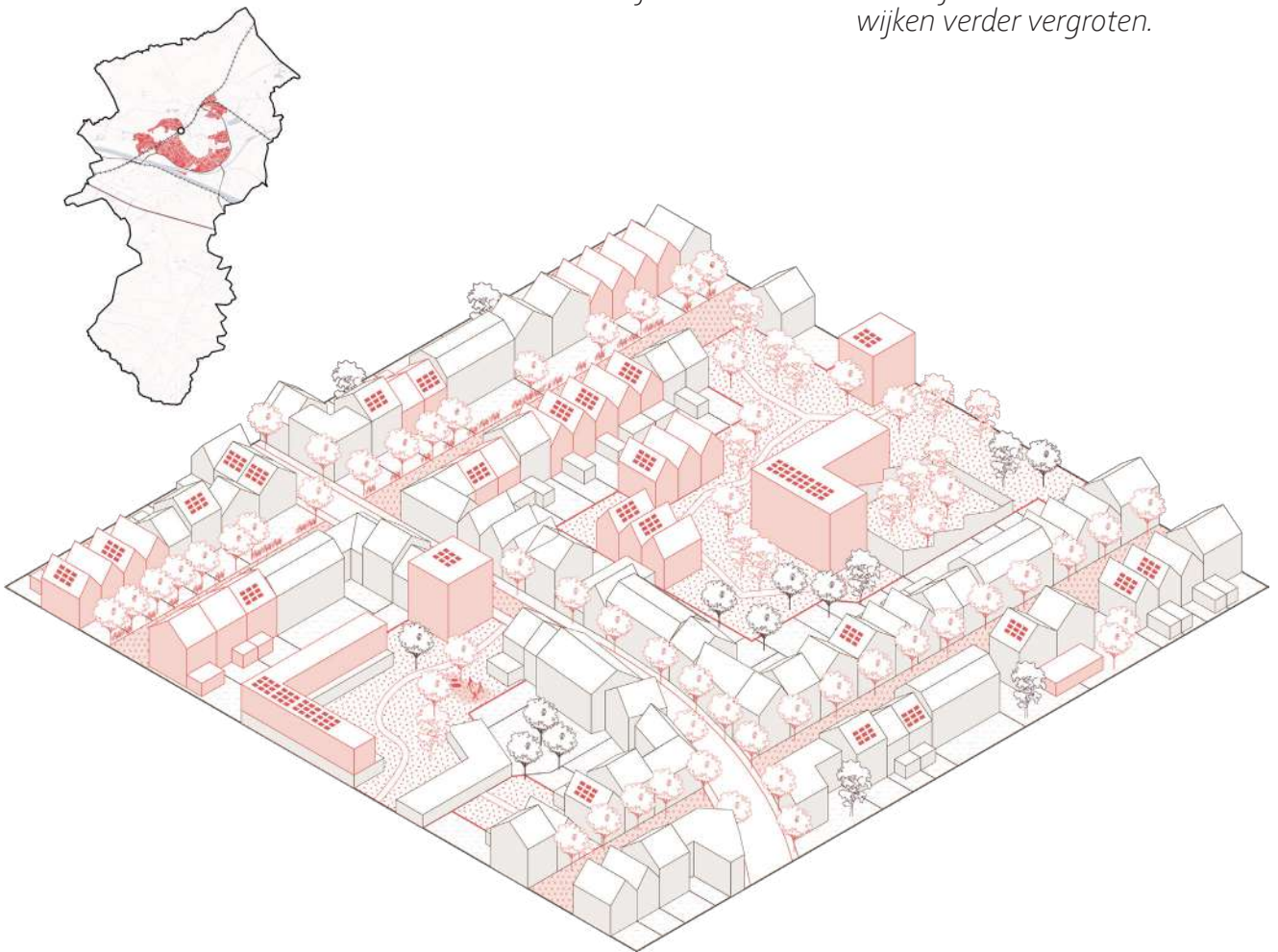
Huidige situatie

De kernversterkende wijken kenmerken zich door een nabijheid tot de belevings- en kernwinkelgebied en een verwevenheid van functies, een hoge adressendichtheid en veel gesloten bebouwing met hier en daar een ontwikkeling van grote schaal. De aanwezigheid van waardevolle gezinswoningen en rijhuizen met tuin is een troef voor dit woonmilieu, net zoals de aanwezigheid van een (boven)lokaal voorzieningenniveau. We vinden in dit milieu ook grootschalige elementen, die zich aanbieden als mogelijke ontwikkellocaties voor gemengde projecten.



Ontwikkelingsperspectieven

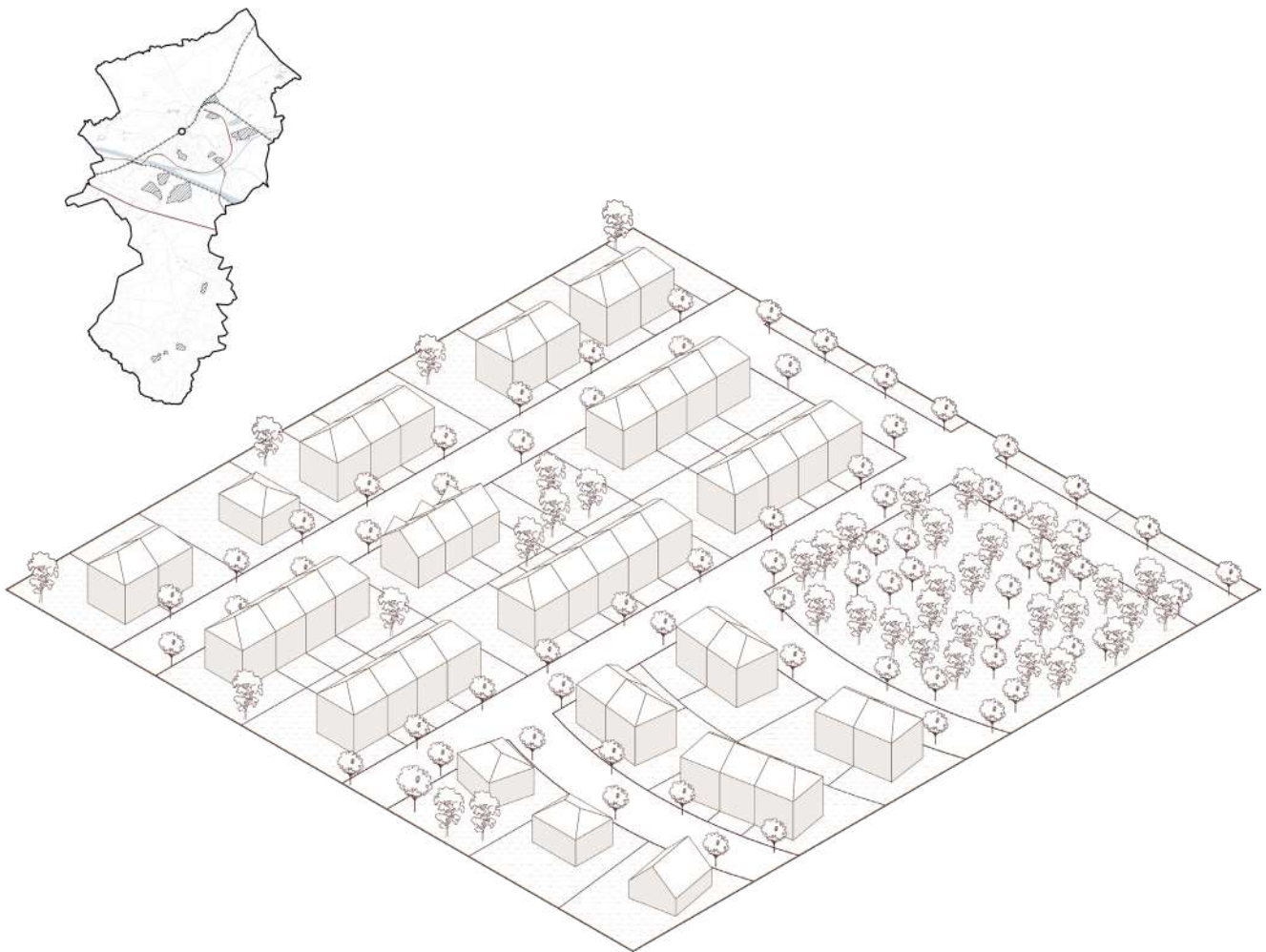
De kernversterkende wijken zijn bij uitstek de wijken om te verdichten aangezien hier alle nodige voorzieningen en multimodale mobiliteit aanwezig zijn om grote ontwikkelingen op te vangen. Gemengde woonprojecten, aangevuld door kleinschalige buurtvoorzieningen, kunnen hiertoe bijdragen. Ook de compacte eengezinswoning vindt hier nog zijn plaats. Een bescherming van kwalitatieve eengezinswoningen wordt als prioriteit naar voren geschoven. Groen geeft hier structuur aan het milieu. Grotere ontwikkelingen bieden dan ook een uitgelezen kans voor de ontwikkeling van extra buurtgroen of wijkgroen. Zo grijpen we kansen aan om de versnipperde publieke ruimte aan te verbinden en tegelijkertijd te vergroenen. De aanwezige voortuinen zullen hier een belangrijke rol in spelen, maar ook het vergroenen door groene gevels en groendaken. De uitbouw van mobiliteitskamers en het inrichten van fietsstraten zullen de leefbaarheid in deze wijken verder vergroten.



Stedenbouwkundige gehelen

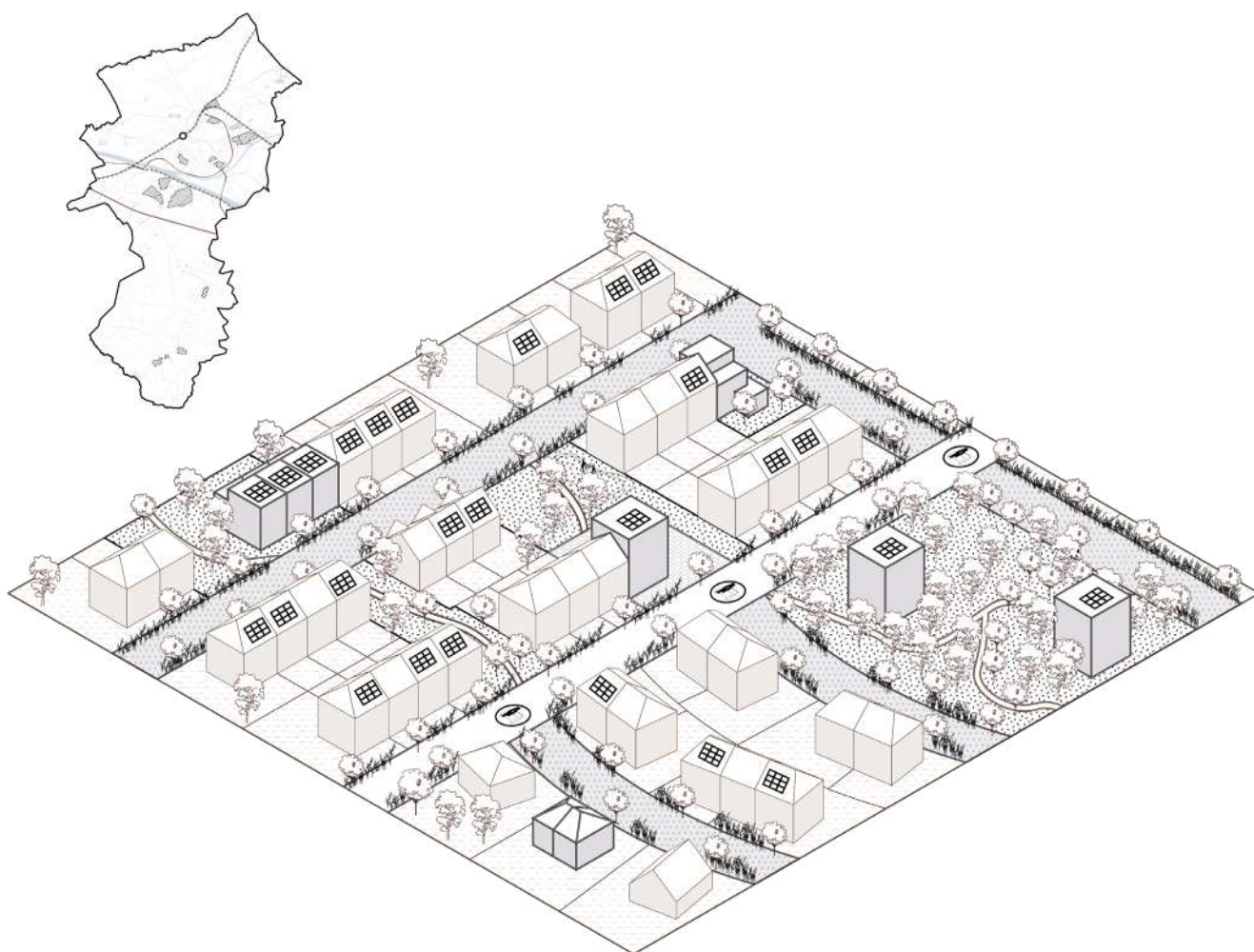
Huidige situatie

Binnen sommige wijken liggen enkele kleinere buurten die samen een stedenbouwkundig geheel vormen. De wijken worden vooral gekenmerkt door een mix van open en halfopen bebouwing, een meer planmatig karakter en ruime straatprofielen. Hoewel het voorzieningenniveau hier overwegend lager ligt, wat versterkt wordt door het verkavelingskarakter van deze wijken, biedt hun nabijheid tot de belevingskern of dorpskernen verschillende opportuniteiten. Verder hebben deze wijken relatief gezien het groenste karakter, zowel degene binnen de stadsring als die daarbuiten.



Ontwikkelingsperspectieven

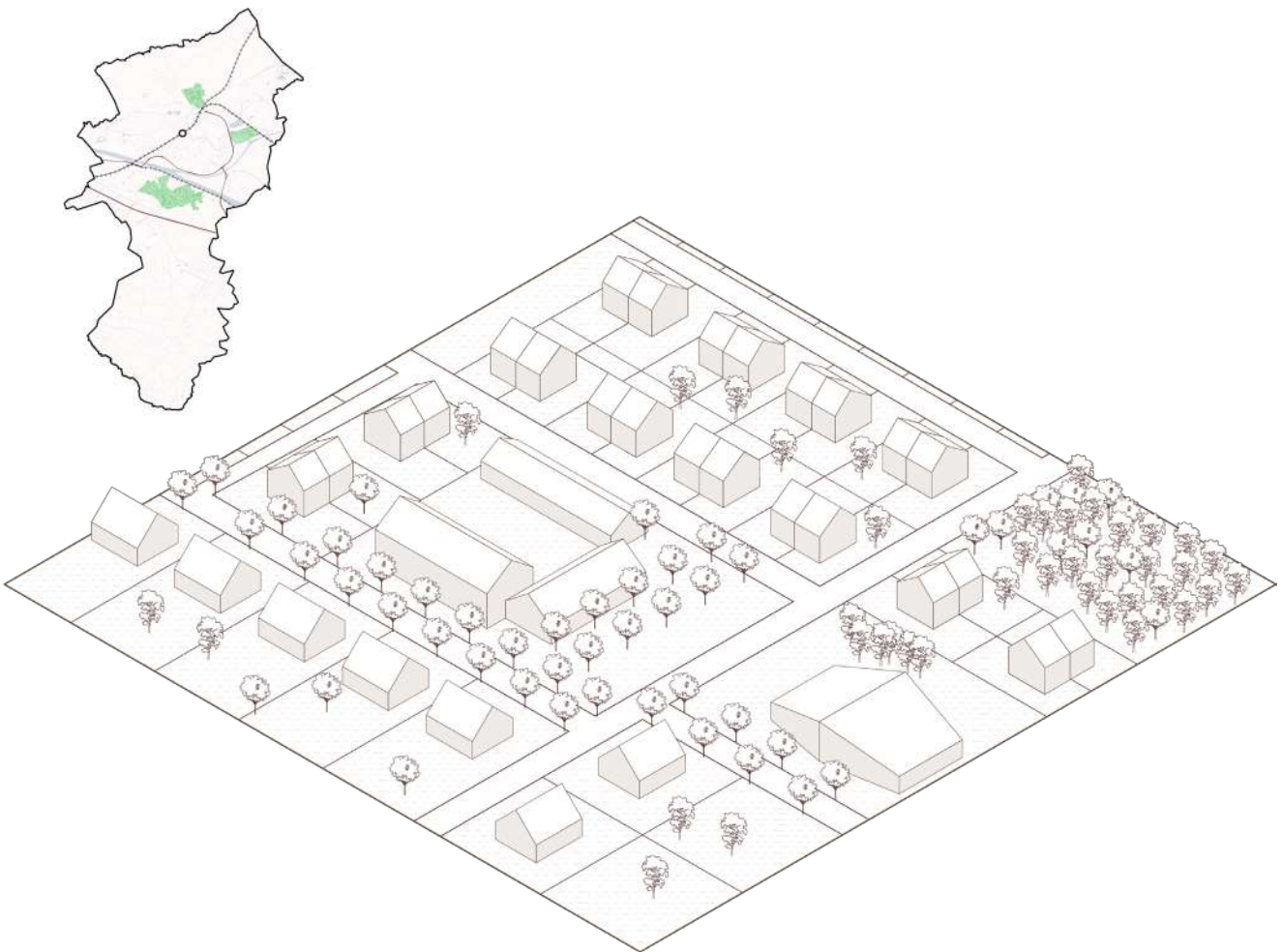
De grondgebonden woning blijft in de stedenbouwkundige gehelen een belangrijke hoeksteen. Toch kunnen we met herverkavelingen, kavelruil en innovatieve eigendomsstructuren (zoals cohousingprojecten), ook hier een serieuze verdichting met respect voor het open karakter realiseren. Dit doen we enkel binnen de stedenbouwkundige gehelen die in kernversterkende wijken of verkavelingen nabij de dorpskernen liggen. Zulke projecten bieden kansen om kleinschalige buurtvoorzieningen met geclusterd parkeren te ontwikkelen voor de wijk. Verder zetten we in op het vergroenen van de wijk door de brede wegprofielen te ontharden en te vergroenen, grote open ruimtes opnieuw in te richten (gekoppeld aan woonontwikkelingen) en een nieuwe omgang met voortuinen te stimuleren.



Woonwijken in de stadsrand

Huidige situatie

Dit woonmilieu kenmerkt zich door een typische verkavelingstypologie van halfopen en open bebouwing, waar vooral gezinnen wonen en de focus op de private ruimte ligt. Toch vormen de nabijheid tot de stad en het beperkte voorzieningenniveau samen toekomstperspectief voor dit woonmilieu, wat de aantrekkelijkheid voor nieuwe gezinnen verhoogt.



Ontwikkelingsperspectieven

Deze woonwijken zijn door hun ligging buiten de ring niet meer geschikt voor grootschalige verdichting. We zetten dan ook in op zachte vormen van verdichting, zoals het opsplitsen van woningen of het toevoegen van een (tijdelijke) zorgunit. Bij reconstructie worden de footprint en het gabariet van de bestaande bebouwing gevolgd. Het huidige voorzieningenniveau kan beperkt worden versterkt met oog op zorg en dagelijkse functies. In de publieke ruimte wordt vol ingezet op vergroening om ontmoeting te stimuleren. Bestaande openruimtestructuren worden ingezet om de rand met de open ruimte af te werken en te versterken. Met deze punctuele ingrepen beschermen we het gezinsvriendelijke karakter van de wijken maar openen we ook de deur voor wooneenheden gericht op levenslang wonen. Zo kunnen mensen in hun eigen buurt oud worden terwijl ook grote units vrijkomen voor nieuwe gezinnen.



