

RUP SPORTPARK ST.-JANNEKE

Toelichtingsnota

01.04.2025

Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

Sportpark St.-Janneke

Planidentificatienummer RUP_13011_214_00008_00001

Toelichtingsnota (ontwerp-RUP)

01.04.2025

SPATIE MAAKT RUIMTE VOF

www.spatiemaaktruimte.be | Platte Lostraat 203, 3010 Leuven | muriel@spatiemaaktruimte.be | werkten aan dit dossier: Muriel Degelin (erkend ruimtelijke planner), Ana Pinto Jeronimo

in samenwerking met: Overlant (Christophe Eraly) & PLOT (Gijs Dayers)

STAD HERENTALS

www.herentals.be/ rup-sint-janneke | Augustijnenlaan 30, 2200 Herentals | contactpersoon : Marc Van Grieken, projectleider ruimtelijke planning, marc.van.grieken@herentals.be

PUBLICATIEDATUM

01.04.2025

FASE EN AANPASSINGEN

- A. *Stadium startnota RUP, april 2024*
- B. *Stadium scopingnota, september 2024*
- C. *Stadium scopingnota 2 en voorontwerp, november 2024*
- D. *Stadium ontwerp-RUP en voorlopige vaststelling, april 2025*

INHOUD

1	INLEIDING	6
1.1.	AANLEIDING	7
1.2	AANPAK	8
1.3	SITUERING PLANGEBIED	9
1.4	AFBAKENING PLANGEBIED	10
1.5	SITUERING IN PLANNINGSPROCES	11
2	BELEIDSMATIGE CONTEXT	12
2.1	RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN	13
2.2	BELEIDSPLAN RUIMTE VLAANDEREN	14
2.3	PROVINCIAAL BELEIDSPLAN RUIMTE ANTWERPEN	17
2.4	GEMEENTELIJK BELEIDSPLAN RUIMTE	21
2.5	LOKAAL SPORTBELEID STAD HERENTALS	24
2.6	REGIONAAL MOBILITEITSPLAN VERVOERREGIO KEMPEN	26
2.7	MOBILITEITSSTUDIE MIDDENKEMPEN	30
2.8	MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN	31
2.19	GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN	32
2.10	KLIMAATPLAN	35
2.11	AMBITIEHANDBOEK GROENBLAUWE BELEVING	
	WOONKERNEN NETELAND	36

3	JURIDISCHE CONTEXT	37
3.1	GEWESTPLAN	38
3.3	BPA ST.-JANNEKE	39
3.4	VERKAVELINGEN	40
3.5	ROOILIJNPLANNEN	40
3.6	VERORDENING COLLECTIEVE WARMTEVOORZIENING	40
3.7	VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN INFRABEL	40
3.8	VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN ELIA	41
3.9	GRUP ENA BEDRIJVENTERREIN HEIRENBROEK	42
3.10	BPA WOONWAGENPARK HEIRENBROEK	43
3.11	BESCHERMD EN GEÏNVENTARISEERD ERFGOED	43
4	RUIMTELIJKE CONTEXT	44
4.1	HISTORISCHE ANALYSE	45
4.2	BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR	49
4.3	SWOT	60
5	VISIE EN DOELSTELLINGEN	63
5.1	AMBITIES OP MESONIVEAU	64
5.2	AMBITIES OP SITENIVEAU	65
5.3	INPUT VANUIT HET CO CREATIE TRAJECT	69

6	PLANOLOGISCHE WIJZIGINGEN	71
6.1	OP TE HEFFEN BEPALINGEN	72
6.2	RUIMTEBALANS	72
6.3	REGISTER PLANCOMPENSATIES	73
6.4	RECHT VAN VOORKOOP	74
7	REIKWIJDTE EN DETAILLERINGSGRAAD	75
6.1	ALGEMEEN OPZET VAN HET RUP	76
6.1	REIKWIJDTE	77
6.3	DETAILLERINGSGRAAD	77
8	PLANALTERNATIEVEN	78
8.1	NULALTERNATIEF	79
8.2.	LOCATIEALTERNATIEVEN	80
8.3	INRICHTINGSALTERNATIEVEN	82
9	MER-SCREENING EN WATERTOETS	94
9.1.	TOETSING AAN PLAN-MER-PLICHT	95
9.2	METHODE MER-SCREENING EN WATERTOETS	97
9.3	DISCIPLINE BODEM	103
9.4	DISCIPLINE (GROND-, OPPERVLAKTE- EN AFVAL) WATER	109
9.5	DISCIPLINE BIODIVERSITEIT	114

9.6	DISCIPLINE LANDSCHAP, BOUWKUNDIG ERFGOED EN ARCHEOLOGIE	116
9.7	DISCIPLINE MENS-MOBILITEIT	117
9.8	DISCIPLINE MENS-RUIMTELIJKE ASPECTEN	117
9.9	DISCIPLINE MENS-GEZONDHEID	119
9.10	DISCIPLINE MENS-VEILIGHEID	122
9.11	DISCIPLINE KLIMAAT	123
9.12	GRENSOVERSCHRIJDENDE EFFECTEN	124
9.13	GLOBALE CONCLUSIE OVER DE AANZIENLIJKHEID VAN MILIEUEFFECTEN	124

10 BIJLAGE 1: MOBER 125

11 BIJLAGE 2: BEPALING (GEEN) PLAN-MER 126

1 INLEIDING

1.1. AANLEIDING

De stad Herentals wil de sportsite St.-Janneke vernieuwen en ontwikkelen als een hoogwaardig sportpark met voetbal- en hockeyinfrastructuur, een Finse piste, ruimte voor spel en ontmoeting. Het zal de thuisbasis worden van één voetbalclub, en de bestaande hockeyclub Artemis. Directe aanleiding voor deze studie is de herlokalisatiestudie voor voetbalvereniging SKS Herentals. Deze club voetbalt momenteel aan de Olympiadelaan, maar op termijn zal daar plaats gemaakt worden voor onder andere een nieuw ziekenhuis, herstel van de vestenstructuur en een ruim waterbergingsgebied.

De nieuwe sportsite Sint-Janneke moet zo groen en duurzaam mogelijk worden ingericht en moet ook voor de buurt een meerwaarde vormen. Het skatepark en de mobilhomeparking (beide al aanwezig op de site) worden bij voorkeur geïntegreerd in het nieuwe plan.

Daarnaast wil de stad een kwalitatieve (her)ontwikkeling mogelijk maken op de gronden van Kaliber, gelegen op de hoek van Veldhoven en de Herenthoutseweg. Kaliber is een maatwerkbetrijf dat tewerkstelling biedt aan kwetsbare groepen. Het bedrijf maakt op dit moment een oefening om haar activiteiten te herorganiseren op de site. De stad onderzoekt naar aanleiding hiervan hoe het bedrijf ook op langere termijn op een kwalitatieve wijze kan ontwikkelen.

Tegelijkertijd zal onderzocht worden hoe de bestaande functies, sport en bedrijvigheid, beter kunnen aansluiten bij het omliggende woonweefsel.

Vandaag vormt de sportsite, maar ook de site van Kaliber, een afgesloten enclave. Hoewel er ook in de toekomst bepaalde delen van de site afgesloten zullen blijven (omwille van veiligheid, onderhoud, ...), liggen er heel wat kansen om nieuwe publieke paden (voor zacht verkeer) en groene speel-, sport- en ontmoetingsplekken voor de buurt te creëren, die de woonkwaliteit verhogen.

Tenslotte wil de stad van het plan initiatief gebruik maken om rechtszekerheid te scheppen voor de woonwijk gelegen tussen de Zonnedauwstraat en Ranonkelstraat. Vandaag ligt deze woonwijk immers grotendeels in zgn. woonuitbreidingsgebied volgens het gewestplan. Een aantal percelen aan de west- en noordzijde van de wijk liggen ook deels in agrarisch gebied. Woningen in deze bestemmingscategorieën, die niet binnen een niet-vervallen verkavelingsvergunning liggen, worden als zonevreed beschouwd, ook al zijn ze vergund en reeds gerealiseerd. Dat is uiteraard een vreemde situatie, die enige onzekerheid en onduidelijkheid veroorzaakt. Door een RUP te maken waarin de woonwijk als bestemming “woongebied” krijgt, kan de gemeente deze situatie verhelpen.

Vandaag wordt de bestemming en inrichting van het plangebied deels bepaald door het BPA St.-Janneke (2003), deels door het gewestplan (woonuitbreidingsgebied, agrarisch gebied). Het nieuwe RUP zal beide plannen binnen de contour van het plangebied overschrijven en de nodige voorschriften bevatten om de gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken, rekening houdend met een aantal randvoorwaarden en kwaliteitsvereisten.

1.2 AANPAK

Om de herontwikkeling van de site mogelijk te maken, laat de stad een inrichtingsplan en een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) opmaken. Beide planningsprocessen verlopen gelijktijdig, maar hebben een ander statuut.

Het inrichtingsplan is een “informeel” plan, dat vooral dient om – door middel van ontwerpelijk onderzoek – de mogelijkheden van de site te verkennen en om onderbouwde ruimtelijke keuzes te maken, die in het RUP vertaald worden.

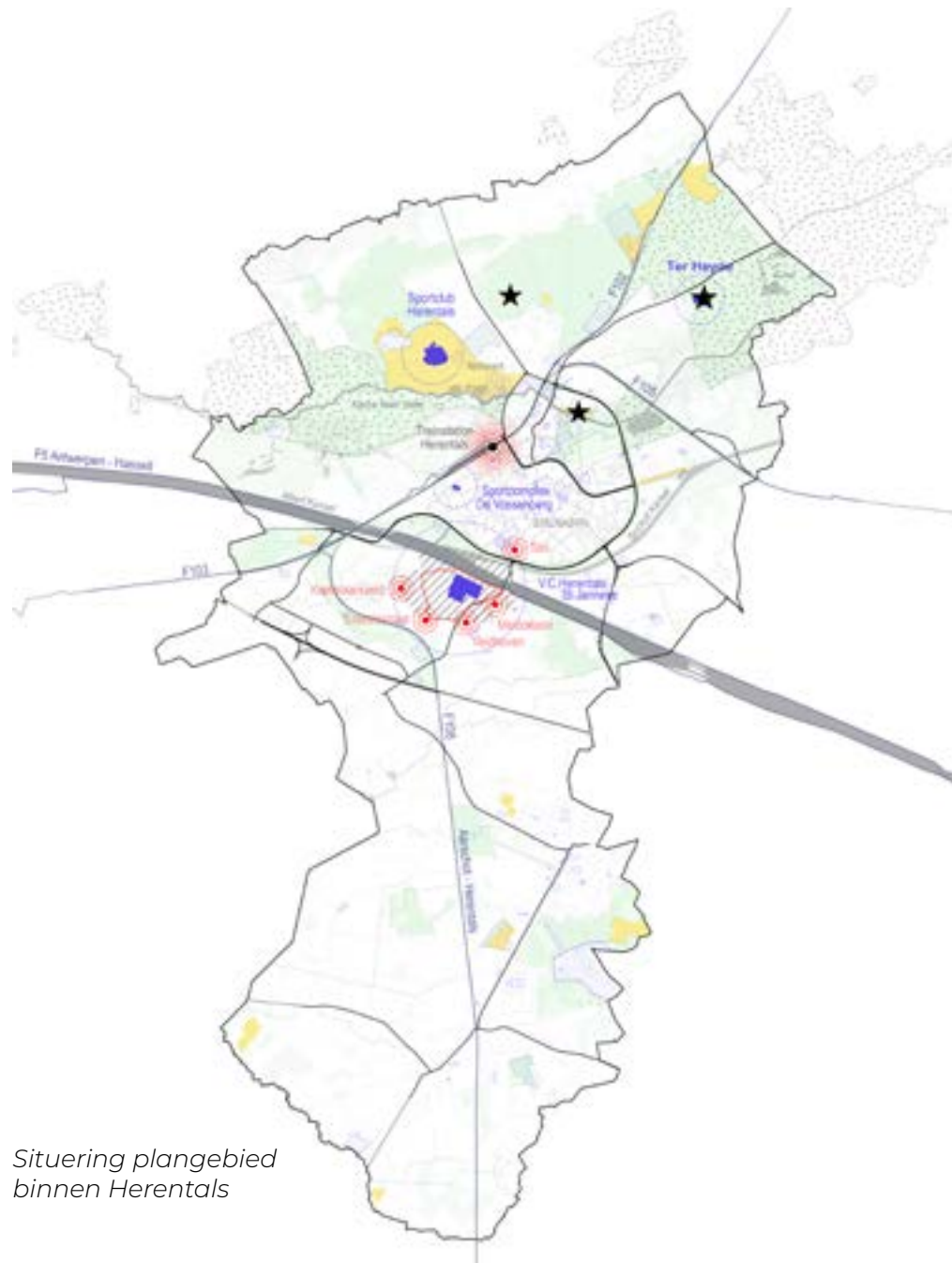
Het RUP is een verordenend instrument, dat een juridische basis moet vormen voor de gewenste ontwikkelingen binnen het plangebied. Het doorloopt een decretaal vastlegde procedure. Eens het RUP van kracht is, dient het als toetsingskader voor vergunningsaanvragen.

Bij de opmaak van beide plannen wordt het nodige ontwerpelijk onderzoek verricht en worden de verschillende stakeholders betrokken. Dit laat toe om de potenties, knelpunten, belangrijke randvoorwaarden en aandachtspunten te ontdekken en kwalitatieve invullingen van de site in kaart te brengen. Het voorziene participatietraject is ruimer opgevat dan het decreet voorziet. Zo werd de buurt (Krakelaarsveld/Veldhoven en de Molekens) nog voor de officiële start van de RUP-procedure al geïnformeerd en bevraagd en was er ook een

extra infomoment voor de buurt in de fase van het zgn. “scenario-onderzoek”. Daarnaast is er een publieke consultatieronde met infomarkt n.a.v. de startnota en n.a.v. het ontwerp-RUP. De sportverenigingen en Kaliber worden apart betrokken om zicht te krijgen op hun specifieke noden. Meer hierover vind je in de procesnota.

1.3 SITUERING PLANGEBIED

Het plangebied situeert zich ten zuiden van de stadskern van Herentals, net onder het Albertkanaal, ter hoogte van het zgn. “Eilandje” waar het Albertkanaal en het kanaal Bocholt-Herentals samenkomen. Het plangebied ligt centraal in de woonzone tussen Albertkanaal en E313, bestaande uit de wijken de Molekens (ten oosten van de Herenthoutseweg) en Veldhoven/Krakelaarsveld (ten westen van de Herenthoutseweg).



*Situering plangebied
binnen Herentals*

1.4 AFBAKENING PLANGEBIED

Het plangebied bestrijkt het plangebied van het BPA St.-Janneke volledig en neemt ook de reeds gerealiseerde woonwijk in het aanpalende WUG op. Het plangebied is in totaal zo'n 31 hectare groot. Het plangebied wordt begrensd door:

- het Albertkanaal en de bebouwing langsheen de Kalmoesstraat in het noorden;
- de Herenthoutseweg in het westen;
- Veldhoven in het zuiden;
- de bebouwing langsheen de Zonnedauwstraat in het zuiden.



1.5 SITUERING IN PLANNINGS- PROCES

Een ruimtelijk uitvoeringsplan legt een lange administratieve weg af om tot een definitief plan te komen.

Een eerste processtap is de opmaak van een startnota. Het college van burgemeester en schepenen heeft de startnota en de procesnota van het RUP goedgekeurd in zitting van 15 april 2024. De startnota bevat de doelstellingen van het RUP en de resultaten van effectenstudies op de omgeving (MER-screening).

Het decreet voorziet in een publieke raadpleging van de bevolking over de start- en procesnota gedurende 60 dagen met een participatiemoment. Deze periode liep van 01/05/2021 tot en met 30/06/2024. Op 29/05/2024 was er een publiek infomoment waarop de startnota werd gepresenteerd aan omwonenden en andere geïnteresseerden.

Op basis van de adviezen en input van de raadpleging, werd de startnota herwerkt tot een eerste scopingnota, die op 16/09/2024 door het college werd goedgekeurd.

Daarna werd gestart met de opmaak van het voorontwerp-RUP. Op basis van het voorontwerp werd de scoping (meer bepaald de onderdelen inrichtingsalternatieven en MER-screening) aangepast. Er

werd een MOBER opgemaakt om de mobiliteitseffecten in detail te onderzoeken. Het voorontwerp-RUP werd goedgekeurd op 18/11/2024 en vervolgens aan de decretaal voorziene adviesronde onderworpen. Op basis van de adviezen en input van sportclubs, maatwerkbedrijf Kaliber en omwonenden werd het voorontwerp (beperkt) gewijzigd en herwerkt tot een ontwerp-RUP.

Vandaag bevindt de RUP-procedure zich in de fase van het ontwerp. Er is een bestemmingsplan met bijhorende voorschriften, er is een plan van de huidige (juridische) situatie, een plan met het recht van voorkoop en een plan met aanduiding van de mogelijke plancompensaties. Hiernaast is er een geüpdatete procesnota en een toelichtingsnota. Voorliggend document - de toelichtingsnota- geeft de planopties van het RUP weer en onderbouwt deze vanuit de analyses en doelstellingen.

2 BELEIDSMATIGE CONTEXT

2.1 RUIMTELIJK STRUCTUUR- PLAN VLAANDEREN

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) dateert uit 1997 en vormt het kader voor het ruimtelijk beleid in Vlaanderen. Het RSV werd daarna nog 2x herzien, de laatste herziening werd op 17/12/2010 goedgekeurd. Op termijn zal het RSV overschreven worden door het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (in opmaak).

Volgende uitspraken in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn relevant voor de stad Herentals. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1997) selecteert Herentals als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied. De structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden vertonen - op kleinstedelijk niveau - nog een relatief sterke morfologische structuur met een stedelijk karakter (veelal als gevolg van hun historische ontwikkeling) en een goed functionerend stedelijk voorzieningenapparaat. De ruimtelijke ontwikkelingen die plaatsvinden buiten de stedelijke kern leiden nog niet tot een fundamentele verzwakking van het stedelijk functioneren en bedreigen het stedelijk voorzieningenapparaat niet als dusdanig. Het ruimtelijk beleid is erop gericht de stedelijke kern en het stedelijk functioneren te consolideren en te versterken door het creëren van ruimte voor een bijkomend aanbod aan woningbouw, aan stedelijke voorzieningen en aan econo-

mische activiteiten. Dit aanbod kan - omwille van de aanwezigheid van een relatief sterke stedelijke kern - ook worden ingeplant op plaatsen binnen het stedelijk gebied die vandaag nog weinig stedelijkheid bezitten.

Daarnaast is Herentals een onderdeel van de zgn. Kempische as. Dit stedelijk netwerk bestaat uit de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden Herentals, Geel en Mol, de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau Lommel, Neerpelt-Overpelt en de gemeenten Olen en Hamont-Achel. Dit stedelijk netwerk is een verstedelijkt gebied. De rol van dit gebied ligt vooral in zijn industrieel-economische functie en in de ontwikkeling van de elkaar aanvullende (intensieve) toeristisch-recreatieve activiteiten die door landschappelijke troeven kunnen worden gevaloriseerd.

Tenslotte vormt Herentals een knooppunt binnen het economisch netwerk Albertkanaal. Het netwerk van het Albertkanaal is van belang omwille van de performante ruimtelijk-economische rol en betekenis van het gebied en de aanwezigheid van hoogwaardige vervoers- en verkeersinfrastructuur waaronder het Albertkanaal en de E313/A13. Daarnaast heeft het gebied langsheen het Albertkanaal en de E313 potenties voor de ruimtelijk-economische

ontwikkeling van Vlaanderen, zowel voor watergebonden als niet-watergebonden activiteiten als voor bijkomende infrastructuur (o.a. spoor/leidingen). Het economisch netwerk Albertkanaal is eveneens belangrijk voor de gewenste ruimtelijke structuur van Vlaanderen omwille van het ontbreken van een sterke stedelijke structuur die de ruimtelijk-economische ontwikkeling in het oosten van Vlaanderen kan ondersteunen.

Relevantie voor RUP Sportpark St.-Janneke?

- *Het RUP moet zich inschrijven in de principes van het RSV (duurzame ontwikkeling, draagkracht, ...)*
- *In de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden is het creëren van een bijkomend voorzieningenaanbod wenselijk*

2.2 BELEIDSPLAN RUIMTE VLAANDEREN

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van beleidsopties op lange termijn, met name de strategische doelstellingen. De Vlaamse Regering heeft hiermee een beleidslijn uitgezet die een vernieuwde filosofie en aanpak in het ruimtelijke beleid wil inzetten. De strategische visie van het BRV heeft niet het statuut van een ontwerp van ruimtelijk beleidsplan, omdat er nog geen ontwerp-beleidskaders zijn goedgekeurd.

In de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) wordt voor eerst de “ruimtelijke staat” van Vlaanderen beschreven. Er wordt onderzocht hoe Vlaanderen ruimtelijk is geëvolueerd en hoe deze evoluties zich verhouden t.o.v. een aantal maatschappelijke uitdagingen. Het ruimtebeslag in Vlaanderen neemt nog steeds sterk toe. Er is een zeer ruime reserve, zowel voor wonen als bedrijvigheid, maar een aanzienlijk deel van deze reserves is helaas wel “slecht gelegen”. De trend naar een intensiever ruimtegebruik is gelukkig wel ingezet. In heel wat gebieden liggen er kansen om te verdichten, om te verweven en lokale energiekringen te sluiten. De open ruimte wordt steeds diverser gebruikt en staat onder druk. Naast de gro-

te landbouwzones en natuurgebieden, zijn ook kleinere open ruimtes belangrijk op vlak van biodiversiteit, waterberging en klimaatregulering binnen het groen-blauw netwerk dat de ruimte dooradert. Volgende strategische doelstellingen worden naar voren geschoven:

- **Het terugdringen van bijkomend ruimtebeslag:** Het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag is tegen 2040 teruggedrongen tot 0 hectare. Het verhogen van het ruimtelijk rendement in het bestaand ruimtebeslag is aantrekkelijker dan ruimtelijk uitbreiden.
- **Vlaanderen sterk inbedden in de Europese stedelijk-economische ruimte en energienetwerken:** Door bijkomende woongelegenheden en ruimte voor ondernemerschap te ontwikkelen rond aan te duiden strategische collectieve vervoersknopen worden bestaande concentraties versterkt. De woondichtheid op bewandelbare afstand rond het geheel van strategische collectieve vervoersknopen neemt tegen 2050 met 50% toe. Een proactief en toekomstgericht aanbodbeheer op bovenlokaal niveau geeft ondernemers vlot vestigingsmogelijkheden binnen een ruim gamma werklocaties gaande van verweven locaties tot functi-

onele bedrijventerreinen. Vooral locaties met een hoge knooppuntwaarde zijn dé plaats om zo veel mogelijk bijkomende economische activiteiten op te vangen.

- **Een palet aan leefomgevingen:** Het Vlaams ruimtelijk beleid zal delen van de bebouwde ruimte, die goed gelegen maar vandaag nog onderbenut of verouderd zijn, omtoveren tot gemengde kernen met nieuwe woongelegenheden en innovatieve woonvormen die nodig zijn als gevolg van demografische veranderingen. Het geheel van steden en dorpen blijft een gevarieerd palet van interessante woon- en leefomgevingen bieden.
- **Wonen en werken nabij collectieve vervoersknopen en voorzieningen:** Het streefdoel is dat in 2050 meer mensen te voet of met de fiets of in de toekomst eventueel andere duurzame vervoersmodi naar hun werk of school kunnen gaan en basisvoorzieningen vinden in hun directe leefomgeving. Basisbereikbaarheid en het bereiken van belangrijke maatschappelijke functies zijn gegarandeerd. Door nieuwe woon- en werkplekken en voorzieningen te enten op duurzame verplaatsingen, kunnen meer mensen kiezen tussen zoveel mogelijk verplaatsingsmodi, zoals de wagen,

de fiets of het collectief vervoer. De ruimtelijke organisatie draagt zo bij tot mobiliteitsbeheersing en energiezuinigheid.

- **Robuuste open ruimte:** Vlaanderen beschikt in 2050 over een robuuste en waar mogelijk multifunctioneel ingerichte open ruimte. De strategische openruimtevoorraden zijn bewaard. De ruimte biedt zo noodzakelijke maatschappelijke diensten zoals voedsel, (drink)water, klimaatregulering, schone lucht, biodiversiteit, energie, zachte recreatie, grondstoffen en landschapsbeleving.
- **Netwerk van groenblauwe aders:** Stad en landelijk gebied functioneren in symbiose. Het fijnmazig groenblauwe netwerk van waterlopen en natuurlijke structuren doorheen open en verstedelijkte ruimte is multifunctioneel ingericht met het oog op waterbeheer, voedselproductie, biodiversiteit, gezond water, zuivere lucht, landschapsbeleving en recreatie. Het landelijk gebied geeft een meerwaarde aan de steden, bijvoorbeeld door in de nabijheid voedsel of stadsgroen te produceren.

Als ruimtelijke ontwikkelingsprincipes worden gehanteerd:

- **Het ruimtelijk rendement verhogen:** Het verhogen van het ruimtelijk rendement is de basis voor een veranderingsstraject waarbij de noodzaak tot ruimtelijk uitbreiden – en dus de structurele druk op de open ruimte – geleidelijk zal verminderen en uiteindelijk zal verdwijnen. Nieuwe ruimte-behoevende maatschappelijke ontwikkelingen krijgen zoveel mogelijk een plaats binnen het huidige ruimtebeslag. Het verhogen van het ruimtelijk rendement resulteert in een efficiënter of hernieuwd gebruik van al ingenomen ruimte. De kansen voor rendementsverhoging hangen af van de ligging in het duurzaam vervoersysteem voor personen of goederen, de nabijheid van voorzieningen en de ligging ten opzichte van de open ruimte en groenblauwe aders. Waar rendementskansen gering zijn, kan dit ook leiden tot minder intensief ruimtegebruik of omkeerbaar ruimtegebruik. Het verhogen van het ruimtelijk rendement binnen het bestaand ruimtebeslag laat toe om te evolueren naar een situatie waarbij het ruimtebeslag niet verder toeneemt. Tegen 2040 moet de dagelijks bijkomende ruimte-inname nul bedragen.
- **Multifunctioneel ruimtegebruik en verweving:** De realisatie van een robuuste en veerkrachtige open ruimte

is nodig om veranderingen op het vlak van klimaatverandering op te kunnen vangen. Dat vraagt grotere en beter aangesloten openruimtegebieden waarbinnen de structuurbepalende functies landbouw, natuur, bos en water goed kunnen blijven functioneren. Rivier- en beekvalleien krijgen meer bewegingsruimte. Het fysisch systeem en de landschappelijke structuur zijn bepalend voor ruimtelijke ontwikkelingen. Multifunctionele inrichting van de open ruimte zorgt voor de realisatie van de doelstellingen van het integraal waterbeheer, het behoud van landschappelijke kwaliteiten, het versterken van ecologische infrastructuur en een toeristisch-recreatief medegebruik op maat van de draagkracht van de ruimte. Het bundelen en verweven van functies is in veel gevallen belangrijk voor de ontwikkeling binnen het ruimtebeslag. Het samenbrengen van verschillende activiteiten is belangrijk voor onder meer het beheersen van mobiliteit en het verhogen van de efficiëntie van logistiek en energievoorzieningen. De aanwezigheid van voorzieningen en (economische) activiteiten in wijken, dorpskernen, bedrijventerreinen en agro-industriële complexen moet samen met een koolstofarme (stads)distributie bijdragen aan de le-

vendigheid en economische vitaliteit.

- **Ontwikkelen vanuit samenhang:** Het ruimtelijk beleid zet in op een samenhangende en evenwichtige ontwikkeling van woongelegenheden, werkplekken en voorzieningen door ze zoveel mogelijk te koppelen aan collectieve vervoersstromen, aan fietsinfrastructuur en bestaande concentraties van voorzieningen. Kernversterking door het verhogen van het ruimtelijk rendement gebeurt bij voorkeur vanuit een ontwikkelingsperspectief voor een geheel van knopen op collectieve vervoersverbindingen. De knooppunten met een voldoende knooppuntwaarde in het systeem van collectief vervoer en de fietsinfrastructuur vormen de basis voor nieuwe ontwikkelingen. Het voorzieningenniveau bepaalt ook mee de ontwikkelingsmogelijkheden van een plek. De ontwikkeling van nieuwe woongelegenheden gebeurt in de nabijheid, op aanvaardbare wandel- of fietsafstand, van een voldoende pakket basisvoorzieningen om zoveel mogelijk mensen de mogelijkheid te geven hiervan eenvoudig gebruik te laten maken. Het waarborgen van de toegang tot regionale voorzieningen, die een ruimer verzorgingsgebied hebben, gebeurt door die te ontwikkelen in kernen die vlot bereikbaar zijn met de fiets of via collectieve vervoerssystemen en ondersteunt zo de realisatie van basisbereikbaarheid, binnen een

regionale context. Met het oog op energie-efficiëntie wordt in de ruimtelijke ontwikkeling prioriteit gegeven aan energiezuinige bouwvormen en wordt het genereren van vermijdbare mobiliteit met een hoge(re) energievraag beperkt.

- **Samenhangende, veerkrachtige open ruimte** Ruimtelijke ontwikkeling maakt werk van een robuuste open ruimte door zich te richten op het behouden en versterken van de samenhangende structuur van open ruimte en groenblauwe aders. De robuuste open ruimte is het samenhangend geheel van strategische landbouw-, natuur- en bosgebieden en van structuurbepalende rivier- en beeksystemen. Het omvat zowel kerngebieden voor voedselproductie en biodiversiteit als een fijnmazig netwerk van groenblauwe aders doorheen de open en bebouwde ruimte. De fijnmazige groenblauwe dooradering draagt bij tot de verbinding tussen natuurgebieden en bevordert de ecologische samenhang van grote aaneengesloten gebieden met kleinere fragmenten in of nabij de stad.
- **De leefkwaliteit bevorderen:** De samenstelling van de bevolking verandert als gevolg van migratie, vergrijzing en gezinsverdunding. De vraag naar inkomensgerelateerd wonen blijft ook belangrijk. Het woningbestand moet op deze trends mee evolueren waarbij het opvangen van de vraag naar kwalitatieve

compacte woongelegenheden, nieuwe vormen van samenwonen en het realiseren van een sociale mix (jong/oud, alleenstaanden/gezinnen, multicultureel, inkomen, enz.) een opgave is. Aantrekkelijke (semi-)publieke ruimtes waar mensen elkaar (spontaan) ontmoeten bevorderen de sociale cohesie. Groen in de bebouwde ruimte draagt bij tot een gezonde woonomgeving en het milderen van negatieve effecten. Groene ruimten bieden ook kansen voor ontspanning en parken: ruimte voor spelende kinderen, wandelende (groot)ouders enz. Buurten zijn inclusief ingericht zodat iedereen ongeacht zijn fysische of financiële toestand de ruimte kan gebruiken en participeren in de samenleving. De ontwikkeling van nieuwe multifunctionele ontmoetingsplaatsen, bijvoorbeeld door het ontstaan van brede scholen kan een hefboom vormen om het ruimtelijk rendement te verhogen en tegelijk werk te maken van een verbeterde leefkwaliteit. De zachte weggebruiker heeft prioriteit bij de inrichting van wijken en dorpskernen zodat mensen zich meer te voet of met de fiets verplaatsen en een gezondere leefstijl kunnen hanteren. De bebouwde leefomgeving en haar verkeersinfrastructuur is verkeersveilig ingericht, biedt een vlotte doorstroming en biedt onder meer toegankelijke groene ruimte voor beweging, spel en ontmoeting.

Relevantie voor RUP Sportpark
St.-Janneke?

- Verhogen ruimtelijk rendement
- Multifunctioneel ruimtegebruik en verweven van functies
- De leefkwaliteit verhogen door groene ruimte voor de buurt te voorzien

2.3 PROVINCIAAL BELEIDSPLAN RUIMTE ANTWERPEN

Het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen (PBRA) bevat de visie op de ruimtelijke ontwikkeling in de provincie Antwerpen tot 2050. Het PBRA werd op 13 februari 2024 van kracht en vervangt het provinciale structuurplan uit 2001. Het bestaat enerzijds uit de strategische visie voor de lange termijn en anderzijds uit een set van beleidskaders die op middellange termijn zorgen voor de uitvoering van die visie. Volgende uitspraken in het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen zijn relevant voor de stad Herentals.

In de strategische visie van het PBRA wordt – na een lezing van de bestaande structuur, trends en uitdagingen – vastgesteld dat de druk op de ruimte blijft toenemen. Er is extra ruimte nodig voor bijkomende huishoudens, voor het watersysteem, voor (lokale) voedselproductie, voor bijkomende ontspanningsmogelijkheden, bedrijvigheid... Om te vermijden dat de vraag naar ruimte leidt tot verdere versnippering, moet er binnen het bestaande ruimtebeslag verdicht en versterkt worden.

Vier principes worden naar voren geschoven voor een duurzaam en kwaliteitsvol ruimtelijk beleid:

- **Zuinig ruimtegebruik:** Toegepast in de bebouwde ruimte betekent dit het verhogen van het ruimtelijk rendement op

goed gelegen plekken. Zo kunnen kan er ingespeeld worden op diverse ruimtevragen zonder dat er onnodig veel ruimtebeslag bijkomt. Hergebruik, verweving, kwalitatieve verdichting en tijdelijk gebruik vormen daarvoor de basiselementen. Bijkomende inname van de open ruimte moet naar de toekomst toe vermeden worden. Door de open ruimte zorgvuldig en doordacht in te richten, kan het een meerwaarde creëren voor de diverse open ruimte functies en diverse ecosysteemdiensten leveren aan de maatschappij. Hier vormt verweving en multifunctionaliteit de basis.

- **Veerkracht:** Bij het organiseren van de ruimte wordt ingezet op veerkracht en robuustheid om nieuwe uitdagingen en trends samen te weerstaan en op te vangen. In de eerste plaats gaat het over veerkracht in het kader van de klimaatverandering en het verlies aan biodiversiteit. Het ruimtelijk beleid kan hierop inspelen door in te zetten op het verminderen van de verhardingsgraad. Daarnaast kan in de bebouwde ruimte ingezet worden op aanpasbaarheid, flexibiliteit en tijdelijk gebruik. Tot slot heeft ook de veerkracht van de samenleving (leefbaarheid) een ruimtelijke impact: ruimte voor ontmoeting, rustpunten, vergroening, omgaan met hinder, ... zijn nodig om de leefomgeving robuust te maken. Veerkracht betekent in die zin ook het vergroten van de kracht

van een gemeenschap om zelf met gezamenlijke uitdagingen om te gaan.

- **Nabijheid en bereikbaarheid:** Mobiliteit en ruimte zijn onlosmakelijk verbonden: mobiliteit bepaalt de manier waarop de ruimte wordt georganiseerd en de organisatie van de ruimte stuurt de mobiliteit. De provincie streeft naar een verduurzaming van de mobiliteit door in het ruimtelijk beleid in te zetten op twee pistes: het beperken van de verplaatsingen met de (vracht)wagen (nabijheid) en het vergroten van het gemak waarmee mensen zich duurzaam kunnen verplaatsen (bereikbaarheid).
- **Eigenheid:** Eigenheid staat voor het omgaan met de typische ruimtelijke kenmerken van onze provincie op een hedendaagse en duurzame manier. Het gaat om het kwalitatief integreren van nieuwe trends en innovaties in het landschap, rekening houdend met het lokale karakter.

Deze principes worden in 7 strategieën vertaald:

- **Offensieve open ruimte:** De strategie 'offensieve open ruimte' is tweeledig. De eerste pijler zet in op het versterken van het ecologisch netwerk en het netwerk van aaneengesloten landbouwgebieden. Binnen deze netwerken is er nood aan samenhang en goed gestructureerde ruimte waarin de verschillende sec-

toren optimaal kunnen functioneren en groeien. Aandacht voor het weghalen van onnodige verharding zal hierbij van belang zijn. De tweede pijler is het verweven van natuur, landbouwproductie, duurzaam waterbeheer en recreatie, van heel beperkt tot heel uitgebreid. Natuur, landbouw, water en recreatie hebben immers veel gemeen. Bovendien is de open ruimte vandaag te schaars om de verschillende beheerders als gescheiden werelden te blijven zien. Geïntegreerd staan ze heel wat sterker om tegengewicht te bieden aan de verstedelijkingsdruk en brengen ze het belang van de robuuste open ruimte onder de aandacht.

- **Samenhangend ecologisch netwerk:** Deze strategie zet in op het behoud en de versterking van het ecologisch netwerk in de provincie Antwerpen door er een samenhangend en fijnmazig ecologisch netwerk van te maken doorheen de open en bebouwde ruimte.
- **Van versnippering naar bundeling:** Om de open ruimte te versterken moeten we de versnippering tegengaan en zelfs terugdraaien en dynamische functies nog meer en doordachter bundelen. Dit vereist in de eerste plaats een weldoordachte inplanting van nieuwe functies. Dynamische functies dienen zoveel mogelijk een plaats te krijgen op goed gelegen plekken. Bundeling van gebouwen laat toe om goed gelegen plekken

intensiever, maar ook kwalitatiever en zorgvuldiger in te vullen. Het gaat echter niet alleen om bundeling, maar ook om het tegengaan en zelfs terugdraaien van versnippering door functies die geen bijdrage leveren tot het behoud en versterken van de robuuste open ruimte.

- **Ruimtelijke multimodale knopen:** Om te komen tot een multimodaal vervoersnetwerk is het belangrijk om de ruimtelijke multimodale knopen die zich onderscheiden door hun strategische positie (binnen het stedelijke, economische, recreatieve of voorzieningennetwerk), met elkaar te verbinden. Deze verbindingen worden uitgebouwd tot hoogwaardige corridors. Binnen deze corridors is het noodzakelijk om een volwaardig multimodaal aanbod uit te rollen, zodat zij een antwoord kunnen bieden aan een grote vervoersvraag.
- **Sluitend locatiebeleid voor hoogdynamische functies:** Essentieel in een locatiebeleid is dat (hoog) dynamische functies ingeplant worden op de meest multimodaal bereikbare plekken. In eerste instantie moeten we voor deze functies streven naar verweving in de kernen die multimodaal ontsloten zijn. Vervolgens is bundeling op ruimtelijke multimodale knopen het uitgangspunt voor nieuwe hoogdynamische functies. Voor dynamische functies is een multimodale ontsluiting aange-

wezen. Afhankelijk van het type activiteit ligt de nadruk van de ontsluiting bij goederen- dan wel personenvervoer.

- **Levendige kernen:** Het bevorderen van de veerkracht en de levenskwaliteit staat in iedere kern voorop. Afhankelijk van de grootte, ligging en functie vervullen de kernen een andere rol. Deze rol bepaalt het ontwikkelingsperspectief van een kern. De toegang tot voldoende, nabij gelegen openbaar groen, gepaste zorg, ontmoetingsplekken, basisvoorzieningen, kwalitatieve publieke ruimte voor voetgangers en fietsers en een divers en betaalbaar woonaanbod zijn cruciaal.
- **Energietransitie:** In deze strategie beklemtoond de provincie naast het voorzien van ruimte voor hernieuwbare energie ook een ander aspect van de energietransitie: het voorkomen van energieverbruik. Het ruimtelijk beleid kan hieraan een strategische bijdrage leveren door de ruimte energie-efficiënt te organiseren: het optimaal inrichten van een activiteit, het bundelen van verschillende activiteiten, het verweven van functies.

De strategische visie wordt verder uitgewerkt in drie beleidskaders:

- Sterke netwerken: ruimte en mobiliteit;
- Levendige kernen;
- Verdichten en ontlichten van de ruimte.

Het beleidskader **“Sterke netwerken: ruimte en mobiliteit”** werkt uit hoe de provincie de link tussen ruimte en mobiliteit kan organiseren zodat de verbindingen tussen verschillende plekken maximaal bewaard en versterkt worden en deze kunnen functioneren als sterke netwerken. Stads- en dorpskernen en activiteitenclusters worden benaderd vanuit hun positie in een netwerk. De provincie liet hiertoe een ruimtemodel maken die de knoop- en plaatswaarde van locaties in kaart brengt alsook een ruimtekompas, waarin voor elke kern plaats- en knoopwaarde maar ook gebruiksintensiteit en ruimtelijke context schematisch worden weergegeven. Op basis hiervan wordt een methodiek ontwikkeld die toelaat ruimtelijk multimodale knopen op verschillende schaalniveaus te onderscheiden en hier criteria en functies aan te koppelen. Hierin wordt geselecteerd als multimodale knoop voor personenvervoer op regionaal niveau. Daarnaast is er ook een methodiek om voor hoogdynamische functies een profiel op te stellen en deze te koppelen aan een geschikte vestigingsplaats.

Het beleidskader **“Levendige kernen”** onderzoekt hoe er een netwerk van kwalitatieve, multifunctionele dorps- en stadskernen kan gecreëerd worden. Om de versnippering van de open ruimte zo veel mogelijk in te perken en de bestaande open ruimte te bewaren of zelfs versterken, wordt het grootste deel van de bijkomende bebouwing en functies opgevangen in de kernen

die multimodaal ontsloten zijn en voldoende voorzieningen hebben. Door in te zetten op kernversterking kan de kwaliteit van de kern verbeteren en kan verdere versnippering (door verkaveling, verlinting, enz.) van onze open ruimte tegengegaan worden. Door woningen, werkplekken en voorzieningen in de kern te bundelen en het ruimtelijk rendement te verhogen, ontstaat voldoende dynamiek voor het functioneren van de kern en het verminderen van verplaatsingen. Door een kernversterkend beleid te voeren, worden verplaatsingen korter en gebeuren deze eerder te voet, met fiets en openbaar vervoer. Kernversterking is dus gericht op duurzame vervoersmiddelen. Kernen levendig houden, betekent ook het onderhouden van menselijk kapitaal door (spontane) ontmoetingsplekken, ruimte voor beleving, ... te voorzien. Kernen moeten ademruimte kunnen bieden, onafhankelijk van hun schaal of grootte. Vooral in kernen wordt verweving gestimuleerd tussen wonen, werken, horeca, recreatie, andere voorzieningen en het handelsapparaat. Maar ook verweving van energiestromen, met groenblauwe dooradering en andere ‘zachtere’ functies is belangrijk. Niet elke herbestemming in functie van wonen in de kern is dus wenselijk. Om ervoor te zorgen dat het beleid ook steeds op maat van een bepaalde kern is, maakte de provincie een kerntyping op die een gedifferentieerde aanpak van de uitdagingen voor kernen mogelijk maakt. Elke type kern krijgt hierbij een bepaald ontwikkelingsperspectief. Hierin

wordt aangeduid als stedelijke kern met regionale rol, Kapellenblok en Veldhoven als stedelijke dorpskern, Morkhoven, Noorderwijk en Zandkapel als dorpskern. Het beleidskader bevat daarnaast nog handvaten omtrent het versterken van detailhandel en economie in de kernen alsook om ruimte te maken voor de groenblauwe dooradering.

Het beleidskader **“Verdichten en ontlichten van de ruimte”** behandelt de vraag hoe de provincie zo zuinig mogelijk met de beschikbare ruimte kan omspringen, door functies met elkaar te verweven op geschikte locaties en door de open ruimte te versterken. Er wordt hierbij een balans gezocht tussen verdichten, ontharden en behoud van voldoende onverharde of groene oppervlakte. Hoogdynamische functies worden ondergebracht op locaties met een goede ligging, een multimodale bereikbaarheid, energiebesparingspotentieel en ruimtelijke kwaliteit. De kwaliteit van de open ruimte verhogen en versterken zodat alle menselijke en natuurlijke functies die er thuishoren, een volwaardige plaats krijgen, kan door onder andere te ontharden en bijkomende verharding te laten dalen, door bebouwing en functies te bundelen, door lokale hernieuwbare energie en duurzame mobiliteit te stimuleren. In het beleidskader wordt een methodiek uiteengezet waarbij de open ruimte gewaardeerd wordt op basis van de zgn. ecosysteemdiensten. Verdere introductie van zonevreemde activiteiten in agrarisch gebied moet tegengaan wor-

den. Een locatiebeleid voor economische functies en handel zorgt ervoor dat deze optimaal ingeplant worden en bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit van een plek.

Relevantie voor RUP Sportpark St.-Janneke?

- *Ontwikkeling binnen bestaand ruimtebeslag*
- *Verweving van functies draagt bij aan woonkwaliteit*
- *Zoeken naar groenblauwe dooradering*

2.4 GEMEENTELIJK BELEIDS- PLAN RUIMTE

Het Beleidsplan Ruimte Herentals werd op 25/02/2025 definitief goedgekeurd door de gemeenteraad. Het plan bevat de visie en krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad en vervangt het ruimtelijke structuurplan uit 2010.

Het beleidsplan bestaat uit een strategische visie en 2 beleidskaders, één over Wonen en Verdichten, één over Groenblauwe netwerken. In de strategische visie worden 9 ambities gebundeld in 4 verhaallijnen, die de weg naar de toekomst schetsen.

De 9 ambities die de verhaallijnen vormen zijn:

- 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

De 4 verhaallijnen zijn:

in 2050 is Herentals een stad waar...

- ...iedereen een plek heeft om kwalitatief te wonen en werken
- ...de open ruimte prioriteit is
- ...iedereen overal aangenaam kan vertoeven
- ...iedereen zich eenvoudig kan verplaatsen, te voet, met de fiets of het openbaar vervoer

Het beleidskader **“Wonen en verdichten”** buigt zich over de vraag hoe Herentals de verwachte bevolkingsgroei duurzaam en kwalitatief kan opvangen, maar ook plaats biedt aan de hiermee samenhangende vraag naar economische ruimte.

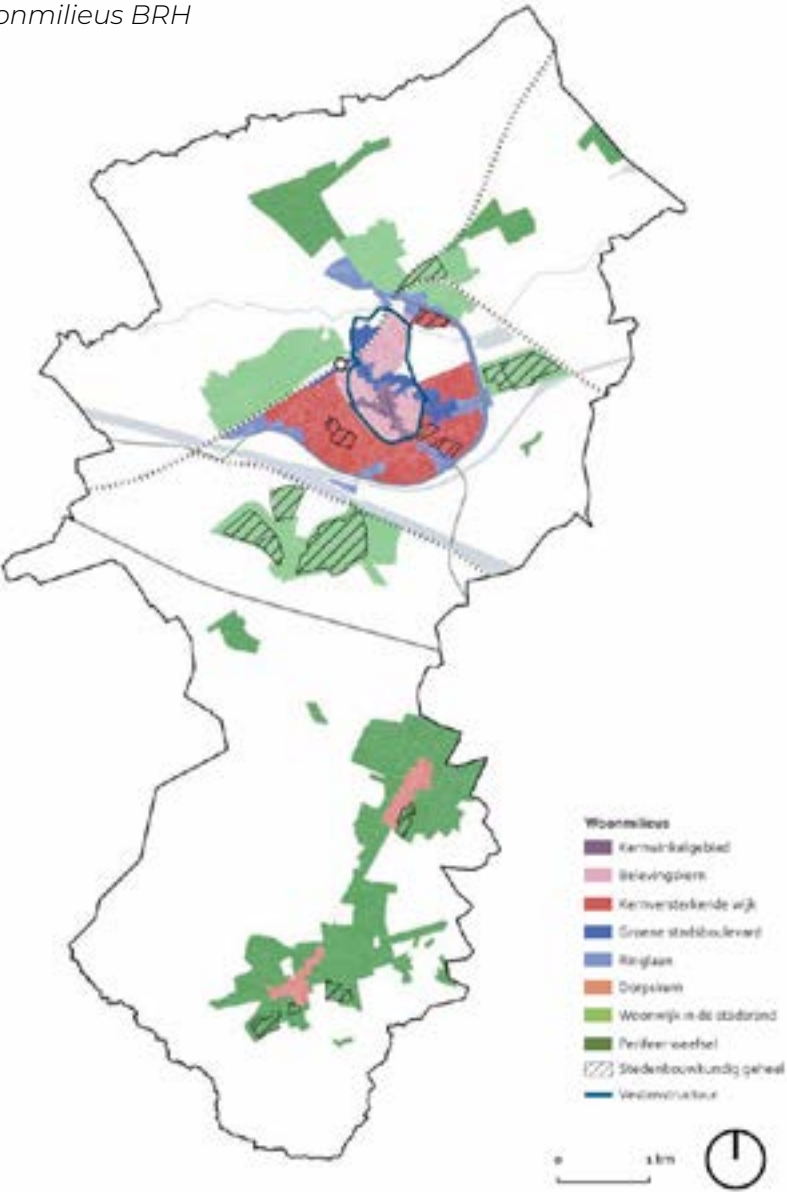
De wijken Molekens-Krakelaarsveld worden aangeduid als **“woonwijk in de stadsrand”**, waar sterke groei of verdichting niet aan de orde is, maar waar een bestendigend beleid wordt gevoerd. De delen van de woonwijk die als planmatig geheel werden aangelegd zijn geselecteerd als **“stedenbouwkundig geheel”**. Voor deze gehelen is in projecten slechts een beperkte verdichting mogelijk en inpassing in de normen van het onderliggend woonmilieu vormt er steeds het uitgangspunt. De harmonieregel wordt hier heel strikt bewaakt. De stedenbouwkundige gehelen zijn volgens een unieke ontwerpstyl

tot stand gekomen. Die ontwerpstyl bepaalt het karakter, de beeldwaarde en het gebruik van de wijk. Bij nieuwe projecten is het dus zeer belangrijk dat deze ontwerpstyl ook wordt gehanteerd en dat de projecten zich naadloos inpassen in het bestaande weefsel.

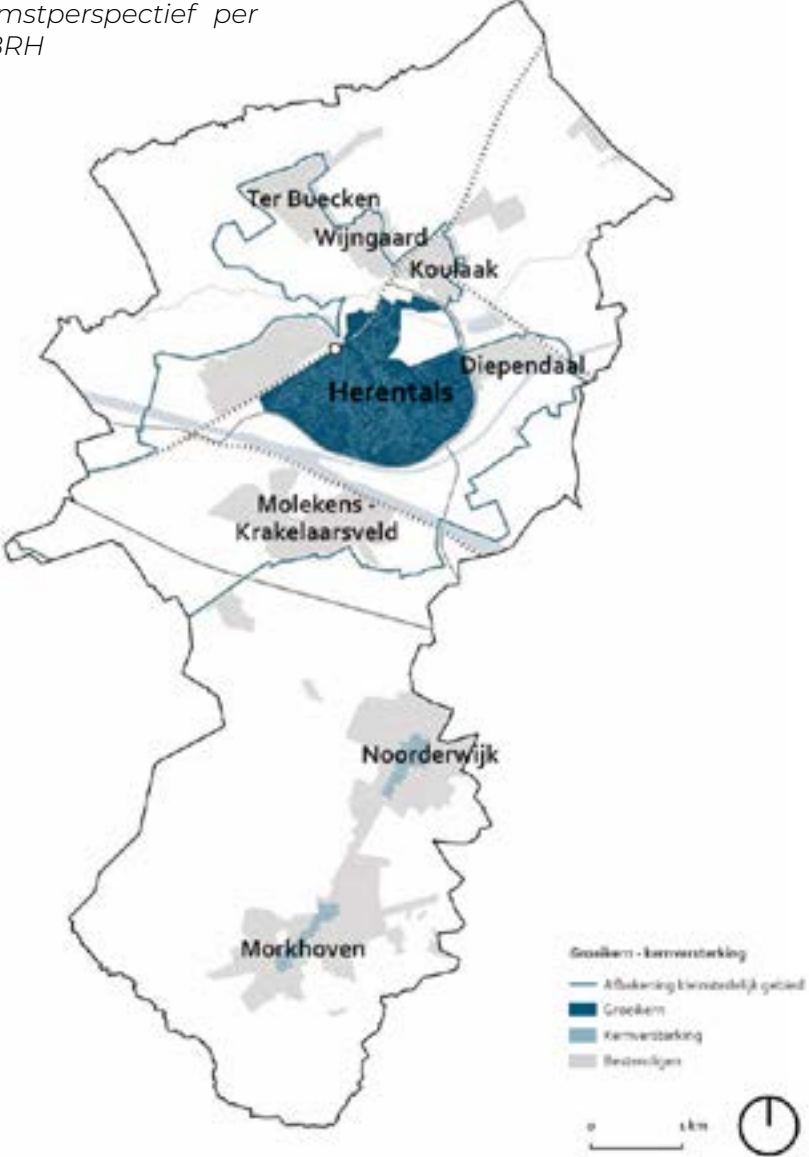
Het **WUG Sint-Janneke** werd sinds de jaren '80 ontwikkeld en is op heden (met uitzondering van enkele percelen) volledig ontwikkeld. Gezien de beperkte oppervlakte van deze percelen, in een volledig geordend geheel en de ligging aan een voldoende uitgeruste weg blijft een woonontwikkeling op deze percelen mogelijk na vrijgave of na opmaak van een RUP.

De aandacht wordt gevestigd op de **groenbuffer van bedrijventerrein Wolfstee-Klein Gent**, die ten zuiden van de wijk Krakelaarsveld-Molekens passeert. Deze kan als waardevolle groenbuffer worden ingericht, wat het potentiële groenblauwe netwerk op deze terreinen zou versterken. Deze buffer is ook essentieel om de impact van het bedrijventerrein Wolfstee - Klein Gent op de woonwijken ten zuiden van het kanaal te milderen. Het gaat zowel om geluidshinder, stof als visuele hinder. Een gerealiseerde buffer zal bijdragen aan de woonkwaliteit in deze woonwijken. Bovendien verhoogt

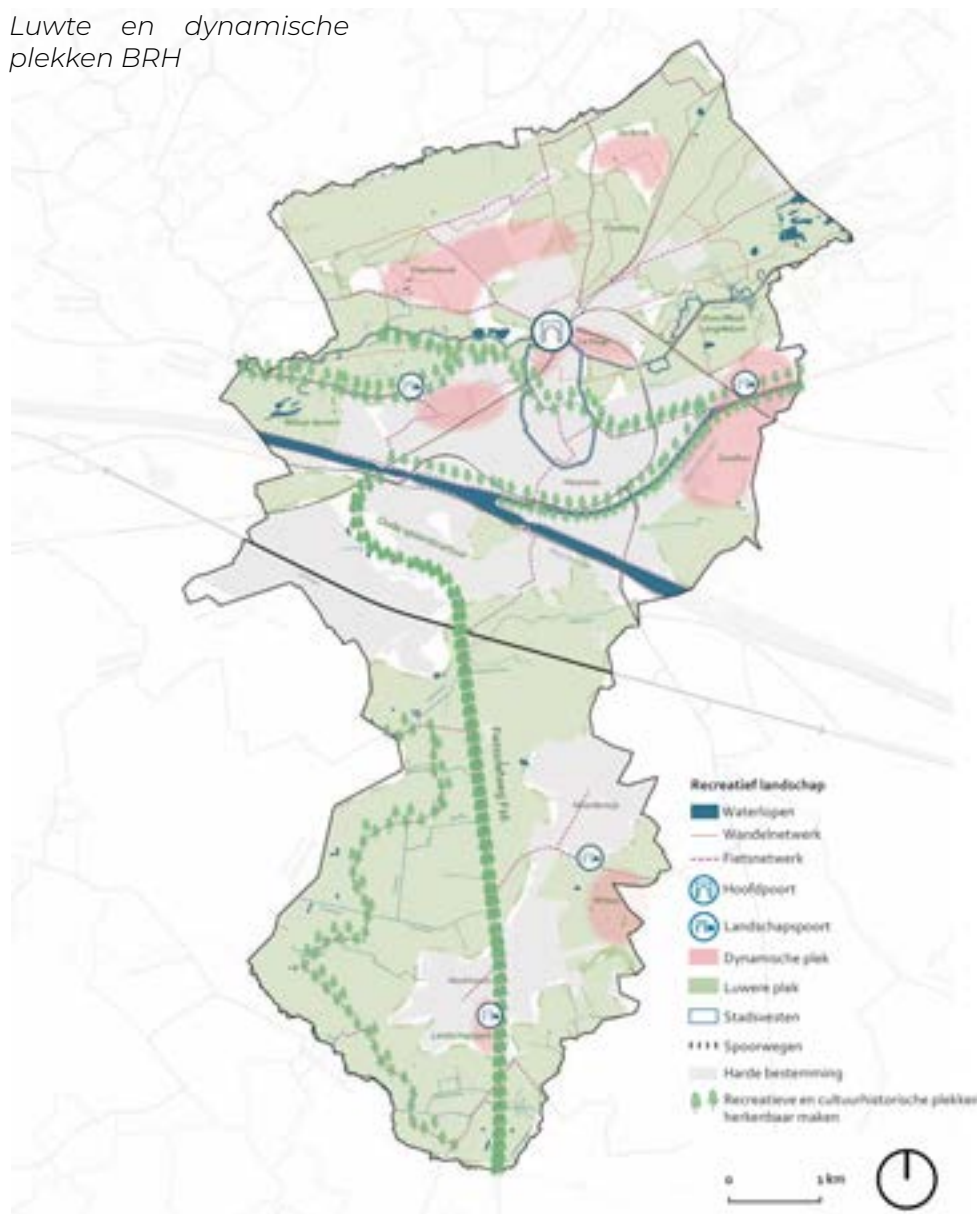
Woonmilieus BRH



Toekomstperspectief per kern BRH



Luwte en dynamische
plekken BRH



de toekomstige inrichting van Heirenbroek de nood aan bijkomende ruimte voor waterberging. De realisatie van de buffer kan hier toe bijdragen. Bijkomend vormt de bufferstrook een laatste belangrijke ecologische verbinding tussen het bebouwde weefsel en kan de realisatie gekoppeld worden aan het verbeteren van de bereikbaarheid van het bedrijventerrein voor traag verkeer. In het beleidskader “Groenblauwe netwerken” wordt het beleid omtrent de open ruimte en het landschap uitgewerkt. Sint-Janneke wordt aangeduid als een “luwere zone”.

Relevantie voor RUP Sportpark St.-Janneke?

- Geen verdere verdichting in woonwijken Krakelaarsveld-Molekens
- Sint-Janneke als “luwere zone”
- Goede fietsvoorzieningen
- Inzet hernieuwbare energie onderzoeken

2.5 LOKAAL SPORTBELEID STAD HERENTALS

Voldoende sport – en beweegkansen in Herentals

Het is cruciaal om in Herentals te blijven investeren in sport(infrastructuur). Het voorzien van voldoende infrastructuur en sport- en beweegkansen biedt de Herentalse samenleving tal van voordelen:

- Fysiek kapitaal: Een actieve levensstijl is de basis voor een goede lichamelijke en geestelijke gezondheid. Geregeld en gematigd sporten vermindert de kans op hartziektes, depressies, overgewicht en een verhoogde bloeddruk en reduceert op lange termijn de kosten voor sociale zekerheid.
- Emotioneel kapitaal: Behalve een preventieve en curatieve werking kan regelmatige sportbeoefening psychosociale voordelen opleveren. Door fysieke activiteiten treden positieve veranderingen op in het zelfbeeld, zelfvertrouwen en het zelfbewustzijn van mensen. Daarnaast vermindert fysieke activiteit spanningen en de kans op depressies.
- Individueel kapitaal: Door sportparticipatie kunnen verschillende sportieve en sociale vaardigheden ontstaan (o.a. levensvaardigheden, interpersoonlijke vaardigheden en waarden.). Sport levert op die manier een bijdrage tot socialisatie
- Sociaal kapitaal: Sportparticipatie biedt vele mogelijkheden om sociale contacten op te doen.

- Intellectueel kapitaal: Fysieke activiteit leidt tot verbetering van onder andere het geheugen, de concentratie en de leerprestaties.
- Financieel kapitaal: De Social Return on Investment (SROI) van sport in Vlaanderen bedraagt 3,56 euro. Dat wil zeggen dat voor elke euro die wordt uitgegeven aan sport en bewegen in Vlaanderen, een sociale impact van 3,56 euro wordt gerealiseerd. Daarnaast draagt sport bij tot de economie.

Sportclubondersteuning

Op de site Sint Janneke is met voetbalvereniging VC Herentals een voetbalclub met grote accommodatie en een rijke voetbalgeschiedenis aanwezig. De verhuisbeweging van SKS Herentals naar de site moet het moment zijn om de site grondig te herstructureren. Ook hockeyclub HC Artemis is als relatief jonge club al sterk geëvolueerd op korte tijd. Het omvormen van de site die plaats biedt voor 1 sterke voetbalclub (cfr. Met de integratie van SKS Herentals en VC Herentals tot 1 voetbalclub) en 1 hockeyclub biedt de sporten de nodige stabiliteit en groeikansen voor de toekomst.

Multisport-openluchtsportsites en het clusteren van sportinfrastructuur is de toekomst

In Herentals zijn er buiten de site “het Netepark” geen multisport – openluchtsportsites. De huidige “openluchtsportinfrastructuur” in Herentals, waarvan heel veel voet-

balterreinen, zijn hoofdzakelijk versnipperd aangelegd. Het clusteren van functies kan versterkend werken naar sportpromotie en zorgt voor een efficiënte inzet van middelen.

Geografische en demografische ligging

Om onze burgers te stimuleren om te bewegen is het belangrijk om onze openluchtsportsites strategisch (en dus geografisch en demografisch) doordacht te kiezen. Om sporten laagdrempelig te houden is nabije, laagdrempelige én kwalitatieve sportinfrastructuur essentieel. Geografisch en demografisch gezien is de site Sint Janneke interessant om verder te ontwikkelen. In het noorden van Herentals is er immers de site Netepark die een uitgebreid netwerk aan sport – en recreatiefaciliteiten aanbiedt. In de zuidelijk regio kan de site Sint – Janneke, mits een volledige hertekening, een aanvullende rol spelen met andere accenten. Daarnaast wordt er op die manier een mooie sportieve as gemaakt met andere toekomstige (openlucht)sportsites zoals in Noorderwijk met de komst van de nieuwe sporthal en verder door in Morkhoven met golfclub Witbos waar ook nog heel wat uitbreidingsmogelijkheden zijn.

Kansen voor de ontwikkeling van nieuwe sporten

Mits een hertekening biedt de site voldoende ruimte voor de aanwezige sporten (voetbal, veldhockey en skate) maar is er ook ruimte om andere nieuwe sporten te huisvesten. De site biedt voldoende plaats

rekening houdend met de potentiële groei van voetbal en veldhockey als een van de meest populaire sporten. Anderzijds kunnen er aanvullend nieuwe sporten die veel ruimte nodig hebben (bv. Rugby, base – en softball, cricket,...), en waar nergens anders in Herentals momenteel plaats voor is, zich ontwikkelen. Op de site is er ook voldoende plaats om aanvullende sportvoorzieningen (zoals bijvoorbeeld een Finse piste) aan te leggen. Daarnaast kan er een open karakter nagestreefd worden zodat de site voor iedereen toegankelijk is ongeacht je nu aangesloten bent bij de sportclub of louter informeel aan beweging wil doen.

Ruimte voor sporten, recreëren en bewegen in de openbare ruimte

Decennia lang investeren we in Vlaanderen en ook in Herentals voornamelijk in sportclubwerking. Echter, 74% van de mensen die aan sport doen, doen dit in een niet – georganiseerde context. Het sportgedrag van mensen is grondig veranderd de laatste jaren. Mensen sporten minder in clubverband maar sporten op momenten en op plaatsen wanneer zij dat willen en het hen past.

De populariteit van wandelen, fietsen, skaten en joggen nam sinds corona ongeziene proporties aan. En ook online-sportsessies namen een hoge vlucht. We spreken van de individualisering van de sport.

