



L-ABO 1: De eerste lessen uit verkennende gesprekken

*Wat is uw visie op de toekomst van
de Augustijnenlaan, Belgiëlaan en
Olympiadelaan (ABO)?*

Laat het ons weten via herentals.be/labo en kom op gesprek.

Waar staan we?

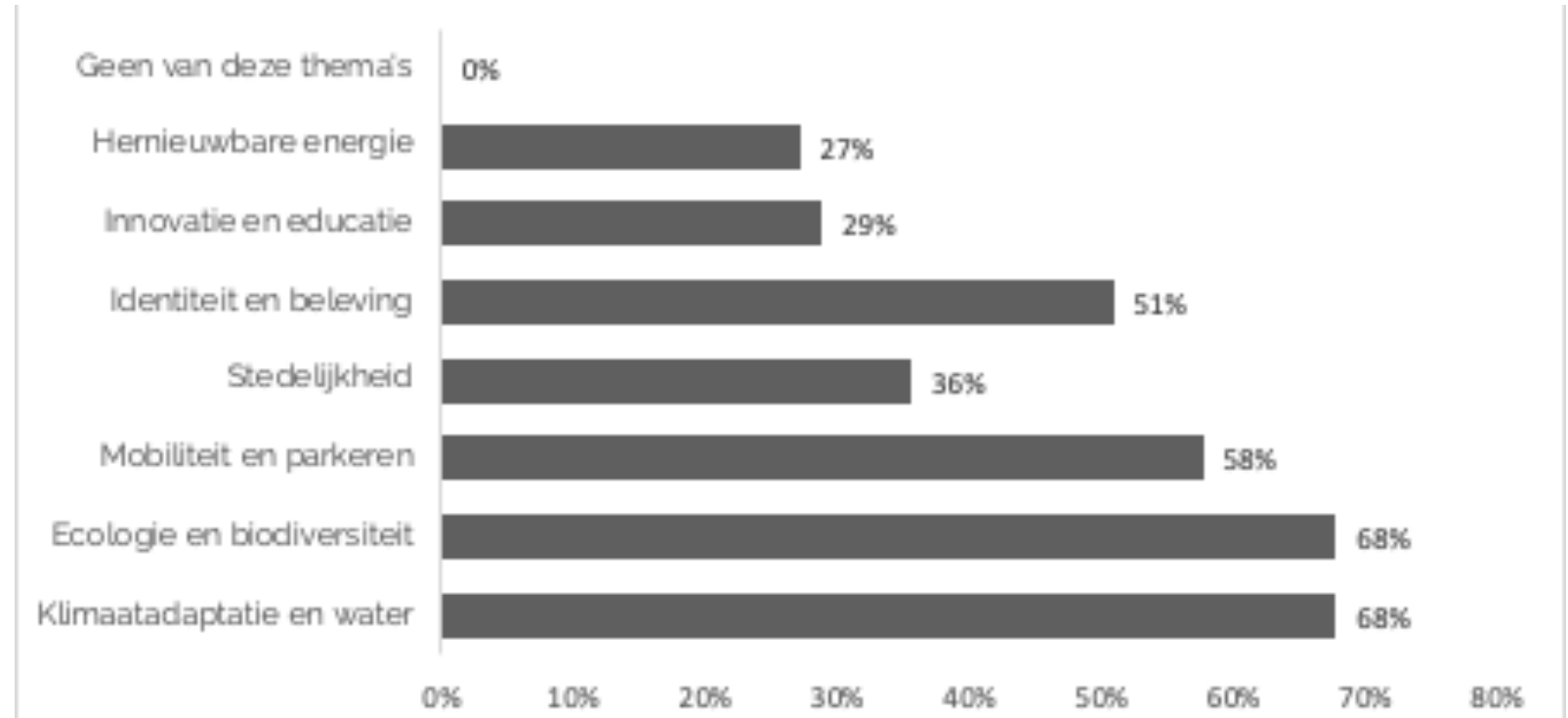
billaterale gesprekken

brede publiek > *survey en speeddates*

stakeholders > *verkennende gesprekken*

stad > *aanvullen en aanduiden extra gesprekken*

brede publiek*



271 x
bekeken

59 x
survey

21 x
gesprek

* informierend, maar geen referendum over de as

Al fietsend en al wandelend
‘Als wandelaar, fietser. Soms met de auto.. Goed? We zouden niet weten wat. Wat niet? Te veel verharding, te veel auto’s, te weinig bomen en bloemperken, te grauw... Een miskleun naar de normen en waarden van 2020.’
Te voet/met fiets. Niet goed; te veel beton, te weinig groen, en als er wat groen staat te weinig diversiteit, geen hoogstam bomen, geen water... Mogelijkheden: de 30 meter breedte en dat voor 3 km lengte nodigt uit om de gedempte vaart terug zo maximaal mogelijk open te leggen.
Ik gebruik deze route dagelijks, al fietsend of te voet. Goed: er is een afgescheiden fietspad en voetpad tov de rijweg. Slecht: slechte staat van voetpad en fietspad. Het is geen aangename route om als voetganger of fietser te gebruiken door het vele gemotoriseerd verkeer. Het gemotoriseerd verkeer is luid waardoor ik geen gesprek kan voeren met de personen die naast mij fietsen of wandelen. Het fietspad is te smal. De mogelijkheden om de rijweg over te steken zijn eerder beperkt en niet altijd veilig voor de ‘zwakke’ weggebruiker. De manier waarop de rijweg is ingericht laat auto’s toe veel te snel te rijden.
Ik woon aan de Augustijnenlaan. Goed: gemakkelijke invalsweg voor de stad en het station. Voldoende parkeermogelijkheden. Niet goed: te veel beton, het lijkt soms wel een autostrade; te veel nadruk op autoverkeer; fiets

