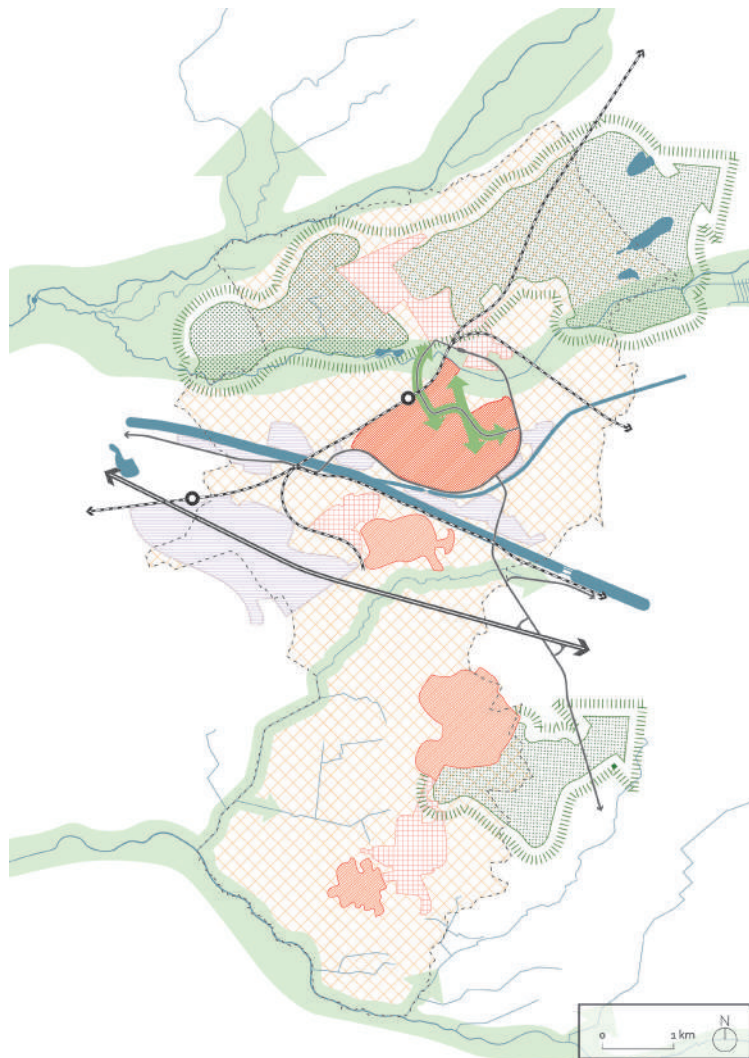


VERKENNINGSNOTA HERENTALS

BELEIDSPLAN RUIMTE EN MOBILITEIT



COLOFON

Opdracht

Verkenningnota Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit Herentals

Opdrachtgever

Stad Herentals

Onderzoeksteam

Brecht Vandekerckhove

Arnout De Waele

Janne Vaes

Dries Dams

Joost Herrebout

Jakob Vandevoorde

Jiska Gysels

Jeroen Bastiaens

Maxime Le Roy

Koen Couderé

Atelier Romain

Dendermondsesteenweg 50

9000 Gent

+32 (0) 9 233 69 76

info@atelierromain.be

www.atelierromain.be

Endeavour

Rijnkaai 37

2000 Antwerpen

+32 (0) 478 25 62 12

www.endeavours.eu

SWECO

Posthofbrug 2-4

2600 Antwerpen

+32 (0) 2 386 06 40

www.swecobelgium.be

Kenter

Muizenheuvelstraat 87

2520 Ranst

www.kenteradvies.be

De opmaak van het beleidsplan wordt gesubsidieerd door de Vlaamse overheid



INHOUD

Introductie	8
<i>Ruimtelijke verkenning met het oog op actie</i>	8
<i>Intensieve participatie</i>	10
<i>Positie in het onderzoekstraject</i>	11
<i>Strategische ateliers</i>	11

Analyse **13**

1. Groenblauwe netwerk **14**

<i>Systemische aanpak: een andere manier van denken</i>	14
<i>Open ruimte als onderlegger voor het (eco)systeem</i>	16
<i>Klimaat</i>	20
<i>Hittestress</i>	20
<i>Wateroverlast</i>	24
<i>Droogte</i>	26
<i>Koolstofopslag en -uitstoot</i>	34
<i>De rol van ruimtebeslag in klimaat</i>	39
<i>Ecologie: connectiviteit en biodiversiteit</i>	42
<i>Landbouw</i>	46
<i>Synthese</i>	52

2. Demografische kencijfers **54**

<i>Relevantie van demografie op de ruimte</i>	54
<i>Kernen</i>	54
<i>Conform het Vlaams gemiddelde</i>	54
<i>Gezinsverduunning</i>	56
<i>Vergrijzing en verzilvering</i>	56
<i>Ontgroening</i>	66
<i>Verhuisbewegingen</i>	66
<i>Synthese</i>	66

3. Ruimtegebruik **68**

<i>De huidige ruimte in beeld</i>	68
<i>Bebouwde en onbebouwde ruimte</i>	68
<i>Planologische context</i>	72
<i>Ruimtebeslag</i>	72
<i>Betonrapport Herentals</i>	76
<i>Dichtheden en bebouwingstypes</i>	78
<i>Voorzieningen en bereikbaarheid</i>	78
<i>Ontwikkeling van de handelskern</i>	86
<i>Groei van de dienstensector</i>	86

<i>Bedrijventerreinen</i>	88
<i>Synthese</i>	88
4. Woonbehoeftestudie	90
<i>Woonvraag</i>	90
<i>Woonvraag in regionaal perspectief</i>	90
<i>Theoretisch woonaanbod</i>	90
<i>Aantal wooneenheden in projecten</i>	93
<i>Aantal wooneenheden op onbebouwde percelen</i>	93
<i>Aantal wooneenheden in leegstand</i>	93
<i>Synthese: vraag vs. aanbod</i>	93
5. Mobiliteit	96
<i>Waarom een nieuw mobiliteitsplan?</i>	96
<i>Ruimte en mobiliteit</i>	96
<i>Herentals vandaag</i>	98
<i>Verplaatsingsgedrag: Naar waar gaat al dat verkeer?</i>	98
<i>Hoe gebeuren die verplaatsingen?</i>	100
<i>Beleving per weggebruiker</i>	103
<i>Voetgangers</i>	103
<i>Fietsers</i>	106
<i>Trein- en busreizigers</i>	110
<i>Autobestuurder en -pasagiers</i>	115
<i>Gevolgen voor onze gezondheid?</i>	121
Terugblik op de participatie	125
<i>Participatie?</i>	126
<i>Werkelijke terreinkennis</i>	128
<i>Draagvlakonderzoek</i>	128
<i>Gedragen prioriteiten</i>	128
<i>Knopen doorhakken</i>	129
<i>Partnerschappen</i>	129
<i>Kick-off en thematafels</i>	130
<i>Managementteam en College van Burgemeester en Schepenen</i>	134
<i>Gemeenteraadscommissie, gecoro & strategische ateliers</i>	136
Herentals 2050	139
<i>Herentals 2050</i>	140
<i>Ambities en ruimtelijke strategieën</i>	140
<i>Ambities</i>	142

<i>Toekomstverbeelding</i>	144
<i>Voorzieningen als drager</i>	146
<i>Toekomstgericht en inclusief wonen</i>	148
<i>Optimaliseren ruimtelijk rendement op bedrijventerreinen</i>	152
<i>Herentals fietsstad</i>	156
<i>Mobiliteitsoplossingen voor iedereen</i>	158
<i>Bruisend stadshart</i>	160
<i>Kernen en buurten op maat van 8 tot 80 jarigen</i>	162
<i>Open ruimte beschermen en versterken</i>	164
<i>Groenblauw netwerk als klimaatrobuuste onderlegger</i>	168

Verdere onderzoeken **181**

<i>Verdere onderzoeksonderwerpen</i>	182
<i>Groenblauwe netwerken</i>	182
<i>Wonen en verdichten</i>	183
<i>Mobiliteit</i>	184

INTRODUCTIE

Voor de opmaak van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit voor de stad Herentals werd een **kort maar intensief traject** uitgestippeld. Deze verkenningsnota is een bundeling van de resultaten uit de eerste fases van het traject. We vangen aan met **een bondige analyse** van de relevante thema's in dit beleidsplan. Vervolgens puren we uit deze verschillende analyses een eerste aanzet tot ambities en ruimtelijke strategieën. Als laatste geeft deze nota een doorkijk naar het verdere onderzoek in de volgende fase

Ruimtelijke verkenning met het oog op actie

De reality-check en de verkenningsfase, de eerste fasen van het traject, volgden elkaar snel op. Doorheen deze fasen, lopende van midden september 2021 tot eind februari 2022, voerden we een eerste verkenning van de ruimte en mobiliteit, de planologische context en de demografische en klimatologische trends in Herentals uit. In de verkenningsfase werden ook lopende projecten en ruimtelijk interessante analyses of lezingen gescreend en meegenomen.

Vanuit deze verkenning kregen we de **kansen en knelpunten** van de stad in het oog.

We vertalen deze kansen en knelpunten op de lange termijn door naar **ambities en ruimtelijke strategieën**, die uiteindelijk de ruggengraat zullen vormen van de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit. De strategische visie heeft een planhorizon tot 2050 en omvat dus vooral streefbeelden voor het Herentals van straks én de weg daarnaartoe. In deze verkenningsnota wordt een eerste aanzet van die strategische visie gegeven. Deze ambities en strategieën zullen in de volgende fasen, samen met de stad, verder worden verfijnd.

Doorheen de reality-check en de verkenningsfase werden uiteraard ook acties en kansen op korte termijn ontdekt. We maken hierin een onderscheid tussen quickwins en (strategische) projecten. Met de gesignaleerde quickwins kan de stad dadelijk aan de slag, zonder voorbereidende onderzoeken of plannen. Projecten vergen meer tijd en volgen elkaar op in de tijd. Hiervoor zullen we doorheen de komende fasen **transitie-agenda's** opmaken. Zo'n transitie-agenda, met een concretere planhorizon van 5 à 10 jaar, biedt duidelijke handvaten zodat de stad er meteen mee aan de slag kan. Acties worden concreet aangeduid, hun uitvoering wordt reeds in grote lijnen uiteengezet en de meest relevante partners worden benoemd. Transitie-agenda's maken integraal deel uit van de beleidskaders. Deze worden vooral doorheen de komende fasen vormgegeven en maken dus nog geen expliciet deel uit van deze verkenningsnota. Wel is het relevant om op te merken dat de input uit deze eerste fasen de basis vormen voor de komende onderzoeksfase waaruit de beleidskaders zullen groeien. In deze nota vindt u dus ook steeds een overzicht terug van topics die per beleidskader verder te onderzoeken zijn.



Intensieve participatie

Naast de ruimtelijke verkenning werd doorheen de reality-check en de verkenningsfase reeds veelvuldig tijd vrijgemaakt voor **participatiemomenten** met zowel ambtelijke en politieke actoren, alsook met stakeholders binnen het middenveld, adviserende instanties én met de brede bevolking. In totaal werden doorheen deze eerste fasen twaalf overleg- en/of participatiemomenten gehouden:

- Introductiedag met de ambtelijke actoren (20 september)
- Kick-off webinar (16 november)
- Thematafels wonen en groen met middenveldactoren (23 november)
- Thematafels wonen en groen met brede bevolking (23 november)
- Thematafel mobiliteit met middenveldactoren (24 november)
- Thematafel mobiliteit met brede bevolking (24 november)
- Overleg managementteam en college van burgemeester en schepenen (6 december)
- Bilateraal overleg mobiliteit: provincie (13 december)
- Bilateraal overleg mobiliteit: AWW en MOW (14 december)
- Bilateraal overleg mobiliteit: De Lijn, NMBS en infrabel (17 december)
- Overlegmoment GECORO & Gemeenteraadscommissie (26 januari)
- Overlegmoment Strategische Ateliers (27 januari)

De combinatie van een korte ruimtelijke analyse met een doorgedreven participatie leverde niet alleen **inzicht in de ruimtelijke context**, maar gaf ook een goed beeld van **wat leeft en beweegt** in de stad en onder haar bewoners. Tegelijk geeft deze keuze de kans om nu al een **breed draagvlak** te creëren voor dit beleidsplan. Deze intensieve betrokkenheid zal dan ook een blijvende strategie zijn in de volgende fasen. Zo willen we dit momentum maximaal benutten.

In deze verkenningsnota werden de resultaten van deze participatiemomenten gebundeld. Bij deze verslaggeving werd voornamelijk gefocust op die punten die sturend zijn voor het verder onderzoek. Van de thematafels werd eerder ook een afzonderlijk verslag opgemaakt.

Naast deze participatieve momenten vonden ook tweewekelijkse overlegmomenten met het kernteam (opdrachtgever en onderzoeksteam) en interne werkmomenten binnen het onderzoeksteam (Atelier Romain, SWECO, Kenter en Endeavour) plaats.

Positie in het onderzoekstraject

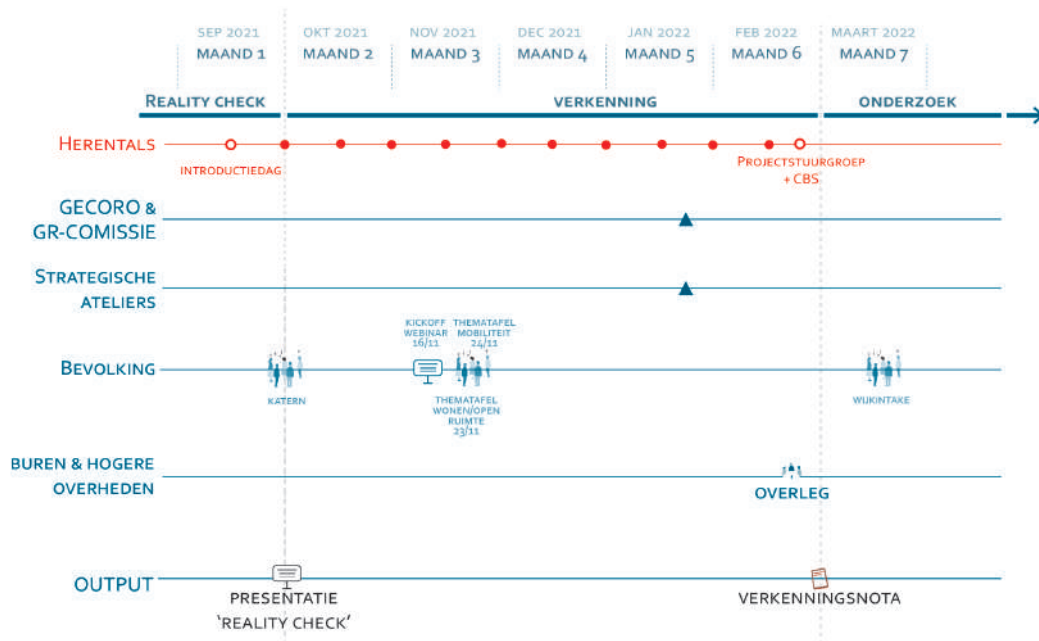
De verkenningfase wordt afgesloten met deze verkenningnota, die meteen de start van de verdiepende onderzoeksfase inleidt. Tijdens de onderzoeksfase, die zes maanden zal duren, nemen we de tijd en de ruimte om bijkomend onderzoek te doen.

Er beweegt al heel wat in de ruimtelijke context van Herentals, zowel binnen de gemeentegrenzen alsook de ruimere stedelijke en landschappelijke regio. Hierin speelt de stad een actieve rol, maar ook hogere overheden hebben hier een hand in. Voorbeelden hiervan zijn de conceptstudie voor de as Augustijnenlaan-Belgiëlaan-Olympiadelaan (ABO-as), de structuurschets Wuytsbergen-Ekelen, de masterplannen voor Morkhoven en Noordervijk, het GRUP Vallei van de Kleine Nete en Aa, het PRUP Bruggenbeemd, Dit sluit echter niet uit dat er op strategisch niveau verder onderzoek nodig is om gericht acties te kunnen formuleren in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit. In deze nota wordt er dan ook per beleidskader geformuleerd welke **bijkomende onderzoeken** zullen worden uitgevoerd in de volgende fase.

Ook doorheen de onderzoeksfase zal worden ingezet op participatie met verschillende actoren, zoals **externe partners en hogere of naburige overheden**. Dit komt niet enkel in de vorm van klassieke vergadermomenten maar ook als een thematische workshop per beleidskader waarbij we de relevante actoren samenbrengen per thema. Zo kunnen we in de diepte over ruimtelijke strategieën en acties overleggen.

We betrekken ook het brede publiek opnieuw. Tijdens de onderzoeksfase plannen we debattafels in op basis van verschillende woonmilieus. Deze debattafels vragen een actieve inzet van de participanten waarbij telkens rondom de acties wordt gewerkt. Omdat uit de eerste fase en andere projecten is gebleken dat de bewoners actief betrokken zijn in wat speelt in hun stad, zullen deze debattafels ongetwijfeld veel relevante informatie opleveren die we kunnen integreren in de transitie-agenda's van de beleidskaders.

Hier ziet u het verloop van de eerste twee fases die worden afgesloten met deze verkenningnota:



FIGUUR 1: Positie in het traject





ANALYSE

1. GROENBLAUWE NETWERK



FIGUUR 2: Reductionistisch vs. systemisch denken

Systemische aanpak: een andere manier van denken

We leven niet in een allegaartje van functies en ruimtes die onafhankelijk zijn van elkaar. We leven eerder in een ruimte waar een verzameling van netwerken en systemen op elkaar inspelen. Zo wordt een complex systeem gevormd waarin elk deeltje een invloed uitwerkt op een of meerdere andere delen. Een (kleine) verandering in de parameters van één netwerk of systeem kan grote gevolgen hebben voor de werking van andere aspecten. Zo is de huidige **klimaatverandering** (fysisch systeem) een gevolg van de snelle technologische ontwikkeling in de industriële revolutie (cultureel systeem). Ook houden deze systemen geen rekening met gemeente- of landsgrenzen. Om een **duurzame en robuuste toekomst** voor Herentals uit te tekenen, zullen we hier dus in ons verdere onderzoek rekening mee moeten houden. Daarom keken we tijdens de eerste fasen van het traject al naar de ruimte als één (eco)systeem dat functioneert vanuit alle netwerken en systemen die er onderdeel van uitmaken.

Waar we vroeger vanuit een reductionistische blik een probleem probeerden isoleren om dan een op maat gemaakte oplossing te formuleren, zullen we nu naar het hele

systeem kijken. Zo houden we rekening met hoe bepaalde **ontwikkelingen een hefboom kunnen zijn** voor problemen op verschillende aspecten in het systeem. Zo zullen we een oog moeten houden op de invloed die onze ingrepen in de open ruimte hebben op de economie, ons energiegebruik of huisvesting. Door met die **systemische blik** naar de ruimte te kijken, identificeerden we de **grootste kansen en knelpunten** voor Herentals die onze strategische visie kunnen voeden. Om dit systeem goed te begrijpen, zullen we ook naar de geschiedenis moeten kijken. Zo kunnen we achterhalen hoe bijvoorbeeld het hydrologische systeem vroeger werkte en kunnen we achterhalen welke veranderingen tot de huidige droogteproblematiek hebben geleid. Op basis van die kennis kunnen we actie ondernemen om dit systeem weer te herstellen.

Om een toekomstgerichte en integrale visie uit te tekenen, is het dus belangrijk om vat te krijgen op hoe het huidige systeem van de open ruimte werkt en hoe het zich historisch heeft ontwikkeld. Dit doen we door naar de ruimte te kijken in een lagenstructuur van verschillende structuren of netwerken (bodemstructuur, hydrologische structuur, ecologisch netwerk, agricultureel netwerk) en de verschillende functies die deze vervullen (koolstofopslag,



infiltratie, waterretentie, ...). Hierin kunnen we moeilijk te beïnvloeden lagen identificeren (bodemstructuur, hydrologisch netwerk) die wel kunnen bepalen hoe we andere lagen (zoals ons culturele bestand of het ecologisch netwerk) het beste invullen. Aanvullend hierop kan een historische landschapslezing ons helpen om te achterhalen hoe oude functies en gebruiksvormen van de ruimte de ecosysteemdiensten beïnvloedden

Open ruimte als onderlegger voor het (eco) systeem

Hoewel we in de open ruimte een grote invloed uitoefenen door natuurbeheer en landbouw, oefent de open ruimte een nog grotere invloed uit op de rest van het systeem. Het fungeert als het ware als een onderlegger, waar we heel aandachtig naar moeten kijken om in andere lagen de juiste invullingen te kunnen wijzigen .

De rode draad doorheen de verkenning van de open ruimte is dus niet zozeer hoe de open ruimte er vandaag qua verschijningsvorm, landgebruik en inrichting uit ziet. Wél is het een screening van welke **functies of ecosysteemdiensten** de open ruimte vandaag vervult. We gaan in op hoe en waarom deze diensten worden geleverd om zo ook de **potenties** te ontdekken om deze te versterken of aan te vullen. Door onze **integrale aanpak** kunnen we ook plekken identificeren waar grote winsten kunnen gehaald worden of waar ingrepen het meest nodig zijn.

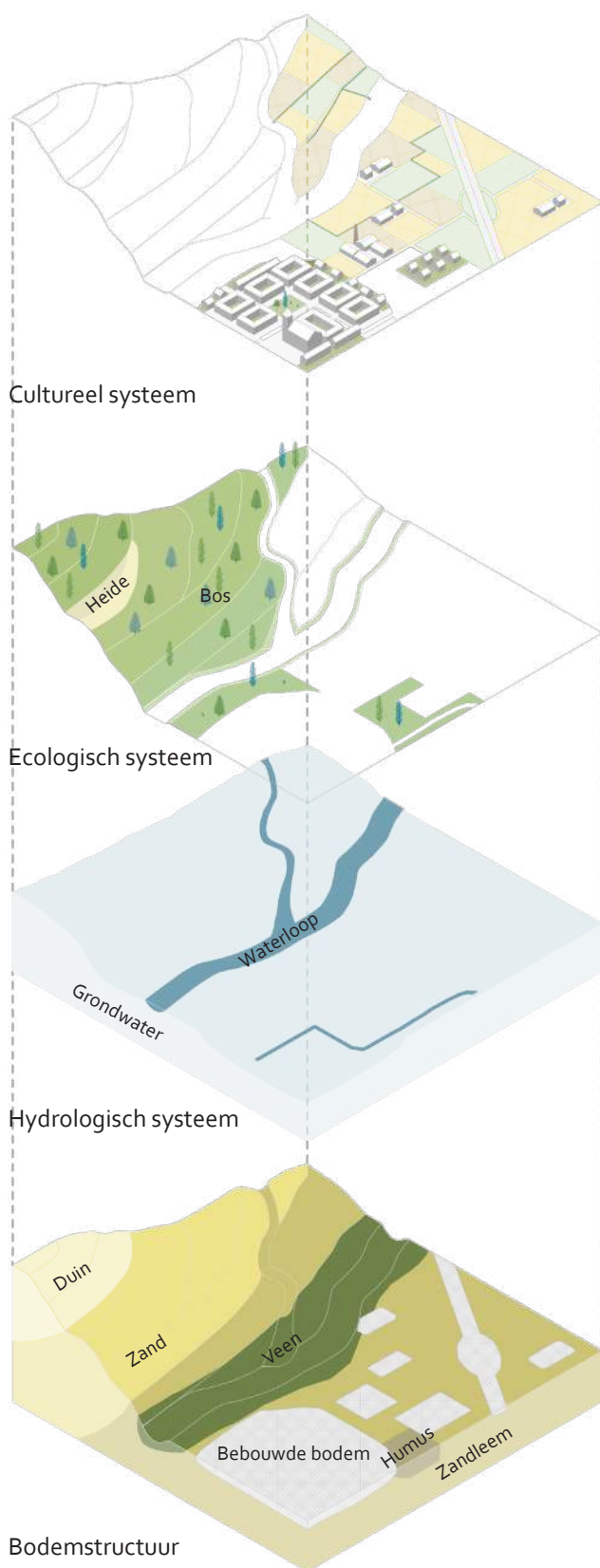
In de open ruimte analyse worden de meest bepalende maar moeilijkst te beïnvloeden lagen geanalyseerd. Zo hebben de connectie van het ecologische netwerk en het hydrologische systeem van een regio een grote invloed op de werking en de effecten van het klimaat (verkoelend effect). En

kan de samenstelling van de bodem een aanleiding geven tot nieuwe inrichtingen van het landbouwareaal (inzetten van humusrijke gronden).

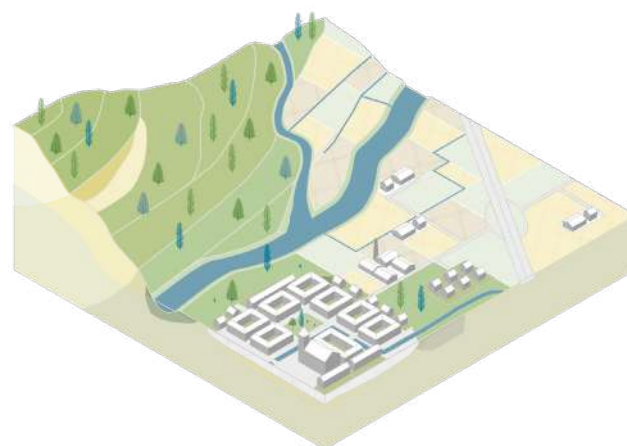
Deze onderlegger is daarbovenop het beste voorbeeld dat dit grote systeem niet stopt bij de **gemeentegrenzen**. Zo is de Kempense Heuvelrug een gebied dat zich over zes gemeenten uitstrekt en stromen de Kleine Nete, de Aa en de Wimp niet enkel door Herentals. Maatregelen die stroomopwaarts genomen worden, zullen effect hebben op het ecosysteem in Herentals. Ook landschapsherstel op de Heuvelrug binnen de stad kan voordelen opleveren voor de natuur en haar verkoelend effect in Kasterlee.

Het is zeker dat Herentals op vlak van klimaat een grote uitdaging tegemoet gaat. De huidige **biodiversiteit en ecologische connectiviteit** kunnen hierin belangrijke strijdpartners zijn. Een andere ruimtevrager in de open ruimte, **landbouw**, wordt nog te vaak als concurrent gezien. Echter, zonder de landbouw als partner in het leveren van ecosysteemdiensten zal het onmogelijk worden om de klimaatverandering en voedselvoorziening aan te pakken. De mogelijkheden hierin werden de laatste jaren intensief onderzocht en brengen enorme opportuniteiten met zich mee (bv. paludicultuur).

De verkenning van de open ruimte van Herentals wordt dus opgebouwd rekening houdend met de **veelzijdigheid, grensoverschrijding en onderlinge afhankelijkheid** van tal van netwerken en systemen. Deze systemische blik biedt een breed inzicht in zowel korte als lange termijn uitdagingen en kansen, waardoor we ook gericht acties kunnen formuleren in het op te stellen beleidskader.



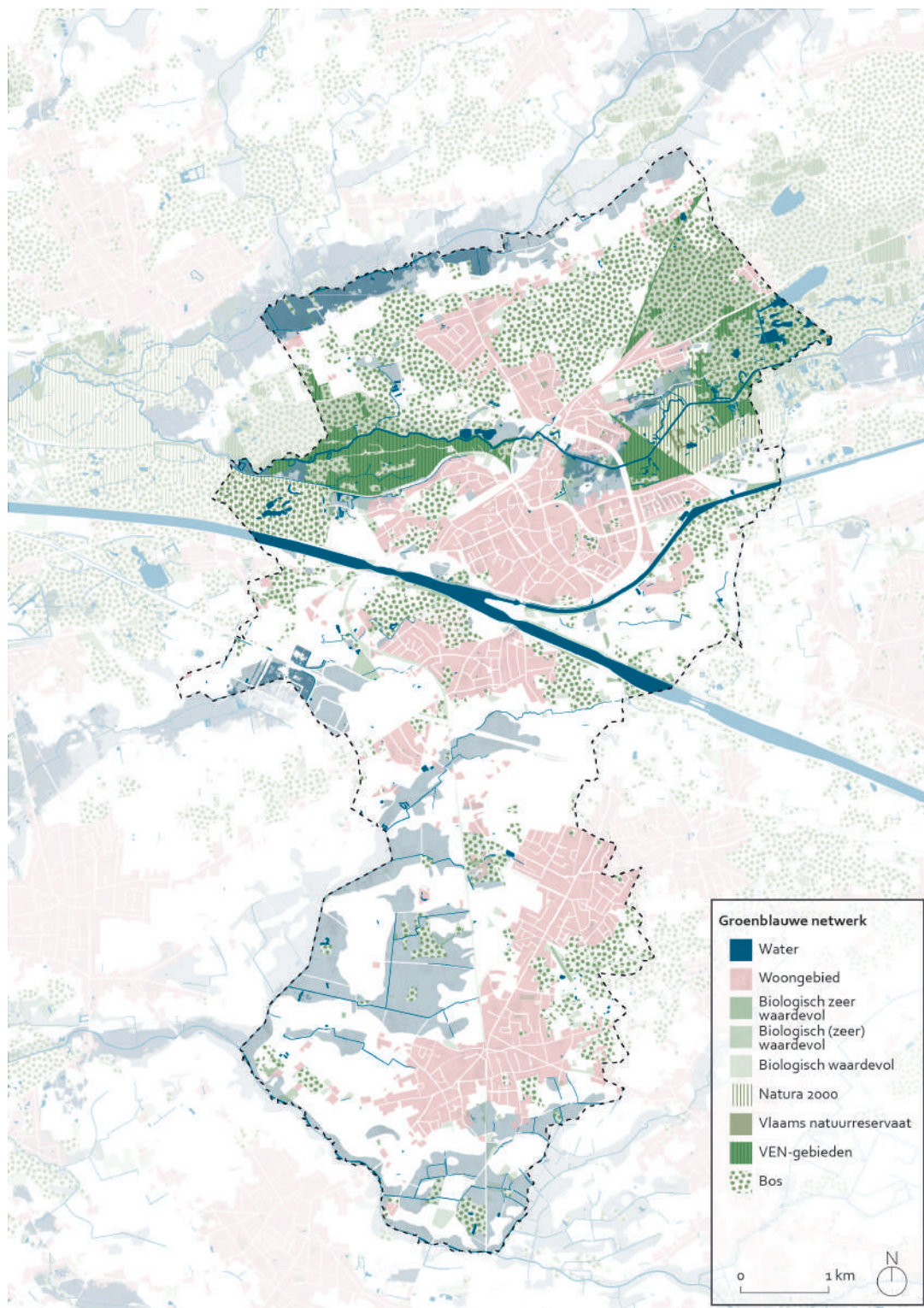
FIGUUR 3: Lagenbenadering ruimtegebruik



FIGUUR 4: Huidige situatie

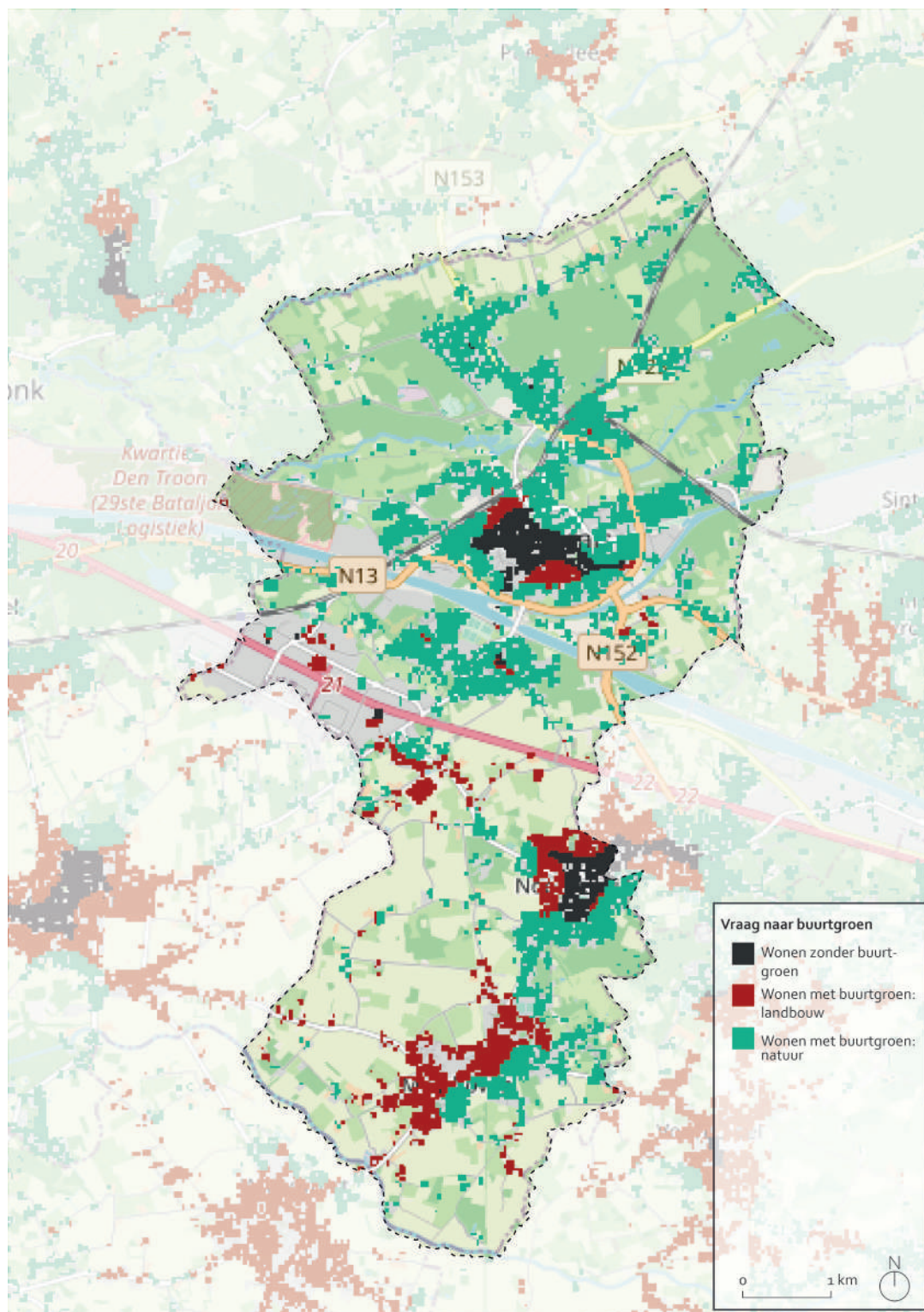


FIGUUR 5: (Strategische) toekomstvisie



FIGUUR 6: Groenblauwe structuren

bron: OpenStreetMaps (2021)



FIGUUR 7: Vraag naar buurtgroen: open ruimte > 1 ha op minder dan 400 m wandelafstand

bron: NARA (2020)

Klimaat

De voornaamste effecten van de huidige klimaatverandering zijn de toename van perioden met **hittestress**, de toenemende **wateroverlast** (zowel door meer frequente, externe neerslagevents als door zeespiegelstijging) en de langere en intensere periodes van **droogte**. Antwoorden zoeken op deze problematieken door het ruimtegebruik erop af te stemmen, komt neer op **klimaatadaptatie**. Het verminderen van de mate waarin het klimaat zal veranderen, wordt op zijn beurt aangepakt door **klimaatmitigatie**. Dit laatste kan door het verminderen van broeikasgassen, het verhogen van de captatie van koolstof in bodem en vegetatie, ... Zowel mitigatie als adaptatie zijn belangrijke methoden om een leefbare toekomst te waarborgen, daarom komen ze beiden aan bod.

Hittestress

Hittestress wordt niet alleen bepaald door het toenemende aantal hittegolven, maar ook door de ruimtelijke inrichting en de eventuele aanwezigheid van verkoelende ruimte. Dit kan dus een bepalend element zijn in de **balans tussen verdichting en verluchting**. Het toevoegen van groenblauwe elementen kan de **levenskwaliteit** van de Herentalsenaren sterk verhogen.

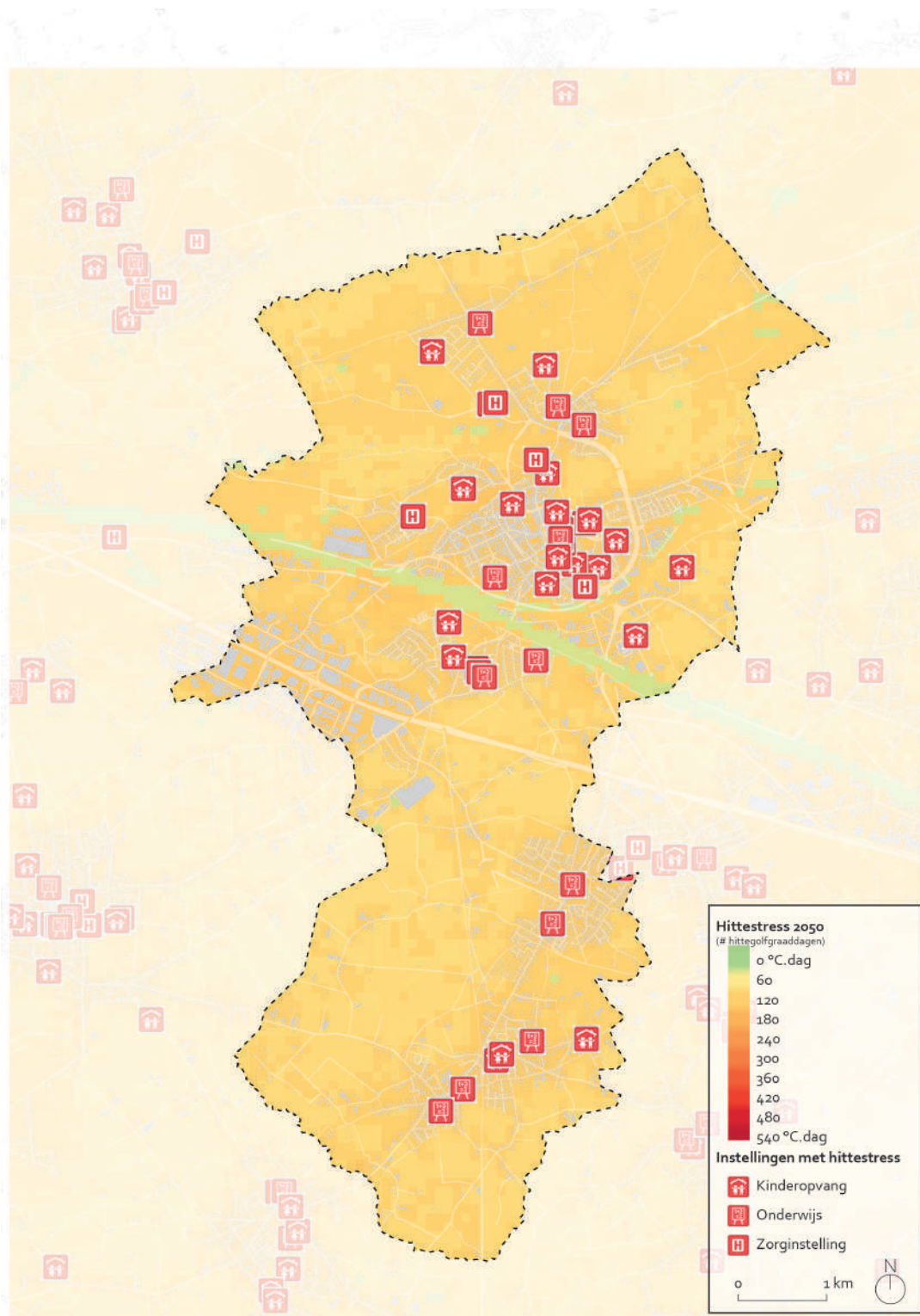
Hoewel de temperatuurdaling die groenblauwe netwerken teweeg kunnen brengen enorm is, is de toegankelijkheid van deze ruimtes een belangrijke factor. Het **verkoelend effect** van recreatie in het groenblauwe netwerk ervaren bewoners veel intenser. Het aanbod van deze ruimten binnen de stad en de verbinding met de open ruimte is hier dus van belang.

"Tijdens hittegolven zoeken we verkoeling in het stadsbos of het park."

*Toekomstbeeld Groenblauwe netwerken
Energie- en klimaatplan Herentals, 2021*

De kaart 'Vraag naar buurtgroen' geeft een indicatie van de aanwezigheid van buurtgroen in Herentals. We zien dat de kernen van Herentals en Noorderwijk beiden met een probleem kampen om alle inwoners van buurtgroen te voorzien. Deze kaart neemt nog niet de kwaliteit en inrichting van deze open ruimte in acht, belangrijke factoren die het verkoelende effect sterk bepalen.

We zien op de hittestresskaart namelijk dat Herentals zal moeten afrekenen met een algemene en zeer sterke toename van de hittestress. Dit brengt verschillende zorgen en onderwijsinstellingen, maar ook alle bewoners in gevaar in de toekomst. De recente inspanningen van de stad om verkoelende ruimten toe te voegen, zoals het stadspark en de vesten, zullen moeten opgeschaald en doorgetrokken worden ter verwezenlijking van een ruim en functioneel verkoelend open ruimte netwerk. We zien op de kaart van de hittestress dat het grootste verkoelende effect nu langs de kanalen zit. Dit toont aan dat het blauwe netwerk niet mag onderschat worden in het groenblauwe verhaal. Nogmaals een indicatie dat elk element een niet te verwaarlozen rol vervult in het (eco)systeem.



FIGUUR 8: Hittestress - projecties 2050

bron: Klimaatportaal - eigen verwerking



FIGUUR 9: Kwaliteit en inrichting van open ruimte bepalen de verkoelingscapaciteit ervan



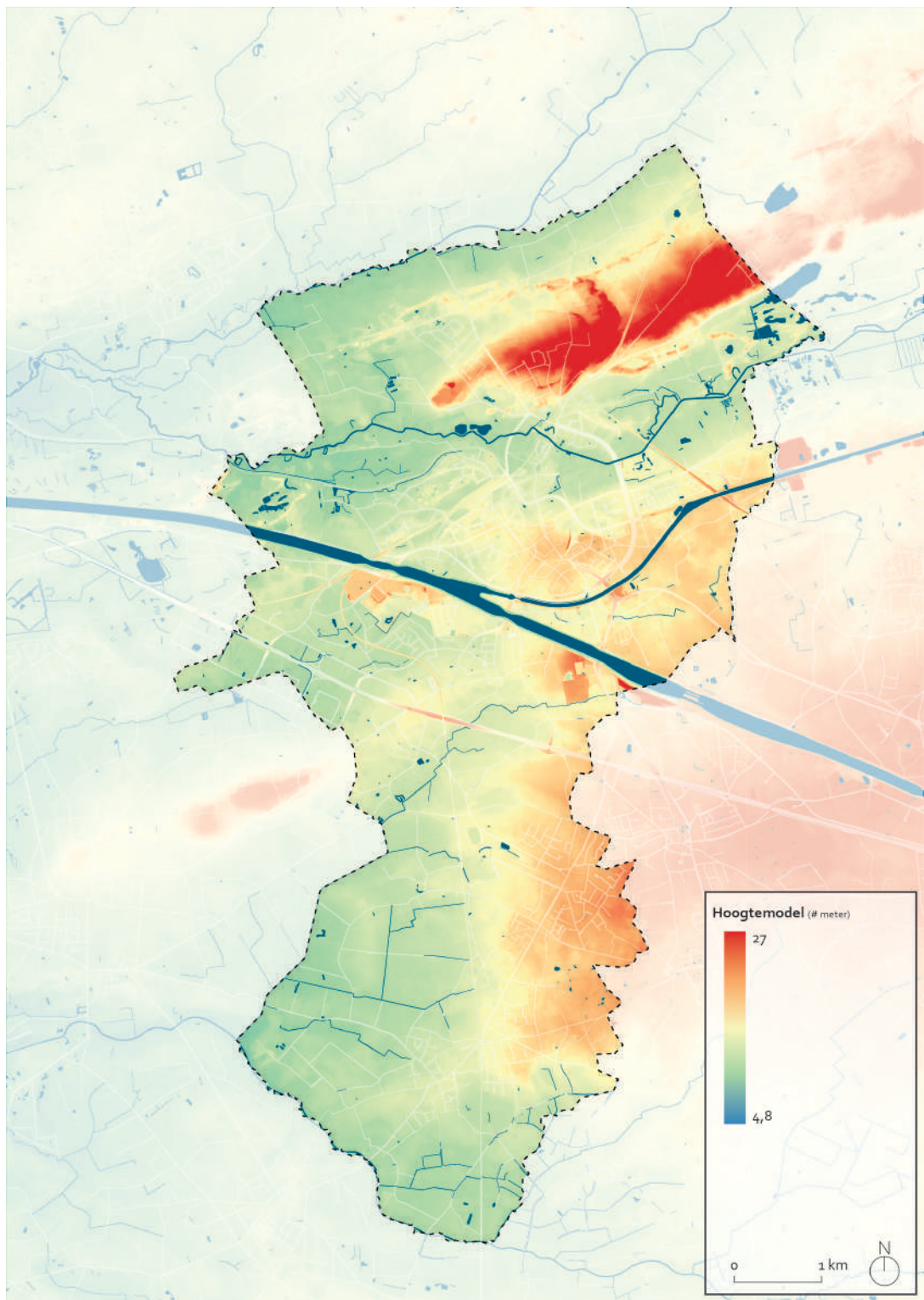
Uitbaatster Els Van Ceulen bij een zo goed als lege koeltoog in de Spar. © Foto Peter Vanderveken

Koeltogen Spar slaan tilt door extreme hitte

HERENTALS Bij supermarkt Spar was er de afgelopen dagen minder charcuterie dan normaal te vinden in de koeltogen. Dat heeft alles te maken met de extreme hitte. Aangezien heel wat koeltechnici met een overvolle agenda zitten, moest uitbaatster Els Van Ceulen haar toog nat sproeien met een tuinslang.

WOUTER DEMUYNCK 28-07-18, 02:42 Laatste update: 29-07-18, 00:04

FIGUUR 10: Droogte heeft ook impact op onze voorzieningen (hln.be, 28 juli 2018)



FIGUUR 11: Hoogtekaart

bron: Digitaal Hoogtemodel Vlaanderen

Wateroverlast

Hoewel er in het veranderende klimaat sprake is van een toenemende **fluviale overstromingsdruk** én een **stijgende zeespiegel**, lijkt er in het valleienlandschap van Herentals slechts een beperkte toename van het overstroombaar gebied te zijn. Op zich is dit een positief gegeven dat wordt beïnvloed door verschillende factoren, zoals de bodemsamenstelling, hogere maaiveldhoogtes of een verhoogde drainage van de valleien.

Echter komt er ook een **pluviale overstromingsdruk** door de klimaatverandering, heviger regens en stormweer. Hier zien we dat Herentals in het verleden al in de problemen kwam door de beperkte capaciteit van de rioleringen. Een

probleem dat nog zal toenemen in een snel veranderend klimaat.

De **hoge verhardingsgraad** is hier een duidelijke oorzaak. De enige manier waarop we in onze steden van het regenwater afmaken is via de riolering, die de toenemende regenval niet allemaal tegelijk meer kan afvoeren. Dit leidt tot wateroverlast. Hier bieden zich makkelijke en snelle oplossingen aan: het opvangen van regenwater in regenputten, vertraagd infiltreren in wadi's, wegen en openbare ruimten ontharden, ...

De stad werkt hier al hard aan adaptatiemaatregelen. Zo zijn er stimulanten om burgers een hemelwaterput of infiltratieput te laten installeren. Daarnaast wordt ook een RWA-as aangelegd in de stationsomgeving.

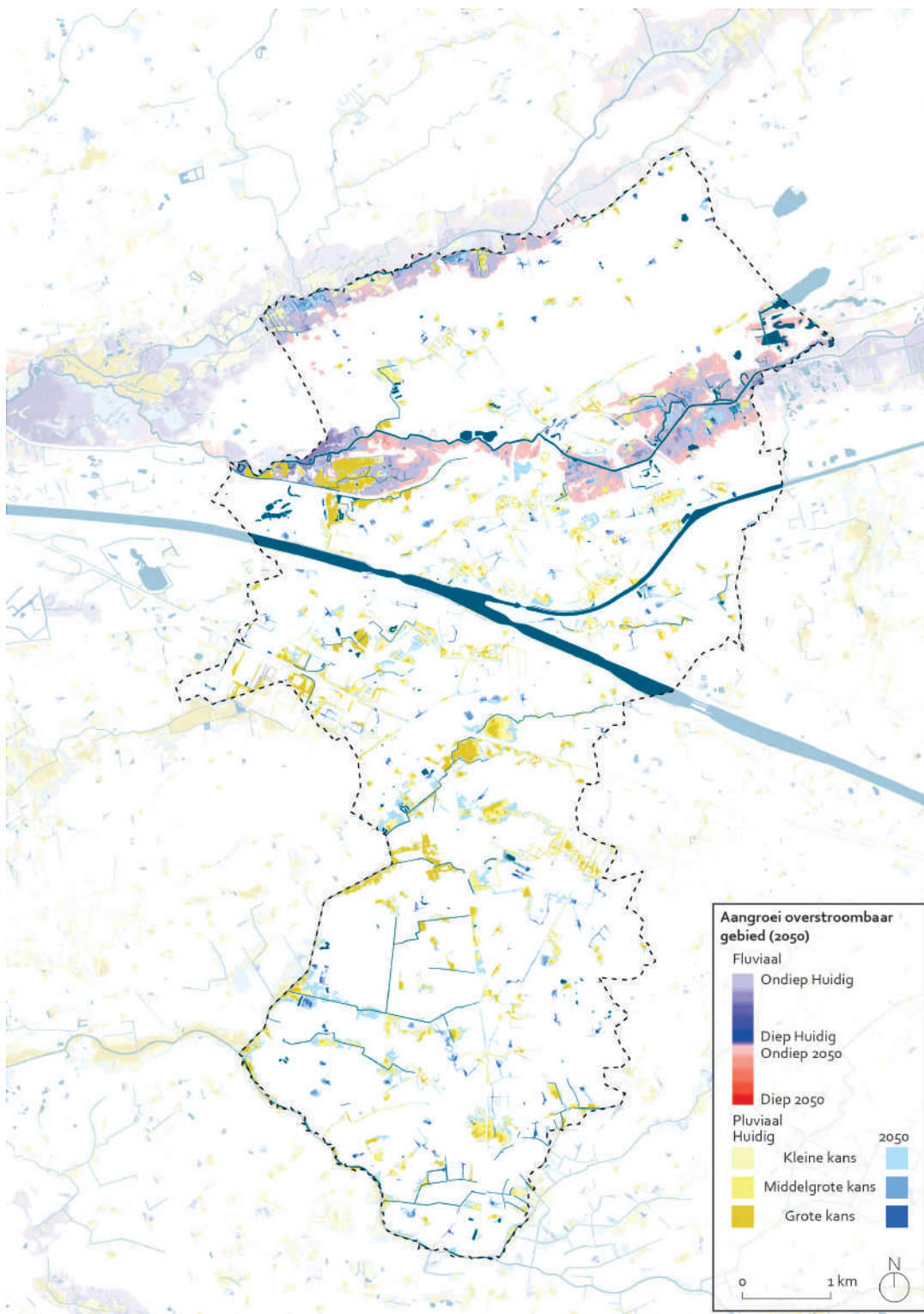
Wolkbreuk zet centrum van Herentals en Turnhout blank, daklogistiek bedrijf stort in



© Bert De Deken

HERENTALS, TURNHOUT - Stortregens van ruim 20 minuten hebben vrijdagavond rond 17.30u in onder meer Herentals en Turnhout straten blank gezet. De riolen waren niet berekend op de enorme hoeveelheden water die in korte tijd uit de hemel vielen. Op de meeste plaatsen trok het water vrij snel terug. Toch moest de brandweer volop pompen of smurrie van de weg spuiten.

