

**PROVINCIE ANTWERPEN**  
**STAD HERENTALS**

**GEMEENTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN**  
**“ENGELSE WIJK”**  
**TOELICHTINGSNOTA**

**bvba Advies Ruimtelijke Kwaliteit (bvba ARK)**  
Augustijnlaan 87 bus 103  
2200 Herentals  
tel.: 014/22.28.28  
fax.: 014/22.28.29  
ref. 10102109.08 – 10.09.2013  
stedenbouwkundige E. Bellens  
architect - stedenbouwkundige L. Michiel



advisie ruimtelijke kwaliteit

<p><b>Voorlopige vaststelling door de gemeenteraad van Herentals in zitting van ..../....</b></p> <p>Bij bevel: De secretaris</p> <p>De voorzitter van de gemeenteraad</p> <p>De secretaris</p>	<p>Het college van burgemeester en schepenen van Herentals bevestigt dat onderhavige toelichtingsnota ter inzage van het publiek werden neergelegd gedurende het openbaar onderzoek van ..../.... tot ..../....</p> <p>Bij bevel: De burgemeester</p>
<p><b>Definitieve vaststelling door de gemeenteraad van Herentals in zitting van ..../....</b></p> <p>Bij bevel: De secretaris</p> <p>De voorzitter van de gemeenteraad</p>	<p>Goedkeuring door de bestendige deputatie van de provincie Antwerpen in zitting van ..../....</p> <p>Bij bevel: De provinciegriffier</p>

## INHOUDSTABEL

6.	INHOUDELIJKE ONDERBOUWING VAN HET RUP.....	18
1. INLEIDING.....		18
1.1. Anleiding tot de opmaak van het RUP.....	3	
1.2. Wat is een structuurplan?.....	3	
1.3. Wat is een ruimtelijke uitvoeringsplan?.....	4	
1.4. Situering.....	4	
1.5. Historiek planproces.....	4	
2. SITUERING HERENTALS OP MACRO – NIVEAU .....	5	
3. HERENTALS OP MESO – NIVEAU.....	5	
3.1. Herentals op meso – niveau.....	5	
3.2. Bestaande ruimtelijke structuur Herentals.....	6	
3.3. Bestaande ruimtelijke structuur Herentals-centrum.....	6	
4. PLANNINGSCONTEXT OP MESO - NIVEAU.....	7	
4.1. Internationale planvorming.....	7	
4.2. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV).....	7	
4.3. Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen (RSPA).8		
4.4. Ruimtelijk Structuurplan Herentals (GRS-Herentals).9		
5. PLAN- & STUDIEGEBIED.....	12	
5.1. Juridische en feitelijke toestand.....	12	
5.1.1. Toelichting bij de juridische toestand.....	12	
5.1.2. Toelichting bij de feitelijke toestand.....	15	
5.2. Relevantie kennis.....	15	
5.2.1. Mobiliteitsplan.....	15	
5.2.2. Verkeersstudie lagere school.....	16	
6.	INHOUDELIJKE ONDERBOUWING VAN HET RUP.....	18
6.1. Historiek plangebied.....		
6.2. Engelse Wijk.....	23	
6.3. Katholieke Onderwijs Stad Herentals kOsh).....	25	
6.4. Alternatieve ontwikkeling kOsh-site.....	26	
6.5. Gemeenschapsonderwijs.....	26	
6.6. Verkeer.....	27	
6.6.1. Verkeerscirculatie.....	27	
6.6.2. Parkeren.....	30	
6.7. Stedelijke recreatie.....	34	
6.8. Volkstuinen.....	34	
6.9. Woningdichtheid.....	35	
6.10. Waterhuishouding.....	35	
6.11. Visie.....	36	
6.12. Concepten.....	36	
6.13. Ontwerp.....	37	
6.14. Consequenties van het RUP.....	38	
7.	TOETSING.....	38
7.1.	Inleiding.....	38
7.2.	Toetsing aan het RSV .....	38
7.3.	Toetsing aan het RSPA .....	39
7.4.	Toetsing aan het GRS-Herentals .....	39
7.5.	Watertoets.....	40
7.6.	Toetsing aan de plan MER-screening .....	41
7.7.	Toegankelijkheid.....	41
7.8.	Planbaten / planschade.....	41
7.9.	Archeologie.....	41

8. ONTEIGENINGSSPLAN.....41  
 9. RUIMTEBALANS.....42

## KAARTENLIJST

	KAARTENLIJST	BIJLAGEN
kaart 01	Situering plangebied op stratenplan	bijlage 01 verzoek tot raadpleging dd. 29.10.2012
kaart 02	Situering plangebied op luchtfoto	ref. 10102113.02 + adviezen + bundeling adviezen
kaart 03	Herentals op macro-niveau	beslissing MER – cel betreffende het onderzoek tot
kaart 04	Herentals op meso-niveau	milieueffectrapportage dd. 15.01.2013
kaart 05	Bestaande ruimtelijke structuur Herentals	overzicht vragen en bemerkingen bevolking
kaart 06	Bestaande ruimtelijke structuur centrum & ring zuid	dd. 17.12.2012
kaart 07	Gewenste ruimtelijke structuur Herentals	verslag plenaire vergadering dd. 08.03.2013 + adviezen
kaart 08	Gewenste ruimtelijke structuur centrum & ring zuid	haalbaarheidsstudie kOsh huisvesting eerste graad en
kaart 09	Situering plangebied op gewestplan	centraal secretariaat
kaart 10	Voorontwerp lagere school (1998)	MOBER kOsh dd. december 2012
kaart 11	Voorstel verkeersstructuur i.f.v. lagere school (1999)	Advies GeCoRo dd. 05.09.2013 m.b.t. adviezen en be-
kaart 12	BPA 'Engelse Wijk' – ontwerp april 2003	zwaren
kaart 13	BPA 'Engelse Wijk' – ontwerp november 2004	
kaart 14	Inplantingsplan school bijzonder onderwijs	
kaart 15	Potenties binnengebieden inzake parkeren	
kaart 16	Watertoets	

## 1. INLEIDING

### 1.1. Aanleiding tot de opmaak van het RUP

In uitvoering van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Herentals (GRS-Herentals) heeft het stadsbestuur van Herentals beslist om over te gaan tot de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) 'Engelse Wijk'. Conform het GRS is het belangrijkste opzet van het RUP de omvorming van het statuut van het gebied van militair domein naar woongebied. Dit enerzijds om de eigenaars/bewoners rechtszekerheid te verschaffen maar anderzijds om de achteruitgang van de wijk tegen te gaan.

Het militair gebied bestaat hoofdzakelijk uit woningen. Daarvan worden 100 woningen beheerd door de Centrale Dienst voor Sociale en Culturele Actie (CDSCA) ten behoeve van de leden van de militaire gemeenschap.

De wijk was gekend als een groene, bloemrijke, verzorgde wijk. Met enige zin voor overdrijven kon men spreken van een tuinwijk. Begin de jaren negentig zijn de Engelse militairen echter weggetrokken. De woningen werden ter beschikking gesteld van de huidige bewoners. Sindsdien kent de wijk een niet zo gunstige metamorfose: beplanting verdwijnt, voor- en zijtuinstroken worden ingenomen door gesparkeerde voertuigen, bijgebouwtjes worden opgericht, ... Bovendien is desafectatie van deze woonwijk door het Ministerie van Landsverdediging in de toekomst nooit uit te sluiten. In dat geval dreigen de woningen zonevreemd te worden.

Bedoeling is om de wijk terug de uitstraling en het karakter te geven die ze in het verleden had.

Om de woonkwaliteit van de wijk extra impulsen te geven wordt d.m.v. een RUP de ontsluiting van de binngengebieden geoptimaliseerd i.f.v. garages/parking en dagrecreatie.

Minstens een even belangrijke doelstelling van het RUP is de mogelijkheid te creëren om de inplanting van een school secundair onderwijs, eerste graad voor ca. 1.000 leerlingen, mogelijk te maken. Anno 2001 werd het onderwijslandschap in Herentals grondig hertekend. De 5 vrije secundaire scholen vormen voortaan één scholengemeenschap kOsh (Katholieke Onderwijs Stad Herentals). Opzet is dat op de site niet alleen een school maar ook het centraal secretariaat wordt ingeplant. Door de gedeeltelijke ligging in militair gebied worden die plannen momenteel gehypothekeerd.

### 1.2. Wat is een structuurplan?

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Herentals (GRS-Herentals) is een beleidsdocument waarin de grote lijnen voor de toekomstige ontwikkeling van Herentals worden uitgezet. Het betreft een visie die aan geeft hoe in Herentals best met de beschikbare ruimte wordt omgaan.

Een structuurplan is niet bindend voor de individuele burger. Het is geen rechtstreekse basis voor het verlenen of weigeren van een steenbergeskundige vergunning of verkavelingsvergunning.

### **1.3. Wat is een ruimtelijk uitvoeringsplan?**

De principes die werden vastgelegd in het GRS-Herentals worden vertaald in ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's). Een RUP legt vast wat er op het vlak van ruimtelijke ordening in de toekomst in een gebied mogelijk is.

### **1.4. Situering.....*kaarten 01 en 02***

Het plangebied situeert zich in het centrum van Herentals, ca. 600 meter ten zuidwesten van de Grote Markt, het hart van de stad.  
Het plangebied bevindt zich in het woonblok omgesloten door de Lierseweg (invalsweg Herentals), St.-Jansstraat, Scheppersstraat en ringlaan.  
Het plangebied is op het gewestplan deels als militair gebied en deels als woongebied ingekleurd.

Het militair gebied, ingetekend op het gewestplan, heeft een oppervlakte van ca. 6,79 ha.

Het ganse plangebied heeft een oppervlakte van ca. 7,85 ha.

Om planologische redenen wordt er een onderscheid gemaakt tussen het plangebied en studiegebied: studiegebied = plangebied + onmiddellijke omgeving.

### **1.5. Historiek planproces.....*bijlagen 01, 02, 03 en 04***

Op het gewestplan staat de 'Engelse Wijk' ingekleurd als militair gebied. De omgeving betreft woongebied.

Op 13.12.1999 besliste het college van burgemeester en schepenen om via de opmaak van een bijzonder plan van aanleg de bestemming 'militair gebied' te wijzigen naar 'woongebied'.

In november 2004 werd beslist om de procedure stop te zetten.

Op 26.08.2010 werd het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Herentals door de deputatie van de provincie Antwerpen goedgekeurd.  
In het bindende gedeelte van het GRS is de bindende bepaling opgenomen dat het BPA 'Engelse Wijk' verder zal worden afgewerkt als gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Op 29.10.2012 werd het 'verzoek tot raadpleging', in het kader van de opmaak van een plan-MER, opgemaakt. ....*bijlage 01*

In het aangetekend schrijven van 15.01.2013 van de dienst MER werd geconcludeerd dat het voorgenomen plan geen aanleiding geeft tot aanzienlijke milieugevolgen en dat de opmaak van een plan-MER niet nodig is.....*bijlage 02*

Op 28.11.2012 werd het voorontwerp voorgelegd aan de GeCoRo.  
Op 17.12.2012 werd het voorontwerp toegelicht aan de bewoners.....*bijlage 03*

Op 27.02.2013 werd het aangepast voorontwerp voorgelegd aan de GeCoRo.

Op 08.03.2013 werd de plenaire vergadering georganiseerd.....*bijlage 04*

Van 31.05.2013 t.e.m. 29.07.2013 werd het openbaar onderzoek georganiseerd.

Op 05.09.2013 bracht de GeCoRo advies uit. ....*bijlage 07*  
In onderhavige nota (dd. 10.09.2013 ref. 10102109.08) werd rekening gehouden met het verslag en de adviezen naar aanleiding van deze plenaire vergadering en het advies van de GeCoRo.

## **2. SITUERING HERENTALS OP MACRO-NIVEAU.....kaart 03**

### **3. HERENTALS OP MESO - NIVEAU**

De stad Herentals ligt ten noordoosten van de Vlaamse Ruit in het arrondissement Turnhout en behoort tot de Kempische As. De Kempische As is een rij van opeenvolgende kleinstedelijke gebieden bestaande uit: Herentals, Geel, Mol, Lommel en Overpelt-Neerpelt.

De afstanden (over de weg) tot de belangrijkste omliggende centra bedragen: Turnhout 32,4 km; Geel 13,2 km; Mol 24,5 km; Antwerpen 31,7 km; Mechelen 36,8 km en Brussel 67,3 km.

Landschappelijk vormt de stad een onderdeel van de Kempen.

De hoofdwegen E313 (Antwerpen – Hasselt) en E34 (Antwerpen – Turnhout – Eindhoven) ontsluiten de Kempen voor het wegverkeer.

Het Albertkanaal legt de verbinding met Antwerpen en geeft een belangrijke industriële impuls aan het gebied.

Verder zijn er de spoerverbindingen, zowel voor personen (naar Mechelen – Brussel, Antwerpen, Turnhout en Hasselt – Genk) als voor vrachtverkeer (IJzeren Rijn).

De E313 en het Albertkanaal vormen op Europees niveau een belangrijke vervoerscorridor.

Het invloedsgebied van Herentals voor voorzieningen is beperkt tot de omliggende gemeenten.

### **3.1. Herentals op meso – niveau.....kaart 04**

De stad Herentals telt 8 aangrenzende gemeenten: Vorselaar, Lille (deelgemeente Poederlee) en Kasterlee (deelgemeente Lichtaart) in het noorden, Olen in het oosten, Westerlo en Heist-op-den-Berg (deelgemeente Wiekevorst) in het zuiden en Herenthout en Grobbendonk (deelgemeente Bouwel) in het westen.

Het Albertkanaal, het kanaal Bocholt - Herentals (ook Kempisch kanaal genoemd), de E313, de ringlaan (R15) en een aantal gewestwegen zijn structurerende elementen voor de gemeente.

De volgende natuurlijke ruimtelijk structuurbepalende systemen kunnen worden onderscheiden in de omgeving van Herentals:

- vallei van de Aa;
- zandrug en bossen van Herentals – Lichtaart – Kasterlee – Retie (Kempense Heuvelrug);
- vallei van de Kleine Nete.

### **3.2. Bestaande ruimtelijke structuur Herentals.....kaart 05**

De stad Herentals kent op haar grondgebied een aantal duidelijk homogene delen. Ruw geschat bestaat Herentals uit:

- een laagdynamisch, overwegend open noordelijk deel;
- een hoogdynamisch en overwegend bebouwd centraal deel;
- een overwegend open zuidelijk deel;
- ten oosten van het centrale bebouwde deel komt een belangrijke, grotendeels onbebouwde ruimte voor.

Binnen het noordelijk deel kunnen we duidelijk nog een onderscheid maken tussen drie parallelle strips.

Het open landschap van de vallei van de Aa in het noorden is geheel onbebouwd en contrasteert fel met de gesloten, beboste en reliëfrijke centrale strip. De vallei van de Aa wordt uitsluitend doorsneden door de Poederleeseweg, terwijl de Kempense Heuvelrug doorsneden wordt door bewoning en sportinfrastructuur.

De Netevallei vormt de zuidelijke strip. De wisselwerking met de bosrijke heuvelrug enerzijds en het onbebouwde deel van de gemeente anderzijds, speelt hier een belangrijke rol.

Het centrale bebouwde deel van de gemeente, de stad en haar omving, omvat een grote afwisseling van functies. Het gebied bevat een aantal belangrijke wegen (o.a. de E313 en de ring rond Herentals), twee kanalen, verschillende regionale en lokale bedrijventerreinen, een aantal periferie gelegen woonwijken en een historisch centrum met kernwinkelapparaat.

