

MASTERPLAN OMGEVING VOSSENBERG - MARKGRAVENSTRAAT



ANALYSENOTA

OKTOBER 2022

COLOFON

Stramien^{CV}

Wij maken ruimte

Stramien, architectuur & ruimte cv
 Mechelsesteenweg 271 bus 5
 2018 Antwerpen
 tel 03 248 54 02
 btw BE 0466 120 038
 info@stramien.be
 www.stramien.be

vertegenwoordigd door Evert De Baere,
 landschapsarchitect, gevolmachtigde van het bestuur

in samenwerking met:

Bavo Thiré, architect
 Brenda Vandenberghe, architect - stedenbouwkundige

Opdrachtgever
 Stad Herentals
 Augustijnenlaan 30
 2200 Herentals

vertegenwoordigd door Marc Van Grieken, ruimtelijke
 planner

INHOUD

inleiding.	3
situering	4
Proces.	5
analyse planningscontext	7
Ruimtelijke analyse	17

INLEIDING

Herentals is ondanks haar relatief geringe omvang een dynamische stad met diverse functies en activiteiten die haar een bovenlokale uitstraling geven. De stad heeft als kleinstedelijk gebied grote kwaliteiten en een belangrijke verzorgende functie voor de omliggende gemeenten. Met de landschappelijk waardevolle Netevallei, de bossen van de Kempense heuvelrug en het historische patrimonium heeft Herentals ook heel wat troeven in handen op recreatief en toeristisch vlak. Er is nog heel wat ruimte beschikbaar om het wonen in het kerngebied verder uit te bouwen met vernieuwende stedelijke woontypologieën en dit in een gezond evenwicht tussen schaal, dichtheid en woonkwaliteit.

De aanleiding voor deze opdracht is de nood aan een overkoepelende toekomstvisie voor drie strategische locaties die de stad in handen heeft in de omgeving van het station. Er komt o.a. een aanzienlijk deel vrij na de herlokalisatie van de huidige academie voor beeldende kunst aan de Markgravenstraat. Anderzijds ligt er ook heel wat (bouw)vrije ruimte klaar om een toekomstbestendige invulling te krijgen. Het einddoel is een masterplan dat deze strategische omgeving een duurzame toekomst geeft en als voorbeeldproject zal dienen van hoe de stad in de toekomst om zal gaan met verdichting en wijkvernieuwing. Hierbij zal worden toegezien op een kwalitatieve leefomgeving waarvan scenografie, correcte waterhuishouding, sterke ecologie, evenwichtige mobiliteit, maar ook innoverende ideeën en sociale cohesie onderdeel uitmaken.



SITUERING

Het masterplan zal concrete uitspraken doen over drie kanslocaties in de Stationsomgeving. Ze zijn gelegen in een gebied begrensd door de spoorweg in het noorden, de Lierseweg in het zuiden en het stadcentrum in het oosten. We zullen dit gebied verder de Vossenbergwijk noemen.

Het eerste fragment is gelegen rond de sporthal Vossenberg. De eigendommen van de stad beslaan hier ongeveer de helft van het bouwblok tussen Markgravenstraat, Schoolstraat, Bolwerkstraat en Vossenberg. Naast de sporthal bevindt zich hier o.a. ook het oude schoolgebouw en de Stedelijke Academie voor Beeldende Kunst.

Het tweede fragment is de site van de Spiegelfabriek. Dit is het bouwblok tussen Markgravenstraat, Vossenberg, Lierseweg en Glasstraat. Deze site is grotendeels in eigendom van het OCMW. In dit gebied zijn via erfpachten de Kringloopwinkel, het samenwerkingsverband Neteland en het Centrum voor Geestelijke Gezondheidszorg gevestigd, allen met een gezamenlijke bezoekersparking en toegang aan de Lierseweg. Het OCMW kocht vorige legislatuur eveneens het braakliggende terrein langs de Vossenberg aan ter uitbreiding van de sociale campus.

Het derde en laatste fragment maakt een nieuwe doorsteek naar het Stationsplein. De stad kocht in 2019 twee woningen aan de noordzijde van de Markgravenstraat om hier de link te leggen richting het station. Ook het achterliggende gebied richting Perronstraat is reeds in eigendom van de stad, ingericht als groenzone en watervang.



locatie t.o.v. Herentals



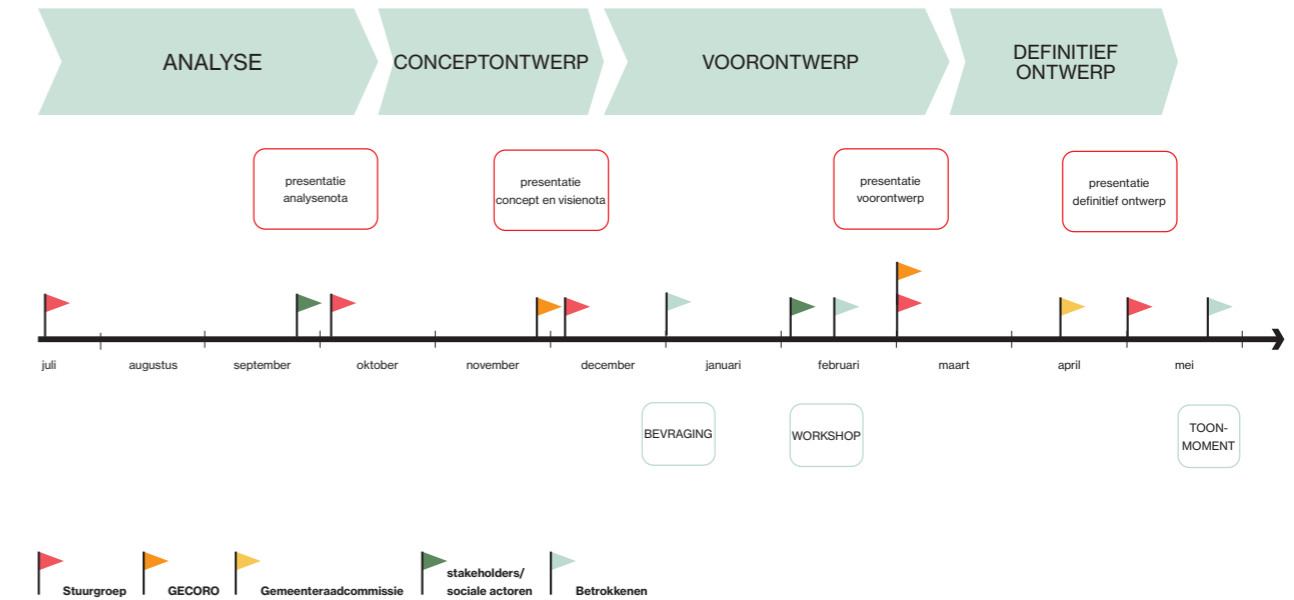
projectgebieden



eigendomsstructuur

- eigendom OCMW
- eigendom Stad Herentals
- privaat eigendom
- eigendom AGB Sport - Recreatie

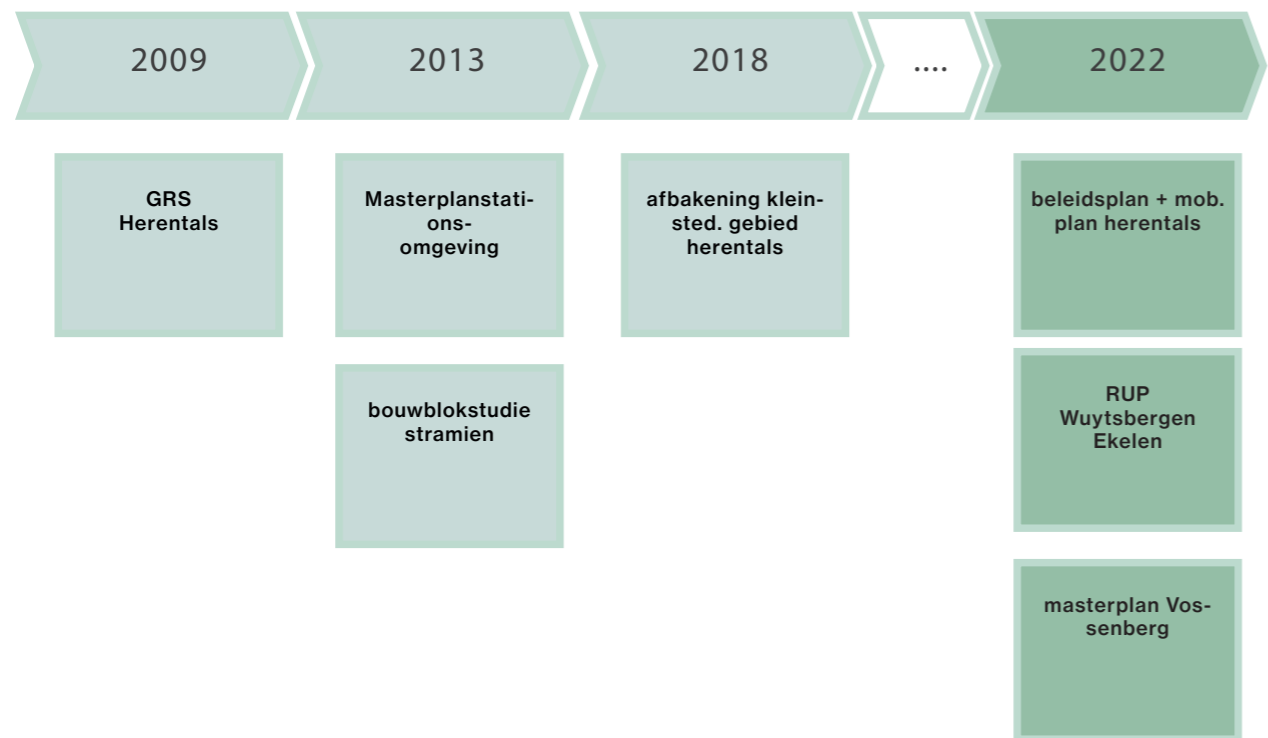
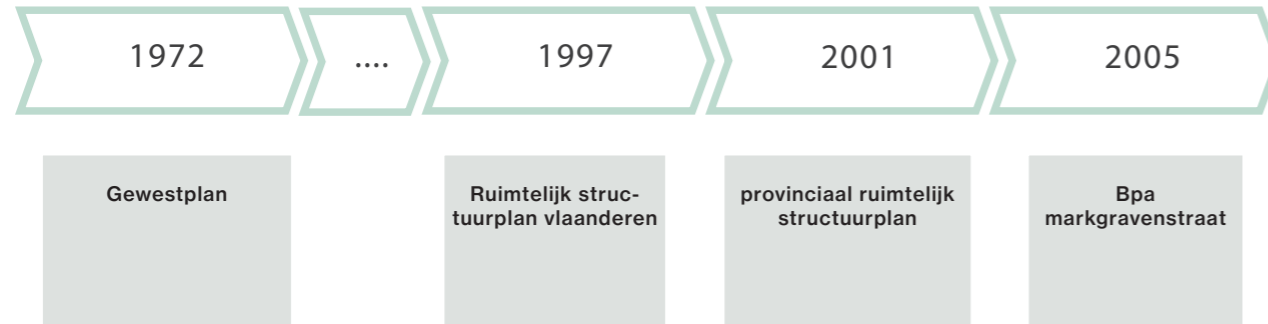
PROCES



De opmaak van dit masterplan zal een kort en krachtig proces doorlopen van tien maanden inclusief participatiemomenten met verschillende betrokken partijen. Tussendoor wordt steeds teruggekoppeld met de stuurgroep die de uiteindelijke beslissingsbevoegdheid heeft. Deze nota is een weerslag van de resultaten van de analyse van de drie sites.