FIGUUR 12: Wateroverlast door te kleine riooldebieten (nieuwsblad.be, 4 juni 2021)



FIGUUR 13: Aangroei overstroombaar gebied

bron: Klimaatportaal

Droogte

Droogte zal in de toekomst ook invloed hebben op het welzijn van de mens, de natuur en de landbouw. Het verhogen van **de waterretentie** (vasthouden van water in de bodem) **dan wel -infiltratie** op de juiste plekken, versterkt het hydrologische systeem van de streek. Dit is aangewezen om droogteresistentie op te bouwen. Net als bij de hittestress zien we dat droogte een (bijna) algemeen probleem vormt in Herentals. Voornamelijk de Heuvelrug, gebieden rond de kanalen en tussen Noorderwijk en Morkhoven worden geteisterd door droogtegevoeligheid.

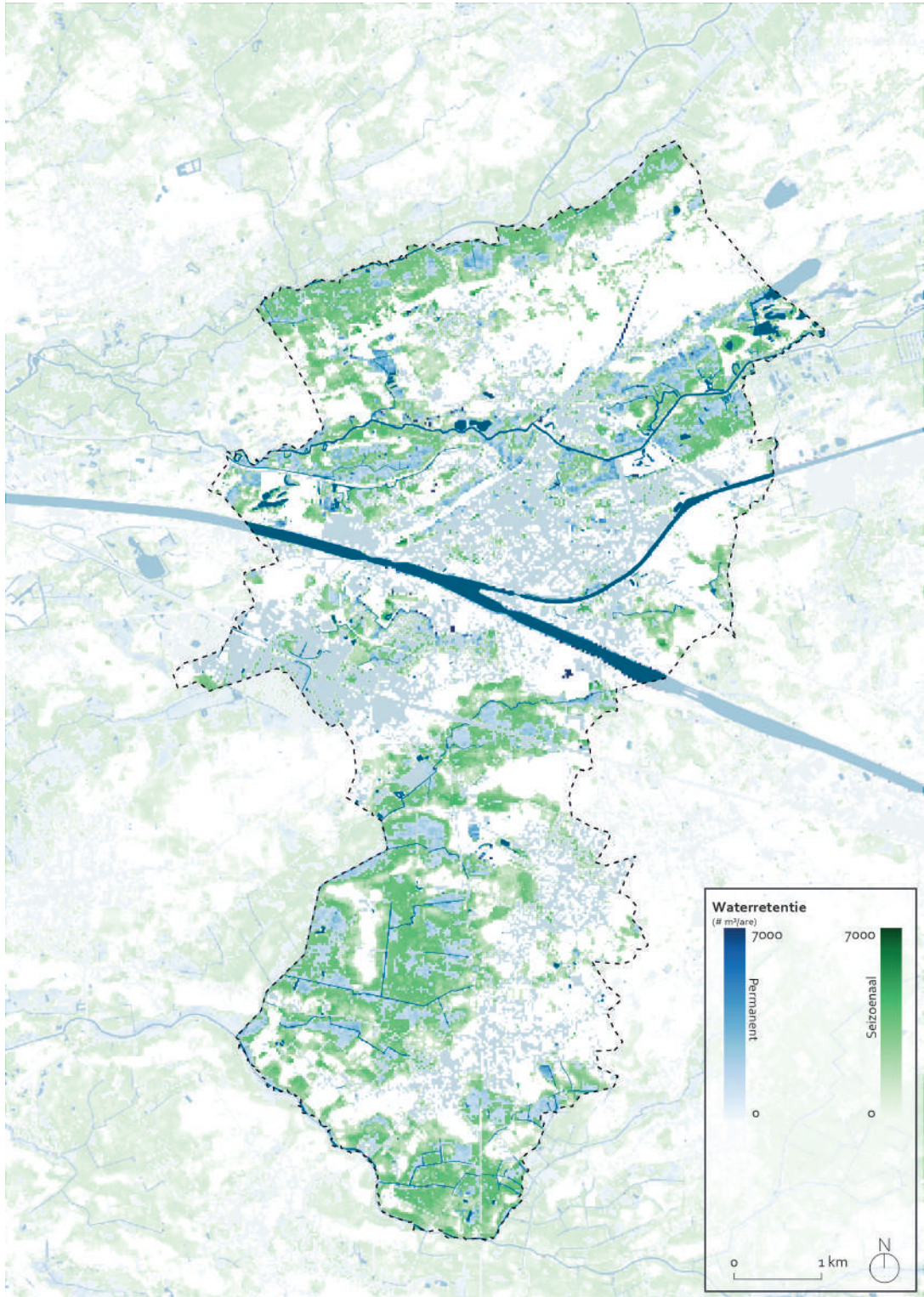
Om oplossingen te kunnen formuleren voor deze droogtegevoeligheid, moet gekeken worden naar het lokale watersysteem. Dit is afhankelijk van verscheidene factoren zoals de waterretentie en infiltratie in de bodem. Beide elementen van dit systeem hangen dan weer af van het **bodemgebruik en van de lokale begroeiing**. De kaart omtrent waterretentie toont waar er momenteel water wordt vastgehouden in de bodem. We zien dat dit vooral in de valleigebieden van de Wimp en de Kleine Nete gebeurt. De kanalen hebben hier een drainerend effect. Het langdurig vasthouden van water heeft positieve gevolgen voor de droogte, maar kan ook het verkoelend effect versterken.

We kunnen zien dat de actuele infiltratie opvallend lager ligt dan de potentiële infiltratie. Hierin kunnen we twee duidelijke landschapsstructuren herkennen. Enerzijds zien we dat het potentieel verdwijnt in bebouwde omgevingen. **Verharde oppervlakken en het vroegtijdig afvoeren van regenwater** in onze riolering zorgen ervoor dat onze steden en dorpen te weinig water laten infiltreren in de bodem. Anderzijds herkennen we ook de

Kempense heuvelrug in het verschil tussen actuele en potentiële infiltratie. Echter, dit landschap laat zich herkennen door de uitgestrekte bos- en heidegronden, geen verharding dus. Wanneer we inzoomen op de huidige en historische begroeiing van dit landschap, zien we dat in de loop der jaren het loofbos veranderd is in naaldbos. Naaldbomen houden veel water vast in de kruin, die van daaruit ook weer verdampt in de atmosfeer. Loofbomen daarentegen laten veel meer water op de grond en verder in de bodem sijpelen.

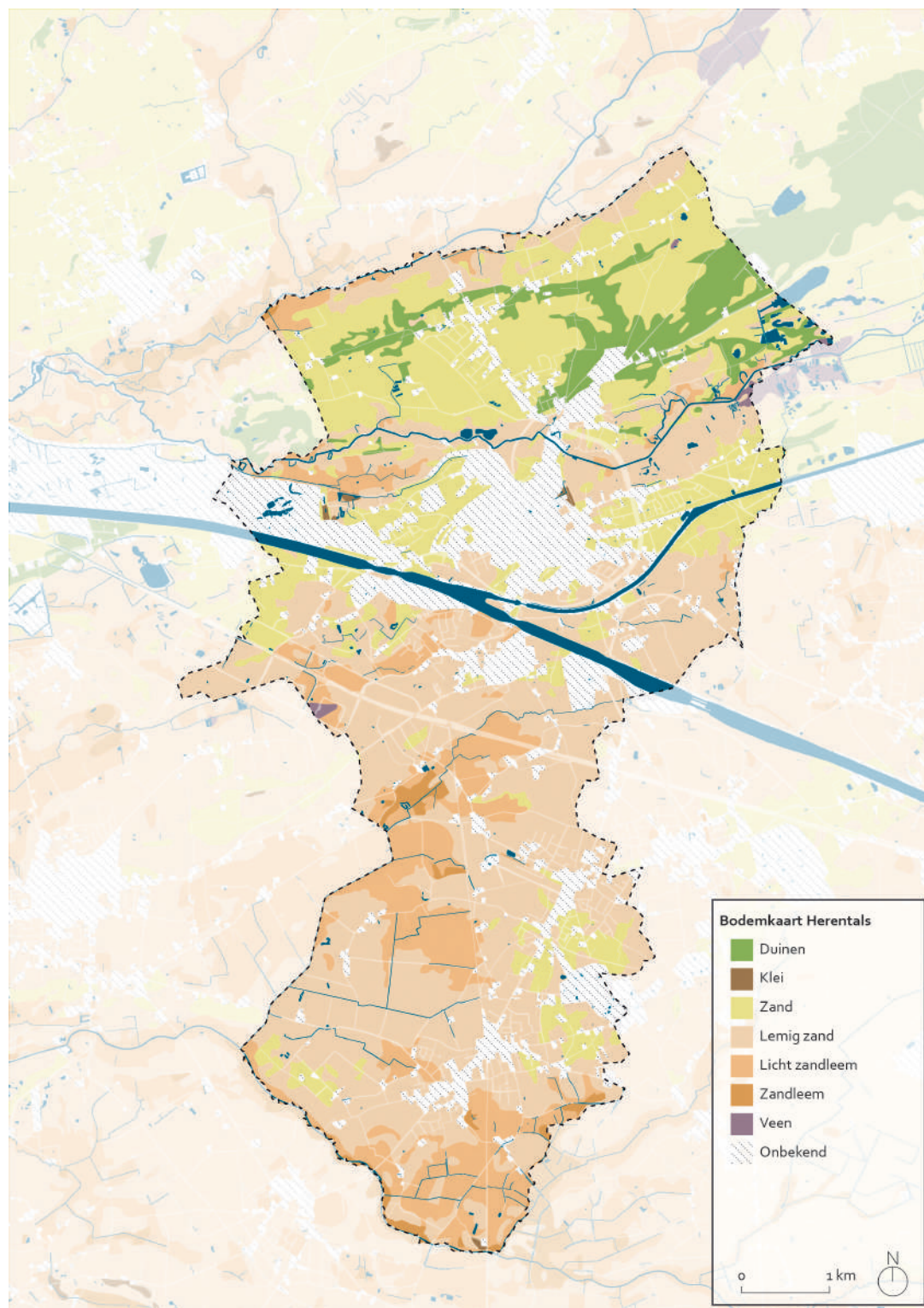
*"Die
natuurgebieden vangen bij
hevige regenbuien het overvloedige
regenwater op; overstroomde
straten behoren tot het verleden.
Dat regenwater kan langzaam
infiltreren in
de grond en zo de
grondwaterlagen aanvullen. Ook
in droge periodes hebben we daar
voldoende water ter beschikking"*

*Toekomstbeeld Groenblauwe netwerken
Energie- en klimaatplan Herentals, 2021*



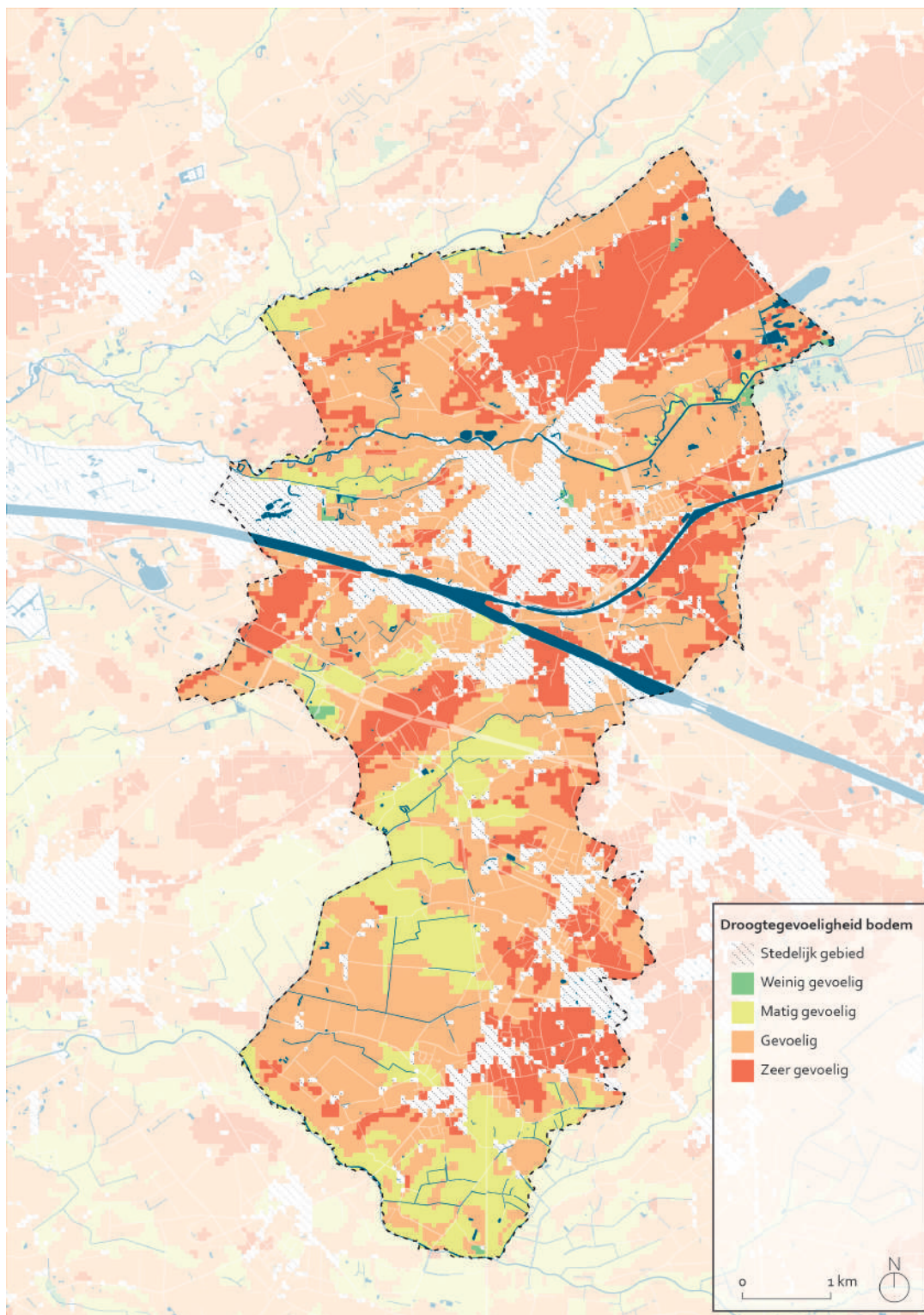
FIGUUR 14: Weergave van de waterretentie

bron: Ecoplan - UA



FIGUUR 15: Bodemkaart - Textuur

bron: Departement Ondergrond Vlaanderen



FIGUUR 16: Droogtegevoeligheid van de bodem

bron: Klimaatportaal



De beukenrij in de Bornstraat heeft zo zwaar te lijden onder de droogte dat ze een gevaar vormt voor passanten. — © Hans Otten

Klimaatopwarming in Kempen: extreme droogte velt monumentale beukenrij

Herentals - Boomexperten hebben een plan opgesteld waarbij 32 van de in totaal 37 indrukwekkende beuken in de Herentalse Bornstraat moeten worden gekapt. Onder meer de aanhoudende droogte blijkt nefast voor het groen.

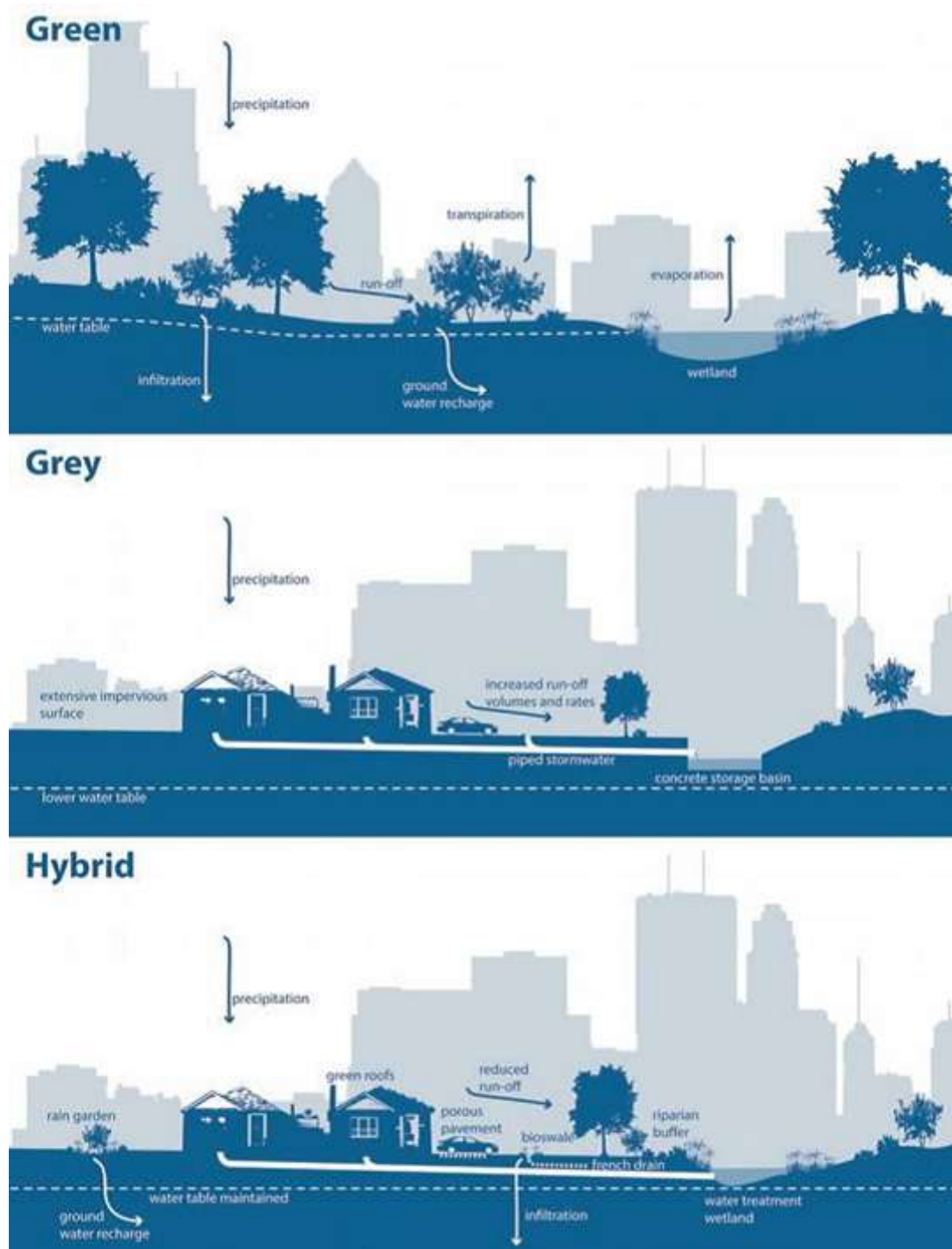
FIGUUR 18: Droogte heeft impact op natuur (gva.be, 18 augustus 2020)

Koeien geven minder melk door hitte: 15 procent verlies

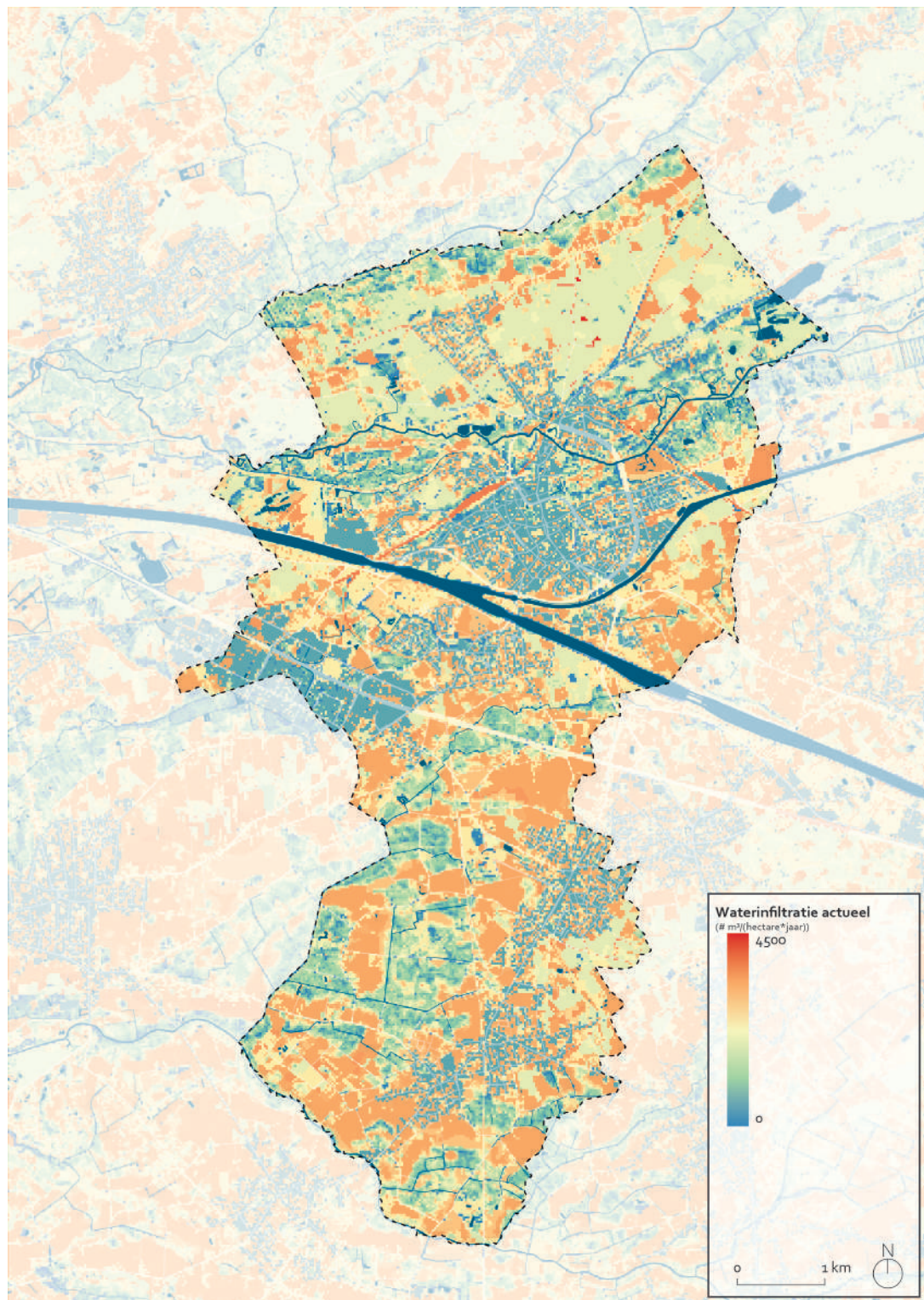


Melkveehouder Kris Gebruers uit Olen vreest deze zomer een verlies van 15 procent. Door de aanhoudende droogte kunnen zijn koeien al wekenlang geen vers gras eten en gaat het winterrantsoen er stilaan door. De dieren krijgen ook hittestress waardoor ze energie verliezen en minder melk geven. En eens de koe minder produceert, komt dat zelden nog goed. Het zijn dus zware tijden voor de melkveehouders. Straks meer in RTV Vandaag.

FIGUUR 17: Impact hittestress op de landbouw (rtv.be, 27 juli 2018)

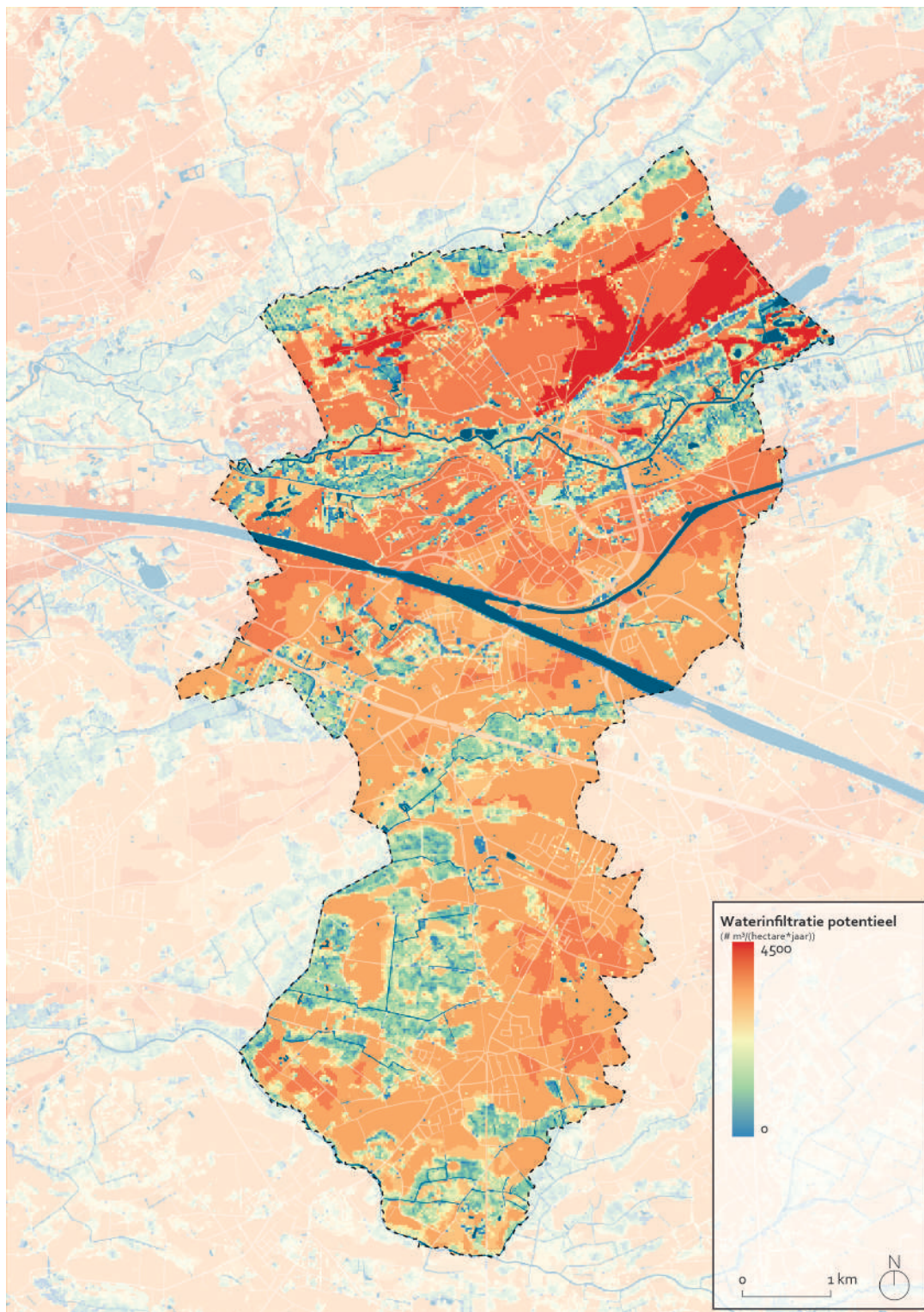


FIGUUR 19: Verschil in functionaliteit in de waterhuishouding tussen grijze, groene en hybride ruimte (bron: Depietri Y., McPhearson T. (2017))



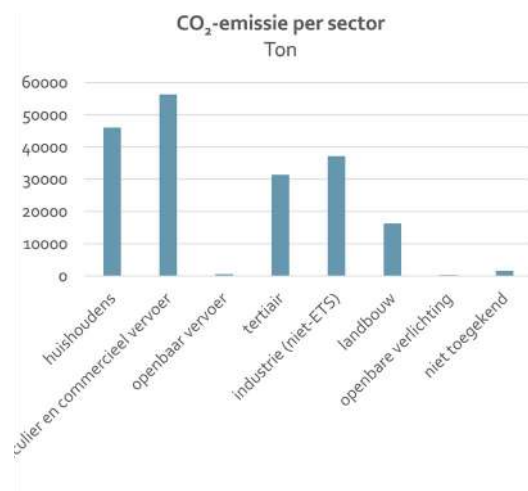
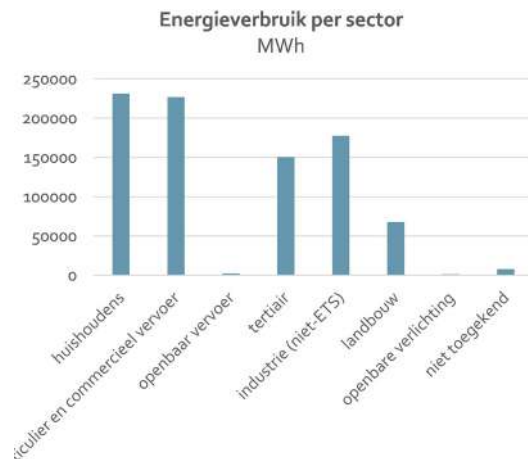
FIGUUR 20: Actuele infiltratie

bron: Ecoplan - UA



FIGUUR 21: Potentiële infiltratie

bron: Ecoplan - UA



FIGUUR 22: Energieverbruik en CO₂-emissies in Herentals

bron: provincie in cijfers (2019)

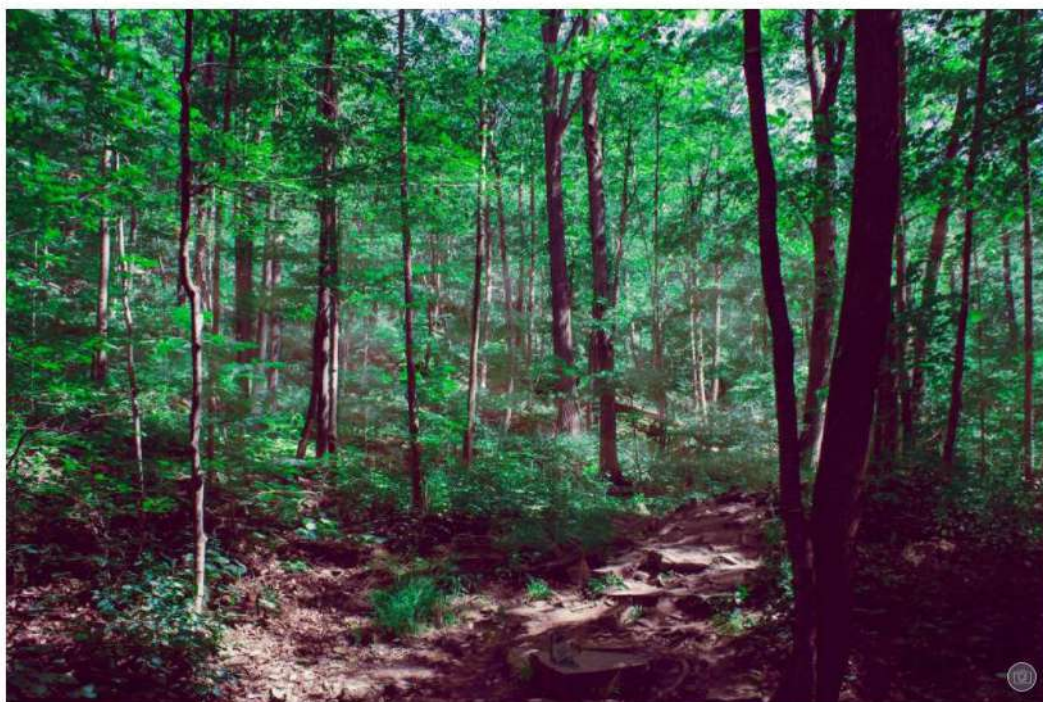
Binnen Herentals zijn er al verscheidene initiatieven om de droogte tegen te gaan. Zo is er {Beek.Boer.Bodem}, waarbij landbouw- én natuurorganisaties samen op zoek gaan naar methoden om water langer in de grond vast te houden. Dergelijke samenwerkingen zullen in de toekomst hoognodig zijn, daarom zal dit beleidsplan voorstellen doen om zulke projecten op te schalen en te verdiepen.

Koolstofopslag en -uitstoot

De ontwikkeling van klimaatadaptieve maatregelen in de open ruimte gaat hand in hand met **klimaatmitigatie**. Zo zijn klimaatadaptieve maatregelen in de open ruimte gericht op het ontwikkelen van bepaalde vormen van blauwgroene structuren, welke ook functioneel zijn in het opslaan van koolstof. Grote potenties zijn aanwezig in **natte ecosystemen** die afhankelijk van initiatieven, zoals {Beek.Boer.Bodem} of het herstellen van veenlandschappen, terug in de stad geïntroduceerd kunnen worden. Maar ook de begroeiing is van belang. Zo zien we dat landbouw- en grasgronden minder koolstof opvangen dan gronden onder bos. Er moet dus worden nagedacht over het **gebruik en de begroeiing in de valleisystemen**. Vanuit dit perspectief dringt zich een nood op aan bos- en veenontwikkeling in en rond deze gebieden. Ook een transitie in de landbouwmethoden kan hierin een omschakeling bieden. Zo zou de landbouwsector een koolstofcapterende sector kunnen worden. Zo is agroforestry een concept dat de voordelen van houtige gewassen inzet om extra koolstofopslag in landbouwgrond te bereiken én draagt het bij aan de algemene werking van het landbouwbedrijf, bijvoorbeeld door het aanbod te diversifiëren maar ook de vruchtbaarheid van de bodem te stimuleren.

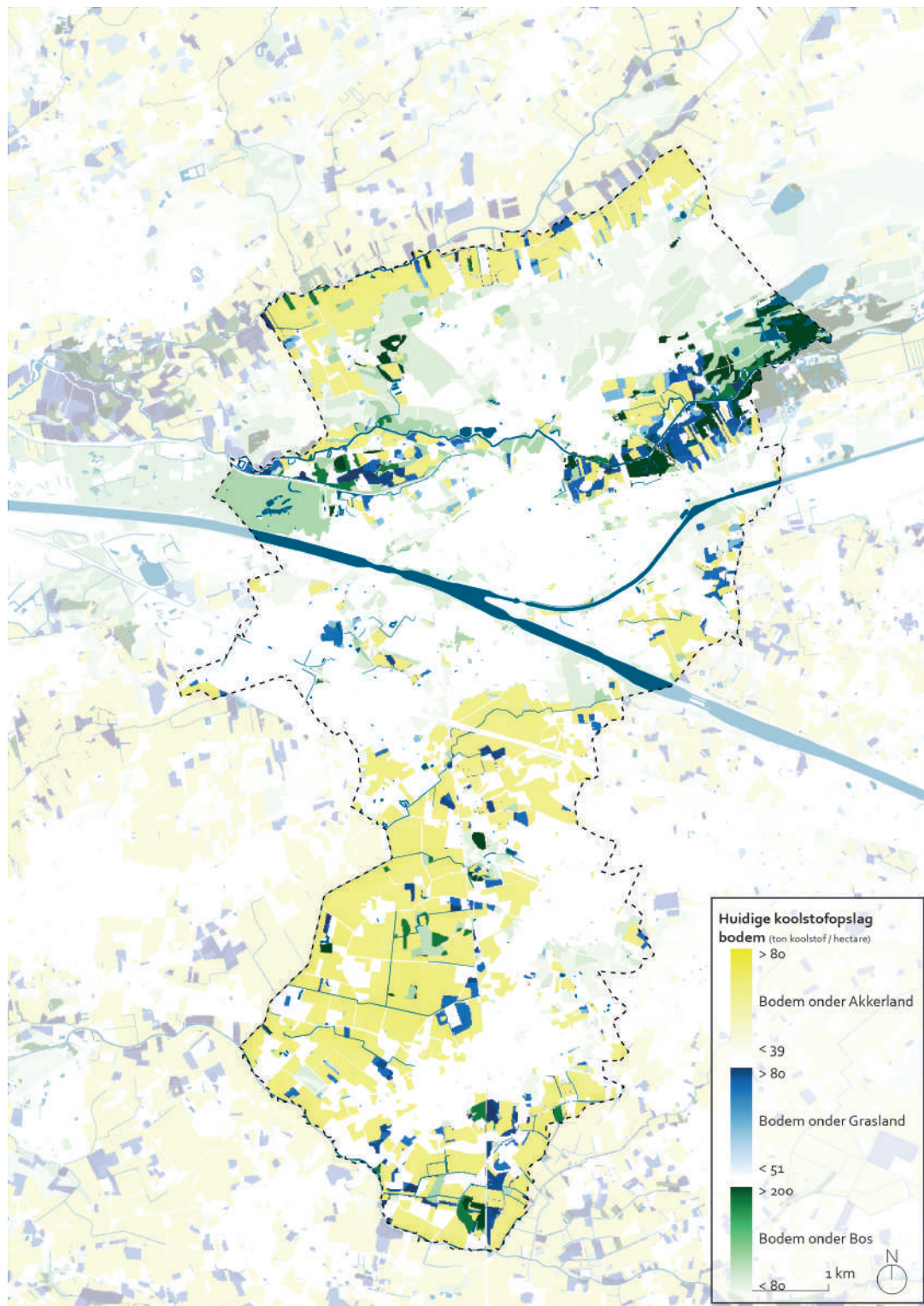
Topwetenschappers: 'Bos is beste technologie om klimaat te regelen'

IPS · 7 OKTOBER 2018



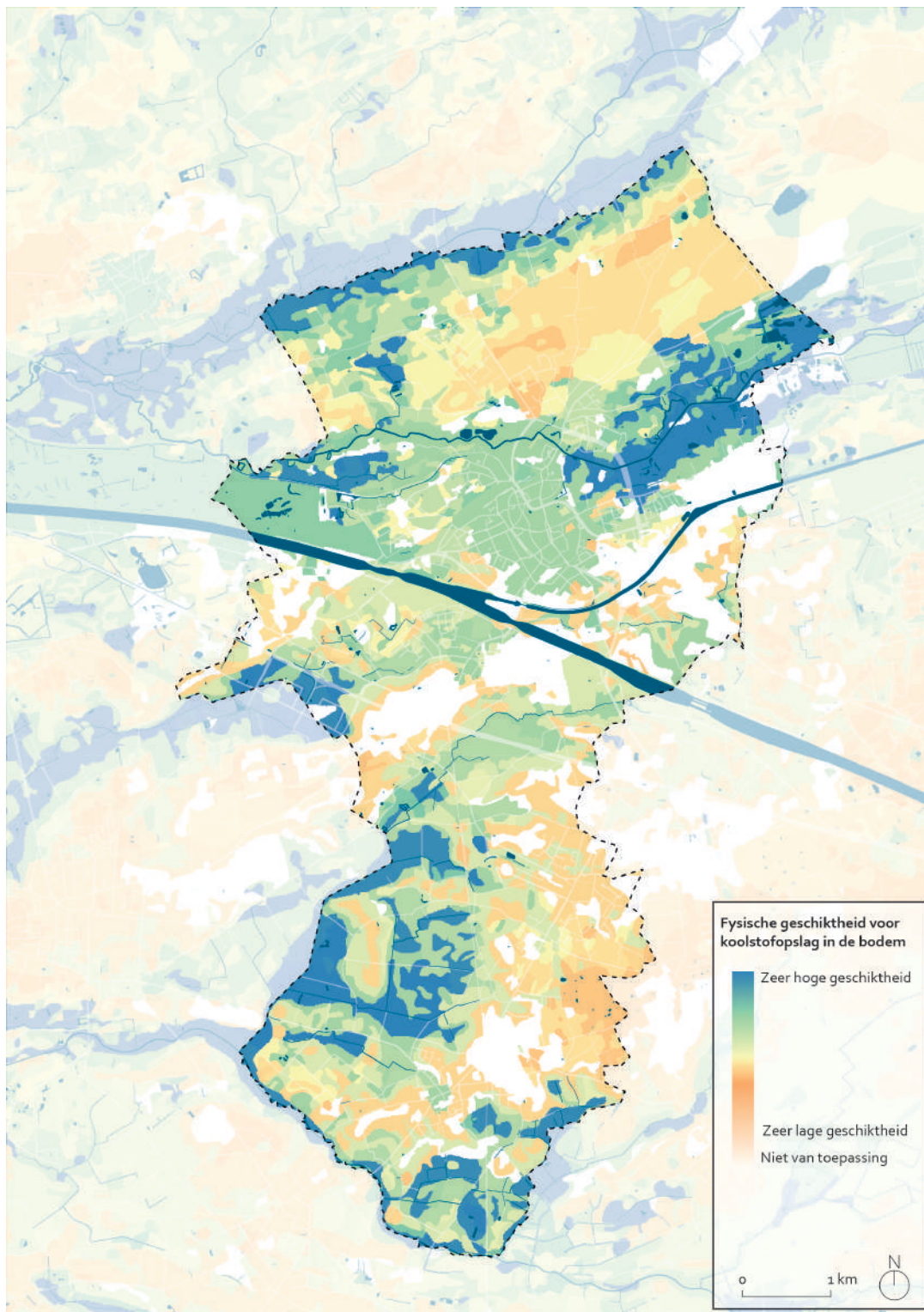
Er bestaat al een erg efficiënte technologie om CO₂ uit de atmosfeer te halen, argumenteren veertig topwetenschappers in een open brief. Die technologie, 'het bos', heeft zichzelf ruim bewezen en zou wereldwijd op grote schaal ingezet moeten worden.

FIGUUR 23: Het belang van groenblauwe netwerken in klimaatregulatie (mo.be, 2 oktober 2018)



FIGUUR 24: Huidige koolstofopslag in de bodem

bron: NARA



FIGUUR 25: Geschiktheid koolstofopslag in de bodem

bron: NARA

De rol van ruimtebeslag in klimaat

Ontharden is een van de meest voor de hand liggende en effectieve maatregelen wanneer het gaat om klimaatadaptatie. Verharde oppervlakken versterken namelijk het effect van hittegolven en dragen daarom bij aan de hittestress in de bebouwde omgeving. Beton, asfalt en andere harde constructiematerialen slaan **stralingswarmte** langdurig op en geven deze warmte vertraagd af. De reflectie van zonnestralen op 'witte' materialen zoals glas in de gevel zorgt nog eens voor een verhoogd effect. Dit zorgt voor meer hitte overdag én 's nachts. Het zogenaamde **Urban Heat Island Effect**, wijst op het grote verschil in voornamelijk de nachttemperatuur tussen open ruimte en bebouwde omgeving.

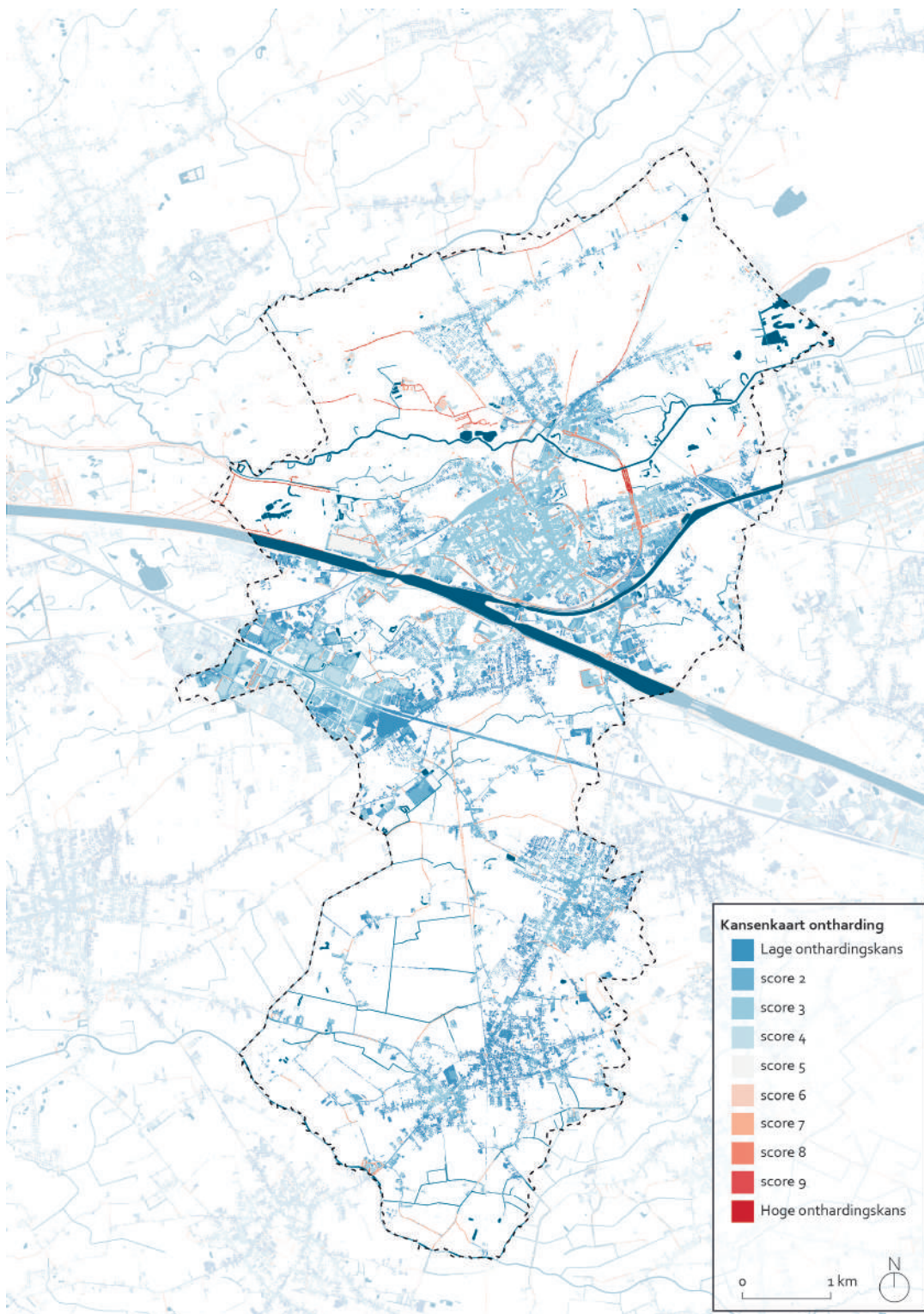
Verharde oppervlakken zijn daarbovenop ook ondoordringbaar door water. Hierdoor wordt **infiltratie onmogelijk**. Neerslag op deze oppervlakten wordt hoofdzakelijk versneld afgevoerd naar waterlopen via de riolering. Hierdoor ontstaan **lokale tekorten** in grondwateraanvulling. Dit kan ook voor lokale **wateroverlast** zorgen, wanneer bijvoorbeeld het rioleringsstelsel overbelast wordt of wanneer de afstromingsrichting niet onder controle is.

Waar veel verharding is, is er vaak ook een gebrek aan groenblauwe elementen. Naast de kwalitatieve voordelen voor de openbare ruimte zijn het net die elementen die luchtzuiverend, isolerend, geluidswerend zijn. Bovendien leveren ze een verkoelend effect en dragen ze bij aan het vasthouden van water in de bodem, een oplossing voor de twee voorgaande klimaatproblematieken. Zoals in de infiltratiekaart aangetoond wordt, is er een duidelijk verband te leggen tussen de bebouwde ruimte en de infiltratietekorten.

In het kader van het creëren van een **leefbare en klimaatrobuuste stad**, is het cruciaal om open ruimte te behouden en te versterken en dient het vermeden te worden bijkomende open ruimte aan te snijden. Het integreren van groenblauwe elementen in de bebouwde omgeving is vervolgens ook van belang om de positieve effecten van dit ecosysteem tot in de stads- en dorpskernen te brengen. Er dient gewerkt te worden naar een **multifunctionele, groengrijze hybride leefomgeving** eerder dan een harde scheiding tussen ruimtebeslag en open ruimte. Zo tonen we aan dat ook ons culturele netwerk van bouwen en ontwikkelen onderhevig is aan de parameters van het ecologische systeem. Wanneer we terug integraal deel gaan uitmaken van dit ecosysteem, kunnen we samen een leefbare planeet realiseren voor mens, dier en plant.

*"het versnellen van het
koolstofvrij maken van het
grondgebied tegen 2050, ons
wapenen om klaar te zijn
voor de onvermijdelijke
effecten van de
klimaatverandering en
onze inwoners toegang
verzekeren tot
veilige, duurzame en
betaalbare energie"*

*Algemene Visie
Energie- en klimaatplan Herentals, 2021*



FIGUUR 26: Kansenkaart ontharding in Herentals (berekend vanuit prioriteitscore, de nood aan ontharding, en opportuniteitscore, de grootste kans om te ontharden)

bron: Geopunt (2021)

Ecologie: connectiviteit en biodiversiteit

Naast het verkoelingseffect, waterinfiltratie en retentie en de koolstofcaptatie die we hierboven besproken hebben, levert de open ruimte en meer bepaald natuur nog een vaak gemiste ecosysteemdienst. Die kan omschreven worden als de **intrinsieke waarde** dat het ecologisch systeem bijdraagt aan onze levenskwaliteit. Deze wordt het best gecapteerd door te kijken naar de lokale biologische kwaliteit enerzijds en connectiviteit van deze natuur anderzijds. Zo wordt het groenblauwe netwerk gevormd. De biologische waarderingskaart toont de biologisch waardevolle gebieden, waarin ook de Natura 2000, de VEN-gebieden en natuurreservaten vervat zitten.

We zien in Herentals vooral de noordelijke gebieden met de Kempense Heuvelrug en de vallei van de Kleine Nete groen oplichten. Hoewel men daar kan stellen dat er een netwerk ontstaat, zien we toch dat bepaalde gebieden doorbroken worden (door bebouwde gebieden). De aanwezigheid van deze waarde biedt kansen om via lopende en nieuwe trajecten de veen- en bosgebieden te gaan versterken, waarvan de voordelen voorheen meermaals zijn geduid.

De vallei van de Wimp heeft vooralsnog een lage biologische waarde, we zien in dit zuidelijke deel van de stad vooral een versnipperde natuur optreden zonder enige vorm van connectiviteit. De aanwezigheid van een goed dooraderend waterlopensysteem kan hier een kans bieden om zowel een zuidelijk groenblauwnetwerk te realiseren, alsook een noord-zuidverbinding op te bouwen. Zo kan de versterking en ecologische opwaardering van de oevers een grote bijdrage leveren aan het ecosysteem én brengt dit allerlei voordelen

mee voor de landbouwgebieden rondom.

De nabijheid van groengebieden nabij de kernen, zoals de vallei van de Kleine Nete bij Herentals en de bosgebieden ten zuidoosten van Noorderwijk, bieden dan weer kansen om ook groene verbindingen te leggen tot diep in de centra, waarvan de voordelen ook al zijn besproken. Bovendien is het belangrijk om te weten dat nagenoeg alle maatregelen die getroffen worden in het kader van ecologie en biodiversiteit, zowel in een open ruimte als ruimtebeslag-context, ook functioneel zijn in vele (of alle) aspecten van klimaatadaptatie. Multifunctionaliteit in het groenblauwe netwerk staat centraal.