en voetpaden zijn erbarmelijk, de groenaanleg is smakeloos, de kruispunten (o.a. aan de scho-len en het hofkwartier) zijn gevaarlijk ingericht. Er ontbreekt groen, karakter, straatmeubilair. Fietsen :wel afgescheiden fietspaden maar in zeer slechte staat. Te weinig groen. Te veel aandacht naar autoverkeer en parkeren. Naar Netepark fietsen, colruyt, adminstratief centrum, langs Kleine Nete wandelen
Ik gebruik de laan om naar het station te rijden, ik vind het goed dat de snelheid beperkt wordt (bloembakken, ronde punten), ik vind het goed dat er gratis parkeerplaats buiten het stads-centrum voorzien is. Ik vind het jammer dat het uit te veel beton bestaat, te verhard is, meestal met de wagen . is niet ideaal met al die verschillende verkeersremmers . is zeker niet ideaal voor voetgangers en fietsers om de straat te kruisen
Ik gebruik ze om van het station naar de win-kelstraat te wandelen (deels, want ik ga liever langst het stadspark). Ik vind er te veel auto’s staan en het te druk.
‘Om me te verplaatsen, maar meestal niet. Te weinig groen
Te veel ruimte voor auto’s
Historisch karakter komt niet terug in huidige situatie
Te weinig plaats voor fietser/voetganger en natuur”
als route om het centrum te verlaten, er is niets goed aan, doods, saai, grijs, gevaarlijk, Voornamelijk met de fiets! Fietspad ligt er niet

zo goed bij. De overgang Hofkwartier is een gevaarlijk punt! Sinds de uitbreiding van de vrijdagse markt is er geen plaats meer voor fietsers.
Ik gebruik ze zowel te voet, met de fiets als per auto. Ik vind het goed dat deze 3 vervoersmid-delen goed gescheiden liggen, zo ook met de scheiding tussen de rijrichtingen. Het is een beetje kaal, dus meer aanplanting mag zeker, en vooral in't groen! Voor fietsers kan het wel gevaarlijk zijn, door de vele zijstraten. De auto's moeten de fietsers beter kunnen zien, bvb toch met enkele goedgeplaatste extra lampen en signalisatie.
met de fiets, kruispunt met Fraikinstraat zeer gevaarlijk voor fietsers
Als fietsweg van Kruisberg naar station of naar het stadscentrum
‘Als wandelaar, fietser en automobilist. Deze as is voor mij en mijn gezin dé as om vanuit onze woning ons naar het centrum, school, winkels, ... te begeven.
We betreuen echter de verkeersonveilig-heid voor alle weggebruikers. De indeling in onpraktisch, er is geen goed overzicht, auto's razen tegen hoge snelheid, fietsers gebruiken beide kanten in alle richtingen, ... het is daarnaast ook een triestig grijze zone die onze stad doorkruist.
Hier liggen ontzettend veel uitdagingen maar vooral kansen om deze as veilig en gezellig te maken.”
Omwille van het historisch karakter heeft deze

slagader voor de nodige fysieke open ruimte gezorgd, dwars doorheen de stad. Momenteel leent die zich tot parkeerplaats maar het zou een veel fraaier beeld opleveren mocht de oude vaart geheel of gedeeltelijk weer open gemaakt worden.
Het is een as door Herentals. Als Herentalse-naar gebruik ik die. Vooral met de fiets.
‘Ingang naar de stad.
Goed : toegankelijk
Niet goed : totaal voorbijgestreefd. Geen uitno-digende inkom van de stad. Auto baas.”
met de auto.
Ik gebruik de binnenring om het snelst naar de andere kant van de stad te rijden.dit om de markt te vermijden.
‘Regelmatig gebruik Olympiadelaan, spo-radisch gebruik van de Augustijnenlaan en Belgiëlaan.

Het verkeer op de binnenring van Herentals loopt overwegend soepel.

Het rondpunt aan de Zaatweg is verschrik-kelijk qua verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruiker.”
Meestal als fietser, goed is de snelle ver-binding in de stad. Slecht is de staat van de fietspaden en het vreselijk uitzicht
invalsweg van buiten Herentals naar mijn woning in Kloosterstraat
Met auto, fiets en te voet. Goed: als je het centrum wil vermijden met de wagen, ruime

parkeergelegenheid, snelheid blijft er laag door de versmallingen. Slecht: toestand van de fietspaden en aantal oversteekplaatsen voor voetgangers vermeederen.
Ik gebruik de weg voor vele van mijn verplaat-singen, zowel woon-werk als privé aangezien ik in het centrum woon. Deze weg is vaak de beste optie om zich als inwoner te verplaatsen naar een andere plaats in de stad, of om als inwoner vertragingen op de ring te vermijden. Het knooppunt station/olympiadelaan vermijd ik uiteraard meestal tijdens piekuren omwille van de gekende opstoppingen wegens sluiting spoorwegovergang
Enkele keren per maand.
Met de fiets voor woon-werkverkeer en boodschappen in de stad. Fietspad kan beter qua aanleg/onderhoud in de Olympiadelaan en Augustijnenlaan en qua inrichting aan het Stadspark

”Meestal kruis ik deze as enkel met fiets/ te voet.
Met de auto gebruik ik deze as heel af en toe om buiten de stad te rijden.
De extra oversteekplaatsen zijn positief, maar op enkele plaatsen mag het nog veiliger voor voetgangers/fietsers.”
Ik werk hier, steeds met de fiets, vooral om over en door te steken
hoe? met de fiets of auto, als parking / goed: veel parkeerplaatsen / minder goed: door het vele beton is het open grote grijze ruimte, weinig uitnodigend, ze straalt niets uit, puur

functioneel
Als route om uit het centrum te geraken of om van de ene kant van herentals naar de andere te rijden. Maar ook als wandelstraat tijdens de zondagse markt
Om te kruisen richting stadspark. Als verbindingstraat. Als vervelend kruispunt aan de markt. Om aan het station te geraken.
‘Ik gebruik deze as enkel als ik parking zoek om aan de kant van de C&A of Action te winke-len. Voor de rest probeer ik deze te vermijden omwille van de drukte en het gevaarlijke kruispunt ter hoogte van Bistro de Swaen.

De weg heeft wel als voordeel dat je er kan parkeren gratis, maar het is geen aantrekkelijke plaats t.o.v. het nieuwe aangelegde park ernaast.