De participatiemomenten worden telkens met andere deelnemers gehouden en via aangepaste media. Voor het eerste participatiemoment worden buurtbewoners via een vragenlijst bevroegd naar hun

noden en wensen. Tegelijk houden we ook één op één besprekingen met de verschillende stakeholders met een duidelijke ruimteclaim op het gebied. Het team gaat vervolgens aan de slag met het opstellen van een visie en concepten. Daaruit zullen eerste scenario's worden voorgesteld die zullen worden afgetoetst tijdens een fysieke workshop. Tot slot wordt op het einde van het planningsproces een toonmoment gehouden waar betrokkenen het resultaat kunnen komen bekijken.



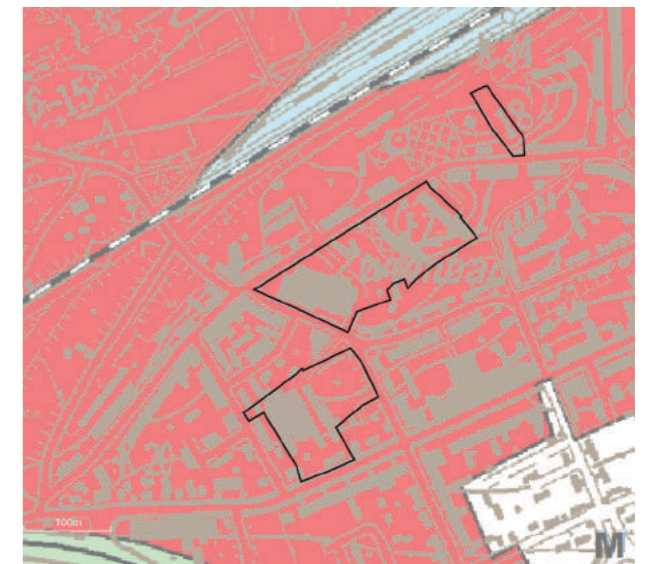
ANALYSE PLANNINGSCONTEXT

Heel wat juridische plannen hebben betrekking op het projectgebied. De bestaande planningscontext wordt in kaart gebracht zodat de bestaande visies en het juridisch kader op verschillende planningsniveaus gekend zijn. Momenteel is de stad een beleidsplan en mobiliteitsplan aan het opmaken. Dit wil zeggen dat de planningsvisies uit 2009 – 2013 herbekeken worden en deze deels achterhaald zijn. In dit document worden deze bekeken om te achterhalen wat de voorgeschiedenis is van visie op de plek en welke visies nog stand houden.

GEWESTPLAN

Het volledige projectgebied valt binnen woongebied zoals vastgesteld door het gewestplan. Aangezien hier geen RUP's of BPA's van toepassing zijn is deze bestemming nog altijd geldig.

De woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf (voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd), voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven. Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.



Gewestplan

GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN (2009)

Dit plan dateert al uit 2009. Een aantal concepten en doelstellingen uit het GRS zijn ondertussen ook gerealiseerd. Ondertussen is een nieuw beleidsplan in opmaak die het GRS zal vervangen. De belangrijkste randvoorwaarden voor deze opdracht, die vandaag nog van toepassing zijn, zijn de volgende:

- » Het structuurplan wil de barrière gevormd door de spoorweg verkleinen, de stationsomgeving herwaarderen en de buurt errond verdichten. De relatie tussen het centrum en het station moet verbeterd worden en de verbinding moet duidelijker voelbaar worden.
- » De gebieden ten noorden en ten zuiden van het station moeten verbonden worden, dit zowel in morfologische als functionele zin. De barrièrewerking die momenteel uitgaat van de spoorweginfrastructuur moet, zeker voor de zachte weggebruiker, verminderd worden.
- » De relatie van het station met de omgeving – in bijzonder met het centrum, het overige openbaar vervoer en het openbaar domein dient meer op elkaar afgestemd te worden. Vooral de straten die de belangrijkste verbinding vormen

- tussen het station en het kernwinkelgebied dienen de verbindingfunctie te ondersteunen wat inrichting en architectuur betreft.
- » De omgeving van het station vormt als het ware het visitekaartje van de stad Herentals voor haar bezoekers. Goede voorzieningen met een eenduidige signalisatie kunnen de leesbaarheid van de omgeving vergroten, evenals de inrichting van het gebied.
- » De wijk Wuytsbergen heeft een grote hoeveelheid braakliggende gronden die gelegen zijn in woongebied. Hier zijn enkel nog ontwikkelingen mogelijk langs uitgeruste wegen.

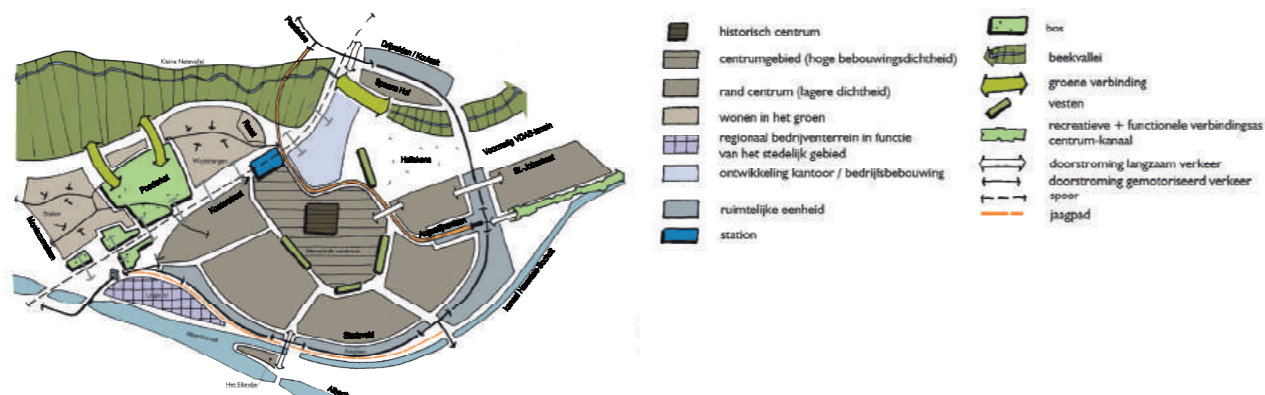
De opmaak van het BPA Markgravenstraat kadert binnen deze doelstellingen. Dit BPA werd echter nooit bestendigd. Hier werd expliciet aandacht besteed aan de stationsfunctie als multimodale (verkeers)knoop en als toegangspoort tot de stad. Het doortrekken van de Koeterstraat voor een optimale ontsluiting van de stationsomgeving maakt onderdeel uit van dit planproces.

MASTERPLAN STATIONSOMGEVING (2013)

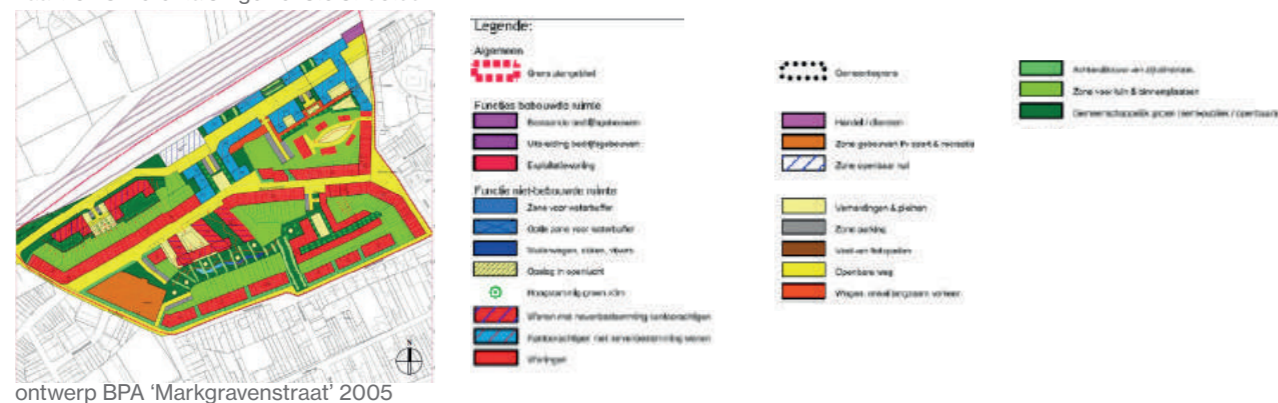
Het masterplan voor de stationsomgeving dateert van 2013 en werd opgemaakt met de ambitie om de stationsbuurt te ontwikkelen tot een aantrekkelijke, rustige woonbuurt waarbij ook ruimte is voor kantoorfunctie in de directe stationsomgeving. De stationsomgeving heeft een opknappbeurt nodig, een aantal voorstellen uit deze visie zijn intussen gerealiseerd of staan binnenkort op de agenda. Anderzijds zijn er elementen die niet meer kunnen gerealiseerd worden. Vanaf eind 2022 wordt gestart met de opmaak van een update van deze studie. Hierna volgt een kort overzicht:

- » Er werd binnen de studie uit 2013 en de conceptstudie rond de ABO-as een tunnel voorzien aan de Belgiëlaan. Deze moet het conflict van gemotoriseerd verkeer en voetgangers en fietsers oplossen en zo de zachte weggebruiker toelaten om het station veilig te bereiken.
- » Een tweede kruispunt dat als conflict wordt aangeduid is die van de Vossenberg met de sporen. Op dat moment onderzoekt men de mogelijkheid voor een tweede tunnel dewelke niet in de studie van het masterplan is verrat.