"Voor ecosysteemdiensten zoals infiltratie, verkoeling en koolstofopslag is het cruciaal dat groen-blauwe elementen en de open ruimte bewaard blijven en met elkaar verbonden worden, waar mogelijk tot in de kernen van de bebouwde ruimte."

*Toekomstbeeld Groenblauwe netwerken
Energie- en klimaatplan Herentals, 2021*

Schrap zonevreemd gebruik van landbouwgebied

19.11.2021



Foto: Kempengoud.KWJ Creative Nature voor BioForum

In categorie **maatschappij**, **biodiversiteit**

Middenveldorganisaties, waaronder BioForum, Voedsel Anders en ook de Boerenbond, roepen de Vlaamse Overheid op om de hoge druk op open ruimte en landbouwgrond in Vlaanderen een halt toe te roepen. "Schrap alle mogelijke zonevreemde functiewijzigingen in het agrarisch gebied zodat deze kostbare gronden opnieuw kunnen dienen voor voedselvoorziening, koolstofopslag en het versterken van de biodiversiteit."

FIGUUR 27: Zonevreemd gebruik is een gevaar voor de open ruimte (biomijnnatuur.be, 19 november 2021)

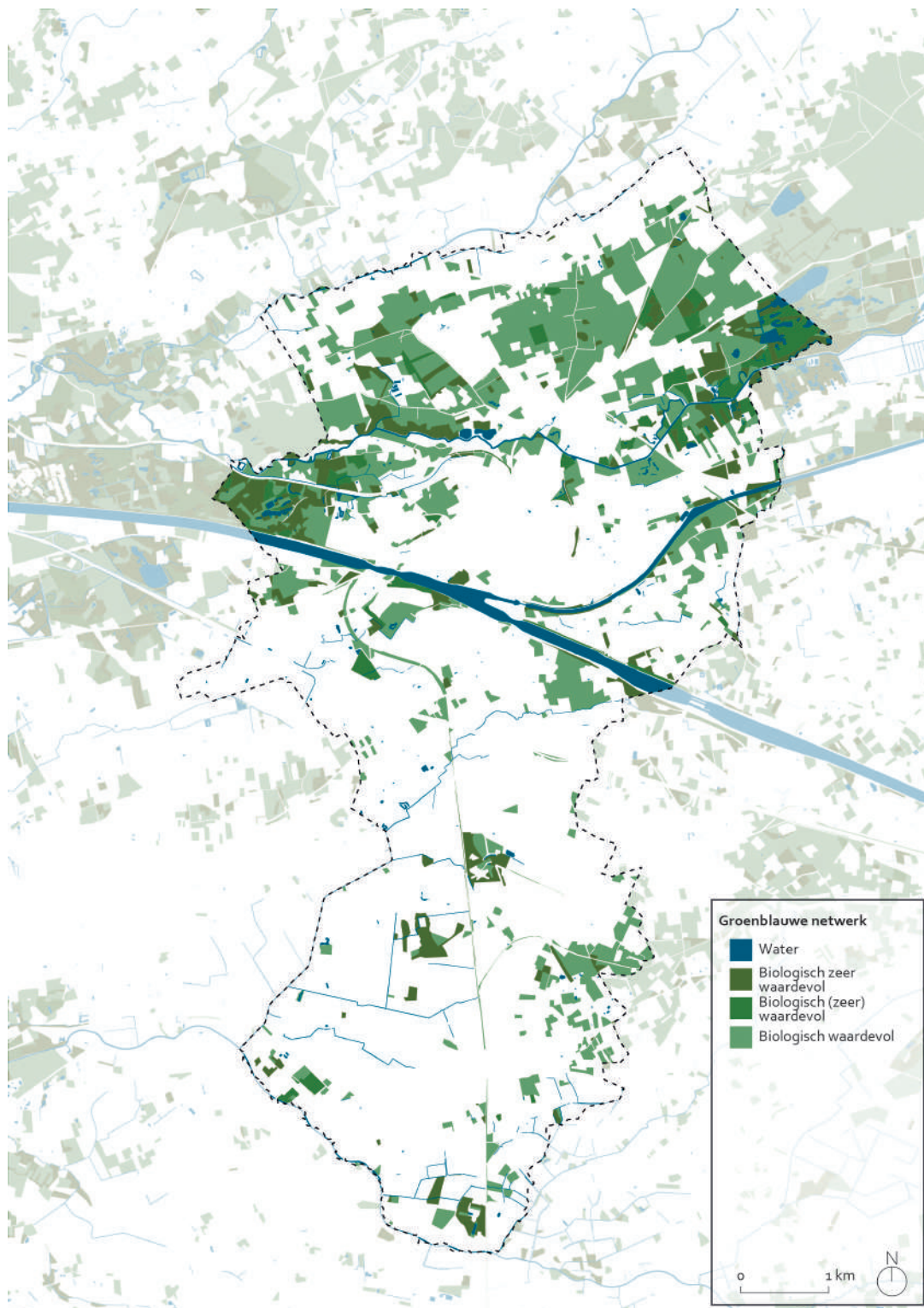
Hier blijft ruimtelijk afval gewoon staan

Over één ambitie van de Vlaamse overheid wordt zelden gerept: een vijfde van de verharding in open ruimte moet worden gesloopt tegen 2050. 'Misschien is dit wel de manier om af te raken van huizen in oude verkavelingen die niet meer in trek zijn.'



Drie verlaten loodsen op een verhard terrein in Dentergem, tussen akkers en velden. Een ideale locatie om vrachtwagens af en aan te laten rijden is dit niet. © Fred Debrock

FIGUUR 28: Ontharding is nog geen Vlaamse reflex (standaard.be, 11 januari 2020)



FIGUUR 29: Biologische waardering

bron: Biologische Waarderingskaart (2018)

Hoe een bedreigd akkervogeltje natuurliefhebbers en boeren verenigt



Afgelopen weekend zochten vogelliefhebbers naar de laatste grauwe gors van Vlaanderen. Het anonieme vogeltje is de kanarie in de kolenmijn van onze boerennatuur. Ik ging mee zoeken, en leerde dat er ook hoop is voor de sterk bedreigde akkervogels.



Kim Verhaeghe
Meer artikels van deze auteur

Meer over de volgende onderwerpen:

FIGUUR 30: Grootschalige monocultuur doet bioconnectiviteit verdwijnen (eoswetenschap.eu, 30 juni 2020)

TEGEN 2035 ZOU WEIDEVOGEL VERDWENEN KUNNEN ZIJN IN VLAANDEREN

De kievit is in vrije val

De luchtcapriolen van onze sierlijkste weidevogel worden een zeldzaam schouwspel. De populatie gaat er schrikbarend op achteruit.



Tussen 2007 en 2016 is het aantal kieviten met 59 procent teruggevallen. © Hans Hillewaert

FIGUUR 31: Ook voor meer bekende soorten is het een bedreiging (destandaard.be, 25 november 2019)

Landbouw

Zoals voorheen meermaals is vermeld én aangetoond, is de landbouwsector een belangrijke partner in het realiseren van een kwalitatieve, klimaatrobuuste en toekomstgerichte (open) ruimte. Agricultuur kan bijdragen aan de **ecologische connectiviteit en biodiversiteit**, een belangrijke rol spelen in **koolstofopslag** en een schakel zijn in het **hydrologische systeem**. Daarbovenop heeft ze een voor de hand liggende economische waarde, die al te vaak als reden wordt bestempeld waarom de landbouw en de natuur concurrenten zouden zijn.

Zonevreemd gebruik van landbouwgronden zorgt ervoor dat het landbouwareaal slinkt of niet efficiënt meer gebruikt kan worden. Hierin zijn enkele trends waar te nemen in het landbouwareaal van Herentals (net als in Vlaanderen) met een negatieve impact op de maatschappelijke, ecologische én economische functies van het landbouwareaal:

- Verpaarding: Verlies van landbouwfunctie met naast het houden van paarden, zeer weinig ruimtelijke waarde
- Hobbylandbouw: zorgt voor versnippering bijkomend ruimtebeslag en suboptimaal gebruik
- Vertuining: inname maatschappelijk functionele ruimte door private ruimte

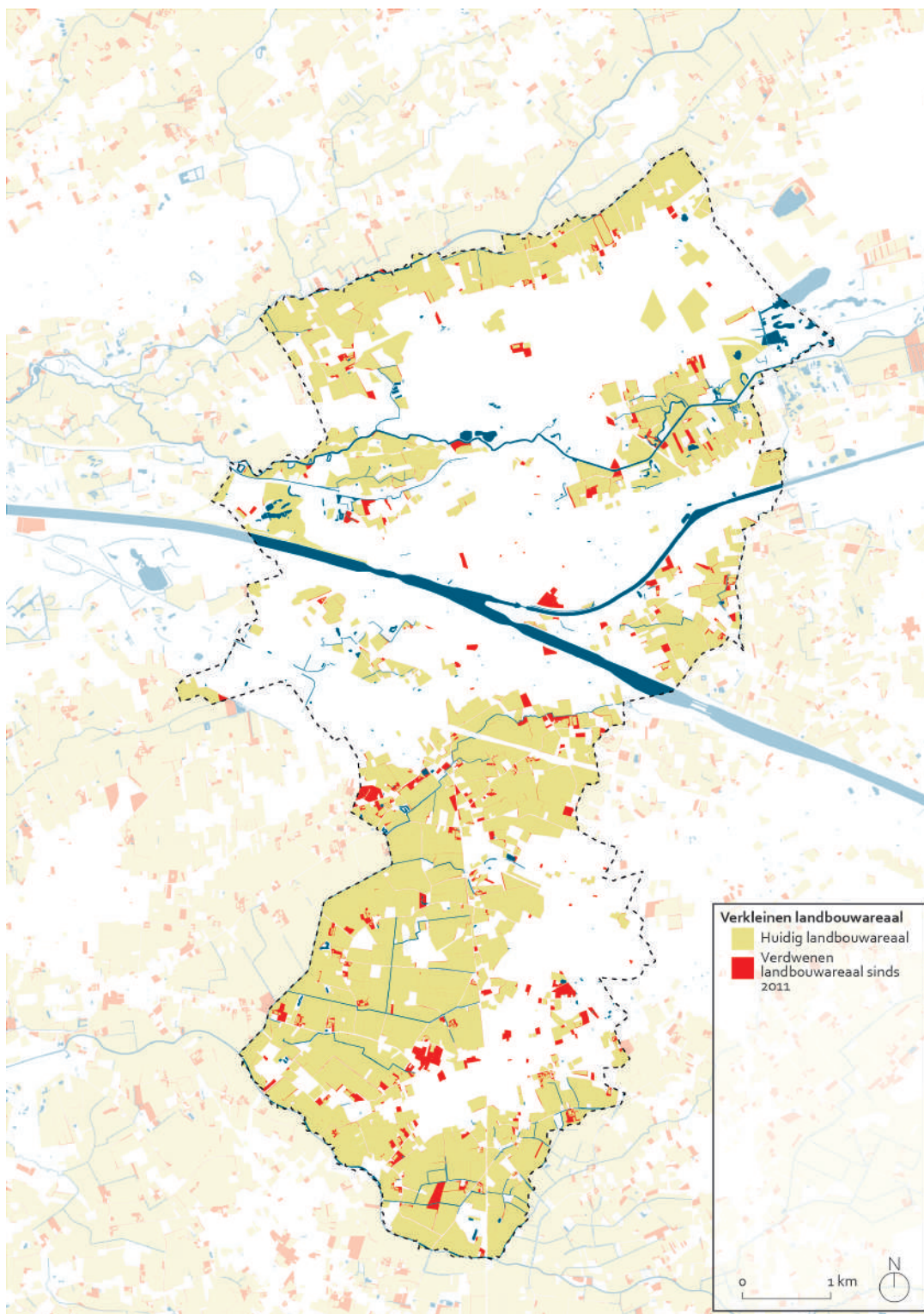
Als we terug een blik werpen op de bodemsamenstelling op het grondgebied van Herentals, zien we verder dat er heel wat gronden zijn waar antropogene

humus aanwezig is. Dit zijn historische landbouwgronden waar de vruchtbaarheid van verhoogd is door het toevoegen van humus, de zogenaamde 'plaggengronden'. Toch zijn deze gronden in de loop van de geschiedenis opgenomen geweest in de ontwikkeling van onze dorpen en zijn al heel wat van deze plaggenbodems bebouwd. Wat een zonde is van de meest vruchtbare gronden in de gemeente.

Ook zien we in Herentals, net als in het grootste deel van Vlaanderen, dat landbouwpercelen al te vaak ingezet worden voor het telen van monoculturen (maïs, voedergewassen, graslanden). Dit gaat vaak hand in hand met een schaalvergroting om de 'efficiëntie' van het landbouwwezen te vergroten. Hierdoor verdwijnen kleine landschapselementen (KLE), perceelrandbegroeiing, wat dan weer een negatieve impact heeft op de biodiversiteit en connectiviteit.

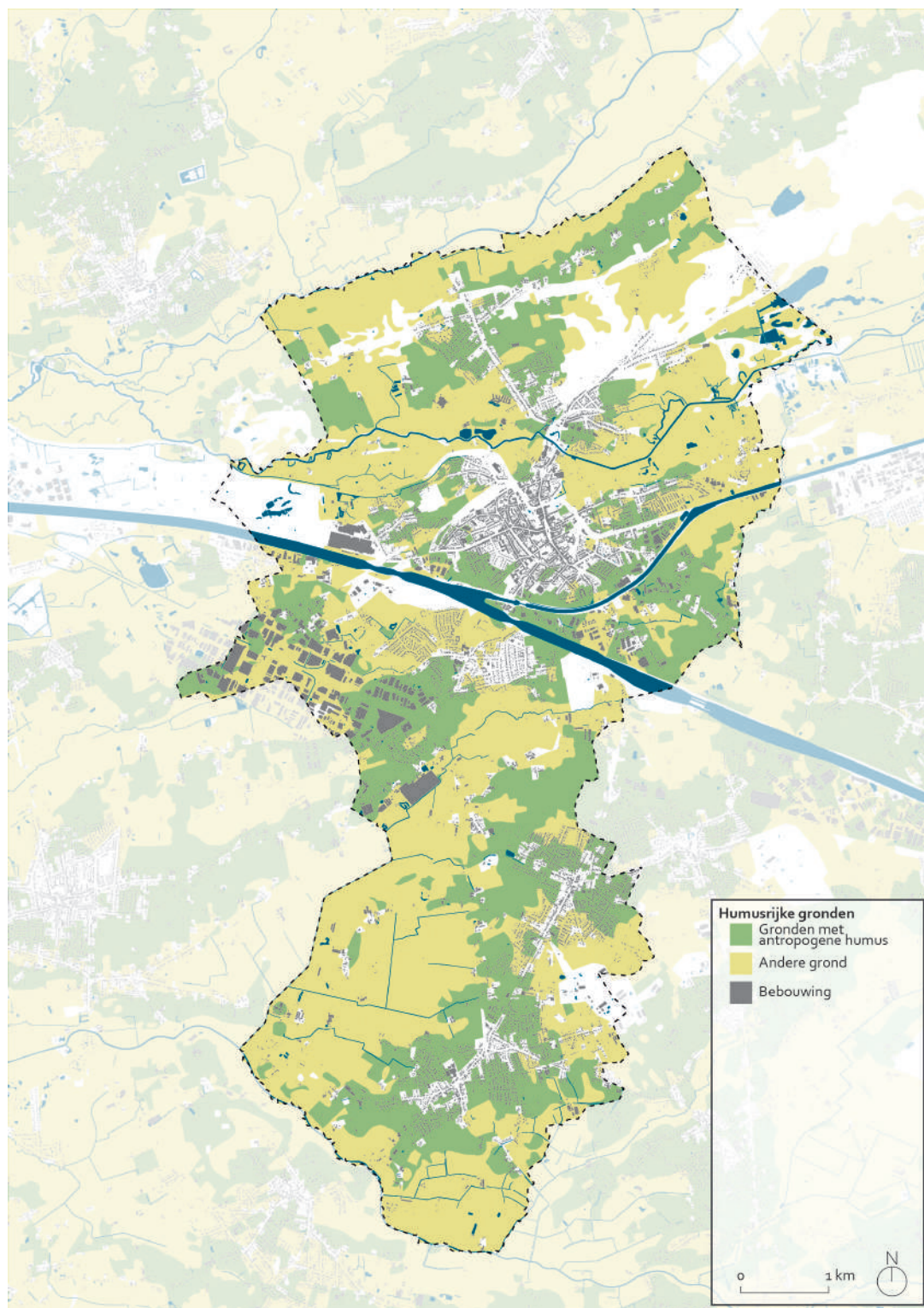
Toch kan het ook anders en gezien de landbouwsector zich eerder openstelde voor een samenwerking in het kader van {Beek.Boer.Bodem}, staat de deur open voor een schaalvergroting en versterking van dit partnerschap tussen de verschillende 'open ruimte'-spelers. Enkele aandachtspunten waarmee rekening moet gehouden worden, worden hier verder beschreven.

De bescherming van landbouwgronden en historische plaggengronden moet als prioritair worden gezien. De humusrijke gronden kunnen worden ingezet voor alternatieve, korte keten-landbouw en zo ecologisch, recreatief en economisch kwalitatieve ruimte toevoegen dicht bij de kernen. De teelten en teeltrotaties



FIGUUR 32: Verkleinen landbouwareaal door zonevreemd gebruik

bron: Departement Landbouw en Visserij



FIGUUR 33: Aanwezigheid vruchtbare, humusrijke gronden rond Herentals

bron: Geopunt Vlaanderen (2021)

Vaart open ruimte wel bij minder maar grotere stallen?

25 Mei 2019

Naar aanleiding van buurtprotest tegen een zogenaamde megastal in de Markvallei sprak het weekblad Knack met de indiener van de plannen, landbouwer Jimmy Quirynen: "Veel mensen koesteren een idee-fixe dat groot per definitie problemen betekent. Maar ze zien die problemen niet als het om supermarkten als Colruyt gaat, want dan zien ze alleen de lagere prijzen. Al onze toeleveranciers en afnemers worden groter, dus moeten wij mee als we economisch rendabel willen blijven. De realiteit is dat we niet terug kunnen naar vroeger, naar kleinschalige landbouw." De familie Quirynen is actief in de Noorderkempen waar de schaalvergroting in land- en tuinbouw zichtbaar hard gaat. Hoe je dat verzoent met het behoud van open ruimte was de hamvraag op een debatavond in Merksplas. De antwoorden die daar kwamen, legde VILT voor aan Boerenbond.

Lees meer over: [ruimtelijke ordening](#) [beleid](#)



FIGUUR 34: Schaalvergroting in de landbouw (vilt.be, 25 mei 2019)

ONDERZOEKSREEKS VEEFABRIEKEN

De boer die niet vergroot, gaat dood

Vlaanderen telt 42 miljoen kippen en 5,7 miljoen varkens. We hebben zowat de grootste veeconcentratie van Europa. Toch bouwen boeren steeds grotere stallen. Waarom? En wat is de limiet?

Door **Ine Renson**

Foto's **Jimmy Kets**

Zaterdag 28 november 2020 om 3.25 uur



Megastallen in Wuustwezel.

FIGUUR 35: Schaalvergroting in de landbouw (standaard.be, 28 november 2020)

dienen te allen tijde op maat te zijn van de eigenschappen van de landbouwpercelen. Een agro-ecologisch landgebruik let niet enkel op klimaatadaptatie en optimalisatie van het juiste bodemgebruik, maar gebruikt ook KLE's, perceelsrandbeheer, ... als technieken om de oogst te optimaliseren. Het huidige beleid reageert echter op vraag en aanbod door middel van (technologische) aanpassingen (drainage, ploegen, bemesting). Een beleid gebaseerd op agro-ecologische principes brengt dus een meer **gewenst agrarisch gebruik**. Bovendien draagt dit alles bij aan de ecologische waardering, biodiversiteit en connectiviteit van de open ruimte. Een mooi en realistisch partnerverhaal voor Herentals.

*"We eten meer
seizoensgebonden,
plantaardiger en meer
lokaal. We zijn trots op
voedsel
dat in onze eigen stad
geproduceerd wordt en het
evenwicht met de natuur
behoudt."*

*Toekomstbeeld Lokale en Circulaire economie
Energie- en klimaatplan Herentals, 2021*

Synthese

Het creëren van een hybride ruimte is een complex gegeven dat vraagt om een duidelijk samenwerkingsverband. Hierin staat een duidelijk bestemmingsbeleid centraal. Zo weet elke stakeholder waar er plaats is voor natuur, landbouw, bebouwing, maar ook vooral waar dubbelgebruik kan of zelfs aan te raden is. Verder zal er met de verschillende actoren gericht worden op duidelijke richtlijnen, afwegingskaders en handhavingsmethoden per deelruimte of -functie. Dit is een heuse taak die in de verdiepende fase zal worden opgenomen.

Het streefdoel is een opgewaardeerd groenblauw netwerk in functie van de leefbaarheid in een veranderend klimaat. Dit levert een nieuw ecosysteem op waarin het cultureel netwerk van bebouwing, infrastructuur en menselijke activiteit een geïntegreerde plaats krijgt.

In de strategische visie zal dit ecosysteem tot in detail worden uitgewerkt. In het beleidskader groenblauw netwerk zal de transitie van de open ruimte naar een **robuuste onderlegger** voor dit systeem aan bod komen. **Klimaatmitigatie en -adaptatie** vormen een rode draad doorheen het gehele Beleidsplan om de leefbaarheid en toekomstbestendigheid van het systeem te garanderen.

Tijdens de reeds doorlopen participatiemomenten bleken deze ambities bovendien gedragen door een brede groep inwoners. Hierop bouwt het beleidskader alvast verder in de onderzoeksfase.



FIGUUR 36: Alternatieven in de landbouw voor een duurzame toekomst (vrt.be, 14 mei 2021)

Korte Keten Kop: welke landbouwer wint voor Antwerpen?

Actueel | Online 15/04/2021



Vijf korteketenproducenten strijden in aanloop naar de Week van de Korte Keten 2021 voor jouw stem! Iedereen met een hart voor lokaal lekkers kan op één van de 5 laureaten stemmen via www.weekvande Korteketen.be. Jan Valckx van De Lommerte in Laakdal, Bart Verstraete van VremdVeld in Boechout, Mitch Verhaegen van EiGeel – Eieren uit Geel, Bart Vanbroekhoven van Kemp vzw uit Geel en Linda Van Dessel van Recht van 't Veld uit Duffel schopten het met hun enthousiasme, professionaliteit en persoonlijkheid tot laureaat van de wedstrijd Korte Keten Kop 2021.



FIGUUR 37: Korte keten landbouw wint aan populariteit (landbouwleven.be, 15 april 2021)

2. DEMOGRAFISCHE KENCIJFERS

Relevantie van demografie op de ruimte

Het ruimtebeslag of ruimtegebruik is de laag of het netwerk waarop we als mensen de meeste invloed kunnen uitoefenen. Het vormt samen met het landbouwareaal en het mobiliteitsnetwerk ons cultureel bestand. Wat er met het huidige ruimtegebruik zal gebeuren, wordt grotendeels bepaald door de maatschappij van de toekomst. Omgekeerd moeten we nu al **toekomstbestendige, robuuste en duurzame plannen** opstellen voor die toekomstige maatschappij. De samenstelling van de bevolking is hierin een leidend voorwerp. Demografische kencijfers bieden ons niet alleen inzicht in hoe de huidige bevolkingssamenstelling eruitziet. Ze maken het – tot op zekere hoogte – mogelijk om huidige trends in de toekomst te projecteren.

Gezien de toekomstgerichte en strategische aard van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit, is het dus zeker relevant om met deze **demografische trends** rekening te houden. We leren uit deze cijfers welke bevolking gebruik zal maken van de ruimte die we willen transformeren. Deze tendensen moeten dan ook opgevangen worden door toekomstbestendige plannen: we plannen in functie hiervan en zorgen ervoor dat de **ruimtelijke transformaties** in lijn liggen met de noden van deze toekomstige bevolking. Zo vormt demografie een belangrijke randvoorwaarde aan ruimtelijke planning.

Tegelijk bieden deze cijfers ons inzichten in eerder negatieve trends die wel kunnen beïnvloed worden. Dit kan door sterk in te zetten op bepaalde aspecten wanneer we projecten vastleggen. Beleidsbeslissingen hebben een niet te onderschatten invloed op de evolutie van de demografie. Bij de opmaak van het beleidsplan is het dus van belang om

reeds vroeg in het proces stil te staan bij deze demografische trends en deze in rekening te brengen bij de latere uitwerking van ambities, strategieën en acties.

Kernen

Herentals bestaat uit drie kernen met elk hun eigenheid. De stad schenkt, onder meer met de in opmaak zijnde masterplannen voor Morkhoven en Noorderwijk, veel aandacht aan het behoud en versterken van **de levendigheid en het karakter in deze kernen**. Dit karakter hangt onder meer af van het inwonersaantal, de inwonersdichtheid, het voorzieningenniveau en de multimodale bereikbaarheid van deze kernen. Uit de demografische kencijfers leren we dat de kern Herentals het grootste aantal inwoners (74%) en huishoudens opvangt, gevolgd door Noorderwijk. Als kleinste kern vangt Morkhoven slechts acht procent van het aantal inwoners in de stad op.

Conform het Vlaams gemiddelde

De demografische trends voor Herentals volgen voor het merendeel het Vlaamse gemiddelde. De stad wordt dus uitgedaagd op dezelfde vlakken als veel andere Vlaamse gemeenten: een gestage bevolkingsgroei gekenmerkt door **gezinsverdunning, vergrijzing en verzilvering**. **Ontgroening** is ook aanwezig maar Herentals kampt al enkele jaren met een kleiner aandeel jongeren (0 – 17 jarigen) in de bevolking.

*"Groei betekent ook meer
behoefte aan zorg, recreatie
en ontmoeting."*

*Leefbare, kwaliteitsvolle en veilige stad
Bestuursakkoord CD&V - NVA, 2019 - 2024*



Gezinsverdunding

De stad kende de afgelopen twintig jaar al een duidelijke bevolkingsgroei, deze trend zet zich de komende periode verder. Er wordt tot 2040 een groeipercentage van 8% verwacht voor Herentals. Het aantal huishoudens is de afgelopen decennia echter sterker gestegen. Deze trend zal zich met een groeipercentage van 13% verderzetten in de periode tot 2040.

Deze sterkere stijging is een duidelijke indicator van de **aanhoudende gezinsverdunding**. Op heden bestaat de stad al voor **meer dan 60% uit kleinere huishoudens** van één of twee personen. De bevolkingsprognoses voor 2040 voorspellen nog een sterkere toename van voornamelijk de één-persoonshuishoudens. Dit kan gelinkt worden aan de toenemende vergrijzing en verzilvering, echter kan dit niet als enige reden worden aangeduid. Ook nieuwe gezinsvormen (zoals bijvoorbeeld éénoudergezinnen en co-ouderschap) hebben hier een aandeel in.

Om toekomstbestendig te kunnen plannen, zal dus ingezet moeten worden op deze kleinere huishoudens en **hierop aangepaste woongelegenheden**. Tegelijk dienen we oog te hebben voor hoe de definitie van een 'gezin' doorheen de tijd is gewijzigd, en zal blijven wijzigen, alsook voor wat een 'geschikte gezinswoning' is. **Kleinschaligheid en flexibiliteit** zullen belangrijke elementen zijn om de toekomstige inwoners van Herentals op een duurzame wijze te huisvesten.

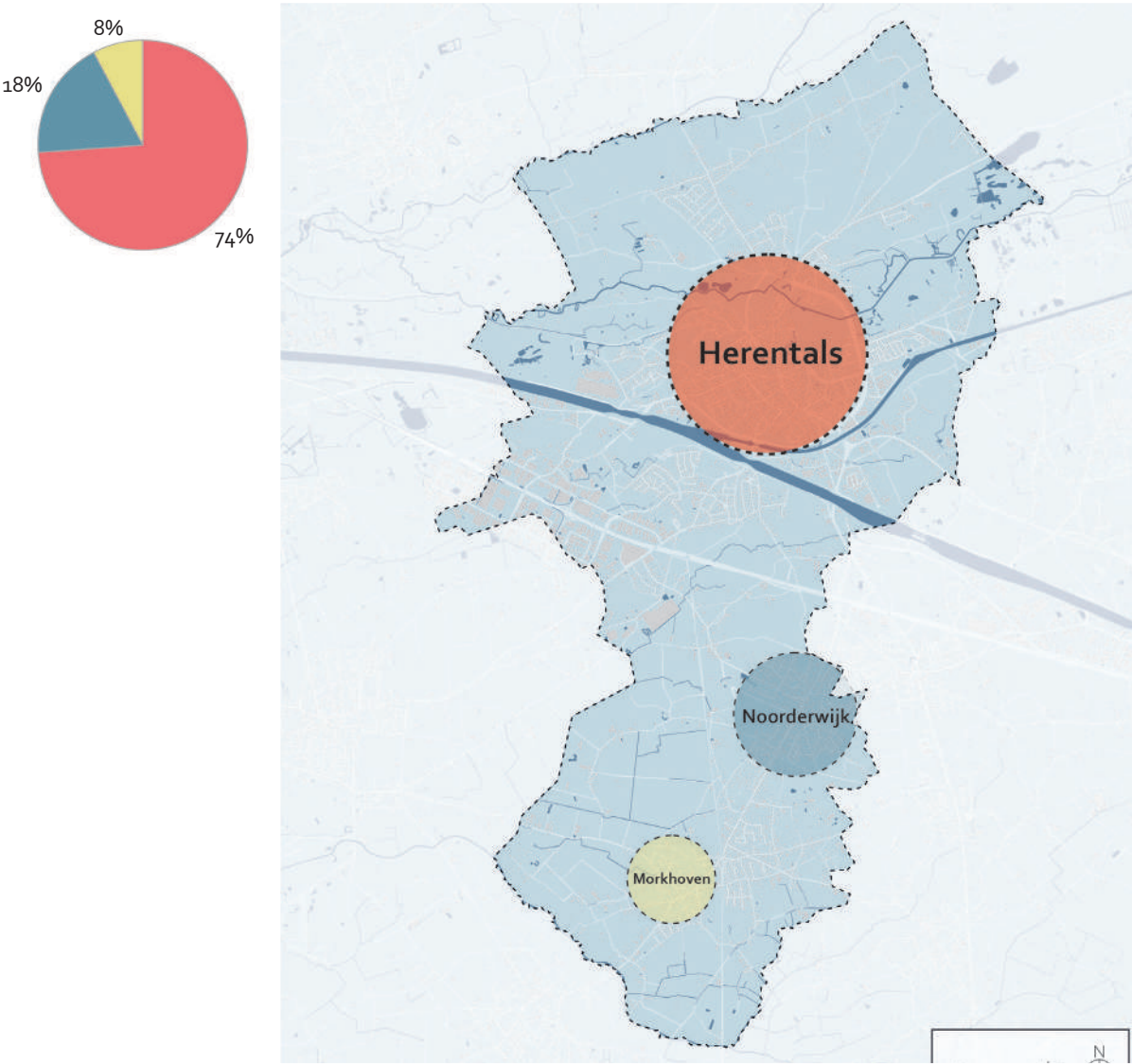
Vergrijzing en verzilvering

Er wordt in Herentals voor de komende twee decennia een **bovengemiddelde vergrijzing** verwacht. De stad zet door een sterke samenwerking met het OCMW reeds in op de

zorg van de huidige vergrijzing o.a. door het bijbouwen van assistentiewoningen, het verder uitbouwen van thuiszorg en het ondersteunen van buurtzorgnetwerken. Uit de demografische cijfers blijkt dit zeker niet tevergeefs aangezien deze tendensen in de toekomst zullen aanhouden en zelfs versterken. Zo wordt een zeer sterke toename van het aandeel 65 – 79 jarigen voorspeld. Deze groep is algemeen nog in goede gezondheid en heeft een vrij actieve levensstijl. Er wordt echter ook een stijging van het aandeel 80 plussers verwacht. Mensen in deze groep worden (bij benadering) in **toenemende mate zorgbehoevend en steeds meer geïsoleerd**. Wanneer deze senioren verspreid in het landschap blijven wonen, is op deze zorgvraag antwoorden blijven bieden (thuiszorg organiseren, seniorenvervoer aanbieden, bezoeken door vrijwilligers stimuleren, ...) weinig efficiënt noch duurzaam. Deze maatschappelijke problematieken staan met andere woorden in **rechtstreekse relatie met de ruimte**. Waar deze senioren zich bevinden is sturend in hoe deze tendensen kunnen worden opgevangen. Om deze zorgbehoefte en de sociale isolatie werkelijk op een duurzame manier op te vangen, zal dus ook moeten worden nagedacht over **alternatieve oplossingen**. Deze alternatieven vertrekken idealiter vanuit een ruimtelijke insteek en zetten proactief in op deze groepen die op heden nog niet met deze problematieken worden geconfronteerd, zoals de zogenoemde *'empty nesters'* (ouders waarvan de kinderen uit huis zijn) en *'babyboomers'* (de generatie die na de oorlog geboren is, zij gaan nu op pensioen). Ook de huidige zorgbehoevenden, zoals mensen met een beperking of binnen het autismespectrum, worden meegenomen in deze oefening.

HUIDIGE INWONERS PER KERN (2020)

HERENTALS			NOORDERWIJK	
20.870	INWONERS	5.191	INWONERS	
9.698	HUISHOUDENS	2.184	HUISHOUDENS	
MORKHOVEN				
2.157	INWONERS			
924	HUISHOUDENS			

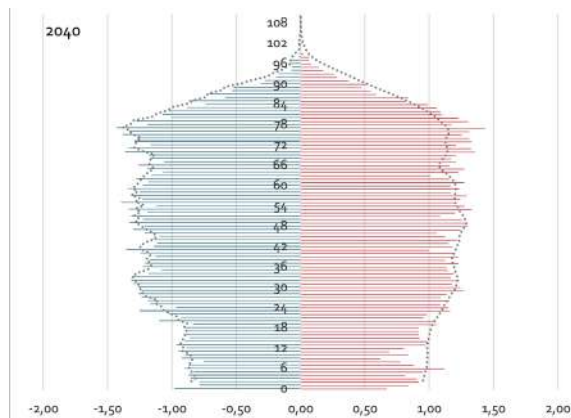
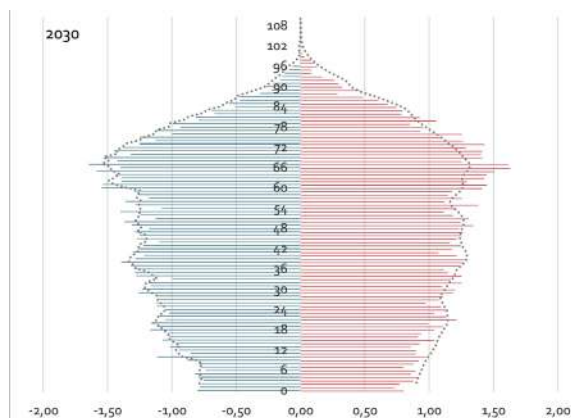
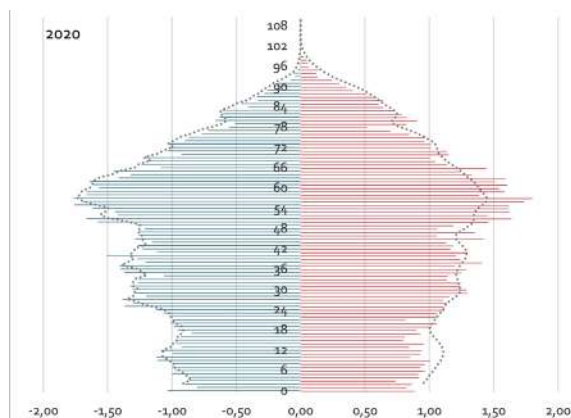
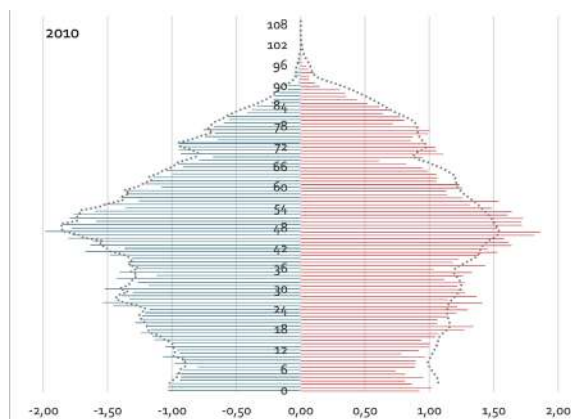


FIGUUR 38: Kernen van Herentals

bron: provincies.incijfers.be (2021)

BEVOLKINGSEVOLUTIE HERENTALS 2010 - 2040

— MANNEN — VROUWEN VLAANDEREN



FIGUUR 39: Bevolkingspiramides Herentals 2000 - 2040

bron: Statistiek Vlaanderen (2021)

WAARGENOMEN BEVOLKINGSGROEI

BEVOLKINGSPROGNOSES

BEVOLKING 2020

28.308 INWONERS
12.712 HUISHOUDENS

BEVOLKING 2040

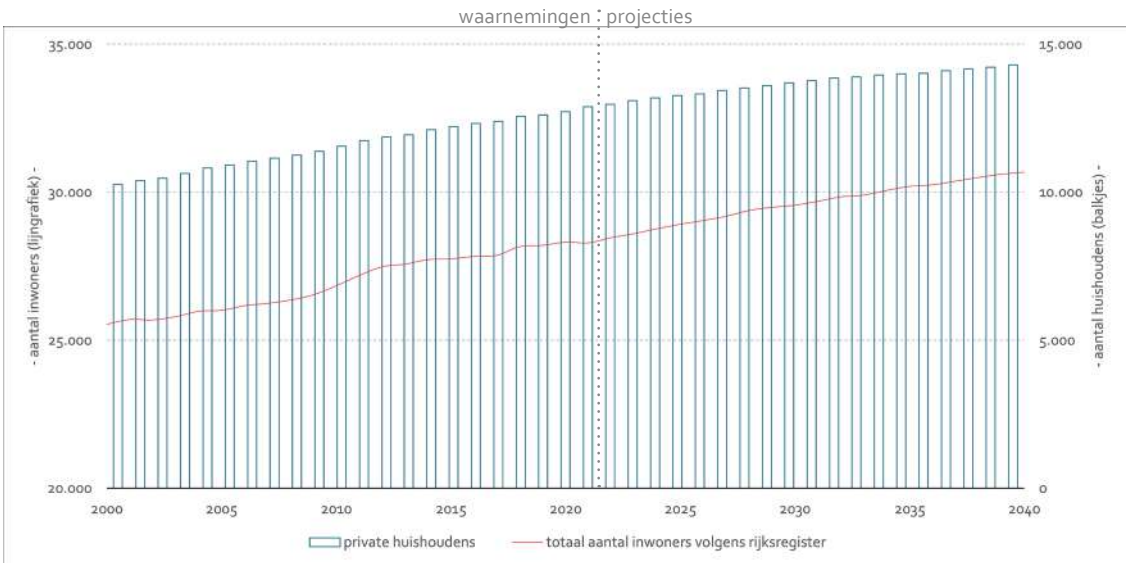
30.673 INWONERS
14.296 HUISHOUDENS

GROEIPERCENTAGE SINDS 2000

+ 11 % INWONERS
+ 24 % HUISHOUDENS

GROEIPERCENTAGE 2020 TOT 2040

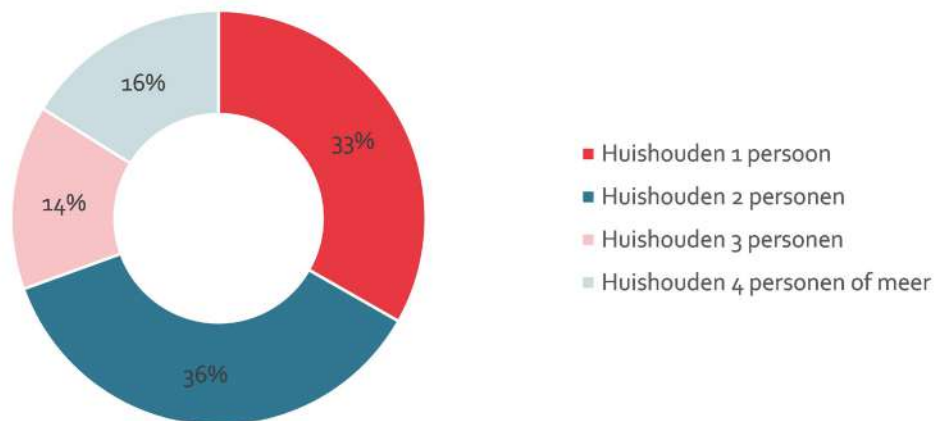
+ 8 % INWONERS
+ 13 % HUISHOUDENS



FIGUUR 40: Evolutie van het aantal inwoners en van het aantal huishoudens, 2000, 2040

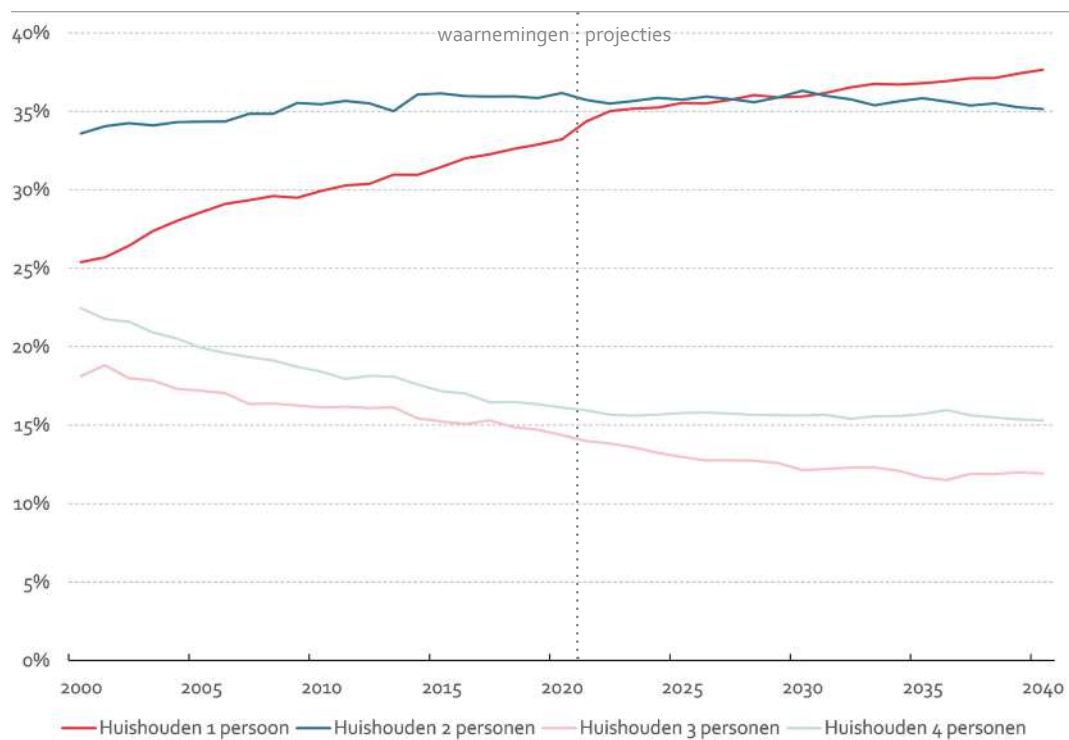
bron: provincies.incijfers.be (2021) & Statbel

HUIDIGE HUISHOUDENS NAAR GROOTTE



FIGUUR 42: Verdeling van huishoudensgroottes

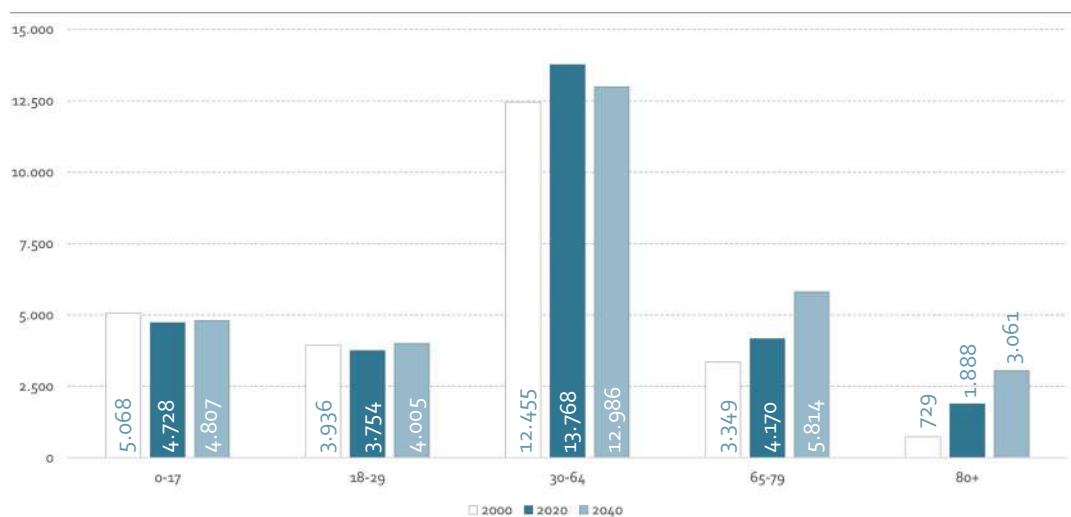
GEZINSVERDUNNING: EVOLUTIE VAN HET AANDEEL PER HUISHOUDENSGROOTTE



FIGUUR 41: Evolutie van het aandeel naar huishoudensgrootte

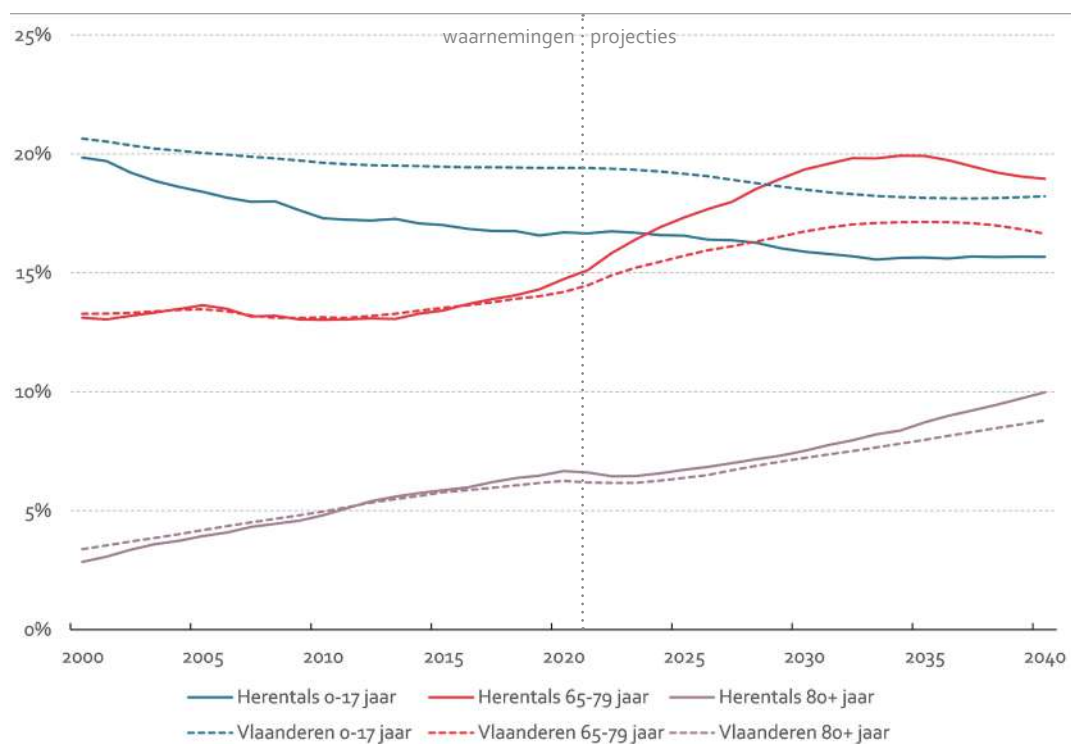
bron: provincies.incijfers.be (2021)

BEVOLKINGSPROGNOSSES 2000, 2020 EN 2040 NAAR LEEFTIJDSCATEGORIE



FIGUUR 43: Bevolkingsprognoses naar leeftijdscategorie

ONTGROENING, VERGRIJZING EN VERZILVERING: BEVOLKINGSGROEI 2000 TOT 2040 NAAR LEEFTIJDSCATEGORIE



FIGUUR 44: Evolutie aandeel jongeren en ouderen (2 klassen)

bron: provincies.incijfers.be (2021)

No country for old men: de vergrijzing slaat hard toe

27/12/2021 om 03:00



Foto: Fred Debrock

‘Het is met de vergrijzing als met het klimaat. We zagen het van ver aankomen, we hebben niets voorbereid.’ Bijna vier op de tien woningen zijn onaangepast. Op het platteland kwijnen bejaarden weg, nadat de laatste buurtwinkel er de deuren heeft gesloten. Valt het tij te keren?

FIGUUR 45: De woningmarkt is niet berekend op de vergrijzing (destandaard.be, 27 december 2021)



HOME / REDACTIE / INZICHT / DE VERGRIJZING: EEN MAATSCHAPPELIJKE UITDAGING

Deel via

De vergrijzing: een maatschappelijke uitdaging

© May 2017

Het is een term die de laatste tijd veel aan bod komt in de media, maar wat is dat nu eigenlijk 'vergrijzing'? Simpel gezegd wijst de term op het toenemend aantal 65-plussers in de totale bevolking. De enorme groep babyboomers begint met pensioen te gaan. Hoe meer zielen hoe meer vreugd, zou je denken, maar het vormt toch een grote uitdaging voor onze maatschappij.