Het zou mooi zijn dat er ergens alsnog water terug wordt aangelegd om het originele karakter terug te krijgen van de vele mooie postkaarten van vroeger.”
Ik rijd er langs met fiets en wagen. Goed vind ik het marktje.
Gebruik voor verplaatsingen te voet, per fiets en per auto. Goed = afgescheiden fietspad en trottoir. Niet goed = overvloed aan beton, ontbrekend groen, brede rijweg die uitnodigt tot snelheid. Geen aangename wandel- en fietsweg in het centrum. Wordt beschouwd als een doorgangsweg, binnenring, voornamelijk het fietspad, slechte staat en

fietsers worden als levend schild gebruikt aan de kruispunten, verwijder enkele beplantingen en fietsers hoeven niet verplicht de rijweg op ik passeer er meestal met de fiets of auto
Ik tracht ze zoveel mogelijk te mijden maar moet ze kruisen om de kinderen naar school te brengen, om naar de scouts te gaan of naar het haveke te fietsen, een brief te posten of bij jef colruyt te gaan hamsteren. Het is een kanaal van beton met ipv een rimpeling in het water een hindernissenparcours van obstakels putten en bulten.
voornamelijk auto, om snel ergens te geraken
”Per fiets, per auto
Goed: veel parkeerplaats
Slecht: te smal fietspad op Olypiadelaan + slechte staat fietspad”
”(vervolg op vorig bericht)
Op de ronde punten aan de Sint-Jobsstraat, het Hofkwartier en de Hikstraat komen fietsers in een flessenhals samen met de auto's. Het zou de veiligheid voor de fietser bevorderen als hij daar voorrang krijgt op de auto, in die zin dat auto's fietsers niet mogen voorbijsteken het kort voor en op het rond punt. Een aanpassing op en voor de korte of middellange termijn, met weinig middelen : bijv. fietsemblemen op het wegdek aanbrengen.
Aan de spoorwegovergang aan het station kan de huidige fietstunnel mits aanpassing van de hellingsgraad geïntegreerd worden in een fiets/voetganger-tunnelcomplex dat voor aansluiting zorgt tussen Olympiadelaan,

Wuyltsbergen en Belgiëlaan. In onze provincie zijn al een aantal voorbeelden van dergelijke tunnels die een veilige oversteek voor fietsers/voetgangers bewerkstelligen.”
‘Als voetganger, fietser, automobilist.
Op een aantal plaatsen (trajecten) op de Augustijnenlaan vooral dan, is het loopvlak v/h fietspad voor verbetering vatbaar. verhoogde putdeksels, oneffen tegels, boordstenen, verei-sen zelfs stuurvaardigheid en oplettendheid. Dat er steeds naar gewerkt werd en wordt om het wegdek waar ook voor auto's bijartvlak te ma-ken is niet verkeerd, maar voor fietsers is dat nooit een prioriteit geweest. Op korte termijn kan het rijcomfort voor de fietser verbeterd worden met weinig middelen. Op lange termijn kan nagedacht worden over een volwaardige fiets- en voetlaan die over het ganse traject Augustijnenlaan/Belgiëlaan voorrang heeft op de auto.”
‘Met de wagen. Het stuk Olympiadelaan als verbinding tussen Wuyltsbergen en Bloso. Poederlee, Turnhout...
Het stuk Belgiëlaan is vooral gebruikt om de stad te doorkruisen zonder dat dit door het oude stadscentrum moet. Dit is het laatste stukje Herentals waar nog vlot verkeer moge-lijk is met voldoende ruimte voor voetgangers, fietsers en auto's.”
Als toegangsweg naar het werk
‘We wonen buiten de ring, dit is voor ons de belangrijkste weg om naar het centrum, stati-on, school van de kinderen, muziekschool... te

fietsen. Als verbindingsweg dus vooral. Het is vandaag een beetje een triestige omgeving, mindere aspecten zijn: overal beton, auto's die overal geparkeerd zijn, slechte fietspaden Olympiadelaan (plus geparkeerde vrachtwagens, niet zo fijn om in het donker langs te fiet-sen). Belgiëlaan: kruispunt aan Action edm is ook gevaarlijk voor fietsers, zelfde opmerking over alle geparkeerde auto's. Augustijnen-laan: ook overal auto's. Maar beter fietspad, aanwezigheid parkje aan beginnhof (dat nu ook toegankelijker is en meer uitnodigend) is fijn, idem groen langs Olympiadelaan (en ruimer, de kleine paadjes die daar zijn om door te wandelen/fietsen). Er zitten nog mooie stukjes verstopt tussen de auto's, bijvoorbeeld de bomenrij tussen de Hikstraat en de Belgiëlaan. Binnenring, om de buitenring te vermijden
Om van de ene kant van Herentals naar de andere kant te rijden. Ik gebruik deze vooral met de auto. Ik gebruik deze weg ook op thuis te geraken of richting JBC.
ik rijd hier elke dag langs om de kinderen naar school te brengen. goed: scheiding van de beide rijstroken. Fietspad voor groot deel goed aangelegd behalve stukken terhoogte Hofkwartier waar god weet waarom fietsers plots op de rijweg moeten rijden: ofwel moet je oppassen dat automobilisten je zien ofwel rijden velen op het voetpad met gevaar voor de voetgangers.
Parkeermogelijkheid, bereikbaarheid AC, scholen, zondagsmarkt.

Als chauffeur van de Minder Mobielen Centrale honderden keren per jaar. Ik zou niet weten wat er moet veranderen? Het stadsbestuur luistert toch niet naar de bevolking. Welk nut heeft dit platform dan nog? De politieke spelletjes zijn te belangrijk. Over de tunnel onder de spoorlijn is men al jaren aan het palaveren en hij zal er waarschijnlijk nooit komen.
Auto en fiets voldoende plaats voor ver-schillende gebruikers en ruim zicht
Met de wagen, prima middel om het centrum te vermijden. Enkele knelpunten, overweg station, kruispunt met N123
per fiets - afgesloten fietspad. Sporadisch met auto
Zowel met de fiets als de wagen. Fietspaden zijn in zeer slechte staat.
”Shoolgaand verkeer.
Goed: fietspaden voorzien, toegelaten snelheden
Minder: vrijdag kunnen we niet door ovw markt, uitlaatgassen van (+80%) auto's die mo-tor laten draaien aan gesloten barenen, staat fietspaden zijn niet overal optimaal”
Als ‘kleine ring’
Te voet of met de fiets. Slechte fietspaden, druk verkeer.

brede publiek de as vandaag

Bijna iedereen heeft het over zich **verplaatsen** of parkeren. De verblijfsfunctie wordt zelden vernoemd. Tenzij voor de markt.

De as wordt uitdrukkelijk **lelijk** bevonden door de overdaad aan beton en inspiratieloos groen en al die lelijke auto’s die er staan. De **fiets- en wandelinfrastructuur** is er in slechte staat en heeft onveilige kruispunten (hofkwartier!). Zeker voor de vele schoolgaande kinderen.

De laatste plek in Herentals waar je nog **vlot kan rijden en parkeren**. Tenzij de spoorweg dicht is, vormt het de ideale sluipweg wanneer de ring vast zit.