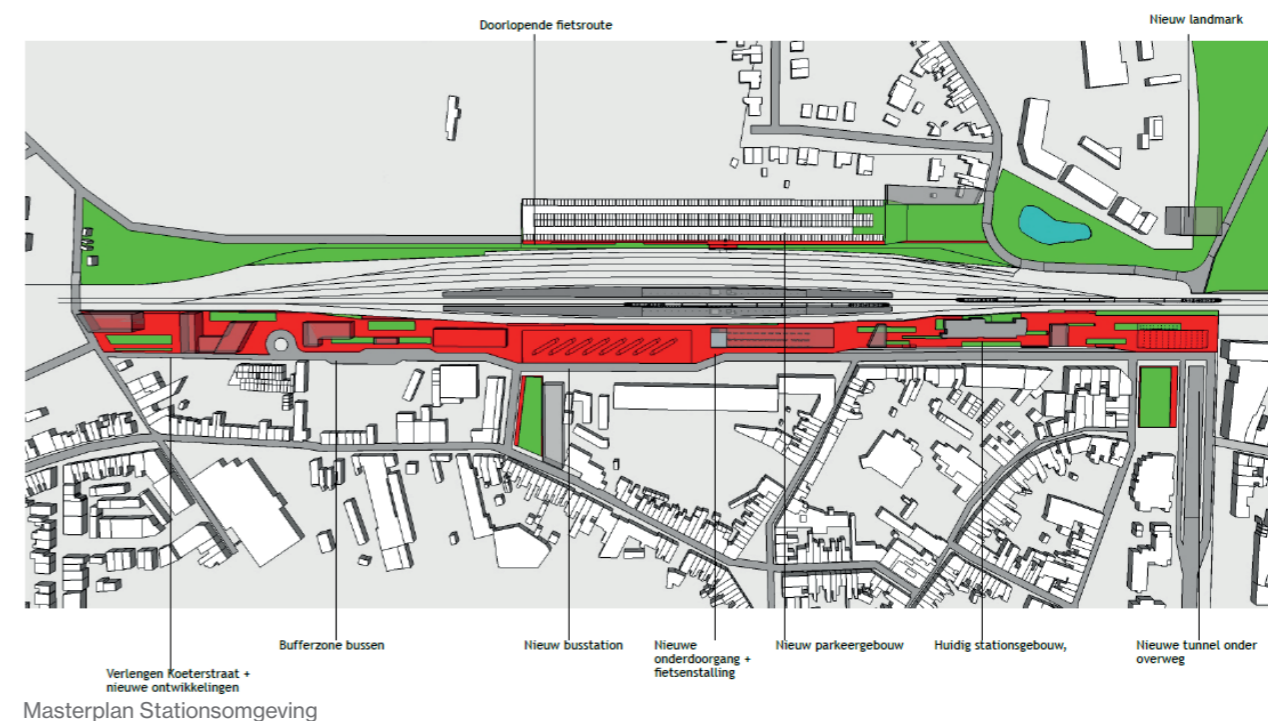
- » Er werd inmiddels afgezien van een parkeertoren aan de noordzijde van de sporen. Binnen de eerste conceptuele schetsen in het mobiliteitsplan in opmaak worden twee parkings voorzien aan het station, een ter hoogte van de doortrekking van de Koeterstraat en een aan de kant van de Belgiëlaan. Verder wordt er tussen beide parkings een knip voorzien zodat er is geen doorgaand verkeer meer mogelijk is.
- » In kader van het nieuwe mobiliteitsplan met verkeersslussen zal de Koeterstraat de aanvoerroute worden naar de stationsparking voor wie vanuit westelijke richting komt. Het zal immers niet meer mogelijk zijn om doorheen de stad te rijden.
- » NMBS heeft het voornemen om de stationsparking betalend te maken.
- » Er is nog geen duidelijkheid over de onderdoorgang voor zwakke weggebruikers onder de sporen.
- » Tevens is er nog geen duidelijkheid over de inplanting van de missing link van de fietssnelweg.



kaart GRS Herentals - gewenste structuur



ontwerp BPA 'Markgravenstraat' 2005



Masterplan Stationsomgeving

BOUWBLOKSTUDIE (STRAMIEN 2013)

Reeds in 2013 dacht Stramien mee na over het bouwblok Vossenbergherentals - Markgravenstraat. Het bouwblok aan de Lierseweg - Glasstraat hoorde daar toen nog niet bij. Uit analyse en ontwerp onderzoek kwamen toen al een aantal visie elementen en concepten naar voor, die resulteerden in twee scenario's. Volgende aandachtspunten en ambities nemen we mee in dit verdere traject :

- » Als woontypologie werd gekozen voor stedelijke compacte eengezinswoningen, collectieve woonvormen of serviceflats. Dit omdat gezinnen met kinderen en ouderen de duidelijke doelgroep waren voor deze wijk.
- » De wijk moet vergroend worden en heeft nood aan publieke verblijfsruimte, de open ruimte die gecreëerd werd is meer dan enkel groene doorsteken, namelijk een buurtpark.
- » Het industriële verleden bepaalt het karakter van de wijk die nog weerspiegeld wordt in enkele karakteristieke gebouwen. Dit karakter wordt versterkt door het behouden van karakteristieke gebouwen, materiaalkeuze in de nieuwe architectuur en het verplaatsen van de rooilijn in de Markgravenstraat om zichten te creëren op de beeldbepalende elementen in de straat.
- » Een van de te behouden gebouwen is het oude schoolgebouw, daar wordt een herbestemming voorzien.
- » Er moet aandacht zijn voor de integratie van de sporthal.