FIGUUR 46: Veel ouderen kampen met eenzaamheid (seniorennet.be, mei 2017)

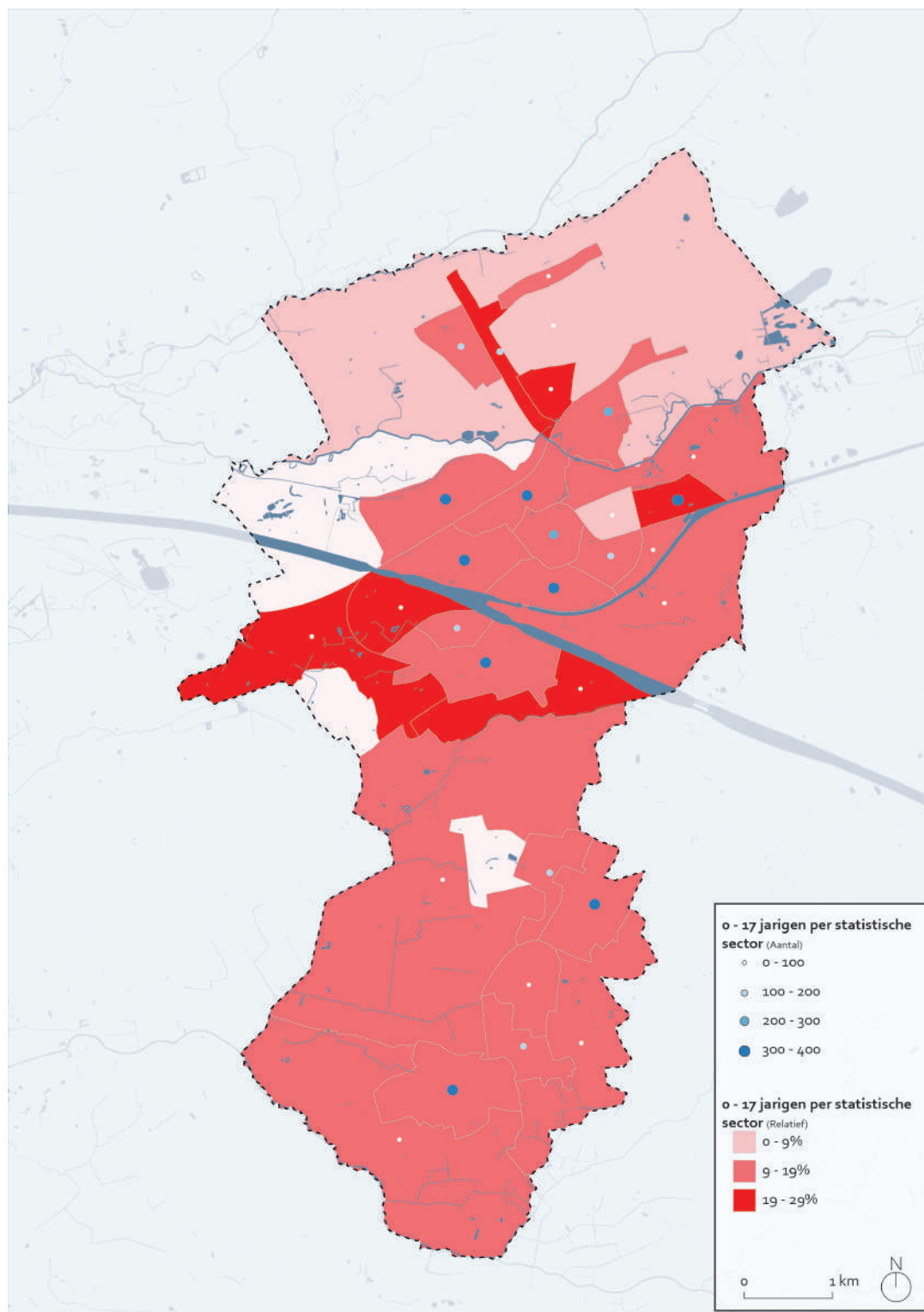
Gezinsverdunning leidt tot veelvoud van woningen op hergebruikte ruimte

25-10-2019

Verouderd woningenbestand past zich gestaag aan

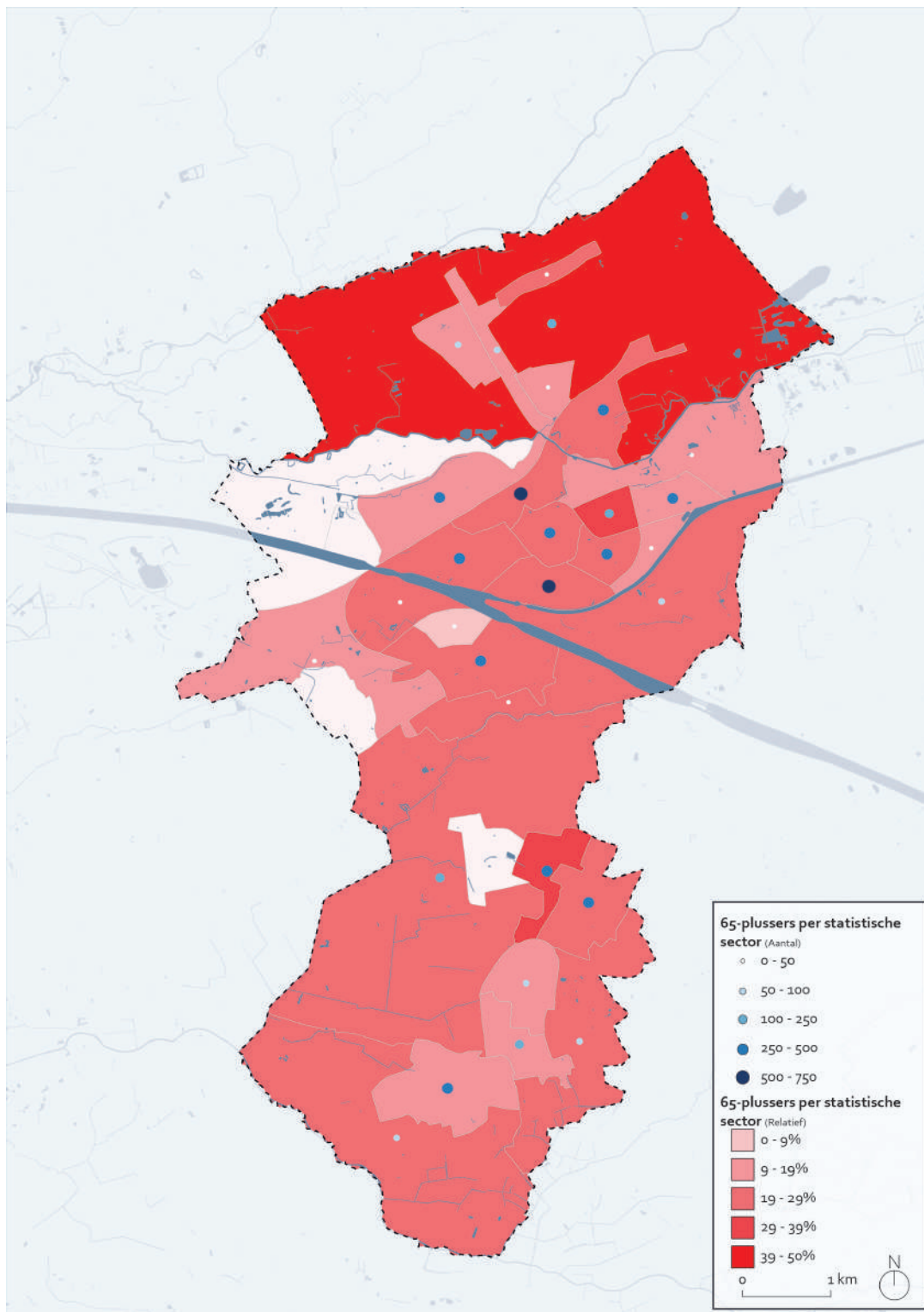
Globaal heeft Vlaanderen een verouderd woningenbestand. 84 % van de woningen werd gebouwd voor 1991. De grootte van die woningen is steeds minder aangepast aan de huishoudens van vandaag. Er is immers sprake van gezinsverdunning. Terwijl nieuwe, compacte woonprojecten een weerspiegeling zijn van die maatschappelijke trend, zijn oudere woningen vaak te groot. Gezinsverdunning is een belangrijke driver in gunstige ruimtelijke trends: steeds meer nieuwbouwprojecten worden gerealiseerd op bestaande sites en bieden ruimte aan meer dan dubbel zoveel compacte wooneenheden. Meest in het oog springende evolutie is de verappartementisering in dorpskernen en in centra over heel Vlaanderen.

FIGUUR 47: De gezinsverdunning vraagt een aangepast woningbestand (vcd-blog.be, 25 oktober 2019)



FIGUUR 48: Leeftijdscategorie 0-17-jarigen per statistische sector (aandeel t.o.v. inwoners en absolute aantallen)

bron: provincies.incijfers.be (2021)



FIGUUR 49: Leeftijdscategorie 65+ per statistische sector (aandeel t.o.v. inwoners en absolute aantallen)

bron: provincies.incijfers.be (2021)

Ontgroening

Zoals hierboven reeds vermeld, vertoont Herentals een opvallend verschil ten aanzien van het Vlaamse Gewest in het aandeel jongeren in de bevolking. Ook voor de leeftijdsgroep tussen 20 en 30 jaar wordt een kleiner aandeel waargenomen. Voor de komende twee decennia wordt voor de stad een verdere ontgroening voorspeld. Toch is zichtbaar dat deze daling, in vergelijking met vergrijzing en verzilvering, **eerder gestaag** verloopt.

Een mogelijke verklaring is dat de stad minder aantrekkelijk is voor deze jongere bevolkingsgroep. Ook bij gezinnen met kinderen blijkt Herentals niet populair te zijn. Echter liggen de mediaanprijzen op de vastgoedmarkt in Herentals lager dan de meeste buurgemeenten. In die zin kan de **levendigheid, kindvriendelijkheid en aantrekkelijkheid** van de stad verhoogd worden, om zo ook jonge gezinnen en gezinnen met kinderen opnieuw aan te trekken.

Verhuisbewegingen

We zien op de kaart van de verhuisbewegingen dat er in de provincie Antwerpen sprake is van een west-oost beweging. We zien namelijk dat Herentals voornamelijk nieuwe inwoners wint vanuit Antwerpen en de buurgemeenten ten westen van de stad. Daarentegen zien we een negatief migratiesaldo met de buurgemeenten ten oosten. Dit wil dus zeggen dat Herentals vooral inwoners verliest met die gemeenten. De verklaring kan liggen in de prijsverschillen met andere gemeenten. Echter als we de mediaanprijzen van wooneenheden bekijken, zien we dat het in Herentals goedkoper is dan bijna alle regiogemeenten. Een trend die

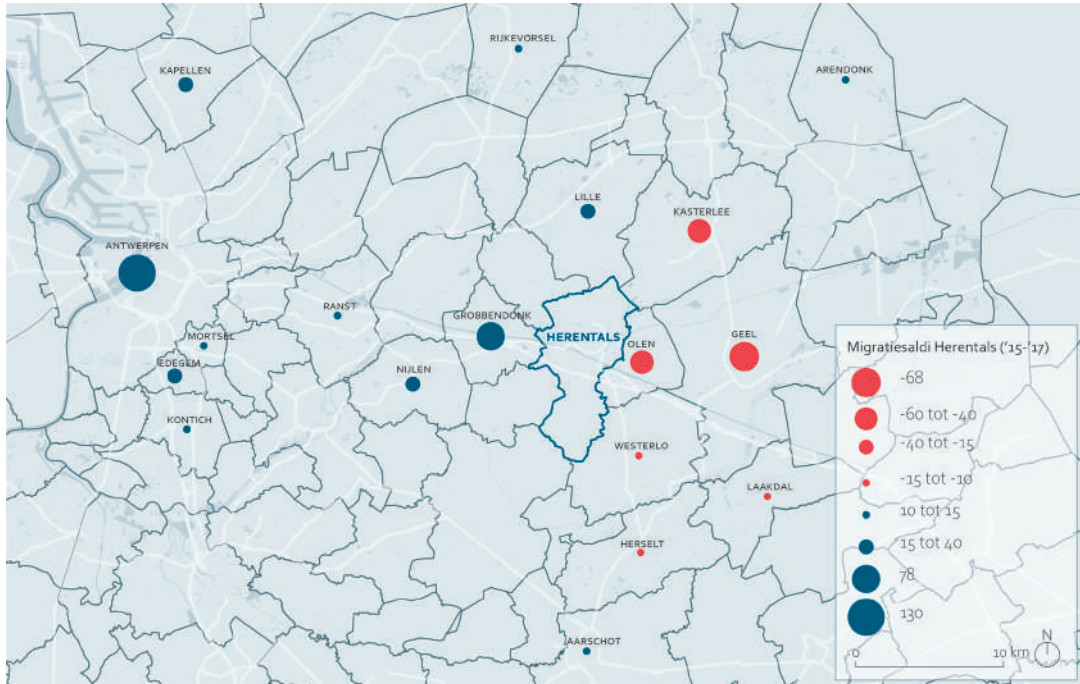
voor alle woningtypes geldt. De goedkopere gemeenten hebben ook niet het grootste negatieve migratiesaldo. De verklaring van deze migratietrends zal dus eerder moeten gezocht worden in een mismatch tussen het type aanbod en de bijhorende woonvraag.

Synthese

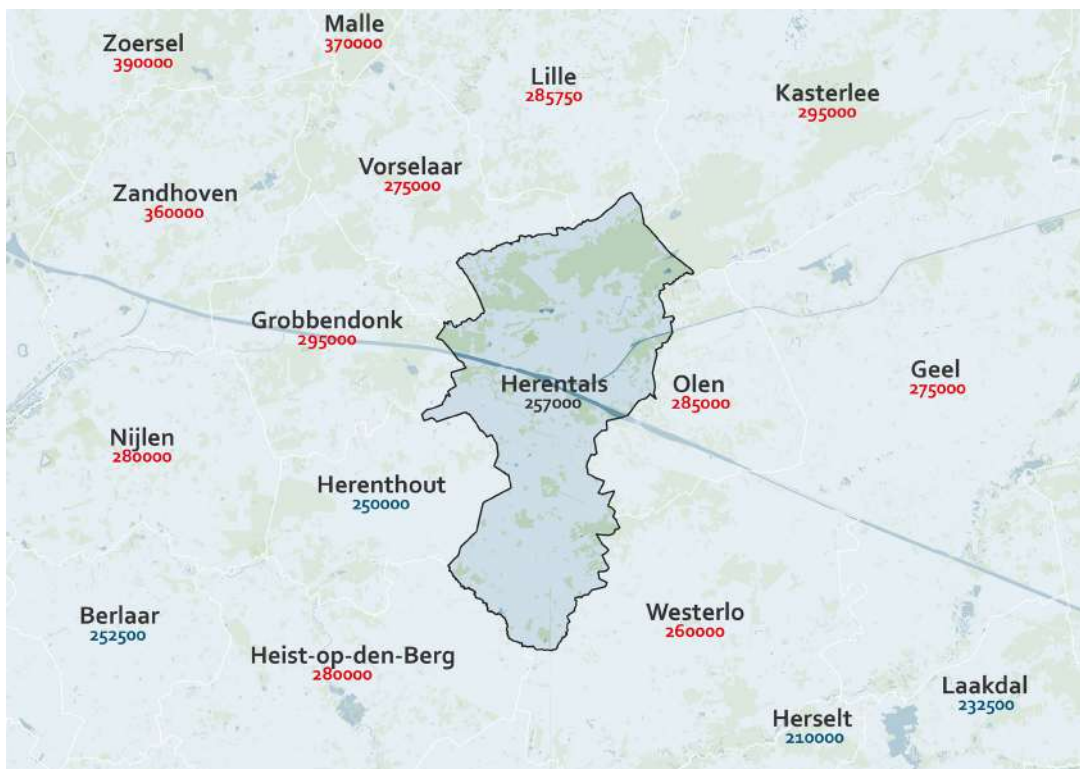
Bij de opmaak van de toekomstperspectieven voor de verschillende woonmilieus, welke doorheen het ontwerpend onderzoek zullen worden opgemaakt, zal voornamelijk aandacht worden besteed aan de **(gewenste) toekomstige bevolking** van Herentals. Deze demografische cijfers vormen dus een goede leidraad om vandaag al de woonvraag van morgen te kunnen bepalen. Hieruit is gebleken dat de stad gelijkaardige uitdagingen te wachten staat als veel andere Vlaamse gemeenten, met name **gezinsverdunding, vergrijzing en verzilvering en ontgroening**. Deze tendensen gaan tevens gepaard met een algemene bevolkingsgroei in Herentals.

Wanneer we deze demografische tendensen confronteren met de ruimtelijke uitdagingen (en ambities zoals beschreven in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen) kunnen we volgende zaken alvast aanduiden:

- Bevolkingsgroei opvangen in de bestaande kernen
- Een gediversifieerd woonaanbod creëren
- Inspelen op flexibiliteit in het wonen
- Alternatieve woonvormen als kansrijke piste
- Creëren of versterken van levendig karakter en inclusieve openbare ruimte met plaats voor ontmoeting



FIGUUR 50: Verhuisbewegingen van en naar Herentals



FIGUUR 51: Mediaanprijzen voor individuele woningen Herentals en buurgemeenten

bron: provincies.incijfers.be (2021)

3. RUIMTEGEBRUIK

De huidige ruimte in beeld

Een analyse van het huidige ruimtegebruik, de menselijke laag in het (eco)systeem, is essentieel voor elk toekomstperspectief. Het vormt de context van de naderende uitdagingen en is het startpunt of schetsbord voor elke ruimtelijke transitie. Met deze bondige analyse, gecombineerd met de analyses van de open ruimte en de mobiliteit, krijgen we een goed beeld van hoe de stad ruimtelijk in elkaar zit, welke ruimtelijke elementen structurerend zijn en binnen welke planologische context we zullen plannen.

Zoals hierboven in de introductie vermeld, voert Herentals een actief ruimtelijk beleid. De huidige planologische context, bestaande uit het gewestplan, de BPA's en de RUP's, wordt ook aangevuld met lopende planningsprocedures (GRUP Vallei van de Kleine Nete en Aa, PRUP Bruggebeemd, RUP Wuytsbergen-Ekelen, RUP zonevreemde recreatie enz.). Ook wordt in de analyse al rekening gehouden met masterplannen die in opmaak zijn voor Morkhoven en Noorderwijk, site Vorselaarsebaan, ABO-as enz. Deze plannen en hun doelstellingen brengen immers belangrijke inzichten omtrent de huidige ruimtelijke visie.

Bebouwde en onbebouwde ruimte

Een eerste lezing van de ruimte maken we door zowel de bebouwde als de onbebouwde ruimte in kaart te brengen, zonder hierbij de planologische context in rekening te brengen.

Qua bebouwde ruimte wordt meteen duidelijk dat de stad gekenmerkt wordt door **kernen, verkavelingen, linten en woonfragmenten**. De kernen van Noorderwijk en Herentals vallen meteen op. De kern van Morkhoven verdwijnt

door zijn kleinschaligheid in de noordelijke verkavelingswijken. Ook de **grootschalige bedrijventerreinen** langs het Albertkanaal en de E313 trekken de aandacht.

Hoewel de kernen duidelijk herkenbaar zijn wordt de bebouwde ruimte van Herentals gekenmerkt door de **verkavelingen** die diep in het landschap liggen. Het zijn wijken die gekarakteriseerd worden door verspreid wonen in een 'groene' omgeving. Zij zijn eigen aan het karakter van de stad en de ambities zullen op deze verkavelingen ook een antwoord moeten bieden. Opvallende voorbeelden hiervan zijn Ter Beuken en Zandkapel.

Dit geheel van kernen en verkavelingen wordt aaneengeregen door verschillende linten of woonfragmenten. Zo worden ruimtelijk twee gehelen gevormd. Ten noorden is er de kern van Herentals met Molekens / Krakelaarsveld en hun uitlopers in de open ruimte. Ten zuiden herkennen we de tandem Noorderwijk - Morkhoven die sterk verbonden is door verkavelingen en linten. Deze linten snijden doorheen de open ruimte en zijn historisch gegroeid. Linten op zich vormen ruimtelijk niet zo zeer een probleem als wel een **risico**: de aanwezigheid van lintbebouwing zet aan tot verdere verlinting. Dit kan makkelijk ontwikkelen tot **fragmentering van de open ruimte en verlies van de relatie tot het achterliggend landschap**. Verdere verlinting is ook vanuit maatschappelijk oogpunt een onwenselijke tendens: nutsvoorzieningen en diensten (postbediening, openbaar vervoer, thuiszorg, ...) worden hiermee steeds verder uitgebreid, weg van de kernen. Dit resulteert na verloop van tijd tot **onhoudbare kosten en probleemsituaties**. Tevens vormt het wonen in een lint een meer op zichzelf gekeerde woonvorm met een **sterke autoafhankelijkheid**.



Naast de kernen, linten en verkavelingen zien we ook nog heel wat woonfragmenten die verspreid liggen in de open ruimte. Deze fragmenten liggen geïsoleerd in een landschap voornamelijk gedefinieerd door landbouwactiviteiten.

In tegenstelling tot de linten vormen deze 'snippers' een **meer aanwezige bedreiging** voor de omliggende ruimte. Deze gebouwen hebben vaker een **onwenselijke visuele impact** op het landschap en kunnen een aanleiding zijn tot verdere **versnippering en verrommeling** van de open ruimte. De **maatschappelijke problematieken**, zoals vermeld bij de linten, zijn bij deze snippers **meer precair**. Daarbovenop worden deze snippers vaak ontsloten door verharde wegen die uitsluitend ten dienste staan van enkele woningen. Ook deze wegen, net als de nutsvoorzieningen die eronder en erlangs liggen, versnijden de open ruimte en vormen vanuit klimaat-oogpunt ook eerder een **onthardingsopgave**. De aanwezigheid van bebouwing langsheen deze wegen en de rechten op ontsluiting hiervan **verhinderen** vaak het realiseren van relatief **eenvoudige klimaatwinsten**.

Voor wat betreft de onbebouwde ruimte bestaat deze uit een agrarische structuur (geel), een hydrologische structuur (blauw) en een ecologische structuur (groen). Deze structuren werken samen als één systeem waarin verschillende ruimtevragers hun plaats opeisen. Echter is het balansen van deze ruimtevragers een voorwaarde voor de goede werking van het hele systeem.

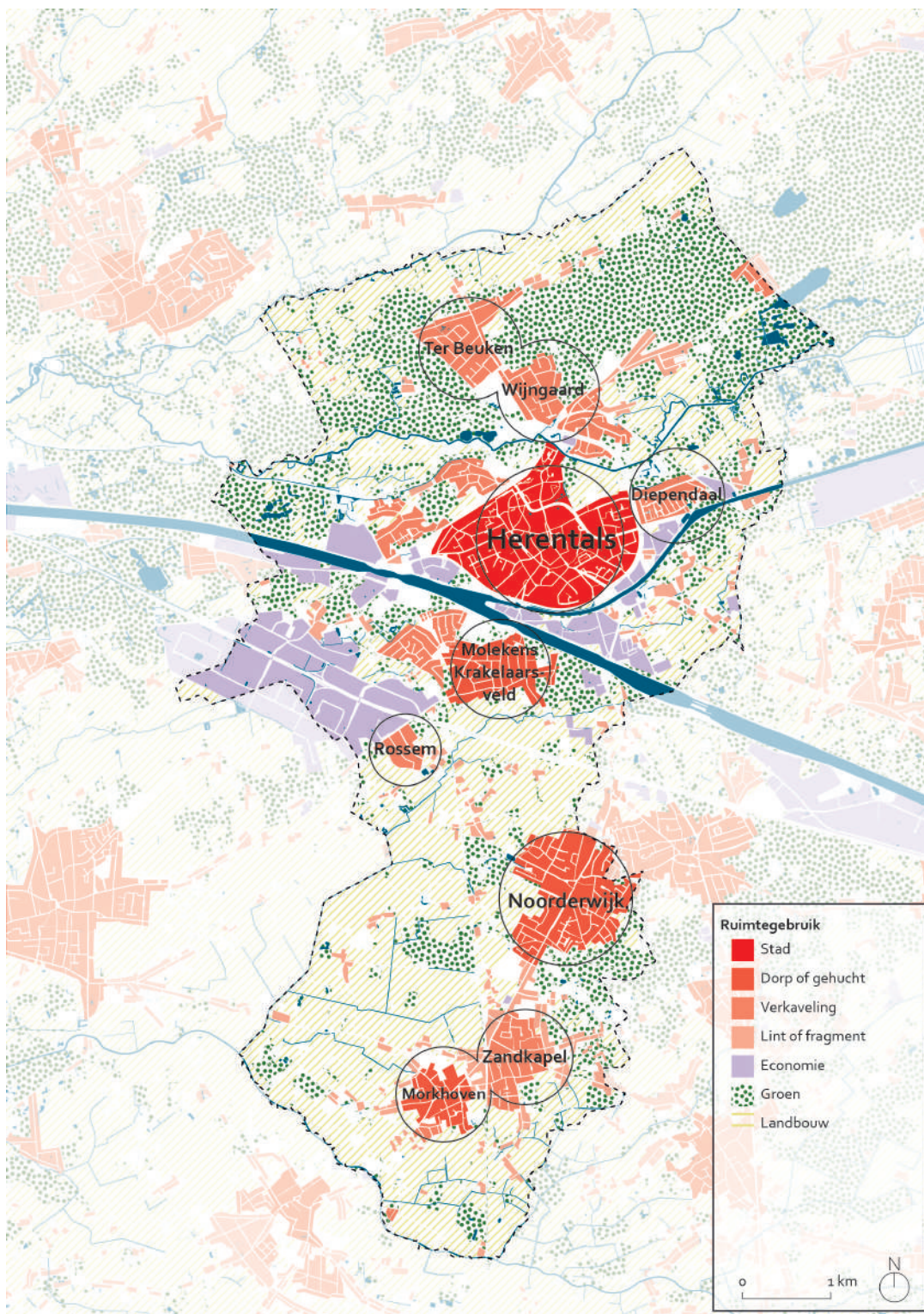
In deze **groenblauwe structuren** kunnen we in Herentals drie grote gebieden identificeren. Een eerste is de noordelijk gelegen Kempense Heuvelrug, geflankeerd door de valleigebieden van de Kleine Nete en de Aa, die samen een

belangrijk ecologisch systeem vormen. Dit systeem structureert ook de ruimte rondom. Het intergemeentelijke natuurgebied bepaalt het karakter van de hele regio. De ecologische en recreatieve functie van de open ruimte komen hier het meest naar boven. Qua agrarische structuur is hier slechts weinig activiteit aanwezig.

De aanwezigheid nabij de kern van Herentals vormt niet alleen een randvoorwaarde (in verband met ecosysteemgevoeligheid), maar ook een grote opportuniteit om dit groenblauwe systeem tot in de kernen door te trekken. Dit levert niet alleen kansen voor een **hoogwaardige publieke ruimte**, maar geeft meteen ook de kans om grote (en makkelijke) **klimaatwinsten** te boeken. De stad toont hierin al haar ambities in het project rond de Vestenstructuur, het recent heraangelegde Begijnhofpark, de conceptstudie rond de ABO-as.

Een tweede gebied vinden we ten zuiden van de wijk Molekens/Krakelaarsveld en ten westen van de kernen Morkhoven en Noorderwijk. Hierin vinden we het valleigebied van de Wimp en een versnipperde aanwezigheid van groene structuren. De agrarische structuur neemt hier de bovenhand en bepaalt het uitzicht en de werking van de open ruimte in dit gebied. Het betreft meteen het meest aaneengesloten, en dus meest strategische, landbouwgebied van de stad. Er moet echter rekening gehouden worden met de linten en woonfragmenten die in dit gebied verspreid aanwezig zijn.

Ten slotte, identificeren we het derde gebied centraal in de stad met de twee kanalen. Deze, voornamelijk blauwe, structuur snijdt de stad doormidden en heeft een niet te onderschatten impact op het hydrologische systeem aanwezig in de stad. Ook het, voornamelijk



FIGUUR 52: Bebouwde ruimte: kernen, linten en snippers

bron: OpenStreetMaps (2021)

economische, gebruik door de mens zal een randvoorwaarde vormen in hoe we omgaan met deze elementen in de open ruimte visie van dit beleidsplan. De aanwezigheid van de twee kanalen zowel nabij de sterke ecologische structuren als doorheen de kern van Herentals, maakt het onmiskenbaar een belangrijk element voor het ruimtebeleid van de stad.

Planologische context

De planologische bestemmingen in de stad tonen aan wat de kern Herentals onderscheidt van Morkhoven en Noorderwijk. Waar de laatstgenoemde een tandem vormen van aaneengesloten woongebieden en woonuitbreidingsgebieden, vooral omsloten door landbouwfuncties, zien we dat de kern van Herentals een zuidelijke riem van economische functies draagt. Deze volgen de stroom van de twee kanalen en vormen de scheiding tussen het centrum van Herentals en de wijk Molekens/Krakelaarsveld. Ten noorden van de kern Herentals wordt deze ring aangevuld door groengebied. De aanwezigheid van dit gebied zorgt ervoor dat natuur de tweede grootste bestemming is in de kern Herentals.

Opvallend binnen het kleinstedelijk gebied van Herentals is dat het bedrijventerrein Klein Gent - Wolfstee opgenomen wordt, waardoor een groene bufferzone ten zuidwesten van Krakelaarsveld ook in het kleinstedelijke gebied valt. Deze economische functies liggen als een eiland in een groengeel gebied. De ligging is vooral bepaald door de aanwezigheid van de E313 die de onstluiting van het gebied voorziet. De groene buffer tussen dit gebied en de noordelijke bebouwde gebieden hoort ook tot het kleinstedelijk gebied, maar draagt geen stedelijke functies.

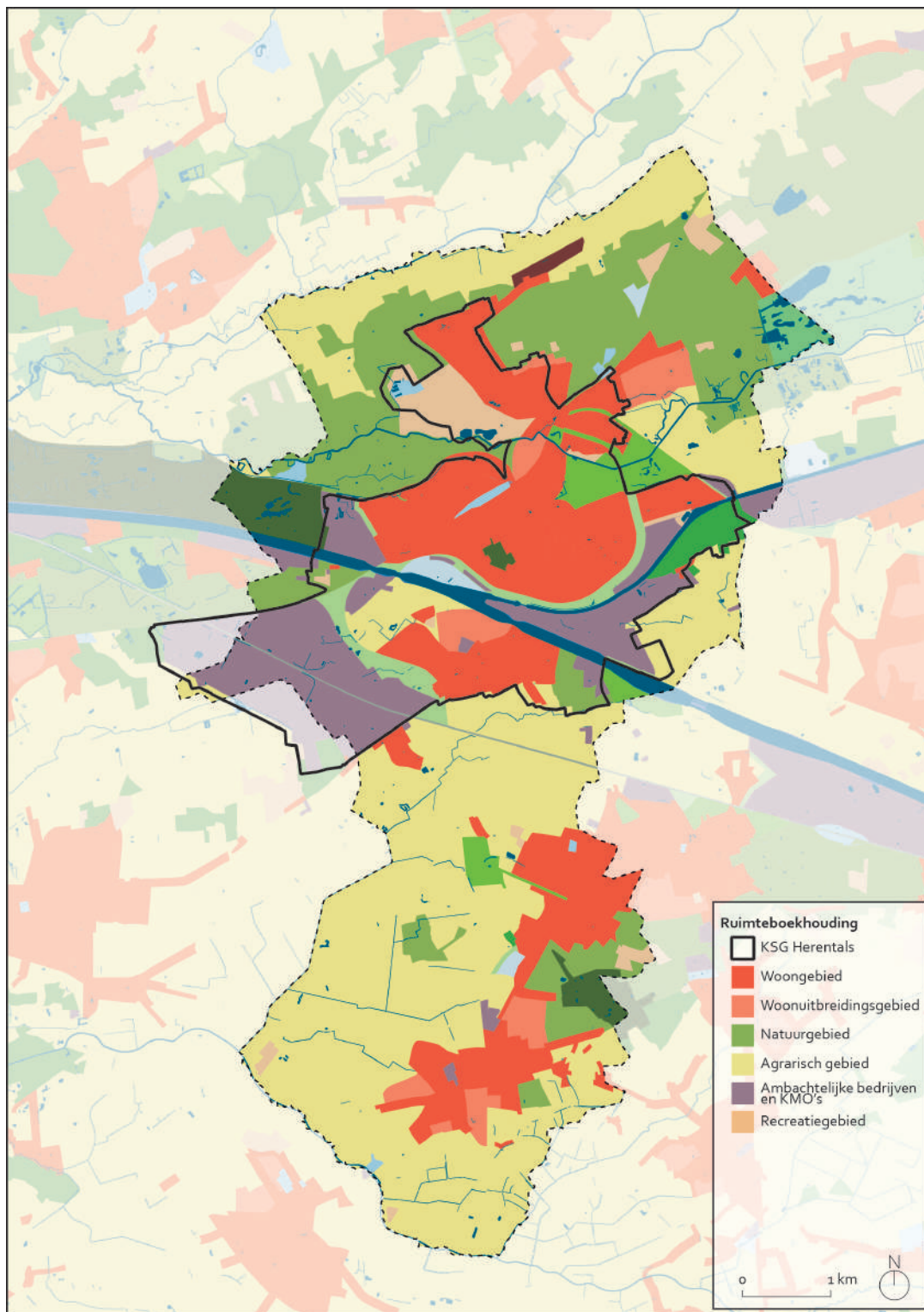
Ruimtebeslag

Voor de harde bestemmingen van wonen en bedrijvigheid werd het ruimtebeslag in grafiek weergegeven. Het ruimtebeslag, volgens de definitie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, omvat zowel de eigenlijke bebouwing alsook de verhardingen en groene ruimtes die deel uitmaken van het bebouwd weefsel, bijvoorbeeld wegoppervlakken en private tuinen. In het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen wordt gestreefd naar een stopzetting van de dagelijkse toename van dit ruimtebeslag (wat op heden +/- 6ha/dag bedraagt in Vlaanderen).

De taartdiagrammen geven voor Herentals aan dat binnen de functies bedrijvigheid en wonen heel wat ruimtebeslag is (bijna 90% in beide functies), er zijn dus weinig open, niet verharde plekken. We kunnen het ruimtebeslag dus duurzamer en vooral doordachter benutten, door bijvoorbeeld functies met elkaar te verweven, functies te spreiden in de tijd of door ze collectiever vorm te geven en te gebruiken, ... Zo kan de groei van de kernen opgevangen worden zonder meer ruimte te vragen en tegelijk de leefkwaliteit te behouden.

"Wij hebben hierover een duidelijke visie: Herentals moet kwalitatief groeien, met behoud van haar eigenheid en kwaliteiten."

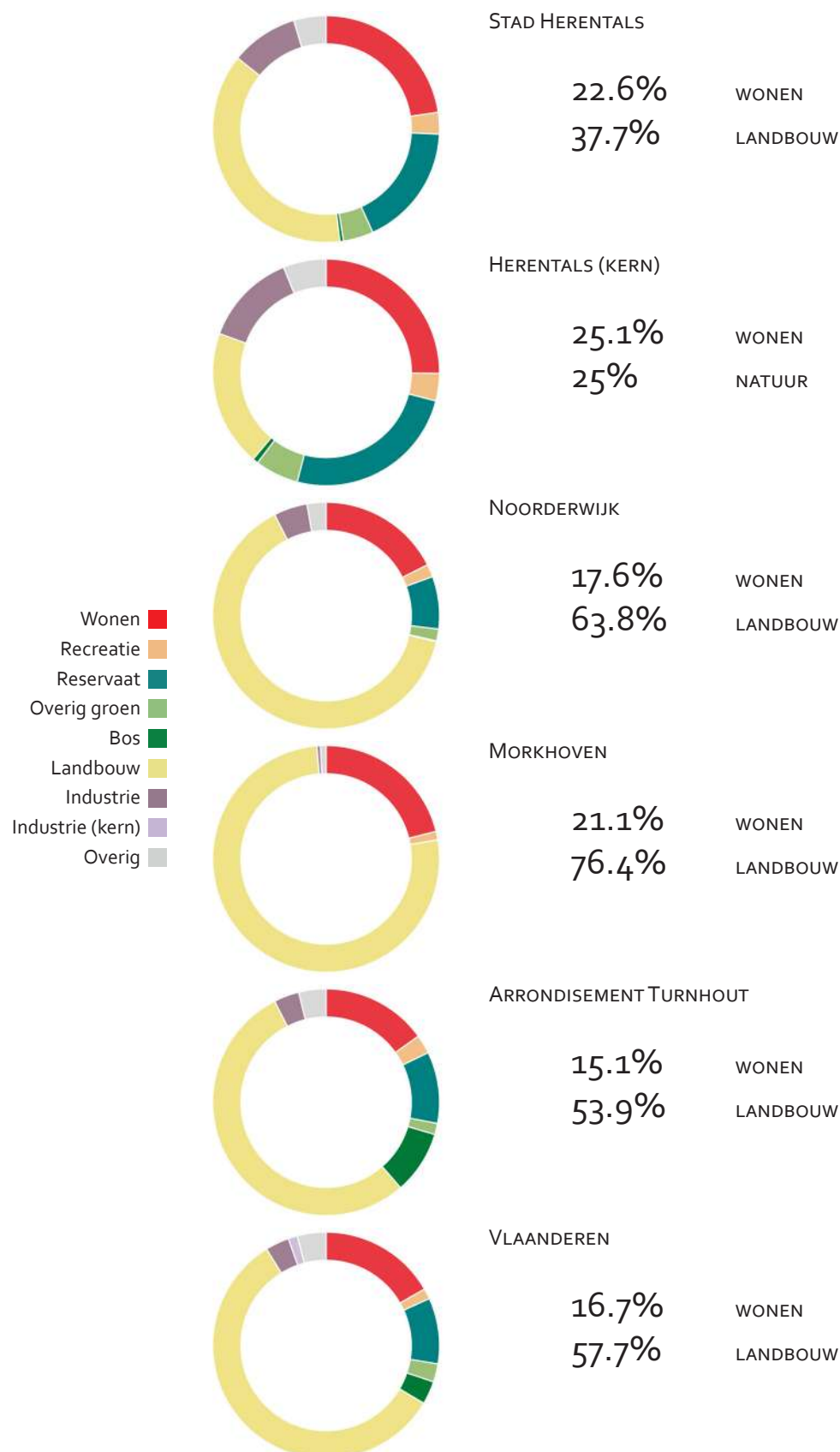
*Leefbare, kwaliteitsvolle en veilige stad
Bestuursakkoord CD&V - NVA, 2019 - 2024*



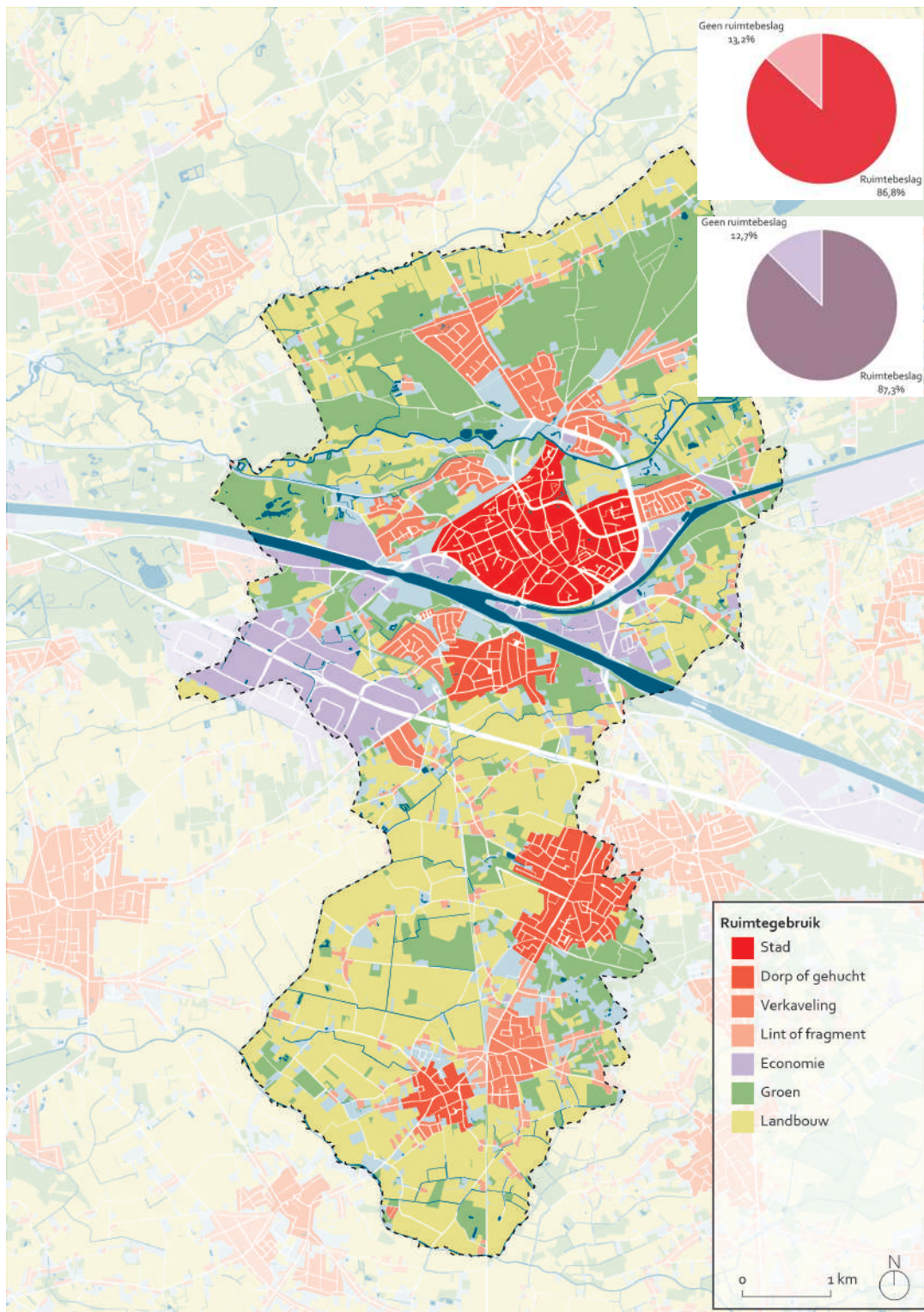
FIGUUR 53: Planologische toestand (2020) op basis van gewestplan en RUP's

bron: Stad Herentals (2021)

BESTEMMINGSAANDEEL PER KERN: VERDELING EN MARKANTE CIJFERS



bron: provincie in cijfers (2021)

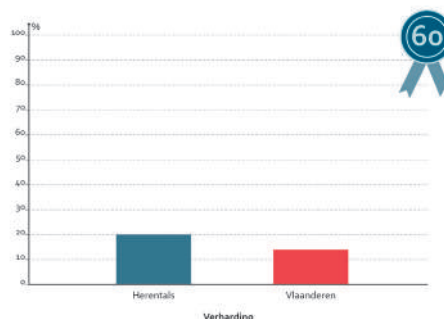
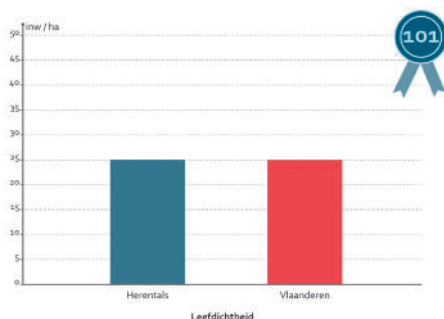
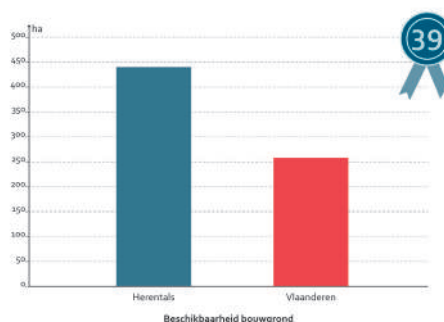
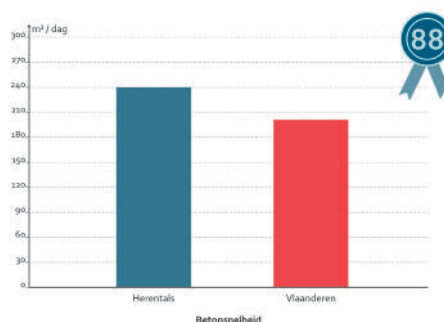
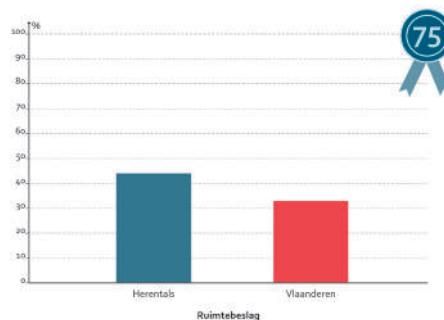


FIGUUR 54: Ruimtegebruik & het ruimtebeslag binnen de bestemmingen Wonen en Economie

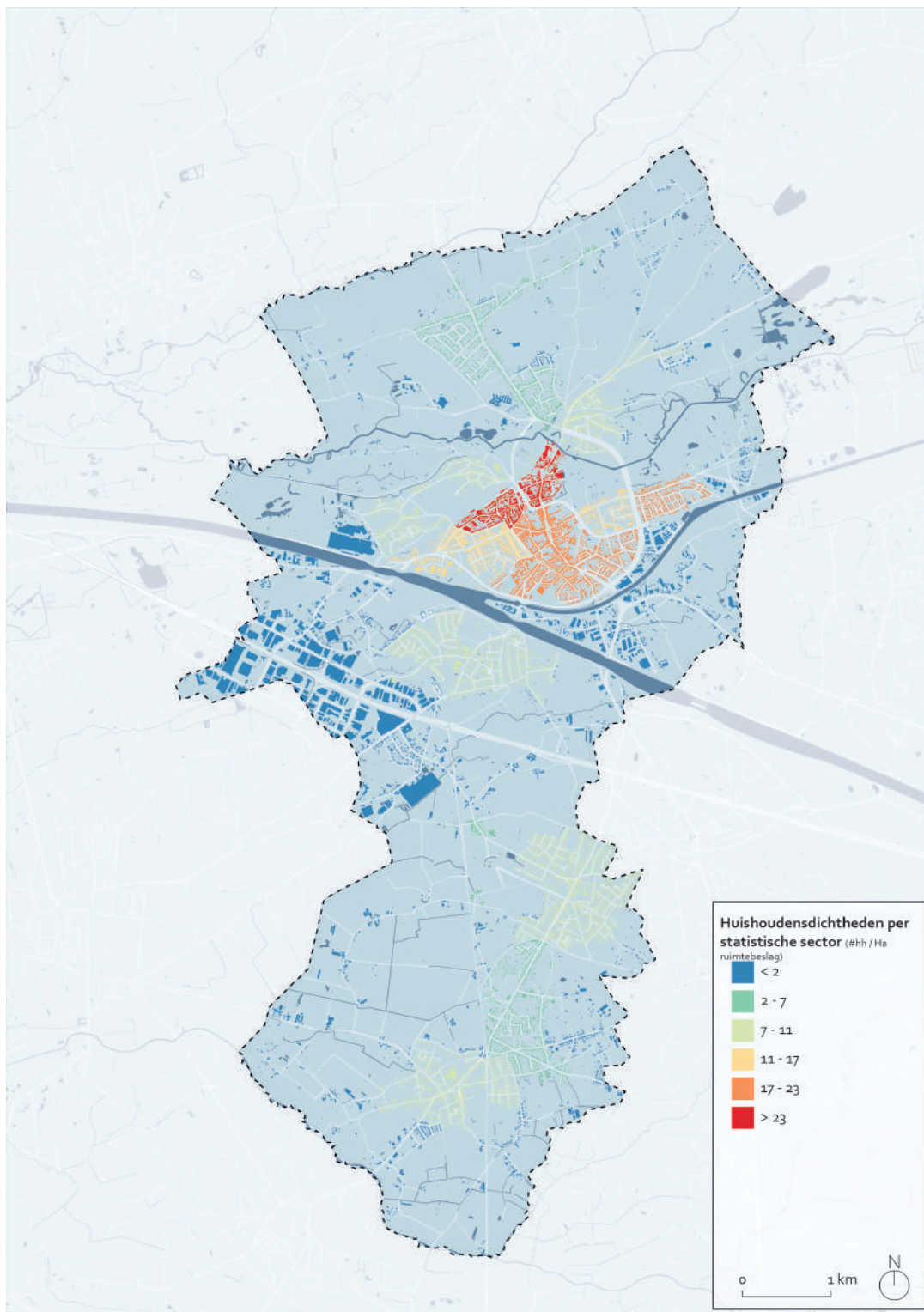
bron: OpenStreetMaps & provincie in cijfers (2021)

Betonrapport Herentals

Wanneer we het betonrapport voor Herentals vergelijken met de Vlaamse gemiddelden zien we dat de stad al vrij hoog scoort in haar ruimtebeslag. Daarbovenop komt dat Herentals nog verder verhardt met een bovengemiddelde betonsnelheid van 240 m²/dag. Dit is wellicht te verklaren omdat nog heel wat open gronden in Herentals als mogelijke bouwgrond bestemd zijn. Ook op vlak van verharding scoort Herentals met 20% heel wat hoger dan het Vlaamse gemiddelde, terwijl de stad slechts een gemiddelde woondichtheid haalt ten opzichte van andere Vlaamse gemeenten. In stedelijke milieus kunnen er zeker hogere dichtheden bereikt worden. Deze cijfers zullen leidend zijn in beleidsbeslissingen omtrent het al dan niet schrappen van woonuitbreidingsgebieden, verdichtingsopgaven en het vergunningenbeleid. De medailles rechtsboven de grafieken geven altijd de plaats aan die Herentals heeft ten opzichte van de andere 307 gemeenten in Vlaanderen. We zien duidelijk dat Herentals hier altijd ruim in de bovenste 30% van Vlaanderen scoort, behalve bij leefdichtheid wat dan weer hoger kan.



FIGUUR 55: Grafieken betonrapport Herentals vs. Vlaamse gemiddelde.



FIGUUR 56: Huishoudensdichtheden

bron: provincie in cijfers (2021)

Dichtheden en bebouwingstypes

Per statistische sector werden de **huishoudensdichtheden per hectare ruimtebeslag** in kaart gebracht. Door het ruimtebeslag als oppervlakte-eenheid te nemen halen we een **genuanceerder beeld** van de woondichtheden in de stad. Immers, mochten we de volledige oppervlakte in rekening brengen, worden bijvoorbeeld ook de landbouwpercelen uit een statistische sector meegerekend, wat resulteert in een veel lagere dichtheid dan wat de sector op zich heeft.

De hoogste dichtheden bevinden zich uiteraard in de kern van Herentals, ten oosten en westen van de Belgiëlaan. De hoogste dichtheid is hier 27 huishoudens per ha, wat niet als heel dens kan beschouwd worden. Dit is een goede dichtheid voor een kleinstedelijk gebied. Wat duidt op een kleinschalig stedelijk weefsel dat typisch is voor historische stadskernen. Vanuit een erfgoedperspectief is dit stadszicht zeker behoudenswaardig.

In de kernen Morkhoven en Noorderwijk wordt een maximum dichtheid van 11 huishoudens per ha ruimtebeslag bereikt. Zelfs voor het dorps karakter ligt deze dichtheid behoorlijk laag. Bij de dichtheden in Herentals zijn, zeker ten aanzien van de centrale locaties in de drie kernen, **nog grote ruimtelijke winsten te boeken**. Volgens de strategieën uit het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en de tien kernkwaliteiten die hierin vervat zitten, lijkt het mogelijk om het toenemende inwonersaantal duurzaam op te vangen binnen het reeds bestaande ruimtebeslag.