De laatste jaren steeg het inwonersaantal van Herentals verder zoals in de rest van

Vlaanderen. De ruimte voor sport, bewegen en recreatie evolueerde niet mee. Een herinrichting van het sportpark Sint Janneke kan op dit vlak een inhaalbeweging betekenen.

De publieke ruimte is de belangrijkste plek geworden om te gaan sporten en de meest populaire sportlocatie. De traditionele sportinfrastructuren, zoals sporthallen en zwembaden, verliezen aan populariteit (dat zien we ook in de cijfers van onze stedelijke infrastructuur die dalend zijn).

Als buitensporten voor de coronacrisis al in trek waren, dan zijn ze tijdens en erna nog in populariteit toegenomen. Een moment waarop we niet alleen moeten inpikken maar dat we ook moeten verankeren voor de lange termijn. Buiten sporten en bewegen geeft meer dan ooit het gevoel even te ontsnappen uit de drukte en hyperconnectiviteit van elke dag. Dat gevoel van “digital detox” zal in dit decennium nog verder toenemen. Om zoveel mogelijk mensen ook buiten tot sporten en bewegen aan te zetten willen we meer beweegprikkelers en laagdrempelige buitensportinfrastructuren creëren en de bestaande beweegmogelijkheden uitdagender en eigentijdser maken.

Ter illustratie: In 2021 kwam er voor sport en recreatie in Vlaanderen 207 hectare ruimte bij (ca. 400 voetbalvelden). Dit lijkt zeer veel maar is een peulenschil in vergelijking met de 5400 (ca. 10 000 voetbalvelden) hectare aan huizen en tuinen die er bij zijn gekomen.

Relevantie voor RUP Sportpark St.-Janneke?

- *Belangrijke toevoeging aan de gemeentelijke sportinfrastructuur*
- *Cluster voor openluchtsport*
- *Clubsport en informeel sporten*

2.6 REGIONAAL MOBILITEITS- PLAN VERVOERREGIO KEMPEN

Op 11 januari 2024 heeft de Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken het Regionaal Mobiliteitsplan 2030-2050 voor de vervoerregio Kempen officieel goedgekeurd, nadat de Vervoerregioraad het plan op 20 december 2023 definitief heeft vastgesteld. Dat plan tekent de toekomst van de mobiliteit in de vervoerregio Kempen uit en bevat acties voor lokale en bovenlokale overheden om die toekomstvisie te realiseren.

Om een duurzame toekomst te verzekeren, wordt ingezet op vier hoofd-indicatoren binnen mobiliteit:

- een gewenste modal split van 60/40
- een daling van 15% van het aantal gereden kilometers
- nul verkeersdoden in de regio
- het verbeteren van de verkeersleefbaarheid

Om deze indicatoren te bereiken, wordt er gewerkt rond vier bouwstenen die de toekomst van onze Kempische mobiliteit uitstippelen:

- het creëren van leefbare kernen en mobiliteitskamers
- het maximaal inzetten op duurzame verplaatsingen
- het investeren in de fiets
- het versterken van het openbaar vervoersnet.

Om deze indicatoren en bouwstenen te verwezenlijken zet de vervoerregio in op een trio aan maatregelen. De eerste set maatregelen zijn ruimtelijke maatregelen. Ruimtelijk beleid is een belangrijk onderdeel binnen het mobiliteitsplan. Tegelijkertijd zijn er grenzen aan het opstellen van ruimtelijk beleid binnen de mobiliteitscontext. Daarom is er nauwe samenwerking vereist met de ruimtelijke planners.

Deze maatregelen zijn in dit beleidsplan onderverdeeld in vier delen met elk hun eigen principes:

- Groene regio met robuuste natuurgebieden
- Sterke woonkernen
- Bedrijvenszones en locatiebeleid
- Attractoren voor personen.

De tweede set maatregelen gaat over het inzetten op netwerken. Binnen het mobiliteitsnetwerk bestaan er meerdere netwerken van verschillende vervoersmodi die op elkaar zijn afgestemd om kernen te verbinden. Zo wordt een duurzame en bereikbare regio gerealiseerd.

Er wordt ingezet op volgende netwerken:

- Voetgangersnetwerken
- Fietsnetwerken
- Gelaagd openbaar vervoer

- Wegennetwerk
- Netwerk voor vrachtvervoer
- Waterwegen

De laatste set maatregelen werken flankerend. Deze maatregelen spelen in op het aanmoedigen van zich duurzaam verplaatsen en het ontmoedigen van autogebruik. Samen met het voeren van campagnes kunnen deze op een positieve manier mentaliteits- en gedragsverandering teweegbrengen.

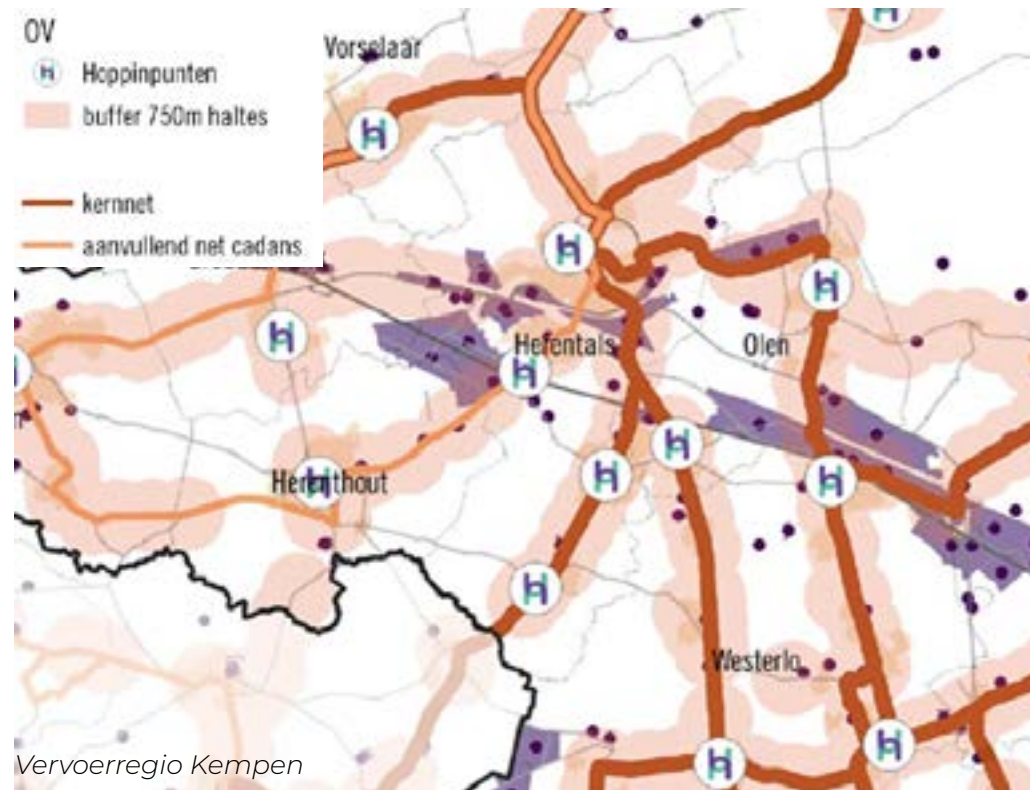
Het huidige **netwerk van de fietssnelwegen** in de vervoerregio Kempen zorgt reeds voor een goede ontsluiting van de regio. Er wordt hard gewerkt om dit volledige netwerk op terrein te realiseren. De routes van het BFF en ontvlochten fietsroutes vormen een autoluw netwerk van aangename en veilige fietsroutes. Ze verbinden het regionaalstedelijk en kleinstedelijke gebieden met de buurgemeenten en andere stedelijke regio's in de ruime omgeving. Verder verbinden ze kernen, gehuchten en trekpleisters. Tussen Herentals en Heist-op-den-Berg wordt een nieuwe hoogwaardige fietsverbinding onderzocht.

Het **openbaar vervoer** bestaat uit het gelaagd netwerk zoals dit is uitgewerkt in het OV-plan Kempen (2020)⁴⁵. Het treinnet is het hoogste niveau. Het goedgekeurde



nieuwe net (kernnet en aanvullend net) vormt de tweede en derde pijler van het ge-laagde netwerk. Het laagste niveau is het flexvervoer (voorheen 'vervoer op maat').

Het OV-netwerk wordt versterkt door enkele **kansrijke HOV-lijnen**. Het HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) is een vorm van openbaar vervoer dat beantwoordt aan hogere kwaliteitseisen. Snelheid, frequentie en comfort staan centraal. Gegarandeerde doorstroming is de sleutel. Verder onderzoek wordt verricht naar de opwaardering als HOV-lijn van de huidige verbinding tussen Herentals-Herselt en Aarschot



waarbij de ontsluitende busverbinding een andere route krijgt die de dorpen Heultje, Westmeerbeek en Ramsel zal bedienen.

Om de **basisbereikbaarheid** te kunnen organiseren moeten reizigers vlot van het ene vervoersmiddel op het andere kunnen overstappen. Het openbaar vervoer op de drukke assen wordt versterkt, maar ook de bereikbaarheid van deze assen is belangrijk. Zo kunnen reizigers hun voor- of na-traject afleggen met o.a. deelfietsen, deelauto's of taxi's. Het combineren van verschillende vormen van mobiliteit noemen we combimobiliteit. Om het volledige reistrajec op een

efficiënte manier af te leggen, moeten verschillende vervoersmogelijkheden naadloos op elkaar aansluiten aan herkenbare vervoersknooppunten. Deze vervoersknooppunten zijn de Hoppinpunten. De Vlaamse regering omschrijft een Hoppinpunt als een 'herkenbare plek met een aanbod aan diverse, op elkaar afgestemde vervoersmogelijkheden, bij voorkeur aangevuld met extra diensten en ruimtelijk optimaal georganiseerd, met als doel combimobiliteit (toegang tot en overstap tussen de vervoersmodi) te faciliteren'. Er zijn 4 types: interregionale, regionale, lokale en buurt hoppinpunten.

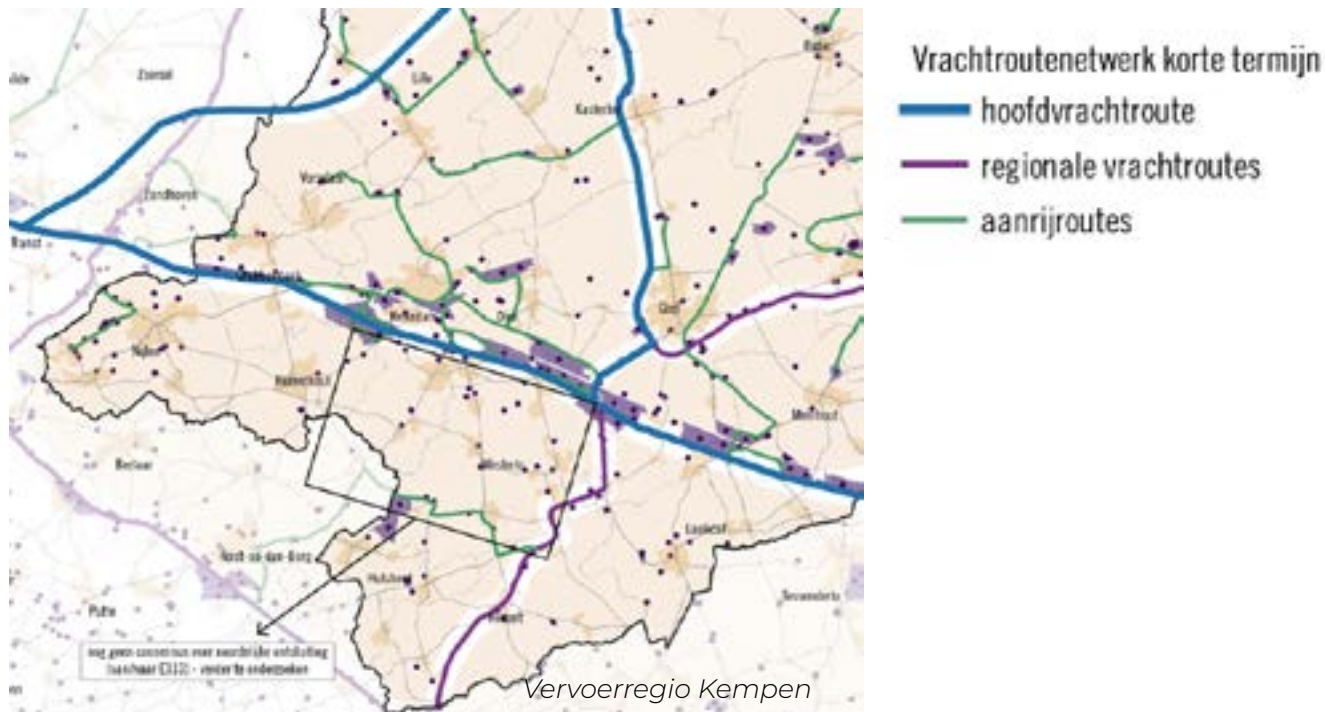


Voor wat betreft de **ontsluiting van de vervoerregio Kempen** werd een robuust weggennetwerk uitgewerkt conform de nieuwe richtlijnen van Vlaanderen voor de wegcategorisering. De vervoerregio wordt ingedeeld in leefbare mobiliteitskamers. Binnen de mobiliteitskamers wordt het doorgaand (vracht)verkeer geweerd, en wensen we enkel bestemmingsverkeer. Elke kamer wordt verfijnd door kleinere kamers af te bakenen op basis van de lokale en interlokale wegen.

De N14-R16-N10-N19 fungeren samen met de E313 als **hoofdontsluitingsstructuur** voor de Zuiderkempen. Via deze ontsluitings-

structuur wordt het doorgaand autoverkeer en vooral vrachtverkeer gestuurd. De N13 (tussen Herentals-Nijlen), de N116 (tussen N14 en N13) en de N15 worden geselecteerd als interlokale weg. De N19 fungeert als regionale weg en wordt ook ingeschakeld in het vrachtroutenetwerk. Via de N19 kan een vrachtwagen zowel naar de E313 als naar de E314 rijden. Een vrachtwagen die vanuit Heist-op-den-Berg naar Herentals wil rijden dient dit via de N19 te doen. Er wordt onderzocht hoe dit afdwingbaar is voor vrachtverkeer. Tussen Heist-op-den-Berg en Herentals is een interlokale verbinding geselecteerd voor autoverkeer. De Herenthoutseweg tus-

sen de R15 en de Toekomstlaan fungeert als lokale weg. De visie bestaat erin om verkeer vanuit Heist-op-den-Berg af te leiden via een oost-westtangent naar de N152 of de N13. Het voorzien van een oost-west tangent met aansluiting op N152 is te onderzoeken.



Het mobiliteitsplan voorziet ook een **beleid omtrent veilig vrachtverkeer**. Zo wordt er een vrachtrouten netwerk uitgetekend en worden er voorstellen geformuleerd om deze routes af te dwingen. Tenslotte wordt ook het vervoer van vracht via water- en spoorwegen onderzocht.

Relevantie voor RUP Sportpark St.-Janneke?

- Inspelen op fietsbereikbaarheid en OV
- Herenthoutseweg als lokale weg

2.7 MOBILITEITSSTUDIE MIDDENKEMPEN

In 2018 werd een bovengemeentelijke mobiliteitsvisie voor de Middenkempen gemaakt door de provincie Antwerpen samen met de gemeenten gelegen in deze regio. Het eindrapport werd in januari 2018 goedgekeurd.

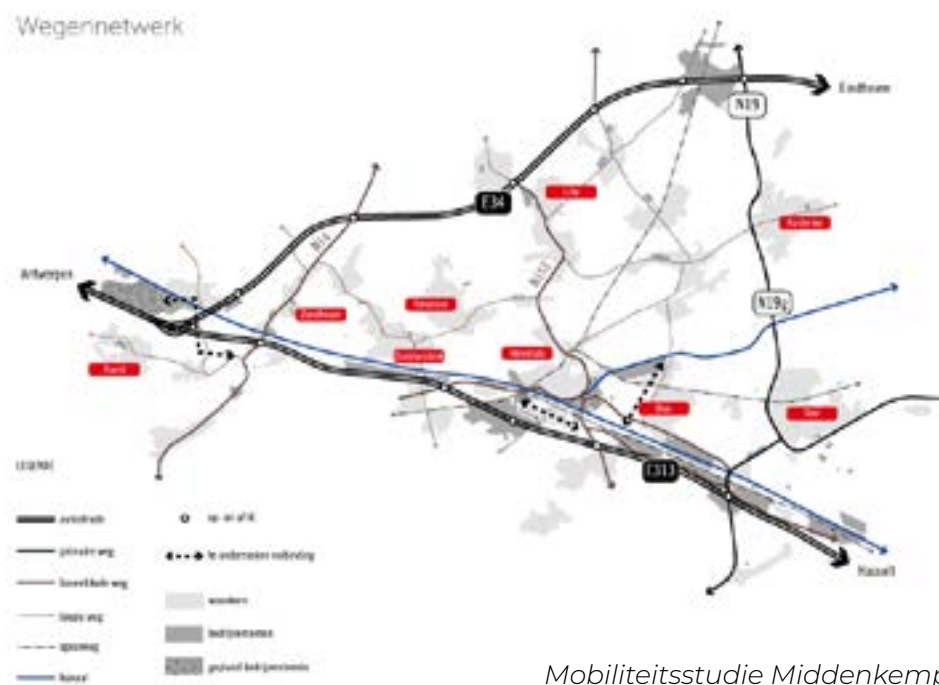
Relevant voor het plangebied is de visie die in de Mobiliteitsstudie Middenkempen wordt geformuleerd t.a.v. een bijkomende oost-west verbinding te Herentals : Modelmatig verkeersonderzoek heeft aangetoond dat een bijkomende oost-west verbinding te Herentals op termijn wenselijk is. Door het oost-west verkeer te bundelen met het Albertkanaal of de E313 ontstaat er een dubbele ringstructuur die enerzijds de R15 (ring rond Herentals) ontlast en anderzijds de verbinding tussen de verschillende bedrijventerreinen in het ENA optimaliseert. De stad Herentals heeft een voorkeur voor een variant langs het Albertkanaal. De Vlaamse Waterweg heeft echter bedenkingen bij deze variant. AWW ziet meer mogelijkheden bij de variant langs de E313. Deze nieuwe ontsluitingsstructuur zorgt er ook voor dat het doorgaande verkeer op de R15 (ring rond Herentals) kan worden afgebouwd. De R15 wordt daarbij omgevormd van primaire weg naar lokale weg. Er zijn ook kansen om de verkeersfunctie van de Herenthoutseweg te downgraden. Hierdoor wordt de verkeersleefbaarheid in de wijken ten zuiden van het Albertkanaal verbeterd

en ontstaan ook meer kansen om van de Herenthoutseweg een langzaamverkeersas te maken. Ook de bus krijgt hierbij voorrang. Dit kan worden vertaald in de wijze waarop het kruispunt van de nieuwe oost-west verbinding met de Herenthoutseweg wordt ingericht. Het doorgaand verkeer wordt via de nieuwe oost-westverbinding afgeleid naar de knooppunten N13 en N152. Om het doorgaand verkeer te weren kan worden gedacht aan een trajectcontrole op de Herenthoutseweg.

Hierbij aansluitend wordt als ruimtelijke actie de opmaak van een haalbaarheidsstudie in combinatie met een streefbeeldstudie voor de R15 naar voren geschoven. AWW wordt hierbij als trekker aangeduid.

Relevantie voor RUP Sportpark St.-Janneke?

- *nieuwe oost-west verbinding ondersteunt mogelijkheden om Herenthoutseweg als fietsas in te zetten*



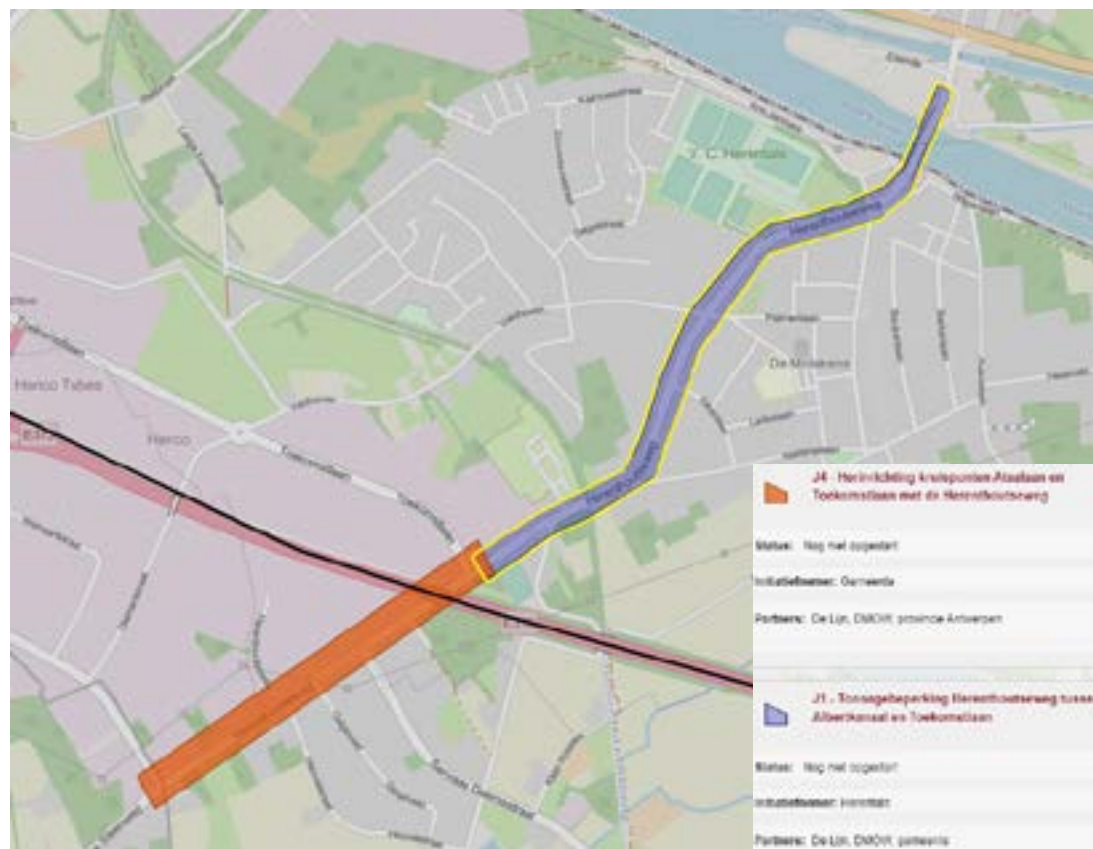
Mobiliteitsstudie Middenkempen

2.8 MOBILITEITSSTUDIE ZUIDERKEMPEN

In 2024 werd een bovengemeentelijke mobiliteitsvisie voor de Zuiderkempen gemaakt door de provincie Antwerpen samen met de gemeenten gelegen in deze regio. Het eindrapport werd in mei 2024 goedgekeurd.

In de studie wordt verwezen naar de hierboven aangehaalde nieuwe oost-west verbinding.

Daarnaast wordt voorgesteld om de Herenthoutseweg(-Herentalseweg) verder uit te bouwen als fietsas. Doordat de Herenthoutseweg voor doorgaand gemotoriseerd verkeer zou kunnen worden ontmoedigd, biedt dit kansen om deze als een langzaamverkeer as in te richten en meer ruimte voor fietsers en voetgangers te bieden en ook de oversteekbaarheid gevoelig te verbeteren. Doordat het onderzoek (haalbaarheid oost-westverbinding en streefbeeld R15) door AWW nog opgestart dient te worden is er een bedreiging dat de ruimte langs het Albertkanaal ingenomen wordt door een verbindingsweg tussen N13 en N152.



Mobiliteitsstudie Zuiderkempen, actiekaart

Relevantie voor RUP Sportpark St.-Janneke?

- Herenthoutseweg als fietsas

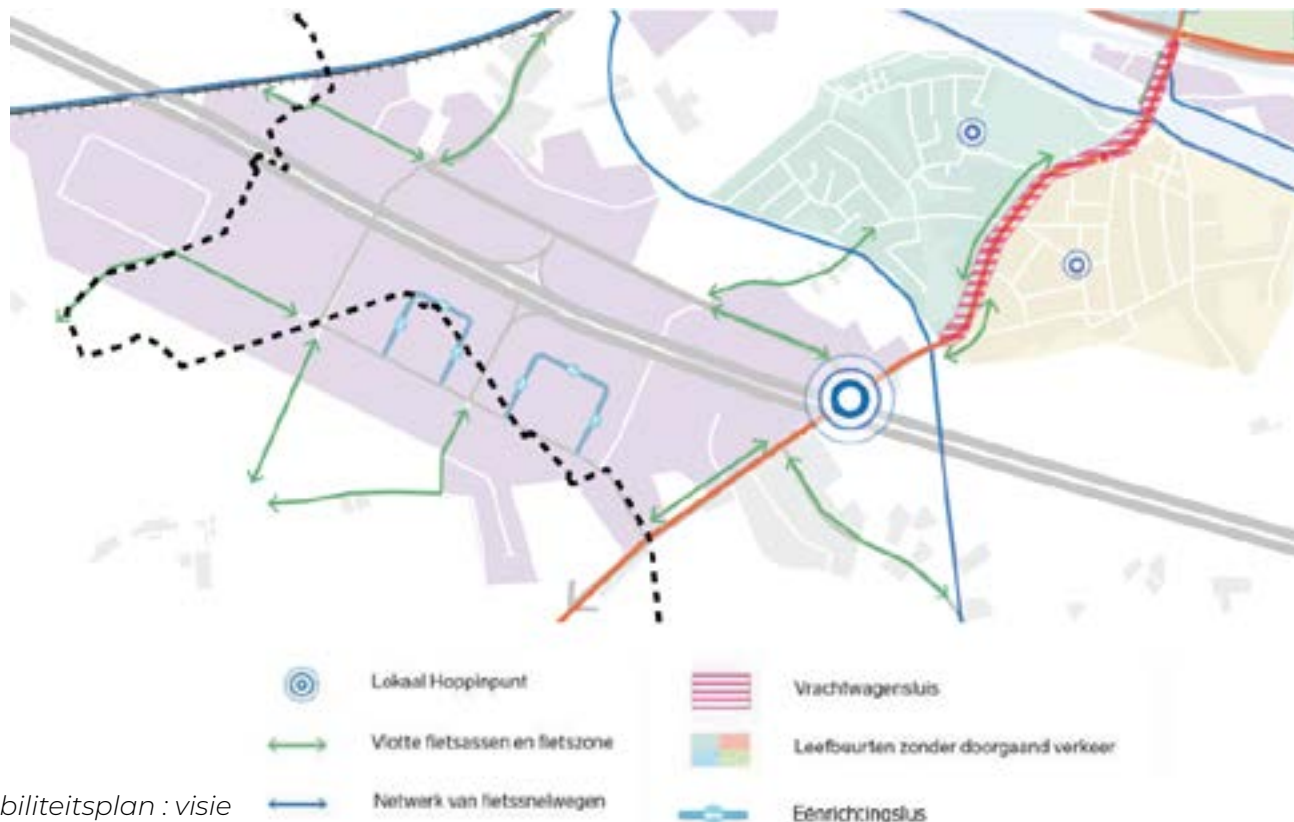
2.9 GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

Het mobiliteitsplan werd op 1 oktober 2024 goedgekeurd.

Het nieuwe mobiliteitsplan werd geïntegreerd met het Beleidsplan Ruimte opgemaakt. Het plan beschrijft achtereenvolgens de uitdagingen waar Herentals op vlak van mobiliteit voor staat, de afstemming met het Beleidsplan Ruimte en de ambities en doelstellingen. Vervolgens wordt ingezoomd op Herentals als fietsstad, op Herentals als stad van leefbuurten en op openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit. Een laatste luik zoomt in op verschillende deelgebieden.

We bespreken hier de visie en aanpak die uitgewerkt werd voor de zone “Klein Gent-Wolfstee-Molekens-Krakelaarsveld, waarin het plangebied gelegen is.

In de **Molekens en Krakelaarsveld** moet vooral ingezet worden op een **vlotte verbinding voor fietsers en openbaar vervoer naar de binnenstad**. Een specifieke uitdaging hierbij vormt de nabijheid van het bedrijventerrein Klein Gent-Wolfstee, dat veel vrachtvervoer genereert, wat de fietsvriendelijkheid onder druk zet. Daarom wordt in het mobiliteitsplan voorgesteld om te kiezen voor een volledig ontvlochten fietsinfrastructuur. De optie om

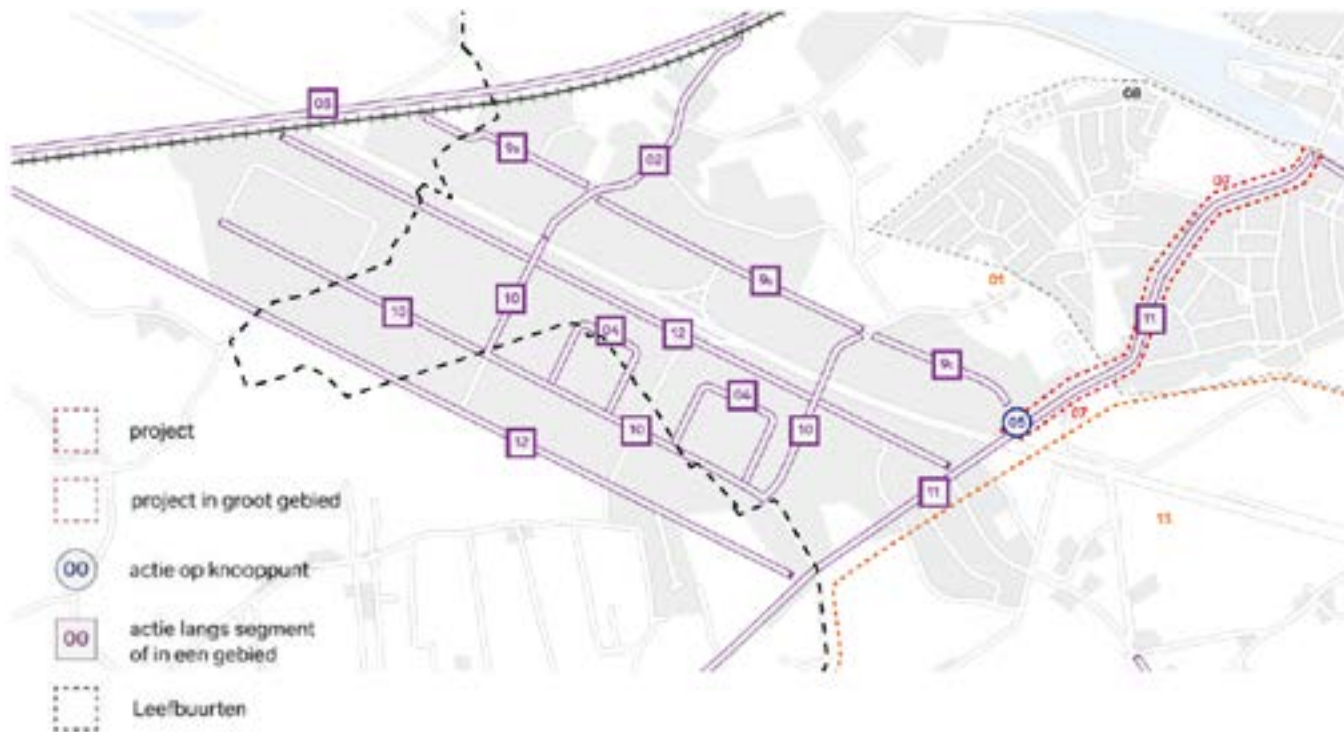


Mobiliteitsplan : visie

op termijn een aparte fietsstrook te realiseren in de restruimte van de E313 moet dan ook onderzocht worden. Voornamelijk langs de zuidkant kan dit winsten opleveren. Ook langs de zuidelijke grens van het bedrijventerrein dient onderzocht te worden of het mogelijk is om een aparte fietsstrook te voorzien. Deze kan dan geïntegreerd worden in een landschappelijke overgangszone tussen het bedrijventerrein en de open ruimte/woningen. Langs de noordelijke zijde voorziet het Beleidsplan Ruimte de inrichting van een groenbuffer tussen het be-

drijventerrein en de wijk Krakelaarsveld-De Molekens. Binnen die groene zone past ook de uitbouw van een fietsverbinding.

De **Herenthoutseweg** is aangeduid als lokale ontsluitingsweg tussen de Toekomstlaan en de Ringlaan. Dit betekent dat op dit segment de Herenthoutseweg de aanliggende wijken ontsluit, maar géén verbindende functie heeft op hoger niveau. Het is wenselijk om hier een vrachtwagensluis in te voeren, zodat het zwaar verkeer de Herenthoutseweg niet gebruikt om



Mobiliteitsplan : acties

naar de Ringlaan te rijden. Wolfstee is namelijk geselecteerd als vrachtroute voor verplaatsingen van de industrie naar de N13. Verder wordt binnen het circulatieplan bekeken welke maatregelen nodig zijn om het doorgaand verkeer tegen te gaan.

Het **afwerken van de F106** zorgt voor een betere regionale ontsluiting alsook een betere verbinding voor deze buurten naar de stationsomgeving. Verder zijn op de verschillende prioritaire fietsassen binnen de industriezone infrastructurele maatregelen nodig

om een veilige fietsomgeving te bekomen. Het invoeren van **éénrichtingslussen** (in de Grensstraat en Welvaartstraat) laat toe om op korte termijn ruimte vrij te maken voor een tijdelijk afgescheiden fietspad. Dit is ook essentieel om verbindingen met de fiets (van het station of van het Hoppinpunt) als een realistisch alternatief te realiseren. Op verschillende segmenten van de Herenthoutseweg is de fietsinfrastructuur ontoereikend en zijn **infrastructurele ingrepen van een fietsstraat** wenselijk om een vei-

lige ontsluiting van de schoolomgeving te garanderen en deze prioritaire fietsas te versterken. Door het segment van de Acacialaan dat als brug boven de E313 komt te **knippen** voor gemotoriseerd verkeer, ontstaat een kwalitatieve fietsroute tussen de Molekens en Noorderwijk. De brug zelf is op heden onveilig voor fietsers door het conflict met gemotoriseerd verkeer. Daarnaast is de Acacialaan een lokale erftoegangsweg en dient deze geen verbindende functie te vervullen voor het gemotoriseerd verkeer. De Acacialaan is al geknipt met een tractorsluis.

Het **aanvullend net op de Herenthoutseweg** is het belangrijkste openbaar vervoer voor deze zone. De uitbouw van het Hoppinpunt Toekomstlaan zorgt dat de bedrijventerreinen via deelfietsen voor de zg. last mile, wel bereikbaar blijven met het openbaar vervoer. Hiervoor is de fietsinfrastructuur wel een aandachtspunt. In de wijken Molekens en Krakelaarsveld kunnen **buurt-Hoppinpunten** gerealiseerd worden om de vraag naar deelmobiliteit in deze wijken op termijn op te vangen. Het bedrijventerrein wordt ook ontsloten via het station Wolfstee (grondgebied Grobbendonk). Om de multimodale bereikbaarheid van het bedrijventerrein te versterken wordt er vanuit dit mobiliteitsplan gepleit om de bediening in dat station te verhogen en de toegankelijkheid van de stationsomgeving te verbeteren. Specifieke aandacht is nodig voor het **kruispunt Herenthoutseweg-Ringlaan**. De Ringlaan vormt hier een voor fietsers

moeilijk oversteekbare barrière. In het mobiliteitsplan wordt aangegeven dat het de bedoeling is om hier tot een vlotte en veilige fietsroutes te komen. Hiertoe moet de inrichting de voorrang van de fietsers benadrukken of moet de lichtenregeling de fietsas meer groentijd geven. De Herenthoutseweg kent een breed wegprofiel net na de kruising met de Ringlaan maar een smaller wegprofiel naarmate ze het stadshart nadert. Een veilige overgang, met voldoende rugdekking, van vrijliggende fietspaden naar gemengd verkeer is hier een belangrijk aandachtspunt. In samenspraak met AWW zal bekeken worden hoe een aangepaste lichtenregeling en (op langere termijn) een herinrichting van het kruispunt de situatie voor de fietsers gevoelig kan verbeteren.

Relevantie voor RUP Sportpark St.-Janneke?

- *Fietsbereikbaarheid en -veiligheid moet in toekomst verbeteren*
- *Vrachtverkeer op Herenthoutseweg moet afnemen*
- *Sint-Janneke onderzoeken als locatie voor buurthoppinpunt*

ID	Strategische acties	Locatie	Omschrijving	Termijn	Externe actoren
01	L2	Volledige zone	Invoeren circulatiemaatregelen	KT	-
02	F1 F4	Wolfstee	Aanleg fietspaden	KT	-
03	F1 F4	F103 & F106	Aanleg FOS Herentals Lier en aansluiting F106	KT	Provincie Antwerpen
04	F1	Welvaartstraat & Grensstraat	Invoeren éénrichtingsstraten (fietspaden via tijdelijke opstelling)	KT	-
05	M4	Herenthoutseweg	Uitbouw Hoppinpunt + aanbieden Vervoer Op Maat	KT	De Lijn, MOW
06	F1	Acaciaaan	Invoeren fietsstraat	KT	-
07	L1	Herenthoutseweg	Invoeren vrachtwagensluis	KT	-
08	L1	Leefbuurten binnen zone	Toepassen principes leefbuurten (zone 30, poorten,...)	KT	-
09	F1 F4	Toekomstlaan - deel a - deel b - deel c	Aanleg fietspaden Aanleg fietspaden Aanleg fietspaden	KT MLT MLT	- - -
10	F1 F4	Atealaan, Soffierstraat, Diamantstraat	Aanleg fietspaden	MLT	IOK, AWW, buurgemeenten
11	F1	Herenthoutseweg	Herinrichting conform fietsvademecum	MLT	Herenthout
12	F4	Butler E313	Ontvlechten fietsinfrastructuur	MLT	AWV
13	F8	Landbouwwegen	Fietsvriendelijke landbouwwegen	MLT	-

Mobiliteitsplan : acties

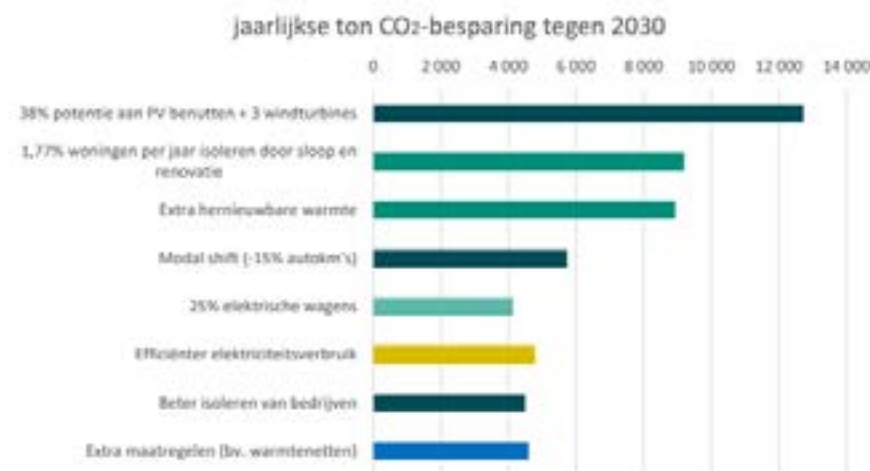
2.10 KLIMAATPLAN

De stad Herentals stelde in 2021 een energie-en-klimaatactieplan op.

Tegen 2040 wil Herentals 40% minder CO₂ uitstoten dan in 2011. Op basis van een beleidsscenario wordt ingeschat welke maatregelen het meeste potentieel hebben om dit doel te bereiken. In totaal worden zo'n 30 maatregelen beschreven, onderverdeeld in 4 categorieën: vraagreductie, hernieuwbare energie, elektrificatie en energie-efficiëntie.

Het **klimaatbestendig (her) inrichten van het openbaar domein** beschermt de stad beter tegen risico's als hitte, droogte, wateroverlast. Alle plannen en ingrepen in het openbaar domein (herinrichting, bouw en infrastructuurwerk) moeten de systematische toetsing op het vlak van klimaatimpact doorstaan, met bijzondere aandacht voor (alternatieve) mobiliteit, waterbeheer, verhoogde leefbaarheid en eventuele warmte-infrastructuur. Sleutelacties die hierbij horen zijn vb. het aanplanten van straatbomen, het kiezen voor insectenvriendelijke inheemse beplantingen, het creëren van kwalitatieve en duurzame speelruimte, het afkoppelen van hemelwater, het opwaarderen van trage wegen, ...

De stad engageert zich in het klimaatplan om de **modal shift te stimuleren**, zodat minstens 50% van de verplaatsingen in de stad te voet, per (elektrische) fiets, step



Klimaatplan

of openbaar vervoer gebeuren. Dit veronderstelt o.a. investeringen in goede fietsinfrastructuur zoals fietspaden en fietssenstallingen, maar Bijvoorbeeld ook het uitbouwen van deelmobiliteitssystemen.

Een belangrijke opgave ligt in de **transitie van fossiele naar hernieuwbare energiebronnen**. De stad onderzoekt hiertoe onder meer de mogelijkheden om windenergie in te zetten, stimuleert het gebruik van zonnepanelen en maakt een warmteplan.

De stad wil **groenblauwe netwerken uitbouwen als basis voor klimaatadaptatie**. Deze werken als een spons, die water kan opvangen en ook vasthouden. Tijdens hittegolven zorgen groenblauwe gebieden voor verkoeling.

Relevantie voor RUP Sportpark St.-Janneke?

- *Streven naar een klimaatbestendig openbaar domein met ruimte voor groen en water*
- *Ruimte voor zachte weggebruikers*
- *Goede fietsvoorzieningen*
- *Inzet hernieuwbare energie onderzoeken*

2.11 AMBITIEHANDBOEK GROEN- BLAUWE BELEVING WOONKER- NEN NETELAND

Het Ambitiehandboek groenblauwe beleving woonkernen Neteland (2024) werd opgemaakt door de provincie i.s.m. de gemeenten Grobbendonk, Herenthout, Herentals, Olen en Vorselaar.

Het ambitiehandboek vormt de gemeenschappelijke visie voor Neteland over de rol van toekomstige bouwprojecten en beleving van het groen en blauwnetwerk in de gemeenten. Het handboek formuleert ambities, vertaalt deze in perspectieven die woonkernen kunnen opnemen en benoemt de strategieën die ingezet kunnen worden om de ambities waar te maken. Duurzaam omgaan met water, ontharden, biodiversiveren en de boomdekking verhogen, vormen de rode draad doorheen de publicatie. Het handboek onderzoekt meer in detail hoe voor verschillende woonomgevingen de ambities, perspectieven en strategieën kunnen vertaald worden. Hiertoe wordt een toetskader uitgewerkt waarin gekeken wordt naar bomen, beplanting, water, verhardingen en verbindingen. In een laatste stap wordt een dialoogmodel opgebouwd voor 3 types projecten: projecten op afzonderlijke kavels, perceelsoverschrijdende projecten van beperkte schaal, betekenisvolle en complexe ontwikkelingen.

Relevantie voor RUP Sportpark St.-Janneke?

- *Boomlanen als hoofdas voor groen-structuren en buurtfuncties*
- *Voortuinen als onderdeel van een groene wijkinrichting*
- *Aangepast beheer van openbare delen*
- *Integreren van groene ontmoetingsplekken*

3 JURIDISCHE CONTEXT

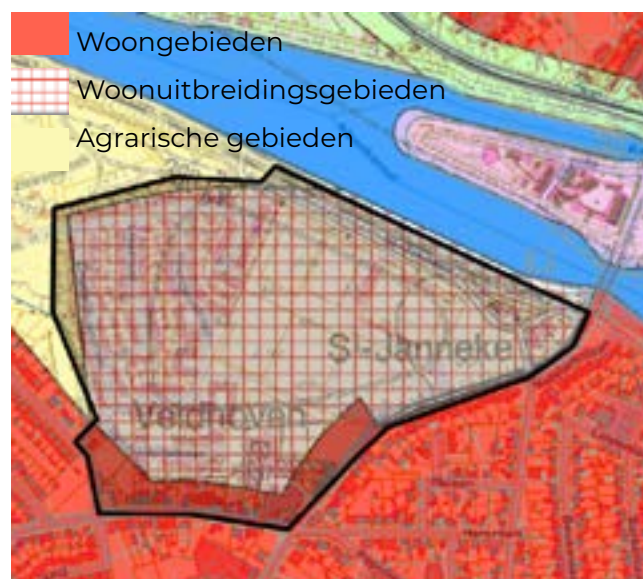
3.1 GEWESTPLAN

Het gewestplan Herentals-Mol werd op 28/07/1978 definitief vastgesteld.

Het grootste deel van het plangebied ligt volgens het gewestplan in woonreservegebied. De bebouwing langs Veldhoven en de zuidelijke sectie van de Herenthoutseweg zijn als woongebied ingekleurd. Een deel van de woningen en tuinen langs de Zonnedauwstraat en Kalmoesstraat liggen in agrarisch gebied.

Relevantie voor RUP Sportpark St.-Janneke?

Woningen in woonreservegebied en agrarisch gebied (buiten verkaveling) zijn zonevreemd



Gewestplan

3.2 AFBAKENING KLEINSTEDELIJK GEBIED HERENTALS PRUP AFBAKENINGSLIJN

Het PRUP Afbakeningslijn werd op 27/09/2018 definitief vastgesteld.

Het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP) bepaalt het gebied waarin een “stedelijkgebiedsbeleid” gevoerd zal worden ter realisatie van de taakstellingen voor het kleinstedelijk gebied voorzien in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). Het RSV omschrijft dit als een beleid dat gevoerd wordt in de stedelijke gebieden, waar ontwikkeling, concentratie en verdichting uitgangspunten zijn, maar steeds met respect voor de draagkracht van het stedelijk gebied. Dit betekent een beleid gericht op het creëren van een aanbod aan bijkomende woningen in een kwalitatieve woonomgeving, het kwantitatief en kwalitatief voorzien van ruimte voor economische activiteiten, het versterken van het stedelijk functioneren (diensten, gemeenschapsvoorzieningen, stedelijke voorzieningen, ...) en het stimuleren van andere vormen van mobiliteit. Het aanbodbeleid in stedelijke gebieden is essentieel om verdere uitzwerming, lintbebouwing en wildgroei van allerlei activiteiten in het buitengebied te vermijden.

Het PRUP heeft als eerste doel het vastleggen van een grenslijn tot op perceelsniveau en wijzigt daarbij de be-

staande bestemmingen (plannen van aanleg, ...) binnen deze grenslijn niet.



Afbakening kleinstedelijk gebied Herentals

Relevantie voor RUP Sportpark St.-Janneke?

- Plangebied ligt volledig binnen kleinstedelijk gebied
- Uitbouwen van voorzieningen past binnen dit beleid

3.3 BPA ST.-JANNEKE

Het BPA St.-Janneke werd goedgekeurd op 22/06/2004.



BPA Sint-Janneke

Het BPA legt voor de zone tussen kanaal, Herenthoutseweg, Veldhoven en het woonweefsel ten zuiden van de Gagelstraat bestemmingen en inrichtingsvoorschriften vast. Het noordelijk deel van het plangebied wordt als sportzone ingekleurd in het BPA. Het bevat vrij gedetailleerde voorschriften die bepalen waar er private dan wel publieke sportvelden mogelijk zijn en legt zones vast die bebouwd kunnen worden. Het gebied in de oksel van Hoogveld en de Herenthoutseweg krijgt als bestemming “gebied voor beschutte werkplaatsen”. Er rond is een buffer voorzien, alsook een zone met nabestemming beschutte werkplaats. In het

westen is er een woonzone, hoofdzakelijk voor grondgebonden woningen, maar ook met een aantal projectzones waar meergezinswoningen mogelijk zijn (“gebied voor bijzondere bebouwingswijze”). In de noord-oostelijke punt van het plangebied zijn eveneens 2 kleine woonzones ingetekend. De woonzone grenzend aan de “zone voor beschutte werkplaatsen” heeft als nabestemming eveneens “beschutte werkplaatsen”.

Relevantie voor RUP Sportpark St.-Janneke?

- Het RUP zal dit BPA overschrijven
- De grote indeling van het gebied (sportzone-bedrijfszone-woonzone) blijft behouden

3.4 VERKAVELINGEN

Er is één verkavelingsvergunning binnen het plangebied (V2004/008). Deze is niet-vervallen. Er werd één wijziging vergund (V2004/008(1) betreffende kleine inrichtingswijzigingen voor 2 loten). De verkaveling voorziet in 22 loten langsheen de IJsselsteinstraat.

3.5 ROOILIJNPLANNEN

Er zijn binnen het plangebied 5 rooilijnplannen van kracht.

naam	plan_id	dat_goed
Lange Eers-selstraat (wijziging)	2.45_067_01	21/11/2002
Lange Eers-selstraat	2.45_033_01	07/06/1985
Heren-thoutseweg	2.45_020_01	16/09/1959
Veldhoven	2.45_048_01	25/06/1979
Wijk St.-Janneke	2.46_137_01	05/05/2009

3.6 VERORDENING COLLECTIEVE WARMTEVOORZIENING

De gemeenteraad heeft op 30 januari 2024 de stedenbouwkundige verordening collectieve warmtevoorziening goedgekeurd.

De verordening bepaalt dat bij woonprojecten met 10 of meer wooneenheden het voorzien van collectieve warmtevoorzieningen en bijhorend warmteverdeelsysteem verplicht is.

Relevantie voor RUP Sportpark St.-Janneke?

- De verordening is van toepassing binnen het plangebied

3.7 VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN INFRABEL

Aan de noordzijde van het plangebied loopt de goederenspoorlijn L207. Jaarlijks passeren hier zo'n 400 treinen, hoofdzakelijk tussen 8 en 22u. Het is een enkelspoor, dat enkele meters lager ligt dan (de straat) Sint-Janneke. Infrabel hanteert een aantal algemene voorwaarden voor ingrepen in de buurt van sporen. Zo mogen er binnen een 10m brede strook geen gebouwen of vaste constructies gerealiseerd worden, wegneembare constructies en vb. fietspaden kunnen wel. De biologische waarde van deze bouwvrije stroken moet steeds als tijdelijk worden aanzien. Het spoorwegdomein mag

door nieuwe constructies niet beter bereikbaar worden gemaakt voor particulieren, een rechtstreekse toegang moet steeds fysiek onmogelijk worden gemaakt (opm. vandaag is er géén fysieke barrière tussen Sint-Janneke en de spoorweg, of tussen de spoorweg en het jaagpad langs het kanaal).

Bij de inrichting van aan de sporen grenzende zones moet de toegang tot het spoorwegtalud steeds gevrijwaard blijven voor onderhoud.

Daarnaast hanteert Infrabel ook de “Veiligheidsafstanden Wet Spoorwegpolitie van 27.04.2018”. Deze veiligheidsafstanden gelden voor beplantingen, gebouwen en windturbines, maar ook voor afgravingen binnen een afstand van 25m. Het RUP doet uiteraard geen afbreuk aan de richtlijnen van Infrabel, deze moeten ten alle tijden gerespecteerd worden.

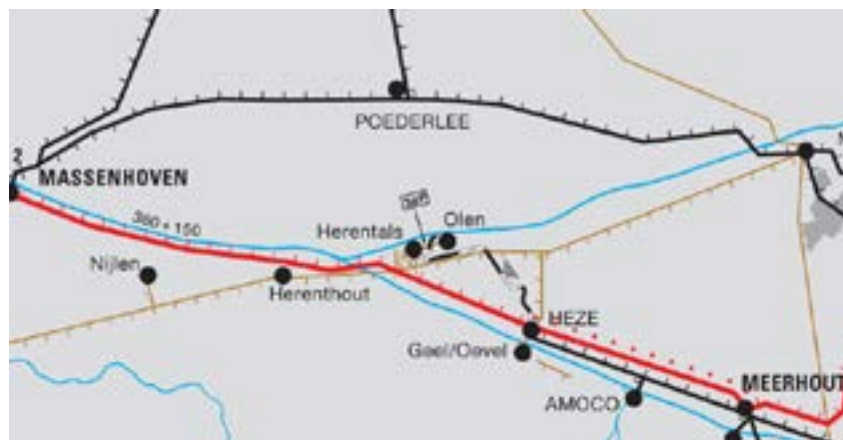
3.8 VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN ELIA

Aan de noordzijde van het plangebied loopt een hoogspanningsleiding (380kV). Binnen de plancontour is een hoogspanningsmast aanwezig.

Er gelden wettelijk vastgelegde hoogtebeperkingen voor gebouwen in de buurt van een hoogspanningslijn. De toegestane hoogte hangt af van de positie van de kabels. Die positie kan variëren naargelang de aard van de verbinding, omgevingsfactoren (wind en temperatuur) en de afstand tussen de twee masten. Elia hanteert ook veiligheidsvoorschriften m.b.t. werken in de buurt van hoogspanningslijnen.

Het RUP doet uiteraard geen afbreuk aan de richtlijnen van Elia, deze moeten ten alle tijden gerespecteerd worden.

Hoogspanningsnet



3.9 GRUP ENA SPECIFIEK REGIONAAL WATERGEBONDEN BEDRIJVENTERREIN HEIRENBROEK

Het Gewestelijk Ruimtelijk uitvoeringsplan “Specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter Heirenbroek” werd op 28/10/2010 goedgekeurd.

Dit GRUP is het resultaat van de nadere uitwerking van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA). Het economisch netwerk Albertkanaal is in het RSV geselecteerd als belangrijk instrument om een aanbodbeleid op Vlaams niveau te realiseren. Door de ligging langsheen hoogwaardige verkeers- en vervoersinfrastructuur (Albertkanaal, E313, A13) en door de (potentiële) onderlinge relaties, kunnen de geselecteerde gemeenten fungeren als één netwerk. Het Vlaams gewest wil deze potenties maximaal valoriseren door een gedifferentieerd aanbod aan hoogwaardige bedrijventerreinen te creëren. In dit netwerk van Vlaams niveau is plaats voor zowel watergebonden als niet-watergebonden bedrijvigheid en voor bijkomende hoogwaardige infrastructuur (spoor, leidingen). Het GRUP regelt de bestemming (hoofdzakelijk bedrijventerrein met watergebonden karakter) en inrichting van het bedrijventerrein.



GRUP Heirenbroek

Relevantie voor RUP Sportpark

- **St.-Janneke?**
- **Het GRUP grenst aan het plangebied van het RUP.**
- **Het GRUP voorziet een groene buffer rond het terrein.**

3.10 BPA WOONWAGENPARK HEIRENBROEK

Het BPA woonwagenvak Heirenbroek werd op 28/06/2005 goedgekeurd.

Het BPA regelt de inrichting van een woonwagenvak, net ten noordwesten van het plangebied. De inrichting wordt in detail ingetekend met een zone voor woonwagens, individuele dienstgebouwen, parking, opslagruimten, Rondom het woonwagenvak is er een groene buffer voorzien en aan de oostzijde werd een grote zone voor dagrecreatie met openbaar karakter voorzien.



BPA Woonwagenvak Heirenbroek

Relevantie voor RUP Sportpark St.-Janneke?

- *De recreatiezone kan mogelijk gelinkt worden aan de sportsite*

3.11 BESCHERMD EN GEÏNVENTARISEERD ERFGOED

Binnen het plangebied bevindt zich geen beschermd of geïventariseerd bouwkundig, landschappelijk of archeologisch erfgoed.

Net buiten het plangebied, op het zgn. "Eilandje" bevinden zich twee items die op de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed staan:

- Herenthoutseweg 107-109: Op de kanaaloevers gelegen, vrijstaande eenheidsbebouwing van twee bouwlagen, op kadaster geregistreerd in 1937.
- Hannekenshoek 2: Versteende schuur onder schilddak uit de tweede helft van de 19de eeuw of het eerste kwart van de 20ste eeuw.

Meer naar het zuiden treffen we een relict aan van de spoorlijn 29, die de steden Leuven, Aarschot, Herentals, Turnhout met Baarle-Hertog en Tilburg verbond. De spoorwegbedding is in het landschap als een lijnrelict bewaard en opgenomen in de wetenschappelijke inventaris van het landschappelijk erfgoed.



Erfgoed in de omgeving van het plangebied

4 RUIMTELIJKE CONTEXT

4.1 HISTORISCHE ANALYSE

De omgeving van Sint-Janneke bleef heel lang onbebouwd en kende pas na WOII een sterke ontwikkeling. De naam “Sint-Janneke” komt wel al heel vroeg voor. Op kaart van Deventer (16e eeuw) zien we al een vermelding van een “**leprozerij**” gelinkt aan de naam “St Ioanis”. Deze verwijzing wordt in latere kaarten herhaald. Zo is er op de Fricxkaart (1743) een “chapelle St.Jean” zichtbaar en maakt de Ferrariskaart (1777) gewag van de “Hermitage St.-Jean Lasernije”. Op de kaart zien we een groepje gebouwen waaronder ook een kapel. Deze moeten zich gesitueerd hebben net ten zuiden van het huidige Eilandje. Al in de 16e eeuw bevond zich hier een kruispunt van wegen die naar de stadspoorten – Zandpoort en Hoogpoort (Bovenpoort) - liepen en een weg richting Herenthout. De omgeving bestond uit heide, grasland en akkers. De naam **Veldhoven** verschijnt op de Ferrariskaart als “Hameau de Veltooven” (de naam verwijst wellicht naar een aantal hoven die aanwezig waren op de grens tussen de heide en graslanden in het noorden en de landbouwgronden in het zuiden). Hier is een kleine lintvormige nederzetting langs het huidige Veldhoven, de verbindingsweg naar het gehuchtje Wolfstee. Meer naar het oosten staat een molen, in de wijk die we vandaag als “de Molekens” kennen.



Deventer 1555



Ferraris 1777

Op de atlas der buurtwegen komt het **Kempisch kanaal** in beeld. Een aantal jaren later zien we het in afgewerkte vorm op de Vandermaelenkaart, waar ook spoorwegen hun intrede maken in Herentals. Ten zuiden van het plangebied duikt een spoorlijn op, die onderdeel was van de **lijn tussen Aarschot en Herentals**. Deze lijn werd uitgebaat door een private concessiemaatschappij Société Anonyme des Chemins de Fer du Nord de la Belgique, die in het leven werd geroepen om in het noorden van België spoorwegen aan te leggen en een verbinding met Nederland mogelijk te maken. Het traject Leuven-Herentals – waarvan de spoorwegbedding tussen Aarschot en Herentals een restant is – was een onderdeel van die verbinding en opende op 28 februari 1863.

Rond 1930 gaat het Kempisch kanaal op in het **Albertkanaal en het kanaal Herentals-Bocholt**.

Een opvallend element op de topokaart uit 1930 is een **netwerk van beekjes en grachten** aan de Sint-Jansloop ter hoogte van Veldhoven. De Sint-Jansloop is vandaag in het plangebied nog amper waarneembaar.



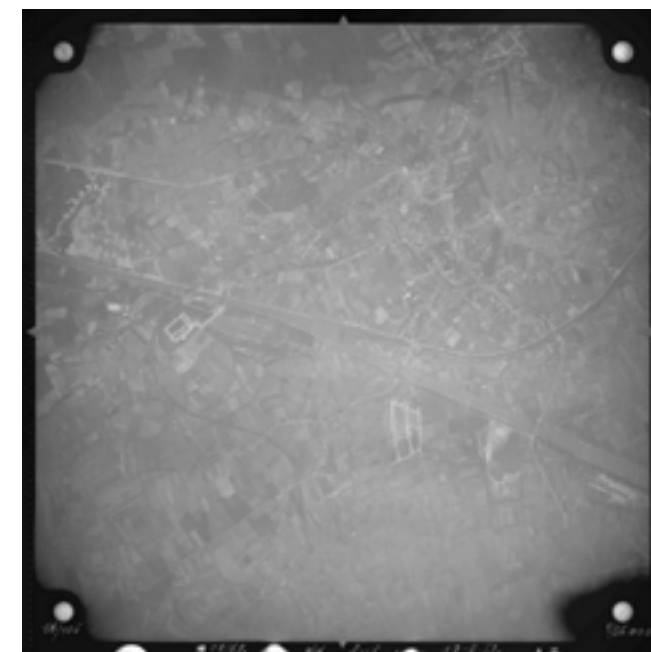
Vandermaelen 1846-1854



Topokaart 1930

Pas rond 1950 komt de verstedelijking van het plangebied op gang. Ten oosten van de Herenthoutseweg wordt door de Kleine Landeigendom **een nieuwe sociale wijk** gebouwd: de Molekens. De wijk met 227 woningen wordt in fases aangelegd en is in 1967 voltooid. Het gebied ten westen van de Herenthoutseweg blijft al die tijd onbebouwd.

Na 1970 komt hier verandering in en worden de wijken rond het **Krakelaarsveld** en de **Lisstraat** aangelegd. Op de locatie van Kaliber duikt in die periode een bedrijfsgebouw op en ook 2 voetbalvelden maken hun intrede op de site.



Luchtfoto 1950



Luchtfoto 1970



Luchtfoto 1979

In 2004 wordt het laatste stukje woongebied (IJsselsteinstraat) verkaveld en bebouwd. De sportsite ontwikkelt zich verder. Op de luchtfoto van 2003 zien we maar liefst 5 velden. Vanaf 2021 maakt één van deze velden plaats voor een hockeyveld. De 2 meest westelijke voetbalvelden schijnen tussen 2013 en 2024 wat verwilderd te zijn geraakt – de belijning ervan is nog amper zichtbaar op de luchtfoto. In 2015 en 2018 worden resp. het woonproject “De Gagel” en het kleine appartementsgebouw langs de Herenthoutseweg gebouwd.

Luchtfoto 1990



Luchtfoto 2003



4.2 BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

4.2.1 Het plangebied binnen haar ruimere context

De ruimtelijke structuur van het plangebied en haar onmiddellijke omgeving wordt bepaald door de aanwezigheid van een aantal grote infrastructuren: de **E313 en het Albertkanaal**. Deze versnijden het landschap ten zuiden van het centrum en hebben gezorgd voor een sterke ontwikkeling van bedrijvigheid. Zo strekt er zich ten zuiden van het plangebied het regionaal bedrijventerrein Wolfstee-Klein Gent uit en rijgen het Albertkanaal en het kanaal Herentals-Bocholt verschillende kleinere en grotere bedrijvensites aan elkaar, gelegen binnen het ENA. Bij de aanleg van het kanaal werden ook reliëfwijzigingen doorgevoerd: zo werden de zones Heirenbroek en Sint-Janneke opgespoten, waardoor deze kunstmatig hoger liggen dan hun omgeving en het historisch natte karakter deels verdween. Een iets minder dominant aanwezige infrastructuur is de vroegere **spoorwegbedding** van de lijn Aarschot-Herentals, die nu in onbruik is als spoorlijn maar in de toekomst zou toegevoegd worden aan de fietssnelweg F106.