Dorpskern

Huidige situatie

De dorpskernen worden gekenmerkt door een historische ontwikkeling langs verbindingswegen. Het aanwezige erfgoed, als resultaat van die evolutie, belichaamt sterk de dorpsse eigenheid van de kernen. Bijkomend is in dit woonmilieu een iets hogere dichtheid en een hoger voorzieningenniveau aanwezig, alsook een meer evidente bereikbaarheid van het openbaar vervoernetwerk. De link met de open ruimte is aanwezig, maar wordt vaak niet in de verf gezet. We zien ook een nauwe aansluiting tussen de dorpskern en de omliggende verkavelingswijken.



Ontwikkelingsperspectieven

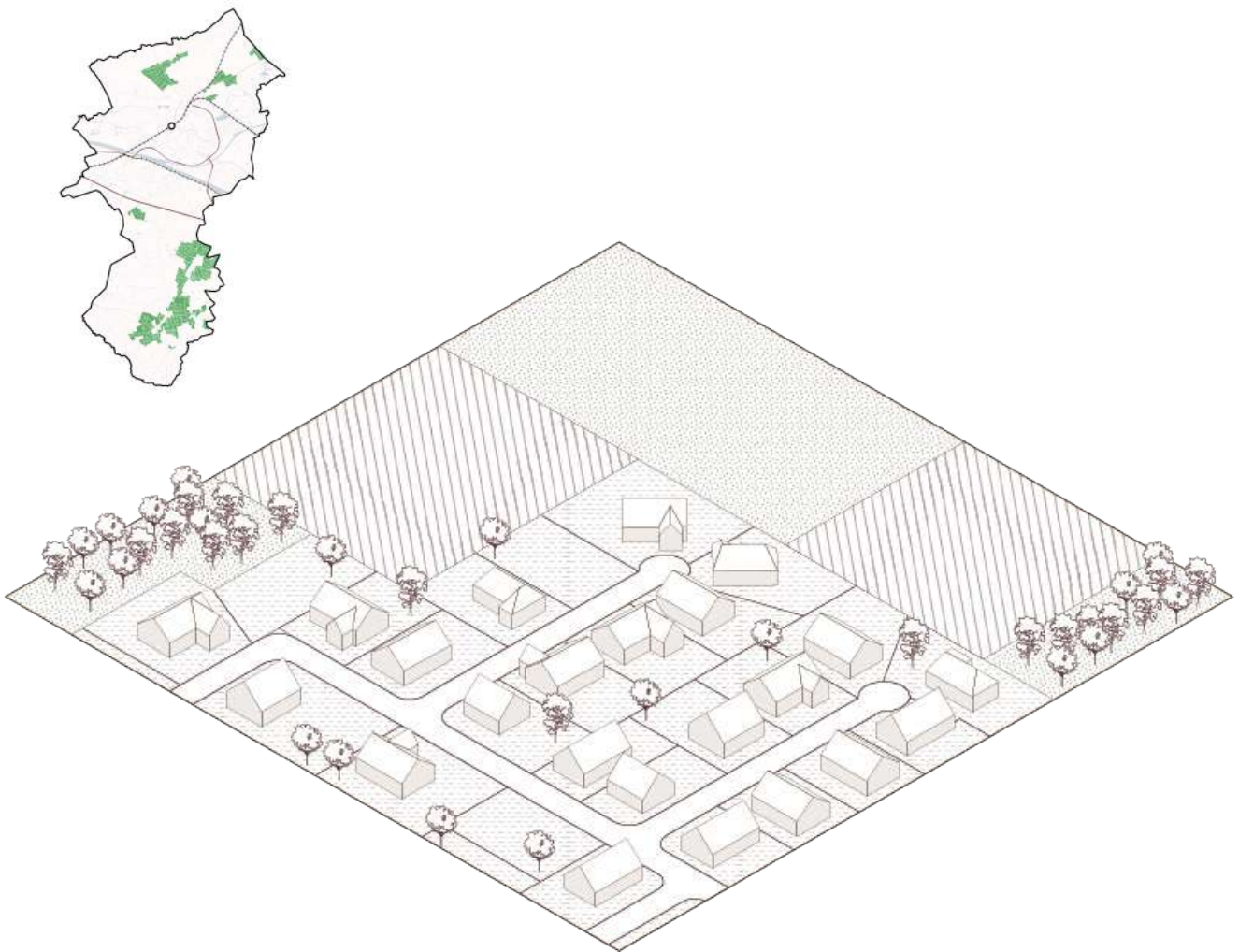
De dorpskernen verdienen een upgrade waarbij we met kleinschalige verdichting en verweving van functies de focus leggen op woonvormen die levenslang wonen in het dorp mogelijk maken. Bestaande (kwetsbare) voorzieningen worden beschermd en indien nodig versterkt bij nieuwe ontwikkelingen. We willen een 'brede school', met een levendige plint als hefboom voor die nieuwe functies aanwenden. Deze brede school situeren we aan de overkant van de bestaande parkings om een verbinding te bewerkstelligen. We clusteren parkeren hier zoveel mogelijk, aangesloten op de verbindingsweg, om de verkeersdruk in omliggende wijken te verlagen. Openruimtestructuren worden tot in de dorpskern getrokken door middel van groene verbindingen en worden verbonden met bestaande groene oases. Hierop worden trage verbindingen geënt die de dorpskern met omliggende kernen verbinden.



Perifeer weefsel en woonwijken in de open ruimte

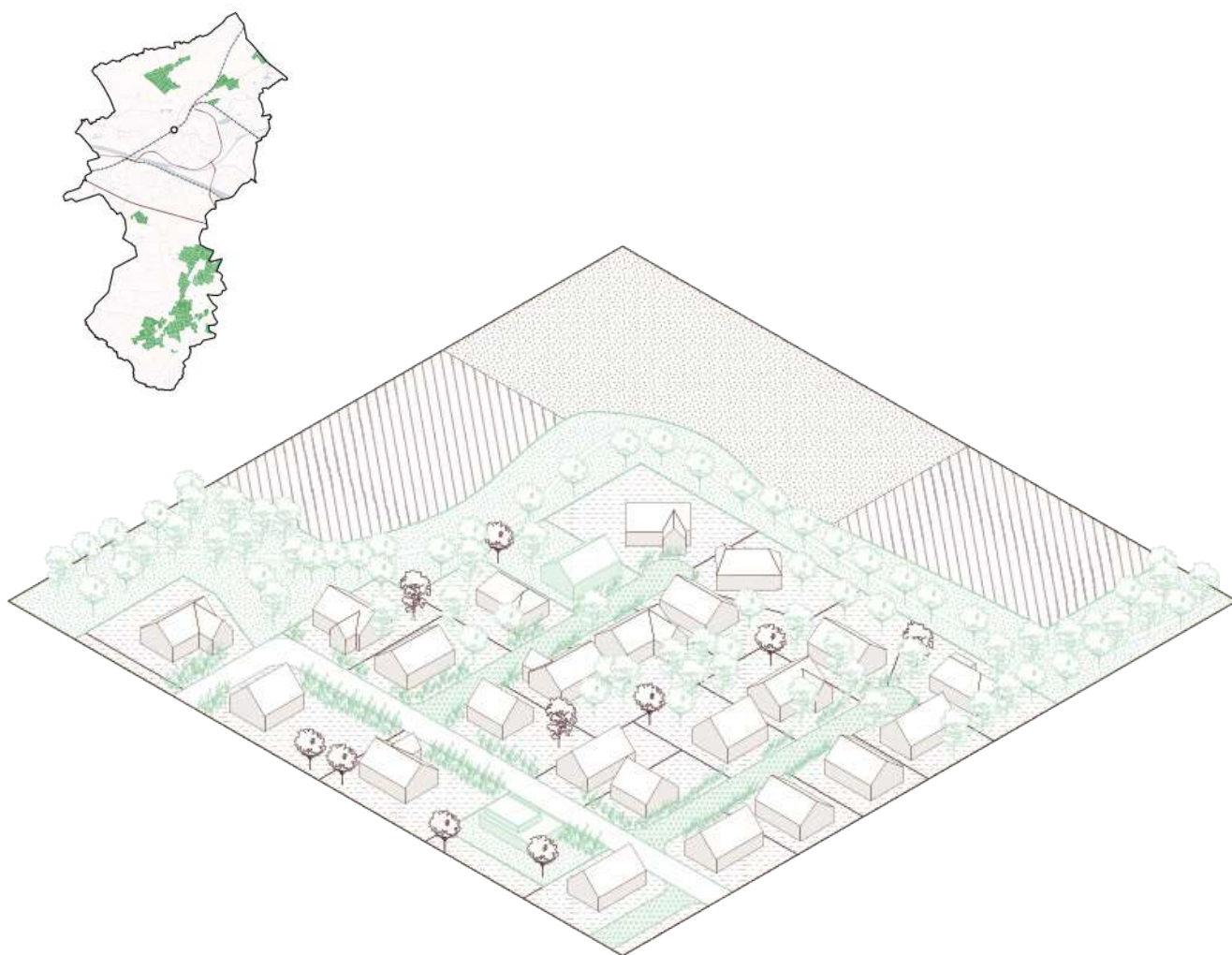
Huidige situatie

Dit woonmilieu laat zich kenmerken door een typische verkavelingstypologie met halfopen en open bebouwing. De huishoudens zijn voornamelijk opgemaakt uit gezinnen die hun private ruimte belangrijk vinden. De relatie met het omliggende buitengebied wordt onvoldoende geaccentueerd en komt vaak rommelig over.



Ontwikkelingsperspectieven

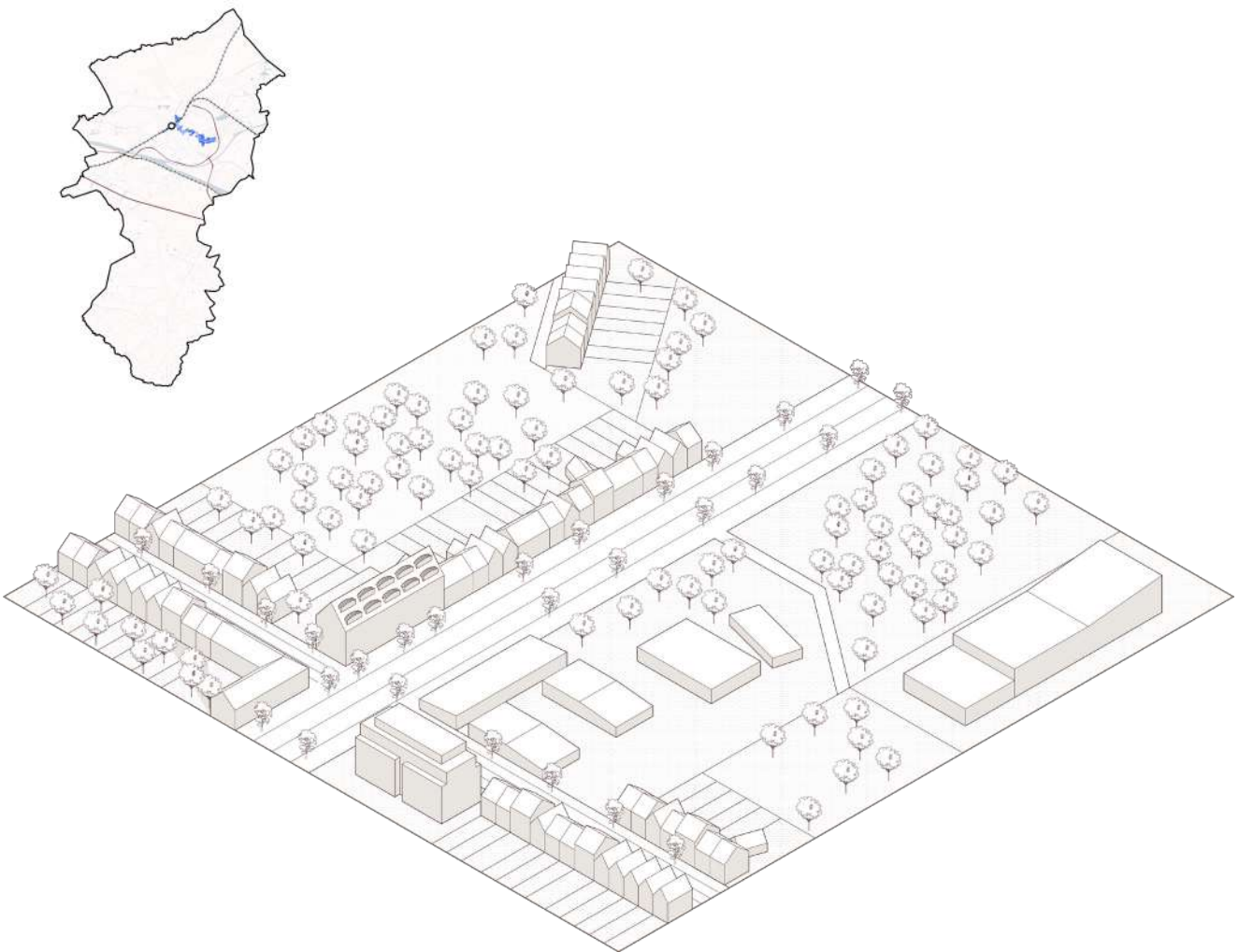
Deze typische verkavelingswijken worden niet meer verder ontwikkeld. We vertrekken vanuit een maximale vrijwaring van de open ruimte. Echter, waar binnen het bebouwde gebied een open kavel ligt, kan nog wel gebouwd worden. We zetten hier vol in op de verbinding met de open ruimte en werken de randen van de bebouwde ruimte af, verbinden grote groenblauwe structuren (opnieuw) met elkaar en maken de weg vrij voor groenblauwe netwerken tot in de stadskern.



Groene stadsboulevard

Huidige situatie

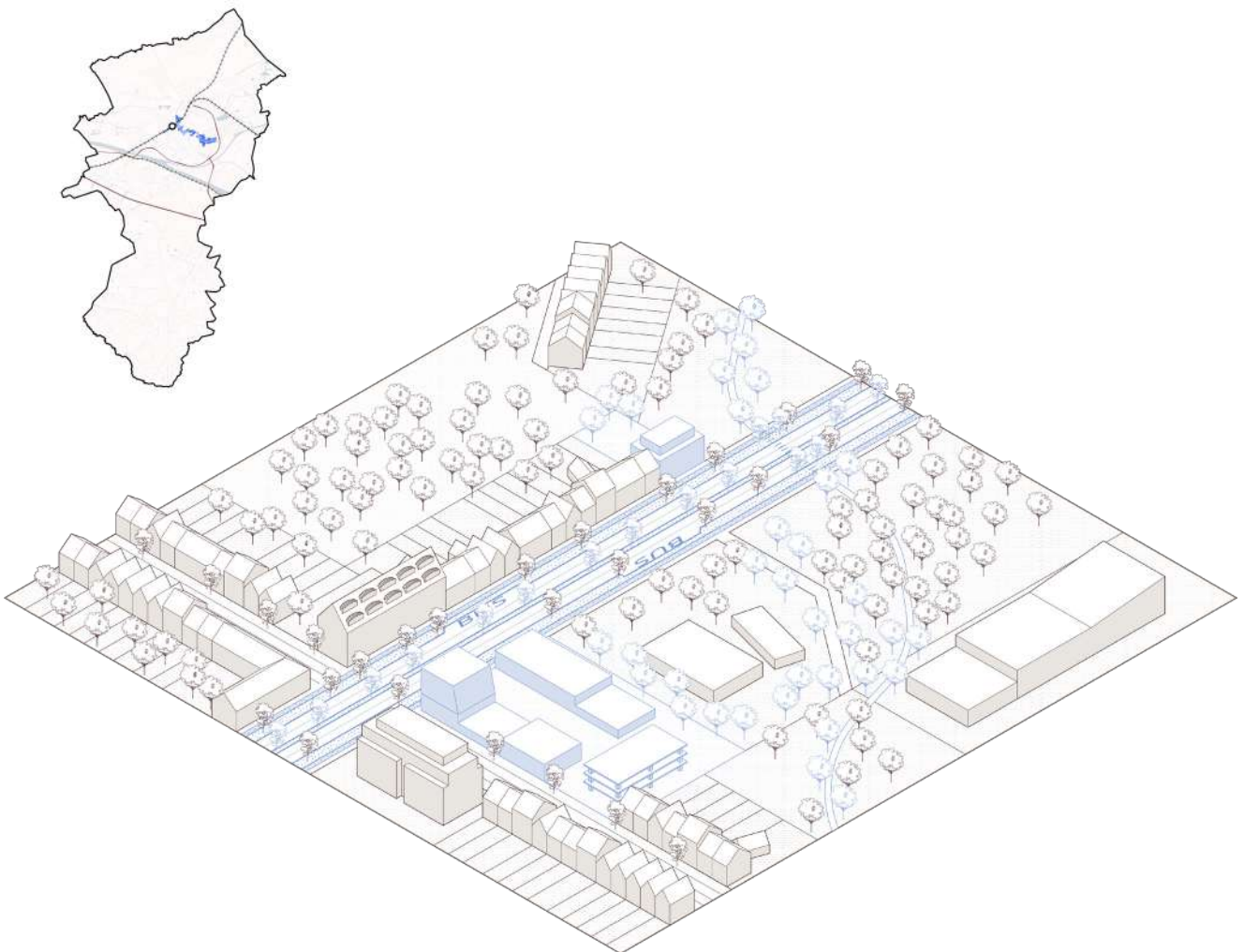
De groene stadsboulevard wordt gekenmerkt door de grote verkeersas ABO, waarlangs grote volumes geplaatst zijn, afgewisseld met kleinschaligere bebouwing, die we ook terugvinden in de omliggende kernversterkende wijken. Het reeds aanwezige (diensten)programma biedt kansen om verder uit te bouwen. De nabijheid tot de belevingskern en het kernwinkelgebied geeft de aanleiding om de ABO-as als een versterkend element in te zetten op verscheidene niveaus.



Ontwikkelingsperspectieven

De ABO-as wordt dé (verkeers)ader voor de stad Herentals, een multimodale as die de belangrijkste plekken met elkaar verbindt. Dit biedt een uitgelezen kans om die as ook steviger te gaan inzetten voor ander stedelijk programma. Een grootschaligere kantoorontwikkeling, met daarboven enkele wooneenheden passen in het plaatje van deze as. Verder wordt onderzocht hoe parkeren langs de as op een ruimtelijk duurzame manier kan worden georganiseerd, waarbij clusteren essentieel zal zijn om conflicten met het openbaar vervoer te vermijden..