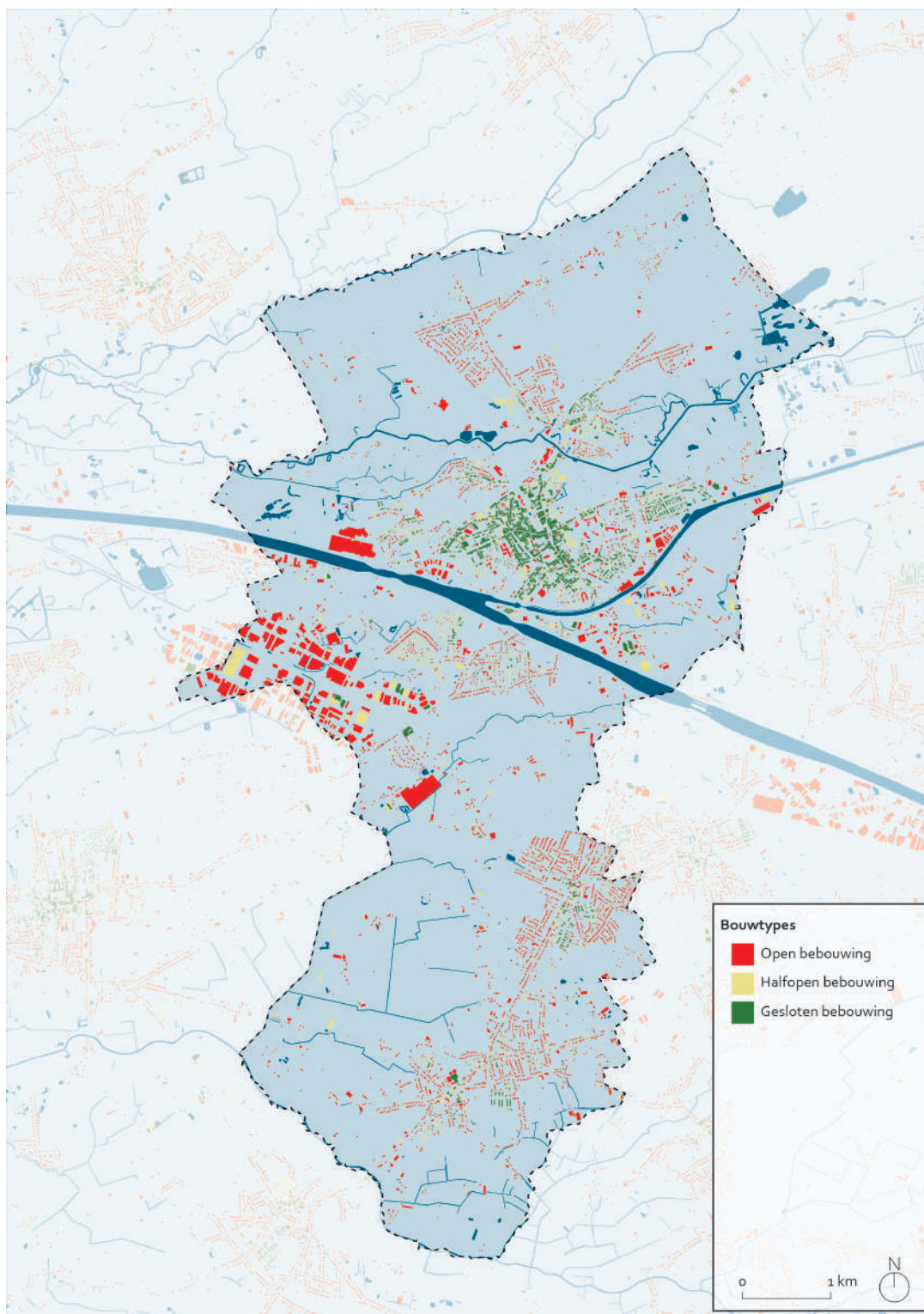
Om dit te realiseren zullen zich **verscheidene transformatie-opgaves** stellen. Deze zullen moeten rekening houden met het karakter en de draagkracht van elke kern. De gesloten

bouwvorm, die samen met gestapelde woningen grote winsten kan opleveren, komt in Herentals slechts beperkt voor. Mits doordachte planning biedt deze observatie grote kansen.

Voorzieningen en bereikbaarheid

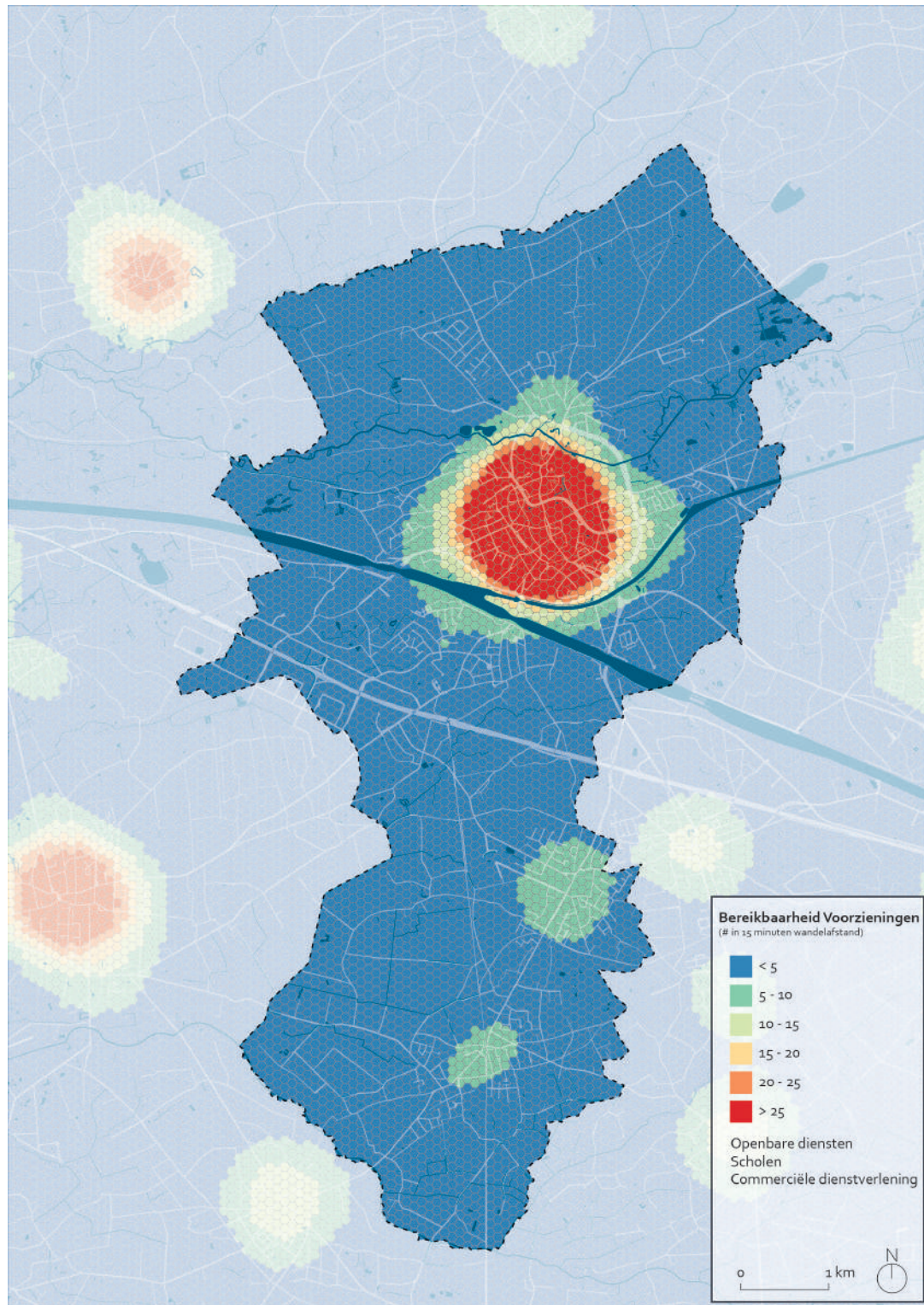
De hiernaast vermelde transformatie-opgaves worden in het ideale scenario afgestemd op de **bereikbaarheid en het voorzieningenniveau** van een locatie. Om dit behapbaar te maken, brengen we de nabijheid van voorzieningen of commerciële plekken ten opzichte van elkaar in kaart. Hierin gaan we uit van een bereikbare dienstverlening wanneer een dienstlocatie binnen de 15 minuten wandelen vanaf de voordeur (of parkeerplaats, opstappunt) ligt. Nadat we de diensten van Herentals in beeld gebracht hebben, berekenden we voor elke locatie in de gemeente hoeveel dienstlocaties er binnen 15 minuten wandelen lagen. Dit resulteerde in de dichtheidskaarten omtrent de bereikbaarheid van voorzieningen en commerciële plekken. Zo bepalen we als het ware de plaatswaarde van een locatie.

In Herentals zien we dat de twee dorpen duidelijk een lager voorzieningenniveau genieten dan de kern van Herentals. Zo zien we wel dat elke kern een minimum aan openbare voorzieningen telt, bijvoorbeeld een school of kinderopvang, en ook commerciële voorzieningen zijn overal aanwezig, maar de nabijheid van deze voorzieningen laat in de kleine kernen te wensen over. Dit zorgt ervoor dat het dagelijkse leven in deze kernen vaak afhankelijk is van autogebruik. Commerciële plekken zijn in Noorderwijk wel in grotere dichtheid aanwezig dan in Morkhoven.



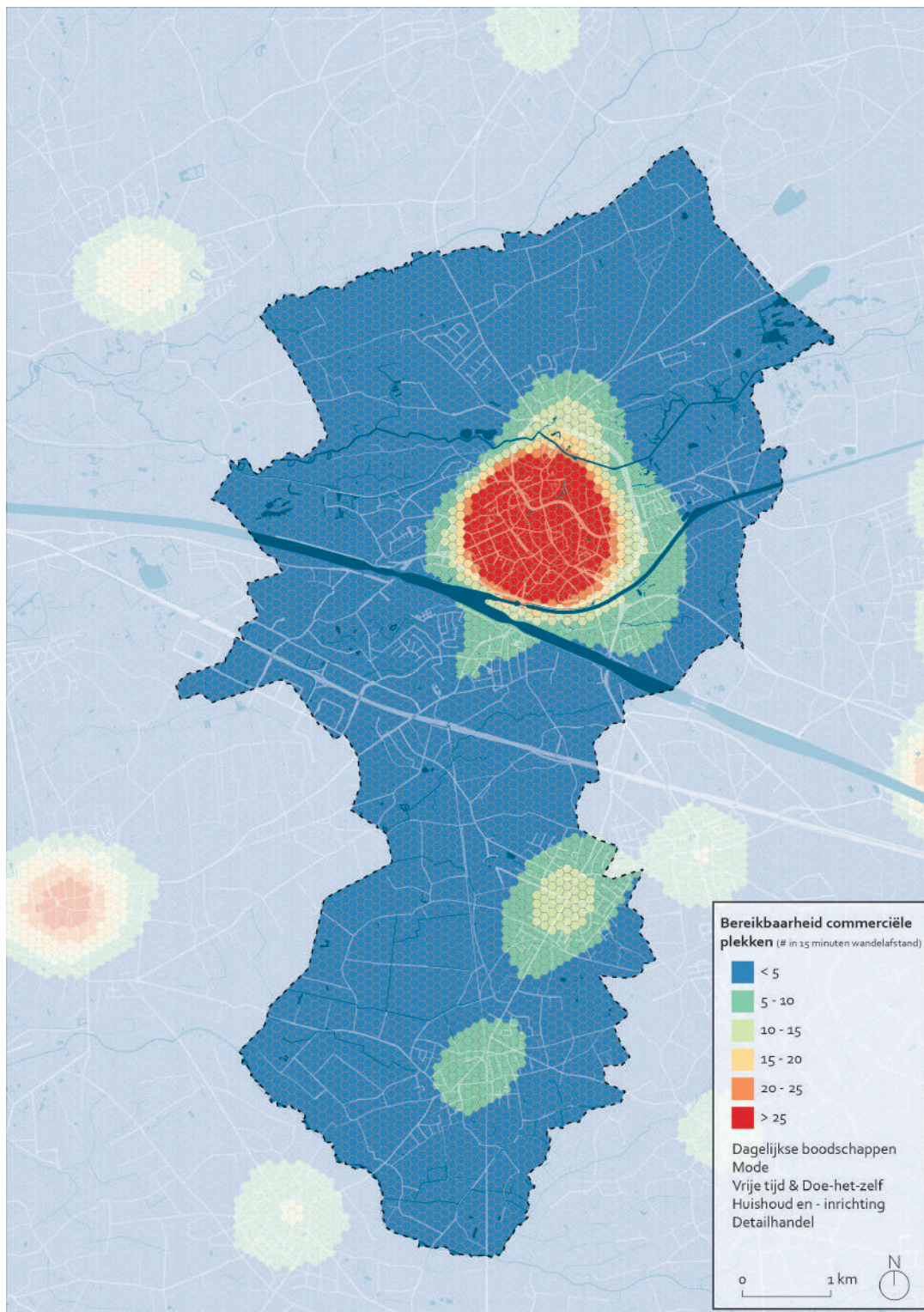
FIGUUR 57: Bebouwingstypes

bron: provincie in cijfers (2021)



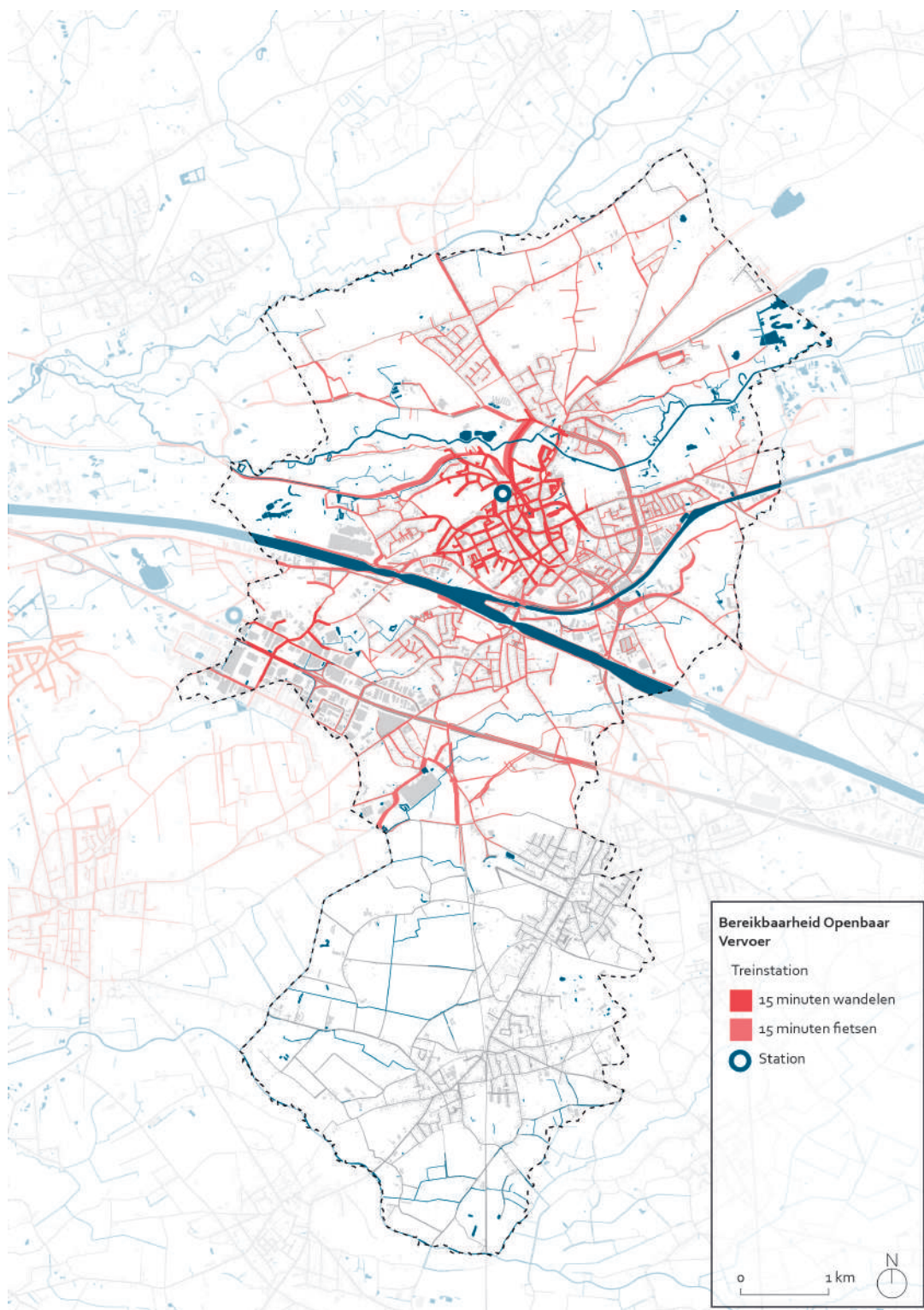
FIGUUR 58: Bereikbaarheid openbare en commerciële dienstverlening

bron: provincie in cijfers (2021)



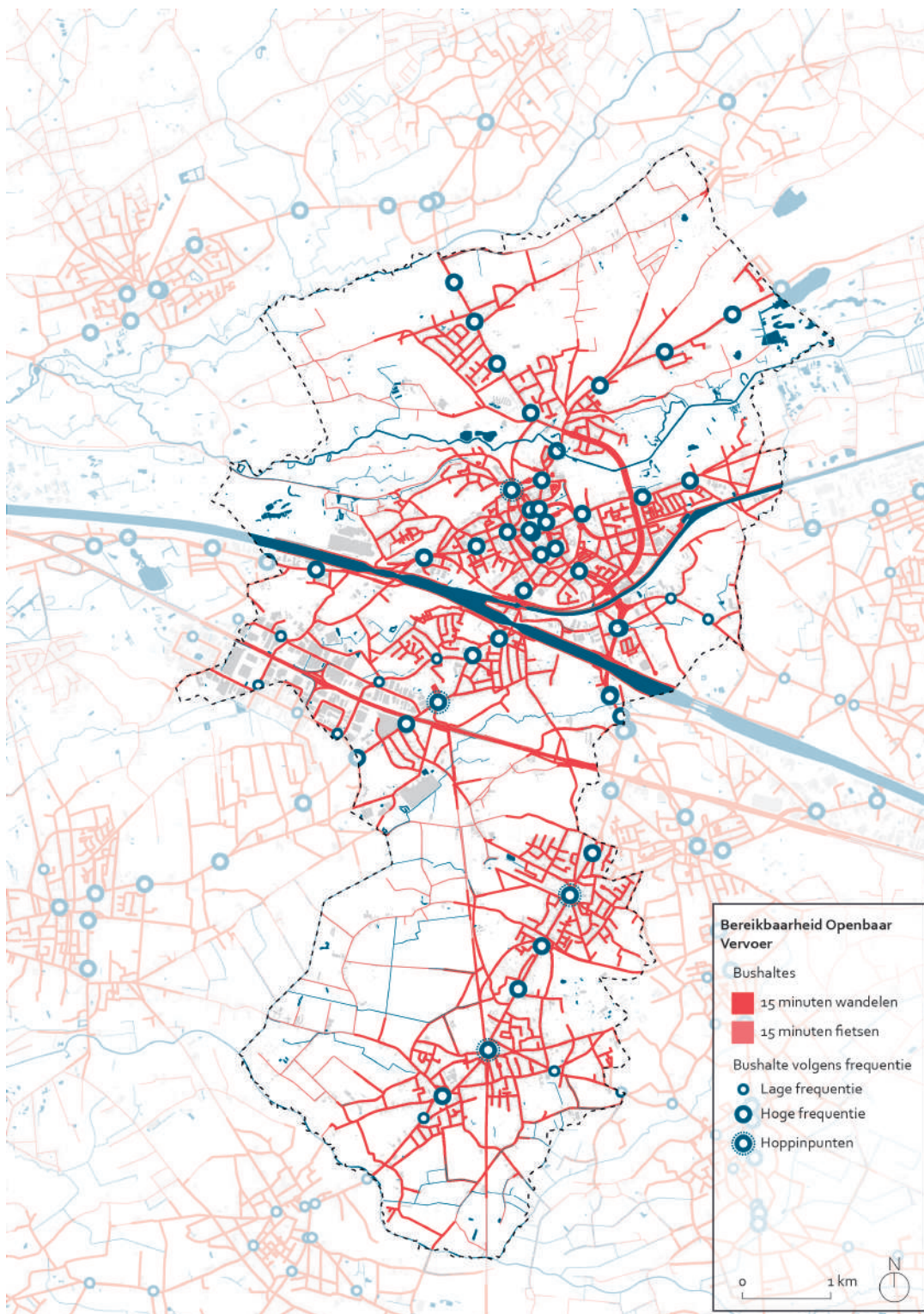
FIGUUR 59: Bereikbaarheid commerciële handelszaken

bron: provincie in cijfers (2021)



FIGUUR 60: Bereikbaarheid treinstations met fiets en te voet

bron: Wegenregister Vlaanderen



FIGUUR 61: Bereikbaarheid bushaltes met fiets en te voet

bron: Wegenregister Vlaanderen

We hebben de kernen ook vergeleken op vlak van hun bereikbaarheid oftewel hun knoopwaarde. Hierbij kijken we naar de bereikbaarheid van trein- en bushaltes, de zogenaamde knopen. Hiervoor hebben we gekeken naar de fiets- en wandelbereikbaarheid van de knopen, door de afstand per modi op het wegennet te projecteren die men in 15 minuten kan afleggen vanaf een bepaald knooppunt. Op de werking van het mobiliteitsnetwerk gaan we verder in deze verkenningnota dieper in. Hier illustreren we enkel het ontwikkelpotentieel van een bepaalde locatie.

Als we kijken naar de treinbereikbaarheid zien we dat het zuidelijke deel van de gemeente (onder de snelweg) amper in de nabijheid van een treinstation ligt. We zien dat het deel tussen de kanalen en de snelweg wel binnen de 15 minuten fietsen van een station ligt. Hier moet wel opgemerkt worden dat ook het station Wolfstee in rekening is gebracht, dat momenteel minder goed ontsloten is. Met de bus is de gemeente wel beter ontsloten. Alle woonkernen liggen eigenlijk nabij een goed bereikbare bushalte. Toch zullen we extra aandacht moeten besteden aan de bereikbaarheid van de Hoppinpunten. Hier is de knoopwaarde namelijk groter omdat verscheidene vervoersmodi in deze halten kunnen samenkomen. De kaarten wijzen ook op een lagere knoopwaarde, en dus grotere autoafhankelijkheid, in Noorderwijk en Morkhoven.

Hieruit kunnen we concluderen dat de kern van Herentals op vlak van voorzieningen en bereikbaarheid klaar is om een groot deel van de groei op te vangen. Wanneer we een duurzaam verdichtingsbeleid in Morkhoven en Noorderwijk willen realiseren zullen we hier ook moeten investeren in

een versterkt voorzieningenniveau wat gepaard zal gaan met het opwaarderen van openbare vervoersknopen (de zogenaamde hoppinpunten). Zulke ontwikkelingen leveren echter makkelijke win-winsituaties op. Een betere plaatswaarde zorgt namelijk voor minder vervoersbewegingen en een betere bereikbaarheid van openbaar vervoer of deelvervoer zorgt voor minder autoafhankelijkheid. Deze maatregelen zorgen ervoor dat ook de dorpskernen klaargestoomd kunnen worden voor levenslang en inclusief wonen.

"Wij gaan daarom voluit voor verdichting en zetten in op hergebruik en meervoudig gebruik van panden om onze open ruimte maximaal te vrijwaren, bijvoorbeeld door schoolinfrastructuur na schooluren ter beschikking te stellen voor verenigingen, feestgelegenheden op bedrijvensites toe te laten of parkeerterreinen van winkels na openingsuren open te stellen."

*Leefbare, kwaliteitsvolle en veilige stad
Bestuursakkoord CD&V - NVA, 2019 - 2024*

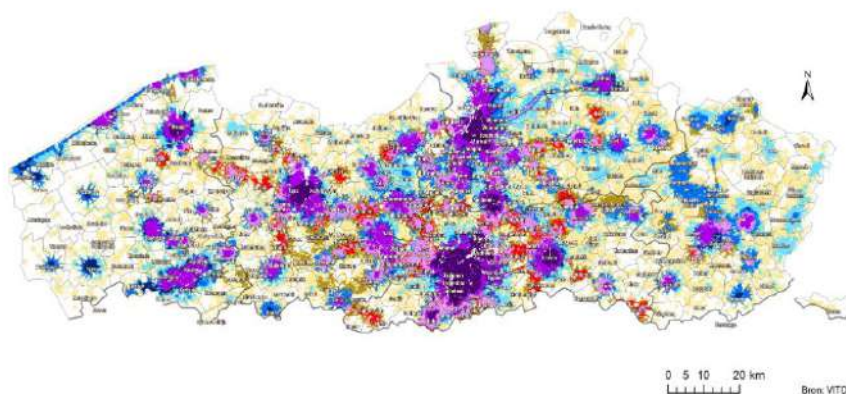
BETONSTOP

Helpt bouwgrond is zeer slecht gelegen

6 februari 2017 Maxie Eckert en Tom Ysebaert

36.000 hectare grond voor wonen of werken is alleen met de auto te bereiken. Nochtans is er voldoende goed ontsloten bouwgrond om bevolkingsgroei tot 2050 op te vangen. Dat vereist dan wel cultuuromslag.

IN KAART: ZOOM IN EN VERSLEEP DE KAART OM UW REGIO TE BEKIJKEN



FIGUUR 63: Duurzaam bouwen is bouwen op de juiste plaats (standaard.be, 06 februari 2017)



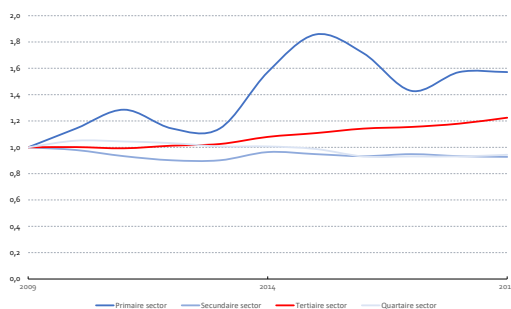
FIGUUR 62: De verdichting moet een gevarieerd en aangepast aanbod opleveren. (vrt.be, 09 augustus 2019)

Ontwikkeling van de handelskern

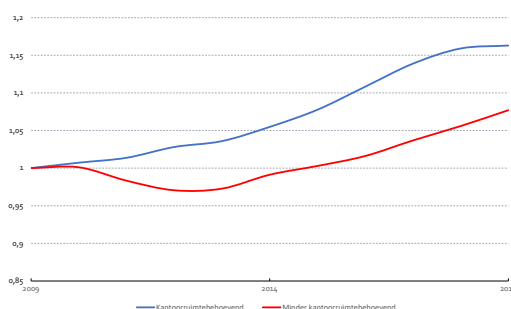
In het strategisch commercieel plan dat de stad laat opmaken, wordt een visie omtrent de handelskern opgesteld. De handelskern bevindt zich ter hoogte van de Grote Markt, Hofkwartier, Bovenrij en Zandstraat. In de analyse van dit traject wordt een aanzienlijke leegstand vastgesteld in het kernwinkelgebied van meer dan 24%. Dit is een verdrievoudiging sinds 2008. Als we stadsbreed kijken, zien we toch dat de leegstand vrij beperkt blijft. Dit omdat de stad streng beleid heeft gevoerd om de handel binnen het kernwinkelgebied te houden. Vandaag de dag zien we dat van de 24.000 m² winkelloppervlakte in het centrum er 20.000 m² in het kernwinkelgebied vallen. Een mix tussen ketengebonden en lokale handelszaken moet beschermd blijven in het kernhandelgebied.

Groei van de dienstensector

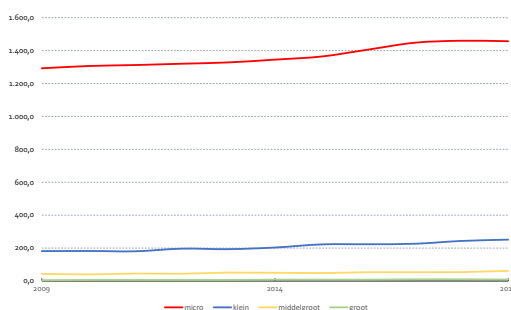
In dit informatietijdperk is de groei van de diensteneconomie al een tijdje vanzelfsprekend. Ook in Herentals zet deze trend zich gestaag verder. Hierdoor dringt de vraag naar een visie omtrent het ontwikkelen van kantoorvoorzieningen zich verder op. Op een slimme manier deze functie in het stadscentrum inweven is een strategie die verschillende problemen voorkomt. De bereikbaarheid van de kantoren kan bijvoorbeeld via openbaar vervoer of fiets voorzien worden. Maar ook de nabijheid bij de handelskern zorgt voor een altijd levendige buurt en vergroot gebruik van de aanwezige voorzieningen.



FIGUUR 64: Groeivoet aantal vestigingen per sector (Herentals) (t.o.v. 2009)

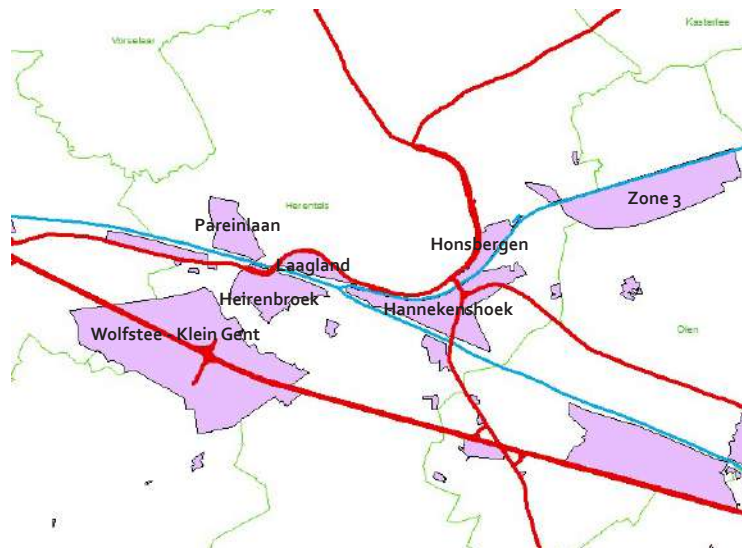


FIGUUR 65: Groeivoet aantal vestigingen naar kantoorbehoefte (tertiaire sector) (Kempen)



FIGUUR 66: Aantal kantoorbehoevende vestigingen naar grootte (tertiaire sector) (Kempen)

Bron: Steunpunt Werk (2021)



FIGUUR 68: Overzicht ENA-terreinen Herentals

Hannekenshoek

Doelstellingen:

- Lokale, stedelijke en regionale bedrijventerreinen
- Verbeteren van het uitzicht
- Ontsluiting naar hoger wegennet
- Terrein beter integreren in stedelijk weefsel
- Kansen voor nieuwe watergebonden bedrijvigheid

Stand van zaken:

- Project in realisatie

Wolfstee - Klein Gent

Doelstellingen:

- Inbreiding bestaand bedrijventerrein

Stand van zaken:

- Gronden aangekocht en terrein volledig ingevuld

Heirenbroek

Doelstellingen:

- Realisatie nieuw bedrijventerrein
- Ontwikkelen als multimodale poort omwille van de ligging langs spoor en twee kanalen

Stand van zaken:

- Nog ruim 10 ha terrein beschikbaar voor nieuwe bedrijven

Bron: Departement Omgeving Vlaanderen



FIGUUR 67: Gebrek aan beeldkwaliteit op de bedrijventerreinen Wolfstee - Klein Gent en Hannekenshoek

Bedrijventerreinen

Herentals telt verscheidene lokale en regionale bedrijventerreinen. Hoewel het belang van deze terreinen duidelijk wordt in de visie omtrent het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA), kan men vragen stellen bij de ruimtelijke kwaliteit van deze gebieden. Waar verschillende projecten binnen het ENA een efficiënt ruimtegebruik nastreven door herstructurering, blijft er op de meeste terreinen nog een gebrek aan beeldkwaliteit bestaan. Dit staat de ruimtelijke inbedding van de terreinen in het bebouwde weefsel in de weg en heeft ook een impact op de verblijfskwaliteit en veiligheid voor de gebruikers van de terreinen. Ook het minimale gebruik van de waterwegen is een gemiste kans om het logistieke wezen van Herentals om te vormen en zo ruimte vrij te maken voor een veiliger wegensysteem. Een verdere inbreiding van de bedrijventerreinen en grondige herstructurering zal in dit beleidsplan parallel worden opgesteld met richtlijnen omtrent beeldkwaliteit. Zo verhogen we het ruimtelijk rendement, wat kwalitatieve groei mogelijk maakt.

"De veiligheid van onze bedrijventerreinen wordt verbeterd met onder andere camerabewaking. In samenwerking met IOK en de buurgemeenten zullen we de infrastructuur op het industrieterrein verbeteren."

*Ondernemers: welkom!
Bestuursakkoord CD&V - NVA, 2019 - 2024*

Synthese

Het huidig ruimtegebruik in Herentals is makkelijk afleesbaar. **Kernen, verkavelingen en linten** zijn herkenbare karakteristieken van de bebouwde ruimte. Rond de kern van Herentals is ook de riem van bedrijvigheid zichtbaar, aangevuld met de duidelijke vorm van Klein Gent - Wolfstee. Deze elementen hebben elk hun eigen karakter en dus ook **eigen uitdagingen**. Een meer in zichzelf gekeerd, afgelegen woonmilieu duidt bijvoorbeeld op een autoafhankelijkheid en grote kans op isolatie van de ouder wordende bewoner. Efficiënte maatschappelijke voorzieningen worden voor dit milieu ook moeilijker. Er geldt hier een ander **toekomstperspectief** dan bijvoorbeeld een centrumwijk. Herentals biedt in zijn ruimtegebruik verschillende kansen om de doelstellingen uit het BRV (nog) proactiever toe te passen. Voor een duurzaam ruimtegebruik moeten we de **grote kansen** binnen de verschillende kernen, waar verder verdichting zeker mogelijk is, gaan benutten.

Qua **open ruimte** zijn drie grote gebieden zeer herkenbaar in vorm en karakter. Hier stelt zich de grote uitdaging om de ruimtevragers (natuur, water, landbouw) in evenwicht en harmonie een plaats te geven. Zo kan het groenblauwe systeem zich herstellen en boeken we de **grootste klimaatwinsten**. Daarnaast zullen **versnippering en verrommeling** door zonevreemd gebruik (verpaarding, vertuining, ...), een extra uitdaging vormen in deze gebieden. Binnen de ontwerpscenario's zullen alternatieve landbouwmethoden, een historische lezing van de open ruimte en een systemische lagenstructuur een leidraad vormen om deze uitdagingen naar kansen om te zetten.



4. WOONBEHOEFTESTUDIE

Nu we zicht hebben hoe de bevolking van Herentals er in de toekomst zal uitzien en hoe de bebouwde ruimte is ingedeeld, kunnen we deze aftoetsen ten opzichte van elkaar. Dit doen we om zicht te krijgen op de toekomstige woonbehoefte in Herentals. We doen dit aan de hand van een **vraag en aanbodvergelijking**. We gaan als het ware kijken of én waar er nog ruimte is in de bovenste laag van ons ecosysteem om de toekomstige demografische groei van Herentals op te vangen.

Woonvraag

De vraagzijde berekenen we door terug te kijken naar de **demografische kencijfers**, specifiek naar het aantal huishoudens. Hier gaan we uit dat per huishouden een wooneenheid nodig zal zijn in de toekomst. Gezien er in Herentals geen acute woningnood is vastgesteld gaan we ervan uit dat per bijkomend huishouden er dus één wooneenheid in Herentals moet worden bijgebouwd. Hieruit kunnen we zien dat er 1.584 huishoudens bijkomen tot 2040. Dus dit is het aantal wooneenheden die er in de stad zeker moeten worden bijgebouwd.

Woonvraag in regionaal perspectief

Het creëren van een woonlandschap is niet alleen afhankelijk van de demografische trends van één stad. De werking van de markt en ontwikkelingen in andere gemeenten in de regio spelen ook een belangrijke rol in waar mensen gaan wonen. Ook beleidsbeslissingen kunnen hier een grote rol in spelen. Het is daarom belangrijk dat we ook in het oog houden wat er in de **regionale woningmarkt** van Herentals gebeurt. Zo kan Herentals in samenwerking met de andere gemeenten de juiste beslissingen nemen die vruchten opleveren voor elke gemeente.

Herentals werkt regionaal reeds samen met de gemeenten Grobbendonk, Olen, Herenthout en Vorselaar onder de naam Neteland. Dit geeft ons de kans om ook met deze gemeenten een visie rond wonen in 2040 op te stellen. Daarom kijken we ook naar de woonvraag in deze regio. Dit levert 3.240 bijkomende wooneenheden op voor de vijf gemeenten. We zien dat Herentals daar de helft van zou moeten opvangen. In overleg met de andere gemeenten zal in de onderzoeksfase gekeken worden of dit aandeel past binnen een duurzame toekomst voor de regio.

Theoretisch woonaanbod

Zoals hierboven vermeld zal er voor elk extra huishouden in 2040 een woning moeten bijgebouwd worden tot die tijd. Om te kijken of de stad Herentals hier ruimte voor heeft, gaan we op zoek naar het theoretisch woonaanbod in 2040. Dit bestaat uit een optelsom van verschillende componenten die een invloed hebben op de woningmarkt. Volgende elementen worden opgenomen in de berekening:

- Aantal wooneenheden in **projecten in constructie, in procedure of gepland**
- Aantal wooneenheden die kunnen worden bijgebouwd op **onbebouwde percelen**
- Aantal wooneenheden die geactiveerd kunnen worden uit het **leegstandsregister**

Hieronder volgt een overzicht van de berekeningsmethode van deze aantallen.



BS

VERKENNINGSNOTA - BELEIDSPLAN HERENTALE

WOONVRAAG HERENTALS

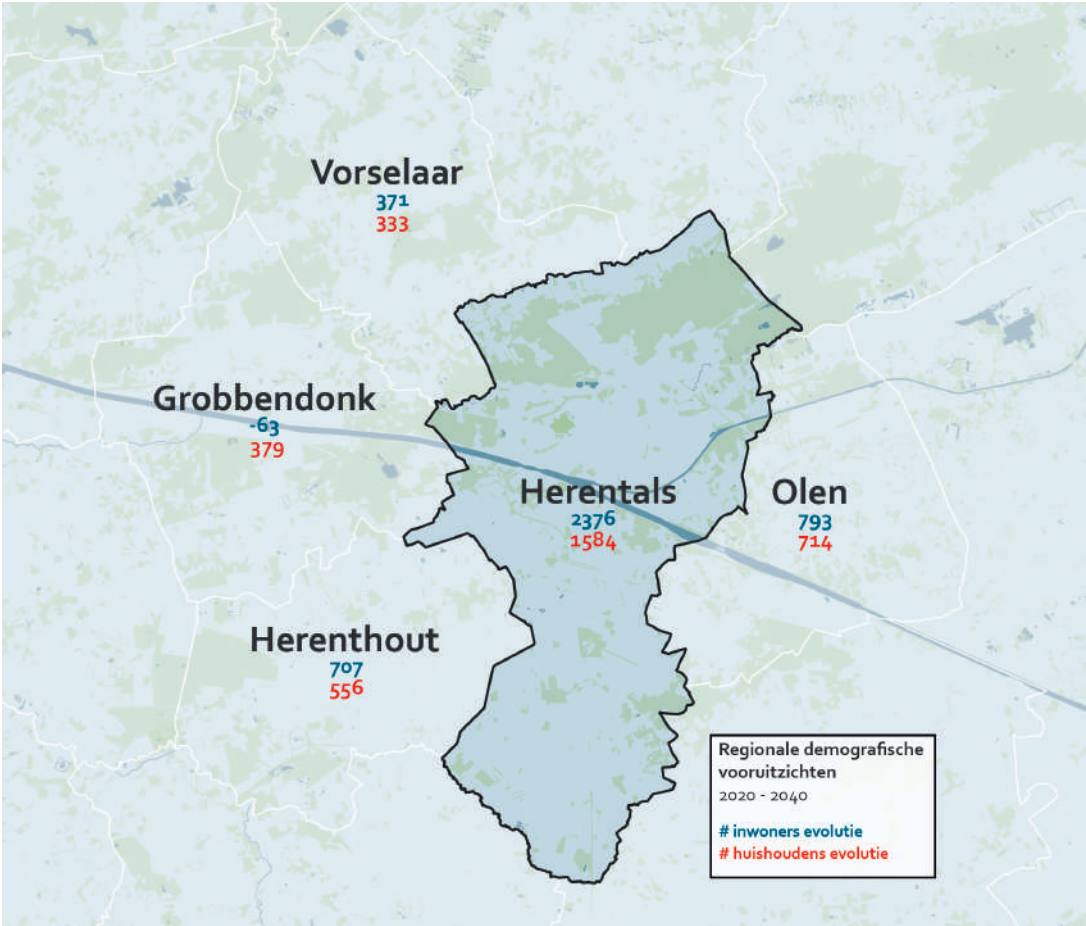
HUISHOUDENS

12.712	2020
14.296	2040
1.584	WOONEENHEDEN

WOONVRAAG REGIO NETELAND

HUISHOUDENS

29.970	2020
33.536	2040
3.566	WOONEENHEDEN



FIGUUR 69: Woonvraag in regionaal perspectief, Regio Neteland

bron: provincie in cijfers (2021)

Aantal wooneenheden in projecten

Er zijn heel wat ontwikkelingen op til in Herentals. Nieuwe bouwprojecten, ruimtelijke uitvoeringsplannen, masterplannen, voorontwerpen van private eigenaars, ... doen vaak een uitspraak over het aantal woningen dat er op een bepaalde locatie zal worden bijgebouwd. De geactualiseerde projectenlijst van de gemeente en de GECORO geeft het totaal aantal projecten weer die gekend zijn. Hierin zitten projecten in prille, maar ook ver gevorderde fasen. Volgens die lijst zijn er 2.077 woningen die zullen gebouwd worden in Herentals de komende tijd. Hoewel dit aantal ruimschoots de vraag voor Herentals zou kunnen opvangen, willen we toch een volledig beeld krijgen van het theoretisch woonaanbod.

Aantal wooneenheden op onbebouwde percelen

Er zijn heel wat onbebouwde percelen in Herentals. Toch komt niet elk perceel in aanmerking om woningen op te bouwen en is het ook niet aan te raden om overal dezelfde dichtheid te bouwen. We gaan daarom als volgt te werk:

- We selecteren alle onbebouwde percelen die binnen woongebied of woonuitbreidingsgebied liggen, rekening houdend met eventueel geschrapte WUG's.
- We gaan ervanuit dat enkel de meteen bebouwbare gronden, voorzien van infrastructuur, zullen worden geactiveerd. Daarom selecteren we enkel de percelen die binnen een buffer van 50 meter langs een goed uitgeruste weg liggen.
- We maken een onderscheid tussen percelen die binnen het kleinstedelijk gebied van

Herentals liggen en alle anderen. De eerste soort krijgt een dichtheid van 25 wooneenheden per ha, de overige gronden 15 wooneenheden per ha.

Deze berekenmethode levert een totaal van 1.506 wooneenheden op.

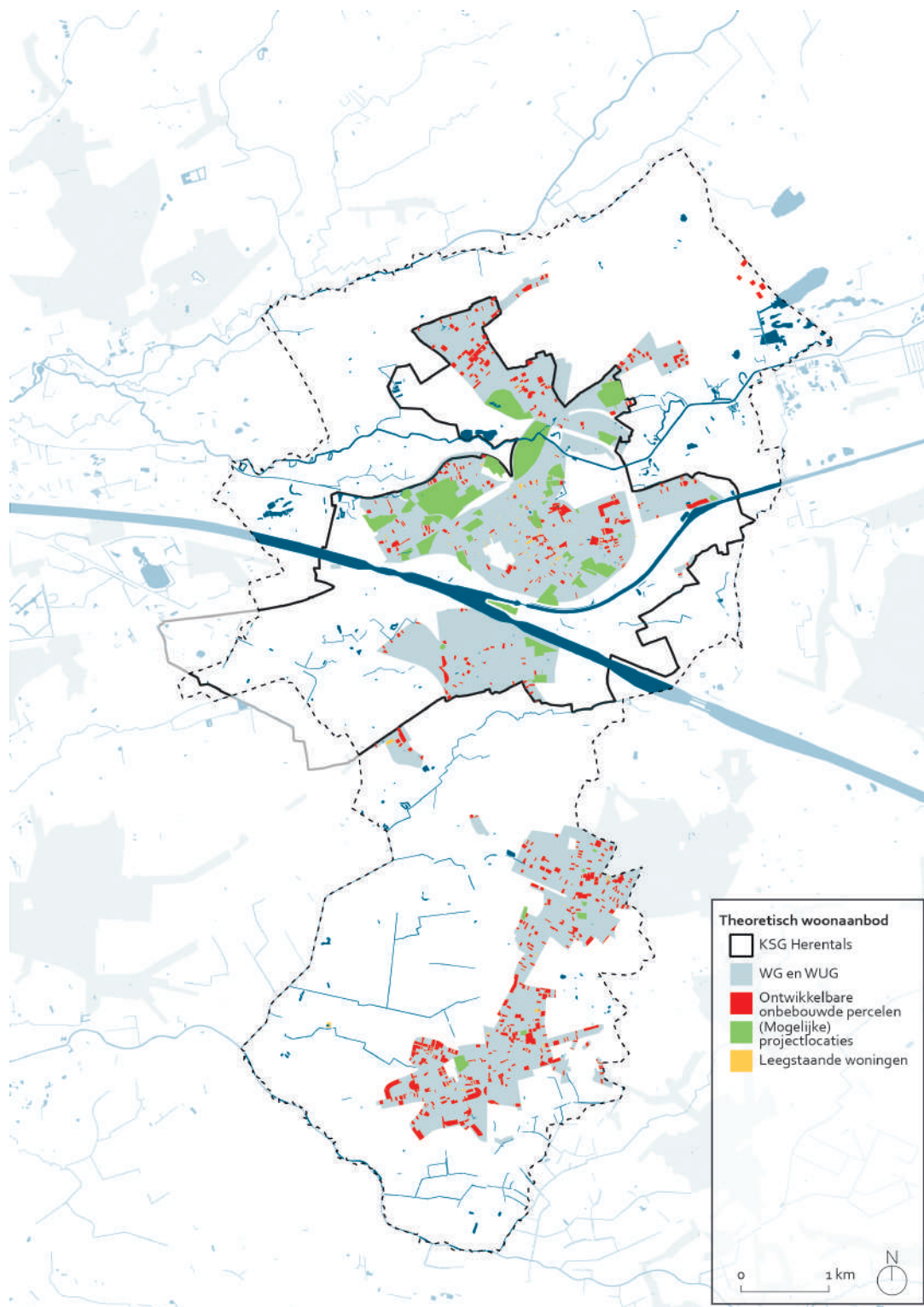
Aantal wooneenheden in leegstand

Woningen die voor langere tijd leegstaan zijn een gemiste kans om een duurzaam ruimtebeleid uit te voeren. Deze eenheden kunnen namelijk zonder een grote investering bijdragen aan het aanbod binnen een gemeente. Het leegstandsregister van Herentals geeft aan dat er op dit moment 103 wooneenheden zijn die leeg staan.

Synthese: vraag vs. aanbod

In totaal is er in Herentals plaats voor 3.686 bijkomende wooneenheden. Dit is voldoende om de eigen én de regionale behoefte voor 2040 op te vangen. Natuurlijk zal niet elk onbebouwd perceel bebouwd worden en niet elke eigenaar zijn leegstaande woning op de markt zetten. Ook voor de geplande projecten is het woningaantal of de voortgang niet zeker. In de verdiepende fase zal hier een realistisch aanbod gezocht worden op basis van beleidskeuzes en aannames.

Toch kunnen we ervan uitgaan dat er voldoende ruimte zal zijn om de woonvraag op te vangen. Een groter vraagstuk, dat voldoende aandacht zal krijgen in de verdiepende fase, is of het bijkomende aanbod typologisch voldoet aan de wensen van de toekomstige bevolking. Niet elk gezin kan leven in een klein appartement en niet elke nieuwe woning is levensloopbestendig. Het zal belangrijk zijn om daarin de markt bij te sturen in de toekomst.



FIGUUR 70: Geografische weergave theoretisch woonaanbod

bron: GECORO, ROP, Leegstandsregister, stad Herentals (2021)

Resterende open ruimte dreigt lang voor 2040 te zijn volgebouwd

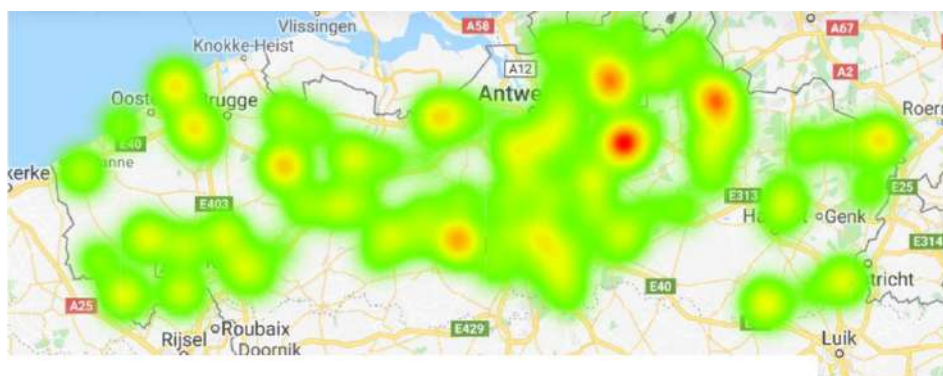
Experts slaken noodkreet: "Betonstop doet Vlaanderen sneller volbouwen"



© BELGA

Als de 'betonsnelheid' even hoog blijft als vandaag, zullen bepaalde gemeenten binnen enkele jaren al hun bebouwbare oppervlakte hebben volgebouwd. Lang voor de betonstop die de Vlaamse regering uitriep tegen 2040, dus. "Als Vlaanderen geen strenge criteria vastlegt, dreigt iedereen gewoon voort te bouwen", waarschuwt

FIGUUR 71: We blijven open gronden volbouwen (nieuwsblad.be, 27 augustus 2018)



Vlaamingen op "Jij Klest" spreken duidelijke taal: "Betonstop? Liever vandaag dan morgen!"

Jij
klost
Fien De Coninck
19 05 okt 2018 13:05:00



Vlaamingen op jijkiest.be vinden dat er te veel gebouwd wordt in Vlaanderen. Verkavelingen op plaatsen waar voorheen natuurgebieden waren, torenhoge appartementsblokken, ... Dit alles vaak ten koste van de schaarse open ruimte. Indiëners vragen om een betonstop, zodat de weinige open ruimte die ons nog rest, niet voorgoed verdwijnt.

FIGUUR 72: Toch willen we de bestaande open ruimte beschermen (vrt.be, 09 oktober 2018)

5. MOBILITEIT

Waarom een nieuw mobiliteitsplan?