Rond de bedrijvenszones zijn vaak **ruime buffers** voorzien, die een belangrijke rol spelen binnen de openruimtestructuur. Zo vormt de buffer van Wolfstee (aangeduid op het gewestplan, maar in de praktijk nog niet



Bestaande groenstructuur

sterk uitgebouwd) een belangrijke openruimtecorridor die het natuurgebied ten westen van de spoorlijn met het openruimtegebied in de vallei van de Stapkensloop ten zuiden van de Molekens kan verbinden. De buffer rond Heirenbroek sluit hierbij aan. Deze is vandaag al vrij dicht bebost. Tegen de bufferzone van Heirenbroek ligt een klein woonwagenterrein, dat via een aparte toegangsweg die aantakt op st.-Janneke

ontsloten wordt. Ook de lijnvormige structuur van de **oude spoorwegbedding** speelt een verbindende rol: de spoorlijn werd voorzien van houtkanten, waardoor het een groene lijn in het landschap vormt. Ten oosten van de Molekens bevindt zich een gemengd (deels biologisch waardevol) bos dat doorloopt tot aan de Aarschotseweg.

De **Sint-Jansloop** is nog amper zichtbaar in het gebied: alleen het westelijke deel loopt achter de woningen van de Lange Eerselstraat door om ter hoogte van de IJsselsteinstraat te verdwijnen.

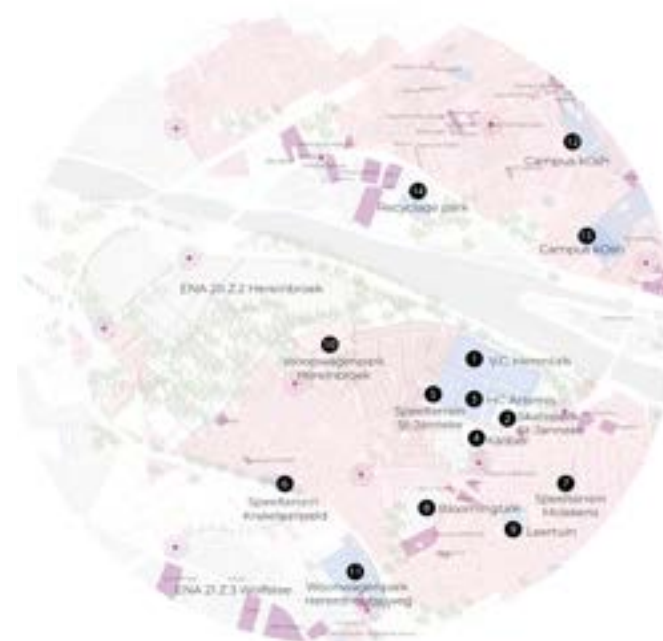
De **woonwijken** die zich in dit stadsdeel hebben ontwikkeld, dateren allemaal van na WOII. Grote delen van het woonweefsel hebben een uitgesproken planmatige aanleg. Zee werden door de toenmalige huisvestingsmaatschappij gefaseerd aangelegd vanaf 1950. Deze wijken bestaan grotendeels uit grondgebonden woningen in halfopen of open verbanden hebben een groen karakter. De tuinwijkgedachte is hier nooit ver weg.

In het westen komen een aantal verspreide woningen voor in agrarisch gebied.

Er zijn in het woongebied een aantal **dagelijkse voorzieningen** (diensten, scholen, sport, publiek groen, ...) aanwezig en een uitgebreider aanbod bevindt zich op korte afstand in het centrum van Herentals.



Bestaande waterstructuur



Bestaande woon- en voorzieningenstructuur

- Woonwijken
- Centraliteiten
- Actieve gelijkvloers
- Economie
- De Lijn Bus Halte

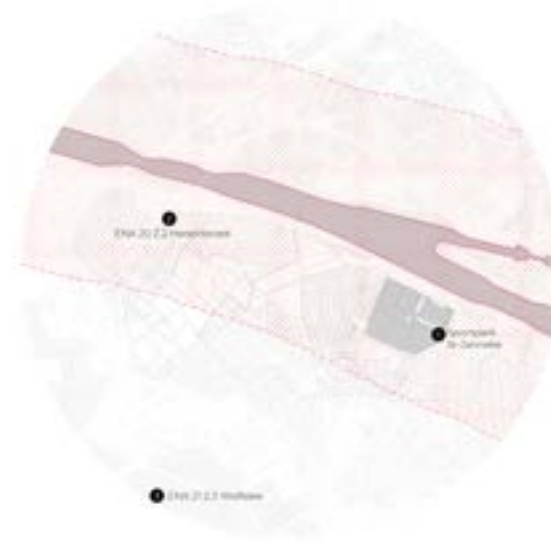
De omgeving wordt regionaal ontsloten door de E313. De Herenthoutseweg vormt de verbinding tussen het centrum van Herentals en Herenthout. De Herenthoutseweg is drager van een aantal buslijnen en wordt ook intensief gebruikt door automobilisten en fietsers. De fietsveiligheid verhogen en vrachtverkeer (richting Ringlaan) hier weren zijn belangrijke uitdagingen (zie mobiliteitsplan). De omgeving takt aan op de **fietssnelwegen** langs het Albertkanaal (F5), op de fietssnelweg Lier-Herentals (F103) en de fietssnelweg Aarschot-Herentals (F106), die op termijn wordt doorgetrokken via de oude spoorbedding tot aan de F103.





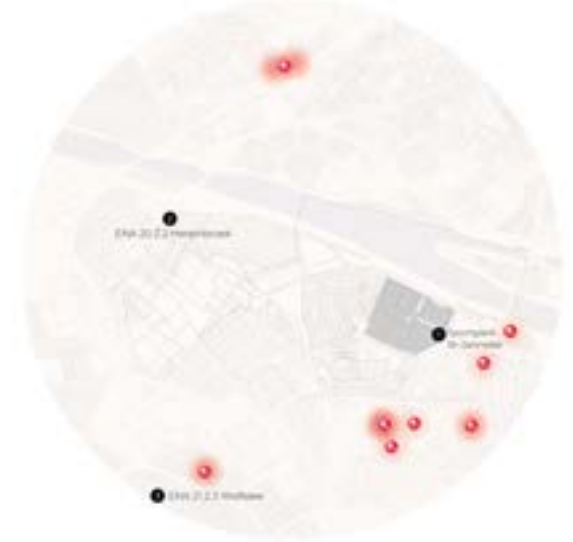
Potentieel restwarmte

- Restwarmte
- Gebouwen binnen bedrijfstreken
- Vlaamse regio groenbruik
- Schilddoel - restwarmte
- Geïsoleerde windturbines
- Bedrijfstreken



Potentieel aquathermie

- Aquathermie van het Albortkanaal
- Aquathermie buffer 500m
- Bedrijfstreken



Potentieel geothermie

- Boringen geothermie - goed potentieel
- Geothermie
- Bedrijfstreken

In deze omgeving zijn er verschillende mogelijkheden op vlak van hernieuwbare energie: er is het kanaal (dat mogelijk benut kan worden voor aquathermie), er zijn bedrijven met een restcapaciteit aan warmte (waar een warmtenet zou op aangesloten kunnen worden), er is potentieel voor geothermie.

4.2.2 Het plangebied in detail bekeken

Het plangebied zelf bestaat uit 4 grote componenten: een sportsite, een multifunctioneel terrein, een bedrijvensite en een woonwijk.

De **sportsite** telt vandaag 5 sportterreinen: 4 voetbalvelden van voetbalclub V.C. Herentals (waarvan het zuidwestelijke veld enigszins in onbruik is) en één hockeyveld van H.C. Artemis Herentals. Het grootste voetbalterrein is omgeven door tribunes en een gebouw waarin de kantine, kleedkamers, ... van V.C. Herentals zijn opgenomen. Tussen het hoofdterrein en de aanpalende sportvelden ligt een overgedimensioneerde toegangsweg. De sportterreinen zijn volledig omgeven door een hoog hekwerk en dus niet publiek toegankelijk. Aansluitend bij de sportsite ligt een verwilderde parking, die afgesloten is met een bareel (en alleen door de sportclubs gebruikt wordt).

De parking en sportsite worden via een aparte toegangsweg vanaf de Herenthoutseweg ontsloten. Er is ook een toegang aan de zijde van Sint-Janneke, die echter zelden gebruikt wordt.

De aansluitingen van de sportsite op haar omgeving zijn op sommige plaatsen ruimtelijk weinig kwalitatief. Langs het kanaal ligt er een verwilderde groenstrook. De sportterreinen liggen merklijk hoger dan



de weg Sint-Janneke. Van op de weg is de sportsite amper waarneembaar: het gebouw van de voetbalclub is zichtbaar als ook een aantal van de hekken die rond de sportvelden staan. Er is nergens een kwalitatieve verblijfsplek aan het kanaal. De aanwezigheid van de goederenspoorlijn (en hoogspanningsleiding) bemoeilijkt dit ook. Aan de westkant grenst de sportsite aan de achterkanten van de woningen langs de Ranonkel- en Veenbessenstraat. Hier loopt een smalle gracht. Op de per-

ceelsgrens staat een allegaartje van bijgebouwen en afsluitingen. De straten lopen dood tegen het hekwerk rond de sportsite.

De sportsite wordt aan 2 zijden geflankeerd door een groene zoom (van ca. 25 à 30m diep) langs St.-Janneke en de Herenthoutseweg. Het oostelijk deel van de groenzoom is vrij dens beplant met bomen. Meer naar het westen verandert de zoom in een verwilderd grasland met opgeschoten heesters.



Sportsite: toegangsweg



Sportsite: gebouwen voetbal



Sportsite: hoofdveld voetbal



Sportsite: hockeyveld



Sportsite: zicht van op Sint-Janneke



Sportsite: volledig omheind



Multifunctioneel terrein



Site Kaliber

Ten zuidwesten van de parking van de sportclubs bevindt zich het zgn. **multifunctioneel** terrein, dat naast een aantal parkeerplaatsen bestaat uit een centrale grasvlakte en een skatepark. Een aantal parkeerplaatsen zijn bestemd voor campers. Water en elektriciteit zijn hiertoe voorzien. Het terrein wordt een paar keer per jaar gebruikt voor bijzondere evenementen zoals de kermis. Het terrein wordt via een insteek op de Herenthoutseweg ontsloten. Het geheel is afgeboord met een groenstructuur.

In de hoek tussen Veldhoven en de Herenthoutseweg ligt de **bedrijfsite van Kaliber**, verstopt achter de woningen langs deze wegen. De site wordt ingenomen door verschillende bedrijfsgebouwen en verhardingen. De verhardingen dienen om de site te beleveren en om te parkeren. De volumes van het bedrijf zijn duidelijk van een andere schaal dan deze van de omringende bebouwing. Op sommige plaatsen staan de bedrijfsgebouwen erg dicht bij de aangrenzende woningen. Desondanks zijn er geen conflicten tussen Kaliber en de aanpalenden gekend. Dit komt wellicht doordat er op de site vooral logistieke activiteiten plaatsvin-

den die geen geluidshinder of andere overlast met zich meebrengen, en met de beperkte verkeersgeneratie van Kaliber (10-tal vrachtwagens per dag, meeste personeelsleden komen met de bus). De ontsluiting van de site verloopt vandaag - niet erg optimaal - via Veldhoven (personenwagens) en Herenthoutseweg (vrachtverkeer). Beide inritten liggen dichtbij de verkeerslichten op de Herenthoutseweg. Van de groenbuffer die het BPA voorschrijft, is ter plaatse weinig te merken: er is wel de nodige ruimte vrijgelaten, maar deze is niet dens aangeplant met hoogstammig groen (zoals het BPA bepaalt).

De **woonwijk** ten westen van de sportsite is grotendeels planmatig aangelegd. Het bestaat bijna volledig uit grondgebonden woningen, veelal gegroepeerd in groepjes van 2 tot 8 woningen. De woningen tellen meestal maar één bouwlaag plus (hellend) dak en zijn voorzien van een voortuin. Ondanks het feit dat er veel geparkeerd wordt in de voortuinen, hebben deze woonstraten een vrij groen karakter, mede dankzij de aanplantingen in het publieke domein. Er zijn verschillende kleine doorsteekjes voor voetgangers en fietsers. De percelen zijn vrij klein in deze wijk. Ze variëren van 2 are (Gagelstraat) tot ca. 5 are (vb. Zonnedaauwstraat). Dat is een maatje kleiner dan de wijk rond het Krake-laarsveld en de Molekens (waar de gemiddelde oppervlakte eerder rond de 7 are ligt).

De planmatige aanleg en hoge mate van homogeniteit van de wijk gaf aanleiding tot de selectie ervan als “stedenbouwkundig geheel” in het Beleidsplan Ruimte (zie eerder). Binnen de wijk zijn er 3 grote “sub-zones” te onderscheiden, die qua opzet en architectuur lichtjes verschillen. Het grootste deel van de wijk (subzone 1 op figuur) bestaat uit groepjes van 2 woningen in halfopen verband. In twee kleinere sub-zones (2 en 3) komen groepjes van 4 tot 12 grondgebonden woningen voor. Subzone 3 is het jongste deel van de wijk. De woninggroepjes zijn hier georganiseerd rond kleine groene ruimtes. De materialen en vormgeving zijn over de hele wijk zeer consistent (baksteen, pannen daken met kleine



Subzones binnen de woonwijk

erkertjes) alsook het opzet om met eerder lage volumes met een zadeldak te werken.

Een opvallend element in de wijk is het wooncomplex van Zewopa (4), waarin het buurtcentrum De Gagel is opgenomen. Het is een woongebouw voor mensen die nood hebben aan een ondersteunend zorgaanbod. Het is een bakstenen gebouw georganiseerd rond een binnenplein, dat



Kalmoesstraat



Wooncomplex Zewopa

zich dankzij de vernuftige architectuur goed inpast in de kleinschaligere context.

De woningen langs Veldhoven en de Herenthoutseweg vertonen geen homogeniteit: hier treffen we woningen van verschillende leeftijd en bouwstijlen aan, hoofdzakelijk grondgebonden woningen, maar ook een paar kleinschalige appartementsgebouwen.



Hillshade kaart (geopunt)



Pluviale overstromingen (geopunt)



Hoogteverschil einde IJsselsteinstraat

Er is een vrij abrupte terreinovergang met een hoogteverschil van ca. 2m tussen de wijk en Kaliber – dat is vb. zichtbaar ter hoogte van de pijpenkop in de IJsselsteinstraat.

De wijk wordt ontsloten via Veldhoven en via Sint-Janneke. Voor fietsers en voetgangers is er een doorsteek naar de Herenthoutseweg tussen de bedrijfs- en sportsite. In de noordoostelijke punt van het plangebied

is er tenslotte nog een kleine woonzone, bestaande uit een meergezinswoning en 2 grondgebonden woningen.

De zuidzijde van het plangebied kleurt blauw op de watertoetskaarten i.v.m. pluviale overstromingsrisico's. Deze zone stemt overeen met het tracé van de Sint-Jannekesloop. Ook het noordoostelijk deel van de bedrijvensite is gevoelig voor pluviale overstromingen. Vandaag bevindt zich hier een wadi.



Zicht richting plangebied van op brug over Albertkanaal



Sint-Janneke en het Albertkanaal

4.3 SWOT

STERKTES

- Het plangebied ligt nabij het centrum.
- Het plangebied ligt langs het kanaal (met mooie landschappelijke zichten op het Eilandje en de stad).
- Het plangebied beschikt over een ontsluiting per openbaar vervoer.
- Het plangebied ligt in de nabijheid van een aantal fietssnelwegen.
- De sportsite en het multifunctioneel terrein liggen centraal tussen 2 grote woonwijken.
- De woonwijken hebben een groen karakter.
- Er is een buurtcentrum aanwezig.
- Kaliber is een "verweefbaar" bedrijf dat goed samen kan bestaan met de omliggende woonwijken.
- De groenstructuur rondom de sportsite en het multifunctioneel terrein zorgt al voor een zeker groenvolume.

ZWAKTES

- De sportsite is volledig afgesloten voor omwonenden.
- De sportsite sluit niet goed aan op de woonwijken. Er zijn geen wandel- of fietspaden vanuit de wijk over de sportsite. Een aantal wegen van de wijk lopen dood op het hek rond de sportsite.
- Er wordt geen gebruik gemaakt van het mooie zicht langs het kanaal. De groene strook aan de zijde van het kanaal wordt niet echt benut.
- De sportsite is vooral gericht op clubsport, niet zo zeer op informeel sporten en recreatie.
- Het aanbod aan publiek groen in de ruimere omgeving is eerder beperkt.
- De ontsluiting van de site van Kaliber is weinig ideaal. Vrachtverkeer moet draaien op een krappe binnenkoer en kruist voetgangerscircuits op de site.
- Een aantal bedrijfsgebouwen van Kaliber staan zeer dichtbij de aanpalende woningen.
- Het zuiden van het plangebied en de zone ten noordoosten van Kaliber is gevoelig voor pluviale overstromingen.
- Er is (volgens de BWK) geen biologisch waardevol groen aanwezig binnen de plancontour, op een verruigd grasland in de noordoostelijke hoek van de plancontour na.
- De Herenthoutseweg functioneert vandaag nog te veel als verbindingsweg vanuit het bedrijventerrein naar de ring waardoor er veel vrachtverkeer is.
- De Herenthoutseweg is niet overal fietsvriendelijk waarbij de kwaliteit van de fietspaden sterk afneemt ten zuiden van de Eikenlaan. De oversteek ter hoogte van Sint-Janneke is niet goed ingericht en de aansluiting op de ring evenmin. De Herenthoutseweg kent grote fietsstromen waardoor er conflicten zijn met de voetgangers die hetzelfde fietspad moeten gebruiken.

KANSEN

- Dankzij de centrale ligging heeft een groot deel van het plangebied (sportsite en multifunctioneel terrein) de potentie om een publieke groene ontmoetingsruimte te worden in het woonweefsel.
- Het ontwikkelen van een groene recreatiecluster tussen 2 woonwijken draagt bij aan de woon- en leefkwaliteit van de aanpalende wijken. Groen en ruimte om te bewegen in de nabijheid van woningen vormen belangrijke criteria in de waardering van leefomgevingen.
- Naast ruimte voor sportclubs, kan er een aanbod gecreëerd worden voor informele sportbeoefening, spel en ontmoeting.
- Door de ruimtelijke reorganisatie kan van Sint-Janneke een kwalitatief en herkenbaar geheel worden gemaakt
- Als het Eilandje als woonzone ontwikkeld zou worden, kunnen nieuwe bewoners ook van de ontspanningsmogelijkheden op Sint-Janneke gebruik maken en kan er ev. een aanvullend aanbod op het Eilandje voorzien worden.
- Het plangebied kan plaats bieden aan een buurt- hoppinpunt.
- Er kan een netwerk van publieke plekken uitgebouwd worden op en rond de site (bestaande speelterreintjes, buffer Heirenbroek, recreatiezone bij woonwagenvak, groene zoom rond sportsite, ...). De aanwezige bufferzones kunnen ingezet worden in functie van nieuwe wegen voor zacht verkeer en/of recreatie.
- Er kan gezocht worden naar betere aansluitingen op de randen (voor de sportsite).
- Een groter deel van de sportsite kan een publiek karakter krijgen.
- In het publiek domein kunnen voorzieningen voor de buurt opgenomen worden.
- Kaliber en de sportclubs kunnen een aantal voorzieningen delen aangezien ze in tijd complementair functioneren

BEDREIGINGEN

- Het intensiever gebruik van de sportsite mag niet leiden tot het ontstaan van parkeerdruk in de omliggende woonwijken
- Het vervangen van natuurgrasvelden door kunstgras moet gepaard gaan met buffer- en infiltratiesystemen voor water en groene corridors om het hitte-eiland-effect tegen te gaan.
- Als bij de woonontwikkeling op het Eilandje geen kwalitatieve publiek ruimte en groen wordt voorzien, dreigt de recreatiedruk op Sint-Janneke te hoog te worden.
- De aanwezige hoogspanningsleiding brengt beperkingen mee naar wat er op de site kan gebouwd worden.
- De aanwezige spoorlijn langs het kanaal zal wellicht intensiever gebruikt worden in de toekomst wat randvoorwaarden m.b.t. veiligheid met zich meebrengt.
- De oversteekbaarheid van de Herenthoutseweg moet verbeterd worden om de bereikbaarheid vanuit de wijk Molekens te verhogen.
- De woonwijk ligt in woonreservegebied en agrarisch gebied. De woningen die niet binnen een niet-vervallen verkaveling liggen, worden als zonevreed beschouwd.
- Om de Herenthoutseweg als lokale weg te laten functioneren (zoals aangegeven in het mobiliteitsplan), zijn er infrastructurele maatregelen nodig (vrachtwagensluis, ...).
- Als de bestaande fietsknelpunten langs de Herenthoutseweg (fietspad sas, kruispunt Ringlaan, kwaliteit fietspad) niet weggevoerd worden blijft het een sterk autoafhankelijke site, zeker voor de kinderen die er sporten.
- De voorgestelde nieuwe oostwest-verbinding tussen ENA-bedrijventerreinen verloopt mogelijk binnen de plancontour (maar biedt ook kansen).

KANSEN

- De zone tussen de sportsite en het kanaal kan geherwaardeerd worden en ingezet worden voor informele sportbeoefening en recreatie (Finse piste, looptrack, skaten, picknick plek, ...).
- Het doortrekken van de fietssnelweg F106 verbetert de fietsontsluiting van de omgeving van het plangebied.
- De gemeente heeft heel wat grond in eigendom binnen het plangebied. Dit betekent dat ze heel sturend kan optreden in het gebied.
- Er kan onderzocht worden welke hernieuwbare energiebronnen ingezet kunnen worden: aquathermie (kanaal), restwarmte (omliggende bedrijven), ...
- De groenstructuur op de site kan versterkt en gediversifieerd worden.
- Indien op de Herenthoutseweg een vrachtwagensluis wordt voorzien (zoals opgenomen in het mobiliteitsplan) kan het (vracht)verkeer op de Herenthoutseweg ingeperkt worden.
- Door de Herenthoutseweg te voorzien van conforme fietspaden en fietsvriendelijke fietsoversteken (ook met Ringlaan) kan de sportsite een echte fietslocatie worden.

5 VISIE EN DOELSTELLINGEN

5.1 AMBITIES OP MESONIVEAU

5.1.1 Een nieuwe pool in de recreatieve structuur van Herentals

Herentals kent heel wat recreatiesites: de bovenlokale cluster in het Netepark, de jachthaven, de toeristentoren, golfclub, visvijvers, tal van lokale sportclubs (voetbal, tennis, manèges, ...), ... De site van Sint-Janneke -die er vandaag wat onderbenut bij ligt- moet hier een waardevolle toevoeging op vormen. Door de site op Sint-Janneke te vernieuwen en te voorzien van extra sportfaciliteiten, wil de stad op korte afstand van de binnenstad, in een zone waar veel mensen wonen, extra ruimte voor zowel club- als informeel sporten voorzien. Bij een groeiende stad horen immers ook groeiende voorzieningen. Sport en bewegen hebben bovendien een grote maatschappelijke meerwaarde, zo blijkt uit onderzoek. Zo werd begroot dat iemand die structureel sport of beweegt, voor € 75.000 aan maatschappelijke waarde per persoon kan opleveren, over de rest van zijn of haar leven. Dit zijn gezondheids-, sociale- en arbeidsvoordelen. Door haar sportvoorzieningen verder uit te breiden en te moderniseren, zet de stad maximaal in op alle voordelen die sporten en bewegen bieden. (cfr. 2.6 Lokaal sportbeleid Herentals) Het sportverhaal op de site wordt “opengetrokken”: ook informeel sporten en bewegen staan op de agenda. Het is de ambitie de sportsite in te schrijven in het publiek weefsel van de wijk, waardoor sportdeelna-

me bevorderd wordt (ook bij mensen die vandaag niet sporten). De fysieke omgeving waarin mensen wonen is immers gerelateerd aan sportdeelname. Belangrijke factoren hierbij zijn de aanwezigheid van accommodaties om te sporten, voet- en fietspaden en groen, of de esthetische kwaliteit van de omgeving. Het achterliggende idee is dat als de omgeving uitlokt tot sporten of bewegen in bredere zin, dit een positief effect heeft op de sportdeelname.

5.1.2 Een (groene en publieke) ontmoetingsruimte tussen de wijken ten zuiden van de binnenstad

De wijken de Molekens en Veldhoven/Krakelaarsveld tellen samen zo'n 2.500 inwoners. In de wijk(en) zijn wat kleinschalige sportvoorzieningen en publieke groene ruimtes voor handen. Zo is er het skateterrein op Sint-Janneke, een sportlokaal in de basisschool aan de Populierenlaan en zijn er 4 groene speelveldjes in de wijk (speelterrein Krakelaarsveld, trapveldje aan de Lange Eerselsstraat, speelterrein Sint-Janneke, speelterrein Molekens)- samen goed voor zo'n 1.5 ha aan publiek groen. Dat komt neer op zo'n 6m² publiek groen per inwoner in de wijk (wat vrij laag is). Voor “echte”, uitgeruste sportterreinen of grotere groengebieden zijn inwoners van de wijken Veldhoven/Molekens aangewezen op andere stadswijken. Het is de ambitie om -naast efficiënte sportinfrastructuur- in te zetten op het creëren van nieuwe publieke groene ruimte voor

(informele)sport, spel en ontmoeting. De sportsite ligt tussen de wijken Veldhoven en Molekens en kan zo een nieuwe centrale ontmoetingsplaats worden en de wijken aan beide zijden van de Herenthoutseweg. Uiteraard vergt deze ambitie dat er aandacht is voor veilige verbindingen voor zacht verkeer doorheen de wijken en dat een aantal gekende knelpunten (vb. oversteek t.h.v. Sint-Janneke) aangepakt worden. De reeds aanwezige functies – skate terrein, camperplaatsen en multifunctioneel terrein- worden behouden, maar mogelijk wel elders op de site ingeplant, in functie van een optimale inrichting.

5.1.3 Een groene plek langs het kanaal met zicht op de stad

De oevers van het Albertkanaal worden (op grondgebied van Herentals) voor een belangrijk deel ingenomen door bedrijvigheid. De aanwezigheid van de spoorlijn (aan de zuidzijde) bemoeilijkt de relatie tussen het kanaal en de aanpalende zones. Een kwalitatieve verblijfsplek langs het water is niet meteen voor handen. Ter hoogte van het plangebied bevindt zich tussen de spoorlijn en het hek rond de sportsite een brede groene zone (zo'n 55m breed), waar de straat Sint-Janneke doorheen doorloopt. Vanaf het jaagpad langs het kanaal zijn er twee toegangen tot Sint-Janneke. Aan weerszijden van Sint-Janneke bevinden zich brede groenstroken, die vandaag geen echt gebruik

kennen en een eerder rommelige aanblik bieden. Deze zone ligt een paar meter hoger dan de spoorlijn (en het jaagpad) en een paar meter lager dan de sportsite. De straat Sint-Janneke dient vandaag louter om het woonwagenvak te ontsluiten en vormt voor de wijk Veldhoven een extra ontsluiting op de Herenthoutseweg. Voor deze beperkte lokaal ontsluitende functie is het straatprofiel eerder breed, wat samen met het rechtlijnige verloop (volgens omwonenden) aanleiding geeft tot (te) hoge snelheden. Het gebruik van de zone tussen de sport-site en de spoorlijn kan geïntensiveerd worden, de inrichting aangepast. De weg kan een compacter profiel krijgen (dat een aangepast rijgedrag afdwingt) en vb. verschoven worden om aan één zijde een ruimere en beter bruikbare groene zone te krijgen, die -dank zij haar hogere ligging- uitzicht biedt op het kanaal, het Eilandje en de binnenstad. Naast een verblijfsplek met zicht over het water, is hier genoeg ruimte beschikbaar voor nieuwe publieke buitensportactiviteiten, maar er kan ook onderzocht worden of het skateterrein naar deze locatie kan verplaatst worden. De aanwezige taluds en terreinverschillen kunnen vb. gebruikt worden voor een meer avontuurlijk speelterrein... Zo kan deze ruime strook van een “achterkant” omgeturnd worden tot een unieke plek aan het kanaal.

5.2 AMBITIES OP SITENIVEAU

5.2.1 Een hoogwaardige sportcluster aan het kanaal

De stad wil een hoogwaardige nieuwe sportcluster ontwikkelen, met ruimte voor clubsporten maar ook voor informeel sporten en recreatie.

Opm. Onder hoogwaardige sportinfrastructuur verstaan we: sportinfrastructuur die aan de vereisten voldoet om intensief gebruikt te kunnen worden door de sportclubs, die beroep doet op technieken/materialen die een veilige sportbeoefening en eerlijke competitie toelaat, die maximaal inzet op verduurzaming (op vlak van water, energie, groen, materiaalgebruik en beheer) en ook “sociaal duurzaam” is (door publiek toegankelijke sport- en beweegfaciliteiten op te nemen, door in te zetten op een “beweegvriendelijke omgeving” en door in de clubwerking oog te hebben voor de sociale component).

Er wordt ingezet op kwalitatieve infrastructuur voor de sportclubs (voetbal en hockey) die een hoge bezettingsgraad verdraagt, zodat zij hun werking kunnen uitbouwen op de site. Het aantal mensen dat buiten een sportvereniging om gaat sporten, is de laatste jaren sterk toegenomen (en de verwachting is dat deze trend - individualisering en flexibilisering - zich verder zal aftekenen). Hierbij wordt ook gedacht aan buurtbewoners die autonoom willen sporten. Tenslotte moet er op de site ook ruimte zijn waar kinderen en jongeren kunnen spelen en bewegen. Om clubsport, individuele sporters en re-

creanten plaats te geven op de site, zal er efficiënter omgesprongen moeten worden met de beschikbare ruimte. Dit kan door een aantal kunstgrasvelden te voorzien (die veel intensiever bespeeld kunnen worden) gecombineerd met natuurgrasvelden (die ev. publiek toegankelijk kunnen zijn). Kunstgrasvelden hebben naast tal van voordelen (intensiever gebruik, gebruik het hele jaar door mogelijk, minder onderhoud) ook nadelen, die gemitigeerd moeten worden. Zo is kunstgras ondoordringbaar voor water en kan het in de zomer sterk opwarmen. Hier moet rekening mee gehouden worden in de plannen (vb. door voldoende infiltratiemogelijkheden te voorzien, door te zorgen voor schaduw, ...). Daarnaast biedt gedeeld gebruik mogelijkheden om het ruimtebeslag te beperken. Dit kan gaan over het gedeeld gebruik van parkings, fietsenstallingen, bergingen, sanitair, ... Tenslotte zal er op een andere manier moeten gedacht worden over de toegankelijkheid van de sportsite. Terwijl deze vandaag een afgesloten geheel vormt, is het de ambitie om deze zo doorwaadbaar mogelijk te maken. Hierdoor kunnen niet alleen nieuwe interessante doorsteken voor zacht verkeer gecreëerd worden, maar ontstaan ook wandel- en beweeglussen voor de buurtbewoners. Met het oog op onderhoud en veiligheid moeten bepaalde zones evenwel afgesloten kunnen worden. Deze afgesloten delen van de site worden zo compact mogelijk gehouden, om een zo groot mogelijk publiek areaal over te hou-

den (met ruimte voor nieuwe trage wegen of plekken voor ongeorganiseerde sporten en goede aansluitingen op de woonwijk). Een kwaliteit van de site die vandaag niet benut wordt, is de ligging langs het kanaal. Hier zijn er mooie zichten (ook door de hogere ligging) op het Eilandje en de binnenstad. De aanwezigheid van de watervlakte van het kanaal geeft de omgeving een bijzondere kwaliteit. Er ligt ook nog een brede onbenutte zone tussen de huidige sportsite en het kanaal (tot aan de weg Sint-Janneke). Bij de inrichting van de site moet meer ingespeeld worden op de aanwezigheid van het kanaal. De groene strook langsheen het kanaal kan veel intensiever benut worden, voor sport- of recreatiedoeleinden, maar ook als ontmoetingsplek voor omwonenden. Mogelijk kan het reliëfverschil daarbij worden gebruikt.

5.2.2 Een kwalitatieve herontwikkeling van de site van Kaliber

Kaliber is een maatwerkbedrijf dat inzet op duurzaamheid en inclusie. Het bedrijf is al geruime tijd op de site aanwezig en wil haar werking in de toekomst verder uitbouwen op de site. Binnen het huidige BPA zijn er mogelijkheden om dit te doen, maar het BPA bevat weinig kwaliteitsrichtlijnen en bekijkt de site volledig los van de sportzone. Net door de site van Kaliber in een ruimer geheel in te schrijven en ontwikkeling te koppelen aan kwaliteitsvereisten, ontstaan er meerwaarden. Zo kan de bufferzone rond Kaliber ingeschreven

worden in een groen, recreatief netwerk voor de buurt, kunnen ontsluiting en parkeren doordacht en afgestemd op deze van de sportsite gebeuren, Deze elementen moeten vertaald worden in het RUP.

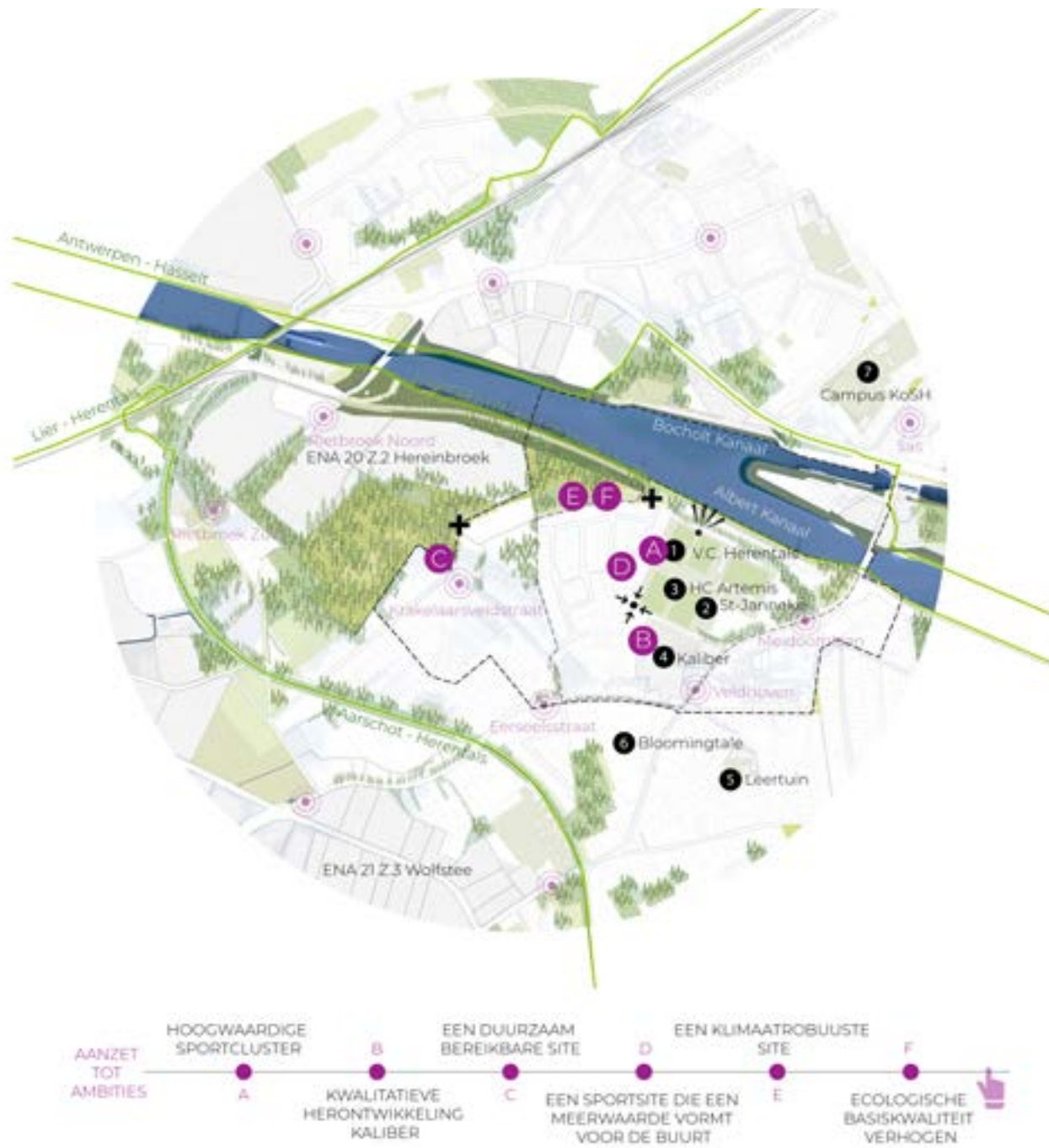
5.2.3 Een duurzaam bereikbare site

Het plangebied beschikt vandaag over een vrij goede multimodale bereikbaarheid. Er zijn 2 fietssnelwegen in de buurt: de F5 Antwerpen-Hasselt langs het kanaal en de F106 Aarschot-Herentals in het zuiden, die eens vervolledigd aansluiting zal geven op de F103 Lier-Herentals. Buslijn 85 verloopt via de Herenthoutseweg (halte ter hoogte van Kaliber); aan de overzijde van het Eilandje verknopen verschillende buslijnen op de Lierseweg. Met de wagen ben je zo op de ring of de E313. Maar er zijn ook wat knelpunten. Het fietspad langs de Herenthoutseweg en zeker ter hoogte van het Klein Sas zijn niet voorzien op de grote fietsstromen die er vandaag gebruik van maken. Het kruispunt met de Ringlaan is nog niet conflictvrij. In het actieplan van het mobiliteitsplan is opgenomen om infrastructurele maatregelen te treffen en conforme fietspaden aan te leggen en het kruispunt met de Ringlaan fietsvriendelijk te maken. Aanvullend voorziet het mobiliteitsplan een vrachtwagensluis, hierdoor zal de oversteekbaarheid van de Herenthoutseweg verbeteren. Dit is nodig als we van Sint-Janneke een ontmoetingsplaats voor de Molekens en de omgeving van het

Krakelaarsveld/Veldhoven willen maken. De fietsveilige passage onder de nieuwe brug is nog onduidelijk aangeven, en ook de aansluiting op Sint-Janneke is niet veilig door een beperkt zicht (volgens omwonenden). Als we de sportsite en de site van Kaliber gaan intensiveren, en we de duurzame modi een stimulans willen geven, zal er extra moeten ingezet worden op een veilige fietsbereikbaarheid van de site, maar ook op goede fietsinfrastructuur op de site zelf: goed bereikbare en voldoende fietsenstallingen dus. Ook de inplanting van de bushalte komt in het vizier: waar kan deze optimaal ingepast worden? Tenslotte zal onderzocht worden welke locatie binnen het plangebied zich leent om een buurt hoppinpunt te integreren. De autoparking wordt kort tegen de Herenthoutseweg ingepland waarbij we dubbelgebruik met Kaliber nastreven en de actieve en gemotoriseerde verkeersstromen maximaal scheiden. De ontwikkelingsmogelijkheden van de site worden uiteraard ook onderzocht op hun mobiliteitseffecten. De verkeersgeneratie van sportclubs en Kaliber wordt daartoe gedetailleerd in kaart gebracht. Mogelijk worden de ontwikkelingen op de site “geplafonneerd” door de mobiliteit die ze genereren of worden er vanuit de mogelijke mobiliteitseffecten randvoorwaarden aan de ontwikkeling gekoppeld. De MOBBER die in aanloop naar het voorontwerp zal worden opgemaakt, zal dit uitklaren.

5.2.4 Een sportsite die een meerwaarde vormt voor de buurt

Vandaag vormt de sportsite een afgesloten geheel: alleen wie voetbalt of hockey speelt, komt op de sportsite. Dat moet in de toekomst anders. Er zal onderzocht worden hoe de site (tenminste gedeeltelijk) kan gebruikt worden door de buurt. Dit kan door een aantal publieke sportterreinen te voorzien, maar ook door andere functies op de site te integreren die een meerwaarde vormen voor omwonenden en door het trage weggennetwerk van de buurt te vervolledigen. Het kan gaan over sport- en speelplekken (Finse piste, skate, avontuurlijk speelparcours, ...), aangename verblijfsplaatsen aan het kanaal, nieuwe paden die toelaten een rondje in de buurt te wandelen, ... Er kan in samenspraak met de sportclubs onderzocht worden of bepaalde lokalen of terreinen verhuurd kunnen worden aan omwonenden.



5.2.5 Een klimaatrobuuste site

Het hoeft geen betoog dat klimaatrobuustheid vandaag in alle soorten omgevingen hoog op de agenda staat. Daarbij zijn volgende aandachtspunten van tel:

- De gebouwenschil: we streven naar compacte bouwvolumes – niet alleen om de footprint te beperken en dus een maximaal groen areaal te vrijwaren – maar ook omdat compacte gebouwen nu eenmaal minder materiaal en energie vergen.
- Het energieconcept: we bekijken de mogelijke systemen op basis van hernieuwbare energievormen voor warmte en voor elektriciteit op projectniveau. Uit een eerste analyse blijkt dat er naast evidente pistes zoals zonne-energie, in de omgeving mogelijkheden zijn om gebruik te maken van aquathermie (te bekijken met de Vlaamse Waterweg), van geothermie en van restwarmte van bedrijven in de omgeving.
- Het waterbeheer: we bekijken hoe binnen het project duurzaam waterbeheer vorm kan krijgen. Hierbij gaat het over hergebruik van regenwater, het voorzien van groendaken, infiltratiemogelijkheden, ...
- Het groenbeheer: we onderzoeken in welke mate extensief (of ecologisch) beheer mogelijk is. Dat laat niet alleen toe om de beheerskosten te drukken, maar ook om de biodiversiteit in de wijk te verhogen. Daarnaast kunnen voldoende ruim gedimensioneerde groene ruimten met bomen bijdragen aan de koeling van een omgeving.

5.2.6 Een goede ecologische basis-kwaliteit

Vandaag komt het plangebied niet voor op de biologische waarderingskaart: er zijn - volgens de kaart - m.a.w. geen groene elementen die vanuit ecologisch standpunt waardevol zijn (op een verruigd grasland in de noordoostelijke punt van het plangebied na). Net zoals het opwarmend klimaat een uitdaging is die in elke omgeving getackeld moet worden, is het verlies aan biodiversiteit een aanleiding om na te denken over de mogelijkheden om ook in intensief gebruikte omgevingen te streven naar een goede ecologische basiskwaliteit. Het behoud van de bestaande bomen en groene zones, het voorzien van verbindende groenelementen (vb. langs het kanaal), het introduceren van kleine landschapselementen (zoals hagen), meer divers groen en extensieve groenzones, ... zijn ingrepen die hiertoe bijdragen.

5.2.7 Bestendigend beleid in de woonwijk

Voor de woonwijk binnen het plangebied wordt in het voorontwerp van het Beleidsplan Ruimte Herentals een bestendigend beleid voorgesteld. Dit betekent dat hier geen verdichting aan de orde is, maar dat onbebouwde percelen volgens een in de omgeving gangbare dichtheid kunnen afgewerkt worden. De wijk kent dankzij haar planmatige bovendien een hoge mate van homogeniteit en werd in het beleidsplan als stedenbouwkundig geheel aangeduid, wat ertoe noopt om een beleid te voeren dat de beeldwaarde van het geheel vooropstelt. Het RUP zal voorschriften in deze zin opnemen.

5.3 INPUT VANUIT HET CO CREATIE TRAJECT

In aanloop naar de opmaak van de startnota werden bilaterale gesprekken en een workshop met de "stakeholders (sportclubs en Kaliber) georganiseerd. Deze overlegmomenten werden benut om een zicht te krijgen op de ruimtenoden van de stakeholders, maar ook af te tasten in welke mate ze bereid zijn om samen te werken, ruimtes te delen, en om hen te informeren over de overkoepelende ambities van de stad. Daarnaast werden de omwonende geïnformeerd over het planinitiatief (infomarkt) en bevraagd : welke mogelijke meerwaarden kunnen voor de buurt gerealiseerd worden, waar is extra aandacht voor nodig? Hieronder volgt een kort overzicht van de belangrijkste aandachtspunten.

5.3.1 Sportclubs

De voetbalclubs (V.C. en S.K.S.) tellen samen zo'n 600 leden, vooral jeugdspelers. S.K.S. zet actief in op fietsgebruik, maar bij wedstrijden primeert de wagen toch in de modal split. Voor de trainingen op weekdagen zijn zo'n 100 parkeerplaatsen nodig. De piekmomenten situeren zich op zaterdag, bij wedstrijden. Dan passeren er ca. 800 bezoekers gespreid over de dag. Op de drukste momenten zijn naar schatting 100 à 200 parkeerplaatsen nodig (dit is een schatting door de clubs zelf – tellingen leveren lagere parkeeraantallen op). De voet-

balclubs verkiezen kunstgrasvelden (boven natuurgras) omdat deze het hele jaar door bespeelbaar zijn, intensiever gebruikt kunnen worden en minder onderhoud vergen. De voetbalclubs willen een voldoende ruim clubgebouw, met een grote (bij voorkeur moduleerbare) cafetaria, tribunes, alle nodige kleedkamers, bergingen, sanitair, vergaderlokaal... In een ideaal scenario worden er 4 kunstgrasvelden en een natuurgrasveld voorzien. Het kunnen afsluiten van velden en gebouwen is voor de voetbalclubs zeer belangrijk. Voor het onderhoud moeten zij immers beroep doen op vrijwilligers. Door alle infrastructuur af te sluiten, kan het onderhoud beperkt blijven en ontstaan er ook op vlak van veiligheid geen problemen. De hockeyclub telt ca. 200 leden, vooral jeugdspelers. Bij trainingen, komt 50% van de spelers met de fiets, de andere helft met de auto; bij wedstrijden ligt het autogebruik veel hoger (geschat op 90%). De wedstrijden voor de jeugd zijn op zaterdag (voor de volwassenen zijn wedstrijden op zondag, maar aangezien de meeste ploegen bij de jeugd zitten, is de belasting op zondag heel klein). De zgn. supersaturdays (dan spelen alle ploegen thuis) vormen piekmomenten : dan zijn er doorheen de dag 600 à 700 bezoekers. Vandaag gebruikt de hockeyclub één kunstgrasveld. Vanaf 350 leden is een tweede veld nodig. De hockeyclub wil kunnen beschikken over eigen clubgebouwen met alle nodige voorzieningen (sanitair, kleedkamers, bergingen, tribunes, fietsenstallingen ...).

5.3.2 Kaliber

Kaliber is een maatwerkbedrijf dat inzet op duurzame tewerkstelling van sociaal kwetsbare groepen in de samenleving. Kaliber wenst haar activiteiten (vandaag over 2 sites verspreid) te bundelen op de site aan de Herenthoutseweg. Hiertoe is een grondige reorganisatie en vernieuwing nodig. Kaliber stelde enige tijd geleden een ontwerper aan en er werd overleg met de stadsdiensten opgestart. Om snel de nodige werken te kunnen uitvoeren, heeft Kaliber ervoor gekozen om plannen te maken die passen binnen het vigerende BPA. De plannen beogen -naast een logische organisatie van de bedrijfsprocessen en een aangenaam werkklimaat voor alle werknemers- ook de optimalisatie van de ontsluiting van de site voor vracht- en personenverkeer. Kaliber is bereid om in te zetten op pistes die een goede aansluiting op de buurt, samengebruik, efficiënt ruimtegebruik, wateropvang ... faciliteren. Kaliber denkt ook aan samenwerking met de sportclubs (vb. in functie van onderhoud of catering) en aan het delen van energie. Ook voor Kaliber is het evenwel belangrijk dat (een deel van) de site afsluitbaar blijft: dit is vereist omdat Kaliber o.a. voedsel verwerkt en de wetgeving op voedselveiligheid van toepassing is. Bij Kaliber maken ca. 100 personeelsleden gebruik van de wagen, het gros van de werknemers komt met de bus naar het werk, een klein deel met de fiets. Per dag doen ca. 10 vrachtwagens de site van Kaliber aan.

5.3.3 Buurtbewoners

De meeste opmerkingen hebben betrekking op mobiliteit. Veel buurtbewoners zijn ongerust over de extra verkeersgeneratie die de nieuwe functies op de site mogelijk met zich mee brengen. Ze vrezen dat de onveiligheid voor fietsers op sommige punten hierdoor verder zal toenemen of dat de parkeerdruk in de buurt zal toenemen (vraag om voldoende parkeerplaatsen te voorzien, zelfs een suggestie om ondergronds te parkeren). Het te hoge aandeel vrachtverkeer op de Herenthoutseweg wordt vaak aangehaald alsook de te hoge snelheid op Sint-Janneke en de onveilige oversteek over de Herenthoutseweg. Veel bewoners staan positief t.o.v. het voorzien van nieuwe publieke sport- en ontmoetingsfaciliteiten (suggesties: Finse piste, picknickplek, hangplek voor jongeren, outdoor fitness toestellen), andere vrezen dat dit de rust zal verstoren. Er wordt gevraagd om in de nieuwe gebouwen ook lokalen te voorzien die door lokale verenigingen gehuurd kunnen worden. Extra groen wordt door de meeste bezoekers toegejuicht. De zone langs het kanaal wordt niet als aangename ruimte ervaren: hier wordt te hard gereden, maar is ook weinig sociale controle. Buurtbewoners vragen “echte” groene buffers, geen “lege grasstroken” zoals vandaag het geval is. Een aantal frustraties (die evenwel buiten de scope van het planproces vallen) zoals de kapotte verlichting aan de Herenthoutseweg en de moeilijke relatie

met de bewoners van het woonwagenvoerpad worden eveneens uitgesproken.

6 PLANOLOGISCHE WIJZIGINGEN

6.1.OP TE HEFFEN BEPALINGEN

6.1.1. Gewestplan

Het RUP Sportpark Sint-Janneke heft binnen de plancontour de onderliggende bestemmingen van het gewestplan Herentals-Mol op:

- Woonuitbreidingsgebied;
- Woongebied;
- Agrarisch gebied.

6.1.2. Bijzonder plan van aanleg

Het RUP Sportpark Sint-Janneke heft het BPA Sint-Janneke(2003) volledig op.

6.1.3. Verkavelingen

Het RUP heft de verkavelingsvergunningen gelegen in het plangebied op.

Het gaat over de verkaveling gekend onder het nummer V2004/008 en de hierbij horende wijziging V2004/008(1).

6.1.4. Rooilijnplannen

Het RUP heft geen rooilijnplannen op.

6.2. RUIMTEBALANS

Gebiedsaanduiding	BPA Sint-Janneke	Gewestplan	RUP Sportpark Sint-Janneke
Woongebied	40.282,13m ²	106.291,5m ²	153.276,73m ²
KMO gebied	29.259,31m ²	-	29.829,19m ²
Recreatiegebied	98.260,63m ²	-	133.310,12m ²
Infrastructuur	38.031,29m ²	-	12.796,69m ²
Overig groen	2.419,56m ²	-	*
Landbouw	-	14.452,9	-
TOTAAL	208.252,92m²	120.744,4m²	329.212,73m²

** in het RUP heeft de zone voor publiek groen als gebiedscategorie "recreatie" (oppervlakte is dus meegenomen in de oppervlakte recreatie)*

6.3. REGISTER PLANCOMPENSATIES

Zie plan Plancompensaties

Het register plancompensaties geeft conform de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening art. 2.2.5, §1/9, de percelen weer waarop een bestemmingswijziging gebeurt die aanleiding kan geven tot een vergoeding of heffing. De opname van de percelen in dit register houdt niet in dat sowieso een heffing zal worden opgelegd of dat een vergoeding kan worden verkregen. Voor elk van de regelingen gelden uitsluitingsvoorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden die per individueel geval beoordeeld dienen te worden. Het register kan dus geen uitsluitel geven over de toepassing van die voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden.

In het RUP worden een beperkt aantal bestemmingen gewijzigd. De meeste wijzigingen doen zich voor binnen vergelijkbare gebiedscategorieën. Zo wordt het WUG waarin het grootste deel van de woonwijk Veldhoven zich bevindt, omgezet in woongebied. Op deze manier wordt de bestemming van deze woonwijk in overeenstemming gebracht met de bestaande en vergunde situatie (en wordt vermeden dat de woningen zonevreemd zouden worden). Daarnaast worden op de bestemmingen van het BPA (recreatie met privaat karakter, recreatie met publiek karakter, parkeren, zone voor beschutte werkplaats,...) voor het grootste deel omgezet in vergelijkbare bestemmingen (recreatie, parkeren, zone voor verweefbare bedrijvigheid). Hier zijn dan ook geen planbaten of -schade van toepassing.

Op volgende locaties zijn er bestemmingswijzigingen die mogelijk aanleiding geven tot planbaten of -schade:

(1) Een deel van de (reeds bebouwde) percelen aan de Kalmoesstraat en Zonedauwstraat hebben vandaag (deels) als bestemming agrarisch gebied op het gewestplan. Dit zijn vergunde woningen met tuinen. Het RUP wijzigt de bestemming hier van agrarisch gebied naar woongebied (om de bestemming in overeenstemming te brengen met de reële en vergunde situatie). Er is hier in realiteit geen landbouwgebruik – niet op de percelen zelf, niet op de aanpalende zone. Er gaat dan ook geen “echte” landbouwgrond verloren. Theoretisch zijn hier planbaten mogelijk. Omdat de bestemmingswijziging gericht is op het zone-eigen maken van bestaande hoofdzakelijk vergunde constructies, geldt de verplichting tot plancompensatie hier niet (conform art. 2.2.6/1 §1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening).

(2) In de zone waar Sint-Janneke aantakt op het jaagpad aan het kanaal, wordt een zone met agrarische bestemming op het gewestplan omgezet in zone voor publiek groen en zone voor infrastructuur in het RUP. Ook hier is in realiteit geen sprake van enige agrarische activiteit of gebruik: in deze zone ligt het jaagpad en een spoorlijn, alsook een kleine groenzone (onder de hoogspanningsleiding). Het RUP wijzigt de

bestemming zodat deze overeenstemt met de huidige (vergunde) situatie. In de zone waar de agrarische bestemming wordt omgezet naar zone voor publiek groen is er (theoretisch) kapitaalschade mogelijk.

(3) Een kleine oppervlakte die in het gewestplan bestemd is als woonuitbreidingsgebied (tussen Veenbessenstraat en Gagelstraat) wordt in het RUP toegevoegd aan de zone voor publiek groen. Het is een zone die vandaag al als publiek groen in gebruik is. Hier is (theoretisch) planschade mogelijk.

(4) Aan Sint-Janneke ligt een zone die in het gewestplan bestemd is als woonuitbreidingsgebied en in het RUP ingekleurd wordt als zone voor publiek groen. Het is een zone die vandaag deels ingenomen wordt door de straat Sint-Janneke en de aanpalende groenzone. Hier is (theoretisch) planschade mogelijk.

6.4.RECHT VAN VOORKOOP

Zie plan Recht van voorkoop

Het RUP stelt voorkeepsrecht in in 2 overdrukzones met een nabestemming.

Zone 1 : overdrukzone nabestemming zone voor publiek groen

Het RUP stelt een voorkeepsrecht in op de woningen Sint-Janneke nr. 8 en 10. Zij liggen vlak naast de hoogspanningsleiding en -pyloon, tussen de zone voor infrastructuur en de zone voor publiek groen.

Na toepassing van het voorkeepsrecht geldt voor deze percelen een nabestemming naar “zone voor publiek groen”.

De redenen om op deze percelen een voorkeepsrecht te vestigen zijn de volgende:

- Om te beginnen is er de onmiddellijke nabijheid van een aantal infrastructuren. Zo is er op het aanpalende perceel een hoogspanningsmast en -leiding aanwezig. Daarnaast bevindt zich op zeer korte afstand van beide woningen een goederenspoorlijn. De 2 woningen hebben een eerder kleine tuin – er is dus weinig ruimte om te bufferen. De aanwezigheid van hoogspannings- en spoorinfrastructuur heeft een nadelige impact op de woonkwaliteit.

- Voor Elia zijn de 2 percelen mogelijk interessant in functie van toekomstige wijzigingen aan de hoogspanningslijn.
- Voor de stad zijn de 2 percelen bijkomend interessant om de ontsluiting van de sportsite (en de wijk rond Veldhoven) per fiets te verbeteren en om de groene publieke ruimte verder door te trekken richting kanaal.

Het recht van voorkoop wordt in eerste orde toegekend aan Elia (Keizerslaan 20, 1000 Brussel) en in tweede orde aan de stad Herentals (Augustijnenlaan 30, 2200 Herentals).

Zone 2 : overdrukzone nabestemming zone voor verweefbare bedrijvigheid

Daarnaast wordt er een voorkeepsrecht ingesteld op een aantal woningen die grenzen aan de bedrijvensite. Het gaat om de woningen aan de Herenthoutseweg met nrs. 126, 128, 130, 132, 134, 138 en 140 en Veldhoven 2, 4 en 6 (en achterliggend stukje tuinzone).

Na toepassing van het voorkeepsrecht geldt voor deze percelen een nabestemming naar “zone voor verweefbare bedrijvigheid”.

De reden om op deze percelen een voorkeepsrecht te vestigen zijn de volgende:

- De woningen aan de Herenthoutseweg en Veldhoven liggen enigszins gewrongen tussen de bedrijvensite en straat. Een aantal woningen staat op of over de rooilijn ingeplant en/of heeft een kleine tuin en/of moeilijke perceelsvorm, waardoor de woonkwaliteit weinig optimaal is.
- De aanwezigheid van deze woningen bemoeilijkt een kwalitatieve uitbouw van de bedrijvensite. Door op deze woningen een voorkeepsrecht te installeren gekoppeld aan een nabestemming voor verweefbare bedrijvigheid, wordt het wonen hier uitgedoofd en kan de bedrijvensite op termijn een meer zichtbare plaats in de omgeving krijgen en beter aansluiten op de omgeving.
- Bovendien krijgt het profiel van de Herenthoutseweg wat meer ruimte, waardoor hier een veilig fietspad kan aangelegd worden.

Op de percelen aangeduid op het plan ‘Recht van voorkoop’ is een recht van voorkoop van toepassing zoals bedoeld in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikels 2.4.1 en 2.4.2. De termijn hiervan bedraagt 15 jaar vanaf het van kracht worden van het RUP.

7 REIKWIJDTE EN DETAILLERINGSGRAAD

7.1 ALGEMEEN OPZET RUP

Het RUP beoogt om de ambities besproken onder §5 waar nodig juridisch te verankeren zodat in het plangebied de gewenste ruimtelijke transformatie mogelijk is.

Deze transformatie heeft vooral betrekking op de sportsite, die vandaag suboptimaal gebruikt wordt en weinig meerwaarde heeft voor de omgeving. Het zeer gedetailleerde BPA Sint-Jan-neke wordt door het RUP overschreven en “geactualiseerd”:

- Het RUP werkt met “grote” bestemmingszones;
- Het RUP legt enkel die aspecten vast die essentieel zijn voor het functioneren van de verschillende zones en de beoogde ruimtelijke kwaliteit.

Daarnaast overschrijft het RUP delen van het gewestplan en geeft deze een bestemming die overeenstemt met het actuele en vergunde gebruik.

Op de **sportsite** voorziet het RUP een invulling in lijn met het voorkeursscenario (zie § 8.3). Hier worden 2 zones voor sport binnen een ruimere zone voor publiek groen ingetekend, alsook een zone voor parkeren. De zones voor sport zijn ruim genoeg ingetekend opdat het vereiste aantal sportvelden, bijhorende gebouwen en toegangen mogelijk zijn. Tegelijk is het een bewuste keuze om de zones voor sport niet veel ruimer dan nodig in te tekenen: binnen de

zones voor sport wordt aan de sportclubs immers redelijk wat vrijheid gegeven om verhardingen en bebouwing te voorzien. Om ervoor te zorgen dat de sportsite als geheel alsnog een groen karakter heeft met voldoende onverharde zones, ruimte voor water en een kruindekking van min. 30%, wordt de **zone voor publiek groen** zo groot mogelijk ingetekend. Ook de opdeling van de zone voor sport in 2 subzones, onderling gescheiden door de zone voor publiek groen, is een essentiële keuze: op deze manier wordt de doorwaadbaarheid van de sportsite voor zacht verkeer (één van de belangrijkste verbeteringen t.o.v. de huidige situatie) in het RUP gegarandeerd. Door de **zone voor parkeren** centraal in te planten tussen de sportsites, de bedrijvenzone en multifunctionele zone, kan deze optimaal complementair gebruikt worden en kan het totaalpakket aan parkeerinfrastructuur beperkt worden. Het RUP legt ook in de parkeerzone minimale vereisten inzake groen op (behoud van de bestaande bomen, gebruik van “groene verhardingen”, minimum aan onverharde oppervlakte, ...).

In de **zone voor wonen** voorziet het RUP vrij generieke regels, in lijn met de keuzes uit het beleidsplan ruimte. Het beleidsplan ruimte selecteert de woonwijk als een “woonwijk in de stadsrand” waar verdichten of het stimuleren van functiemix niet aan de orde is. Daarnaast bepaalt het beleidsplan ruimte dat een groot deel van de wijk

een “stedenbouwkundig geheel” vormt, waar de harmonie streng bewaakt moet worden. De voorschriften voor de zone voor wonen spelen dan ook in op het behoud van de huidige dichtheid en woningtypes en de inpassing in de bestaande context. In de wijk zijn vandaag 2 wat grootschaligere meergezinswoningen aanwezig (complex van de Gagel en gebouw aan Herenthoutseweg) alsook een tweetal meergezinswoningen aan Veldhoven– deze meergezinswoningen zijn binnen de regels van het BPA tot stand gekomen. In de toekomst echter wordt verdere verdichting niet meer toegelaten (in lijn met het beleidsplan ruimte) en worden alle vormen van verdichting verboden: woningen opdelen, bouwen in tweede orde en het realiseren van nieuwe meergezinswoningen is dan ook niet meer toegelaten in het RUP. Op deze regel is er een uitzondering mogelijk voor doelgroepwonen (omdat hiervoor stricte normen gelden en vaak ook een ander publiek beoogd wordt)..

In de **zone voor verweefbare bedrijvigheid** worden de bouw mogelijkheden van het BPA alsook de bufferzone rond de site overgenomen in het RUP. Het RUP kiest voor een iets compactere bouwwijze, waarbij ook iets hoger kan gebouwd worden (op voorwaarde dat de nodige afstand t.o.v. de aanpalende woningen wordt gerespecteerd). De ontsluiting van de site wordt verbeterd en voor het parkeren kan gebruik gemaakt worden van de aanpalende zone

voor parkeren (complementair gebruik).

De zone langs het kanaal waar het jaagpad en de spoorweg liggen, wordt opgenomen in een **zone voor openbaar nut**.

De woningen aan Sint-Janneke krijgen een **nabestemming** (naar zone voor publiek groen), gekoppeld aan voorkeepsrecht. Zo kan deze zone op termijn onderdeel worden van de publieke groenzone en zorgen voor betere fietsverbindingen en een betere aansluiting op het kanaal. De woningen palend aan de bedrijvensite krijgen eveneens een nabestemming (naar verweefbare bedrijvigheid), gekoppeld aan een voorkeepsrecht, zodat de bedrijvensite op termijn beter kan ingepast worden en de fietsveiligheid op de herenthoutseweg verhoogd kan worden.

Verbindingen voor langzaam verkeer worden **indicatief** aangeduid, alsook het tracé van Sint-Janneke. Sint-Janneke kan heraangelegd en verplaatst worden om de inrichting van de zone voor publiek groen aan de zijde van het kanaal te optimaliseren. Ook de hoogspanningsleiding wordt indicatief aangeduid: hier gelden de voorschriften van Elia.

7.2 REIKWIJDTE

Het RUP zal het bestaande BPA Sint-Janneke overschrijven. De grens van het plangebied wordt gevormd door de contour van het BPA, het woonreservegebied en de reeds bebouwde delen van de aanpalende agrarische zone. De grens van het plangebied wordt op de bestemmingen volgens het gewestplan afgestemd en wordt plaatselijk bijgestuurd op basis van het GRB (grootschalig referentiebestand) dat als ondergrond voor de opmaak van het uiteindelijke grafisch plan wordt gebruikt. Hierdoor worden in sommige gevallen volledige percelen opgenomen in plaats van delen van percelen.