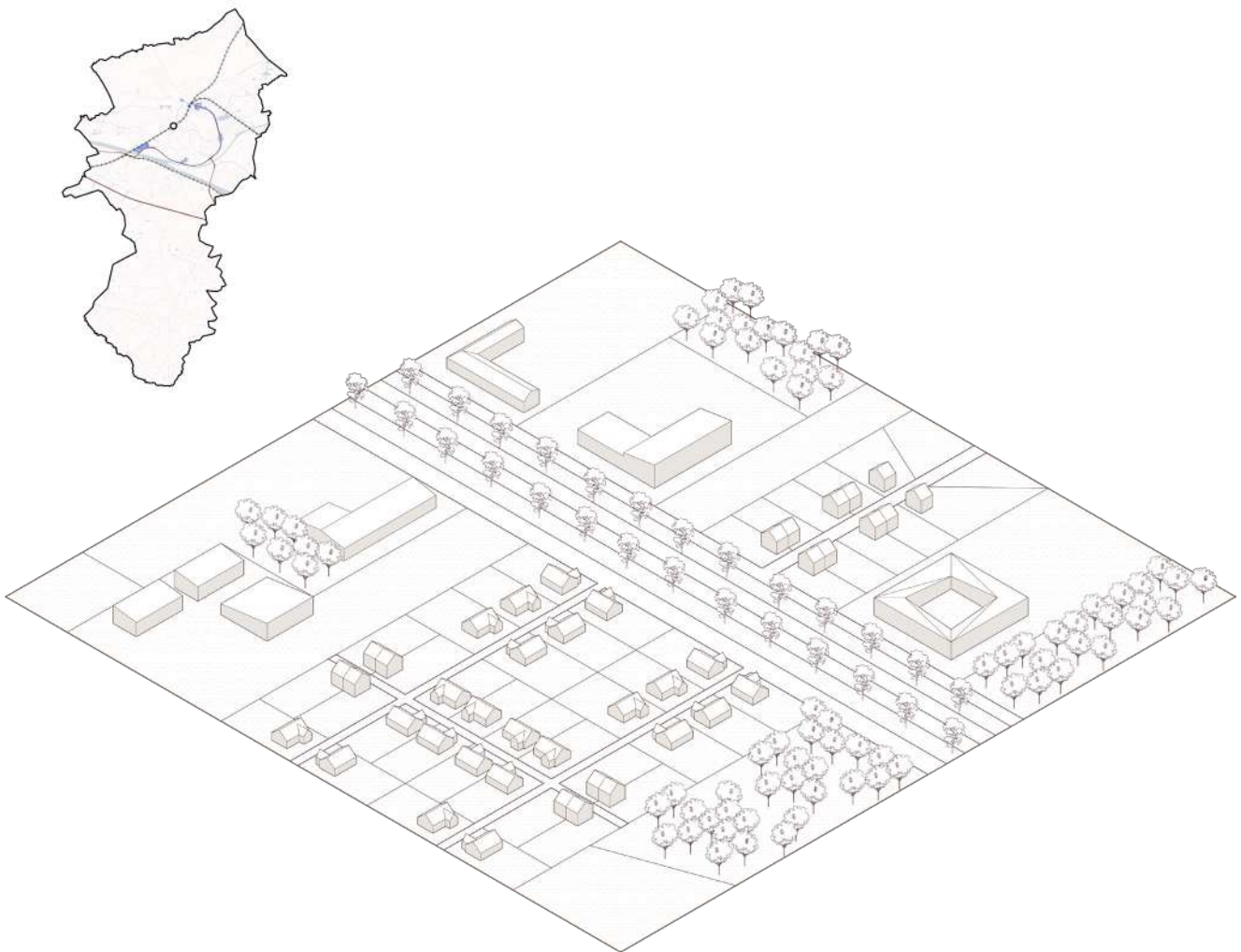
De barrièrewerking die de as tweekbrengt, wordt opgelost door bestaande groenstructuren dwars met elkaar te verbinden over de as heen. De ontwikkeling van zachte verbindingen hoort hier dan ook bij.



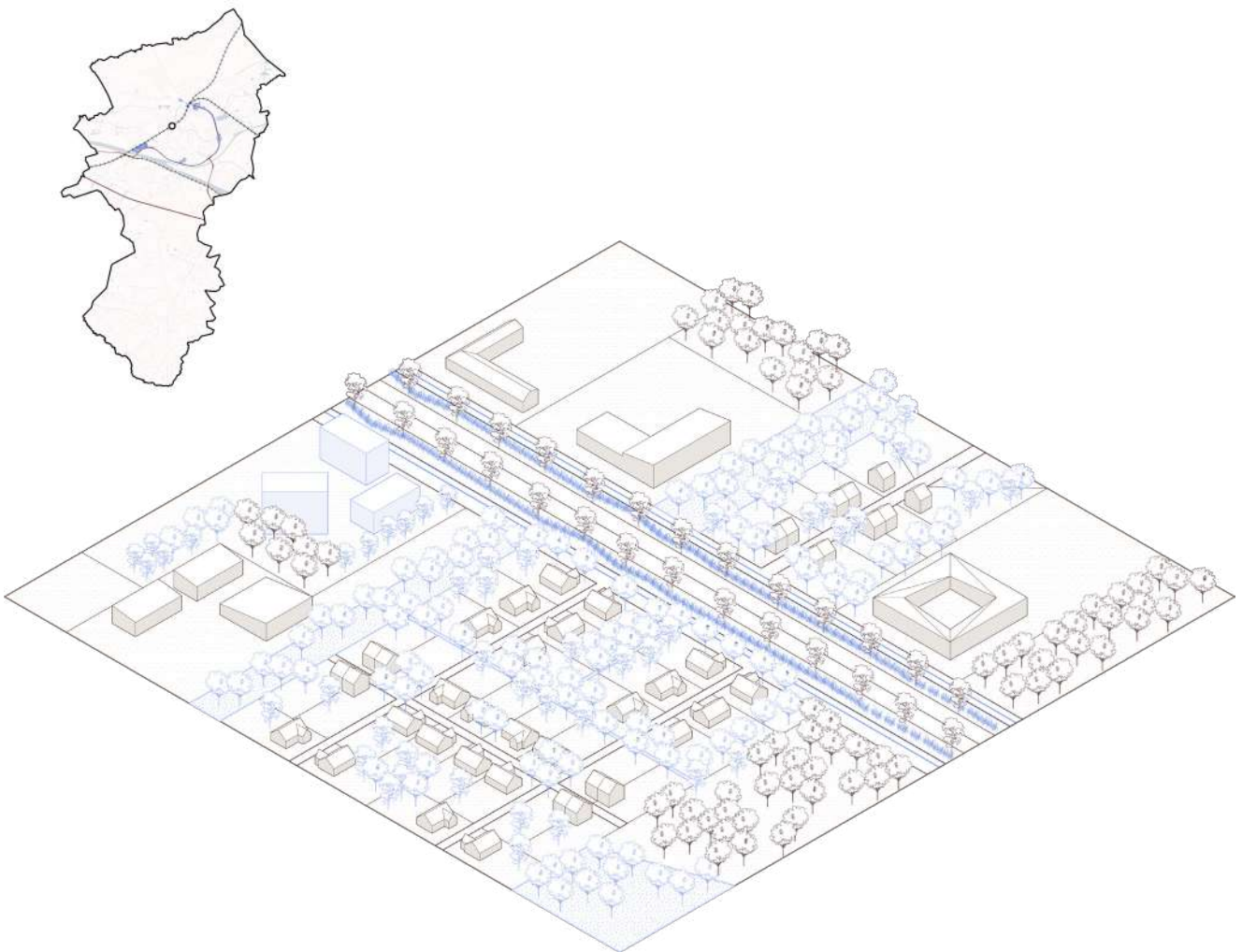
Ringlaan

Huidige situatie

De gebieden nabij de Ringlaan worden voornamelijk gekenmerkt door hun bufferfunctie. De groengebieden die hier open zijn gelaten, bufferen geluid en hebben een filterend effect op de luchtkwaliteit, wat een karakteristiek is die we zeker willen behouden. Rond enkele invalswegen van de stad zijn grote volumes te vinden die een duidelijke relatie leggen met de ringlaan en de invalswegen. Dit zijn plekken die verder met een gelijke schaal versterkt kunnen worden.



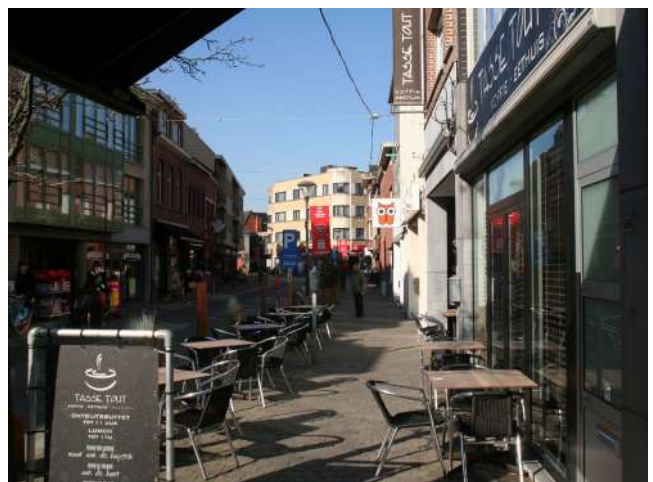
Ook de ringlaan betreft een zeer specifiek milieu dat grenst aan verscheidene andere milieus. De zones waar functies reeds fronten richting de ring hebben, zetten we in de verf met de introductie van groene omkadering. In de zones waar geen fronten richting de ring zijn, zetten we in op de groene buffer. Op strategische plaatsen, waar de ring kruist met belangrijke invalswegen, kunnen poorten richting de stad gecreëerd worden door hoogteaccenten te creëren en gepaste functies te introduceren. Deze grotere volumes focussen vooral op goed bereikbare stedelijke functies die geen extra druk op de ringlaan en de omliggende woonwijken leggen. Op de ringlaan zelf zijn de doorstroom van verkeer en fietsveiligheid over de hele as, en des te meer op kruispunten, belangrijke pijlers naar de toekomst toe.



Belevingskern



Kernwinkelgebied



Kernversterkende wijken



Kernversterkende wijken met planmatig karakter



Woonwijken in de stadsrand



Dorpskern



*Perifeer weefsel en woonwijken
in de open ruimte*



Om kwalitatief te verdichten, is het belangrijk uit de klassieke woonmodellen te stappen. Hoewel de grondgebonden woning of het appartement hun waarde hebben, merken we dat die moeilijker op een kwalitatieve manier in te passen zijn in het bestaande ruimtebeslag. Een overkoepelende visie moet dus mogelijk maken dat nieuwe gemengde woonprojecten hun ingang vinden, waarbij het delen van ruimtes en functies een automatisme worden.

De opkomst van **nieuwe woonmodellen en eigendomsstructuren** (zoals collectieve woonvormen, co-wonen, co-housing) opent dan ook perspectieven voor dit beleidskader. Zo kan het woningaanbod aangevuld en gediversifieerd worden op een ruimtelijk interessante manier. Als **aanvulling op de reguliere woonmarkt** dragen deze woonvormen bij aan het levenslang en intergenerationeel wonen. De stad kan hier dan ook zelf mee experimenteren op een stimulerende, faciliterende of zelfs initiërende wijze.

Een eerste methode kan hier zijn om te stimuleren. Hierbij kan de stad een sensibiliseringscampagne opzetten die naar verschillende woonactoren informatief handelt. Zo kunnen de voordelen en de kansen uitgelicht worden en op een transparante manier een debat aangegaan worden over de bedreigingen van zulke woonvormen. Een aandachtspunt bij deze methode is dat dergelijke projecten niet overal thuis horen en op bepaalde plaatsen zelfs een bedreiging voor het duurzaam ruimtegebruik inhouden. Het sensibiliseren dient de juiste actoren naar

de juiste locatie in de stad te sturen om het succes van deze collectieve engagementen te maximaliseren.

Een meer faciliterende rol kan zijn om in het ruimtelijke beleid een **reflex tot collectiviteit** in te bakken. Vaak worden dergelijke projecten nog gehinderd door het feit dat zij nog te vaak als meergezinswoningen worden gezien, ondanks dat zij dit strikt genomen niet zijn. Door stedenbouwkundige voorschriften die meergezinswoningen verbieden, kunnen deze projecten soms onterecht geen aanspraak doen op interessante percelen op de ideale locatie. Een algemene reflex, waarbij de stad duidelijk maakt dat zij deze woonvormen niet als meergezinswoningen definieert, biedt meer zekerheid aan initiatiefnemers die een collectief woonproject wensen te realiseren. Verder kan deze reflex meteen meegenomen worden in nieuw ruimtelijk beleid, bijvoorbeeld door expliciet te vermelden of dergelijke woonprojecten thuis horen in een RUP en welke schaal deze kunnen aannemen.

Ten derde is er een initiërende rol weggelegd voor de stad. Zo kan (op eigen gronden) een **publiek-private samenwerking** worden opgestart met geëngageerde, professionele partners die zich toespitsen op collectieve woonvormen. Hierin neemt de stad dus een meer actieve rol waarbij vanuit het principe van 'het goede voorbeeld' verder kan gestimuleerd en gefaciliteerd worden.



FIGUUR 38: Alternatieve woonvormen brengen nieuwe kwaliteiten in de stad

Doelstelling: Groeiende bedrijvigheid op schaarse ruimte

Zoals reeds aangehaald wordt de gemeente deels gekenmerkt door de aanwezigheid van grootschalige bedrijvenclusters. De individuele bedrijven binnen deze clusters zijn over het algemeen nog volop aan het groeien in hun activiteiten. Deze groei gaat vaak gepaard met een toename van de bebouwde oppervlakte. Dit vormt een uitdaging voor de gemeente, want de **ruimte is beperkt**. Wat dus vandaag beschikbaar is, moet in het licht van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) en zo **intelligent mogelijk ingezet** worden.

De aanwezige clusters (of 'bedrijventerreinen') in Herentals hebben **elk eigen karaktereigenschappen** waarmee rekening gehouden zal worden bij het verder uitwerken van deze oplossingsrichting naar concrete acties en instrumenten. Gezien deze onderlinge diversiteit, wensen we de benaderingen van de bedrijvenclusters op te delen in **3 brede benaderingen** die elk van toepassing zijn op een bepaald type cluster. Elke benadering of (combinatie van benaderingen) is van toepassing op een reeds bestaande cluster, met bestaande bedrijven en activiteiten, maar afhankelijk van de benadering wordt gestreefd naar een **bepaalde optimalisatie van het geheel**.

Deze drie benaderingen zijn:

- 1) de impactbenadering
- 2) de rendementsbenadering
- 3) de verwevingsbenadering

Impactbenadering

De **impactbenadering** vertrekt vanuit het besef dat er bedrijven bestaan die door hun activiteiten een bepaalde (negatieve) impact hebben en waardoor een bepaald risico bestaat. Vanuit dit besef worden sommige bedrijven ook op afzonderlijke bedrijfslocaties voorzien (bijvoorbeeld in havengebieden, of op aparte daarvoor gereserveerde bedrijventerreinen nabij infrastructuur).

Op niveau van het individueel bedrijf worden deze potentiële effecten door

vergunningstrajecten heen onderzocht (d.m.v. mobiliteitsstudies, milieueffectenrapporten, RVR-toetsen, natuurtoetsen,...) en worden milderende maatregelen en/of voorwaarden opgelegd. Op schaal van de bredere omgeving van die bedrijven (dus op schaal van de cluster of het bedrijventerrein) worden dergelijke toetsen en studies uitgevoerd bij planningsinitiatieven.

Bovenstaande stappen gebeuren daardoor enkel wanneer men wijzigingen wil doorvoeren op het terrein. Binnen de impactbenadering zit dit anders: de impactbenadering streeft het verder **beperken van de negatieve effecten** na. Deze negatieve effecten zien we in beide richtingen: zowel de impact veroorzaakt door de aanwezigheid van de bedrijvencluster die wordt ervaren door de omliggende (woon-, groen-, ...)gebieden, alsook de impact die deze omliggende gebieden hebben op de ontwikkelingsmogelijkheden van de bedrijven. Het is in het voordeel van beiden om de **impact ten opzichte van elkaar te verminderen**.

De impactbenadering sluit in die zin het meest aan bij de bestaande praktijken en beoordelingen. Er wordt verder gestreefd naar het verminderen van uitstoot, van geur- en geluidshinder, van trillingen, van verkeer, ... en er wordt door alle partijen geïnvesteerd in robuuste buffers tussen de verschillende ruimtegebruikers.

Rendementsbenadering

De **rendementsbenadering** vertrekt, sterker dan de impactbenadering, vanuit het feit dat de **ruimte een steeds schaarser goed** is. Deze benadering tracht de bestaande bedrijvenclusters te **optimaliseren door het ruimtegebruik op een rationelere wijze te organiseren**, met bijzondere aandacht voor het ruimtelijk rendement.

Bij deze benadering zal het ten eerste zaak zijn om het huidig ruimtegebruik, en de aanwezige functies binnen de bestaande bedrijven, te inventariseren. Vanuit deze inventarisatie kunnen vervolgens groepen van activiteiten worden gedetecteerd die

strikt genomen ook ruimtelijk (op strategische locaties in nabijheid van de bedrijven) kunnen worden gebundeld. Voorbeelden hiervan zijn parkeergelegenheden, cafetaria's, onthaal- en vergaderruimtes, kantoorruimtes, onderzoeksfaciliteiten,... Dit zijn zaken die veelvuldig (in quasi elk bedrijf) worden voorzien, maar hierdoor ook ruimte opeisen die eigenlijk bedoeld is voor de industriële, productieve, hoogdynamische functies waaraan zij slechts een ondergeschikte rol spelen. Door deze ondersteunende **activiteiten ruimtelijk te bundelen** komt niet alleen ruimte vrij voor de (groeierende) bedrijvigheid zelf, maar kunnen deze functies op zich ook beter georganiseerd en ruimtelijk gekaderd worden. Het blijft echter wel een mogelijkheid dat voor deze **strategisch gebundelde terreinen** (waar de ondersteunende activiteiten zich verzamelen) **ruimtes ter beschikking** moeten worden gesteld: door dergelijke 'overhevelingsterreinen' te voorzien kan immers naar werkelijk rendement worden toegewerkt binnen de bedrijvenclusters zelf.

Met de rendementsbenadering streven we dus naar **efficiënter ingerichte bedrijventerreinen**. Hoewel dit een aanzienlijke transformatie zal inhouden, zal dit resulteren in zowel een ruimtelijke optimalisatie als in een optimalisatie van de werking. Deze Wrendementsbenadering zal, wanneer zij in acties en instrumenten wordt vertaald, kunnen leiden tot een grote transformatie van de huidige ruimtelijke indeling van de bedrijvenclusters.

Verwevingsbenadering

Verweving houdt in dat **verschillende activiteiten ruimtelijk worden samengebracht**. Hierdoor stijgt het rendement van een bepaalde ruimte aangezien dezelfde ruimte door meerdere gebruikers kan worden benut. Verweving realiseren binnen een bestaande bedrijvencluster betekent dus dat de beschikbare ruimtes (in functie van de bedrijven) worden **gedeeld**: ofwel met andere bedrijven of activiteiten op hetzelfde moment, ofwel door andere bedrijven of activiteiten op een ander moment.