Het zuidelijk deel is vrij eenvoudig gestructureerd met twee aaneengesloten kerken (Noorderwijk en Morkhoven) in het oostelijk deel en

### **een agrarisch gebied afgewisseld met verspreide bebouwing in het westelijk deel. In hoofdzaak ontsluiten lokale wegen dit gebied.**

Het oostelijke onbebouwde deel wordt doorsneden door een aantal belangrijke infrastructuren.

### **3.3. Bestaande ruimtelijke structuur Herentals-centrum .kaart 06**

Het plangebied is gesitueerd in het centrum, meer bepaald tussen de Lierseweg, de St.-Jansstraat en de ringlaan.

De site is te omschrijven als een woongebied dat grotendeels opgezet is volgens een rasterpatroon dat loodrecht op de Lierseweg staat.

#### 4. PLANNINGSCONTEXT OP MESO - NIVEAU

##### 4.1. Internationale planvorming

Ramsar-gebieden, vogelrichtingebieden en habitatrichtingebieden zijn elementen van Europees beleid met een ruimtelijke impact. Ramsar-gebieden en vogelrichtingebieden komen in Herentals niet voor. Habitatrichtlingebieden komen in Herentals en directe omgeving wel voor, maar zijn niet relevant m.b.t. het studiegebied.

##### 4.2. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)<sup>1</sup>

Uit het RSV (gewenste ruimtelijke structuur) werden de relevante elementen geput:

- Herentals is geselecteerd als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied en wordt behalve door Heist-op-den-Berg omgeven door buitengebieden. Herentals geldt als goed uitgeruste kleine stad volgens de stedelijke hiërarchie uit verschillende wetenschappelijke analyses.
- In structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden moet het beleid op gericht zijn 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 economische activiteiten.
- Het afbakenen van structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden is een provinciale taakstelling. Het planningsproces m.b.t. de afbakening van het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Herentals werd opgestart, maar er zijn nog geen concrete resultaten gekend. Gelet op de situering van het plangebied kan/mag worden aangenomen dat het plangebied binnen de grenzen van het kleinstedelijk gebied Herentals is gelegen.

##### Doelstellingen m.b.t. de stedelijke gebieden zijn o.a.:

- het stimuleren en concentreren van activiteiten;
- het vernieuwen van de stedelijke woon- en werkstructuur door strategische stedelijke projecten;
- het ontwikkelen van nieuwe woningtypologieën en kwalitatieve woonomgevingen;
- het leefbaar en bereikbaar houden door andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid;
- het verminderen van het ongeordend uitzwermen van functies.
- Ontwikkelingsperspectieven m.b.t. stedelijke gebieden zijn o.a.:
  - minimale woningdichtheid van 25 woningen/ha;
  - differentiatie en verbetering van de woningvoorraad;
  - versterken multifunctionaliteit;
  - kantoren aan knooppunten van openbaar vervoer;
  - afstemmen van voorzieningen op het belang van het stedelijk gebied;
  - bundelen van kleinhandel;
  - zorg voor collectieve en openbare ruimten;
  - stedelijke mobiliteit en locatiebeleid.
- Volgende wegen werden op Vlaams niveau geselecteerd:
  - E313 als primaire weg type I / hoofdweg: weg met een internationale en een gewestelijke verbindingsfunctie;

<sup>1</sup> Op 23.09.1997 werd het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen definitief vastgelegd.

- de ring (R15) en de N152, tussen ring en E313, werden geselecteerd als primaire wegen II: wegen met een verzamelfunctie op Vlaams niveau. Voor primaire wegen II geldt o.m. als ontwikkelingsperspectief: geen nieuwe rechtstreekse toegang tot particulier terrein.

#### 4.3. Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen (RSPA)<sup>2</sup>

Uit het RSA (gewenste ruimtelijke structuur) werden de relevante elementen geput:

- “**Ontwikkelingsperspectief voor het kleinstedelijk gebied Herentals**

*Herentals is een onderdeel van de Kempische As. Het is één van de verstedelijkingsspunten daarin. De toekomstige rol van Herentals voor de provincie is meervoudig. Ten eerste veronderstelt de rol van Herentals als kleinstedelijk gebied een sterk profiel als knooppunt van stedelijke functies. Dit wordt gerealiseerd in de historische kern en de gebieden van lage dichtheid aan de rand daarvan. Ten tweede wordt deze rol ook sterk bepaald door de nabijheid van grote natuurlijke gehelen: de valleien van Kleine Nete en Aa en de beboste zandrug van Lichtaart – Kasterlee daartussen. Herentals mag niet verder uitgroeien ten kosten daarvan. Het heeft daardoor een rol in de ontwikkeling maar ook in de beheersing van actieve en passieve recreatie. Ten derde heeft Herentals (samen met Geel-punt) een rol als poort van provinciaal niveau in het economisch netwerk van het Albertkanaal. Productie maar in het bijzonder ook distributie worden daardoor belangrijke functies. De multi-*

- modale potenties van het Albertkanaal, de spoorweg en E313 moeten daarvoor worden ontwikkeld. Om de leefbaarheid van Herentals te vrijwaren is een tweedeling nodig tussen ‘Herentals centrum’ (kleinstedelijk gebied) en ‘Herentals poort’ (economisch netwerk Albertkanaal). Beide kunnen echter deel uitmaken van het kleinstedelijk gebied.

**Belangrijk aandachtspunt in Herentals is het omgaan met de historische stedelijke structuur. In Herentals ligt de nadruk op het hergebruiken en optimaliseren van de bestaande structuur.** De stationsomgeving is daarin een potentie. Afbakening van het kleinstedelijke gebied is een belangrijk instrument om verdere uitgroei en bijhorende verzwakking van ‘Herentals stad’ tegen te gaan.

Structuurbepalende elementen van provinciaal niveau zijn: de vallei van de Kleine Nete, de beboste zandrug van Lichtaart – Kasterlee, het kanaal Bocholt - Herentals, de ‘poort’ Herentals rond het Albertkanaal, E313 en de spoorwegen (Antwerpen – Turnhout en IJzeren Rijn).<sup>2</sup>

- Voor de deelruimte ‘Kempische As’ zijn de doelstellingen o.a.:
  - verdichting in kleinstedelijke gebieden;
  - uitbouwen van stationsomgevingen;
  - bundelen en selecteren van stedelijke functies als uitwerking van complementariteit in het netwerk ... nieuwe dichtere woonomgevingen ontwikkelen.

<sup>2</sup> Het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen werd op 10.07.2001 door de Vlaamse regering definitief goedgekeurd.  
Op 04.05.2011 werd de partiele herziening definitief vastgelegd.

#### **4.4. Ruimtelijk Structuurplan Herentals<sup>3</sup>**

##### **.....kaarten 07 en 08**

Uit het GRS-Herentals – gewenste ruimtelijke structuur – werden de relevante elementen geput.

###### **□ Deelruimte hogedynamisch Herentals - visie**

- De globale hoge ruimtelijke draagkracht van de deelruimte leent zich tot hogedynamische activiteiten zoals bedrijventerreinen, commerciële activiteiten met bovenlokale uitstraling, wonen in stedelijke dichtheden en dynamische vormen van recreatie.

■ In deze deelruimte zal een krachtig centrum en een aantrekkelijke rand gerealiseerd worden. In het centrum worden centrumvoorzieningen geconcentreerd in verweving met wonen. De rand dient voor functies die niet in het centrum verdragen worden en wonen. Tevens dient de bereikbaarheid en de interne verkeersstructuur van het centrum geoptimaliseerd te worden.

###### **□ Deelruimte centrum - ontwikkelingsperspectieven**

- In het centrum dienen woonprojecten aan hoge dichtheden te gebeuren. Wonen boven winkels dient gestimuleerd te worden. Voor nieuwe woonprojecten dient in het bijzonder aandacht te gaan naar de beeldkwaliteit van het project in zijn omgeving. Het aanbod aan woningen in het centrum dient bij

voorkeur gediversifieerd te zijn. Hoogbouw wordt niet toegestaan.

- Het basisweefsel van de aantrekkelijke rand (dit is het gebied tussen de Vesten en de ring en de ruime stationsomgeving) bestaat uit aangename woonomgevingen. Milderende maatregelen zijn gerechtvaardigd t.o.v. onleefbaarheid t.g.v. storende functies in deze woonomgevingen. Voldoende aandacht voor groen, speelpleintjes en een gediversifieerd aanbod aan woonmilieus dragen bij aan een hoge ruimtelijke kwaliteit. Voor de stedelijke gebieden is een na te streven woningdichtheid van min. 25 woningen/ha, uitgedrukt op een ruimtelijk samenhangend geheel, als een stedelijke dichtheid te beschouwen. Verdichting in de stedelijke gebieden moet echter gezien worden als een dichtheidsbeheer waar zowel aandacht gaat naar verdichting, ontlasting als naar het vrijwaren van bepaalde gebieden. Op bepaalde locaties in het stedelijk gebied zullen bv. structurerende elementen van de openruimte structuur hierbij in overweging kunnen genomen worden, op voorwaarde dat wordt aangegetoond dat de taakstelling inzake bijkomende woningen niet in het gedrang wordt gebracht. Afhankelijk van de draagkracht van de omgeving wordt hoogbouw toegestaan.

###### **□ Deelruimte ring zuid – ontwikkelingsperspectieven**

- Hier wordt getracht de ring te integreren in de stedelijke ruimte. De ring dient de geleiding van het verkeer van en naar het centrum te ondersteunen door middel van haar stedelijk voorkomen.

voorkeur gediversifieerd te zijn. Hoogbouw wordt niet toege-

staan.

- Het basisweefsel van de aantrekkelijke rand (dit is het gebied tussen de Vesten en de ring en de ruime stationsomgeving) bestaat uit aangename woonomgevingen. Milderende maatregelen zijn gerechtvaardigd t.o.v. onleefbaarheid t.g.v. storende functies in deze woonomgevingen. Voldoende aandacht voor groen, speelpleintjes en een gediversifieerd aanbod aan woonmilieus dragen bij aan een hoge ruimtelijke kwaliteit. Voor de stedelijke gebieden is een na te streven woningdichtheid van min. 25 woningen/ha, uitgedrukt op een ruimtelijk samenhangend geheel, als een stedelijke dichtheid te beschouwen. Verdichting in de stedelijke gebieden moet echter gezien worden als een dichtheidsbeheer waar zowel aandacht gaat naar verdichting, ontlasting als naar het vrijwaren van bepaalde gebieden. Op bepaalde locaties in het stedelijk gebied zullen bv. structurerende elementen van de openruimte structuur hierbij in overweging kunnen genomen worden, op voorwaarde dat wordt aangegetoond dat de taakstelling inzake bijkomende woningen niet in het gedrang wordt gebracht. Afhankelijk van de draagkracht van de omgeving wordt hoogbouw toegestaan.

###### **□ Deelruimte ring zuid – ontwikkelingsperspectieven**

- Hier wordt getracht de ring te integreren in de stedelijke ruimte. De ring dient de geleiding van het verkeer van en naar het centrum te ondersteunen door middel van haar stedelijk voorkomen.

<sup>3</sup> Het Ruimtelijk Structuurplan Herentals werd door de deputatie van de provincie Antwerpen goedgekeurd op 26.08.2010

- **Deelstructuur – nederzettingsstructuur**
  - Beleidsdoelstellingen
    - De kwaliteit van de woonomgeving wordt bepaald door de aanwezigheid en toegankelijkheid van groene ruimten, speel- en buurttvoorzieningen, verkeersleefbaarheid, veiligheid en het straatbeeld. Vandaar dat het aanbieden van een kwalitatieve woonomgeving ook specifieke voorzieningen (onderwijs, sport, ...) veronderstelt wat gevlogen heeft op (woon)dichtheden in gebieden en dus ook op de taakstelling van de stad. De ruimte die hiervoor noodzakelijk is, kan bijgevolg niet rechtstreeks worden ingenomen door woningen.
    - Als de stad aantrekkelijk wil zijn voor alle bevolkingsgroepen, is het belangrijk te streven naar een gevareerd en evenwichtig woningaanbod. Dit heeft onder meer betrekking op de onderlinge verhoudingen tussen appartementen en ééngezinswoningen, grootte van de woningen en comfort, prijs, huur- en koopwoningen. Om de woonmarkt voor alle sociale klassen toegankelijk te houden dient er voldoende ruimte voorzien te worden voor sociale woningbouw.
  - **Woningprogrammatie**
    - De woningprogrammatie betreft een suggestie aan de provincie.
    - De confrontatie tussen de behoefte en het aanbod geeft aan dat de voorraad aan bouwmogelijkheden tot 2007 voor het stedelijk gebied op een tekort en voor

- het buitengebied op een overschat wijst. Het actief beleid voor wonen van de stad zal zich in de eerste plaats richten op mogelijke ontwikkeling in het stedelijk gebied voor het wegwerken van het – theoretisch – tekort.
- Op basis van de inventaris van de bebouwbare gebieden uit het informatief deel wordt een beoordeling en selectie gemaakt van gebieden die volgens de gemeente voor ontwikkeling in aanmerking komen en gebieden die omwille van de gewenste ruimtelijke structuur beter niet ontwikkeld worden.
  - Het binnengebied ‘Engelse wijk’ (percelen 629/a, 630/b<sup>2</sup>, 631/f, 631/g, 631/h, 591/c<sup>3</sup>) werd in de woningprogrammatie opgenomen als ‘aan te snijden binnengebied in stedelijk gebied’.
  - Het binnengebied ‘De Poel’ (percelen 598/f, 600/a en 601/a) werd in de woningbouwprogrammatie opgenomen als ‘niet of slechts deels te ontwikkelen binnengebied in woongebied’ om reden dat de site eigendom is van het gemeenschapsonderwijs en de instelling plannen heeft om de bestaande school uit te breiden.
  - **Algemene ontwikkelingsperspectieven voor aan te snijden binnengebieden**
    - Bij de invulling dient de mogelijkheid voor het voorzien van doorgaande voet- en fietswegen onderzocht te worden. Intensief ruimtegebruik dient voorop te staan. In gebieden met meer dan 25 wooneenheden/ha dient

een groene ruimte, die dienst kan doen als speel- en/of ontmoetingsruimte, te worden voorzien.

- Een mix van woonvormen is gewenst.

- Lagere dichtheden (< 25 wo/ha) zijn aanvaardbaar t.h.v. de structurerende elementen van de openruimte structuur, op voorwaarde dat wordt aangevoerd dat de taakstelling inzake bijkomende woningen niet in het gedrang wordt gebracht.

#### ■ **Specifieke ontwikkelingsperspectieven binnengebieden in stedelijk gebied**

- De gemeente suggereert binnengebieden gelegen binnen de hypothese van afbakening van stedelijk gebied prioritair te ontwikkelen. Een actief beleid (projectondersteuning, opstellen RUP's, ...) wordt uitgewerkt. In binnengebieden in stedelijk gebied dient in principe aan minimaal 25 woningen/ha gebouwd te worden.
- Richtdichtheid binnengebied 'Engelse wijk' = 25 wo/ha.

#### ■ **Acties**

- Voor de ontwikkeling van binnengebieden dient voorafgaandelijk de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag of verkavelingsaanvraag een gedetailleerde ontwikkelingsvisie en structuurschets te worden uitgewerkt. De structuurschets geeft aan op welke wijze de ontwikkeling zich kwalitatief impast in de omgeving (ontsluiting, typologie, ...) en op welke wijze het project tegemoetkomt aan de vereisten en ontwikkelingsperspectieven omschreven in het structuurplan. De ont-

wikkelingsvisie annex structuurschets kunnen ook gehanteerd worden als basis voor de opmaak van een RUP.