Een lokaal mobiliteitsplan formuleert de visie die een lokaal bestuur heeft op vlak van mobiliteit en koppelt hieraan acties om die visie te realiseren. Het biedt het lokaal bestuur een kader om beslissingen te nemen rond personenmobiliteit en goederenvervoer. Zo kan een stad bijvoorbeeld streven naar veiligere schoolomgevingen of het uitbouwen van een lokaal fietsroutenetwerk. Het vorige mobiliteitsplan van Herentals dateert van 2014. De actualiteit van het plan werd in 2019 afgetoetst in een sneltoets,¹ waaruit bleek dat het mobiliteitsplan herzien moest worden. Zo is er op vlak van mobiliteitsvisie sindsdien veel veranderd: op Vlaams niveau werd het principe van basisbereikbaarheid geïntroduceerd, waarbij mobiliteit sterker op regioniveau wordt aangepakt in vervoerregio's. Zo werkt Herentals met 27 andere gemeenten samen in de Vervoerregio Kempen. Verder hebben recente studies van andere actoren zoals de provincie Antwerpen of Infrabel impact op de mobiliteit in Herentals en betekenen ze een bijkomende motivatie waarom we een nieuw mobiliteitsplan opmaken.

Ook op vlak van ruimte worden op een hoog tempo nieuwe projecten ontwikkeld die ook de mobiliteitsbehoeftes binnen Herentals veranderen. Daarbij komt kijken dat er op vlak van mobiliteit de laatste jaren heel wat nieuwe trends zijn ontstaan: deelsystemen auto's/fietsen/steps, elektrische auto's, fietsen, speedpedelecs, aanwezigheid fietsostrades, ...

Om een kader te scheppen dat van al deze visies en ontwikkelingen één verhaal kan maken is de opmaak van een nieuw, toekomstgericht mobiliteitsplan nodig.

Ruimte en mobiliteit

In het verleden werden ruimte en mobiliteit vaak apart aangepakt in respectievelijk een ruimtelijk structuurplan en een mobiliteitsplan. Ruimte en mobiliteit kennen echter een grote wisselwerking. De ruimtelijke organisatie van plekken waar we wonen, werken en ontspannen bepaalt namelijk hoe vaak en hoe ver we ons moeten verplaatsen. Omgekeerd zal de inrichting van mobiliteitsnetwerken een grote impact hebben op de beleving van de ruimte.

Gezien de sterke interactie tussen ruimte en mobiliteit kiest Herentals er voor om deze twee uitdagingen in één verhaal aan te pakken: het ruimtelijk beleidsplan.

Het ruimtelijk beleidsplan bestaat uit twee delen:

1. een strategische visie, die de langetermijnvisie formuleert met een planhorizon van 20, 30 jaar
2. beleidskaders, die de operationele vertaling van die visie formuleren binnen een planhorizon van 10,15 jaar

Herentals maakt dus een mobiliteitsplan dat op zichzelf kan staan maar dat ook werkt als een beleidskader dat de strategische visie van het beleidsplan verder uitwerkt. Het beleidsplan en het mobiliteitsplan worden opgemaakt in een participatief traject waarin regelmatig een terugkoppeling met inwoners en betrokken actoren is voorzien.

Herentals wil echter ook op korte termijn kunnen ingrijpen op een aantal knelpunten en inspelen op projecten die de komende jaren gerealiseerd zullen worden. Daarom wordt

¹ Sneltoets ter evaluatie van het gemeentelijk mobiliteitsplan, Herentals, 12 maart 2019

binnen deze visie ook een **circulatieplan** en een **parkeerplan** gerealiseerd die op korte termijn de mobiliteit in Herentals moeten herstructureren. Het circulatieplan is een gedetailleerd plan om de verkeersstromen in en uit de stad te regelen. In het parkeerplan worden parkeerregimes afgebakend en parkeerrichtlijnen geformuleerd.

Deze verschillende deelplannen hebben een andere scope, maar worden wel in één iteratief proces opgemaakt. Het beleidskader mobiliteit vormt een kader voor het mobiliteitsbeleid en toekomstbeeld op de middellange termijn (10-15) jaar en tracht zo richting te geven aan het mobiliteitsbeleid van de stad voor minstens de komende twee legislaturen. De voorstellen van het circulatie- en parkeerplan vormen dan op korte termijn een tussenstap naar de visie op langere termijn.

Deze plannen vormen ook een kader voor toekomstige ontwikkelingen en infrastructuurprojecten in Herentals.

"De grote mobiliteitsuitdagingen kan de stad niet alleen oplossen. Samenwerking met buurgemeenten, andere overheden en mobiliteitspartners is de boodschap."

*Verkeersveiligheid voor iedereen
Bestuursakkoord CD&V - NVA, 2019 - 2024*

Herentals vandaag

Elke dag gebeuren er heel wat verplaatsingen in Herentals. Mensen vertrekken bijvoorbeeld naar het werk, zetten hun kinderen af op school, gaan naar de winkel of gaan op bezoek bij vrienden of familie. Bij elke verplaatsing wordt er een keuze gemaakt om te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer, met de wagen of met een combinatie van die vervoersmiddelen te gaan. Hoe ziet Herentals er vandaag uit en welke keuzes maken inwoners en bezoekers wanneer ze zich verplaatsen?

Verplaatsingsgedrag: Naar waar gaat al dat verkeer?

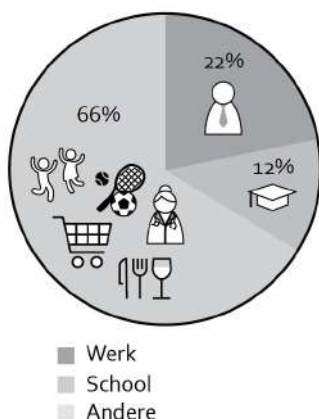
Dagelijks gebeuren er ongeveer 100.000 verplaatsingen in en van / naar Herentals.² Het gaat daarbij over inwoners die zich binnen Herentals verplaatsen, inwoners die zich naar hun werkplek verplaatsen of bezoekers, scholieren of werknemers die naar Herentals komen. Een derde van de verplaatsingen naar Herentals of vanuit Herentals bestaan uit reizen naar het werk. Verplaatsingen naar school vormen ongeveer een tiende van al die verplaatsingen. Dit betekent dat de overgrote meerderheid van alle dagelijkse verplaatsingen niets met school of werk te maken hebben. Het gaat dan wel over bestemmingen zoals bijvoorbeeld het ziekenhuis, winkels, restaurants, sportfaciliteiten of andere hobby's. De taartdiagrammen geven weer wat de verplaatsingsmotieven zijn voor verplaatsingen binnen, vanuit of naar Herentals.



² VVC (2019) Verkeersmodel Vlaanderen 4.2.1 Basissituatie 2017

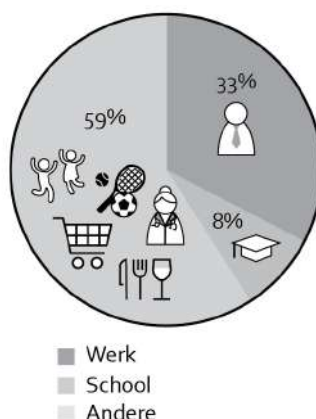
BINNEN HERENTALS

MOTIEF VERPLAATSINGEN



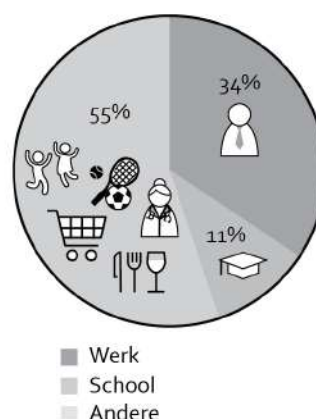
VAN HERENTALS

MOTIEF VERPLAATSINGEN



NAAR HERENTALS

MOTIEF VERPLAATSINGEN



FIGUUR 73: Verplaatsingsmotief Herentals²

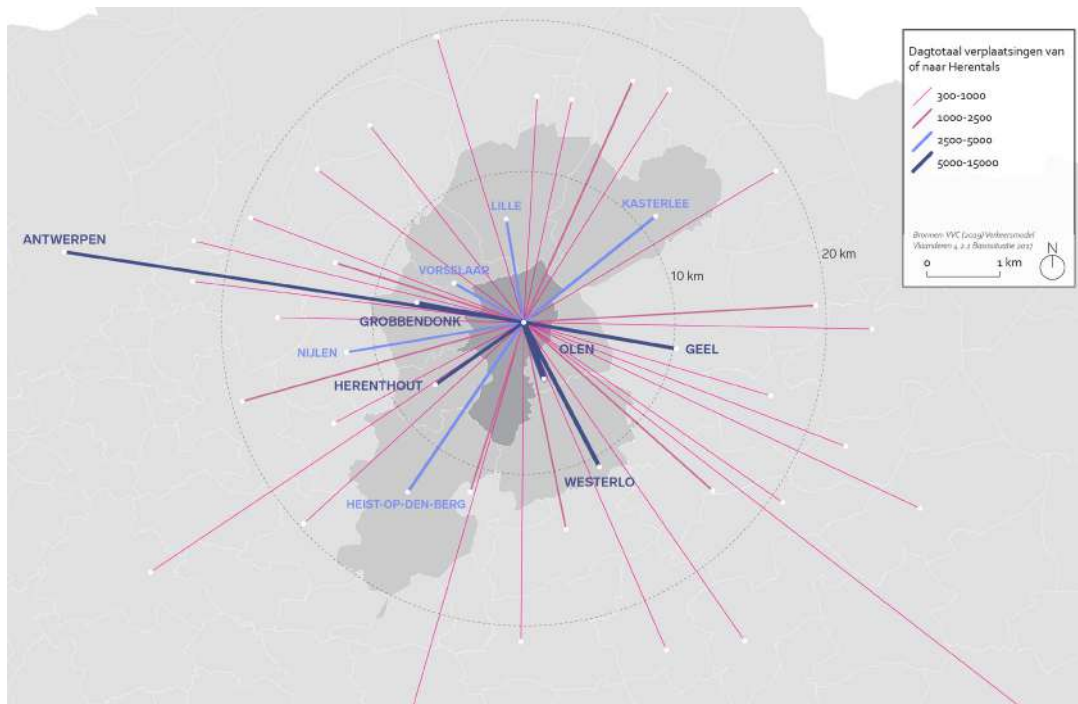
Het valt daarbij op dat de verplaatsingen binnen Herentals het kleinste aandeel functionele (zakelijke of onderwijsgerelateerde) verplaatsingen kent. Anderzijds trekt Herentals met 45 % wel veel verplaatsingen aan van buiten de stad.

Wanneer de verplaatsingsmotieven over heel Vlaanderen worden bekeken bestaat 29,25 % van de verplaatsingen uit functionele verplaatsingen (zakelijk of onderwijs). Vlaams onderzoek toont ook aan dat de verschillende types van verplaatsingen sterk tijdsgebonden zijn. Functionele verplaatsingen domineren sterk het verkeer tijdens de ochtendspits. Recreatieve verplaatsingen hebben hun grootste aandeel tijdens de avondspits.

In Vlaanderen zijn meer dan de helft van de verplaatsingen die gebeuren 5 km of korter.³ Ook in Herentals gebeuren de meeste verplaatsingen van en naar de meest dichtstbijzijnde gemeenten. De kaart hieronder geeft de verplaatsingsrelaties (verplaatsingen

van én naar andere gemeenten) met Herentals weer. De sterkste relaties worden gevonden met de buurgemeentes. Antwerpen en Geel springen naar voor als belangrijke verplaatsingsrelaties die geen rechtstreekse burens zijn. Het grootste deel van deze verplaatsingen gebeurt dus (in vogelvlucht) binnen een straal van 10 km rond Herentals.

³ Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2020), Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen 5.5



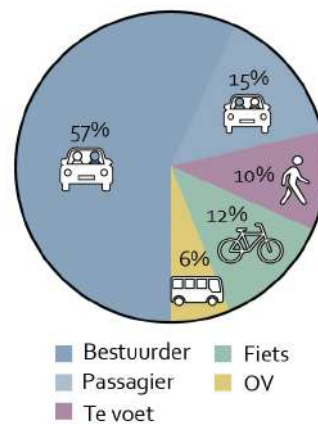
FIGUUR 74: verplaatsingsrelaties van en naar Herentals ⁵

Hoe gebeuren die verplaatsingen?

De afstand van verplaatsingen is bepalend voor de keuze voor een vervoersmiddel. Zo hebben actieve vervoerswijzen (te voet of met de fiets) een groter aandeel in korte afstandscategorieën. ⁴ 18 % van de verplaatsingen in Herentals zijn verplaatsingen binnen de gemeentegrenzen, die bijgevolg beperkt zijn in afstand. Gezien de meeste verplaatsingen ook gebeuren tussen Herentals en haar buurgemeenten lijkt er wel een potentieel te zijn voor actieve vervoersmiddelen en zeker de (elektrische) fiets.

De verdeling van de keuzes voor verschillende vervoersmiddelen wordt een modal split genoemd. Uit de modal split van Herentals blijkt dat de wagen duidelijk het favoriete

MODUS VERPLAATSGINGEN TOTAAL



FIGUUR 75: modal split binnen, vanuit en naar Herentals ⁴

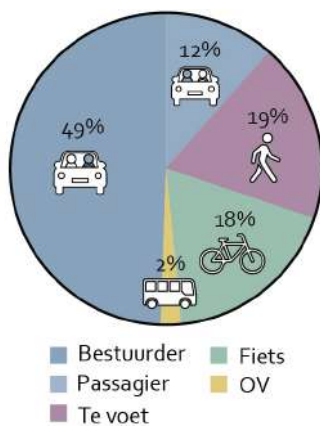
⁴ VVC (2019) Verkeersmodel Vlaanderen 4.2.1 Basissituatie 2017

⁵ Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2020), Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen 5.5

⁶ VVC (2019) Verkeersmodel Vlaanderen 4.2.1 Basissituatie 2017

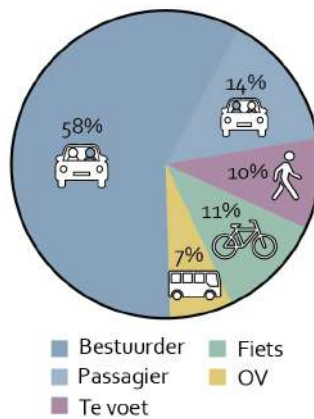
BINNEN HERENTALS

MODUS VERPLAATSINGEN



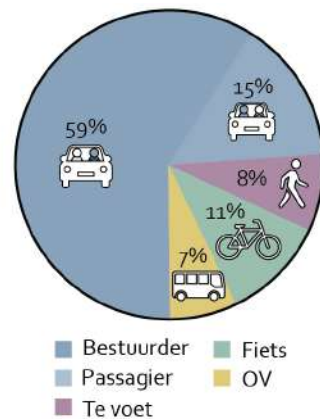
VAN HERENTALS

MODUS VERPLAATSINGEN



NAAR HERENTALS

MODUS VERPLAATSINGEN



FIGUUR 76: modal split Herentals, opgesplitst ⁴

vervoersmiddel is van inwoners en bezoekers.⁶

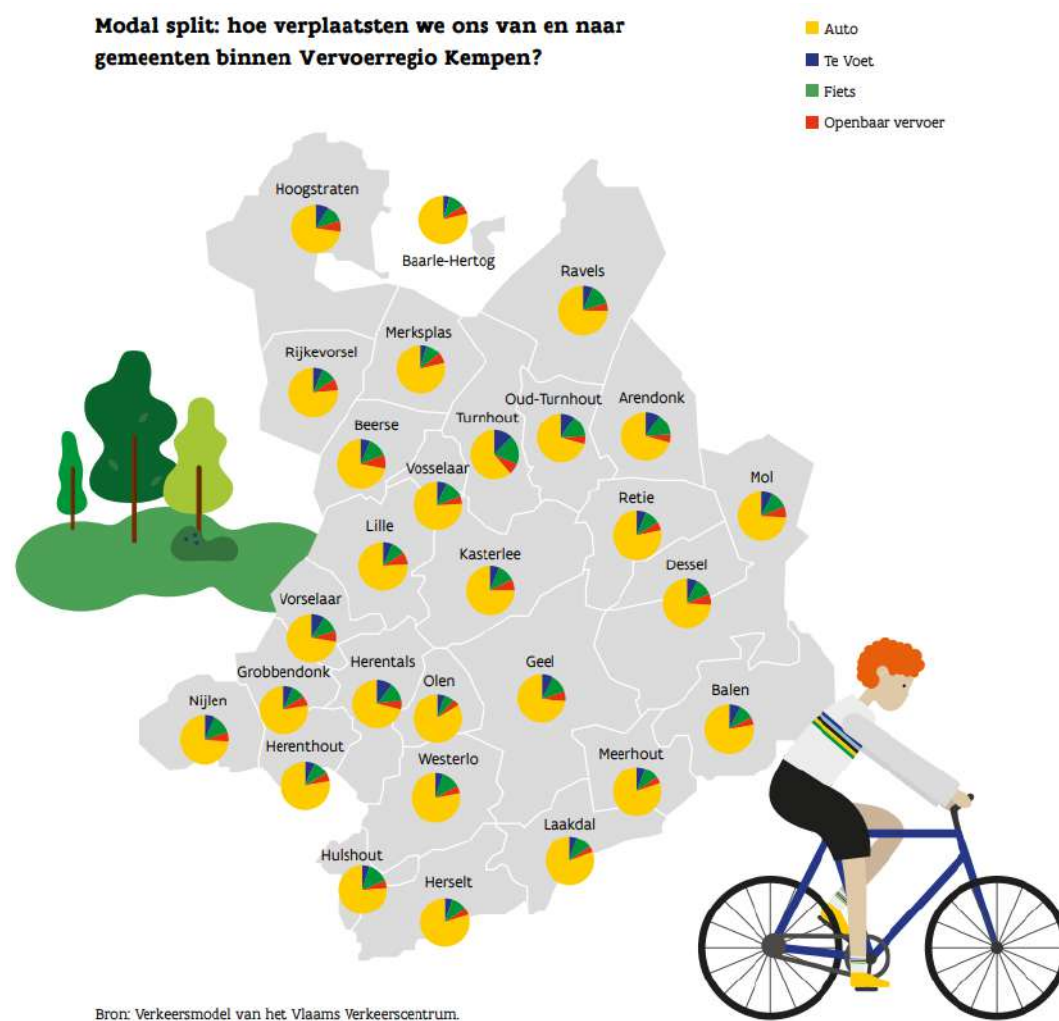
In 2017 gebeuren verplaatsingen binnen, naar en vanuit Herentals voor 72 % met de wagen. 22 % verplaatst zich te voet of met de fiets en slechts 6 % kiest voor het openbaar vervoer. De keuze voor de wagen is logisch omdat het een flexibel en comfortabel vervoersmiddel is, waarop onze infrastructuur is afgestemd. Fietzers en voetgangers hebben niet overal een comfortabele plek om te bewegen en het openbaar vervoer biedt vandaag nog niet hetzelfde comfort of de flexibiliteit van een personenwagen.

Uit de verplaatsingsrelaties werd duidelijk dat de meeste verplaatsingen die gebeuren relatief beperkt zijn in afstand. In die zin valt het op dat ook verplaatsingen binnen Herentals, die dus vrij kort zijn in afstand, grotendeels

met de wagen gebeuren. Wanneer de modal split enkel voor verplaatsingen binnen Herentals wordt bekeken stijgt het aantal voetgangers en fietsers. Toch blijft de wagen met meer dan 60% duidelijk het favoriete verplaatsingsmiddel, ook voor relatief korte ritten.

In 2020 gebeurden in Vlaanderen 65% van de verplaatsingen met de wagen.⁷ Herentals kent dus een iets grotere auto-afhankelijkheid dan het Vlaamse gemiddelde. Hieronder zien we de modal split per gemeente in de Vervoerregio Kempen. Het valt daarbij op dat alle gemeenten binnen de Kempen een gelijkaardige modal split kennen. De auto is daarbij het dominante vervoersmiddel, al is de auto-afhankelijk in verschillende gemeenten in de Kempen groter dan in Herentals.

⁷ Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2020), Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen 5.5



FIGUUR 77: modal split Vervoerregio Kempen ⁸

⁸ Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2020) Vervoerregio Kempen. Op weg naar een betere mobiliteit.

Beleving per weggebruiker

Elke persoon beleeft de ruimte op een andere manier, afhankelijk van de manier waarop zij of hij zich voortbeweegt. De aantrekkelijkheid van een modus hangt af van het gemak waarmee je je ermee kan verplaatsen in je omgeving. Via een eerste lezing van de verschillende netwerken komen eerste knelpunten en potenties aan het licht.

Voetgangers

Iedereen wordt vroeg of laat een voetganger: van zodra je je auto uitstapt, van je fiets stapt of uit de bus of trein stapt. Als voetganger heb je een grote sociale interactie en een sterke interactie met de omgeving. In de

binnenstad en dorpskernen is de dichtheid aan voetgangersbewegingen het hoogst.

Herentals bezit verschillende kernen waar de aanwezigheid van voorzieningen er voor zorgen dat verplaatsingen naar deze voorzieningen te voet kunnen gebeuren, gezien de korte afstanden. Dit wordt uitgedrukt in een walkability-score,⁹ die wordt weergegeven in de kaart op de volgende pagina. Deze score geeft een indicatie van de 'bewandelbaarheid' van de bebouwde ruimte op basis van de woondichtheid, de functiemix en de stratenconnectiviteit.



⁹ Vlaams Instituut Gezond Leven. (z.d.). Walkability. Gezond Leven. Geraadpleegd op 8 september 2021, van <https://walkability.marvin.vito.be/?lat=51.037939894299356&lon=4.240722656250001&zoom=10>

Het centrum van Herentals krijgt een hoge score omwille van de (relatief) hoge functiemix, woondichtheid en stratenconnectiviteit.

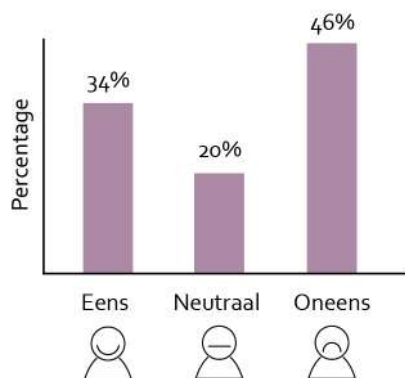
Noorderwijk kent een vrij goede stratenconnectiviteit, best wat voorzieningen (in combinatie met Olen), maar een vrij lage woondichtheid. In Morkhoven is de score lager omwille van minder voorzieningen, een lagere dichtheid en een beperkte stratenconnectiviteit.

Uit de walkability-kaart lijkt er, vooral in de binnenstad, een zeker theoretisch potentieel te zijn om verplaatsingen te voet te doen. Naast de nabijheid kan ook de staat van de infrastructuur en het veiligheidsgevoel een rol

spelen in de keuze om een verplaatsing te voet te maken.

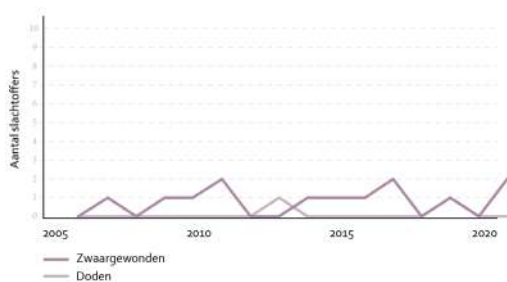
Het Agentschap Binnenlands Bestuur organiseert driejaarlijks een burgerbevraging waarin burgers bevraagd worden naar verschillende omgevingsindicatoren. Zo is er ook binnen Herentals een representatief staal van de inwoners van 17 tot en met 85 jaar bevraagd naar onder andere hun verplaatsingsgedrag.¹⁰ Daarin gaf 76 % van de bevraagde bevolking aan dat ze korte afstanden te voet of met de fiets afleggen. In de modal shift binnen Herentals vertaalt dat zich naar 19 % van de verplaatsingen die te voet gebeuren.

VOETPADEN IN GOEDE STAAT (2020)



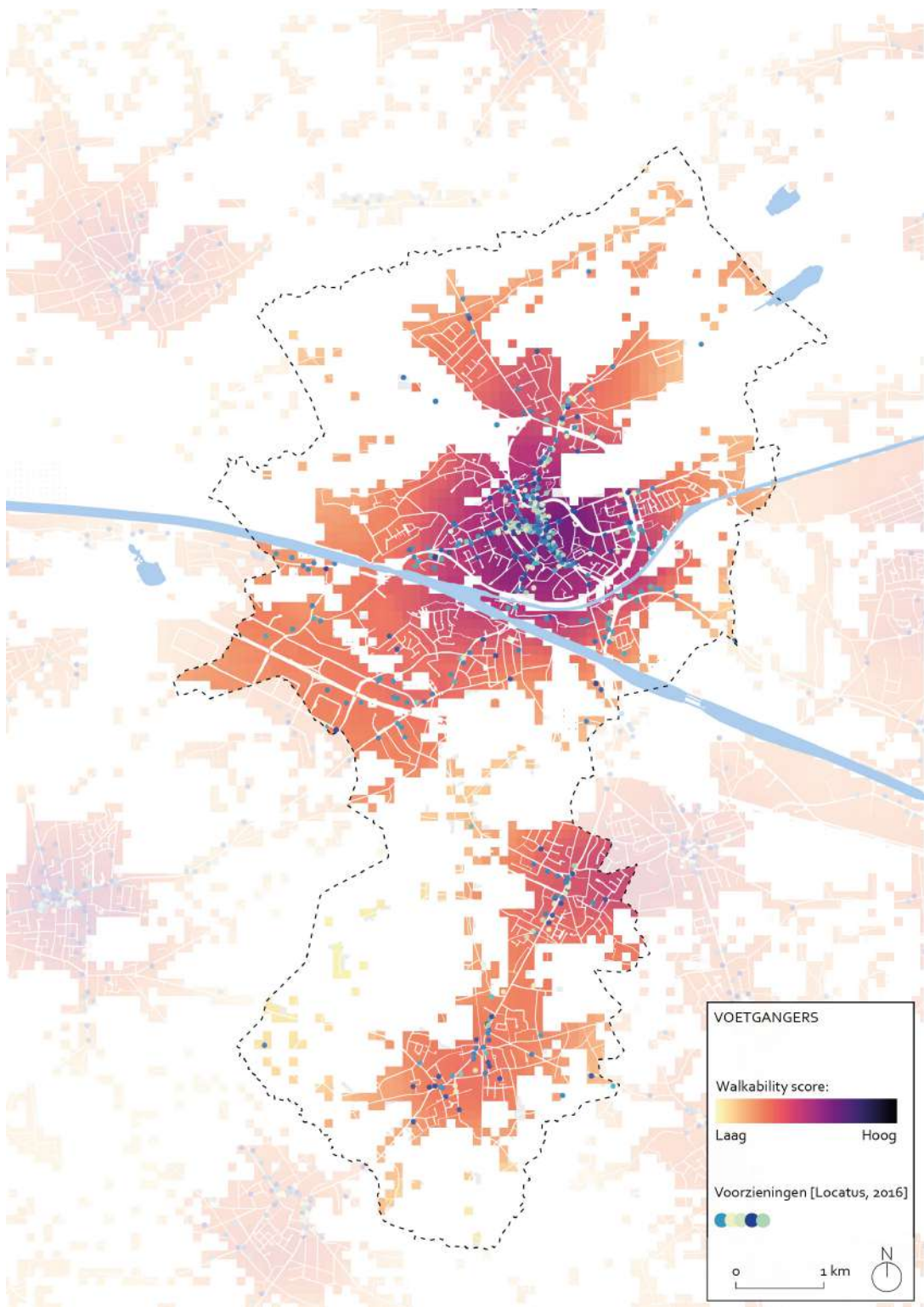
Wanneer het gaat over de staat van de voetpaden is bijna de helft (46%) van de bevraagde Herentalsenaars het er niet mee eens dat de voetpaden in goede staat zijn.⁶

VERKEERSSLACHTOFFERS BIJ VOETGANGERS



Jaarlijks worden er gemiddeld 1-2 zwaargewonden bij de voetgangers vastgesteld in Herentals. Ook is 39 % het er niet mee eens dat ze hun kinderen veilig naar school kunnen laten gaan. Om meer mensen te overtuigen korte verplaatsingen te voet te doen lijken de infrastructuur en de veiligheid twee prioriteiten.

¹⁰ Statistiek Vlaanderen (2021) Gemeente-Stadsmonitor Herentals



FIGUUR 78: Walkability-score Herentals

Fietsers

Fietsers kunnen zich op een gemakkelijke, snelle en gezonde manier verplaatsen. Het aandeel van de fiets in de modal split van Herentals is voorlopig nog vrij beperkt. Zeker voor de verplaatsingen binnen Herentals is er met een aandeel van 18 % nog veel ruimte voor verbetering om deze beperkte afstanden met de fiets af te leggen. Ook van en naar Herentals gebeuren veel verplaatsingen binnen een befietbare afstand. Toch kiest slechts een beperkt aandeel voor deze vervoersmodus.

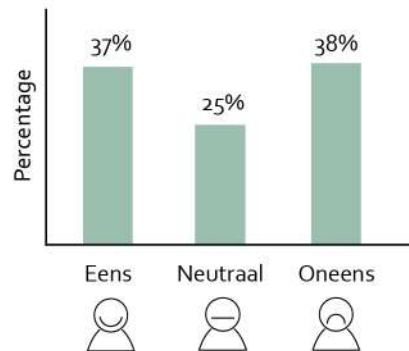
Naast de afstand zijn het ook de verbindingen, de kwaliteit van de routes, de weginfrastructuur en de conflicten met andere verkeerselementen die bepalen of we op de fiets springen. In Herentals bestaat het fietsnetwerk uit verschillende lagen, zoals

weergegeven in de kaart van het fietsnetwerk. De bovenste categorie zijn de fietssnelwegen die regionale verbindingen maken met andere steden. Op netwerkniveau komen verschillende fietssnelwegen samen in Herentals. Zo ontsluit dit netwerk de fietsers uit Herentals naar Turnhout, Geel (tot Leopoldsburg of Neerpelt), Hasselt, Aarschot, Lier en Antwerpen. Dit netwerk is nog niet volledig gerealiseerd en wordt verder uitgebouwd.

Vervolgens wordt het fietsnetwerk bepaald door het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF). Dit netwerk verbindt woonkernen en attractiepolen en bestaat uit hoofdroutes, functionele routes en alternatieve routes. Op netwerkniveau lijkt de selectie van het BFF de verschillende kernen goed te ontsluiten.



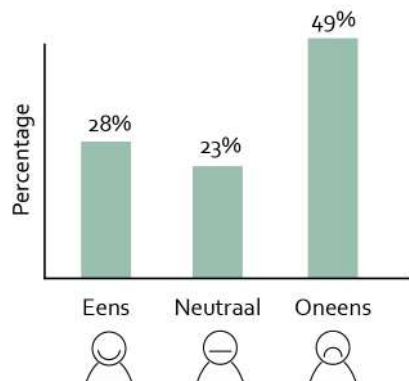
VEILIG FIETSEN IN DE GEMEENTE/BUURT (2020)



De selectie van dat fietsroutenetwerk, betekent niet dat dit ook vanzelf kwalitatieve fietsroutes zijn. De effectieve toestand van de fietsinfrastructuur kan ingeschat worden aan de hand van de fietsbarometer. Deze geeft de fietsroutes een score op basis van de fietsinfrastructuur (breedte, aanwezigheid tussenstrook, trilcomfort) en de verkeersintensiteit (intensiteit gemotoriseerd verkeer, effectieve snelheid gemotoriseerd verkeer).

Ook in het fietsrapport, ingevuld door inwoners van Herentals in 2019, kreeg het fietsnetwerk een negatieve beoordeling op vlak van beleving, infrastructuur en op vlak van communicatie.

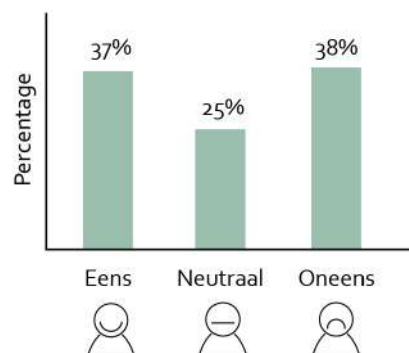
FIETSPADEN IN GOEDE STAAT (2020)



Op basis daarvan wordt duidelijk dat het geselecteerde netwerk niet overal veilig en comfortabel is voor fietsers. De kern van Herentals is daarbij een duidelijk knelpunt waarbij de routes niet afgestemd zijn op fietsers en het conflict met gemotoriseerd verkeer een onaangename situatie creëert. Ook in de kernen Noorderwijk en Morkhoven krijgen de fietsroutes op bepaalde segmenten zeer slechte scores.

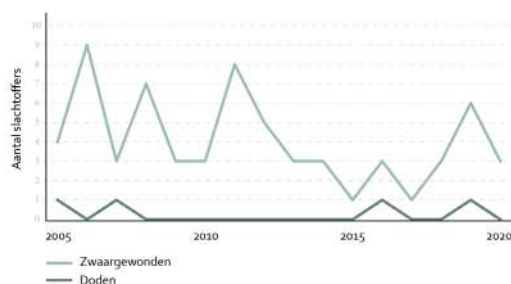
De evaluatie van Herentalsenaars lijkt deze netwerkanalyse te bevestigen. 49% van de correspondenten in de stadsmonitor is het er niet mee eens dat de fietspaden in goede staat verkeren en 38 % is het er niet mee eens dat men veilig kan fietsen in Herentals.

VOLDOENDE FIETSSTALLINGEN (2020)



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

VERKEERSSLACHTOFFERS BIJ FIETSERS



Tenslotte is ook het veiligheidsgevoel bepalend in de keuze om zich met de fiets te verplaatsen. Sinds 2010 zijn er jaarlijks meer dan 40 fietsongevallen in Herentals.¹¹ Het aantal zwaargewonden schommelt jaarlijks tussen 2 en 9. Ook zijn er tussen 2005 en 2020, 4 fietsers gestorven bij ongevallen.

Op de kaart van het fietsnetwerk zijn ook de fietsongevallen van 2017 weergegeven op kaart. De ongevallen zijn verspreid over heel de gemeente met de binnenstad en de Herenthoutseweg als hotspots.

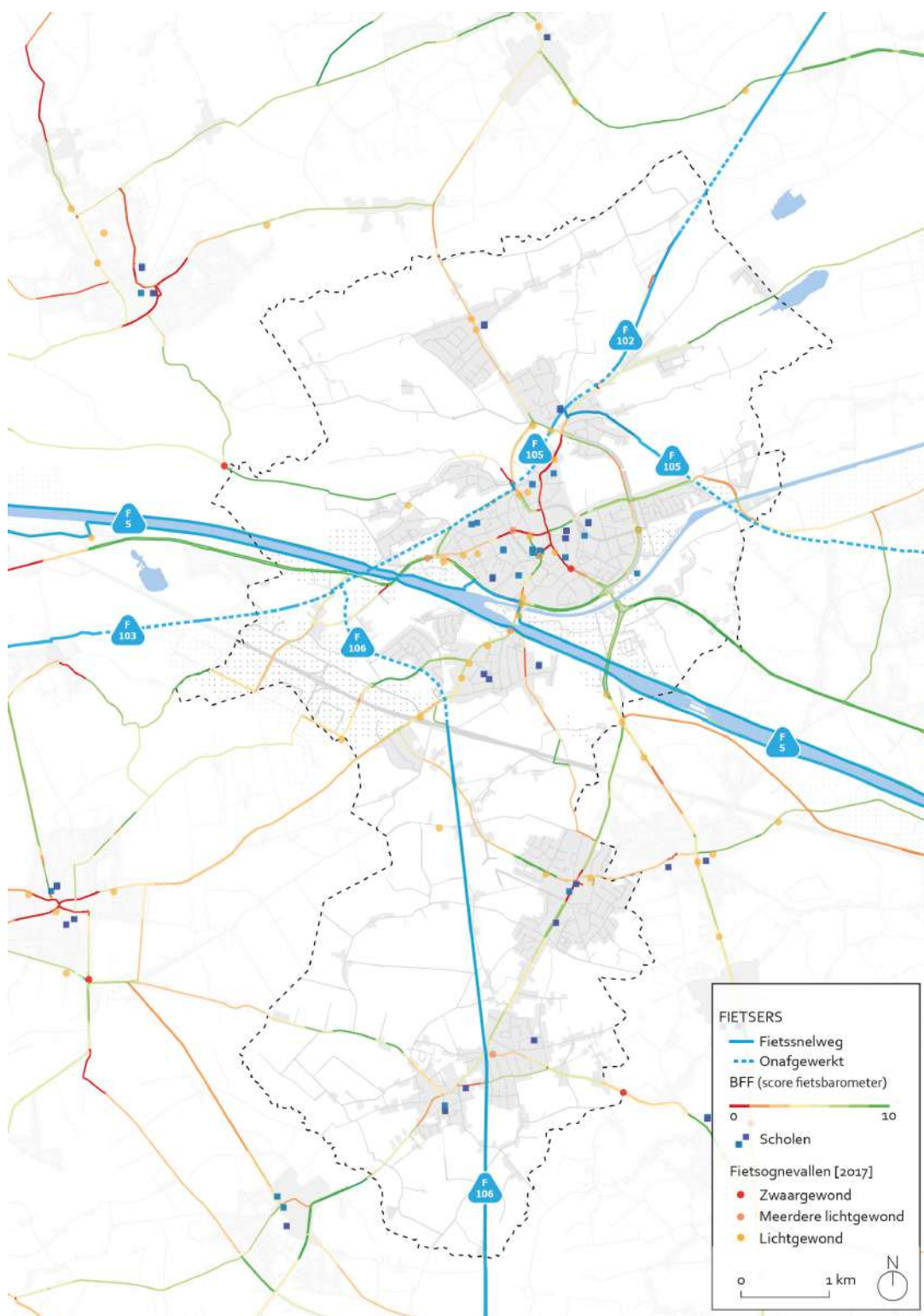
TREND: Steeds grotere diversiteit en snelheidsverschillen

90 % van de Herentalsenaars beschikt over een fiets. De traditionele fiets is een zeer handig vervoersmiddel om korte tot middellange afstanden mee af te leggen. Met de komst van plooi-fietsen, bakfietsen, cargobikes, elektrische fietsen en speedpedelecs kan de fiets ook steeds meer verplaatsingsbehoeftes opvangen. De plooi-fiets of de deelfiets vereenvoudigen het gecombineerd gebruik van fiets en openbaar vervoer. (Elektrische) bakfietsen laten toe om goederen of kinderen te transporteren zonder wagen. Elektrische fietsen en speedpedelecs laten toe om langere afstanden af te leggen maar maken fietsen ook toegankelijker voor eenieder. Ondertussen beschikt ook 32 % van de inwoners van Herentals over een elektrische fiets en 5 % over een bakfiets.

Naast allerlei fietsen worden in steden steeds meer Light Electric Vehicles (LEV) teruggevonden. Het betreft een groep van kleine, lichte en elektrische voertuigen die zich lenen voor korte verplaatsingen in de stad. Het bekendste voorbeeld zijn de elektrische deelsteps die reeds in verschillende Vlaamse steden en gemeenten voorkomen. Dit gamma aan zogenaamde micro-mobiliteit wordt aangevuld met nog andere voorbewegingstoestellen zoals skateboards of monowheels.

Een uitdaging in de volgende fase van dit plan zal eruit bestaan principes te formuleren die toelaten dat deze verschillende modi en snelheden naast elkaar kunnen bewegen in de stad.

¹¹ Federale politie – criminaliteitsstatistiek, via Provincie In Cijfers geraadpleegd op 03/01/2022 op <https://provincies.incijfers.be/databank>



FIGUUR 79: Fietsnetwerk Herentals

Trein- en busreizigers

Trein- en busreizigers kunnen op een betaalbare manier zowel korte als lange afstanden afleggen. In Herentals kiest echter slechts een klein aandeel voor de trein of de bus. Binnen Herentals vormt het station het belangrijkste knooppunt in het treinnet. Vanuit Herentals zijn er IC-verbindingen naar Lier (en Antwerpen), Brussel, Turnhout en Mol. Per werkdag stappen er zo bijna 4.000 reizigers op in het station Herentals.¹²

In de modal split van Herentals gebeurt slechts 6 % van de verplaatsingen met de trein of de bus. Dit kleine aandeel voor het openbaar vervoer kan een gevolg zijn van de lagere flexibiliteit, comfort en betrouwbaarheid die het openbaar vervoer kent ten opzichte van de wagen. Zo kent De Lijn in Vlaanderen een

stiptheid die jaarlijks schommelt tussen 45-53%.¹³

De kaart van het openbaar vervoernetwerk geeft schematisch weer welke haltes van het openbaar vervoer het meeste opstappers kennen, op basis van gegevens uit 2018.¹⁴ Daaruit wordt duidelijk dat het openbaar vervoer in Herentals een beperkt aantal 'hotspots' kent waar de meeste reizigers opstappen met daarnaast lagere cijfers aan de andere haltes. De busterminal aan het station van Herentals is daarbij duidelijk de belangrijkste halte met maandelijks bijna 13 000 opstappers (of ruw omgerekend dagelijks 400-500). Verder worden (relatief) veel opstappers geteld aan het AZ Sint-Elisabeth, de Grote Markt of de Kerkstraat. In Noorderwijk en Morkhoven kennen de belangrijkste haltes tussen de 200 en de 500 opstappers per maand. Ruw omgerekend komt dat overeen met een grootteorde van 5-20 opstappers per dag.

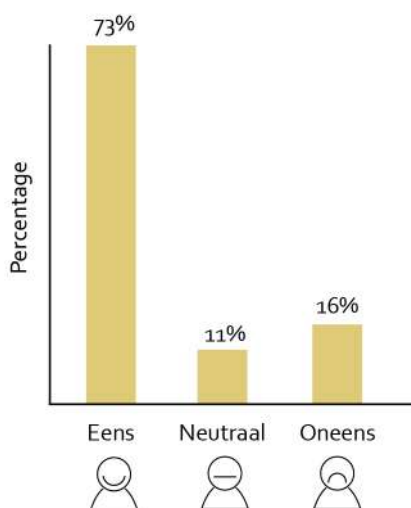


¹² Euro Immo Star. (2013). Studie stationsomgeving Herentals & Studie doorstroming R15: startnota.

¹³ Stiptheid De Lijn. (z.d.). Mobiliteitsraad. Geraadpleegd op 5 januari 2022, van <https://www.mobiliteitsraad.be/mora/thema/kerncijfers/mobiliteit-in-haar-omgeving/effecten-stiptheid-lijn>

¹⁴ Gegevens De Lijn

VOLDOENDE OPENBAAR VERVOER (2020)



Wanneer gevraagd wordt of er voldoende openbaar vervoer is in Herentals, antwoordt 73 % van de bevroagden in de stadsmonitor van wel. Toch maken in de praktijk weinig mensen gebruik van het openbaar vervoer. 1090 inwoners van Herentals beschikken over een abonnement van De Lijn, hetgeen overeenkomt met ongeveer 4 % van de inwoners.

Met het decreet Basisbereikbaarheid zijn er veranderingen op komst voor het openbaar vervoer in Vlaanderen. Het Decreet bekijkt het openbaar vervoer als een gelaagd model. Dit model is hiërarchisch opgebouwd en maakt onderscheid tussen het treinnet, het kernnet (regionale busverbindingen en trams), het aanvullend net (lokale busverbindingen tussen kleinere kernen) en het vervoer op maat (flexvervoer via busjes, deeltaxi's, deelfietsen). Er wordt verwacht dat dit nieuwe netwerk ten vroegste in 2023 in voege zal treden.

In de nieuwe lijnvoering van Herentals wordt een onderscheid gemaakt tussen het kernnet en aanvullend net. Om de belangrijkste lijnen efficiënter te kunnen inzetten verdwijnen ook een aantal andere, minder gebruikte, lijnen. Zo wordt het bedrijventerrein Klein Gent en Wolfstee niet langer ontsloten door regulier openbaar vervoer. Ook de lijn 150 die langs de Lierseweg rijdt, verdwijnt. Anderzijds krijgen Morkhoven en Noorderwijk een betere verbinding.

Cadanslijnen	Functionele lijnen
Mechelen – Heist-o/d-Berg – Herentals (<i>Vervoerregio Mechelen</i>) - Mechelen – Heist-o/d-Berg: Kernnet B - Heist-o/d-Berg – Herentals: Kernnet C	Wiekevorst – Hulshout – Westmeerbeek – Aarschot Hulshout – Voortkapel – Herentals Morkhoven – Noorderwijk – Voortkapel – Westerlo

Lier – Nijlen – Herentals: aanvullend net	Westerlo – Voortkapel – Herentals
Oostmalle – Lille – Herentals: aanvullend net	Snellijn Herentals – Antwerpen
Herentals – Westerlo – Laakdal – Tessenderlo	Turnhout – Tielen – Lichtaart – Olen – Herentals
- Herentals – Westerlo: kernnet C - Westerlo – Tessenderlo: aanvullend net	Nijlen – Bouwel – Herentals
Turnhout – Herentals – Aarschot – Leuven	Lichtaart – Herentals – Vorselaar
- Turnhout – Herentals: aanvullend net - Herentals – Aarschot: Kernnet C	Herentals – Westerlo – Tongelsbos
Aarschot – Leuven: aanvullend net	Herentals – scholen Malle
Snelbus Antwerpen – Massenhoven – Herentals: kernnet B	Berchem – Broechem – Herentals (<i>Vervoerregio Antwerpen</i>)
	Turnhout – Poederlee – Herentals

Een andere verandering aan het netwerk is het principe van Hoppinpunten. In het decreet Basisbereikbaarheid wordt het principe van combimobiliteit voorgesteld waar reizigers verschillende vervoersmiddelen combineren om op hun bestemming te geraken. Dit moet een vlot en duurzaam alternatief bieden aan het gebruik van de eigen wagen (voor de hele reis). Die alternatieven worden gebundeld in Hoppinpunten. Een Hoppinpunt is veel meer dan een halte. Het zijn overstappunten waar een divers aanbod van vervoersmogelijkheden beschikbaar is voor de reiziger en dat bij voorkeur ook voorzien is met extra diensten.

Voorlopig zijn er 4 locaties geselecteerd om uitgebouwd te worden tot lokale Hoppinpunten:

- Station Herentals
- Centrum Noorderwijk (Ring thv Dorpshuis)
- Herenthoutseweg-Toekomstlaan
- Omgeving Morkhoven (kruispunt Morkhovenseweg-Voortkapelseweg-Molenstraat)

TREND: VERVOER OP MAAT

Om tot een efficiënter openbaar vervoer te komen wordt in het decreet basisbereikbaarheid ingezet op een vraaggericht openbaar vervoer. In dat systeem moet het regulier openbaar vervoer niet langer alle verspreide vervoersvragen trachten op te vangen maar worden de middelen gebundeld op de drukste assen. Zo kan er op die assen een betere dienstverlening komen met een hogere frequentie. Op plekken met zeer lokale en specifieke vervoersvragen moet 'vervoer op maat' de oplossing bieden. Het betreft onder andere pendelbussen, deelfietsen, deelauto's en collectieve taxi's. Het 'vervoer op maat' wordt gecoördineerd door de Mobiliteitscentrale. Deze centrale zal reizigers helpen bij het plannen van hun verplaatsing. Indien er geen openbaar vervoer beschikbaar is kan er via de Mobiliteitscentrale een rit gereserveerd worden. Dit netwerk wordt uitgewerkt binnen de Vervoerregio.

voertuigen hebben verschillende voordelen: ze stoten geen schadelijke stoffen uit en zijn stiller dan normale bussen. De Lijn onderzoekt momenteel diverse denksporen voor de meest realistische en haalbare implementatie in verschillende fases. De actuele doelstelling is een gefaseerde indienstname van elektrische bussen vanaf 2023.¹⁵

In verschillende Europese steden wordt inmiddels geëxperimenteerd met zelfrijdende shuttles. Werken met de autonome toestellen zou in theorie veiliger, betrouwbaarder, goedkoper en duurzamer kunnen zijn.¹⁶ De technologie staat echter nog niet op punt en omwille van de veiligheid gebeuren de meeste experimenten dan ook met lage snelheden. Ook De Lijn volgt deze trend op maar stopte de ontwikkeling van een zelfrijdend toestel omdat de technologie op heden niet voldoende ontwikkeld is om veilig te kunnen rijden in steden.¹⁷

TREND: ELEKTRISCHE EN ZELFRIJDENDE BUSSEN

Net zoals bij personenwagens wordt er ook bij bussen een overgang waargenomen naar elektrische toestellen en wordt er ook geëxperimenteerd met zelfrijdende bussen. Het Vlaams regeerakkoord formuleert de ambitie om in 2025 de stadskernen alleen nog emissievrij te bedienen.

Momenteel lopen in Antwerpen en Leuven proefprojecten met elektrische bussen. De

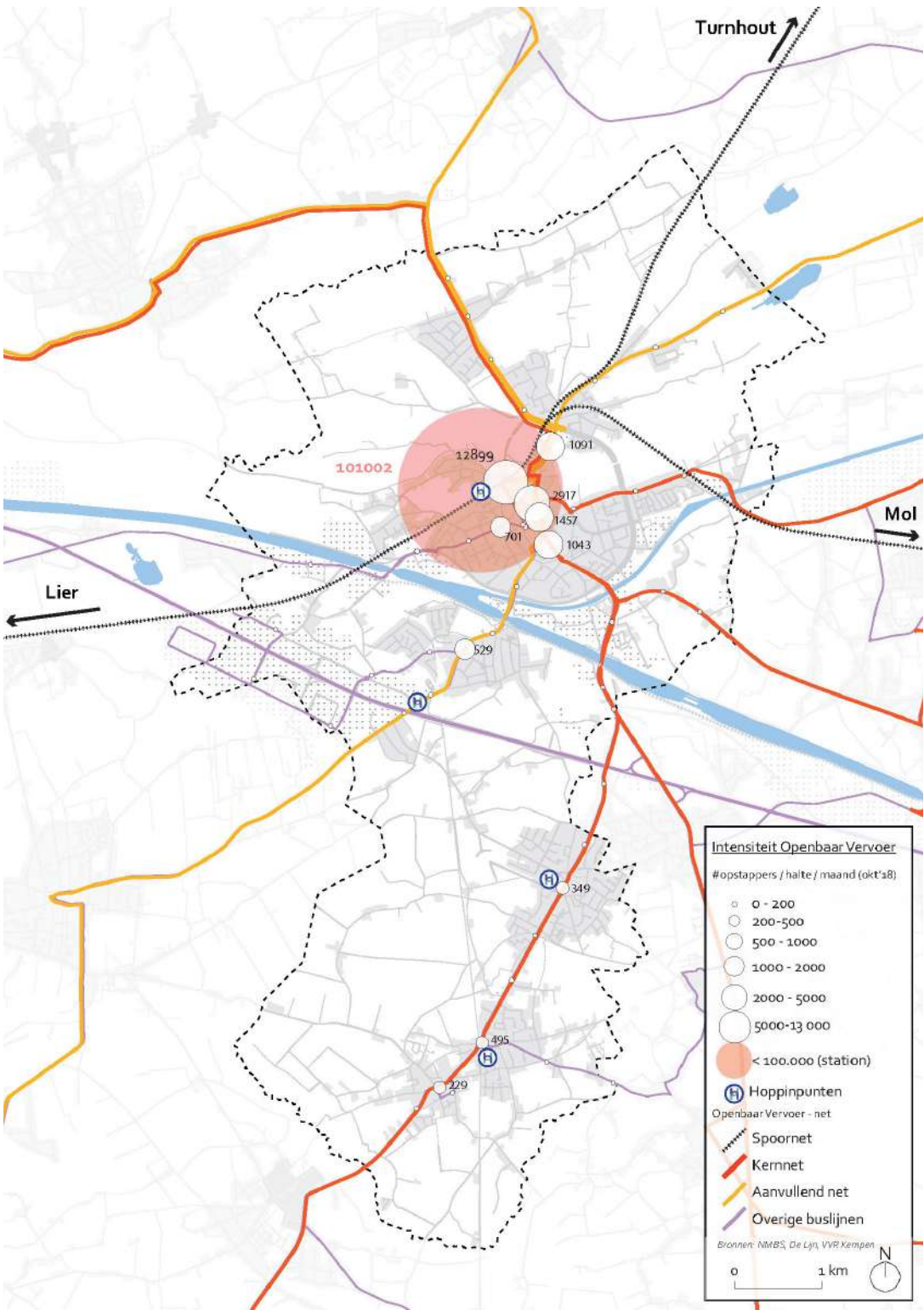
"Een modal shift naar wandelen, fietsen en openbaar vervoer, en elektrificatie van het (kleinere) wagenpark staan daarbij centraal."