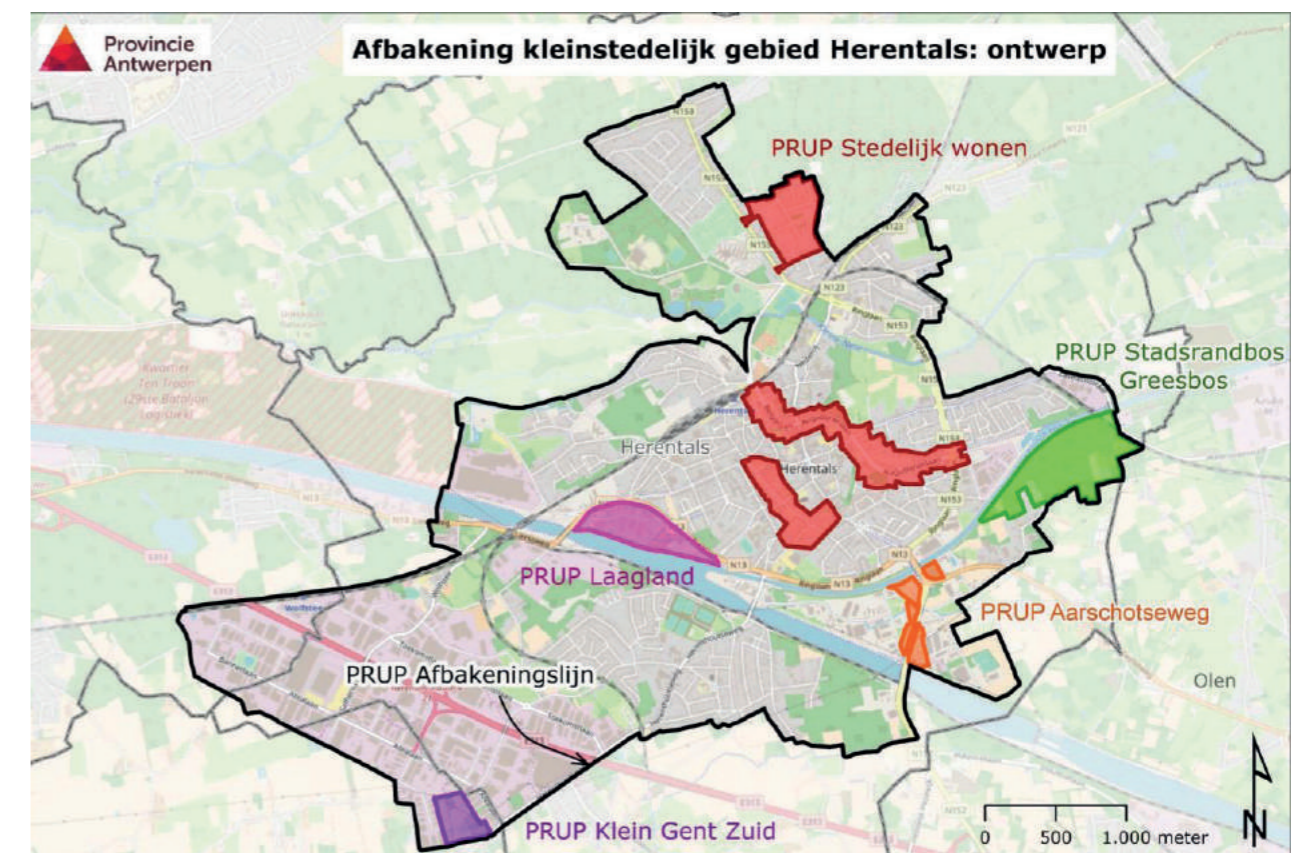
scenario A



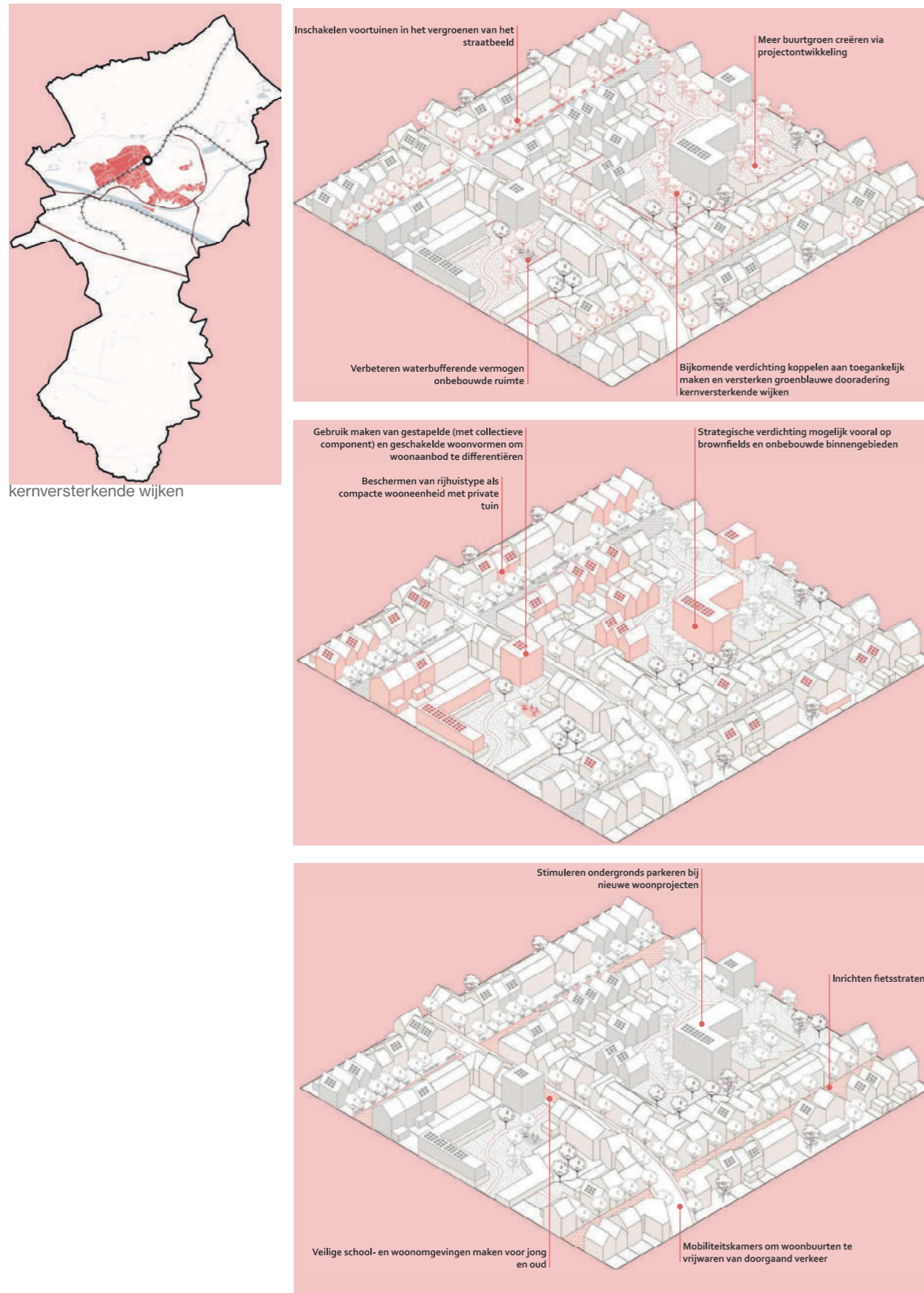
scenario B

PRUP 'AFBAKENING KLEINSTEDELIJK GEBIED HERENTALS' (2018)

Ook onderdelen uit dit plan zijn reeds gedeeltelijk gerealiseerd terwijl andere elementen intussen achterhaald zijn. Belangrijk om hierbij te onthouden is dat de stationsomgeving wordt aangeduid als strategische locatie voor toekomstige ontwikkelingen. Het bovenlokaal belang van deze locatie wordt onderstreept met gemengde stedelijke ontwikkelingen met functies zoals wonen, werken en recreëren. De bindende dichtheid is minimum 25 wo/ha.



afbakening kleinstedelijk gebied Herentals



PLANNEN IN OPMAAK

Beleidsplan Herentals

Herentals doorloopt op dit moment een traject om een algemeen beleidsplan op te maken. Het traject bevindt zich in de opmaak van de conceptnota. Er werden al enkele ambities geformuleerd. Volgende ambities nemen we mee voor deze opdracht:

- » Voorzieningen als drager: Gebieden met goede voorzieningen en de stadskern worden naar voren geschoven als prioritair te ontwikkelen zones. De projectlocaties waar deze opdracht op van toepassing is zijn zulke strategische zones die in aanmerking komen.
- » Toekomstgericht en inclusief wonen: Uit de studie kwam o.a. naar voren dat het huidige woonaanbod niet voldoet aan de behoeften. Enerzijds volgt Herentals de algemene trends van vergrijzing en kleiner wordende huishoudens. Maar er is ook een sterke vraag naar een meer divers aanbod met woningen voor bepaalde groepen in de samenleving zoals alleenstaanden, co-ouders of migranten. Ook de nood aan compacte en betaalbare woningen met tuin kwam duidelijk naar voren uit de bevestigingen.
- » Herentals fietsstad: Er wordt gestreefd naar optimale fietsinfrastructuur met bijhorende voorzieningen.
- » Mobiliteitsoplossingen voor iedereen

Het station wordt aangeduid als dé mobiliteitshub van de stad. Hierbij moet ook nagedacht worden over veilige fiets- en wandelroutes van- en naar het station.

- » Kernen en buurten op maat voor jong en oud Er zal worden ingezet op de verblijfskwaliteit van de publieke ruimte en de veiligheid en beleefbaarheid voor kinderen.
- » Groenblauw netwerk als klimaatbuuste drager: Er is nood aan ontharding en aan een fijnmazig netwerk van groene ruimtes doorheen het stadsweefsel.

Daarnaast vallen de projectsites binnen een zone die aangeduid werd als 'Kernversterkende wijken'. De nadruk ligt hierbij op verdichting. Hierbij gaat bijzondere aandacht uit naar levenslang wonen en gezinsvriendelijk wonen. Doordat de wijken goed gelegen zijn en kernversterkend, wordt een gestapelde typologie naar voor geschoven. Dit moet wel steeds in de specifieke context bekeken worden en waar nodig verfijnd worden.



ABO-as als drager van voorzieningen

Mobiliteitsplan

In kader van het beleidsplan wordt ook de mobiliteit herbekeken in een nieuw algemeen mobiliteitsplan. Dit traject bevindt zich momenteel in de fase synthesesnota. Voor het stadshart wordt hierbij ingezet op een verkeerslussensysteem met leefbuurten waar niet sneller dan 30 km/h wordt gereden, met de Ring en de ABO-as als dragende structuren. Ook de wijk waar dit masterplan uitspraak over zal doen wordt gezien als afgebakende leefbuurt. Deze wijk wordt gevrijwaard van gemotoriseerd verkeer naar het station door het doortrekken van de Koeterstraat en het weren van doorgaand verkeer.



Structuurschets Wuytsbergen – Ekelen

De wijk Wuytsbergen Ekelen is de wijk aan de overkant van de sporen. Hiervoor werd een masterplan gemaakt dat momenteel vertaald wordt in een RUP.



Structuurschets masterplan Wuytsbergen Ekelen



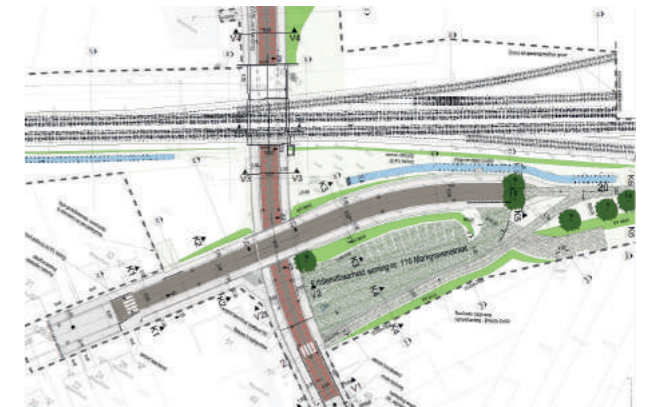
RUIMTELIJKE ANALYSE

ANALYSE VAN HET PROJECTGEBIED IN DE RUIMERE OMGEVING

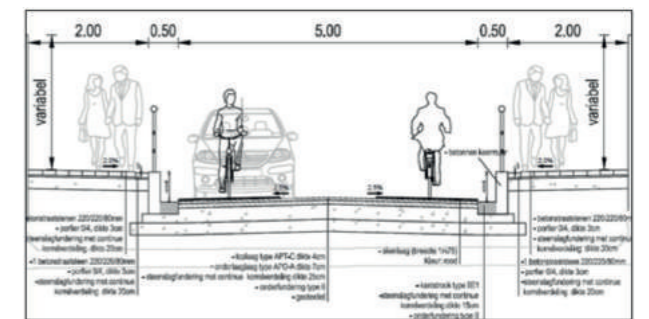
Herentals, stad tussen infrastructuur

De Ringweg, het Albertkanaal en de spoorweg vormen voor Herentals harde infrastructuurbarrières. Ze bepalen sterk de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Het dichtbebouwde stadscentrum tekent zich duidelijk af binnen de Ring en de spoorweg. De bebouwingsclusters daarbuiten zijn duidelijk minder dicht en hebben een meer residentieel karakter. Herentals wil aansluiting zoeken met deze gebieden en wenst daarvoor de infrastructuurbarrières zoveel mogelijk te slechten.

Het gebied Wuytsbergen-Ekelen moet in de toekomst een volwaardig stadsdeel worden. Er zijn plannen in opmaak om dit sterk verkavelde gebied te verdichten met aandacht voor het groene karakter. Door de aanleg van de Vossenbergtunnel zal deze nieuwe wijk geconnecteerd worden met de binnenstad. De ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer zal langs de straat Wuytsbergen en de nieuwe tunnel aan de Belgiëlaan gebeuren. Ook de missing link in de fiets snelweg zal naar alle waarschijnlijkheid doorheen deze wijk aangelegd worden, al dan niet parallel aan de spoorweg.



Plan ondertunneling Vossenberg



tunnel Vossenberg - Vlaamse Waterweg (2021)

Op fietsafstand van de vallei van de Kleine Nete

Nog wat verderop, voorbij Wuytsbergen-Ekelen liggen de grote landschappelijke gehelen van bovenlokaal belang: de Netevallei en de Kempense heuvelrug. Grote delen hiervan fungeren als actief te beleven groen: het wandelnetwerk door het vallei- en stuifduinlandschap, de toeristentoren, het Netepark... Het vlakbij gelegen Poederkotsbos, net over de spoorweg, zal als parkbos voor de nieuwe wijk uitgebouwd worden. Ook voor de wijken van de binnenstad, die verstoken zijn van groen, kan dit Poederpark een groene stapsteen vormen om het landschap dicht bij de stad te brengen.

VOSSENBERG, WIJK IN DE STAD

Een wijk dichtbij alle voorzieningen

Herentals is een compacte stad waardoor veel voorzieningen zich op wandelafstand bevinden. Het centrum met haar handelszaken en horecagelegenheden ligt op maximaal een kwartiertje stappen. Het station ligt vlakbij en ook een aantal scholen liggen in de nabije omgeving.