- De gemeente kan voor woonwijk Engelse Wijk (militair domein conform het gewestplan) het in opmaak zijnde BPA omvormen tot een RUP. Belangrijkste opzet van het BPA was de omvorming van het statuut van het gebied op het gewestplan van militair domein naar woongebied.

#### □ **Bindende bepalingen – bindende acties**

- De opmaak van het RUP Engelse wijk staat opgenomen als bindende bepaling in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, dit als verderzetting van het BPA Engelse wijk dat in het verleden werd opgestart.

## 5. PLAN- & STUDIEGEBIED

### 5.1. Juridische & feitelijke toestand

De juridische toestand en de bestaande toestand van het studiegebied zijn weergegeven op afzonderlijke plannen:

- Feitelijke toestand annex fotoreeks
- Juridische toestand

#### 5.1.1. Toelichting bij de juridische toestand

Op het plan "juridische toestand" werd de juridische context - het wettelijk instrumentarium (plannen en verordeningen) dat op het studiegebied van toepassing is en daaruit voortvloeiende beperkingen inzake planning binnen het gebied – uitgetekend.

Met betrekking tot het studiegebied dat onderwerp uitmaakt van deze nota zijn volgende plannen en verordeningen van kracht:

#### Gewestplan Herentals – Mol KB 28/07/1978.....kaart 09

Het plangebied is gelegen in militair gebied en woongebied.

#### Bijzondere Plannen van Aanleg (BPA)

Binnen het studiegebied is geen BPA van toepassing.

#### Ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP)

Binnen het studiegebied zijn er geen ruimtelijke uitvoeringsplannen van toepassing.

## □ VEN/IVON-gebieden

Op het grondgebied van Herentals werden gebieden afgebakend, maar deze zijn niet relevant in het kader van dit RUP.

#### Goedgekeurde niet – vervallen verkavelingen

Op het plan 'juridische toestand' staan de afbakeningen van de relevante verkavelingen in de omgeving van het plangebied uitgetekend. Tevens worden de voornaamste kenmerken vermeld: referentienummer, datum van goedkeuring, aantal loten, aard van de bebouwing (vrijstaand, gekoppeld,...) en gabarit (bouwlagen en dakvorm).

In het plangebied zijn geen verkavelingen gelegen.

#### Beschermd monumenten, geklasseerde landschappen en stads-/dorpsgezichten

Binnen het studiegebied zijn er geen beschermd monumenten, geklasseerde landschappen of stads-/dorpsgezichten.

In de ommiddellijke omgeving van het plangebied (cf. plan 'juridische toestand') zijn er wel enkele panden gelegen die in de inventaris Bouwkundig Erfgoed zijn opgenomen:

- St.-Jansstraat 4 - perceel 633/s4, maar het pand werd afgebroken en vervangen door nieuwbouw;

- Scheppersinstituut - St.-Jansstraat 124 – perceel 566/y;

- Lierseweg 3 - perceel 635/z4;

- Lierseweg 21 - perceel 633/x4.

- Goedgekeurde rooilijnplannen**  
De goedgekeurde rooilijnplannen worden op het plan 'juridische toestand' aangeduid met naam en datum van goedkeuring.  
In het plangebied zijn voor een beperkt deel de volgende rooilijnen gesitueerd:

- Bergenstraat KB 07.04.1960  
- Scheppersstraat KB 08.06.1972

**Atlas der buurtwegen**

In het plangebied komen geen voetwegen voor die opgenomen zijn in de atlas der buurtwegen. In de omgeving van het plangebied komen enkel voetweg nr 68 (in Scheppersstraat) en buurtweg 54 (St-Jansstraat) voor.

**Atlas der waterlopen**

In het plangebied en omgeving komen geen waterlopen voor opgenomen in de atlas der waterlopen.

**Biologische waarderingskaart**

Ten zuiden van de ring komt een biologisch zeer waardevol gebied voor op ca. 300 m van het plangebied.

**Overstromingsgebied**

Noch in het plangebied noch in de directe omgeving komen van nature overstrombare gebieden (NOG's), recent overstroombare gebieden (ROG's) of risicozones voor overstromingen voor. De site is conform de waternoets ook niet overstomingsgevoelig.

**Eigendomsstructuren**

De belangrijkste eigenaars binnen het plangebied werden met naam aangeduid op het 'juridisch plan':

- Ministerie Landsverdediging is eigenaar van de 100 militaire woningen en de volgende percelen 595/c (recreatie), 625/a (garages), 594/m (garages) en 590/p<sup>2</sup> (groenzone). CDSCA (Centrale Dienst voor Sociale en Culturele Actie) is beheerder.
- kOsh (Katholiek Onderwijs Stad Herentals) was reeds eigenaar van een deel van het binnengebied palende aan de leperstraat: percelen 630/b<sup>2</sup>, 631/h, 631/e, 519/c<sup>3</sup> (ca. 0,82 ha) en in gemeenschap van het perceel 631/g (ca. 0,17 ha). Recent (dd. 24.05.2011) heeft de scholengemeenschap ook de percelen 628/y<sup>2</sup> (buiten plangebied = 1.086 m<sup>2</sup>), 628/z<sup>2</sup> (buiten plangebied = 610 m<sup>2</sup>), 629/a, 631/f, 631/g en 631/d (ca. 0,91 ha) verworven. Totale oppervlakte kOsh-site: binnen plangebied ca. 1,73 ha en buiten plangebied ca. 0,17 ha.
- ARGO (Gemeenschapsonderwijs) is eigenaar van de percelen 598/f, 600/a, 601/a en 621/a (ca. 3,47 ha).

**Milieuvergunningen**

- Op het plan 'juridische toestand' werden de milieuvergunningen aangeduid met milieuklasse en datum van goedkeuring. Gelet op het feit dat het plangebied hoofdzakelijk bestaat uit woningen zijn het aantal milieuvergunningen/meldingen beperkt:
1. perceel 631/f: klasse 3, aansluiting op openbare riool.
  2. perceel 598/f: klasse 2, school en transformator.

**Goedgekeurde bouwvergunningen**

Op het plan 'juridische toestand' werden de percelen waarop de belangrijkste bouwvergunningen rusten aangegeven.

**1. perceel 631/f - voormalig sportcomplex, thans kOsh**

- 16.10.1995 ref. BV 1995/001117: bouwen sportcomplex
- 18.05.2009 ref. BV 2008/00293: bouwen verdiepingsvloer in bestaande vergunde sporthal.

**2. perceel 629/a – voormalig sportcomplex, thans kOsh**

- 27.10.2003 ref. BV 2003/00188: bouwen van een tuinhuis gekoppeld aan sportcomplex.

**3. perceel 625/a – Landsverdediging/CDSCA**

- 23.11.1983 ref. BV 1983/00141: oprichten van 27 garagedoboxen.

**4. perceel 597/m – Landsverdediging/CDSCA**

- 23.11.1983 ref. BV 1983/00141: oprichten van 27 garagedoboxen.

**5. percelen 598/f en 621/a – ARGO/Gemeenschapsonderwijs**

- 08.10.1985 ref. BV 1985/00140: plaatsen 20 container-elementen voor 4 klassen en 1 polyvalente zaal.
- 11.05.1989 ref. BV 1989/00088: oprichten 4 klassen en polyvalente zaal.
- 02.03.1990 ref. BV 1989/00201: oprichten voorlopige prefabhal voor culturele doeleinden i.f.v. school.
- 23.10.1990 ref. BV 1990/00178: slopen van 4 paviljoenen.
- 07.05.2009 ref. BV 2009/00013: bouwen van school voor bijzonder onderwijs BSBO
- 12.10.2010 ref. BV 2010/00151: regularisatie van bestaand domein, 5 klasunits en vellen van een boom.

**6. percelen 628/y2, 628/z2 en 631/f – kosh**

- 29.10.2012 ref. BV 2012/00158: verbouwen van een woning en een sportcentrum naar respectievelijk een administratief gebouw en turn- en sportzalen.

**Socio – economische vergunning**

- Binnen het studiegebied werden geen socio-economische vergunningen afgeleverd.

### **5.1.2. Toelichting bij de feitelijke toestand**

Op het plan ‘feitelijke toestand’ werd de bestaande structuur van het studiegebied gedetailleerd uitgetekend.

Op dit plan wordt de visuele waarneming van de ruimte weergegeven, die begrensd wordt door het uitzicht vanuit het openbaar domein. Op het plan zijn weergegeven:

- bebouwing met gabarit (aantal bouwlagen en dakvorm) en gelijkvloerse functie;
  - onbebouwde oppervlakten met functie;
  - toegangen tot...;
  - erfafscheidingen hoger dan 1,50 m;
  - straatmeubilair bepalend in het straatbeeld;
  - ontsluitingen uitsluitend voor voetgangers en fietsers;
  - parkings;
  - kenmerkende dwarsprofielen van de straten in het plangebied;
- Op het plan staan ook de opnameplaatsen voor foto’s aangeduid. De fotoreeks moet gezien worden als een aanvulling van het plan “feitelijke toestand”.

### **5.2. Relevantie kennis**

#### **5.2.1. Mobiliteitsplan**

Het mobiliteitsplan voor de stad Herentals werd parallel met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan opgemaakt.

Het mobiliteitsplan voor de stad Herentals werd voorgelegd aan de PAC (provinciale auditcommissie) en conform verklaard dd. 03.06.2002.

- Krachtlijnen zijn:
  - Een dienstenstrip rond het station.
  - Selectief auto-bereikbaar stadscentrum.
  - Een lussensysteem met parkings in het centrum.
- De verbetering van de bereikbaarheid van het station.
- De uitbouw van het openbaar vervoersnet met voornamelijk een hogere frequentie voor de bestaande buslijnen én een aanbod van een aantal nieuwe buslijnen (zoals de stadsbus en een pendelbus tussen het station en de industrieterreinen).
- De reorganisatie van de ringlaan.
- Het verbeteren van de fietsvoorzieningen.
- Uitbouw kwaliteitsvol voetgangersnetwerk in het centrum.

Om het beleid aangaande de wegeninfrastructuur te stroomlijnen werden de wegen op het grondgebied gecategoriseerd. De categorisering heeft enkel betrekking op de lokale wegen. De bovenlokale wegen – primaire en secundaire wegen – werden respectievelijk door het Vlaamse en provinciale niveau geselecteerd. Volgende tabel geeft een overzicht van de selectie van lokale wegen.

Anno 2008 heeft de stad Herentals beslist om het mobiliteitsplan ‘te verbreden en te verdiepen’. Bedoeling was om verschillende thema’s te herbekijken, waaronder de bestaande schoolomgevingen.

	Type I verbindingsweg	Type II gebiedontsluitingsweg	Type III erftoegangsweg	
<b>Thema</b>	<i>'interlokaal' verbinnend'</i>	<i>'lokaal' verbindend'</i>	<i>'onderliggend wegennet'</i>	
wegen m.b.t. Herentals	N153 Poeder- leesweg	■ Herenthout- seweg (Her- enthout) ■ Lichaarts- weg (Licht- aart) ■ St.-Jobstr. (Olen)	■ Augustijnenlaan – Belgielaan - Olym- piadeelaan ■ <i>Lierseweg (stadskern)</i> ■ Geelseweg ■ Wolfstee	<b>overige</b>  <b>BIBEKO halteren op rijbaan</b>
overwegen- de functie	verbinden op interlo- kaal niveau; ontsluiten en toegang geven en toegang geven zijn aanvullen- de functies	verbinden op <i>verzamelen</i> <i>c.q.</i> <b>ontsluiten op lokaal en interlokaal niveau;</b> <b>ontsluitingsfunctie primeert</b>	<b>verblijven en toe-</b> <b>gang geven tot aanvalende perce-</b> <b>len; verblijffunctie primeert</b>	<b>ontsluitingsfunctie: verzamelen van uitgaand verkeer naar weg van hogere orde en verdeling van ingaand verkeer in het gebied</b>
verkeer	een verbindingsfunctie op bovenlokaal niveau; kwaliteit doorstroming is ondergeschikt aan verkeersleefbaarheid; toegang geven moet niet worden afgebouwd of gescheiden			<b>enkel bestemmings- verkeer, overige wordt geweerd</b>
ontwerp- snelheid	BUBEKO 70 km/u buiten- bied, geen verblijfsfunctie langs de weg; BUBEKO 70 km/u overgangs- gebied, (landelijke) woonfunc-	BUBEKO 70 km/u <b>overwegende snelheid 30 km/u</b>		

	Type I verbindingsweg	Type II gebiedontsluitingsweg	Type III erftoegangsweg	tie: <u>BIBEKO 50 km/u en centrumgebied</u>	BIBEKO 50 km/u
			<b>ri stroken</b>	2 x 1	<b>2 x 1</b>
			<b>inrichtingsei- sen open- baar vervoer</b>	o.a. geen verkeersplateaus BUBEKO BUBEKO bushavens <b>BIBEKO halteren op rijbaan</b>	<b>1 tot 2 (verblijfsgebied)</b>
			<b>inrichtingsei- sen fiets</b>	BUBEKO gescheiden fietspaden <b>BIBEKO aanliggende fietspaden en gemengd verkeer</b>	<b>o.a.</b> ▪ <i>bushalte op de rijbaan</i> ▪ <i>aanepaste snelheids- remmers</i>  <i>gemengd, evt. fiets- sugestiestroken in buitengebied</i>

bron: GRS-Herentals

BUBEKO = Buiten de BEbauwde KOM

BIBEKO = Binnen de BEbauwde KOM

## 5.2.2. Verkeersstudie lagere school .....kaarten 10 en 11

In opdracht van het St.-Jozefscollege werd door Iris Consulting een verkeersstudie 'Studie rond inplantingsvoorstel nieuwbuw lagere schoolafdelingen Sint-Jozefscollege' opgemaakt. Het eindrapport werd op 25.08.1999 afgerond. De voorstellen in deze studie worden tevens gekaderd binnen het mobiliteitsplan voor de stad Herentals. Daarbij moet er wel rekening mee worden gehouden dat de studie werd opgemaakt vóór de fusie van het katholiek onderwijs in Herentals (kOsh):

- De opmaak van de studie had betrekking op de inplanting van een lagere school voor ca. 400 leerlingen op de percelen 630/b<sup>2</sup> en 631/h en een gemeenschappelijk parking (samen met sportcomplex) op perceel 631/g. Het perceel 591/c<sup>3</sup> (eigendom kOsh) zou ingevuld worden i.f.v. recreatie voor de omgeving.
- Recent (dd. 24.05.2011) heeft de scholengemeenschap ook de percelen 628/y<sup>2</sup> (buiten plangebied), 628/z<sup>2</sup> (buiten plangebied),

- 629/a, 631/f, 631/g en 631/d (ca. 1,08 ha) verworven. Bedoeling is om op de site een middelbare school voor de eerste graad te bouwen voor ca. 1.000 leerlingen.
- Enkele belangrijke elementen uit de verkeersstudie m.b.t. implanting lagere school:

  - Probleemstelling : "De nieuwe school komt in een woonomgeving te liggen met een verkeersluw karakter. De implanting van het schoolcomplex aan de leperstraat betekent een aanzienlijke verkeersstrom op bepaalde tijdstippen van de dag. Daarnaast moet het in- en uitstappen van de schoolkinderen op een veilige en gestructureerde manier gebeuren. Een mogelijk confrontatie tussen aankomende en vertrekende voertuigen onderling maar ook met het woon-/werkverkeer anderzijds dient in de toekomst vermeden te worden. De verkeersdrukte op de woonomgeving kan hierdoor toenemen. Het ligt in de bedoeling een scenario te ontwikkelen door verkeerskundige ingrepen voor te stellen die kaderen binnen het mobiliteitsplan. Uitgangspunt daarbij is trachten de bestaande woonomgeving te respecteren."
  - De lagere school van het St.-Jozefcollege had in het voorjaar 1998 – 1999 363 leerlingen, waarvan 2/3 in de gemeente Herentals woonden. Het merendeel van de leerlingen (66 %) wordt met de auto gebracht. De overige leerlingen verplaatsen zich met de fiets (20 %), te voet (10 %) en met de autobus (4 %). In die context wordt verwacht dat per dag een 300-tal voertuigen (leerlingen, leer- raaars, ander personeel) 's morgens en 's avonds de school aan- doen.
  - De toekomstige verbinding naar de nieuwe school zal voornamelijk gebeuren via dezezelfde route die gebruikt wordt om het sportcenter 'Binnenhof' te bereiken: Lierseweg, Bergenstraat en leperstraat.
  - De Lierseweg is één van de invalswegen richting stadskern.
  - De Bergenstraat is een zuivere woonstraat.