7.3 DETAILLERINGSGRAAD

Het RUP beoogt kleine aanpassingen aan het huidig wetgevend kader. Er wordt zoveel mogelijk met globale bestemmingszones gewerkt waarin de mogelijke bestemmingen concreet worden vastgelegd. Het RUP legt vast welke zones bebouwbaar zijn dan wel open gehouden dienen te worden. Het RUP focust op de essentiële elementen inzake de goede ruimtelijke ordening zoals duurzaamheid, groene en landschappelijke kwaliteit, toegankelijkheid en ontsluiting. De elementen die essentieel zijn voor het goed functioneren en de ruimtelijke kwaliteit zullen worden vastgelegd. Voor de zones met een niet-woonfunctie zal het max. programma (in m²) worden bepaald en zijn waar zinvol (en mogelijk) ook “groene randvoorwaarden” opgenomen. Voor de zones met een woonfunctie zullen de woningtypes en globale richtlijnen m.b.t. dichtheid en harmonie in het RUP beschreven en vastgelegd worden.

8 PLANALTERNATIEVEN

8.1 NULALTERNATIEF

Het nulalternatief houdt in dat er geen RUP gemaakt wordt, waardoor de huidige juridisch-planologische situatie van het gebied gehandhaafd wordt. In dat geval blijven de huidige verordenende plannen (gewestplan, BPA, ...) gewoon bestaan. De beoogde ambities kunnen dan slechts gedeeltelijk gerealiseerd worden. Het vigerende BPA legt de inrichting van de sportsite in detail vast en laat niet toe om de ruimtelijke organisatie van de site grondig te herdenken. De bouwzones en parking liggen vast, alsook de delen die privaat dan wel publiek moeten zijn. In de zone langs het kanaal wordt de ligging van de weg (Sint-Janneke) precies ingetekend, waardoor aan weerszijden louter reststroken over blijven. Er zijn geen aansluitingen op de achterliggende woonwijk voorzien, behalve ter hoogte van de Veenbessenstraat. Volgende ambities kunnen binnen het BPA niet of slechts deels gerealiseerd worden:

- Een hoogwaardige sportcluster aan het kanaal ontwikkelen: in het BPA ligt de indeling van de sportvelden min of meer vast, 5 van de 6 sportvelden hebben een privaat karakter, het hoofdveld ligt gedraaid, het clubgebouw ligt hierdoor niet ideaal. Voor de hockeyclub behoort een centraal clubgebouw niet tot de mogelijkheden.
- Een kwalitatieve herontwikkeling van de site van Kaliber: het BPA legt de bestemming van de zone voor Kaliber zeer

éénduidig vast, als Kaliber in de toekomst ook ruimte voor starters op haar site wil aanbieden, is dit niet mogelijk volgens het BPA. De buffer rond Kaliber (die kan bijdragen aan nieuwe publieke routes) kan volledig afgesloten worden.

- Een duurzaam bereikbare site: in het BPA is slechts één trage weg voorzien, de sportsite is niet doorwaadbaar. Er zijn geen mogelijkheden om nieuwe doorsteken voor langzaam verkeer te voorzien (vb. richting kanaal). Er is in het BPA geen aandacht voor het samengebruik van de parking door de sportclubs en Kaliber – de in het BPA ingetekende parking ligt te ver van Kaliber om dit mogelijk te maken.
- Een meerwaarde voor de buurt: het BPA voorziet één publiek “sportveld” (het huidige multifunctionele terrein). Er zijn verder geen publieke groen zones, faciliteiten of paadjes die de buurtbewoners kunnen gebruiken.
- Een klimaatrobuuste site: het BPA doet geen uitspraken over klimaatthema's, maar sluit deze ook niet per definitie uit. Wat ontbreekt zijn uitspraken over een minimum aan onverharde ruimte, boomdekking, het behoud van bestaande groenstructuren,
- Een goede ecologische basis-kwaliteit: dit thema wordt evenmin in het BPA behandeld.

In de woonwijk is vandaag alleen het gewestplan van toepassing en de verkavelingsvergunning (voor een deel van de

woningen). De bestemming woonuitbreidingsgebied leidt ertoe dat alle woningen buiten de verkaveling als “zonevreemd” worden beschouwd. Hierdoor worden hier de (zeer royale) mogelijkheden van de zgn. basisrechten voor zonevreemde woningen van toepassing. Als de stad in de wijk het beleid wil voeren zoals vooropgesteld in het beleidsplan ruimte (geen verdichting, beeldwaarde van het geheel vrijwaren), zijn hier andere richtlijnen nodig. Daarom wordt de woonzone best meegenomen in het RUP (indien niet, zijn de sturingsmogelijkheden van de stad uiterst beperkt).

8.2. LOCATIEALTERNATIEVEN

Voorafgaand aan de opmaak van het RUP liet de stad een locatieonderzoek verrichten naar de mogelijkheden om een hoogwaardige sportclusters elders in Herentals te realiseren (Uitgevoerd door Lama landscape architects en Orientes in 2022). In een eerste stap werden 10 verschillende locaties gescreend op hun potentiële geschiktheid. Het gaat over de sites in de tabel hiernaast. De geschiktheid van de sites werd beoordeeld op basis van:

- De afstand t.o.v. het centrum;
- De niet kwetsbaarheid van het gebied;
- Het niet bebouwde karakter;
- Het niet bebost zijn;
- De oppervlakte;
- De huidige bestemming;
- De eigendomsstructuur;
- Het vereiste planningsproces.

Vier sites werden in een eerste fase uit de lijst geschrapt. Het gaat over de locaties met de laagste scores volgens bovenstaande criteria (oranje groep in de tabel op pagina 91). Vanuit de 6 overgebleven locaties is door de projectgroep beslist om enkel de 3 meest gunstige locaties verder te onderzoeken. Deze locaties zijn Kapellenblok, Dikberd en St. Janneke. De overige 3 locaties zijnde het Netepark, Heirenbroek en Wolfstee-spoorbedding vallen af omwille van onderstaande argumenten. Netepark hierbij heeft Sport Vlaanderen



Locatie onderzoek
Lama + Orientes

toekomstplannen. De vrije ruimtes waarin mogelijks de voetbalstructuur ingepast kan worden zijn reeds gereserveerd voor andere toekomstplannen o.a. mogelijke realisatie 500 meter schaatsbaan. Heirenbroek de site is opgenomen in het PRUP bedrijvigheid en is qua bestemming niet geschikt. Wolfstee spoorbedding is qua (fiets)bereikbaarheid niet geschikt.

De drie meest gunstige locaties uit deze oefening werden vervolgens meer in detail onderzocht en onderling vergeleken. Het gaat Sint-Janneke, Dikberd en Kapellenblok. Voor elke site werden de ruimtelijke mogelijkheden op basis van ontwerpend onderzoek in kaart gebracht. Hieruit werd geconcludeerd dat Sint-Janneke zowel ruimtelijk als naar haalbaarheid de meest aangewezen site is om binnen

Herentals een nieuwe hoogwaardige sportcluster te huisvesten. De herstructurering van de site Sint-Janneke biedt de potentie om via een herstructurering uit te groeien tot een ambitieus sportpark voor de gehele stad. De ligging van Sint-Janneke binnen het gehele grondgebied van Herentals is hiervoor uiterst gunstig. Financiële investeringen die gebeuren op de site kunnen door de grondposities van de stad in de sportinfrastructuur geïnvesteerd worden i.p.v. in de aankoop van de gronden. De voordelen wegen sterk door t.o.v. de nadelen. De ontwerp oefeningen voor Sint-Janneke gaan nog uit van een herlokalisatie van Kaliber – dat idee is inmiddels opgeborgen. Ook moeten we vandaag in elk geval uitgaan van een fusie van de voetbalclubs- iets wat ten tijde van de herlokalisatiestudie nog niet vast stond. Desondanks zitten er in de voor-

stellen voor Sint-Janneke een groot aantal bruikbare elementen – waar we graag op verder werken in het ontwerpend onderzoek.

*Locatie onderzoek
Lama + Orientes*

OVERZICHT LONG LIST naar SHORT LIST	score (Hoog naar Laag)
Sint-Janneke	16 op 18
Dikberd	14 op 18
Kapellenblok	13 op 18

Netepark	10 op 18
Spoorbedding Wolfstee	9 op 18
Heirenbroek	7 op 18

LOCATIES SCHRAPPEN:

Katholieke school	6 op 18
Montezumalaan	2 op 18
Wuytsbergen	1 op 18
Stadsveld	0 op 18

8.3 INRICHTINGSALTERNATIEVEN

Voor de woonzone zijn er geen echte inrichtingsalternatieven: het beleidsplan ruimte legt de krijtlijnen voor het afwerken van de woonwijk vast: geen verdichting, niet inzetten op functiemenging, aandacht voor de beeldwaarde van de wijk als geheel. De woonwijk is bovendien op enkele percelen na reeds volledig ontwikkeld. Grote wijzigingen staan hier niet op de agenda. Het afwerken aan de gangbare dichtheid en volgens de “harmonie” met de omgeving staat hier voorop.

Voor de bedrijvensite liggen de ontwikkelingsmogelijkheden vast in het BPA Sint-Janneke. Kaliber werkt vandaag aan een herontwikkeling van de site, binnen de krijtlijnen van het BPA. Het RUP bouwt dan ook verder op het BPA en neemt de belangrijkste aspecten (bestemming, programma, ontsluiting, groenbuffer) ervan over, doch zal een compactere en meer duurzame invulling mogelijk maken (kleinere footprint gecombineerd met een grotere bouwhoogte).

Voor de sportsite werden heel wat uiteenlopende scenario's uitgetest. Een aantal van deze scenario's werden snel opzij geschoven omdat ze op een aantal essentiële punten onvoldoende scoorden. Na een aantal overlegondes en ontwerpend onderzoek, bleven 3 scenario's over, waarrond de inhoudelijke discussie zich focust. Deze 3 scena-

rio's geven elk op een iets andere manier vorm aan de ambities van stad en stakeholders – we bespreken ze kort hieronder.

Uit deze 3 scenario's is een voorkeurs-scenario geselecteerd, dat het beste tegemoet komt aan de verschillende ambities (en de voorkeur wegdraagt van de stadsdiensten, het bestuur, de GECORO, sportclubs, Kaliber en omwonenden).

Elementen die in elk scenario terugkomen zijn:

- **Een autovrije sportsite**, die voor gemotoriseerd verkeer vanaf de Herenthoutseweg ontsloten wordt. De parking voor de sportsite takt aan op de Herenthoutseweg – zo blijven wagens aan de rand van de site. Leveringen kunnen verlopen via de centrale as op de sportsite – maar dit is dan ook het enige verkeer dat op de sportsite toegelaten wordt (naast hulp- en technische diensten). Ook de site van Kaliber wordt via de Herenthoutseweg ontsloten. De in- en uitrit naar Kaliber bevindt zich dichtbij de in- en uitrit van de parking.
- **De sportsite wordt aangesloten op de aanliggende woonwijk en doorwaadbaar voor zacht verkeer.** In elke scenario worden nieuwe zachte verbindingen

aangetakt op de bestaande wegen- en padenstructuur richting woonwijk. Over de sportsite loopt een nieuwe centrale as voor fietsers en voetgangers met een aantal vertakkingen naar het bestaande pad ten noorden van Kaliber en naar de kanaalzone. Terwijl de wagens aan de rand blijven, kunnen fietsers centraal op de site hun fiets stallen en de site volledig “doorkruisen”.

- **In de publieke ruimte worden nieuwe ontmoetings-, sport- en spelfaciliteiten opgenomen.** Zo wordt de sportsite een omgeving die aanzet tot sport en spel en vormt ze een meerwaarde voor de buurt. Er wordt oa. voorzien in een Finse piste, een nieuwe verblijfsplek aan het kanaal, een nieuwe plek voor de skaters, een ruimere speelzone en een multifunctioneel terrein.
- **De zone aan het kanaal wordt als aantrekkelijke groene recreatiezone uitgebouwd.** De aanwezige weg (Sint-Janneke) wordt hiertoe geherprofileerd (om een aangepast rijgedrag af te dwingen) en verschoven – zo ontstaat een ruimere groene zone met zicht op het kanaal, waar een nieuw skatepark en verblijfsplek ondergebracht kan worden.

- **De bestaande bomen worden zoveel mogelijk bewaard.** Deze bevinden zich aan de zijde van de Herenthoutseweg, het oostelijke deel van Sint-Janneke en rondom het huidige multifunctionele terrein. De nieuwe inrichting van de site houdt hier rekening mee.
- Bij de **herontwikkeling van Kaliber** worden de gebouwen gericht op de publieke ruimte. De groenzone van Kaliber zoekt aansluiting bij de publieke groenzone. Zo ontstaat visueel een ruimere groenzone, die niet langer afgeboord wordt door “achterkanten”, maar door levendige gevels.
- **De parking wordt zo efficiënt mogelijk gebruikt en groen ingericht.** De parking dient hoofdzakelijk om de parkeerbehoefte van de sportclubs (bij piekmomenten) op te vangen. Kaliber zal ook gebruik kunnen maken van deze parking: de uren waarop de sportclubs en Kaliber nood hebben aan parking, zijn immers complementair in tijd. De parking kan dus dubbel gebruikt worden, wat toelaat het totaal pakket aan verhardingen/parkeerplaatsen te beperken.
- **2 sportclusters met eigen voorzieningen.** De voetbalclubs en de hockeyclub krijgen in elk plan een eigen gebouw en eigen sportvelden (4 voetbalvelden, 2 hockeyvelden). De site kan in elk geval maximaal plaats bieden aan 6 sportvelden – de inplanting van meer dan 6 vel-

den leidt tot een hogere parkeerbehoefte (en dus een groter ruimtebeslag door de parking) en laat niet toe om de gewenste ruimtelijke kwaliteitsverbetering door te voeren (er is dan geen ruimte voor publiek groen, extra doorsteken, ...).

- **Omheinde gehelen.** De voetbal- en hockeycluster dient omheind en afgesloten te kunnen worden (in functie van onderhoud, toezicht, wedstrijden). Ook de site van Kaliber moet om veiligheidsredenen afgesloten kunnen worden.

8.3.1 Scenario 1: 2 parkeerzones en een multifunctionele zone aan de Herenthoutseweg

In dit scenario worden 2 parkeerzones voorzien en wordt het multifunctioneel terrein in de noordelijke punt van de sportsite aan de Herenthoutseweg ingeplant. Ten noorden van de centrale zachte as liggen 3 voetbalvelden, ten zuiden ervan 2 hockeyvelden en 1 voetbalveld.



Evaluatie scenario 1



Klimaatrobuustheid

- Er zijn verspreide zones in volle grond.
- Deze verspreide zones laten een gespreide hemelwaterinfiltratie toe.
- De groenbuffer langs Sint Janneke en Herenthoutseweg kan behouden blijven.
- De groenbuffer links van het huidige skate-terrein kan niet behouden blijven door de inplanting van het zuidelijk voetbalveld. De nieuwe groenbuffer tussen parking en voetbalveld wordt smal.

Functioneel

- De voetbalvelden zijn verspreid over 2 zones.
- Het bestaande hockeyveld blijft behouden, een nieuw veld komt ten westen van het bestaande.
- De multifunctionele zone ligt aan de zijde van de Herenthoutseweg (waardoor het centraal ligt tussen de 2 woonwijken en zichtbaar is).
- Er is een nieuw skate-terrein met zicht op het kanaal.
- Er is een Finse piste van 1km, uit te breiden met 450m. De piste wordt gekruist door wegen die naar de noordelijke parking rijden.
- Er zijn 2 publieke uitzichtpunten aan het kanaal.
- Er is ruimte voor buurtsport en -spel, en er zijn kansen voor een natuurlijke speelzone.



Ontsluiting

- Er zijn 7 toegangen, waarvan 6 voor wandelaars en fietsers en 1 voor wagens.
- Het centrale fiets- en wandelpad wordt gekruist door wagens die naar de noordelijke parking rijden.
- Er is een centrale overdekte fietsenparkings voor circa 200 fietsen, ook buitenmaatse fietsen.
- De parking valt uiteen in 2 delen:
 - Parking zuid: 130 parkeerplaatsen
 - Parking noord: 188 parkeerplaatsen
 - Totaal: 318 parkeerplaatsen (waarvan 16 parkeerplaatsen voor personen met een handicap, 5 plaatsen voor deelwagens en 34 oplaadpunten)
 - 3 Parkings voor bussen
 - 10 Camperplaatsen

Aansluiting op de randen

- De 3 noordelijke voetbalvelden liggen binnen 1 omheinde cluster, het zuidelijke voetbalveld valt buiten de omheinde cluster.
- De 2 hockeyvelden liggen binnen een omheinde cluster.
- Kaliber ligt binnen een omheinde cluster
- Er is een fijnmazig netwerk van hoofd- en nevenpaden, die aansluiten op de wijk.
- Er wordt voldoende afstand bewaard tot woningen Ranonkel- en Veenbessenstraat
- Er is een groene buffer rond de site van Kaliber
- Er is een smalle groene buffer rond de parking (bestaande westelijke groenbuffer kan deels behouden blijven).

8.3.2 Scenario 2 : 1 grote, centrale parkeerzone en een multifunctionele zone aan de Herenthoutseweg

In dit scenario wordt het parkeren gebundeld in één grote parking die centraal ligt tussen hockey, voetbal en bedrijfsite. Het multifunctioneel terrein wordt in de noordelijke punt van de sportsite aan de Herenthoutseweg ingeplant. Ten noorden van de centrale zachte as liggen 4 voetbalvelden, ten zuiden ervan 2 hockeyvelden.





Klimaatrobustheid

- Er zijn verspreide zones in volle grond.
- Deze verspreide zones laten een gespreide hemelwaterinfiltratie toe.
- De groenbuffer langs Sint Janneke en de Herenthoutseweg kan behouden blijven.
- De groenbuffer links van huidig skateterrein kan behouden blijven.

Functioneel

- De voetbalvelden liggen gebundeld in 1 zone.
- Het bestaande hockey blijft behouden, een nieuw veld komt ten westen van het bestaande.
- De multifunctionele zone ligt aan de zijde van de Herenthoutseweg (waardoor het centraal ligt tussen de 2 woonwijken en zichtbaar is).
- Er is een nieuw skateterrein met zicht op het kanaal.
- Er is een conflictvrije Finse piste van 1km, uit te breiden met 450m.
- Er zijn 2 publieke uitzichtpunten aan het kanaal.
- Er is ruimte voor buurtsport en -spel, en kanalen voor een natuurlijke speelzone.



Ontsluiting

- Er zijn 7 toegangen, waarvan 6 voor wandelaars en fietsers en 1 voor wagens.
- Het centrale fiets- en wandelpad wordt niet gekruist door wagens die naar de noordelijke parking rijden.
- Er is een centrale overdekte fietsenparkings voor circa 200 fietsen, ook buitenmaatse fietsen.
- Er is één grote parking:
Met in totaal 314 parkeerplaatsen (waar van 20 parkeerplaatsen voor personen met een handicap, 5 plaatsen voor deelwagens en 34 oplaadpunten)
3 Parkings voor bussen
10 Camperplaatsen

Aansluiting op de randen

- De 4 voetbalvelden liggen binnen 1 omheinde cluster.
- De 2 hockeyvelden liggen binnen een omheinde cluster.
- Kaliber ligt binnen een omheinde cluster
- Er is een fijnmazig netwerk van hoofd- en nevenpaden, die aansluiten op de wijk.
- Er wordt voldoende afstand bewaard tot woningen Ranonkel- en Veenbessenstraat
- Er is een groene buffer rond de site van Kaliber
- Er is een stevige groene buffer rond de parking (bestaande westelijke groenbuffer kan behouden blijven en versterkt worden).

8.3.3 Scenario 3 : 2 parkeerzones en een multifunctioneel terrein aan de westzijde van de woonwijk

In dit scenario worden 2 parkeerzones voorzien en wordt het multifunctioneel terrein aan de westzijde van de sportsite, tegen de woonwijk ingeplant. Ten noorden van de centrale zachte as liggen 4 voetbalvelden, ten zuiden ervan 2 hockeyvelden.





Klimaatrobustheid

- Er zijn verspreide zones in volle grond.
- Deze verspreide zones laten een gespreide hemelwaterinfiltratie toe.
- De groenbuffer langs Sint Janneke en de Herenthoutseweg kan behouden blijven.
- De groenbuffer links van huidig skateterrein kan niet behouden blijven door inplanting van 2e hockeyveld.

Functioneel

- De voetbalvelden liggen gebundeld in 1 zone.
- Het bestaande hockey blijft behouden, een nieuw veld komt ten oosten van het bestaande.
- De multifunctionele zone ligt aan de zijde van de woonwijk. Dit geeft enerzijds een groter publiek domein vlakbij de woningen, maar anderzijds ook meer potentiële hinder.
- Er is een nieuw skateterrein met zicht op het kanaal.
- Er is een conflictvrije Finse piste van 900m, uit te breiden met 760 m. De uitbreiding wordt wel gekruist door parkingverkeer.
- Er zijn 2 publieke uitzichtpunten aan het kanaal.
- Er is ruimte voor buurtsport en -spel, en kansen voor een natuurlijke speelzone.



Ontsluiting

- Er zijn 7 toegangen, waarvan 6 voor wandelaars en fietsers en 1 voor wagens.
- Het centrale fiets- en wandelpad wordt gekruist door wagens die naar de noordelijke parking rijden.
- Er is een centrale overdekte fietsenparkings voor circa 200 fietsen, ook buitenmaatse fietsen.
- De parking valt uiteen in 2 delen:
 Parking zuid: 130 parkeerplaatsen
 Parking noord: 143 parkeerplaatsen
 Totaal: 273 parkeerplaatsen (waarvan 20 parkeerplaatsen voor personen met een handicap, 5 plaatsen voor deelwagens en 34 oplaadpunten)
 2 Parkings voor bussen
 10 Camperplaatsen

Aansluiting op de randen

- De 4 voetbalvelden liggen binnen 1 omheinde cluster.
- De 2 hockeyvelden liggen binnen een omheinde cluster.
- Kaliber ligt binnen een omheinde cluster
- Er is een fijnmazig netwerk van hoofd- en nevenpaden, die aansluiten op de wijk.
- Er wordt voldoende afstand bewaard tot woningen Ranonkel- en Veenbessenstraat
- Er is een groene buffer rond de site van Kaliber
- Er is een smalle groene buffer rond de parking (bestaande westelijke groenbuffer verdwijnt).

8.3.4 Voorkeursscenario

Scenario 2 (grote centrale parking, multifunctioneel terrein aan Herenthoutseweg, 2 sportclusters) wordt als voorkeursscenario weerhouden. Dit scenario combineert de meeste voordelen, zowel functioneel, als op vlak van mobiliteit en groen.

Een groot pluspunt van dit scenario is de eenduidige en leesbare functionele logica met één parking, één voetbalzone en één hockeyzone.

De parking ligt centraal en dus dichtbij de beide sportclusters alsook de bedrijvenzone (waardoor complementair gebruik van de parking eenvoudig georganiseerd kan worden).

Door te werken met één parking, wordt de centrale as voor zacht verkeer niet gekruist door gemotoriseerd verkeer. Op leveringen aan de sportclubs na, kan de sportsite volledig autovrij blijven.

Binnen elke sportcluster kunnen voetbal en hockey autonoom functioneren en onafhankelijk van elkaar ontwikkelen. De ruimte die de sportclubs op een gegeven moment (nog) niet nodig hebben, kan deel uitmaken van het publiek domein.

Het bestaande groen kan maximaal behouden blijven en versterkt worden. De zone voor parking kan -in functie van de groei van de sportclubs- meer of minder groen ingericht worden.

In de andere scenario's is er steeds kruisend verkeer op de centrale as voor zacht verkeer en moet een deel van de bestaande bomen verdwijnen.

Het voorkeursscenario vormt de basis voor een aantal keuzes in het RUP. Het RUP neemt dit voorkeursscenario echter niet letterlijk over. Het RUP neemt alleen de elementen over die essentieel zijn voor het functioneren van de verschillende deelgebieden en de kwaliteit binnen het plangebied. Er zal een zekere flexibiliteit blijven op niveau van de inrichtingsmogelijkheden.

9 MER-SCREENING EN WATERTOETS

Sinds de goedkeuring van het besluit van de Vlaamse regering van 17 februari 2017, waarin de inwerkingtreding van het decreet omtrent 'integratie plan-MER bij ruimtelijke uitvoeringsplannen' werd vastgelegd, worden het plan-MER en andere effectbeoordelingen in het planningsproces van een ruimtelijk uitvoeringsplan geïntegreerd.

In deze eerste fase, de startnota, gaat men na of het plan of programma aanzienlijke effecten kan hebben t.o.v. de bestaande situatie voor mens en milieu. In het geval er geen aanzienlijke milieueffecten verwacht worden en geen MER vereist is, volstaat een onderbouwing en motivering in de startnota (een onderzoek tot MER).

In het geval er wel aanzienlijke milieueffecten kunnen optreden en een MER vereist is, wordt een beschrijving van de te onderzoeken effecten en van de inhoudelijke aanpak van de effectbeoordelingen, met inbegrip van de methodologie opgenomen in de startnota.

Opm. we kiezen ervoor om de watertoets te integreren in de MER-screening: het thema water wordt in elk geval in de MER-screening behandeld, het is logischer om alle watergerelateerde topics hier gebundeld te bespreken.

9.1. TOETSING AAN PLAN-MER-PLICHT

Om na te gaan of het voorgenomen plan onder de toepassing van de plan-MER-plicht valt, moeten volgende vragen beantwoord worden:

1 : valt het plan onder de definitie van een plan of programma zoals gedefinieerd in DABM?

Ja, dit plan wordt opgemaakt op initiatief van de stad Herentals en beantwoordt aan de definitie van 'plan en programma' uit het DABM.

2 : valt het plan onder het toepassingsgebied van het DABM?

Ja, dit plan vormt het kader voor de toekenning van een vergunning en valt dus onder het toepassingsgebied van het DABM.

3 : is het plan van rechtswege MER-plichtig?

Plannen en programma's of wijzigingen ervan, zijn van rechtswege plan-MER-plichtig als ze tegelijkertijd aan 3 voorwaarden voldoen:

- betrekking hebben op landbouw, bosbouw, visserij, energie, industrie, vervoer, afvalstoffenbeheer, waterbeheer, telecommunicatie, toerisme en ruimtelijke ordening of grondgebruik (artikel 4.2.3, §2, 1° D.A.B.M.); Voorliggend plan is een RUP en heeft bijgevolg betrekking op de ruimtelijke ordening. Aan voorwaarde 1 is dus voldaan.

- een kader vormen voor de toekenning van een vergunning voor de in bijlagen I, II en III van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 opgesomde projecten; Het RUP kan mogelijk het kader vormen voor de toekenning van een vergunning voor een project zoals opgesomd onder rubriek 10b van bijlage III. Aan voorwaarde 2 is dus eveneens voldaan.
- niet het gebruik regelen van een klein gebied op lokaal niveau, noch een kleine wijziging inhouden. Het RUP regelt het gebruik van een klein gebied. Het plangebied heeft een oppervlakte van ca. 31h – dit is 0.65% van de oppervlakte van Herentals. Het gebied speelt hoofdzakelijk een rol op lokaal niveau. Het gaat immers over een reeds quasi volledig gerealiseerde woonwijk, een sport- en recreatiesite bestemd voor lokale sportclubs en recreatief sporten door de buurtbewoners en een site waar één bedrijf op gevestigd is.

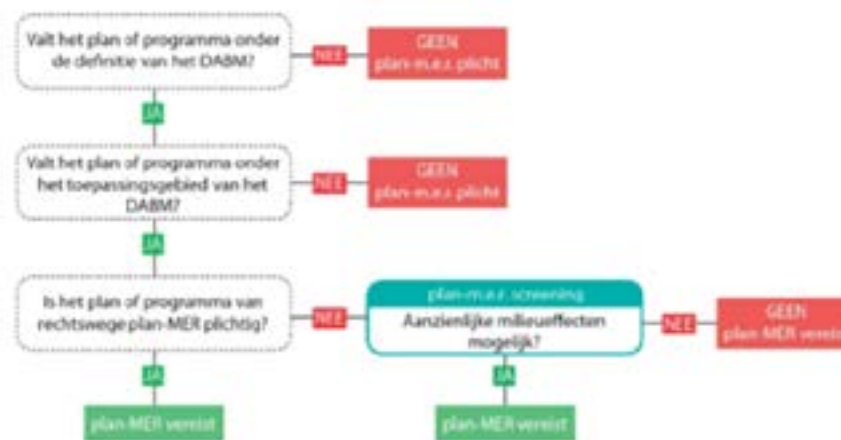
Het RUP houdt een kleine wijziging in van de bestaande plannen. De bestaande bestemmingen blijven behouden (recreatiezone, bedrijvensite volgens BPA) of lichtjes bijgesteld doch binnen een zelfde hoofdcategorie van bestemming (van woonuitbreidingsgebied op het gewestplan naar woongebied). In een zeer beperkte zone die vandaag als

bestemming “agrarisch gebied” heeft op het gewestplan (doch feitelijk in gebruik is als woonzone) wordt de bestemming gewijzigd naar woongebied (het gaat over een aantal woningen aan de Ranonkelstraat en Kalmoesstraat en/of hun tuinen) – hier brengt het RUP de bestemming in overeenstemming met de bestaande (vergunde) toestand. Het voorgenomen RUP zal vooral de inrichting wijzigen van de sportsite.

Het RUP kan bijgevolg beschouwd worden als betrekking hebbend op een klein gebied van lokaal belang en als een kleine wijziging van een bestaand plan.

Aan de 3de voorwaarde is niet voldaan. Het RUP is dus niet van rechtswege MER-plichtig.

4 : Is er een passende beoordeling vereist?
De passende beoordeling wordt voorgeschreven volgens artikel 36ter van het decreet Natuurbehoud, en is van toepassing indien het plan een betekenisvolle impact kan hebben op speciale beschermingszones. Het voorgenomen plan heeft geen betrekking op (het beheer van) een speciale beschermingszone. Het gebied is niet gelegen in de onmiddellijke omgeving van een habitatrichtlijngebied en/of een vogelrichtlijngebied zodat een passende beoordeling niet dient te worden opgemaakt. Op korte afstand van het plangebied (400m) bevindt zich een zone die voorkomt op de



Natura2000 habitatkaart (deels habitat). Deze zone bevindt zich tussen de ringweg en het kanaal Bocholt-Herentals (oude zuurminnende eikenbossen op zandvlakten met Quercus robur). Aangezien het plangebied gescheiden wordt van de zone die voorkomt op de Natura2000 kaart door het Albertkanaal en het kanaal Bocholt-Herentals en het RUP bovendien geen ingrepen voorziet die een negatief effect kunnen hebben op dit gebied (geen vervuiling, geen agrarische activiteiten), mag aangenomen worden dat het RUP geen aanzienlijk negatieve effecten zal hebben op deze zone.

Conclusie plan-Mer-plicht

Omwille van bovenstaande motivering kan er besloten worden dat het RUP Sportpark Sint-Janneke van rechtswege niet plan-MER-plichtig is, maar wel screeningsplichtig. Er moet met andere woorden een screening naar de mogelijke aanzienlijke milieueffecten worden gevoerd. Naargelang het resultaat van deze screening wordt besloten of voor het RUP al dan niet een plan-MER dient te worden opgemaakt.

9.2 METHODE MER-SCREENING EN WATERTOETS

In de fase van het voorontwerp wordt een inschatting gemaakt van de te verwachte effecten ten gevolge van de te voeren planingrepen. In die zin worden de verschillende relevante disciplines onderzocht en wordt per onderdeel aangegeven wat de mogelijke effecten zijn ten opzichte van de referentie situatie op basis van de aard van de planingrepen. De watertoets wordt geïntegreerd in de MER-screening.

De milieueffecten zullen in de fase als volgt benaderd worden:

- Per milieudiscipline wordt een kwalitatieve beschrijving en beoordeling gemaakt van de effecten van het voorgenomen plan ten opzichte van de referentiesituatie. Deze is gebaseerd op gegevens van de gemeente Herentals en op beschikbare informatie via de websites van de Vlaamse Overheid.

In de MER-screening voor het RUP Sportsite Sint-Janneke vergelijken we:

- De feitelijke situatie (zoals ze vandaag op het terrein is);
- De huidige juridische context bepaald door het vigerende BPA en het gewestplan;
- De keuzes in het nieuwe RUP Sportsite Sint-Janneke: hierbij gaan we uit van de hierbij gaan we uit van de zonering en bijhorende voorschriften zoals opgenomen in het voorontwerp.

Om de vergelijking correct te kunnen maken (zie tabel hieronder), delen we het plangebied op in een aantal deelzones:

1. De woonzones (rode zones);
2. De sportzones (2 donkerblauwe zones);
3. De bedrijvenzone (paarse zone);
4. De parkeerzone (grijze zone);
5. De publieke groenzone incl. het zgn. "multifunctionele terrein" (groene zone);
6. De zone voor wonen of bedrijven (rood/paars gearceerde zone);
7. De zone voor infrastructuur (de licht blauwe zone aan het kanaal).



	Huidige toestand	Geplande toestand	Wijziging
Deelzone 1 : woonzones 1 en 2			
Bestemming	<p>Woonuitbreidingsgebied en agrarisch gebied (gewestplan). Gebied voor bijzondere bebouwingswijze, strook voor vrijstaande, gekoppelde of gegroepeerde woningen en strook voor binnenplaatsen en tuinen (BPA)</p> <p>Het BPA laat de bouw van meergezinswoningen toe in het woongebied.</p>	<p>Woongebied. Het RUP voorziet een bestemming die overeenstemt met de feitelijke (vergunde) situatie. De voorschriften van het RUP wijzigen niets aan de woningtypes en de samenhang in de wijk maatgevend maken voor nieuwe ingrepen.</p> <p>Alleen in woonzone 2 zijn meergezinswoningen mogelijk; Deze zijn vandaag allemaal bebouwd (met een meergezinswoning), behalve de zone voor wonen 2 gelegen aan de IJsselsteinstraat. In zone voor wonen 1 laat het RUP geen nieuwe meergezinswoningen toe.</p> <p>Detail: in de noordelijke woonzone aan het kanaal, voorziet het RUP een groene nabestemming, gekoppeld aan een voorkeepsrecht voor de gemeente of Elia. Na het uitoefenen van dit voorkeepsrecht krijgt deze zone de bestemming publieke groenzone.</p>	<p>Alleen in de stukjes van de woonwijk die vandaag een agrarische bestemming hebben op het gewestplan verandert de bestemming. De bestemming wordt hier in overeenstemming gebracht met de feitelijke en vergunde situatie. Voor woningen in agrarische gebied en woonuitbreidingsgebied (buiten een verkaveling) zijn de basisrechten voor zonevreemde woningen van kracht. Deze worden vervangen door de voorschriften van het RUP die op bestemming van het huidige karakter van de wijken zullen aansturen (geen verdichting) en eerder strenger zullen zijn dan de basisrechten. In de delen van de wijk die planmatig zijn aangelegd zullen de voorschriften van het RUP het belang van een goede inpassing binnen het grotere geheel benadrukken.</p>
Feitelijk gebruik	<p>Woonwijk, hoofdzakelijk grondgebonden woningen, een beperkt aantal grootschaligere meergezinswoningen.</p>	<p>Woonwijk, hoofdzakelijk grondgebonden woningen, één extra meergezinswoning is mogelijk (onbebouwd perceel woonzone 2).</p>	<p>Geen wijziging</p>

	Huidige toestand	Geplande toestand	Wijziging
Deelzone 2 : sportsite			
Bestemming	Gebied voor recreatie met privaat karakter, zone voor sporten spel met privaat karakter met beperkte bouw mogelijkheden, zone voor gebouwen i.f.v. sport en recreatie, gebied voor sport en recreatie met openbaar karakter, zone voor voet/fietspad en sport en recreatie met openbaar karakter (BPA).	Zone voor recreatie	De bestemming blijft in grote lijnen behouden, doch zal minder in detail worden vastgelegd. Het aandeel bebouwing en verharding zal worden vastgelegd en beperkt worden tot wat noodzakelijk is voor het goed functioneren van de site.
Feitelijk gebruik	Sportvelden, gebouwen in functie van sportclubs (cafetaria, kleedkamers, ...), tribunes, parking, skateterrein, multifunctionele zone (grasveld en verhardingen gebruikt om circus op te stellen)	Sportvelden en bijhorende gebouwen georganiseerd rond centrale publieke ruimte.	Het feitelijk gebruik zal grotendeels ongewijzigd blijven. De sportsite wordt geïntensiveerd en doorwaadbaar voor zacht verkeer.

	Huidige toestand	Geplande toestand	Wijziging
Deelzone 3 : bedrijvensite			
Bestemming	Gebied voor beschutte werkplaatsen en bufferzone (BPA)..	Gebied voor lokale, niet-hinderlijke bedrijvigheid (verweefbaar met wonen)	Het RUP laat in de toekomst wel een iets ruimer gamma aan types bedrijvigheid toe (lokale, niet hinderlijke/ niet-vervuilende bedrijvigheid die verenigbaar is met het wonen, i.p.v. alleen “beschutte werkplaats”).
Feitelijk gebruik	Maatwerkbedrijf (sociale economie) en bufferzone	Bedrijvigheid en bufferzone.	Beperkte wijziging (meer typs bedrijvigheid + compactere organisatie).
Deelzone 4 : parkeerzone			
Bestemming	Gebied voor sport en recreatie met openbaar karakter , zone voor voet/fietspad en recreatie, zone voor gebouwen i.f.v. sport en recreatie (BPA).	Gebied in te richten als parking (om parkeerbehoefte van de sportzone op te vangen). Parking kan complementair gebruikt worden door de bedrijvenzone. Het RUP bevat voorschriften om het groen karakter van de parking vast te leggen.	In het RUP wordt gekozen voor één grote centrale parking op de locatie van het huidige multifunctionele terrein. In het BPA ligt de zone voor parkeren meer noordelijk. Het RUP wijzigt hier dus de bestemming en inrichtingsmogelijkheden.
Feitelijk gebruik	Multifunctionele zone (grasveld), skatepark, parkeerplaatsen en camperplaatsen, containers.	Parking met een groen karakter, met plaatsen voor bussen en campers.	Het RUP wijzigt het feitelijk gebruik van een multifunctionele zone naar een parkeerzone.

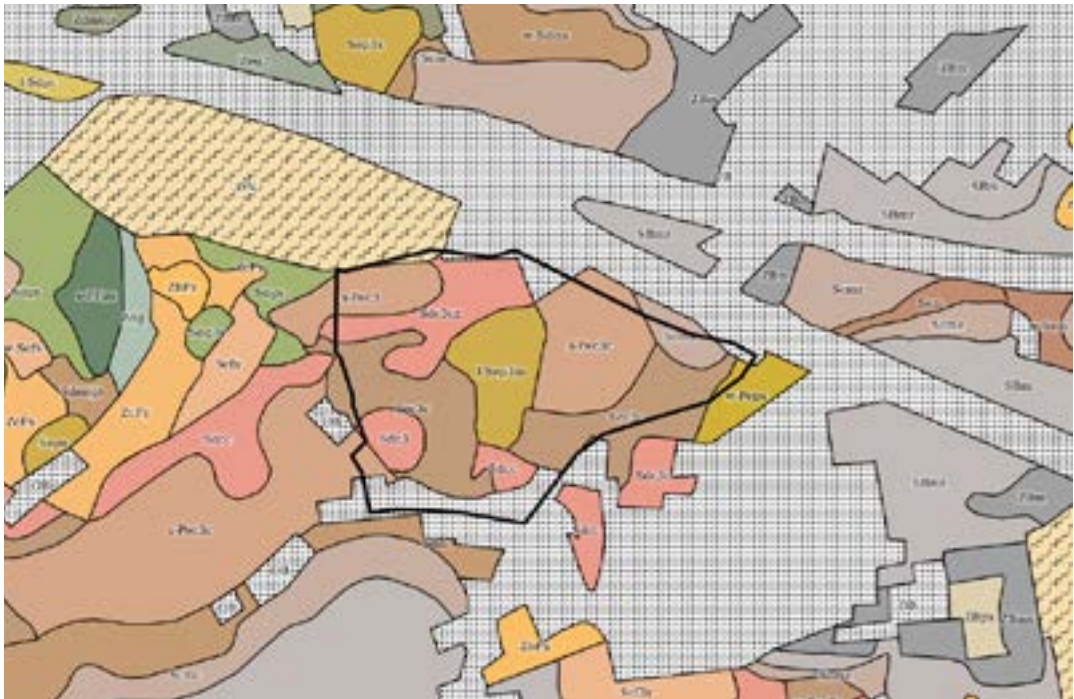
	Huidige toestand	Geplande toestand	Wijziging
Deelzone 5 : publieke groenzone			
Bestemming	Gebied voor sport en recreatie met privaat karakter, zone voor voet/fietspad en recreatie, zone voor gebouwen i.f.v. sport en recreatie, bestaande openbare weg, parking , groengebied, achteruitbouwstrook, zone voor toegangsweg en parking (BPA).	Zone voor publiek groen en recreatie. Het RUP zet maximaal in op het behoud van het bestaande groen en het groen karakter van deze zone.	Het RUP voorziet hier een hoofdzakelijk groene invulling, met zones voor sport- en spel en paden voor zacht verkeer. De lappendeken aan bestemmingen in het BPA wordt overschreven met een hoofdzakelijk groene bestemming in het RUP. De zone krijgt in het RUP bovendien een publiek karakter. In het BPA heeft een groot deel van deze zone een privaat karakter en is de zonering anders opgevat.
Feitelijk gebruik	Afgesloten sportvelden, toegangswegen en parkeerplaatsen, gebouwen horende bij de sportclubs , tribunes, weg en publiek groen aan kanaal.	Publieke groene ruimte met ontmoetings-, sport- en speelzones, ingericht voor zacht verkeer.	Zie ook hierboven: het gebruik zal wijzigen, het RUP zet in op de omslag van een private naar een publieke zone, met een uitgesproken groen karakter.

	Huidige toestand	Geplande toestand	Wijziging
Deelzone 6 : zone voor wonen of verweefbare bedrijvigheid			
Bestemming	Woongebied met nabestemming beschutte werkplaats (BPA). De nabestemming kan via een voorkeurecht gerealiseerd worden.	Zone voor wonen of verweefbare bedrijvigheid. Indien de bestemming verweefbare bedrijvigheid wordt gerealiseerd, gebeurt dit in samenhang met de zone voor verweefbare bedrijvigheid.	Geen wijziging.
Feitelijk gebruik	Grondgebonden woningen met tuin.	Grondgebonden woningen met tuin.	Geen wijziging.
Deelzone 7 : zone voor infrastructuur			
Bestemming	Reservatiestrook Albertkanaal.	Zone voor infrastructuur (jaagpad, spoorweg).	Geen wijziging.
Feitelijk gebruik	Jaagpad/fietspad, spoorlijn, groen.	Jaagpad/fietspad, spoorlijn, groen.	Geen wijziging.

9.3 DISCIPLINE BODEM

9.3.1 Beschrijving van de referentiesituatie




Op de bodemkaart zien we dat het plan-gebied vooral een zandige bodem heeft (die varieert van lemig over vochtig tot nat zand). Een deel van de sportsite heeft een lichte zandleem bodem, net zoals de noordwestelijke hoek van de woonzone. De zuidelijke rand wordt als antropoge-ne zone (kunstmatige grond) aangeduid. In de noordoostelijke hoek van het plange-bied komt een “kwetsbaar” bodemprofiel met profielontwikkeling m (plaggenbodem) voor. Er komt geen bodemkundig erfgoed of ontginning voor binnen het plangebied.



Bodemkaart:
bodemtypes
(Geopunt, 2024)

	Textuurklasse	Se-rie	Drainage-klasse	Legende
	Licht zandleem	Pec	nat, sterk gleyig met re-ductiehorizont	In de Kempen zijn de natte grondwatergronden vertegenwoordigd door de series Pep, Pec, Pef, Peg, Pem. De varianten met dunne humeuze bovengrond zijn zeldzaam; deze met dikke humeuze bovengrond samen met de plaggenbodems vormen de betere natte licht zandleemgronden. Indien de humusvariant niet is aangeduid is de dikte van de humeuze bovengrond meestal 20-30 cm. De alluviale Pep gronden liggen iets lager dan de bodems met profielontwikkeling op Pleistoceen materiaal; allen situeren zich in een depressielandschap. Ze vertonen roestverschijnselen vanaf 20 cm diepte en een blauwgrijze reductiehorizont tussen 100 en 120 cm diepte. De bodems zijn permanent nat, met grondwater tot het maaiveld in de winter. Ze blijven voldoende vochthoudend gedurende de zomer. Alle natte grondwatergronden op licht zandleem zijn wegens hun draineringstoestand ongeschikt voor akker- en tuinbouw. Mits kunstmatige, ratio-nele drainering kunnen ze voor zomergewassen en de teelt van klein fruit gebruikt wor-den. Het zijn goede weidegronden. De laagst gelegen alluviale Pep-gronden zijn moei-lijker te ontwateren dan de bodems met profielontwikkeling die iets hoger gelegen zijn.

	Textuurklasse	Se- rie	Drainage- klasse	Legende
	Lemig zand	Sep	nat, sterk gleyig met reductiehorizont	Deze natte grondwatergronden met reductiehorizont hebben allen gemeenschappelijke draineringskenmerken met roestverschijnselen welke zich aftekenen in het benedengedeelte van de humeuze bovengrond en een blauwgrijs reductie horizont welke begint tussen 100 en 120 cm diepte. Het zijn derhalve permanent natte bodems met winterwaterstand nabij het maaiveld (20-30 cm) en zomerwaterstand rond de 100 cm diepte. Soms zijn ze enkele weken overstroomd in de winter. Deze natte depressie- en beekvalleigronden zijn goed voor weiland. Mits rationele ontwatering en drainering kunnen ze voor akkerland in aanmerking komen voor de verbouwing van zomergerassen. Ze zijn ongeschikt voor tuinbouw. De productiviteit hangt nauw samen met de dikte van de humeuze bovengrond. De bodems met dunne humeuze bovengrond liggen onder bos (naaldhout en eik); de betere gronden (. . . 3) met dikke humeuze bovengrond worden als landbouwgrond uitgebaat, vooral weide. In deze reeks bodems liggen deze zonder profielontwikkeling iets lager en zijn daarom moeilijker te ontwateren. Voor bosbouw lijken ze iets te nat voor Pinus sylvestris; meer aangepaste naaldhoutsoorten zijn Picea excelsa, Picea sitkaensis en Larix leptolepis.
	Vochtig zand	Sdc	matig nat, matig gleyig	Beide matig natte lemige zandgronden, Sdp en Sdc, hebben een humeuze bovengrond, verscheiden in dikte (. . . 1, . . . 2, . . . 3). Als gemeenschappelijke draineringskarakteristiek beginnen roestverschijnselen tussen 40 en 60 cm. Een verscheiden substraat kan op wisselende diepte voorkomen. Beide series zijn overdreven nat in de winter en de lente; in de zomer blijven ze voldoende vochthoudend, vooral bij Sdp die relatief laag ligt. Mits ontwatering in het voorjaar zijn deze bodems geschikt voor akker- en tuinbouw, alsook voor graasweide. De meeste tuinbouwgewassen die niet te vroeg ontwikkelen (bonen, tomaten, prei, selder) kunnen met succes verbouwd worden. Asperge geeft geen goede resultaten, omdat Sdc en Sdp te nat zijn tijdens de vegetatieperiode.

	Textuurklasse	Se- rie	Drainage- klasse	Legende
	Nat zand	Sec	nat, sterk gleyig met reductiehorizont	Deze natte grondwatergronden met reductiehorizont hebben allen gemeenschappelijke draineringskenmerken met roestverschijnselen welke zich aftekenen in het benedengedeelte van de humeuze bovengrond en een blauwgrijs reductie horizont welke begint tussen 100 en 120 cm diepte. Het zijn derhalve permanent natte bodems met winterwaterstand nabij het maaiveld (20-30 cm) en zomerwaterstand rond de 100 cm diepte. Soms zijn ze enkele weken overstroomd in de winter. Deze natte depressie- en beekvalleigronden zijn goed voor weiland. Mits rationele ontwatering en drainering kunnen ze voor akkerland in aanmerking komen voor de verbouwing van zomergerassen. Ze zijn ongeschikt voor tuinbouw. De productiviteit hangt nauw samen met de dikte van de humeuze bovengrond. De bodems met dunne humeuze bovengrond liggen onder bos (naaldhout en eik); de betere gronden (. . . 3) met dikke humeuze bovengrond worden als landbouwgrond uitgebaat, vooral weide. In deze reeks bodems liggen deze zonder profielontwikkeling iets lager en zijn daarom moeilijker te ontwateren. Voor bosbouw lijken ze iets te nat voor Pinus sylvestris; meer aangepaste naaldhoutsoorten zijn Picea excelsa, Picea sitkaensis en Larix leptolepis.
	Lemig zand	Scm	matig droog, zwak gleyig	Deze matig droge plaggengronden hebben een humusdek dat meer dan 60 cm dik is, en dat rust op een begraven profiel meestal een Podzol. Het humusgehalte van het plaggendek ligt tussen 4 en 5 %. De roestverschijnselen komen voor tussen 60 en 90 cm. Scm is optimaal vochthoudend in het voorjaar, en droogt sterkt uit in de zomer. De plaggengrond Scm is geschikt voor alle teelten. Veeleisende gewassen vergen een aanvullende bemesting en een regelmatige (eventueel kunstmatige) watervoorziening in de zomer. Het is een zeer goede grond voor extensieve en intensieve groenteteelt. Hij is iets te nat in het voorjaar voor asperge, vooral de substraatseries.
	-	-	-	Soms wordt het bodemprofiel door het ingrijpen van de mens gewijzigd of vernietigd (kunstmatige gronden). De bodems in de bebouwde zone (OB) zijn daar een voorbeeld van



Bodemonderzoeken (Geoloket Ovam, 2024)

- Sitebesluit
- Oriënterend bodemonderzoek
- Beschrijvend bodemonderzoek
- Bodemsaneringsproject
- Eindevaluatieonderzoek



Uitspraak bodemonderzoeken (Geopunt, 2024)

- Geen specifieke informatie door gegevensbescherming
- Laatste bodemonderzoek ontdekte geen bodemverontreiniging
- Aanwezige bodemverontreiniging vraagt geen verder onderzoek/sanering
- Aanwezige bodemverontreiniging vraagt verder onderzoek/sanering
- Resultaten van bodemonderzoek nog niet verwerkt
- Er is een oriënterend bodemonderzoek nodig
- Het grondeninformatieregister bevat geen info over bodemverontreiniging



Potentiële bodemerosie (Geoloket DOV, 2024)

- Potentiële bodemerosiekaart per perceel (2024)
- Legende
- Zeer hoog
 - Hoog
 - Medium
 - Laag
 - Zeer laag
 - Verwaarloosbaar
 - Niet van toepassing
 - Geen info

Binnen de plangebied zijn geen gekende bodemonderzoeksdossiers. In 2 zones (één ter hoogte van de bedrijvensite, één naast het Albertkanaal) bevinden zich “mogelijke risicogronden”.

Volgens de “erosiegevoeligheidskaart van de Vlaamse gemeenten” ligt het plangebied in een zone die zeer weinig erosiegevoelig is. Over de exacte mate van erosiegevoeligheid binnen het plangebied is geen info beschikbaar. In de nabijheid van het plangebied zijn een aantal gronden die een verwaarloosbaar risico op bodemerosie kennen.



Erosiegevoeligheid Vlaamse gemeenten (Geopunt, 2024)

- Zeer sterk erosiegevoelig
- Sterk erosiegevoelig
- Medium erosiegevoelig
- Weinig erosiegevoelig
- Zeer weinig erosiegevoelig

9.3.2 Effectbespreking

Checklist potentiële ingrepen discipline Bodem		Ja	Nee
<i>Bodemverstoring en grondstofvoorraden</i>			
-	Voorziet het plan vergraving of graafwerkzaamheden?	ja	
-	Voorziet het plan een toename inzake verharding (aard en/of oppervlakte)?	ja	
-	Wordt ingegrepen op de grondstoffenvoorraden? Voorziet het plan de uitbating van de ondergrond (klei-, zand-, steen- of grinduitbating, ertswinning)?		nee
<i>Bodemkwaliteit en bodemverontreiniging</i>			
-	Voorziet het plan risico-activiteiten voor verontreiniging (zoals bijv. bedrijvenzone)?	ja	
-	Voorziet het plan een wijziging van bestemmingen, waardoor er een wijziging van het bestemmingstype volgens het Bodemdecreet mogelijk is (gekoppeld aan bodemsaneringsnormen)		nee
<i>Erosie</i>			
-	Voorziet het plan een gewijzigd bodemgebruik waardoor erosie het gevolg kan zijn of het plan aan erosie onderhevig kan zijn?		nee

Bodemverstoring

Het RUP zal bouwwerken toelaten (vb. bebouwen van onbebouwde percelen in de woonwijk, bouwen van nieuwe gebouwen voor sportclubs, ...), die mogelijk gepaard gaan met graafwerken.

Ten opzichte van de feitelijke toestand kan het RUP een negatief effect hebben, doch dit zal zeer beperkt zijn. De woonwijk is immers op een paar percelen na al volledig

bebouwd en de bebouwing is van recente aard (waardoor sloop- en nieuwbouw op korte termijn onwaarschijnlijk is). Op de sportsite dient zich een reorganisatie en vernieuwing aan, die wellicht gepaard zal gaan met het slopen van bestaande en het bouwen van nieuwe gebouwen. Nieuwe gebouwen dienen louter het goed functioneren van de sportclubs en het aandeel bebouwing zal slechts beperkt toenemen t.o.v. de huidige situatie (het overgrote deel

van de sportsite blijft onbebouwd). Het RUP zal het volume en de footprint van bebouwing (uiteraard) ook beperken. Er kan dus in beperkte mate sprake zijn van bodemverstoring, maar deze zal eerder beperkt zijn.

Ten opzichte van de huidige juridische toestand, wijzigt het RUP op dit vlak niets. Ook vandaag zijn er bouwwerken (die gepaard gaan met graafwerken) in dezelfde zones mogelijk.

Het RUP zal toelaten om nieuwe sportterreinen, een parking, paden voor zacht verkeer, ... aan te leggen. Dit gaat mogelijk gepaard met extra verharding.

Ten opzichte van de feitelijke toestand kan het RUP een beperkt negatief effect hebben. Door de sportsite uit te bouwen, kan het aantal kunstgrasvelden toenemen en zal het noodzakelijk worden om over een degelijk aangelegd parkeerterrein te beschikken. Vandaag is er heel wat verharding aanwezig op de site, deels functioneel (sportvelden in kunstgras, skateterrein, parking, wegen), maar ook heel wat verharding die strikt genomen niet nodig is (overgedimensioneerde toegangsweg, ruime verhardingen rond de gebouwen, wegen rond het multifunctioneel terrein, ...). Het RUP zal het aandeel nieuwe verharding beperken tot wat noodzakelijk is voor het goed functioneren van de site en de potentieel negatieve effecten van nieuwe verhardingen proberen te mitigeren door een minimum aan volwaardig groen op volle grond, wadi's, ... op te leggen. (Uiteraard blijven ook de bestaande hemelwaterverordeningen van kracht.) Er kan redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op vlak van bodemverstoring zullen optreden.

Ten opzichte van de huidige juridische toestand, wijzigt het RUP op dit vlak niets. Ook vandaag kunnen er verhardingen voor sportterreinen, parking, ... worden aangelegd in dezelfde zones (en vrijwel zonder beperkingen).

Bodemkwaliteit en -verontreiniging

Het RUP zal de huidige bedrijvensite bestendigen doch hier een iets ruimer gebruik toelaten (lokale, niet-vervuilende bedrijven die verenigbaar zijn met wonen). Eventuele accidentele bodemverontreiniging door het planvoornemen is niet uit te sluiten, maar bij bouwwerkzaamheden en bodemverstoring en bij nieuwe inrichtingen dient de geldende regelgeving (Vla-rem, Vlarebo, Vlarema) te worden gevolgd.

In de noordoostelijke hoek van het plangebied komt een "kwetsbaar" bodemprofiel met profielontwikkeling m (plagenbodem) voor. Deze zone is vandaag al volledig bebouwd. Het RUP zal voorzien hier een voorkoorecht en een nabestemming naar publieke groenzone. Deze keuze een licht positief effect t.o.v. de huidige feitelijke en juridische situatie.

Rekening houdend met de aard van het plan (waarbij vooral de inrichting van de sportsite geoptimaliseerd wordt zonder evenwel grote ingrepen aan het reliëf/de bodem) en het gegeven dat er in en nabij het plangebied geen gronden gevoelig voor erosie of grondverschuiving voorkomen, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op erosie optreden.

9.3.3 Conclusie discipline bodem

Op basis van voorgaande effectbeoordeling blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline bodem te verwachten zijn.

9.4 DISCIPLINE WATER (GROND-, OPPERVLAKTE- EN AFVALWATER)

9.4.1 Beschrijving van de referentiesituatie

Grondwater

De kaart van de kwetsbaarheid van het grondwater van het Vlaamse Gewest kan worden gedefinieerd als een kaart van de risicograad van verontreiniging van het grondwater in de bovenste waterlaag door stoffen die van op de bodem in de grond dringen, enkel rekening houdend met statistische parameters. M.a.w. ze zijn vooral een weergave van het gevaar van doorstromen, vooral in verticale richting, van verontreinigende stoffen, meegevoerd door insijpelend water, of van verontreinigende vloeistoffen vanaf het oppervlak tot in de verzadigde zone doorheen de bodem en de onverzadigde zone. Het plangebied bevindt zich in een zeer kwetsbare zone, type C.a.1. Dit duidt op een deklaag van zand of een deklaag van minder dan 5m, met een onverzadigde zone van 10 m of minder dan 10 m.

Het plangebied ligt niet in de omgeving van een beschermingszone voor drinkwater.



Grondwaterkwetsbaarheid (Geopunt, 2024)



Oppervlaktewater

Het plangebied behoort tot het stroomgebied van de Schelde en het bekkengebied van de Kleine Nete. In het plangebied komt één onbevaarbare waterloop van 2de categorie voor, de Sint-Jankekesloop (beheerd door de provincie). Het plangebied grenst aan een bevaarbare waterloop, het Albertkanaal (beheerd door het Vlaams gewest).



Waterloop per categorie (Geopunt, 2024)



Waterloopbeheerder (Geopunt, 2024)



Fluviale overstroomingszones (Geopunt, 2023)



Pluviale overstroomingszones (Geopunt, 2023)

In het plangebied is er geen kans op fluviale overstroomingen. Aan de zuidzijde van het plangebied en in de noordoostelijke hoek is er een middelgrote kans op overstroomingen.



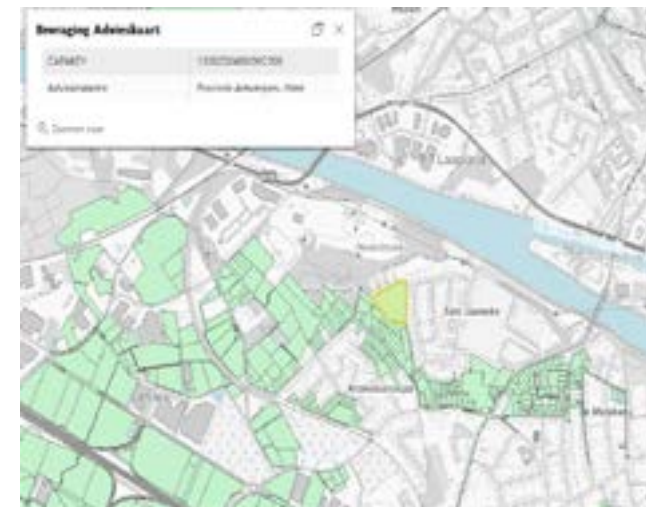
Afstromergebieden (waterinfo, 2024)



Afstromergebieden (waterinfo, 2024)

Het grootste deel van het plangebied stroomt af naar de Sint-Jannekesloop, het noordoostelijk deel naar het Albertkanaal.

Op de wateradvieskaart wordt de Provincie Antwerpen als adviesinstantie aangeduid. Centraal in het plangebied komt een van nature overstroombare zone voor. Deze zone komt overeen met de zone die op de bodemkaart ingetekend is als "lemig zand".



Wateradvieskaart (waterinfo, 2023)



Van nature overstroombare gebieden (geopunt, 2024)

Afvalwater

Het volledige plangebied ligt in centraal gebied. Er is dus reeds geruime tijd riolering aanwezig en die is aangesloten op een waterzuivering. In dit gebied is het verplicht om het afvalwater aan te sluiten op de afvalwaterriool.



Zoneringsplan (Geopunt,2024)

9.4.2 Effectbespreking

Checklist potentiële ingrepen discipline Water	Ja	Nee
Grondwater		
- Voorziet het plan (omvangrijke) ondergrondse constructies?	ja	
- Voorziet het plan bijkomende verharding van niet verharde zones?	ja	
- Kan het plan aanleiding geven tot permanente wijziging van grondwaterstanden of -stromen (bv. t.b.v. natuur of landbouw)?		nee
- Worden bestemmingen voorzien die aanleiding kunnen geven tot risico-activiteiten voor grondwaterverontreiniging (zoals bijv. bedrijvenzone)?	ja	
Oppervlaktewater		
- Zijn er binnen het plan ingrepen op waterlopen of oevers mogelijk (afgraven of aanleggen oevers/dijken, openleggen of overwelden van waterlopen, hermeandering/rechttrekking, verharden oeverzones)?		nee
- Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die een invloed kunnen hebben op overstromingszones of signaalgebieden, zoals: verharding, bebouwing, ophoging.	ja	
Afvalwater		
- Genereert het plan afvalwater (huishoudelijk afvalwater of bedrijfsafvalwater)?	ja	

Grondwater

Het RUP zal bouwwerken en verhardingen toelaten (vb. bouwen van nieuwe gebouwen voor sportclubs, sportvelden, infiltratievoorzieningen, regenwaterputten ...), die mogelijk gepaard gaan met ondergrondse constructies en verhardingen.

Ten opzichte van de feitelijke toestand kan het RUP een negatief effect hebben, doch dit zal beperkt zijn. De woonwijk is immers op een paar percelen na al volledig bebouwd en de bebouwing is van recente aard (waarvoor sloop- en nieuwbouw op korte termijn onwaarschijnlijk is en hier geen grote toename van bouwwerken, verhardingen, ondergrondse constructies verwacht wordt). Op de sportsite dient zich een vernieuwing aan, die wellicht gepaard zal gaan met het slopen van bestaande en het bouwen van nieuwe gebouwen, die mogelijk voorzien zijn van kelder of halfondergrondse bouwlagen alsook van constructies om regenwater te verzamelen of water in filtreren. Ook nieuwe verhardingen en sportvelden behoren tot de mogelijkheden. Er zal in elk geval voldaan worden aan de hemelwaterverordening en hiervoor is voldoende ruimte binnen het plangebied aanwezig. Het aandeel bebouwing op de sportsite blijft hoe dan ook laag in verhouding tot de oppervlakte (vandaag ca. 1%), het aandeel verhardingen wordt beperkt tot wat noodzakelijk is en het RUP zal een minimum aan onverharde, groene ruimte opleggen. Hierbij wordt gestreefd

naar het bundelen en zo compact mogelijk houden van verharde en bebouwde zones zodat er grote, aaneengesloten onverharde zones kunnen gerealiseerd worden.