- zorg en sociale diensten
- sport en kunst
- supermarkten
- handelsas
- scholen
- overheidsdiensten

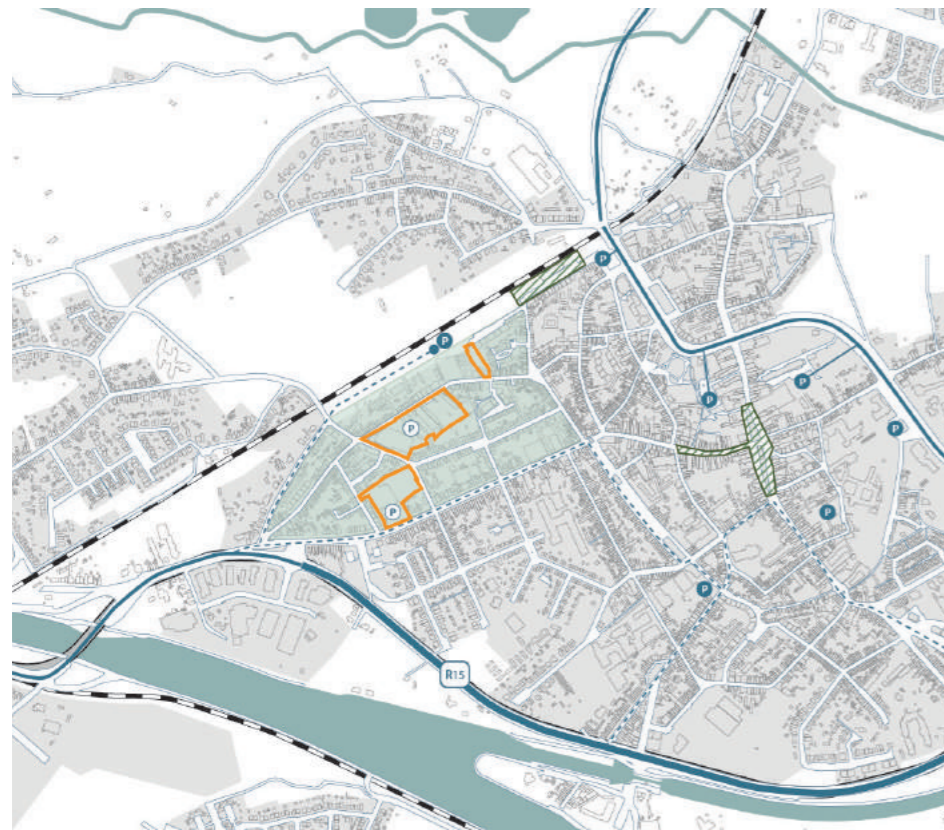
Een wijk met veel potentieel om het groen tot in de stad te krijgen

Het stadsweefsel is dichtbebouwd. Buiten de Grote Markt heeft Herentals weinig pleinen of publieke ontmoetingsplekken. Vooral de westelijke helft van de stad heeft opmerkelijk weinig groen. Het stadspark ligt op ongeveer 15 minuten wandelen, het Begijnhofpark en het Spaans Hof liggen nog een stuk verderop. Het geplande park Poederbos zal vooral voor de nieuwe wijk Wuytsbergen-Ekelen een groene long zijn. De projectsites aan Vossenberg kunnen mee ingeschakeld worden om dit groen voor de bewoners van de binnenstad dichterbij te brengen. Door de

introductie van een fijnmazige groene dooradering doorheen de Vossenbergwijk kunnen het Poederbos en de verderop gelegen natuurgebieden meer voelbaar en bereikbaar worden gemaakt. Ook de onbebouwde strook langsheen de spoorweg, waar de huidige parking aan de Perronstraat ligt, heeft veel potentie om meer lucht en groen in de stad te krijgen. Deze zone heeft momenteel een onaantrekkelijke uitstraling door de verschaalde en verharde invulling.



- publieke groene ruimte
- publieke pleinen
- toegankelijke groene ruimte
- beschermd landschap



- primaire weg
- secundaire weg
- - - lokale weg
- leefbuurt
- Ⓟ publieke parking
- Ⓟ collectieve parking op projectsite

Een goed ontsloten wijk

Openbaar vervoer

De projectsites liggen op zeer korte afstand van het station. Er zijn meerdere radiaal georiënteerde buslijnen vanuit het centrum. Buslijn 150 naar Nijlen en Lier zal in de toekomst echter enkel nog voor scholieren rijden. Deze lijn loopt namelijk parallel aan de spoorweg waardoor er momenteel een dubbelaanbod is.

Gemotoriseerd verkeer

De projectsites vallen allen binnen de omkadering van een geplande leefbuurt waar doorgaand verkeer in de toekomst ontmoedigd zal worden. Deze leefbuurt zal voornamelijk door de Lierseweg en de Koeterstraat ontsloten worden volgens het principe van het ontsluitingssysteem met verkeerslussen. De meest dichtstbijzijnde collectieve parking is die in eigendom van de NMBS aan het station. Deze wordt in de nabije toekomst echter betalend. Op de projectsites zelf liggen er momenteel ook twee collectieve parkings, nl. aan de sporthal (70 parkeerplaatsen) en op de site van de Spiegelfabriek (45 parkeerplaatsen).

Fietsers

De Lierseweg vormt een belangrijke as in het bovenlokaal fietsnetwerk. In het plan voor de uitbouw van de fietssnelwegen in Vlaanderen vormt Herentals een belangrijk knooppunt. Maar liefst vijf fietssnelwegen zullen hier in de toekomst samenkomen: F5 (jaagpad Alberkanaal), F102 (naar Turnhout), F103 (naar Lier), F105 (naar Geel) en F106 (naar Aarschot).

De route tussen knooppunt 11 en 91 van het fietsknooppuntennetwerk loopt doorheen de Markgravenstraat, van de grote markt richting Wuytsbergen-Ekele en verder naar o.a. Grobbendonk en het jaagpad langsheen het Albertkanaal.



- buslijn
- bushalte
- Ⓟ treinstation



- fietssnelweg
- - - toekomstige fietssnelweg
- bovenlokaal fietsnetwerk
- fietsknooppunten netwerk

VOSSENBERG, WIJK MET POTENTIE

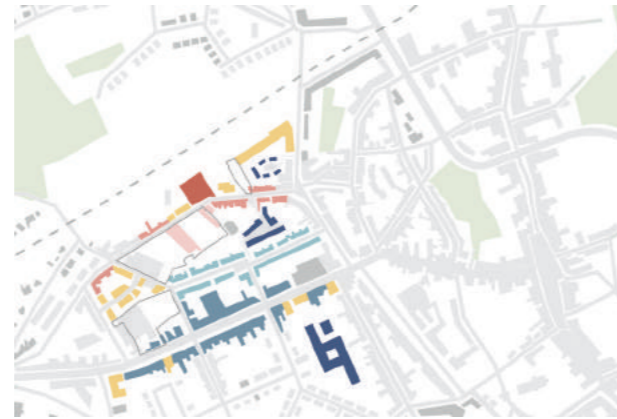
De Vossenbergwijk



- gebouwen industrie
- gebouwen Lierseweg
- gebouwen Bolwerkstraat
- inbreidingsprojecten
- meergezinswoningen



1900



1989



1939



heden

De Vossenbergwijk

De Vossenbergwijk is geen statistisch of bestuurlijk afgebakende eenheid. Het is het stadsdeel dat door de aanwezigheid van de historische assen, de spoorweg en de Lierseweg, aanvoelen als een luwe woonwijk. In dit masterplan benoemen we deze wijk als de Vossenbergwijk. In het oosten is wordt de Schoolstraat als grens genomen.

De analyse die hierop volgt toont aan dat de Vossenbergwijk een rustige wijk is met een eigen identiteit, met een gevoel van de nabijheid bij de bruisende stadsdelen en met een uitstekende multimodale ontsluiting. Dit maakt de wijk aantrekkelijk voor uiteenlopende doelgroepen zoals starters, gepensioneerd en gezinnen.

Historische ontwikkeling: van industriële activiteit tot woonwijk

De eerste bebouwing in deze omgeving dateert pas van in het begin van de 20ste eeuw. In deze periode treedt de stad hier voor het eerst buiten de gordel van de oude Vesten. De Lierseweg is dan reeds een volwaardige invalsweg waarlangs burgerwoningen worden gebouwd op diepe kavels.

Tijdens het interbellum ontstaan langs de spoorweg industriële activiteiten in de vorm van enkele ambachtelijke fabriekjes met bijhorende kleinschalige arbeiderswoningen. Er worden voorzieningen voor deze arbeiders gebouwd zoals o.a. de meisjes- en jongensschool in de Markgravenstraat. Deze grotere gebouwen worden vrij arbitrair ingepland, vaak dwars op de straat: voornoemde school, het Voddenkot, de Academie... In dezelfde periode worden ook de terreinen langs de Lierseweg verder verkaveld en bebouwd.

Vanaf de jaren '60 wordt de vrije ruimte tussen de intussen ontstane bouwblokken verkaveld. De Bolwerkstraat wordt aangelegd met voor die tijd typerende bel-etage woningen met voortuinen. Het sportcomplex Vossenberg verschijnt op de open hoek tussen de Markgravenstraat en Vossenberg.

De verdichting van de wijk wordt tot vandaag verder doorgezet op twee manieren. Enerzijds zijn er de inbreidingsprojecten die vaak het resultaat zijn van het uitdoven van de vroegere bedrijvigheid. De voormalige diamantslijperij en latere school KTA bijvoorbeeld werd herontwikkeld als woonproject. Ook het Voddenkot krijgt nu een nieuwe bestemming met o.a. kantoren en woningen.

Een tweede wijze waarop verdicht wordt is de bouw van meergezinswoningen. Deze hebben zich o.a. geconcentreerd aan het Stationsplein waar ze een heuse wand zijn gaan vormen tussen stad en spoor. Ook in de bouwblokken en in de binnengebieden verzeen er appartementsgebouwen: sommige op nog braakgelegen percelen, andere vervangen de oorspronkelijke grondgebonden woningen.

Een dichtbebouwde, stedelijke wijk

Vandaag de dag is de Stationsbuurt, de wijk rond Vossenberg, het station en de Nederrij, het dichtstbevolkte gebied van Herentals. Hier wonen voornamelijk kleine gezinnen: ongeveer de helft van de huishoudens bestaan uit één tot twee personen.

Meer gedetailleerd onderzoek voor de Vossenbergwijk – de wijk volgens de afbakening zoals hierboven beschreven- bevestigt deze cijfers. Met een dichtheid van 49,4 woningen per hectare kent de wijk een hoge, grootstedelijke dichtheid. Iets meer dan de helft van het woningaanbod zijn (compacte) eengezinswoningen (53,37%), de andere helft zijn meergezinswoningen (46,63%).