Zoveel mogelijk ontharding, zoveel mogelijk groen in al zijn diversiteit (dvw klein en groot plantgoed, laagstam en hoogstambomen, ...). Graag zien we de gedempte vaart in z'n geheel terug open gelegd, dvz zo breed en zo lang mogelijk, niet rechtlijnig maar kronkelend doorheen de stad zoals een natuurlijke rivier. We hopen dat er bootjes kunnen varen in Herentals. Een aangenaam voetpad langsheen dit water en naast het groen, zal een verademing zijn voor bewoners en toeristen. Het spreekt voor zich dat een breed fietspad aan beide zijden van het kanaal ook zeer welkom is. "Graag had ik in naam van onze vereniging veel meer groen gezien, en ik bedoel dan niet, hier en daar een struik of een gazonnetje, maar een zo divers mogelijk pallet aan groen: echte volgroeide bomen, struiken, gras waarom niet, maar ook bloemparken met diverse soorten plantgoed. Ook water is natuurlijk een must: waarom niet de gedempte vaart 'helemaal' terug open-leggen, natuurlijk niet zo breed als destijds, maar zo diep mogelijk de stad in - graag tot aan het station. We zien al bootjes varen... Liefst niet rechtlijnig, maar met versmallingen en verbredingen - zo noodzakelijk bvb. aan een brug --- kronkelend doorheen het groen, kortom: zeer natuurlijk met waterplanten en mogelijkheid tot amateurvisserij en bvb. een waterpretparkje voor de kinderen. Vlak nabij zeker een voetpad dat soms nabij (op waterhoogte - een houten looppad zoals in Diest & Mechelen) dan weer wat verder af (tussen de bomen en struiken) al meanderend zijn weg vindt. Een oase van rust en verstilling voor bewoners en passanten - men snakt er naar, de stormloop naar de natuur heeft dit de laatste maanden alweer bewezen."

Het openleggen van de gedempte vaart met een zo maximaal mogelijke breedte, een groene strook met biodiversiteit in plantgoed, laagstam en hoogstam, een wandelpad langsheen het getrokken kanaal. Plezierboten moeten stad inkunnen met mogelijkheid tot aanleggen in grote vaartkom (nabij parking t.o. Colruyt) Zeker met stromend water gezien pro's hiervan -- aansluiting op de Nete, met eventueel omweg/'splitsing naar 'bron' voor 't Vlietje... De route zou in eerste instantie veilig en aangenaam moeten zijn voor fietsers en wandelaars, in alle opzichten. Dit door de infrastructuur voor deze weggebruikers te verruimen en verbeteren. Meer groen zou aangenaam zijn, en de aanwezigheid van water zou het nog meer aangenaam maken. Ontharding van de ondergrond sluit hierbij aan. Auto's zijn voor mij welkom op deze route, maar het moet wel afleesbaar zijn uit de infrastructuur dat zij hier gast zijn. Dus minder autoverkeer en lagere snelheid zijn hierbij cruciaal voor mij. Maak terug een echte warme sfeervolle "stadsas". Begin aan de jachthaven (die zo ook mee wordt opgewaardeerd), geef water terug een prominente plaats in het geheel, zorg voor groen, bomen, veilige verkeersinfrastructuur voor alle vervoersmodi (maar vermijd de "be-tonlook" van vandaag), integreer het stadspark, de vesten en het begijnhofpark, trek het stedelijk gevoel door in de straten (klinkers, brugjes, karaktervol straatmeubilair in plaats van de kille lege autostradelook van vandaag), maak komaf om deze as als "gratis parkeerstrook" te gebruiken en gebruik die ruimte om meer stad te creëren, waardeer de stationsbuurt op en trek die door in het ontwerp, voorzie de nodige ruimte om de zondagsmarkt creatiever

in te kunnen vullen. Zorg voor eenheid, rust, functionaliteit, gezelligheid en maak van deze as een nieuwe trekpleister voor zowel de Herentalsenaren als de bezoekers. Veel ruimte voor groen en water (ontharding en herstel van de gedempte vaart). Veel ruimte voor de actieve weggebruikers. De gedempte vaart mag opnieuw open en veel groen blauw tot in de stad met veel plaats voor fietsers en wandelaars. Het zou mooi zijn als het water dat er eerder stroomde weer zichtbaar zou zijn, dat de natuur voorrang krijgt op auto's en ander doorgaand verkeer. dat er meer rekening wordt gehouden met het milieu en de natuur . nu wordt er teveel bijgebouwd en is er maar een plek om te ontspannen Een groen blauwe as, waar plaats is voor traag verkeer en openbaar vervoer. Waar veel bomen staan en de oude vaart terug een plaats krijgt. Een as die opleeft en kleinschalige winkels en horeca heeft, maar ook een hoge densiteit aan woningen. De as kan ook dienen als verbinding tussen het stadscentrum, het station en de netvallei voor toeristen of recreatief gebruik. Water, bomen en overig groen. Ruimte om te verpozen. Natuur als rustpunt en positieve invloed wanneer men zich te verplaatsen groene verkeersluwe as, met fietser en voetgangers als hoofdgebruiker Een brede groene as waar voetgangers en fietsers meer ruimte krijgen. Minstens 50% van de huidige breedte van de as exclusief voor hen voorbehouden. Aansluitend op het Begijnhofpark. Waterdoorlatende parkeerplaatsen met veel groen. Een veiligere oversteek aan Hofkwartier. (Deertunneling?)

Een groene ader, vooral gericht op fietsers en wandelaars. De auto's mogen ook nog passen, maar trager, met meer signalisatie, vooral tegenover de zwakkere weggebruiker. auto's zoveel mogelijk beperken in het centrum, meer plaats voor fietsers, voetgangers ... en groën!! Het oude gedempte kanaal terug uitgraven en/of uitbreiding van de Kleine Nete in zijn oorspronkelijke staat. Ik denk in de eerste plaats aan een groene zone waar fietsers en wandelaars een zeer brede zone ter beschikking krijgen maar waar je ook met de auto rustig kan passeren om zo de bereikbaarheid van het centrum te verhogen. Deze brede as kan een voorbeeld zijn voor vele steden in België qua milieuvriendelijke mobiliteit. Hoe Utrecht zijn mobiliteit aanpakte kunnen wij in t klein ook realiseren. (En wat een topverbinding met alles fietsostrades/fietsassen rond onze stad) Simpelweg het heropenen van de gedempte vaart. Misschien utopisch, mogelijk onpraktisch, waarschijnlijk te ambitieus, zeker te duur... maar vooral ook een toekomstdroom die onze stad tot een nog aangenamere plaats maakt, om te vertoeven, als burger, inwoner en als bezoeker, ontdekker... belever.. believe.. Het zou fantastisch zijn, moesten we opnieuw water in de stad brengen. Het kanaal moet opnieuw de breedte hebben van vroeger. Dit brengt gezelligheid, leven, diversiteit. Aan het water komen bomen en heggen zodat we biodiversiteit in de stad brengen. Gecombineerd met het Begijnhofpark brengen we zo de natuurlijkelementen in de stad. Mensen worden er gelukkig van. Een zondagmarkt aan het water lijkt me bijzonder gezellig. De marktkramers moeten dan ook toegang kunnen hebben.