*Toekomstbeeld keuze voor alternatief vervoer
Energie- en klimaatplan Herentals, 2021*

¹⁵ De Lijn. (z.d.). E-BUSSEN: DE LIJN GAAT VOLOP VOOR GROEN. Geraadpleegd op 4 januari 2022, van <https://www.delijn.be/nl/overdelijn/organisatie/toekomst-waarden/e-bus/>

¹⁶ Apur (2018) Impacts and potential benefits of autonomous vehicles

¹⁷ Belghmidi, L. (2020, 18 november). Zelfrijdende bus nog niet voor morgen: De Lijn stopt ontwikkeling omdat technologie (nog) niet goed genoeg is. [vrt.nws.be](https://www.vrt.nws.be/vrtnws/nl/2020/11/18/de-lijn-stopt-met-de-ontwikkeling-van-de-zelfrijdende-bus/). Geraadpleegd op 5 januari 2022, van <https://www.vrt.nws.be/vrtnws/nl/2020/11/18/de-lijn-stopt-met-de-ontwikkeling-van-de-zelfrijdende-bus/>



FIGUUR 8o: Netwerk openbaar vervoer

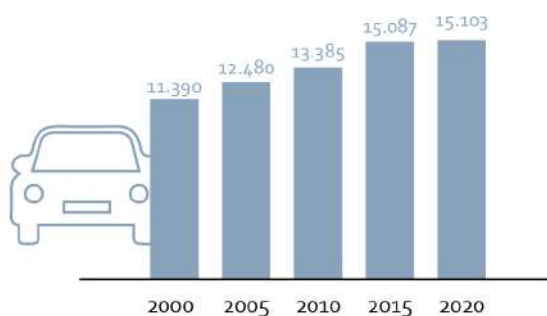
Autobestuurders en -passagiers

Vandaag is de wagen duidelijk het favoriete vervoersmiddel in Herentals. Zelfs voor verplaatsingen binnen de eigen gemeente kiest 61 % de wagen. Als flexibel, snel en

comfortabel vervoersmiddel is de wagen een aantrekkelijke keuze. De wagen heeft echter een grote impact op de leefbaarheid van Herentals. De wagen zorgt namelijk voor luchtvervuiling, geluidsoverlast en kan leiden tot verkeersonveiligheid.



AANTAL INGESCHREVEN PERSONENWAGENS
(INCL. BEDRIJGSWAGENS)



In Herentals stijgt het aantal ingeschreven personenwagens jaar na jaar, al lijkt er vanaf 2015 een stagnatie op te treden rond de 15.000 wagens. Die wagens bestaan voor 96% uit voertuigen die werken op fossiele brandstoffen. De evolutie naar hybride of elektrische wagens is voorlopig nog niet zichtbaar in de bestaande cijfers.

Ook het gebruik van deelwagens is nog niet te zien in de cijfers. Een structureel aanbod aan deelwagens bestaat ook nog niet in Herentals maar in samenwerking met het IOK wordt er gewerkt aan de introductie van een autodeelsysteem.

Het grote aandeel verplaatsingen met de wagen en het grote aantal autobezitters zorgt dat er veel vraag naar parkeerplaatsen is. In de binnenstad van Herentals wordt met 3.800 plaatsen een zeer groot parkeeraanbod teruggevonden.¹⁸ De parkeercapaciteit is verspreid over heel de kern, tot en met (betalend) op de Grote Markt.

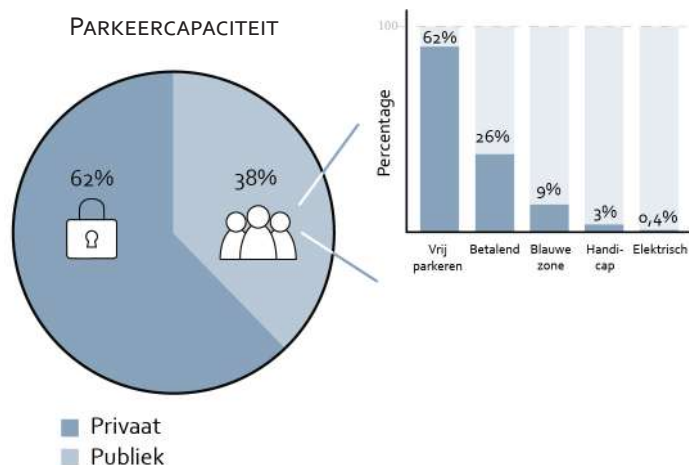
Deze grote parkeercapaciteit eist veel (verharde) ruimte op, ten koste van andere functies. Een groot deel (62 % of 2.400 parkeerplaatsen) van die capaciteit wordt ingevuld met privaat parkeren. Van de publieke parkings is het grootste deel (62%) beschikbaar voor vrij parkeren. Slechts 35 % van de parkeerplaatsen is betalend of blauwe zone.

De aanwezigheid van parkeerplaatsen in steden genereert ook (zoek)verkeer.¹⁹ Hoe automobilisten zich in de praktijk verplaatsen door Herentals zal onderzocht worden in de uitwerkingsfase van het mobiliteitsplan.

Hieronder geeft de kaart alvast de bestaande wegcategorisering weer. De wegcategorie

bepaalt in theorie welke rol die weg in het netwerk opneemt. Ontsluitingswegen zijn bedoeld voor lokaal verkeer, terwijl andere wegen fungeren als bovenlokale verbindingswegen. Uit de bestaande categorisering lijkt het alvast de bedoeling dat bovenlokaal verkeer, dat niet in de kern van Herentals moet zijn, gebruik maakt van de ring (R15). De verschillende lokale wegen type II, bieden 5 verschillende invalswegen om de kern van Herentals te betreden met gemotoriseerd verkeer. Deze selectie helpt het lokken van autoverkeer naar het stadshart in de hand. De kernen van Morkhoven en Noorderwijk worden ontsloten door een lokale weg type II.

Deze categorisering zal herzien worden door Vlaanderen, de Vervoerregio en de stad in functie van de nieuwe wegcategorisering. In kader van de opmaak van de synthesesnota van het regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregio Kempen wordt hier een ontwerp verwacht in 2022. Ook voor vrachtverkeer kan er een categorisering van routes worden opgemaakt om het vrachtverkeer te sturen. Een dergelijke categorisering bestaat nog niet



¹⁸ Op basis van een inventarisering uitgevoerd door de stad zelf.

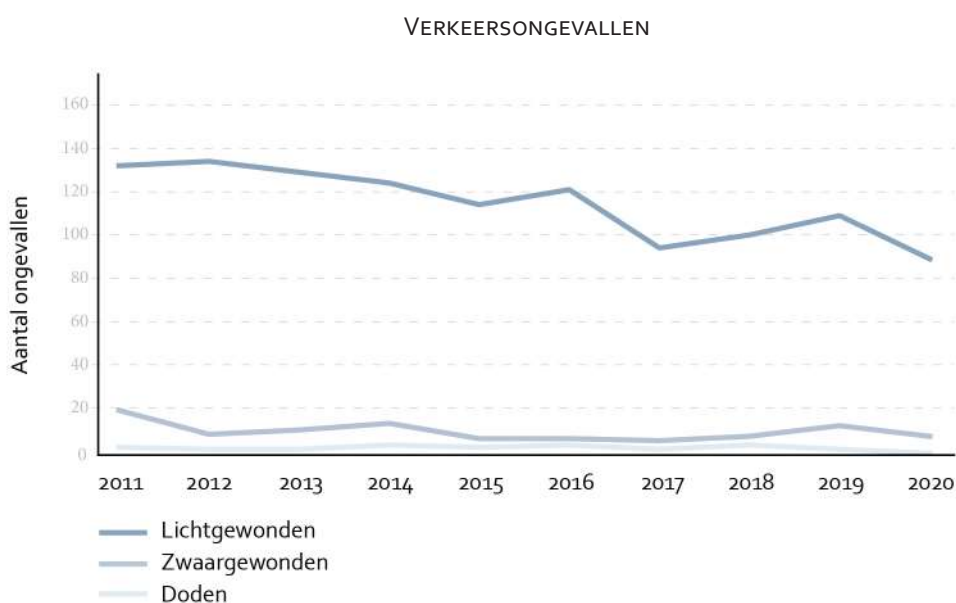
¹⁹ Shoup, D. (2017). The high cost of free parking: Updated edition. Routledge

van Herentals. Op regionaal niveau wordt een ontwerp verwacht in de synthesenota van het regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregio Kempen.

Het autogebruik heeft wel een duidelijke impact op de verkeersveiligheid. Jaarlijks vinden er meer dan honderd verkeersongevallen met letsel plaats in Herentals. De grote meerderheid van die ongevallen zijn auto-ongevallen.²⁰

TREND: DEELAUTO'S EN MOBILITY AS A SERVICE (MAAS)

Deelmobiliteit kan een toegankelijk en betaalbaar alternatief vormen voor de personenwagen. Het heeft ook potentieel om de parkeerdruk te verlagen doordat het een veel efficiëntere manier is om parkeerplaatsen te gebruiken. Mensen met een abonnement op een deelwagen kiezen ook bewuster hun vervoersmodi. Doordat de wagen per rit wordt betaald, vermijden ze ook de wagen wanneer het kan. Daarnaast kan één deelwagen 5 tot 10 personenwagens vervangen, hetgeen een grote impact heeft op de parkeerbehoefte.²¹



²⁰ Statbel via <https://provincies.incijfers.be/databank>

²¹ Autodelen.net

TREND: ELEKTRISCHE WAGENS

Elektrische wagens zorgen voor minder luchtvervuiling en minder uitstoot dan wagens op fossiele brandstoffen. Vanuit die insteek streeft de Vlaamse Regering er naar om tegen 2029 geen diesel- en benzinewagens meer te verkopen. Toch moeten de positieve effecten van elektrische wagens genuanceerd worden. Verschillende nadelen van auto's op fossiele brandstof blijven namelijk geldig voor elektrische wagens: files, uitstoot van fijnstof,²² geluidsoverlast en een grote ruimte inname.²³ Daarnaast is de impact op het klimaat ook afhankelijk van de wijze waarop de elektriciteit wordt opgewekt.

Elektrische wagens zullen de fileproblemen in Vlaanderen dus niet oplossen maar gezien de ambities van de Vlaamse Regering kan er best onderzocht worden welke rol ze zullen spelen in ons mobiliteitssysteem. Om een transitie naar elektrische wagens mogelijk te maken zijn er namelijk heel wat laadpalen nodig. Het is daarbij belangrijk hoe die worden ingepland. De elektrificatie van het wagenpark kan een hefboom zijn om ons ruimtegebruik te reorganiseren.²⁴ Zo kunnen laadvoorzieningen gegroepeerd worden om zo op andere plekken publieke ruimte opnieuw ter beschikking te stellen van omwonenden en ruimte te maken voor vergroening en ontharding.

TREND: ZELFRIJDENDE AUTO'S

De auto evolueert naar een vervoersmiddel dat steeds meer handelingen zelf kan verrichten. Er wordt gesproken van verschillende niveaus van autonomie. Op niveau 0 heeft de wagen sensoren die botsingen kunnen voorkomen. Op niveau 5 neemt de wagen alles over en wordt de bestuurder een passagier. Vandaag zitten veel wagens al op niveau 2 en 3 maar wordt er sterk ingezet op het ontwikkelen van bijna volledig autonome wagens. De doorbraak van elektrische wagens op de markt wordt verwacht in de jaren 2030.²⁵

De vraag blijft echter welke impact autonome wagens zullen hebben op onze mobiliteit. Onderzoek heeft aangetoond dat zelfrijdende wagens kunnen leiden tot meer autoverplaatsingen. Mensen zullen namelijk nog vaker voor de wagen kiezen omwille van het gemak en de dalende verzekeringskosten. Een mogelijke oplossing zit in het delen van zelfrijdende wagens. In theorie zijn er zo minder auto's en minder parkeerplaatsen nodig. In praktijk is een mogelijk neveneffect dat de wagens leeg zullen rondrijden terwijl ze wachten op een passagier, om zo geen betalende parkeerplaats in te nemen.²⁶ Experts stellen daarom dat er nu al nagedacht dient te worden over hoe deze evoluties worden georganiseerd, zodat de technologie het beleid niet inhaalt.²⁷

²² Gould, J., & Golob, T.F. (1998) Clean air forever? A longitudinal analysis of opinions about air pollution and electric vehicles. Transportation Research Part D: Transport and Environment, 3 (3), p157-159

²³ Campello-Vincente, H., Peral-Orts, R., Campillo-Davo, N., & Velasco-Sanchez, E. (2017). The effect of electric vehicles on urban noise maps. Applied Acoustics, 116, p59-64

²⁴ Open brief Vlaams Bouwmeester, Elektrisch rijden: hefboom voor ruimtelijke transitie, 25.11.2021

²⁵ <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2018/11/02/zelfrijdende-auto-dag-1/>

*"Voor lange afstanden doen
we een beroep
op het openbaar vervoer of
elektrische (deel-)wagens
die op hernieuwbare
energie rijden. Zero-
emissievoertuigen zijn dan
immers de norm geworden."*

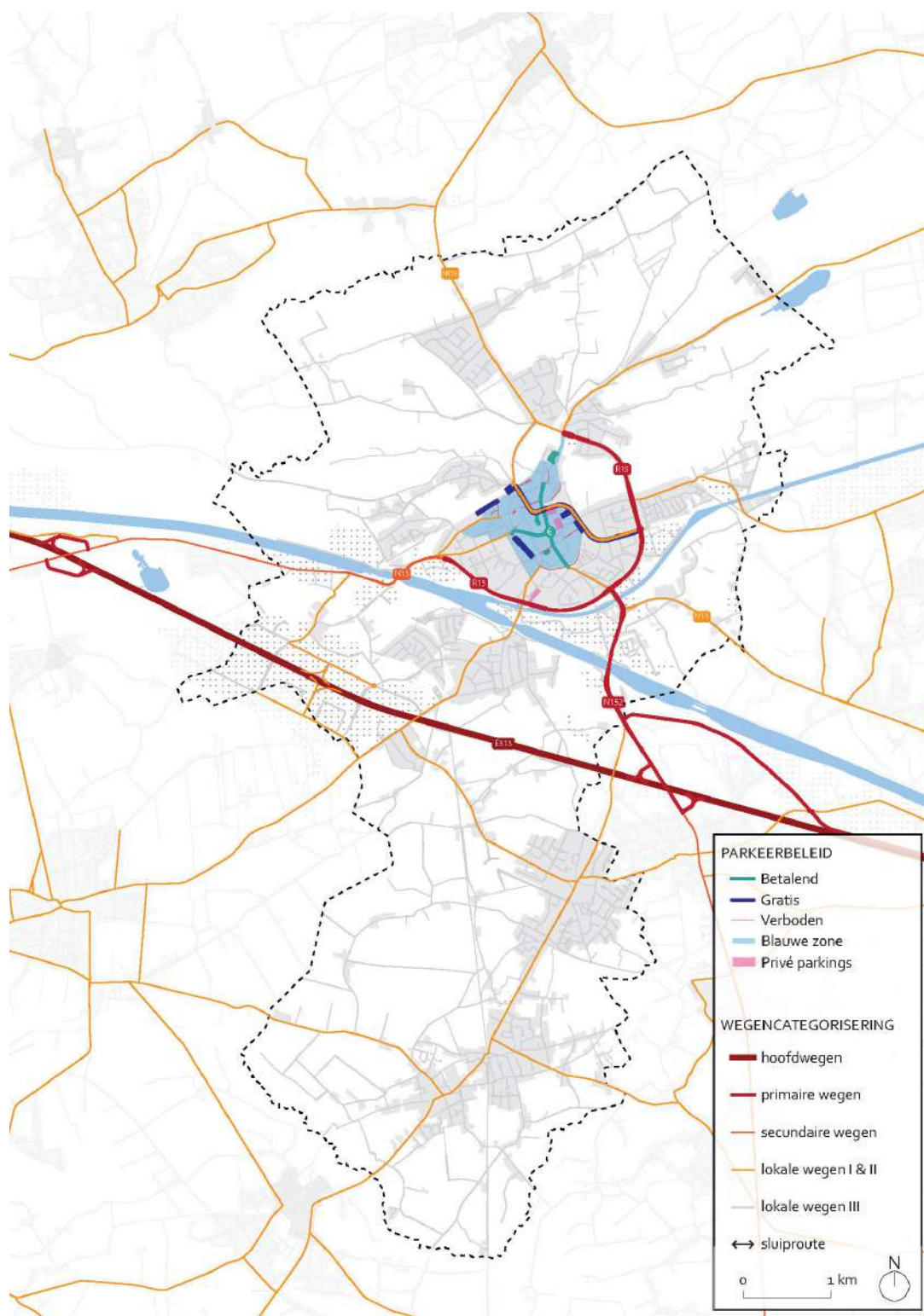
*Toekomstbeeld Keuze voor alternatief vervoer
Energie- en klimaatplan Herentals, 2021*

113



²⁶ Zelfrijdende auto's: utopie of dystopie, Frankx, L., 2021, Federaal Planbureau

²⁷ <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2018/11/02/zelfrijdende-auto-dag-3/>



FIGUUR 81: Wegencategorisering Herentals en parkeerbeleid binnenstad

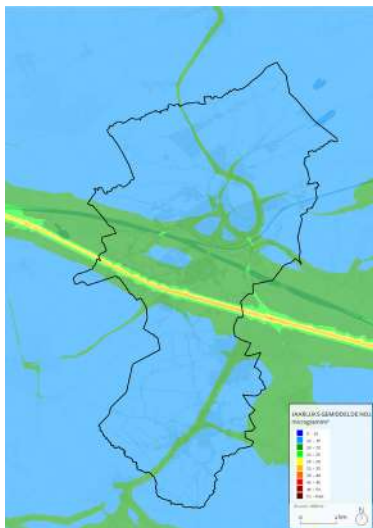
Gevolgen voor onze gezondheid?

Het grote aantal verplaatsingen binnen en rond Herentals dat met de wagen gebeurt, heeft gevolgen voor de omgeving waarin mensen wonen, naar school gaan, werken en recreëren. Naast het grote aantal ongevallen dat er elk jaar gebeurt, lijdt ook de luchtkwaliteit er sterk onder en genereert dit verkeer ook serieuze geluidsbelasting. De weg van de hoogste categorie, de E313, kent de hoogste intensiteit en ook de grootste uitstoot en geluidsbelasting. Deze resultaten zijn enigszins te verwachten. Zorgwekkender is de luchtkwaliteit binnen de kernen van Herentals. De slechte luchtkwaliteit en grote geluidsbelasting die op de ring worden teruggevonden zetten zich verder tot op de

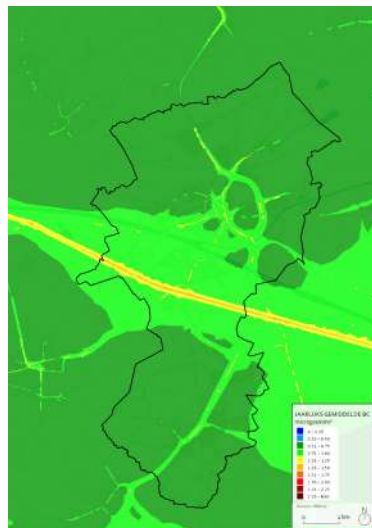
grote markt van Herentals.

De inrichting van de omgeving heeft een grote impact op de gezondheid en het welzijn van haar bewoners. Fijn stof en geluidsoverlast zijn de twee factoren die de gezondheidsimpact vanuit onze omgeving het sterkst bepalen.²⁸ Recente studies hebben aangetoond dat pieken in luchtvervuiling een trigger kunnen zijn voor depressie of burn-out.²⁹ De luchtvervuiling treft de kinderen het hardst. Zij nemen 4x meer vervuilde lucht op en door hun ontwikkeling zijn hun luchtwegen kwetsbaarder en hun afweermechanismes nog niet volledig ontwikkeld.³⁰

**JAARLIJKS GEMIDDELTE
STIKSTOFDIOXIDE (NO₂)**



**JAARLIJKS GEMIDDELTE BLACK
CARBON (BC)**



GELUIDSBELASTING WEGVERKEER



²⁸ Departement Omgeving (2020) Ontwerpen van toekomstbestendige en gezonde woonomgevingen: Eindrapport,

²⁹ Onafhankelijke ziekenfondsen, (2021) Kortstondige blootstelling aan omgevingsluchtverontreiniging en arbeidsongeschiktheid en zorggebruik: wetenschappelijke synthese

³⁰ <https://www.vmm.be/data/methodiek-luchtkwaliteitsmodellen/welke-bevolkingsgroepen-zijn-het-gevoeligst-voor-de-gezondheidseffecten-van-luchtverontreiniging>



116

STADT- UND LÄNDELMUSEUM WÜRZBURG

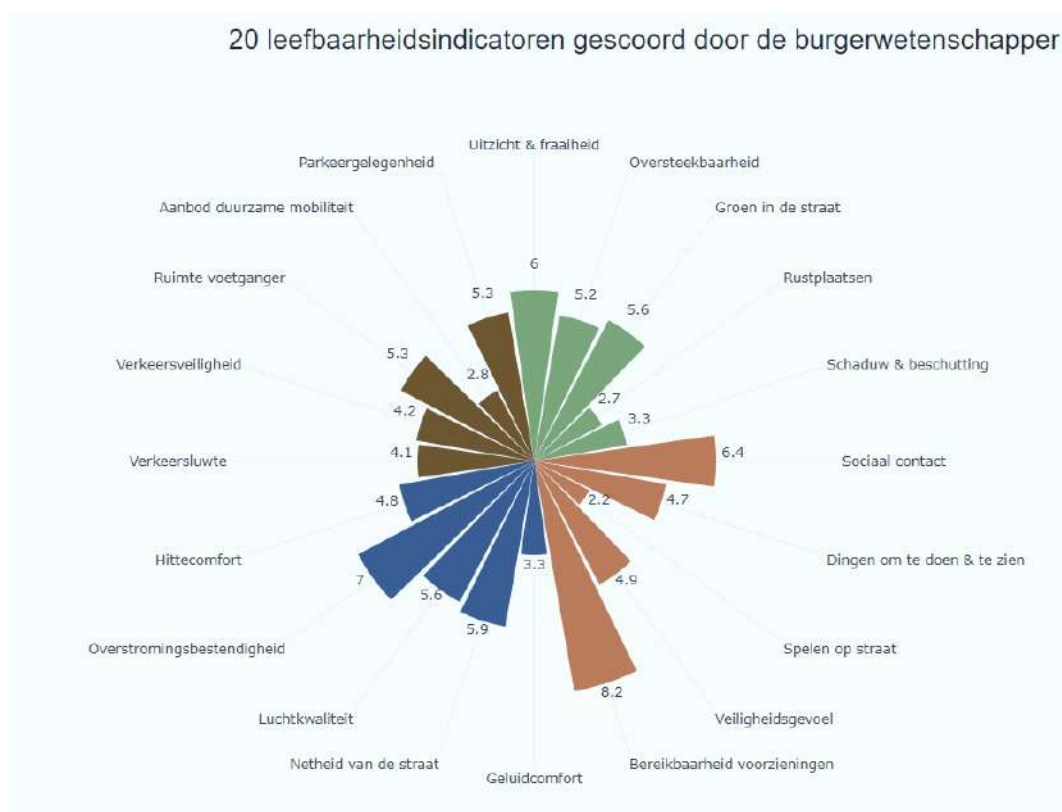
TREND: CITIZEN SCIENCE EN LEEFBAARHEIDSMONITOR

Gegevens over onze leefomgeving worden steeds vaker verzameld door geëngageerde burgers die via georganiseerde campagnes de staat van de luchtkwaliteit, het verkeer of de biodiversiteit in kaart trachten te brengen. Dit principe krijgt de term burgerwetenschap of citizen science. Zo werd in de campagne van *curieuzeneuzen* de luchtkwaliteit in Vlaanderen in kaart gebracht door 20 000 inwoners een eenvoudige meetopstelling te laten installeren.

Via de campagne van Straatvinken werden inwoners gevraagd om het verkeer in hun straat te meten en de leefbaarheid

te beoordelen. De leefbaarheid van de omgeving werd beoordeeld op basis van 20 leefbaarheidsindicatoren. In Herentals hebben 25 inwoners hun straat beoordeeld. Het resultaat wordt weergegeven hieronder.

De scores worden gegeven op een schaal van 10. In die zin scoort Herentals niet goed op vlak van leefbaarheid. Zo worden er zeer lage scores gegeven voor de indicatoren 'Geluidscomfort', 'Spelen op straat', 'Rustplaatsen' en 'Aanbod duurzame mobiliteit'. De resultaten moeten natuurlijk gekaderd worden binnen een zeer kleine steekproef en zijn niet representatief. Toch geven ze een eerste indicatie van het gevoel dat er in Herentals heerst rond een aantal thema's.



FIGUUR 82: leefbaarheidsindicatoren Herentals, Straatvinken, via <https://straatosfeerpublic.straatvinken.be/>





TERUGBLIK OP DE PARTICIPATIE

PARTICIPATIE?

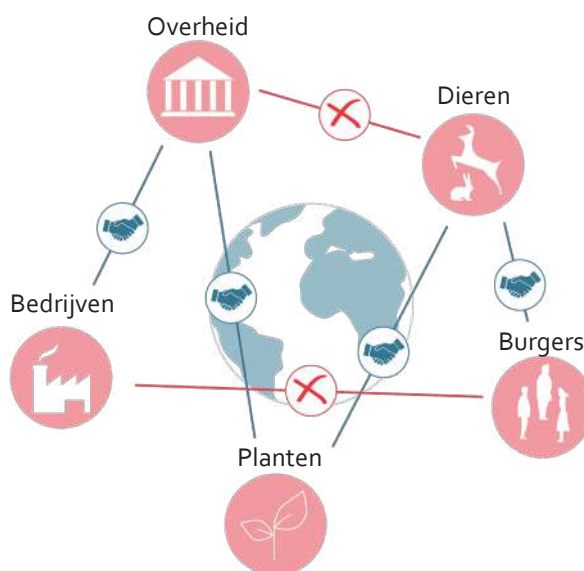
We praten in deze verkenningsnota over de wereld als één groot systeem, bestaande uit verschillende lagen of netwerken. Een systeem impliceert dat deze situatie niet statisch is. Verschillende actoren, zoals burgers, bedrijven of overheden, maar ook planten en dieren, gaan in interactie met elkaar en veranderen zo de parameters van het systeem. We kunnen dit het best bekijken als een proces van co-creatie, waar stakeholders partnerschappen aangaan om tot een gemeenschappelijk doel te komen of net géén partnerschappen aangaan die een conflict of crisis kunnen veroorzaken. Deze verbanden zorgen voor veranderingen in de verschillende lagen. Zo zorgde de aanleg van drainagekanalen voor een groter landbouwareaal en dus meer voedsel (partnerschap boeren en burgers), maar dit veroorzaakte een wijziging in het hydrologische systeem wat een impact had op het ecosysteem van de veengebieden (conflict mensen vs. planten en dieren).

Om tot een toekomstbestendige visie voor Herentals te komen, is het belangrijk om al deze actoren in rekening te brengen en aan het woord te laten. Zo kan gekeken worden welke partnerschappen de beste hefboom naar een duurzame toekomst teweegbrengen en waar eventuele conflicten kunnen vermeden worden. Tot vandaag is onze enige manier om te communiceren met plant en dier door wetenschappelijk onderzoek uit te voeren. In de verdiepende fase zullen we de kennis omtrent de Herentalse ecosystemen inzetten om hen een stem te geven.

Voor de menselijke actoren, die we grofweg kunnen indelen in burgers, bedrijven, overheden en middenvelds- of belangenorganisaties, kunnen we ook werkelijk in gesprek gaan. Dit deden we aan de hand van een reeks participatiemomenten waar we met

zoveel mogelijk doelgroepen en stakeholders een dialoog opzetten. Deze dialogen zullen in de volgende fases nog meer hun nut tonen.

Het organiseren van participatiemomenten is geen schoonheidsoefening! Participatiemomenten hebben verschillende doelen. Hieronder gaan we in op de meest relevante manieren hoe we binnen de opmaak van het beleidsplan omgaan met de input uit de brede participatiemomenten.



FIGUUR 83: Interactie tussen actoren leidt tot partnerschappen en soms conflicten

"We willen onze burgers daarom maximaal betrekken bij het bestuur en hen inspraak geven in het reilen en zeilen van de stad."

*In dialoog met de burger
Bestuursakkoord CD&V - NVA, 2019 - 2024*



Werkelijke terreinkennis

Uiteraard zetten we de participatie actief in om terreinkennis en inzicht in het gebruik van de ruimte te verzamelen. Het is onmogelijk om als onderzoeksteam op een dergelijk korte tijd voldoende eigen kennis te verzamelen over het reilen en zeilen in de stad.

Hiervoor berusten we dus op de **inzichten en ervaringen van de bewoners**. Hun kennis over de eigen stad, waarin ze vaak al decennialang woonachtig zijn, is **onmisbaar**. Zij zijn namelijk de eerste gebruikers van de ruimte en ondervinden de grootste invloed van hoe het (eco)systeem in Herentals inspeelt.

Ook de input vanuit ambtelijke en politieke actoren is hiervoor erg dankbaar. Zij zijn vanuit hun functie ook steeds goed op de hoogte van **lopende en toekomstige projecten**, alsook van de gevoeligheden binnen de stad. Hetzelfde geldt voor de gemeentelijke adviesinstanties, commissies en burgerplatformen. Hierin worden bovendien verschillende maatschappelijke geledingen vertegenwoordigd, naast ruimtelijke professionals.

Als laatste werd doorheen de verkenningsfase ook ingezet op participatie met **middenveldactoren**, binnen hun relevante beleidsthema's. We gingen binnen deze sessies zowel in gesprek met professionele als ambtelijke middenveldactoren.

Draagvlakonderzoek

De participatie is, zeker vroeg in het traject, een uitstekende kans om aan draagvlakonderzoek te doen. Door mensen (vanaf het begin en geregeld doorheen het volledige traject) te informeren over de stand van zaken binnen

het onderzoek en hun feedback hierop te verwerken in de documenten, zien mensen het plan inhoudelijk evolueren en groeien, mede dankzij hun input. Verder kunnen de ideeën en inzichten uit het studiewerk dienen als **inspiratie en motivator** voor het publiek. Er wordt dus doorheen het hele traject gewerkt aan het bouwen van draagvlak voor de ambities, strategieën en acties, aan de hand van het participatietraject. We willen doorheen deze momenten naar **gedragen ruimtelijke transformatie** toe werken. Denkpijlers waarvoor (nog) geen draagvlak bestaat, worden daarom bijgestuurd of worden losgelaten.

Tijdens de verkenningsfase werden nog geen verregaande projecten voorgesteld maar lag de focus op de eerste analyse. Draagvlakcreatie kwam dus nog niet echt aan bod (behalve dan voor de ambities). Enerzijds werden deze sessies gebruikt om de actoren te informeren over onze analyse en anderzijds kon extra **lokale informatie** worden verzameld over de verschillende kernen. Aangezien we verschillende partijen doorheen de sessies hebben betrokken, hebben we deze input breed kunnen verzamelen.

Gedragen prioriteiten

Hierop verder bouwend, geven dergelijke momenten de onderzoekers ook een beeld van waar de **prioriteiten van de bevolking** liggen wanneer zij over de toekomst van de gemeente nadenkt. Om in te schatten welke zaken men het belangrijkste vindt, voor welke zij zichzelf willen inspannen, welke zaken men beu gehoord is, welke men onnodig vindt, ... gaan we in gesprek met de lokale bevolking. Dit is voor het onderzoeksteam van groot belang: zo weten we waarin de gemeente reeds ver staat, welke zaken nog te weinig aan

bod zijn gekomen, waar men naartoe wenst te evolueren, welke blijvende hindernissen er zijn, welke onbenutte kansen er bestaan, ...

Ook de **ambtelijke input** is hiervoor van groot belang. De gemeentelijke diensten voerden en voeren allerlei projecten en studies op eigen kracht uit, binnen het uitgeschreven beleid. Aangezien we met het beleidsplan een goed geïntegreerde visie willen opmaken voor Herentals, loont het enorm om kennis te hebben van deze projecten.

Met al deze informatie kan het team opmaken binnen welke onderzoeksdomeinen enerzijds kan worden gebouwd op reeds breed aanwezige kennis en anderzijds welke thema's nog een onbeschreven blad bedragen. Dit is erg waardevol voor de verdere aanpak. Zo kunnen we snel overgaan tot het formuleren van projecten en acties door in te zetten wat al voor handen is en doen we geen dubbel werk.

Knopen doorhakken

In dit proces moeten soms moeilijke (inhoudelijke) knopen worden doorgehakt. We moeten hiervoor voldoende de **verschillende zijden van een verhaal** in beeld hebben. Hiervoor is de brede participatie aangevuld met wetenschappelijke analyses een goede basis. We waken er dan ook specifiek over dat alle actoren voldoende kunnen deelnemen aan het gesprek. Daarvoor worden ook specifieke doelgroepen, zoals jongeren of personen met een handicap, aan de tafel uitgenodigd. Dit is belangrijk om zowel inhoudelijk als op politiek vlak ons verhaal integraal te kunnen brengen. Het loont om te weten waar de bevolking achter staat, waar men zelf in verdeeld is, waar geen draagvlak voor bestaat, ...

Partnerschappen

Een laatste relevant doel van participatie bestaat erin om actief op zoek te gaan naar welke actoren **vruchtbare partnerschappen** kunnen sluiten, om zo hefboomen naar onze strategische visie te creëren. Dit is breed te begrijpen. Bepaalde kleinschalige acties kunnen door de gemeente ter inspiratie aangeboden worden aan de bevolking, eventueel gecombineerd met financiële ondersteuning. Binnen deze acties zijn de inwoners of lokale verenigingen **zelf de eigenlijke initiatiefnemers**. Dergelijke acties, hoe kleinschalig ook, dragen ook bij tot het realiseren van doelstellingen en kunnen dus meegenomen worden in de beleidskaders.

Het actieplan om geveltuinjes te realiseren is hier een mooi voorbeeld van. Dit zijn kleinschalige acties die met een beperkt budget kunnen gerealiseerd worden. Toch is de impact groot en draagt het bij aan verschillende van onze ambities (kwalitatieve verblijfsruimten, beeldkwaliteit, groenblauwe verbindingen in het stadsweefsel, ...). Burgers dragen hiermee ook bij aan het sociaal contact op straat en versterken zo het **sociaal weefsel en gemeenschapsgevoel**.

Andere partners die tijdens participatiemomenten kunnen worden ontdekt zijn bijvoorbeeld burgerplatformen, bedrijven, verenigingen, ... deze actoren betekenen ook een **erg dankbare (en vooral kritische) voedingsbodem** voor de opmaak van een beleidsplan.

KICK-OFF EN THEMATAFELS

Kick-off webinar

Het kick-off moment voor de participatie van het brede publiek en de middenveldorganisaties werd georganiseerd in de vorm van een webinar op 16 november. De deelnemers werden online geïnformeerd door het onderzoeksteam over de stand van zaken van de analyse. Verder werd er een vragenronde georganiseerd om inhoudelijke onduidelijkheden verklaard te hebben. Zo konden de thematafels een week erna focussen op het verzamelen van extra lokale informatie.

Thematafels middenveld

Verspreid over twee namiddagen, op 23 en 24 november, werd een dialoogmoment met relevante stakeholders binnen het middenveld en adviserende instanties georganiseerd. We gingen per thematafel in op het betrokken thema, groenblauw netwerk, wonen & verdichting of mobiliteit. De discussie werd op gang getrokken aan de hand van kennisspecifieke vragen en stellingen. De discussie probeerden we ook meteen ruimtelijk te sturen door de deelnemers post-its te laten plaatsen op de locatie waar voor hen een probleem en/of oplossing voorkomt in de gemeente.

De opkomst voor deze namiddagen was zeker succesvol en de geoogste informatie kon de rest van deze verkenningsfase zeker voeden. Hieronder wordt een korte opsomming gemaakt van de relevante thema's die werden besproken per thema. Voor een uitgebreid verslag kan u terecht bij de betrokken stadsdiensten.

Groenblauwe netwerk

- Woonuitbreidingsgebieden en inbreiding
- Bebossing
- Transitie in de landbouw
- Ontharding landbouwwegen
- Zonevrije functiewijzigingen
- Vernatting van de vallei en infiltratie
- Kanalen en waterlopen
- Groen en ontharding in de kernen
- Groenruimte beheren
- Groene recreatie
- Erfgoed
- Dubbelgebruik
- Groenblauw netwerken en natuurverbindingen
- Adviesverlening op projecten & handhaving

Wonen & verdichten

- Nood aan diverse typologieën
- Sturen van de woonmarkt
- Voorzieningen op maat
- Kwaliteitsvol verdichten
- Sensibilisering

Mobiliteit

- Binnenstad
- Doorstroom Ring en ABO-as
- Kamersysteem circulatie
- Ruimte maken voor actieve weggebruiker
- Kinderen, jongeren en schoolroutes
- Snelheid
- Parkeren in het centrum
- Werk
- Openbaar vervoer algemeen
- Openbaar vervoer door het centrum
- Sociale tewerkstelling & basisbereikbaarheid
- Mental shift
- Zwaar- en landbouwverkeer
- Scope mobiliteitsplan

Thematafels bevolking

In de avonden van 23 en 24 november werd de dialoog met de brede bevolking opgestart. De gangmakers van deze gesprekken waren vragen die vooral toetsen naar de beleving van de burgers op verschillende thema's en plaatsen. Zo probeerden we een vraag- en aanbod in beeld te brengen op thema's zoals buurtgroen, openbaar vervoer, woontypologie.

De opkomst voor deze thematafels was door de gevolgen van de coronapandemie

niet zo groot. Toch konden we interessante gesprekken voeren met de aanwezige deelnemers en gingen we zelfs dieper in op bepaalde problematieken of thema's. Hieronder volgt een korte opsomming van de onderwerpen die per thema werden besproken. Voor een uitgebreid verslag kan u ook verder terecht bij de betrokken stadsdiensten.

Groenblauwe netwerk

- Natuurinclusief bouwen
- Groen onder druk en verspreiding in de kernen
- Groen in functies van ontmoeten
- Locaties voor wijkaanpak & straatontharding
- Kwaliteitsvol groen
- Natuurvisies
- Transitie landbouw
- Transitie industrie

Wonen & verdichten

- De vele troeven van Herentals
- Kwaliteitsvol verdichten
- Dure woningmarkt
- Energetische woningrenovaties
- Inclusieve buurten
- Afstemming vraag en aanbod
- Verweving



Mobiliteit

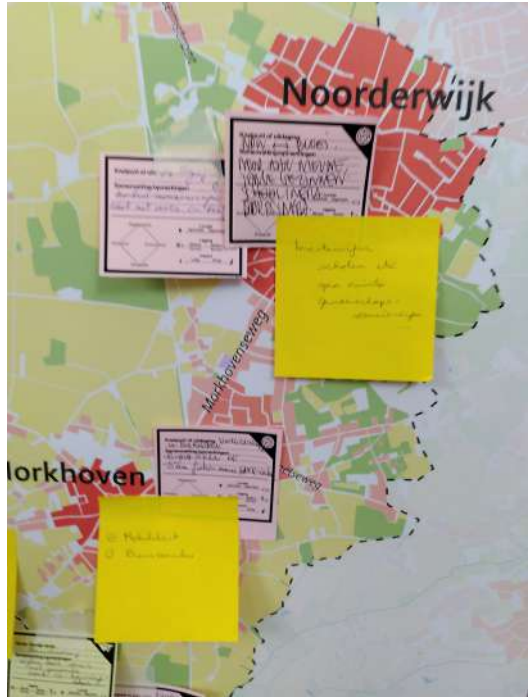
- Kinderen en jongeren
- Fietsnetwerk
- Woon-werkverkeer
- Stations
- Zwaar verkeer
- Parkeren
- Binnenstad
- Mobiliteit buiten de kernen
- Alternatief autogebruik
- Winkelen

- Inclusieve mobiliteit

- Sensibilisering en de mental shift

Synthese

Op deze momenten werd heel wat nuttige informatie verzameld en werd vastgesteld dat op heel wat thema's de stakeholders binnen het middenveld en adviserende instanties en burgers van Herentals op één lijn staan. Toch zien we ook dat hier tegenstellingen of conflicten optreden, soms tussen burgers uit verschillende buurten of tussen twee verscheidene middenveldactoren, soms tussen het middenveld en het brede publiek. Die informatie is waardevol om verder uit te kunnen diepen.



MANAGEMENTTEAM EN COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Onderwerp van het debat

Tijdens de presentatie aan het managementteam (MAT) en het College van Burgemeester en Schepenen (CBS), werd een stand van zaken getoond van de toenmalige analyse. Verder gingen we in op de ambities en strategieën die toen op tafel lagen. Er werd besproken welke relevantie ze hadden ten opzichte van de input van de thematafels. Het debat werd opgebouwd rond het scherpstellen van deze ambities om politiek draagvlak te creëren voor de verdere fasen.

Het debat

Voor het MAT en CBS moet het beleidsplan worden opgesteld vanuit een grensoverschrijdende visie. De deelnemers schoven hier de Regio Neteland naar voor als een belangrijk partnerverbond om het beleidsplan mee te bespreken. Verder moet er gestreefd worden naar meer dan infrastructurele oplossingen. De stad wil geen tien jaar straten aanleggen om dan weer vast te stellen dat het plan verouderd is. Flexibiliteit en werken aan een mindshift worden naar voorgeschoven als belangrijke kernpunten. We zoeken dus naar een regionale visie die flexibiliteit beoogt.

Omtrent landbouw werd vastgesteld dat het beleid vooral bij hogere overheden georganiseerd wordt. Het beleidsplan zal zich dus moeten beperken tot het niveau waar de stad invloed op kan hebben. Het belang van de bescherming van landbouwgronden werd hier onderstreept. Er werd opgemerkt dat de stad heel wat landbouwgronden in bezit heeft die, indien gewenst, ingezet kunnen worden voor de landbouwtransitie. De bereidwilligheid van landbouwers en natuurbeheer om samen te werken werd benadrukt onder andere in

het project {Beek, Boer, Bodem}. In de vallei van de Wimp is er dan weer een grote vraag vanuit de Wimpboeren om oplossingen voor de klimaatverandering. Verder werd ook een politieke wil geuit om stads- en alternatieve landbouw op te nemen verder in het traject.

Er werd opgemerkt dat de economie in volle transitie is en er nood is aan een visie omtrent het bruisend houden van het stadshart. Er wordt geopteerd om functies te gaan verweven in plaats van in strikt gescheiden zones te houden. Wel werd er gevraagd om een evenwicht te bewaren tussen handel, horeca en andere functies. Wat zeker geen goede keuze lijkt is het kunstmatig in leven houden van het handelscentrum. De stad merkte hierover op dat de bestaande visie omtrent de handelskern zeer snel verouderd was.

Het kleinschalige karakter was een verrassende conclusie uit de burgergesprekken en er werd terecht gevraagd of dit niet conflicteert met het versterken, verweven en verdichten van de kern. Blijkbaar wordt Herentals gekoesterd als een uit de kluiten gewassen dorp en er wordt gevraagd om vanuit het onderzoeksteam hier een gepast antwoord op te formuleren.

Het thema 'verdichten van de kern' sluit hier mooi op aan. Het belangrijkste argument was hier dat de kern compact moet blijven en dat hier streng beleid op mag gevoerd worden. Op de vraag of aftopping met een maximale bouwhoogte misschien nodig is, werd vanuit het CBS en MAT geantwoord dat kleinschalig ontwikkelen met een hoogteaccent op bepaalde locaties ook mooi kan zijn voor Herentals. Het beleidsplan moet hier ook een visie op ontwikkelen. De deelnemers vroegen zich af welke oplossingen geformuleerd zouden worden om ontwikkelaars te laten bouwen wat een stad nodig heeft. Hier werden de

stedenbouwkundige last én nog enkele andere instrumenten voor aangedragen door het onderzoeksteam. De beste keuze hiervoor zal in de volgende fase verder onderzocht worden.

Omtrent de fietszones werd besproken dat er een grote ambitie is om het centrum van Herentals zone 30 te maken. Er werd verder verduidelijking gevraagd waar grote fietsassen precies zouden komen te liggen en welke fietsstraten nog zouden worden toegevoegd.

Omtrent park & ride principes werd vooral gevraagd om te zoeken naar locaties rond de ring die hiervoor kunnen worden ingezet. Dit moet wel gekoppeld worden aan bijkomende mobiliteitshubs rond de kern, zodat er makkelijk kan worden overgeschakeld tussen voor- en natransport. Er werd ook aandacht gevraagd voor vervoer op maat voor bijvoorbeeld personen met een handicap of bewoners van een woonzorgcentra.

Algemeen verliep het debat met een positieve toon en werd er vooral uitgekeken naar de volgende stappen van het onderzoeksteam.

*"We verhogen de
bestuurskracht door pro-
actief samen te werken met
gemeenten in onze regio,
zoals binnen Neteland en
ISOM, Kempens Karakter en
Regionaal Landschap Kleine
en Grote Nete."*

*Moderne en transparante dienstverlening
Bestuursakkoord CD&V - NVA, 2019 - 2024*

GEMEENTERAADSCOMMISSIE, GECORO & STRATEGISCHE ATELIER

Scherpstellen van de ambities

Op 26 januari gingen we in gesprek met de gemeenteraadsc commissie en de GECORO. De dag erna werd een gelijkaardige avond georganiseerd met de Strategische Ateliers van de stad. Op de avond gingen we in op de ambities en voorgestelde ruimtelijke strategieën. We deden dit aan de hand van weloverwogen stellingen die ofwel een vastgestelde problematiek bevraagden of overwogen acties toetsten. De deelnemers konden live antwoorden op een schaal die liep van 'helemaal akkoord' tot 'helemaal niet akkoord', zo werd getoetst naar enerzijds het bewustzijn omtrent problematieken onder de deelnemers of de draagkracht van mogelijke acties.

Op basis van de resultaten werd een discussie gehouden om meer inzicht te verwerven in de redenen van antwoord. We zagen tijdens de avonden dat zowel de GECORO en gemeenteraadsc commissie op een zelfde golflengte zaten als de Strategische Ateliers. Toch vielen enkele verschillen op te merken. Een meer uitgebreid verslag is ook te vinden op de gemeentelijke website. De informatie van deze avonden is gebruikt om de inhoud van de ambities te verscherpen, maar zal ook input geven voor de verdiepende fase.

Verkort verslag

Algemeen werd gesteld dat er in de volgende fasen zal rekening moeten gehouden worden met mensen uit specifieke doelgroepen. Er werd voorgesteld om direct met mensen uit die doelgroep in gesprek te gaan en dus niet enkel met belangengroepen. Specifieke doelgroepen die werden voorgesteld zijn jonge gezinnen, kinderen en jongeren, de oudere bevolking en minder mobiele mensen.

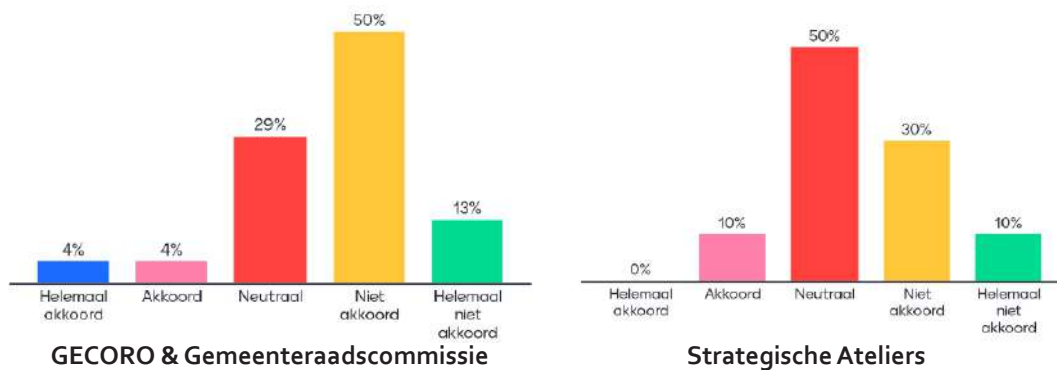
Omtrent de ambities voor het thema wonen & verdichten, worden de ambities gevolgd maar toch blijft er een evenwichtsoefening liggen tussen de nood aan uitbreiding en de beoogde kwaliteit. De vraag ligt vooral hoe de kwaliteitsnormen en het stimuleren van nieuwe woonvormen voor nieuwe projecten vervat zullen zitten in het beleidsplan. Hier komt vooral betaalbaar en sociaal wonen naar voor als een noodzaak om vervat te zitten in afdwingbaar beleid.

Ook werd nagedacht over de toekomst van de handelskern. De vraag werd gesteld of het niet oké is dat er minder handel in de kern van Herentals zou zijn. Er wordt aangegeven dat de focus op een 'belevingskern' die voorbijstreeft aan het winkelen een opwaardering zou kunnen zijn voor deze buurt. Een voorstel is om hier het karakteristiek erfgoed van Herentals voor in te zetten.