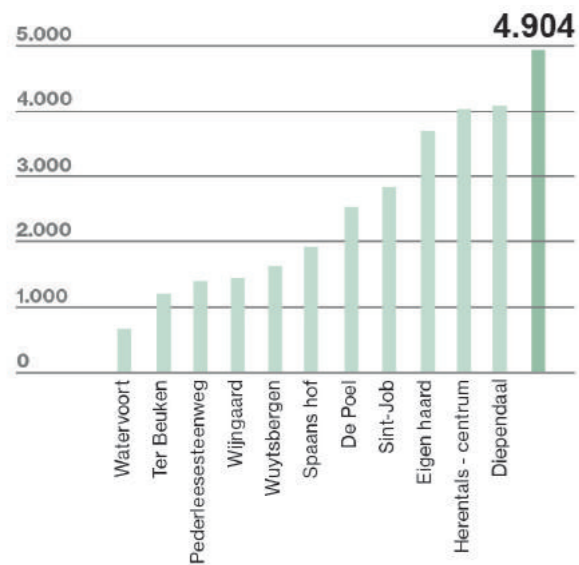


statistische sector

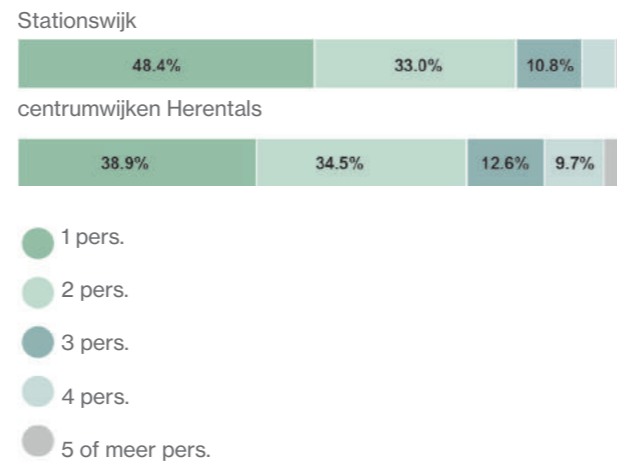
Een heterogene wijk

De wijk Vossenberg is niet homogeen opgebouwd, de straten hebben namelijk eigen kenmerken en de bebouwingstypologieën zijn verschillend. Aan de Markgravenstraat hebben de gebouwen de grootste dichtheid en zijn de percelen het kleinst. Hier zijn het voornamelijk de arbeiderswoningen die het beeld bepalen. Vele woningen hebben slechts een klein tuintje en een aanzienlijk aantal woningen hebben er helemaal geen.

De Bolwerkstraat wordt gekenmerkt door grotere percelen en een lagere bebouwingdichtheid. De woningen zijn hier veel ruimer en ze hebben vrij grote tuinen. De woningen langs de Lierseweg zijn op nog iets grotere percelen gebouwd. Meer recente initiatieven worden gekenmerkt door kleinere percelen en hogere dichtheden met vaak ook een groter aandeel meergezinswoningen.



bevolkingsdichtheid per km²



aantal personen per huishouden



Onderzochte percelen Vossenbergwijk

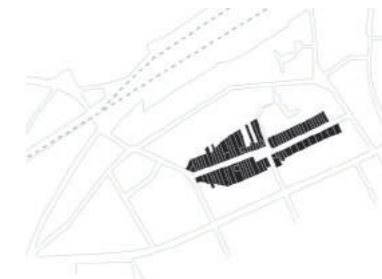
gem. opp. perceel EGW = 325,5 m²
woningen/ha = 49,4

- eengezinswoningen
- meergezinswoningen



Markgravenstraat

gem. opp. perceel egw = 224,5 m²
woningen/ha = 54,0



Bolwerkstraat

gem. opp. perceel egw = 304,3 m²
woningen/ha = 32,8



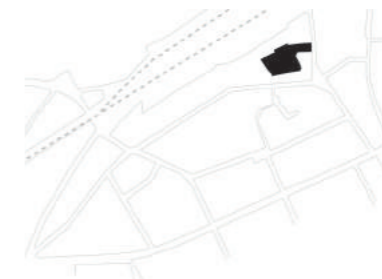
Lierseweg

gem. opp. perceel egw = 377,6 m²
woningen/ha = 31,7



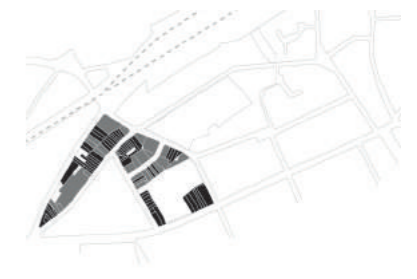
Maria Van Heterenplein

gem. opp. perceel egw = 138,3 m²
woningen/ha = 98,1



Bijenkorf

gem. opp. perceel egw = 281,8 m²
woningen/ha = 35,5



Omgeving Madrigaalstraat

gem. opp. perceel egw = 240,0 m²
woningen/ha = 78,8

Ensembles

Over de wijk beschouwd zijn er een aantal bouwkundige ensembles waar te nemen. De arbeiderswoningen die rond de grotere infrastructuur uit het industriële tijdperk gebouwd zijn herinneren aan het ambachtelijke verleden. De bebouwing langs de Lierseweg en de Bolwerkstraat hebben elk een eigen identiteit typisch voor de tijdsgeest waarin ze ontstonden en tonen hiermee de verschillende stijlinvloeden in de wijk. Daartussen vinden we de recentere inbreidingsprojecten. Sommige van deze projecten zoals de ontwikkeling aan het Marie Van Heterenplein vormen een bouwkundige enclave.



- gebouwen industrie
- gebouwen Lierseweg
- gebouwen Bolwerkstraat
- inbreidingsprojecten
- meergezinswoningen



arbeiderswoningen Markgravenstraat



Inbreidingsproject - Marie van Heterenplein



statige woning Lierseweg



Meergezinswoningen Markgravenstraat



bel-etagewoningen Bolwerkstraat

Woningtypologieën

Om te weten welke woningtypologieën er in de wijk aanwezig zijn werd een overzicht gemaakt gebaseerd op drie woningkenmerken: het aantal bouwlagen die een woning heeft, de oriëntatie naar de straat (met of zonder voortuin), en of het om een één- of een meergezinswoning gaat. Op die manier krijgen we een overzicht van het reeds aanwezige woonaanbod in de wijk.

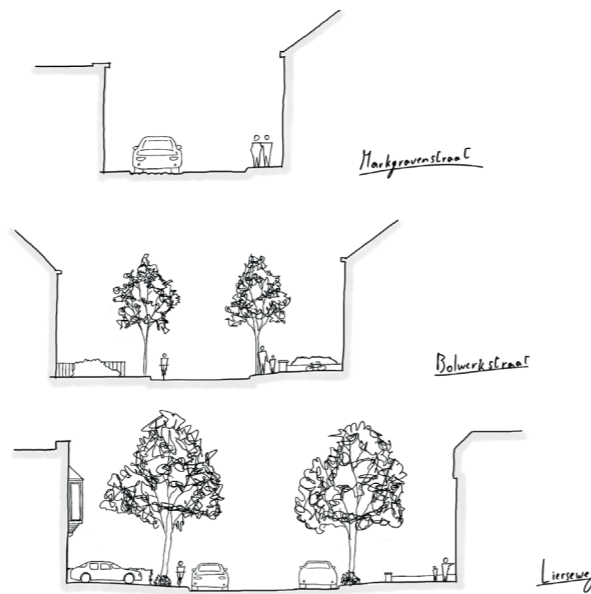
We herkennen zes woningtypologieën in de wijk:

- » type 1: arbeidershuisjes (klein) 1 of 2 bouwlagen + zadeldak, geen voortuin, met kleine tuin of zonder tuin.
- » type 2: bel-étage en grondgebonden gezinswoning zonder voortuin (middelgroot), 2 bouwlagen + zadeldak, met tuin.
- » type 3: bel-étage en grondgebonden gezinswoning met voortuin (middelgroot), 2 bouwlagen + zadeldak, voortuin in regel halfverhard en deels gebruikt als parkeerplek, met tuin.
- » type 4: gezinswoning (groot), 3 bouwlagen (soms + zadeldak), geen voortuin (wél aan de Lierseweg), met tuin
- » type 5: laankasteel (groot), 3 bouwlagen (soms + zadeldak), (half)verharde voortuin, in regel gebruikt als oprit, met tuin.
- » type 6: meergezinswoning, 3 of meer bouwlagen, geen voortuin, af en toe met kleine tuin op het gelijkvloers, de hogergelegen verdiepingen hebben terrassen. Soms wordt de ruimte achteraan (half) verhard en gebruikt als parkeerplaats.

Uit bovenstaande blijkt dat de Markgravenstraat, de Schoolstraat en de Glasstraat een hoge concentratie van kleine tot middelgrote woningen kennen zonder voortuin. Ook hebben deze straten een aanzienlijk aantal meergezinswoningen. De woningen staan zonder voortuin met de gevel op de rooilijn, hetgeen kenmerkend is voor een historisch arbeidersstraten. De straten zijn daardoor vrij smal. Dit staat in sterk contrast met de Bolwerkstraat en de Lierseweg, waar het straatbeeld bepaald wordt door middelgrote tot grote woningen met voortuin en grote achtertuin. Deze straten voelen duidelijk ruimer aan. Er is meer plaats voor bomen en een groene aanleg in deze straten, zowel op het publiek als het privaat domein.



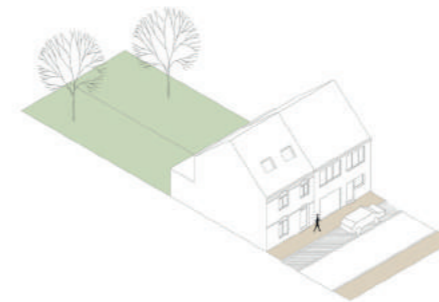
- arbeiderswoning
- grondgeb. woning zonder voortuin
- grondgeb. woning met voortuin
- grote gezinswoning
- laankasteel
- meergezinswoning



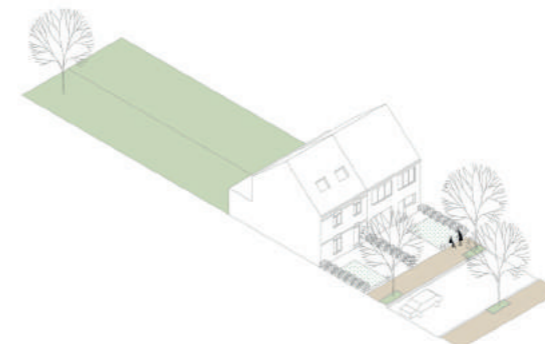
type 1: arbeidershuisjes (klein)
GV + zadeldak of 2 niveaus
voordeur komt meteen uit op openbaar domein
met kleine tuin of geen tuin



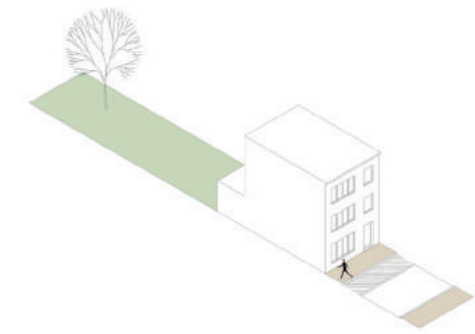
type 2: bel-étage & grondgebonden gezinswoning
zonder voortuin (middelgroot)
2 bouwlagen + zadeldak
voordeur komt meteen uit op openbaar domein
met tuin



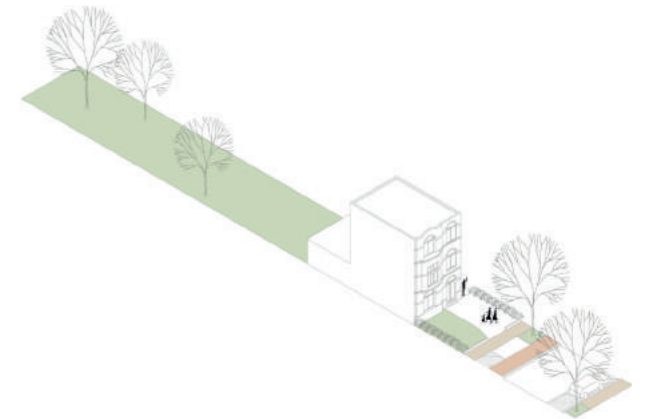
type 3: bel-étage & grondgebonden gezinswoning
met voortuin (middelgroot)
2 bouwlagen + zadeldak
(half)verharde voortuin, in regel gebruikt als oprit
met tuin



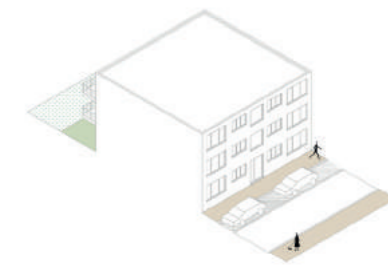
type 4: grote gezinswoning (groot)
3 bouwlagen (soms + zadeldak)
voordeur komt meteen uit op openbaar domein,
op de Lierseweg hebben ze een voortuin
met tuin



type 5: laankasteel (groot)
3 bouwlagen (soms + zadeldak)
(half)verharde voortuin, in regel gebruikt als oprit
met tuin



type 6: meergezinswoning
3 of meer bouwlagen
voordeur komt meteen uit op openbaar domein
af en toe met kleine tuin op gelijkvloers, hogergelegen
verdiepingen hebben terrassen. Soms wordt de
ruimte achteraan (half)verhard en gebruikt als
parkeerplaats.



Patrimonium

Ondanks de aanwezigheid van veel beeldbepalend patrimonium, karakteristiek voor deze wijk, zijn er geen inschrijvingen op de lijst van de inventaris van het onroerend erfgoed.

Waardevolle getuigen uit het (industriële) verleden zijn o.a. het Voddenkot, de Academie, de voormalige meisjesschool en verschillende ensembles van arbeiderswoningen. Deze hebben allen een grote locus-ensemble- en herinneringswaarde. De meisjesschool heeft tevens een grote architecturale waarde, evenals bepaalde woningen in de Markgravenstraat. Ook een aantal woningen in de Lierseweg zijn het vermelden waard.



- vastgesteld erfgoed
- historisch waardevol gebouw
- hoge ensemblewaarde

Parkeerdruk

In de voorgaande hoofdstukken leerden we dat in de Vossenbergwijk vele kleine woningen aanwezig zijn zonder voortuin of mogelijkheid om een wagen te parkeren. Desktop onderzoek toont aan dat het om een 285 woningen gaat in de wijk. Deze woningen bevinden zich vooral in de Markgravenstraat en de Schoolstraat. Deze zijn aangewezen op het openbare domein om te parkeren.

De getelde parkeerplaatsen op openbaar domein in de straten zijn er een 352 tal. Daarnaast zijn er ook nog parkeerplaatsen horende bij het station, de Vossenberg sporthal, de Spiegelfabriek en het Rode Kruis. Dit zijn er 473, waarvan ongeveer 320 betalend zijn (Stationsparking). Wanneer een parkeernorm van 1 gehanteerd wordt zou je dus kunnen stellen dat er voldoende parkeergelegenheid is in de wijk.

Echter lijkt er een parkeerdruk te zijn. Dit zou kunnen verklaard worden door het verschil in straatprofielen in combinatie met het woonaanbod. Zo zijn er bijvoorbeeld verhoudingsgewijs meer woningen zonder eigen parkeergelegenheid t.o.v. aantal parkeerplaatsen in de smalle Markgravenstraat. Deze bewoners zouden kunnen parkeren in een andere straat maar dat zal al snel aanvoelen als het niet voldoende aanwezig zijn van parkeerplaatsen.

Het zal belangrijk zijn om aandacht te besteden aan het bewerkstelligen van de modal shift. Dit betekent het voorzien van mogelijkheden om te auto delen en investeren in goede fietsinfrastructuur. En dit vooral met de focus op de Markgravenstraat en de schoolstraat.



- woning zonder eigen pp
- parkeerplaatsen openbaar domein

een verschuiving van dynamieken

Zoals de analyse al eerder heeft aangetoond zijn er veel voorzieningen op wandelafstand van de wijk. Ook de wijk zelf bruist door de aanwezigheid van sociaal-culturele voorzieningen zoals het evangelisch centrum, de Spiegelfabriek, vzw Op Weg, de sporthal en de Academie. Een deel van deze voorzieningen zullen in de nabije toekomst worden geherlocaliseerd. De Academie verhuist vanaf het academiejaar 2023 naar een nieuwe locatie in het centrum van de stad. Ook wordt bekeken of de sporthal in de toekomst op zijn huidige plek kan blijven of beter geclusterd wordt op een plek met andere sportinfrastructuur.

Anderzijds komen er ook nieuwe voorzieningen naar de wijk. Zo zal de Spiegelfabriek campus als sociale hub uitgebreid worden met de komst van CIG De Merode. Ook circusschool Locorotondo onderzoekt momenteel een mogelijke nieuwe huisvesting. In de Markgravenstraat wordt het oude 'Voddenkot' herbestemd naar woningen en kantoren.

De wijk is door zijn centrale ligging en nabijheid van het station niet de plek voor een zuivere woonbuurt, sociale voorzieningen, sport en cultuur hebben er tot nu toe hun plek gevonden. In dit aanbod gebeurt nu een shift en in de toekomst kan ze nog verder aangevuld worden met extra publieke voorzieningen om de levendigheid in de wijk te verzekeren.



dynamieken in de wijk vandaag



toekomstige dynamieken in de wijk

Groenstructuren

Zoals eerder aangehaald zijn de projectsites kanslocaties om groen voor de bewoners van de binnenstad dichterbij te brengen. Op de projectsites zijn momenteel al waardevolle groenstructuren aanwezig, weliswaar niet toegankelijk op dit moment. Daarnaast is de uitstraling van de verschillende straten belangrijk in de groenbeleving van de bewoners, de laanbomen in de Bolwerkstraat en de Lierseweg zorgen voor een aangename beeldkwaliteit.



- groen op de projectsites
- publieke groene ruimte
- publieke pleinen
- private tuinen
- ontoegankelijke groene ruimte
- laanbomen
- bomen op de projectsites



KANSEN EN KNELPUNTEN VAN DE PROJECTLOCATIES

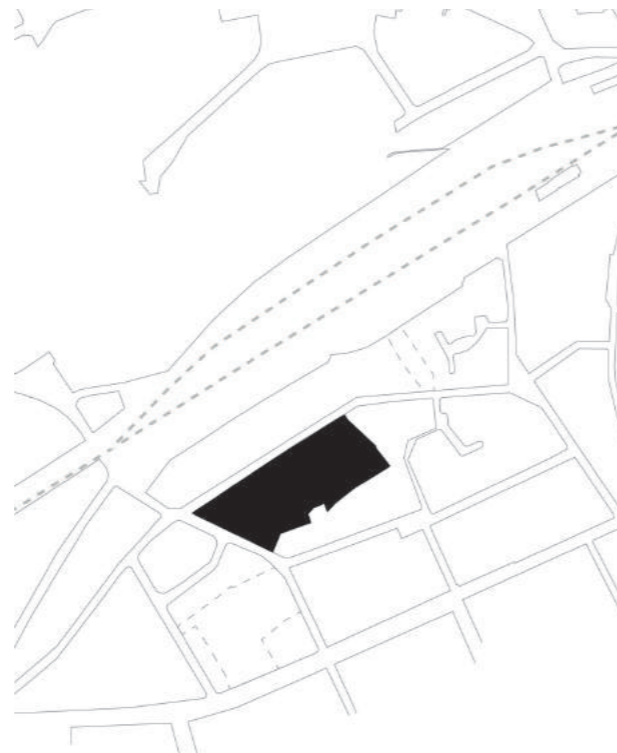
Nu duidelijk is hoe de drie kanslocaties van dit masterplan zich verhouden ten opzichte van de ruimere context, zoomen we verder in op de locaties zelf. We brengen in kaart wat de kansen zijn en welke knelpunten een oplossing vragen.

de Vossenbergsite, het hart van de wijk

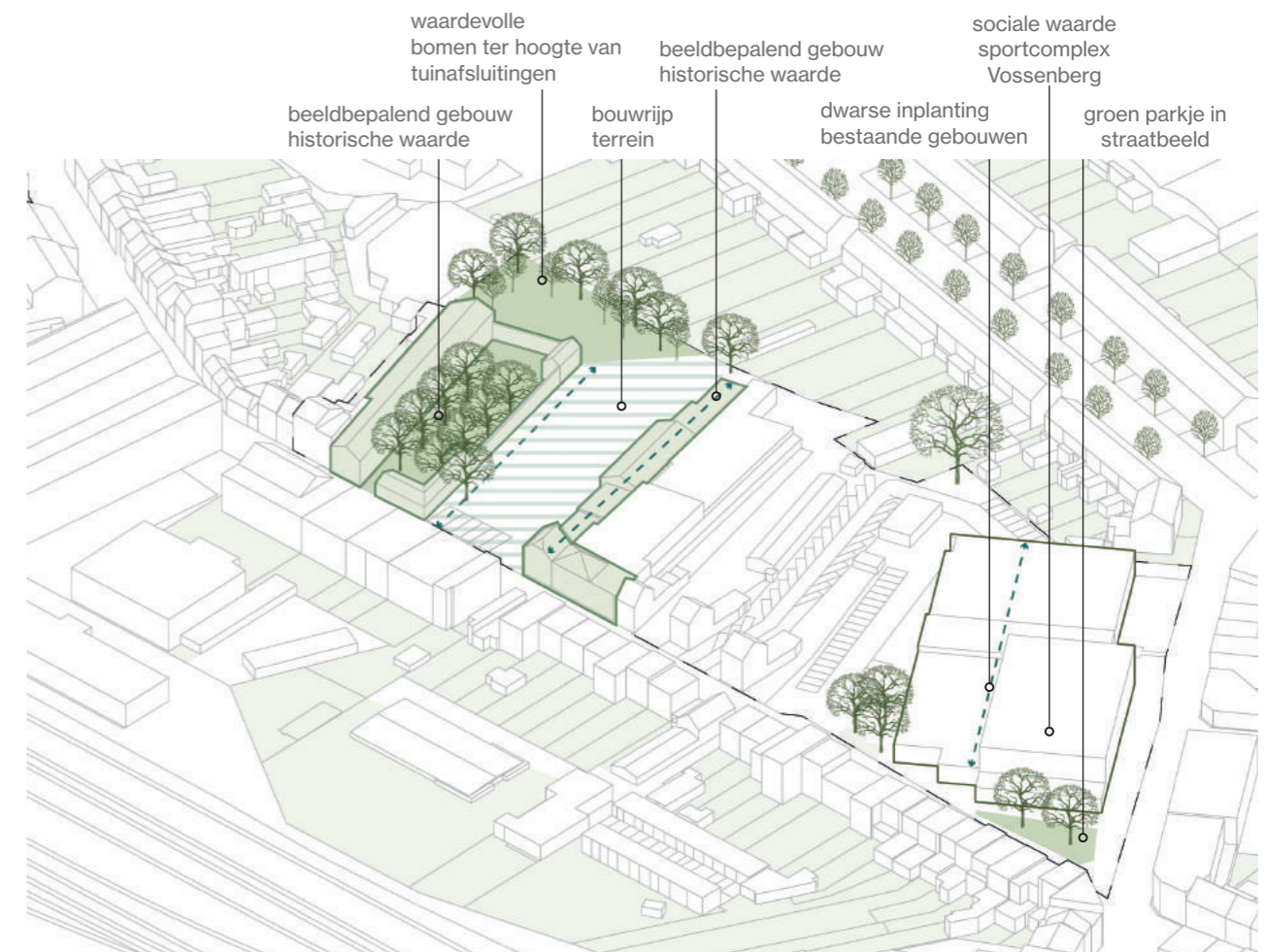
Kansen

De eerste site is de locatie met de sporthal Vossenberg en de Academie. Deze bevindt zich in het midden van de wijk en heeft vandaag voornamelijk publieke invullingen (sporthal, Academie, VZW Op Weg). Hierdoor kan het beschouwd worden als het hart van de wijk.

Met een oppervlakte van 19.578 m² is het de grootste projectlocatie van de drie. Naast een aantal beeldbepalende gebouwen is op deze site ook veel vrije ruimte, klaar om een bestemming te verkrijgen. De beeldbepalende gebouwen die aanwezig zijn dateren uit het industriële tijdperk. Deze zijn de Academie en de oude meisjesschool. Opvallend bij deze gebouwen is dat ze in de diepte van het perceel zijn gebouwd. Dit laat licht en lucht voor de smalle Markgravenstraat. Er zijn waardevolle groenstructuren aanwezig, weliswaar verborgen, zoals de tuin van de oude meisjesschool en een aantal bomen bij de tuinen van de Bolwerkstraat. Deze tuinen dragen bij aan het groene beeld van de site.



parkje hoek Markgravenstraat - Vossenberg



bebouwing Academie

Knelpunten

De ganse site geeft een chaotische indruk. De parkeerplaatsen voor de sporthal zijn organisch gegroeid en beslaan verschillende percelen rondom een voormalige woning. Er zijn drie van dergelijke woningen die er wat verwaald lijken te staan. Verder is er veel verharding aanwezig.

De inkom van de sporthal richt zich op de parking en niet op de omliggende straten. De straatgevels zijn blind, dit zorgt voor een gebrek aan sociale controle en levendigheid op het publieke domein.

Tot slot zijn de bestaande gebouwen gedateerd en voldoen ze energetisch niet meer aan de huidige normen.



blinde gevel sporthal



verharding en energetisch oneficiënte bebouwing



organisch gegroeide parking

de Spiegelglasfabriek, de sociale hub

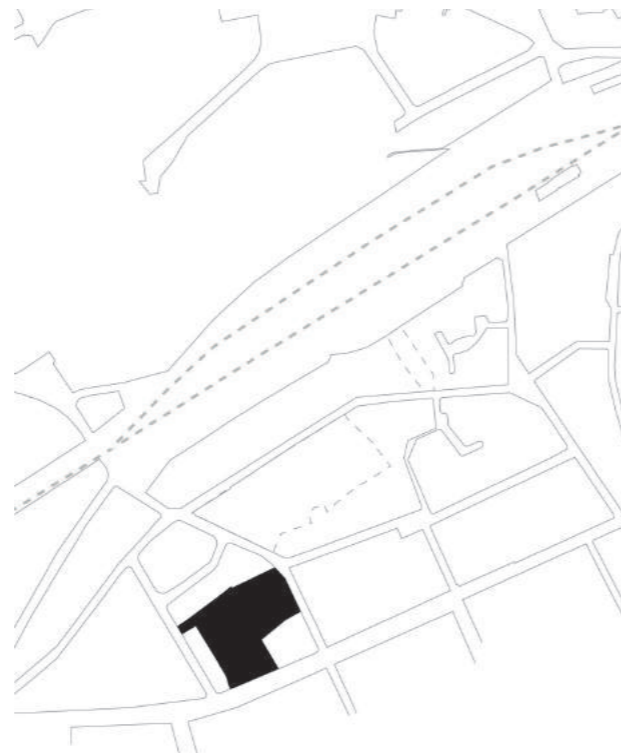
Kansen

De gebouwen van de Spiegelglasfabriek werden recent nog gerenoveerd en huisvesten vandaag al tal van sociale voorzieningen. Zo vinden we er het CGG, vzw Neteland, een sociale kruidenier, de Kringwinkel en ontmoetingscentrum de Cirkel. Het is een volwaardige sociale hub voor de stad.

Het beboste perceel met adres aan de Vossenberg biedt mogelijkheden tot uitbreiding, concreet is er al een ruimtevraag van CIG De Merode, wiens programma naadloos aansluit bij de bestaande voorzieningen. Dit perceel is echter ook biologisch een waardevol element in de wijk. Er staan een aantal zeer waardevolle bomen zoals zomereiken. Als je weet dat er nood is aan bijkomend publiek groen in de wijk dan is dit perceel niet enkel interessant voor bijkomende bebouwing, maar kan het ook een antwoord bieden op deze nood.

De huidige bakkerij zit ingeklemd tussen de gebouwen van de Kringloopwinkel. Wanneer deze mee betrokken kan worden openen verschillende mogelijkheden naar herorganisatie van de site.

De site grenst aan drie verschillende straten, de Glasstraat, de Lierseweg en Vossenberg. Dit biedt perspectieven om er een doorwaadbaar bouwblok van te maken voor de zachte weggebruiker. Dit kan de herkenbaarheid en sociale controle op de site ten goede komen.



sociale kruidenier



waardevolle Zomereiken

Knelpunten

De huidige bebouwing van de Spiegelfabriek ligt achterin het perceel zonder prominente gevel aan een van de straten. Dit zorgt ervoor dat er weinig zichtbaarheid en herkenbaarheid is. Ook logistiek geeft dit enkele knelpunten, de Glasstraat is eigenlijk wat te smal voor de bestelwagens van de Kringwinkel wat voor overlast zorgt.

Het huidige parkeeraanbod blijkt onvoldoende, een gedetailleerdere bevraging bij de actoren op de site zal hier meer duidelijkheid over scheppen.

Het beboste perceel heeft momenteel geen bestemming, waardoor het terrein slachtoffer is van slukstorters en er in de berm geparkeerd wordt.



bestelwagen kringwinkel in smalle Glasstraat

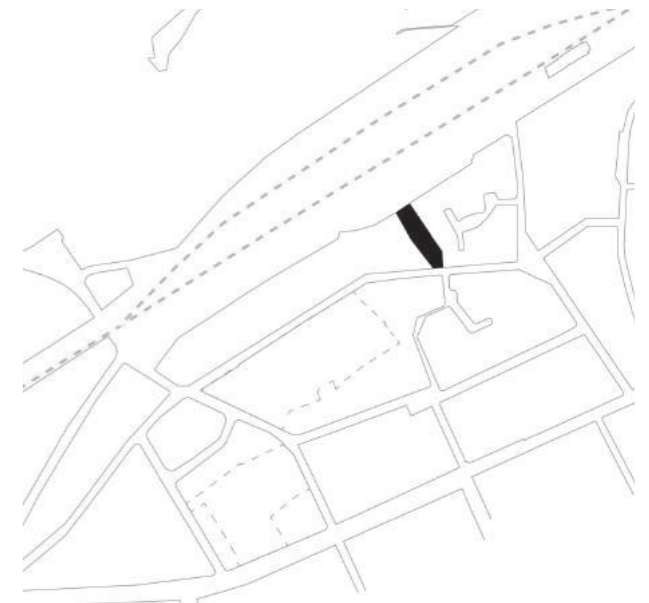


De doorsteek

Kansen

Nu de stad Herentals twee arbeiderswoningen in de Markgravenstraat heeft opgekocht kan een nieuwe doorsteek verwezenlijkt worden van de wijk richting het stationsplein. Het stukje van de doorsteek aan de zijde van het station werd eerder al aangelegd met bankjes en gazon en fungeert nu als ruimte voor watervang.

De beeldtaal en vergroening van deze doorsteek kan een precedent vormen voor de andere publieke ruimtes in de wijk. Van hier uit kunnen verschillende openbare ruimtes verbonden worden, het stationsplein via de doorsteek met het Marie Van Heterenplein en zo verder.



Knelpunten

De beeldkwaliteit van de plek waar de doorsteek op uitkomt laat te wensen over. Men komt uit op de omheinde parking van de NMBS die betalend wordt in de toekomst. Aan de westzijde van de doorsteek bevinden zich garageboxen. Dit werkt weinig uitnodigend.

Eventuele nieuwe bebouwing op het perceel zal eerder beperkt zijn door de vele randvoorwaarden. De breedte van de site is slechts een 20 tal meter en grenst aan een appartementsgebouw met ramen in de zijgevel en aan tuinen van de Bijenkorf.



aanzet doorsteek