Ten opzichte van de huidige juridische toestand, heeft het RUP wellicht eerder een licht positief effect. Vandaag zijn er in de bebouwbare zones immers al ondergrondse constructies mogelijk alsook de aanleg van verhardingen (vrijwel zonder beperkingen).

Het RUP zal beperkt ondergrondse constructies toelaten en kan bijgevolg een impact hebben op grondwaterstromen.

Ten opzichte van de feitelijke toestand kan het RUP een beperkt negatief effect hebben. Door de sportsite uit te bouwen, kan het aandeel bebouwing en ondergrondse constructies toenemen. Het aandeel bebouwing en ondergrondse constructies zal door het RUP wel beperkt worden en het is geenszins de bedoeling om zeer grote aaneengesloten ondergrondse constructies te voorzien in kwetsbare zones. De aanwezigheid van de ondergrondse constructies, zoals kelderverdiepingen, ondergrondse technische ruimten, kan een lokale wijziging van de grondwaterstroming tot gevolg hebben. Gezien het eerder kleine wijzigingen betreffen, worden geen aanzienlijke effecten verwacht op de grondwaterstroming

Ten opzichte van de huidige juridische toestand, wijzigt het RUP op dit vlak niets.

Ook vandaag kunnen er ondergrondse constructies worden aangelegd in dezelfde zones (en vrijwel zonder beperkingen).

Het RUP zal de huidige bedrijfsite bestendigen doch hier een iets ruimer gebruik toelaten (lokale, niet-vervuilende bedrijven die verenigbaar zijn met wonen). Er is dus een kans op risico-activiteiten voor grondwaterverontreiniging.

Eventuele accidentele bodemverontreiniging door het planvoornemen is niet uit te sluiten, maar bij bouwwerkzaamheden en bodemverstoring en bij nieuwe inrichtingen dient de geldende regelgeving (Vlarem, Vlarebo, Vlarema) te worden gevolgd. Er worden bijgevolg geen aanzienlijke effecten verwacht op grondwaterkwaliteit (verspreiden van verontreiniging) door het grondverzet/calamiteiten/interferentie met saneringen. Gepaste voorzorgen worden verzekerd via het Bodemdecreet/VLAREBO/VLAREM/VLAREMA.

Oppervlaktewater

Het RUP voorziet geen ingrepen aan waterlopen of oevers.

Ten opzichte van de feitelijke toestand zal het RUP geen effect hebben. De oevers van het Albertkanaal worden vandaag al gebruikt als jaagpad en fietssnelweg (met flankerende groenzone). Het RUP wijzigt dit niet.

Ten opzichte van de huidige juridische toestand, zal het RUP de juridische toestand in overeenstemming brengen met het feitelijk gebruik. Vandaag liggen de oevers van het kanaal deels in agrarische zone, deels in woonuitbreidingsgebied, deels in “reservatiestrook Albertkanaal”. In Het RUP zullen de oevers over hun volledige lengte in één zone ondergebracht worden (waar het normaal functioneren en beheer van de oevers / het jaagpad) in geregeld zullen worden. Dit wordt afgestemd met de waterloopbeheerder (in een latere fase).

Het RUP zal verharding- en bebouwingsmogelijkheid in een aantal zones regelen. Dit kan aanleiding geven tot meer verharding en bebouwing.

Ten opzichte van de feitelijke toestand zal het RUP geen effect hebben. De zone die pluviaal overstromingsgevoelig is, ligt in het zuiden van het plangebied. Deze zone is vandaag reeds volledig bebouwd op 2 percelen na, waarvan één perceel wellicht te smal is om voor bebouwing in aanmerking te komen. Het andere perceel is wel groot genoeg voor bebouwing, doch ligt vandaag in een zone met een middelgrote kans op pluviale overstroming. Hier is vandaag de omzendbrief watertoets van toepassing, die voor dergelijke gebieden oplegt dat er overstromingsrobuust dient gebouwd te worden. Voor gebouwen die getroffen kunnen worden door overstromingen met een middelgrote overstromingskans, moet bij gron-

dige renovatie of verbouwing bekeken worden op welke wijze het gebouw beter kan beschermd worden tegen overstromingen. In het plan/RUP wordt ervan uitgegaan dat elke omgevingsvergunning dient te voldoen aan de randvoorwaarden zoals opgenomen in de gewestelijke verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater (5 juli 2013, B.S. 8.10.2013 en wijziging) en technisch achtergronddocumenten (en wijzigingen). Het RUP wijzigt niets aan de bebouwingsmogelijkheden in de overstromingsgevoelige zone doch doet geen afbreuk aan de omzendbrief of verplichtingen vanuit watertoets en heeft bijgevolg geen aanzienlijk effect.

Ten opzichte van de huidige juridische toestand, wijzigt het RUP op dit vlak niets. Ook vandaag kan er gebouwd worden in dezelfde zones. De invulling van het plangebied creëert geen wijzigingen in de toegelaten bebouwde oppervlakte en verharding in de zone met pluviaal overstromingsrisico.

Afvalwater

Het RUP zal toelaten om de sport-site intensiever te gebruiken. Dit kan aanleiding geven tot meer afvalwater.

Ten opzichte van de feitelijke toestand zal het RUP aanleiding geven tot méér afvalwater. Gelet op de aard van de activiteiten zal het hoofdzakelijk gaan om huishoudelijk afval-

water en bedrijfsafvalwater van huishoudelijke aard. Er kan aangesloten worden op een RWZI met voldoende capaciteit en er wordt geen bedrijfsafvalwater geloosd op oppervlaktewater. Hierdoor kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten vanuit afvalwater optreden.

Ten opzichte van de huidige juridische toestand, wijzigt het RUP op dit vlak niets.

9.4.3 Conclusie

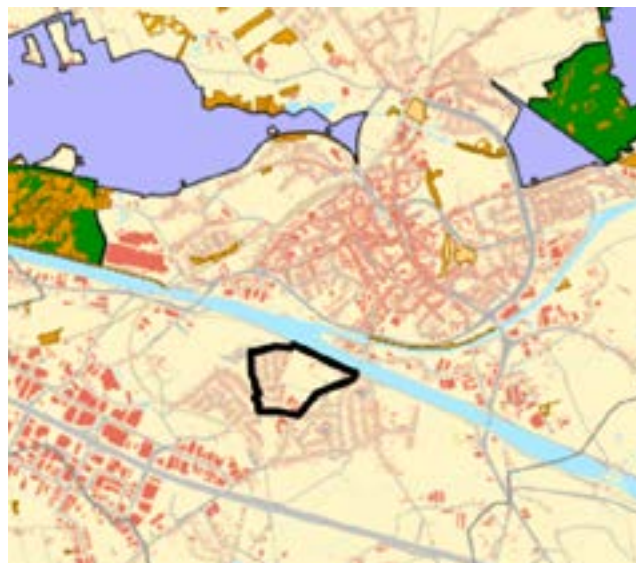
Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline water te verwachten zijn.

9.5 DISCIPLINE BIODIVERSITEIT

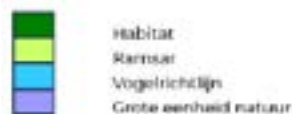
9.5.1 Beschrijving van de referentiesituatie

In of in een ruime omtrek rond het plangebied komen geen habitatrictlijngebieden, noch vogelrichtlijngebieden, noch Ramsar-gebieden, noch gebieden van het VEN en IVON voor. Het dichtstbijzijnde habitatgebied bevindt zich op ca. 1,7km (ter hoogte van de vallei van de Kleine Nete). Zoals bij de motivatie voor de passende beoordeling reeds werd aangehaald bevindt er zich op ca. 400 m van het plangebied een zone die voorkomt op de Natura2000 habitatkaart (deels habitat). Deze zone bevindt zich tussen de ringweg en het kanaal Bocholt-Herentals (oude zuurminnende eikenbossen op zandvlakten met *Quercus robur*). Aangezien het plangebied gescheiden wordt van de zone die voorkomt op de Natura2000 kaart door het Albertkanaal en het kanaal Bocholt-Herentals en het RUP bovendien geen ingrepen voorziet die een negatief effect kunnen hebben op dit gebied (geen vervuilende bedrijvigheid, geen agrarische activiteiten), mag aangenomen worden dat het RUP geen aanzienlijk negatieve effecten zal hebben op deze zone.

Binnen het plangebied komen er palend bij het Albertkanaal een aantal zones voor die als biologisch waardevol zijn gekarteerd. De kartering dateert van 1998 – ondertussen werd één van deze zones al bebouwd



Ligging t.o.v. speciale beschermingszones (Geopunt,2024)



(noordoosten), waardoor de biologische waarde hier wellicht (groten)deels verdwenen is. Volgens de BWK gaat het over verruigd grasland met beperkte opslag van struiken en bomen. Op andere plaatsen (tussen jaagpad en het spoor en in de noordwestelijke punt) zijn mogelijk een aantal van deze waarden nog aanwezig.



BWK (Geopunt,1998)



9.5.2 Effectbespreking

Checklist potentiële ingrepen discipline Biodiversiteit		Ja	Nee
Biotooptverlies / biotoopvergring			
biotoopverlies door ruimtebeslag			
- Voorziet het plan bijkomende bodemontginning zoals verharding, bebouwing, verdichting en vergraving?	ja		
biotoopvergring			
Verdringing / vernietiging:			
- Voorziet het plan/voornemen een permanente bemaling of is het mogelijk dat er door uitvoering van het plan/voornemen een lange tijdelijke bemaling (zoals bijvoorbeeld bij ondergrondse infrastructuur zoals tunnels of ontginningen dieper dan het grondwater) of grondwaterpeilzetting (bijvoorbeeld i/c irrigatie voor landbouwgebruik) zal plaatsvinden waardoor er toch permanente effecten op bestaande biotoon te verwachten zijn?			nee
Verzuimende en vernietigende deposities (verlenging van - stikstofdepositie)			
- Zal uitvoering van het plan zorgen voor een relevante toename van verzuimende en/of vernietigende deposities (meest relevant is vaak de stikstofdepositie) enerzijds via water (bijv. bemaling of afvoer naar de waterloop) en anderzijds via lucht (industriële emissies, zoals energiebedrijven en raffinaderijen of via een hoge toename in verkeersdrukte)?			nee
Rustverstoring (door geluid, recreatiedruk en licht)			
- Voorziet het plan/voornemen geluidproducterende functies/activiteiten (zoals door recreatie, industriële installaties, bedrijvigheid met bijvoorbeeld typerende buitenactiviteiten, open sportstadions/terreinen in open lucht, enz.)?	ja		
- Voorziet het plan in een bestemming/functie waardoor of een toekomstige recreatiedruk te verwachten valt?	ja		
- Voorziet het plan in een relevant aandeel toekomstige lichtbronnen (zoals bijvoorbeeld voor sport- en recreatieactiviteiten, i/c veiligheid op bedrijfsterreinen)?	ja		
Baaiervorming en verandering			
- Kan het plan zorgen voor het doorbreken van een verbindingszone voor fauna of flora (zoals heren, waterlopen, groene zones)?			nee
- Kan het plan zorgen voor een belangrijke fysieke scheiding tussen biologisch waardevolle zones (zoals een verkeerweg, waterweg, omheining)?			nee
- Kan het plan een potentieel obstakel voor vogeltrek trektoren (bijvoorbeeld windturbines) of een afscherming voor voedselroutes (bijvoorbeeld door inname of versnipperen van waterlopen, bossen, kleine landschapselementen)?			nee

Biotoopverlies door ruimtebeslag

In en in de ruime omgeving van het plan- gebied bevinden zich geen Vogelrichtlijn- of Habitatrichtlijngebieden of Ramsar-gebied. Het meest nabij gelegen Habitatrichtlijn- gebied bevindt zich op ca. 1,7 km afstand van het plangebied. Er is geen passende beoordeling noodzakelijk. Rekening houdend met de aard van het plan worden er geen aanzienlijke of betekenisvolle effecten op NATURA-2000 gebieden verwacht.

In en in de nabije omgeving van het plan- gebied bevinden zich geen VEN-gebieden. Een verscherpte natuurtoets wordt niet nodig geacht. Rekening houdend met de aard van het plan worden er geen aanzienlijke effecten op VEN-gebied verwacht.

Het RUP zal bouwwerken en verhardingen toelaten (vb. bouwen van nieuwe gebouwen voor sportclubs, sportvelden, infiltratievoorzieningen, regenwaterputten ...).

Ten opzichte van de feitelijke toestand zal het RUP niet leiden tot biotoopverlies. De enige zones die als biologisch waardevol gekarteerd zijn binnen het plangebied, zijn een aantal zones langs het Albertkanaal. Eén van deze zones (noordoosten) is vandaag al volledig bebouwd (de kartering is hier mogelijk verouderd). De andere zones situeren zich langs het jaagpad van het kanaal. Hier zal het RUP niet leiden tot wijzigingen in de feitelijke situatie (want het RUP zal deze zone bestendigen als jaag-

pad/groenberm/spoorlijn – in overeenstemming met het feitelijke gebruik). De zone palend aan het kanaal (groenbuffer rond sportsite) zal bovendien versterkt worden als groenzone, wat de biologische kwaliteit van deze zone alleen kan ten goede komen.

Ten opzichte van de huidige juridische toestand, zal het RUP niet leiden tot biotoopverlies. Het RUP zal de aanwezige biologisch waardevolle zones juridisch beschermen (terwijl ze vandaag ingekleurd zijn als agrarisch gebied en woonuitbreidingsgebied, waardoor hun behoud niet voorop staat).

Rustverstoring

Het RUP zal een intensiever gebruik van de sportsite mogelijk maken. De recreatiedruk zal mogelijk toenemen, wat tot een toename van de geluidsproductie kan leiden alsook van het gebruik van lichtbronnen.

Ten opzichte van de feitelijke toestand kan het RUP leiden tot rustverstoring. Het gaat echter over een sportsite die op lokaal niveau functioneert, waardoor de rustverstoring slechts in beperkte mate toeneemt. Bovendien doet de rustverstoring zich voor op een zone die niet onmiddellijk paalt aan de biologisch waardevolle delen van de site (langs het Albertkanaal). Tussen de sportsite en het kanaal wordt een groene buffer voorzien, die de rustverstoring op de sportsite mitigeert.

Ten opzichte van de huidige juridische toestand, zal het RUP niet leiden tot rustversto-

ring. Ook binnen het huidig juridisch kader is intensivering op de site mogelijk, evenwel zonder buffer tussen de sportsite en de biologisch waardevolle zones aan het kanaal.

9.5.3 Conclusie

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline biodiversiteit te verwachten zijn.

8.6 DISCIPLINE LANDSCHAP, BOUWKUNDIG ERFGOED EN ARCHEOLOGIE

9.6.1 Beschrijving van de referentiesituatie

Binnen het plangebied bevindt zich geen beschermd of geïnventariseerd bouwkundig, landschappelijk of archeologisch erfgoed. Net buiten het plangebied, op het zgn. “Eilandje” bevinden zich twee items die op de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed staan:

- Herenthoutseweg 107-109: Op de kanaaloever gelegen, vrijstaande eenheidsbebouwing van twee bouwlagen, op kadaster geregistreerd in 1937.
- Hannekenshoek 2: Versteende schuur onder schilddak uit de tweede helft van de 19de eeuw of het eerste kwart van de 20ste eeuw.

Meer naar het zuiden treffen we een relict aan van de spoorlijn 29, die de steden Leuven, Aarschot, Herentals, Turnhout met Baarle-Hertog en Tilburg verbond. De spoorwegbedding is in het landschap als een lijnrelict bewaard en opgenomen in de wetenschappelijke inventaris van het landschappelijk erfgoed.



Beschermd erfgoed, vastgesteld erfgoed, wetenschappelijke inventaris(Geopunt,2024)

9.6.2 Effectbespreking

Checklist	potentiële ingrepen	discipline	landschap, ia	Nieuw
bouwkundig erfgoed en archeologie				
Landschap (zie ook aandachtgebieden)				
<i>Landschapstructuur en -erfgoedwaarde</i>				
Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die landschappelijke structuren of erfgoedwaarden kunnen verloren of vernietigen? Zoals:				nee
• Cyclische ingrepen (bv. relatieve wijzigingen, ophogingen, afgravingen, richtrijken van waterlopen, dromen van helle wegen, afgraven van taluds, aanleggen of wijzigen van dijken en boeren, reizen van KLC's, ...)?				
• Ontbreking of rooien van natuurmonumenten (met bijzondere aandacht voor historische bossen)?				
• Wijziging van historische parcellering, kunstwerken, waterlopen, wegenpatroon?				
Uitzicht				
Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die uitzichten kunnen verloren? Zoals:				nee
• Mogelijkheden tot een harde invulling/bouw van constructies (bv. gebouwen) of infrastructuur (zoals wegen, masten, turbines) of voor het oprichten van omvangrijke volumes of belangrijke wijzigingen in het bodemprofiel.				
Bouwkundig erfgoed (zie ook aandachtgebieden)				
Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die bouwkundig erfgoed kunnen verloren of vernietigen? Zoals:				nee
• Afbraak van bouwkundig erfgoed.				
• Het renoveren/verbouwen van het bouwkundig erfgoed waardoor het karakter, de herkenning, van het erfgoed mogelijk verdwijnt.				
• Nieuwe ontwikkelingen (nieuwbouw of infrastructuur) in de nabijheid van bouwkundig erfgoed.				
Archeologie				
Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die archeologisch erfgoed kunnen verloren of vernietigen? Zoals:				nee
• Werkzaamheden die gepaard gaan met ingrepen in de bodem (graafwerkzaamheden).				
• Permanente veranderingen in de grondwaterstand.				
• Samenhangende van onderliggende lagen ten gevolge van (permanente) ophogingen van het terrein.				

Er komen op vlak van landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie geen kwetsbaarheden voor in het plangebied (en onmiddellijke omgeving). Het planvoornemen voorziet geen fysieke ingrepen, intensifiëring van het landgebruik of belangrijke wijziging van het landschapsuitzicht, waardoor aanzienlijke effecten ten aanzien van landschap, bouwkundig erfgoed of archeologie niet worden verwacht.

9.6.3 Conclusie

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie te verwachten zijn.

9.7 DISCIPLINE MENS-MOBILITEIT :

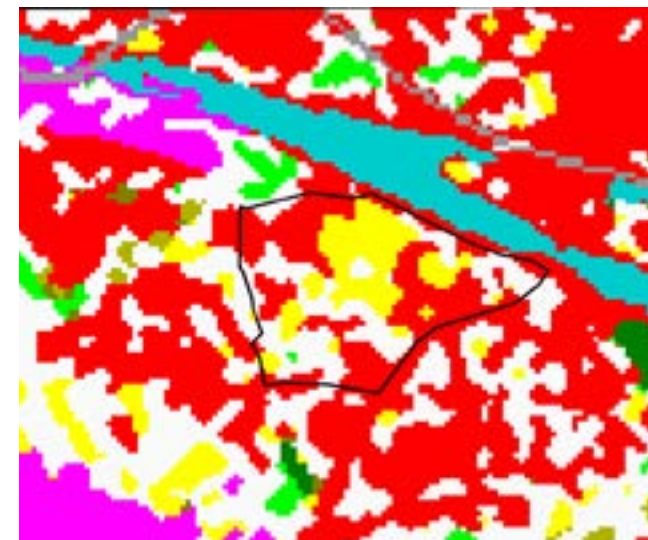
ZIE MOBER (BIJLAGE)

9.8 DISCIPLINE MENS-RUIMTELIJKE ASPECTEN

9.8.1 Beschrijving van de referentiesituatie

Het plangebied bestaat vandaag (zie ook beschrijving bestaande ruimtelijke structuur) uit een woongebied, een sportsite, een multifunctioneel terrein en een bedrijfssite (waar één maatwerkbedrijf gesitueerd is). Het “weiland” op de bodemgebruikskarta is in realiteit een sportzone, met voetbalvelden en een hockeyveld. Het woongebied is op een paar percelen na volledig bebouwd net zoals de bedrijfssite. De sportzone en het multifunctioneel terrein zijn deels verhard, er zijn ook een beperkt aantal gebouwen aanwezig (cafetaria, kleedkamers, bergingen en tribunes van de voetbalclub, parking, skateterrein).

De huidige juridische situatie (zie beschrijving planningscontext) wordt bepaald door het gewestplan en het BPA Sint-Janneke. De woonzone is ingekleurd als woonuitbreidingsgebied en agrarische zone. De kanaaloevers liggen in agrarische zone, woonuitbreidingsgebied (gewestplan) of reservatiestrook Albertkanaal (BPA). De sportzone, bedrijfssite en het zuidelijke deel van het woongebied zijn als dusdanig opgenomen in het BPA.



Bodemgebruikskarta (geopunt, 2001)



9.8.2 Effectbespreking

Checklist potentiële ingrepen discipline mens-ruimtelijke aspecten	Ja	Nee
Ruimtelijke aspecten		
<i>Ruimtegebruik (er wordt tevens verwezen naar de plandoelstellingen en beschrijvingen)</i>		
- Zullen er functies (zoals wonen, bedrijvigheid, voorzieningen, handel, recreatie, natuur en bos, infrastructuur) wijzigen ten gevolge het planvoornemen (door bijvoorbeeld bestemmingswijzigingen, wijzigingen in ruimtebeslag en functioneren)?	ja	
- Zullen er landbouwfuncties en structuren wijzigen ten gevolge het planvoornemen (door bijvoorbeeld bestemmingswijzigingen, wijzigingen in ruimtebeslag en functioneren)?	ja	
Ruimtebeleving		
- Genereert het plan een potentieel fundamenteel gewijzigde ruimtebeleving (visueel, licht/schaduw, wind, privacy, veiligheidsgevoel)?	ja	

Ruimtegebruik

Het RUP voorziet een aantal bestemmingswijzigingen. De zone die vandaag op het gewestplan ingekleurd is als woonuitbreidingsgebied (een reeds quasi volledig gerealiseerde woonwijk) wordt “omgezet” in woongebied (zelfde hoofdcategorie). Het RUP brengt de bestem-

ming dus in overeenstemming met het feitelijke gebruik. De voorschriften van het RUP zullen hier een bestendigend beleid mogelijk maken (overeenstemmend met de ontwikkelingsperspectieven uit het beleidsplan ruimte voor deze zone). Daarnaast zullen een paar kleinere zones die vandaag op het gewestplan bestemd zijn als “agrarisch gebied” eveneens een be-

stemming krijgen die overeenstemt met het feitelijke gebruik van deze zones. Het gaat hierbij over een aantal woningen of tuinen (woningen aan Kalmoesstraat en Zonnedauwstraat) die deels of geheel in agrarisch gebied liggen en over een zone aan het kanaal (waar vandaag een spoorlijn en jaagpad aanwezig zijn alsook een klein bosje). De woningen en tuinen zullen herbestemd worden als woongebied. De zone aan het kanaal zal een aangepaste bestemming krijgen (openbaar nut en/of groen, ev. met specificaties omtrent het jaagpad en de spoorlijn).

Ten opzichte van de bestaande toestand, brengt het RUP de huidige bestemmingen in overeenstemming met het feitelijk gebruik. Dit houdt dus geen (of amper) een wijziging in.

Ten opzichte van de huidige juridische situatie wijzigt het RUP wel een aantal bestemmingen. Het RUP zal voor een aantal zones de globale bestemmingen behouden (sport-site, bedrijvensite) maar zal hier andere voorschriften bevatten, die een betere inrichting en efficiënter ruimtegebruik mogelijk maken (klimaatrobuust, biodivers, meerwaarde voor de buurt ... zie bespreking ambities).

Ruimtebeleving

Het RUP wil het gebruik van een aantal zones intensiveren, maar zet ook in op goede buffers tussen zones die mogelijk hinder genereren (bedrijf, sportzone) en de aanliggende woonwijken. Het RUP wil de sportsite be-

ter publiek doorwaadbaar maken. Dit komt de beleving en sociale veiligheid ten goede.

In het plangebied zijn heel wat restzones aanwezig die amper gebruikt worden of als onaangenaam worden gekwalificeerd door omwonenden. Er zijn geen volwaardige groene buffers aanwezig; De ontsluiting van sport- en bedrijvensite is niet optimaal naar verkeersveiligheid of leesbaarheid. De volledige sportsite vormt een afgesloten geheel. Ten opzichte van de bestaande toestand, voorziet het RUP in een aantal ingrepen (verhogen doorlaatbaarheid, volwaardige groene buffers, ruimte voor informeel sporten, ontmoetingsplaatsen voor de buurt, ...) die de ruimtebeleving ten goede komen.

Het BPA voorziet heel gedetailleerde voorschriften, doch heeft weinig oog voor de inpassing van de sportsite in de woonwijk en de afwerking van de randen. Ten opzichte van de huidige juridische situatie, voorziet het RUP in een aantal ingrepen (verhogen doorlaatbaarheid, volwaardige groene buffers, ruimte voor informeel sporten, ontmoetingsplaatsen voor de buurt, ...) die de ruimtebeleving ten goede komen.

Het RUP beoogt een hogere ruimtelijke efficiëntie, kwaliteit en duurzaamheid. De wijzigingen die het RUP meebrengt zijn gewenst en moeten resulteren in een positief effect op vlak van ruimtegebruik en -beleving het plangebied.

9.8.3 Conclusie

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline mens – ruimtelijke aspecten te verwachten zijn.

9.9 DISCIPLINE MENS-GEZONDHEID

8.9.1 Beschrijving van de referentiesituatie

Binnen het plangebied doet zich geen hinderlijke geluidsbelasting voor door wegverkeer (evenmin door spoorverkeer of luchtverkeer).

Binnen het plangebied doet zich geen slechte luchtkwaliteit voor (figuren hierna illustreren moment tijdens ochtendspits op een weekday).

In het noorden van het plangebied loopt een 380kV hoogspanningslijn (rode lijn parallel met Albertkanaal). Deze lijn loopt net ten noorden van Sint-Janneke.



Geluidsbelasting weg LDen (geopunt, 2021)



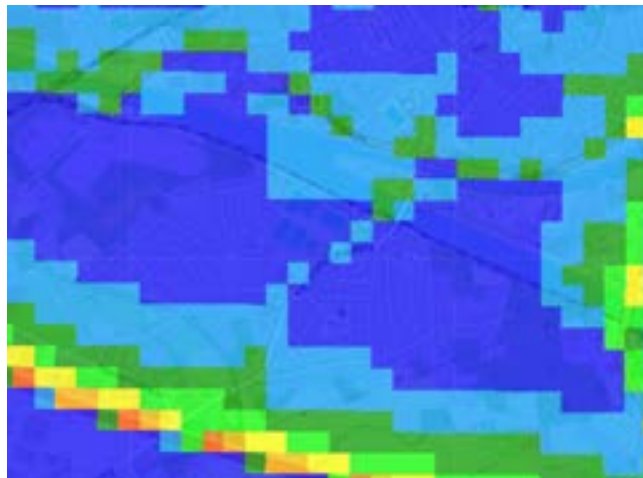
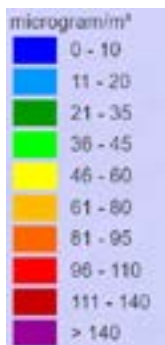
Geluidsbelasting weg LDen night (geopunt, 2021)



Fijn stof PM2.5 do 28.03.24 9u (geoloket VMM, 2024)



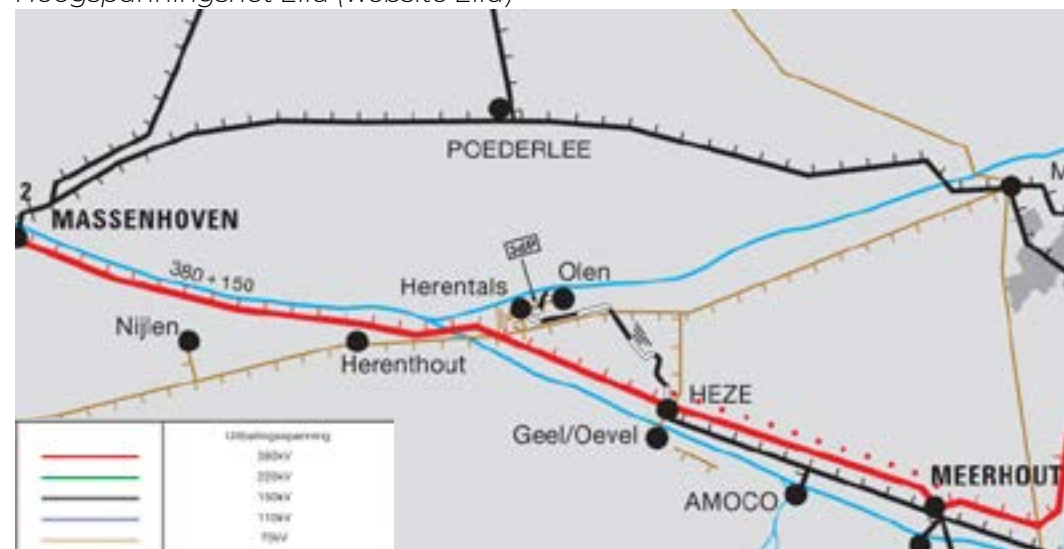
Fijn stof PM10 do 28.03.24 9u (geoloket VMM, 2024)



NO2 do 28.03.24 9u (geoloket VMM, 2024)



Hoogspanningsnet Elia (website Elia)



9.9.2 Effectbespreking

Checklist potentiële ingrepen discipline mens-gezondheid (inclusief geluid en lucht)		Ja	Nee
Gezondheid			
- Zal het plan een wijziging in de verkeersgeneratie teweegbrengen (zoals bij wonen, bedrijvigheid, recreatie, school, kantoor, winkels, ...) (zie tevens discipline mobiliteit)?		ja	
- Genereert het plan bijkomende geluids- en luchtemissies (incl. geur) (zoals bij een toename van verkeer, bepaalde bedrijfsbestemmingen, ...)?		ja	
- Voorziet het plan gebieden met woonfunctie of kwetsbare locaties ⁵ (scholen, ziekenhuizen en rust- en verzorgingstehuizen)?		ja	
- Voorziet het plan in een relevant aandeel bijkomende lichtbronnen (zoals bijvoorbeeld voor sport- en recreatieactiviteiten, i.f.v. veiligheid op bedrijfsterreinen)?		ja	

Verkeersgeneratie (zie ook mobiliteit)

Het RUP voorziet in de intensivering van de sportsite. Er wordt verwacht dat dit het aantal bewegingen van en naar de site zal doen toenemen. Dit is gelinkt aan het ontwikkelen van de sportsite tot een hoogwaardige sportcluster, die intensiever gebruikt zal worden door de voetbal- en hockeyclub. Voor beide clubs wordt een zekere uitbreidingsmarge voorzien, die toelaat de wer-

king ook in de toekomst verder uit te bouwen op Sint-Janneke. Door het intensiever gebruik van de site door de clubs, zal zowel het aantal trainingsmomenten als het aantal wedstrijden op de site toenemen. Bijgevolg kan redelijkerwijs verwacht worden dat het aantal verplaatsingen naar (en weg van) de site zal stijgen. Dit vergt wellicht méér parkeerplaatsen op de site en zal ook impact hebben op het aanliggende wegennetwerk. Het verkeer dat door het gebruik van

de sportsite wordt gegenereerd, valt buiten de gebruikelijke woonwerkspits (avonden en weekend). Piekmomenten doen zich voor op zaterdagen als zowel de hockey- als voetbalclub thuiswedstrijden spelen.

Ten opzichte van de bestaande toestand, zal het RUP leiden tot meer verkeer doch buiten de gebruikelijke spitsmomenten. Bovendien zal door het vertrek van de school (tijdelijk aanwezig op de site) de verkeersgeneratie in het plangebied tijdens de spitsuren sterk afnemen.

Ten opzichte van de juridische toestand, leidt het RUP niet tot een grotere verkeersgeneratie (want dezelfde activiteiten zijn reeds mogelijk binnen het huidige juridische kader).

Geluids- en luchtemissies

Door de intensivering van de site en de stijging van het verkeer van en naar de site, leidt wellicht tot meer geluids- en luchtemissies.

Ten opzichte van de bestaande toestand, zal het RUP leiden tot meer verkeer, en dus meer geluids- en luchtemissies, doch buiten de gebruikelijke spitsmomenten. Het gaat over relatief beperkte verkeersvolumes (naar alle waarschijnlijkheid kleiner dan 25%), waardoor de effecten beperkt blijven. Bovendien zal door het vertrek van de school (tijdelijk aanwezig op de site) de verkeersgeneratie in het plangebied tijdens de spitsuren sterk afnemen alsook de hierbij horende geluids-en

luchtemissies. Het aantal blootgestelden is beperkt tot de bestaande woningen langs de Herenthoutseweg. De luchtkwaliteit in het plangebied en de omgeving is goed en er wordt slechts een beperkte toename in emissies vanuit het plangebied verwacht.

o Ten opzichte van de juridische toestand, leidt het RUP niet tot meer geluids- of luchtemissies (want dezelfde activiteiten zijn reeds mogelijk binnen het huidige juridische kader).

Woonfunctie

Het RUP bestendigt de aanwezige woonzone doch voorziet hier geen verdichting (louter het afwerken van de onbebouwde percelen aan gangbare dichtheid.)

Ten opzichte van de bestaande toestand, zal het RUP quasi niets wijzigen. De paar resterende onbebouwde percelen kunnen afgewerkt worden.

Ten opzichte van de huidige juridische situatie, zal het RUP quasi niets wijzigen. De paar resterende onbebouwde kunnen ook binnen het huidige juridische kader bebouwd worden.

Lichtbronnen

Het RUP laat een intensiever gebruik van de sportsite toe. Op de sportsite zal et toegelaten zijn om de velden te verlichten.

Ten opzichte van de bestaande toestand, zal het RUP quasi niets wijzigen. Ook vandaag worden de sportvelden 's avonds verlicht. Er is een brede onbebouwde strook tussen de woningen en de sportvelden, doch deze is niet echt als buffer ingericht. Het RUP zal hier beplantingen opleggen om de hinder voor omwonenden zoveel mogelijk te beperken.

Ten opzichte van de huidige juridische situatie, zal het RUP quasi niets wijzigen. Ook in het BPA is een buffer voorzien.

Hoogspanningslijn

Aan de noordzijde van het plangebied loopt een 380KV hoogspanningslijn. Door herbestemming worden er geen nieuwe kwetsbare functies in de stralingscontour van $0,4\mu\text{T}$ (ca. x m langs de lijn) gepland. Er worden geen aanzienlijke effecten op de gezondheid verwacht door stralingen.

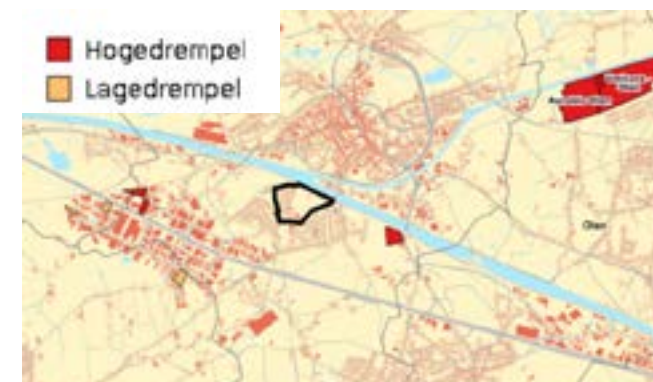
9.9.3 Conclusie

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline mens-gezondheid (inclusief geluid en lucht) te verwachten zijn.

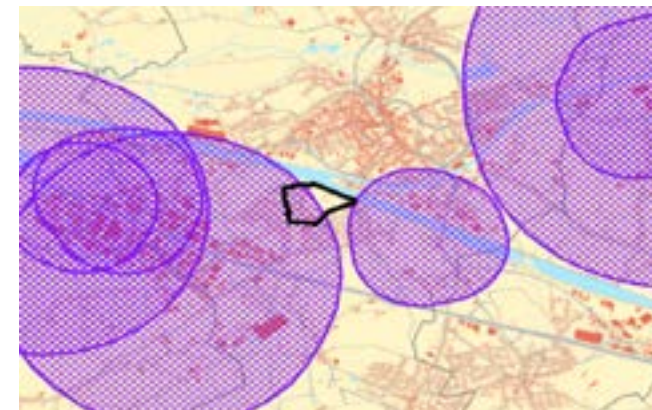
9.10 DISCIPLINE MENS-VEILIGHEID

9.10.1 Beschrijving van de referentiesituatie

In de omgeving van het plangebied bevinden zich een aantal Seveso-inrichtingen (kanaal, Klein Gent-Wolfstee). Het plangebied overlapt met de contour van een lage drempel inrichting (L'air Liquide in Herenthout).



Seveso inrichtingen (geopunt, 2024)



Consultatiezones Seveso inrichtingen (geopunt, 2024)

9.10.2 Effectbespreking

Checklist potentiële ingrepen discipline mens-veiligheid	Ja	Nee
Veiligheid		
- RVR-toets uitgevoerd (https://www.milieuinfo.be/rvr/) zie RUP-onderdelen	ja	
- Voorziet het plan een wijziging in de aanwezigheid van of toelaten van risicovolle installaties zoals hoogspanningslijnen?		nee
- Voorziet het plan een wijziging in de aanwezigheid van of toelaten van risicovolle installaties zoals infrastructuur (weg-spoorweg-waterweg-pijpleiding) voor transport van gevaarlijke stoffen?		nee

Voor de startnota zal de RVR-toets via het DSI worden doorgevoerd. Gezien de nabijheid van Seveso-inrichtingen en de ligging binnen een contour, zal het Team Omgevingseffecten hierover een advies uitbrengen.

Het plan voorziet geen wijziging in de aanwezigheid van of het toelaten van risicovolle installaties (noch t.o.v. de bestaande als t.o.v. de juridische situatie). Aanzienlijke effecten ten aanzien van veiligheid worden niet verwacht.

9.10.3 Conclusie

Het advies van Team Omgevingseffecten zal aangeven of de geplande ontwikkelingen invloed hebben op de risico's of gevolgen van een zwaar ongeval en of de opmaak van een RVR kan worden uitgesloten.

9.11 DISCIPLINE KLIMAAT

9.11.1 Beschrijving van de referentiesituatie

Zie water, biodiversiteit, mobiliteit

9.11.2 Effectbespreking

Rekening houdend met de aard van het planvoornemen (die er vooral op gericht zijn de sportsite efficiënter, biodiverser en klimaatrobuuster in te richten) en de effecten, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten vanuit het planvoornemen op het klimaat optreden:

- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op de grondwatervoorraden.
- Het plan heeft geen aanzienlijke

- ke impact op de oppervlaktewater- en grondwaterhuishouding.
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op biotoopverlies.
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op hitte-eiland effecten.
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op het klimaat vanuit een relevante verhoging van (CO₂-)emissies.
- Het effect van het klimaat op het planvoornemen is waar relevant meegenomen in de plandoelstelling (vb. het voorzien van de nodige ruimte voor water, biodivers groen, veilige routes voor zacht verkeer, goede fietsinfrastructuur, het beperken van verhardingen, ...)

9.11.3 Conclusie

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline klimaat te verwachten zijn.

9.12 GRENSOVERSCHRIJDENDE EFFECTEN

Gelet op de aard van het plan (klein plangebied van louter lokaal belang, kleine wijziging t.o.v. de huidige juridische situatie), de omvang van de effecten zoals hiervoor beschreven en de grote afstand tot een lands- of gewestgrens worden geen aanzienlijke grensoverschrijdende effecten verwacht

9.13 GLOBALE CONCLUSIE OVER DE AANZIENLIJKHEID VAN MILIEUEFFECTEN

Op basis van het effectenonderzoek kan aangenomen worden dat voorliggend plan geen aanzienlijke milieueffecten zal hebben.

Het Team omgevingseffecten bepaalde ondertussen dat er geen plan-MER moet opgesteld worden. Deze beslissing is in bijlage 2 opgenomen.

10 BIJLAGE 1: MOBER

versie 6 november 2024

Mobiliteitseffectenstudie

RUP Sportpark St.-Janneke, Herentals

Auteur:

Gijs Dayers, PLOT Ruimtelijk Management



COLOFON

Opdracht: Mobiliteitseffectenstudie RUP Sportpark St.-Janneke, Herentals

Datum: 06.11.2024

Versie: 3

Opdrachtgever: Spatie Maakt Ruimte

Opdrachthouder: PLOT Ruimtelijk Management

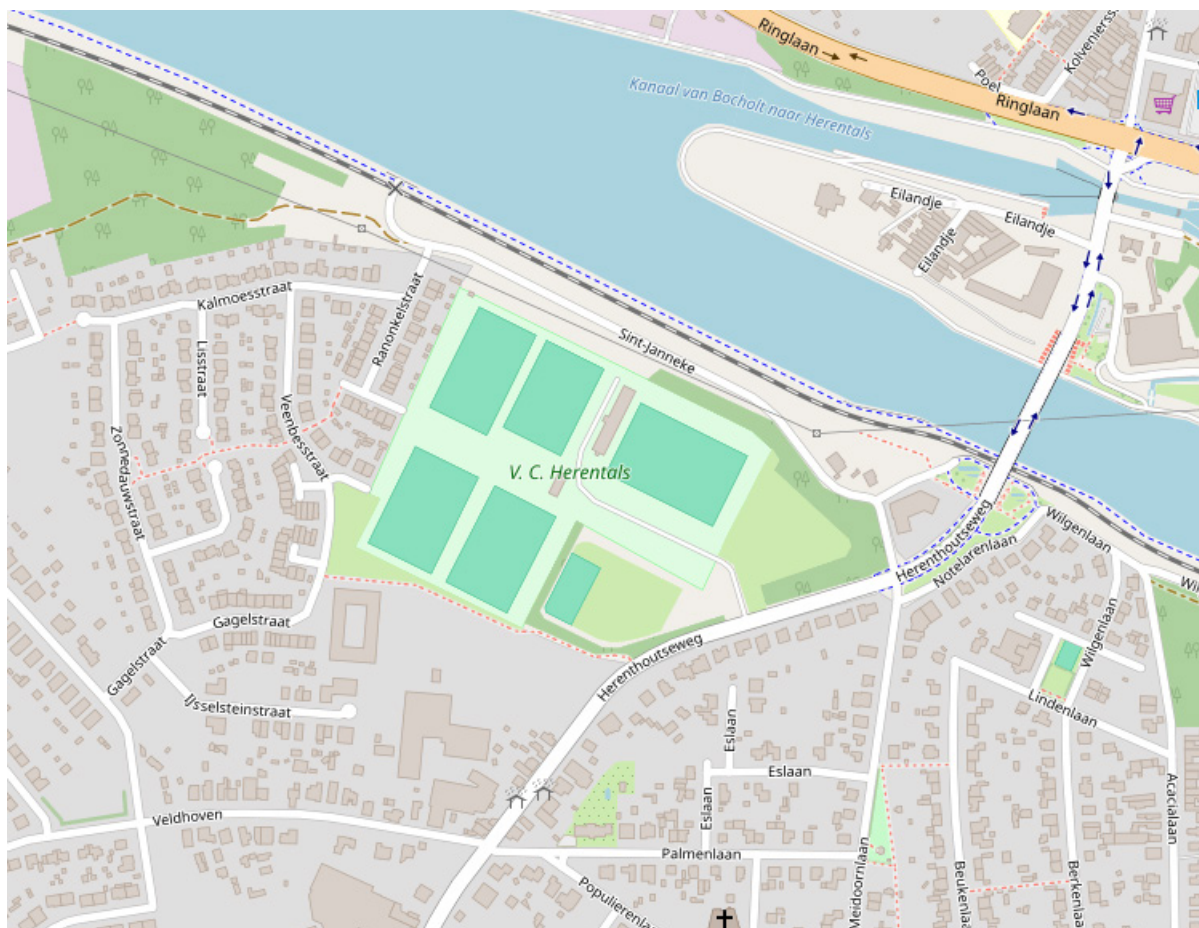
Contactpersoon: Gijs Dayers



INHOUD

1	Projectkenmerken en context	4
1.1	Aanleiding MOBER.....	4
1.2	Situering van het project	4
1.3	Omschrijving van het project.....	6
1.4	Ambities en concrete onderzoeksvragen uit de startnota van het RUP	9
1.5	Beleids- en planningscontext	9
2	Huidig Bereikbaarheidsprofiel	11
2.1	Netwerken	11
2.2	Infrastructuur.....	19
2.3	Knelpunten huidig bereikbaarheidsprofiel.....	26
3	Toekomstige bereikbaarheidsprofiel	28
4	Huidig druktebeeld	34
5	Huidig mobiliteitsprofiel	40
5.1	Piekmomenten per functie.....	40
5.2	Verkeersgeneratie	41
5.3	Toedeling netwerk	43
5.4	Parkeerbehoefte	45
6	Toekomstig mobiliteitsprofiel.....	47
6.1	Piekmomenten per functie.....	47
6.2	Verkeersgeneratie	48
6.3	Toedeling netwerk	50
6.4	Parkeerbehoefte	52
6.5	Parkeerbalans.....	54
7	Mobiliteitseffecten	56
7.1	Impact op druktebeeld Herenthoutseweg en Veldhoven	56
7.2	Verkeersafwikkeling Herenthoutseweg	57
7.3	Capaciteit aansluiting centrale parking op Herenthoutseweg.....	58
7.4	Oversteekbaarheid	58
8	Verkeersveiligheid	59
9	Sensitiviteitstoets.....	60
9.1	Impact overige ontwikkelingen in de buurt	60
9.2	Alternatief groeiscenario sportclubs	61
9.3	Berekening toekomstige parkeerbehoefte auto's via kencijfers	62

10	Flankerende en milderende maatregelen	64
10.1	Infrastructurele maatregelen	64
10.2	Statuut Sint-Janneke	64
10.3	Ontwikkeling buurthoppinpunt.....	64
10.4	Fietspotentieel benutten	64
10.5	Optimalisatie gebruik terreinen tussen clubs	66
10.6	Extra aandacht: Fietspaden Sas en oversteek kruispunt Ringlaan.....	66
11	Conclusies	67
12	Bijlagen.....	69
12.1	Fietstellingen fietsbarometer provincie Antwerpen.....	69
12.2	Verkeersafwikkeling Herenthoutseweg.....	71
12.3	Inrichtingsplan versie oktober	73



Figuur 2: Omliggende straten

1.3 OMSCHRIJVING VAN HET PROJECT

Het plangebied van het RUP Sportpark St-Janneke bestaat uit 4 grote componenten: een sportsite, een multifunctioneel terrein, een bedrijvensite (= Kaliber) en een woonwijk. Binnen het RUP worden er voorschriften voor de woonwijk vastgelegd maar er verandert niets aan het programma van deze wijk. In deze mobiliteitseffectenstudie focussen we op het sportpark en Kaliber.



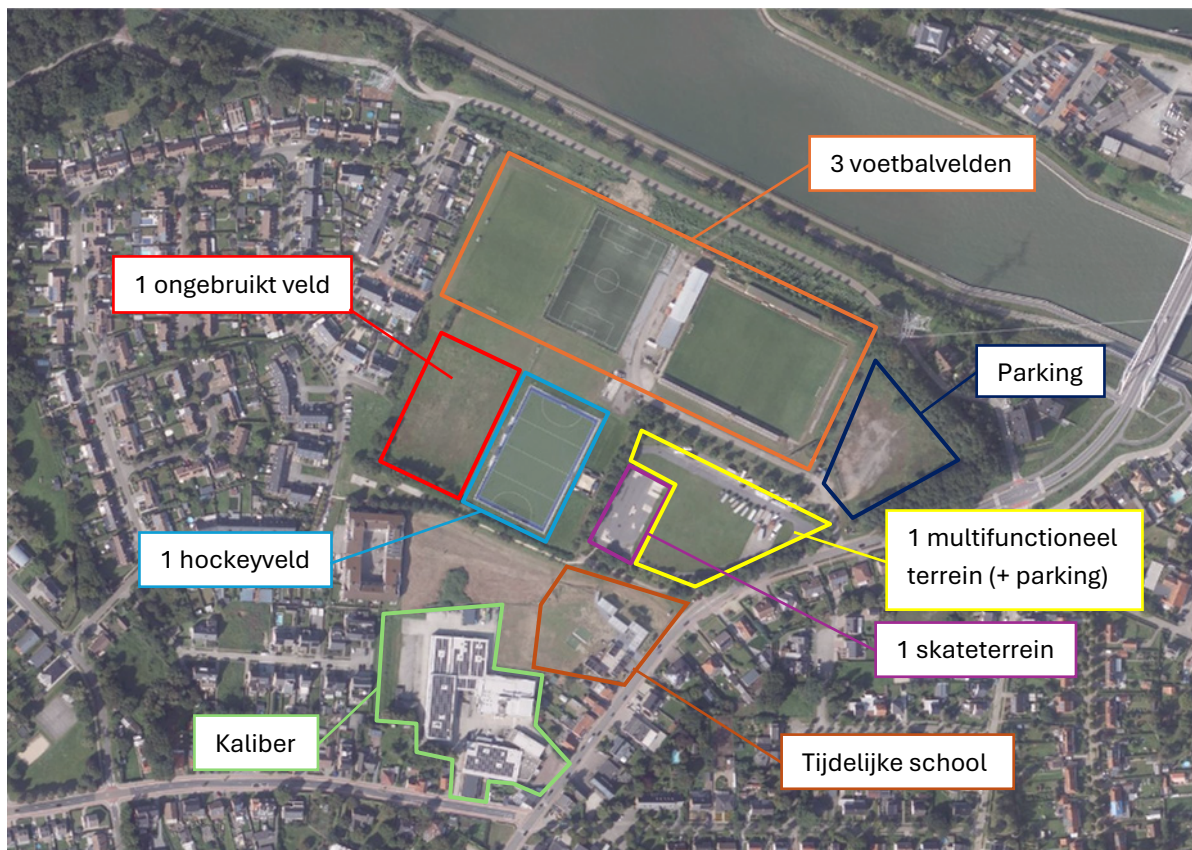
Figuur 3: Componenten van het RUP

1.3.1 HUIDIGE INVULLING

Vandaag is er 1 voetbalclub aanwezig op het terrein, VC Herentals. De club gebruikt 3 voetbalvelden met een groot gebouw voor kleedkamers en kantine. Daarnaast is er 1 hockeyveld dat gebruikt wordt door HC Artemis. De hockeyclub beschikt nog niet over kleedkamers maar wel over een openluchtkantine. Binnen het mobiliteitsprofiel wordt er dieper ingegaan op het huidig gebruik van deze sportinfrastructuur.

Het multifunctioneel terrein bestaat uit een skatepark en een evenementenzone. In de praktijk wordt een stuk hiervan als parking gebruikt.

De bedrijvenszone, het terrein van maatwerkbedrijf Kaliber, kent vandaag een dubbele invulling. Naast Kaliber is er ook een tijdelijke school gevestigd tussen de gebouwen van Kaliber en het multifunctioneel terrein. De containerklassen zijn eind 2019 in gebruik genomen en hebben een tijdelijk karakter. In de tweede helft van 2024 verhuizen ze naar de parking van VC Herentals om daarna naar een definitieve locatie, niet in de buurt van projectgebied, te verhuizen. In het toekomstig mobiliteitsprofiel van deze MOBER speelt deze tijdelijke school geen rol meer.



Figuur 4: Huidige invulling projectgebied

1.3.2 TOEKOMSTIGE INVULLING

Toekomstig programma:

- Uitbreiding Kaliber: bestaande uitbreidingsplannen
- ~~Tijdelijke school~~
- Uitbreiding voetbal: samensmelting VC Herentals en SKS Herentals (huidige site: Olympiadelaan)
 - 4 voetbalpleinen (2 kunstgras, 2 natuurgras)
 - 1 centraal gebouw: kleedkamers/kantine/tribune
- Uitbreiding hockey: HC Artemis wil groeien
 - 2 velden
 - 1 centraal gebouw: kleedkamers/kantine/tribune
- Skateterrein
- Finse piste
- Buitenfitness
- Speeltoestellen
- Multifunctioneel terrein
- Buurt Hoppinpunt
- Trage verbindingen en ruimte voor beleving
- Parking (fiets + auto + bus): dubbelgebruik Kaliber/sportzone/evenementenparking centrum
- Woonwagenaansluitingen

1.4 AMBITIES EN CONCRETE ONDERZOEKSVRAGEN UIT DE STARTNOTA VAN HET RUP

Ambities op mesoniveau

- Een nieuwe pool in de recreatieve structuur van Herentals
- Een (groene en publieke) ontmoetingsruimte tussen de wijken ten zuiden van de binnenstad
- Een groene plek langs het kanaal met zicht op de stad

Ambities op siteniveau

- Een hoogwaardige sportcluster aan het kanaal
- Een kwalitatieve herontwikkeling van de site van Kaliber
- Een duurzaam bereikbare site
- Een sportsite die een meerwaarde vormt voor de buurt
- Een klimaatrobuuste site
- Een goede ecologische basiskwaliteit
- Bestendigend beleid in de woonwijk

Onderzoeksvragen thema mobiliteit

- Welke nieuwe trage wegen versterken het netwerk voor zacht verkeer?
- Waar worden fietsenstallingen voorzien (en hoeveel)?
- Welke ingrepen zijn nodig om de fietsveiligheid in en om het plangebied te verhogen?
- Wat is de meest aangewezen plaats voor de bushalte?
- Hoe/waar integreren we een buurt hoppinpunt?
- Hoe wordt de sportsite en de site van Kaliber best ontsloten?
- Met welke autoparkeerbehoefte moet rekening gehouden worden?
- Ontstaan er doorstromingsproblemen door de ontwikkeling van de site (sportsite + Kaliber)? Welke milderende maatregelen kunnen we nemen?

1.5 BELEIDS- EN PLANNINGSCONTEXT

De beleids- en planningscontext is uitgebreid besproken in de startnota van het RUP. Hieronder worden de hoofdzaken uit het RMP Kempen, mobiliteitsstudie Zuiderkempen en het lokaal mobiliteitsplan herhaald. Bij de bespreking van §2 'Huidig Bereikbaarheidsprofiel' worden de verschillende netwerken getoond. Bij §9 'Sensitiviteitstoets' komen de relevante ontwikkelingen in de buurt aan bod.

Belangrijkste aandachtspunten uit het regionaal mobiliteitsplan:

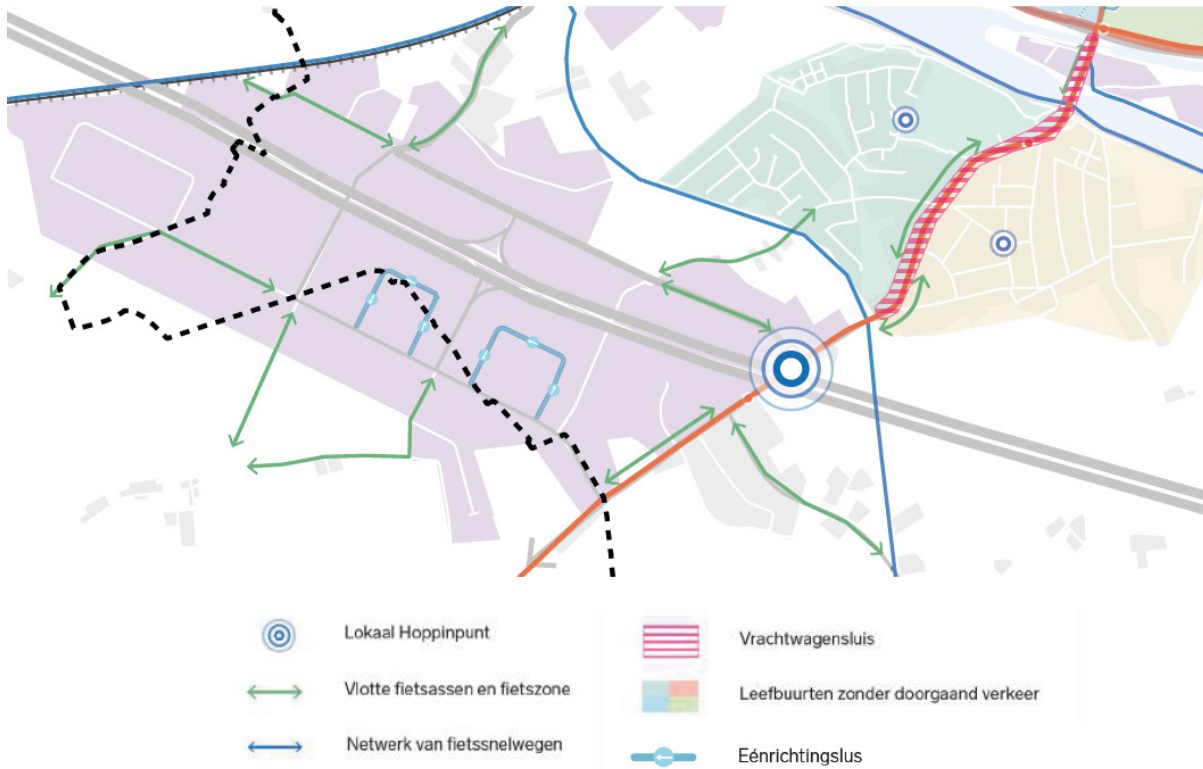
- Inspelen op fietsbereikbaarheid en OV
- Herenthoutseweg als lokale weg

Belangrijkste aandachtspunten uit de mobiliteitsstudie Zuiderkempen:

- Tonnagebeperking Herenthoutseweg tussen Albertkanaal en Toekomstlaan
- Herinrichten fietspaden Herenthoutseweg - Herentalseweg

Belangrijkste aandachtspunten uit het lokaal mobiliteitsplan:

- Fietsbereikbaarheid en -veiligheid moet in toekomst verbeteren
- Vrachtverkeer op Herenthoutseweg moet afnemen
- Sint-Janneke onderzoeken als locatie voor buurthoppinpunt



Figuur 6: Aandachtspunten/wensbeeld volgens mobiliteitsplan

2 HUIDIG BEREIKBAARHEIDSPROFIEL

2.1 NETWERKEN

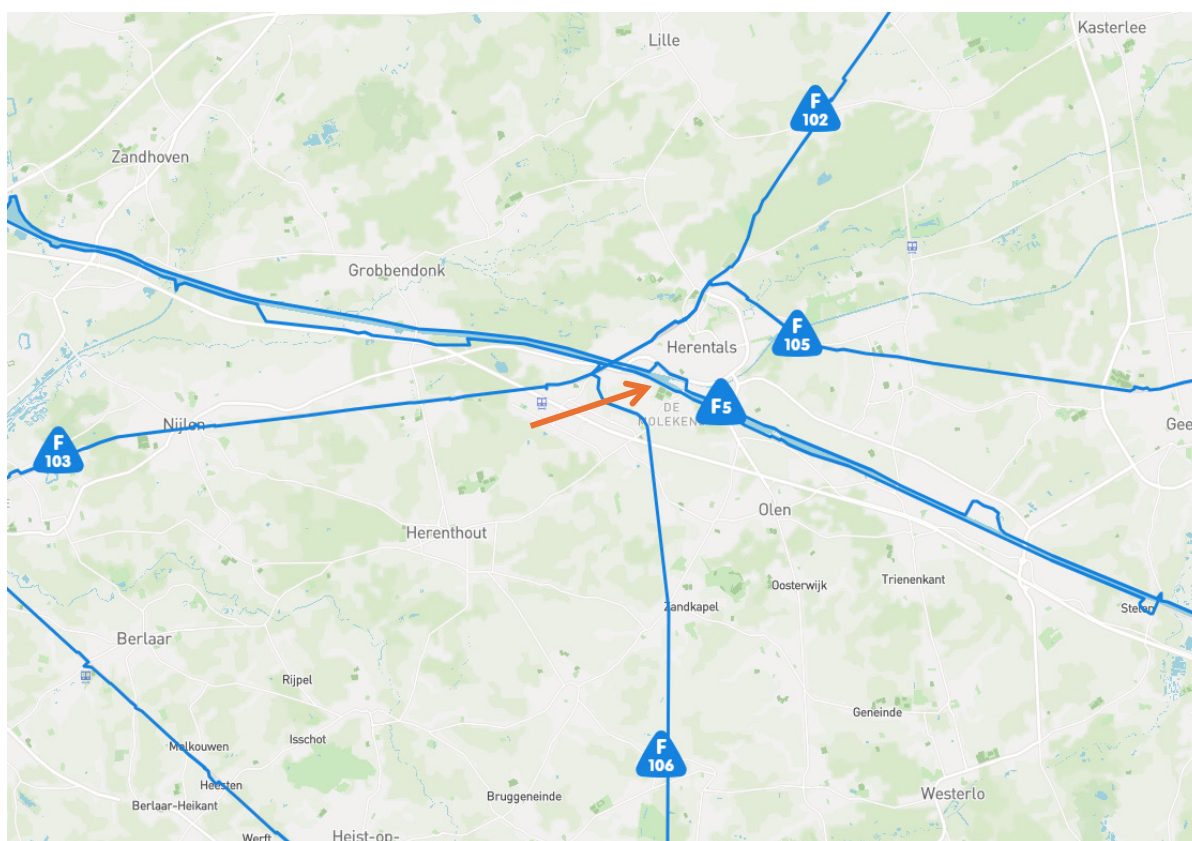
2.1.1 STAPPERS EN TRAPPERS

In theorie wordt het projectgebied goed ontsloten door fietsnetwerken van alle niveaus. De vertalingen van de theoretische netwerken naar de praktijk (conforme infrastructuur) is nog niet in orde met de Herenthoutseweg – sas – oversteek Ringlaan als belangrijkste knelpunten (zie §2.2).

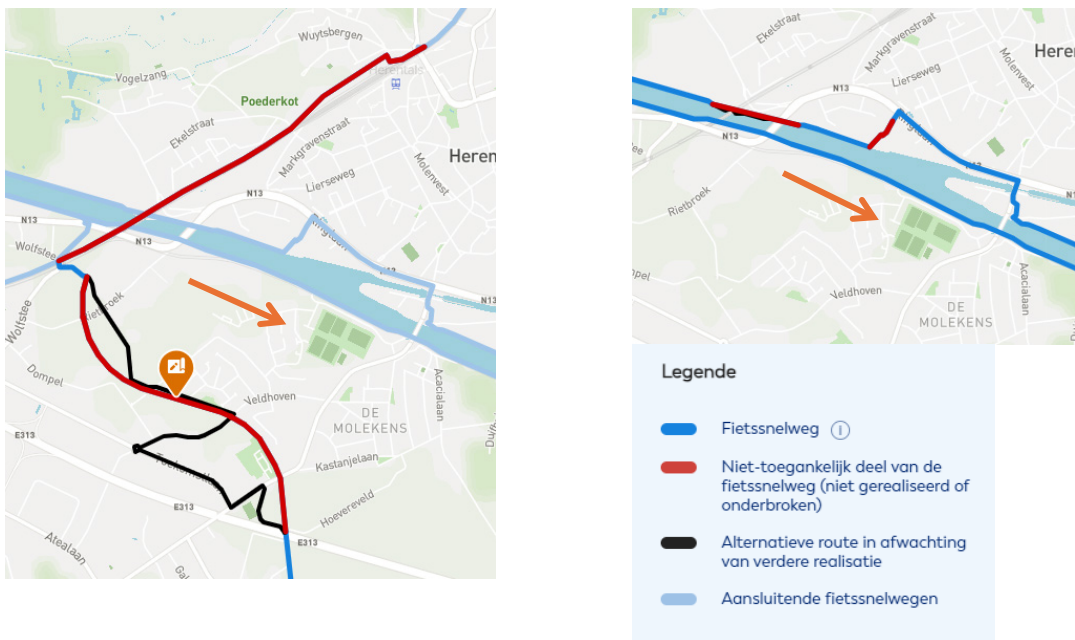
2.1.1.1 FIETSSNELWEGEN

De F5 Antwerpen-Hasselt loopt langs de rand van het projectgebied (zuidelijke oever). De noordelijke oever is ook geselecteerd maar hier bevinden zich nog enkele missing links.