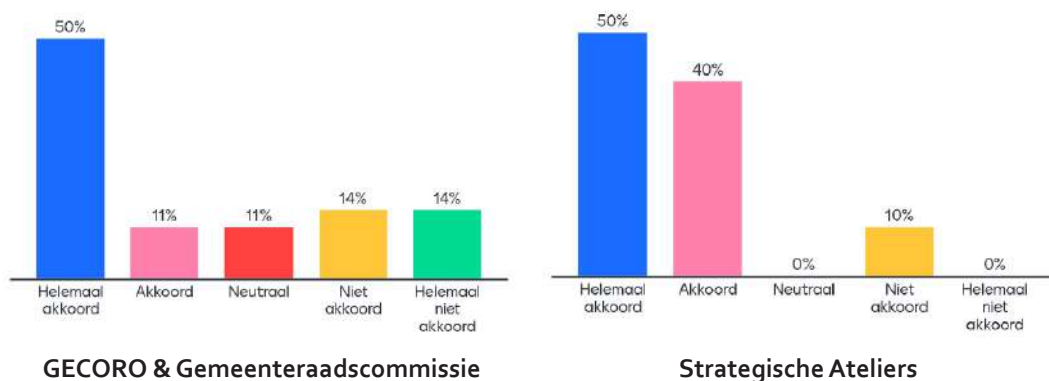
In de stellingen omtrent mobiliteit werd toch een opvallend verschil vastgesteld tussen de verschillende groepen. De routing van het openbaar vervoer over de ABO-as werd door de strategische ateliers niet als waardevol ontvangen, terwijl de gemeenteraadsc commissie en GECORO hier wel een nut in zagen. Over het weren van parkeren in het stadscentrum waren beide groepen dan wel weer akkoord. Hier wordt wel aangedrongen om voor minder mobiele groepen een aangepaste oplossing te voorzien. Ook werd opgemerkt dat de beperking van het parkeren ook maatregelen vraagt op vlak van openbaar vervoer.

Voor het groenblauwe netwerk was duidelijk dat de nood aan meer groene en open ruimte in de stad hoog ligt. In de antwoorden op de stellingen wordt duidelijk dat er een sterke visie moet komen op het partnerschap tussen de

Wonen/Verdichten stelling 2: Het aanbod dat nu in de startblokken staat sluit aan bij de vraag op vlak van woontypologie, collectiviteit, locatie...



Groenblauw stelling 3: Alle resterende onbebouwde woonuitbreidingsgebieden moeten geschrapt worden



verschillende open ruimte spelers (landbouw en natuur). Om de klimaat- en biodiversiteitscrisis op te lossen zijn beide partners nodig. De vraag of de resterende woonuitbreidingsgebieden geschrapt kunnen worden, gaf in de twee groepen toch een verschil. De meerderheid was akkoord, toch koos 30% van de strategische ateliers voor niet akkoord. Hier ging de discussie vooral om hoe we de aanbodzijde op de vraagzijde kunnen afstemmen (groei opvangen) en tegelijk de kwaliteit van het bestaande patrimonium opwaarderen.





HERENTALS 2050

Ambities en ruimtelijke strategieën

In het eerste deel van deze verkenningnota, maakten we een beknopte ruimtelijke analyse van Herentals. Aan de hand van een reeks kaarten en grafieken brachten we de verschillende lagen binnen ons socio-ecologische systeem in beeld. We bekeken hoe we binnen die lagen de beschikbare ruimte indelen en gebruiken. Zo werden kwaliteiten en (mogelijke) knelpunten blootgelegd. Verder gingen we in het tweede deel in op de gesprekken die we voerden met actoren in de gemeente. We gingen een dialoog aan met professionele, ambtelijke en politieke stakeholders, alsook het brede publiek. Een combinatie van die eerste twee delen maakt de balans op van de **belangrijkste uitdagingen** waarmee de stad zal geconfronteerd worden op **middellange en lange termijn**. Om tot toekomstbestendige ontwikkelingsperspectieven te komen voor de gemeente, nemen we deze **brede ruimtelijke impact** in acht.

Tijdens deze verkenningfase stelden we een reeks aan ambities op, gebaseerd op de ruimtelijke analyse, een screening van het bestaande beleid en de verschillende participatiemomenten. Deze ambities, met een **strategisch karakter**, verbeelden het **Herentals van 2050**. Ze geven de toekomstvisie voor de stad weer.

De ambities liggen in grote lijn samen met de krijtlijnen die in het bestuursakkoord van de huidige coalitie zijn uitgetekend. We zien hier ook een grote resonantie met de visies in lopende projecten, zoals het traject rond de ABO-as of klimaatactieplan van de stad.

Vanuit deze ambities formuleerden we al enkele **ruimtelijke langetermijnstrategieën** (in de strategische visie). Daar voegen we later ook korte termijnacties (in de transitie-agenda's van de beleidskaders) aan toe. Deze strategieën en acties zijn geconceptualiseerd als hefbomen, om de ontwikkeling van de stad in de gewenste richting te sturen.

De ambities zijn onderling **gelijkwaardig**: de ene ambitie staat niet boven de andere. Daarnaast zullen de verschillende ambities soms via dezelfde ruimtelijke strategieën mee kunnen worden bewerkstelligd. Dit is ook logisch: binnen de ruimte zijn deze **onlosmakelijk met elkaar verbonden**. Bovendien toont dit ook goed hoe de verschillende beleidskaders op elkaar gaan inspelen. Door deze integrale benadering werken we in de verdere fasen aan een consistent en werkbaar beleidsplan.



AMBITIES



Voorzieningen als drager

- Ontwikkelingen koppelen aan voorzieningen en zorg
- Ontwikkelingsdruk gebruiken als hefboom tot verhogen ruimtelijke kwaliteit
- Woningnood Herentals in regionaal perspectief plaatsen
- Toekomstperspectieven op maat van elke kern



Toekomstgericht en inclusief wonen

- Ontwikkelen volgens demografische uitdagingen
- Dubbel duurzaam bouwen



Optimaliseren ruimtelijk rendement op bedrijventerreinen

- Stimuleren verweven, vermengen, stapelen, delen, ... van functies en ruimtes
- Herstructureren en inbreiden volgens kansen ENA
- Ruimte bieden aan kantoorachtigen op doordachte locaties
- Verbeteren beeldkwaliteit en tegengaan verrommeling



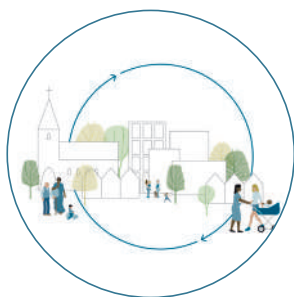
Herentals fietsstad

- Binnenstad en dorpskernen fietsvriendelijker maken
- Bedrijventerreinen
- Grote assen
- Fietsvriendelijk bouwen



Mobiliteitsoplossingen voor iedereen

- Shift van bezit naar (gedeeld) gebruik
- Uitbouw station als dé mobiliteitshub van Herentals
- Aantrekkelijk openbaar & collectief vervoer
- Uitbouw hoppingpunten



Kernen en buurten op maat van 8 tot 80 jarigen

- Verblijfskwaliteit verbeteren
- Mobiliteitskamers
- Kindvriendelijke netwerken



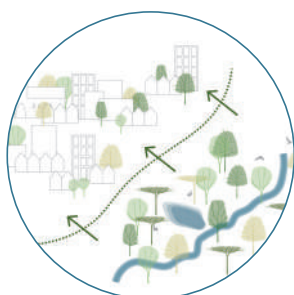
Bruisend stadshart

- Aantrekkelijkheid stadshart vergroten
- Herorganiseren en sterker reguleren van parkeren
- Circulatie



Open ruimte beschermen en versterken

- Landschapsbiografie kaderstellend voor versterken landschapskwaliteiten
- Beschermen van landbouwgronden tegen zonevreemd gebruik
- Verknopen van het duurzame mobiliteitsnetwerk en groene recreatienetwerk
- Stimuleren van agrarisch hergebruik en korte keten-landbouw nabij de kernen



Groenblauw netwerk als klimaatrobuuste onderlegger

- Ecologische verbindingen doorheen het bebouwde weefsel realiseren
- Infiltratie en buffering voorop
- Stimuleren van dubbelgebruik van de open ruimte
- Ontharden als reflex

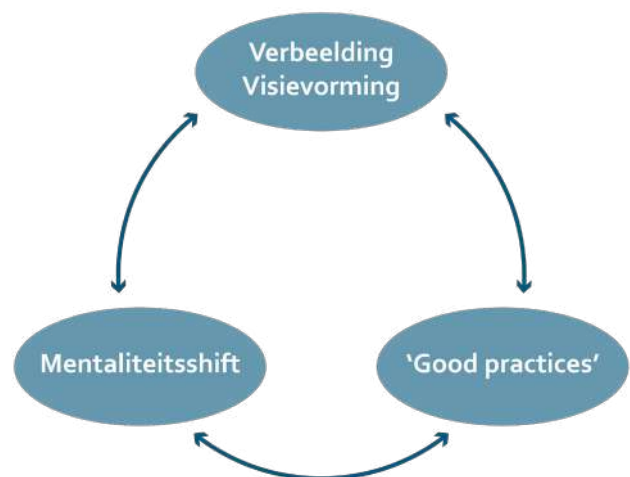
TOEKOMSTVERBEELDING

Nu we de ambities voor het beleidsplan ruimte scherp hebben gesteld, kunnen we voorzichtig beginnen dromen hoe Herentals er in 2050 zal gaan uitzien. De ambities zorgen voor een ruggengraat waarin de strategieën als een waar zenuwstelsel signalen uitzenden om de gepaste acties waar te maken. Om meer voeling te krijgen met wat deze ambities en strategieën teweeg kunnen brengen, gaan we in het volgende stuk op zoek naar **'good practices'** en referenties zowel in de regio als daarbuiten. We gaan dieper in op wat elke ruimtelijke strategie inhoudt en verwijzen hiernaar met de bijhorende strategieën. Zo voeden we onze verbeelding en kunnen we een visie vormen over hoe we in Herentals willen leven in drie decennia, of zelfs hoe onze kinderen zullen leven in 2100.

De referenties geven een groter detailniveau aan de strategieën en acties die we per ambitie hebben opgesteld. Het gebruiken van deze 'good practices' geeft ons meer vat op de realiseerbaarheid van de ambities en schept vertrouwen in de **'hefboomkracht'** van (soms kleine) ingrepen. Dit vertrouwen hebben we allen nodig om een **mentaliteitsshift** teweeg te brengen.

Uiteraard zorgen deze referenties ook voor inspiratie om ook in Herentals 'good practices' te realiseren. Het zet aan om nieuwe manieren van ontwerpen te gaan inzetten waarin onze ambities voor de toekomst voorop staan en waarin iedereen een plaats krijgt. De referenties tonen ook dat iedereen mee kan werken en ontwerpen aan het Herentals van de toekomst. Van bottom-up initiatieven tot grote ontwikkelingen, elke actie in de stad kan bijdragen tot het uitwerken van een **toekomstgericht Herentals**.

Deze referenties zijn uiteraard niet hapklaar voor toepassing in Herentals. Het zijn voorbeelden van hoe **contextspecifiek en onderzoekend ontwerp** kan leiden tot duurzame ruimtelijke invullingen. Toch kunnen de concepten en methodes vervat in de projecten, toegepast worden in een Herentalse context.



FIGUUR 84: Werken aan een toekomstgericht Herentals



VOORZIENINGEN ALS DRAGER



Ontwikkelingen koppelen aan voorzieningen en zorg

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



Ontwikkelingsdruk gebruiken als hefboom tot verhogen ruimtelijke kwaliteit

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

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



Woningnood Herentals in regionaal perspectief plaatsen

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



Toekomstperspectieven op maat van elke kern

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

Midden - BMT-site



Team
Bulk Architecten, BUUR, ARA

Locatie
Boechout

Voor dit project op de BMT-site in Boechout werd gevraagd om de verdichtingsopgave van Boechout niet louter residentieel aan te vangen. De opdracht werd uitgeschreven met een aanzienlijke oppervlakte handelsinrichtingen en horeca, daarbovenop moesten ook enkele gemeenschapsvoorzieningen in de wijk worden opgenomen. Het resultaat: een bruisende wijk met openheid en collectiviteit en een lokale economie.

TOEKOMSTGERICHT EN INCLUSIEF WONEN



Ontwikkelen volgens demografische uitdagingen

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



Dubbel duurzaam bouwen

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

Betaalbaar wonen - 14 sociale wooneenheden



Team
Puls architecten

Locatie
Wulpen

Met deze woningen brengt Puls architecten nieuw leven in het landelijke Wulpen. De woningen zijn ontworpen voor de meest behoeftige gezinnen en alleenstaanden. Daarbij komt dat een deel van de woningen aangepast moest zijn voor personen met een handicap, ouderen of grote gezinnen. De wijk wordt ingericht als een duurzame wijk om niet alleen qua esthetiek een relatie te leggen met het landschap.

De Living Antwerpen



Team

*Polygoon Architectuur, ROOILIJN architectuur,
Steenmeijer architecten*

Locatie

Deurne

Het oude kasteel Boekenberg wordt herbestemd. De ontwerpers gaan in opdracht van Symbiosis vzw op zoek naar een manier om erfgoedwaarde, cohousing en ouderenzorg met elkaar te verenigen. Het resultaat is een boeiende cohousing voor senioren vanaf 50 jaar met units van verschillende grootte, een reeks gemeenschappelijke ruimtes én een maatschappelijke functie die de buurt en het kasteel sterk met elkaar verbindt. Zo worden de ambities om erfgoed te waarderen en levenslang wonen in symbiose gebracht.

Mandana vzw



Team
Osar architecten

Locatie
Genk

Osar architecten bewijst hoe ook in onze laatste levensfase de mogelijkheid tot sociaal contact belang heeft. Met het woonzorgcentrum voor dementerenden introduceren de ontwerpers een nieuwe manier van zorg én samenwonen. In acht wooneenheden worden koppels of alleenstaanden met dementie gehuisvest. Een centrale voorziening en cafetaria bieden onderdak aan het zorgpersoneel van het wit-gele kruis.

OPTIMALISEREN RUIMTELIJK RENDEMENT OP BEDRIJVENTERREINEN



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

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



Herstructureren en inbreiden volgens kansen ENA

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

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



Ruimte bieden aan kantoorachtigen op doordachte locaties

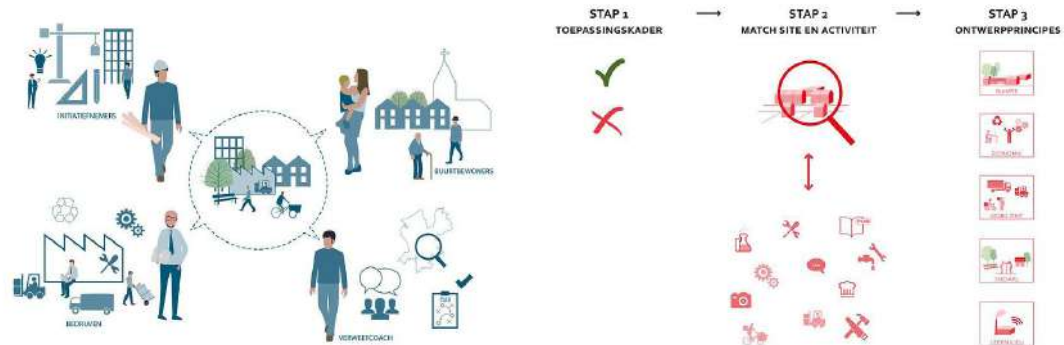
De laatste decennia is de economie vooral aan het groeien in de dienstensector. Om deze sector niet op autogerichte locaties terecht te laten komen, is het belangrijk doordacht te werk te gaan inzake kantoorontwikkelingen. We willen daarom het ontwikkelen van kantoorruimte stimuleren op plaatsen waar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



Verbeteren beeldkwaliteit en tegengaan verrommeling

Om aangename bedrijventerreinen te creëren voor werknemers, klanten, ... is het ook belangrijk om aan de beeldkwaliteit van deze gebieden te werken. Verder stimuleert het tegengaan van verrommeling een efficiënt ruimtegebruik.

Verwevingstoets maak- en hybride economie: stad Gent



Team
Atelier Romain, Rebel

Locatie
Gent

Het team van Atelier Romain en Rebel gingen in deze opdracht op zoek naar verwevingsstrategieën om bepaalde functies van de maakindustrie toch in de stad te kunnen houden. De opdracht ging uit van kwalitatief en efficiënt ruimtegebruik dat een toegevoegde waarde biedt aan de buurt. Zo kunnen de (soms zware) maakindustrie toch verenigd worden met andere stedelijke functies en wordt ook gewaakt over de beeldkwaliteit van het geheel.

Ryhove fabrieksgebouw



Team

Trans Architectuur Stedenbouw

Locatie

Gent

Voor de productiehal van Ryhove, moesten de architecten twee uitdagingen met elkaar verenigen. Een kwalitatieve fabrieks- en kantoorruimte ontwikkelen en dat in het midden van het dichtbebouwde stedelijk weefsel van de stad Gent. Het is een voorbeeld van hoe efficiënt ruimtegebruik en een frisse architecturale blik, moeilijk verenigbare functies toch in vrede met elkaar kan doen samensmelten.

Van Hoorebeke Timber



Team
Trans Architectuur Stedenbouw

Locatie
Gent

Ook hier ging het team van Trans een stap verder in het ontwerpen van een kantoorgebouw op een industrieterrein. Er werd niet enkel rekening gehouden met de architecturale kwaliteit. Ook werd een stedenbouwkundige en logistieke blik gehanteerd om een efficiënt en strak gebouw met een opgefriste en tegelijk functionele buitenruimte te realiseren.

HERENTALS FIETSSTAD



Binnenstad en dorpskernen fietsvriendelijker maken

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



Bedrijventerreinen

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

te vangen. Daarvoor moet er wel een duidelijke afgebakende en veilige fietsinfrastructuur voorzien worden. We kijken daarvoor bijvoorbeeld naar de reservatiestrook van de E313. Daarnaast moet er aandacht zijn voor het ontvlechten van het fietsverkeer met (zwaar) gemotoriseerd verkeer (bv. vrachtwagens).



Grote assen

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



Fietsvriendelijker bouwen

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

Park Belle Vue



Team

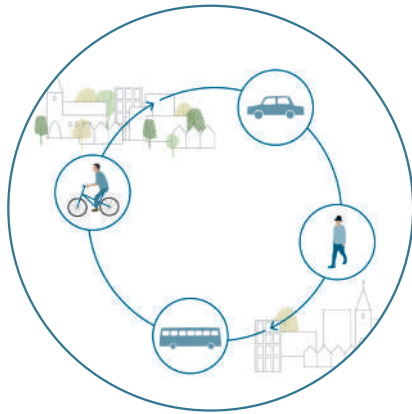
Artgineering, H+N+S Landscape architects, ARA

Locatie

Leuven

In Leuven werd de Martelarenlaan in kader van de aanleg van het Park Belle Vue heraangelegd. De Martelarenlaan transformeerde daar van een brede asfalt baan, zonder degelijke fietsinfrastructuur, naar een fietsstraat met het karakter van een woonerf, specifiek voor lokaal verkeer, met veel groen en ontharding. In dit geval ondersteunt de inrichting van de straat heel duidelijk het gedrag dat verwacht wordt op deze straat. De fietser krijgt een duidelijke plek, de verblijfskwaliteit stijgt en de eigen woning blijft bereikbaar met de wagen.

MOBILITEITSOPLOSSINGEN VOOR IEDEREEN



Shift van bezit naar (gedeeld) gebruik

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



Uitbouw station als dé mobiliteitshub van Herentals

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



Aantrekkelijk openbaar & collectief vervoer

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



Uitbouw Hoppinpunten

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

Hoppinpunten Leuven



Locatie
Leuven

In Leuven is reeds een netwerk van Hoppinpunten uitgewerkt. Aan het station van Heverlee worden zo heel wat mobiliteitsdiensten gebundeld: een treinstation, een fietsenstalling, deelfietsen, elektrische deelfietsen, elektrische deelbakfietsen, openbaar vervoer en deelwagens. Door al deze zaken te bundelen wordt de overstap voor reizigers gemakkelijker, maar kunnen buurtbewoners ook heel wat diensten in hun buurt vinden.

BRUISEND STADSHART



Aantrekkelijkheid stadshart verhogen

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



Herorganiseren en sterker reguleren van parkeren

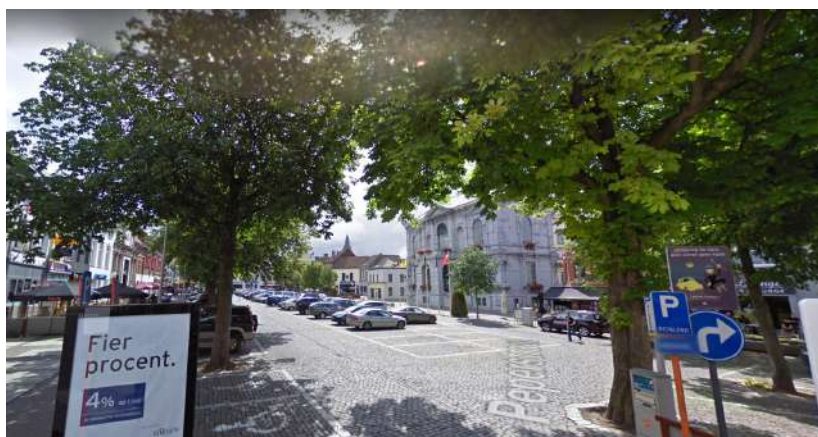
De nood om het parkeeraanbod in Herentals te herorganiseren is groot. Vandaag gaat er veel ruimte in het stadshart verloren en brengen de parkeerplaatsen (zoek)verkeer en overlast met zich mee. We zullen dan ook op zoek gaan naar een efficiënter systeem waar bezoekers kunnen parkeren aan de rand. Ook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



Circulatie

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

Grote Markt Vilvoorde



Team
OMGEVING, D+A Consult, Atelier Roland Jeol, Util,
OM/AR Architecten

Locatie
Vilvoorde

In Vilvoorde transformeerde de Grote Markt van een bovengrondse parking naar een echt plein. De plek geeft opnieuw ruimte voor beleving en evenementen en de herinrichting zorgt er voor dat de historische gebouwen weer een prominente plek krijgen.

KERNEN EN BUURTEN OP MAAT VAN 8 TOT 80 JARIGEN



Verblijfskwaliteit verbeteren

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



Mobiliteitskamers

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



Kindvriendelijke netwerken

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

Tuinstraten Antwerpen



Team
VK Architects & Engineers

Locatie
De Lange Ridderstraat
Aziëlaan

Antwerpen

In Antwerpen loopt een pilootproject waarbij verschillende grijze grauwe straten worden omgetoverd tot groene straten met een veel sterker verblijfskarakter. De infiltratiecapaciteit verbetert en de straten krijgen een fijnere beleving voor de bewoners en de passanten.

OPEN RUIMTE BESCHERMEN EN VERSTERKEN



Landschapsbiografie kaderstellend voor versterken landschapskwaliteiten

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



Beschermen van landbouwgronden tegen zonevreemd gebruik

Het landbouwareaal heeft een economische functie die de basis van onze maatschappij vormt, zonder voedsel kunnen we namelijk niet werken, recreëren, genieten, ... Daarbovenop komt dat de landbouw een belangrijke partner is in het adapteren en mitigeren van het veranderende klimaat. Toch zijn we in Vlaanderen de laatste jaren landbouwareaal

aan het afsnoepen voor soms lucratievere, soms meer private functies, zoals het houden van paarden of het creëren van private tuinen. Dit kan een gevaar zijn voor de functie die landbouw moet opnemen. Daarom moeten we het huidige landbouwareaal beschermen tegen zonevreemd gebruik.



Verknopen van het duurzame mobiliteitsnetwerk en het groene recreatienetwerk

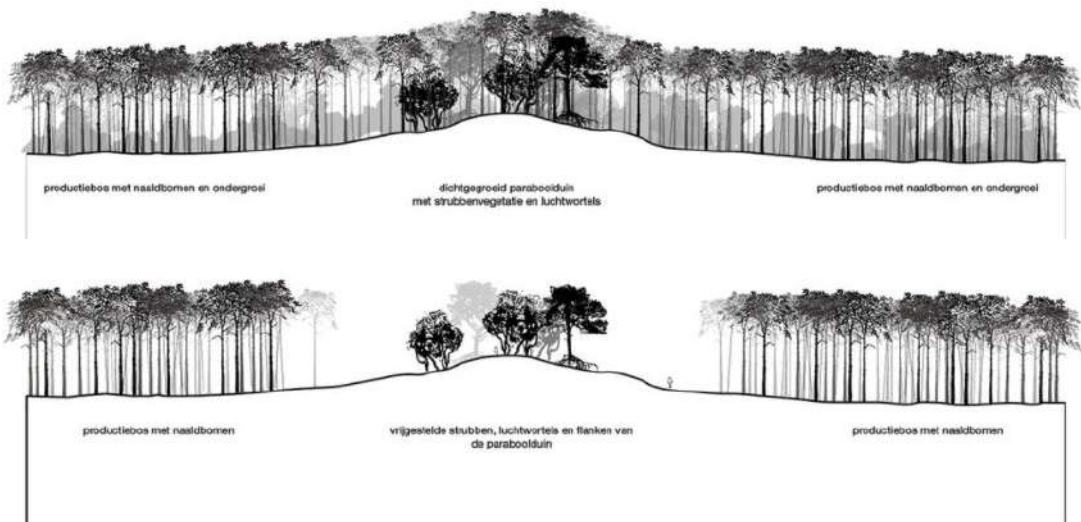
De positieve effecten van recreëren in de natuur zijn in het verleden meermaals aangetoond en ook de huidige pandemie heeft de nood hieraan bevestigd. De huidige bereikbaarheid van recreatiegebieden vanuit de kernen brengt de kwaliteit en duurzaamheid van het recreatienetwerk in het gedrang. Het nieuwe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



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

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

Kempense Heuvelrug



Team

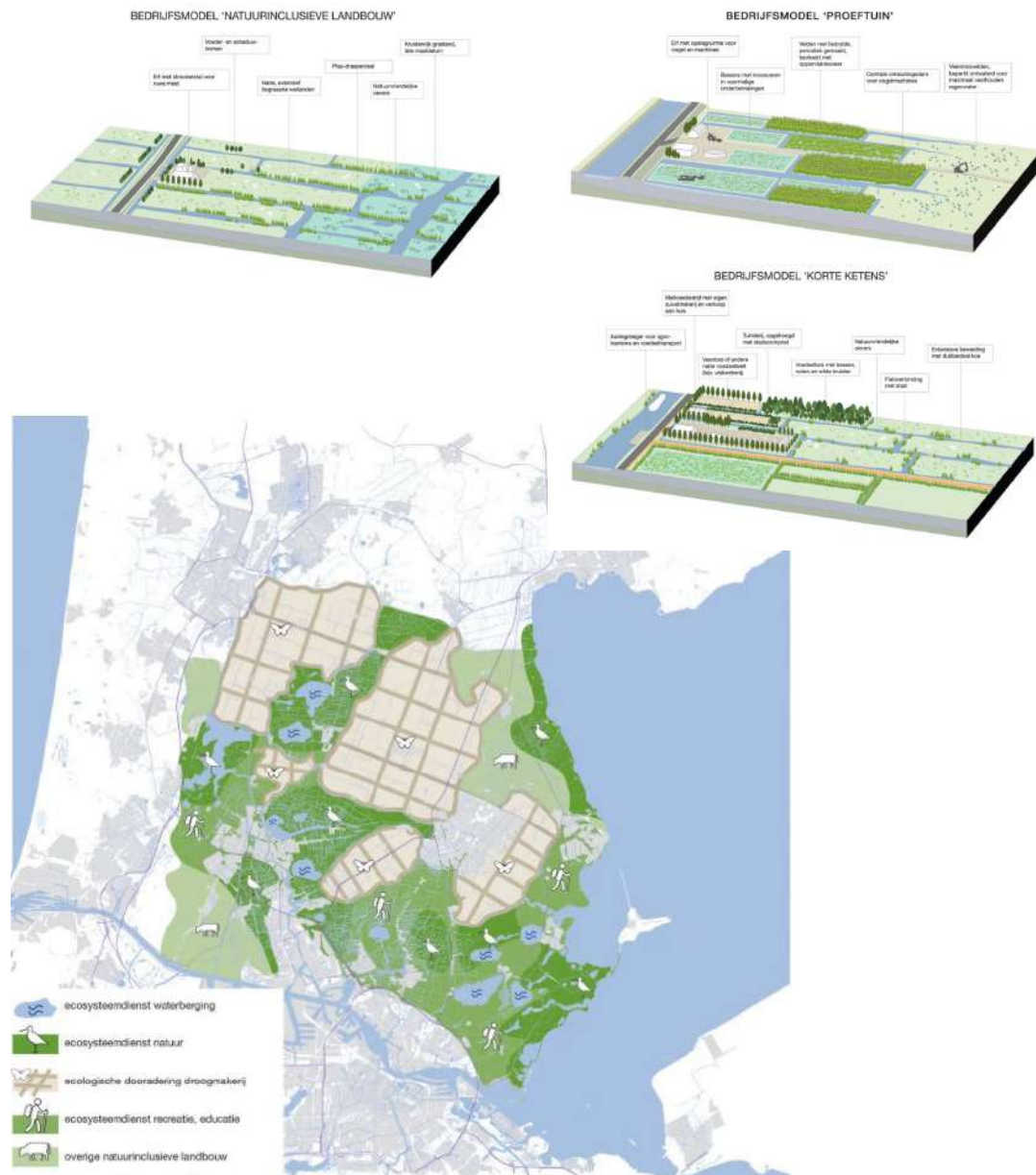
*Strootman Landschapsarchitecten, Agentschap voor
Onroerend erfgoed, Bailleul ontwerp bureau*

Locatie

Kempense Heuvelrug tussen Kasterlee en Lichtaar

Het ontwerp vertrekt van een grondige landschapsbiografie om het landschap van de Heuvelrug nieuw leven in te blazen. Verschillende bodems kregen een gepast gebruik waardoor er een 'leesbaar' landschap ontstaat. De diversiteit aan plekken trekt een grotere biodiversiteit aan én creëert een aantrekkelijke plek voor recreatie. Het project is een voorbeeld hoe een landschapsbiografie als leidraad een landschap kan versterken zowel voor de mens als voor de natuur.

Ruimtelijke perspectieven Laag Holland



Team

Strootman Landschapsarchitecten, Natuurlijke Zaken,
Van Hall Larenstein, Wageningen Economic Research

Locatie

Laag Holland (Nederland)

Met dit ontwerpend onderzoek, worden perspectieven uitgewerkt die het veen- en landschapsbehoud verenigen met de economische nood van de aanwezige landbouwbedrijven. Zo worden verscheidene bedrijfstypes ontwikkeld die op een assenstelsel van natuurinclusiviteit en economische schaal schommelen. Er wordt rekening gehouden met de aanwezige bedrijfstructuren en sectoren zoals veeteelt of horticultuur. Er wordt ingezet op een circulaire landbouwmethode.

Buitenpoort Santpoort Zuid

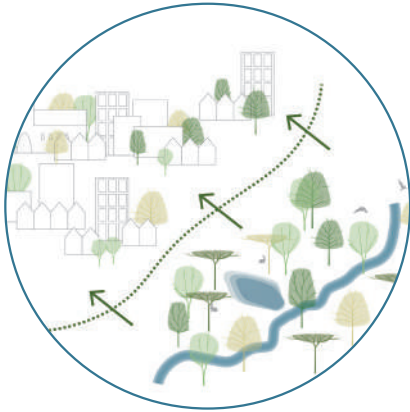


Team
Stijlgroep

Locatie
Santpoort (Nederland)

De unieke ligging van station Santpoort Zuid bij het Nationaal Park Zuid-Kennemerland biedt zich uitstekend voor het verknopen van een duurzaam spoornetwerk met de recreatieve functies die het park aanbiedt. Het ontwerp zet hier in op een inpassing in het bestaande landschap van duinbossen. Zo brengt het infrastructuurproject een uitbreiding van de bestaande natuur met zich mee en legt het trage verbindingen tussen beide zijden van het spoor. Het project toont hoe duurzaam bij een recreatief gebied komen, eruit kan zien.

GROENBLAUW NETWERK ALS KLIMAATROBUUSTE ONDERLEGGER



Ecologische verbindingen doorheen het bebouwde weefsel realiseren

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



Infiltratie en buffering voorop

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



staan in het creëren van een beleidskader groenblauwe netwerken.

Stimuleren van dubbelgebruik van de open ruimte

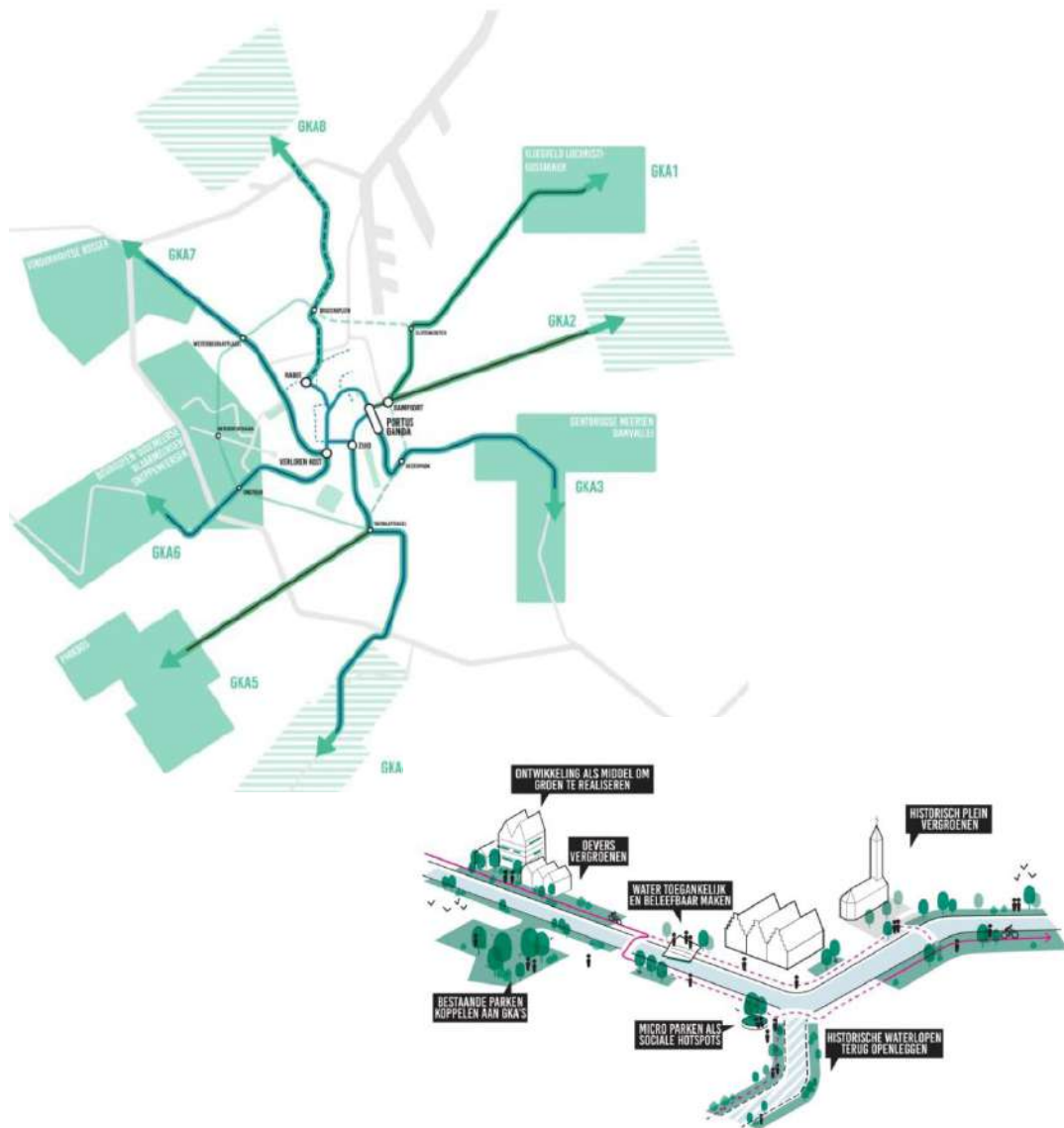
Een hybride ruimte brengt voordelen met zich mee die we hard nodig hebben om de klimaatuitdagingen van de toekomst een antwoord te kunnen bieden. Een duidelijk bestemmingenbeleid is hier dus meer dan welkom. Alle stakeholders moeten duidelijk weten waar er plaats is voor hun bestemming in de open ruimte,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



Ontharden als reflex

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

Groenklimaatassen Gent



Team
Plus office architects, Witteveen + Bos, OSA, Delva
landscape

Locatie
Gent

Het ontwerpend onderzoek naar de klimaatassen van de stad Gent werken puntsgewijze ontwikkelingsconcepten uit hoe bestaande (blauwe) structuren acht klimaatassen kunnen vormen. Die assen verbinden de stad ecologisch, maar ook recreatief met het omringende achterland en de specifiek landschappen zoals de Meerssen. Het project zorgt voor inspiratie in de transitie naar een klimaatadaptief Gent.

Kettingplein Gent



Team

Omgeving, De Urbanisten

Locatie

Gent

Het ontwerp voor het Kettingplein in Gent is een voorbeeld van hoe de ambitie voor aangename buurten, groene verbindingen in de stad én ontharden als een reflex hand in hand kunnen gaan. Het verharde en uitgeleefde plein in Gent kwam in een cocreatief traject tot leven als een klimaatadaptief, levendig en groen plein. Ontlasting van het rioleringsysteem staat voorop door infiltratie en buffering van regenwater integraal in het ontwerp op te nemen.



Laat je sorghum ontleden op voederwaarde voor Antwerpse sorghumtelers



- Je bent landbouwer in de provincie Antwerpen
- Je teelt of vervoedert sorghum
- De sorghum kan apart benonst worden (apart ingekuuld of in zichtbare laag in de kuil)



- Sorghum biedt voordelen in de **teeltrotatie** en heeft potentieel als **droogtetolerant** voedergras
- **Kennis** rond de teelt en vervoederen van in onze regio geteelde sorghum is nog beperkt
- Verzamelde gegevens over **voederwaarde** van sorghum zijn een meerwaarde
- **Uitwisseling** van kennis en ervaringen zijn een plus



Meld je aan voor 'voederwaarde sorghum' via mail info@hooibeekhoeve.be of telefonisch op 014 85 27 07. Geef je bedrijfsnaam, adres, telefoonnummer en/of mailadres op. Wij contacteren je voor de staalname.



met steun van 'Subsidieplan Landbouw' van de Provincie Antwerpen

Projectpartners

Boerennatuur (promotor), Hooibeekhoeve, Boerenbond (copromotoren), ABS, ANB, Departement Omgeving, Dienst Integraal Waterbeleid, Natuurpunt, Pidpa, Provincie Antwerpen, Regionaal Landschap Kleine en Grote Nete, VLM, Herentals, Kasterlee, Lille, Vorselaar



Locatie

Herentals, Kasterlee, Lille en Vorselaar

In dit samenwerkingsverband tussen natuurbeheerders en landbouwers wordt ingezet op maatregelen die zowel de aanwezige landbouwgronden als de aanpalende natuurgebieden beter bestand kunnen maken tegen de gevolgen van de klimaatverandering. Bodemvernatting, het toepassen van groenbedekkers en het aanleggen van perceelsranden zijn slechts enkele maatregelen die uit het samenwerkingsverband resulteerden.





VERDERE ONDERZOEKEN

VERDERE ONDERZOEKSONDERWERPEN

Met deze verkenningsnota sluiten we de verkenningsfase af en starten we de **verdiepende onderzoeksfase**. Tijdens de onderzoeksfase nemen we de tijd om bijkomend onderzoek te doen naar **bepaalde onderwerpen** waarover op vandaag nog onvoldoende geweten is. Deze volgende fase biedt ons de mogelijkheid verdiepend en verbredend onderzoek te doen, met het oog op het formuleren van **gerichte acties** in de transitie-agenda's bij de beleidskaders.

Binnen elk beleidskader zijn zaken aan te duiden die verdere verdieping nodig hebben. Volgende onderwerpen zullen worden doorgrond in de komende maanden:

Wonen en verdichten

In deze fase werd vastgesteld dat het huidige aanbod in de Herentalse kernen qua typologie niet aansluit bij de vraag van de toekomstige bevolking. Ook de locatie van het bestaande woningbestand is niet altijd optimaal. Om deze vraag en aanbodvergelijking te optimaliseren gaan we volgende fase in op volgende vragen:

Onderzoeksvragen woonbehoeftestudie

WAT IS HET REALISTISCHE WONINGAANBOD VOOR HERENTALS 2050?

- Hoe koppelen we de woningprogrammatie van gemeenten aan Regio Neteland?
- Welke woonuitbreidingsgebieden kunnen al dan niet worden geschrapd?
- Welk bijkomend ruimtebeslag in bestaande woongebieden is wenselijk?
- Hoe activeren we de huidige leegstand?
- Voldoet het geplande woningaanbod aan de typologische vraag?
- Welke typologieën moeten worden

bijgebouwd?

- Welke stedenbouwkundige instrumenten bestaan er om dit realistische aanbod af te dwingen?

Onderzoeksvragen transformatie

WELKE TRANSFORMATIEPERSPECTIEVEN PASSEN ER BIJ DE WOON- EN VESTIGINGSMILIEUS VAN HERENTALS?

- Hoe definiëren we de gewenste schaal en het eigen karakter van de kernen?
- Welke middelen hebben we om woningen betaalbaar te maken?
- Hoe bepalen we de gewenste bouwhoogtes in de stad en waar passen eventuele hoogteaccenten?
- Hoe laten we plaats- en knoopwaarde doorwerken in het vergunningenbeleid?
- Waar en in welke vorm zijn kantoren wenselijk?
- Welke woon- en vestigingsmilieus zijn er in de verschillende bebouwde gehelen?
- Wat zijn de conclusies van ontwerpend onderzoek per milieu?
- Welke instrumenten kunnen aangereikt worden aan het vergunningenbeleid van de stad?
- Volgende locaties komen in aanmerking voor ontwerpend onderzoek: Aansluiting bedrijventerrein Heirenbroek, Wijk De Molekens, Wijk Ter Beuken, Omgeving Stadsveld - Ernest Claesstraat - Spekmolenstraat, (Wijk Wuytsbergen - Ekelen), Kernwinkelgebied, ...

Onderzoeksvragen bedrijventerreinen

HOE VERHOGEN WE HET RUIMTELIJK RENDEMENT OP DE BEDRIJVENTERREINEN?

- Wat is het resultaat van de projecten binnen het ENA?
- Wat is de vraag op de bedrijventerreinen?
- Hoe verhogen we de beeldkwaliteit?
- Met welke sleutelactoren gaan we in gesprek?
- Wat zijn goede verwevings-, mengings- en stapelmethoden?

Onderzoeksvragen overgangen tussen lagen

HOE WORDEN KWALITATIEVE OVERGANGEN GECREËRD TUSSEN HET BEBOUWD EN ONBEBOUWD WEEFSEL?

- Waar zetten we in op randafwerking enerzijds en het binnenbrengen van groenblauwe netwerken anderzijds?
- Hoe integreren we dit in het ontwerpend onderzoek?

Onderzoeksvragen alternatieve woonvormen en milieus

- Welke collectieve of alternatieve woonvormen sluiten aan bij de demografische vooruitzichten?
- Waar creëren we ruimte voor experiment? Pilootprojecten, Quick-wins voor de gemeente,

Mobiliteit

De verkenningnota is de eerste stap naar een vernieuwde mobiliteitsvisie voor Herentals. De ambitieuze doelstellingen in deze nota en in het ruimtelijk beleidsplan vormen het vertrekpunt om concrete maatregelen en acties uit te werken. Om de voorgestelde strategieën verder uit te werken is in de volgende fase verder onderzoek nodig. Daarnaast worden een apart circulatieplan en parkeerplan uitgewerkt.

Verdere aanpak

De volgende fase van het mobiliteitsplan is de synthesefase, die samenvalt met de onderzoeksfase van het ruimtelijk beleidsplan. Het mobiliteitsplan zal uiteindelijk landen als een toekomstvisie die gekoppeld wordt aan zeer concrete acties om die visie te realiseren. Daarvoor is er eerst nog een tussenstap nodig om de voorgestelde ambities en strategieën uit te werken. Om de strategieën te concretiseren tot een duurzaam mobiliteitsscenario is er onderzoek nodig. Parallel worden een parkeerplan en circulatieplan opgemaakt die specifieke ingrepen formuleren op kortere termijn.

Onderzoeksvragen

- Wat zijn de gewenste routes voor zwaar verkeer?
- Wat is de ambitie voor vervoer op maat?
- Hoe maken we het stadshart bruisend?
- Hoe organiseren we bewonersparkeren zonder beperkend te zijn voor minder mobiele?
- Wat is het gewenste mobiliteitsprofiel van Herenthoutseweg?
- Hoe organiseren we openbaar vervoer in het centrum?
- Wat is het gewenste profiel van straten in de RWA-as?
- Op welke manier verknopen we het nieuwe mobiliteitsnetwerk met het groene recreatienetwerk?
- Welke bovenlokale voorzieningen en trekpleister moeten we verknopen binnen een traag netwerk?

Onderzoeksvragen uitwerkingsnota mobiliteitsplan

In de onderzoeksfase van het kader mobiliteit worden volgende onderzoeksvragen, niet limitatief, onderzocht:

- Hoe zien de voetgangersgebieden voor voetgangers er uit?
- Hoe ziet het gewenste netwerk voor de fietsers er uit?
- Hoe kan het gelaagd openbaarvervoernetwerk er uitzien in de toekomst?
- Hoe zorgen we ervoor dat iedereen gelijkwaardig kan deelnemen aan ons mobiliteitssysteem?
- Hoe implementeren we autodelen in Herentals?
- Hoe worden elektrische laadvoorzieningen georganiseerd in Herentals?
- Hoe kunnen ruimtelijke projecten werken als hefboom voor duurzame mobiliteit?
- Hoe kan Herentals zijn stationsomgeving versterken?
- Welke locaties zijn geschikt als buurt-Hoppinpunt?

Onderzoeksvragen parkeren

WAT IS DE ACTUELE PARKEERBEHOEFTE IN HERENTALS (IN TIJD EN RUIMTE)?

- Hoe zal deze behoefte veranderen door de impact van deelmobiliteit?
- Waar heerst er druk op het bewonersparkeren?
- Wat is de impact van de markt en evenementen?
- Op welke locaties is gebundeld parkeren wenselijk?
- Zijn er mogelijkheden voor complementair parkeren?
- Wat is de huidige parkeernormering?

Welke mobiliteitsnorm is er wenselijk per mobiliteitskamer/wijk?

- Welke parkeerplaatsen moeten gereserveerd worden voor duurzame mobiliteit? (deelwagens/ elektrische wagens/ ..)

Onderzoeksvragen circulatie

WAT ZIJN DE HUIDIGE VERKEERSINTENSITEITEN, HERKOMSTEN, BESTEMMINGEN EN ROUTES DOORHEEN HET CENTRUM VAN HERENTALS?

- Waar zitten de grootste fietsstromen?
- Welke bestemmingen moeten bereikbaar blijven met gemotoriseerd verkeer?
- Welke straten zijn geschikt als bovenlokale dragers/welke straten werken puur residentieel?
- Wat is de gewenste circulatie voor gemotoriseerd verkeer (auto, vracht én bus?)
- Welke fietsroutes moeten prioritair geselecteerd worden?
- Hoe kan het centrum opgedeeld worden in wijken/kamers?
- Wat is het mobiliteitsprofiel per kamer?
- Op welke straten treden er conflicten op tussen verschillende verkeersdeelnemers?
- Via welke routes kunnen bezoekers Herentals betreden » koppeling met parkeerplan.
- Hoe zien de gewenste typologieën eruit per type straat.

Groenblauwe netwerken

In de verkenningnota wordt vastgesteld dat de groenblauwe netwerken of de open ruimte in Herentals als onderlegger moeten gezien worden voor de ontwikkelingen naar de toekomst. Om deze ambitie verder te kunnen uitwerken zullen we in de volgende onderzoeksfase onze kennis moeten uitbreiden. We gaan na hoe deze onderlegger precies in elkaar steekt. Volgende onderzoeksvragen kunnen hier een leidend voorwerp in zijn.

Onderzoeksvragen landschapsbiografie

WELKE ECOSYSTEMEN ZIJN AANWEZIG EN HOE ZIJN DIE HISTORISCH GEËVOLUEERD?

- Hoe ziet de landschapsbiografie voor het hele grondgebied eruit?
- Welke soorten biotopen en ecosystemen zijn aanwezig?
- Waar komen verschillende ecosystemen samen?
- Hoe zagen de Herentalse landschappen eruit doorheen de geschiedenis?
- De Vallei van de Wimp zal extra onder de loep worden genomen in de verdiepende fase.

Onderzoeksvragen (her)bebossing

WAT ZIJN DE JUISTE (HER)BEBOSSING METHODES VOOR DE HERENTALSE OPEN RUIMTE?

- Waar kan er bos uitgebreid worden? Waar zeker niet?
- Hoe kan het bossysteem van de Kempense Heuvelrug hersteld worden zonder de identiteit van het gebied te vernietigen?

- Waar en hoe kunnen bestaande bossen versterkt worden?

Onderzoeksvragen klimaatadaptieve kernen

HOE KUNNEN DE VERSCHILLENDE KERNEN EN DE OPEN RUIMTE KLIMAATADAPTIEF WORDEN INGERICHT?

- Wat is de bijdrage van de open ruimte aan de klimaatadaptatie?
- Hoe en waar kunnen de drie kernen vergroend worden?
- Hoe creëren we een sterke ecologische connectiviteit via een robuust groenblauw netwerk?
- Welke instrumenten/strategie hebben we voor de inzet van private tuinen in een groenblauw netwerk?

Onderzoeksvragen wateropgaven

HOE BESTRIJDEN WE DE DROOGTE EN VOORZIEN GELIJKTIJDIG VOLDOENDE WATERBUFFERING?

- Waar kunnen we natte natuursystemen herstellen of versterken?
- Waar liggen de grootste onthardingskansen?
- Hoe houden we water vast om het (vertraagd) te laten infiltreren?
- Waar en hoe kunnen relaties gelegd worden tussen groenblauwe verbindingssassen en de rest van het stedelijk weefsel?
- Hoe kunnen we de buffercapaciteit van de valleigebieden en de omliggende natuur optimaal inzetten?

Onderzoeksvragen natuurbeleving

KUNNEN DE INWONERS EN BEZOEKERS VAN HERENTALS DE OPEN RUIMTE VOLDOENDE POSITIEF BELEVEN?

- Is de open ruimte voldoende toegankelijk en hoe kunnen we dit versterken?
- Waar kunnen trage én functionele wegen beter beschaduwd worden?
- Hoe verhogen we de attractiviteit van de plattelands- en natuurrecreatie?
- Hoe kunnen waardevolle landschappen en vista's vrijwaard én versterkt worden?
- Hoe kan de CO₂-uitstoot beperkt worden in de stad?

Onderzoeksvragen landbouw

HOE BRENGEN WE DE LANDBOUWACTOREN ALS VOLWAARDIGE PARTNER AAN TAFEL?

- Waar kan alternatieve landbouw worden ingezet voor extra natuurbeleving, klimaatadaptatie, korte keten productie, ... ?
- Hoe en waar voeren we een bestemmingenbeleid voor dubbelgebruik van de open ruimte?
- Hoe beschermen we het huidige landbouwareaal tegen zonevreemd gebruik?
- Hoe en waar integreren we concepten van korte ketenproductie en -consumptie of andere alternatieve landbouwmethoden?
- Waar kunnen we bewust koolstofbeheer toepassen in natuur en landbouw?
- Hoe kunnen landbouwgronden ingezet worden voor de vernatting van de valleigebieden?



Endeavour



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