Aan het station is er enkel een overweg (of onderweg) voor voetgangers en fietsers. Bus-sen moeten enkel tot aan het station kunnen komen. De overweg voor auto's kan best verdwijnen zodat er geen doordierend verkeer is. Verschillende wandelbruggen maken dit deel van Herentals tot een zeer aangename plek waar mensen gelukkiger van worden. Natuur-elementen in de stad! De Olympiadelaan zal vooral bepaald worden door de Netevallei. Gezien in de toekomst de waterhoeveelheid enorm kan schommelen (klimaatverandering), zal er een groot overstromingsgebied moeten komen. Dit veronderstelt een grote overbrugging. De volkstuintjes kunnen zeker blijven maar zullen moeten gecombineerd worden met overstromingsgebied. Dit wordt natuurgebied met de nodige wandelpaden en educatieve elementen. Een bijkomend accent is de nabijheid van Le Paige. Daar komt een infopunt rond enerzijds de natuurontdekkingen in de buurt (ook een bruggenhoofd naar de heuvelrug..) en anderzijds ook (of beter aanvullend) een infopunt over Herentals als Middeleeuwse stad. Zo kan de Kattenberg als toren van de omwalling zijn historische betekenis terugkrijgen. In de aangeduide wandelingen met infopunten is dus zowel aandacht voor de natuur (dieren-water-klimaat...) als voor de geschiedenis (Kattenberg-stads-omwalling-Le Paige- ...). Breng het water terug in de stad en je brengt de weelde terug naar Herentals. een baan voor naar de wijken dat in de wijken een lus kunt maken , levering winkels, brede fietspad Als de grote ring en de spoorwegen beter toegankelijk zijn, zou de binnenring een mooie zone kunnen worden die de verschillende

parken wat meer verbind. Traag verkeer dient aangemoedigd te worden, veilige gelijke fietspaden. Nu is het fietsen op die binnenring een avontuur.... Hou het veilig voor de vele scholen op die as! Véél plaats voor parking met verkeersveilige knooppunten voor zwakke weggebruikers naar het centrum en de culturele, sportieve en educatieve hotspots van de stad (Station, Begijnhof, Campus de Vesten, Stadhuis, ...) Graag terug water in de stad met bruggetjes, groen, brede fietspaden, wandelpaden en beperkte toegang voor auto's Een toegang voor verkeer naar centrum blijft nodig. Meer groen in het straatbeeld, snetheid van de wagens beperken tot woonzone, ook parkeergelegenheid verminderen maar dan moet men op een locatie in de buurt van de as extra parkeer gelegenheid creëren "Het is een utopie om het te herstellen zoals het was, een waterweg doormidden, de stad met bruggetjes en alle recreatie rondom...à la Lier, Brugge...mijn excuses maar u vroeg om het droomscenario Het is belangrijk om de toekomst van de as op te splitsen wegens verschillende mogelijkheden, en niet als 1 geheel te bekijken. Het gedeelte Augustijnenlaan is immens breed en uitgestrekt, met op dit moment weinig toegevoegde waarde tot aanpassing, alles nog mogelijk. Het gedeelte Belgiëlaan/station/Olympiadelaan ligt moeilijk ivm met spoorwegovergang en Olympiadelaan ligt zowaar in niemandsland, weinig verkeer, dat moeten we zo houden. Maar het gedeelte Augustijnenlaan/Belgielaan dat het centrum van onze stad oh zo lelijk ver-

deelt door de AS verdient de eerste aandacht. Enerzijds het centrum, anderzijds het gedeelte Fralkinstraat/Burchtstraat/Nederij en omgeving Een stadsboulevard vanaf Sint Jobstraat tot aan station, dus 1 baanvak voor auto's per rijrichting met in het midden voetganger en fietspad boulevard omgeven door groen" Deze as kan stadspark, begijnhofpark, jacht-haven en de vesten met elkaar verbinden. Een groene verbinding doorheen de stad. Deze erg brede as biedt mogelijkheden voor ontmoeting, ontspanning, parkeren en ontsluiting van het verkeer. Door gebruik te maken van groen en water, wordt dit een stedelijke airco in plaats van hitte eiland in de zomer en kille plek in de winter. Een groene, verkeersveilige as en toegang tot onze stad, waar doorgaand verkeer wordt gemden en bus en fietsverkeer zoveel el mogelijk van elkaar wordt gescheiden. "2 opties: ofwel maak je er echt een groene zone van waar fietsers en voetgangers heel wat (alle) ruimte krijgen. Ofwel maak je er echt een verkeersader van, met de huidige (of meer)parkeercapaciteiten, maar écht met de bedoeling om het verkeer uit het centrum te houden." Kant van de stad, herinrichten als wandelboulevard ref. Highline NY, maar dan met water, aansluitend aan natuurgebied de roest, park van Hilst, wandelpad naar jachthaven, andere kant, dubbele rijrichting met parkeerstrook. Dat er voldoende parking blijft: ideaal om mensen die toch de wagen nemen daar te laten parkeren, je houdt de auto weg uit de buurt rond de grote markt en het is echt niet ver stappen naar de winkels. Daarnaast meer groen, veel meer groen, aansluitend op het