Volgens het fietssnelwegen netwerk vormen op grotere afstand de F102 Turnhout – Herentals, de F103 Lier – Herentals en de F106 Aarschot – Herentals toevoerroutes. In de praktijk zijn de F102 en F103 nog niet gerealiseerd en de F106 nog maar gedeeltelijk.



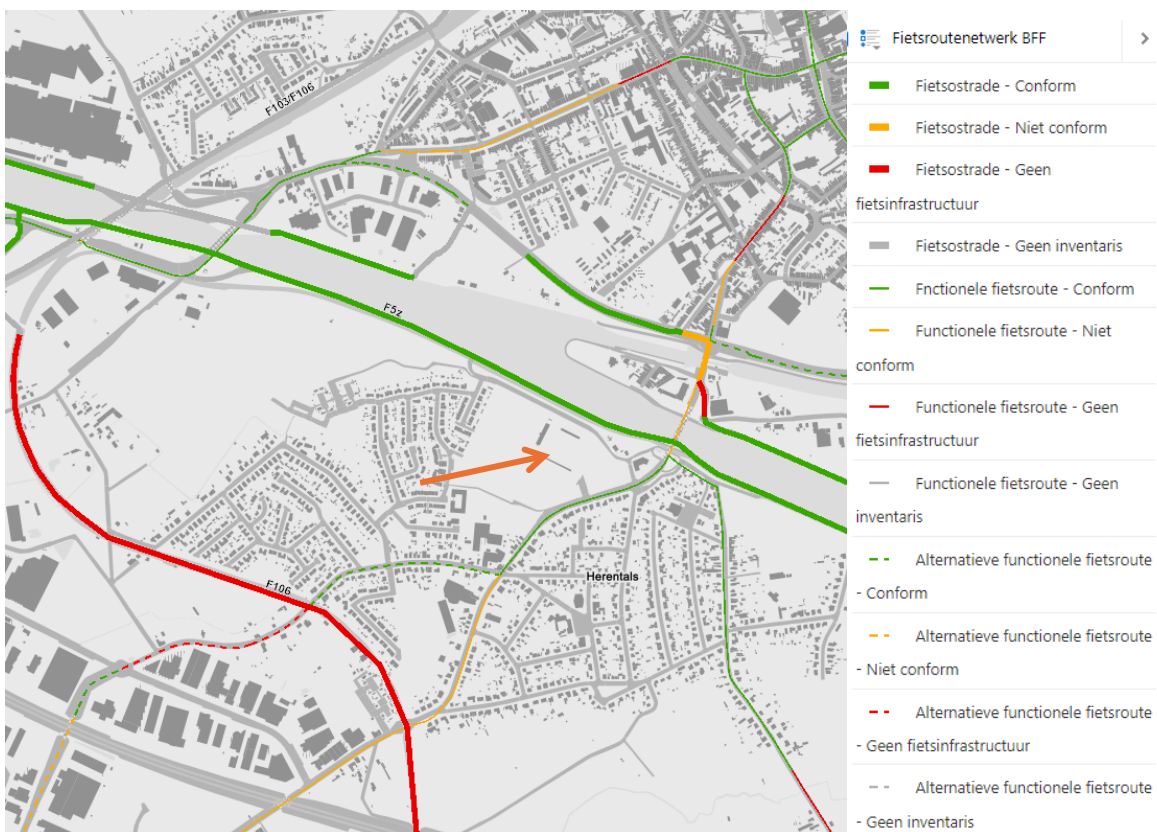
Figuur 7: Overzicht fietssnelwegen in de omgeving



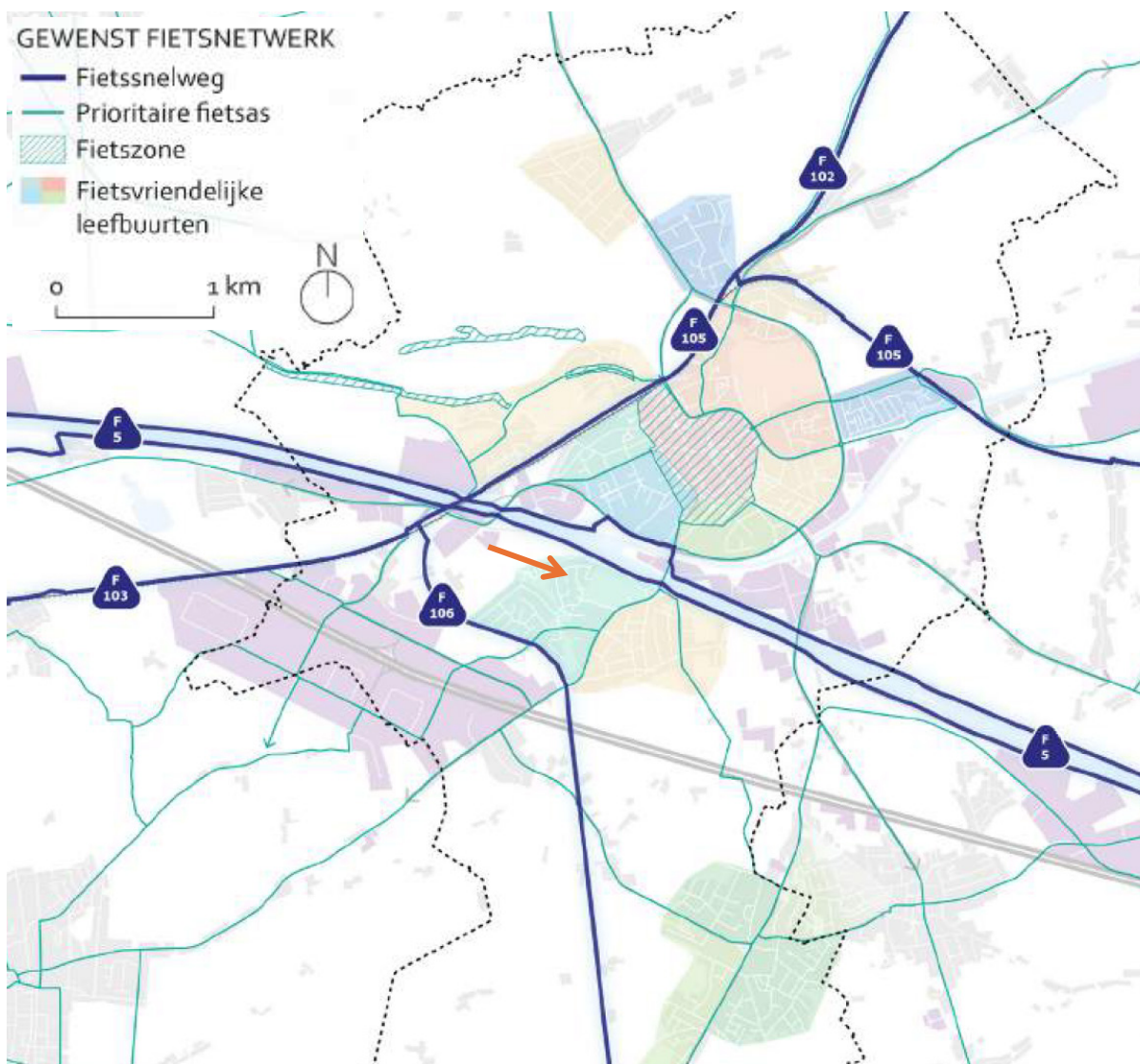
Figuur 8: Niet-toegankelijke stukken F106 en F5

2.1.1.2 BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK

De Herenthoutseweg en Acaciaaan-Wilgenlaan-Kanaalbrug zijn als functionele fietsroutes geselecteerd en Veldhoven als alternatieve. De Herenthoutseweg is de belangrijkste fietsverbinding voor het projectgebied aangezien deze het projectgebied met de overkant van het kanaal verbindt.



Figuur 9: BFF en conformiteit



Figuur 11: Gewenst fietsnetwerk | Mobiliteitsplan Herentals

2.1.1.5 STRAVA HEATMAP

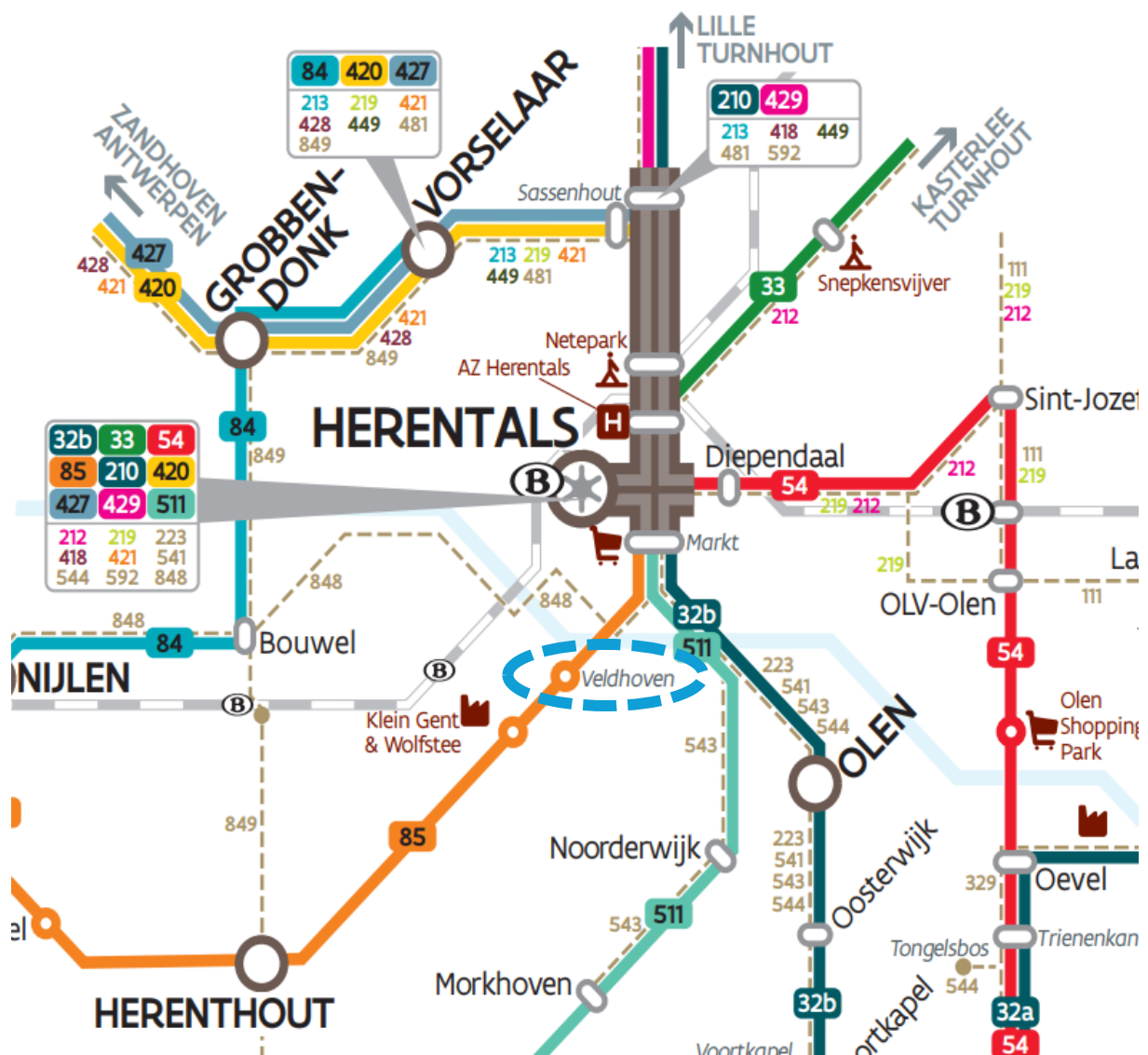
De volgende kaarten geven een beeld van het effectieve gebruik van voetgangers en fietsers. De gegevens zijn afkomstig van Strava en dus eerder recreatief maar ze geven toch enkele belangrijke inzichten.

- Herenthoutseweg en F5 (jaagpad) zijn de belangrijkste dragers
- Sint-Janneke wordt ook intensief gebruikt
- De verbinding Herenthoutseweg – Meidoornlaan wordt even intensief gebruikt als de verbinding Acacialaan.
- Het projectgebied zelf is vandaag niet toegankelijk voor voetgangers en fietsers, behalve de doorsteek naar de Gagelstraat.

2.1.2 OPENBAAR VERVOER

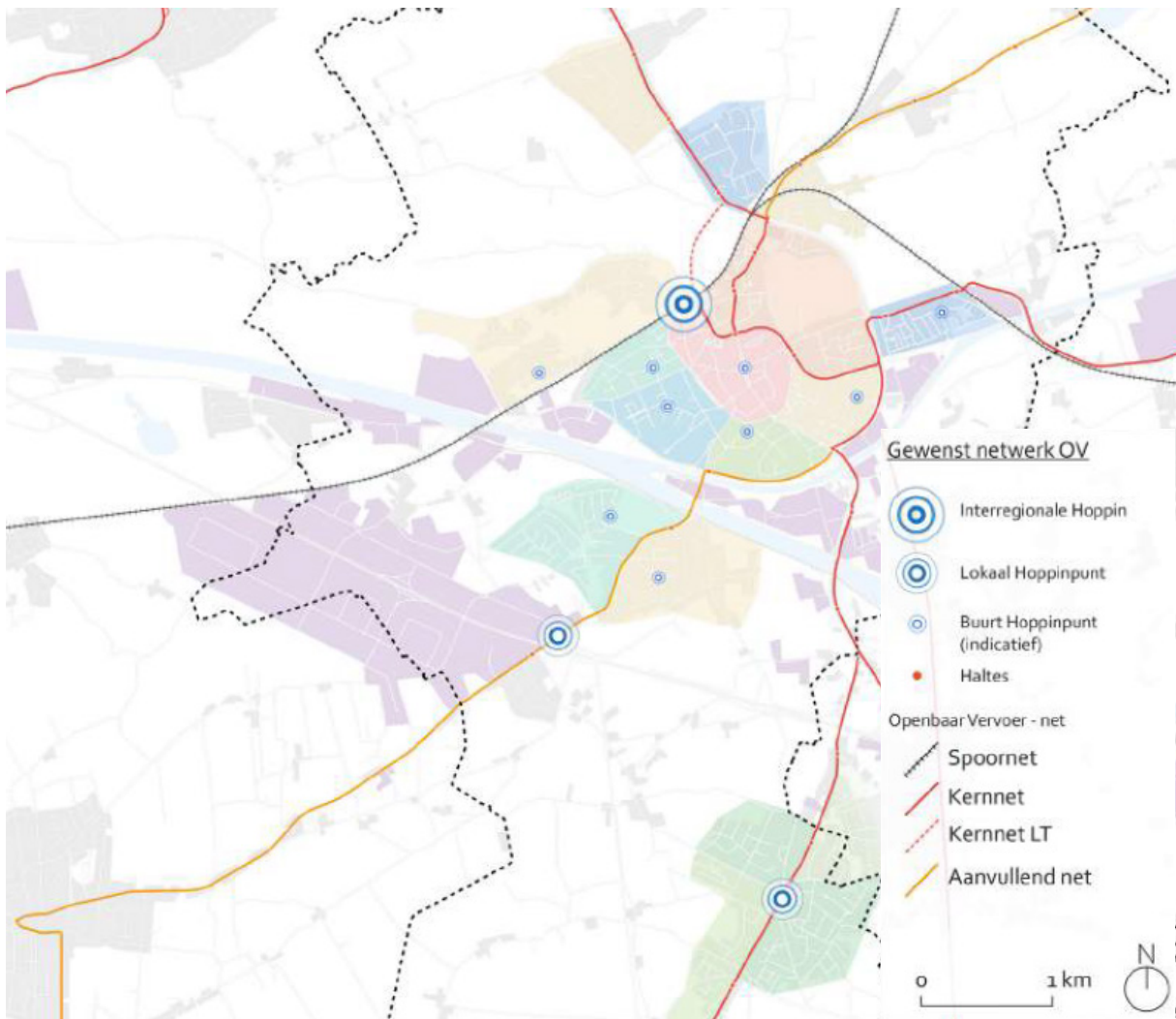
De halte Veldhoven ligt ter hoogte van Kaliber en kent volgende bediening:

- Aanvullend net, lijn 85: Lier - Nijlen - Herenthout – Herentals (dal 1x/u, piek 2à3x/u);
- Flexgebied Heist-op-den-Berg - Nijlen - Herenthout -Herentals;
- Flexgebied Geel - Herentals – Olen.



Figuur 13: Netplan vervoerregio De Kempen 2024 - halte Veldhoven

In het mobiliteitsplan is een voorstel voor de Hoppinpunten in Herentals opgenomen. Voor Veldhoven en Molekens worden er 2 Buurt Hoppinpunten voorgesteld en ter hoogte van de industrie een lokaal.



Figuur 14: Voorstel openbaarvervoersnetwerk | mobiliteitsplan Herentals

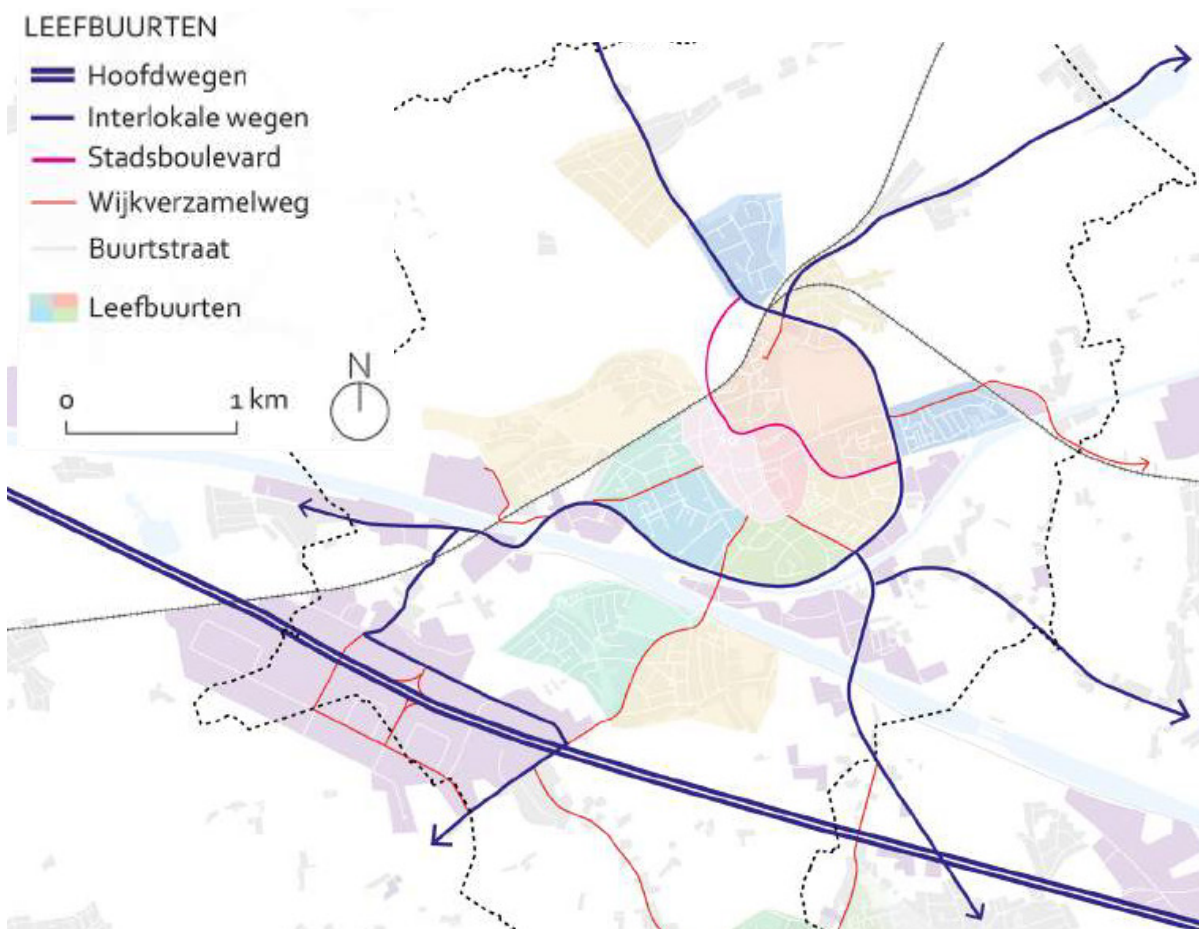
2.1.3 MOTORVOERTUIGEN

Vanaf het hoofdwegennet bereikt men het projectgebied via de verbinding E313 complex '21 Herentals' – Toekomstlaan/Atealaan – Herenthoutseweg. Komende van Herentals (en ruime omgeving) rijdt men via de R15 Ringlaan – Herenthoutseweg.

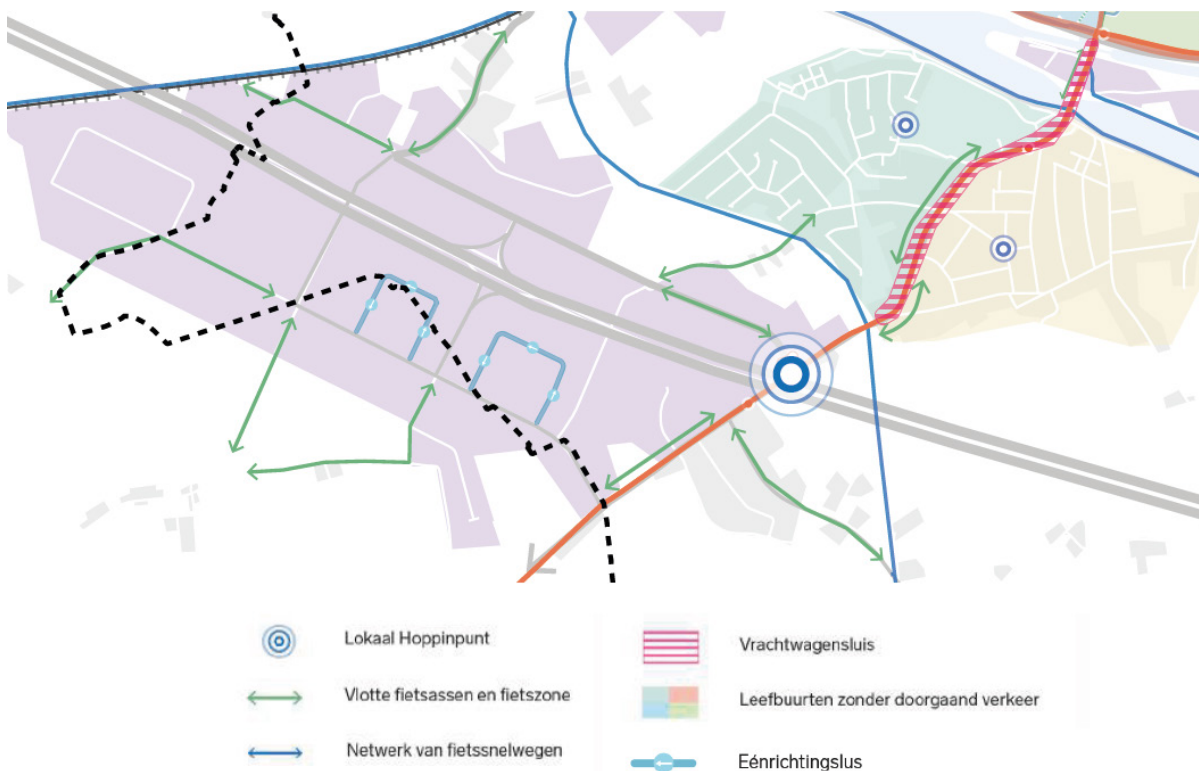
De Herenthoutseweg is aangeduid als wijkverzamelweg (lokale ontsluitingsweg) tussen de Toekomstlaan en de Ringlaan. Dit betekent dat op dit segment de Herenthoutseweg de aanliggende wijken ontsluit, maar géén verbindende functie heeft op hoger niveau. Het is wenselijk om hier een vrachtwagensluis in te voeren, zodat het zwaar verkeer de Herenthoutseweg niet gebruikt om naar de Ringlaan te rijden. Wolfstee is namelijk geselecteerd als vrachtroute voor verplaatsingen van de industrie naar de N13.

De straat Veldhoven is als buurtstraat aangeduid binnen de leefbuurt Veldhoven. Dit betekent dat er in Veldhoven enkel auto's en vrachtwagens mogen rijden met een herkomst of bestemming in deze leefbuurt.

Momenteel wordt er door Herentals een circulatieplan uitgewerkt om vast te stellen welke maatregelen nodig zijn om het doorgaand verkeer tegen te gaan.



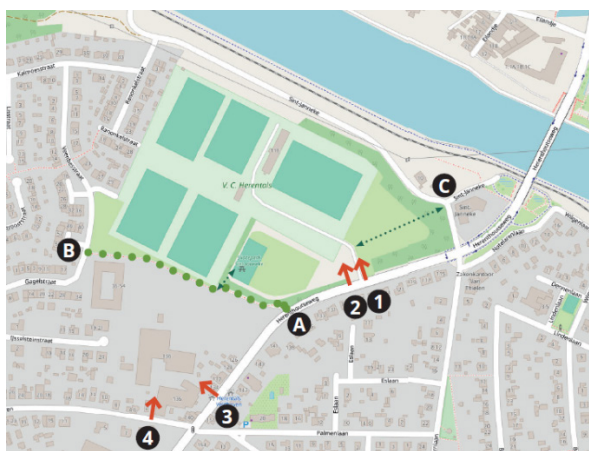
Figuur 15: Gewenste wegcategorisering en afbakening leefbuurten | Mobiliteitsplan Herentals



Figuur 16: Maatregelen leefbuurten Veldhoven en Molekens | Mobiliteitsplan Herentals

2.2 INFRASTRUCTUUR

2.2.1 TOEGANGEN TOT HET PROJECTGEBIED



Toegangen tot het projectgebied:

1. toegang voetbal en parking hockey
2. toegang hockey, skatepark, multifunctioneel plein (gebruikt als parkeerzone)
3. hoofdtoegang Kaliber en inrit vrachtwagens
4. ingang personeelsparking Kaliber en uitrit vrachtwagens

A - B. trage verbinding met olifantenpaadjes naar 'parking' multifunctioneel plein

C. olifantenpad naar sportzone vanaf Sint-Janneke (kanaalbrug) over parking



Toegangen 1 en 2 (= sportsite): Geen oversteekvoorzieningen voor voetgangers en fietsers buiten enkele openingen in de haag.



Op de site is er overal gemengd verkeer.



Toegang A: Fietsoversteek Herenthoutseweg naar trage weg richting Veldhoven (Krakelaarsveld) (geparkeerde auto's van tijdelijke school)



Toegang B: aansluiting trage weg in Krakelaarsveld



Toegang C: olifantenpad naar sportsite



Toegang 3. Hoofdtoegang en inrit vrachtwagens (Herenthoutseweg)



Toegang 4. Toegang parking personeel en uitrit vrachtwagens (Veldhoven)

2.2.2 ONTSLUITENDE WEGEN

Herenthoutseweg

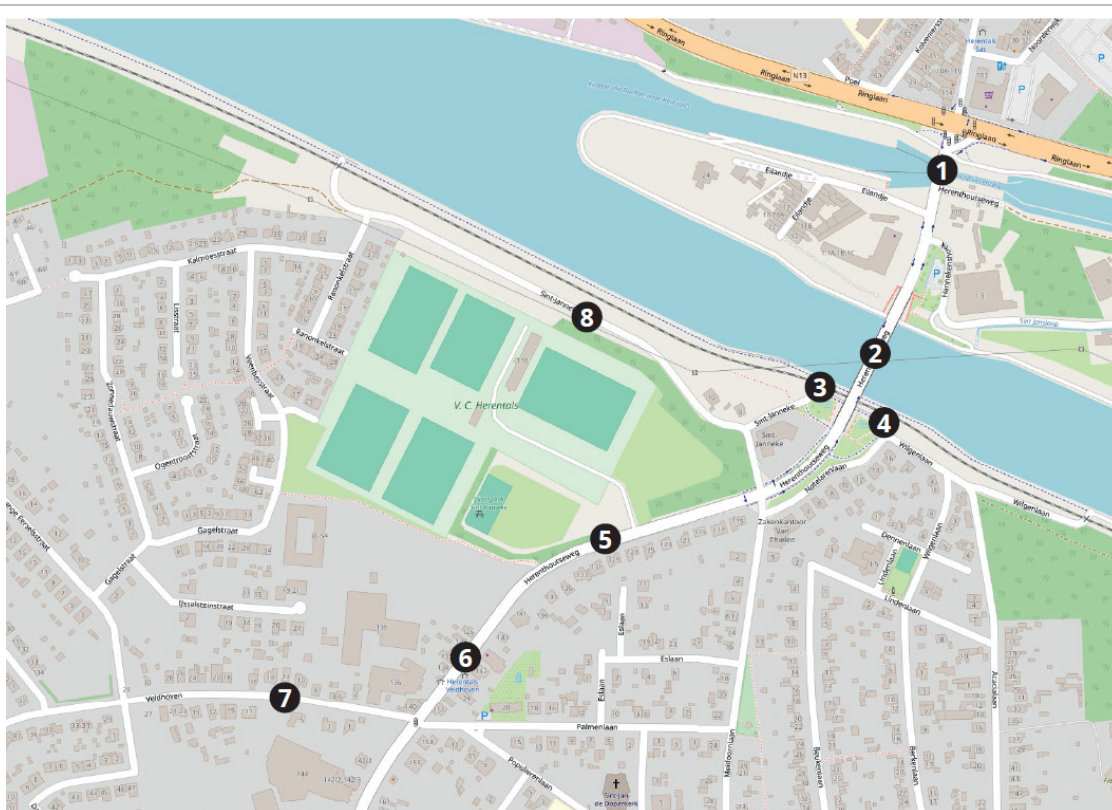
- Wijkverzamelweg (lokale ontsluitingsweg): ontsluiting leefbuurten gelegen tussen E313 (Toekomstlaan/Atealaan) en R15 Ringlaan.
- 50 km/u
- 2x1 rijstroken
- Voorrangsbahn
- Fietsinfrastructuur: aanliggende of vrijliggende fietspaden over de volledige lengte, de breedte en het comfortniveau verschillen sterk van plaats tot plaats.
- Geen voetpaden

Veldhoven

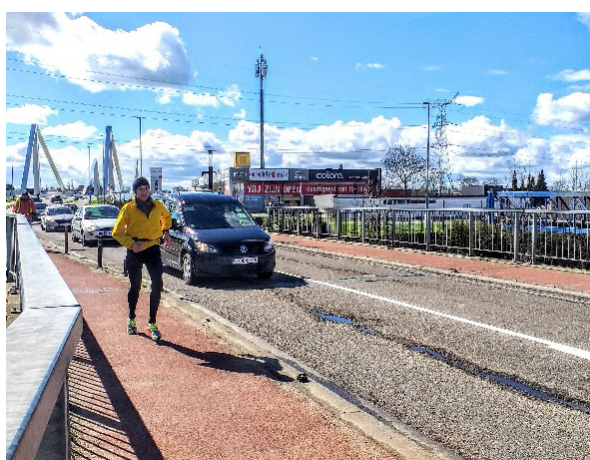
- Buurtstraat: enkel voor bestemmingsverkeer
- 50 km/u
- 2x1 rijstroken
- Voorrangsbahn met wegversmallingen (bloembakken en parkeervakken)
- Max 3,5t uitgezonderd laden en lossen
- Hoogtebeperking 3,5m
- Fietsinfrastructuur: aanliggend verhoogde enkelrichtingsfietspaden
- Voetpaden met plaatselijke versmallingen, zelfde niveau als fietspaden (D9)

Sint-Janneke

- Buurtstraat: enkel voor bestemmingsverkeer
- 50 km/u
- 2x1 rijstroken
- Voorrang van rechts
- Max 3,5t uitgezonderd laden en lossen
- Gemengd verkeer



Overzicht fotolocaties



1. sas



2: nieuwe kanaalbrug



3. afslag wandel- en fietsverbinding van kanaalbrug zijde Sint-Janneke



4: wandel- en fietsverbinding onder kanaalbrug via Wilgenlaan



5. t.h.v. sportpark



6. versmalling net ten zuiden van kaliber

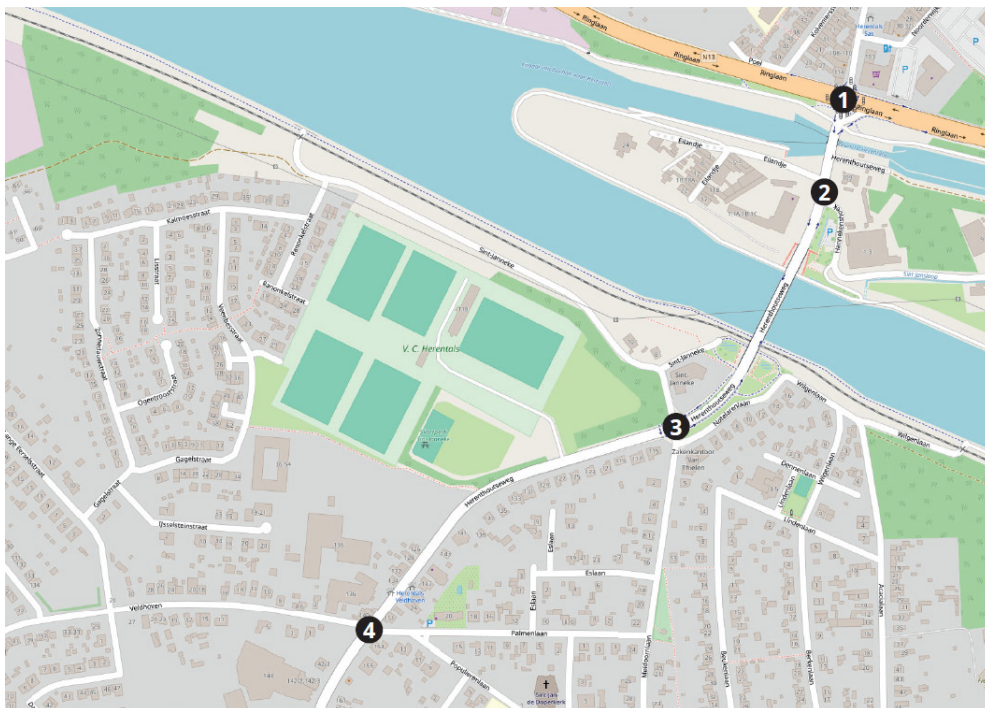


7. Veldhoven



8. Sint-Janke

2.2.3 BELANGRIJKSTE KRUISPUNTEN

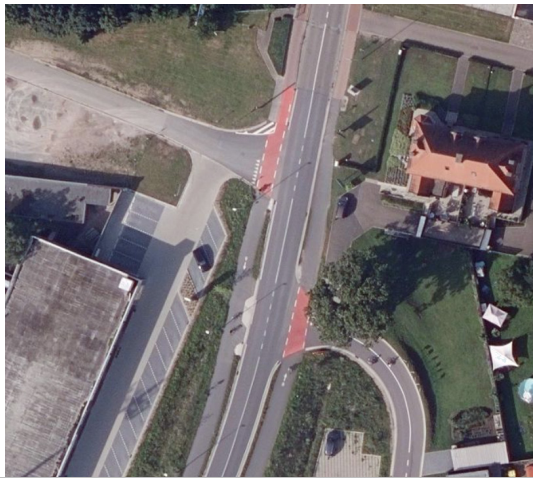


Overzicht belangrijkste kruispunten



1. Herenthoutseweg x R15 Ringlaan:

- 4 armen + bypass komende van sas
- VRI
- Zebrapaden en fietsoversteken: zowel enkel- als dubbelrichting



2. Herenthoutseweg x Eilandje x Hannekenshoek:

- 2 T-kruispunten met 15m tussenafstand
- Haaientanden in Eilandje, haaientanden in Hannekenshoek (stopstreep cfr. Sint-Janneke zou hier beter zijn, fietsers komen brug naar beneden gereden)
- Geen voetgangers of fietsoversteken



3. Herenthoutseweg x Sint-Janneke x Meidoornlaan

- 4 armen met linksafslagstroken
- Stopstreep in Sint-Janneke (fietsers komen brug af) en haaientanden in Meidoornlaan.
- Zebrapaden en fietsoversteek uit de voorrang (markering type AWW)



4. Herenthoutseweg x Veldhoven x Populierenlaan

- 4 armen
- VRI
- Zebrapaden Herenthoutseweg
- Positie fietser is onduidelijk:
 - 3 takken met fietspaden en 1 met menging
 - OFOS Veldhoven
 - Hoe linksaf vanop Herenthoutseweg?
 - Hoe rechtdoor vanuit Veldhoven?

2.2.4 BUSHALTE

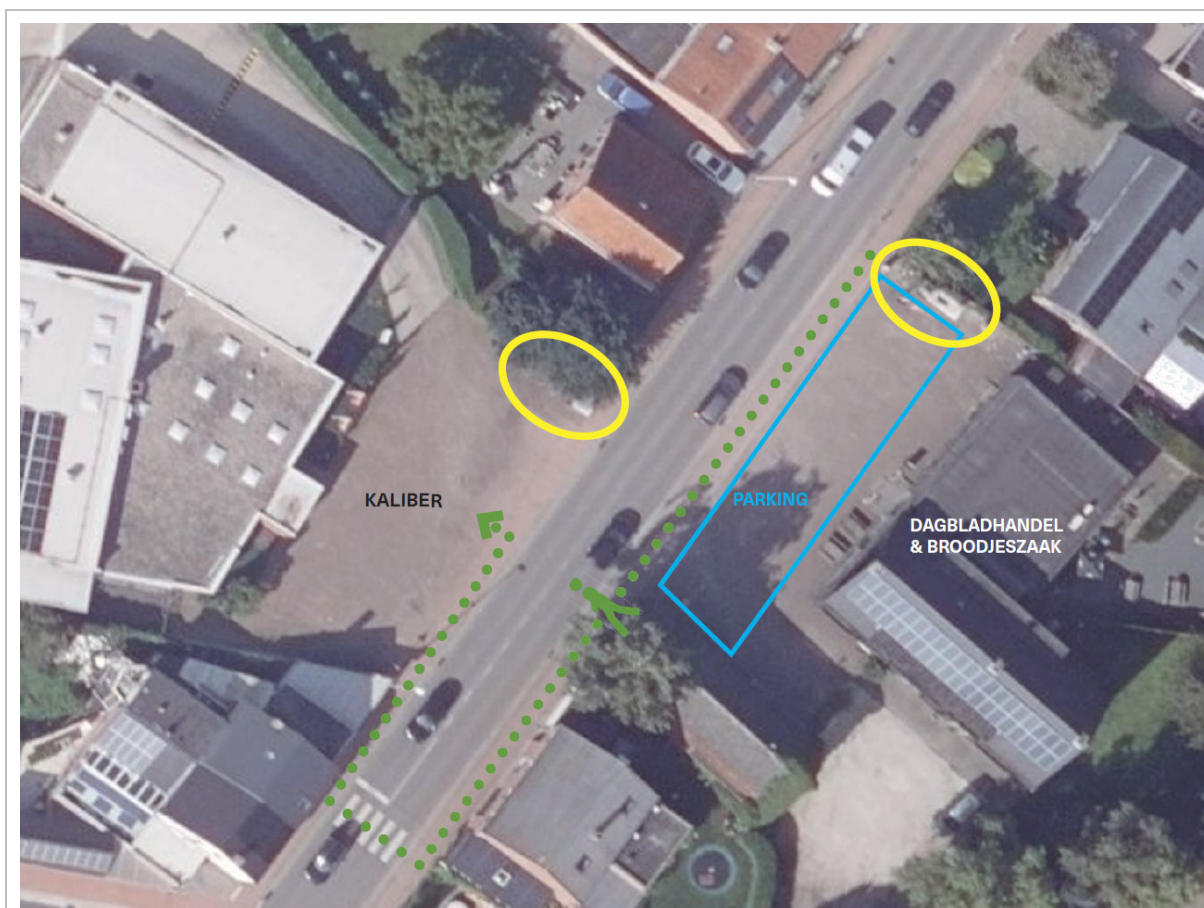
De halte 'Herentals Veldhoven' ligt vlakbij de huidige ingang van Kaliber.

De inplanting van de haltes is geschrinkt waarbij de bus op de weg halteert. De halte uitrusting is gelijkaardig aan beide zijden van de weg.

- Schuilhuisje
- Fietsenbeugels (nietjes)
- Fietspad = perron, geen opstelruimte
- Niet toegankelijk

Oversteken tussen beide zijden kan via de verkeerslichten (zebrapad) aan het kruispunt met Veldhoven (100m extra).

De halte aan de overzijde van Kaliber ligt op de parking van een dagbladhandel/broodjeszaak. De bereikbaarheid van de fietsenstalling en het schuilhuisje is hier sterk afhankelijk van de manier waarop de auto's geparkeerd worden.





Zijde Kaliber

Zijde dagbladhandel

2.3 KNELPUNTEN HUIDIG BEREIKBAARHEIDSPROFIEL

Door de opmaak van het inrichtingsplan en de MOBER parallel te laten lopen was het extra belangrijk om de knelpunten goed in beeld te krijgen. Hierdoor konden ze zoveel mogelijk opgelost worden in het inrichtingsplan in plaats van ze enkel maar ‘te benoemen’.

De knelpunten zijn geïnventariseerd op basis van:

- Terreinbezoeken (zowel studieteam als samen met de lokale actoren);
- Workshops met projectgroep gemeente, Kaliber en sportclubs;
- Inloophmomenten met de buurtbewoners.

2.3.1 KNELPUNTEN SPORTCLUSTER

- Ontbreken fijnmazig netwerk voor voetgangers en fietsers naar, maar ook op de site. De olifantenpaadjes naar trage weg Veldhoven (Krakelaarsveld) en Sint-Janneke bevestigen dit.
- Huidige inrichting is zeer autogericht: autoparkeren kan bijna overal waarbij voetgangers en fietsers ‘te gast’ zijn op de rijbaan van de auto’s.
- Geen (nauwelijks) voorzieningen om fietsen te stallen.
- Geen rechtstreekse link met bushalte ‘Herentals Veldhoven’ (wanderverbinding via fietspad Herenthoutseweg)
- Geen oversteekvoorzieningen voor voetgangers en fietsers ter hoogte van toegangen Herenthoutseweg
- 2 toegangen naast elkaar voor gemotoriseerd verkeer op de Herenthoutseweg met telkens mogelijke conflicten tussen voetgangers/fietsers en in/uitrijdend verkeer.
- Snel, en ongewenst, verkeer op Sint-Janneke en slecht zicht ter hoogte van fietspad kanaalbrug x olifantenpad x Sint-Janneke.

2.3.2 KNELPUNTEN KALIBER

- Vrachtwagens en personenauto's (werknemers) die Kaliber verlaten moeten steeds via de gevaarlijke uitrit (slecht zicht) in Veldhoven rijden richting het kruispunt met de verkeerslichten (Veldhoven x Herenthoutseweg).
- Beide zijden van de bushalte 'Herentals Veldhoven' zijn niet toegankelijk en de wandelroutes ernaar toe komen aan beide zijden in conflict met de parkeerbewegingen van de aanwezige parkings.
- Vrachtwagens staan soms 's morgens op de Herenthoutseweg te wachten om het terrein te kunnen oprijden bij gebruik aan wachtruimte op eigen terrein.

2.3.3 KNELPUNTEN RUIMERE OMGEVING

- Voetgangers en fietsers moeten op de Herenthoutseweg hetzelfde (smalle) fietspad delen bij gebrek aan alternatief.
- Slechte staat fietspaden Herenthoutseweg.
- Kruispunt Herenthoutseweg x Veldhoven x Populierenlaan: plaats van de fietser is onduidelijk (vb. linksaf via zebrapad?).
- Oversteken fietsers van Herenthoutseweg naar Meidoornlaan i.p.v. via fietstunnel kanaalbrug.
- Kruispunt Herenthoutseweg x Hannekenshoek: Fietsers rijden hier met snelheid de brug af en komen in conflict met auto's en vrachtwagens die de Herenthoutseweg willen oprijden.
- Fietsers en voetgangers ter hoogte van het sas (Herenthoutseweg): complexe omgeving waarbij verschillende fietsnetwerken samenkomen met zeer smalle fietspaden die zowel door voetgangers als fietsers gebruikt worden. Fietsers rijden hier ook tegen de richting om extra oversteken van de Herenthoutseweg te vermijden.
- Kruispunt Herenthoutseweg x R15 Ringlaan: Gevaarlijk kruispunt, schrikt fietsers af (dynamische lijst gevaarlijke punten 2023 AWW¹ en gevaarlijk wegvak via de AVOC-methode raadpleegbaar dashboard provincie Antwerpen²).

¹ <https://wegenverkeer.be/veilig-op-weg/gevaarlijke-punten> beschrijving 'Herenthoutseweg, Ringlaan'

² <https://provincieantwerpen.maps.arcgis.com/apps/dashboards/98e5f6f12fae45a6b9bd6ad5a651e06b>

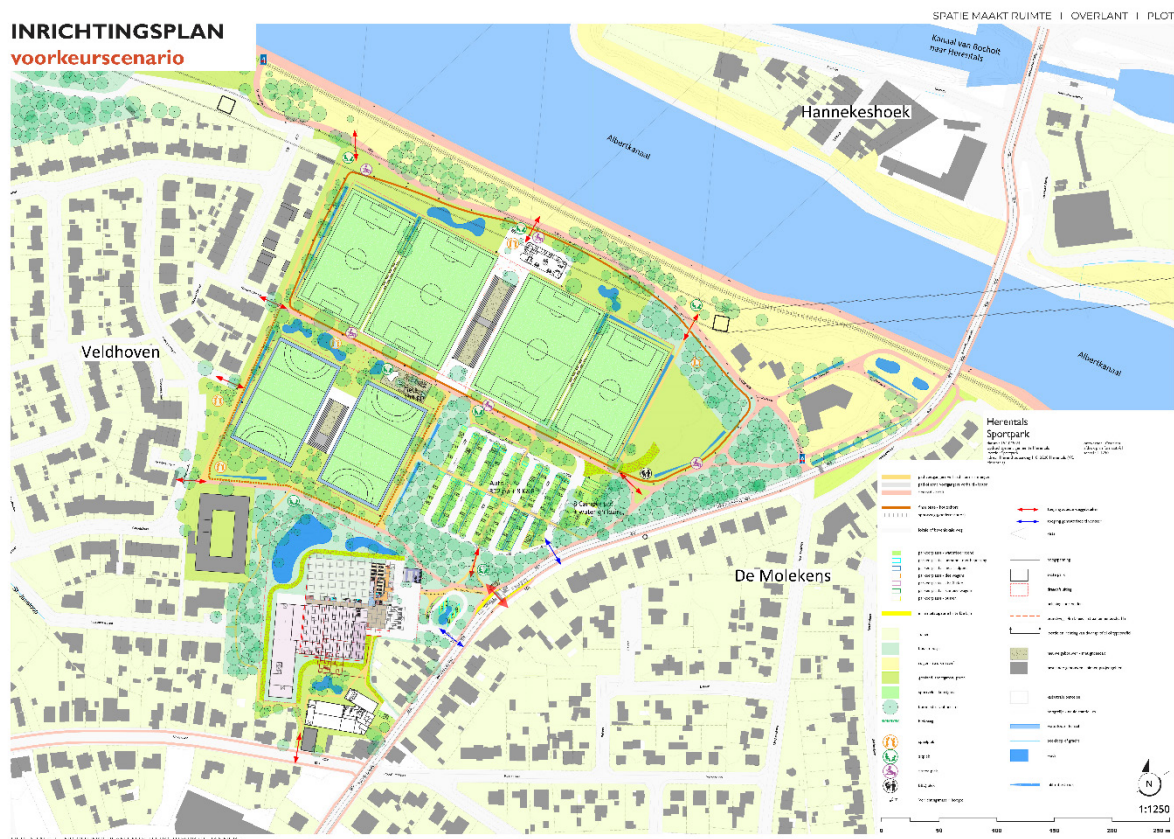
3 TOEKOMSTIGE BEREIKBAARHEIDSPROFIEL

In het inrichtingsplan is er veel aandacht besteed aan het oplossen van de bestaande mobiliteitsknelpunten en het benutten van nieuwe kansen. De ambities uit de starnota van het RUP en de knelpunten uit het bereikbaarheidsprofiel (zie vorig hoofdstuk) vormden hierbij een belangrijke basis.

Het inrichtingsplan zoals hieronder getoond (voorkeursscenario versie oktober '24) is het resultaat van een intensief traject met de verschillende betrokken partijen. Dit voorkeursscenario is het resultaat van een trechtering van zeer uiteenlopende scenario's naar invulling van de site toe. Op vlak van mobiliteit volgden de scenario's steeds dezelfde principes.

- Fijnmazig netwerk voor voetgangers en fietsers (rode pijlen) op en naar de site gecombineerd met extra aandacht voor de fietsenstallingen.
- Herlocatie bushalte 'Herentals Veldhoven' (buurthoppinpunt) naar nieuwe toegang Kaliber in combinatie met veilige oversteek voor voetgangers en fietsers.
- Gemotoriseerd verkeer 100% via Herenthoutseweg via 2 toegangen (blauwe pijlen):
 - Toegang parking (sport + werknemers en bezoekers Kaliber)
 - Toegang vrachtwagens Kaliber (vrachtwagens, bestelwagens en eigen transportbusjes)
- Dubbelgebruik autoparking door Kaliber en sportsite met één gebundelde in- en uitrit.

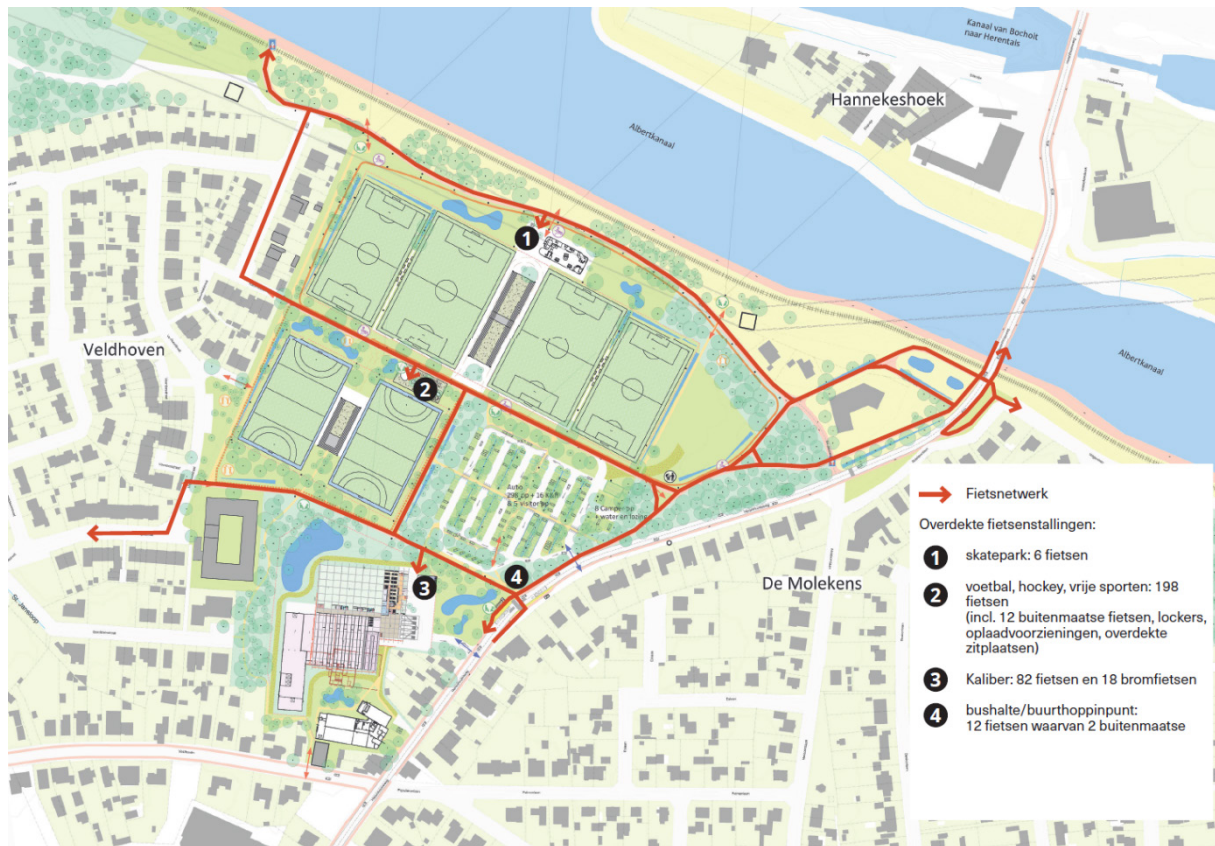
Op vlak van mobiliteit zat het grootste verschil in de ligging van de autoparking. Er is uiteindelijk gekozen voor een scenario met één gebundelde autoparking aan de rand van de site in plaats van twee verspreide parkings om interne conflicten met kruisend verkeer te vermijden.



Figuur 17: Ontsluitingsstructuur voorkeursscenario

Hieronder worden de belangrijkste keuzes kort toegelicht.

- Fijnmazig netwerk voor voetgangers en fietsers op de site maar ook naar de site.
 - Vanuit zuiden: oversteek in 2 fases ter hoogte van nieuwe bushalte
 - Vanuit noorden (kanaalbrug)/kanaal: rechtstreekse verbinding met kanaal en kanaalbrug
 - De rode verbindingen zijn allemaal fietsverbindingen waarop voetgangers ook welkom zijn. Dit geldt ook voor de roze verbindingen van en naar de kanaalbrug.



Figuur 18: Fietsnetwerk en fietsenstallingen

- Fietsenstallingen (details zie bovenstaande figuur):
 - Kaliber: privé fietsenstalling naast hun ingang
 - Voetbal, hockey, vrije sporten: centrale fietsenstalling naast hun directe toegang, dubbelgebruik mogelijk
 - Skatepark: enkele losse fietsenstallingen
 - Bushalte (buurthoppinpunt): fietsenstallingen aan zijde sportpark

→ Alle fietsenstallingen takken aan op het fijnmazige netwerk en de oversteek in 2 fases met de Herenthoutseweg
- Het fietspad Herenthoutseweg komende van de kanaalbrug wordt verder van de rijbaan voorzien omwille van volgende redenen:
 - Logische toegang tot het gebied.
 - Ontmoedigen linksaf door fietsers naar Meidoornlaan, als ze dit toch doen moeten ze zich eerst haaks opstellen. De fietsoversteek op de rijbaan worden verwijderd terwijl het zebepad behouden blijft in functie van de wijk Molekens.

- Het fietspad wordt ver genoeg naar binnen getrokken (8m inrichtingsschets) zodat een auto die vanuit Sint-Janneke de Herenthoutseweg wil oprijden voldoende opstelruimte heeft om het fietspad te vrijwaren).
- Sint-Janneke wordt omgevormd tot fietsstraat met een smaller en minder rechtlijnig tracé om zo deel uit te maken van de site. Ter hoogte van het kruispunt Sint-Janneke x fietspad kanaalbrug x nieuwe toegang sportzone wordt de rijbaan naar het westen, verder weg van de bebouwing, opgeschoven om de zichtrelaties te verbeteren.



Figuur 19: Herprofilen fietspad Herenthoutseweg en Sint-Janneke

- Herlokalisatie bushalte 'Herentals Veldhoven' (buurthoppinpunt) naar nieuwe toegang Kaliber in combinatie met veilige oversteek voor voetgangers en fietsers.
 - Besproken met, en pré-advies gevraagd aan, De Lijn in functie van variantenafweging.
 - Fietsenstallingen aan zijde sportpark (10 + 2 buitenmaatse) in combinatie met schuilhuisje.
 - Oversteek in 2 fases voor voetgangers en fietsers (opmerking: de onderbroken lijn moet op de inrichtingsschets voor en na het middeneiland vervangen worden door een volle lijn, onderbroken ter hoogte van de inritten)
 - Inplanting bushalte en oversteek rekening houdend met de wandelafstand tot Kaliber en het zicht in de bocht.
 - Kortbij parkeerplaatsen met laadpalen (blauw) en voorbehouden voor deelwagens (oranje). De voorziene aantallen moeten als groeiscenario geïnterpreteerd worden. Laadpalen afhankelijk van ambitie Herentals en mogelijke samenwerking met Kaliber

(elektriciteitsoverschot in het weekend) en de groei van het deelwagenpark in deze buurt.
Ingetekend op plan: 34 laadpaalparkings, 5 deelwagens.

- Auto- en vrachtootsluiting Kaliber:
 - Centrale parking sportpark is ook de autoparking voor Kaliber:
 - Aanleg K&R zone zuidzijde parking ifv werknemers Kaliber (spiegelbeeld K&R ifv sport aan noordzijde parking).
 - Parkeerplaatsen voorbehouden voor personen met een beperking beter spreiden, ook voorzien op zuidelijk deel van de parking ifv Kaliber.
 - Overige werknemers met de auto kunnen de rest van de parking gebruiken.
 - Bezoekers parkeren ook op deze parking, signalisatie Kaliber voorzien naar deze parking maar ook op het parkeerterrein zelf.
 - 1-richtingslus op parking behouden i.f.v. werking K&R-zone en uitrijden parking.
 - Extra voetgangersdoorsteken tussen parking en Kaliber (spiegelbeeld noordzijde parking).
 - Toegang Kaliber:
 - Voldoende opstelruimte op eigen terrein voor 2à3 vrachtwagens (afhankelijk type) om bij gesloten poort het fietspad en de Herenthoutseweg te vrijwaren.
 - Fietspad aanliggend zodat fietsers niet gehinderd worden door vrachtwagens die de site willen verlaten.
 - Aandachtspunt: gevaar voor dodehoekongevallen bij rechtsafslaande vrachtwagens.
 - Mogelijke oplossing bij verdwijnen parkings en K&R: fietspad 15m naar binnen trekken en verhoogd aanleggen ter hoogte van kruising inrit vrachtwagens. Op deze manier kruising vrachtwagens en fietsers steeds haaks op de inrit.
 - Informeel advies gevraagd aan dMOW – afdeling fiets (23/10/'24): fietspad aanliggend houden en attentie verhogende maatregelen nemen. De impact op het fietscomfort is te groot wanneer het fietspad hier zover afbuigt.
 - Mogelijke winst: Het dodehoekscenario speelt hier vooral bij rechts afslaande vrachtwagens die uit bijna stilstand vertrekken uit de wachtrij richting VRI Veldhoven.
 - Op basis van de verkeersgeneratie gaat dit over maximum 1 vrachtwagen per piekuur vermits het merendeel van de kant E313 komen.
 - De toekomstige toegang voor vrachtwagens ligt verder van het kruispunt dan vandaag (250m of een wachtrij van 35 wagen).
 - Zowel Veldhoven als Herenthoutseweg worden volgens hun recente wegencategorisering enkel gebruikt voor de ontsluiting van lokaal verkeer (Molekens en Veldhoven) en niet voor doorgaand verkeer. Als dit afgedwongen wordt zijn de wachtrijen weg.



Figuur 20: Bushalte/buurthoppinpunt en ontsluiting Kaliber

- Centrale parking voor sportcluster, werknemers Kaliber en mogelijks rand/evenementenparking voor Herentals centrum.
 - 1 gebundelde in- en uitrit
 - Wandelpaden over de parking in functie van veiligheid, beveiliging door verhoogde aanleg
 - K&R (8pp) in functie van de sportzone en K&R (8pp) in functie van Kaliber
 - Voorbehouden plaatsen voor personen met een beperking (6%), laadpunten, deelwagens, kampeerwagens en touringcars.
 - Ruime wachtzone tegen de sportzone/multifunctioneel terrein in functie van de touringcars afgescheiden van de parking.



Figuur 21: Centrale parking

4.1.1 KWALITATIEF

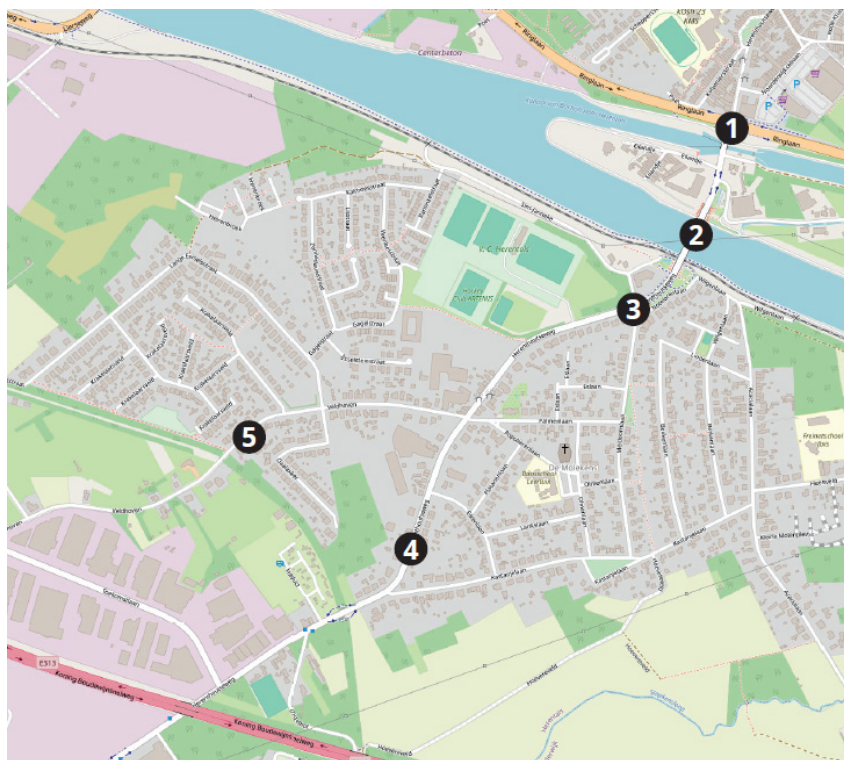
Vaststellingen op basis van meerdere observaties in 2024 (alle momenten van de dag):

- De Herenthoutseweg voelt als een drukke steenweg met opvallend veel vrachtwagens.
- Ochtendspits (OSP):
 - Filevorming kruispunt Herenthoutseweg x Veldhoven: linksafslag beweging naar Veldhoven zorgt voor oponthoud (speelt voornamelijk bij aankomst werknemers Kaliber)
 - Filevorming Herenthoutseweg x Ringlaan (congestie Herenthoutseweg tot projectgebied!)
- Doorheen de dag: vlot verkeer behalve op woensdagmiddag
- Avondspits (ASP):
 - Filevorming kruispunt Herenthoutseweg x Veldhoven (15 minuten, einde Kaliber)
 - Filevorming Herenthoutseweg x Ringlaan (congestie tot op kanaalbrug)
- Weekend: geen congestie

Het huidige druktebeeld komt gevoelsmatig niet overeen met het druktebeeld van een wijkverzamelweg zoals vastgelegd in het nieuwe mobiliteitsplan.