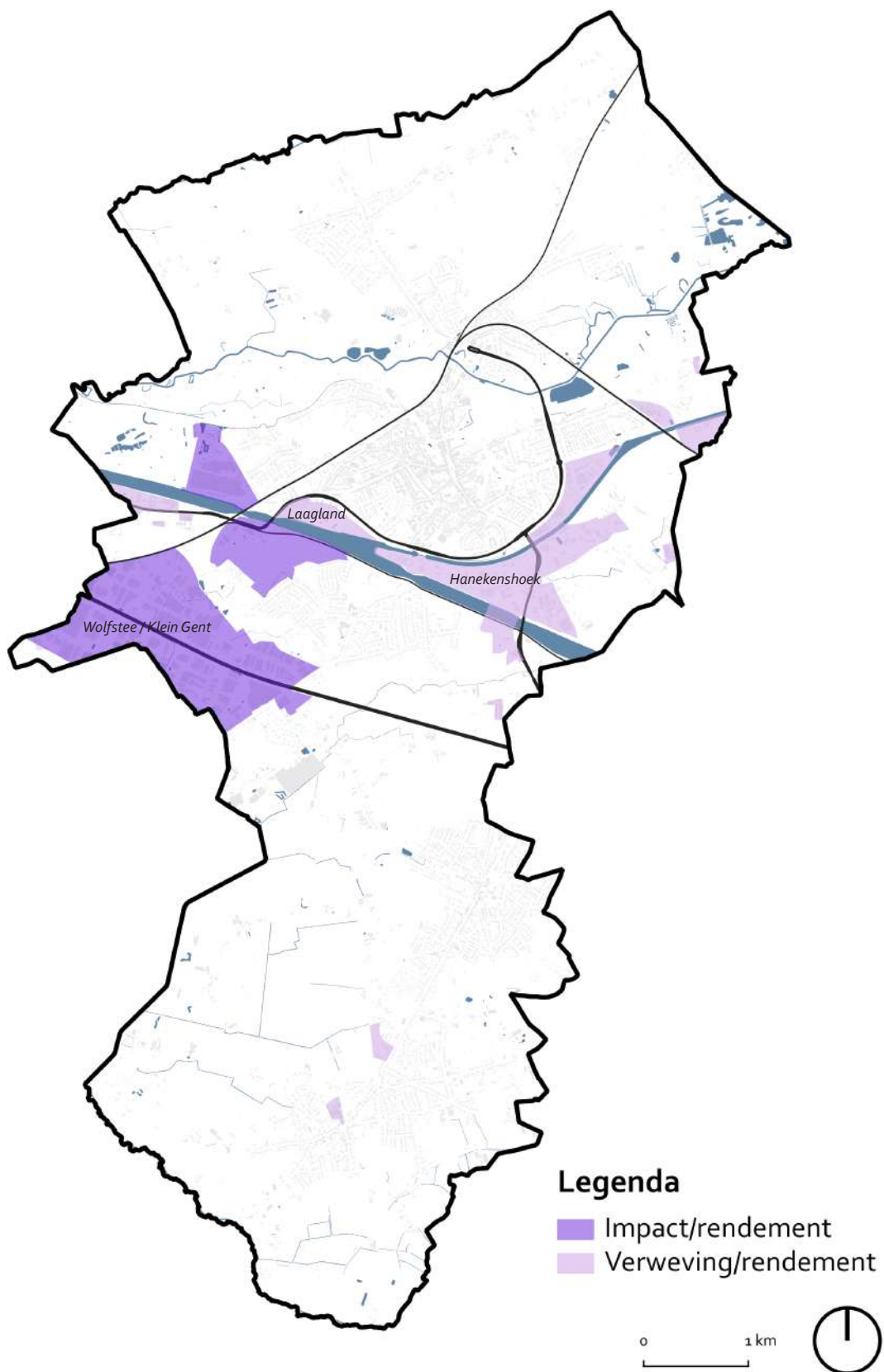
Wat belangrijk is, is dat de activiteiten die dezelfde ruimte delen **elkaar niet hinderen**. Hiertoe dient goed aangegeven te worden wat de hoofdactiviteit is, en wat de bijkomende activiteiten zijn die van de ruimtes kunnen meegenieten. De hoofdactiviteit in de bestaande bedrijvenclusters is uiteraard de bedrijvigheid.

Zeker wanneer een bedrijvencluster vooral niet-hinderlijke activiteiten bundelt en wanneer deze in **nabijheid tot een kern** is gelegen, zijn er verschillende mogelijkheden te bedenken om dit ruimtebeslag breder en beter te gaan benutten. Door dergelijke bedrijvenclusters te verweven, **inspelend op de ruimtenoden van omliggende ruimtegebruikers**, wordt bovendien ook deze onderlinge band versterkt tussen de bedrijvenclusters en het omliggende weefsel.

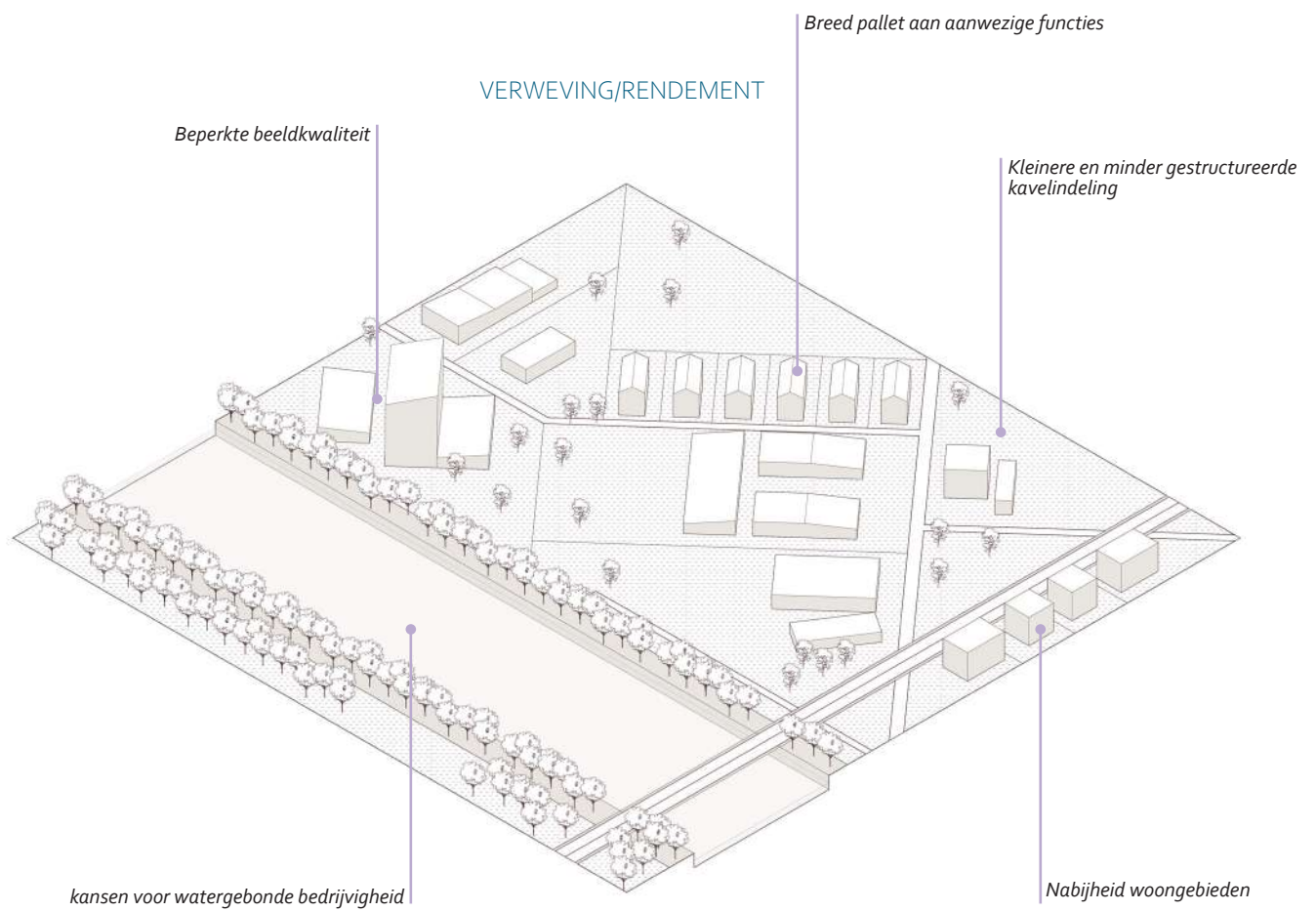
Dit verweven kan ook bekeken worden vanuit een **landschappelijke verweving**, waarbij het omliggende landschap beter worden geïntegreerd in de bedrijvencluster, en hier bijvoorbeeld ook een klimaatmilderend effect heeft.

Met de verwevingsbenadering wensen we in te zetten op een **hoger ruimtelijk rendement** door de aanwezige ruimtes en gebouwen voor meerdere gebruikers beschikbaar te stellen. Op basis van de kenmerken van de bedrijventerreinen maken we een onderscheid tussen de bedrijventerreinen waar de klemtoon ligt op een combinatie van de rendementsbenadering en impactbenadering enerzijds en verwevingsbenadering en rendementsbenadering anderzijds.

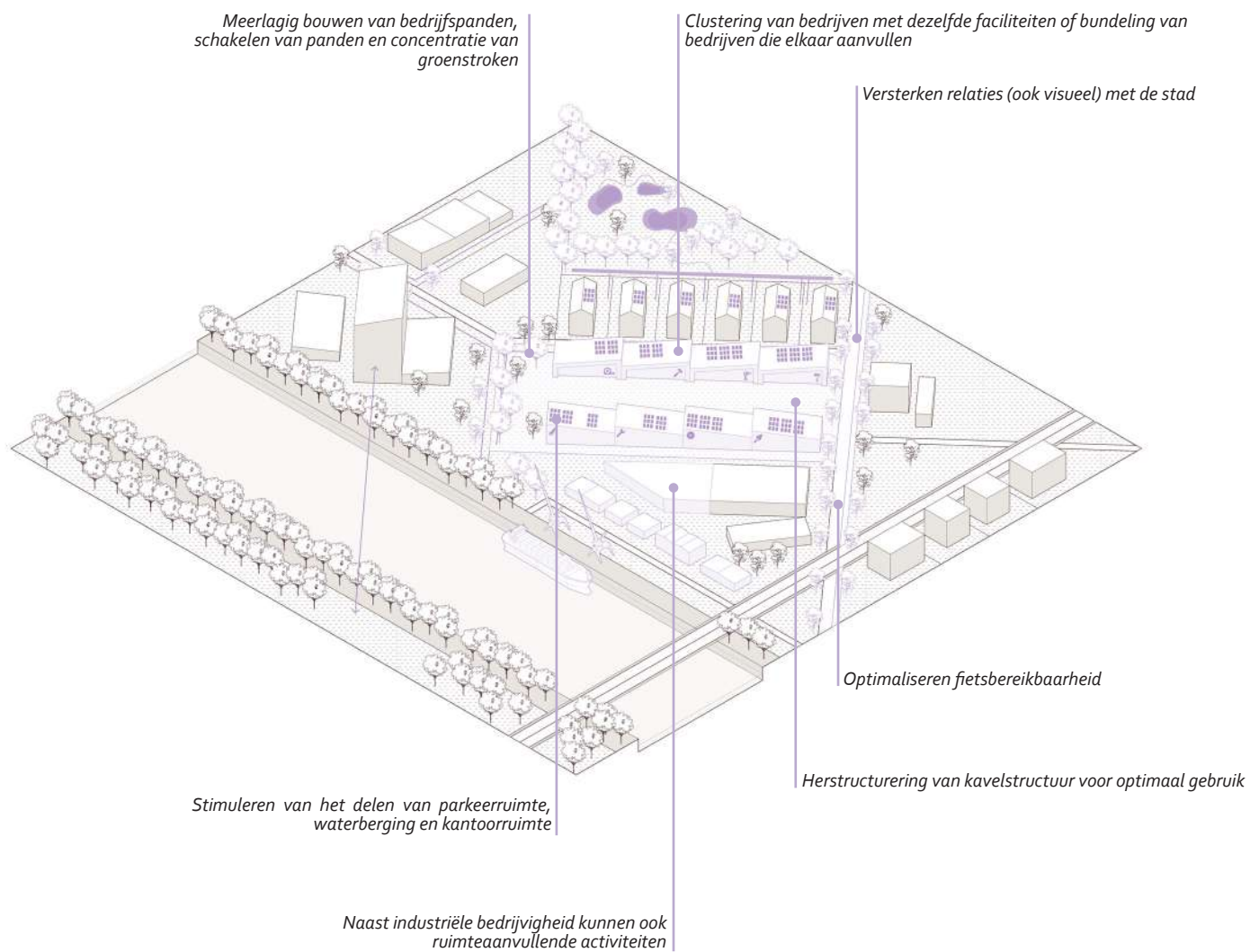
De provincie Antwerpen is de laatste jaren bezig geweest met verschillende studies die over de relatie tussen mobiliteit en bedrijventerreinen handelen. Zo zijn de mobiliteitsstudies Middenkempen en een studie over de fietsgeschiktheid van bedrijventerreinen mee verwerkt in dit onderdeel.



Huidige situatie

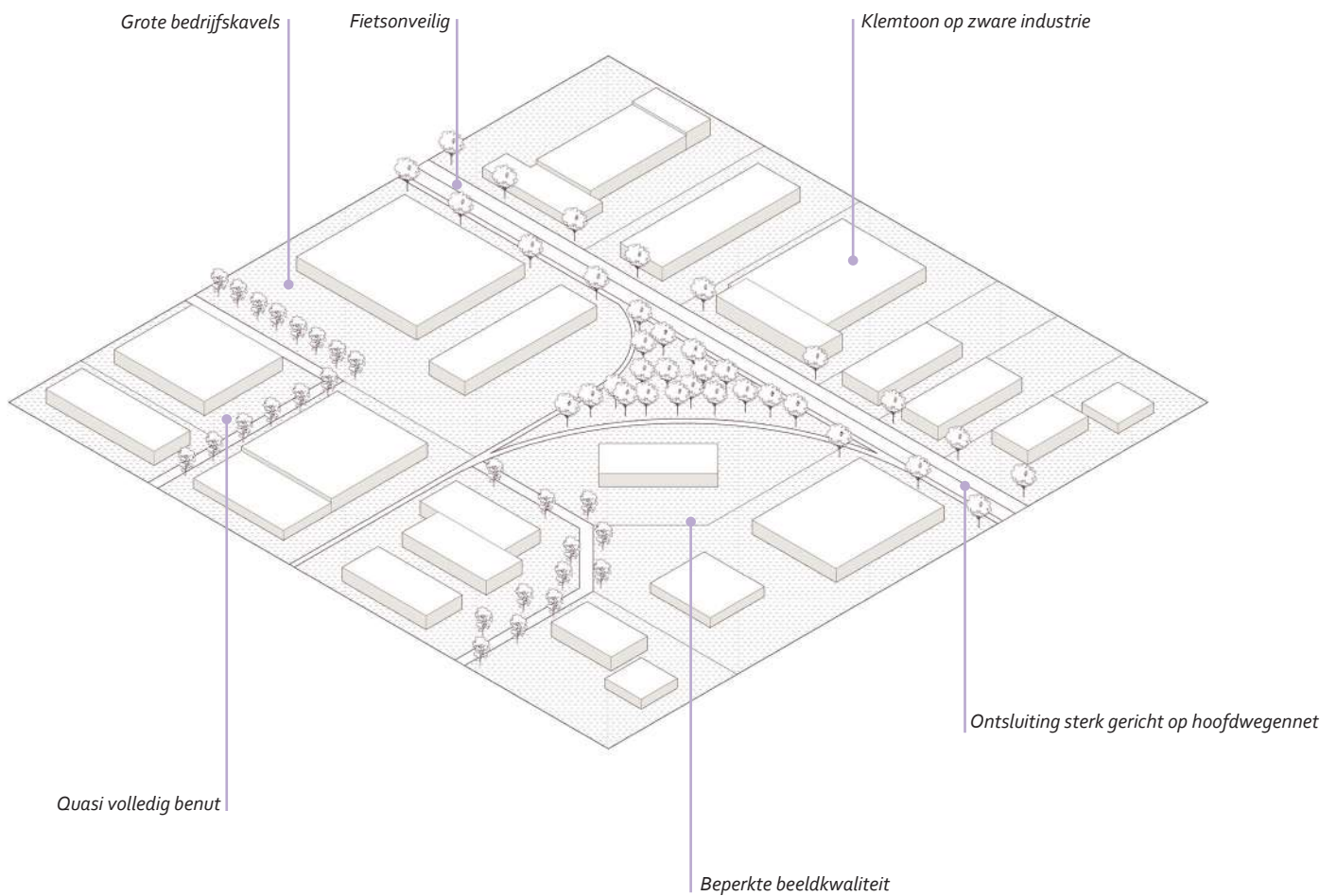


Ontwikkelperspectieven

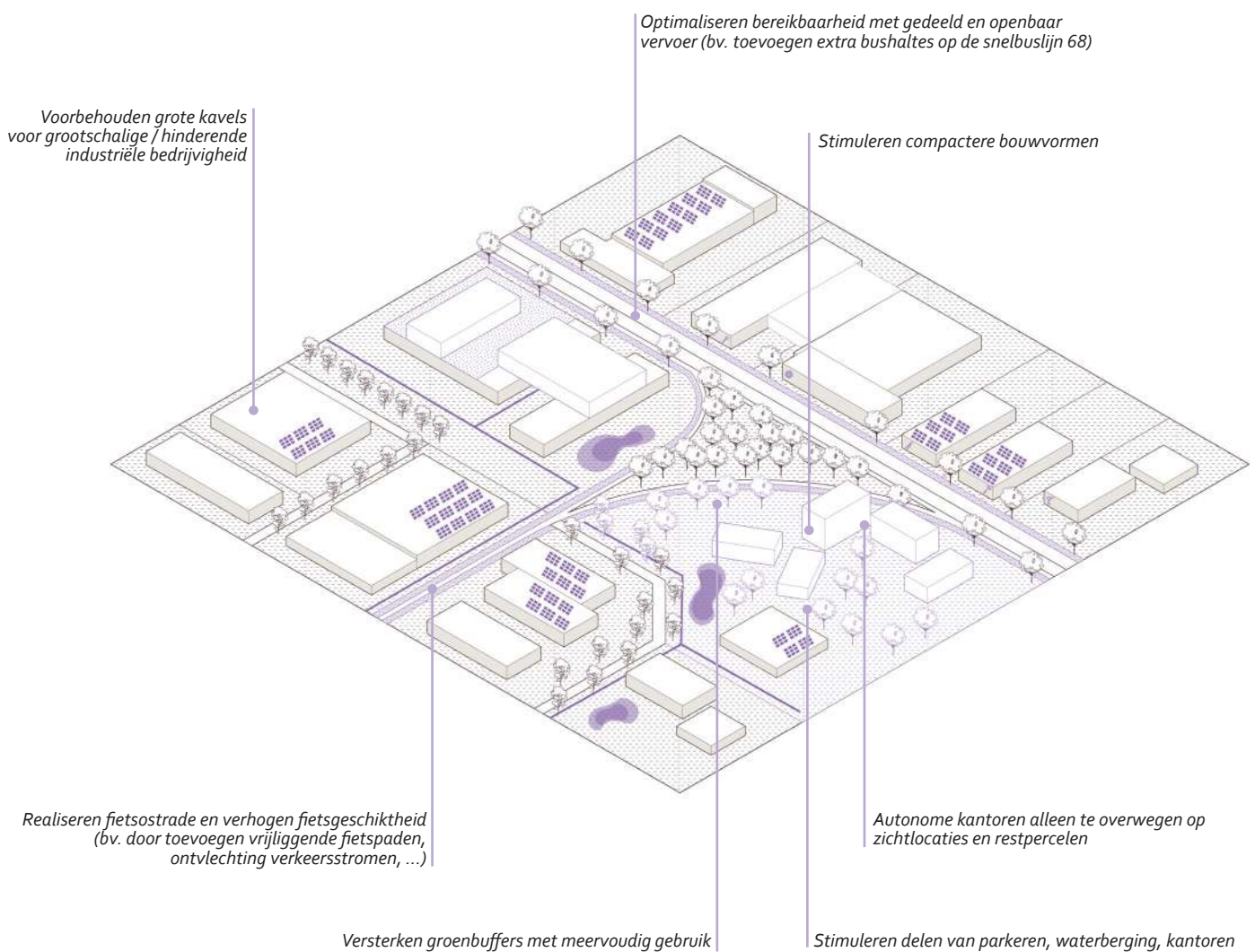


Huidige situatie

IMPACT/RENDEMENT



Ontwikkelperspectieven



BELEIDSKADER MOBILITEIT

Zoals in het beleidskader 'Wonen & verdichting' regelmatig reeds duidelijk werd, kunnen aanpassingen aan het stedelijke weefsel niet los worden gezien van het mobiliteitssysteem in een gemeente. De kernversterkende oplossingsrichtingen zouden niet mogelijk zijn zonder een aangepast transportnetwerk. De huidige mobiliteitsstructuur hypothekeert de creatie van Herentals als robuuste en gezonde omgeving. De doelstellingen van de 'modal split' bereiken zal een belangrijke factor in het volledige verhaal voor Herentals 2050 vormen. Daarom is 'Mobiliteit' als beleidskader een essentieel onderdeel van dit beleidsplan.

Deze conceptnota geeft een aantal eerste principes weer voor het mobiliteitsbeleid. Deze elementen zullen verder concreet uitgewerkt worden in een mobiliteitsplan, een circulatieplan en een parkeerplan.

Een **duurzaam mobiliteitssysteem** kan voor Herentals de drager worden voor toekomstige ontwikkelingen. Een focus op multimodale verplaatsingen kan waardevolle ruimte vrij maken in de openbare ruimte. We zetten hiervoor in op verschillende facetten.

Fietsnetwerk

De fiets is een flexibel en betaalbaar vervoersmiddel dat in staat is om korte tot middellange afstanden (tot 15 à 20 km) af te leggen. Met de komst van plooifietsen, bakfietsen, cargobikes, elektrische fietsen en speedpedelecs kan de fiets ook steeds meer verplaatsingsbehoeftes opvangen. De plooifiets of de deelfiets vereenvoudigen het gecombineerd gebruik van fiets en openbaar vervoer. (Elektrische) bakfietsen laten toe om goederen of kinderen te transporteren zonder wagen. Elektrische fietsen en speedpedelecs laten toe om langere afstanden af te leggen maar maken fietsen ook toegankelijker voor eenieder. De fiets kan zo een grote rol spelen in het halen van een modal shift in Herentals maar de fietser krijgt op dit moment nog niet de plek die hij verdient in Herentals. We streven in dit beleidskader naar een Herentals waar mensen durven, kunnen en willen fietsen. Fietzers moeten zich eerst veilig voelen voordat ze durven te fietsen. Als dat het geval is moet de infrastructuur zodanig zijn ingericht dat het mogelijk is om snel en makkelijk te kunnen fietsen. De laatste stap is dan het verleiden van nieuwe fietzers om vaker of langere afstanden

te fietsen door aantrekkelijke routes te voorzien. Om het grote potentieel op de modal shift te realiseren moet er in Herentals op de volledige piramide ingezet worden.

Om te durven fietsen is er nood aan routes die veilig zijn op vlak van verkeersveiligheid en sociale veiligheid. Daarnaast is betrouwbaarheid ook een belangrijk element. Het gaat dan over bijvoorbeeld de beschikbaarheid van fietsstallingen of deelfietsen.

De volgende stap is het kunnen fietsen. De belangrijkste elementen daarbij zijn **snelheid en gemak**. Dat vraagt rechtstreekse verbindingen in het netwerk en een vlotte en leesbare infrastructuur. Fietzers willen routes die éénvoudig te volgen zijn en **continuïteit** speelt hier dus een belangrijke rol.

Ten slotte is het willen fietsen de laatste stap. Op dat punt worden de **belevingswaarde** en het **comfort** belangrijker dan de gebruikswaarde. Een comfortabele fietsomgeving wordt gevormd door het vermijden van hellingen, hobbelig plaveisel, hinder zoals lawaai, stof, stank. Als de functionele, onderliggende, kwaliteiten zijn ingevuld kan het fietsen echt tot positieve emoties en een aangename beleving leiden. Het gaat dan over een aantrekkelijk, onderhouden, groene route met frisse lucht, afwisselingen en natuurgeluiden.



FIGUUR 39: Gewenst fietsnetwerk voor Herentals met fietspiramide

Om dit te bereiken wordt een fietsnetwerk uitgebouwd dat uit 3 lagen bestaat:

De fietssnelwegen

De fietssnelwegen vormen hoogwaardige (inter)regionale verbindingen en zijn geschikt om vlot lange afstanden te overbruggen. Fietzers kunnen er gebruik maken van een ruim en kwalitatief afgescheiden dubbelrichtingsfietspad. Herentals beschikt hier over een belangrijke troef met een groot aantal fietssnelwegen die samenkomen in de stad.

De prioritaire fietsassen

De verschillende kernen en attractiepolen zoals de scholen of het kernwinkelgebied worden in het fietsnetwerk met elkaar verbonden via prioritaire fietsassen. Hoewel we er naar streven dat er in alle kernen en buurten vlot gefietst kan worden kiezen we een aantal prioritaire routes. Op deze routes wordt

gestreefd naar een comfortabele en veilige fietsinfrastructuur en waar mogelijk ook een voorrangrol voor de fietser. Continuïteit is daarbij belangrijk om de route zo leesbaar mogelijk te maken voor fietsers.

Fietsvriendelijke kernen en buurten

Het doel van dit plan is dat er uiteindelijk in alle kernen en buurten van Herentals vlot en veilig gefietst kan worden. Niet elke straat moet een belangrijke fietsas worden maar moet wel voldoen aan een aantal minimumvereisten om het fietsen mogelijk te maken.



FIGUUR 40: Referentie fietsstraat Martelarenlaan Leuven

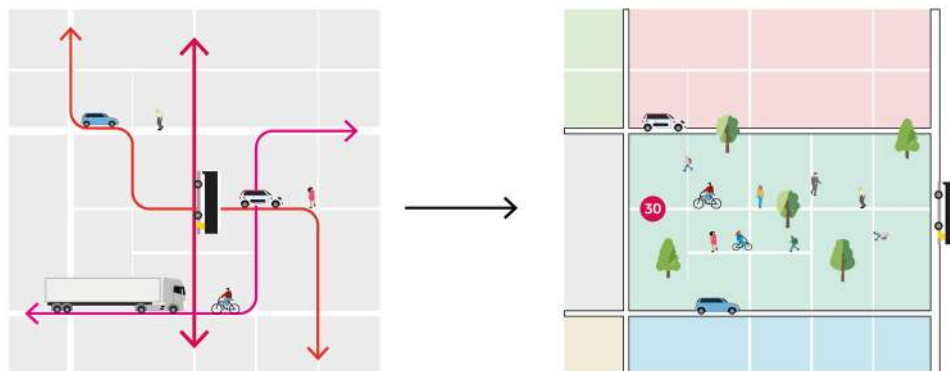


FIGUUR 41: Referentie Leefbuurt Paternosterstraat Leuven

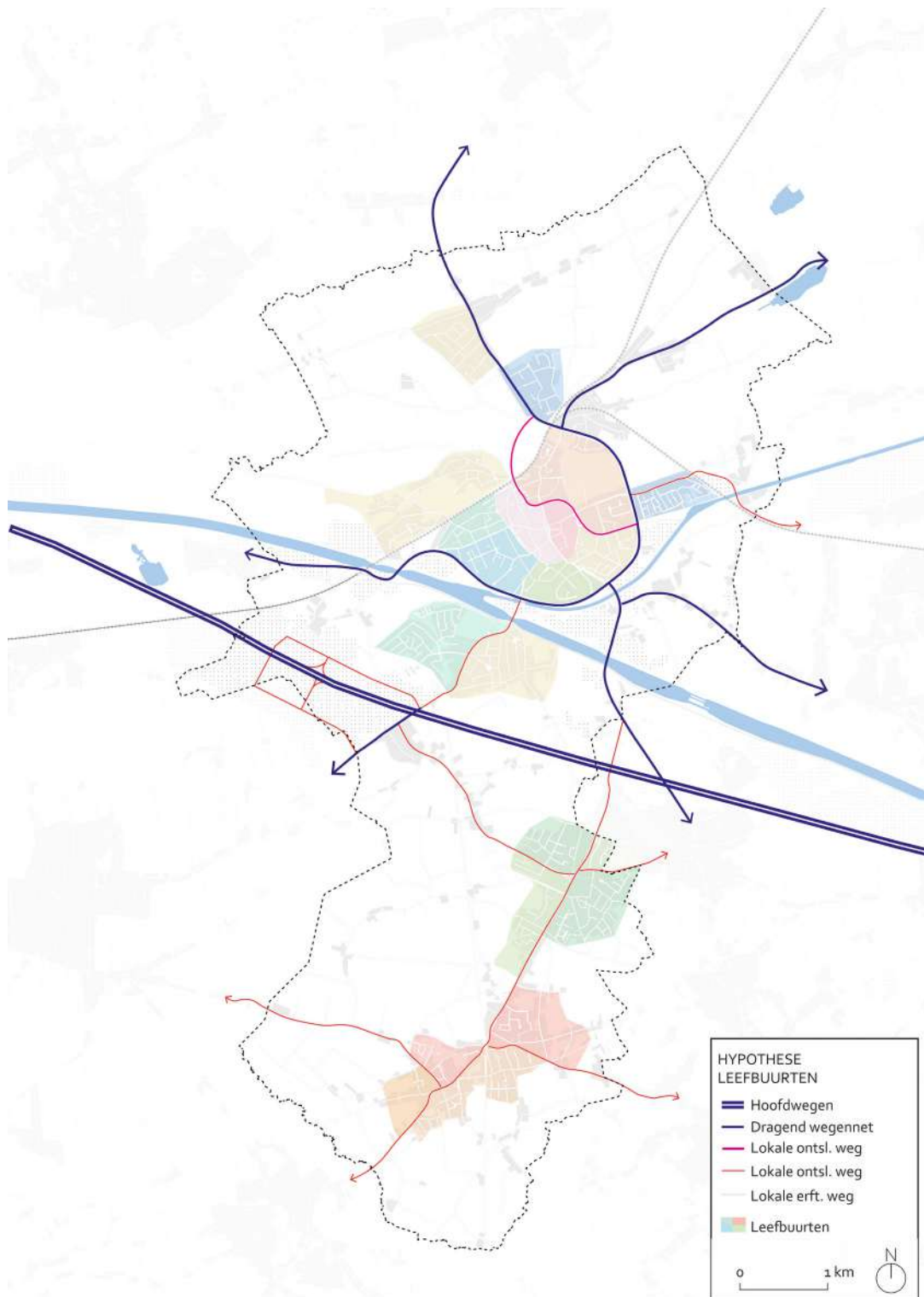
Leefbuurten

In dit beleidskader streven we naar een stad die bestaat uit aangename kernen en buurten. We willen dat bereiken door te werken met het concept 'leefbuurten'. Dit zijn wijken waar de meeste verplaatsingen te voet of met de fiets gebeuren, waar groenblauwe netwerken een plek krijgen in de inrichting,

waar kinderen op straat kunnen spelen en waar senioren gemakkelijk kunnen deelnemen aan het publieke leven. Het zijn buurten met een hoge woonkwaliteit waar het goed vertoeven is. Om dat te bereiken zorgen we er voor dat het verkeer in de buurten traag rijdt en dat het enkel gaat om lokaal verkeer. Doorgaand verkeer wordt telkens naar de meest geschikte weg gestuurd.



FIGUUR 42: Concept Leefbuurten



FIGUUR 43: Hypothese van de leefbuurten in Herentals

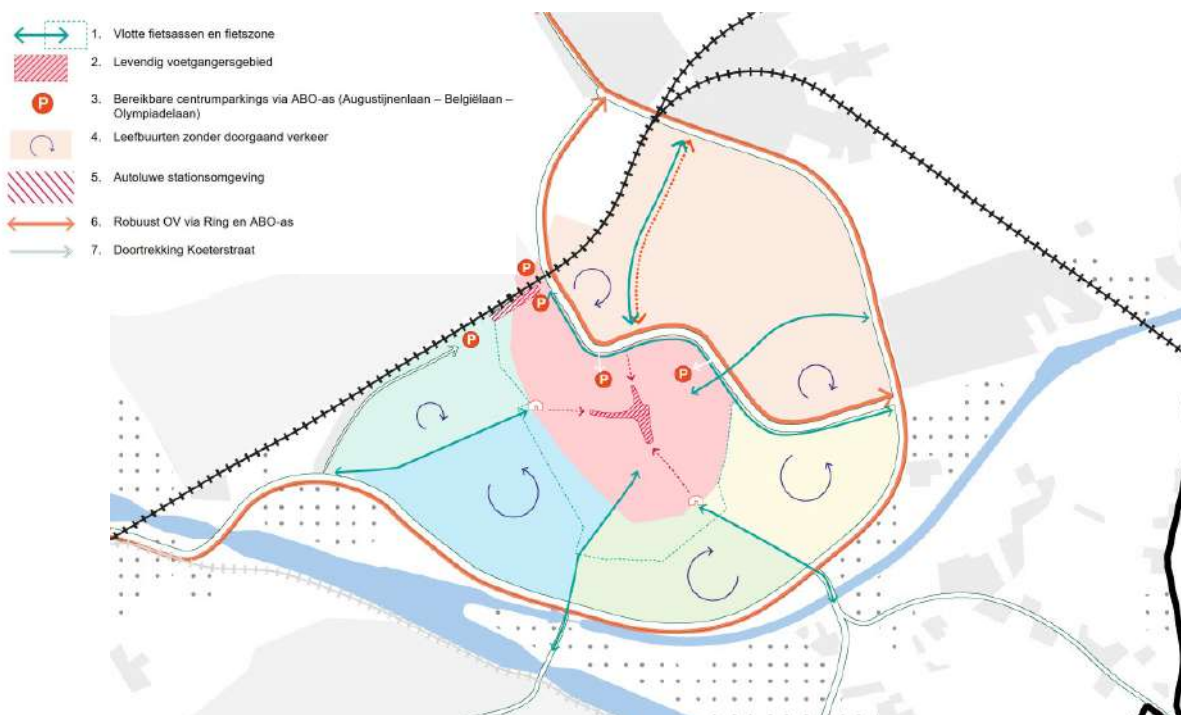
Binnen (en buiten) de leefbuurten zorgen circulatiemaatregelen ervoor dat doorgaand verkeer geweerd wordt en dat wagens de bedoelde circulatie ook respecteren. Dit circulatiesysteem biedt grote winsten op vlak van veiligheid, drukte, rust en luchtkwaliteit. Daarnaast kunnen circulatiemaatregelen ook zorgen voor extra openbare ruimte en concurrentiewinsten voor voetgangers en fietsers. Door de kortere en prettigere routes wordt het aantrekkelijker om te kiezen voor de fiets of om te voet te gaan.

Binnen de leefbuurten streven we naar een beperkte snelheid om de leefbaarheid en de veiligheid zo hoog mogelijk te krijgen. Verkeersremmende maatregelen beperken de circulatiemogelijkheden niet maar trachten het aanwezige verkeer wel te vertragen en er voor te zorgen dat de maximale snelheid nageleefd wordt. Door de verkeersremmende maatregelen kan een route ook minder aantrekkelijk worden voor het gemotoriseerd verkeer waardoor deze maatregelen ook bijdragen tot de gewenste circulatie. Om de maximale snelheid af te dwingen kunnen verschillende verkeersremmende maatregelen genomen worden.

De uitwerking van dit principe wordt verder geconcretiseerd in de uitwerking van het mobiliteitsplan en het circulatieplan.

Bruisend stadshart

We streven in dit plan naar een aantrekkelijk stadshart met een hoge verblijfskwaliteit. De Grote Markt en het kernwinkelgebied moeten plekken worden waar het goed vertoeven is, met veel ruimte voor groen, voor evenementen, voor ontmoeting... De Lakenhal maakt van de Grote Markt een plek met een grote historische waarde en die uitstraling moet dan ook in de verf gezet worden. Het stadshart speelt binnen het circulatienetwerk een grote rol in de binnenstad van Herentals. We streven naar een aanpak die voordelen biedt voor de circulatie in Herentals én die de kwaliteit ter plekke verhogen voor bezoekers en bewoners. Door een aantrekkelijk en aangenaam stadshart te ontwerpen kunnen meer bezoekers aangetrokken worden en blijven ze ook langer in het winkelgebied. Een mogelijke oplossing betreft het invoeren van een voetgangerszone in de omgeving van De Grote Markt waarbinnen de toegang voor het gemotoriseerd verkeer wordt



FIGUUR 44: Principe circulatie stadskern

beperkt. Via éénrichtingslussen krijgt het gemotoriseerd verkeer wel nog toegang tot het kernwinkelgebied. Dit principe wordt hier schematisch weergegeven. In een dergelijk scenario kan het doorgaand verkeer geweerd worden en blijft het winkelgebied bereikbaar. De leefbaarheid en verblijfskwaliteit voor bezoekers van het kernwinkelgebied worden zo versterkt.

De concrete uitwerking hiervan wordt verder verfijnd in het circulatieplan en het parkeerplan.

Verschuiven parkeercapaciteit

We willen zorgvuldig omgaan met de parkeervraag binnen Herentals. We willen de kwaliteit van de openbare ruimte verhogen en meer ruimte geven aan groen, recreatie, voetgangers en fietsers. Om aangename buurten en kernen te realiseren hanteren we één basisprincipe omtrent parkeren in Herentals: we streven maximaal naar het bundelen van parkeerplaatsen op goed gelegen locaties.

Deze strategie heeft meerdere voordelen:

- 1. Tegengaan van zoekverkeer:** doordat parkeerplaatsen op een beperkt aantal locaties gebundeld worden ontstaat een leesbaar systeem voor de reiziger. De bestuurder moet niet door verschillende straten zoeken naar een plekje maar hij kan gerichter zoeken in één van de parkeerclusters. Zo vermindert het zoekverkeer en is er een minimale belasting van de kernen en buurten van Herentals. Dit heeft positieve effecten voor de leefbaarheid, luchtkwaliteit en geluidsoverlast van de stad. Zeker voor het bezoekersparkeren kan hier zeer sterk op gestuurd worden.
- 2. Minder conflicten:** langsparkeren in een straat creëert conflicten: Openslaande portieren kunnen leiden tot gevaarlijke situaties voor fietsers,

voetgangers en andere wagens. Door parkeerplaatsen te clusteren kunnen die risico's beperkt worden.

- 3. Ruimte voor groen en actieve weggebruikers:** wanneer parkeerplaatsen verschuiven van straten of pleinen naar goed gelegen clusters ontstaat er op die andere plekken de mogelijkheid om meer verblijfskwaliteit te voorzien: meer groenelementen of bredere voetpaden en fietspaden.

- 4. Ruimtelijk rendement:** indien er gekozen wordt om parkeerplaatsen in de hoogte te bundelen (via een ondergrondse parking of via een parkeergebouw) is er een groter ruimtelijk rendement. Door op één goed gelegen plek meer parkeerplaatsen te voorzien, kan er op andere plaatsen ruimte ontstaan voor andere functies.

Er wordt een concept voorgesteld waarbij parkeerplaatsen voor bezoekers gebundeld worden op strategische locaties. Door de parkeercapaciteit te verschuiven van de Grote Markt naar goed gelegen centroparkings verschuift het zoekverkeer van het winkelgebied naar de ABO-as die hier beter voor is uitgerust. De centroparkings zijn enerzijds vlot bereikbaar en anderzijds liggen ze op wandelafstand van het kernwinkelgebied en de Grote Markt. Zo ontstaat een leesbaar systeem voor bezoekers terwijl de verblijfskwaliteit verbetert op de Grote Markt.

Mobiliteitsoplossingen voor iedereen

Het mobiliteitsbeleid moet oplossingen bieden voor elke doelgroep. Zo zal de fiets voor veel mensen en in veel situaties een handig vervoersmiddel zijn, maar zullen sommige reizigers nood hebben aan andere oplossingen. Om reizigers een alternatief op de wagen te bieden is het noodzakelijk hen voldoende opties te bieden die ook volwaardige keuzemogelijkheden zijn. Zo moet er een mobiliteitssysteem uitgebouwd worden dat voor iedereen een volwaardig

antwoord biedt. Om 'volwaardig' te zijn moeten de verschillende modi beschikbaar, gebruiksvriendelijk, veilig en betaalbaar zijn.

De eerste oplossing daarbij is het uitbouwen van een performant openbaar vervoer. Om hier tot een efficiënter systeem te komen onderzoeken we de mogelijkheid om de buslijnen te bundelen op de wegen die hier best voor zijn uitgerust, zodat de bussen ook vlotter kunnen doorrijden. Op plekken met zeer lokale en specifieke vervoersvragen moet Vervoer Op Maat de oplossing bieden. Het betreft onder andere pendelbussen, deelfietsen, deelauto's en collectieve taxi's. Het Vervoer op maat wordt gecoördineerd door de Mobiliteitscentrale. Deze centrale zal reizigers helpen bij het plannen van hun verplaatsing. Indien er geen openbaar vervoer beschikbaar is kan er via de mobiliteitscentrale een rit gereserveerd worden. Dit netwerk wordt uitgewerkt samen met de vervoerregio.

Een belangrijk element in dit systeem is dat er knopen worden ingericht waar die verschillende diensten worden aangeboden. Zo wordt het netwerk herkenbaar voor de

reiziger in het straatbeeld. Die knopen worden ingericht in de vorm van Hoppinpunten (zie hieronder).

Hoppinpunten zijn vervoersknopen die de verschillende netwerken en mobiliteitsdiensten moeten bundelen tot één verstaanbaar, samenhangend en uniform geheel. Het zijn in- en overstappunten waar een divers aanbod van vervoersmogelijkheden beschikbaar is voor de reiziger en dat bij voorkeur ook voorzien is met extra diensten. Hoppinpunten maken zo de brug tussen gebruiker, mobiliteit en ruimte. Door er voldoende mobiliteitsdiensten aan te bieden kan de reiziger vlot opstappen of overstappen naar een vervoersmiddel naar keuze. Op die manier wordt het combineren van duurzame vervoersmiddelen ('combimobiliteit') aantrekkelijker en zijn we minder afhankelijk van unimodale verplaatsingen met de wagen.

In Herentals kunnen deze Hoppinpunten bijdragen om het netwerk van openbaar vervoer en deelsystemen leesbaar en toegankelijk te maken. Bij het inrichten van deze punten moet de beleving van de



FIGUUR 45: Inrichtingsprincipe Hoppinpunt

gebruiker telkens centraal staan. Een deel van de uitdaging komt namelijk bij de gebruiker terecht voor wie zijn traject in de toekomst anders zal zijn. Elke reiziger wil zo snel en comfortabel mogelijk van A naar B gaan. We moeten het voor die reiziger zo eenvoudig mogelijk maken om de best mogelijke combimobiliteit oplossing snel te vinden.

In dit beleidskader voegen we hier nog een reeks buurt-Hoppinpunten aan toe. Dit zijn mobiliteitsknopen die oplossingen bieden voor de buurtbewoners die nabij zo'n punt wonen. Zo kunnen er in deze Hoppinpunten deelwagens en buurtfietsenstallingen voorzien worden in functie van de buurtbewoners. Daarnaast kunnen ze ook gebruikt worden als haltes voor het Vervoer Op Maat. Door deze diensten te bundelen op één punt wordt het netwerk van Vervoer Op Maat ruimtelijk ook veel zichtbaarder en leesbaarder voor de reizigers.

Deelsystemen

Deelwagens kunnen een toegankelijk en betaalbaar alternatief vormen voor de personenwagen. Het concept heeft ook potentieel om de parkeerdruk te verlagen doordat het een veel efficiëntere manier is om parkeerplaatsen te gebruiken. Momenteel staat een wagen gemiddeld 95% van de tijd geparkeerd en draagt zo bij aan een onnodige ruimte inname.¹ Mensen met een abonnement op een deelwagen kiezen ook bewuster hun vervoersmodi. Doordat de wagen per rit wordt betaald, vermijden ze ook de wagen wanneer het kan. Daarnaast kan één deelwagen 5 tot 10 personenwagens vervangen, hetgeen een grote impact heeft op de parkeerbehoefte.²



FIGUUR 46: Blue bikes aan het station van Herentals

1. Bates, J. & Leibling, D Spaced out, perspectives on parking policy, 2012.

2. Autodelen.net.

Omwille van het grote potentieel en de verschillende voordelen van deelwagens zetten we in dit beleidskader in op het faciliteren van deelwagens in Herentals. Ze kunnen zo een onderdeel vormen van de mobiliteitsoplossingen voor éénieder. Een manier om de deelwagens te introduceren kan zijn door ze aan te bieden aan de verschillende buurt-Hoppinpunten. De aanwezigheid van een deelwagen op buurtniveau kan er toe leiden dat bewoners minder snel geneigd zijn een tweede wagen aan te schaffen.

Deelfietsen zijn een middel om het mobiliteitsbeleid en de lokale fietsstrategie te versterken. Ze zijn toegankelijk en kunnen een verlengstuk van het openbaar vervoer vormen. Er bestaan verschillende deelsystemen: Back-2-one (waarbij de fiets naar dezelfde locatie moet worden teruggebracht), Back-2-many (waarbij de fiets op meerdere locaties kan worden teruggebracht), Freefloating (waarbij de fiets overal mag worden achtergelaten) en tussenvormen. In een netwerklogica zal een Back-2-one logica het best functioneren als verlengstuk met het OV-net (natransport). In een nabijheidslogica, met een hoge bevolkingsdichtheid en veel diverse functies zal een Back-to-many of Free-floating deelsysteem interessanter zijn.³



3. Een fietsdeelsysteem voor de vervoerregio's, Fietsberaad, januari 2020.

BELEIDSKADER GROENBLAUWE NETWERKEN

Het thema schemerde reeds door de uitleg van de andere beleidskaders, maar een beleidsplan Ruimte en Mobiliteit kan natuurlijk niet zonder een beleidskader rondom groenblauwe netwerken. De open ruimte in Herentals is kansrijk, maar zoals alle andere natuur- en bosgebieden in Vlaanderen sterk bedreigd. Het bewaren van deze structuren is fundamenteel in de aanpak van de klimaatuitdagingen. Hierin spelen niet alleen de open ruimte, maar ook de groenstructuren in de stad een grote rol. Een gezonde leefomgeving is essentieel om aantrekkelijk te blijven als stad en met de nakende verdichtingsopgave is het dus belangrijk om groenblauwe plekken en netwerken in de stad toe te voegen of verder te ontwikkelen.

Voor het beleidskader groenblauwe netwerken is de opdeling ruimtelijk gemaakt. Een hoofdstuk handelt over het potentieel van de open ruimte, terwijl het andere de klimaateffecten in de stad beschrijft.

Robuuste landschappen voor de toekomst

De impact van het **wijzigende klimaat** zal zich in Herentals overal laten voelen. In de open ruimte zal dit vooral voelbaar zijn door toename van droogteperiodes en een verhoogde hittestress. Deze problemen kunnen echter gemilderd worden met de juiste aanpak.

Open ruimte als onderlegger voor het ruimtelijk beleid in Herentals

Een eerste oplossingsrichting is een verdere uitwerking van een van de ruimtelijke strategieën. We nemen de open ruimte als onderlegger, of basislaag, voor het ruimtelijk beleid. Dit is belangrijk want heel wat belangrijke (klimaat)systemen, zoals het hydrologische systeem of ecologische netwerken, spelen zich voornamelijk af in de open ruimte. Toch hebben ingrepen in de bebouwde ruimte een niet te onderschatten

invloed op de werking van deze systemen. Het is dus belangrijk dat bij elke ontwikkeling die in de stad gebeurt, deze systemen optimaal beschermd of zelfs versterkt worden. Vandaar dat we de open ruimte dus als onderlegger gebruiken.

Concreet betekent dit dat we in een eerste stap de bestaande open ruimte gaan beschermen. Dit doen we door een grens te trekken tussen de bebouwde ruimte en de open ruimte die absoluut te beschermen valt. In een tweede stap wordt een visie opgemaakt over hoe we de verschillende systemen die ons helpen in de strijd tegen de klimaatverandering kunnen herstellen, beschermen en versterken. Hiervoor wordt oplossingsrichting twee een belangrijke leidraad. Ten slotte worden belangrijke partnerschappen opgezet en mogelijke acties gedefinieerd.



Landschapsbiografie kaderstellend voor het beleid

Eind 2021 werd de landschapsbiografie voor de Kempense Heuvelrug en de valleien van de Aa en de Kleine Nete gepubliceerd. Zulk document is een nuttige tool om de werking van de landschaps- en watersystemen doorheen de tijd in beeld te brengen en de invloed van de mens hierop te monitoren. Het brengt een dieper inzicht in die vitale systemen en de rol die elke 'open ruimte'-actor (bebouwde omgeving, landbouw, natuur, economie, ...) hierin speelt. Het biedt de kans om een op wetenschap gestoelde visie op te stellen met oog voor voedselproductie, natuur en recreatie.

In navolging van de landschapsbiografie in het noorden van de stad, stelden we aansluitend een biografie op van het zuidelijke, meer landbouwgerichte, landschap, de vallei van de Wimp. We onderzochten dit gebied aan de hand van een landschappelijke analyse enerzijds. Hierin worden de geomorfologie,

bodemkunde en hydrologie tot in detail geanalyseerd. Het betreft hier dus degrote, onderliggende systemen, waarop de mens slechts een beperkte, maar niet te onderschatten, impact heeft.

Daarnaast werd een anthropologische analyse gemaakt. Hierin gingen we in op hoe de mens in de loop der tijd met het landschap omging en hoe landschap en mens elkaar hebben beïnvloed. Bijzondere aandacht werd besteed aan hoe het toeristisch of recreatief netwerk in dit landschap ook verweven zit. Verder wordt in de analyse de link gezocht tussen de bebouwde gebieden en de visie die is opgemaakt voor het noordelijk landschap van Herentals.

Landschapsdoelstellingen op drie niveaus

De gebundelde landschapsbiografie voor Herentals, die voortkomt uit de twee oefeningen, situeert doelstellingen op drie schaalniveaus om robuuste landschappen te creëren voor de toekomst. Ten eerste,



moeten de landschappen klimaatrobuust gemaakt worden. Ten tweede, werken we aan een grotere ecologische connectiviteit en verhoogde biodiversiteit. Ten derde, zorgen we voor een beleefbaar landschap met gebiedsgerichte recreatie.

1. Groenblauw netwerk als drager van een klimaatadaptief landschap

2. Biodiverser landschap

3. Landschap voor een duurzame mobiliteit en gebiedsgerichte recreatie

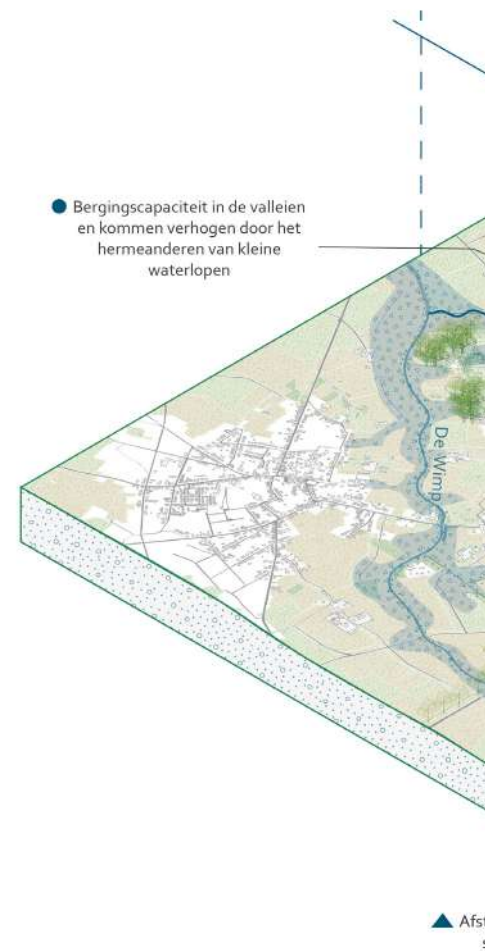
Om de drie niveaus overzichtelijk, maar ook precies genoeg weer te geven zijn de onderstaande beelden opgemaakt voor het zuidelijk deel van Herentals. De voorstellen zijn echter bedoeld voor het hele grondgebied.

Groenblauw netwerk als drager van een klimaatadaptief landschap

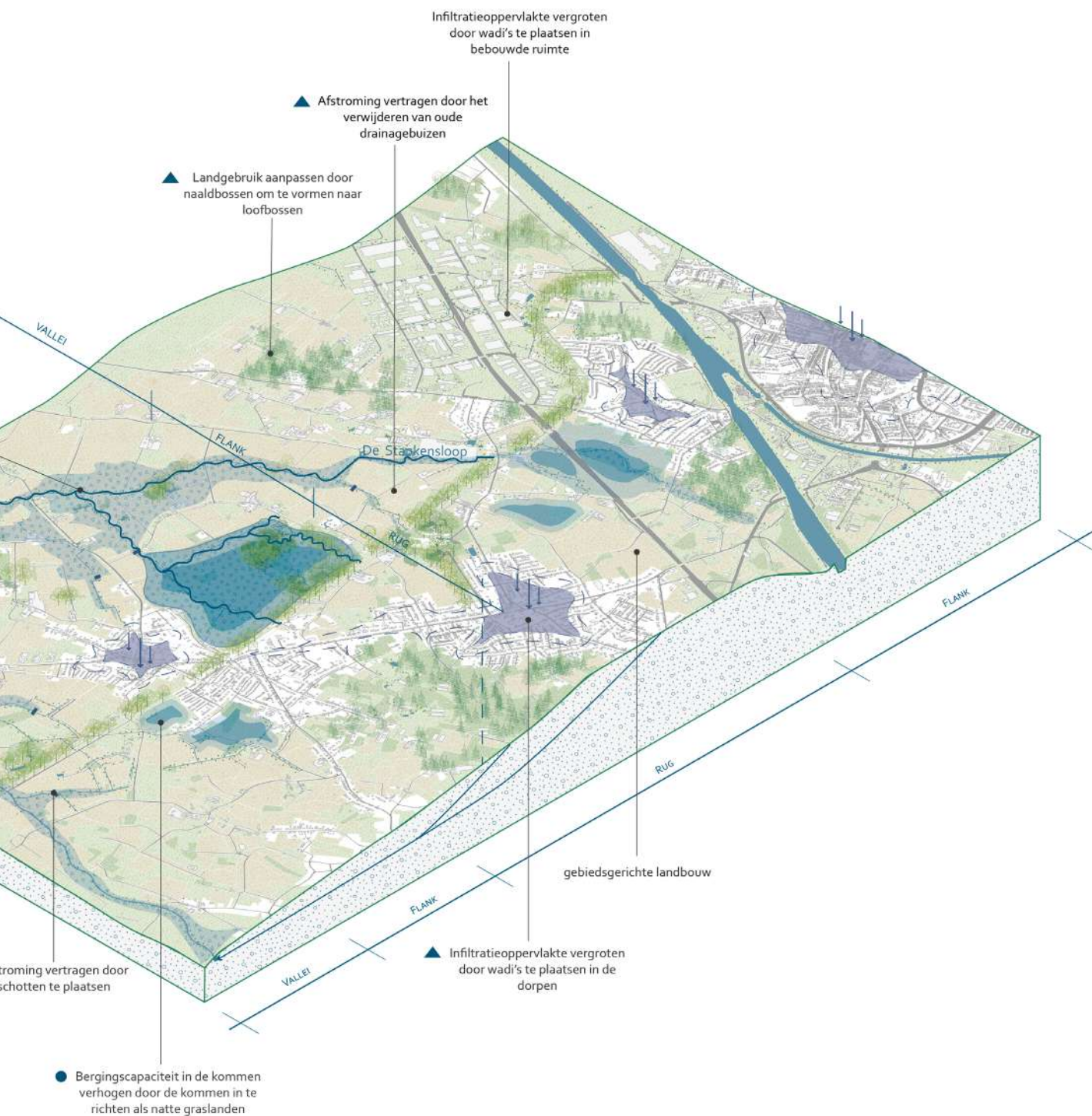
Een eerste doelstelling die we stellen voor het Herentalse landschap van de toekomst is dat het klimaatadaptief wordt. De grootste uitdaging ligt hier in het bestrijden van de droogteproblematiek. Een herstel en versterking van het onderliggende hydrologische systeem staat dus centraal in de maatregelen die we hier zullen nemen.

Algemeen wordt gezocht naar meer ruimte voor water, zowel bufferen als verhoogde infiltratie moeten ruimte krijgen in het landschap. De maatregelen volgen hiervoor de logica van het biofysische systeem van vallei en flank. De verscheidene kommen op de flank zijn bijvoorbeeld ideale punten voor het hergebruik van water, infiltratie en vertraagde afvoer. Maar ook in de bestaande valleigebieden kunnen we maatregelen nemen die bijdragen aan het vasthouden en bufferen van water zoals hermeandering van de rivieren. Voor een verhoogde infiltratie is het ontharden van verharde oppervlakten een ware no-brainer zowel in het landschap als in de stad en dorpen. Wadi's kunnen hier een mooi landschappelijk element vormen die bijdragen tot het watersysteem. Maar ook het omvormen van naaldbossen naar loof- of gemengde bossen kunnen de infiltratiecapaciteit van de bodem zeer sterk verhogen. Deze maatregelen gelden zowel in de grote natuurgebieden in het noorden alsook de meer landbouwgerichte vallei van de Wimp.

Een meer gebiedsgerichte landbouw die zich aanpast aan het ecosysteem waarin het zich bevindt, zal ook het watersysteem positief beïnvloeden. Dit kan overigens bijdragen aan de ecologische connectiviteit die we in de volgende doelstelling behandelen. Tegelijkertijd moeten we als mens rekening houden met het verdrogend effect van de waterwinning en trachten deze tot een minimum te beperken. We kunnen bijvoorbeeld de winning min of meer beperken tot de hoeveelheid dat ook terug infiltreert.



FIGUUR 47: mogelijke acties in het groenblauwe netwerk in functie van klimaatadaptatie

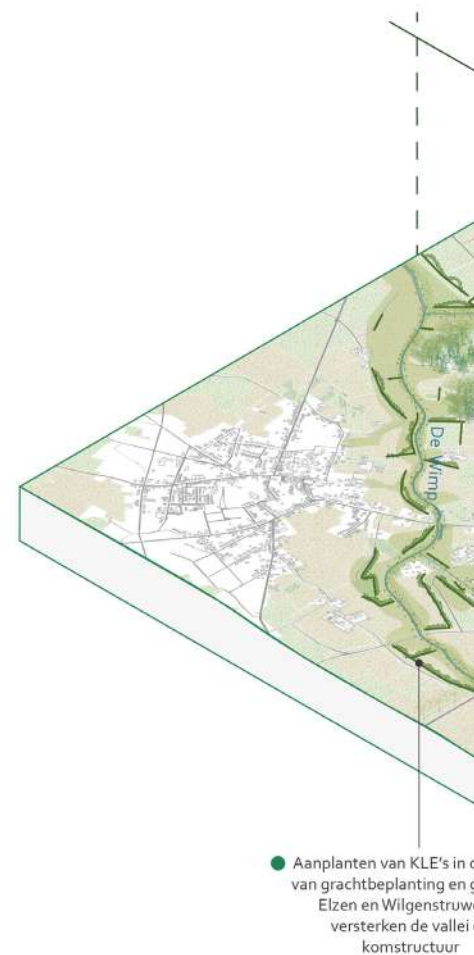


Biodiverser landschap

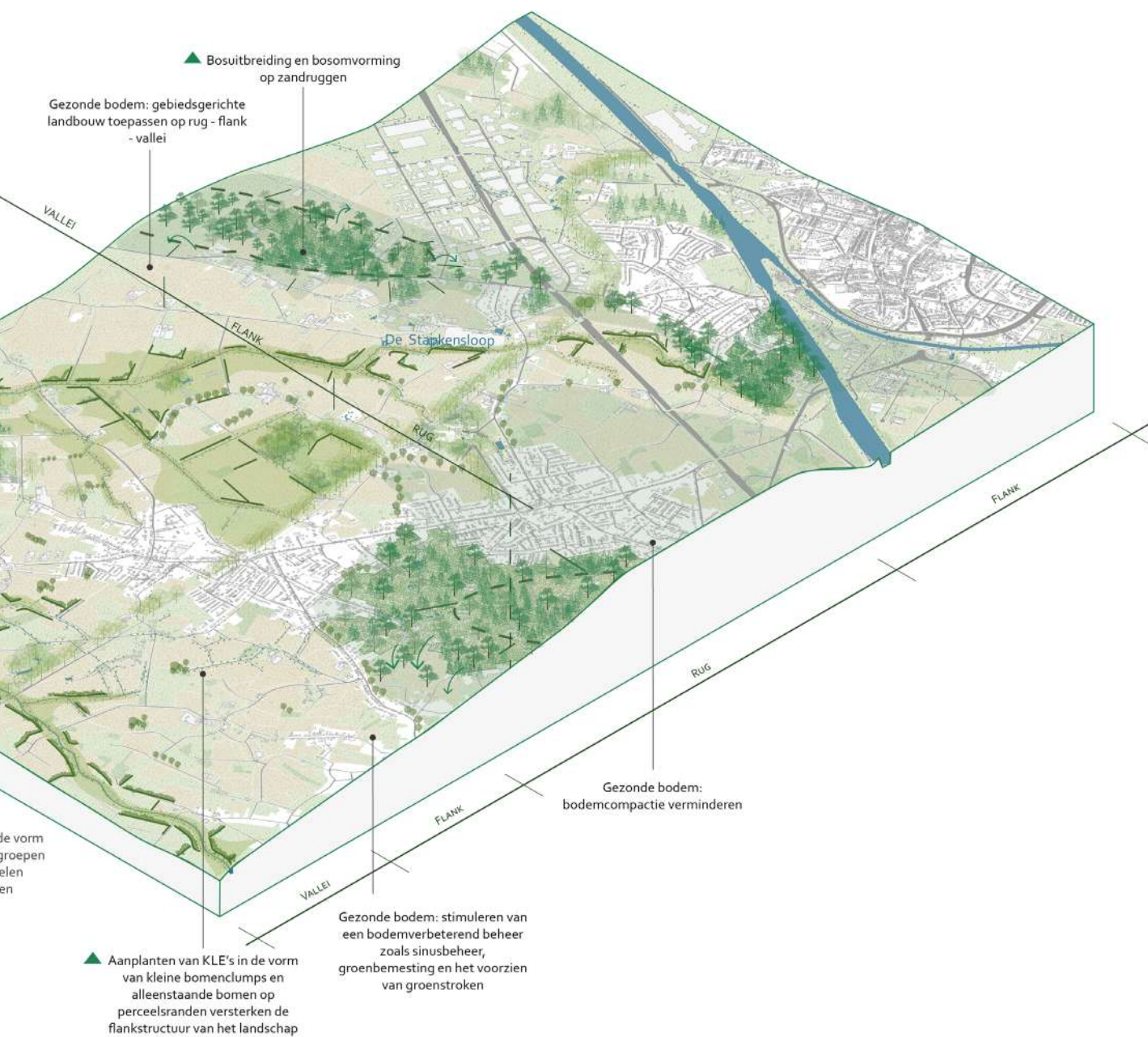
Om de biodiversiteit van het landschap te verhogen, is het belangrijk om ook de ecologische connectiviteit te verhogen. Die zorgt er namelijk voor dat fauna, maar ook flora, een groter leefgebied krijgen en zo de ecosystemen mee helpen in stand te houden. We zetten hier dus in op het (her)verbinden van grote landschappelijke structuren. Soms zullen we hiervoor dwars door het bebouwde weefsel heen moeten gaan. In andere gebieden kunnen we dit dan weer verbeteren door het (her)introduceren van kleine landschapselementen die net zulke structuren versterken. Zo kunnen onder andere de valleigebieden en zandruggen terug sterker worden verbonden.

Het herbebossen en uitbreiden van bosstructuren op de juiste plaatsen (zoals de zandruggen) leveren hier een duidelijke bijdrage aan de biodiversiteit en connectiviteit van het landschap. Toch kunnen bestaande bossen versterkt worden in landschappelijke waarde en biodiversiteit door het creëren van een areaal aan open plekken, die zowel het bestaande landschap accentueren alsook ruimte geven voor andere soorten.

Een belangrijk aandachtspunt in deze doelstelling is de bodemgezondheid, een van de fundamenteën voor een gezond ecosysteem. Om deze op peil te houden moeten we vooral naar het landgebruik kijken. Het beheer en type gebruik kunnen ervoor zorgen dat er een levendige bodem ontstaat die sterke en diverse ecosystemen ondersteunt. Zo krijgen landbouwers ook hier een belangrijke rol toebedeeld en kunnen nieuwe bedrijfsmodellen op deze diensten worden toegepast.



FIGUUR 48: mogelijke acties met het oog op het creëren van een biodiverser landschap



Landschap voor een duurzame mobiliteit en gebiedsgerichte recreatie

Om het recreatief netwerk van Herentals te beschermen en te versterken kunnen we enkele maatregelen uitspreiden in twee gebieden.

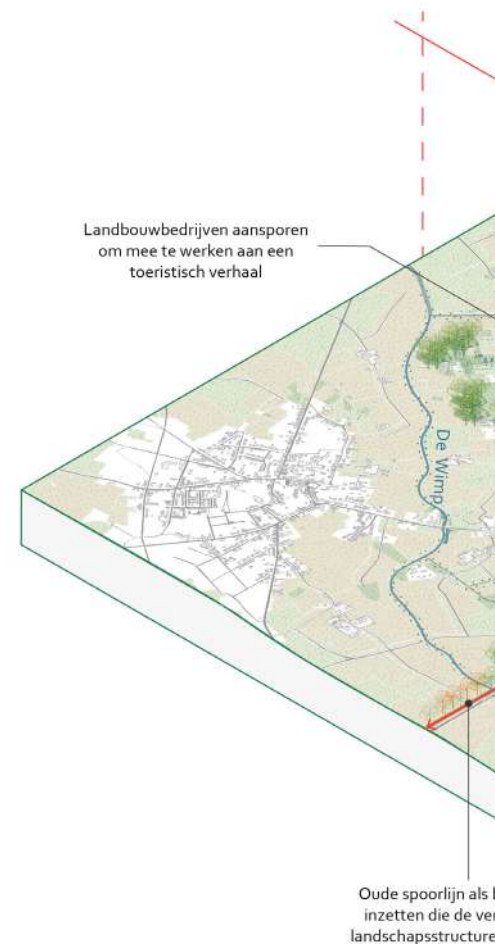
In het zuidelijke deel zullen we missing links wegwerken en werken aan een degelijk fiets- en wandelnetwerk. Buiten de recreatieve functie om, zal dit trage wegennetwerk een goede connectie tussen stads- en dorpskernen voorzien, alsook met omliggende kernen. De fietssnelweg F106 zal hier als structuurdrager dienen.

We werken ook aan de ruimtelijke kwaliteit van en rond specifieke elementen in het landschap zodat de onderliggende potenties tekenend in het landschap verschijnen. Deze 'landmarks' zullen de open landschapszichten opladen, ze geven recreanten een rustpunt en brengen een extra reden om bezoekers even te doen stilstaan bij de schoonheid van het gebied. Het inzetten van de oude spoorlijn, de fietssnelweg, als belevings-as is hier een duidelijke quickwin.

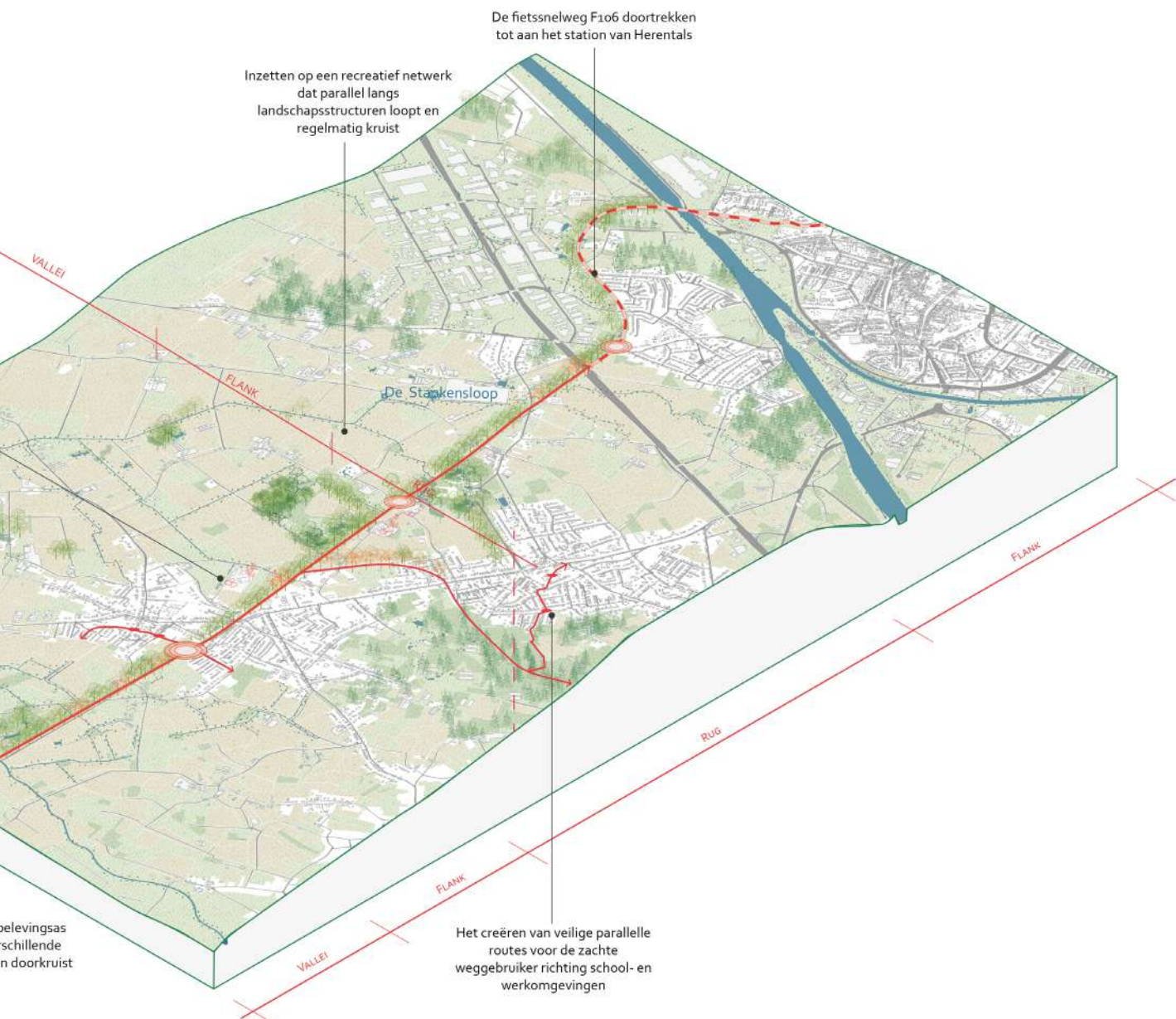
Ten derde verhogen we de beleefbaarheid van de blauwe dooradering van het landschap. De vele beken en stroompjes zijn een troef die volop moet worden ingezet. Om deze doelstelling te halen kunnen we met de aanwezige landbouwers niet alleen de beleving verhogen maar kunnen ze een ware aantrekkingspool worden van dit gebied.

Het tweede gebied situeert zich ten noorden van het Albertkanaal. Hier zullen de maatregelen zich vooral focussen op het beschermen van kwetsbare natuur- en cultuurhistorische waarden. Het uitbreiden van bepaalde netwerken en vooral het beter toegankelijk maken van deze netwerken vanop verschillende locaties is een maatregel die de druk snel kan doen afnemen. Het strenger afbakenen van rustzones t.o.v. drukke zones is ook een must hier.

Het verbinden van het totale recreatieve netwerk met het duurzame mobiliteitsnetwerk is een maatregel die over het hele grondgebied moet worden genomen. De stad moet beter verbonden worden en dit kan door toegangspunten tot het landschap te creëren in de stad en die ruimtelijk zichtbaar te maken. Een goede connectie met de bestaande openbaar vervoerhaltes zijn hiervan de basis.



FIGUUR 49: mogelijke acties met het oog op duurzame mobiliteit en gebiedsgerichte recreatie

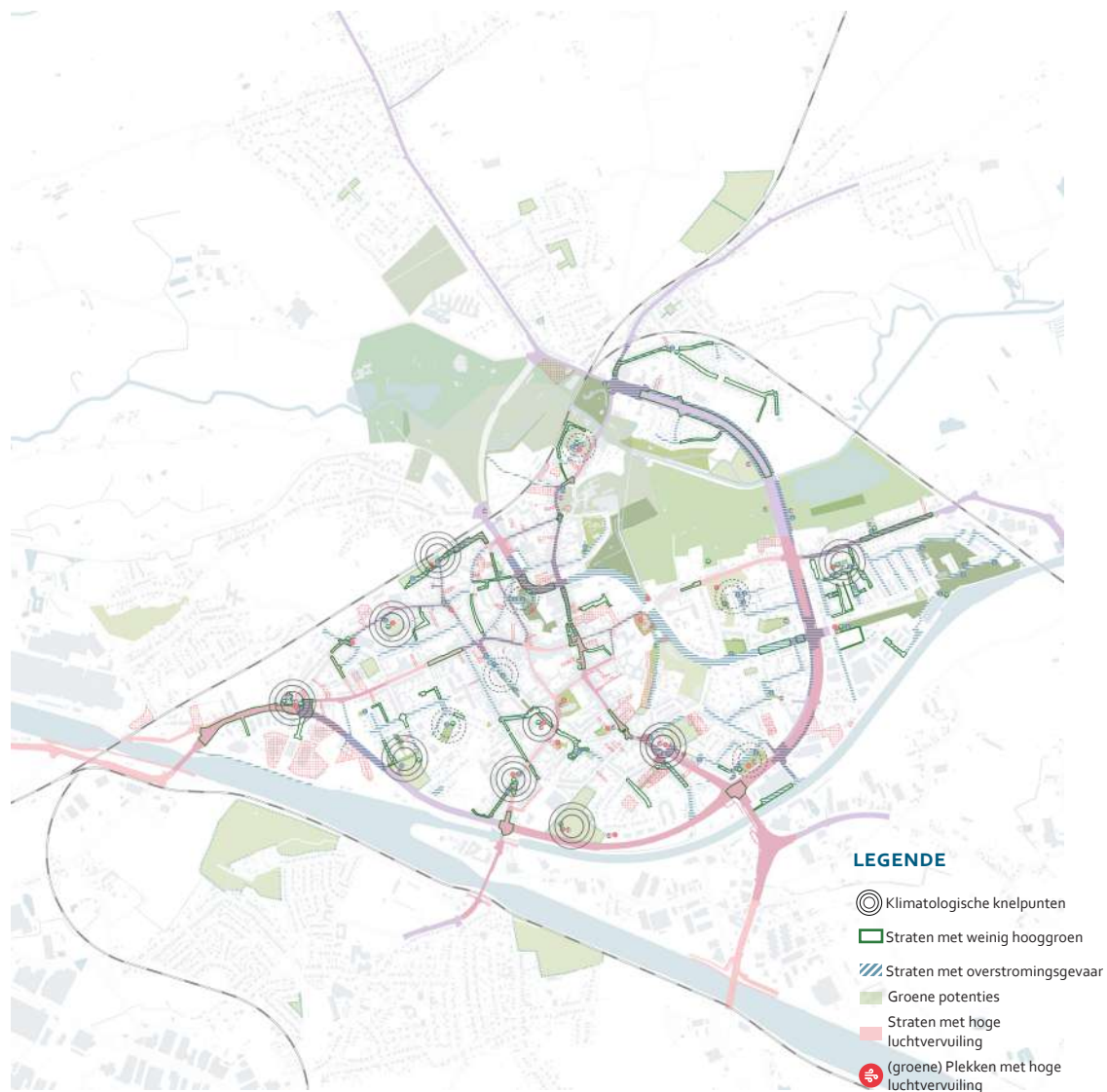


Klimaatdoelstellingen in de stad

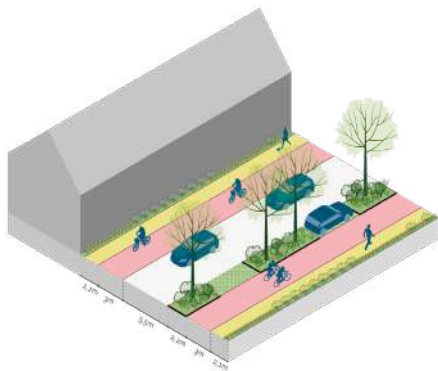
Oplossingsrichting 1: Groenblauwe verbindingen door de stad heen

Op basis van het onderzoek naar ruimtes met een gebrek aan groen en hoog overstromingsgevaar concludeerden we dat vooral de stad momenteel sterk verhard is. Ook binnen dit stedelijke weefsel zijn er plaatsen waar deze verschijnselen zich meer uitdrukkelijk voordoen. Omdat deze

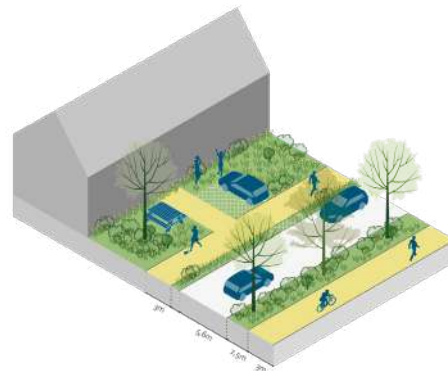
vaak de plaatsen zijn waar op korte termijn de meeste winst te boeken valt, maakten we voor de straten enkele profielen op. De concrete invulling van een straat is echter afhankelijk van het bestaande of toekomstige mobiliteitsprofiel. Naar concrete uitvoering toe kunnen ingrepen uit verschillende types gecombineerd worden. Het uiteindelijke doel is om de straten waar de nood hoog is, maar ook in de stad algemeen, groenblauwe



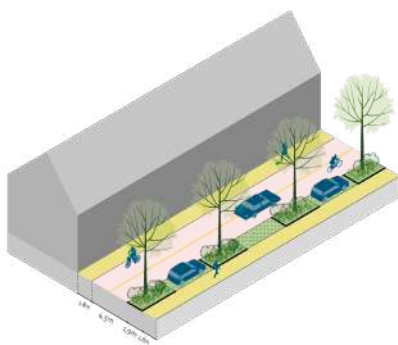
FIGUUR 50: Ruimtelijke vergroeningsstrategieën in de stad Herentals



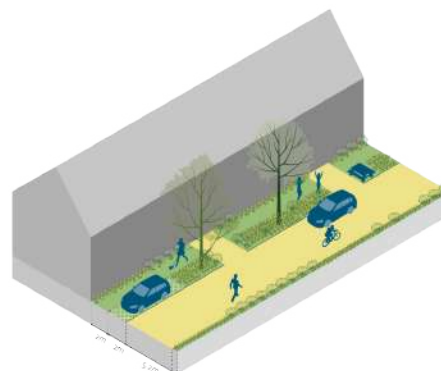
FIGUUR 51: Type brede wijkverzamelweg met fietspaden



FIGUUR 53: Type brede wijkverzamelweg met verkeer in twee richtingen en voortuinen



FIGUUR 52: Type smalle wijkverzamelweg met parkeergelegenheid



FIGUUR 54: Type buurtstraat

verbindingen te verwezenlijken die de klimaatrobuustheid van deze momenteel verharde omgeving sterk verhoogt.

Daarnaast zijn er plaatsen in de stad die als knelpunten binnen het groenblauwe netwerken kunnen worden gezien. Vaak zijn dit plaatsen waar zoals in de straten een gebrek aan groen en overstromingsgevaar samenkomen, maar verschillende gebieden selecteerden we evenzeer omdat hier reeds groen aanwezig is, dat versterkt kan worden en zo als hefboom voor de klimatologische problemen voor een ruimere regio kan dienen.

Op verscheidene van deze gebieden zijn echter al processen lopende voor bouwprojecten. Toch hoeft dit geen bedreiging te vormen voor

de groene inrichting van deze gebieden. Het vergunnen van een kwalitatief bouwproject kan de stad namelijk als een stapsteen gebruiken om het omliggende gebied (semi-)openbaar te laten inrichten in functie van het toevoegen van woon- of wijkgroen. Dit verhoogt niet alleen de kwaliteit van het stedelijk weefsel maar brengt ook een hogere intrinsieke waarde voor het (woon)project, wat een win-winsituatie is.

Er zijn ook heel wat plannen die al op tafel liggen die zullen bijdragen aan de groenblauwe verbindingen doorheen het stadsweefsel. Het masterplan van binnengebied Schaliken is al deels uitgevoerd, maar zal in zijn totaliteit nog meer bijdragen aan deze oplossingsrichting. De vergroening van de ABO-as, niet alleen in zijn straatprofiel, maar ook door het inschakelen

van de gebieden rondom, zal een belangrijke as zijn die twee open ruimtestructuren door het stadscentrum heen met elkaar verbinden. Ook de potentie van de oude vestenstructuur kunnen hier volop worden ingezet, waar eveneens een masterplan voor wordt opgemaakt.

Om al deze groene parels aan elkaar te rijgen, is het vergroenen van belangrijke assen in het centrum een noodzakelijke maatregel.

Oplossingsrichting 2: Strategisch omgaan met landschapsranden

Het is één zaak om groene gebieden in de stad te realiseren, maar om van de open ruimte een ware onderlegger te maken is het ook belangrijk om de (vaak kwetsbare) randen van de open ruimte op de juiste manier te onderhouden. De afbakening die we hiervoor opstelden is een basis om verscheidene van deze randen te duiden.

Ten tweede kunnen we de randen van de bebouwde ruimte openen zodat de natuur de stad en dorpen kan binnentrekken. Op andere plaatsen kunnen we grotere open ruimte structuren (opnieuw) met elkaar verbinden door randen open te breken. Enkel op die manier zullen onze binnenstedelijke groengebieden een ecologisch waardevolle bijdrage leveren aan de Herentalse natuur. Hieronder gaan we dieper in op de drie methoden.

Afwerken en versterken

De relatie tussen private percelen en het landschap is tot op heden vaak gesloten en zeer divers in uitvoering. Vanuit het landschap kan dit aanzien worden als een verrommeling. Dit zet niet alleen een druk op de recreatieve waarde van het landschap, maar ook op de ecologische waarde. De grens tussen bebouwing en landschap is vaak hard en houdt een gewenste biodiversiteit weg van de bebouwde gebieden.



FIGUUR 55: Droombeeld vergroening Grote Markt

Een meer uniforme en biodiverse afwerking van die randen, zal niet alleen het uitzicht en karakter van de stad vanuit het landschap verbeteren. Het zal ook een plaats bieden voor tal van insecten, vogels en andere fauna die nu vaak hun weg niet vinden in de chaotische aanleg van de private tuinen. Dit versterkt de ecologische waarde van deze landschapsranden en kan zowel het open landschap als de groenblauwe verbindingen door het stedelijk weefsel positief beïnvloeden. Gebieden zoals de bosstructuur aan de Molekens en ten oosten van het Krakelaarsveld, zijn hier strategische locaties.

Doorbreken en verbinden

In Herentals zijn er verscheidene (perifere) wijken die zich tot in de open ruimte bevinden, en hierdoor grote open ruimte structuren doorsnijden. Om de goede werking van deze ecosystemen te verzekeren, is het opnieuw verbinden vaak van groot belang.

De wijze waarop dit gebeurt, is veelal afhankelijk van het karakter van de open ruimtestructuur. Er hangt uiteraard ook veel af van de densiteit en het karakter van het betreffende woongebied. In eerste instantie wordt gezocht naar wijzes om deze doorbreking van het bebouwd gebied te realiseren door ingrepen in de publieke ruimte. Aanvullend daarop kunnen burgers gestimuleerd worden om private gronden zo te (her)inrichten dat ook hier wordt bijgedragen aan de verbinding van de groenstructuur.

Een belangrijke missing link, die al lang op het vizier van de ruimtelijke planning staat, bevindt zich ten noorden van de stadskern, ter hoogte van de wijk ter Beuken. Hier wordt de structuur van de Kempense Heuvelrug dwars doorsneden door de verkaveling. Dit beleidsplan biedt nieuwe kansen om dergelijke verbinding te maken. Ook de twee kanalen kunnen meer ingezet worden als drager van groenblauwe structuren.

Openen

Op bepaalde plekken in het bebouwde weefsel kunnen we de connectie met de open ruimte bevestigen door letterlijk de rand van het bebouwde weefsel te openen en een ecologische structuur binnen te trekken. Denk maar aan de manier waarop de Netevallei met haar overstromingsgebieden en natte graslanden letterlijk het centrum binnenvloeit. Ook andere plekken, zoals het huidige Poederbos, kunnen met de juiste ontwikkeling een groene long tot binnenin de stad trekken.

Het is niet enkel belangrijk om hier ruimte te geven aan landschap binnen het bebouwde weefsel. De wijze waarop de bebouwing en het mobiliteitsnetwerk met het landschap verwoven zijn, bepaalt de kwaliteit van deze ecologische verbinding. Zo kan het openen van de bebouwing richting het landschap, of het binnentrekken van trage verbindingen vanuit de kern tot het hart van de groene long de bewoners in directe verbinding stellen met de groenblauwe structuur.

De Hellekens, met het toekomstige Vestenpark is een mooi voorbeeld van hoe zo een ecologisch netwerk de bebouwde ruimte kan openen om een belangrijke verbinding dwars door het centrum te maken. Maar ook de ontwikkelingen in het Poederbos en de wijk Wuytsbergen hebben het potentieel om zo een strategische opening in het bebouwde weefsel te verwezenlijken.



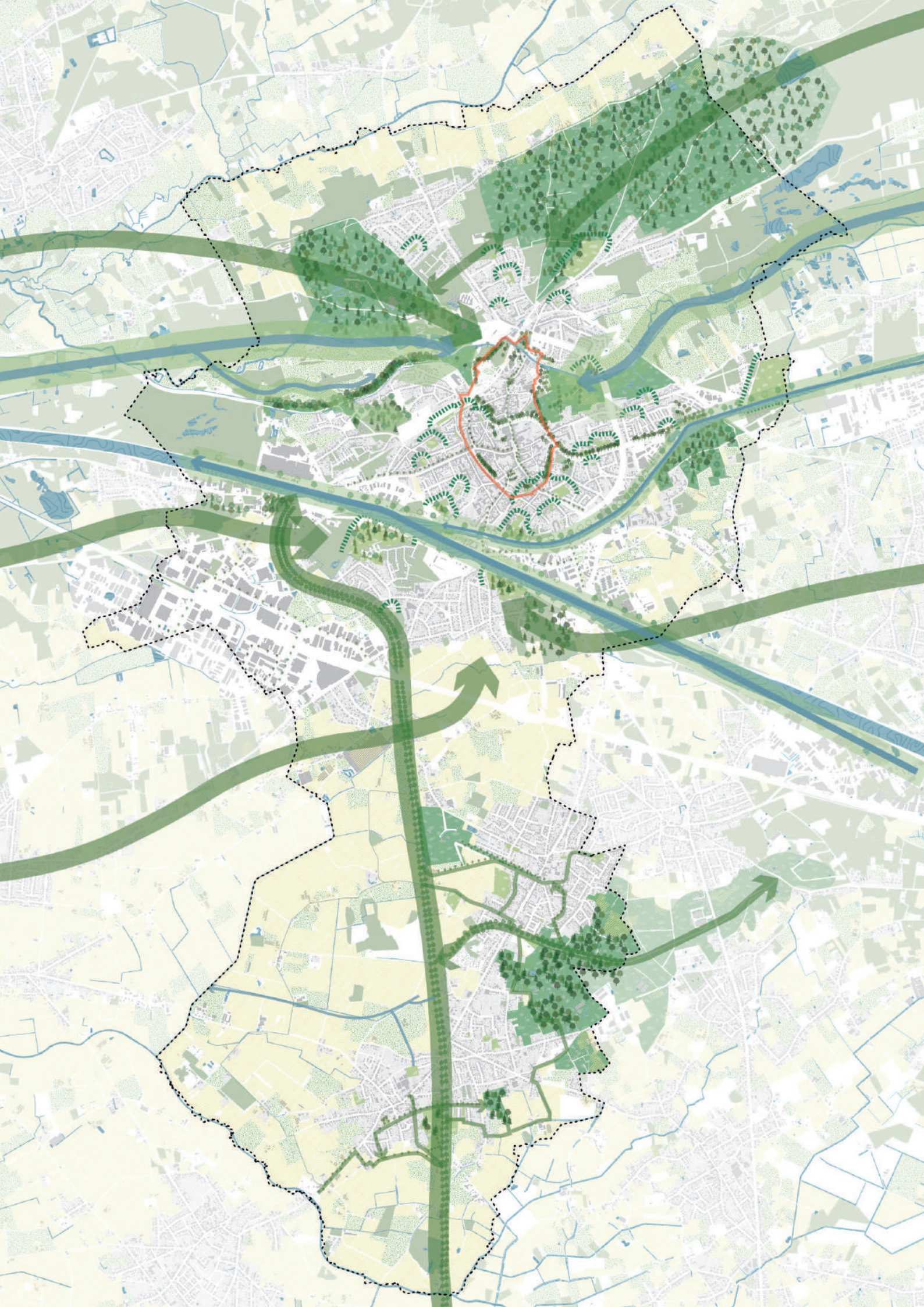
FIGUUR 56: Afwerken en versterken



FIGUUR 58: Doorbreken en verbinden



FIGUUR 57: Openen

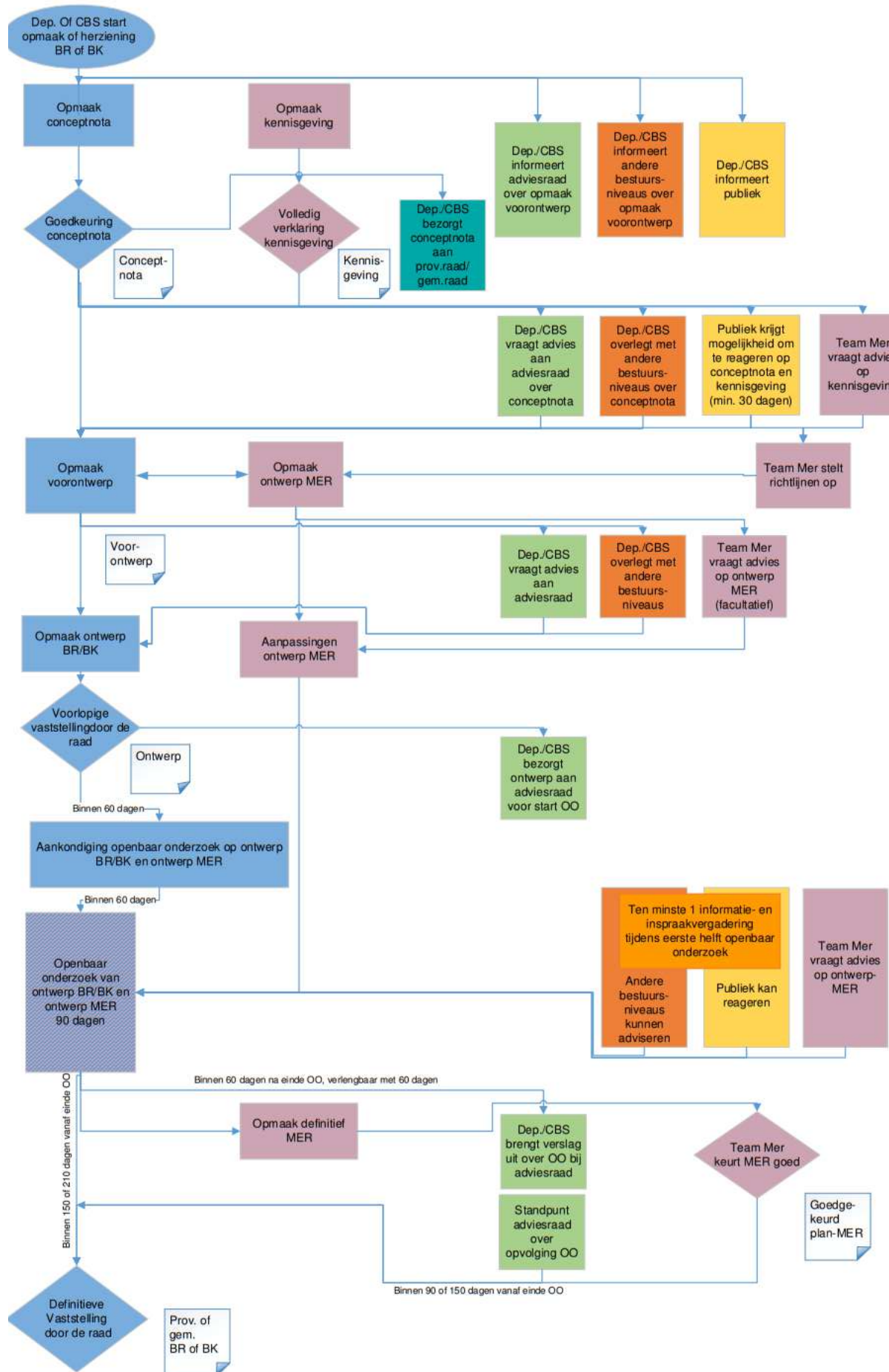


VOORUITBLIK

Deze conceptnota is het eerste formele document binnen het proces van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit Herentals. Na de publieke raadpleging, zal de stad werk maken van de voorontwerpen van de strategische visie en de beleidskaders. De principes uit de conceptnota worden verder uitgewerkt en gedetailleerd. De eerste voorstellen voor actieplannen worden toegevoegd. Dit gebeurt met input van de deskundigen die het milieueffectrapport opstellen, zodat de aandachtspunten met betrekking tot milieu en duurzaamheid zo vroeg mogelijk in het beleidsplan worden geïntegreerd. Over het voorontwerp zal advies worden ingewonnen bij de andere bestuursniveaus en bij de gemeentelijke commissie ruimtelijke ordening.

Na de advisering over het voorontwerp, wordt het ontwerp-beleidsplan opgemaakt. De gemeenteraad zal dit voorlopig vaststellen. Voor het ontwerp-beleidsplan wordt een (ontwerp)milieueffectrapport opgemaakt. Hierop volgt opnieuw een ronde van adviesvragen en een openbaar onderzoek van 90 dagen, over zowel het ontwerp-beleidsplan als ontwerp-milieueffectenrapport. Het openbaar onderzoek zal gepaard gaan met minstens een actieve inspraakvergadering of infomoment. De adviezen en inspraakreacties op het ontwerp-beleidsplan worden behandeld door de gemeentelijke commissie ruimtelijke ordening. Adviezen en inspraakreacties op het milieueffectrapport worden door het Team milieueffectrapportage van de Vlaamse Overheid mee in overweging genomen bij het (al dan niet) goedkeuren van het milieueffectrapport.

Rekening houdend met het advies van de gecoro en met de opmerkingen op het ontwerp-milieueffectrapport, worden de ontwerpen aangepast. Eerst wordt het definitieve milieueffectrapport door het Team MER van de Vlaamse Overheid goedgekeurd. Daarna kan de definitieve versie van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit – strategische visie en drie beleidskaders – ter definitieve vaststelling aan de gemeenteraad worden voorgelegd. Het definitieve plan wordt bezorgd aan de hogere overheden, die hierbij eventueel voorbehoud kunnen formuleren. Na publicatie in het Belgisch Staatsblad, wordt het plan van kracht en vervalt het ruimtelijk structuurplan Herentals.



FIGUUR 59: Stroomschema proces ruimtelijk beleidsplan



Endeavour



Dendermondsesteenweg 50
9000 Gent - België
+32 (0) 9 233 69 76
info@atelierromain.be
www.atelierromain.be