speelbos/begijnhofpark/dreef; een bijna naadloos overlopen van de natuur rond de nete naar het stedelijk gebied. Als er terug water door het centrum zou kunnen lopen, zoals vroeger (En bijv zoals in Lier, Brugge, Gent...) dat zou geweldig zijn. Dan zou er ineens ook veel minder verkeer in het centrum zijn en veel meer wandelaars/toeristen. Het water keert terug op deze laan. Wandelaars en fietsers krijgen de voorrang. Ander verkeer kan stapvoets gebruikmaken van de infrastructuur. --> Herentals grachten naar analogie met Amsterdamse grachten. Deels herstellen in zijn originele staat of iets met een waterpartij. Misschien de middenstrook gebruiken voor water? Er terug een kanaal van maken, zodat er meer water in het centrum is. Mooie kades met mogelijkheid tot terrasjes en winkeltjes enz. Verkeersame as met prioriteit op wonen en scholen waarbij het verkeer maximaal naar de ring wordt geleid, bijvoorbeeld met een knip tussen Hofkwartier en Sint-Jobstraat en tussen Hofkwartier en Goudbloemstraat/Vaartstraat. Aan de oostkant van de as Augustijnenlaan-Belgiëlaan een versmalde rijbaan in 2 richtingen. Centraal een doorlopende waterpartij of bassin om de vroegere vaart terug te brengen. Uitgebreide wandel- en fietsinfrastructuur aan de westkant tussen beplanting in reliëf met hoogstammen. Enkele clusters aan parkeerplaatsen dwars op de rijrichting, naar het voorbeeld van Mechelen maak er een wateras van Groenere inrichting naar analogie van begijnhofpark en stadspark - hier zou een mooie verbinding kunne gemaakt worden, ook verder verbinden met oude stadswallen

De abo as zou een groene ader op het hart van herentals kunnen zijn. Een promenade die een meer stedelijke beslotenheid, identiteit en densiteit afwisselt met open perspectieven naar achterliggende groenstructuur. De groene ader verbindt de kempische heuvelrug met het kempisch kanaal. Ter hoogte van het postkantoor/vroegere vredegerecht kan er eventueel een hogere concentratie van wonen, ateliers en commerciële functies gerealiseerd worden... ik vind het nu nog wel belangrijk dat je ook met de auto nog ergens snel doorkan, verder hou ik van groen Verbreding fietspad Olympiadelaan • Spoorondertunneling Belgiëlaan

"Behoud van vlot doorgaand verkeer. Plaats voor fietsers en voetgangers. Plaats om (gratis) te parkeren" Een groen-blauwe boulevard door de stad Groen! Met ruimte voor verbinding, ontmoeting en vertraging. Een as die het fietsplezier naar station, centrum edm een extra verzet geeft. En waar mensen elkaar vinden op verschillende soorten plekjes. Water, rustige fiets en wandelweg. Beperkt autoverkeer. Nieuwe asfalt. Betere toegankelijkheid (zig-zag-rijden, zoals het nu is, vind ik persoonlijk gevaarlijk). Andere soorten om het verkeer te laten vertragen, zoals een snelheidsheuvel/flitspalen. Een as waarbij de verschillende modi goed gescheiden zijn waardoor alle partijen zich veilig kunnen verplaatsen en duidelijke markering van parkeerplaatsen. Een groene as (met voldoende grote bomen) waardoor groen

verkoeling biedt, fijn stof afvangt en voldoende water kan infiltreren (bijv. parkeerplaatsen meer infiltreerbaar maken ipv pure beton). Bovendien is het een aangenermer zicht wat ook voor omwonenden de gezondheid bevordert. Soorten kunnen gekozen worden dat ze robuust zijn tegen warmere drogere zomers en nattere winters, niet teveel "hinder" opleveren voor mensen die liever geen bladeren zien of allergisch zijn aan pollen. Misschien gebruik maken van de Natuurwaardeverkenner (gratis webtool door VITO (en mij) ontwikkeld in opdracht Vlaamse overheid) om bepaalde diensten die groen ons leveren door te rekenen van de verschillende mogelijke scenario's. Terug water door de stad. Stadsbestuur weet dit toch allemaal beter!!! Goede fiets weg en ruimte voor al zijn gebruikers belangrijk as voor centrum "De as mag behouden blijven met het idee van mobiliteit, parkeren vlak bij het centrum, standplaats voor de markt. De middenberm mag hier en daar wel een oprissing krijgen" met middenberm als as - 1 kant voor zwakke weggebruiker ander voor motorruituigen Nog niet over nagedacht. Ik zal blij zijn dat de fietspaden vlot berijdbaar zijn. Verder hoeft er voor mij niet te veel geld naartoe te gaan. Een groene long die Herentals nog meer op de kaart zet als stad in de natuur. Mooie laan met bomen, rustig verkeer, comfortabele fietspaden en voetpaden. Eventueel met een waterloop centraal. Parkeerplaatsen mogen hiervoor sneuvelen.

brede publiek de as morgen

Ontharden tot groene boulevard. Dromen van Herentals **aan het water**. Daarbij worden referenties aan Brugge, Gent of zelfs Amsterdam niet geschuwd. Of hiervoor parkeerplaatsen opgeofferd mogen worden, ligt dubbel.

De fietser en wandelaar moeten meer bediend worden op de as. Vooral veiligheid en een vlotte doorgang staan daar bovenaan. Met die breedte moet het zeker mogelijk zijn om te herverdelen.

Maar ook de **auto blijft een belangrijke rol** spelen. Zo vragen sommigen dat een vlot alternatief voor de ring blijft bestaan en dat het eenvoudig parkeren blijft. Ook al heeft de auto misschien niet de volledige ruimte nodig die hij vandaag inneemt. Ook de **bus moet vlot en tijdig bij station** geraken.



Stakeholders

Reeds gedaan: institutionele stakeholders rond mobiliteit, planning, water, natuur

Te doen: belangrijke actoren op de as (handel-scholen-zorg), energie, fijnmazigere info gebruik

>> mee aangeven

Mobiliteit en parkeren

De ABO-as is een sluikring vlakbij de eigenlijke Ring. Als ring is hij onnodig, maar naar ontsluiting is hij zeer belangrijk. De oppervlakte vormt tegelijkertijd dé parkeerplek voor de stad. Ze is de achterdeur van het centrum. De as maar zo ontstaan omdat de ruimte beschikbaar was maar dit is vandaag niet efficient. We zoeken een getrapte oplossingen die de huidige kwaliteiten zoveel mogelijk behoud en ruimte maakt voor andere invullingen op de as.

sessie: MOW, Infrabel, NMBS, De Lijn, Willy Miermans + aanvullingen uit andere gesprekken

Mobiliteit en parkeren **stationsomgeving**

Voor infrabel moet de **gelijkgrondse kruising aan het station op termijn verdwijnen**.