4.1.2 KWANTITATIEF

Er zijn geen nieuwe tellingen uitgevoerd voor deze mobiliteitsstudie. In plaats daarvan is gebruikgemaakt van de beschikbare verkeerstellingen in de omgeving.



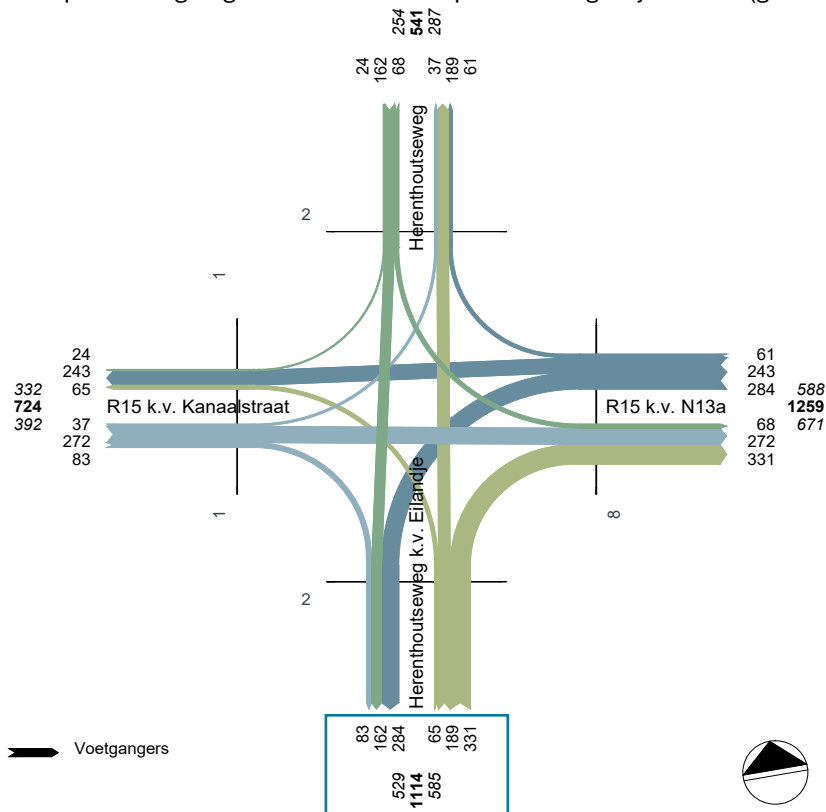
- 1: kruispunttelling 2024
- 2: fietstelling 2024
- 3: kruispunttelling 2022
- 4: telraam 2021
- 5: telraam 2024

Figuur 22: Overzicht gebruikte verkeerstellingen

HERENTHOUTSEWEG

1. Kruispunttelling Herenthoutseweg x R15 Ringlaan

Kruispunttelling uitgevoerd door AWW op donderdag 27 juni 2024 (geen schooldag secundair onderwijs)



Telling van 6u30 tot 9u30, drukste uur 8 – 9u

OSP Herenthoutseweg

Totaal: 1114 pae

↑ 585 richting R15

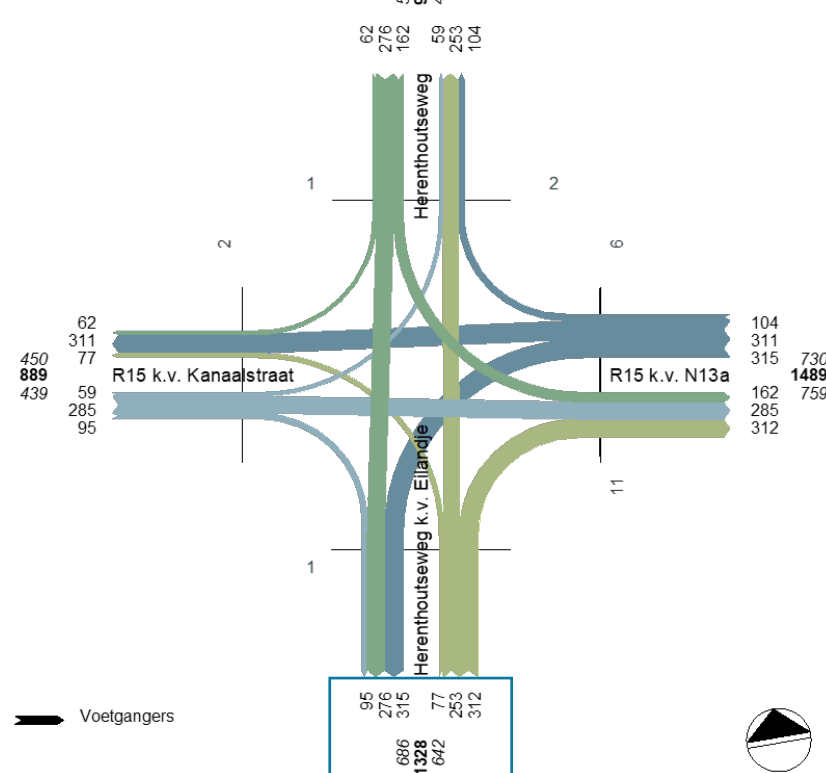
↓ 529 richting

Herenthout/E313

Wachtrijmeting

Herenthoutseweg zuid:

180m van 7u45 tot 8u15



Telling van 15u30 tot 18u30, drukste uur 17 – 18u

ASP Herenthoutseweg

Totaal: 1328 pae

↑ 642 richting R15

↓ 686 richting

Herenthout/E313

Wachtrijmeting

Herenthoutseweg zuid:

+240m* van 15u30 tot 18u, na 18u maximum 25m.

**240m is bovenkant brug, de waarnemer kon niet verder kijken, de wachtrij zal langer geweest zijn.*

Conclusies o.b.v. kruispunttelling Herenthoutseweg x Ringlaan (juni '24):

- ASP Herenthoutseweg zuid is drukker dan de OSP (+19%).
- Lange wachtrijen in ASP naar kruispunt Ringlaan, vanaf 18u vlot verkeer.

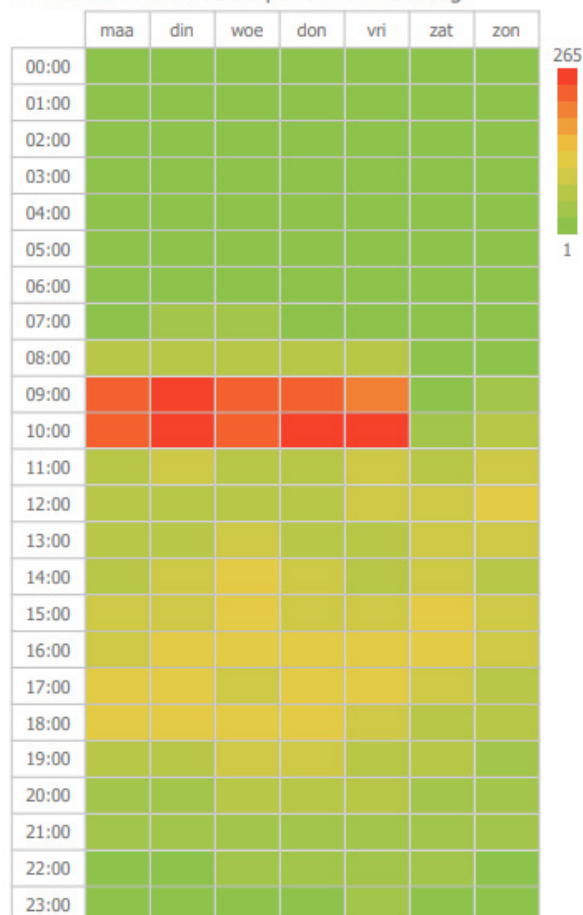
2. Fietstelling Herenthoutseweg

Vaste meetpunten Herenthoutseweg ter hoogte van kanaalbrug (fiches zie bijlage)

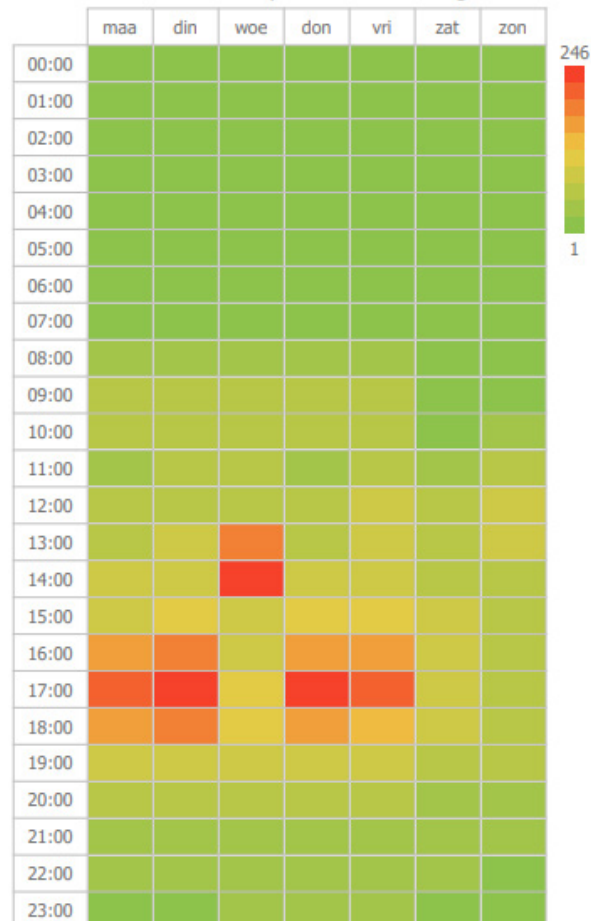
naar Herentals centrum

van Herentals centrum

Gemiddeld aantal fietsers per uur en weekdag.



Gemiddeld aantal fietsers per uur en weekdag.

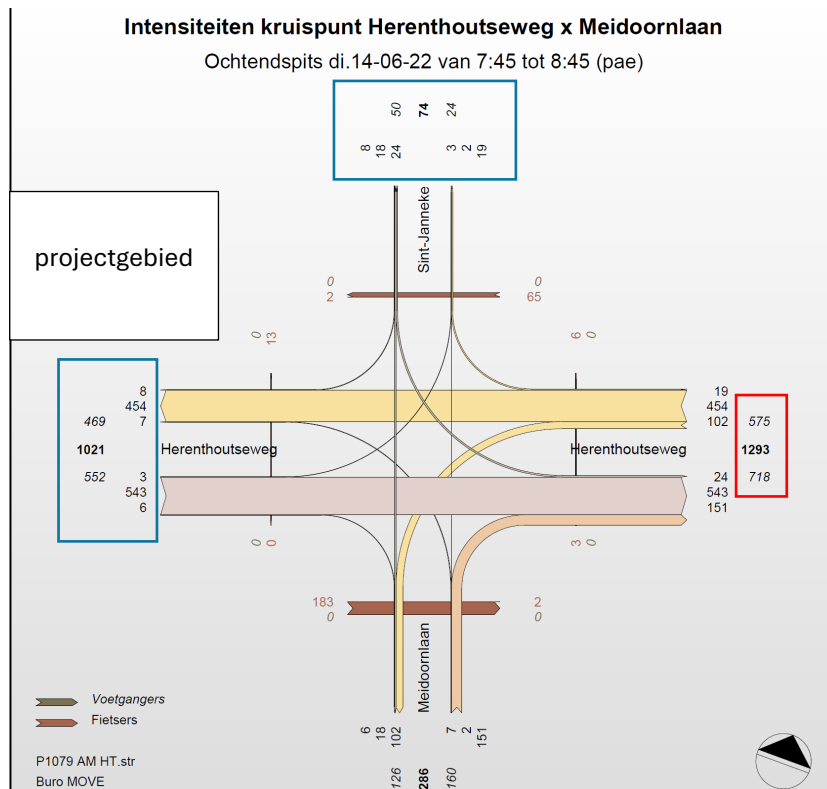


Conclusies o.b.v. fietstelling Herenthoutseweg (oktober '23 – oktober '24):

- Grote fietsstromen met een duidelijke ochtendspits (500+ fietsers) naar en avondspits (300+ fietsers) terug van Herentals.
 - gemiddeld werkdag: +- 1.500 fietsers/richting/werkdag
 - topdag 2024 (27/06/'24): +- 2.700 fietsers/richting/werkdag
- 8% spookfietsers op de kanaalbrug aan de oostzijde.
- 3% spookfietsers aan westzijde ter hoogte van het eilandje.
- *Opmerking: fouten in verwerking data?*
 - *Ochtendspits rond 10u terwijl dit vermoedelijk vooral scholieren en werknemers zijn, fout in tijd?*
 - *Rijrichtingen zijn omgekeerd in de legendes van de taartdiagrammen.*

3. Kruispunttelling Herenthoutseweg x Meidoornlaan

Kruispunttelling uitgevoerd in functie van 'mobiliteitsstudie project kanaal-zuid Herentals'



Telling van 7-9u, drukste
uur 7u45 – 8u45

OSP Herenthoutseweg

Totaal: 1021 pae

→ 552 richting Herentals
← 469 richting E313

OSP Sint-Janneke

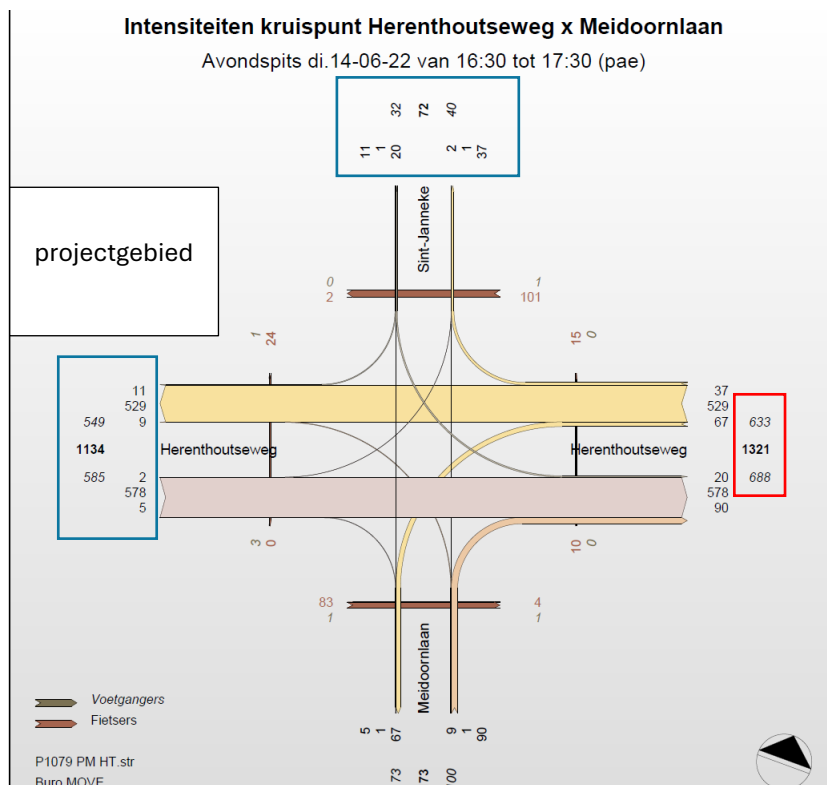
Totaal: 74 pae

↑ 24 richting Sint-Janneke
↓ 50 richting
Herenthoutseweg

**Vergelijking met
kruispunttelling**

1. Herenthoutseweg x R15:
1.293 vs 1.114 pae/u

→ telling 2022 was 16%
drukker dan telling 2024



Telling van 16-18u, drukste
uur 16u30 – 17u30

ASP Herenthoutseweg

Totaal: 1134 pae

→ 585 richting Herentals
← 549 richting E313

ASP Sint-Janneke

Totaal: 72 pae

↑ 40 richting Sint-Janneke
↓ 32 richting
Herenthoutseweg

**Vergelijking met
kruispunttelling**

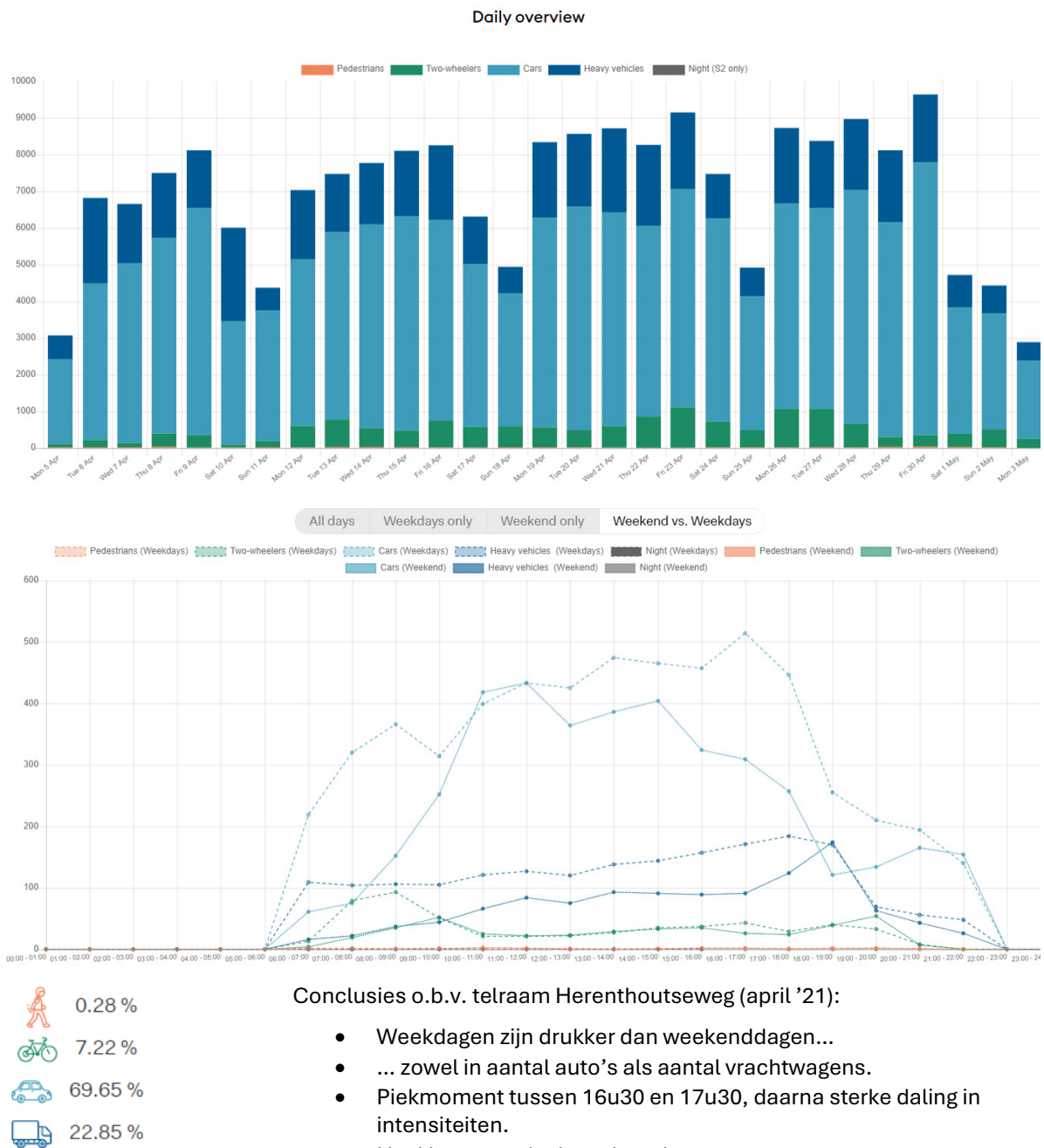
1. Herenthoutseweg x R15:
1.321 vs 1.328 pae/u

→ telling 2024 was 0,5%
drukker dan telling 2022

Conclusies o.b.v. kruispunttelling Herenthoutseweg x Sint-Janneke x Meidoornlaan (juni '22):

- ASP is drukker dan de OSP (+11%).
- Sint-Janneke wordt zowel in OSP (74 pae) als ASP (72 pae) gebruikt door wagens die niet in de straat zelf wonen.

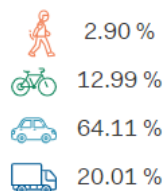
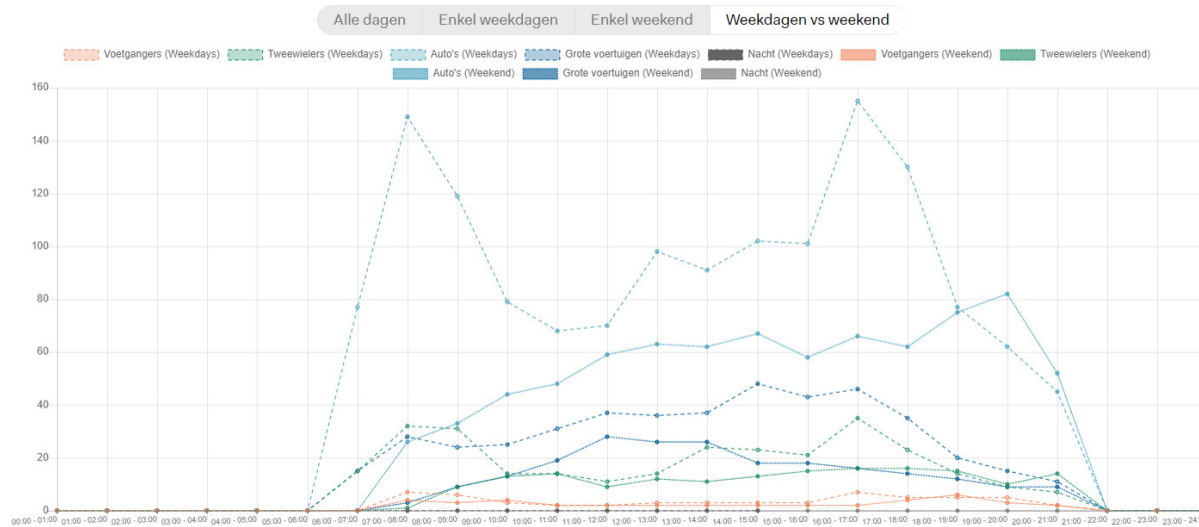
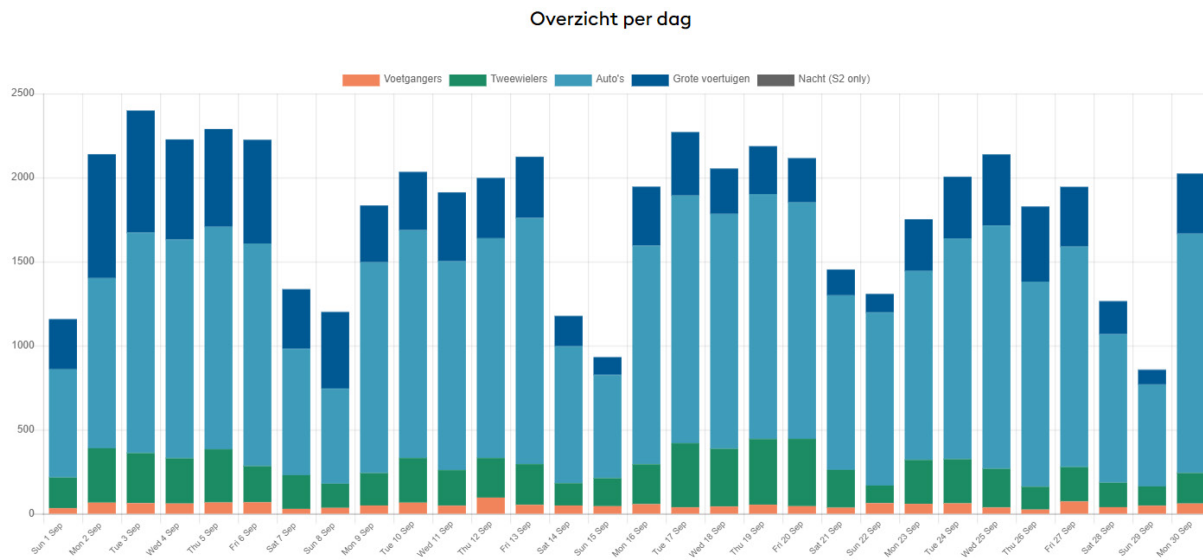
4. Telraam Herenthoutseweg (data april 2021)



VELDHOVEN

Voor Veldhoven zijn er geen aparte fiets - of kruispunttellingen beschikbaar. Wel staat er een actief telraam ten noorden van de oude spoorbrug.

5. Telraam Veldhoven (data september 2024)



Conclusies o.b.v. telraam Veldhoven (september '24):

- Weekdagen zijn drukker dan weekenddagen...
- ... zowel in aantal fietsers, auto's als vrachtwagens.
- Piekmoment tussen 16u30 en 17u30, daarna sterke daling in intensiteiten.
- Heel hoog aandeel vrachtverkeer, toch doorgaand vrachtverkeer?
- *Opmerking: telraam versie 1, werkt enkel bij daglicht.*

5 HUIDIG MOBILITEITSPROFIEL

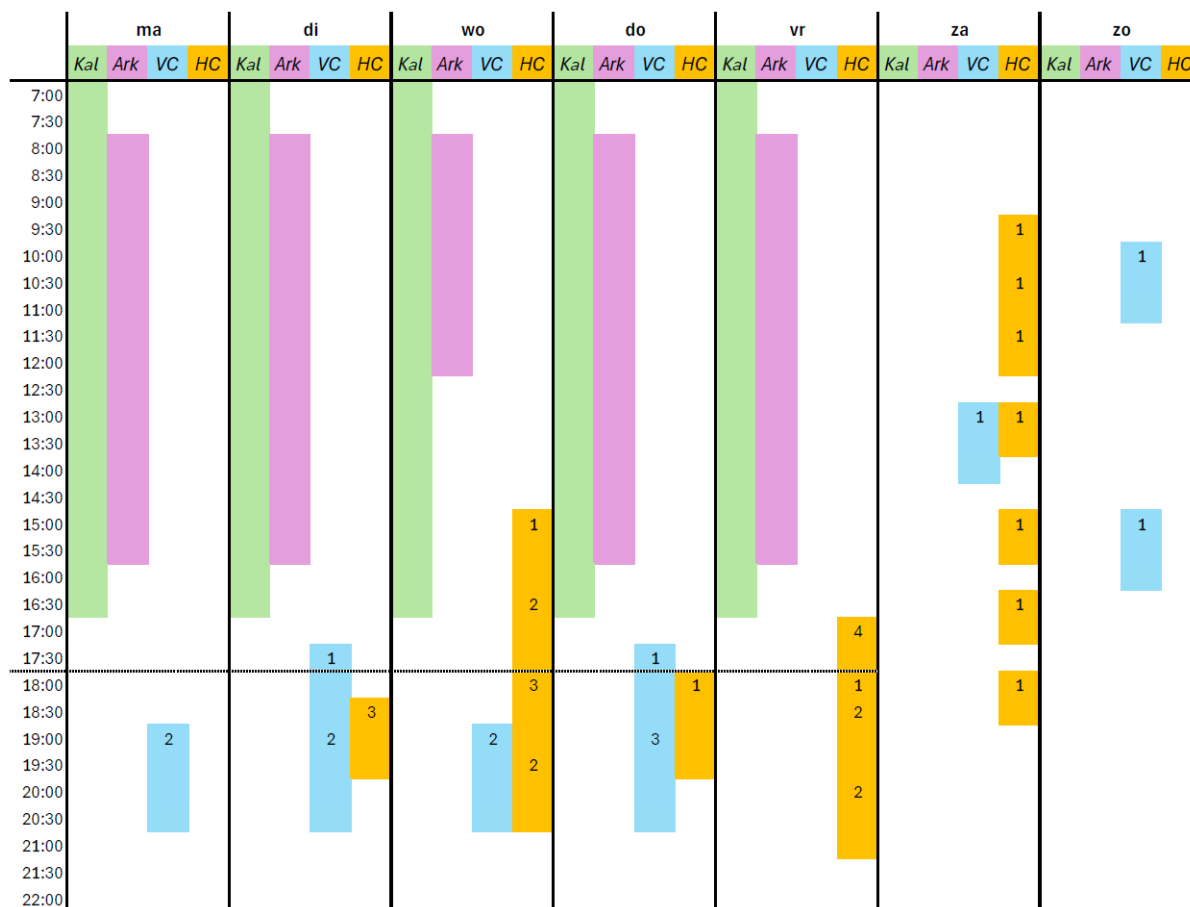
5.1 PIEKMOMENTEN PER FUNCTIE

Vandaag zijn er 4 verkeer genererende functies in het projectgebied met elk hun piekmomenten op vlak van verkeersgeneratie.

- Maatwerkbedrijf Kaliber, verkeersgeneratie werknemers
 - Ochtend: 7u - 7u30
 - Avond: 16u15
- Tijdelijke school (Arkades):
 - Ochtend: 7u45 - 8u30
 - Avond: 15u45 (woensdagmiddag)
- Voetbal (VC Herentals): weekavonden training en weekend matches
- Hockey (HC Artemis Herentals): weekavonden training en zaterdag matches

De piekmomenten van Kaliber en Arkades vallen samen met de ochtend- en avondspits. De voetbal en hockey genereren nauwelijks verkeer op deze momenten, hun piek is op woensdagavond en zaterdagvoormiddag.

Verdeling over de dag – huidige situatie



* betekenis getallen = aantal ploegen dat tegelijk training (weekdagen) of wedstrijd (weekend) heeft

** steeds overlap in mobiliteit tussen het aankomen en vertrekken van opeenvolgende blokken

5.2 VERKEERSGENERATIE

5.2.1 KALIBER

In functie van de uitbreidingsplannen van Kaliber is er een mobiliteitstoets opgemaakt (Sweco, mei 2024) met daarin een berekening van de huidige en toekomstige verkeersgeneratie voor zowel Kaliber als Arkades. Deze gegevens worden in deze mobiliteitsstudie overgenomen.

“In de bestaande toestand komt iedereen aan in de vestiging aan de Herenthoutseweg. Met bedrijfsbusjes worden een 15-tal personen vervoerd naar de vestiging in de Bouwelven/ Atelaan gebracht. Ongeveer 25 personen vertrekken naar tewerkstellingen bij klanten. Onderstaande tabellen zijn gebaseerd op de modal split gekend bij Kaliber en informatie die Kaliber verkregen heeft via de school. Zowel 's middags, 's middags en 's avonds zijn er metingen uitgevoerd.”

	Ochtend (+- 7u - +- 8u00 voor Kaliber)		Avond (- +- 16u15 (Kaliber))	
	<i>In</i>	<i>Uit</i>	<i>In</i>	<i>Uit</i>
	<i>Bewegingen</i>	<i>Bewegingen</i>	<i>Bewegingen</i>	<i>Bewegingen</i>
Openbaar vervoer	4	4	4	4
Te voet	10	0	0	10
Fiets en bromfiets	75	0	0	75
Passagier	20	20	20	20
Auto	85	0	0	85
Naar Bouwelven/ Atelaan	0	5	5	0

Kaliber trekt 10 tot 15 vrachtwagens per dag aan. In de verkeersgeneratie gaan we uit van 3 toekomende vrachtwagens in de ochtendspits en 3 vertrekkende vrachtwagens tijdens de avondspits.

5.2.2 ARKADES

Voor Arkades is er in de mobiliteitstoets enkel inzicht gegeven in het aantal gegenereerde autobewegingen. Aangezien Arkades in de toekomstige situatie niet meer op de site aanwezig is volstaat deze info om te weten hoeveel autobewegingen er dan zullen verdwijnen.

	Ochtend (7u45 – 8u30 voor de Arkades)		Avond (+- 15u45 (Arkades))	
	<i>In</i>	<i>Uit</i>	<i>In</i>	<i>Uit</i>
	<i>Bewegingen</i>	<i>Bewegingen</i>	<i>Bewegingen</i>	<i>Bewegingen</i>
Auto: Arkades	80	80	80	80

5.2.3 HC ARTEMIS

Verkeersgeneratie hockey: impact op avondspits op woensdag en vrijdag (= trainingen).

Berekening op basis van de aangeleverde gegevens door HC Artemis.

- 170 jeugdspelers verdeeld over 8 jeugdploegen = gemiddeld 21 spelers per ploeg
- Aanwezigheid op trainingen: 90%
- Modal Split trainingen: 50% fiets, 50% auto (wedstrijden 10% fiets, 90% auto)
 - Worst case: ouders blijven niet, brengen en halen dus telkens 2 bewegingen
- Verkeersgeneratie per ploeg: 21 spelers x 90% aanwezigheid x 50/50 fiets/auto
 - Fietsbewegingen: 10
 - Autobewegingen: 10 in, 10 uit
- ASP woensdag: overlap met Kaliber, Arkades enkel OSP en middag.
 - 16u30 einde training U16B en begin trainingen U12G en U16G
 - Verkeersgeneratie 3 ploegen tijdens avondpiek:
 - Fiets: 20 in, 10 uit
 - Auto: 30 in, 30 uit
- ASP vrijdag: geen overlap met Kaliber of Arkades, trainingen beginnen pas om 17u (16u45 aankomst)
 - 17u begin trainingen U10B, U10G, U12B, U16B
 - Verkeersgeneratie 4 ploegen tijdens avondpiek:
 - Fiets: 40 in
 - Auto: 40 in, 40 uit

De verkeersgeneratie van Arkades is maatgevend voor de ochtend- en avondspits. Aangezien er geen overlap in tijd is tussen de verkeersgeneratie van Arkades en HC Artemis, en Arkades dubbel zoveel verkeer genereert in de avondspits, wordt er verder gerekend met de verkeersgeneratie van Arkades.

5.2.4 VC HERENTALS

Trainingen op weekdays beginnen ten vroegste om 17u30, verkeersgeneratie Arkades blijft maatgevend voor de ochtend- en avondspits.

5.2.5 (SKS HERENTALS)

SKS voetbalt vandaag aan het Netepark (Olympiadelaan) maar zal in de toekomstige situatie naar deze locatie verhuizen. In het huidige mobiliteitsprofiel van de site speelt SKS dus geen rol.

Ter info: Bij SKS beginnen de trainingen op weekdays pas vanaf 18u behalve op woensdag, dan traint er 1 ploeg in de namiddag. Op vlak van verkeersgeneratie moet er, ook na een verhuis, geen rekening gehouden worden met SKS.

5.2.6 OVERZICHT

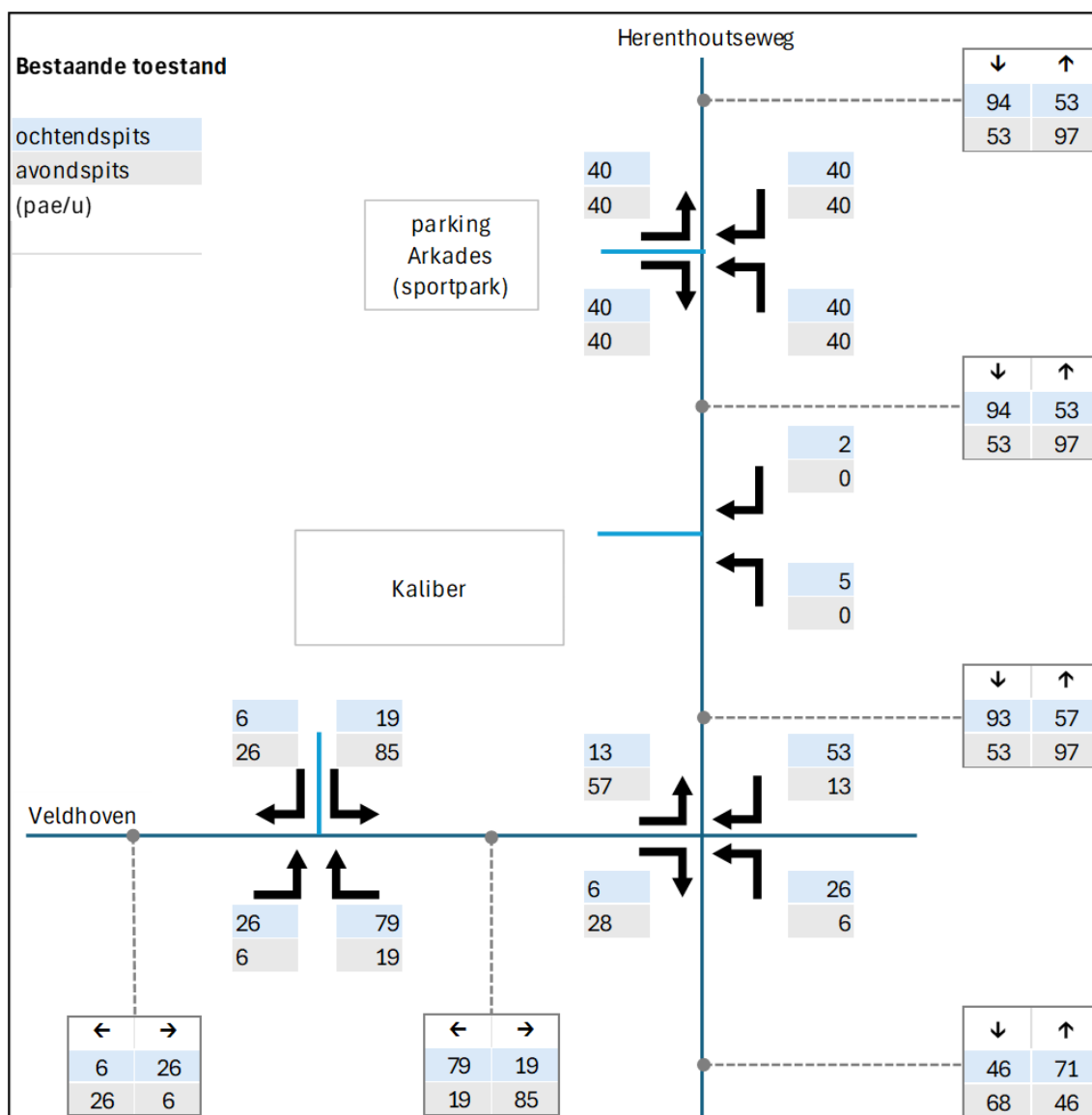
Focus gemotoriseerd verkeer:

	Ochtend		Avond	
	In	Uit	In	Uit
Auto's Kaliber	105	20	20	105
Busjes Kaliber	0	5	5	0
Vrachtwagens Kaliber	3	0	0	3
Auto's Arkades	80	80	80	80
PAE projectgebied	191	105	105	191
<i>*omzetting naar pae: 1vw = 2pae</i>				

5.3 TOEDELING NETWERK

Voor de toedeling op het netwerk zijn onderstaande aannames gehanteerd.

- Kaliber:
 - Auto's en busjes in/uit via toegang Veldhoven:
 - 25% richting westen (E313)
 - 75% richting oosten (VRI Herenthoutseweg), waarvan vervolgens
 - 67% richting Herentals
 - 33% richting E313/Herenthout
 - Vrachtwagens:
 - 100% in via Herenthoutseweg
 - 25% richting Herentals
 - 75% richting E313/Herenthout
 - 100% uit via Veldhoven
 - 25% richting Herentals
 - 75% richting E313/Herenthout
- Arkades:
 - Auto's in/uit via parking sportpark Herenthoutseweg (ook in omliggende bermen)
 - 50% richting Herentals
 - 50% richting E313/Herenthout



Toedeling bestaande verkeersgeneratie met focus op de afslagbewegingen.

5.4 PARKEERBEHOEFTE

5.4.1 KALIBER

Uit de mobiliteitstoets van Kaliber (Sweco, mei 2024) blijkt onderstaande parkeerbehoefte.

Wanneer: weekdays, 7u tot 16u30

Type	Werknemers	Bezoekers	Totaal
(brom)fiets	75	2	77
auto	85	4	89

Hierbij zijn er geen parkeerplaatsen voorzien voor de 20 werknemers die afgezet en opgehaald worden.

5.4.2 ARKADES

Uit de mobiliteitstoets van Kaliber (Sweco, mei 2024) blijkt onderstaande parkeerbehoefte voor Arkades.

Wanneer: weekdays, 7u45 tot 16u (woensdag tot 12u15)

Type	Totaal
(brom)fiets	?
auto	80

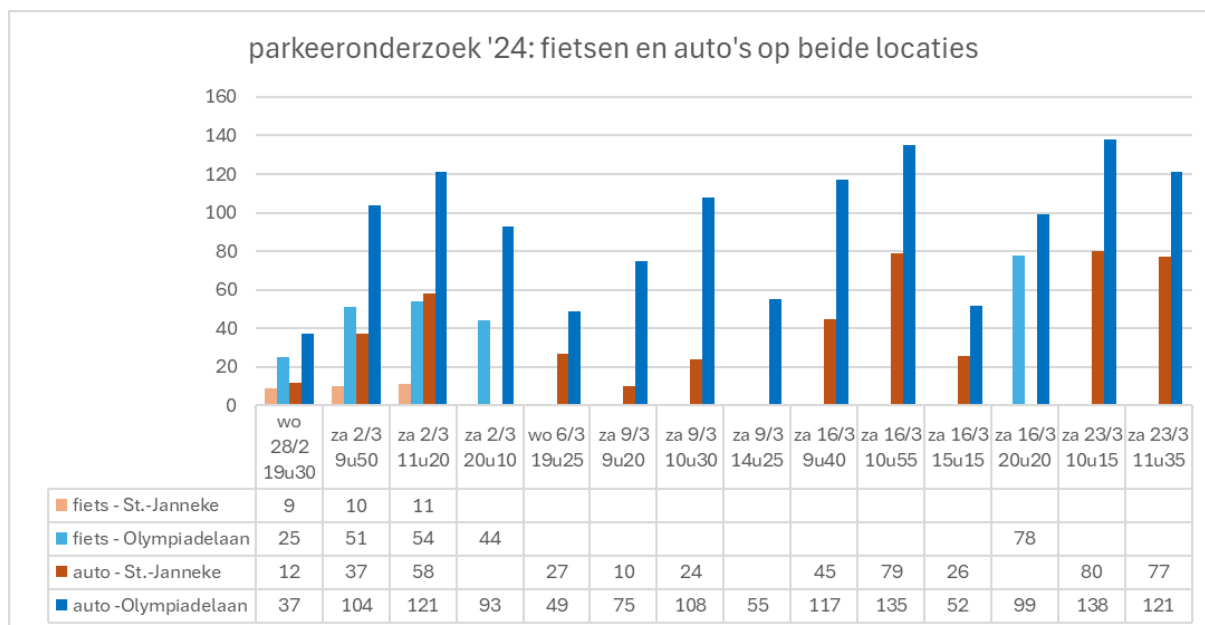
5.4.3 SPORTCLUBS

De bestaande parkeerbehoefte van de sportclubs is in beeld gebracht op basis van parkeertellingen tijdens de maatgevende momenten. Voor weekdays is dit woensdagavond en voor weekenddagen zaterdagvoormiddag. Om uitspraken over de toekomstige parkeervraag te kunnen doen is de parkeerdruk bij SKS (omgeving Olympiadelaan) op dezelfde momenten in beeld gebracht.

Meer info over de getelde momenten:

- woensdag 28/2 en 6/3: normale trainingswoensdagen
- zaterdag 2/3 en 9/3 overdag: enkel voetbal, geen hockey
- zaterdag 16/3 en 23/3 overdag: voetbal en hockey
- zaterdagavond 2/3 en 16/3: thuiswedstrijd eerste elftal (topaffiches)

De fietsers zijn niet elk telmoment meegenomen omdat dit zeer tijdsintensief is wegens de spreiding over de terreinen. De getelde momenten geven wel een goede weergave van het gemiddeld fietsgebruik.



Op woensdag 28 februari maart was de verhouding geparkeerde fietsen/geparkeerde auto's ongeveer 40/60 op elk beide sites. Op zaterdag 2 maart schommelde deze verhouding rond 20/80 voor Sint-Janke en 30/70 voor SKS.

Bij de avondmatch van SKS op 16 maart was de verhouding 44/56.

Let op, dit zegt niets over de modal shift aangezien kinderen afgezet en opgehaald worden met de auto en de autobezettingsgraad meestal hoger is dan 1.

Zowel voor fietsen als voor auto's is het duidelijk dat de parkeervraag op zaterdag maatgevend is.

- Site Sint-Janke (VC Herentals + HC Armenis):
 - Fietsers: 11 (zaterdagvoormiddag)
 - Auto's: 80 (zaterdagvoormiddag)
- Site Olympiadelaan (SKS):
 - Fietsers: 78 (zaterdagavond)
 - Auto's: 138 (zaterdagvoormiddag)

5.4.4 OVERZICHT

wie	maatgevende periode	fiets	auto
Kaliber	weekdagen overdag	77	89
Arkades	weekdagen overdag	?	80
VC + HC	woensdagavond zaterdagvoormiddag	11	80
SKS (Olympiadelaan)	woensdagavond zaterdagvoormiddag	78	138

Opmerking: Parkeervraag sportclubs op basis van parkeertellingen in februari en maart. Het fietsgebruik is vermoedelijk hoger in de zomerperiode.

6 TOEKOMSTIG MOBILITEITSPROFIEL

Toekomstig programma:

- Kaliber: uitbreiding + reorganisatie toegangen (enkel nog via Herenthoutseweg)
- Arkades: niet meer op deze site
- HC Artemis: ingebruikname 2^{de} veld, groei naar 450 leden (+125%)
- VC en SKS: fusie, stabiel ledenaantal

6.1 PIEKMOMENTEN PER FUNCTIE

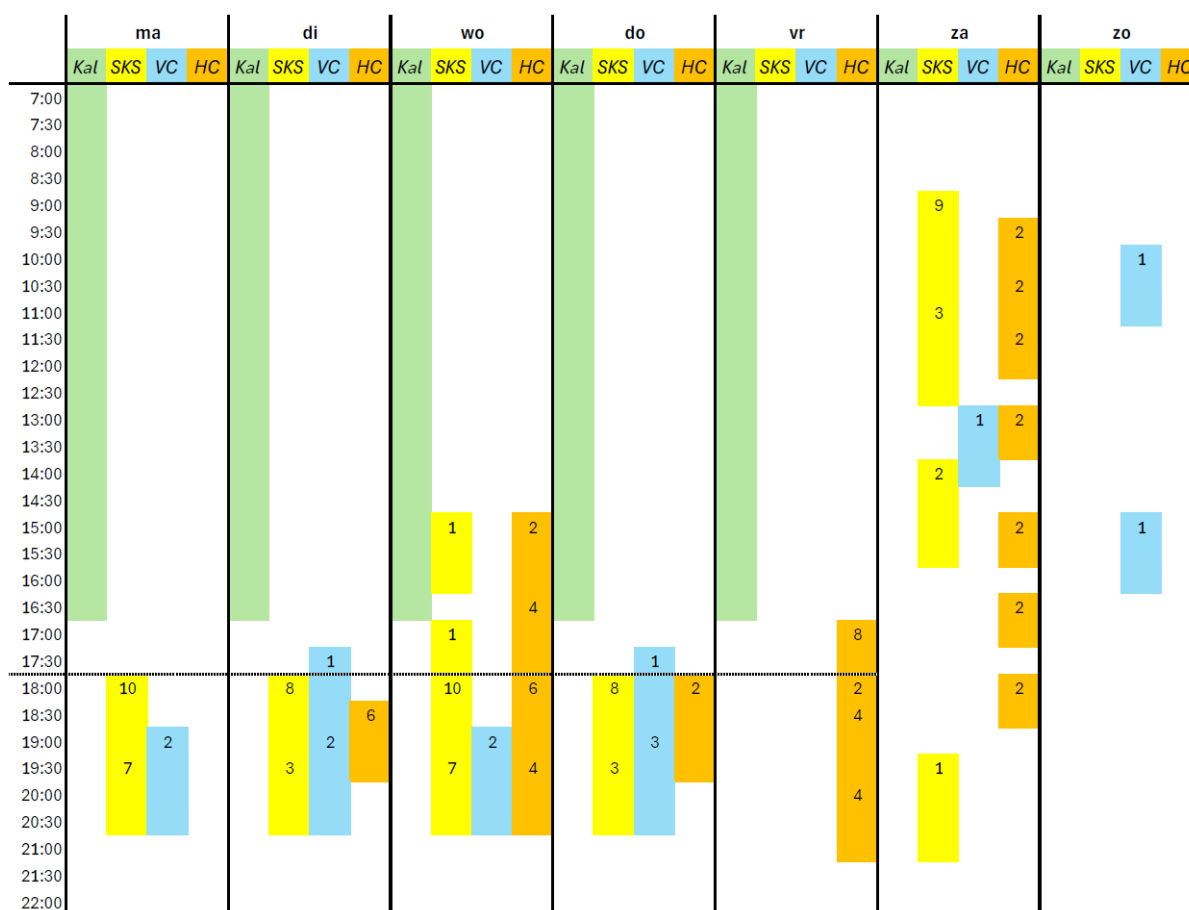
In de toekomstige situatie verdwijnt de tijdelijke school maar verhuist voetbalclub SKS naar het projectgebied.

De groeiambities van HC Artemis vertaald door een verdubbeling van de activiteit bij ingebruikname van het tweede veld.

Om de fusie van VC Herentals en SKS Herentals te simuleren worden beide activiteiten bij elkaar opgeteld.

Verdeling over de dag – toekomstige situatie

[aanname: verdubbeling activiteit hockey]



* betekenis getallen = aantal ploegen dat tegelijk training (weekdagen) of wedstrijd (weekend) heeft

** steeds overlap in mobiliteit tussen het aankomen en vertrekken van opeenvolgende blokken

6.2 VERKEERSGENERATIE

6.2.1 KALIBER

Ook voor de toekomstige verkeersgeneratie wordt gebruik gemaakt van de cijfers uit de mobiliteitstoets opgemaakt in functie van hun uitbreidingsplannen (Sweco mei 2018).

“Na de uitbreiding aan de Herenthoutseweg, zal de verplaatsing naar Bouwvelven/ Atelaan wegvallen, de verplaatsingen naar klanten blijft behouden. Mee in het toekomstscenario zit het herlokaliseren van de school Arkades. Dit laatste is belangrijk omdat de parking van de school gelegen is op de site van Kaliber. Deze parkeerdruk en verkeersgeneratie zullen in de toekomst wegvallen. In de verdere toekomst wordt een toename van 25% van het personeel verwacht, dit scenario wordt opgenomen als “toekomst +25%”.”

Binnen voorliggende mobiliteitsstudie rekenen we met de cijfers ‘toekomst +25%’.

	Ochtend (+/- 7u - +/- 8u00 voor Kaliber)		Avond (- +/- 16u15 (Kaliber))	
	In	Uit	In	Uit
	Bewegingen	Bewegingen	Bewegingen	Bewegingen
Openbaar vervoer	5	5	5	5
Te voet	13	0	0	13
Fiets en bromfiets	94	0	0	94
Passagier	25	25	25	25
Auto	106	0	0	106
Naar Bouwvelven/Atelaan	0	4	4	0

In het ‘toekomst +25%’ scenario trekt Kaliber 13 tot 19 vrachtwagens per dag aan. We gaan uit van 4 toekomende vrachtwagens in de ochtendspits en 4 vertrekkende vrachtwagens tijdens de avondspits.

6.2.2 HC ARTEMIS

In het huidig mobiliteitsprofiel werd de verkeersgeneratie op woensdag en vrijdag berekend maar niet mee in rekening gebracht omdat de school (Arkades) maatgevend was. Door het verdwijnen van de school doen de intensiteiten gegenereerd door de sportcluster er wel toe. Door de overlap met het einde van de werkdag van Kaliber is de verkeersgeneratie van woensdagnamiddag van belang.

De berekening die toen voor 3 trainingen gebeurde (overlap 1+2) wordt nu verdubbeld vanuit de ‘2^{de} plein logica’.

- ASP woensdag bestaande situatie (1 plein): overlap met Kaliber.
 - 16u30 einde training U16B en begin trainingen U12G en U16G
 - Verkeersgeneratie 3 ploegen tijdens avondpiekuur:
 - Fiets: 20 in, 10 uit
 - Auto: 30 in, 30 uit
- ASP woensdag toekomstige situatie (2 pleinen): bestaande x 2
 - Verkeersgeneratie 6 ploegen tijdens avondpiekuur:
 - Fiets: 40 in, 20 uit
 - Auto: 60 in, 60 uit

Opmerking: Deze verkeersgeneratie gaat ervanuit dat ouders niet blijven tijdens de training en op en afrijden met de auto.

6.2.3 VC HERENTALS

Geen training tijdens de avondspits.

6.2.4 SKS HERENTALS

Enkel de training van de U15 (woensdag, 15u – 16u30) valt samen met de avondspits.

Verkeersgeneratie op basis van de aangeleverde gegevens en aannames:

- U15: 18 spelers
- Aanwezigheid op trainingen: 90% (aanname)
- Modal Split trainingen: 30% fiets, 70% auto (aanname)
 - Worst case: ouders blijven niet, brengen en halen dus telkens 2 bewegingen
- Berekening verkeersgeneratie U15: 18 spelers x 90% aanwezigheid x 30/70 fiets/auto
- Verkeersgeneratie om 16u30, einde training U15:
 - Fiets: 5 uit
 - Auto: 11 in, 11 uit

6.2.5 OVERZICHT

Focus gemotoriseerd verkeer:

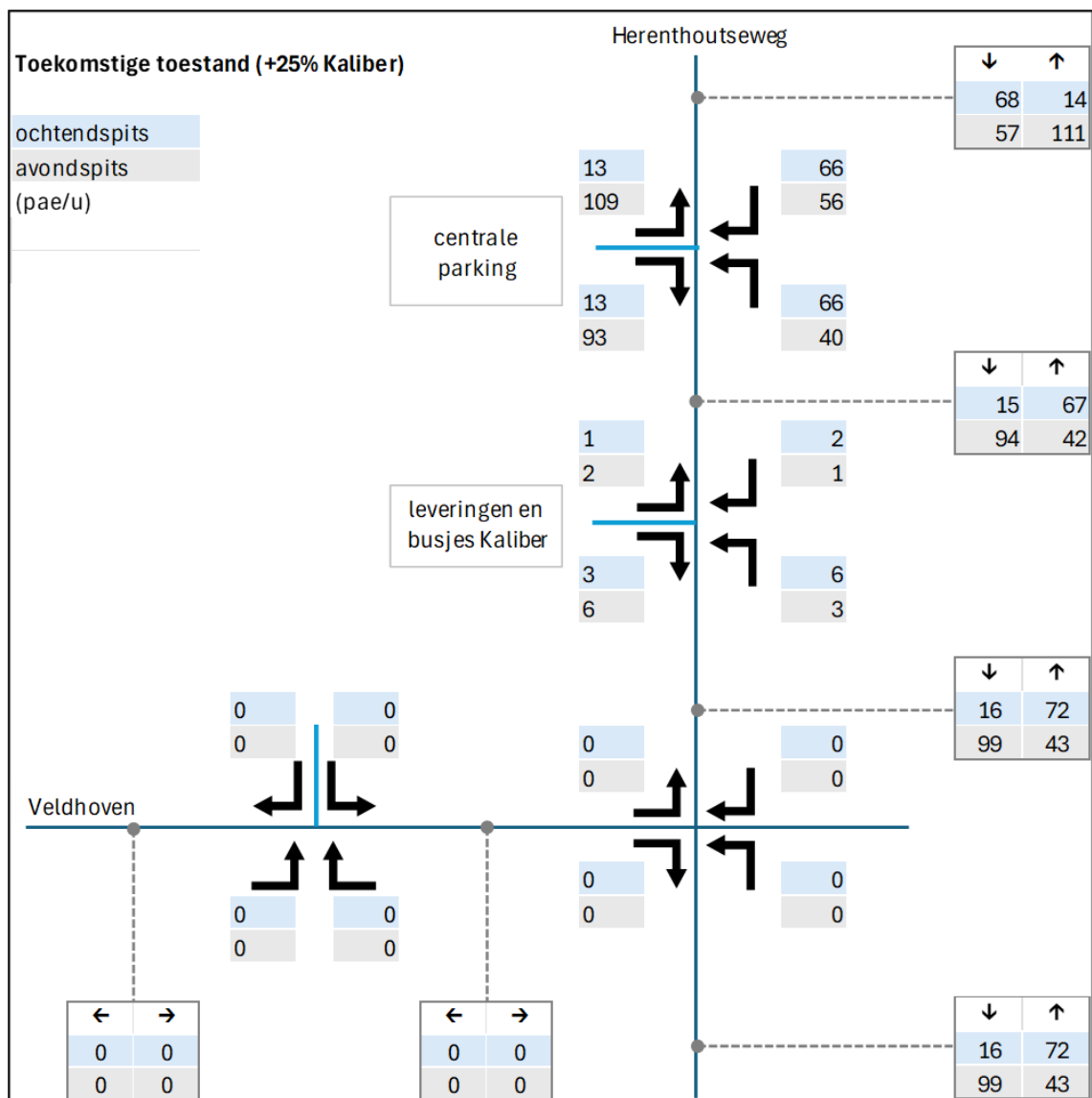
	Ochtend		Avond	
	In	Uit	In	Uit
Auto's Kaliber	131	25	25	131
Busjes Kaliber	0	4	4	0
Vrachtwagens Kaliber	8	0	0	8
Auto's HC Artemis	0	0	60	60
VC Herentals	0	0	0	0
SKS Herentals	0	0	11	11
PAE projectgebied	139	29	100	210
<i>*omzetting naar pae: 1vw = 2pae</i>				

6.3 TOEDELING NETWERK

In de toekomstige situatie zijn er nog twee toegangen voor gemotoriseerd verkeer tot het projectgebied. Één voor leveringen bij Kaliber en hun eigen busjes en één naar de centrale parking voor al de overige gemotoriseerde voertuigen.

Voor de toedeling op het netwerk zijn onderstaande aannames gehanteerd.

- Toegang leveringen en eigen busjes Kaliber (Herenthoutseweg):
 - 25% richting Herentals
 - 75% richting E313/Herenthout
- Toegang naar centrale parking (Herenthoutseweg)
 - Werknemers en bezoekers Kaliber:
 - 50% richting Herentals
 - 50% richting E313/Herenthout
 - HC Armenis: (80% van 2200 Herentals, Noorderwijk, Morkhoven, 20% vanuit de randgemeente 2250, 2270, 2440, 2460)
 - 60% richting Herentals
 - 40% richting E313/Herenthout
 - VC Herentals:
 - 50% richting Herentals
 - 50% richting E313/Herenthout
 - SKS Herentals:
 - 70% richting Herentals
 - 30% richting E313/Herenthout



Toedeling toekomstige verkeersgeneratie met focus op de afslagbewegingen.

6.4 PARKEERBEHOEFTE

6.4.1 KALIBER

Uit de mobiliteitstoets van Kaliber (Sweco, mei 2024) blijkt onderstaande parkeerbehoefte voor de toekomst +25%.

Wanneer: weekdays, 7u tot 16u30

Type	Werknemers	Bezoekers	Totaal
(brom)fiets	94	2	96
auto	106	4	110

Hierbij zijn er geen parkeerplaatsen voorzien voor de 20 werknemers die afgezet en opgehaald worden.

6.4.2 SPORTCLUBS

De berekening van de toekomstige parkeerbehoefte voor sportclubs focust op voetbal en hockey als maatgevende spelers op de site.

Voor de overige sporten (skaten, Finse piste, buitenfitness, ...) wordt er geen bijkomende parkeerbehoefte berekend. Binnen het gebied worden er wel aparte fietsenstallingen voorzien bij Kaliber, het skatepark en de bushalte. De gebruikers van de Finse piste en buiten fitness kunnen gebruik maken van de centrale fietsenstalling ter hoogte van de hockey en voetbal waar ook lockers voorzien worden om hun spullen op te bergen tijdens het sporten.

De toekomstige parkeerbehoefte voor fietsers is berekend op basis van de beschikbare kencijfers. Voor auto's is er voor de parkeerbehoefte gewerkt met een extrapolatie van de uitgevoerde parkeertellingen in februari en maart 2024.

Waarom kencijfers voor de fiets en niet de parkeertellingen?

→ Grote kans op onderschatting werkelijk fietspotentieel!

- De parkeertellingen zijn in de winter gebeurd met vermoedelijk een lager fietsgebruik.
- De bestaande infrastructuur is niet afgestemd op fietsers, de toekomstige staat volledig in teken van voetgangers en fietsers.
- Uit de gesprekken met bewoners, sportclubs en Herentals blijkt dat mensen hun kinderen niet langs de Herenthoutseweg met zijn huidige knelpunten durven laten fietsen. Als het kruispunt Ringlaan en de fietspaden sas op een fietsvriendelijk niveau gebracht worden neemt men een grote weerstand weg om jonge kinderen op de fiets tot hier te krijgen.

Waarom wel parkeertellingen voor de auto en geen kencijfers?

→ Onderschatting huidig autogebruik en gebrek aan relevante kencijfers.

- De berekening op basis van de zeer algemene kencijfers geeft voor de toekomstige parkeerbehoefte, dus na ingebruikname tweede hockeyveld, een parkeervraag die lager ligt dan de huidige getelde parkeervraag.
- Deze onderschatting van de parkeervraag zal voor een grote parkeerdruk in de omliggende woonstraten zorgen, dit is niet wenselijk.
- Bij wijze van sensitiviteitstoets is de parkeerbehoefte voor auto's op basis van kencijfers toegevoegd onder het hoofdstuk sensitiviteitstoets.

FIETSPARKEREN

Voor het berekenen van het fietsparkeren worden er 2 kencijfers gebruikt.

- Parkeerbehoefte voor de velden (spelers, trainers, ...): Vlaamse Fietsberaad (addendum cahier 5)
- Parkeerbehoefte voor supporters (kantine, vergaderzalen, ...): CROW fietsparkeerkencijfers 2019

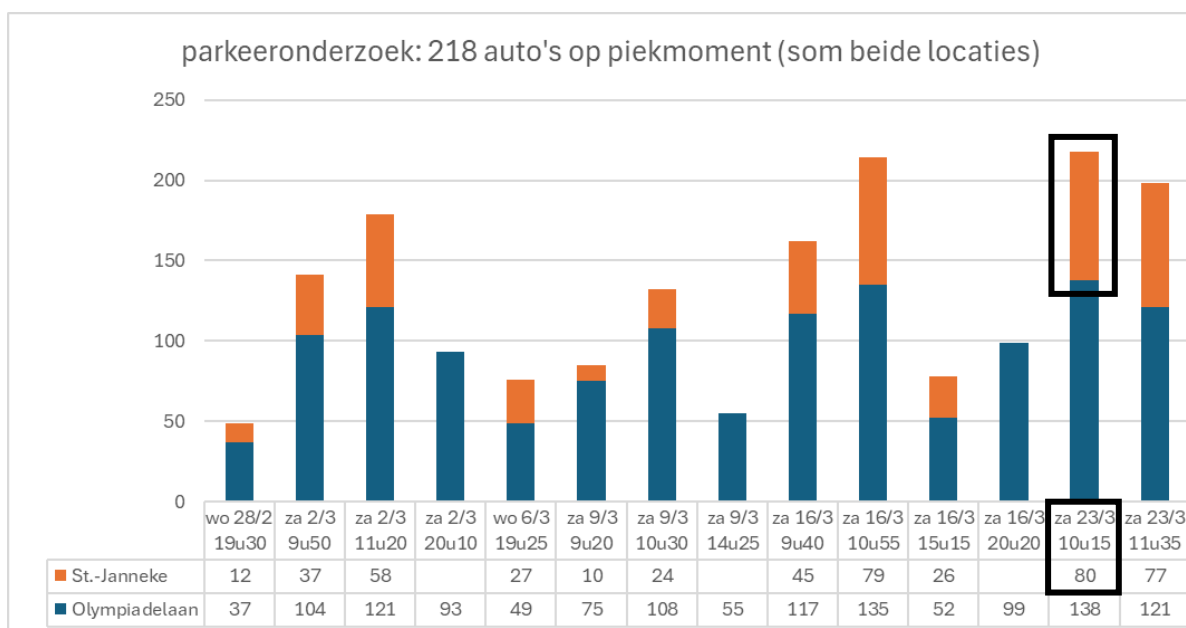
VELDEN	L (m)	B (m)	ha	P min	P max	# velden	P _t min	P _t max
voetbal groot	105	68	0,71	13	19	2	26	38
voetbal klein	100	55	0,55	10	15	2	20	30
hockey	91,4	55	0,50	10	14	2	20	28
Kencijfer = 18 (aanbevolen) tot 26 (centrumsteden) stallingen (fpp) per ha netto terrein						6	66 fpp	96 fpp

KANTINE	L (m)	B (m)	m ²	P _t min	P _t max
voetbal	80	12	960	29	96
hockey	40	10	400	12	40
Kencijfer = 3 tot 10 stallingen (fpp) per 100m²				41 fpp	136 fpp

totale stallingsbehoefte	
minimum	107 PP
maximum	232 PP

AUTOPARKEREN

De parkeervraag voor auto's is berekend door een extrapolatie van de parkeertellingen.