- De leperstraat is een kort doodlopende straat waaralangs slechts 4 woningen gelegen zijn.
- Gewenste verkeersstructuur en ingrepen.....**kaart 11**
- De implanting van het nieuwe schoolgebouw vraagt aanpassing van de verkeersomgeving. Dit is noodzakelijk om de wijzigende verkeerspatronen in goede banen te leiden.
- Voor de zwakke weggebruiker is de situering van de nieuwe school ideaal omdat ze midden een woonomgeving ligt. Het plaatselijk verkeer verloopt over lokale straten. Fietsers en voetgangers kunnen deze straten op een veilige manier gebruiken. Om de verkeersveiligheid te garanderen is het wenselijk de straten die aansluiten met de school door een aantal ingrepen her in te richten. Men verkrijgt daardoor niet alleen een verkeersveilig maar ook een verkersleefbaar gebied wat de bewoners ten goede komt.
- Verkeersgenererende elementen, die tegen dit beeld inwerken, worden geconcentreerd op de Lierseweg m.a.w. losgetrokken uit de woonomgeving. Om een veilige verbinding met de school te kunnen garanderen moet de Bergenstraat zodanig ingericht worden dat ze het verlengde vormt van de eigenlijke schoolpoort.
- Op de Lierseweg, t.h.v. de Bergenstraat, moeten kiss&ride-stroken worden uitgebouwd. Het afzetten en ophalen van leerlingen gebeurt hoofdzakelijk 's morgens en in de vroege avond. Dit betekent dat tijdens de dag en 's avonds geen kiss&ride-verkeer plaatsvindt. In die periode kan parkeren op de kiss&ride-stroken worden toegelaten.
- Het kruispunt Lierseweg – Bergenstraat moet heraangelegd worden i.f.v. de oversteekbaarheid. Voorstel is het wegprofiel te versmallen.
- Waar de Bergenstraat aansluit op de Lierseweg wordt voorgesteld het voetpad door te trekken waardoor een verkeersdrempel ontstaat.

- De Bergenstraat is volledig ingericht i.f.v. het gemotoriseerd verkeer. Om te verhinderen dat het al te gemakkelijk wordt om leerlingen aan de leperstraat af te zetten moeten volgende ingrepen gebeuren:
  - het groene eiland aan de zijde van de leperstraat door trekken tot aan de rooilijn en omvormen tot buurtpleintje;
  - sluikeverkeer verhinderen door ofwel ter hoogte van het pleintje de mogelijkheden voor het autoverkeer door te knippen ofwel enkelrichting in te voeren (richting Lierseweg);
  - Omvormen tot zone 30.
- De St.-Jansstraat moet de logische toegang voor fietsers worden. De mogelijkheid moet dan wel worden geboden om met de fiets de straat in twee richtingen te gebruiken. Ofwel wordt de St.-Jansstraat als woonerf ingericht of (indien de verkeersfunctie moet behouden blijven) er wordt een fietspad voorzien dat fietsen in twee richtingen toelaat.

## 6. INHOUDELIJKE ONDERBOUWING VAN HET RUP

- 6.1. Historiek plangebied.....kaarten 12 en 13
  - 1952: De Engelse wijk komt tot stand.
  - 1974: Openstelling ring.
  - 1976: Goedkeuring verkaveling De Poel: 56 kavels. Aanvrager/ontwikkelaar Intercommunale Ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen (IOK).
  - 1989: Verzoek van de toenmalige eigenaars om hun eigendom (thans percelen 631/f, 631/g en 631/h) te verkavelen. Om reden dat de gronden niet passen aan een openbare weg wordt het verzoek niet ingewilligd.
  - 1991: Engelse militairen trekken weg uit Herentals.
  - 1993 – 1994: Het binnengebied (percelen 629/a, 631/f, 631/g, 630/b<sup>2</sup>, 631/h, 631/e en 591/c<sup>3</sup>) wordt aangekocht door de Vereniging Colleges en Instituten van het bisdom Antwerpen en de Vennootschap Sport, Fitness en Lifestyle Center en Co:
    - de Vereniging Colleges en Instituten van het bisdom Antwerpen wordt eigenaar van de percelen 630/b<sup>2</sup>, 631/h, 631/e en 519/c<sup>3</sup> (ca. 0,56 ha);
    - de vennootschap Sport, Fitness en Lifestyle en Co wordt eigenaar van de percelen 629/a en 631/f (ca. 0,70 ha);
    - het perceel 631/g (ca. 0,17 ha) wordt gemeenschappelijke eigendom;
    - het perceel 631/d (garages) blijft nog private eigendom.
  - 04.03.1993: stedenbouwkundig attest nr 2 m.b.t. (huidige) percelen 629/a, 631/f, 631/g, 630/b<sup>2</sup>, 631/h : "Het perceel 631/a is gelegen in woongebied. De percelen 629 en 630/a waaronder het school-

- gebouw deels wordt ingeplant, zijn gelegen in een militair gebied.*
- Krachtens art. 20 van het KB van 28.12.72 betreffende inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen kunnen bouwwerken voor gemeenschapsvoorzieningen ook buiten de daartoe speciaal bestemde gebieden worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de algemene bestemming en met het architectonisch karakter van het gebied. Het betreft een binnenterrein, volledig omsloten door een woonomgeving en gelegen binnen de stadskern. De Britse militaire overheid heeft in zijn schrijven van 1.8.90 laten weten dat er geen behoefte is aan een uitbreiding van haar huisvesting. Het totale eigendom komt derhalve in aanmerking voor het oprichten van een schoolgebouw en een sportcentrum, zoals voorgesteld op bijgevoegd plan, onder de volgende voorwaarden:*
- *Het nieuw ontworpen wegtrace vooraf laten goedkeuren en aanvaarden door de gemeenteraad.*
  - *De toegang voor autoverkeer uitsluitend nemen via de leperstraat.*
  - *De bouwhoogte beperken tot maximum 3 bouwlagen en zoals aangeduid op het plan.*
  - *Langs de eigendomsgrenzen een bouwvrije zijstrook respecteren met een breedte van minimum 10 m en met een breedte minstens gelijk aan de hoogte van het gebouw.*
  - *Langs de perceelsgrenzen minimum 3 m brede groenstroken aanleggen met streekeigen hoog- en laagstammig groen.*
  - *De parkeerruimte met de vereiste parkeerplaatsen verfraaien met de nodige lijnbeplantingen en solitaire hoogstammen."*

- Maart 1996: opening van de sporthal op het perceel 631/f.
- Maart 1997: opstart structuurplanningsproces Herentals.
- 08.09.1997: nieuw (2<sup>de</sup>) stedenbouwkundige attest nr 2 m.b.t. het binnengebied : "Percelen ... zijn gelegen in het woongebied. Het perceel ..., waarop het schoolgebouw deels wordt ingeplant, is gelegen in een militair gebied. Het oprichten van een schoolgebouw in het militair gebied is in strijd met de bepalingen van het gewestplan en is derhalve onaanvaardbaar. Het gedeelte van de voorgestelde bebouwing gelegen in het woongebied kan in aanmerking komen voor het oprichten van een schoolgebouw indien mij een verkeerstechnische oplossing voorgelegd kan worden teneinde de te verwachten verkeerslast in de leperstraat en de Bergenstraat te beperken. Tevens de otsluiting voor voetgangers zoals in voorstaand stedenbouwkundig attest werd voorgesteld opnemen in uw voorstel. Eventueel nieuw ontworpen wegtracés vooraf laten goedkeuren en aanvaarden door de gemeenteraad. In ieder geval zal langs de eigendomsgrenzen steeds een bouwvrije strook gerespecteerd worden van minimum 10 m. De bouwhoogte dient beperkt te blijven tot maximum 3 bouwlagen (dit slechts voor een beperkt deel van de bebouwde oppervlakte) en voor het overige met gevareerde bouwhoogte. De oriëntatie van de speelplaats zodanig inplanten dat een minimale hinder voor de omwonende militairen bekomen wordt."
- 16.06.1998: schrijven stad Herentals aan AROHM-Brussel, afdeling Ruimtelijke Planning : "... Graag zouden wij van u vernemen of voor militaire domeinen kleiner dan 5 ha, een bijzonder plan van aanleg kan opgemaakt worden. Het bovenvermelde militair domein be-

- staat voor het grootste gedeelte uit woonhuizen bestemd voor militairen.”
- 16.06.1998: schrijven stad Herentals aan het Ministerie van Landsverdediging : ”In het kader van de ruimtelijke planning in de gemeente, overweegt de stad Herentals over te gaan tot de opmaak van een bijzonder plan van aanleg voor het gebied waarin het militair domein ‘Engelse Wijk’ (...) gelegen is. Graag zouden wij vermenen of uw bestuur, als eigenaar van het betreffende militair domein, bezwaar heeft tegen de opmaak van een dergelijk bijzonder plan van aanleg ...”
- 01.02.1999: antwoord Ministerie van Landsverdediging : ”Het Ministerie van Land heeft geen bezwaar tegen het oprichten van een lagere schoolgebouw te ... U dient wel het advies in te winnen van de Centrale Dienst voor Sociale en Culturele Actie (CDSCA), waarvan een van de taken het verschaffen van woningelegenheid aan de leden van de militaire gemenschap is ...”
- 03.02.1999: Advies van de Centrale Dienst voor Sociale en Culturele Actie (CDSCA) over de mogelijke oprichting van een schoolgebouw in het plangebied : ”Hierbij laten wij U onze opmerkingen getroffen betreffende de inplanting van het in onderwerp vermelde project.
- De inplanting van een school, op een dergelijk ingesloten klein terrein, zal voor de nodige lawaaihinder zorgen. Onze huurders, militairen, wensen na een nachtwacht tijdens de dag te kunnen slapen en/of rusten. De speelplaats grenst op slechts 7 m van onze percelen ... Het gebouw wordt slechts op 6 m van het perceel 630/e opgetrokken.

- Dit project zal ook voor de nodige verkeerslast en circulatieproblemen zorgen. De leperstraat, slechts 7 m breed loopt dood in het ons overgemaakte project. Hierdoor zal er een grote verkeerslast komen in de leperstraat en de Bergenstraat tijdens begin- en einduren der lessen. Bussen zullen noodgedwongen op de Bergenstraat moeten parkeren gezien er geen circulatiemogelijkheid voorzien is in het ons overgemaakte project.
  - Geheel buiten onze bevoegdheid wensen wij toch ook op te merken dat de destijds aan onze wijk opgelegde bouwlijnen niet meer worden gerespecteerd.
- Besluit:
- De CDSCA, concessiehouder van de militaire woonwijk staat negatief t.o.v. dit project.”
  - 03.03.1999: schrijven Arch-I aan afdeling Ruimtelijke Planning : ”Verwijzend naar ons telefoongesprek van vorige dinsdag zend ik u in bijlage: ... Verder heb ik tijdens ons telefoongesprek genoteerd:
    - Dat u de nodige wijziging van het gewestplan ziet d.m.v. een BPA.
    - Dat u liefst, maar niet noodzakelijk, het volledige militair domein erin betrokken ziet.
    - Dat u voorafgaandelijk van de stad Herentals een eerste visie (nota) i.v.m. BPA verwacht.
    - Dat u suggerert om de militaire overheid opnieuw te contacteren en hen ervan te overtuigen dat het ook (financieel) in hun voordeel is het volledige gebied te doen omzetten in woonzone.”

- 31.03.1999: antwoord AROHM-Brussel, afdeling Ruimtelijke Plannen: "Gevolggevend aan uw vraag voor bestemmingswijziging via een BPA van de gronden van de Engelse Wijk, werd door mij afdeeling advies gevraagd aan de militaire overheid. Ondanks herhaalde aandringen mocht ik daar geen advies over ontvangen. In principe dient een wijziging van de bestemming 'militair terrein' te gebeuren via een gewestplanwijziging.
- Recentelijk ontving ik vanwege architect H. Hermans, met de bouwplannen van de school, ook kopies van de aan u gerichte adviezen van de militairen. Deze adviezen betreffen alleen de gronden voor de school. Het advies van het Ministerie van Landsverdediging is gunstig, maar verwijst ook naar een advies van de sociale en culturele dienst, hetwelk negatief is omdat een school de rust van de militairen in de aanpalende woningen zou storen en omwille van de te verwachten verkeershinder.
- Vermits Landsverdediging een gunstig advies geeft voor de school, kan de wenselijkheid voor een bestemmingswijziging voor een school onderzocht worden. Hiervoor is een bestemmingswijziging nodig. Dergelijk afwijking van het gewestplan is immers niet mogelijk in toepassing van artikel 20 van het KB van 28 december 1972.
- De gansse omgeving is in feit één woongebied. Een school hoort tot de toelaatbare accommodaties binnen het woongebied, mits de locatie voldoet aan een aantal randvoorwaarden. Ook zal moeten blijken welke perimeter aan de bestemmingswijziging moet gegeven om de goede aanleg van het gebied en zijn onmiddellijke omgeving te kunnen waarborgen, ondermeer wat betreft de ontsluiting voor auto's, fietsers en voetgangers.
- Zo lang Landsverdediging geen gunstig advies geeft om de bestemming van het militair gebied (met militaire woningen) in woongebied te wijzigen, is de voor school en sportvoorzieningen door te voeren bestemmingswijziging beperkt in oppervlakte. Wanneer de inpasbaarheid van de school in de onmiddellijke omgeving is aangehoond, kan de wijziging via een BPA doorgevoerd worden. Een BPA zou dan wel ook de aanpalende in het woongebied gelegen woonstraten moeten bevatten. Ik stel voor een verkennend onderzoek door te voeren omtrent de inpasbaarheid van de school en van de meest aangewezen planafbakening.
- Bij een eventuele gedeeltelijke wijziging van het gewestplan Herentals-Mol zal ook dit terrein mede in de herziening opgenomen worden."
- 25.08.1999: Verkeersstudie "Studie rond inplantingsvoorstel nieuwbouw lagere schoolafdeling Sint-Jozefscollege" opgemaakt door Iris Consulting in opdracht van het Sint-Jozefscollege.
- kaarten 10 en 11**
- 13.12.1999: Beslissing van het college van burgemeester en schepenen om de hoofdbestemming van het militair gebied aan de leperstraat te wijzigen via de opmaak van een bijzonder plan van aanleg.
- 2001: het Herentals onderwijs landschap wordt hertekend in die zin dat alle katholieke scholen samen naar buiten treden onder de noemer kOSh (Katholieke Onderwijs Stad Herentals).
- 26.04.2000: opdracht voor het opmaken van het BPA 'Engelse Wijk' wordt door de stad Herentals aan bvba ARK toegewezen.
- Op 05.12.2002 vond de plenaire vergadering plaats.

- In zitting van 06.05.2003 werd het BPA voorlopig goedkeurd door de gemeenteraad.....**kaart 12**
  - Tijdens het openbaar onderzoek van 18.08.2003 t.e.m. 16.09.2003 werden 59 bezwaarschriften ontvangen. Die bezwaarschriften hadden o.a. betrekking op: vrees voor wateroverlast, voorstel om otsluitingen van de tuinen te voorzien en ontwikkeling van de Argo-site.
  - Op basis van de bezwaarschriften werd het plan aangepast.
    - Op 03.12.2003 (bewoners St.-Jansstraat en Lierseweg) en 04.12.2003 (bewoners Veldstraat en Bevrijdingsstraat) organiseerde de stad Herentals bijkomende inspraakvergaderingen i.f.v. de op het plan ingetekende otsluitingswegen.
    - Op basis van de resultaten van de inspraakvergaderingen en van de adviezen van betrokken besturen en instellingen besliste de gemeenteraad op 16.12.2003 het BPA niet definitief goed te keuren maar op een aantal punten te wijzigen. O.a. besliste de gemeenteraad de otsluitingsweg parallel met de Lierseweg tussen Bergenstraat en Veldstraat opnieuw te onderzoeken.
    - In maart 2004 organiseerde de stad Herentals een enquête onder de eigenaars die palen aan de wegenis parallel met de Lierseweg tussen Bergenstraat en Veldstraat.
    - In november 2004 werd het BPA aangepast.....**kaart 13**
    - In november 2004 besliste de stad Herentals de procedure 'on hold' te zetten.
  - In zitting van 26.08.2010 gaf de deputatie van de provincie Antwerpen goedkeuring aan het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Herentals. In het GRS bij de bindende bepalingen, meer bepaald

onder de bindende acties, werd opgenomen dat het BPA 'Engelse Wijk' verder zal worden afgewerkt als gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

- In zitting van 27.12.2010 besliste het college van burgemeester en schepenen van de stad Herentals om de opmaak van het RUP 'Engelse Wijk' toe te wijzen aan bvba ARK.
- kOSh (Katholieke Onderwijs Stad Herentals) was reeds eigenaar van een deel van het binnengebied palende aan de leperstraat: percelen 630/b<sup>2</sup>, 631/h, 631/e, 519/c<sup>3</sup> (ca. 0,82 ha) en in gemeenschap van het perceel 631/g (ca. 0,17 ha). Recent (dd. 24.05.2011) heeft de scholengemeenschap ook de percelen 628/y<sup>2</sup> (buiten plangebied = 1.086 m<sup>2</sup>), 628/z<sup>2</sup> (buiten plangebied = 610 m<sup>2</sup>), 629/a, 631/f , 631/g en 631/d (ca. 0,91 ha) verworven. Totale oppervlakte kOSh-site: binnen plangebied ca. 1,73 ha en buiten plangebied ca. 0,17 ha.

## 6.2. Engelse Wijk

De 'Engelse Wijk' ligt volledig binnen het plangebied in militair domein. Het ministerie van Landsverdediging, is eigenaar van de 100 militaire woningen en de percelen: 595/c (recreatie), 625/a (garages), 594/m (garages) en 590/p<sup>2</sup> (groenzone). CDSCA (Centrale Dienst voor Sociale en Culturele Actie) is beheerder.

De wijk kwam tot stand anno 1952. De wijk was gekend als een groene, bloemrijke, verzorgde wijk: prachtige tuintjes, lijnbeplanting, ... Met enige zin voor overdrijven kon men spreken van een tuinwijk.

In 1991 zijn de Engelse militairen weggetrokken. De woningen werden ter beschikking gesteld van de huidige bewoners. Sindsdien kent de wijk een niet zo gunstige metamorfose: beplanting verdwijnt, voor- en zijtuinstroken worden ingenomen door geparkeerde voertuigen, bijgebouwtjes worden opgericht, ...

Bovendien is desaffectatie van deze woonwijk door het ministerie van landsverdediging in de toekomst nooit uit te sluiten. In dat geval dreigen de woningen zonevreemd te worden. Hierdoor kunnen er moeilijkheden ontstaan bij het bekomen van stedenbouwkundige vergunningen.

Bedoeling is om de wijk terug de uitstraling en het karakter te geven die ze in het verleden had. Dit wordt o.a. nagestreefd door de karakteristieke elementen van het uitzicht van de woningen te verankeren en het beperken van bebouwing en verhardingen op perceelsniveau.

De - te bewaren - karakteristieke eigenschappen van de woningen zijn:

- de uniformiteit;

## 6.2. Engelse Wijk

De 'Engelse Wijk' ligt volledig binnen het plangebied in militair domein. Het ministerie van Landsverdediging, is eigenaar van de 100 militaire woningen en de percelen: 595/c (recreatie), 625/a (garages), 594/m (garages) en 590/p<sup>2</sup> (groenzone). CDSCA (Centrale Dienst voor Sociale en Culturele Actie) is beheerder.



### Referentiebeeld woningen

Om de woningen te kunnen aanpassen aan de hedendaagse normen worden wel beperkte uitbreidingsmogelijkheden voorzien:

- aanbouwen aan de woningen;
- bergplaatsen en hokken in de achtertuinen;
- carports in de zijtuinstroken.

Gelet op de inplantingsmogelijkheden voor aanbouwen, bergplaatsen/hokken en carports kan er vrijer worden omgesprongen met de materiaalkeuze.

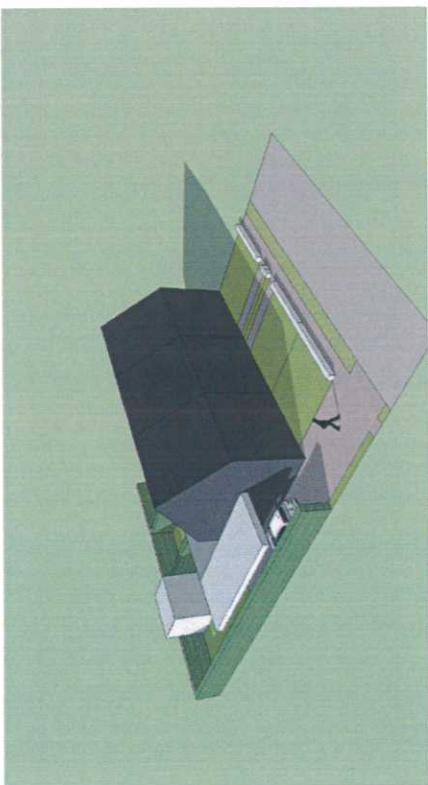
voorzieningen, gemeenschapsvoorzieningen, ...) zijn toegelaten wordt in de 'Engelse Wijk' enkel wonen (inclusief zorgwonen) – eventueel in combinatie met een vrij beroep of voorziening op buurtniveau (bakker, slager, voedingswinkel, ...) – toegelaten.

De woningen op zich vormen slechts een onderdeel van de wijk. Ook de voortuinen, de beplanting langs de straten, verlichting, straatmeubilair e.d. bepalen mee de kwaliteit en sfeer.

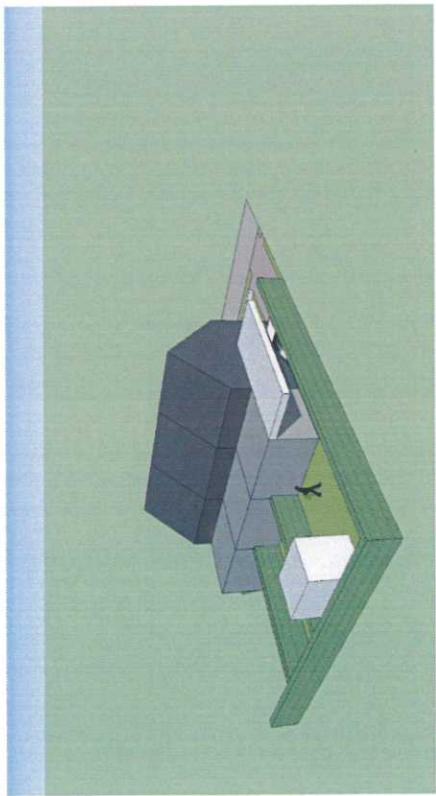
Zo staat er in de Bergenstraat t.h.v. het kruispunt met de Waterloostraat en de leperstraat een constructie (bushokje + distributiecabine) die vrij uniek is en dus te bewaren waard, tenzij deze de realisatie van een goede verkeersafwikkeling in de weg staat.



*Bushokje annex distributiecabine in Bergenstraat*



*3D-impressie uitbreidingsmogelijkheden woningen*



*3D-impressie uitbreidingsmogelijkheden woningen*

Ook inzake bestemmingen worden beperkingen opgelegd. Daar waar normaliter in woongebieden aan het wonen verwante voorzieningen (handel, horeca, kantoren, diensten, sociale inrichtingen, recreatieve

### **6.3. Katholieke Onderwijs stad Herentals (kOsh).....bijlage 05**

Anno 1993 – 1994 werd de Vereniging Colleges en Instituten van het bisdom Antwerpen eigenaar van de gronden 630/b2, 631/h, 631/e en 519/c3 (ca. 0,82 ha). Bovendien werd het perceel 631/g (ca. 0,17 ha) aangekocht in gemeenschap met de vennootschap Sport, Fitness en Lifestyle en Co. Bedoeling was om op de site een lagere school voor ca. 400 leerlingen op te richten.

In 2001 werd het onderwijslandschap in Herentals hertekend: de 5 vrije secundaire scholen van Herentals vormen voortaan één scholengemeenschap kOsh (Katholieke Onderwijs Stad Herentals).

Ideaal concept, aldus kOsh, is om één grote campus voor gans het secundair onderwijs te realiseren. Maar dat betekent ca. 4.000 leerlingen op één locatie, hetgeen in praktijk niet realistisch bleek te zijn.

Voor de inplanting van een campus voor het secundair eerste graad werden 6 locaties onderzocht. De keuze viel op de site aan de leperstraat o.a. om volgende redenen:

- de leerlingen betreffen 12 en 13 jarigen;
- een inplanting buiten de ring is te gevaarlijk qua verkeersveiligheid;
- de site ligt binnen de ring maar toch niet in het centrum van de stad hetgeen positief is qua bereikbaarheid (openbaar vervoer, ...) en toch auto's uit het centrum houdt;
- bestaande eigendomsstructuur.

In juni 2008 keurden de bevoegde instanties het structuurplan van kOsh goed. Bedoeling is dat op de site een nieuwe school komt voor de eerste graad van het secundair onderwijs (ca. 1.000 leerlingen en ca.

120 leerkrachten) en het centraal secretariaat kOsh. In functie daarvan werden ook de gronden van het fitnesscentrum 628/y2 (buiten plangebied = 1.086 m<sup>2</sup>), 628/z2 (buiten plangebied = 610 m<sup>2</sup>), 629/a, 631/f, 631/g en 631/d (ca. 0,91 ha) verworven.

Totale oppervlakte kOsh-site: binnen plangebied ca. 1,73 ha en buiten plangebied ca. 0,17 ha.

Door de verwerving van de percelen 628/y2 en 828/z2 wordt een verbinding met de Lierseweg gerealiseerd waardoor een extra ontsluiting voor voetgangers en fietsers ontstaat..

De school ligt voor het grootste deel binnen het plangebied.

Een deel van de school en het centraal secretariaat liggen buiten het plangebied (Lierseweg 37).

Bijlage 05 'Haalbaarheidsstudie kOsh huisvesting eerste graad' betreft een eerste schetsontwerp annex volumestudie van de school.

Het ontwerp voldoet aan de randvoorraarden die in het verleden (cf.

- 6.1. Historiek) werden opgelegd:
  - de toegang voor autoverkeer uitsluitend nemen via de leperstraat;
  - de bouwhoogte beperken tot max. 3 bouwlagen en dit slechts voor een beperkt deel van de bebouwde oppervlakte;
  - langs de eigendomsgrenzen een bouwrijke strook respecteren met een breedte van min. 10 m en met een breedte minstens gelijk aan de hoogte van het gebouw (= 45°-regel);
  - langs de perceelsgrenzen min. 3 m brede groenstroken aanleggen met streekeigen hoog- en laagstammig groen;

- de oriëntatie van de speelplaats zodanig dat een hinder voor de omwonenden minimaal is;
  - de parkeerruimte met de vereiste parkeerplaatsen verfraaien met de nodige lijnbeplantingen en solitaire hoogstammen.
- Over het ontwerp werd door het college van burgemeester en schepenen van de stad Herentals nog geen uitspraak gedaan. Het betreft louter een interne oefening van kOsh.

#### 6.4. Alternatieve ontwikkeling kOsh-site

Gelet op het feit dat het onderwijslandschap van Herentals reeds enkele malen werd hertekend waardoor locaties en bouwplannen voortdurend in vraag worden gesteld is het aangewezen om reeds bij de opmaak van het RUP rekening te houden met een alternatieve invulling van de kOsh-site. Als alternatieve invulling wordt gekozen voor woningbouwproject.

De kOsh-site binnen het plangebied heeft een oppervlakte van ca. 1,73 ha. A rato van een min. van 25 wooneenheden/ha betekent dit dat op de site min. 44 wooneenheden moeten worden opgericht.

Bij de ontwikkeling van de site dient altijd uitgegaan te worden van een totaalvisie ook al gebeurt de uitvoering in fasen.

Op basis van een beperkt ontwerpend onderzoek werden de grote principes i.f.v. de belangrijkste bezorgdheden/aandachtspunten m.b.t. dit binnengebied vastgelegd:

- bestemming: wonen (incl. zorgwonen) eventueel in combinatie met een vrij beroep of voorzieningen op buurtniveau (o.a. bakker, slager of algemene voedingswinkel);
- naast één gezinswoningen zijn ook meergezinswoningen (appartementen) toegelaten;
- dichtheid: min. 25 wooneenheden/ha;
- hoogte: max. 3 bouwlagen (inclusief dak);

- respect voor schaal en ruimtelijke impact op omgeving;
  - ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer via de leperstraat;
  - doorvaardbaarheid voor langzaam verkeer (fietsers/voetgangers);
  - ondergronds parkeren voor bewoners als belangrijke optie;
  - publieke groene ruimte met een hoge gebruikswaarde;
  - relatie met achterkanten bestaande bouwblokken: afstanden, be-zonding, privacy, ...
- Deze principes zijn voldoende flexibel i.f.v. een eventuele ontwikkeling.

#### 6.5. Gemeenschapsonderwijs.....kaart 14

De percelen 598/f, 600/a, 601/a en 621/a tussen ring en militair domein, zijn eigendom van de Vlaamse Gemeenschap, goederen beheerd door het gemeenschapsonderwijs. Op de site was een gemeenschaps-school voor middelbaar onderwijs actief.

In het verleden was er de bedoeling om de site om te vormen tot een site voor deeltijds onderwijs (ca. 1,11 ha). De bestaande gebouwen zouden worden gerenoveerd en nieuwbouw zou tot een minimum worden beperkt. Het overige deel van de site zou worden verkocht i.f.v. ontwikkeling voor woningbouw.

Recent werd echter beslist om de site volledig in eigendom te houden en uit te bouwen tot een school voor bijzonder onderwijs.

Een beperkt deel van het perceel 598/f ligt binnen het plangebied.

Opzet is om de Anhemstraat en Menenstraat over de percelen 598/f en 621/a met elkaar te verbinden zodat het binnengebied (perceel 595/c) voor gemotoriseerd verkeer kan worden ontsloten i.f.v. bewonersparkeren en een betere, veiligere ontsluiting voor de school wordt gecreëerd. In de laatste stedenbouwkundige vergunning voor de school werd reeds rekening gehouden met deze verbinding (ontsluiting, par-keren, ...).

## 6.6. Verkeer

### 6.6.1. Verkeerscirculatie.....*bijlage 06*

De 'Engelse Wijk' heeft in het verleden nooit te kampen gehad met abnormale verkeershinder, ondanks het gegeven dat in de ommiddellijke omgeving verschillende scholen en een fitnesscentrum gevestigd waren.

Het fitnesscentrum is ondertussen gesloten en aangekocht door kOsh. De Gemeenschapsschool aan de Arnhem- en Menenstraat werd omgevormd van een school voor middelbaar onderwijs naar een school voor bijzonder onderwijs. De leerlingen van het bijzonder onderwijs worden, voor het overgrote deel, met bussen thuis opgehaald en teruggebracht. De verkeersintensiteit veroorzaakt door deze site is dan ook veel lager dan in het verleden.

Belangrijkste wijzigingen in de verkeerscirculatie op en rond de 'Engelse Wijk' zullen veroorzaakt worden door de implanting van de nieuwe kOsh-school voor de eerste graad van het secundair onderwijs (ca. 1.000 leerlingen en ca. 120 leerkrachten) en het centraal secretariaat (administratief personeel) kOsh op het binnengebied palende aan de leperstraat.

Uitgaande van het feit dat een school thuiswoont in het stedelijk gebied is de keuze qua implantplaats van de school als positief te bestempelen. Toch liet kOsh, op uitdrukkelijk verzoek van de stad Herentals, een MOBER opmaken (cf. *bijlage 06*). Bij het 'Verzoek tot raadpleging' (mer-screening) dd. 29.10.2012 werd de editie van het MOBER dd. december 2012 gevoegd. Tijdens het planningsproces werd het MOBER reeds verschillende malen aangevuld en bijgestuurd. Om verwarring te

voorkomen werd het definitief MOBER dd. maart 2013 niet als bijlage opgenomen, maar de aanvullingen/bijsturingen werden wel verwerkt in deze toelichtingsnota.

Uit het MOBER blijkt:

**Mobiliteitsprofiel leerlingen**

- Te voet & per fiets: 68 %
- Openbaar vervoer: 19 %
- Auto-passagier: 13 %
- Opmerkingen:
  - wanneer deze gegevens worden doorgetrokken naar 1.000 leerlingen komt dit neer op 680 fietsers en voetgangers, 190 leerlingen die met het openbaar vervoer komen en 130 personen die worden gebracht met de wagen;
  - het verplaatsingsgedrag is in zekere mate gerelateerd aan de weersomstandigheden. Bij minder mooi weer is er een verschuiving van de fiets naar het openbaar vervoer en de auto;
  - het gebruik van het openbaar vervoer is in belangrijke mate afhankelijk van de aanwezigheid van halteplaatsen voor openbaar vervoer binnen loopafstand.

**Mobiliteitsprofiel leerkrachten/administratief personeel**

- Te voet & per fiets: 15 %
- Openbaar vervoer: 33 %



- Auto: 52 %
- Opmerkingen:
  - wanneer wordt uitgegaan van 120 personeelsleden betekent dit dat er 18 te voet of met de fiets komen, 40 met het openbaar vervoer en 62 met de wagen;
  - alle leerkrachten zijn niet samen op de school aanwezig. Leerkrachten eerste graad doen een 24-tal lestijden per week.
- **Verkeersbewegingen**

Voor de verdeling op het netwerk gaat het MOBER ervan uit dat alle leerkrachten samen vertrekken wanneer de ouders hun kinderen komen ophalen. In totaal gaat het over 41 vertrekkende autobewegingen van de leerkrachten en 260 autobewegingen van de ouders. In het mobiliteitsprofiel wordt geduid dat er 130 leerlingen met de wagen gebracht worden. Ouders maken echter 2 verkeersbewegingen: ze komen hun kinderen ophalen maar verlaten ook terug de site. Het gaat bijgevolg om 130 toekomende bewegingen en 171 vertrekende tijdens de spitsperiode.

□ **Ontsluitingsconcept**

- Toegang voor gemotoriseerd bestemmingsverkeer (leerkrachten, personeel, ...) via de leperstraat.
- Parking bij de toegang aan de leperstraat.
- Kiss&ride zones aan Lierseweg en Bergenstraat.
- Toegang voor voetgangers/fietfers via Sint-Jansstraat, Scheppersstraat, Lierseweg en leperstraat.

- Besluit**
- De site is optimaal bereikbaar voor alle vervoersmodi.
  - Ook wanneer gewerkt wordt met de modal split uit het OVG-Vlaanderen (sensitiviteitstoets) is er nog voldoende capaciteit op het wegennet dat voor de ontsluiting instaat.
  - Het centrum van Herentals heeft door zijn circulatieplan al voldoende maatregelen ingevoerd om het gemotoriseerd verkeer te weren uit het centrum en zorgt ervoor dat een groot deel van de verplaatsingen gebeurt via de ringlaan.
  - Door de aantrekkringskracht van de school op de ruimere omgeving wordt verwacht dat de geconcentreerde bewegingen die aan de school vertrekken snel uiteen zullen valLEN en zich diffuus verspreiden over het netwerk.
  - Gezien de beperkte ruimte die beschikbaar is, kunnen de kiss&ride stroken niet erg ruim worden aangelegd. Parke- ren in de wijk langs de Bergenstraat en Waterloostraat tij- dens de piekperiodes zal niet vermeden kunnen worden. Deze piekperiodes zullen zich enkel voordoen tijdens de schoolperiodes en dan nog gedurende een korte tijdsduur. Daarom wordt voorgesteld om de inrichting van de straat niet volledig af te stemmen op deze piekmomenten. Wel worden op korte termijn maatregelen voorgesteld om de verkeerssleefbaarheid in de wijk te verbeteren en de inrichting minder autogericht te maken.
  - Indien de fiets- en voetgangersdoorsteken beveiligd wor- den of geaccentueerd worden, worden nergens problemen verwacht met betrekking tot de verkeersveiligheid.

Surplus de MOBER kan nog worden opgemerkt:

- Qua openbaar vervoer is er een autobushalte op de Lierseweg op ca. 100 m van de site. Mogelijk kan er met De Lijn onderhandeld worden om de autobushalte nog korter bij de ingang van de school te brengen. Bovendien is het station met ruim autobusaanbod op ca. 750 m gesitueerd.
- Per auto is de site bereikbaar via de Lierseweg (= invalsweg) en de leperstraat (= woonstraat). Beperkte milderende maatregelen kunnen de verkeershinder op een aanvaardbaar niveau houden. Zo zouden langs de Lierseweg en de aansluiting van de leperstraat op de Bergenstraat kiss&ride-stroken kunnen worden aangelegd. Zo-wel langs de Lierseweg als de Bergenstraat laten de dwarsprofielen dergelijke ingrepen toe. Gelet op het feit dat het afzetten en opha- len van leerlingen hoofdzakelijk 's morgens (tussen 07.30 u en 08.30 u) en in de late namiddag (tussen 15.30 u en 17.00 u) ge- beurt kan buiten de kiss&ride-perioden gewoon geparkeerd wor- den op de kiss&ride-stroken door het plaatsen van de juiste signa- lisatie.
- Uitgaande van de logische veronderstelling dat het autoverkeer wat betreft het afzetten en ophalen van leerlingen vooral zal geënt zijn op de Lierseweg zal het extra autoverkeer door de 'Engelse Wijk' beperkt blijven. Toch zal parkeren in de wijk i.f.v. het afzet- ten en ophalen van kinderen niet kunnen worden vermeden. Pas- sende maatregelen zullen moeten worden genomen om dit feno- men niet te stimuleren.

## 6.6.2. Parkeren

### **Bewonersparkeren.....**

**kaarten 12, 13 en 15**  
Het parkeren bij de woningen binnen het studie-/plangebied is momenteel op typisch Vlaamse wijze georganiseerd. Waar de bebouwingswijze (gekoppeld of vrijstaande bebouwing) het toelaat werden garages bij de woningen opgericht. In de straten met aaneengesloten bebouwing (St.-Jansstraat, Lierseweg, ...) hebben de bewoners hun achtertuinen ontsloten via een gezamenlijke onverharde wegenis. In de achtertuinen zijn in de meest uiteenlopende vormen en materialen garages opgericht. Voor het overige wordt qua bewoners-/bezoekersparkeren gewoon langs de straat geparkeerd. Deze evolutie is niet onbegrijpelijk gezien de evolutie van het autobezit over verloop van tijd.

Tijdens het planningsproces 'BPA Engelse Wijk' was er het idee om zoveel mogelijk tuinen aan de tuinzijde van de aaneengesloten bebouwing langs de Lierseweg, Veldstraat en St.-Jansstraat trachten te ontsluiten. In het ontwerp van april 2003 werd daarmee rekening gehouden.....

### **kaart 12**

Maar op basis van het openbaar onderzoek, bijkomende informatievergaderingen en een enquête werd beslist om geen ontsluitingswegen achteraan de tuinen te creëren maar enkel de bestaande erfdiestbaarheden te respecteren.....

### **kaart 13**

Een apart fenomeen betreft de militaire wijk. Het wagenbezit bij de oorspronkelijke bewoners (Engelse militairen) lag laag. Bij de 100 militaire woningen werden 'slechts' 40 garages opgericht:

- 16 gegroepeerde garages op het perceel 625/a;
- 7 individuele garages langs de Waterloostraat – op termijn niet langer wenselijk;
- 17 gegroepeerde garages op het perceel 594/m.

Op het plan 'feitelijke toestand' staan de bestaande garages ingetekend. Sedert het wegtrekken van de Engelse militairen en de komst van de huidige bewoners is de toestand gewijzigd. Het wagenbezit bij de huidige bewoners ligt veel hoger. Het aanbod van 40 garages voldoet niet langer aan de vraag. Weliswaar zijn er voldoende mogelijkheden op langsparkeren, maar – allicht om redenen van sociale controle – hebben de huidige bewoners er voor gekozen om voor- en zijtuinstroken op te offeren om hun personenwagens te parkeren. Het resultaat is uiteraard minder fraai.

Alleen reeds om m.b.t. de militaire wijk tegemoet te komen aan de norm van 1 garage of stallingsplaats per woning zouden er 67 garages of stallingsplaatsen extra (100 – 16 op perceel 625/a – 17 op perceel 594/m) moeten worden ingeplant. De verschillende binnengebieden (625/a, 595/c en 594/m) vormen daartoe interessante potenties. Het waren van geparkeerde auto's heeft het dubbel positief effect dat enerzijds het straatbeeld aantrekkelijk wordt en anderzijds dat de vrijkomende ruimte op het openbaar domein kan fungeren voor bezoekersparkeren.

Op kaart 15 werden de potenties qua parkeren van de binnengebieden 625/a en 595/c uitgetekend:

- op het perceel 625/a – oppervlakte ca. 2.038 m<sup>2</sup> - kunnen ca. 60 parkeerplaatsen (5,5 m x 2,5 m) worden aangelegd of ca. 48 garages (6,0 m x 3,0 m) worden gebouwd;
- op het perceel 595/c – oppervlakte ca. 3.394 m<sup>2</sup> - kunnen ca. 105 parkeerplaatsen worden aangelegd of ca. 92 garages worden gebouwd;
- Samen hebben de binnengebieden dus een potentie van ca. 165 parkeerplaatsen of ca. 140 garages.

Om aan de norm van 1 parkeerplaats/garage per woning te voldoen en rekening houdend met de 17 garages op perceel 594/m en het max.

van 48 garages op perceel 625/a zouden er op het perceel 595/c 35 garages moeten worden opgericht.

Maar bedoeling is om via het RUP ook de mogelijkheid te voorzien om in de zijtuinstroken carports op te richten. Bij de meeste woningen van de militaire wijk behoren zijtuinstroken, om reden dat het overgrote deel van de wijk uit gekoppeld woningbouw bestaat. Echter niet in alle zijtuinstroken kan om technische en/of esthetische reden een carport worden opgericht. Bij 60 woningen kan dat wel (cf. verordend grafisch plan).

Conclusie is dus dat er momenteel 33 garages (16 garages op perceel 625/a en 17 garages op perceel 594/m) en 60 potentiële carports zijn voor 100 woningen. Of 0,93 parkeergelegenheid/wooneenheid.

Een toetsing aan het ‘Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid’ leert dat in een kleinstedelijk gebied als Herentals volgende parkeerkennifiers als norm kunnen gehanteerd worden:

- aantal parkeerplaatsen = 1,08 (autobezit kleinstedelijk gebied) × 1,10 (groei autobezit) × 1,10 (bezoekersparking) × 0,80 (OV-aanbod centrum) × 0,90 (krappe norm) = 0,94 p/wooneenheid;
- aantal parkeerplaatsen = 1,08 (autobezit kleinstedelijk gebied) × 1,10 (groei autobezit) × 1,10 (bezoekersparking) × 080 (OV-aanbod centrum) × 1,10 (ruime norm) = 1,15 p/wooneenheid.

De keuze voor de ‘krappe’ of ‘ruime’ norm is afhankelijk van het mobiliteitsbeleid of het effect dat men wil bereiken. Om ongewenst autogebruik tegen te gaan, wordt gekozen voor een cijfer in de buurt van de ondergrens. Om de parkeeroverlast op straat tegen te gaan, wordt gekozen voor een cijfer in de buurt van de bovengrens. Gelet op de aanwezigheid van verschillende scholen in de omgeving is de keuze voor de ruime norm eerder aangewezen.

De bestaande toestand (33 garages; 16 garages op perceel 625/a en 17 garages op perceel 594/m) annex potenties inzake carports (60) volgt niet aan de ruime norm conform het vademecum (115 plaatsen voor 100 woningen). Er is een ‘hood’ aan min. 22 extra parkeerplaatsen/garages/carports.

In het RUP wordt er voor gekozen om de keuzemogelijkheid op carport of parking/garage op binnengebieden open te laten.

Bovendien heeft Herentals beslist dat m.b.t. het grootste binnengebied (perceel 595/c – oppervlakte ca. 3.394 m<sup>2</sup>) 1/3 van de grondoppervlakte als collectieve parking mag worden ingericht en 2/3 voor recreatie (min. 2.000 m<sup>2</sup>) moet ingericht worden. Gelet op het feit dat op het gans perceel 595/c ca. 92 garages kunnen worden opgericht, staat 1/3 voor ca. 30 garages.

Indien op perceel 625/a (oppervlakte ca. 2.038 m<sup>2</sup> - ca. 48 garages) dezelfde redenering wordt toegepast, staat 1/3 voor ca. 16 garages = bestaand aantal garages op perceel 625/a.

Besluit:

- perceel 625/a: max. 16 garages;
- perceel 595/c: max. 30 garages;
- perceel 594/m: max. 17 garages;
- potentiële carports: max. 60;
- totaal: max. 123 garages/carports.

De ontsluiting van de binnengebieden gebeurt thans d.m.v. erg smalle toegangen die niet als praktisch en verkeersveilig kunnen worden bestempeld.

Voor het perceel 625/a kan een alternatieve ontsluiting, over het perceel 625/f, richting Waterlostraat worden gerealiseerd. Hieromtrent moeten nog gesprekken gevoerd worden met de eigenaar, zijnde Defensie.

Voor het perceel 595/c kan een alternatieve ontsluiting worden gerealiseerd door een verbinding tussen de Arnhemstraat en Menenstraat te bewerkstelligen over het terrein van het Gemeenschapsonderwijs. Hieromtrent werden reeds gesprekken gevoerd met het Gemeenschapsonderwijs. In de laatste stedenbouwkundige vergunning voor de school werd reeds rekening gehouden met deze verbinding (ontsluiting, parkeren, ...).

Uiteraard moet de inrichting van de binnengebieden met garages/parkerplaatsen, stedelijke recreatie (cf. infra) en eventueel volks tuinen (cf. infra) kwalitatief gebeuren. Er moet steeds uitgaan worden van een totaalvisie ook al gebeurt de uitvoering gefaseerd. Bovendien is er het gegeven dat de garages/parkerplaatsen allemaal door dezelfde bouwheer 'Defensie' zullen worden opgericht hetgeen ook bepaalde kwalitatieve garanties inhoudt.

In Herentals zelf zijn reeds voorbeelden terug te vinden dat de invulling van een binnengebied met garages, recreatie en volkstuinen kwaliteitsvol kan zijn.

*Herentals, nv Eigen Haard:  
Binnengebied: achterzijde  
garages met volkstuinen.  
Typologie garages verwijst  
naar 'serres'.*



*Herentals, nv Eigen Haard:  
Binnengebied:  
voorzijde garages.  
Typologie garages verwijst  
naar 'serres'.*



*Groningen (Nederland)  
Sterrenhof  
Half ondergronds parkeren*



*Lummen (België)  
Sociaal woningbouwproject  
Parkeren onder luifel*



- Niet-bewoners parkeren**  
 Bij het voormalig fitnesscenter waren ca. 60 parkeerplaatsen gelegen. Bedoeling was dat die parkeerplaatsen na de komst van de lagere school St.-Jozefscollege een dubbel gebruik zouden krijgen, nl. overdag i.f.v. de school en 's avonds en in het weekend i.f.v. het fitnesscenter. Echter heeft kOsh recent het fitnesscenter aangekocht waardoor de scholengemeenschap thans eigenaar is van een site met een oppervlakte van ca. 1,6 ha.  
 Op die site zullen in de toekomst ca. 1.000 leerlingen en ca. 120 leerkrachten en administratief personeel aanwezig zijn.  
 Het mag/kan geenszins de bedoeling zijn dat parkeerproblemen naar het openbaar domein worden afgewenteld.
  
- Uit het MOBER:

  - Parkeren auto's personeel**
    - Voor het parkeren dient enkel rekening gehouden te worden met de leerkrachten en het administratief personeel.
    - De leerkrachten eerste graad doen een 24-tal lestijden per week. De leerkrachten geven veelal ook nog in andere scholen les. Zij zijn dus, overdag, niet constant voltallig op de site aanwezig. A rato van 52 %-autobestuurders is er nood aan 36 parkeerplaatsen.
    - Bij het voorzien van parkeerplaatsen voor leerkrachten moet rekening worden gehouden met overlapping van het gebruik van deze parkeerplaatsen. Er wordt een marge van 25 % extra parkeerplaatsen voor het opvangen van deze overlapping.
    - Bij een modal split van 52 % autobestuurders is er nood aan 5 parkeerplaatsen voor administratieve werknemers en 36 voor leerkrachten. Dit brengt het totaal op 41 parkeerplaatsen. Rekening houdend met de overlapping brengt dit het totaal op 50 parkeerplaatsen.
  
  - Parkeren auto's ouders**
    - De aanleg van een kiss&ride gebeurt bij voorkeur langs een ontsluitende weg, in dit geval langs de Lierseweg en niet in de Engelse Wijk.
    - In de ochtendspits verloopt het afzetten van de kinderen meer gespreid en kan dit georganiseerd worden langs de rijweg. Er wordt aangeraden om geen echte grote kiss&ride te voorzien: ca. 5 parkeerplaatsen.
    - Tijdens de avondspits zal de piek wel meer geconcentreerd verlopen. Hoewel de kiss&ride-strook langs de Lierseweg wordt voorzien, zal tijdens de avondspits niet vermeden kunnen worden dat er zich wachtrijen vormen in de Engelse Wijk, waarschijnlijk vooral langs Bergenstraat, leperstraat, Waterlostraat en Arnhemstraat. Passende maatregelen zullen moeten worden genomen om dit fenomeen niet te stimuleren.
    - Op de Lierseweg is er momenteel een parking aanwezig die afgesloten wordt met een bareel. Er wordt aangeraden om na te gaan of hier geen regeling kan getroffen worden met de eigenaar van dit domein, om deze parking open te stellen aan het einde van de school.

## **Parkeren fietsen**

- Uit het MOBER blijkt dat 68 % (= 680) van de leerlingen en 15 % (= 18) van de leerkrachten/administratief personeel te voet en per fiets naar de school komen.
- Afzonderlijke cijfers van potentiële voetgangers en fietsers zijn niet gekend.
- De school zal alleszins moeten voorzien in voldoende fietsstallingsplaatsen op eigen terrein.
- In het voorontwerp van de scholen zijn 550 fietsstallingsplaatsen voor de leerlingen en 24 voor leerkrachten/administratief personeel/bezoekers voorzien.

## **6.7. Stedelijke recreatie**

In functie van de woonkwaliteit moeten er binnen ieder ruimtelijk samenhangend geheel ook recreatiemogelijkheden worden voorzien. De Engelse Wijk (= militair gebied gewestplan) kan, omwille van verschijningsvorm en structuur, als een ruimtelijk samenhangend geheel worden beschouwd.

Voor de bepaling van de minimale oppervlakte wordt uitgegaan van een minimale oppervlaktebehoefte van  $4 \text{ m}^2/\text{inwoner}$  met een minimum aaneengesloten oppervlakte van  $2.000 \text{ m}^2$  om voldoende speelruimte te bieden.

## Omwille van het feit dat als tweede norm wordt gesteld dat de recreatierruimte een minimum aaneengesloten oppervlakte van $2.000 \text{ m}^2$ moet hebben, komt enkel perceel 595/c als recreatierruimte in aanmerking. Bijkomend voordeel is dat het perceel 595/c centraal gelegen is.

Bovendien heeft Herentals beslist dat m.b.t. het grootste binnengebied (perceel 595/c – oppervlakte ca.  $3394 \text{ m}^2$ )  $1/3$  van de grondoppervlakte (= ca.  $1.131 \text{ m}^2$ ) als collectieve parking mag worden ingericht en  $2/3$  voor recreatie (min.  $2.000 \text{ m}^2$ ) moet ingericht worden. Het fenomeen ‘volkstuinen’ zou men ook als stedelijke recreatie kunnen bestempelen, maar omwille van het meer individueel gebruik worden ‘volkstuinen’ als een afzonderlijk item benaderd.

## **6.8. Volkstuinen**

Volkstuinen zijn kleine lapjes grond waarop (stad)bewoners groenten telen voor eigen gebruik. De stad Herentals erkent de behoefte aan volkstuinen en staat er ook voor open om invulling te geven aan die behoefte.

De binnengebieden binnen het plangebied vormen daartoe potenties. Vandaar het idee om in de binnengebieden, naast garages/parkerplaatsen en stedelijke recreatie ook volkstuinen toe te laten. Een huishoudelijk reglement moet de feitelijke invulling regelen wat betreft gemiddelde perceelsgrootte, gemeenschappelijke ruimte, tuinhuisjes, serres, verhardingen, omheiningen, ...

Het ruimtelijk samenhangend geheel telt 105 woningen (100 militaire en 5 private langs de Waterlostraat).

A rato van  $2,7$  personen/gezin = ca. 284 personen.

A rato van  $4 \text{ m}^2/\text{persoon}$  = ca.  $1.136 \text{ m}^2$  aan recreatie

Binnen dat ruimtelijk samenhangend geheel zijn momenteel volgende percelen voor recreatie beschikbaar

- 625/a: ca.  $2.038 \text{ m}^2$
- 595/c: ca.  $3.394 \text{ m}^2$
- 590/p2: ca.  $470 \text{ m}^2$

## **6.9. Woningdichtheid**

Uit het RSV : "Verdichting is één van de sleutelbegrippen in een ruimtelijk beleid waar openheid en stedelijkheid voorop staan. ... Om een ecologisch draagvlak voor voorzieningen te behouden en te creëren en het ruimtegebruik te beperken, is het noodzakelijk naar minimale dichtheden te streven. Voor de stedelijke gebieden is een na te streven woningdichtheid van minimaal 25 per hectare – uitgedrukt op een ruimtelijk samenhangend geheel – als een stedelijke dichtheid te beschouwen.

... Een ruimtelijk samenhangend geheel wordt gekenmerkt door een eigen verschijningsvorm en structuur, die vaak verschillend zijn van de verschijningsvorm en/of structuur van het omliggende. ... Bij de berekening van de dichtheid binnen een ruimtelijk samenhangend geheel worden de elementen (en hun oppervlakte) gelegen binnen het geheel die ook van belang zijn voor het functioneren van andere ruimtelijk samenhangende gehelen of voor een ruimtelijk geheel dat op een hoger schaalniveau kan worden aangeduid, buiten beschouwing gelaten."

## **6.10. Waterhuishouding**

### **kaart 16**

Tot dusver kende het plangebied geen problemen wat betreft de waterhuishouding. Structurele ingrepen moeten dan ook niet worden voorzien. Wel moet worden voorkomen dat naar de toekomst toe eventuele problemen m.b.t. de waterhuishouding zouden kunnen ontstaan n.a.v. nieuwe bouwprojecten.

Vermits het studie-/plangebied niet gelegen is in:

- van nature overstroombaar gebied (NOG);
- recent overstroomd gebied (ROG);
- overstromingsgevoelig gebied;

- De Engelse Wijk (= militair gebied gewestplan) kan, omwille van verschijningsvorm en structuur, als een ruimtelijk samenhangend geheel worden beschouwd:
- De kOsh-gronden (629/a en 630/b2) binnen het militair gebied hebben een bestemming van een hoger schaalniveau en kunnen buiten beschouwing worden gelaten.
  - Oppervlakte Engelse Wijk = ca. 6,49 ha
    - minus perceel 629/a = 3.913 m<sup>2</sup>
    - minus perceel 630/b2 = 2.544 m<sup>2</sup>
    - rest ca. 58.443 m<sup>2</sup>

## **6.9. Aantal woningen = 105 (100 militaire en 5 private langs de Waterloostraat).**

### **Dichtheid = ca. 18 wo/ha.**

Een dichtheid die beduidend lager ligt dan de streefdichtheid voor een stedelijk gebied. Een hogere dichtheid is alleen realiseerbaar door appartementsbouw binnen het ruimtelijk samenhangend geheel toe te laten, maar dit is – gelet op de verschijningsvorm en structuur – een weinig verantwoord streefbeeld. Bedoeling van het RUP is o.a. om de 'Engelse Wijk' terug het groen, aangenaam woonkarakter van vroeger te bezorgen. Dit wordt nastreefd door de karakteristieke eigenschappen van de wijk te verankeren. 'Dichtheid' is één van die eigenschappen.

## **6.10. Waterhuishouding**

**kaart 16**

Tot dusver kende het plangebied geen problemen wat betreft de waterhuishouding. Structurele ingrepen moeten dan ook niet worden voorzien. Wel moet worden voorkomen dat naar de toekomst toe eventuele problemen m.b.t. de waterhuishouding zouden kunnen ontstaan n.a.v. nieuwe bouwprojecten.

Vermits het studie-/plangebied niet gelegen is in:

- van nature overstroombaar gebied (NOG);
- recent overstroomd gebied (ROG);
- overstromingsgevoelig gebied;

houdt de toepassing van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratie-voorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater voldoende garanties m.b.t. een goede waterhuishouding in.

## **6.11. Visie**

De ‘Engelse Wijk’ is conform het gewestplan gelegen in ‘militair gebied’. Om eigenaars/bewoners rechtszekerheid te verschaffen is het een must dat het ‘militair domein’ wordt omgezet naar ‘woongebied’.

Maar er is meer. De ‘Engelse Wijk’ was gekend als een groene, bloemrijke, verzorgde wijk. Sedert het wegtrekken van de Engelse militairen kent de wijk een zekere vorm van achteruitgang: beplanting verdwijnt, voor- en zijuinstroken worden ingenomen door geparkeerde voertuigen, bijgebouwtjes worden opgericht, ... Bedoeling is om de wijk haar ‘grandeur’ (lees: groen karakter) van weer terug te bezorgen. Dat wordt bewerkstelligd door o.a.:

- de karakteristieke eigenschappen van de woningen te verankeren;
- beperkte uitbreidingen van de woningen i.f.v. aanpassingen aan de hedendaagse normen te voorzien;
- zones voor garages/parking te voorzien;
- zones voor dagrecreatie annex volkstuinen en openbaar groen te voorzien.

## **6.12. Concepten**

### **6.12.1. De ruimtelijke entiteit ‘Engelse Wijk’ herstellen en handhaven.**

De ‘Engelse Wijk’ moet terug het groen, aangenaam karakter van wellek krijgen. Dit wordt nastreefd door de karakteristieke eigenschappen te verankeren in de stedenbouwkundige voorschriften.

### **6.12.2. Collectieve stallingsplaatsen/garages voor woningen**

Om het tekort aan garages/parkerplaatsen bij de militaire en private woningen op te vangen wordt, waar mogelijk, de mogelijkheid tot het oprichten van een carport bij de woning voorzien en worden extra collectieve stallingsplaatsen/garages voorzien op 3 binnengebieden die voor het overige deel i.f.v. dagrecreatie annex volkstuinen kunnen worden ingericht. Om de binnengebieden verkeersveiliger te maken wordt de mogelijkheid voorzien om afzonderlijke ontsluitingen voor gemotoriseerd verkeer en voetgangers/fietsers te realiseren.

### **6.12.3. Recreatiemogelijkheden op wijkniveau**

Recreatiemogelijkheden op wijkniveau zijn een belangrijk element inzake positieve woonomgeving. Onder die noemer horen ook ‘volkstuinen’ thuis.

### **6.12.4. Beperken hinder t.g.v. implanting school**

De implanting van een school in het centrum van een stad is ruimtelijk gezien een evidentie (bereikbaarheid, nabijheid van voorzieningen, ...). Een school houdt echter altijd een potentiële hinder voor de omwonenden in. Inzake privacy en geluid kan die hinder worden beperkt door randvoorwaarden op te leggen wat betreft afmetingen van gebouwen en implanting van gebouwen en speelplaatsen. Ook de organisatie van de mobiliteit vereist bijzondere aandacht.

### 6.13. Ontwerp

Op basis van de juridische, feitelijke en relevante kennis van het studie-/plangebied en gericht onderzoek werd in overleg met de verschillende actoren het ontwerp uitgetekend.

De beslissing om het RUP ‘Engelse Wijk’ op te maken was ingegeven enerzijds om rechtszekerheid en een aangenaam woonklimaat voor de bewoners te bewerkstelligen (voorschriften, parkeerbeleid, ...) en anderzijds om de inplanting van een school op een verantwoorde manier mogelijk te maken.

De ‘Engelse Wijk’ was gekend als een groene, bloemrijke, verzorgde wijk. Sedert het wegtrekken van de Engelse militairen kent de wijk een niet zo gunstige metamorfose: beplanting verdwijnt, voor- en zijtuinstroken worden ingenomen door geparkeerde voertuigen, bijgebouwtjes worden opgericht, ...

- Bedoeling is om de wijk haar ‘grandeur’ (lees: groen karakter) van weer terug te bezorgen, vandaar:
- behoud van de karakteristieke eigenschappen - vorm en uitzicht - van de woningen. Wel met beperkte uitbreidingsmogelijkheden om reden dat de militaire woningen eerder klein zijn en niet altijd aangepast aan de hedendaagse normen;
  - het beperken van de bestemming louter tot wonen (inclusief zorgwonen) eventueel in combinatie met een vrij beroep of een voorziening op buurtniveau (bakker, slager, algemene voedingswinkel, ...);
  - beperkte bebouwingsmogelijkheden in de tuinen met expliciet verbod op het creëren van garages en/of parkeerplaatsen;
  - waar mogelijk wordt een carport in de zijtuinstrook toegelezen.

Als compensatie voor het tekort aan garages en/of parkeerplaatsen bij de militaire woningen worden extra collectieve stallingsplaatsen/garages voorzien op 3 binnengebieden die voor het overige deel i.f.v. dagcreatie annex volkstuinen kunnen worden ingericht.

Op het binnengebied dat paalt aan de leperstraat wordt de mogelijkheid voorzien om een school (secundair onderwijs, eerste graad) voor ca. 1.000 leerlingen in te planten. De school mag de woonkwaliteit van de wijk niet hypothetiseren. Vandaar worden volgende milderende maatregelen voorgesteld:

- beperkingen qua bouwhoogte om de privacy van de omwonenden te verzekeren;
- inplanting van gebouwen en speelplaatsen zodanig dat de (geluids)hinder voor de omwonenden minimaal is;
- een mobiliteitsstudie verplicht wordt gesteld;
- de parkeermogelijkheden op het schoolterrein worden beperkt tot het noodzakelijke aantal, dit om geen abnormale verkeershinder te veroorzaken;
- voor voetgangers en fietsers worden extra ontsluitingsmogelijkheden voorzien;
- langs de Lierseweg en t.h.v. de aansluiting van de leperstraat op de Bergenstraat worden kiss&ride-stroken voorzien;
- aanpassingen aan het openbaar domein.

Gelet op het feit dat het onderwijslandschap van Herentals reeds enkel in de malen werd heretekend waardoor locaties en bouwplannen voortdurend in vraag worden gesteld is het aangewezen om bij de opmaak van het RUP reeds rekening te houden met een alternatieve invulling van de geplande schoolsite. Als alternatieve invulling wordt gekozen voor woningbouwproject met een dichtheid van minimum 25 wooneenheden/ha.

#### **6.14. Consequenties van het RUP**

De voorschriften van het gewestplan Herentals – Mol KB 28.07.1978 worden binnen het plangebied opgeheven.

## **7 TOETSING**

### **7.1. Inleiding**

De toetsing heeft tot doel na te gaan of het voorliggende ontwerp annex stedenbouwkundige voorschriften tegemoet komt aan de probleemstellingen en aan andere geldende plannen.

### **7.2. Toetsing aan het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen**

Het RSV stelt als streefdichtheid voor stedelijke gebieden een minimum van 25 woningen/ha voorop en de dichtheid van de ‘Engelse Wijk’ bedraagt slechts ca. 18 woningen/ha.

Een hogere dichtheid is echter alleen realiseerbaar door appartementsbouw binnen het ruimtelijk samenhangend geheel toe te laten, maar dit is – gelet op de verschijningsvorm en structuur – een weinig verantwoord streefbeeld. Bedoeling van het RUP is o.a. om de ‘Engelse Wijk’ terug het groen, aangenaam woonkarakter van welleer te bezorgen. Dit wordt nagestreefd door de karakteristieke eigenschappen van de wijk te verankeren. ‘Dichtheid’ is één van die eigenschappen.

Het RSV stelt wel dat ruimtelijke differentiatie van de woningdichtheid steeds mogelijk en wenselijk blijft.

### **7.3. Toetsing aan het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen**

Het RUP is weliswaar een implementatie van de richtlijn om de bestaande structuur te hergebruiken en te optimaliseren. Maar meer dan vermoedelijk ligt het plangebied binnen de afbakening van het kleinstedelijk gebied Herentals. De streefdichtheid zou dus min. 25 woningen/ha moeten bedragen i.p.v. de bestaande dichtheid van ca. 18 woningen/ha.

Enerzijds werd eerder reeds gesteld dat één van de doelstellingen van het RUP is om de karakteristieke eigenschappen van de wijk te verankeren en dat 'dichtheid' één van die eigenschappen is. Anderzijds is er het feit dat 'stedelijke verdichting' ook staat voor het voorzien van stedelijke voorzieningen, waaronder o.a. scholen. Bovendien werd bij de alternatieve invulling voor de school gekozen voor woningbouwproject met een dichtheid van minimum 25 wooneenheden/ha.

### **7.4. Toetsing aan het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Herentals**

Het ontwerp voldoet aan de bindende bepalingen waarin staat aangegeven dat het BPA 'Engelse Wijk' zal worden afgewerkt als gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Het ontwerp voldoet aan de gewenste nederzettingsstructuur, omdat:

- Er wordt gestreefd naar een kwalitatieve woonomgeving die o.a. wordt bepaald door de aanwezigheid en toegankelijkheid van

groene ruimten, speel- en buurttvoorzieningen, verkeersleefbaarheid, veiligheid en het straatbeeld.

- De school betreft een specifieke voorziening die op z'n plaats is in een stedelijk gebied.

Het ontwerp voldoet niet aan de gewenste nederzettingsstructuur, omdat:

- In de woningprogrammatie het binnengebied 'Engelse Wijk' werd opgenomen als 'aan te snijden binnengebied in stedelijk gebied'. Door de implanting van een school komt het binnengebied niet langer in aanmerking voor woningbouw. Gelet op het feit dat er in het stedelijk gebied een tekort is aan bouwmogelijkheden zal moeten gecompenseerd worden. Maar de afbakening van het kleinstedelijk gebied annex de vaststelling van de taakstelling inzake bijkomende woningen is een provinciale taakstelling die nog niet werd ingevuld. Daarenboven is het voorzien/garanderen van voldoende stedelijke voorzieningen, zoals een school, evenzeer een belangrijke ruimtelijke zoektocht/opdracht, die parallel dient te verlopen met de verstedelijking van het stedelijk weefsel.

## **7.5. Watertoets.....kaart 17**

In het plangebied en directe omgeving bevinden zich verschillende individuele projecten (Katholieke Onderwijs Stad Herentals, Gemeenschapsonderwijs, ...) die allen in de nabije toekomst een vergunningss dossier zullen indienen.

Bij deze vergunningsaanvragen moet steeds een studie m.b.t. de waterhuishouding worden bijgevoegd en moet de aanvraag voldoen aan de vigerende wetgeving inzake hemelwaterputten, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater.

Bij toepassing van de watertoets blijkt:

- Dat voor belangrijke projecten binnen het plangebied advies moet gevraagd worden aan:
  - nv De Scheepvaart m.b.t. het vergroten van het effect van de gewijzigde afstromingshoeveelheid;
  - Vlaamse Milieumaatschappij m.b.t. het begroten van de gewijzigde infiltratie naar het grondwater en de kwaliteit van het infiltrerende hemelwater.
- Dat verharde oppervlakten bij voorkeur worden aangelegd in waterdoorlatende materialen op een waterdoorlatende fundering of dienen af te wateren naar de onverharde randzones en niet naar de riolering. De overige verharde oppervlakte dient te worden gecompenseerd door een infiltratievoorziening (gracht, wadi, ondergrondse infiltratievoorziening) op eigen terrein met een nuttig volume van minstens 300 liter per 20 m<sup>2</sup> aangesloten verharde oppervlakte, tenzij kan aangetoond worden dat infiltratie onmogelijk is vanwege voortdurende hoge grondwaterstanden of een doorlaatheidsofactor van de bodem die kleiner is dan 1.10-5 m/s. Enkel indien infiltratie onmogelijk is mag de volledige verharde opper-

## **7.5. Vlakte gecompenseerd worden door buffering met vertraagde afvoer.**

- Voor de hemelwaterafvoer moet de voorkeur gegeven worden aan de volgende afvoerwijzen in afnemende graad van prioriteit: ophang voor hergebruik, infiltratie op eigen terrein, buffering met vertraagd lozen in een oppervlaktewater of een kunstmatige afvoerweg voor hemelwater en tot slot lozing in de regenwaterafvoerleiding (RWA) in de straat. Slechts wanneer de beste beschikbare technieken geen van de voornoemde afvoerwijzen toelaten, mag het hemelwater overeenkomstig de wettelijke bepalingen worden geloosd in de openbare riolering.
- Voor wat betreft het aspect grondwaterstroming worden de schadelijke effecten ondervangen indien voor bronbemalingen aan de bestaande reglementering wordt voldaan.
- Voor wat betreft het aspect grondwaterkwaliteit worden geen significante negatieve effecten verwacht.
- Aanvullend wordt er op gewezen dat de individuele woningen overeenkomstig onderstaande aandachtspunten moeten ontworpen worden:
  - hemel- en afvalwater moeten gescheiden worden aangesloten d.m.v. kleurcodering op RWA-riolering (regenwaterafvoer – blauw) resp. DWA riolering (droogweerafvoer – rood/bruin);
  - indien geen gescheiden rioleringssysteem in de straat aanwezig is, moet het hemelwater (overloop hemelwaterput) en afvalwater minstens gescheiden afgevoerd worden tot op de perceelsgrens;
  - de afwatering moet voldoen aan de gewestelijke stedenbouw-kundige verordening (GSV);
  - per woning moet een hemelwaterput worden aangelegd;
  - hergebruik van hemelwater uit de hemelwaterputten is verplicht;

- verhardde oppervlakten voor opritten en parkings worden bij voorkeur waterdoorlatend aangelegd of wateren af naar de onverharde randzones.
- Voor de aanleg van ondergrondse constructies zal wellicht een bemaling noodzakelijk zijn. M.b.t. de lozing van het bemalingwater geldt dat niet-verontreinigd bemalingewater bij voorkeur opnieuw in de bodem gebracht wordt.
- De aanleg van kelders mag er geenszins voor zorgen dat er een permanente drainage optreedt met lagere grondwaterstanden tot gevolg.
- Conclusie: geen aanzienlijke effecten, mits het nemen van milde-maatregelen.

#### **7.6. Toetsing aan de plan MER - screening**

In het aangetekend schrijven van 15.01.2013 van de dienst MER werd geconcludeerd dat het voorgenomen plan geen aanleiding geeft tot aanzienlijke milieugevolgen en dat de opmaak van een plan-MER niet nodig is.

#### **7.8. Planbaten / plankschade**

Volgens hoofdstuk VI, afdeling 2, artikel 2.6.4. van de Vlaamse Codex is er geen planbatenheffing verschuldigd voor een bestemmingswijziging van 'militair gebied' naar 'wonen'.

#### **7.9. Archeologie**

In de algemene geldende bepalingen in de voorschriften werd een artikel opgenomen betreffende archeologie waarbij wordt gewezen op het archeologisch vooronderzoek.

#### **8. ONTEIGENINGSPLAN**

Teneinde de uitvoering van het RUP te verzekeren (ontsluiting binnengebied, extra ontsluiting voor zwakte weggebruikers i.f.v. school en optimalisatie bebouwingsmogelijkheden voor school) werd ook een onteigeningsplan toegevoegd. Met beide eigenaars van de 'te onteigenen percelen' (Defensie en Gemeenschapsonderwijs) bestaat reeds een mondeling akkoord over de verwerving van de gronden. Maar om te voorkomen dat bij een openbare verkoop de gronden in ongewenste handen zou terecht komen wordt toch geopteerd om een onteigeningsplan toe te voegen.

#### **7.7. Toegankelijkheid**

In het kader van de toegankelijkheid van gebouwen en openbare ruimten wordt elke aanvraag tot vergunning die betrekking heeft op een publieke ruimte voor advies voorgelegd aan het Centrum voor toegankelijkheid Provincie Antwerpen alvorens de stedenbouwkundige vergunning af te leveren.

De aanvrager dient alle informatie te verstrekken die nodig is om de toegankelijkheid te evalueren.  
Onder publieke ruimte wordt verstaan: de openbare en niet – openbare gebouwen die voor het publiek toegankelijk zijn, met inbegrip van de

- praktijken voor vrije beroepen, de openbare en niet – openbare wegen die voor het publiek toegankelijk zijn, alsook elke ander domein, infrastructuur, gebouw of plaats die voor het publiek toegankelijk is.
- In de stedenbouwkundige voorschriften werd het item 'toegankelijkheid' opgenomen.

#### **7.8. Planbaten / plankschade**

Volgens hoofdstuk VI, afdeling 2, artikel 2.6.4. van de Vlaamse Codex is er geen planbatenheffing verschuldigd voor een bestemmingswijziging van 'militair gebied' naar 'wonen'.

#### **7.9. Archeologie**

In de algemene geldende bepalingen in de voorschriften werd een artikel opgenomen betreffende archeologie waarbij wordt gewezen op het archeologisch vooronderzoek.

#### **8. ONTEIGENINGSPLAN**

Teneinde de uitvoering van het RUP te verzekeren (ontsluiting binnengebied, extra ontsluiting voor zwakte weggebruikers i.f.v. school en optimalisatie bebouwingsmogelijkheden voor school) werd ook een onteigeningsplan toegevoegd. Met beide eigenaars van de 'te onteigenen percelen' (Defensie en Gemeenschapsonderwijs) bestaat reeds een mondeling akkoord over de verwerving van de gronden. Maar om te voorkomen dat bij een openbare verkoop de gronden in ongewenste handen zou terecht komen wordt toch geopteerd om een onteigeningsplan toe te voegen.

#### **7.7. Toegankelijkheid**

In het kader van de toegankelijkheid van gebouwen en openbare ruimten wordt elke aanvraag tot vergunning die betrekking heeft op een publieke ruimte voor advies voorgelegd aan het Centrum voor toegankelijkheid Provincie Antwerpen alvorens de stedenbouwkundige vergunning af te leveren.

De aanvrager dient alle informatie te verstrekken die nodig is om de toegankelijkheid te evalueren.  
Onder publieke ruimte wordt verstaan: de openbare en niet – openbare gebouwen die voor het publiek toegankelijk zijn, met inbegrip van de

## 9. RUIMTEBALANS

Gewestplan			Verordend grafisch plan			Gebiedsaanduidingen voor RUP's	
bestemming	m <sup>2</sup>	art.	bestemming	categorie		m <sup>2</sup>	
<b>militair gebied</b>	<b>64.857,25</b>	<b>3</b>	woningen	woongebied		<b>5.457,09</b>	
		<b>4</b>	zone voor aanbouwen aan woningen	woongebied		<b>3.510,52</b>	
		<b>5</b>	voor- en zijtuinstroken	woongebied		<b>11.443,89</b>	
		<b>6</b>	achtertuinen	woongebied		<b>13.797,84</b>	
		<b>7</b>	zone voor dagrecreatie met openbaar karakter, garages/parking en volkstuinen	woongebied		<b>6.278,03</b>	
		<b>8</b>	stedelijk wonen	woongebied		<b>4.686,37</b>	
		<b>9</b>	gebied voor bijzondere bebouwingswijze	woongebied		<b>9.519,55</b>	
		<b>10</b>	openbaar groen	woongebied		<b>515,53</b>	
		<b>11</b>	bestaande openbare weg	lijninfrastructuur		<b>9.648,43</b>	
		<b>9</b>	gebied voor bijzondere bebouwingswijze	woongebied		<b>8.155,80</b>	
		<b>11</b>	te realiseren openbare weg	lijninfrastructuur		<b>1.633,65</b>	
<b>TOTAAL</b>	<b>74.646,70</b>			<b>TOTAAL</b>		<b>74.642,13</b>	