Een ondertunneling hier en niet aan de Poederleeseweg is onwenselijk omdat dit verkeer verkeerdelijk zou aanzuigen. De **Poederleeseweg is met andere woorden prioritair** voor een ondertunneling. Daarnaast is er ook de andere tunnel aan Vossenbergh voor ontsluiting Wuytsbergen.

Bovendien is een tunnel op die plek ook naar **ruimtegebruik** in het stadswaefsel zeer intensief.

Er lijkt onder de vervoersinstanties een consensus dat het knippen van de as aan de overweg voor gemotoriseerd verkeer een hele **nieuwe startsituatie** zou geven om daar over mobiliteit na te denken.

- > Dit is echter onder voorwaarde dat de toegang van het ziekenhuis langs de zuidzijde van het spoor blijft.
- > Tienen als station voor mensen die met de wagen vanuit het noorden komen, al wijzigt ook daar de verkeerssituatie.
- > Deze knip beperkt meteen tot bestemmingsverkeer voor de stad.

Mobiliteit en parkeren **stationsomgeving**

De ingreep maakt het mogelijk om na te denken over **nieuwe hub** op de plek waar vandaag de overweg is.

- > parking NMBS (minder capaciteit > wel beheer in zekere zin)
- > parking Ziekenhuis
- > verbeterde halte De Lijn
- > uitgebreide faciliteiten hoppin (deelwagen, etc.)

Uit andere gesprekken: Onthaalpunt naar Kleine Nete en goede zachte connectie naar Bloso, Netepark. Zo wordt de as een **Poort tussen stad en buitengebied**.

Dat maakt ook dat het **statuut van de Olympiadelaan** kan wijzigen.

- > ontsluiting Wuytsbergen blijft heikel (willen geen doorgaand verkeer, maar zelf wel bereikbaar blijven)
- > oplossing parkerende vrachtwagens
- > wat wil dat zeggen voor ingrepen die onderzocht worden voor Olympiadelaan?

Mobiliteit en parkeren **parkeren**

De as is vandaag de **parking van de stad**. Het zou zonde zijn om hier maatregelen te nemen die ervoor zorgen dat je dan met auto's blijft opgescheept in je centrum/op de grote markt.

Parkeren op de as heeft echter een **zeer grote impact**. Mensen rijden zo dicht mogelijk de stad in, en keren terug naar het dichtstbijzijnde plaatsje dat ze vonden.

- > zoekverkeer is gevaarlijk voor andere weggebruikers

- > zoekverkeer heeft een sterk negatief effect op de doorstroming van De Lijn

- >> we zouden kunnen concentreren op strategische plekken (aan station/parking in binnengebied) Bijvoorbeeld met parkeergebouwen.

Een parkeergebouw zit idealiter **niet ondergronds**. Dat is duur en moeilijk als nabestemming. Je kan ook denken aan tijdelijke structuren of deze die nadien omgevormd kunnen worden. De inplanting van deze gebouwen hangt samen met tot waar je de auto's op je as wil. Bij een knip aan het station bijvoorbeeld met een graduele afbouw. Belangrijk is dat er een **duidelijk** parkeersysteem komt.

Gegevens van huidige parkeersituatie nog grondig onderzocht worden.

Mobiliteit en parkeren **fietsen en wandelen**

De **fiets is een belangrijke factor** wanneer we naar toekomstige mobiliteit kijken. De infrastructuur moet hier duidelijk beter, zowel voor doorgaand als bestemmingsfietsverkeer. De as kan daarbij als snelle verbinding dienen om het centrum te mijden met veiligere kruisingen.

De rol in **het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk** moet bekeken worden.

De as doortrekken **over de ring richting jachthaven**. Hier kan eventueel zelfs een brug over het kanaal voorzien worden richting speelbos. Langs de andere zijde is een correcte **aantakking op het station** en richting Netepark is cruciaal.

Voor **schoolverkeer** is dit uitermate belangrijk. Daar kan gekeken worden hoe schooltoegangen en het openbaar domein samen als fietsveilige omgeving ontworpen kunnen worden.

Mobiliteit en parkeren **rotonde Augustijnenlaan**

De rotonde **filtert geen verkeer** van de ring maar werkt uitnodigend. Lichten zouden kunnen, maar deze zijn niet noodzakelijk de beste oplossing.

Ruimtelijk ligt hier het vraagstuk **welke connectie je prioritair** maakt. Deze van de ring, of de connectie centrum-jachthaven? Wat is daar het gemak voor voetgangers en fietsers om over te steken.

Klimaatadaptatie en water

Als je niets doet aan je verharde oppervlakte, komt er geen oplossing voor waterproblematieken. Je lost het probleem niet op door grotere buizen te steken maar door in te grijpen bij de bron. Bovendien is het versneld afvoeren van hemelwater zonde, gezien haar rol in het bestrijden van hitte en droogte. Het discours van ontharden is binnen 10 jaar het nieuwe normaal. Maar we zitten nu in een overgangsfase. Het is pure winst voor het publiek domein. Op de ABO-as is er de ruimte, dus je kan hier het goede voorbeeld geven.

sessies: VMM, Aquafin, Antea (projecten stad), stad + aanvullingen uit andere gesprekken

Klimaatadaptatie en water **voorbeelden**

De stad heeft reeds goede projecten en voorbeelden lopen.

- > Bijvoorbeeld aan action
- > Geperforeerde buizen met drempels voor vertraagd aflopen
- > RWA-as richting molenvlietje
- > Afkoppeling begijnhof > vernatting Hellekensloop en bos
- > Afkoppeling Sint-Jobstraat

We moeten kijken **waar welke maatregelen** relevant zijn:

- > in de eerste plaats bronmaatregelen
- > bufferen > want zelfs Molenvlietje bij honderdjarige storm een probleem
- > infiltreren - net het stadscentrum is daarvoor ideaal qua bodem en hoogte, en volgens aquafin nooit verkeerd hier.

Nu al zijn er projecten voor het gebruik van RWA om gebieden rond de as te **vernatten**. Te bekijken hoe dit op andere plekken kan/wenselijk is.

Pluviale overstromingskaarten als basis meenemen

- > stukken op Belgiëlaan waar je extra ruimte aan water mag geven.

Klimaatadaptatie en water **zichtbaar water**

Water kan terug **in het straatbeeld**. Een romantisch idee, maar we moeten het praktisch bekijken. Het beleven van water is een handige bouwsteen voor draagvlak. Maar ook ambities temperen.

- > link met erfgoed

We moeten niet de volledige as van de Kempische vaart weer blootleggen. We moeten opletten voor vals ontharden. Het kan niet dat we weer een betonnen kuip maken. Maar we kunnen wel delen terug **zichtbaar maken waar ze historisch relevant** zijn (zwaaikommen) en waar dit het **meest nodig is**.

- > Pluviale overstromingskaarten als basis meenemen

- > stukken op Belgiëlaan waar je extra ruimte aan water mag geven.

In **midden van de as** is er zeker ruimte om iets met groen-blauwe structuren te gaan doen. Dit is een quick-win. Op zijn minst met het wegwater van de weg. En de weg moet trouwens ook maximaal onthard.

- > Bufferen, bronmaatregelen en infiltratie

- > Op plaatsen met minder ruimte hebt voor oppervlaktewater kan je met infiltreren met buizen

- > Met de as om (eventueel collectieve) buffering en infiltratie te voorzien voor omliggende gebouwen.

Klimaatadaptatie en water **bronmaatregelen**

Flankerende maatregelen zijn van belang om geen dure technische kunstgrepen uit te voeren om alsnog veel water af te voeren. Als het niet anders kan, kunnen overlopen op het rioleringsstelsel aangesloten worden, omdat er nog steeds een vrees is voor het niet-inbuizen van water.

- > **Bodem perfect** voor infiltratie
- > promoten **groendaken en hemelwaterputten**
- > tuinstraten
- > **vergunningenbeleid** met strengere bouwcode en/of **hemelwaterverordening** (en droogteplan)
- > **lasten** opleggen bij verbouwingen om grote daken af te koppelen
- > als **stad zelf** het goede voorbeeld geven op en rond de as.

Ook voor werven bekijken of er geen plekken zijn om water uit **bronbemalingen** een plek te geven. Deze is wel roestkleurig.

Ecologie en biodiversiteit

Er kunnen hier robuust en op landschapsschaal mooie zaken verwezenlijkt worden. Hoewel de as van ecologisch minder belang is dan de Kleine Nete, kan deze een tweede lus, een droge nete zeg maar, vormen die voor bijvoorbeeld vogels en insecten zeer relevant kan worden. Dit staat nog los van de roep om meer en kwaliteitsvol groen op de as. "Want zo'n kans, zo krijgen we er geen 7 meer". Dit is uiteraard ook niet los te zien van het waterverhaal. De rol van een blauwgroene as voor de klimaatadaptatie van de stad kan niet genoeg benadrukt worden.

sessies: ANB, Regionaal Landschap, Natuurpunt + andere gesprekken

Ecologie en biodiversiteit **AB + O**

Over de **Olympiadelaan** is al veel gezegd wat betreft natuurwaarden en de manier waarop de Nete opnieuw ruimte krijgt om te meanderen en vlot het centrum te passeren. Voor otters en bevers is ze bijvoorbeeld interessant. Het verhaal staat los van de rest van de as.

> een belangrijk sluitstuk is de **stationsomgeving** waar deze een toegangspoort kan vormen naar het buitengebied.

> de Augustijnen en Belgiëlaan kunnen echter een interessante tweede lus vormen, zij het dat daar de stedelijke functies centraal staan

Dit kan door het inplanten van bomenrijen en kwalitatief groen. Zo verwilderd het landschap en wordt het opnieuw **ecologisch interessant**. Maar ook esthetisch kan dit geen kwaad.

> Een **huisstijl** kan ontwikkeld worden voor de as en omliggende straten. Dit op maat van de bodem, cultuurhistorische waarden en gewenste soorten. Er werd bijvoorbeeld door AOE al onderzoek gedaan naar de historische bomenrijen rondom de vaart.

> belang van **divers groen**; ook speelgroen.

> binnengebieden maximaal vergroenen + beboste heuvel connecteren (gedeeld gebruik)

Identiteit (Erfgoed)

In Herentals liggen verschillende historische lagen door elkaar. We zouden die terug leesbaar kunnen maken in het landschap. Dit wil niet zeggen reconstrueren, maar tonen in elementen, contouren, straatnamen, ... zo brengen we de vesten, het kempisch kanaal, en historische gebouwen weer mooi in de aandacht. Door slimme ingrepen kan het verleden van de stad mee de toekomst vormgeven

sessies: ANB, Regionaal Landschap, AOE, Natuurpunt + andere gesprekken

Identiteit **historische lagen**

> De **vestenstructuur** waar mogelijk terug in het landschap > In het noorden duidelijk. In het zuiden wordt dit voor de as meer een puzzel. > In het kader van Recapturing the fortress city kunnen we bekijken welke rol de ABO-as daarin speelt.

> **Belang van de Koepoort als historische toegang** > Nonnenvest en Begijnenvest. Deze kan opnieuw zichtbaar gemaakt worden.

.

> **Vaart**: Herstel dubbele bomenrijen en zwaaikommen

> Groen in de stad was **geen anomalie** (Deventer) > belangrijke verhaallijn

> **Archeologisch** vormt de as een interessante site

> de **Infirmerie** als belangrijke landmark (nu in onderzoek)

Stedelijkheid

Eerst verluchten dan verdichten zou een motto kunnen zijn. Is deze locatie een verdichtingsplek is dan de vraag? Over de noodzaak is er onenigheid. Wel weet de stad dat het geen openruimtegebied meer wil aansnijden en slim wil verdichten.

sessies: Gecoro/Gekoro, Departement Omgeving, Provincie

Stedelijkheid **planning**

- > Het onderscheid tussen **stad en buitengebied** gaat blijven. Er moet daar naar mobiliteitsclusters gekeken worden voor slimme ontwikkeling
- > Voor de as zijn dit kopgebouwen.
- > ontsluiting Wuytsbergen!
- > Het **PRUP Olympiadelaan** als belangrijke schakel voor het woonuitbreidingsgebied
- > toekomstplannen **ziekenhuis** zijn cruciaal met een scope op 30-40 jaar
- > **Productie in de kernen** op fietsafstand zijn interessant om te bekijken
- > Masterplan schoolsite
- > Wijk Diependael vergroenen, onsluiten en aantrekkelijker maken

Overige gesprekken

Nog geplande gesprekken:

Jos Gysels (historiek en groen),
horeca,

Scholen ivm gedeeld gebruik (hondsberg) en werking.

Rik Scholiers

>> energie > contactgegevens