Tijdens het getelde piekmoment op zaterdag 23 maart (218 wagens over beide sites, 80 op Sint-Janneke) was er ook beperkte activiteit bij voetbal VC. Van de 80 getelde wagens zijn er 10 aan VC toegekend en 70 aan de hockey.

impact 2de hockeyveld	leden	toename	parkeerbehoefte	toename
Huidige werking, 1 veld	200		70 PP	
Prognose bij 2 velden	450*	+250 leden (+125%)	158 PP	+88 PP (+125%)

* Om een 2^{de} hockeyveld in gebruik te nemen hanteert men algemeen een ondergrens van 450 actieve leden.

Obv de parkeertelling	# PP	toelichting
huidig zaterdagvoormiddagpiek	218	hockey + voetbal matches (telling 23 maart)
na ingebruikname 2de hockeyveld	306	+88 PP hockey

* opmerking: uitbreiding voetbal wordt niet meegeteld, er zijn geen duidelijke groeiambities geformuleerd en in afwachting van het 2de hockeyveld is er veel marge.

6.4.3 OVERZICHT

wie	maatgevende periode	fiets	auto
Kaliber	weekdagen overdag	96	110
Sportclubs	woensdagavond zaterdagvoormiddag	170*	306

* minimum 107 en maximum 232 = gemiddeld 170

6.5 PARKEERBALANS

Kaliber geeft aan 96 fiets- en 110 autoparkeerplaatsen nodig te hebben in de toekomst. De fietsenstallingen worden op het terrein van Kaliber voorzien, dubbelgebruik is hier niet realistisch door de loopafstand. Het auto parkeren van Kaliber wordt in de toekomst volledig op de centrale parking van de sportsite opgevangen. Dit kan perfect vermits er op deze momenten geen, of een zeer beperkte, parkeervraag is vanuit de sportclubs.

	fiets		auto	
	Kaliber	Sportclubs	Kaliber	Sportclubs
vraag	96	170	110	306
aanbod	100	198	0	302*
balans	4	28	-110	-4

*abstractie van de 8 K&R parkings

Voor fietsen is er voldoende parkeercapaciteit voorzien. Bovendien is er voldoende ruimte voorzien om de fietsenstallingen nog te kunnen uitbreiden in de toekomst.

Voor piekmomenten bij de sportclubs is er een nipt parkeertekort op basis van de berekening (-4 PP of -1%).

Aandachtspunt 1

Met een balans van -4 lijkt de voorziene parking net te klein om de voorspelde parkeervraag op te vangen. Hierbij wordt geen rekening gehouden met de 8 K&R parkings.

In de praktijk zal deze parking echter nog kleiner zijn. Van de 302 parkeerplaatsen zijn er 20 voorbehouden voor minder mobiele en 5 voor deelwagens. Verder zijn er 34 laadpalen voorzien (deels overlappend met minder mobiele en deelwagens).

De 20 minder mobiele parkeerplaatsen zijn een vast gegeven en zijn belangrijk in functie van zowel de sportcluster als Kaliber.

Het aantal deelwagenplaatsen en het aantal laadpalen zijn indicatief voor de lange termijn en geven aan waar deze dan best voorzien worden. In de praktijk zullen deze meegroeien met de reële vraag.

Aandachtspunt 2

Op een grote parking die volzet is gebeurt het zelden dat effectief elke parkeerplaats bezet is. Om het zoekverkeer op een parking te beperken wordt daarom vaak met een maximale bezettingsgraad van 90% gewerkt. Voor de parkeervraag van 306 parkeerplaatsen heeft dit volgende gevolgen.

dimensionering parking	340 PP	90% bezetting ifv vermijden zoekverkeer
------------------------	--------	---

Plots is er nood aan een parking van 340 in plaats van 306 parkeerplaatsen. Dit vertaalt zich in een tekort van 38 parkeerplaatsen in plaats van 4.

Conclusie parkeerbalans

De parkeerbehoefte voor fietsers, gebaseerd op ambitieuze kencijfers, wordt ingelost.

De parkeerbehoefte voor auto's wordt net niet ingelost en rekening houdend met de 2 aandachtspunten wordt het parkeertekort nog groter.

Er is echter een grote MAAR.

De parkeerbehoefte is berekend op basis van een extrapolatie van het huidige gebruik en houdt nog geen rekening met een positieve modal shift. Vermits de nieuwe site ontworpen is volgens het STOP-principe en de knelpunten aan de randen weggewerkt worden mag men hier wel degelijk een modal shift verwachten waardoor de parking wel zal volstaan.

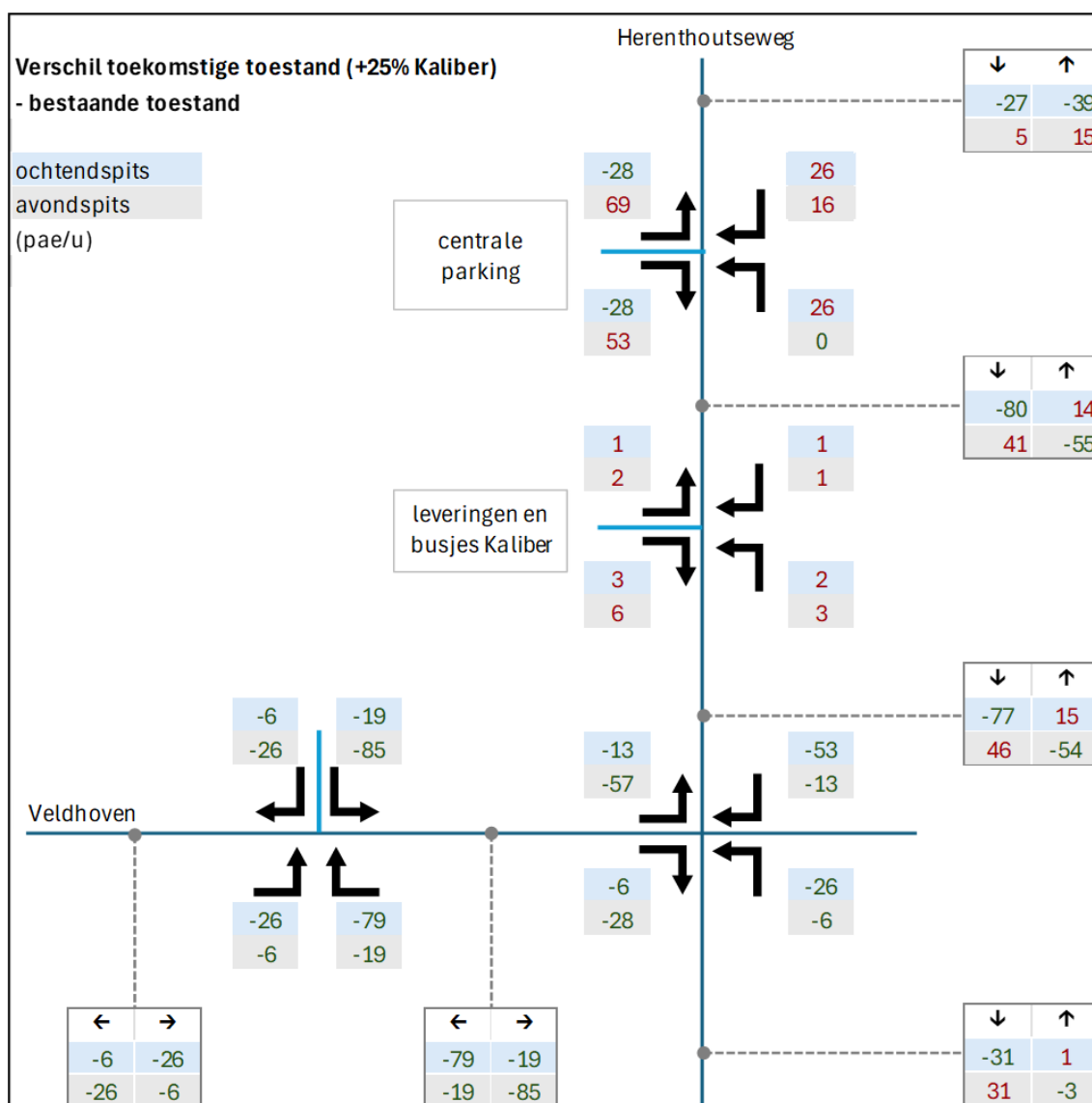
7 MOBILITEITSEFFECTEN

7.1 IMPACT OP DRUKTEBEELD HERENTHOUTSEWEG EN VELDHOVEN

Door de reorganisatie van de toegangen neemt de verkeersdruk in Veldhoven af. Het verkeer gegeneerd door Kaliber verplaatst volledig naar de Herenthoutseweg.

Doordat de tijdelijk school Arkades in de toekomst naar een andere locatie verhuisd is de impact van de uitbreiding van Kaliber en de sportsite zeer beperkt. In de ochtendspits zal het projectgebied minder verkeer genereren dan vandaag en in de avondspits blijft de extra verkeersgeneratie zeer beperkt.

Richting Herentals zullen er in de avondspits 15 pae/u (+2,6%) bijkomen en richting E313/Herenthout 31 pae/u (5,6%).



Toedeling toekomstige verkeersgeneratie met focus op de afslagbewegingen.

7.2 VERKEERSAFWIKKELING HERENTHOUTSEWEG

Bij de beoordeling van de verkeersafwikkeling wordt er een locatie toegevoegd ten opzichte van het druktebeeld hierboven. Het wegvak ter hoogte van de kanaalbrug wordt mee meegenomen omdat de MOBER 'project Kanaal-Zuid' aantoont dat het verkeer aan deze zijde van het kruispunt met de Meidoornlaan en Sint-Janneke drukker is.

5 locaties:

- Herenthoutseweg A: ter hoogte van kanaalbrug
- Herenthoutseweg B: tussen toegang centrale parking en kruispunt Meidoornlaan x Sint-Janneke
- Herenthoutseweg C: tussen toegang centrale parking en toegang leveringen Kaliber
- Herenthoutseweg D: tussen toegang leveringen Kaliber en kruispunt Veldhoven
- Herenthoutseweg E: ten zuiden van kruispunt Veldhoven

De verzadigingsgraad wordt berekend op basis van 2 capaciteiten.

- Standaard in Vlaanderen: 1000 pae/u/richting (p113, richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER, departement MOW)
- Norm Nederland voor dit type wegen: 800 pae/u/richting (gebiedsontsluitingsweg 50 km/u CROW ASVV 2004, publicatie 216)

Er wordt een score toegekend aan de verzadigingsgraden conform het scoringskader uit het richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER, departement MOW (p.113).

Kwaliteitsniveau A: zeer goed	Een vlotte, en nagenoeg volledig vrije verkeersafwikkeling met een I/C van minder dan 35%;
Kwaliteitsniveau B: goed	Een vlotte verkeersafwikkeling met een I/C tussen de 35% en 50%;
Kwaliteitsniveau C: matig tot goed	Regelmatige verkeersafwikkeling met beperkte vrijheid en een I/C tussen de 50% en 75%;
Kwaliteitsniveau D: matig tot slecht	Onregelmatige verkeersafwikkeling met zeer beperkte vrijheid en een I/C tussen de 75% en 90%;
Kwaliteitsniveau E: slecht	Voortdurend onregelmatige verkeersafwikkeling met benadering van de capaciteit en een I/C tussen de 90% en 100%;
Kwaliteitsniveau F: zeer slecht	Stilstaand en zeer langzaam rijdend verkeer met een I/C die voortdurend tussen de 0% en 100% schommelt.

capaciteit 1000		OSP		ASP	
locatie	richting	Bestaand	Toekomstig	Bestaand	Toekomstig
A	↑ Herentals	C	C	C	C
A	↓ E313/Herenthout	C	C	C	C
B	↑ Herentals	C	C	C	C
B	↓ E313/Herenthout	B	B	C	C
C	↑ Herentals	C	C	C	C
C	↓ E313/Herenthout	B	B	C	C
D	↑ Herentals	C	C	C	C
D	↓ E313/Herenthout	B	B	C	C
E	↑ Herentals	C	C	C	C
E	↓ E313/Herenthout	B	B	C	C

Bij een maximumcapaciteit van 1000 pae/u/richting is er geen impact op de doorstroming van de Herenthoutseweg.

capaciteit 800		OSP		ASP	
locatie	richting	Bestaand	Toekomstig	Bestaand	Toekomstig
A	↑ Herentals	D	D	D	D
A	↓ E313/Herenthout	C	C	D	D
B	↑ Herentals	C	C	C	D
B	↓ E313/Herenthout	C	C	C	C
C	↑ Herentals	C	C	C	C
C	↓ E313/Herenthout	C	B	C	C
D	↑ Herentals	C	C	C	C
D	↓ E313/Herenthout	C	B	C	C
E	↑ Herentals	C	C	C	C
E	↓ E313/Herenthout	C	B	C	C

Bij een maximumcapaciteit van 800 pae/u/richting, de Nederlandse norm, vinden er beperkte verschuivingen plaats met een negatieve impact op het noordelijk segment, de omgeving van kanaalbrug.

Deze score stemt beter overeen met de bevindingen van de terreinobservaties en het recente wachtrijonderzoek van AWW.

Rond het kruispunt Veldhoven zijn de effecten positief.

7.3 CAPACITEIT AANSLUITING CENTRALE PARKING OP HERENTHOUTSEWEG

Gehanteerd afwegingskader: beoordeling capaciteit van zijwegen, handboek verkeers- en vervoerskunde VUGA (bron: p116, richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER, departement MOW)

Centrale parking	intensiteit	capaciteit	I/C	score
ochtendspits	212	400	53%	C
avondspits	234	340	69%	C

Conclusie: vlotte verkeersafwikkeling in OSP en ASP.

7.4 OVERSTEEKBAARHEID

Voetgangers

Beide voetgangersoversteken zijn voorzien van zebrapaden om een vlotte oversteekbaarheid te garanderen (bushalte en Meidoornlaan). Ter hoogte van de bushalte kan er in 2 fases overgestoken worden.

Fietsers

Ter hoogte van de bushalte kunnen fietsers in 2 fases oversteken. De fietsoversteek aan de Meidoornlaan wordt niet meer gemarkeerd, fietsers worden hier gestimuleerd om via de fietstunnel van de kanaalbrug te rijden of het zebrapad als voetganger te gebruiken.

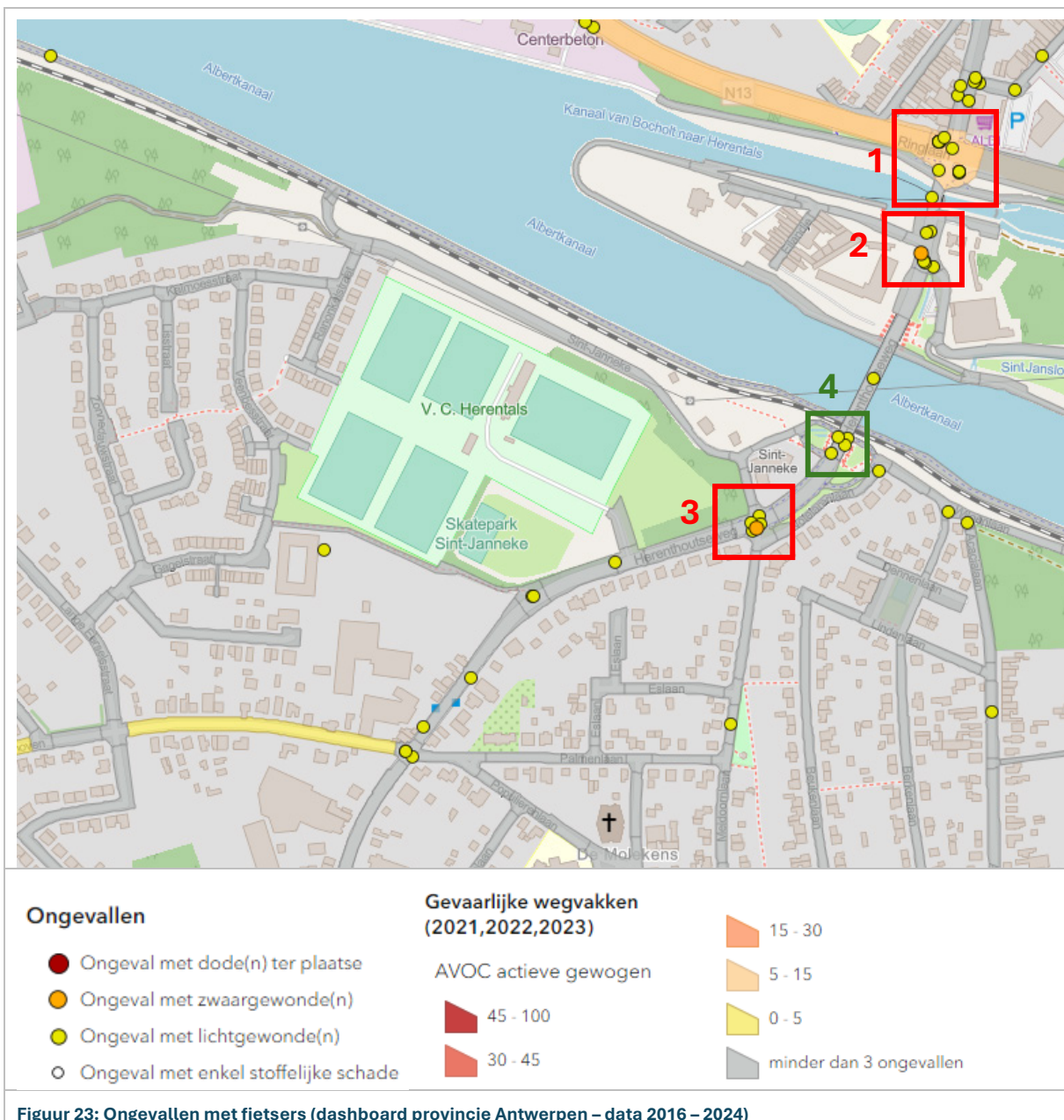
8 VERKEERSVEILIGHEID

In de nabijheid van het projectgebied zijn er 4 ongevallencusters met fietsers, allen op de Herenthoutseweg.

1. Kruispunt Herenthoutseweg x Ringlaan: het kruispunt is ook aangeduid in de lijst met gevaarlijke wegvakken.
2. Kruispunt Herenthoutseweg x Hannekenshoek
3. Kruispunt Herenthoutseweg x Meidoornlaan x Sint-Janneke
4. (opgelost: bovenop kanaalbrug, ongevallen dateren van voor de nieuwe brug)

Ongevallencusters 1 en 2 kunnen niet binnen voorliggend project opgelost worden maar zijn cruciaal om veilig met de fiets naar het projectgebied te komen!

Voor ongevallencuster 3 is een oplossing uitgewerkt in het inrichtingsplan (zie bespreking toekomstig bereikbaarheidsprofiel).



9 SENSITIVITEITSTOETS

9.1 IMPACT OVERIGE ONTWIKKELINGEN IN DE BUURT

- MOBER 'distributiecentrum Lidl Herentals' (Suunta 2023): verwaarloosbare effecten
 - Geen vrachtwagens via Herenthoutseweg, allen via E313
 - Autobewegingen door werknemers:
 - OSP: 9 via Herenthoutseweg van Herentals naar distributiecentrum (langs projectgebied)
 - ASP: 9 via Herenthoutseweg van Herentals naar distributiecentrum (langs projectgebied)
 - Uit dezelfde MOBER: PRUP Klein Gent heeft geen effect op de Herenthoutseweg ter hoogte van het projectgebied.
- MOBER Project Kanaal-Zuid Herentals (woonontwikkeling, ontsluiting via kruispunt Herenthoutseweg x Meidoornlaan) (Buromove 2023):
 - Bouw 2025 appartementen aan de Acacialaan.
 - In deze MOBER is de toedeling van het bijkomend verkeer enkel voor de ochtendspits gebeurd omdat deze maatgevend is bij woonontwikkelingen.
 - Wanneer het kruispunt individueel beoordeeld wordt is er geen effect op de verkeersafwikkeling van de Herenthoutseweg.
Bedenking: In realiteit zal de bestaande wachtrij richting Ringlaan verlengd worden.
 - Ter hoogte van het sportpark en Kaliber komen er in de ochtendspits 5 voertuigbewegingen bij. 1 vanuit E313 naar Meidoornlaan en 4 vanuit Meidoornlaan naar E313. De impact hiervan is verwaarloosbaar.

Tabel 6: Toedeling bijkomend verkeer thv KP Meidoornlaan

IN			UIT		
E313	St-Ja.	Centrum	E313	St-Ja.	Centrum
6	18	102	7	2	151
5%	14%	81%	4%	1%	94%
1	2	13	4	1	82

Verkeersafwikkeling thv KP Herenthoutseweg x Meidoornlaan

Tabel 10: Overzicht verzadigingsgraden thv KP Herenthoutseweg en beoordeling afwikkelcapaciteit

	huidige I/C	toekomstige I/C	verschil (%-punten)	score
A Herenthoutseweg (E313)	73%	73%	0	0
B Meidoornlaan	39%	61%	+22	-
C Herenthoutseweg (Centrum)	54%	54%	0	0
D Sint-Janneke	12%	17%	+5	0

Bedenkingen bij de berekeningen:

1) Is dit de maximale verzadigingsgraden op één van de twee rijrichtingen of het gemiddelde voor beide richtingen samen? Concreet: verzadigingsgraad Herenthoutseweg zal hoger zijn richting Herentals dan richting E313.

2) Resultaten Herenthoutseweg E313 en Herenthoutseweg centrum lijken omgewisseld.

Totale bijkomende verkeersgeneratie door gekende projecten ter hoogte van projectgebied:

- OSP:
 - Richting E313: $9 + 4 = 13$ extra voertuigbewegingen
 - Richting Herentals: $0 + 1 = 1$ extra voertuigbeweging
- ASP: $9 + ?$ (minder dan 4)

Totale bijkomende verkeersgeneratie door gekende projecten ter hoogte van de kanaalbrug:

- OSP:
 - Richting E313: $9 + 13 = 22$ extra voertuigbewegingen
 - Richting Herentals: $0 + 82 = 82$ extra voertuigbewegingen
- ASP: (niet berekend in MOBER Project Kanaal-Zuid Herentals wegens niet maatgevend)
 - Richting E313: $0 + ?$ extra voertuigbewegingen
 - Richting Herentals: $9 + ?$ extra voertuigbewegingen
 - $?$ = niet berekend in MOBER Project Kanaal-Zuid Herentals wegens niet maatgevend

De directe impact van de projecten op de verkeersafwikkeling ter hoogte van het projectgebied is verwaarloosbaar. Ter hoogte van de kanaalbrug zal de verkeersdrukke in de ochtendspits toenemen in de richting van Herentals door het project Kanaal-Zuid Herentals, dit heeft geen invloed op de verkeersafwikkeling van het projectgebied.

9.2 ALTERNATIEF GROEISCENARIO SPORTCLUBS

De toekomstige parkeerbehoefte is berekend op basis van een tweede hockeyveld (125% groei) en geen groei bij de voetbal.

Toekomstscenario mobier	# PP	toelichting
huidig zaterdagvoormiddagpiek	218	hockey + voetbal matches (telling 23 maart)
na ingebruikname 2de hockeyveld	306	+88 PP hockey
dimensionering parking	340	90% bezetting ifv vermijden zoekverkeer

Bij wijze van sensitiviteitstoets wordt volgend scenario berekend: geen tweede hockeyveld maar alle clubs groeien 25%.

Alternatief toekomstscenario	# PP	toelichting
huidig zaterdagvoormiddagpiek	218	hockey + voetbal matches (telling 23 maart)
alle sportclubs +25% groei	273	+55 PP
dimensionering parking	303	90% bezetting ifv vermijden zoekverkeer

9.3 BEREKENING TOEKOMSTIGE PARKEERBEHOEFTE AUTO'S VIA KENCIJFERS

CROW publicatie 317

- Positionering Herentals volgens stedelijkheidsgraad CROW:
 - grens niet stedelijk – weinig stedelijk (Herentals 456 adressen/km²).
- Parkeerkencijfers sportvelden:
 - 13 tot 27 PP per ha netto terrein.

Parkeerkencijfers sportveld									
parkeren per hectare netto terrein	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	95%
zeer sterk stedelijk	13,0	27,0	13,0	27,0	13,0	27,0	n.v.t.	n.v.t.	
sterk stedelijk	13,0	27,0	13,0	27,0	13,0	27,0	n.v.t.	n.v.t.	
matig stedelijk	13,0	27,0	13,0	27,0	13,0	27,0	n.v.t.	n.v.t.	
weinig stedelijk	13,0	27,0	13,0	27,0	13,0	27,0	n.v.t.	n.v.t.	
niet stedelijk	13,0	27,0	13,0	27,0	13,0	27,0	n.v.t.	n.v.t.	
Opmerkingen									
Van deze functie kunnen alleen globale parkeerkencijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.									
Parkeerkencijfers zijn exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten.									

- Parkerkencijfers kantes:
 - Algemeen kencijfer café/bar/cafetaria: In veel gevallen is dit een overschatting maar in de praktijk nemen sportkantes, afhankelijk van de uitbaters, de rol op van een goed draaiend café.
 - 5 tot 7 PP per 100m² bvo.

Parkeerkencijfers café/bar/cafetaria									
parkeren per 100 m ² bvo	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
									90%
zeer sterk stedelijk	4,0	6,0	4,0	6,0	5,0	7,0	n.v.t.	n.v.t.	
sterk stedelijk	4,0	6,0	4,0	6,0	5,0	7,0	n.v.t.	n.v.t.	
matig stedelijk	4,0	6,0	4,0	6,0	5,0	7,0	n.v.t.	n.v.t.	
weinig stedelijk	5,0	7,0	5,0	7,0	6,0	8,0	n.v.t.	n.v.t.	
niet stedelijk	5,0	7,0	5,0	7,0	6,0	8,0	n.v.t.	n.v.t.	

- Parkeerbehoefte sportvelden:

VELDEN	L (m)	B (m)	ha	P min	P max	# velden	P _t min	P _t max
voetbal groot	105	68	0,71	10	20	2	20	40
voetbal klein	100	55	0,55	8	15	2	16	30
hockey	91,4	55	0,50	7	14	2	14	28
*13 tot 27 PP per ha netto terrein						6	50 PP	98 PP

- Parkeerbehoefte kantines:

KANTINE	L (m)	B (m)	m ²	P _t min	P _t max
voetbal	80	12	960	48	68
hockey	40	10	400	20	28
*5 tot 7 PP per 100m²				68 PP	96 PP

- Totale parkeerbehoefte o.b.v. CROW:

totale parkeerbehoefte	
minimum	118 PP
maximum	194 PP

De uitgevoerde parkeertellingen kenden op twee verschillende zaterdagen al een parkeervraag groter dan 200. Dit is hoger dan de maximum parkeerbehoefte op basis van de kencijfers van de CROW voor de toekomstige (= met tweede hockeyveld!) situatie.

Conclusie: Deze zeer algemene kencijfers zijn niet bruikbaar voor deze toepassing. De CROW waarschuwt hier zelf al voor bij de opmerking van het parkeerkencijfer 'sportveld' op de vorige pagina.

10 FLANKERENDE EN MILDERENDE MAATREGELEN

10.1 INFRASTRUCTURELE MAATREGELEN

In het hoofdstuk ‘toekomstig bereikbaarheidsprofiel’ zijn verschillende infrastructurele maatregelen besproken om het projectgebied en de directe omgeving veiliger en volgens het STOP-principe in te richten.

10.2 STATUUT SINT-JANNEKE

Sint-Janneke krijgt in het inrichtingsplan het statuut van fietsstraat maar kan nog steeds gebruikt worden om Veldhoven (en het woonwagenveld) te ontsluiten. Door hier een verkeersfilter in te voeren zodat voetgangers en fietsers nog doorkunnen maar gemotoriseerd verkeer niet meer kan Sint-Janneke echt deel uitmaken van het sportpark.

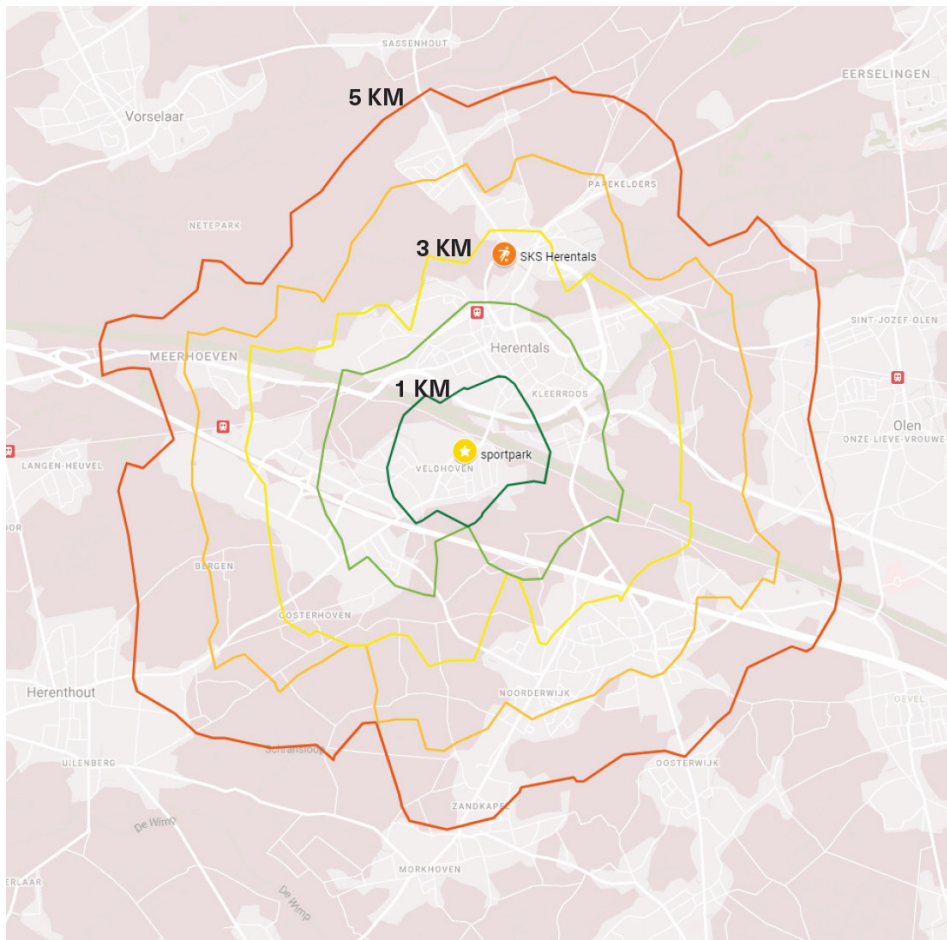
10.3 ONTWIKKELING BUURTHOPPINT

De ontwikkeling van Sint-Janneke biedt de mogelijkheid om hier 1 gezamenlijk Hoppinpunt voor zowel Veldhoven en Molekens te voorzien. Op korte termijn kan dit Hoppinpunt functioneren op buurniveau. Op iets langere termijn, afhankelijk van het gevoerde parkeerbeleid in het centrum, kan deze locatie evenzeer dienstdoen als pendel- en evenementenparking voor het centrum. Aangezien de parking overdag enkel door Kaliber gebruikt wordt is er voldoende restcapaciteit om hierop in te zetten. Door de beperkte afstand tot het centrum kan het natransport zowel te voet, met de (deel)fiets als met de bus gebeuren.

10.4 FIETSPOTENTIEEL BENUTTEN

Woonplaats leden sportclubs:

- SKS: 77% Herentals,
 - U-reeksen zelfs 85%
 - buiten Herentals = vaak binnen 5 km
- VC: onbekend
- Hockey: 80% Herentals



Minstens 75% van de eigen leden woont binnen de 5 km en het grootste deel zelfs binnen de 3 km fietsen van Sint-Janneke. Er is dus nog een zeer groot fietspotentieel onder de eigen leden.

Om dit potentieel aan te boren zal er, naast de besproken infrastructurele aanpassingen, ook ingezet moeten worden op sensibilisering. Zowel vanuit de clubs als vanuit Herentals moet de nieuwe site aangegrepen worden om duurzame verplaatsingsmodi te stimuleren. Dit is de uitgelezen kans om bestaande verplaatsingspatronen in vraag te stellen.

De leden en supporters van bezoekende clubs komen meestal met de auto en kan men om praktische redenen niet op de fiets krijgen. Als alternatief voor de auto voorziet de nieuwe site 3 strategisch geplaatste busparkings om spelers- en supportersbussen te ontvangen.

10.5 OPTIMALISATIE GEBRUIK TERREINEN TUSSEN CLUBS

Vandaag zijn de verschillende clubs actief op zaterdag en wordt er op zondag nauwelijks gespeeld. Hier ligt nog een groot onderbenut potentieel.

Door de activiteiten meer in de tijd te spreiden kan de bestaande infrastructuur (zowel sport als parking) beter benut worden en worden verkeerspieken beter gespreid.

10.6 EXTRA AANDACHT: FIETSPADEN SAS EN OVERSTEEK KRUISPUNT RINGLAAN

Het gedeelte tussen de centrumzijde van de Ringlaan en de nieuwe fietspaden van de kanaalbrug kwam tijdens de participatiemomenten steeds naar voren als ‘het knelpunt’ in de wandel- en fietsverbinding naar Sint-Janneke.

Ondanks de beperkte breedte worden de aanliggend verhoogde enkelrichtingsfietspaden ter hoogte van het sas in beide richtingen gebruikt. Fietzers doen dit om het aantal oversteken ter hoogte van het kruispunt Ringlaan en Hannenkenshoek te beperken. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties op het fietspad.



Figuur 24: Smalle fietspaden in combinatie met spookfietzers en voetgangers = gevaarlijk

Het kruispunt met de Ringlaan is gevaarlijk voor fietsers door de aanwezigheid van een bypass en de lichtenregeling die niet conflictvrij is. Voor automobilisten kunnen de fietsbewegingen op het kruispunt ook verrassend zijn door de combinatie van enkel- en dubbelrichtingsoversteken.



Figuur 25: Kruispunt R15 Ringlaan x Herenthoutseweg

Dit kruispunt is in de strategische acties van het mobiliteitsplan opgenomen als actie ‘M1’.

11 CONCLUSIES

STOP-principe:

- Uitgangspunt in het ontwerp.
- Het hele gebied (Kaliber + sportcluster) gaat van afgesloten naar sterk doorwaadbaar voor voetgangers en fietsers. Meerwaarde voor zowel bezoekers als buurtbewoners.
- De bushalte komt centraal te liggen en kan uitgebouwd worden als buurthoppinpunt. De veilige oversteek is belangrijk voor busgebruikers maar vormt ook een logische schakel in de bereikbaarheid van de site voor voetgangers en fietsers.
 - Uitdaging voor de toekomst: hoe verbinding met De Molekens verbeteren?
- De fietsenstallingen staan naast de deur en voldoen aan de moderne standaarden terwijl de autoparking aan de rand van het gebied ligt.

Verzilveren fietspotentieel:

- In grote mate afhankelijkheid van de zwakke schakels buiten het projectgebied: fietspaden Herenthoutseweg (incl. sas) en kruispunten met Ringlaan en Hannekenshoek.
- Inzetten op gedragsverandering bij gebruik nieuwe site en verhuis SKS: dit is het moment om nieuwe gewoontes aan te leren. Hierin is zowel een rol voor de sportclubs als Herentals weggelegd.

Modal shift:

- Een modal shift wordt vaak bekomen door de combinatie van honing- en azijnmaatregelen. In dit geval zijn de honingmaatregelen het aantrekkelijk maken om te voet, met de fiets of het openbaar vervoer te komen en is de logische azijnmaatregel om het autogebruik minder aantrekkelijk te maken. Dit doen we door het STOP-principe consequent toe te passen, zie hierboven.
- De parkeercapaciteit voor auto's beperken is een azijnmaatregel die hier bewust niet genomen is. Bij gebrek aan een overloopparking in de buurt is de voorziene parking nog steeds voldoende groot om de parkeervraag (nipt) te kunnen opvangen bij een ongewijzigde modal split. Anders bestaat het gevaar dat de parkeer'over'druk zich zal afwentelen op de omliggende woonstraten.

Grote maar ook een veelzijdige parking:

- Dubbelgebruik door Kaliber en de sportclubs.
- Onderdeel van een buurthoppinpunt met deelauto's en oplaadpunten.
- Inzetbaar bij tijdelijke evenementen op de site (vb circus).
- Potentieel als evenementenparking voor grote activiteiten in het centrum.
- Op de lange termijn biedt deze locatie potentieel als P+R of P+B, mocht er een strenger parkeerbeleid in Herentals worden ingevoerd.

Positieve impact op congestie:

- Tijdens de ochtend- en avondspits wordt er minder verkeer gegenereerd dan vandaag door het verdwijnen school Arkades.
- De reorganisatie van de toegangen van Kaliber zullen een positief effect hebben op de afwikkeling van het VRI geregeld kruispunt Veldhoven.
 - Veldhoven wordt niet meer gebruikt door Kaliber waardoor de hinderlijke linksafslagbewegingen komende van E313/Herenthout sterk afnemen.
 - De vrachtwagens krijgen een aparte toegang met opstelruimte voor 3 vrachtwagens waardoor de 'vroege vogels' de Herenthoutseweg niet meer blokkeren.

- De werknemers en bezoekers zullen gebruik maken van de parking van het sportpark. De ingang hiervan ligt 250m van het kruispunt af. Als er hier 's morgens soms kleine wachtrijen zouden ontstaan om de parking linksaf op te draaien mogen er al ruim 35 auto's staan vooraleer het kruispunt hier hinder van ondervindt.

Verkeersdrukte Herenthoutseweg versus recente beleidsplannen

- De Herenthoutseweg is op dit traject aangeduid als wijkverzamelweg en ontsluit de woonbuurten Molekens en Veldhoven. Kaliber en de sportcluster maken hier deel van uit, maar doorgaand verkeer hoort hier niet thuis.
- Er is behoefte aan een heldere keuze met bijbehorende acties: ofwel de huidige wegcategorisering volgens het mobiliteitsplan respecteren en maatregelen nemen, ofwel de categorisering herzien en de weg een verbindende functie op een hoger niveau geven.
- Het aantal wegen dat de woonbuurten met het hoofdwegennet verbindt is beperkt, waardoor dit relatief eenvoudig te beheren is, bijvoorbeeld met toegangscontrole via ANPR-camera's (auto + vracht).
- Als de wijkverzamelweg (lokale ontsluitingsweg) gehandhaafd blijft, zijn discussies over linksafslagstroken en andere doorstromingsmaatregelen overbodig.
- Ongeacht de keuze blijven nieuwe fietspaden op deze route essentieel.
- Voor Veldhoven geldt hetzelfde, waarbij deze weg zelfs lager is gecategoriseerd als buurtstraat.

12 BIJLAGEN

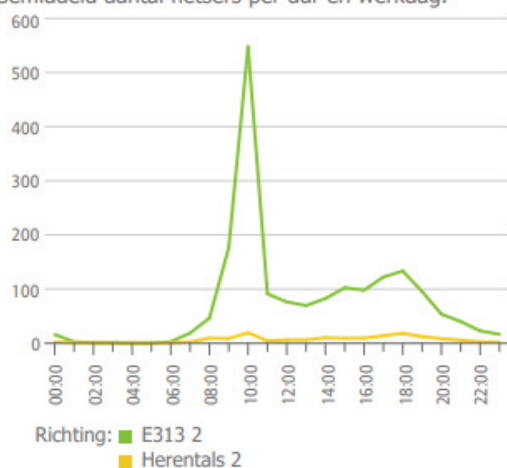
12.1 FIETSTELLINGEN FIETSBAROMETER PROVINCIE ANTWERPEN

Recentst gemeten jaar

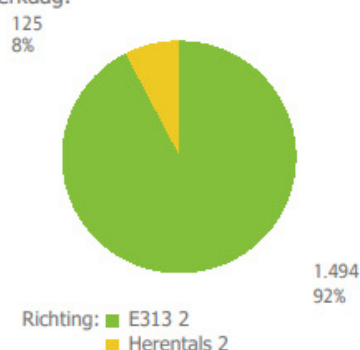
Periode: 17/10/2023 - 16/10/2024
Aantal dagen geteld: 366

Gemiddeld aantal fietsers op:
- een werkdag: 1.619
- een weekend-/feestdag: 1.089
- de topdag (donderdag 27/06/2024): 2.835

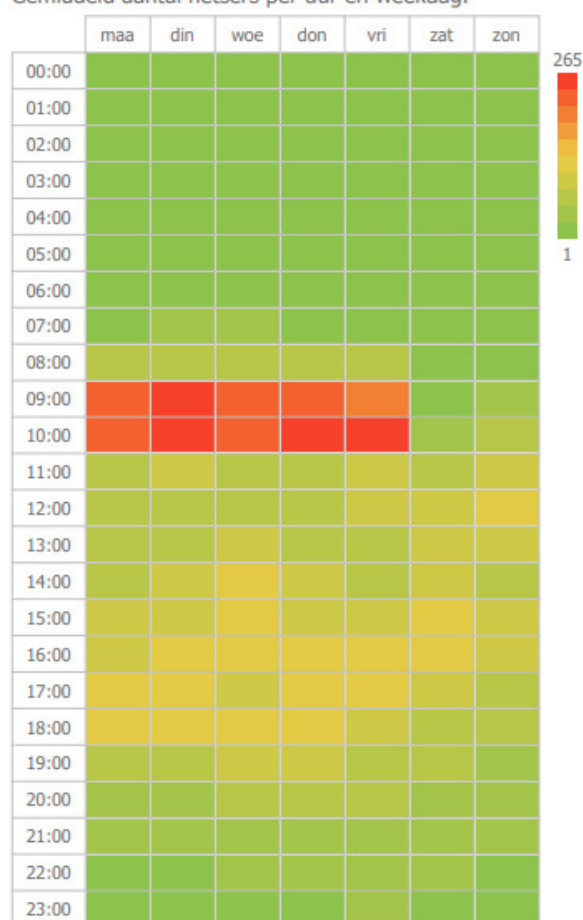
Gemiddeld aantal fietsers per uur en werkdag.



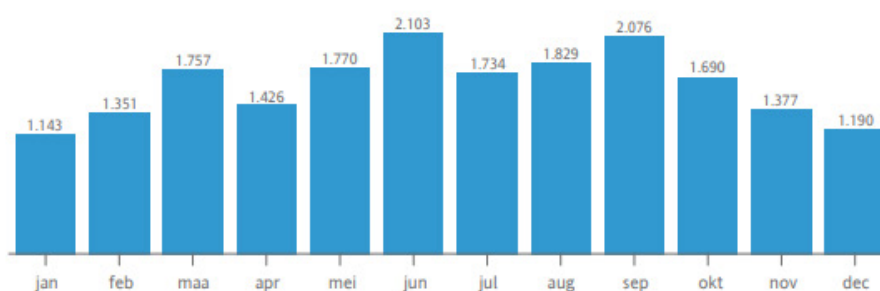
Gemiddeld aantal fietsers per rijrichting op een werkdag.



Gemiddeld aantal fietsers per uur en weekdag.



Gemiddeld aantal fietsers op een werkdag, per maand.



Disclaimer: Een maand wordt in bovenstaande grafiek pas getoond wanneer er meer dan 15 dagen werd geteld.

☆ Telpunt: Herenthoutseweg oost (ECO_300019380)

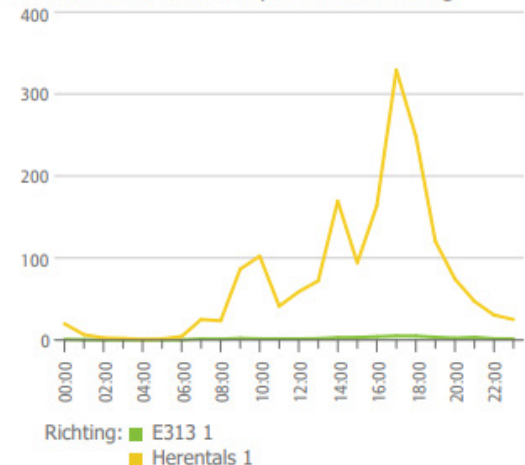
(bron: fietsbarometer provincie Antwerpen)

Recentst gemeten jaar

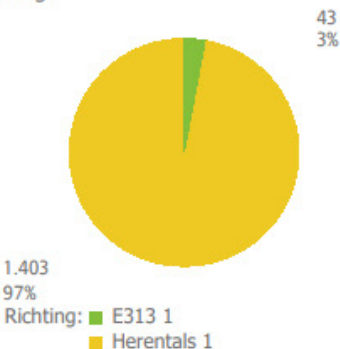
Periode: 17/10/2023 - 16/10/2024
Aantal dagen geteld: 366

Gemiddeld aantal fietsers op:
- een werkdag: 1.445
- een weekend-/feestdag: 950
- de topdag (donderdag 27/06/2024): 2.672

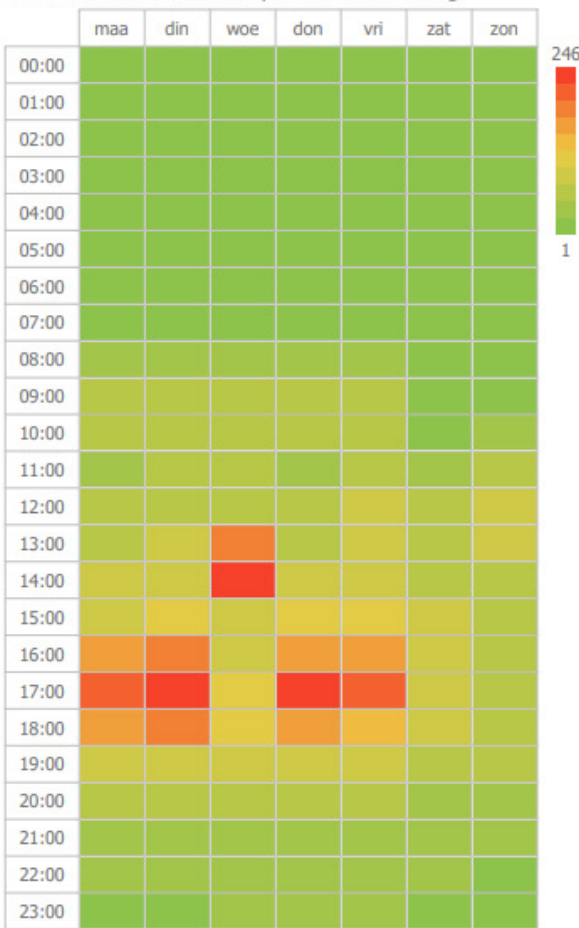
Gemiddeld aantal fietsers per uur en werkdag.



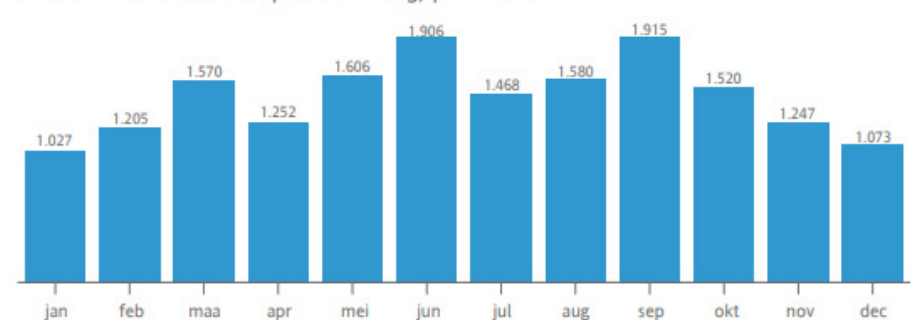
Gemiddeld aantal fietsers per rijrichting op een werkdag.



Gemiddeld aantal fietsers per uur en weekdag.



Gemiddeld aantal fietsers op een werkdag, per maand.



Disclaimer: Een maand wordt in bovenstaande grafiek pas getoond wanneer er meer dan 15 dagen werd geteld.

☆ Telpunt: Eilandje_Herenthoutseweg west
(ECO 300019379)

×

(bron: fietsbarometer provincie Antwerpen)

12.2 VERKEERSAFWIKKELING HERENTHOUTSEWEG

Bij de beoordeling van de verkeersafwikkeling wordt er een locatie toegevoegd ten opzichte van het druktebeeld hierboven. Het wegvak ter hoogte van de kanaalbrug wordt mee meegenomen omdat de MOBER 'project Kanaal-Zuid' aantoont dat het verkeer aan deze zijde van het kruispunt met de Meidoornlaan en Sint-Janneke drukker is.

5 locaties:

- Herenthoutseweg A: ter hoogte van kanaalbrug
- Herenthoutseweg B: tussen toegang centrale parking en kruispunt Meidoornlaan x Sint-Janneke
- Herenthoutseweg C: tussen toegang centrale parking en toegang leveringen Kaliber
- Herenthoutseweg D: tussen toegang leveringen Kaliber en kruispunt Veldhoven
- Herenthoutseweg E: ten zuiden van kruispunt Veldhoven

De verzadigingsgraad wordt berekend op basis van 2 capaciteiten.

- Standaard in Vlaanderen: 1000 pae/u/richting (p113, richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER, departement MOW)
- Norm Nederland voor dit type wegen: 800 pae/u/richting (gebiedsontsluitingsweg 50 km/u CROW ASVV 2004, publicatie 216)

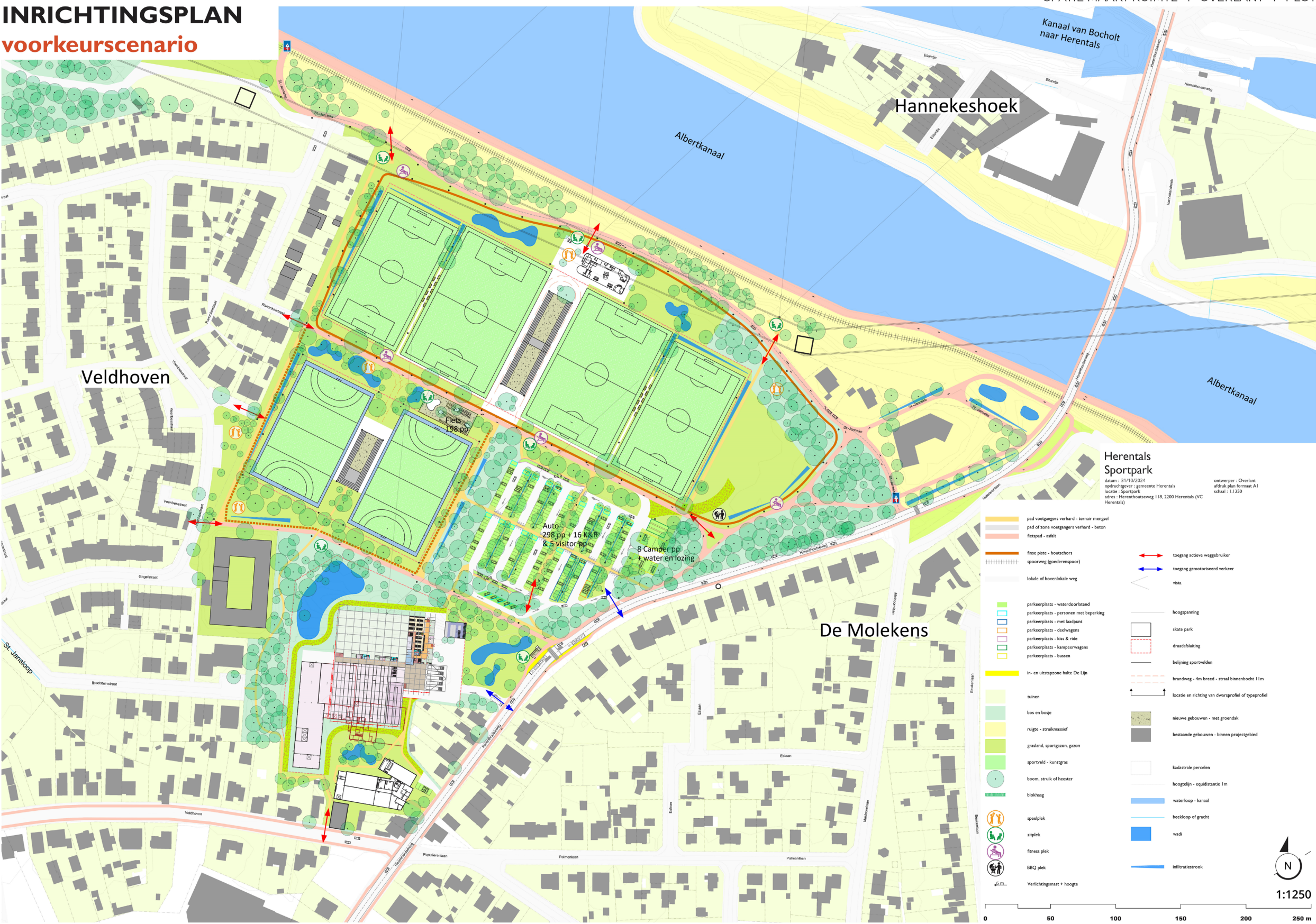
Er wordt een score toegekend aan de verzadigingsgraden conform het scoringskader uit het richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER, departement MOW (p.113).

Kwaliteitsniveau A: zeer goed	Een vlotte, en nagenoeg volledig vrije verkeersafwikkeling met een I/C van minder dan 35%;
Kwaliteitsniveau B: goed	Een vlotte verkeersafwikkeling met een I/C tussen de 35% en 50%;
Kwaliteitsniveau C: matig tot goed	Regelmatige verkeersafwikkeling met beperkte vrijheid en een I/C tussen de 50% en 75%;
Kwaliteitsniveau D: matig tot slecht	Onregelmatige verkeersafwikkeling met zeer beperkte vrijheid en een I/C tussen de 75% en 90%;
Kwaliteitsniveau E: slecht	Voortdurend onregelmatige verkeersafwikkeling met benadering van de capaciteit en een I/C tussen de 90% en 100%;
Kwaliteitsniveau F: zeer slecht	Stilstaand en zeer langzaam rijdend verkeer met een I/C die voortdurend tussen de 0% en 100% schommelt.

periode	locatie	richting	C	I	I/C	score	I	I/C	score	%pnt
OSP	A	↑ Herentals	1000	718	72%	C	679	68%	C	-4%
OSP	A	↓ E313/Herenthout	1000	575	58%	C	548	55%	C	-3%
OSP	B	↑ Herentals	1000	552	55%	C	513	51%	C	-4%
OSP	B	↓ E313/Herenthout	1000	469	47%	B	442	44%	B	-3%
OSP	C	↑ Herentals	1000	552	55%	C	566	57%	C	1%
OSP	C	↓ E313/Herenthout	1000	469	47%	B	389	39%	B	-8%
OSP	D	↑ Herentals	1000	556	56%	C	571	57%	C	1%
OSP	D	↓ E313/Herenthout	1000	468	47%	B	391	39%	B	-8%
OSP	E	↑ Herentals	1000	570	57%	C	571	57%	C	0%
OSP	E	↓ E313/Herenthout	1000	421	42%	B	390	39%	B	-3%
ASP	A	↑ Herentals	1000	688	69%	C	703	70%	C	2%
ASP	A	↓ E313/Herenthout	1000	633	63%	C	638	64%	C	1%
ASP	B	↑ Herentals	1000	585	59%	C	600	60%	C	2%
ASP	B	↓ E313/Herenthout	1000	549	55%	C	554	55%	C	1%
ASP	C	↑ Herentals	1000	585	59%	C	530	53%	C	-5%
ASP	C	↓ E313/Herenthout	1000	549	55%	C	590	59%	C	4%
ASP	D	↑ Herentals	1000	585	59%	C	531	53%	C	-5%
ASP	D	↓ E313/Herenthout	1000	549	55%	C	595	60%	C	5%
ASP	E	↑ Herentals	1000	534	53%	C	531	53%	C	0%
ASP	E	↓ E313/Herenthout	1000	564	56%	C	595	60%	C	3%

periode	locatie	richting	C	I	I/C	score	I2	I/C3	score	%pnt
OSP	A	↑ Herentals	800	718	90%	D	679	85%	D	-5%
OSP	A	↓ E313/Herenthout	800	575	72%	C	548	69%	C	-3%
OSP	B	↑ Herentals	800	552	69%	C	513	64%	C	-5%
OSP	B	↓ E313/Herenthout	800	469	59%	C	442	55%	C	-3%
OSP	C	↑ Herentals	800	552	69%	C	566	71%	C	2%
OSP	C	↓ E313/Herenthout	800	469	59%	C	389	49%	B	-10%
OSP	D	↑ Herentals	800	556	70%	C	571	71%	C	2%
OSP	D	↓ E313/Herenthout	800	468	59%	C	391	49%	B	-10%
OSP	E	↑ Herentals	800	570	71%	C	571	71%	C	0%
OSP	E	↓ E313/Herenthout	800	421	53%	C	390	49%	B	-4%
ASP	A	↑ Herentals	800	688	86%	D	703	88%	D	2%
ASP	A	↓ E313/Herenthout	800	633	79%	D	638	80%	D	1%
ASP	B	↑ Herentals	800	585	73%	C	600	75%	D	2%
ASP	B	↓ E313/Herenthout	800	549	69%	C	554	69%	C	1%
ASP	C	↑ Herentals	800	585	73%	C	530	66%	C	-7%
ASP	C	↓ E313/Herenthout	800	549	69%	C	590	74%	C	5%
ASP	D	↑ Herentals	800	585	73%	C	531	66%	C	-7%
ASP	D	↓ E313/Herenthout	800	549	69%	C	595	74%	C	6%
ASP	E	↑ Herentals	800	534	67%	C	531	66%	C	0%
ASP	E	↓ E313/Herenthout	800	564	71%	C	595	74%	C	4%

INRICHTINGSPLAN
voorkeurscenario



Auteur document:

Gijs Dayers, PLOT Ruimtelijk Management



11 BIJLAGE 2 : BEPALING (GEEN) PLAN-MER



Bepaling over de plan-MER-plicht van het RUP Sportpark Sint-Janneke te Herentals

Dossiernummer: SCRI24035

1. Toetsing aan het toepassingsgebied¹

De stad Herentals stelt een RUP op ter bijgestuurde ontwikkeling van een gebied ten zuiden van de stadskern als groene, met de omgeving verweven, multimodaal bereikbare sport- en recreatiesite, samen met de kwalitatieve herontwikkeling van een bedrijfszone (te herbestemmen van gebied voor beschutte werkplaatsen en bufferzone naar gebied voor verweefbare bedrijvigheid), en het dito herbestemmen tot woongebied, van een bewoonde deelzone, eerder ingepland via BPA St.-Janneke en het gewestplan (met bestemming woonuitbreidingsgebied en agrarisch gebied).

Het Team Omgevingseffecten ontving op 21/11/24 de scopingnota (versie november 2024). Op deze versie van de scopingnota (en analoog voor de toelichtingsnota) had het Team Omgevingseffecten een paar gerichte opmerkingen, inzake de status van een deels als habitat gekarteerde polygoon, en de op basis van voorgelegde analyse zinvol aan te scherpen formulering van de conclusie. Er werden daarom aanpassingen/aanvullingen gevraagd op 8/1/2025. De scopingnota en toelichtingsnota werden opnieuw ingediend op 9/1/2025. Eerder werden ook de startnota, adviezen en inspraakreacties bezorgd.

Zoals in de scopingnota aangegeven wordt, komt het RUP in aanmerking voor een onderzoek tot milieueffectrapportage.

Het Team Omgevingseffecten dient vóór de voorlopige vaststelling te bepalen of er al dan niet een milieueffectrapport (plan-MER) moet worden opgesteld.

2. Inhoudelijke toetsing van het onderzoek tot milieueffectrapportage

Bij de overweging of er al dan niet een plan-MER opgesteld moet worden, houdt het Team Omgevingseffecten rekening met de startnota, de resultaten van de participatie, de adviezen en met de verwerking hiervan in de scopingnota.

De scopingnota bevat een beschrijving van de doelstellingen, reikwijdte en detailleringsniveau van het voorgenomen RUP en de daarop afgestemde analyse van de te verwachten milieueffecten.

De periode van raadpleging liep van 1/5/2024 t.e.m. 30/6/2024 en een infomarkt vond plaats op 19/5/2024.

¹ Zoals vereist door artikel 2.2.4., §2, 6° VCRO en artikel 4.2.1. tot en met 4.2.3. DABM.

Alle opmerkingen worden beschreven in hoofdstuk 0.2 van de scopingnota. In 0.3 wordt ook kort vermeld waar de opmerkingen verwerkt zijn.

De ontvangen adviezen bevatten geen opmerkingen over de beschrijving of de aanzienlijkheid van de milieueffecten, maar leggen wel enkele aandachtspunten, informatie of suggesties voor, ondermeer rond mobiliteit en ontharding. De opmerkingen werden op een voldoende wijze beantwoord of weerlegd in de scopingnota.

Er werd één inspraakreactie ontvangen, voornamelijk rond zachte mobiliteit. Ook deze opmerkingen werden voldoende beantwoord.

Gelet op het bovenstaande, en in het bijzonder rekening houdend met de in de scopingnota opgenomen beschrijving van de kenmerken van het voorgenomen RUP, van de effecten ervan en van de gebieden die door het RUP kunnen worden beïnvloed, en met de verwerking van de inspraak en adviezen en van zijn eigen opmerkingen, besluit het Team Omgevingseffecten dat werd aangetoond dat voorliggend plan geen aanzienlijke milieueffecten kan hebben.

3. Besluit

Op basis van bovenstaande motivering bepaalt het Team Omgevingseffecten dat er geen plan-MER opgesteld moet worden voor het voorliggende RUP.

Als het plan wijzigt n.a.v. de plenaire vergadering, het openbaar onderzoek of om een andere reden, dient u na te gaan of het uitgevoerde onderzoek tot milieueffectrapportage nog geldig is voor het gewijzigde plan. Indien nodig kan u Team Omgevingseffecten vragen om opnieuw na te gaan of de opmaak van een plan-MER nodig is. Mogelijk volgt daarna een nieuwe voorlopige vaststelling en een nieuw openbaar onderzoek.

Getekend door: Isabel Jacobs (Signature)
Getekend op: 2025-01-09 17:42:53 +01:0
Reden: Ik keur dit document goed

Jacobs Isabel  Vlaamse
overheid

Isabel Jacobs
Afdelingshoofd
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP)