

# LABO Herentals

conceptstudie ABO-as



## Colofon

<b>Opdracht</b>	<b>Conceptstudie stadsvernieuwingsproject 'As Augustijnenlaan / Belgiëlaan / Olympiadelaan'</b>
<b>Opdrachtgever</b>	<b>Stad Herentals</b> <b>Technische Dienst</b> Kris Leirs
<b>Ontwerpteam</b>	<b>plusofficearchitects</b> Ward Van Hemeledonck, Pelle Darras, Ward Verbakel  <b>LAMA landscape architects</b> Claire Laeremans, Friedel Dessoy  <b>Anyways</b> Wim Michiels  <b>ndvr</b> Ward Joppen, Jakob Vandevoorde, Jiska Gysels
<b>Werden betrokken bij de L-ABO's</b>	Agentschap Natuur en Bos, alle deelnemers van de L-ABO's, alle deelnemers via het online participatieplatform Pak Herentals mee aan!, Aquafin, Arcadis, AZ Herentals, de deelnemers van de Strategische Ateliers, De Lijn, Departement Omgeving, Gecoro, GeKoro, GO! Campus De Vesten, Handelshart, Infrabel, IOK, Jeugdwerkers, Kelvin Solutions, Kempens Karakter, Marktvertegenwoordigers, Natuurpunt, NMBS, Ouderraad - Afdeling Kempen, Ouderraad en directie van basisschool (W) Onderwijs Herentals, Ouderraad en directie van GO! Campus De Vesten, Politie Neteland, Provincie Antwerpen, Regionaal Landschap Kleine en Grote Nete, Scouts De Buecken, Stad Herentals - Jeugddienst, dienst mobiliteit, technische dienst, dienst omgeving & dienst stadsontwikkeling, Stadsbestuur Herentals, Team MOW, Unizo, Vlaamse MilieuMaatschappij, Voka - Kamer van Koophandel Mechelen

- 0.0 **Intro**
- 0.1 Een drieledige continuïteit doorheen Herentals

- 1.0 **Opgave**
- 1.1 Opdracht
- 1.2 L-ABO's
- 1.3 Structuur en proces
- 1.4 Dynamiek langs de ABO-as

- 2.0 **Analyse** Historisch - Ruimtelijk - Thematisch
- 2.1 Het groenblauwe verleden van de ABO-as
- 2.2 De ABO-as vandaag
- 2.3 Mobiliteit
- 2.4 Groene netwerken en publieke ruimte
- 2.5 Water en klimaatadaptatie
- 2.6 Stedelijkheid en programmatie
- 2.7 Energie

**Reflectie** LABO 1 & 2: verkennende gesprekken

- 3.0 **Vier verhaallijnen**
- 3.1 Kader
- 3.2 Stedelijke ABoulevard
- 3.3 Regionale landschapscorridor
- 3.4 Dwarsligger
- 3.5 Incubator

**Reflectie** LABO 3: vier verhaallijnen

- 4.0 **Integraal strategisch kader**
- 4.1 Zeven kernambities
- 4.2 Transitiekaarten
- 4.3 De ABO-as en de stad: twee communicerende vaten
- 4.4 ABO als palimpsest en onderdeel van het DNA van Herentals
- 4.5 Leefbare binnenstad: verkeersveiligheid en ruimte voor actieve modi
- 4.6 Een beleefbaar en bereikbaar centrum en kernwinkelgebied
- 4.7 ABO-as als verbindend onderdeel van het groenblauwe netwerk binnen en buiten de stad
- 4.8 Een klimaatadaptieve publieke ruimte
- 4.9 Verdichten op maat als middel, niet als doel
- 4.10 Profiel op maat

- 5.0 **Strategische clusters**
- 5.1 Stationsomgeving
- 5.2 Begijnhofpark
- 5.3 Nonnenvest

**Reflectie** LABO 4: integraal strategisch kader & strategische clusters

- 6.0 **Epiloog**



**De 'ABO-as' is een neologisme voor drie stadsaders doorheen Herentals: de Augustijnenlaan, de Belgiëlaan en de Olympiadelaan. In de komende jaren ondergaan deze assen een transformatie. De heraanleg ervan zal de stad veranderen. Door hun omvang, geschiedenis en identiteit zijn we verplicht om breder te kijken dan enkel de studieperimeter. Sleutelen aan de publieke ruimte stelt ons voor bredere opgaves. Wat wordt de rol van de ABO-as in Herentals? Hoe bereiden we de stad voor op de mobiliteitstransitie? Hoe gaan we om met grote landschapsstructuren die de as doorkruisen? Hoe zal de as er in de 21ste eeuw uitzien? En hoe bouwen we in de toekomst aan de stad? De exploratie van deze vragen en mogelijke oplossingen die de ruimte kan aanreiken, vatten we samen in deze visie.**

# 0.0 Intro

# 0.1 Een drieledige continuïteit doorheen Herentals

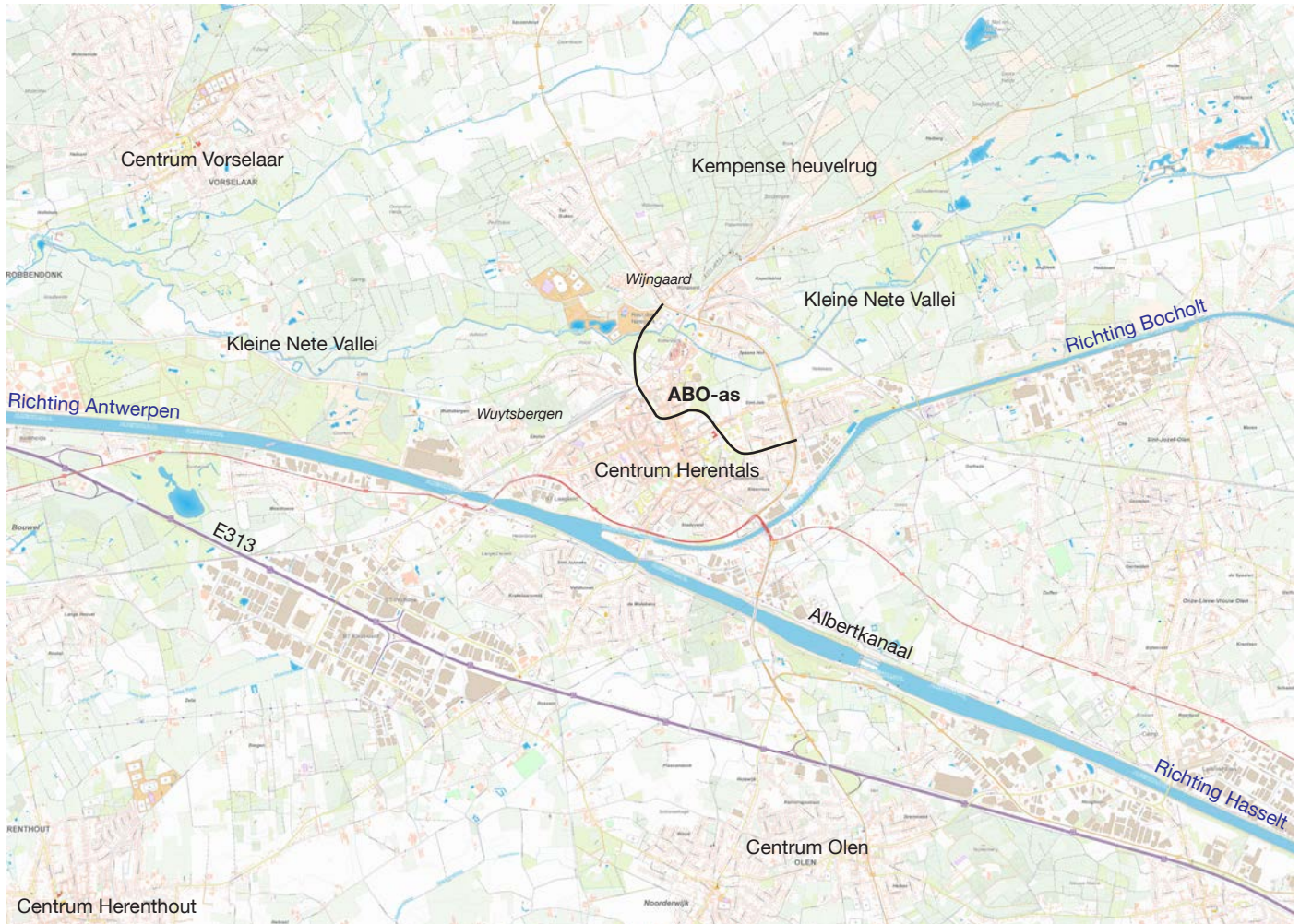
Herentals is een karaktervolle Kempenstad gelegen tussen de vallei van de Kleine Nete en de Kempense Heuvelrug in het noorden en de infrastructuurbundels van het Albertkanaal en de E313 in het zuiden. Het is een stad met een rijk verenigingsleven, waardevol erfgoed en met een snelle toegang tot het groen. Niet alleen is het een historische vestenstad, de huidige identiteit wordt evengoed bepaald door jongere ontwikkelingen. 'ABO' is een afkorting voor de Augustijnenlaan, Belgiëlaan en de Olympiadelaan. De ABO-as vormt door haar schaal en aanliggende functies een belangrijke structuur binnen de stad. Tegelijkertijd vormt zij een breuk binnen het stedelijk weefsel en de openbare ruimtefiguur van de stad, o.a. omdat zij dwars door de historische vestenstructuur ligt. Daardoor is de oversteekbaarheid niet altijd even goed. De eigenheid van de as is door de jaren vertroebeld geraakt. Zo is het nog moeilijk voor te stellen dat dit ooit een belangrijke wateras binnen de stad vormde.

Zoals andere steden krijgt ook Herentals te maken met de transitieopgaven van de 21<sup>ste</sup> eeuw: hittestress, vernatting en verdroging van de bodem, een energievraag in transitie, het mobiliteitsgedrag, de

zoektocht naar andere woonvormen,... In het verleden werden deze opgaven vooral sectoraal benaderd. En dat is een deel van het probleem. De stad Herentals stelt in dit bestek van de conceptsubsidie terecht een heel open vraag die allerlei straffe visies in opmaak of net voltooid, moet kunnen samenbrengen.

In deze tendens van nieuwe opgaven is het essentieel om voldoende aandacht te besteden aan de ruimtelijke kwaliteit en het systeem van het publiek domein in de stad. Welke diensten kan deze leveren aan de maatschappij? Hoe helpt deze de leefkwaliteit maar ook de klimatologische context verbeteren? Welke infrastructuur hoort er bij zo een nieuwe 21<sup>e</sup>-eeuwse stad?

De ABO-as is volgens ons een voorbeeldplek voor de stad met een groot ruimtelijk potentieel. Niet alleen wat de publieke ruimte betreft, maar ook voor de ontwikkeling van het woonweefsel en de groengebieden naast de as. Hoe kan deze as een belangrijkere rol binnen het metabolisme van de stad worden, een identiteitsdrager, het toonbeeld van een duurzame stad van de toekomst?





*Augustijnenlaan, afgekort als A*



*Belgiëlaan, afgekort als B*



*Olympiadelaan, afgekort als O*





**Voordat we aan de slag kunnen, stellen we de opgave scherp. We bepalen de agenda en plaatsen deze studie in perspectief met toekomstige trajecten. In dit hoofdstuk bespreken we de processtructuur en het participatief traject en benoemen we de onderzoeksthema's. Het helpt ons om later de ambities te bundelen.**

# 1.0 Opgave

# 1.1 Opdracht

Voordat het masterplan van de ABO-as kan worden opgemaakt, is er deze conceptstudie. De bedoeling is om op een conceptuele manier breder na te denken over de ABO-as en bij uitbreiding de stad Herentals. Hoe kan de as exemplarisch ingezet worden om een aantal klimaatgerelateerde uitdagingen (lees: overstroming – hemelwaterbeheer, groenblauwe dooradering, hernieuwbare energie, modal shift en mobiliteitsbeleid) integraal in de stad op te nemen? Alsook hoe kan ze hiermee een structurele transformatie van de stad op verschillende schaalniveaus aansturen?

De ABO-as is een belangrijke drager in het stadsweefsel, met een grote historiek. Momenteel vormt de as een soort binnenring tussen de Ringlaan en de Poederleeseweg. Deze oude, gedempte vaart fungeert vandaag als een overgedimensioneerde, banale verkeersas, volledig geconcipeerd in functie van de auto. Deze conceptstudie wil deze verbindingsas als testcase inzetten om een aantal scenario's over duurzaamheid- en klimaatgerelateerde uitdagingen te verkennen. Zaken als overstromings- en hemelwaterbeheer, groenblauwe dooradering, groene energie, modal shift, mobiliteitsbeleid, hittestressbestendigheid, bouwpraktijk,...

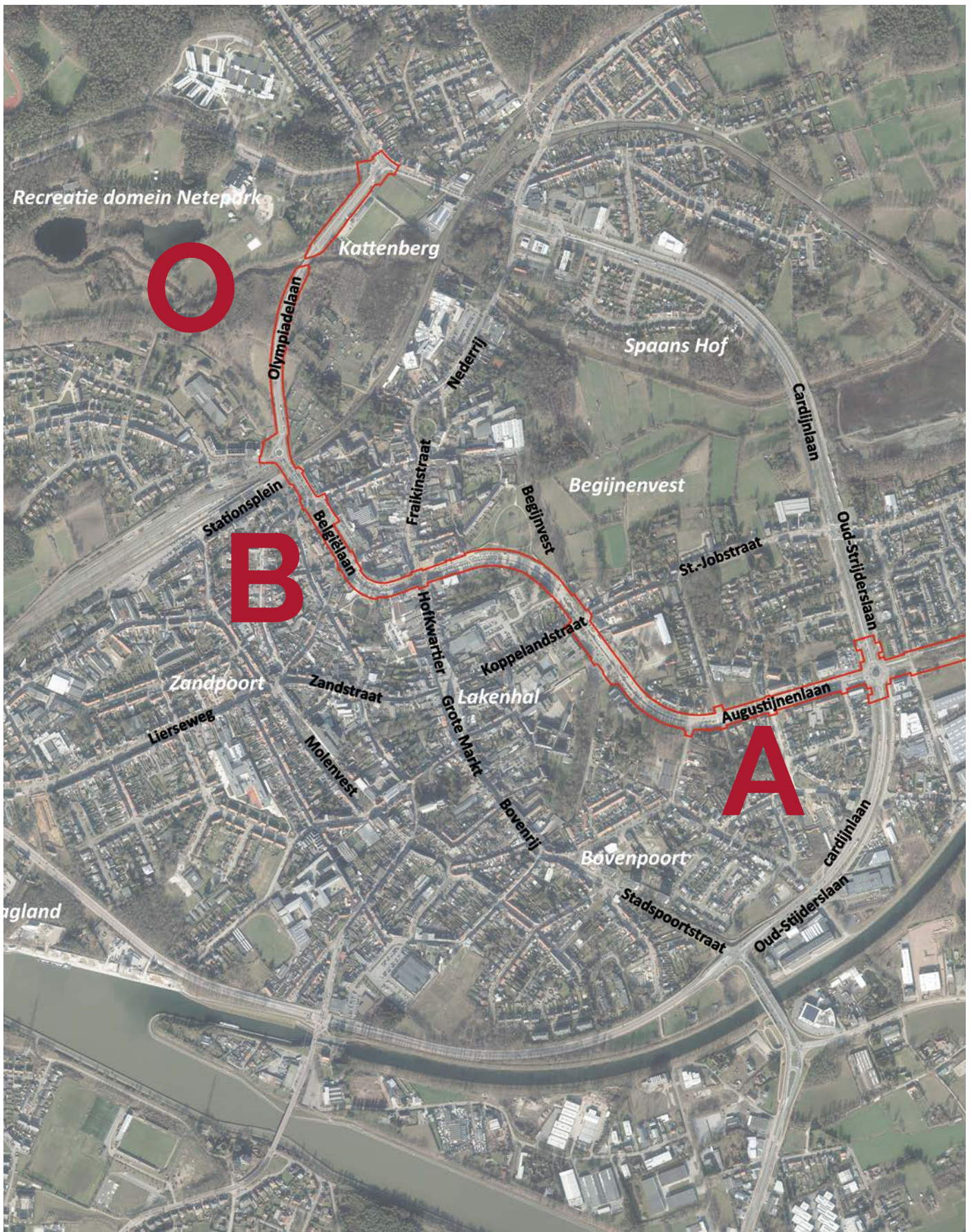
De herontwikkeling van de centrale as wordt zo aangewend om in latere instantie de structurele

transformatie van de hele stad aan te sturen. Zowel op het ruime schaalniveau van de stad en haar landschap met de vallei van de Kleine Nete, als op het niveau van het stedelijk weefsel, alsook op het niveau van de as zelf. Deze conceptstudie van de ABO-as zal de projectdefinitie voor het Beleidsplan inhoudelijk ondersteunen voor een globale stadsvisie waarin het beleid over wonen, mobiliteit, parkeren, ... in samenhang gestalte krijgt. Dit gebeurt aan de hand van scenariodenken, het formuleren van thematische ambities en het testen ervan op concrete plekken.

In een tweede stap zal het masterplan op een meer concreet niveau uitspraken doen over het toekomstbeeld van de ABO-as zelf. Het masterplan focust op de as zelf, terwijl deze conceptstudie buiten de studieperimeter durft te kijken. In die zin is het masterplan een stadsvernieuwingsproject dat voornamelijk uitspraken doet over de publieke ruimte, de beleving, de mobiliteitskeuzes en het landschap op schaal van de ABO-as.

In een laatste stap volgt de heraanleg van de ABO-as, waar de visie en plannen van het masterplan worden verfijnd tot uitvoeringsplannen. De bedoeling van deze drieledige vraagstelling is om te voorkomen dat de visie op de grotere schaal wordt doorgetrokken tot de concrete ontwerptafel.



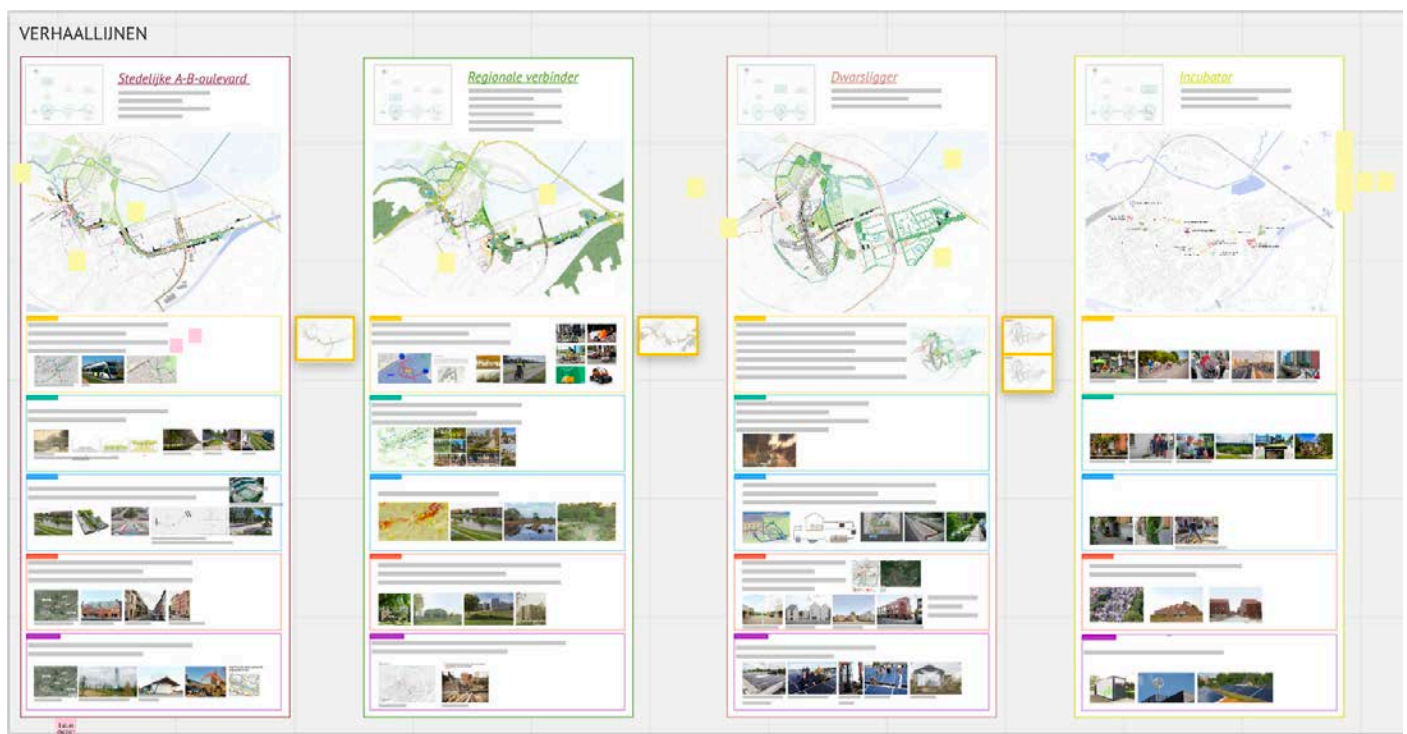


# 1.2 LABO's

Binnen dit traject voerden we een co-creatieproces. Daarbij voorzien we een spoor dat plaats maakt voor enkele bijzondere overlegmomenten: het L-ABO. Deze L-ABO's dienen om intersectoraal het ruimtelijk onderzoek te openen en daarna via verschillende stappen te convergeren naar een gedragen voorkeursscenario voor verdere ontwikkeling. We creëren een interdisciplinair en open discussieplatform tussen beleidsmakers, middenveldorganisaties, bewoners, ontwerpers en ambassadeurs. Ook de overlegmomenten met de werkgroep en de beslissingsnemers in de stuurgroep vinden plaats in dit L-ABO-spoor. Om werkelijk een succes te betekenen moet je buiten je sector treden. Deze workshops geven de mogelijkheid om visies, analyses, scenario's zowel vanuit een specifieke hoek (sector of discipline) als vanuit een

integraal perspectief te evalueren. Daarbij wordt steeds de koppeling gemaakt met mobiliteit, klimaat en publieke ruimte. De uiteindelijke thema's zullen worden beslist in samenspraak met de kerngroep, na een grondige analyse. Het begrijpen van beweegredenen van stakeholders en stadsdiensten uit andere sectoren vormt de basis voor constructief debat en het bereiken van een consensus in enkele stappen.

Een L-ABO dient niet enkel om dialoog te voeren. Het is een ruimtelijke experimenteerplek, net zoals een wetenschappelijk L-ABO. Ideeën worden getest en gemeten voordat ze naar de effectieve tekentafel verhuizen. Soms worden concepten of scenario's ver uitgewerkt om te testen of ze steek houden. Sommige elementen worden dan weerhouden, anderen niet.



Digitaal L-ABO 3, 11 februari 2021



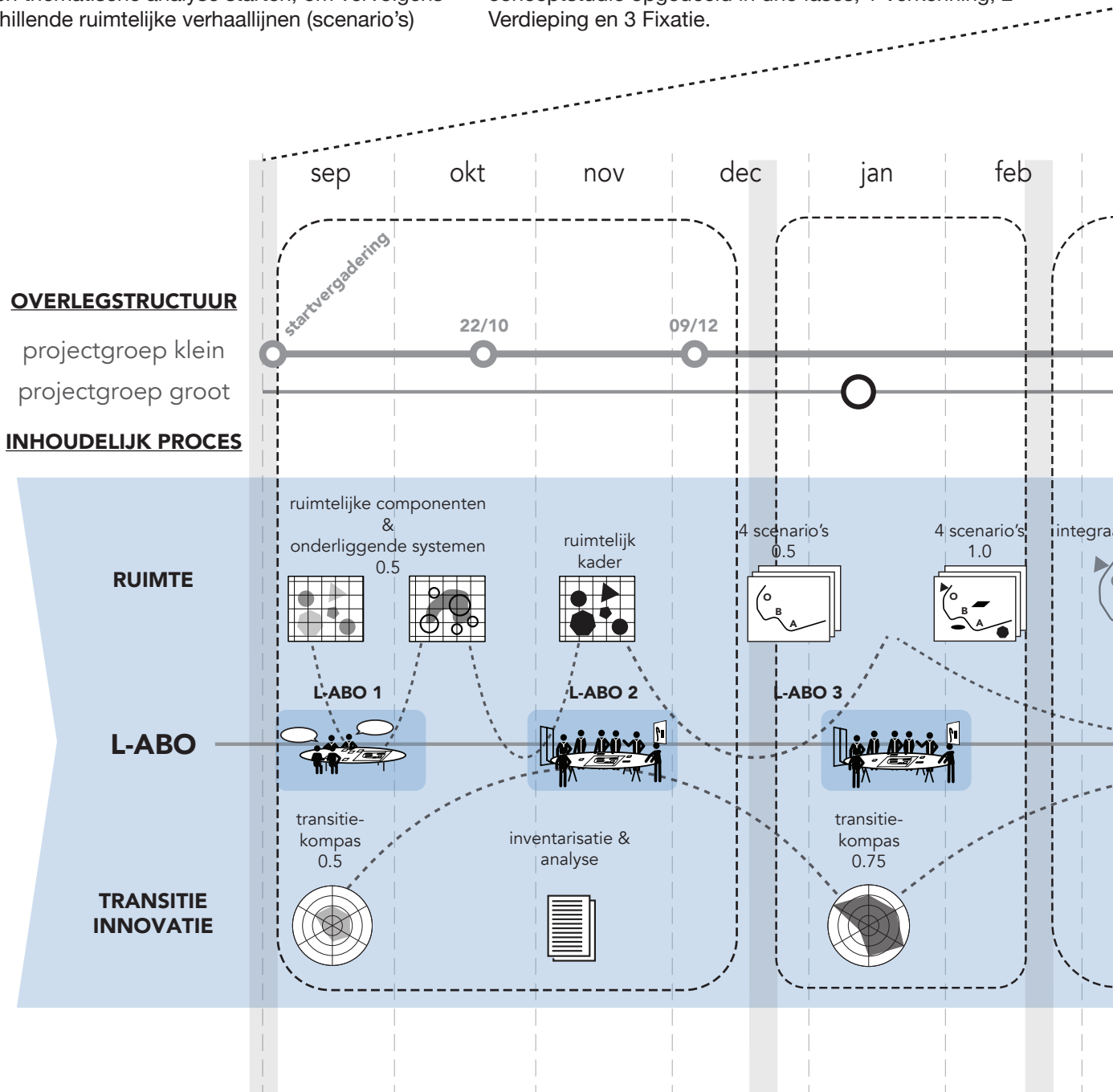
# 1.3 Structuur en proces

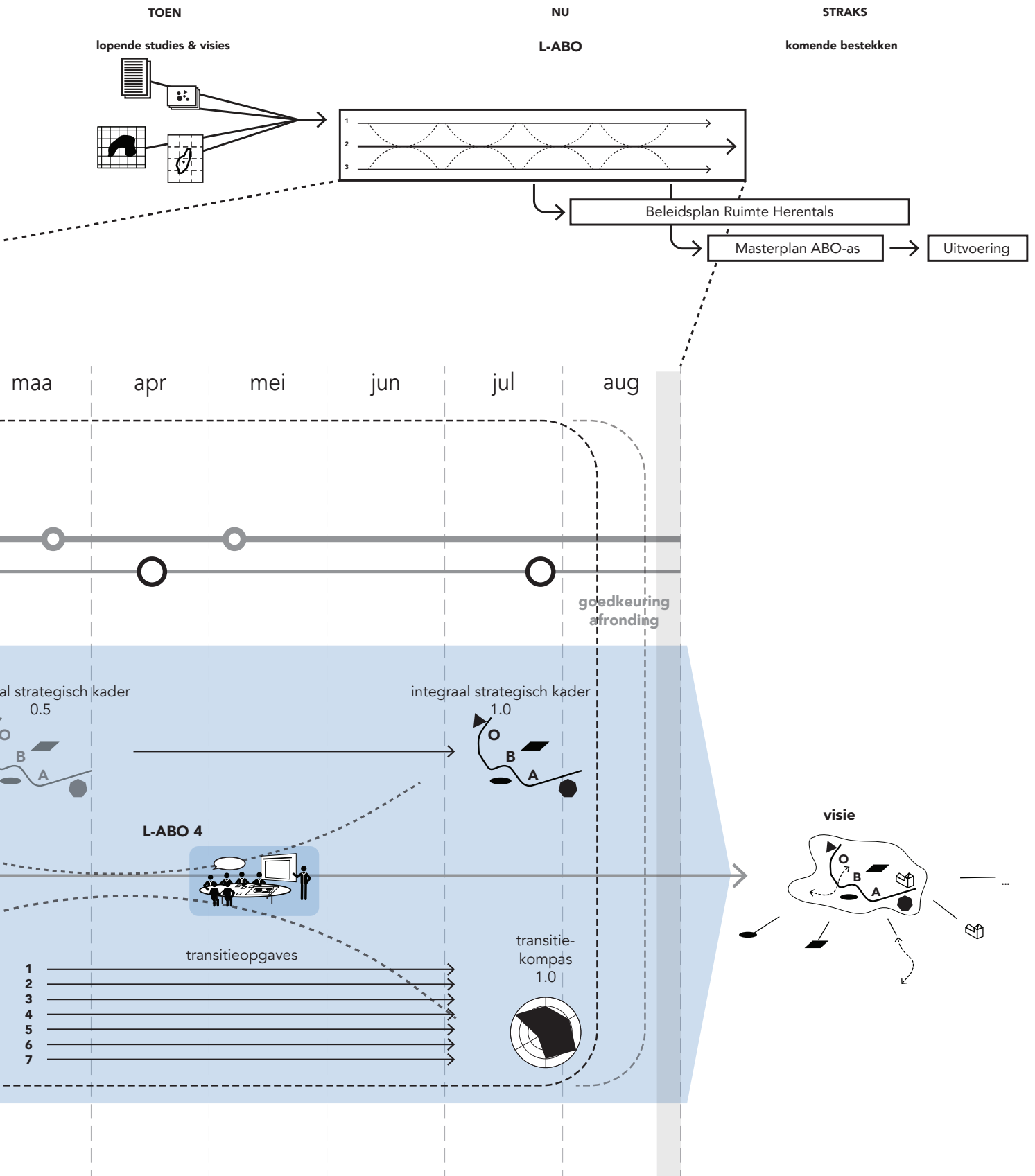
Om tot een inspirerende, vernieuwende maar ook een steekhoudende en integrale ontwikkelingsrichting voor de stad te komen, met de ABO-as als katalysator, werken we in drie parallelle sporen:

- 1 Ruimte (ruimtelijke strategie en ontwerpend onderzoek)
- 2 Draagkracht (Co-creatie en participatie)
- 3 Transitie & innovatie (Herentals-Kompas)

Deze drie sporen voeden elkaar en vormen de basis voor een open debat over de toekomst van de ABO-as met het ontwerpend onderzoek en verbeeldingskracht als middel. Het gehele proces zal vanuit een meer bredere en thematische analyse starten, om vervolgens via verschillende ruimtelijke verhaallijnen (scenario's)

te landen in een breed gedragen integraal ruimtelijk voorkeursmodel. Dit voorkeursscenario legt het gedragen ambitieniveau en de ontwikkelingsfocus voor de ABO-as vast. Daarnaast wordt het Herentals-Kompas ontwikkeld om bestaande, maar ook toekomstige projecten te kunnen toetsen aan een aantal ambities en transitieopgaven. Het kompas is dus een tool die de stad helpt om projecten bij te sturen, zodat zij beter aansluiten bij het beoogde ambitieniveau en de ruimtelijke kwaliteit dat vanuit het voorkeursscenario voor de ABO-as wordt geformuleerd. Het gehele traject van twaalf maanden wordt voor deze conceptstudie opgedeeld in drie fases; 1 Verkenning, 2 Verdieping en 3 Fixatie.





# 1.4 Dynamiek langs de ABO-as

Herentals staat niet stil. In de komende jaren worden een aantal knopen doorgemaakt. Zowel op het vlak van mobiliteit, landschap, waterbeheer en ontwikkeling staan een aantal projecten op til die een impact zullen hebben op de ABO-as. We vatten ze hieronder kort samen:

## 1 Ondertunneling van de sporen ter hoogte van de Poederleeseweg en het station

De afgelopen 10 jaar werd studiewerk verricht naar de mogelijke ondertunneling van de sporen voor het creëren van een veiligere stationsomgeving en betere doorstroming (zie Studie Stationsomgeving, EuroImmoStar, 2011 & PRUP Olympiadelaan, Cluster & Witteveen + Bos, 2020).

## 2 PRUP Olympiadelaan

Momenteel is Provincie Antwerpen bezig met de opmaak van het PRUP Olympiadelaan. Cluster & Witteveen + Bos voeren het ontwerpend onderzoek uit naar de hermeandering van de Netevallei ter hoogte van de Olympiadelaan en verkent ook pistes voor een nieuw tracé van de Olympiadelaan, parallel met de sporen.

## 3 Beheersplan Kasteel Le Paige

Stad Herentals werkt samen met Agentschap Onroerend Erfgoed aan de opmaak van een beheersplan voor kasteel Le Paige. In een beheersplan wordt vastgelegd welke instandhoudings-, onderhouds-, en latere restauratiewerken er waar en wanneer nodig zijn.

## 4 Inrichtingsplan signaalgebied Kleine Netevallei

De herinrichting van de Kleine Nete in het signaalgebied Olympiadelaan past mee in het grotere verhaal van het rivierherstel op stroomgebiedniveau.

## 5 Masterplan Netevallei

In het ontwerpend onderzoek van de Netevallei werd deze strategische locatie waar de stad en Nete elkaar ontmoeten bekeken. Het resulteerde in enerzijds een landschappelijk raamwerk en anderzijds in een flexibele ontwikkelingszone. De robuustheid van de vallei, ecologie, stedelijke waterzuivering, cultuurhistorie, recreatie en stedelijke ontwikkeling werd gegarandeerd.

## 6 Mogelijke verhuis Ziekenhuis AZ Herentals

Het AZ Herentals barst bijna uit haar voegen. Op lange termijn zal het ziekenhuis uitbreiden, ofwel binnen de huidige zone, ofwel verhuist het ziekenhuis naar de andere kant van de sporen met ontsluiting aan de Olympiadelaan.

## 7 Aanleg & ontwerp van fietsostrades

De provincie Antwerpen is bezig met de aanleg en het ontwerp van fietsostrades. Het tracé van deze fiets-o-strade zal lopen langs het station van Herentals. De F105 richting Balen is momenteel in aanleg, de F103 richting Lier ligt op de tekentafel.

## 8 Begijnhof

Aanpalend aan het idyllische Begijnhof zal kOsh zijn scholen sluiten en wordt de locatie herontwikkeld naar residentieel wonen. Met respect voor het erfgoed en zijn landschappelijke omgeving zal de locatie transformeren. Wonen aan Herentals groene rand. (zie VO VanRoey Vastgoed, 360 architecten & Cluster landschap-stedenbouw, 2020)

## 9 Afkoppeling Hemelwater

De Stad Herentals werkt samen met Aquafin en de VMM om het hemelwater van de Lierseweg af te koppelen. Het zal natuurlijk worden gebufferd in het waterbufferingsgebied dat wordt vormgegeven in het PRUP Olympiadelaan (Netevallei).

## 10 Masterplan Schaliken

In het masterplan Binnengebied Schaliken werd er een korte- en langetermijnvisie opgesteld voor het stadspark, de omgeving en de noordelijke zone van de Grote Markt. Met het al reeds uitgevoerde stadspark werd de toegankelijkheid en verankering binnen in de stad verbeterd, de groene binnenruimte gewaarborgd en met een parkeersysteem werd parkeerdruk geminimaliseerd.

## 11 Toekomst Administratief Centrum

Er wordt momenteel gezocht naar een toekomstnarratief voor het AC en een mogelijke herlocalisatie. Het AC zou gecombineerd worden met de administratieve functies van het OCMW.

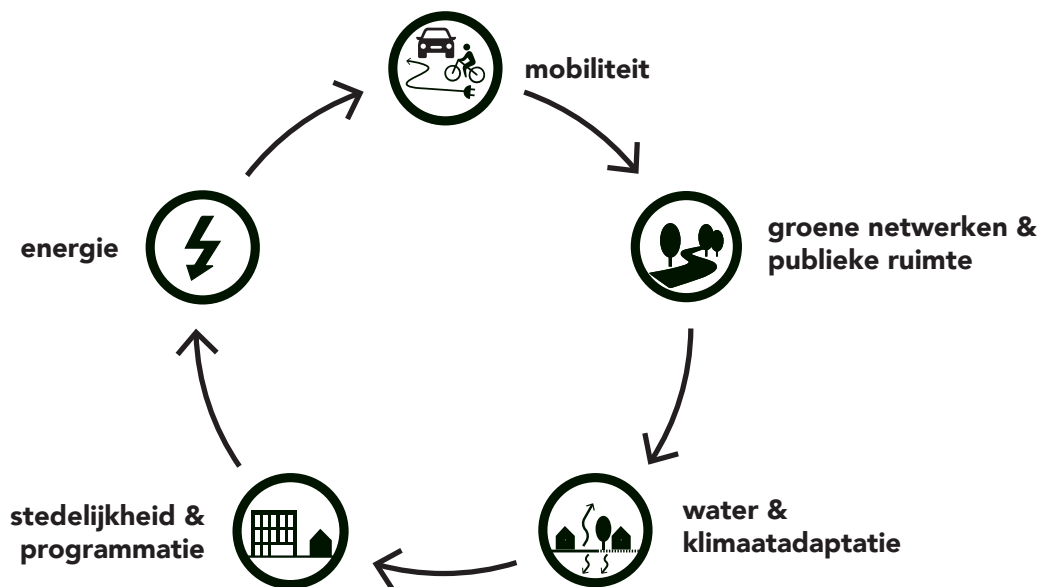
## 12 Masterplan Nonnenvest

In 2020 werd een masterplan opgesteld door RE-ST voor de herbesteding van de kloostergebouwen van het Francesco Paviljoen. De oude schoolgebouwen zullen de komende jaren transformeren naar een gemengd stukje stad met ruimte voor wonen, werken en handel.









**Wat betekent de ABO-as vandaag voor de stad? Welke mobiliteitsrol vervult de ABO-as in het stedelijk metabolisme van Herentals? Welke rol neemt de ABO-as in op het vlak van landschap, energie of wonen? En welke synergieën kunnen we ontdekken tussen de verschillende thema's? Om deze vragen te kunnen beantwoorden is een stedenbouwkundige screening van de ABO-as in de stad noodzakelijk. We onderzoeken de geschiedenis van de ABO-as, bekijken de as vandaag en analyseren aan de hand van vijf thema's.**

## 2.0

# Analyse

### Historisch - Ruimtelijk - Thematisch

## 2.1 Het blauwgroene verleden van de ABO-as

De ABO-as heeft verschillende transformaties doorheen de tijd gekend. Deze lopen sterk parallel aan de ontwikkeling van de stad in zijn geheel. De ABO-as is hiermee een afspiegeling van de stad in zijn totaal.

Belangrijke momenten die de stad Herentals gekend heeft:

- De vestenstad met een zeer duidelijke binnen en buiten stad op een kruispunt van handelswegen aan de Kleine Nete, omwalling en stadspoorten.
- Industrialisering (begin 19de eeuw). Ontstaan van de Kempische vaart als onderdeel van het grotere plan 'Grand canal du nord'. De Kempische vaart zelf is een waterverbinding tussen Antwerpen en Bocholt. De Kempische vaart brengt levendigheid en ambacht (textielnijverheid) naar en in Herentals. Het Kanaal kent een eigen ruimtelijke logica binnen Herentals. De hoogteligging tov het maaiveld, een duidelijk profiel (breedte) en zwaikommen zijn vandaag, als een leegte binnen de stedelijke structuur, nog aanwezig.
- Het Albertkanaal ontstaat en er wordt een nieuwe aantakking vanuit de Kempische vaart buiten het stadcentrum gemaakt. De Kempische vaart verliest hierdoor zijn bestaansrecht.
- In de tweede helft van de 20<sup>ste</sup> eeuw wordt de Kempische vaart gedempt. Wat overblijft is een brede weginfrastructuur doorheen het centrum, wat aanvoelt als een leegte. De overgedimensioneerde straat vindt moeizaam zijn plek binnen het stedelijke weefsel en voelt als een breuk.
- Pas in de jaren 90 van vorige eeuw ontstaat de Olympiadelaan, vanuit een heel andere logica. Er wordt gedacht vanuit een verkeerskundige 'ringlogica',

die de Belgiëlaan verbindt met de effectieve ring van Herentals in het noorden. Hiernaast ontstaan ook de eerste stedelijke reacties op de AB-as. De as wordt een aanleiding om rond en aan te gaan bouwen, met als eerste instanties gemeenschapsvoorzieningen zoals scholen.

- De AB-as verdicht verder met eerder grootschaligere en publieke functies zoals administratief centrum, belastingdienst ed. en wordt daardoor vooral ingezet als een parking.
- De stad verdicht en schaalvergroting langs de AB-as treedt op met meergezinswoningen. De Olympiadelaan blijft los van enige ontwikkeling en heeft louter een ontsluitende functie.

Samengevat kan er gesteld worden dat het gehele traject van de ABO-as niet één ontstaanslogica heeft gekend. Het gedeelte België-Augustijnenlaan is vergelijkbaar. Het gedeelte Olympiadelaan staat er los van. Wel zijn beiden bedacht vanuit het doel om van Herentals een bereikbare economische aantrekkelijke pool te maken. Na het dempen van de Kempische vaart vindt de AB-as zeer moeizaam zijn plek binnen het stedelijk weefsel en blijft het op vele fronten een breuk.

Vanuit elke tijdslaag zijn er nog, weliswaar verspreid, fragmenten of structuren aanwezig. Vanuit de tijd als vestenstad zijn er fragmenten van de vesten aanwezig, zoals de Nonnenvest, Kattenberg, Begijnhofpark.... De Kempische vaart is nog aanwezig in de maatvoering van de stedelijke ruimte (doortocht en zwaikommen) en de hoogteligging van de weg. Dit maakt dat de ABO-as een interessant palimpsest voor de stad kan worden, waar verschillende tijdslagen met elkaar verbonden zijn.

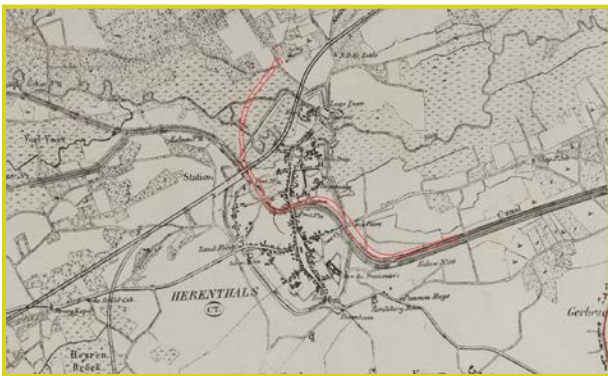




16<sup>de</sup> eeuw - vestenstad



1777 - Ferriskaart



2<sup>e</sup> helft 19<sup>de</sup> eeuw



1<sup>st</sup> helft 20<sup>st</sup> eeuw



1989

Herenthals Vestenstad

18<sup>de</sup> eeuw

Grand Canal du Nord

begin 19<sup>de</sup> eeuw

Kempische Vaart

eind 19<sup>de</sup> eeuw

Albertkanaal

begin 20<sup>ste</sup> eeuw

Gedempte vaart

mid 20<sup>ste</sup> eeuw

ABO-as

21<sup>ste</sup> eeuw



# 2.2 De ABO-as vandaag

De ABO-as vandaag is eigenlijk geen as, toch niet vanuit een eenduidige en ruimtelijke beleving. Het is wel een continue verkeerskundige ruimte van ring tot ring. Het is in oppervlakte een substantieel stuk Herentals ingericht op maat en schaal van de automobilist, maar nergens ingericht als publieke verblijfsruimte. De ABO-as kan uit elkaar gelegd worden in verschillende segmenten met belangrijke momenten hieraan gekoppeld.

### **Van jachthaven tot ring**

Het eerste segment is een eerder verborgen en ongekend stukje Herentals. Het is het enige stukje ABO-as dat niet ingericht is met een duidelijke focus op mobiliteit. Dit segment is een natuurlijk verwilderde groenruimte met een fiets- en wandelzone die je tot aan de jachthaven brengt en een bijzonder perspectief op het kanaal Bocholt-Herentals geeft. De groenzone voegt kwaliteit en verblijfsruimte toe aan de aangrenzende woonwijk. Aan de andere kant is het ook een samenkomst van verschillende functies en werelden zoals de haven, kanaal, achterkanten van ringontwikkeling, bedrijventerrein enzovoort.

### **Kruising van de ring**

De ring trekt door zijn eigen dynamiek en logica specifieke ontwikkelingen. Grootschaligere winkels met een focus op autobereikbaarheid hebben zich hieraan gevestigd (McDonalds, Van den Borre etc.). De aantakking van de ABO-as op de ring bepaalt sterk zijn (auto) ontsluitende waarde.

### **Augustijnenlaan**

Augustijnenlaan is met zijn meergezinswoningen een wereld apart. In dit segment heeft de straat het ruimst opgezette profiel, nl. 31m tussen de private gronden. De schaal en maat van de straat voelt hier overgedimensioneerd. De voortuinzone en schaal van de meergezinswoningen versterkt dit gevoel. Vanaf het inzetten van de flauwe bocht verandert het uitzicht van de straat. Dit is niet zozeer in het profiel, maar wel in de aangrenzende kleinschaligere, vrijstaande eengezinswoningen en de aangrenzende beboste ruimte (Hondsberg).

- *Binnen de vestenstructuur* -

Ter hoogte van de historisch verdwenen vestenstructuur en zwaairom zet de Augustijnenlaan vanaf Hondsberg een nieuw segment in. Een nieuw segment van aangrenzende scholen campussen en voorzieningen.

Vanaf hier heeft de straat een belangrijke functie als parking voor de voorzieningen en het centrum. Er ontstaan parallelle infrastructures aan de rijbanen. De overgebleven ruimte van de ooit aanwezige zwaairom is ingevuld als parkeerplaats.

### **Tussen Koppelandstraat en Hofkwartier – De vesten en Begijnhofpark**

Het segment tussen Koppelandstraat en Hofkwartier kenmerkt zich door een hogere ligging tov de aangrenzende percelen. Het profiel verheft zich hier letterlijk van zijn omgeving en doorsnijdt deze. De binnenstad profileert zich hier als achterkant. Het Begijnhofpark nodigt uit tot een nieuwe voorkant en verbinding naar de Kleine Nete.

### **Hofkwartier**

Eens het Begijnhofpark voorbij versmalt het profiel. De rooilijnen verschuiven dichter naar elkaar en de historische noord-zuidstructuur van Herentals kruist hier de AB-as. De straat krijgt het gevoel van een binnenstedelijke straat. De kwalitatieve en levendige uitstraling van het Hofkwartier straalt af op de AB-as.

### **Belgiëlaan**

Tussen stadspark en station is de as ingevuld als parkeerplaats. Het profiel met groene middenberm loopt door en nieuwe ontwikkelingen zetten zich meteen naast de as. Dit segment is een belangrijke en veel gebruikte verbinding voor verschillende verkeersmodi: wandelen, fietsen, verbinding station en binnenstad. Ter hoogte van de gedempte zwaairom verbreedt het profiel, waarlangs opnieuw losse gebouwen en voorzieningen staan.

### **Stationsomgeving**

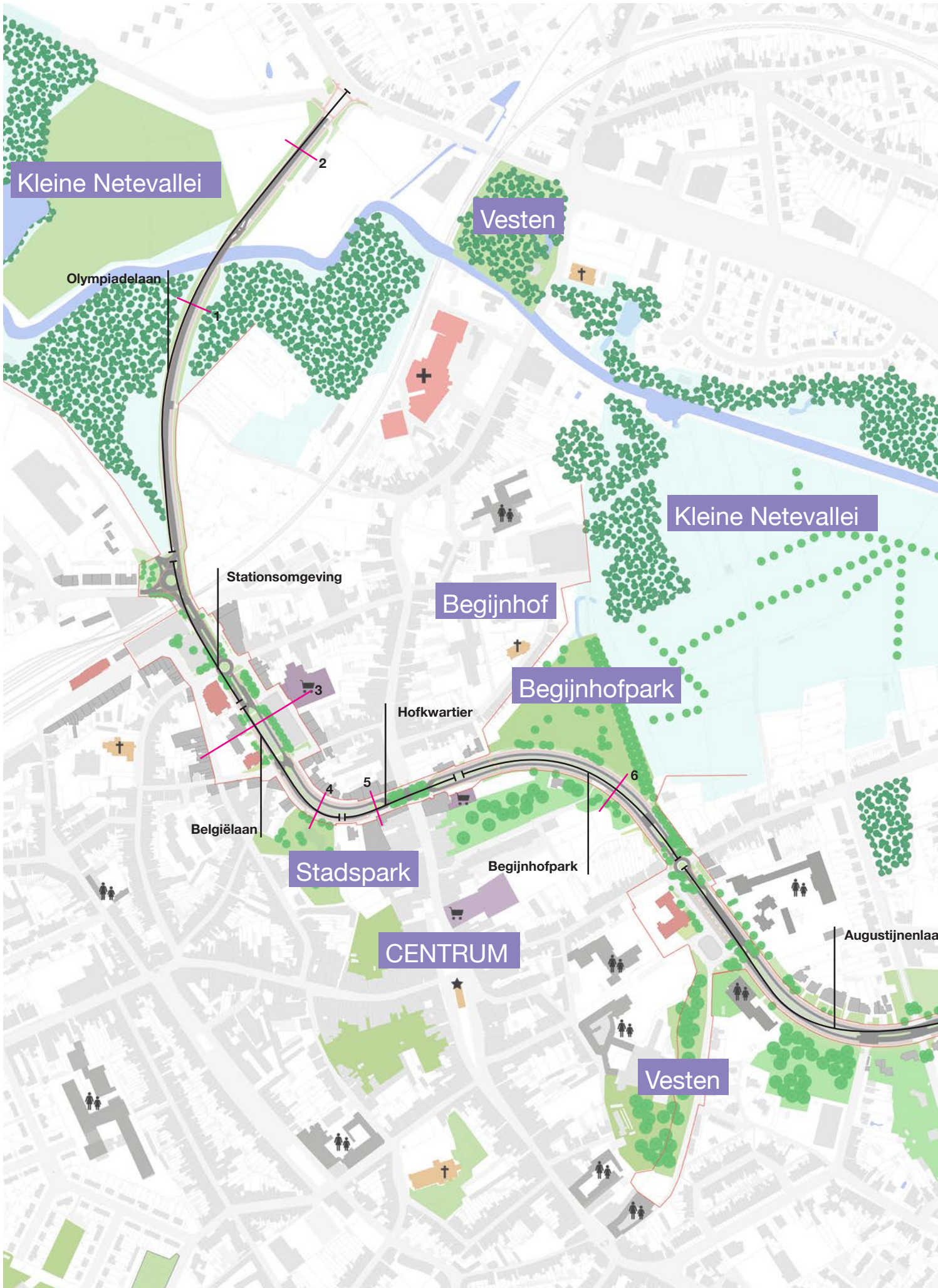
Het volgende segment staat in functie van de stationsomgeving. Deze profileert zich niet sterk naar de as, maar ligt er letterlijk naast. Het is een belangrijk vervoersknooppunt.

- *Buiten de vestenstructuur* -

### **Olympiadelaan**

Het laatste segment heeft een heel ander karakter. Er vinden geen directe ontwikkelingen aan de as plaats. De Olympiadelaan loopt op een dijklichaam en is omzoomd met bossages doorheen de vallei van de Kleine Nete. De relatie met de Netevallei ontbreekt hierdoor. De weg heeft louter een verbindende functie.









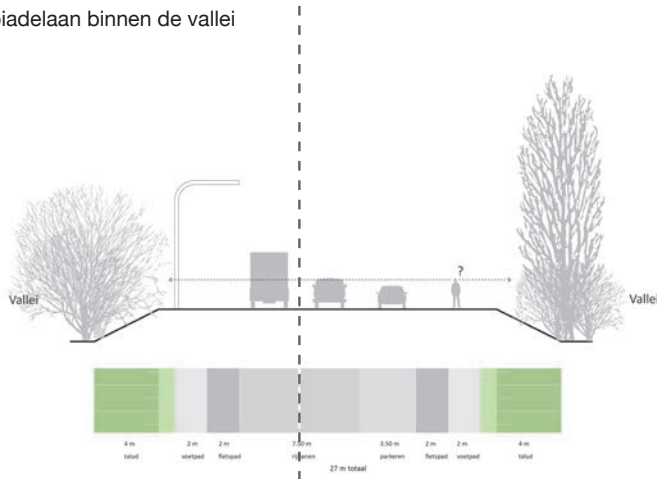
Kleine Netevallei

Kruising Ring

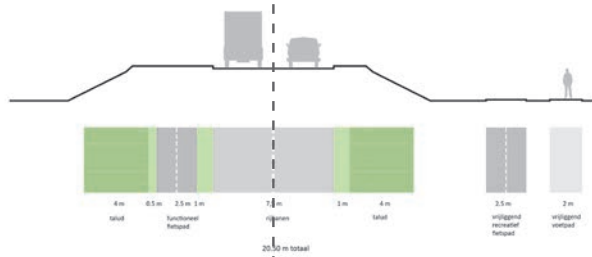
Jachthaven - Ring

7

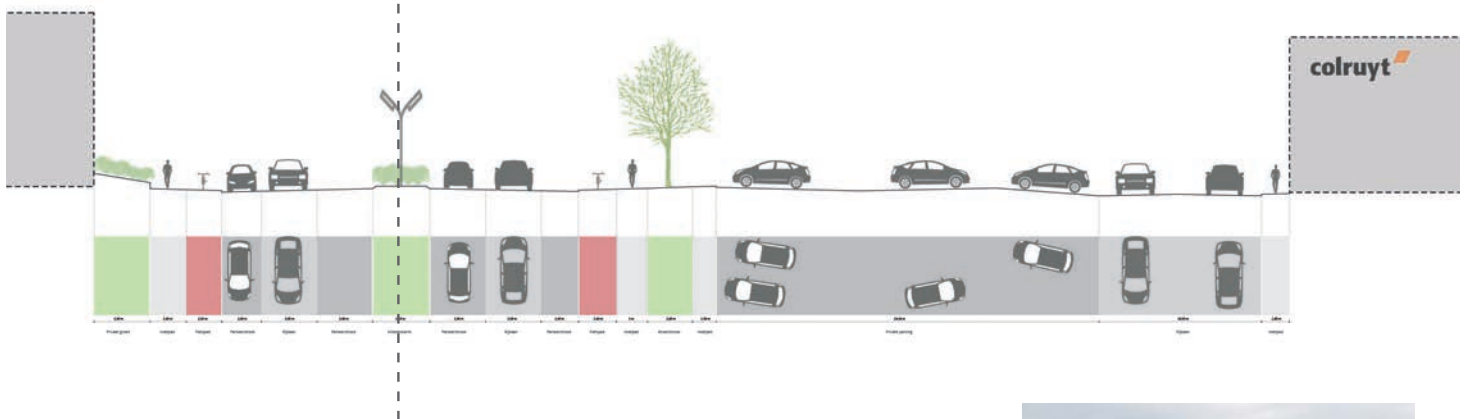
1 Olympiadelaan binnen de vallei



2 Olympiadelaan buiten de vallei



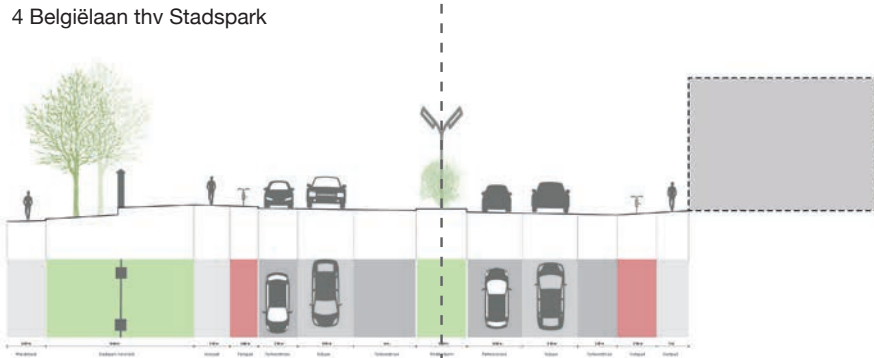
3 Belgiëlaan thv FOD financiën



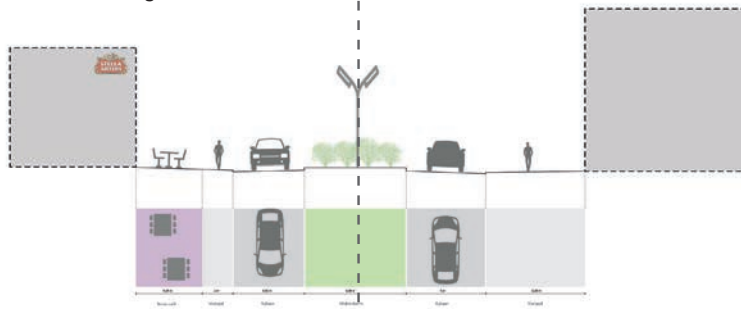
colruyt



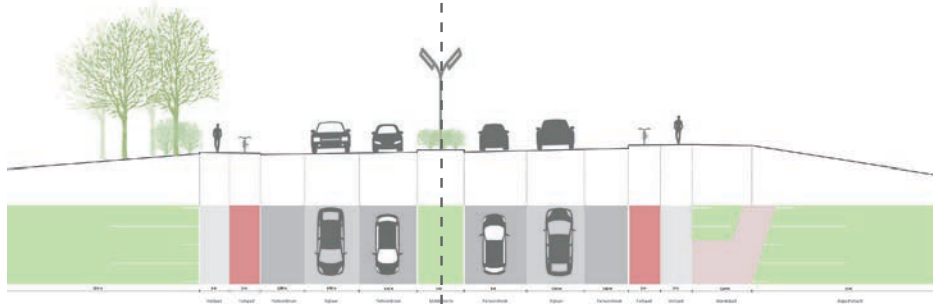
4 Belgiëlaan thv Stadspark



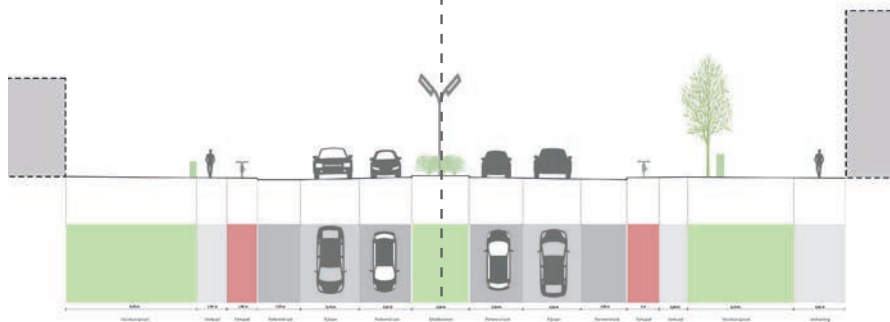
5 Belgiëlaan thv kruising hofkwartier



6 Augustijnenlaan thv Begijnhofpark



7 Augustijnenlaan thv meergezinswoningen



## 2.3 Mobiliteit

De ABO-as heeft voor de mobiliteit in Herentals een belangrijke rol. Het is de verkeers- en logistieke ader die vanaf de ring het centrum en de stationsomgeving bereikbaar maakt. Langs de as liggen enkele scholen en publieke voorzieningen, maar ook voor het ziekenhuis en de wijk Wuytsbergen is de as belangrijk.

Bovendien is de as ook belangrijk voor het lokale en regionale openbaar vervoer. Heel wat bussen rijden langs de as naar het station, waar ze hun eindhalte hebben. Het station is een belangrijke regionale mobiliteitsknoop. Voor fietsers zou de as belangrijk kunnen zijn, maar de infrastructuur én beleving laten vandaag te wensen over, waardoor het géén interessante route is om te fietsen. De combinatie van overmatig autogebruik, zwaar verkeer en parkeren langs de as houdt de fietsers weg. Met de aanwezigheid van een scholencampus is dat problematisch: het veilig maken van de schoolomgeving voor fietsers is essentieel in de transitie die we op gang willen brengen.

Ten slotte is wandelen langs de as evenmin aangenaam. Er ligt weliswaar een voetpad aan weerszijde, maar dat is alleen functioneel. Aan de spoorovergang verdwijnt het zelfs even. Dit is voor personen met beperkte mobiliteit beslist een zwart punt. Aan één zijde is er een helling, maar aan de andere kant enkel een trap.

De ABO-as is een belangrijke -voor een groot deel gratis en zonder duurbepanking- randparking. Dit voor het centrum en voor heel wat van de functies (vb. scholen en administraties). Wie vanuit de naburige gemeenten

in Herentals komt winkelen, vindt op de AB-as vaak nog een parkeerplaats dichtbij. De as wordt als een gevolg daarvan quasi volledig ingenomen door en voor gemotoriseerd verkeer. Naast dat parkeren is ook de kiss & ride voor de school een van de functies van de as vandaag. Dit verloopt chaotisch en niet georganiseerd. Uit een analyse van de bezettingcijfers van de stad blijkt duidelijk dat aan het station en aan de ring de parkeerplaatsen de hele dag door goed gebruikt worden en dat ze ook 's avonds een hoge bezetting kennen. Het centrale gedeelte van de as is overdag volledig bezet maar 's avonds véél minder.

De ABO-as staat uiteraard niet op zichzelf - hij maakt deel uit van het grotere mobiliteitssysteem. Het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) leert ons dat autogebruik voor alle verplaatsingen zeer belangrijk is voor de gemiddelde Vlaming/Belg. We kunnen aannemen dat het niet anders is voor mensen in Herentals. We lichten graag één specifieke verplaatsing uit, met name die van woon-werkverkeer. Uit een analyse van woon-werkdata van de FOD mobiliteit van wie woont en werkt in Herentals is gebleken dat er nog heel wat winst te halen valt in de verduurzaming van het woon-werkverkeer.

Nagenoeg een derde van alle inwoners uit Herentals woont op minder dan 10 kilometer van zijn werk en de helft binnen de 20 kilometer.

De fiets/e-fiets of speed pedelec kan zeker een oplossing zijn voor heel wat van die verplaatsingen. De

1 De overweg aan het station



2 De ABO-as als parkeerass (Belgiëlaan)



grotere afstanden worden hoofdzakelijk afgelegd naar Antwerpen en Brussel. Daarvoor is en blijft de trein vanuit Herentals het beste alternatief. Dat blijkt uit de cijfers al aardig te lukken, maar toch valt er ook daar nog méér winst te behalen.

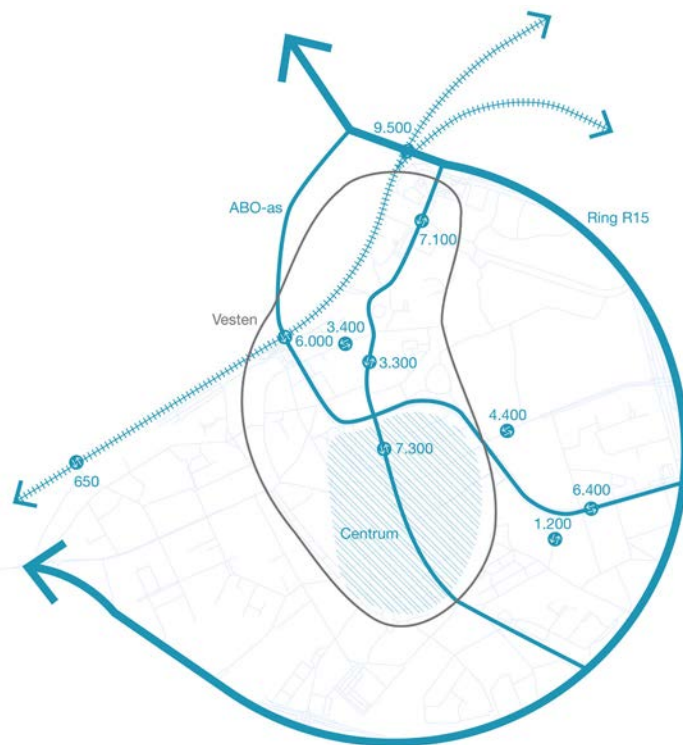
Omgekeerd zien we dat de fiets al zeer succesvol is als vervoersmiddel voor wie van buiten Herentals komt en werkt in Herentals. Meer dan 20% van de werknemers neemt de fiets al, ook daar zien we nog een forse groeimarge. Meer dan de helft van de werknemers komt uit een radius van minder dan 10 kilometer, en bijna 80% minder dan 20 kilometer. Hier zijn dus ook nog grote winsten te boeken in de duurzame shift van auto naar fiets of openbaar vervoer. Omdat de meeste tewerkstelling zich niet in het centrum bevindt, maar daarbuiten mogen we niet dezelfde groei verwachten van de trein. We moeten vooral inzetten op (e-)fietsen.

We zien dan ook twee belangrijke opgaven voor de ABO-as die moeten worden geflankeerd met een algemeen mobiliteitsbeleid:

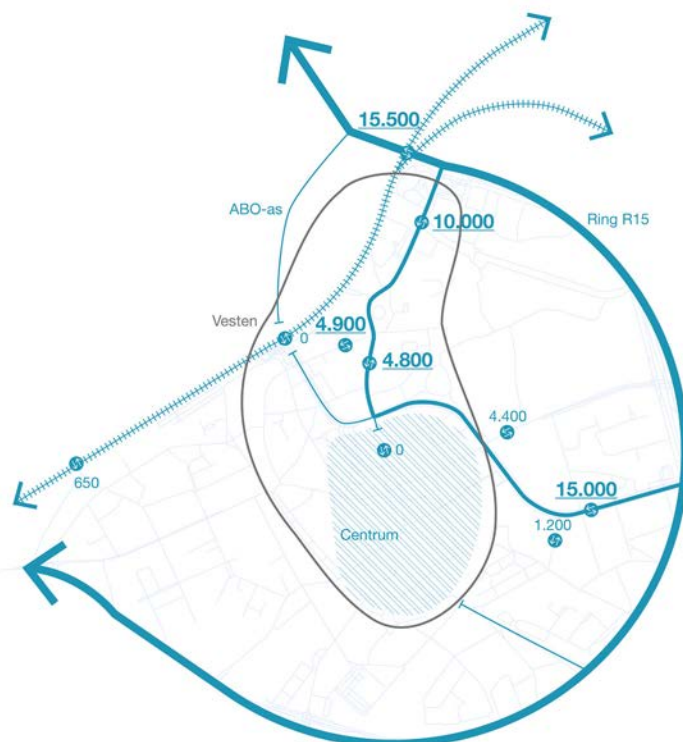
1 Een gedragen visie bepalen voor de doorstroming en bereikbaarheid -voor alle modi- van en naar alle functies op de as zoals het station, het ziekenhuis, de wijk Wuytsbergen en het centrum met een beter evenwicht tussen de ruimte en het comfort voor alle modi.

2 Een oplossing vinden om het parkeren en kiss-en-ride te herorganiseren met minder ruimtebeslag en een doelgericht en georganiseerd parkeerbeheer.

Daarbij hoort een doelgroepenbeheer (losse tickets, abonnementen, shop&go), met ook betalend parkeren. Een cruciaal punt op de as voor wat betreft doorstroming is de bestaande gelijkgrondse overweg aan het station. Gelijkgrondse overwegen zijn een hindernis voor zowel de doorstroming van de trein als voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer. Fietsers en voetgangers moeten in elk geval ongelijkvloers kunnen kruisen - met bijzondere aandacht voor hellingen voor personen met beperkte mobiliteit. Voor gemotoriseerd verkeer moet worden afgewogen wat het best is: knippen of een tunnel bouwen. De hamvraag is: wat is de impact van het knippen van de as voor het gemotoriseerde verkeer en buslijnen op de alternatieve wegen? Op korte termijn immers gaat het verkeer eenvoudigweg verschuiven. Op lange termijn willen we meer duurzame verplaatsingen en dus méér ruimte en infrastructuur voor voetgangers en fietsers in de eerste plaats en openbaar vervoer of nieuwe vormen van collectief vervoer in de tweede plaats.



Telling van verkeersdoorstroming op een aantal punten in Herentals (data: Signco & Politie)



Impact van knip van het centrum en aan het station resulteert in een oververzadiging van de ring, de Nederrij en de ABO-as

Een analyse van de verkeersintensiteiten van gemotoriseerd verkeer geeft aan dat de overweg aan het station dagelijks door ca. 6.000 voertuigen wordt gebruikt. Dat is net iets minder dan bij de overweg van de ring die 9.500 voertuigen per dag verwerkt. Het mag evenwel worden verwacht dat het overgrote deel van het verkeer aan het station bij de overweg op de ring terecht zou komen als we de overweg aan het station zouden sluiten. Op zich is dat prima, de ring dient daarvoor, maar als we aannemen dat het huidige verkeer dat vandaag de overweg neemt haar bestemming ook ergens op de as of in het centrum tussen het station en de ring heeft, dan kan het niet anders dat we het verkeer zien verschuiven op een van de andere radialen:

- op de Nederij meten we vandaag al 7.100 voertuigen per dag. Dit is méér dan op de spooroverweg. Omdat dit de toegang is tot het ziekenhuis, met zijn smalle profiel en het belang van die straat voor het fietsennetwerk, is dit niet de plaats om nog veel meer verkeer door te sturen.
  - de Sint-Jobstraat die vandaag 4.400 voertuigen per dag verwerkt is ook geen alternatief.
  - de Augustijnenlaan zit vandaag al aan 6.400 voertuigen, met de schoolomgeving is daar een forse toename van gemotoriseerd verkeer ook niet gewenst.
- De as kent heel wat belangrijke attractiepolen die

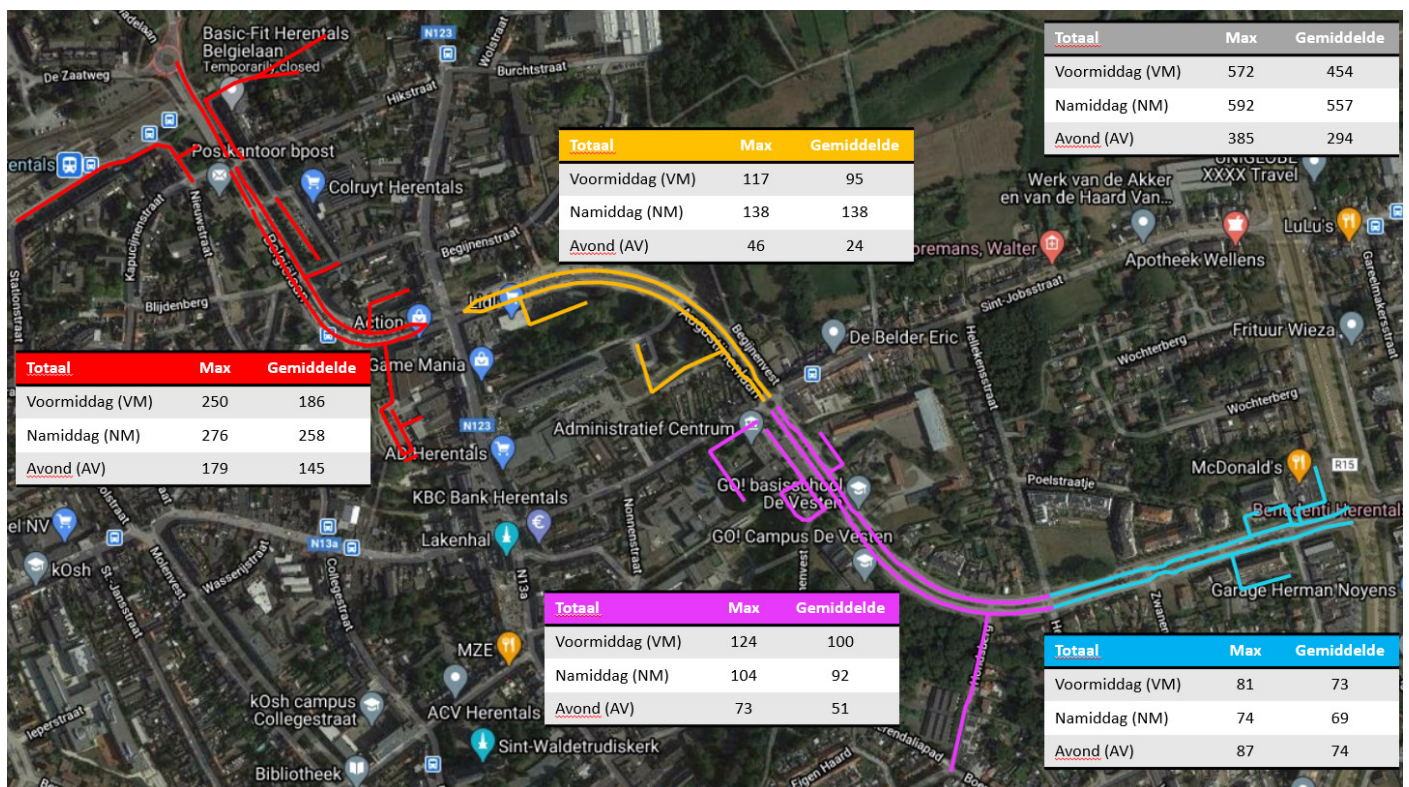
autogericht zijn, zoals supermarkten in het bijzonder en in tweede orde het station. Er zijn ook enkele lokale en regionale administraties, de belangrijke centrumparking en een scholencampus. Al deze functies maken dat er veel bestemmingsverkeer is en zal blijven.



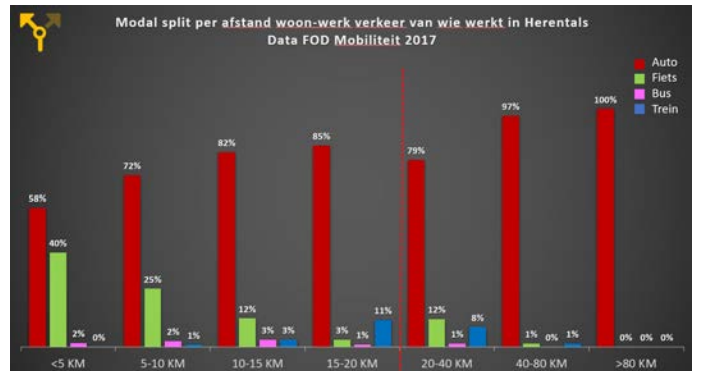
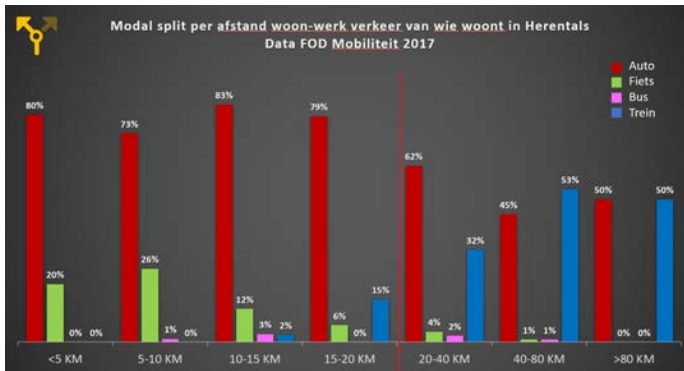
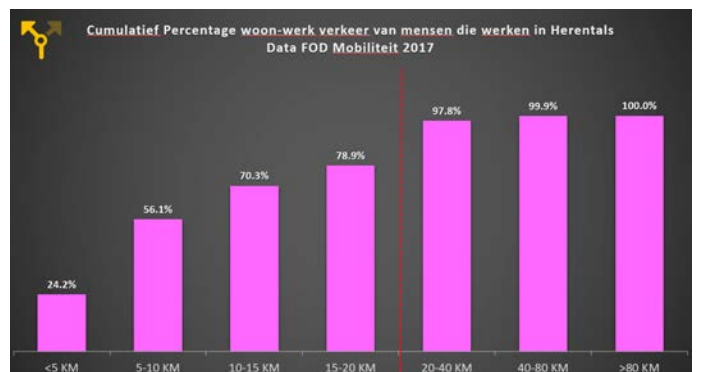
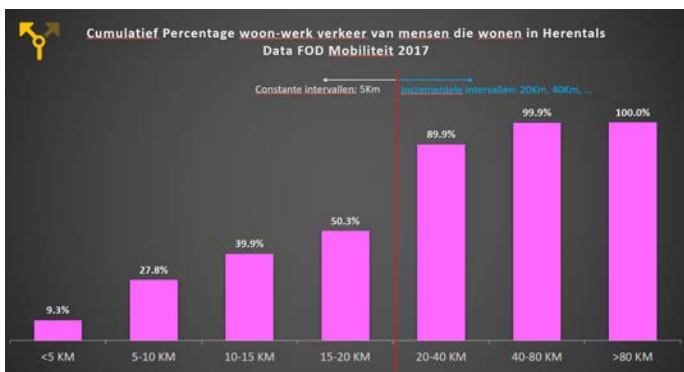
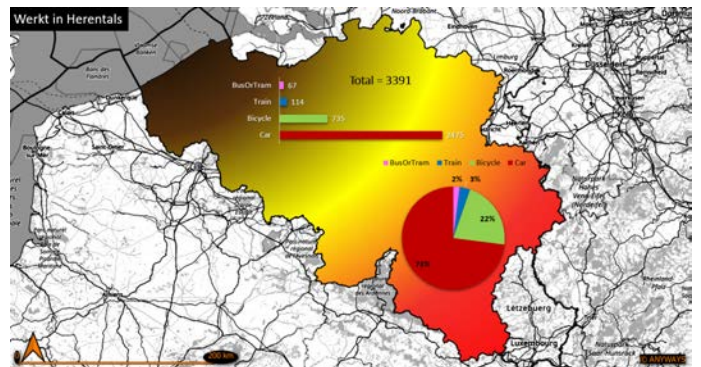
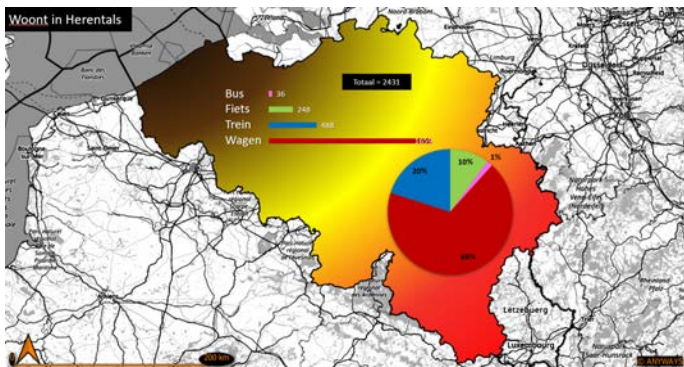
fiets- en voetgangerstunnel



Station en de bushaltes



Parkeerbezetting van de ABO-as (data: Stad Herentals)



modal shift woon-werkverkeer voor wie woont in Herentals

modal shift woon-werkverkeer voor wie werkt in Herentals

## 2.4 Groene netwerken en publieke ruimte

Onze open ruimte is beperkt en staat sterk onder druk. Vanuit de klimaatopgave en hieraan gekoppeld leefbaarheid van de steden (zie ook uitgebreider in de volgende paragraaf) is het essentieel om robuuste groenblauwe netwerken uit te bouwen.

De ABO-as heeft door zijn schaal en ligging bij uitstek de potentie om een robuust groenblauw netwerk doorheen de stad te vormen. Vandaag is het dat niet. Het is in zijn gehele traject een zeer verhard auto-gerelateerd straatprofiel en vormt met de dwarsliggende groene netwerken een ontbrekende link. De ABO-as kan ingrijpen op verschillende schaalniveaus, van bovenlokaal tot de inrichting van de as als publieke ruimte zelf.

### **Van Kempense Heuvelrug tot Kleine Netevallei**

Het landschap omheen de stad Herentals kent voornamelijk twee grote landschappelijke structuren. De hoge droge gronden waaronder de Kempische heuvelrug en de natte laag gelegen vallei nl. de vallei van de Kleine Nete.

De Kempense heuvelrug in het noorden is een waardevol landschappelijk en recreatief geheel. Het is een overblijfsel van de landduinen, die vandaag een aaneengesloten bosgebied vormt met afwisselend heideveldjes, vennen, paraboolduinen enzovoort.

Ten oosten en ten westen van de stad bevindt zich een aaneengesloten bosgebied met afwisselend heideveldjes, vennen en paraboolduinen. Dit zijn waardevolle natuur- en boscomplexen zoals de bossen thv Goorkens en Wuytsbergen, Heibloem en Larumse Heide. Parallel aan de hoge droge zandgronden ligt de natte Netevallei met de Kleine Nete: een structuurrijke rivierdal met natte hooilanden, graslanden en broekbossen. Door lage grondwaterstanden en drainage van het valleigebied staat de waardevolle natuur echter onder druk. Daarnaast is de Kleine Nete een signaalgebied en wordt er gewerkt aan de zoektocht naar meer ruimte voor water. De Kleine Nete en Kempense heuvelrug zijn beschermde natuurgebieden op Vlaamse en Europese schaal. Er wordt binnen verschillende processen (Strategisch project Kleine Nete, signaalgebied (VMM), kaderplan Olympiadelaan, PRUP Olympiadelaan (Provincie)) gewerkt aan het versterken van de relatie tussen het stedelijk gebied en de omliggende openruimtestructuren en het versterken van de Kleine Netevallei.

In het binnenstedelijk gebied is er langs de ABO-as geen beschermde natuur, echter wel biologisch waardevolle fragmenten zoals het Begijnhofpark, de Nonnenvest, enkele braakliggende terreinen en Hondenberg.





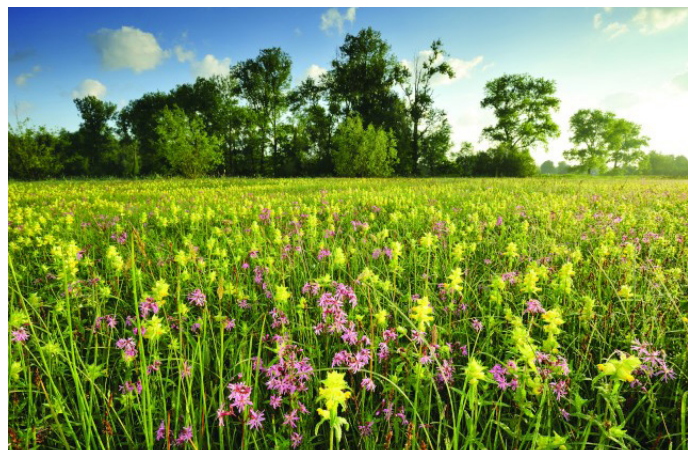
Naaldbos met ondergroei



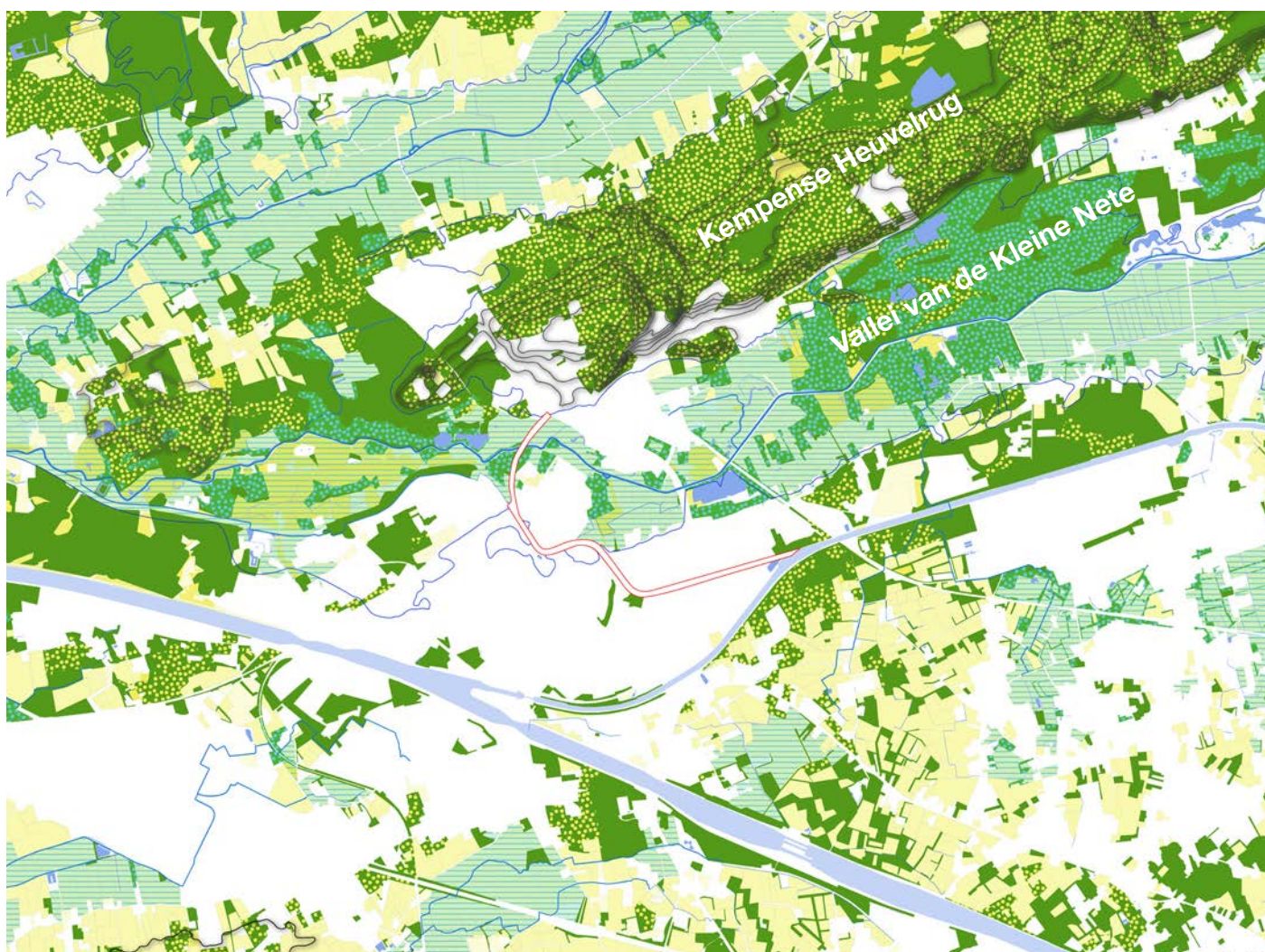
Vallei met Populieren



Eiken-beukenbos



Verruigd grasland

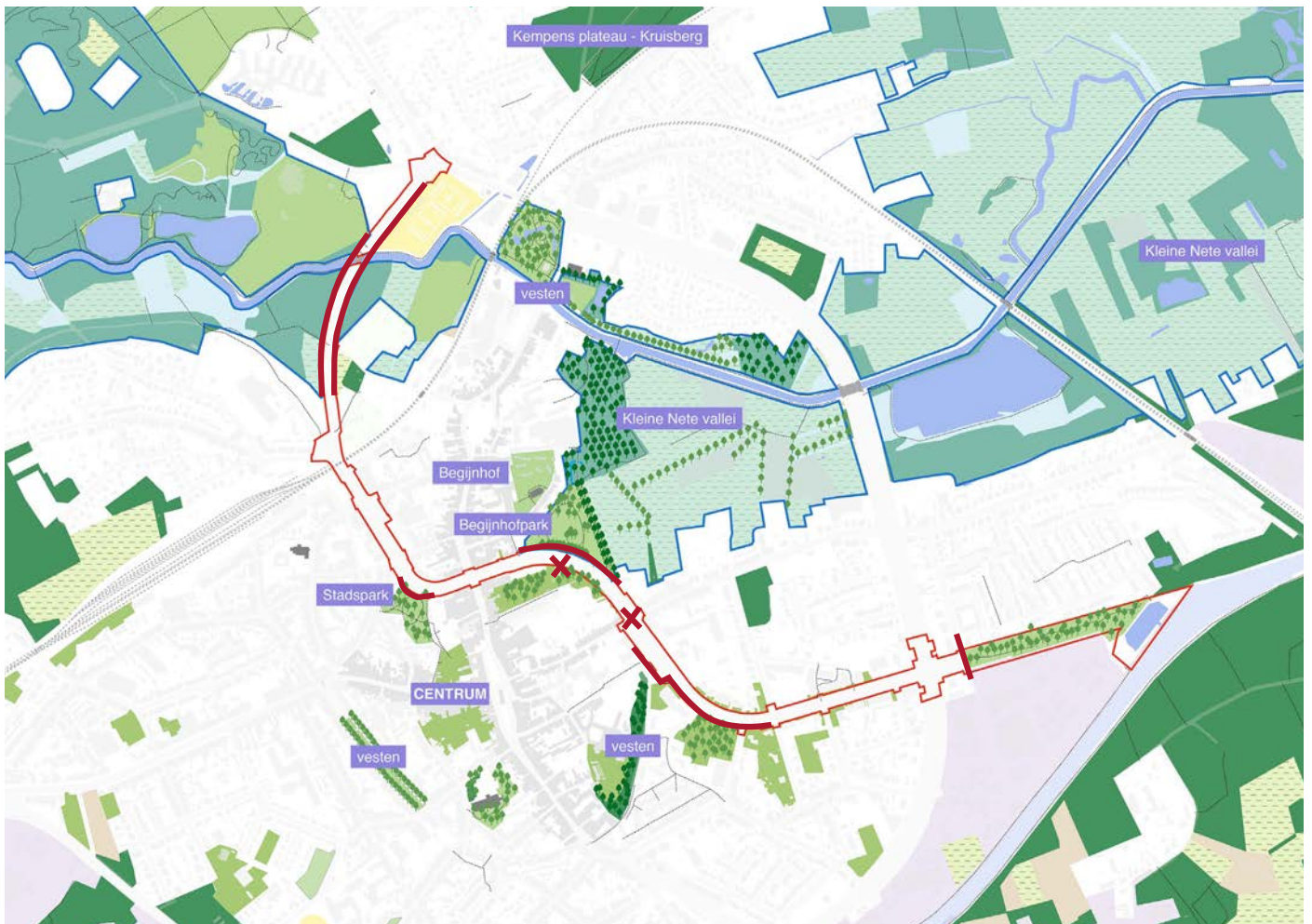


## Breuklijn in stedelijke groenstructuur

De stad Herentals heeft enkele mogelijke aanzetten en potenties om groene netwerken te dooraderen in de stad. Vandaag zijn de België- en Augustijnenlaan een breuklijn. Doordat de België- en Augustijnenlaan zijn ingericht met een belangrijke focus op de auto is er weinig tot geen aandacht voor de stedelijke kruisende groenstructuren. Hierdoor zijn er harde en abrupte overgangen en onderbrekingen van de groenruimtes.

De Olympiadelaan blokkeert het gevoel van een natuurlijke vallei en legt weinig relatie met de Kleine Nete. Het groene binnengebied van Schaliken en heraangelegde stadspark stopt abrupt aan de Belgiëlaan. Vanuit het noorden is een aaneengesloten groene vinger aanwezig. Vanaf de Kleine Nete met het Spaanhofpark via het speelbos en de Hellekens tot het begijnhofpark.

Deze aaneengeschakelde ruimte stopt ter hoogte van de Augustijnenlaan en kent geen continue verloop richting de binnenstad. De Augustijnenlaan ligt hier als een barrière tussen. Aan de andere zijde van de weg liggen diverse groengebieden zoals de ruimte rond het oude moederhuis Sancta Maria en tussen het administratief centrum en de campus de Vesten ligt de Nonnenvest.



### Groen als restruimte, zeer fragmentarisch en weinig belevingskwaliteit

De inrichting van de ABO-as heeft een zeer versnipperde groenstructuur. Groene verkeerskundige restruimtes worden bijna tuinachtig ingericht en dragen daarom weinig bij tot de belevingswaarde en biodiversiteit. Bovendien vragen ze een enorm intensief beheer. Daarnaast is er een ruim en divers pallet aan groenvormen aanwezig. Van middenbermen, groenvlakken, haagstructuren, snoeivorm heesters, plantenbakken enzovoort. Dit maakt dat er weinig continuïteit en rust in de publieke ruimte is. Toch ervaar je die rust door de aanwezigheid van volwassen bomen in de flankerende groengebieden en percelen, zoals het Stadspark, de vesten, het Begijnhofpark en de Hondenberg. Die brengen een zekere kwaliteit door de aanwezigheid van volwaardig groen.



## 2.5 Water en klimaatadaptatie

Het wijzigende klimaat dwingt ons om na te denken over hoe we onze ruimte klimaatrobuust en adaptief kunnen inrichten. Die effecten zijn in de klimaatscenario's van de Vlaamse Milieumaatschappij inzichtelijk gemaakt. Hieronder zijn enkele voorspellingen vanuit het hoog impact scenario voor Herentals benoemd.

Over het algemeen zijn de effecten voelbaar in warmere zomers met een gemiddelde temperatuurstijging van 17 graden naar 25 graden en een toename van 37 tropische dagen. Er ontstaan langere periodes van aaneengesloten droogtes, van 25 dagen naar 57 dagen, waarbij hittestress bij verharde stedelijke gebieden sterk zal toenemen. Extremere piekbuien met een plotse hevige regenval zal met 70% toenemen. In de winter zal er ongeveer 30% meer neerslag vallen.

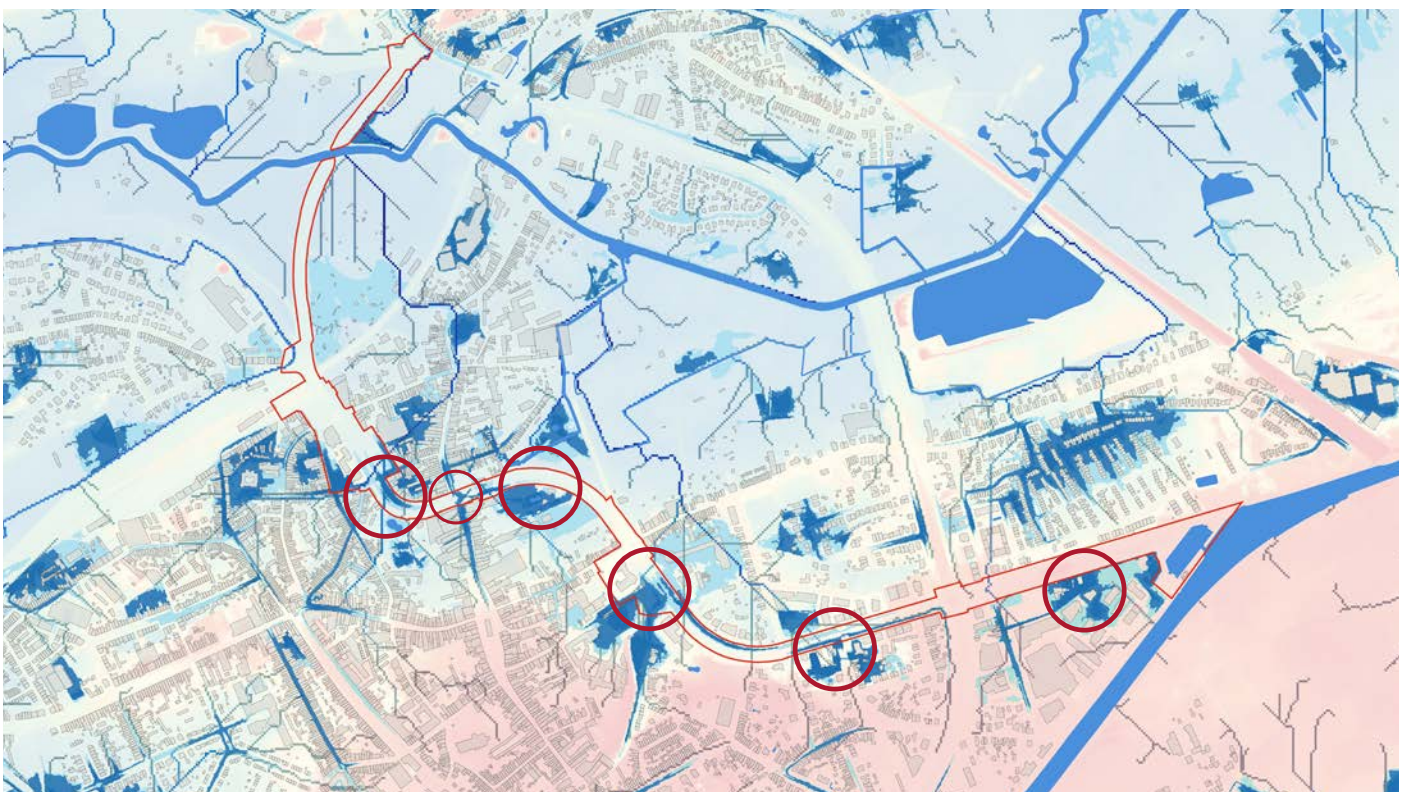
Het zoeken naar groenblauwe netwerken met een klimaatregulerende functie is essentieel. Daarnaast dient het (stedelijk) watersysteem aangepast te worden. Het (stedelijke) watersysteem zal transformeren naar een watersysteem gebaseerd op invoeren van bronmaatregelen: ontharden, hergebruik, infiltreren, bufferen en pas als laatste stap het afvoeren.

Het huidige stedelijke watersysteem staat nog haaks op deze principes en is erop gericht om het hemelwater zo snel mogelijk, vaak nog in een gemengd rioolstelsel af te voeren richting RWZI of bij een gescheiden stelsel naar de oppervlaktewateren (Kleine Nete). Het merendeel van het neerslagoverschot van de winter gaat hierdoor verloren en kan niet ingezet worden bij langdurige droogte. Daarnaast infiltreert het hemelwater niet naar het grondwater, wat van belang is voor de voorziening en kwaliteit van het drinkwater en watervoerendheid van de rivieren.

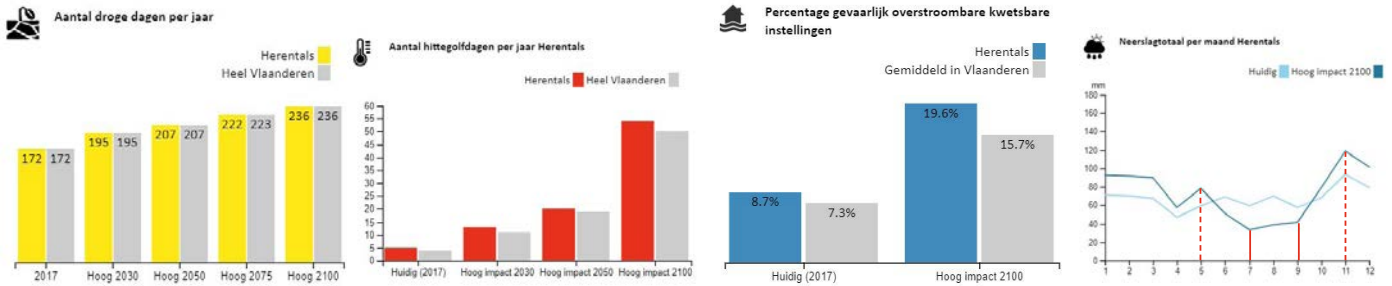
De België- en Augustijnenlaan liggen op infiltratie-gevoelige gronden en zijn daarom de meest gunstige locatie om te ontharden en hemelwater te infiltreren.

De toenemende intensiteit van buien en het sterk verharde karakter van de België- en Augustijnenlaan zou met de huidige dimensionering van de riolering kunnen leiden tot pluviale overstromingen op verschillende plekken op en langs de ABO-as. Op de pluviale waterkaart zijn de zes zones omcirkeld waar dit scenario het meest waarschijnlijk zou kunnen plaatsvinden.

Daarnaast is er ook de fluviale overstromingsopgave, die is gekoppeld aan de Kleine Nete. Hier wordt aan gewerkt vanuit het signaalgebied.



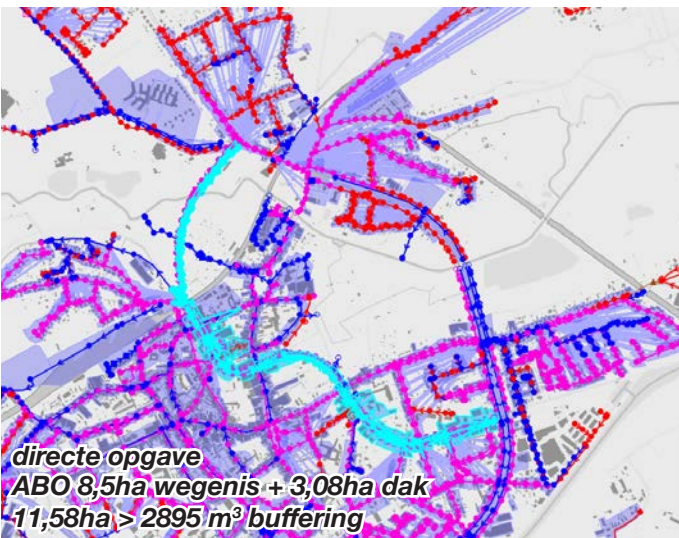
Pluviaal water > afstromend regenwater door hevige regenval



Diagrammen vanuit het hoog impact klimaatscenario (klimaatportaal VMM)



Ligging van ABO-as tov infiltratiegevoelige gronden



Concreet is er voor de ABO-as vandaag een directe hemelwaterbufferingsopgave van 2895m<sup>3</sup>. Dit omdat er 8,5ha wegenis en 3,08ha dakoppervlakte rechtstreeks naar de riolering gekoppeld aan de ABO-as loopt. De indirecte opgave is groter, het totale gebied dat afwaterd naar ABO-as is 22ha. Wanneer er een doorgedreven afkoppeling van hemelwater wordt voorzien, dan is er nood aan 8.395m<sup>3</sup> water te bufferen. Deze cijfers zijn gebaseerd op de huidige verhardingsgraad van de



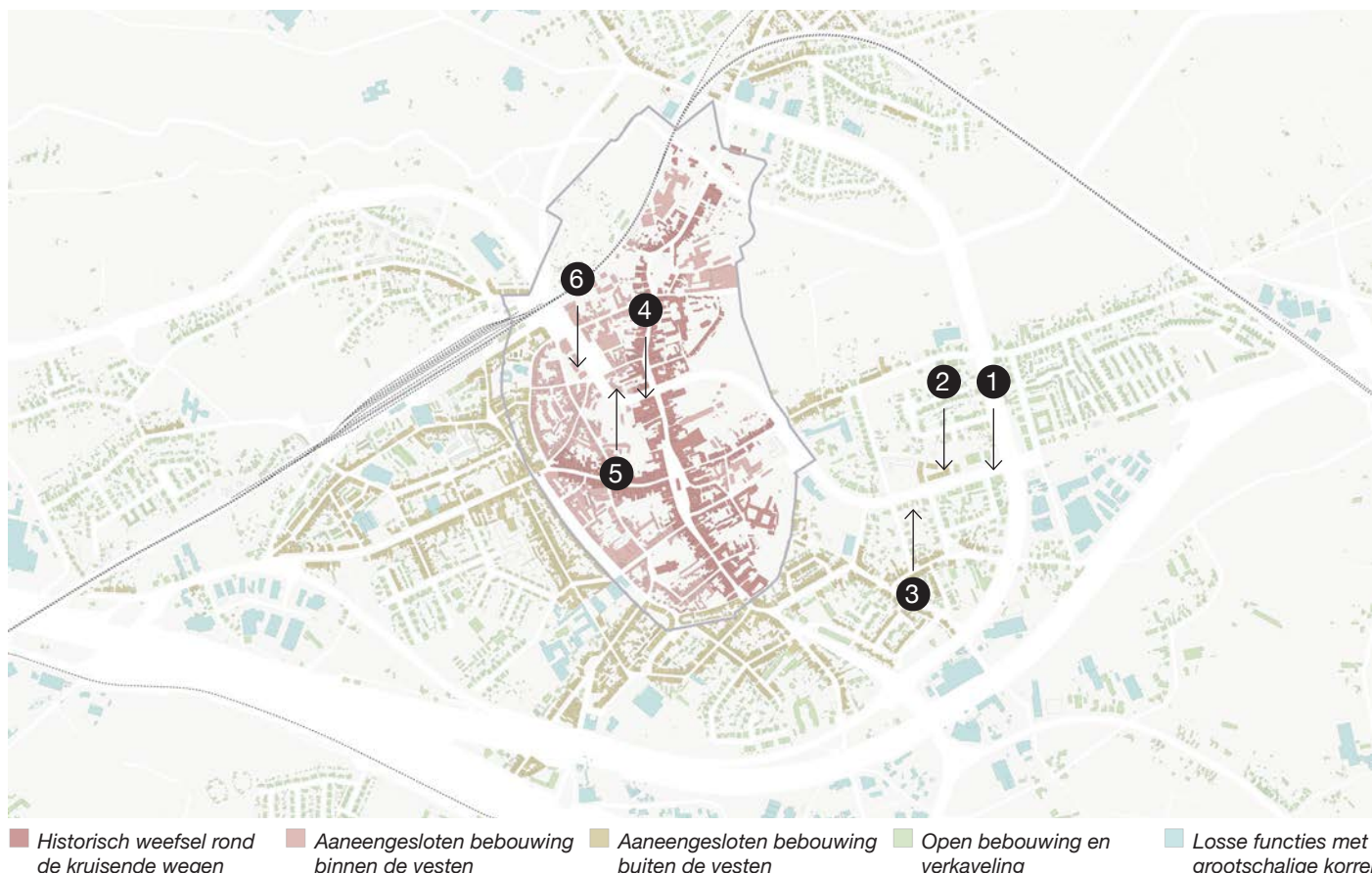
ABO-as. Hiervoor is er gerekend met een 25liter/m<sup>2</sup> te bufferen hemelwater. Wanneer hiervoor andere normen gehanteerd worden (bv. 50 liter/m<sup>2</sup>) dan verdubbeld de nodige ruimtebehoefte. Om hierover een schaalgevoel te geven: dit is een wadi over de gehele lengte vanaf station tot aan haven van 3,5m breed en 1m diep. of de oppervlakte van de parking van de Colruyt, LIDL en admin.centrum samen.

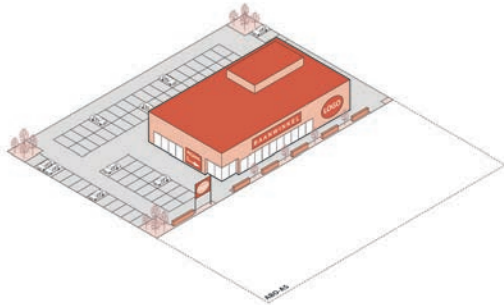
## 2.6 Stedelijkheid en programmatie

### stedelijkheid

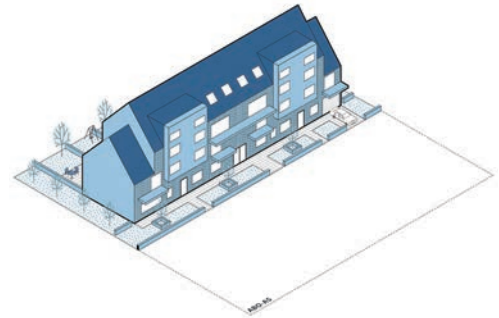
We namen de bestaande bebouwing die aan de as grenst onder de loep. Aangezien de ABO-as nog maar een goede halve eeuw deel uitmaakt van de publieke ruimte van de stad, is er daarvoor nooit gebouwd aan de as. Gebouwen die met hun gezicht en voordeur aan de as staan, zijn in stedenbouwkundige termen eerder een relatief recent fenomeen. Wat opvalt, is dat er verschillende delen al geconsolideerd zijn, terwijl er honderde meters verder geen huis te bespeuren is. We nemen een onregelmatig bebouwingspatroon waar. De rand tussen het bebouwde stadsweefsel en het openruimtegebied lijkt te ontbreken. Wie de as afwandelt van A naar O komt een grote verzameling aan bebouwingstypes en beeldkwaliteiten tegen. Van de jachthaven tot de ring wordt de ABO-as geflankeerd door achtertuinen van de Diependaalwijk, parkings of braakliggende terreinen. Bij de kruising van de ring vinden we typische baanwinkels terug: lage gebouwen omringd door een parkeervlakte met gefragmenteerde stukjes groen. Verderop doorkruist de Augustijnenlaan een woonwijk met vrijstaande bebouwing, waar recent een opschalingstrend aan de gang is. Grote meergezinswoningprojecten nestelen zich in het wijkweefsel. Er is een aanzienlijke schaa sprong tussen de verkavelingswoningen en de nieuwe appartementen, maar de ABO-as laat deze schaal toe met haar

breedte van 30 meter. De nieuwe appartementen zijn weinig duurzaam qua mobiliteit, landschapsinpassing, waterbeheer of collectiviteit. Ter hoogte van de voormalige zwaai kom passeert de ABO-as aan de scholencampussen, die zijn ingeplant volgens hun eigen grillige perceelslogica. Het gebouw van het AC en de GO hebben hun adres aan de ABO-as en lijken de landschapsstructuur van de Nonnenvest te negeren, ook al is die zo'n 300 jaar ouder. Tientallen meters verder kruist de ABO-as met de Koppelandstraat. Hier voelen we dat de ABO-as een recentere stadsstructuur is: De gebouwen aan de as zijn de zijkanten van de rijwoningen van de Koppelandstraat. Verderop betreden we het Begijnhofpark dat begrensd is door achtertuinen. Het gezicht van de ABO-as transformeert zo van voorkant naar zijkant naar achterkant. Ter hoogte van het Hofkwartier en Fraikinstraat is de ABO-as wel omarmd als deel van de stad en publieke ruimte. Hier wordt de Belgiëlaan ingezet als uitloper van het kernwinkelgebied en vormt het een vlotte connectie naar het station. Vanaf hier tot aan de sporen is de as deel van een geconsolideerd stadsdeel. In de jaren '70 en '80 bouwde men hier appartementsgebouwen met aansluitende kroonlijsthoogten en een plint bedoeld voor wagens. Vanaf het station tot aan de Poederleeseweg biedt de ABO-as geen adres meer aan gebouwen. Dit stukje Netevallei bleef voorlopig gespaard van bebouwing.

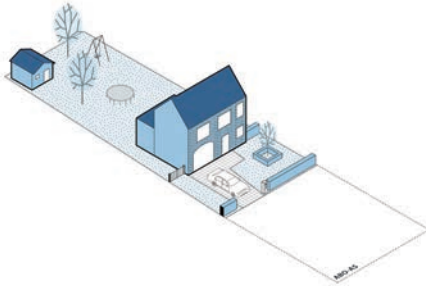




Baanwinkels 1



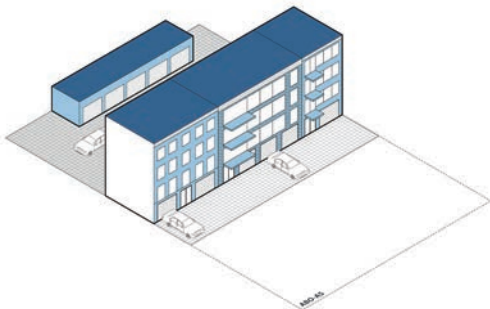
2 XL-meergezinswoningen



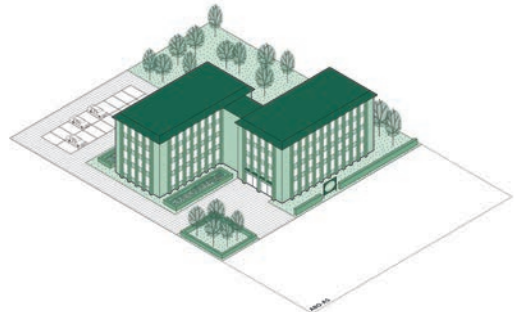
3 Vrijstaande bebouwing



4 Handelshart



5 Oudere meergezinswoningen



6 Campussen



Augustijnenlaan van de ring tot de Hellekensstraat



Belgïelaan van het Hofkwartier tot stadspark Schaliken



Belgïelaan van stadspark Schaliken tot het Stationsplein

## programmatie

De ABO-as bundelt een aantal voorzieningen en functies. Zowel qua mobiliteit als voorzieningenaanbod staat Herentals voor grote uitdagingen: het kernwinkelgebied levendig houden -niet vanzelfsprekend in tijden van online shoppen-, de scholencampus transformeren naar een fietsinclusieve plek of nadenken over de toekomst van het ziekenhuis. Deze grote keuzes beïnvloeden het ontwerp van de ABO-as en vice versa.

Langs de ABO-as bevinden zich een aantal dienstenclusters: de site van het Vrederecht en de BPost, het AC, het stadsarchief of het ziekenhuis. Deze clusters zullen in de toekomst transformeren, uitbreiden of verdwijnen. Hun onzekere toekomst nemen we mee als parameter. Zo grijpen we de kans om ze onder handen te nemen. In het hoofdstuk 'Strategische clusters' doen we ontwerpend onderzoek naar de site van het Vrederecht & de BPost alsook de site van het AC. Ze worden zowel bekeken vanuit een tabula rasastandpunt als vanuit een herbestemmingsstandpunt. Daarbij vormt de landschappelijke context steeds het vertrekpunt.

Ter hoogte van de Nonnenvest vinden we een aantal scholen terug. De ABO-as speelt een cruciale rol in hoe kinderen en leerkrachten zich begeven van en naar school. Voor de schoolpoort vindt men de oude zwaairom terug die vandaag plaats biedt aan 130 parkeerplaatsen. Het verbaast niet dat de schoolomgeving als onveilig wordt ervaren. De ABO-as is een betonnen barrière tussen de schoolgebouwen. Hier willen we integraal gaan nadenken over het geheel van campussen en de as: een ander wegprofiel met het herorganiseren van parkings kan helpen om de mobiliteitstransitie af te trappen, over de perceelsgrenzen heen kijken kan helpen om het gefragmenteerde landschap opnieuw vorm te geven.

De ABO-as biedt ook plaats aan grootwarenhuizen. Het is vandaag een plek met een (te) goede autobereikbaarheid. Dit zorgt ervoor dat het stadscentrum een groot aantal wagens aantrekt. Willen we een leefbaar en veilig centrum, dan moeten we ook durven nadenken over het voorzieningenbeleid. Grote autotrekkers horen immers niet meer thuis in het stadscentrum van de 21ste eeuw.



*Delhaize als grote autotrekker in het centrum van Herentals: wat gebeurt met deze functies in de toekomst? (foto: handelshart.be)*



*De site van het voormalige F.O.D. Financiën, Vrederecht, Rijksadministratief centrum en BPost zoekt een toekomstnarratief*





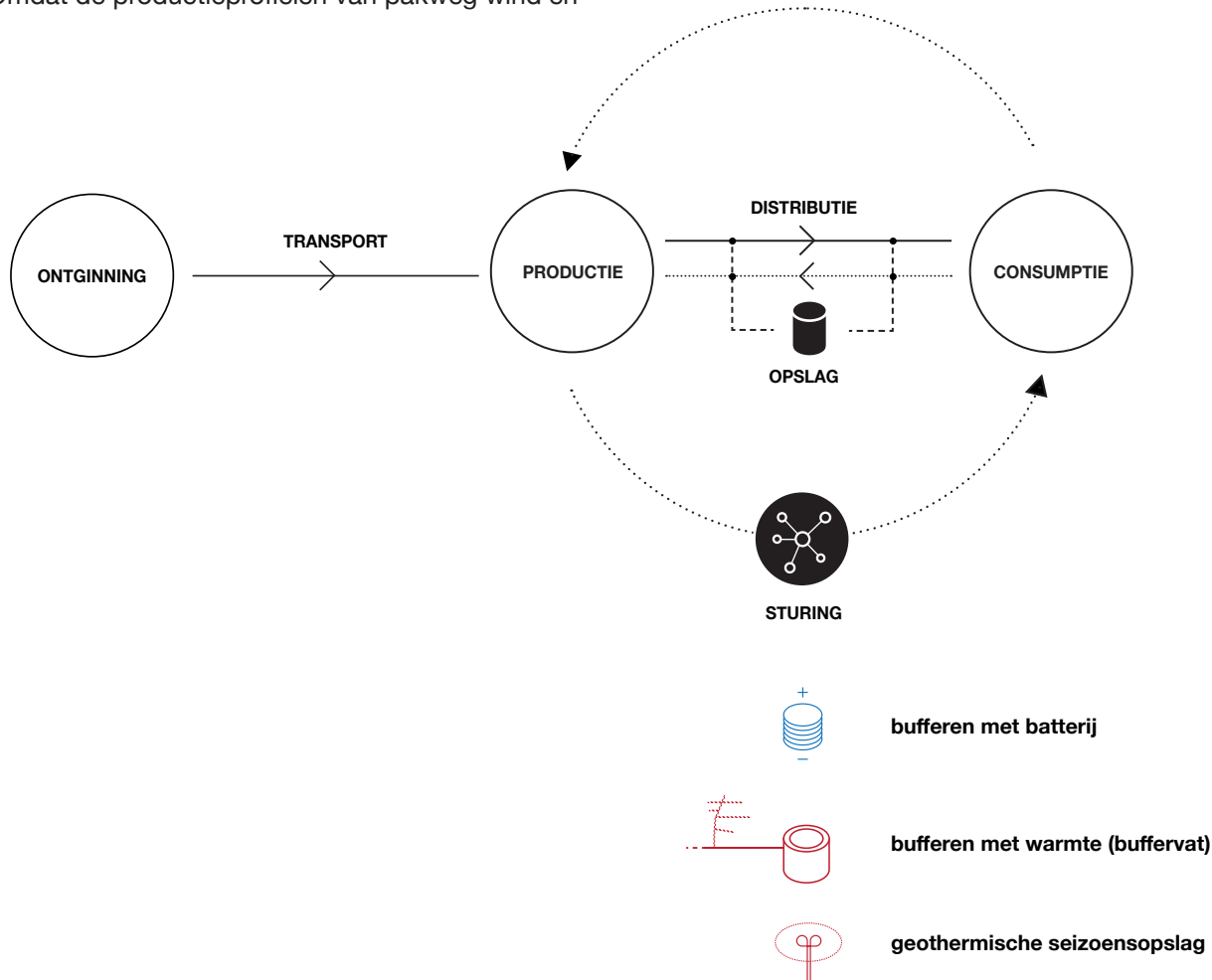
De site van het voormalige F.O.D. Financiën, Vrederecht, Rijksadministratief centrum en BPost zoekt een toekomstnarratief

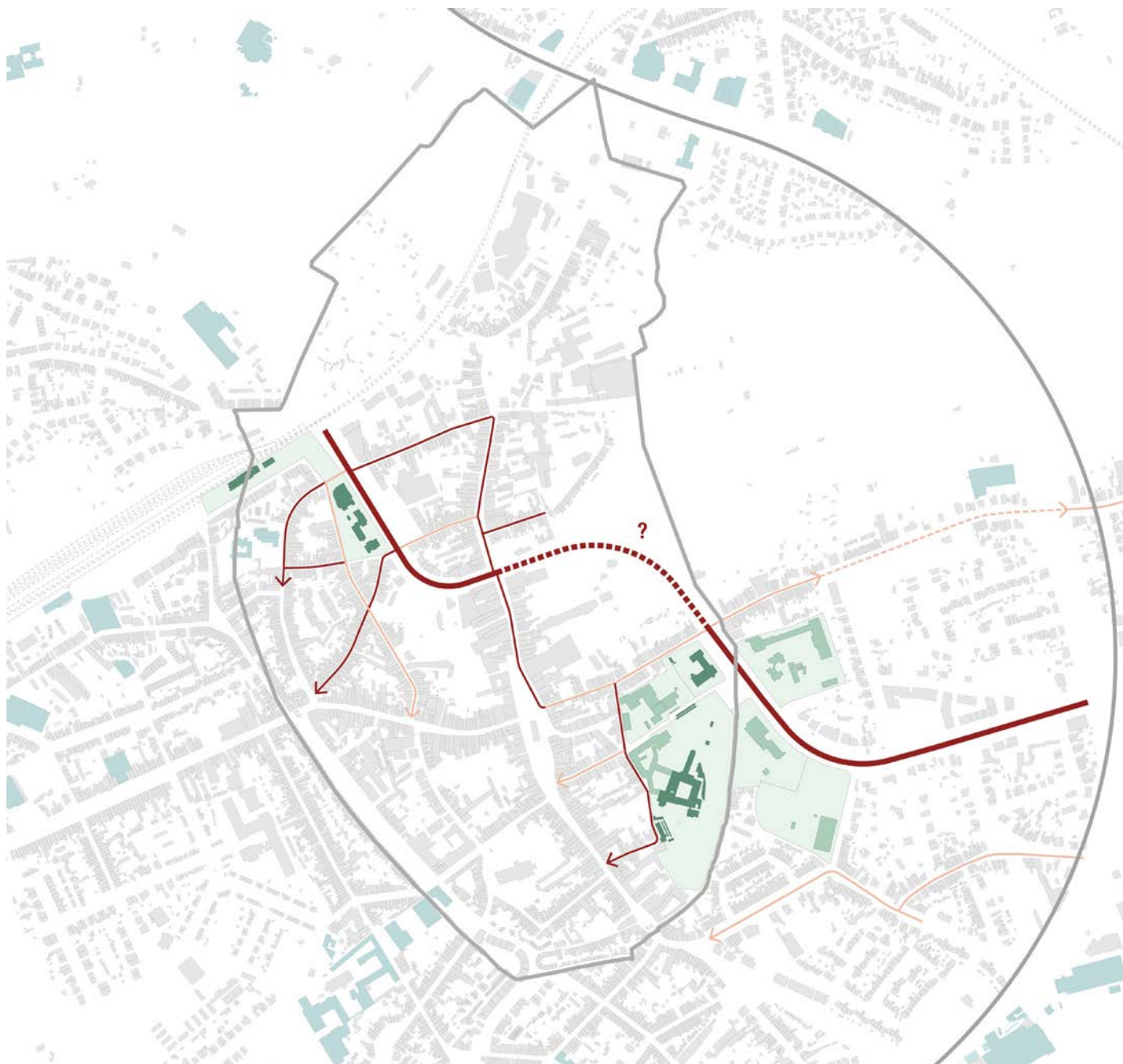
■ Dienst    ■ Campussen    ■ Handel    ■ Parken

## 2.7 Energie

De energietransitie zorgt voor een herschaling van het energielandschap: windenergie, hydrocentrales, zonne-energie, geothermie, warmteuitwisselingen, etc. zijn typisch meer lokaal en regionaal georganiseerd dan hun fossiele tegenhangers. Deze tendens tekent zich af voor zowel de elektriciteits- als de warmteketen. Het voordeel hiervan is dat hernieuwbare energieproductie dan ook minder afhankelijk is van de geopolitieke context en dat energiekosten op die manier ook als investering in de lokale en regionale economie gezien kunnen worden. Deze herschaling van het energielandschap gaat gepaard met een transformatie van de traditionele scheiding tussen producent en consument: de gebruiker wordt doorheen de energietransitie zelf producent van energie en krijgt de naam ‘prosumert’. De grote hamvraag is dan ook welk beheer dit met zich meebrengt en welk soort eigenaarschap hieraan gekoppeld wordt voor de prosumert. Bijzonder aan dit hele verhaal is dat er opportuniteiten ontstaan voor collectieve oplossingen die het warmte- en elektriciteitsverhaal verbinden door systemen van lokale energiebuffering onder de vorm van warmte. Daarbij is het opslaan van energie en het sturen van de energieproductie én -consumptie cruciaal. Omdat de productieprofielen van pakweg wind en

zonne-energie niet altijd samenvallen met de consumptieprofielen, moet de energie tijdelijk opgeslagen worden: we moeten bufferen. Herentals is momenteel bezig met de opmaak van een warmteplan in samenwerking met IOK, Fluvius en VITO. Tegelijkertijd loopt er ook een onderzoek naar diepe aardwarmte in Herentals en Olen. De ABO-as biedt de mogelijkheid om een warmtenet te beginnen uitbouwen. Het is een snede doorheen het stadsweefsel: veel spelers en particulieren kunnen profiteren van dit soort infrastructuur. We analyseerden het potentieel voor een warmtenet op basis van de aanwezigheid van warmteafnemers (data Fluvius). Voldoende densiteit van afnemers maakt een warmtenet immers meer rendabel. Een warmtenet is interessant om aan te leggen (naar rendabiliteit voor beheerder) vanaf er per meter 2,5 Mwh wordt afgenomen. Dat kengetal werd als vuistregel genomen in onze studie over de energiewijk Eeklo. Er moet dus genoeg densiteit zijn per lopende meter om haalbaar te zijn. En rekening houdend met renovaties zoals verder gaan isoleren houdt dit in dat dat getal verkleind wordt (30%). In dat geval komen er twee segmenten van de ABO-as in aanmerking voor de uitbouw van een warmtenet.





De ABO-as is een potentiële drager voor een lokaal warmtenet waar zowel particulieren als grotere spelers van kunnen profiteren

- warmtenet ABO mogelijk na renovatie (30% energiereductie)
■ publieke gebouwen en domeinen
- warmtenet mogelijk na renovatie (30% energiereductie)
- warmtenet mogelijk zonder renovatie (30% energiereductie)
- grootschalige gebouwen

# LABO 1 & 2: verkennende gesprekken

Dat deze immense publieke ruimte kansen biedt voor de stad, staat voor de Herentalsenaren buiten kijf. Met een gebruikelijke Kempense nuchterheid werd er gedroomd hoe de plek meer kan zijn dan de banale baan die ze vandaag is. Hoewel een pandemie onze plannen voor een ontmoetingsplek als L-ABO op de as wat in de war stuurde, leverde de digitale vertaling van deze eerste L-ABO's voldoende inzicht om een visie uit te werken. Die wilden we in de zomer van 2021 graag al wandelend op de as bespreken in het laatste geplande L-ABO met alle mensen die we de afgelopen maanden achter klavieren en webcams ontmoetten. De eerste stap was om in de veelheid van plannen en ambities structuur te vinden. Enerzijds organiseerden we 5 thematische workshops met institutionele stakeholders die elk vanuit hun expertise hun bestaande plannen en toekomstige ambitie op de ABO-as verduidelijkten. Anderzijds werd er via pakherentalsaan.be aan alle Herentalsenaren de vraag gesteld hoe ze de as vandaag gebruiken, wat hen dwars zit aan deze plek en hoe zij de toekomst ervan zien. Indien gewenst, konden ze nadien nog een digitaal babbeltje doen om hun antwoorden te verduidelijken.

## Het publieke traject

Voor velen is de as vandaag een doorn in het oog. De stad krijgt daarbij de pluim om na te willen denken om verharde ruimte voor wagens niet als evidentie te beschouwen. Er is een roep naar kwaliteitsvol groen, en vooral naar bredere fiets- en wandelpaden met veilige oversteekplaatsen. Zeker rondom de scholencluster en het Hofkwartier. Maar ook de huidige kwaliteiten van de as worden aangehaald. Zo is het in Herentals nog eenvoudig om (gratis) te parkeren vlakbij de winkels of de markt. Een enkeling durft het ook aan om de kwaliteit als sluiproute voor de ring aan te geven. Bijna iedereen heeft het echter over de as als een plek om van A naar B te gaan, en ziet deze publieke ruimte vandaag zelden als een verblijfsplek, tenzij de markt er staat. Er is ook ruimte voor melancholie waarbij men de Kempische Vaart graag terug zou zien. Water doet immers iets met een stad.

## Thematische workshops

### Natuur en landschap

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

De rol van een blauwgroene as voor de klimaatadaptatie van de stad kan niet genoeg benadrukt worden.

### Erfgoed en identiteit

In Herentals liggen verschillende historische lagen door elkaar. We zouden die opnieuw leesbaar kunnen maken in het landschap. Dit wil niet zeggen reconstrueren, maar tonen in elementen, contouren, straatnamen, ... zo brengen we de vesten, de Kempische Vaart en historische gebouwen weer mooi onder de aandacht. Door slimme ingrepen kan het verleden van de stad mee de toekomst vormgeven. Belangrijk daarbij zijn de vroegere poorten. Vooral de Koepoort biedt daar potentieel om met het park de vestenstructuur opnieuw terug te brengen.

### Stedelijkheid

Eerst verluchten dan verdichten zou een motto kunnen zijn. Is deze locatie een verdichtingsplek is dan de vraag. Over de noodzaak is er onenigheid tussen de verschillende gesprekspartners wat betreft de taakstelling voor woningen. Wel weet de stad dat het geen openruimtegebied meer wil aansnijden en slim wil verdichten. Ook over de verdichtingslocaties steken verschillende pistes de kop op. Bij de gesprekken wordt duidelijk dat deze locaties de logica van de andere systemen op de as mee moeten volgen en dat er dan strategische verdichtingslocaties zich aandienen.

### Mobiliteit en parkeren

Een gesprek met De Lijn, MOW, Infrabel, NMBS en Willy Miermans legt meteen de vinger op de wonde. Deze conceptstudie staat of valt met een goede mobiliteitsoplossing. De ABO-as is een sluikring vlakbij de eigenlijke Ring. Als ring is hij onnodig, maar naar ontsluiting is hij enorm belangrijk. Cruciaal vraagstuk blijft daarbij de overweg aan het station.

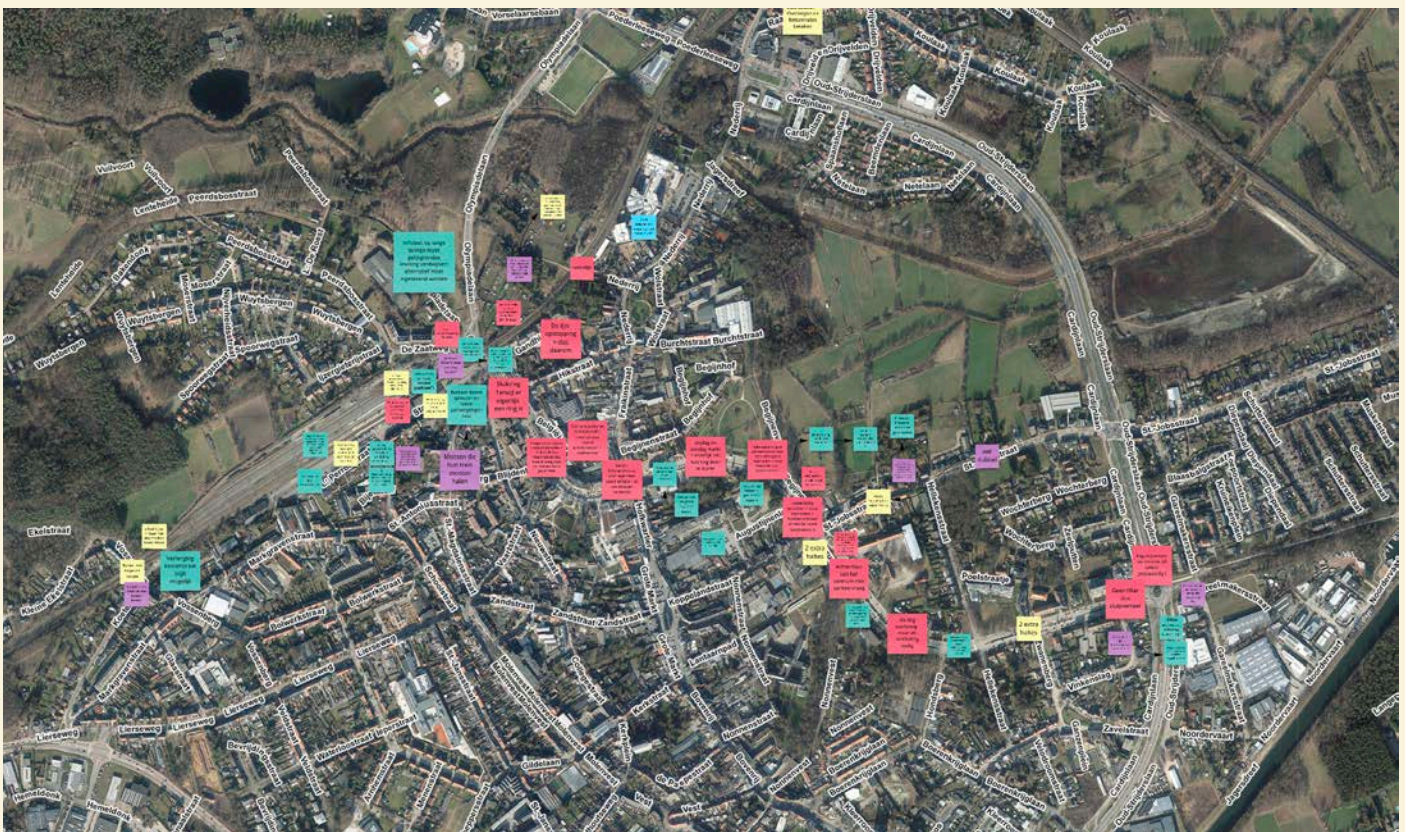
De as vormt tegelijkertijd dé parkeerplek voor de stad. Ze is de achterdeur van het centrum. Deze ontstond omdat de plek beschikbaar was maar dit is vandaag geen optimaal ruimtegebruik. Zoekverkeer van het langsparkeren hindert de doorstroming. Dit kan efficiënter met een duidelijk en geclusterd parkeersysteem. We zoeken een getrapte oplossing die de huidige kwaliteiten zoveel mogelijk behoudt en ruimte maakt voor andere invullingen op de as. Ook wordt aangegeven dat de stationscluster best een nieuw gedeeld parkeergebouw en OV-hub kan gebruiken. Tot slot wordt ook het belang van fietsverkeer en de aansluiting op het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk aangehaald met een aantakking aan het station, de jachthaven, het Netepark,...

### Klimaatadaptatie en Water

Het fijne nieuws in deze sessie is dat de bodem van de ABO-as uitstekend geschikt is voor infiltratie. Maar door niets te doen aan de verharde oppervlakte komt er ook geen oplossing voor de waterproblematiek. Dit probleem wordt niet opgelost door grotere buizen te plaatsen, maar door in te grijpen bij de bron. Bovendien is het versneld afvoeren van hemelwater een zonde, gezien haar rol in het bestrijden van hitte en droogte. Zo is het discours van ontharden binnen 10 jaar het nieuwe normaal en zitten we nu volgens de experts van VMM, Aquafin en Antea in een overgangsfase. Ontharden is pure winst voor het publiek domein. Op de ABO-as is er de ruimte, dus je kan hier het goede voorbeeld geven. Een hele reeks van bronmaatregelen en projecten krijgen we mee uit deze gesprekken. Naast reeds in de pijplijn zittende RWA-projecten wordt ook de nadruk gelegd op zichtbaar water, dat op deze plek bovendien historisch relevant zou zijn.

### Jeugd

Het belang dat deze as kan hebben als veilige fietsverbinding is niet te onderschatten. Dat geldt voor scholen, jeugdlokalen, sportvoorzieningen enzovoort. Daarnaast mag er ook oog zijn voor de as als verblijfplaats voor jongeren, met de nodige publieke voorzieningen om ongestoord te spelen en te hangen. Specifieke aandacht moet gaan naar de cluster rondom de scholen en de scouts.



Resultaat van de workshop mobiliteit (L-ABO 1)



**Doorheen het proces werden verhaallijnen bedacht. Elke verhaallijn beschrijft een radicaal en doorgedreven concept dat over de hele as werd uitgetekend. We zochten naar combinaties tussen al deze uiteenlopende toekomstvisies en hoe ze elkaar kunnen versterken. Dat brengt ons voorlopig bij vier ruwe toekomstverhalen. Beschouw deze als een eerste vertaling, een manier om verder te denken.**

**Zo ordenden we de visies voor mobiliteit en parkeren, ecologie en landschap, waterhuishouding, energie en bebouwing op basis van het niveau waarop ze werken. Soms is dat op wijkniveau, bij anderen helemaal op regionale schaal. Daarnaast zijn sommige visies meer op een stedelijke - door de mens gemaakte omgeving - gericht terwijl anderen focussen op het opnieuw binnenbrengen van de natuur.**

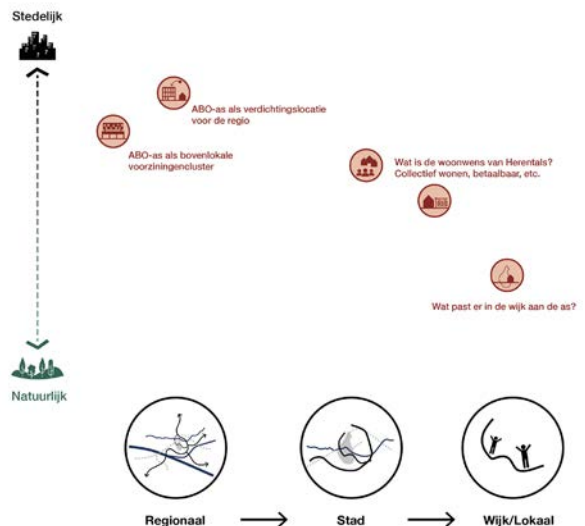
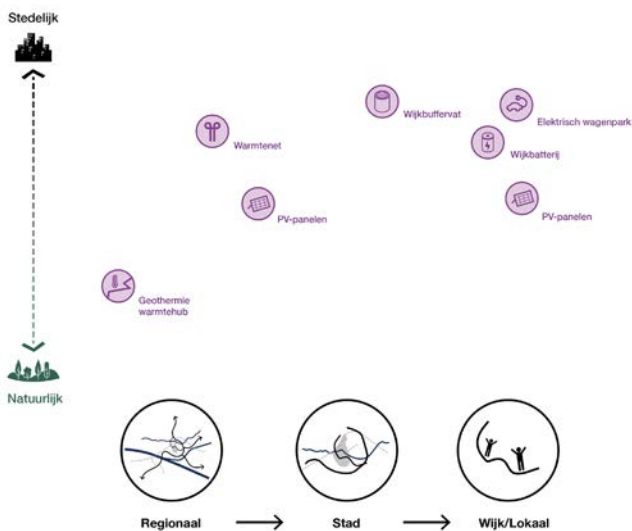
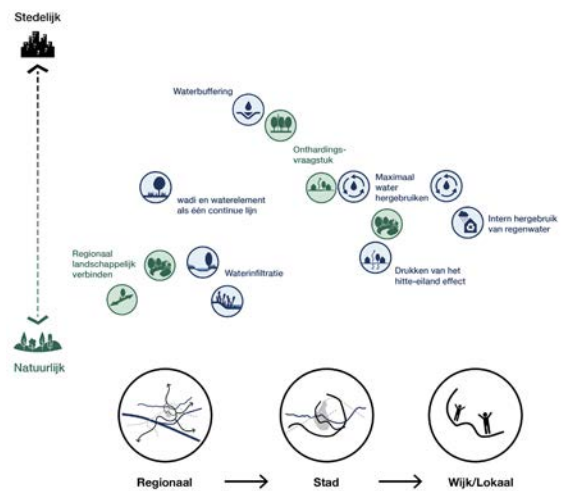
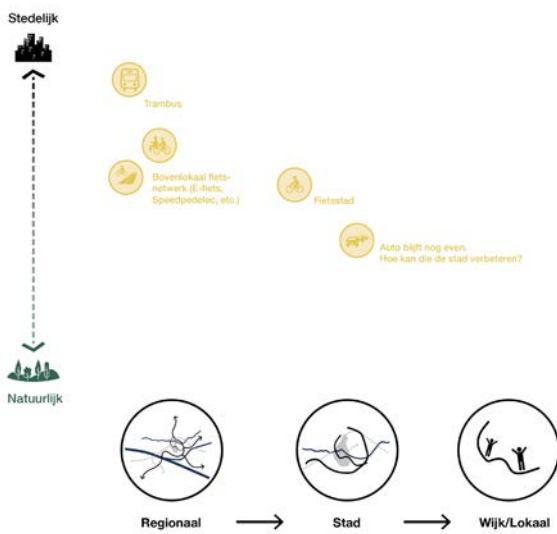
## **3.0 Vier verhaallijnen**

# 3.1 Kader

Op basis van de analyse stellen we vier verhaallijnen voor. Het zijn vier integrale ruimtelijke modellen met elk een helder maar uiteenlopend standpunt wat de identiteit en rol van de ABO-as binnen Herentals zou kunnen worden. Het zijn compromisloze perspectieven voor de ABO-as op middellange termijn (2040-2050). Ze zijn misschien radicaal, maar niet onrealistisch. Het is niet de intentie om voor een van deze verhaallijnen als geheel te kiezen maar om ze te integreren in één voorkeurscenario. Dit voorkeurscenario zal mogelijk genuanceerder zijn en 'lessons learned' uit de verhaallijnen combineren. Gedurende het proces dienden de verhaallijnen om de blik te verruimen en beter af te bakenen welke ambities er spelen. Tijdens de L-ABO's werden verschillende partners uitgedaagd door de verhaallijnen en zo kregen we inzicht in afhankelijkheden

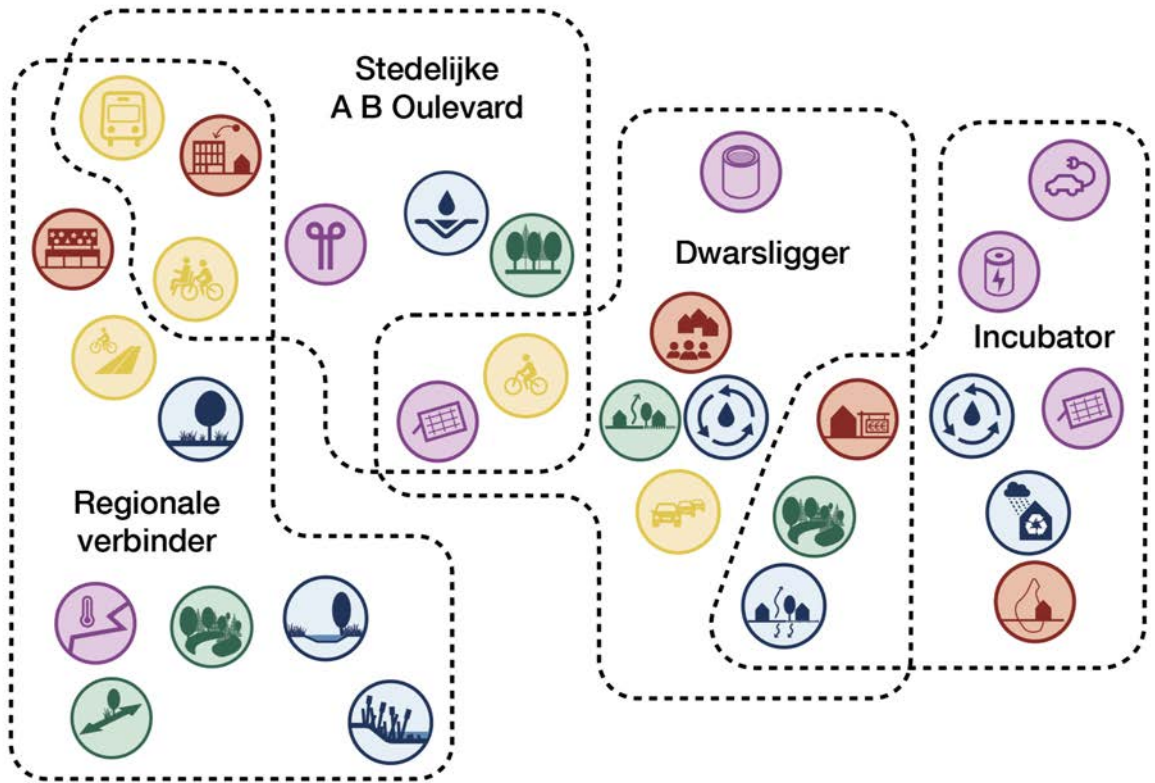
van processen en keuzes die momenteel op de plank liggen.

Om de verhaallijnen te construeren, creëerden we een assenstelsel met op de x-as de schaal: regionaal-stad-lokaal en op de y-as een gradiënt van natuurlijk tot stedelijk. Binnen vier thema's - mobiliteit, blauwgroene netwerken, energie en stedelijkheid - plaatsten we een aantal elementen in dit assenstelsel volgens schaal en stedelijk/natuurlijk karakter. Verhaallijnen ontstonden door deze elementen samen te nemen en te combineren tot een integraal geheel. Meteen wordt duidelijk hoe de verscheidene verhaallijnen onderling verschillen. De "Regionale verbinder" acteert op een regionale landschappelijke schaal, de "Incubator" is een lokaal scenario dat inzet op wijkinitiatieven en lokale actoren.

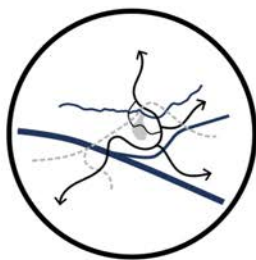




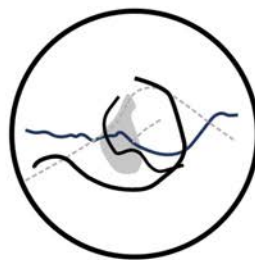
Stedelijk



Natuurlijk



Regionaal



Stad



Wijk/Lokaal

## 3.2 Stedelijke ABoulevard

De ABoulevard zet volop in op het openbaar vervoer. Hoogwaardige OV-lijnen verknopen Herentals terug met zijn regio en maken van de België-Augustijnenlaan een toplocatie voor verdichting en het opnemen van regionale functies. De as wordt een boulevard of stadsstraat met allure. Met een slim en innovatief watersysteem en een royaal groen bomenkader krijgt de Kempische Vaart opnieuw een plek in Herentals. De regionale partners zijn samen met de stad aan zet om heldere en duidelijke kaders uit te zetten. Ze neemt hierbij ook het initiatief.

### Een hoogwaarde OV-connectie

De ABoulevard zet vooruitstrevend in op passieve mobiliteit. De ABO-as wordt een openbare vervoerscorridor met een trambus die de ring verbindt met het station. Deze lijn wordt op regionale schaal ook verknoot met de wijken en deelgemeenten, zo wordt dit het hart van een hoogwaardig mobiliteitsnet. Het openbaar vervoer krijgt voorrang op de personenwagens. Het profiel wordt aangepast om een trambus te ontvangen: een hybridebus met grote capaciteit, op maat van kleinere steden. We voorzien tunnels onder het spoor op maat van het openbaar vervoer ter hoogte van de ring en het station.

### Bouwen met het gezicht aan de as

In het idee van de boulevard kiezen we voor een consolidatie van de gebouwen aan de ABO-as en bouwen we fronten af. Zo ontstaat hierlangs een coherent stedelijk gevelbeeld. De regionale taakstelling (PRUP Afbakening kleinstedelijk gebied Herentals) en de opheffing van de oude BPA's maken van de ABO-as trouwens een potentiële verdichtingslocatie. Randen worden duidelijk afgewerkt en gebouwen krijgen een adres aan de ABO-as. het is daarbij belangrijk dat entree's en toegangen worden vormgegeven aan de as

die een relatie aangaan met de publieke ruimte. Gebouwen staan in de rij of op de voorbouwlijn, met aansluitende kroonlijsten en een coherent gevelbeeld. Extra ontwikkelen aan de as kan ook een hefboom zijn om te ontlichten op andere locaties in het buitengebied.

### Lineaire groenstructuren

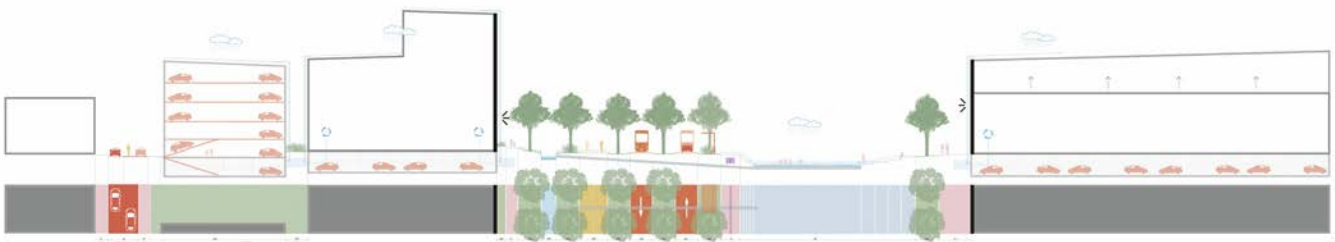
De ABoulevard zet in op continue landschappelijke groenstructuren die het lineaire idee ondersteunen. Bomenlanen vormen een duidelijk kader voor de mobiliteitsstromen en geven een visuele continuïteit doorheen het profiel. De ABO-as wordt zo een ontvangstlocatie om x-aantal bomen bij te planten in de stad. De middenberm transformeert naar een groenblauwe waterbuffer.

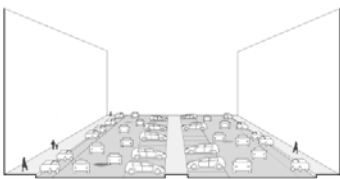
### Een integrale watermachine

Het stedelijk oppervlaktewater verzamelen we volledig in hemelwaterbuffers binnenin het profiel en het kan zo weer worden ingezet voor collectief stedelijke gebruik. Het is de bedoeling dat hemelwater seizoenoverschrijdend wordt gebufferd. We vangen piekbuien op in buffers in de publieke ruimte. Het hitte-eilandeffect wordt aangepakt door middel van waterpleinen, schaduw van bomen en ontharding. De continue waterinfrastructuur is een knipoog naar de Kempische Vaart.

### De as inzetten voor het regionale energievraagstuk

De ABO-as wordt een ontvangstlocatie voor collectieve energiehubs (warmtebatterij, collectieve warmtecentrales,...). We investeren in het uitrollen van een warmtenet met restwarmte vanuit geothermie, industrie of kanaal. We koppelen energiebuffers aan de mobiliteitshubs: elektrische busstaplplaatsen, transformatieve parkeergebouwen, hybride-infrastructuur,...





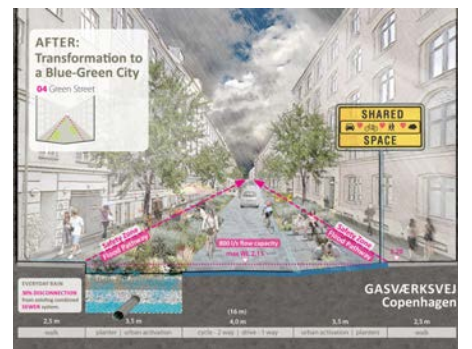
Today



Tomorrow



In 20 years



## 3.3 Regionale corridor

Parallel aan de natte Netevallei herstelt de Regionale corridor de verbinding tussen de grote natuur- en bosgebieden aan weerszijden van de stad. De AB-as is hierin de ontbrekende schakel. Actieve mobiliteit (e-bikes, cargofietsen, ...) krijgt voorrang op de as en schrijft zich in bij het regionale fietsnetwerk met de aantakking op de nieuwe fietsbrug over het kanaal als sluitstuk. Verdichting en herstructurering gebeurt rond enkele strategische locaties in een landschappelijke setting. De regionale partners zijn samen met de stad aan zet om heldere en duidelijke kaders uit te zetten. Ze neemt hierbij ook het initiatief.

### Actieve modi zijn koning op de ABO-as

Stappers en trappers zijn aan zet op de ABO-as. We voorzien infrastructuur op maat van actieve modi of innovatieve vervoersmiddelen met een kleinere footprint. De ABO-as wordt in dit verhaal een grote autoluwe zone, waarbij een basisbereikbaarheid nog wel wordt gegarandeerd. We zetten daarom in op het creëren van randparkings aan de ring en het station. Deze randparkings zijn meer dan een plek om enkel de wagen achter te laten; het zijn volwaardige mobiliteitshubs waar de overstap wordt gemaakt van passieve naar actieve modi. Ook het verkeer voor laden en lossen kan van hieruit vertrekken om het stedelijk metabolisme te voeden. Het spoor wordt ondertunneld om een vlotte connectie voor voetgangers en fietsers te garanderen.

### Landschappelijke connector

Het doel van de regionale corridor is om bovenlokale landschappen te verbinden. Droge natuurverbinding en migratieroutes trekken we doorheen de stad.

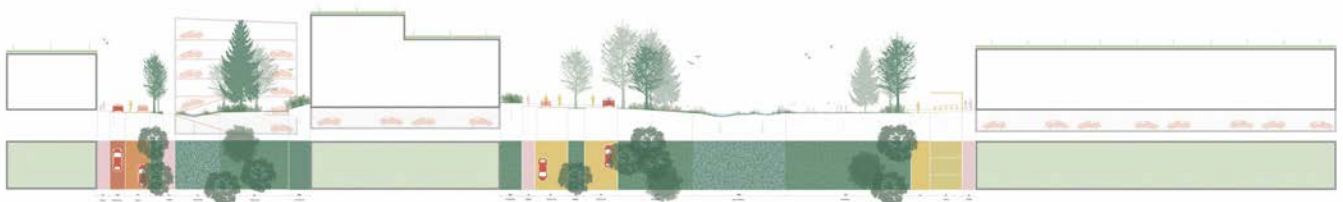
Het segment van de AB-as is dan een droge natuurverbinding op de 'zuidflank' van de Grote Netevallei die Goorkens/Wuyltsbergen verbindt met het gebied Heibloem en de Larumse Heide. Dit stuk van de as is geen lineaire structuur, maar verbreedt op sommige plekken (Stadspark, Begijnhofpark, scholencampussen) en rijgt zo verschillende groene stapstenen aan elkaar. In het profiel wordt er maximaal ruimte voorzien voor het aanleggen van hemelwaterinfiltratiepoelen en -buffers.

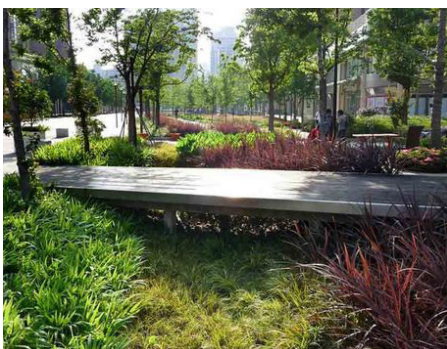
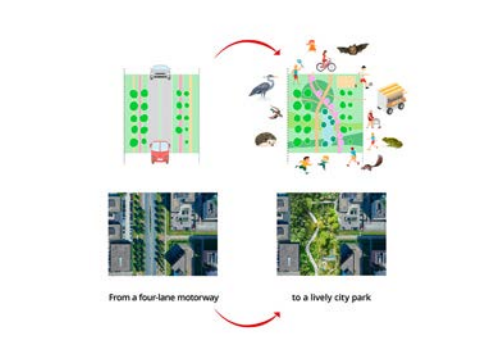
### Fronten creëren aan landschappen

De ABO-as neemt een rol op in de verdichtingsopgave van het regionale kempenlandschap. Aan de as komen een aantal strategische locaties in aanmerking om aan woonontwikkeling te doen. We zetten in op het afwerken van stedelijke fronten. Achterkanten worden voorkanten aan de landschapsstructuren. Zo bepalen we niet enkel waar we bouwen, maar ook waar we in de toekomst niet meer zullen bouwen.

### Ontvangstlocatie voor een warmtenet

De riante breedte van het profiel van de ABO-as gebruiken we om een warmtenet te ontwikkelen. Zoals we leerden uit de analyse, komen delen van de Augustijnenlaan en Belgiëlaan wegens hun afnemersdichtheid in aanmerking om een warmtenet te creëren. De ABO-as maakt de overgang van stadsweefsel naar het industriegebied. Hier is het interessant om warmtebuffers aan te leggen. De verschillende piekvragen kunnen hier op elkaar worden afgestemd.





## 3.4 Dwarsligger

De dwarsligger neemt afstand van de artificiële structuur van de ABO-as en herstelt het historisch gegroeide stedelijke weefsel van de vesten. De as is niet meer een dominante continue lijn, maar verkleurt naar de stedelijke dwarsstructuren die het kruist. Hierdoor ontstaat een boeiend palet aan publieke ruimte en een woonprogramma op maat van Herentals. De stad regisseert samen met diverse partners en mede-eigenaars en heeft vooral een initiërende en toetsende rol.

### Plaats voor de auto

We gaan voor een minimale mobiliteitsimpact. De fiets en auto 'blijven' het belangrijkste vervoersmiddel op de as. De mobiliteitstransitie trekt zich langzaam op gang, dus maken we op de ABO-as ook geen bruuske keuzes. We kunnen in latere stadia het gemotoriseerd verkeer wel uitdoven. Als we op de as zelf ruimte laten voor de wagen, wil dat ook zeggen dat we op andere plekken in de stad ambitieuzer kunnen zijn. Het stadscentrum kan autolouwer worden, de as blijft de bereikbaarheid van de stad garanderen. In de optiek van de dwarsligger creëren we geen forse knooppunten, maar gaan we segment per segment de kruispunten op maat van de context bedenken. Zo voorzien we een autotunnel onder het spoor met een beperkte hoogte. We zetten niet in op grote randparkings, maar op kleinere parkeerpockets langs de as.

### Dwarse landschapsstructuren herstellen

We besteden aandacht aan de landschapsstructuren die de ABO-as kruisen, zoals de Vesten of het Begijnhofpark. Parken en valleien trekken we 'tot over de as'. De Augustijnenlaan ter hoogte van het Begijnhofpark wordt verlaagd en het straatprofiel wordt gereduceerd. De as is met andere woorden te gast in het park. Daarbij is het cruciaal om een maximale doorwaadbaarheid te creëren en de barrièrewerking van de ABO-as te reduceren.

### Lokaal waterverhaal

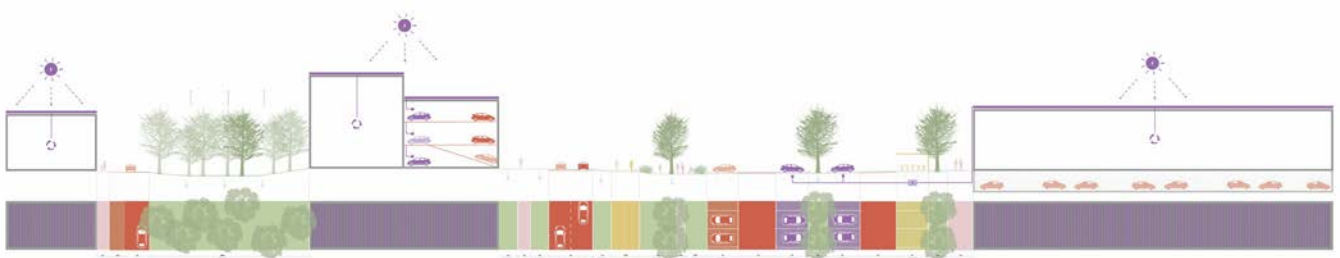
Hemelwater wordt zo veel mogelijk opgelost met bronmaatregelen in zijstraten. We kijken dus verder dan de perimeter van de as zelf. We zetten vooral in op privaat hergebruik en het lokaal infiltreren. Pas daarna wordt de ABO-as aangewend om het resterende oppervlaktewater op te vangen. Historische structuren zoals de Nonnenvest gebruiken we als waterbuffer. Zijstraten gaan we ontharden en vergroenen.

### Dwars bouwen

Als de ABO-as een dwarsligger is, staat ze niet bovenaan de lijst voor strategische locaties van ontwikkeling. Het verder uitbouwen van de dwarsstructuren krijgt prioriteit. We kunnen stedelijke ontwikkeling inzetten om slecht gedefinieerde randen af te werken (voorkant-achterkant relaties met de voornaamste groenruimte). De ABO-as wordt dan niet beschouwd als een voorkant. Dwars bouwen kan zichten op het achterliggend landschap creëren en levert een poreuzer stadsweefsel op. Op stadsniveau zien we al een verdichtingstrend in Herentals. Nieuwe projecten kunnen op kleinere schaal inspelen op de context.

### Lokale energiebuffers voorzien

We zetten sterk in op collectivisering van zonne-energie: grote dakoppervlakten kunnen we aanwenden om burgers te laten participeren/investeren in hernieuwbare energie. Lokale warmte/koeltebuffers voorzien we om dagschommelingen en piekverbruiken te kunnen opvangen.





## 3.5 Incubator

De ongedefinieerde ruimte en overmaat van de ABO-as wordt het proefterrein van wat er leeft en speelt bij de Herentalsenaar en het beleid. Ideeën, burgerinitiatieven of beleidsinitiatieven kunnen op of aan de ABO-as een plek krijgen, als een proeftuin voor het testen of laten rijpen van ideeën, tijdelijk of permanent. De inwoners zijn aan zet, het bestuur faciliteert.

### **Lokaal ontharden als hefboom voor de mobiliteitstransitie**

De ABO-as wordt een regelluwe zone waar de inwoners van Herentals inspraak krijgen over wat er gebeurt met het publiek domein. In dat kader is het niet ondenkbaar dat burgers zelf aan zet zijn om parkeerplaatsen langs de as te ontharden en te transformeren naar mini-groenruimtes. Stad Herentals kan ook helpen om meer geveltuintjes te voorzien zoals dat gebeurt in Gent of Antwerpen (tegels inleveren in ruil voor plantjes).

### **Tijdelijke initiatieven en evenementen**

De ABO-as kan het uithangbord worden voor het Herentals van de toekomst. Het wordt de ontvangstlocatie voor evenementen en tijdelijke bezettingen. Denk maar aan Critical Mass of autovrije zondagen. Op die manier kan de Herentalsenaar dit stukje stad omarmen.

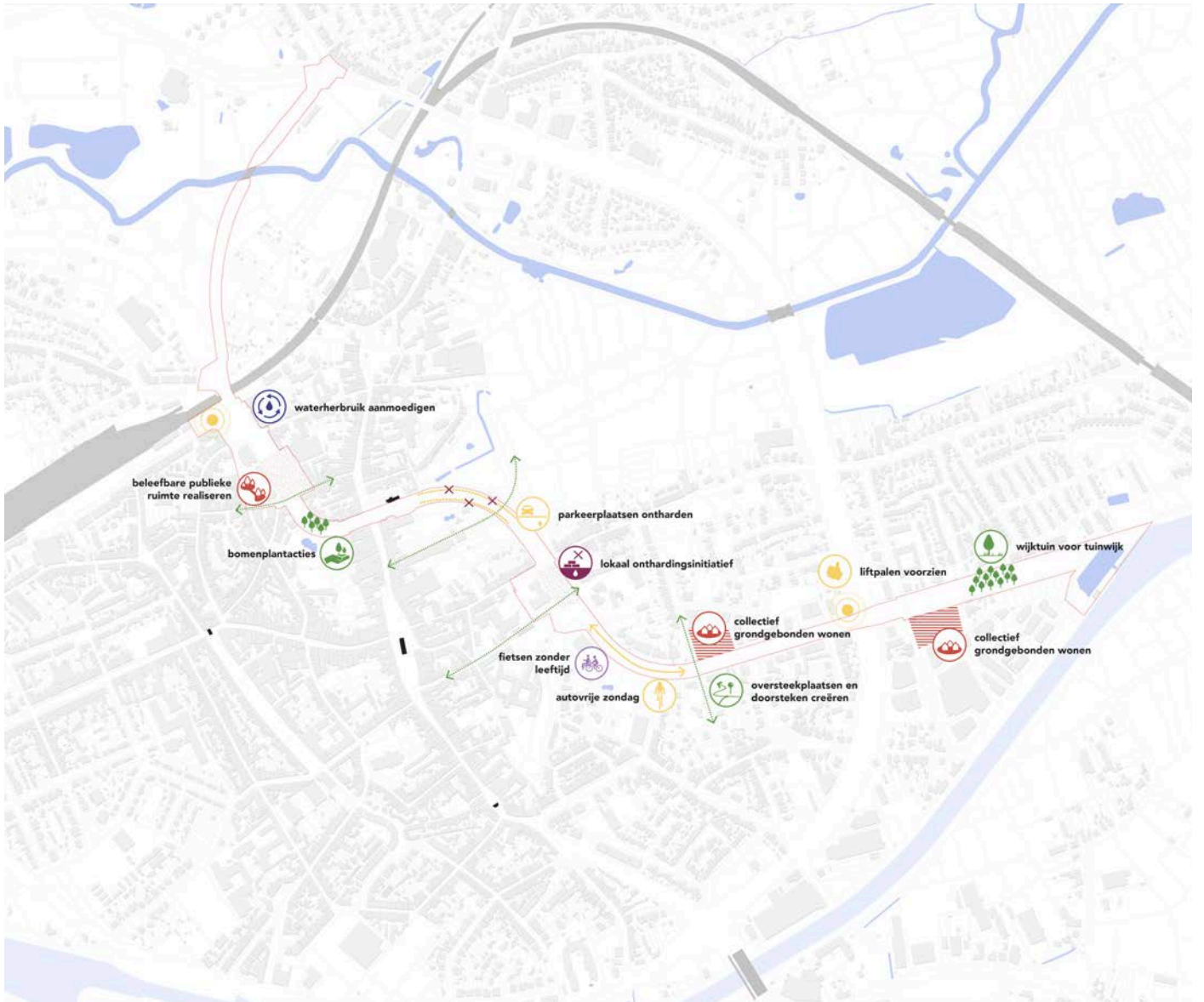
### **Pilootprojecten langs de as**

Aan de ABO-as bouwen we aan het Herentals van de toekomst. Het is een ontvangstlocatie voor pilootprojecten rond collectief wonen, collectieve warmte en een publieke ruimte die kan worden toegeëigend door de Herentalsenaar. Er kunnen pilootprojecten komen die het verdichtingsvraagstuk verzoenen met de wens om meer grondgebonden te wonen.

### **Lokaal energieverhaal**

Individuele groene energieproductie koppelen we aan een buffering op wijksschaal door bijvoorbeeld te bufferen in wijkbatterijen.



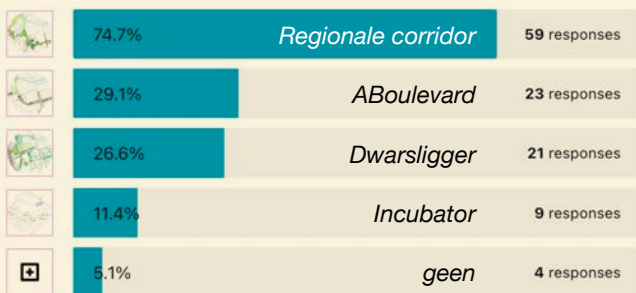


# LABO 3: vier verhaallijnen

Vier eenvoudige maar radicale verhaallijnen brengen de complexiteit van alle ambities en plannen terug tot een behapbaar gespreksonderwerp. Nu kan de discussie starten over keuzes en over de gevolgen van die keuzes voor andere domeinen. We leggen ze opnieuw voor aan de stakeholdergroep en trekken er later ook opnieuw de boer mee op via pakherentalsaan.be. Ook kunnen we nu de grote systemen (vervoer, water, ecologie, ...) in kaart zijn gebracht, gaan kijken wat ze fijnmaziger zouden betekenen voor bijvoorbeeld het kernwinkelgebied, zorginstellingen, de markten en de schoolomgevingen.

## Brede publiek

Je zou het in voorkeurspercentages kunnen samenvatten, waarbij de Regionale corridor met 74,7% de populariteitsprijs wint, tegenover net 30% voor Stedelijke AB-Boulevard en Dwarsligger en met de Incubator als minst gesmaakte verhaallijn. Maar dat mist de nuance van de antwoorden.



Bij de Stedelijke AB-boulevard was het vooral de dichte en hoge stedelijke bebouwing die als on-herentals gezien werd. Het zou zelfs gaan concurreren met het centrum. Is dit wel nodig en kan je niet beter strategisch verdichten zoals bij de andere verhaallijnen? Wel kunnen de lanen en de waterpartij die nostalgisch de Vaart oproept mensen bekoren. Daarnaast blijft de as spijs positieve reacties op meer OV door de grote bussen een zware infrastructuur.

De Regionale Corridor dankt zijn populariteit aan de kwaliteit van het groen en de degelijke fietsconnecties. Al

blijkt die ook niet altijd de hoofdrol te moeten krijgen en zijn hier en daar de dwarsstructuren van belang, zoals bij de dwarsligger waarbij ook de auto nog een plek heeft. Als er maar op de juiste plekken parkings zijn. Gesmaakt is ook de verbinding richting de jachthaven. Herentals is zeker te vinden voor meer leefkwaliteit en ecologie ten koste van automobilititeit, zolang het ook niet te hard aan het gebruikerscomfort raakt. Al vrezen sommigen dat voor dit verhaal nog een stevige mentaliteitsshift nodig is. En geraken we nog snel genoeg bij het station?

De dwarsligger werkt op het gevoel. De vestenstad terugbrengen klinkt zeer romantisch, al blijkt het ontnuchterend om dan de centrale autoverbinding over de grote markt te zien lopen. Maar sommige mensen dragen ook die auto in hun hart. Er leeft dan ook het gevoel dat dit te veel status quo is zonder harde keuzes te willen maken. Een beetje van alles wat. Wel weer interessant zijn de grote centrale parken. Net als bij de Regionale Corridor zijn hier de meer chirurgische verdichtingsoperaties gesmaakt.

En de incubator is tof als bottom-up dat burgers slagkracht geeft in het begin, maar kan een boeltje worden op lange termijn. Kortom; als we een combinatie zouden kunnen maken, zitten we goed. Laat dat nu net het opzet van de volgende stap zijn.

Een interessante noot is dat bij elke verhaallijn het idee leeft dat water opnieuw in de stad halen onhygiënisch of zelfs gevaarlijk is. Er is dus duidelijk een imagocampagne voor water in de stad nodig.

## Institutionele stakeholders

Toen we de institutionele partners om feedback vroegen, konden we het een stuk technischer houden. We geven alvast de grote lijnen mee.

De Stedelijke AB-boulevard zorgt voor een grote afhankelijkheid van regionale partners. Als die niet mee kunnen of willen, valt het plan in duigen. Bovendien wordt de vraag gesteld of de Kempenaar wel zo OV-minded is en het niet slimmer is om in te zetten op fiets als groter groeipotentieel. Daarnaast rees er ook discussie over de bouwopgave van dit verhaallijn. Die is hier veel te ruim bemeten. Toch kan men aan de stationsomgeving wel zo'n zekere stedelijke schaal voorstellen. Daar komt de vraag hoe het openbaar domein ten noorden van het station vormgegeven gaat worden en hoe de stad aansluit bij het Netepark en het Ziekenhuis.

Ook de incubator werd lauw onthaald. Het potentieel wordt wel gezien, maar dit is niet wat we nu nodig hebben op deze locatie. Zeker in de eerste fase kan het

handig zijn als katalysator en om een identiteit neer te zetten, maar het mag de ontwikkeling van de as niet hypothekeren en vereist zeer veel omkadering om ervoor te zorgen dat burgerinitiatieven niet moeten concurreren met ontwikkelaars.

Eigenlijk werd er gekeken naar een combinatie van de twee overige scenario's. Zo vult de Regionale Corridor een noodzaak aan een zeer ruim fietspad in, al lijkt die niet nodig voor de hele as. Tenzij je heel optimistisch naar de modal shift kijkt. Ook is de ondertunneling van de ring mooi, maar er zijn eerst andere prioriteiten. Kan de combinatie gemaakt worden met de dwarsligger, eventueel ter hoogte van de Vesten?

De dwarsligger op zichzelf is niet ambitieus genoeg voor de modal shift. Bovendien zet je zo de centrale verkeersas over de grote markt. Wel wordt zo de vestenstructuur weer bovengehaald en zorg je voor parking dicht genoeg bij het kernwinkelgebied. De verkeersslussen moeten hier uiterst doordacht worden.

En dat was misschien de grootste opgave bij L-ABO 3; de mobiliteit moest grondig onder de loep genomen worden en een keuze dringt zicht op.

Ook het kernwinkelgebied van Herentals ontsnapt niet aan de evolutie. Volgens Handelshart keren we nooit terug naar de situatie voor het hybride en online shoppen. Dat maakt dat we de visie van 2015 nog eens stevig onder de loep moeten nemen om in te zetten op een levendige kern waar winkelen beleven is, met terrassen, optredens en zelfs met een zachte connectie tussen de recreatiepolen rondom en het winkelgebied.

Met welke verhaallijn dat moet voor Herentals, hangt opnieuw samen met de mobiliteit. Ook de handelaars zijn het eens dat het langsparkeren op de ABO-as niet optimaal is en veel zoekverkeer veroorzaakt. Desalniettemin zijn deze 800 gratis parkeerplaatsen enorm noodzakelijk voor bezoekers én werknemers. We kunnen dit wel optimaliseren. Parkeren kan op (rand)parkings en parkeergebouwen. Maar enkel als ze op wandelafstand van het winkelhart zijn en er een duidelijk parkeersturingssysteem is. Daarnaast moet het betaalbaar blijven, waarbij de voorkeur uitgaat naar stedelijke parkings in plaats van concessies. En tot slot is het uitermate belangrijk dat de wandelroute van de parkeerplekken richting het kernwinkelgebied op zich belevingsroutes zijn. Er wordt hier vooral gekeken naar de parking van het Schaliken en het AC, alsook naar de FOD Financiën. De ringparking lijkt te ver.

Pikant detail van de autobereikbaarheid is dat Herentals uniek is door alle boxstores ook vlak bij haar winkelcentrum te hebben, mede gefaciliteerd door de ABO-as. Handelshart zou deze situatie liefst behouden.

Het hinterland van Herentals heeft een straat van 15 à 20 km. Het is belangrijk om bij keuzes waarbij straten worden geknipt, geen invloedsgebieden volledig af te sluiten. En waar de mensen de stad binnenkomen, moet dit ook meteen richting een poort zijn van het kernwinkelgebied. Dit gebied is het Hofkwartier, de

Bovenrij, de Grote Markt en Nederrij, en ook op één andere manier de Zandstraat. De keuze voor een autoluwe Grote Markt is uiterst bepalend. Als sidenote werd ook meegegeven dat Herentalsenaren hun stad zeer goed kennen. Ergens knippen moet je grondig doen, want mensen kennen hun sluiptwegen.

Een incubatorplek zit prioritair in het centrum, zoals het project van bij de Zusters in de Bovenrij, dat best ergens een permanente plaats krijgt. Maar steek het alsjeblieft niet ver weg op de as.

Eenzelfde verhaal zien we bij de markten. Ook die zit graag mee in de kern (het Hofkwartier draait overigens het best door de ligging en plaatsing van de kramen). De bovenlokale trekpleister werd al enkele malen verplaatst. Liefst dat dit niet te vaak gebeurt (ook niet tijdens de werken) want mensen vinden hun kraam niet terug. Toch zou het handig zijn om de vrijdag- en zondagmarkt op één plek te hebben. Ook naar infrastructuur toe. Die laatste moet trouwens meteen met het wegprofiel ontworpen worden. Want de grootte en breedte van die kramen die een verharde ondergrond nodig hebben ligt soms lastig.

Scholen zien graag een veilige, autoluwe omgeving voor hun leerlingen. Helaas is de autotoegankelijkheid voor jongere kinderen soms nog van belang omdat ze nog afgezet worden door ouders op weg naar het werk, ook al wonen ze vlakbij. De aandacht voor de schoolomgeving van de Vesten kan zelfs nog een stap verder gaan. Omdat de campus locaties heeft langs beide zijden van Augustijnenlaan, moeten leerlingen vaak oversteken voor de turnles, het praktijklokaal enzovoort. Er is een opportuniteit om enerzijds de schoolruimte over de as heen te trekken op deze cruciale schakel (Koepoort/Nonnenvest). Anderzijds beheert de school ook nog een interessante parkruimte langs die vesten.

### **Algemene conclusie**

De AB-boulevard en de Incubator lijken wat betreft scenario iets te extreem. Geen van beide biedt een antwoord op de gevoeligheden van de ABO-as. De AB-boulevard is zowel qua stedelijke ontwikkeling als qua mobiliteit een te grote geste, terwijl de Incubator te incrementeel te werk gaat, hoewel de ideeën wel op korte termijn interessant kunnen zijn.

De Regionale Corridor en de Dwarsligger maximaliseren de ambitie om de ABO-as een groenblauw karakter te geven. Landschapsstructuren langs en dwars op de as mogen meer cachet krijgen en de as biedt de ruimte om wateroverlast en overstromingsproblematiek in de toekomst het hoofd te bieden. Deze twee scenario's testen mobiliteitsstrategieën op een begrijpelijke stadsschaal, waarbij wordt gefocust om de rol van de auto op termijn te reduceren, in plaats van hem compleet weg te denken. Het wordt duidelijk dat het transformatief nadenken meer helpt dan het reformatief nadenken.



**Het integraal strategisch kader is opgebouwd rond een aantal sturende basisprincipes. Deze ambities zijn gebundeld in een set ambitiekaarten met verschillende tijdshorizons. Het zijn ontwerpkeuzes die de ambities voor de ABO-as formuleren. Deze principes zetten het kader uit waarmee we later aan de slag gaan om ontwerpelijk onderzoek te doen naar strategische clusters.**

# 4.0 Integraal strategisch kader

## 4.1 Zeven kernambities



**Zeven kernambities vatten de streefdoelen voor de ABO-as samen. Ze geven gestalte aan de overkoepelende visie. In die zin zijn ze ruimer dan de as zelf en kunnen ze stadsbreed opgevat worden.**

**1. De ABO-as en de stad zijn twee communicerende vaten. De as wordt nooit los van de stad beschouwd, want de impact van de keuzes op de ABO-as zijn veel groter dan de perimeter van de as zelf. De ABO-as staat ten dienste van de stad en vice versa.**



**4. De ABO-as helpt om een beleefbaar en bereikbaar centrum en kernwinkelgebied te creëren. Het handelshart wordt in de toekomst autoluw, op de ABO-as worden parkeerplaatsen gebundeld op strategische locaties. Grote autotrekkers zijn niet meer gewenst in het handelshart. Daarnaast wordt de ABO-as een zone 30.**



**5. De ABO-as dient als verbindend onderdeel van het groenblauwe netwerk binnen en buiten de stad. Het Vestenpark wordt een continue groene parkruimte. Verschillende deellandschappen zoals het Stadspark Schaliken en het Begijnhofpark worden 'tot over de as' getrokken.**



2. De ABO-as is een palimpsest en onderdeel van het DNA van Herentals. De ABO-as helpt bij het uitbouwen van een volwaardig Vestenpark en geeft tegelijkertijd expressie aan het verhaal van de Kempische Vaart in de AB-as. Het ruimtelijk onderscheid tussen de vestenstad en de tussenstad wordt uitgedrukt op de ABO-as.



3. De ABO-as draagt bij tot een leefbare binnenstad. Verkeersveiligheid en ruimte voor actieve modi. Het STOP-principe is de leidraad voor alle mobiliteitskeuzes op de as. We verankeren de fietspaden aan het regionale fietsnetwerk en kiezen voor veilige schoolomgevingen voor alle actieve modi.



6. De ABO-as krijgt een klimaatadaptieve publieke ruimte. De ABO-as wordt maximaal onthard en er komt ruimte voor minstens 200 volwassen bomen. Hemelwaterbuffering en -infiltratie wordt een beleefbaar deel van de publieke ruimte.



7. De ABO-as blijft verdichten op maat en als middel, niet als doel. Verdichtingsprojecten zetten we in als hefboom om andere kwaliteiten te bekomen. De ABO-as blijft een as waar verschillende stedelijke programma's worden gebundeld. Als er parkeergebouwen worden ontwikkeld, zijn ze transformatief en flexibel.

# De transitie ingezet

(2021-2030)

Kleine Nete vallei





Voorgaande ambities en thema's zijn samengevoegd en uitgezet op deze integrale ambitiekaart. De kaart geeft een verbeelding van de potenties van de ABO-as op middellange termijn. Hierbij is een substantiële transformatie van de ABO-as doorgevoerd. De ABO-as transformeert van een verharde binnenring parking naar een groene, ontspannen bestemmingsonssluitingsas in relatie tot een verkeersluw centrum en een groenblauwe dooradering.



# De stip op de horizon

(> 2030)

Kleine Nete vallei



Op lange termijn zet de transformatie van de ABO-as door, de stip op de horizon legt de lat van de ambities nog hoger. Hierbij worden belangrijke verkeersknopen verder ontrafeld en is de modal shift omarmd. Zo ook hebben complexe stadsvernieuwingslocaties (lees: FOD financiën, Ziekenhuissite, ...) vorm gekregen.



## 4.3 De ABO-as en de stad: twee communicerende vaten

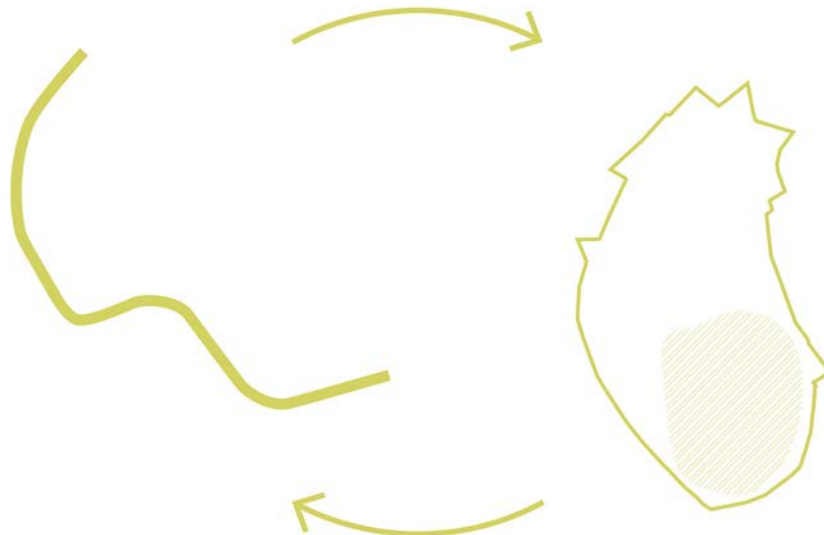
### Stadsbreed kijken

De ABO-as doorsnijdt Herentals en is onlosmakelijk verbonden met de identiteit van de stad. Wie uitspraken doet over de ABO-as, moet over de rooilijnen heen kijken. Sleutelen aan de eigenschappen van de as heeft een impact die veel breder is dan de as zelf. De ABO-as kan een voorbeeldplek voor de stad zijn met een groot ruimtelijk potentieel. Niet alleen wat publieke ruimte betreft, maar ook voor de ontwikkeling van het woonweefsel, de groengebieden naast de as of andere stadsstructuren. De as heeft het potentieel om een belangrijkere rol binnen het metabolisme van de stad te vertolken, een identiteitsdrager te worden of het toonbeeld van een duurzame stad van de toekomst te zijn, waar we ambitieuze keuzes durven maken over haar mobiliteit en landschapsidentiteit. In deze tendens van nieuwe opgaves is het essentieel om voldoende aandacht te besteden aan de ruimtelijke kwaliteit en het systeem van het publiek domein in de stad. Welke diensten kan deze leveren aan de maatschappij? Hoe helpt deze de leefkwaliteit maar ook de klimatologische

context verbeteren? Welke infrastructuur hoort er bij een dergelijke nieuwe 21ste-eeuwse stadsinfrastructuur?

### Communicerende vaten

Ook al willen we dat de ABO-as een gedurfd conceptueel pilootproject is van 21ste-eeuwse publieke ruimte, mobiliteit en landschap, moeten we ook goed afwegen dat die radicale keuzes geen afbreuk doen aan betekenisvolle plekken elders in Herentals. We kunnen bijvoorbeeld niet zomaar de ABO-as knippen voor autoverkeer zonder te beseffen welke impact dat heeft op het historisch stadscentrum. Misschien genereert de ABO-as wel mogelijkheden om dingen op te nemen waardoor op andere plekken in Herentals aan kwaliteit kan gewonnen worden. Een autoluw en levensvatbaar kernhandelsgebied zou een troef zijn voor Herentals. In termen van luchtkwaliteit of verblijfskwaliteit is dat eveneens een goede keuze, maar het betekent wel dat de ABO-as wordt ingezet om dat geheel bereikbaar te houden. De stad en de as zijn in die zin communicerende vaten. De ABO-as staat ten dienste van de stad en vice versa.



## 4.4 ABO als palimpsest en onderdeel van het DNA van Herentals

De ABO-as is echt onderdeel van het DNA van Herentals. De as weerspiegelt elk van de belangrijke ontwikkelingsmomenten van de stad. Het leesbaar en beleefbaar maken van deze tijdslagen in de publieke ruimte is één van de ambities. Hierbij is het uitgangspunt dat de verschillende tijdslagen 'Historische stad', 'Vestenstad' en 'Kempische vaart' evenwaardige tijdslagen zijn.

### Historische noord-zuid as (Bovenrij-Nederrij)

Het is de ambitie om de noord-zuidfiguur van Bovenrij-Hofkwartier-Grote Markt-Nederrij op termijn te transformeren naar een autoluwe zone waar een shared space-inrichting voorrang geeft aan voetgangers en fietsers.

### Een volwaardig Vestenpark

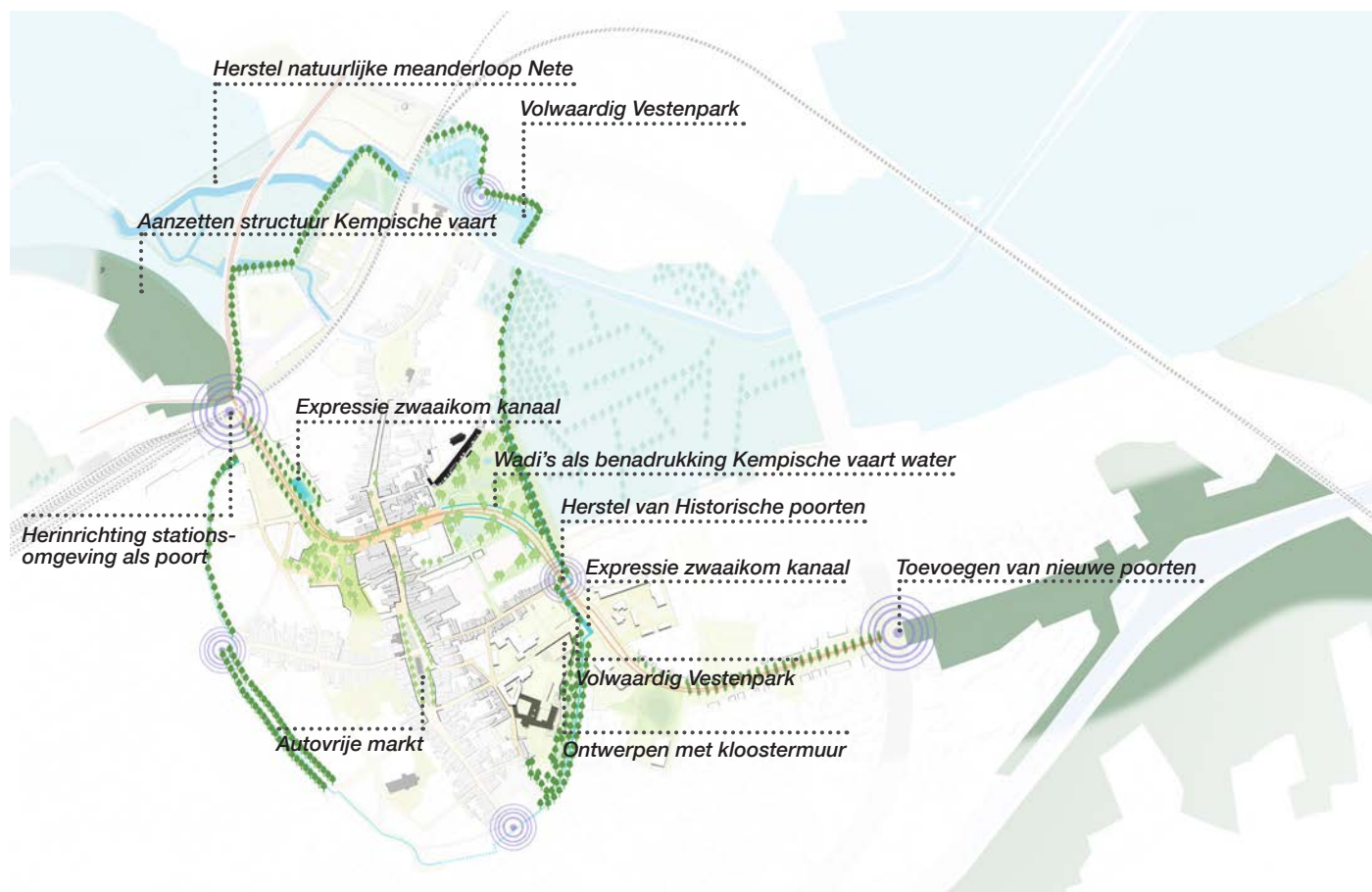
Vandaag is de vestenstructuur fragmentarisch leesbaar: de Nonnenvest, het Begijnhofpark of de Molenvest zijn hier getuigen van. Het is de ambitie om het Vestenpark als een volwaardige en continue groenstructuur uit te bouwen. Dit kadert in het Europese interreg-project 'Recapturing Fortress Cities'. De ABO-as doorsnijdt de vestenstructuur twee keer, ter hoogte van de

stationsomgeving en ter hoogte van de Nonnenvest. Deze cruciale snijvlakken worden geheeld en vormen de basis voor het uitwerken van strategische clusters. Daarnaast worden de historische poorten zoals de Koepoort geherinterpreteerd en ingericht als een toegang tot het centrum.

### De Kempische Vaart, begraven en vergeten?

De Kempische Vaart gaf aan de Augustijnenlaan en Belgiëlaan haar typerende breedte en voegde twee bijzondere plekken toe aan de binnenstad: de zwaaikommen ter hoogte van de campus van het Vredegerecht en die aan de Nonnenvest. We kiezen ervoor om de herinnering aan de Kempische Vaart levendig te houden door de landschappelijke continuïteit van de ex-vaart als basisbeginsel te gebruiken bij het ontwerpen van profielen.

Het verzamelen en bufferen van hemelwater wordt zo ingezet dat het een link legt naar de Kempische vaart. De zwaaikommen worden hemelwaterbergings- en infiltratie zones en in bepaalde zones vormen wadi's de lineaire kanaalfragmenten.



## 4.5 Leefbare binnenstad: verkeersveiligheid en ruimte voor actieve modi

### STOP-principe

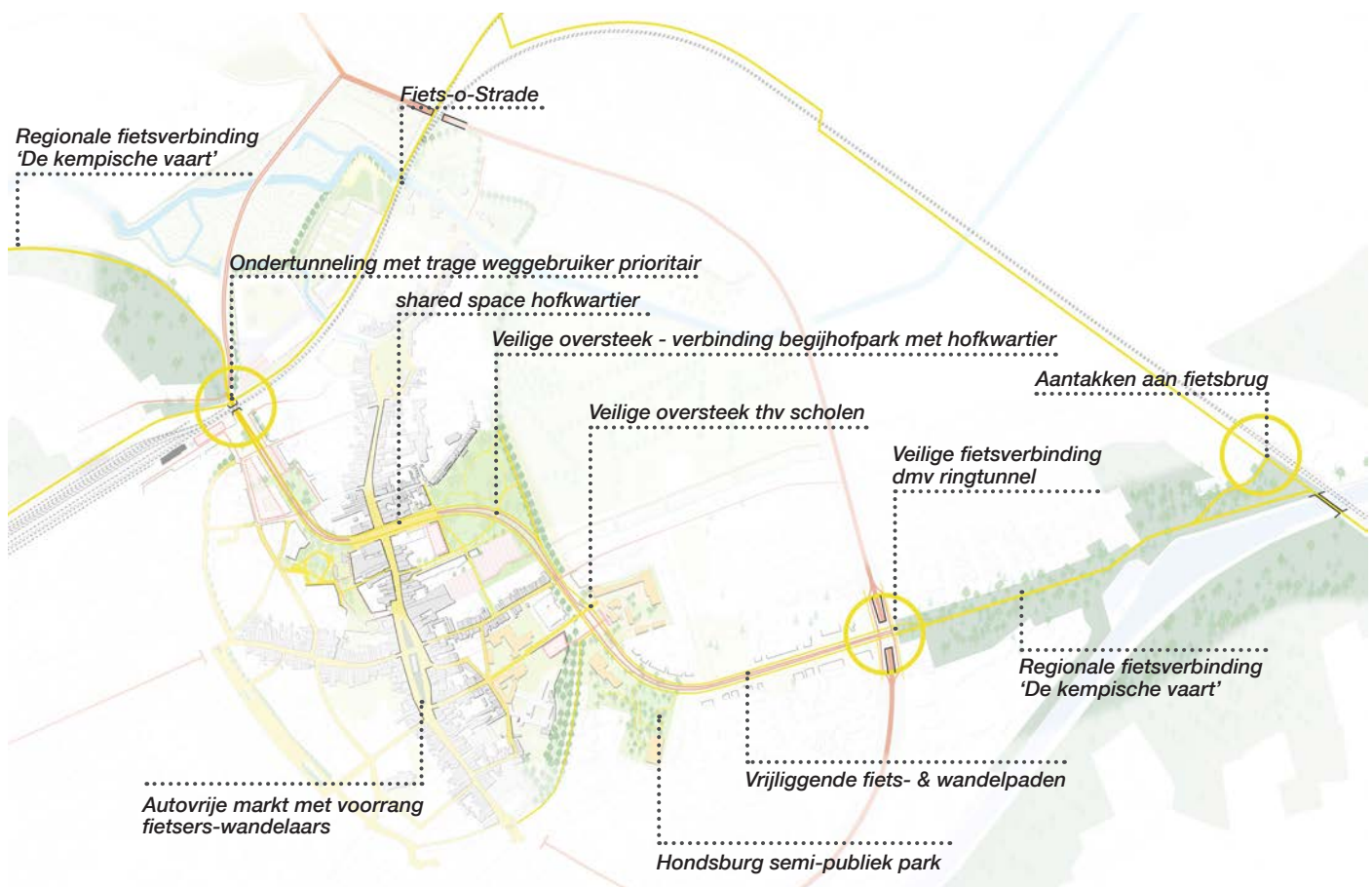
De ABO-as heeft over de hele lengte een breedte van minstens 30 meter. Vandaag is de functie van die ruimte circuleren, parkeren en hier en daar verblijven. Het resultaat is een moeilijk oversteekbare parkeerinfrastructuur die onveilig is op vele plekken. Binnen dit conceptueel traject denken we na over de mogelijke herprofilering van de as. Daarbij hanteren we het STOP-principe. We prioriteren elke mobiliteitsflow en geven zo de mobiliteitstransitie een duw in de rug. Eerst kijken we naar de Stappers: is er voldoende ruimte voor voetgangers? Moeten we het voetpad zo dimensioneren dat we verblijfskwaliteit winnen? Hoe verhogen we de oversteekbaarheid? Vervolgens besteden we aandacht aan Trappers: zijn fietspaden comfortabel om met twee naast elkaar te fietsen? Moeten we extra ruimte voorzien voor hybride fietsvormen zoals speedpedelecs? Kiezen we nog steeds voor onveilige rotondes? Daarna komt het Openbaar vervoer aan bod: hoe verhogen we de bereikbaarheid van het station? Hoe bestendigen we de ABO-as als goed bereikbare buscorridor? Ten slotte komen Personenwagens aan de beurt: waar clusteren we parkings? Hoe garanderen we autobereikbaarheid voor grotere aantrekkingspolen? Vanuit die volgorde benaderen we het mobiliteitsvraagstuk.

### Een leefbaar stadscentrum

Uit de mobiliteitsanalyse blijkt dat wagens nog (te) vaak recht door het stadscentrum rijden op de noord-zuidas. Dit is nefast voor de verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en beleving van de historische binnenstad. We koesteren de ambitie om het centrum autolouwer te maken. Zo is er minder plek voor bumpers en meer voor mensen. Het alternatief voor deze noord-zuiddoortocht is de ring rond Herentals, die met de geplande infrastructuur ingrepen een stuk performanter zal worden. De ABO-as blijft in dat verhaal een ontsluitingsas.

### Puzzelstuk in het bovenlokale fietsnetwerk

We maken van de ABO-as een volwaardige bovenlokale fietsconnector die een vlotte last mile-verbinding is tussen het stadscentrum en andere knooppunten. Wie snel en veilig vanuit of naar Herentals de fiets neemt, kan terecht op de ABO-as. De as verbindt de stad met fietssnelwegen F102 (Turnhout), F105 (Geel) en maakt in de andere richting de connectie met de F103 (Lier), de F106 (Aarschot) en de F5 (Antwerpen). Ook het tracé van de oude Kempische Vaart richting Grobbendonk is een aangename fietsverbinding. Laten we dus voldoende ruimte geven aan alle trappers.



## 4.6 Een beleefbaar en bereikbaar centrum en kernwinkelgebied

### Beleefbaar en bereikbaar

In de transitie naar een autoluwere binnenstad zal de ABO-as de rol van ontsluitings- en parkeerfunctie moeten blijven opnemen. De auto blijft welkom op de as, maar enkel gericht. Parkings worden geclusterd en zoveel mogelijk bedacht als een transformatieve infrastructuur. Mochten we binnen 40 jaar geen parkings meer nodig hebben, moeten we ze vandaag bedenken als een flexibel stukje ruimte. Onze voorkeur gaat uit naar parkeergebouwen omdat ze kostenefficiënt zijn en de juiste flexibiliteit bieden. We clusteren het parkeren om de zoekende parkeerbeweging uit de as te halen. Die genereert immers enkel meer wagens.

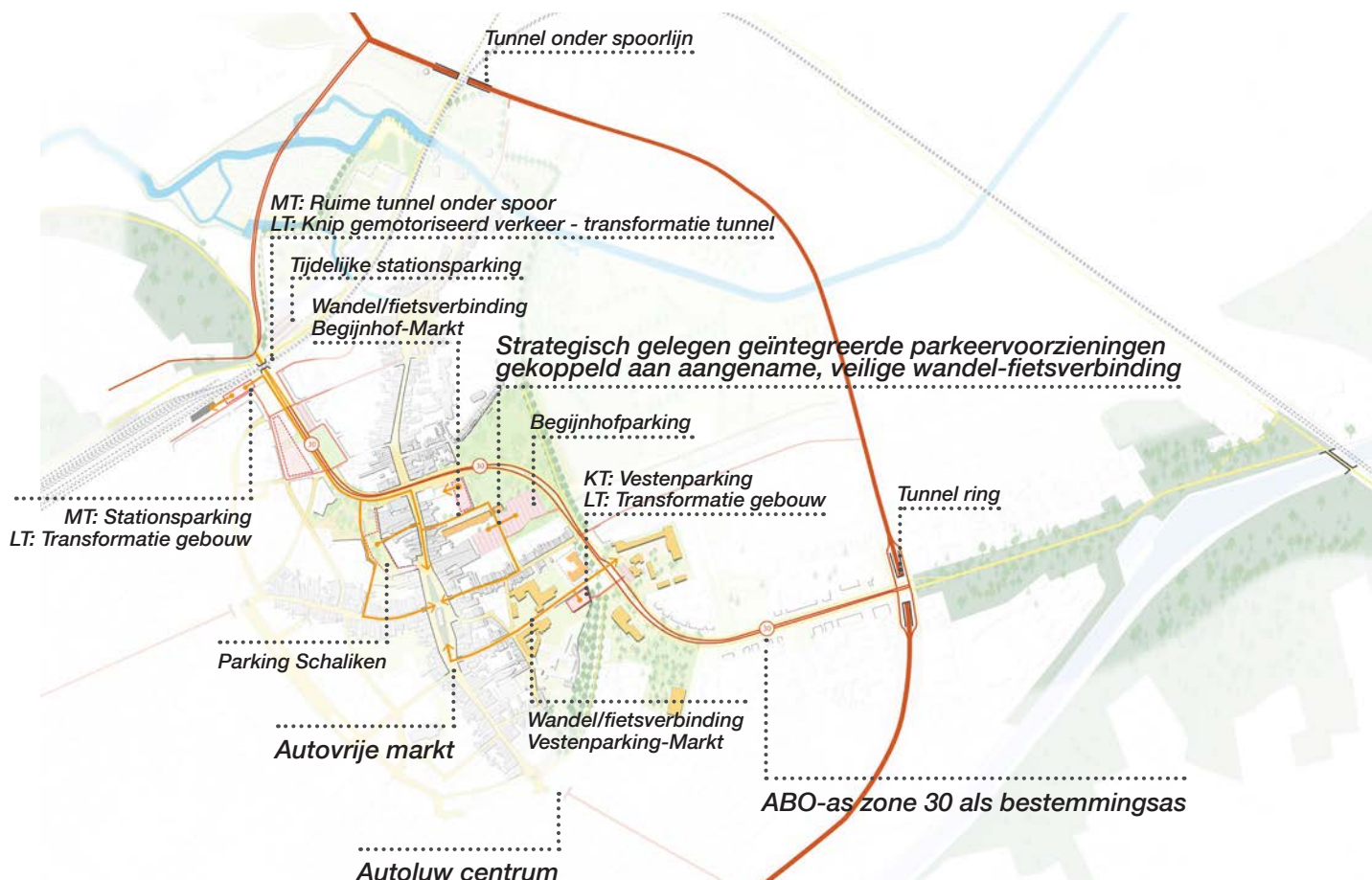
### Aantrekkingspolen

De ABO-as is in de eerste plaats een bedieningsas, geen circulatieas. Voornamelijk het stadscentrum en het station moeten goed bereikbaar blijven met de wagen. Parkeergeleiding gebeurt naar gebundelde en compacte parkings langs de as. We onderzoeken mogelijke locaties om parkeergebouwen of parkeerbundels te voorzien. De eerste en meest dringende locatie is aan het station. Daar kunnen we niet enkel stationsbezoekers

laten parkeren, maar ook mensen die naar het centrum komen. Daarnaast vinden we naast het centrum twee interessante, potentiële parkeerclusters terug: de parking van het stadspark Schaliken en de parking van de Delhaize in het centrum, die op termijn kan transformeren naar een randparking. Op het segment Augustijnenlaan van de scholencampussen tot aan de ring zal deze parkeertransformatie gradueler gebeuren. De focus ligt hier vooral op de verkeersveiligheid van de as ter hoogte van de scholencampussen.

### Ongewenste autotrekkers

Herentals heeft een uitzonderlijk aanbod aan grootwarenhuizen in het stadscentrum. Zowel de Delhaize, Lidl, Colruyt en de Okay zijn aanwezig binnen de vesten. Dat heeft het unieke voordeel dat inkopen doen wel vaker gecombineerd wordt met een bezoekje aan het stadscentrum. Anderzijds trekken ze een groot aantal wagens het centrum in. In de toekomst zien we deze grootwarenhuizen transformeren naar kleinere supermarkten die inzetten op een hoogwaardige beleving en minder afhankelijk zijn van de auto.



## Integraal strategisch kader

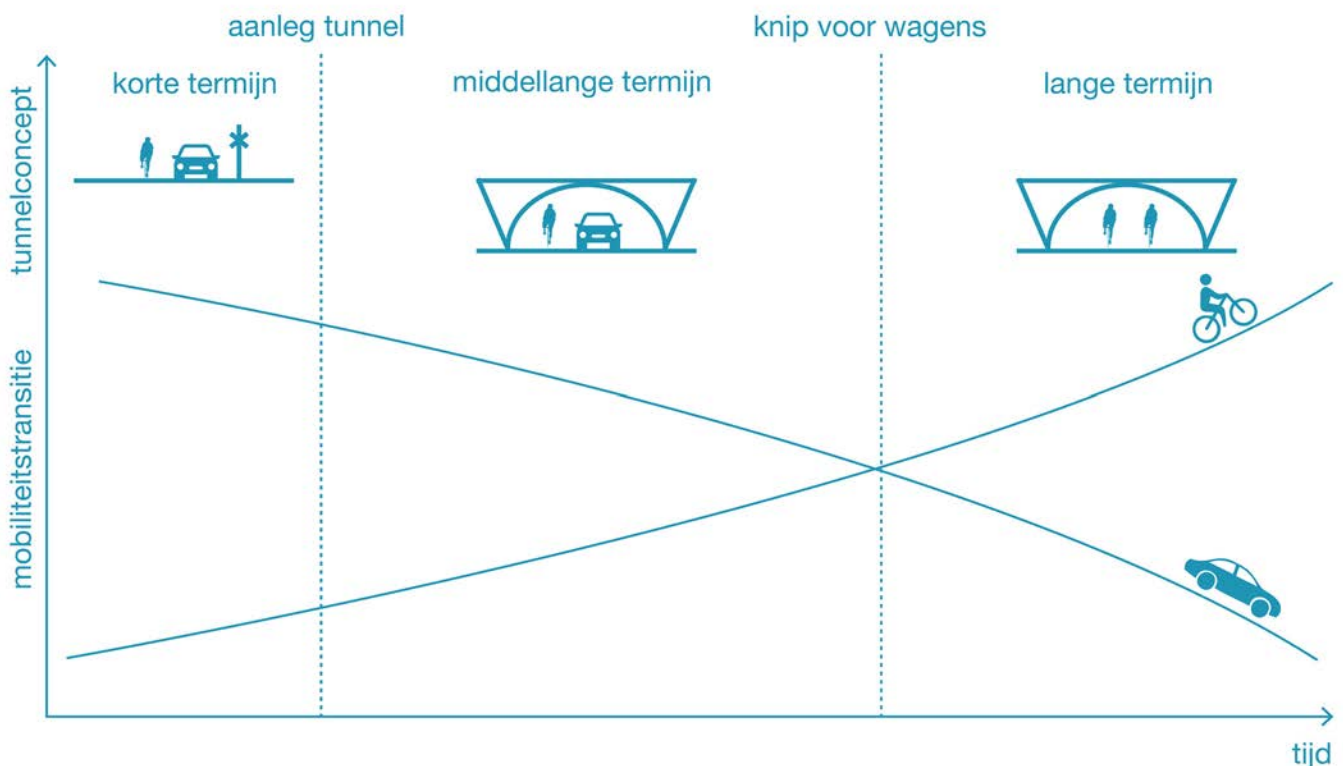
### knippen van de hybride stationstunnel

Een knip kan je realiseren op een uur, de gevolgen laten zich onmiddellijk voelen. Zonder flankerend beleid en een stap-voor-stap aanpak is het negatieve effect zo groot dat de weerstand ertegen onhoudbaar is. Een knip in het kernwinkelgebied (centrum) op de Grote Markt bleek enkele jaren geleden te stuiten op heel wat verzet. De verkeersintensiteit van 7.300 voertuigen per dag (Hofkwartier) geeft ook aan hoe belangrijk die as nog is voor het centrum.

Op korte termijn knippen van een betekenisvolle en belangrijke as betekent dat het verkeer een andere weg gaat zoeken. Als dat echt problematisch wordt gaan mensen wegblijven, dat is géén gewenste situatie. Voor het centrum is de handel en horeca zeer belangrijk. Die

staat onder een algemene competitieve druk (online shoppen, corona,...) maar ook in spanning met de commerciële centra in omliggende steden en gemeenten (Turnhout, Olen,...). Een bruuske transitie zal geen draagvlak vinden. Een getrapte transitie die gepaard gaat met de uitwerking van flankerende maatregelen maakt veel meer kans.

Uit alle tellingen blijkt evenwel dat de spoorovergang op de ABO-as hoofdzakelijk door personenwagens wordt gebruikt, het aandeel vrachtwagens is zeer beperkt. Het lijkt dan ook niet onmogelijk om die wél te weren aan het station en die te verplichten langs de ring te rijden tot de rotonde met de Augustijnenlaan om het centrum te beleveren. Aandacht voor een veilige schoolomgeving is daarbij uiteraard wel een cruciaal punt.



Pijnacker, Nederland, NIO architects



profiel van een brede, transformeerbare fietstunnel



## Transformatie van de parkings

Parkeren langs de straat is meer dan waarschijnlijk een aflopend verhaal. Als straks wagens elektrisch rijden, zullen ze, wanneer ze geparkeerd staan, aan het elektriciteitsnet hangen. We willen ons niet voorstellen dat de kabels tussen de laadpaal en de wagen over het voetpad of fietspad lopen. Dus op middellange termijn moet er voor locaties zoals de ABO-as sowieso een oplossing worden voorzien.

Het is evenmin zeker dat we in de komende jaren massaal een andere oplossing zullen kiezen dan de wagen om ons te verplaatsen. We geloven er wel in dat de groei van onze mobiliteit duurzaam zal zijn en dus te voet, per (e-)fiets of met een vorm van openbaar vervoer. Dus kunnen we er van uitgaan dat de parkeervraag waarvoor we capaciteit moeten voorzien identiek is aan deze van vandaag. De vraag is dan waar we die parkeerplaatsen gaan voorzien en welke oplossing we kiezen om de wagens gegroepeerd en afgescheiden te laten parkeren:

- parkeervlakken zijn goedkoop en makkelijk te veranderen van bestemming
- (semi)ondergrondse parkeergarages zijn duur en vooralsnog moeilijker te transformeren naar een andere bestemming
- bovengrondse parkeergebouwen kunnen getransformeerd worden naar woningen, kantoren, evenements- of commerciële ruimtes

Op lange termijn in een eindvisie lijkt het logisch om de wagens op enige afstand van het centrum te laten parkeren, zo dicht mogelijk bij de ring. Ze conflicteren dan niet meer met de schoolomgeving en geven op de as dicht bij het centrum meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Vanaf de parking moeten er dan wel voldoende alternatieve mogelijkheden zijn om in het centrum te geraken, ondersteund door een gemakkelijke toegang en met een aantrekkelijk tarief - een geheel van flankerend beleid\*. Aan de andere kant van de as komt het station of de site van een eventueel ziekenhuis (uitbreiding aan de Olympiadenlaan) daarvoor in aanmerking. In die eindvisie hoeven wagens ook niet meer onder het spoor. Alleen (e-)fietsen, e-scooters, e-moto's, kleine elektrische voertuigen (zoals de Renault Twizy) en voetgangers mogen er dan nog onderdoor.

In een tussenperiode kan de transitie op gang worden gebracht door systematisch het langsparkeren uit het profiel te halen en te bundelen op terreinen die later bebouwd of groen kunnen worden, en wanneer er wordt gebouwd, extra publieke parking te voorzien hetzij ondergronds dan wel bovengronds in een

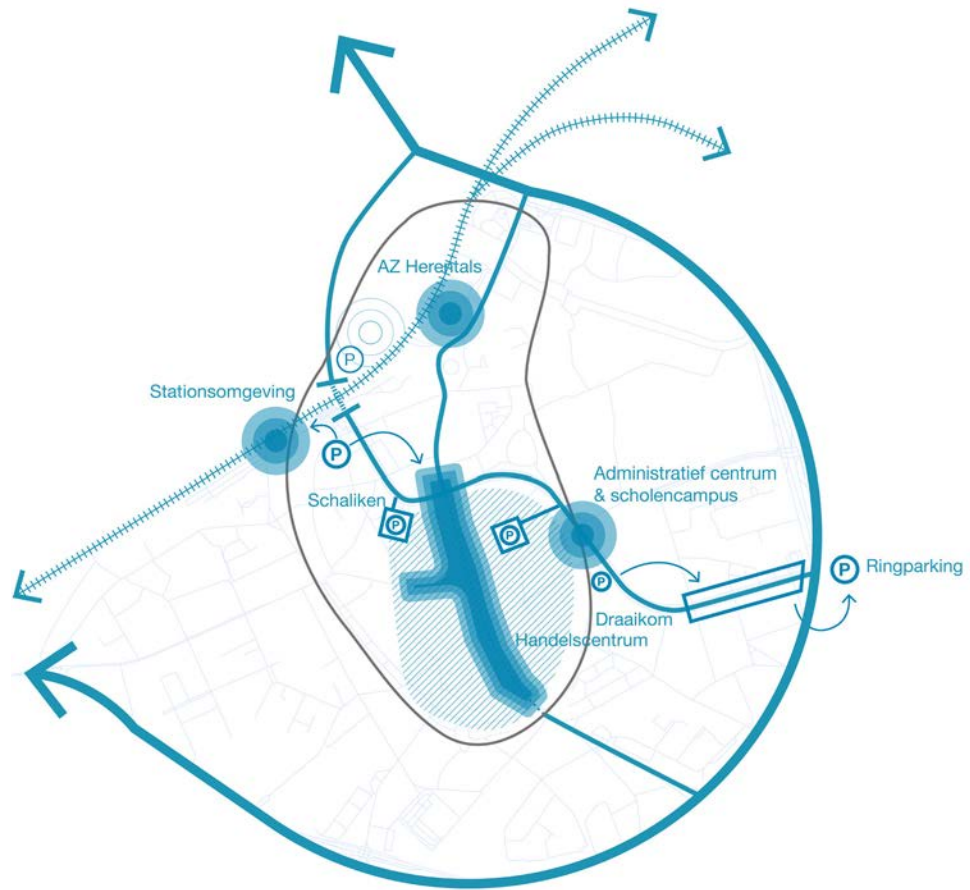
\*Dat principe wordt met het Mobicon project straks uitgetest in Hasselt met (e-)deelfietsen, steps en een shuttle bus vanaf Park H aan de Grenslandhallen.

transformatief parkeergebouw. In deze transitieperiode is het aangewezen van het autoverkeer méé met de (e-)fietsers en alle anderen gebruik te laten maken van de tunnel onder het spoor. Let wel, het mag alleen interessant worden voor wie zijn of haar bestemming heeft op de as. Een gemengd profiel, voldoende smal uitgewerkt als zone 30 of eventueel met aparte fietspaden (die dan later als de transitie compleet is als voetpad worden geklasseerd) en het statuut 'uitgezonderd plaatselijk verkeer' is wenselijk. Een grotere tunnel moet voorzien worden onder de ring, aansluitend op een weg langs het spoor richting Lichtaart om ook daar het probleem van de overwegen op te lossen. Eén of enkele buurtsupermarkten, waar je met de (e-)fiets of scooter naartoe kan in het centrum moeten zeker blijven, maar voor grotere aankopen waarvoor een wagen nodig is, lijkt het dan logisch dat die verhuizen naar de plaats waar ook de overstapparking wordt voorzien. dat lost dan ook nog een probleem op van vrachtwagens die het centrum in moeten vandaag.

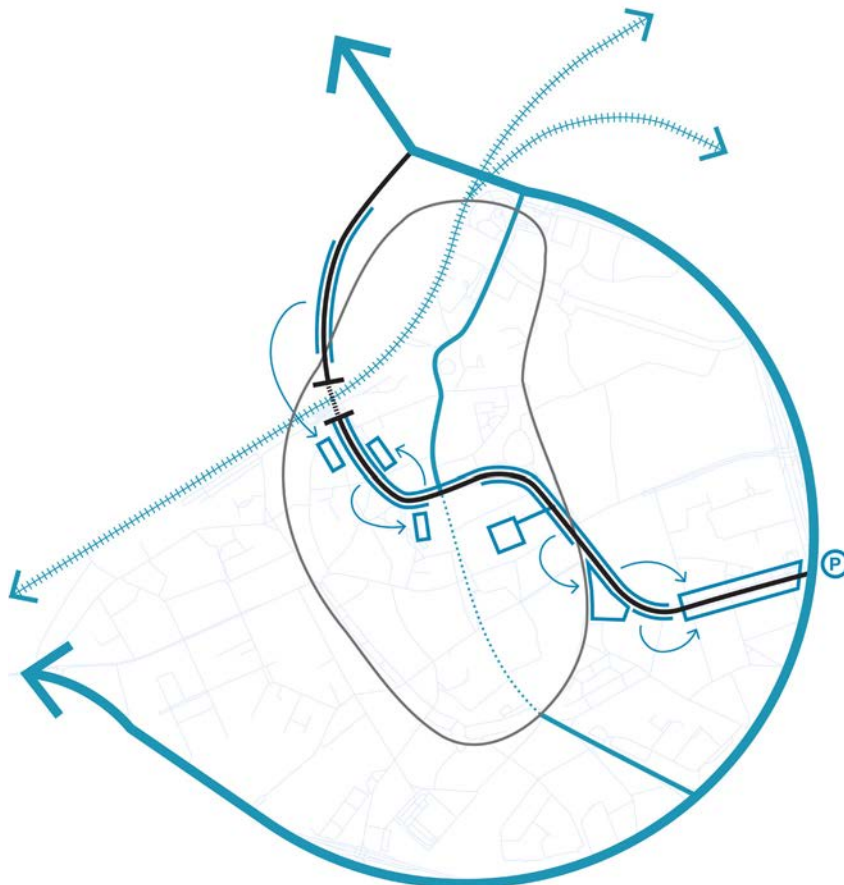


*voorbeeld case: met zijn doorgedreven connectiviteit gaat Ami One Concept nog een stapje verder met nieuwe manieren van gebruik. De bijbehorende app biedt verschillende opties voor autodelen of huren, met een portaal met bijbehorende diensten (opladen, zoeken naar parkeerplaatsen enz.). Hij beantwoordt dus aan alle reisbehoeften van de klant, door in te spelen op hun verschillende soorten gebruik (occasioneel of regelmatig). Met de app kunt u Ami One Concept op ieder moment aanpassen aan de duur van het gebruik, zonder verplichtingen en alles inbegrepen.*

*De diensten autodelen of huur kunnen aan ieders mobiliteitsbehoeften worden aangepast, gaande van een huur van 5 minuten of 5 uur tot 5 dagen, 5 maanden (korte termijn) of zelfs een huurdienst over 5 jaar (lange termijn).*



*Aantrekkingspolen en voorstellen voor parkeerclusters*



*Langsparkeren kan geleidelijk aan uit het profiel van de ABO-as gehaald worden en geclusterd worden in parkeerpockets en parkeergebouwen*

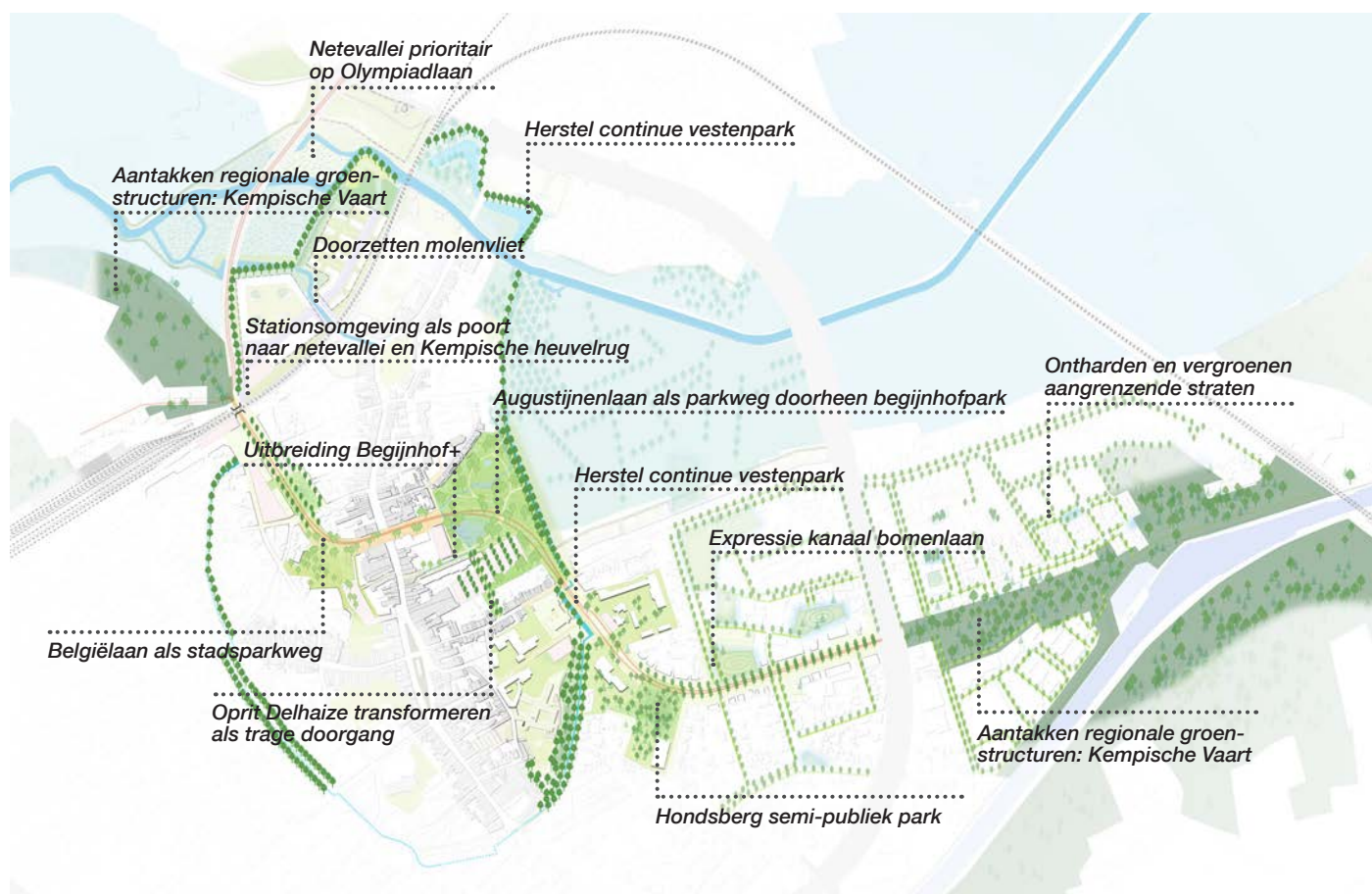
## 4.7 ABO-as als verbindend onderdeel v.h. groenblauwe netwerk binnen & buiten de stad

### Landschappelijke dwarsligger: van breuklijn naar ontbrekende link in stedelijke groenstructuren

De ABO-as vormt op veel plekken een landschappelijke barrière. Grotere groenruimtes zoals valleien en parken trekken we over of onder de as om hiermee de continuïteit van groenstructuren te herstellen. Een van de belangrijkste landschappelijke dwarsstructuren zijn de Vesten. De ABO-as doorsnijdt de historische vestenstructuur ter hoogte van de Koppelandstraat en het station. Deze knooppunten verdienen speciale ontwerpaandacht om zo de ambitie van een volwaardig vestenpark voor de stad Herentals kracht bij te zetten. Ter hoogte van het Begijnhofpark komt de Netevallei in de sequentie van groene ruimtes (Spaanshofpark, Hellekens, Begijnhofpark) opnieuw tot aan de ABO-as. Hier worden recent vrijgekomen gronden ingezet om de groenstructuur door te zetten tot aan het Hofkwartier en de doorkoppeling te maken tot aan het Binnengebied Schaliken. Hetzelfde concept trekken we door ter hoogte van de scholencampussen aan de Nonnenvest. De ABO-as wordt mee onderdeel van de campuslogica. Ook het stadspark Schaliken krijgt een nieuwe rand: niet de ABO-as zelf, maar de gebouwen aan de overkant van de Belgiëlaan vormen de nieuwe parkrand.

### Regionale landschapscorridor: een verbinding tussen de grote landschappen omheen Herentals

De ABO-as rijgt als een dwarsligger verschillende landschappen aan elkaar, maar de as zelf heeft ook het potentieel om een bovenlokale landschappelijke corridor te zijn en een verbinding tussen de grote landschappen die omheen de stad liggen. Van Kempische heuvelrug tot Netevallei op het segment van de Olympiadelaan. De breedte van de as laat het toe om herkenbare en continue landschapselementen toe te voegen als een knipoog naar de Kempische Vaart. Die landschapscontinuïteit zal niet overal even vanzelfsprekend of gelijkaardig zijn. Binnen de vestenstructuur zijn er andere opgaves dan buiten de vesten. De ABO-as in het stadscentrum verdient een publieke ruimte en landschapsonwerp dat inzet op verblijfskwaliteit of extra waterbuffering door de hoge verhardingsgraad van het omliggende stedelijk weefsel. Buiten de vesten is er de kans om de Augustijnenlaan als landschapscorridor in het verlengde van het Kempisch Kanaal en de jachthaven te versterken. Ter hoogte van de Olympiadelaan verdient de connectie tussen het station en de Lenteheide meer aandacht.



## 4.8 Een klimaatadaptieve publieke ruimte

Elk van voorgaande ambities sorteert voor op een veerkrachtige publieke ruimte. De ABO-as verlegt zijn focus van het vervullen van een loutere verkeerskundige functie naar een integrale publieke ruimte met de eigenheid van Herentals. Een stedelijke figuur met een verblijfskarakter ingericht als een klimaatadaptieve publieke ruimte. De klimaatadaptiviteit richt zich niet enkel op de inrichting van de publieke ruimte maar dient ook als een stimulans naar de private eigendommen en bebouwde ontwikkelingen.

### Een doorgedreven ontharding en vergroening

Over de hele as geldt de ambitie om maximaal te ontharden en vergroenen. Daarnaast heeft ontharding en vergroening een gunstig effect op het tegengaan van het hitte-eilandeffect. Door het stimuleren van groendaken, gevelgroen en ontharden op private gronden wordt deze ambitie niet enkel op publiek domein uitgetzet.

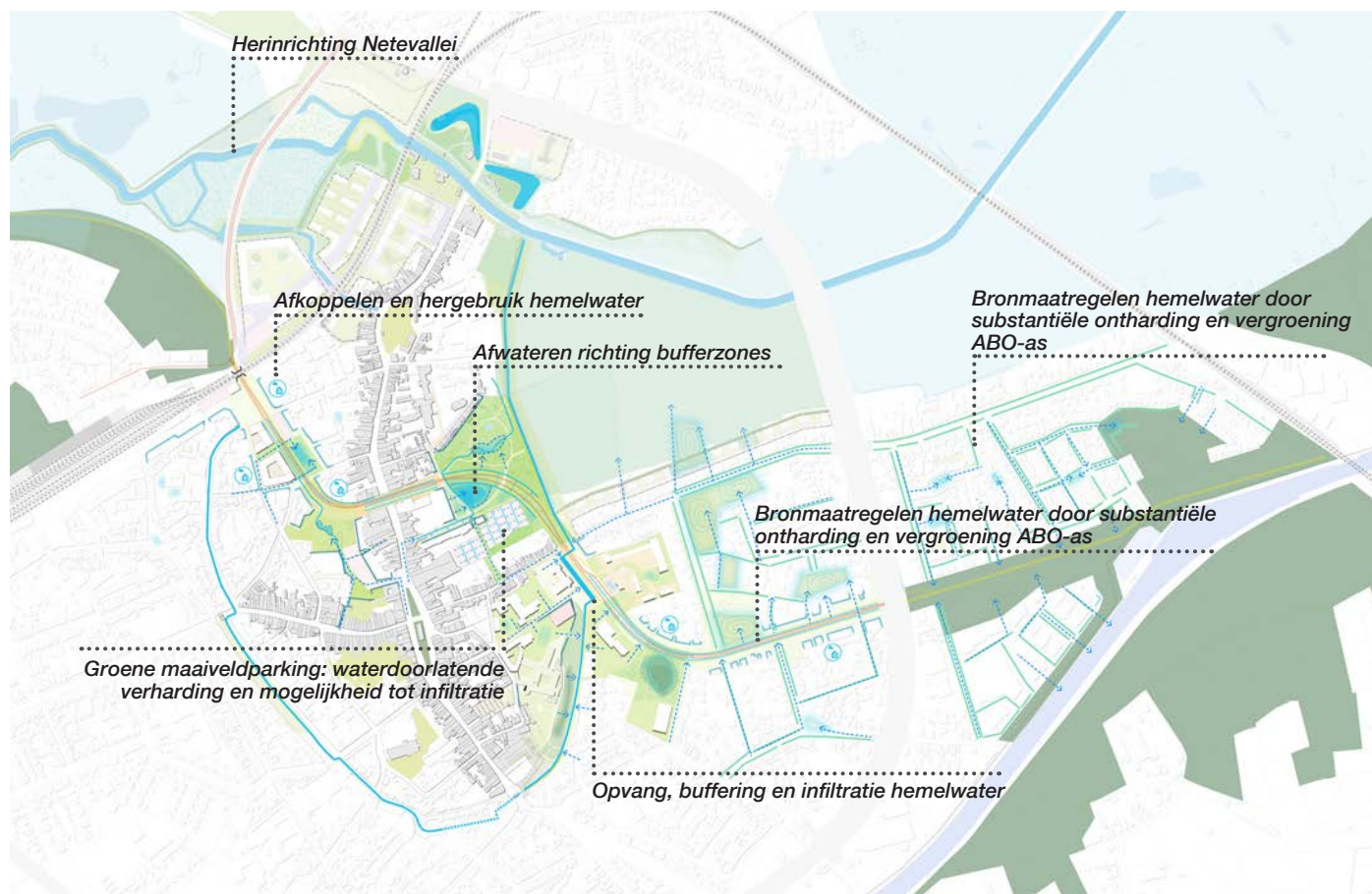
### Een positieve hemelwaterbalans

Het stedelijk hemelwatersysteem wordt getransformeerd van zo snel mogelijk afvoeren naar de principes volgens de ladder van Lansink voor het tegengaan van pluviale overstromingen. Hierbij wordt er uitgegaan

van het zoveel mogelijk nemen van bronmaatregelen (01), stimuleren van hergebruik (02), infiltreren (03), bufferen van water (04) en als laatste stap het afvoeren. Het integreren van ruimte voor water gebeurt niet in een continu waterlichaam, maar op slimme en logische locaties en op verschillende schaalniveaus. Hemelwaterinfiltratiezones, wadi's en zones voor piekbergingen zorgen ervoor dat water kan gebufferd en geïnfiltreerd worden.

### Biodivers groen

De ambitie is de vergroening niet als restruimte in te zetten maar als drager van de publieke ruimte. De AB-as heeft de potentie door zijn schaal en maat om bomen een kans te geven uit te groeien tot volwassen bomen. Naast het substantieel aanplanten van bomen is ook (kleinschalig) groen op maaiveld belangrijk. Hiervoor worden soorten gekozen die bijdragen aan een biodiversiteit en migratieroutes doorheen de stad kunnen vormen.



## 4.9 Verdichten op maat als middel, niet als doel

### Herentals groeit

De afgelopen jaren werd in Herentals studiewerk verricht om te onderzoeken wat de rol van de stad is binnen de woonverdichtingsstrategie van de Provincie Antwerpen. Herentals is een van de zeven kleinstedelijke gebieden van Antwerpen (RSPA). Binnen zo'n gebied wordt een beleid van groei en verdichting gevoerd. In 2018 werd het PRUP voor de afbakening van het kleinstedelijk gebied Herentals opgeleverd. Een lijn rondom Herentals bepaalt waar er stedelijke ontwikkeling gestimuleerd wordt en legt de contour van het buitengebied vast. Wil men de ontwikkelingsdruk in de buitengebieden verkleinen, dan moet men een aanbodbeleid voeren binnen het kleinstedelijk gebied. Vandaar hangt er aan deze afbakening een taakstelling vast die bepaalt hoeveel woningen er moeten bijkomen. De laatste cijfers uit het PRUP tonen aan dat er taakstellingstekorten zijn binnen deze perimeter. Herentals moet dus ambitieuzer verdichten. Het PRUP supprimeert ook de oude BPA's van de Augustijnenlaan en Belgiëlaan waardoor er meer ontwikkelingsvrijheid ontstaat langs de ABO-as. Maar wil dat zomaar zeggen dat we elke lege kavel gaan volbouwen?

### Strategisch verdichten

Onderzoek van de Gecoro van Herentals toont aan dat er heel wat bouwprojecten in de pijplijn zitten. Momenteel

zijn er 1.335 wooneenheden in aanbouw of op de tekentafel op het grondgebied Herentals. Als we dit getal vermenigvuldigen met het Vlaams gemiddelde aantal inwoners per wooneenheid (2,4), zullen er 3.200 inwoners bijkomen, hetgeen het aanbod voor de komende 30 jaar dekt. Daarnaast worden er nog 1.090 woningen gepland op de lange termijn. Nemen we deze twee getallen samen, wordt er vandaag genoeg gebouwd voor de komende 55 jaar. Met andere woorden, Herentals heeft een grote bouwmotor en blijkt al volop bezig te zijn met het realiseren van haar taakstelling. Met deze projecties en nuanceverschillen in het achterhoofd, kiezen we ervoor om verdichting enkel in te zetten als het andere meekoppelkansen of ruimtelijke winsten stimuleert. Het project van de ABO-as blijft in de eerste plaats een publiek ruimteproject en waar nodig wordt verdichting slim ingezet om bij te dragen aan deze publieke ruimte. Het gaat niet over hoeveel projecten of wooneenheden we toevoegen, wel wat voor projecten dat dan zijn. Sinds het verdwijnen van de oude BPA's kan ervoor worden gekozen om een kwaliteitskamer in het leven te roepen die een kritisch oog werpt op de vergunningsverlening. Projecten kunnen worden afgetoetst op hun kwaliteiten. Bij het ontwerpen van de strategische clusters vertrekken we nooit vanuit het idee om te verdichten, het is eerder een middel om identiteit te versterken en kwaliteit te genereren.



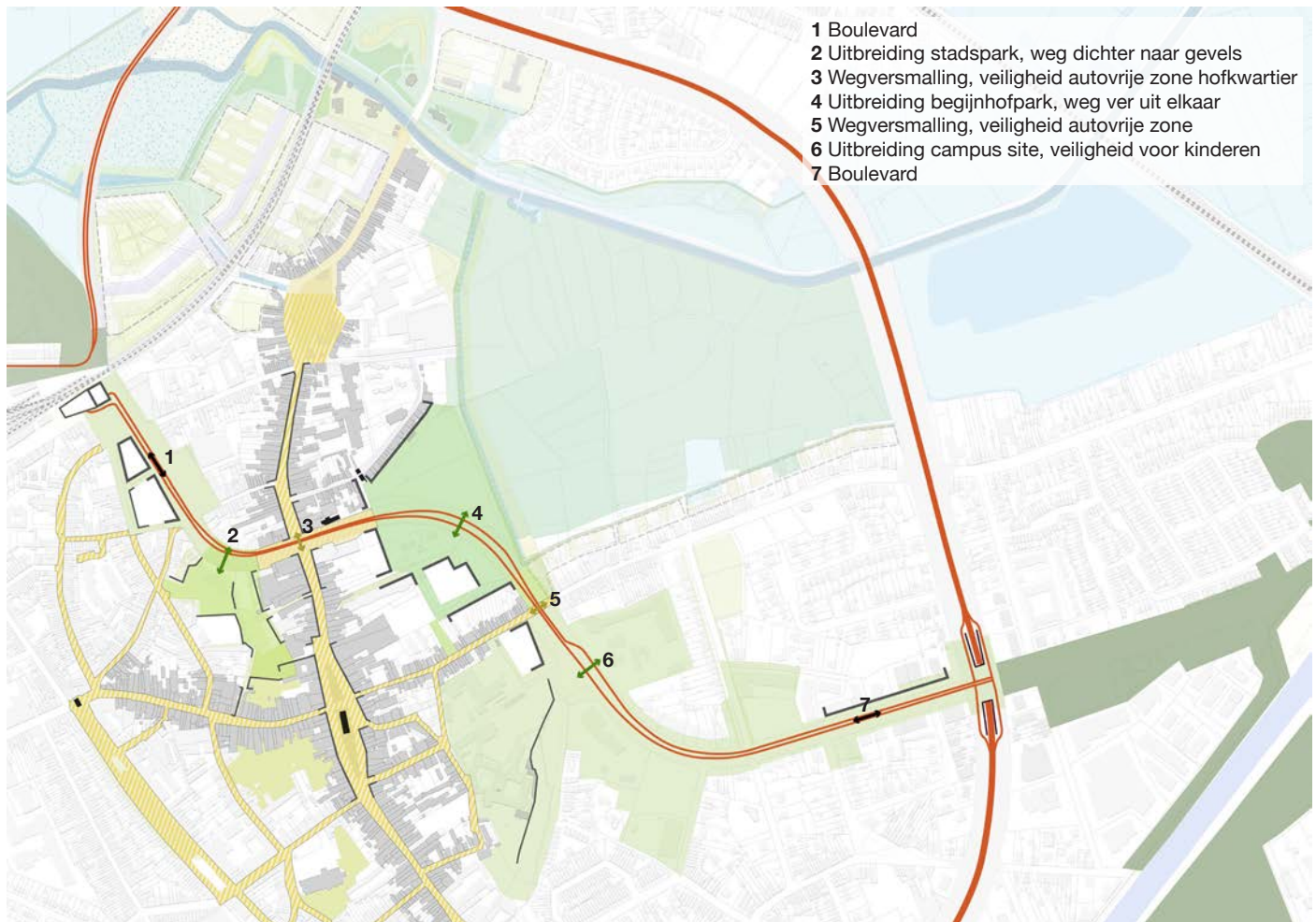
## 4.10 Profiel op maat

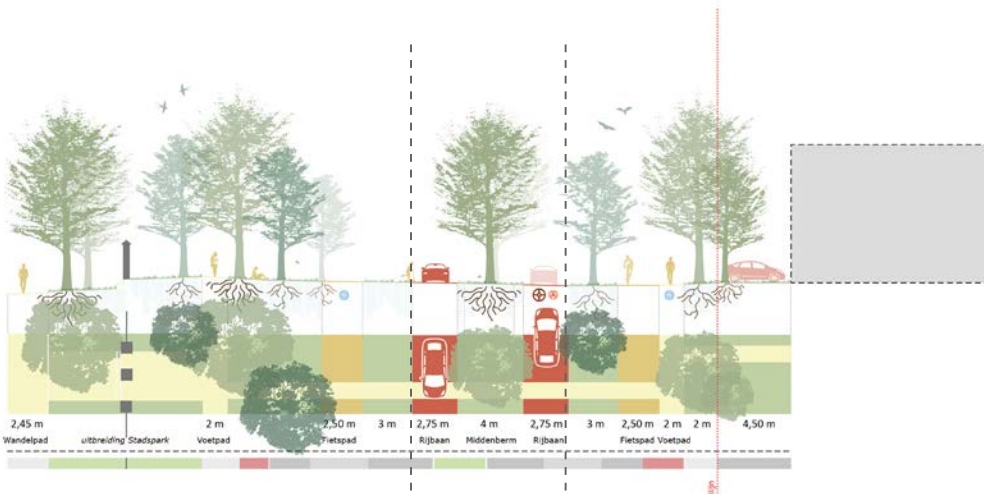
Door de ABO-as te bestemmen als een bestemmingsonsluitingsas met een snelheidsregime van 30km/u geeft dit de mogelijkheid om de ABO-as in te richten als verblijfsruimte en publieke ruimte.

De rijlopers voor het gemotoriseerd verkeer worden zo smal als mogelijk gedimensioneerd (2,75 m). Een groene middenberm (4 m) scheidt de rijlopers en geeft een continue groene structuur. De losliggende rijlopers maken dat de weg vlot en veilig oversteeikbaar is.

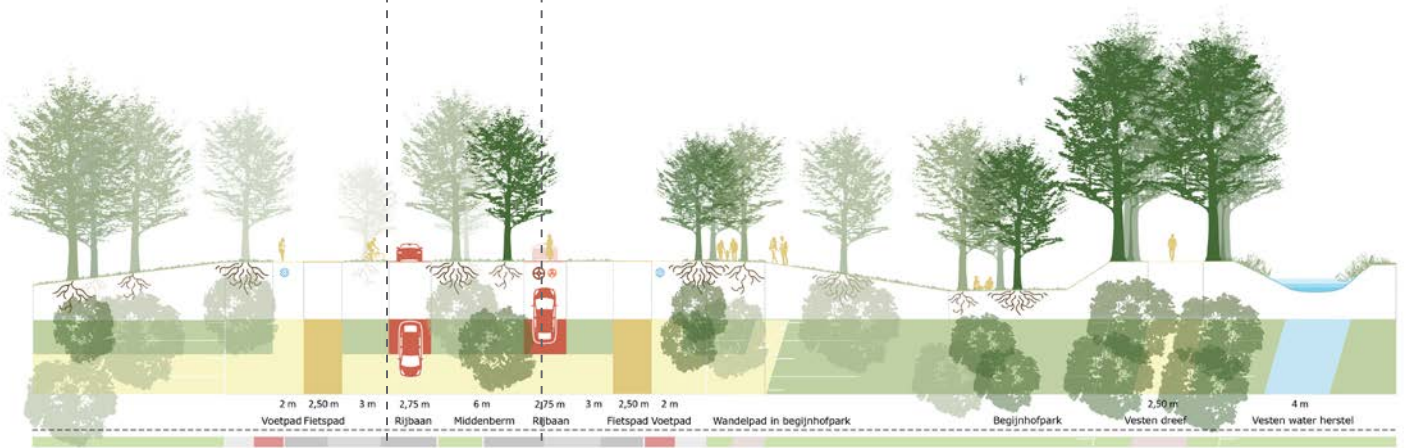
Over de gehele lengte van de Belgiëlaan en Augustijnenlaan komen ruime vrijliggende fiets- en wandelpaden.

Afhankelijk van het segment verbreedt de middenberm en de groenzones aan beide kanten en verkleurt de ABO-as van identiteit.

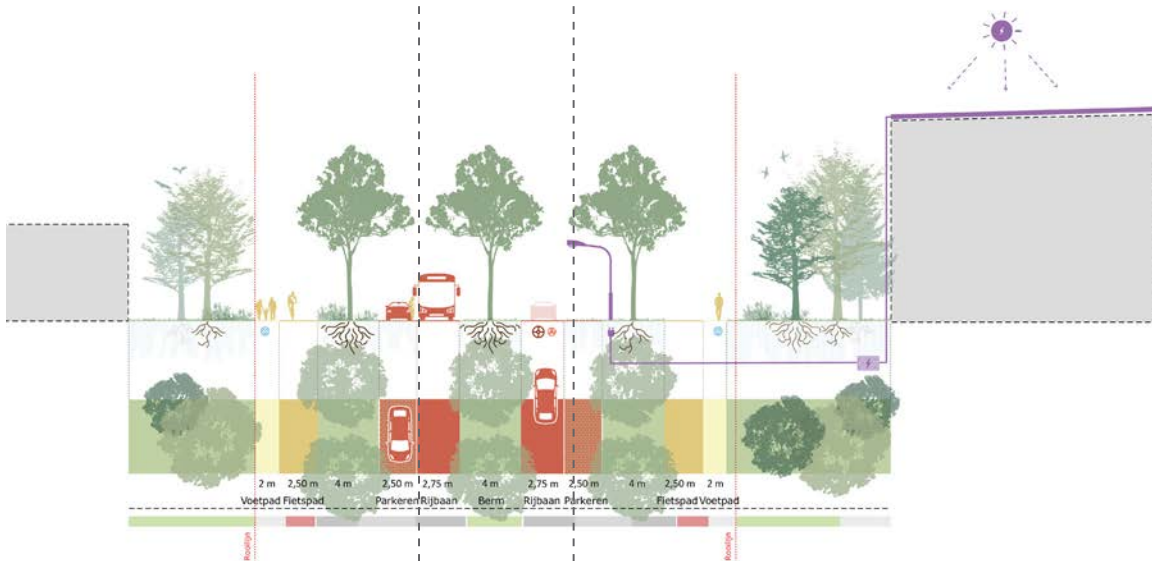




2



4



7





**Aan de hand van ontwerpend onderzoek werden de zeven hoofdambities getest op specifieke plekken. Drie strategische clusters werden onder de loep genomen. Het zijn telkens sleutellocaties met een groot transformatiepotentieel, niet enkel voor de ABO-as, maar ook voor de hele stad.**

## **5.0 Strategische clusters**

## 5.1 Drie strategische clusters

Aan de hand van ontwerpend onderzoek werden de zeven hoofdambities getest op specifieke plekken. Drie strategische clusters werden onder de loep genomen. Het zijn telkens sleutellocaties met een groot transformatiepotentieel, niet enkel voor de ABO-as, maar ook voor de hele stad. Elke cluster is gekenmerkt door een grote historische gelaagdheid, de connectie met landschap, een mobiliteitsvraagstuk, een hemelwaterproblematiek of een ontwikkelingspotentieel.

De eerste cluster is die van de stationsomgeving. Het ontwerpend onderzoek kan inspelen op de troeven die er vandaag al zijn, denk maar aan de nabijheid van de Netevallei en de verbinding met de groenstructuur van de Kempische Vaart of de fietssnelweg die er in de toekomst bijkomt. Daarnaast zijn er ook heel wat openstaande vragen: als er een ondertunneling van de ABO-as komt, door welke modi zal deze kunnen gebruikt worden? Hoe organiseren we de parkeervraag die er vandaag is en - misschien belangrijker - hoe speelt die in op de toekomstige parkeervraag? En zijn er kansen om het Netelandschap een stukje de stad in te doen trekken?

Ten tweede kijken we naar 'de bocht van de Augustijnenlaan' ter hoogte van het Begijnhofpark. Vandaag vormt de ABO-as een barrière in de glooiende Netevallei, maar er liggen kansen om deze barrièrewerking te verkleinen en het landschap dichter tot tegen de stad te trekken. Hebben we in de toekomst nog wel nood aan een parkeerplaats midden in het groen? Kunnen er parkings worden uitgefaseerd? En kan een stukje van het landschap worden ingezet om hemelwater op te vangen?

Als laatste richten we onze blik op de omgeving van de Nonnenvest. De ABO-as is hier plaatselijk breder. Een groot stuk publieke ruimte kan in de toekomst getransformeerd worden naar een groene plek die een veilige toegang tot de scholencampussen rondom kan verzekeren. Als we erin slagen om het aantal parkings op het maaiveld te reduceren, liggen er kansen om de landschapsstructuur van de Vesten te gaan verknopen met elkaar. Hoe kunnen we de oversteekbaarheid van de ABO-as hier vergroten? Stappen de scholen mee in het narratief van duurzame mobiliteit?

De exploratie van deze vragen en de mogelijke oplossingen worden samengevat in dit hoofdstuk.



Stationsomgeving



Begijnhofpark



Nonnenvest

© Luchtfoto's Alex Leys



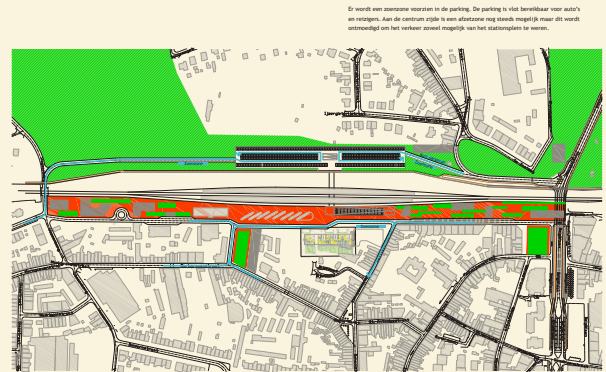
## 5.2 Stationsomgeving

De eerste strategische cluster die we onder de loep nemen is die van de stationsomgeving. Ook al zijn er veel parameters waarvan we de variabelen vandaag nog niet kennen, toch gaan we op zoek naar een samenhangend ruimtelijk concept dat erin slaagt om te beantwoorden aan de kernambities. Deze concepten moeten veerkrachtig genoeg zijn om toekomstige ruimtelijke transformaties in en rondom de zone te kunnen meenemen. Zo is er bijvoorbeeld de mogelijke verhuis van het ziekenhuis naar de andere kant van de sporen, de ondertunneling van de sporen (Belgiëlaan), een potentieel ander tracé van de Olympiadelaan en de herontwikkeling van de site van het Vredegerecht, BPost en FOD Financiën.

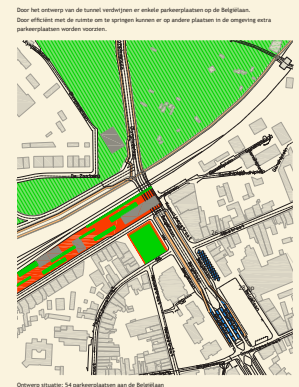
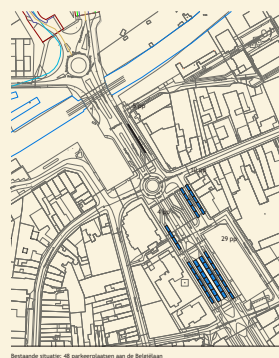
Verder is er de opgave om de aanwezige maaiveldparkings in de zone (332 stuks) beter te clusteren en eventueel te reduceren, terwijl er wordt ingezet op een vlotte connectie van het fietsnetwerk met de nieuwe fietssnelweg. Daarnaast onderzoeken we aan de hand van dit ontwerp hoe de ABO-as een landschapsdrager kan worden en welke identiteit die zal mee krijgen. Ten slotte besteden we aandacht aan de watergevoeligheid van de site, voornamelijk ter hoogte van Blijdenberg en de Goudbloemstraat.

Voor deze strategische cluster werden er twee varianten uitgewerkt: de lineaire variant en de parkvariant. Elke variant is een ruimtelijk consistent en samenhangend concept dat vertrekt vanuit een basisidee. In de eerste variant zoeken we lineariteit op en benadrukken we de ABO-as als een hoogwaardige boulevard met hoge verblijfskwaliteit. In de tweede optie kiezen we voor een brede parkruimte waar de infrastructuur zorgvuldig wordt ingepast. Binnen deze conceptstudie wordt geen voorkeur gegeven aan de ene of de andere variant, wel kunnen ze dienen ter inspiratie voor de masterplanfase en het beleidsplan ruimte.

### Eerdere studies & lopende projecten



3.2.5. Parkeren op de Belgiëlaan



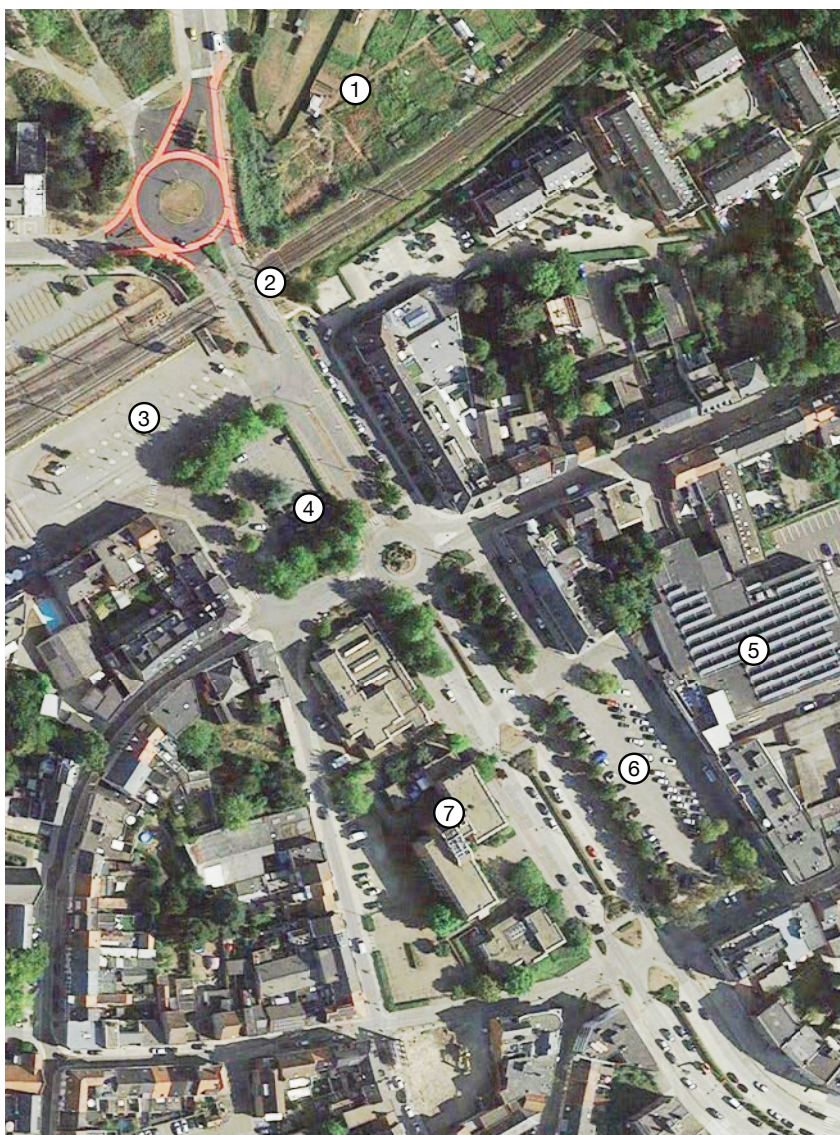
Studie stationsomgeving Herentals, Euro Immo Star (2011)



inrichtingsplan signaalgebied Netevallei, Cluster & Witteveen+Bos (2021)

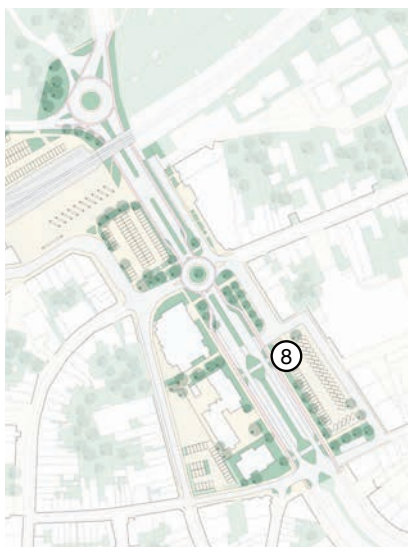


PRUP Olympiadelaan, BRUT + LAMA (2018)



- ① Potentiële locatie voor de herontwikkeling van het ziekenhuis
- ② Spooroverweg krijgt een hybride ondertunneling: vandaag voor personenwagens en actieve modi, in de toekomst enkel voor actieve modi
- ③ Bushalte van het station is vandaag te klein en zoekt een nieuwe locatie
- ④ het Stationsplein is vandaag een maaiveldparking, maar kan in de toekomst herbedacht worden als groenruimte of potentiële herontwikkelingsplek
- ⑤ Corluyt aan de Belgiëlaan: een van de grote autotrekkers langs de ABO-as
- ⑥ Oude zwaaiком van de Kempische Vaart doet vandaag dienst als maaiveldparking
- ⑦ De campus van het Vredegerecht, FOD Financiën en BPost heeft nood aan een herontwikkelingsnarratief
- ⑧ Binnen de studieperimeter bevinden zich 332 parkeerplaatsen op het maaiveld
- ⑨ De zone van de spooroverweg en het Stationsplein is een artificieel opgehoogde constructie, maar kan in de toekomst mee ingezet worden om oppervlaktewater te laten infiltreren en te bufferen richting de Netevallei
- ⑩ Ter hoogte van Blijdenberg en de Goudbloemstraat bevindt zich een lokale topografiedepressie. Deze plek is overstromingsgevoelig

Luchtfoto



Inventarisatie parkeerplaatsen



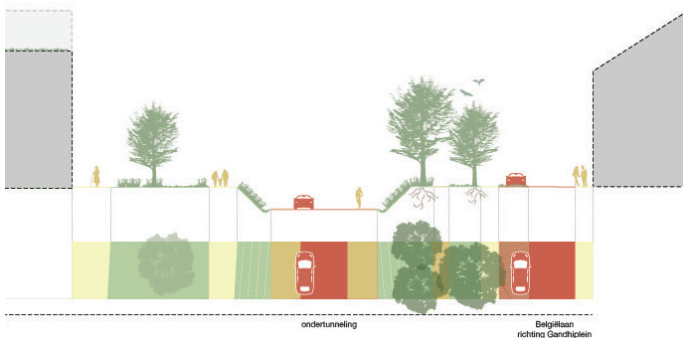
Pluviale overstromingskaart

## 5.2.1 Stationsomgeving: lineaire variant

De lineaire variant is het resultaat van ontwerpend onderzoek waarbij werd uitgegaan van een stedelijker karakter van de stationsomgeving. De ABO-as wordt ontworpen als een volwaardige boulevard met lineaire groenstructuren. Er wordt maximaal ingezet op de verblijfskwaliteit in de publieke ruimte rondom het station en het Stationsplein. De stationsomgeving krijgt 'een nieuwe smoel': de campus van de FOD Financiën wordt herontwikkeld en vormt een bouwfront aan de oude zwaaiikom.

### Slanke ondertunneling

De Belgiëlaan duikt onder de sporen door middel van een compacte tunnel. De tunnel zal enkel dienen voor actieve modi en personenwagens, waardoor de vrije hoogte beperkt kan worden tot drie meter. Een fietsstraat in zone 30 met bijhorende fietssuggestiestroken wordt het basisprofiel van deze tunnel. Dit zorgt ervoor dat er ruimte en kosten bespaard kunnen worden. Aan de kant van het Stationsplein krijgt de tunnelsleuf voldoende plaats om terug tot op maaiveldniveau te komen en aan te sluiten bij het kruispunt van de ABO-as met de Kapucijnenstraat en Hikstraat. Het hellingspercentage wordt dan beperkt tot vier procent, wat voor fietsers comfortabel is. Aan de andere kant van de sporen wordt een verzonken T-kruising voorzien tussen de Zaatweg en de Olympiadelaan. Vanuit beide straten kan er dan een aansluiting voor fietsers worden gezocht met de fietssnelweg. Er is de mogelijkheid om vanuit de tunnel een aansluiting te zoeken met een ondergrondse parking naast de tunnel.



Tunnelprofiel

### Flexibel parkeergebouw

Op de hoek van het Stationsplein en de ABO-as plaatsen we een transformeerbaar en multifunctioneel parkeergebouw zodat parkings op maaiveld kunnen verdwijnen. De huidige bushalte wordt, zoals voorgesteld in de studie van de stationsomgeving (EIS, 2011), verplaatst naar achter het stationsgebouw. Het parkeergebouw wordt zo ontworpen dat het in de toekomst kan getransformeerd worden naar andere functies, naargelang de mobiliteitstransitie zich uitrolt.

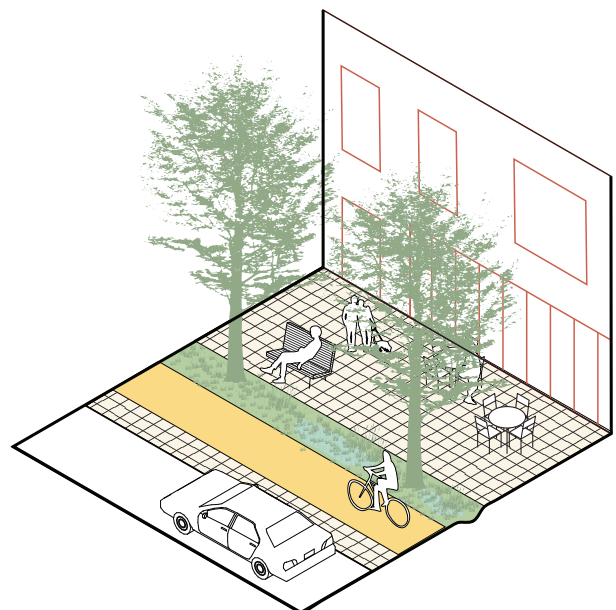
De sokkel en de kop van het gebouw kunnen opgeladen worden met andere functies zodat de stationsomgeving een levendige plek blijft.



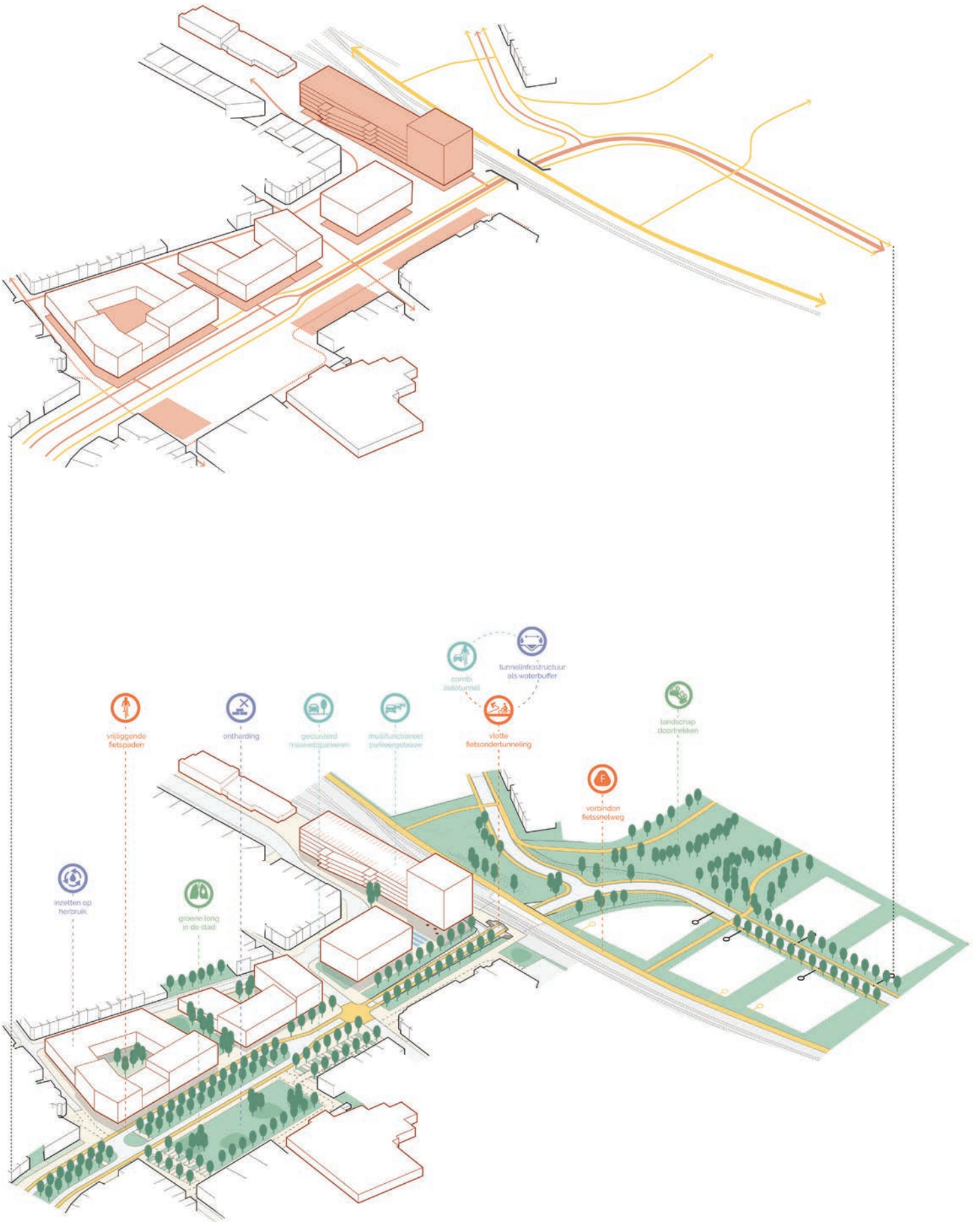
Hybride parkeergebouw, Manufaktuur, Anderlecht, Baukunst

### Nieuw stedelijk front

De campus van de FOD Financiën, de Bpost en het Vredegerecht wordt herontwikkeld. We beogen een verweving van verschillende functies: wonen kan gecombineerd worden met werken, productieve ateliers of andere economische functies. Het spreekt voor zich dat deze ontwikkeling zijn eigen parkeervraag oplost, zodat er geen extra parkeerdruk wordt gecreëerd op het publiek domein. De ontwikkeling lost de schaa sprong op tussen het rijwoningweefsel van de Nieuwstraat en Blijdenberg en de grotere korrel van de gebouwen aan de Belgiëlaan. Op het Stationsplein wordt ook een ontwikkeling voorgesteld die de brug maakt tussen de FOD-campus en het parkeergebouw.



Relatie tussen bebouwing en de ABO-as



## Strategische clusters

### Groene zwaaiikom

Door het herclusteren en verplaatsen van de parkings op maaiveld, kan de oude zwaaiikom aan de Belgiëlaan worden onthard. Hier en daar vinden we nog parkeerpockets terug voor lokaal kortparkeren, maar het grootste deel van de zwaaiikom wordt een brede groenruimte. Er wordt aandacht besteed aan de hemelwaterproblematiek: wadi's in de publieke ruimte dragen bij aan de beleving van de plek.



Gradiënt verharding / halfverharding / waterdoorlatend  
Parc Dräi Eechelen, Luxemburg, Michel Desvigne



transformeerbaar parkeergebouw, Plateau de Saclay, Bruther & Baukunst

## Sleutelambities



Ruimte voor actieve modi: een vlotte aantakking van de fietspaden van de ABO-as met de fietssnelweg

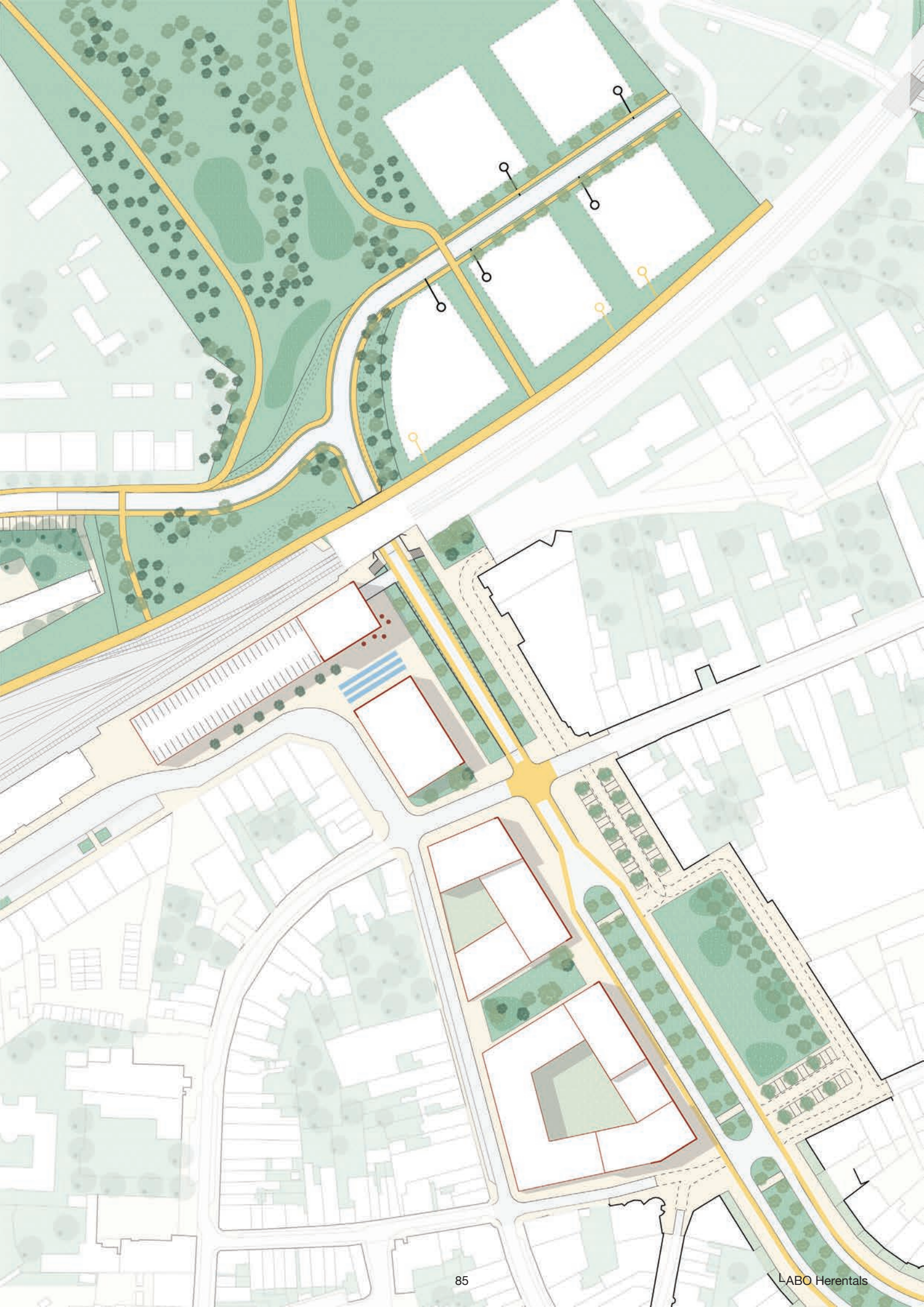


Landschap van de Kempische Vaart herkenbaar doortrekken als lineaire structuur tot in de stad



Een nieuw stedelijk front aan de ABO-as





## 5.2.2 Stationsomgeving: parkvariant

De parkvariant stelt een concept voor waarbij de stationsomgeving wordt getransformeerd tot een park. De breedte van de ABO-as wordt slim ingezet om de Netevallei tot in de stad te trekken. De groenruimte loopt van gevel tot gevel, infrastructuur en verharding worden geminimaliseerd. Het Stationsplein en de oude zwaairom zijn groene stapstenen die aan elkaar worden gegeren door de ABO-as.



Brede tunnel aan het station van Roskilde, Karres & Brands & Effekt Architecten

### Brede tunnel

In deze variant wordt eveneens gekozen voor een ondertunneling enkel voor personenwagens en actieve modi, maar de stromen worden gescheiden. Dat heeft het voordeel dat wagens en fietsers met een andere hellingsgraad naar boven kunnen: wagens klimmen met vijf procent, fietsers met drie procent. Ook het tracé kan dan gaan verschillen. Terwijl de wagens rechttoe rechtaan aansluiten op de kruising met de Kapucijnenstraat en de Hikstraat, nemen fietsers een flauwe bocht over het Stationsplein. Het hele Stationsplein transformeert daardoor in een brede groenruimte die langzaam helt. Daardoor kan het nieuwe Stationsplein ook worden ingezet voor hemelwaterbuffering en/of -infiltratie. Aan de andere kant van de sporen wordt de kleine parking tussen De Zaatweg en sporen gesupprimeerd en vervangen door een fietspad die de tunnel verbindt met de fietswielweg. Het gescheiden systeem heeft het voordeel dat er

zich minder conflictsituaties voordoen tussen de verschillende vervoersmodi.

### Teruggetrokken parkeergebouw

In de parkvariant kiezen we voor een compacter parkeergebouw dat met zijn voorkant staat uitgelijnd op de bestaande huizenrij van het Stationsplein. Dat geeft het nieuwe Stationsplein een open karakter en zorgt voor een landschappelijke continuïteit tussen de ABO-as en de Netevallei.



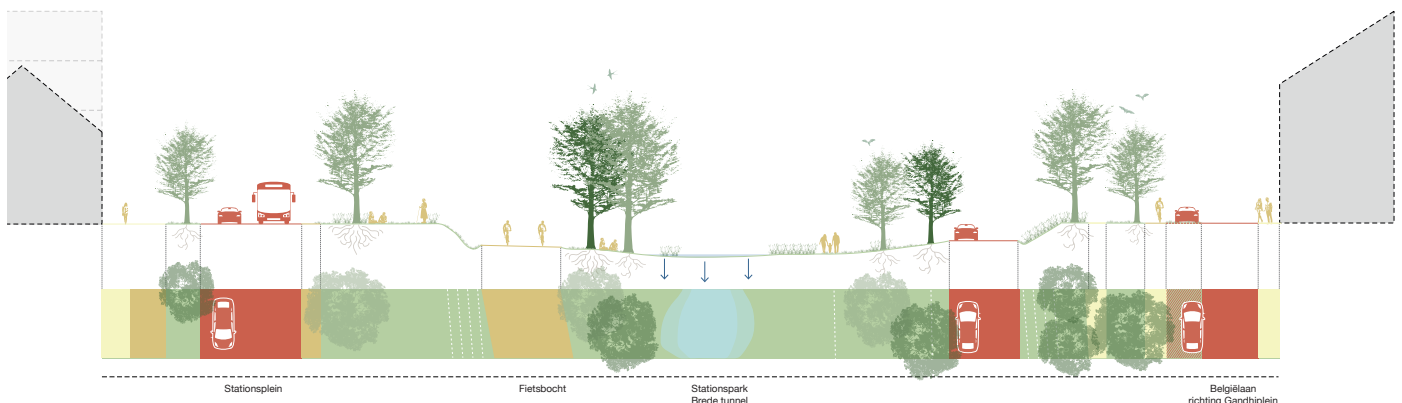
Brede tunnel aan het station van Roskilde, Karres & Brands & Effekt Architecten

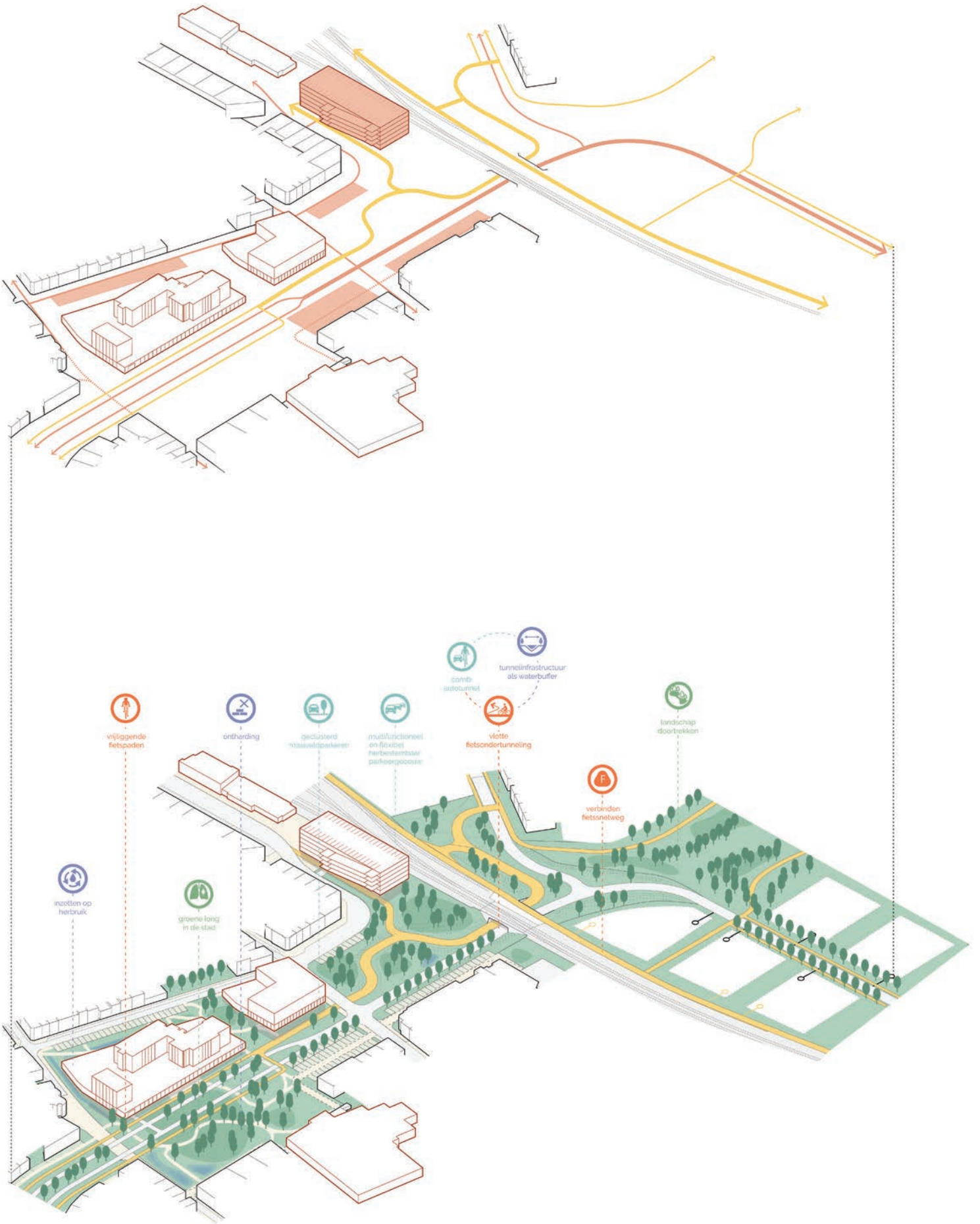
### Herbestemming FOD-campus

In plaats van een tabula rasa, wordt het S-vormig hoofdgebouw van de FOD Financiën behouden. Het krijgt een nieuwe sokkel die een duidelijk adres en rand aan de zwaairom geeft. Het gebouw van de Bpost wordt bedacht als een hoger hoekgebouw dat het Stationsplein accentueert.

### Zwaairom als volwaardig park

De oude zwaairom transformeert naar een park: een groen landschap van gevel tot gevel. Bij de Goudbloemstraat krijgt het park een nat karakter. Het laagste punt van de zwaairom doet dienst als wadi.



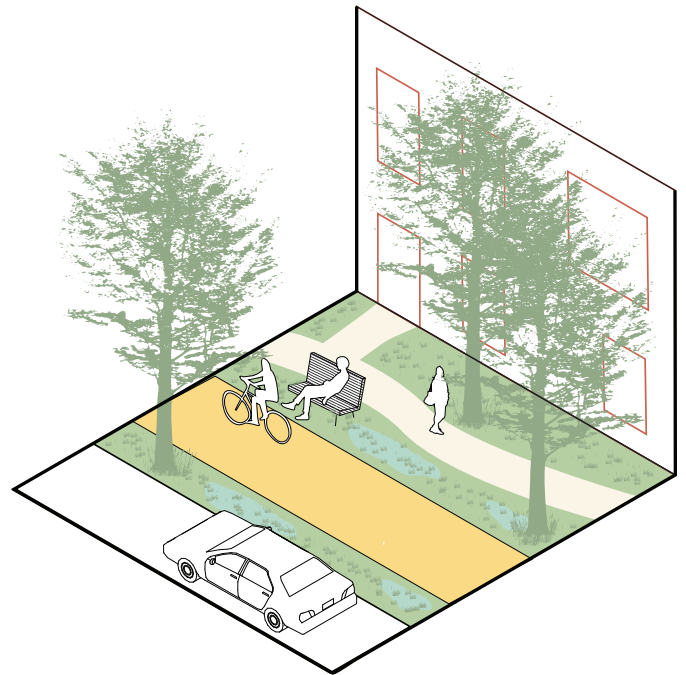


## Strategische clusters

Langspaarkeerplaatsen aan de ABO-as worden vervangen door parkeerpockets ter hoogte van de Hikstraat en de Goudbloemstraat.

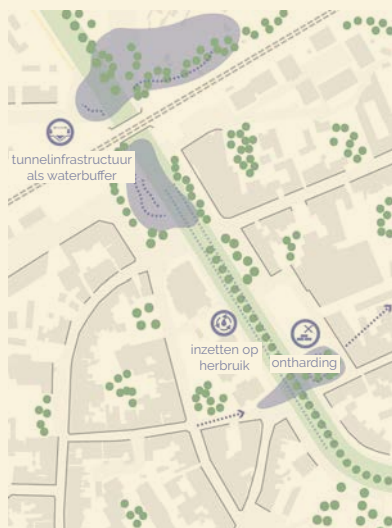


Groene strook tussen parkings als biodiverse buffer



Relatie tussen bebouwing en de ABO-as

## Sleutelambities



Ruimte voor water: maximaal inzetten op ontharden van publieke ruimte



Clusteren en reduceren van maaiveldparkings



Herontwikkeling van de FOD-campus: een nieuwe sokkel voor de bestaande gebouwen



## 5.3 Begijnhofpark+

De tweede strategische cluster is gelegen ter hoogte van de bocht van de Augustijnenlaan. Het spant zich op tussen het Begijnhof, de Koppelandstraat en Hofkwartier.

De Augustijnenlaan heeft hier een zeer breed profiel. De twee rijbanen geflankeerd door in totaal 4 stroken parkeerplaatsen maken dat dit segment moeilijk oversteekbaar is en ruimtelijk een barrière vormt. Dit wordt versterkt door de hoogteligging van de weg. De weg doorsnijdt het Begijnhofpark hier op een talud van ongeveer 1,5m tov het omliggende maaiveld. Anderzijds zijn net de hoogteligging en de aanwezigheid van de bocht voelbare relicten van de Kempische Vaart.

### Een zeer inefficiënt en versnipperd ruimtegebruik

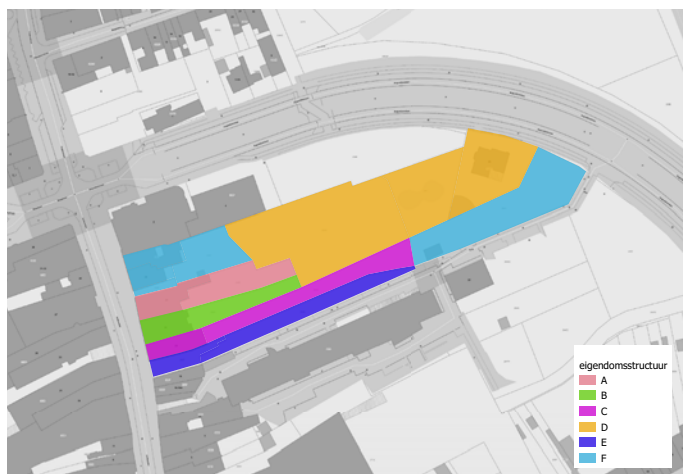
Dit segment wordt gekenmerkt door zeer veel verspreide parkeerplaatsen (448 stuks). Van dubbel langsparkeren langs de Augustijnenlaan, private parkings enkel voor de winkels (Lidl en Delhaize) tot openbare parkeerplaatsen in het binnengebied. De organisatie en het gebruik van deze parkings is zeer inefficiënt en heeft hierdoor een groot ruimtebeslag.

### Momentum door vrijgekomen kavels

Aangrenzend aan de site zijn recentelijk enkele kavels vrij gemaakt van bebouwing, hierdoor is er een belangrijk momentum. Er liggen waardevolle kansen en mogelijkheden voor de nabije toekomst.

### Een stedelijke wateropgave

De pluviale overstromingskaart geeft op de lager gelegen zones aan de Augustijnenlaan een aanwezige kans voor overstromingen. Het voorzien van ruimte voor het vasthouden en bergen van hemelwater is nodig.



Kempische vaart langs Begijnhofpark



Trage weggebuikers lopen er verloren bij (jogger komt van dreef Begijnhofvesten)



Potentieel Begijnhof+ tot aan centrum



Luchtfoto



Inventarisatie parkeerplaatsen



Pluviale overstromingskaart

- ① Profiel van Augustijnenlaan (2x rijbanen, 4x parkeerstroken) en hoogteligging op talud zorgen voor een fysieke en visuele barrière. De weg is hier moeilijk oversteekbaar.
- ② Heraangelegd Begijnhofpark als waardevolle groene ruimte en verbinding richting Netevallei
- ③ Kruising Hofkwartier - Augustijnenlaan als kruising tussen historische noord-zuidas en ABO-as. Augustijnenlaan versmalt hier.
- ④ Parking van LIDL ligt met zijn west-oostoriëntatie als barrière in deze groene kamer. Dit geeft een sterk verrommelde aanblik.
- ⑤ Private grond met potentie en urgente vraag.
- ⑥ Inrit naar diverse parkeerplaatsen en binnengebied. Langs achterkanten woningen Koppelandstraat
- ⑦ Openbare parking bereikbaar vanaf Augustijnenlaan. Inefficiënt ingericht.
- ⑧ Private parking van Delhaize wordt met bareel 's avonds afgesloten.
- ⑨ Oprit Delhaize parking via Koppelandstraat. Potentie voor trage weggebruiker: doorsteek via Koppelandstraat naar Grote markt.
- ⑩ Potentie voor trage weggebruiker: doorsteek te verleggen via potentiële vrije bouwgrond ipv via huidige kleine onderdoorgang.
- ⑪ Historische ligging van Koepoort is nu verdwenen. Potentie voor toegangspoort te laten herleven en begijnhofvest en nonnenvest opnieuw te verbinden.
- ⑫ Binnen de studieperimeter (namelijk de bocht Augustijnenlaan, parking Lidl, Delhaize en openbaar...) bevinden zich 448 parkeerplaatsen op het maaiveld.
- ⑬ Bocht van Augustijnenlaan is een artificieel overblijfsel van de Kempische vaart. Begijnhofpark en begijnhof+ liggen lager en zullen in de toekomst mee ingezet worden om oppervlaktewater te laten infiltreren en te bufferen richting de Netevallei.
- ⑭ Hofkwartier ligt lager dan het zuidelijke gedeelte van Grote markt en bovendien is alles hier volledig verhard. Deze plek is overstromingsgevoelig.

## 5.3.1 Begijnhof: park+ variant

De hoofdambitie van deze strategische cluster is het doorzetten van de dwarse groenblauwe dooradering vanaf Kleine Nete via Begijnhofpark tot aan Hofkwartier. Letterlijk het maken van een Begijnhofpark + . Om dit te bekomen dient het versnipperde binnengebied tussen Augustijnenlaan, Koppelandstraat en Hofkwartier geherstructureerd te worden en moet de Augustijnenlaan als barrière weggerukt worden.

De Augustijnenlaan krijgt hier een aangepast profiel, uit elkaar gehaalde rijbanen liggen als een parkway in het verruimde park, langsparkeren verdwijnt. Het huidige talud wordt verlaagd tot max. 1m zodat de visuele en fysieke barrière verminderd wordt maar de oorspronkelijke loop van het Kempisch kanaal herkenbaar blijft. Paden lopen op een logische manier verder en sluiten in vormgeving aan bij het heraangelegde Begijnhofpark.

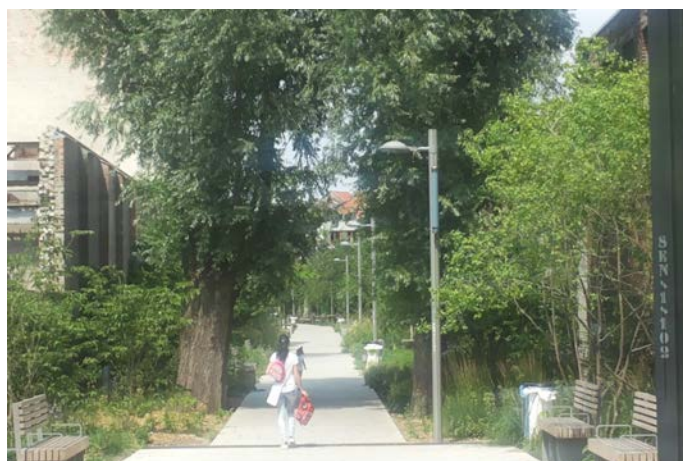
De wateropgave wordt aangepakt door het voorzien van een laagte waarin hemelwater verzameld en gebufferd kan worden. Dit wordt doorgekoppeld naar de laagte van het huidige Begijnhofpark. Daarnaast komen er parallel aan het talud wadi's die een link leggen naar de Kempische vaart.

Het centrum krijgt een voorkant naar het park. Een nieuwe ontwikkeling maakt het park af en herstructureert de huidige parking van de LIDL in combinatie met nieuwe wooneenheden. Daarnaast zet de ontwikkeling ook de verbinding richting het Hofkwartier aan.

Door het efficiënter inrichten en toewerken naar een gedeeld gebruik van de parking kan de maaiveldparking geoptimaliseerd worden. De Begijnhofparking ligt voor het bereikbaar maken van het centrum op een zeer strategische locatie. Door het voorzien van verschillende fiets- en wandeldoorsteken wordt het centrum via de parking verbonden met de omliggende groengebieden richting Grote nete en Vestenpark.



*Park Groot Schijn, Deurne, Maxwan*

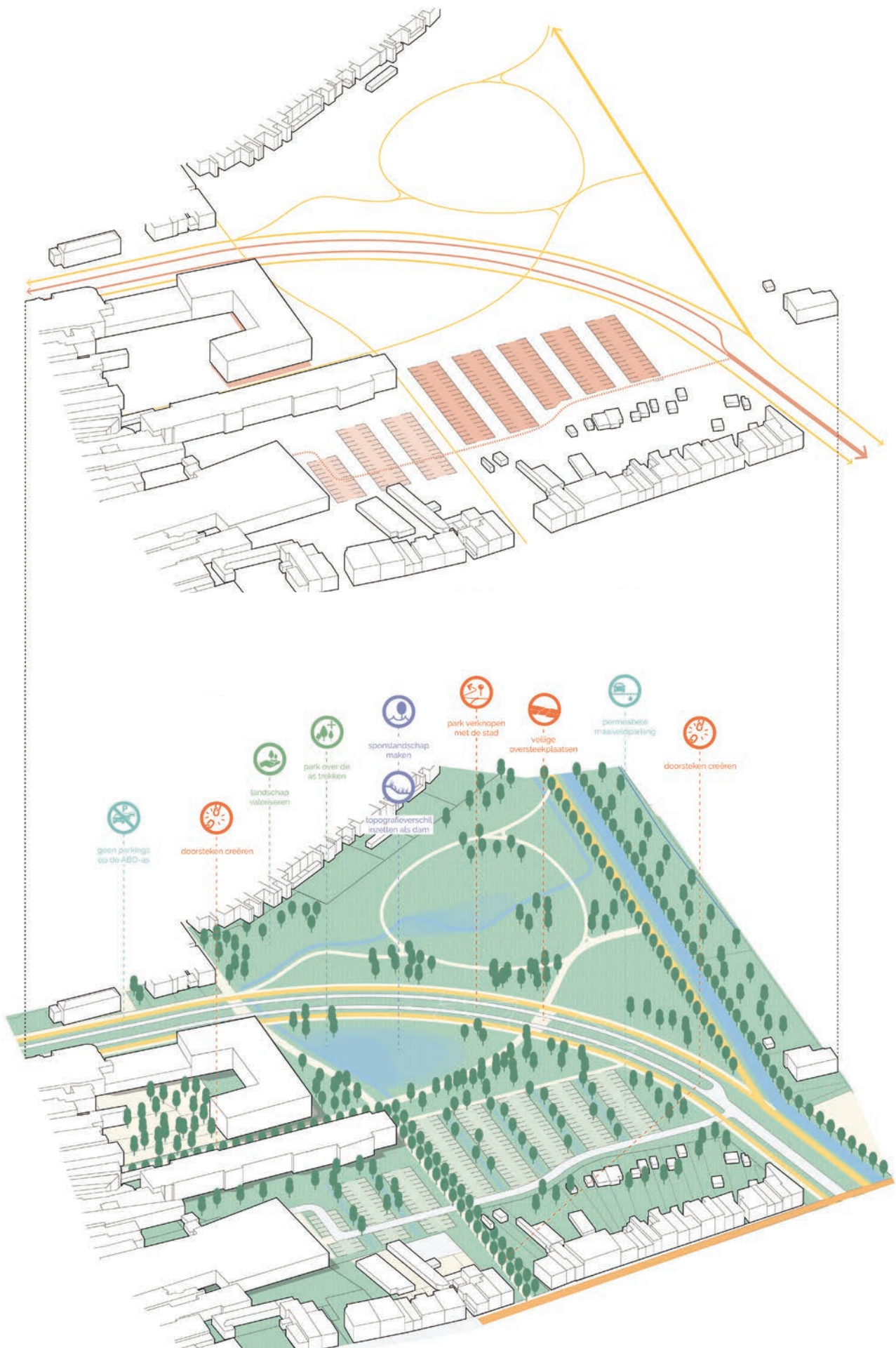


*Doorsteek Zennepark, Brussel*



*Militair Hospitaal, Antwerpen, Collectief Noord*





# Strategische clusters



Groene waterdoorlatende parking



Brighton Shared Space, Gehl architects

## Sleutelambities



Herleven en opwaarderen van Herentals historisch DNA.



Begijnhofpark uitbreiden als groene vinger tot aan het centrum met optimale doorwaadbaarheid.



Klimaatopgaves oplossen op basis van kansen en potenties die plaats aanbiedt.



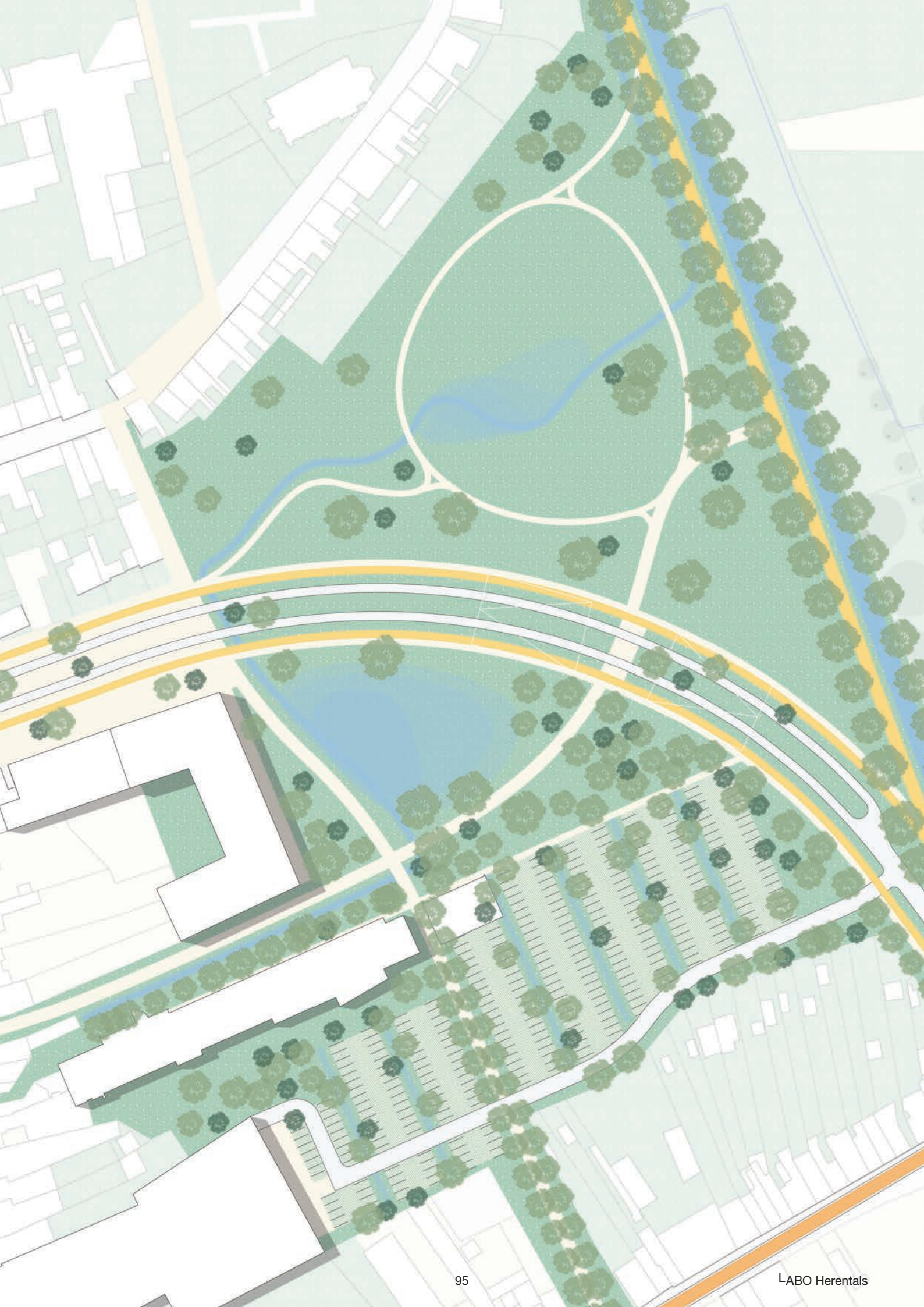
Verderzetting van Begijnhofpark over de ABO-as.



Parkeren gebundeld op efficiënte manier op, waardoor langsparkeren op as kan geschrapt worden.



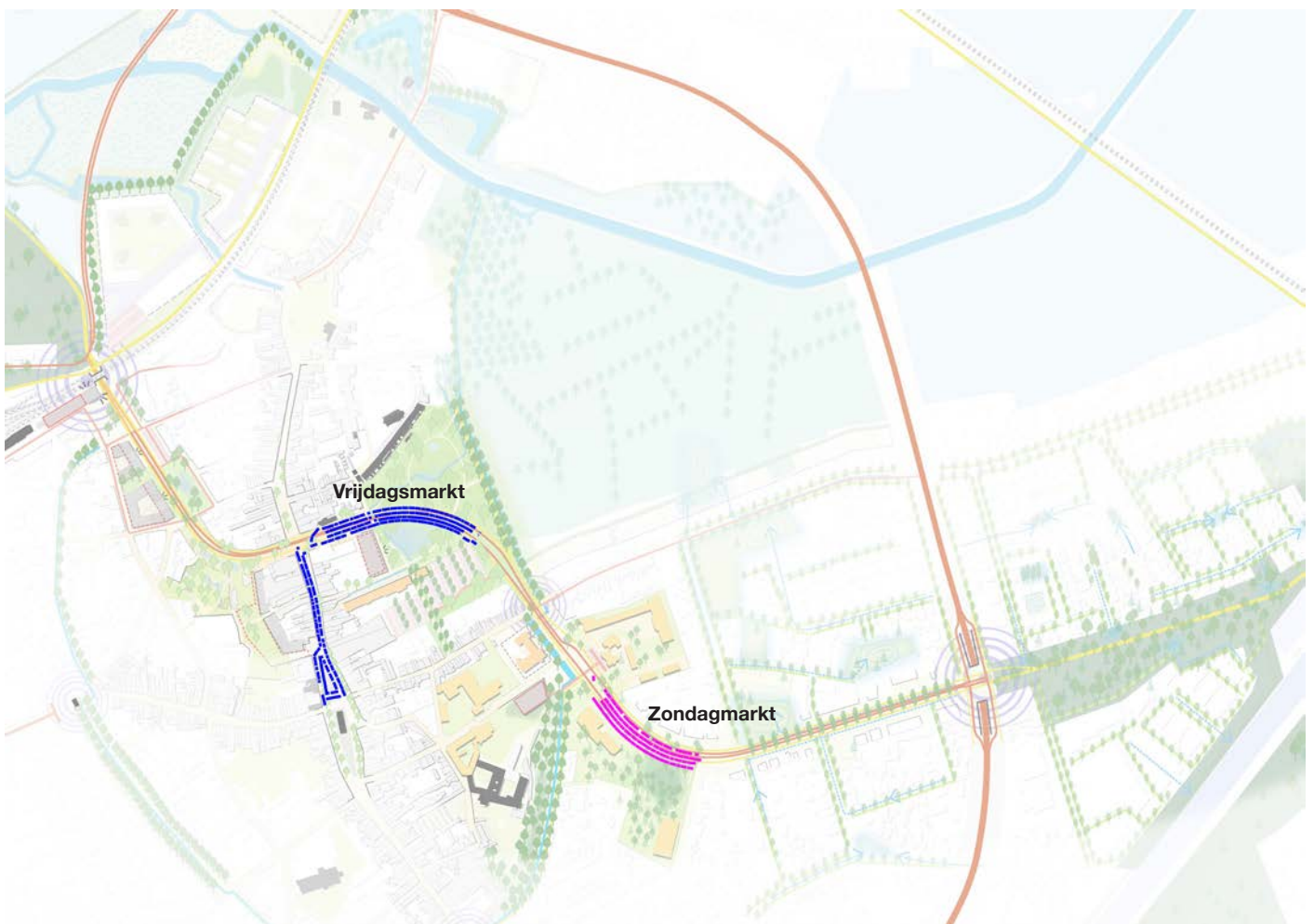
Nabije en vlotte verbinding met centrum.



# Herlokaliseren van de markt



Markt thv Begijnhofpark, bocht Augustijnenlaan



huidig plan vrijdags- en zondagmarkt



3 opties (Hofkwartier, zuidelijke deel markt, binnengebied Schaliken, parking Begijnhof+)

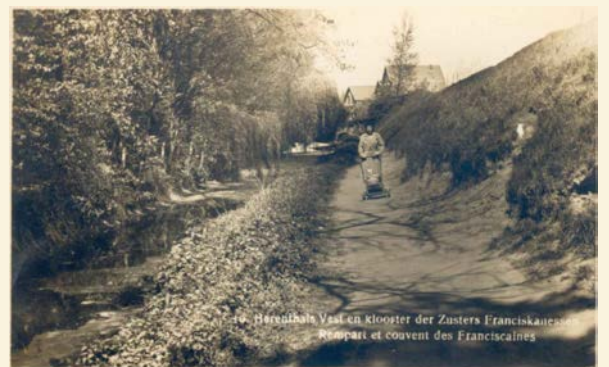
Het herinrichten van de AB-as heeft gevolgen voor de inplanting van de wekelijkse markt. Vandaag vindt er op twee momenten in de week een markt plaats in het centrum. Beide markten nemen een gedeelte van de AB-as in. Door de herinrichting en substantiële ontharding van de as is er een verschuiving in de opstelling van de markt nodig. Hiernaast zijn enkele suggesties gedaan voor mogelijke marktopstellingen. Uitgangspunten hierbij zijn: Grote Markt als zwaartepunt voor de markt, uitlopers naar binnengebieden (Schaliken, Begijnhofparking). Daarnaast kan nog steeds een gedeelte van de markt plaatsvinden ter hoogte van Hofkwartier-Augustijnenlaan.

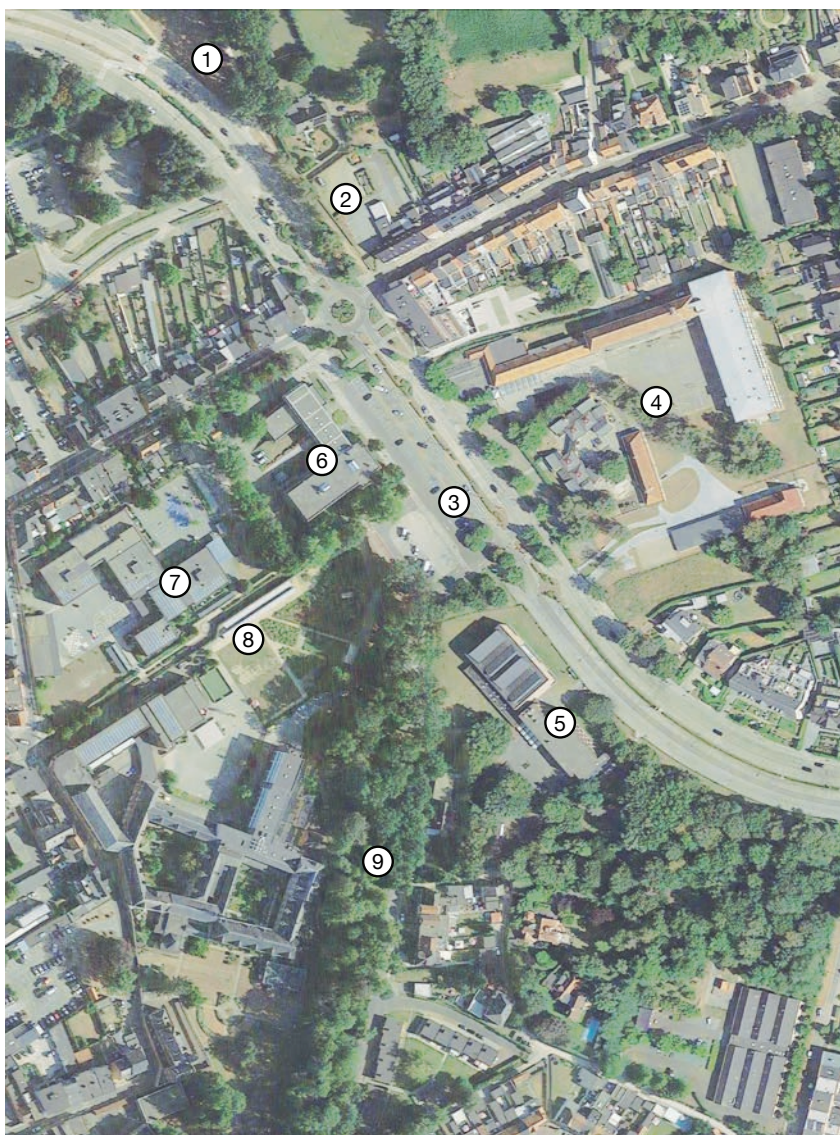
## 5.4 Nonnenvest

Voor de tweede strategische cluster kijken we naar de omgeving van de oude zwaai kom ter hoogte van de Koepoort (Koppelandstraat). Vandaag doet deze plek voornamelijk dienst als parking voor de omliggende scholenclusters. Zowel het GO! Vesten als het Wonderwijs zijn gelegen binnen deze scholencluster, alsook het administratief centrum en het Wit-Gele Kruis. Ten zuiden vormt de Nonnenvest een historische lineaire groenstructuur die in de middeleeuwen de rand van de stad afbakende. Ten noorden loopt deze structuur verder (Begijnenvest). Op de luchtfoto is duidelijk te zien hoe de zwaai kom van de Kempische Vaart een breuk vormt in de vestenstructuur. Binnen de afgebakende perimeter bevinden zich 236 parkeerplaatsen. Door de jaren heen zijn er meer en meer parkings bij gekomen, waardoor er veel ruimte verloren gaat aan circulatie. Het maakt de publieke ruimte een onoverzichtelijke en gevaarlijke plek voor de schoolgaande jeugd. Door de aanwezigheid van de vesten en het verleden als Kempische Vaart, zorgt de uitzonderlijke topografie voor overstromingsgevoeligheid.

Voor deze strategische clusters werden twee varianten uitgewerkt, elk gebaseerd op een andere landschapsstructuur. De ene variant neemt de oude zwaai kom als landschappelijk kader. Een bomenrij omarmt de ABO-as en toont de contour van de zwaai kom. De andere variant legt de nadruk op de landschappelijke continuïteit van de vestenstructuur en zoekt verbindingen tussen de Nonnenvest en de Begijnenvest.

### Zo zag de Nonnenvest er 100 jaar geleden uit...



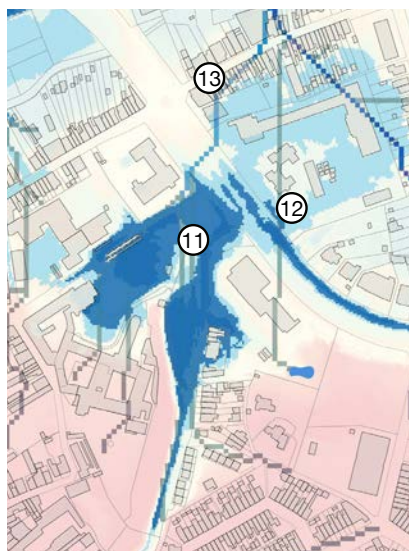


- ① De bomenrij van de Begijnvest wordt onderbroken door de ABO-as
- ② Nieuwe residentiële ontwikkeling
- ③ Oude zwaikom van de Kempische Vaart doet vandaag dienst als parking en kiss&ride
- ④ GO! Vesten scholencampus met lager-, middelbaar-, kleuteronderwijs en kinderopvang
- ⑤ GO! Vesten sporthal en lager onderwijs
- ⑥ Huidig Administratief Centrum
- ⑦ Scholencampus Wonderwijs
- ⑧ Doorsteek voor voetgangers en fietsers
- ⑨ De bomenrij van de Nonnenvest wordt onderbroken door de parking van de oude zwaikom
- ⑩ Binnen de studieperimeter bevinden zich 236 parkeerplaatsen op het maaiveld. De parkings zijn inefficiënt geplaatst waardoor er veel overbodige circulatie gebeurt en de oversteekbaarheid en veiligheid van de plek zeer slecht zijn
- ⑪ Nonnenvest: grote overstromingsgevoelige oppervlakte door topografiedepressie
- ⑫ De ABO-as heeft een hoge verhardingsgraad en is bijgevolg overstromingsgevoelig
- ⑬ afstromingswater pluviaal water richting Netevallei

Luchtfoto



Inventarisatie parkeerplaatsen



Pluviale overstromingskaart

## 5.4.1 Zwaaiikom als landschappelijk kader

Deze variant neemt de Kempische Vaart en haar zwaaiikom als basisconcept. Bomenrijen worden geplaatst op de contour van de historische zwaaiikom. Binnen dit kader parkeren geen wagens meer, waardoor de ABO-as hier transformeert tot een groene boulevard als onderdeel van de scholencampus. Verkeersstromen van verschillende modi worden zoveel mogelijk gescheiden om conflicten te vermijden. Vlak voor de GO! Campus worden wel nog enkele maaiveldparkings voorzien die dienen als K+R voor het kleuteronderwijs.

worden zo geclusterd op één logische plek. Er moet ontwerpaandacht besteed worden aan de relatie tussen de schooltuin van Wonderwijs en het parkeergebouw. Het maaiveld kan bijvoorbeeld worden opgehoogd tot tegen de muur van het parkeergebouw. Zo lijkt het volume minder imposant en staan de wagens niet met hun bumper in de schooltuin.

### Nieuwe zwaaiikom

Een nieuw stukje park strekt zich uit over de volledige breedte van de zwaaiikom. Het administratief centrum blijft behouden en krijgt zijn adres en voorgevel aan deze centrale groenruimte. Verder is er de ambitie om de vestenstructuur opnieuw als een waterlichaam te herstellen. In deze variant zal dat water zich mee plooiën



Parkeergebouw AZ Sint-Lucas, Gent, Abscis Architecten

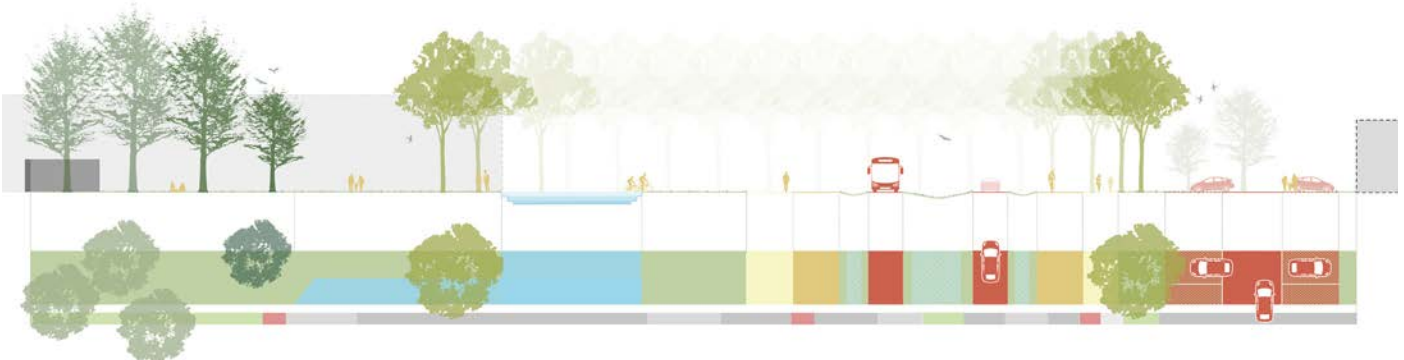
### Parkeergebouw binnen de vesten

Een nieuw parkeergebouw wordt geplaatst binnen de muren van de kloostertuin. Deze kan dienst doen als parking voor de scholencampus, maar door haar ligging vlakbij het centrum is ze ook interessant als randparking van het kernwinkelgebied. Wagens worden zo afgevangen van de ABO-as en de bestaande doorsteek brengt voetgangers tot in het hart van Herentals. De 236 parkeerplaatsen die zich nu op het maaiveld bevinden,

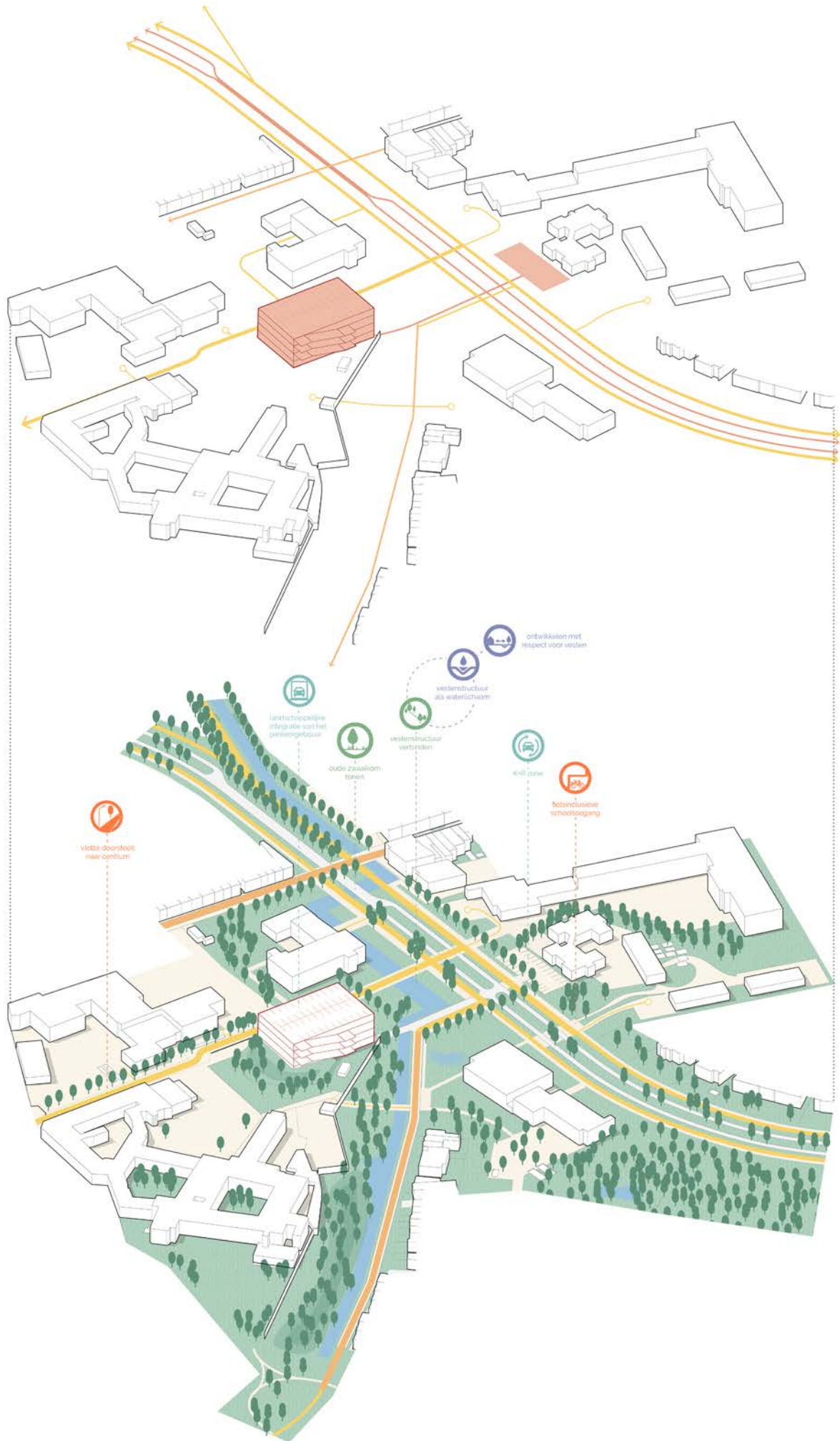


Groene Campus Heyendaal, Gelderland

met de bomenrij van de zwaaiikom, als herinnering aan de Kempische Vaart. De oevers kunnen licht glooien zodat de buffercapaciteit hoger is en er ook een biodiverse waterkant kan ontstaan.







## Strategische clusters

### Straffe doorsteek

De doorsteek tussen de scholen van Wonderwijs krijgt een belangrijke rol. Ze verbindt het centrum met de zwaairom, de scholencampussen en het parkeergebouw. Binnen het ontwerp van de zwaairom trekken we deze doorsteek door tot aan de ingang van de campus GO! Vesten met veilige oversteekplaatsen over de ABO-as.

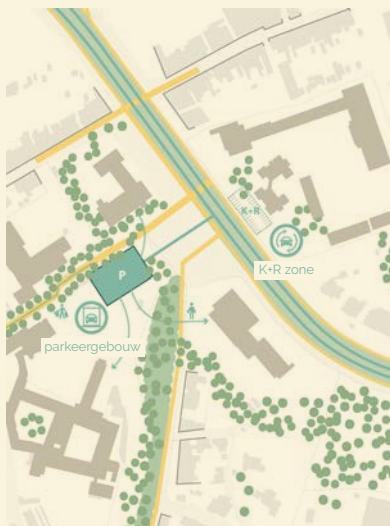


Zaragoza Tramway Boulevard, Aldayjover



South Boulevard, Kopenhagen, SLA

## Sleutelambities



Een parkeergebouw vangt de parkings op die nodig zijn voor de campus en centrumbezoekers



herstellen van de Vesten als een volwaardig waterlichaam



Versterken van de fietsers- en voetgangersdoorsteeken van en naar het centrum



## 5.4.2 Nonnenvest als continuïteit

In dit voorstel nemen we de Nonnenvest als primaire landschapsstructuur. Het doel is om een visuele en fysieke verbinding te creëren tussen de Begijnenvest en de Nonnenvest. De bomerij wordt hersteld op het historische tracé van de vesten en ook hier wordt het waterlichaam doorgetrokken. Deze dwarse lijn structureert de publieke ruimte en bepaalt ook hoe er in de toekomst zal gebouwd worden.



Parkeergebouw CU Saint-Luc, Namen, Modulo Architecten

kunnen parkings op maaiveld binnen de zwaairom gereduceerd worden. In beide varianten transformeert de oude zwaairom in een autoluwe groenruimte in combinatie met een parkeergebouw.



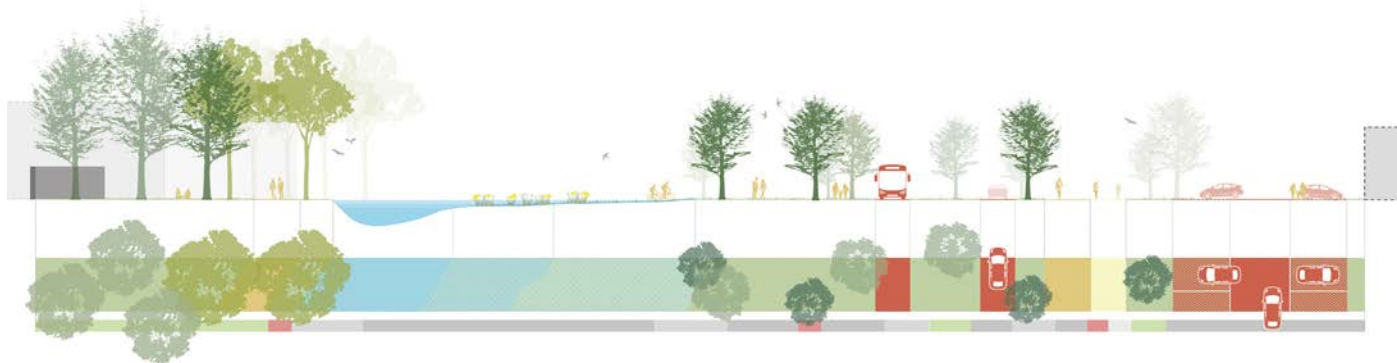
Vauxhall Missing Link, London

### Herontwikkeling van het AC

In dit voorstel wordt het Administratief Centrum herontwikkeld. In plaats van het gebouw te positioneren op de rooilijn van het huidige AC, trekt het nieuwe gebouw zich terug en volgt het de lijn van de vestenstructuur. Het nieuwe AC wordt gecombineerd met een parkeergebouw, voor wagens bereikbaar vanop de ABO-as, voor voetgangers bereikbaar vanop de centrale doorsteek tussen de scholen van het Wonderwijs. Zo

### Herstel van de Vesten

Op historische kaarten is te zien hoe de vestenstructuur dwars over de zwaairom liep. Ter hoogte van de kruising van de ABO-as met de Koppelandstraat en de Sint-Jobstraat stond vroeger de Koepoort als onderdeel van de verdedigingsstructuur van de vestenstad Herentals. We kiezen ervoor om de oude vesten opnieuw herkenbaar te maken met een waterlichaam dat zich via de lokale topografieverschillen een weg baant dwars over de zwaairom. Deze ambities passen ook binnen





## Strategische clusters

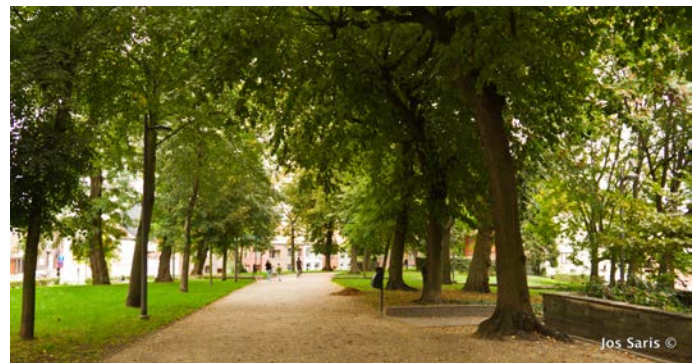
het Europese Interreg-project 'Recapturing Fortress Cities', waar het erfgoed van de vestigingsstad wordt ingeschakeld om andere uitdagingen in relatie met biodiversiteit, hemelwaterproblematiek, toerisme,... mee aan te pakken. De fiets- en voetpaden van de ABO-as plooiën mee met deze dwarse lijn zodat een vlotte connectie wordt gemaakt met de fietsstraat van de Nonnenvest.

### Ruimte voor water

Aan de andere kant van het vestenwater krijgt de oever een grotere breedte. De oude zwaairom, die door haar topografie sterk overstromingsgevoelig is, transformeert zo in een veerkrachtig waterlandschap.



Vesten Lier



Vesten Sint-Truiden

## Sleutelambities



herstellen van de Vesten als een volwaardig waterlichaam



Rekening houden met de historische gelaagdheid van de plek: de vesten en de Kempische Vaart



Verknopen van de Begijnvest en de Nonnenvest



# LABO 4: integraal strategisch kader & strategische clusters

## Reflectie op de volledige ABO-as

De deelnemers uit de drie zoomgebieden van de eerste ronde werden in ronde twee herverdeeld om als groep het geheel van de ABO-as te overschouwen. De opmerkingen van deze overschouwende ronde werden zoveel mogelijk ondergebracht onder de bijhorende ambities.



## De ABO-as en de stad: twee communicerende vaten

Het studieteam heeft op basis van het mobiliteitsonderzoek de keuze gemaakt om de ABO-as niet te knippen omdat er met de bevindingen uit de beschikbare data en onze onderzoeken gegarandeerd vastgesteld kan worden dat de noord-zuidverbinding (historisch centrum) overbelast zou worden. Het merendeel van de deelnemers kan zich echter niet vinden in deze redenering en oppert voor doortastend onderzoek. Zij blijven voorstander van de knip (met desnoods een tweede knip op de Grote Markt en dus een volledige circulatiewijziging door middel van een lobbenstructuur in Herentals) en argumenteren dat de wekelijkse markt vandaag al toont wat de gevolgen van een geknipte ABO-as voor Herentals zijn. Daarnaast moet volgens hen uitgegaan worden van veranderende gewoontes en moet men durven loskomen van de realiteit van vandaag.

De uiteindelijke keuze voor het al dan niet knippen van of de ABO-as, of de marktroute of allebei (met een circulatiewijziging voor heel Herentals) is een discussie die verder gevoerd moet worden binnen het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit.



## ABO als palimpsest en onderdeel van het DNA van Herentals

Niet alleen de vesten vormen een richtinggevend element, maar ook groen is een element dat aansluit bij de (gewenste) identiteit van Herentals.



## Leefbare binnenstad: verkeersveiligheid en actieve modi

Veiligheid en voldoende plaats voor wandelen en fietsen wordt als prioriteit naar voor geschoven door het vierde L-ABO. Dit mag meer naar voren gebracht worden (i.t.t. parkeerplaatsen). Oversteekbaarheid voor jeugd en een minimale bereikbaarheid voor leveringen zijn hierbinnen de belangrijkste aandachtspunten.



## Een beleefbaar en bereikbaar centrum en kernwinkelgebied

Hoewel het plan duidelijke maatregelen voorstelt om stappers, trappers en openbaar vervoer verder te ontwikkelen, vinden deelnemers dat nog meer maatregelen voor het ontmoedigen van autogebruik moeten worden geïntegreerd. Het knippen van de as werd hierboven al besproken, maar ook het aanbodbeleid van parkeren mag worden teruggeschroefd en het doorgaand verkeer door Herentals volledig geweerd. Het gemotoriseerd verkeer dat wel nog wordt toegelaten mag enkel in teken staan van de lokale middenstand en minder voor de grote ketens. Daarnaast wordt levendigheid als een belangrijk aandachtspunt meegegeven. Het aantrekken van functies die ook na 18u. nog beweging genereren is nodig om de verschillende wijken (zeker de stationsbuurt) aangenaam te houden.



## ABO-as als verbindend onderdeel van het groenblauwe netwerk

Naast veiligheid wordt groen als de tweede prioriteit naar voren geschoven. Hierbij stelt men zich vooral de vraag of de ABO-as geen harde grens voor ecologie zal blijven en of de vergroende parkeerplaats wel de kwaliteit zal hebben die het studieteam hen toewijst.





### Een klimaatadaptieve publieke ruimte

De parkverhalen genieten over het algemeen de voorkeur, de focus op water wordt gewaardeerd.



### Verdichten op maat als middel, niet als doel

De as kan een aantrekkelijke woonomgeving worden, mits aanleg van meer groen. Verdichting kan dus enkel als het gebruikt wordt om meer nieuw (!) groen bij te creëren.

### Algemene feedback

In beide rondes van het vierde L-ABO gaf het merendeel van de deelnemers aan dat het ambitieniveau van de voorstellen hoger mocht zijn. De ambities zelf werden in grote mate gevolgd, maar de ruimtelijke vertaling mocht radicaler om echt aan een toekomstbestendig Herentals te kunnen werken. Deelnemers wensten hierbij vooral de ABO-as zelf te knippen, de groenvulling nog verder te versterken en meer parkeerplaatsen te schrappen.

Ondanks de spanning tussen ambities en het draagvlak voor de uiteindelijke uitwerking, werden een aantal denkwijzen van het L-ABO wel sterk gevolgd. Het werken met tijdelijkheid, meer bepaald het stelselmatig verminderen van maaiveldparkeren en het herbestemmen van gebouwen wordt als een sterkte van het project gezien. Het L-ABO toont stappen die nu gezet worden, maar richt de blik op 50 jaar (al mag dit laatste volgens de deelnemers nog sterker en radicaler).

Ook het denken in grondcoalities, blijvende samenwerkingen op siteniveau tussen spelers met een interessante grondpositie, is een sterkte die moet worden voortgezet.

Ten slotte moeten we nadenken hoe we het experiment van samenwerking op de ABO-as tussen handelaren, instituties, stadsdiensten en middenveld kunnen blijven voortzetten. We moeten blijvend vernieuwen om de gestelde ambities nog sterker te kunnen uitwerken. Stemmen gaan op om het L-ABO als discussieplatform/forum verder te zetten, eventueel in samenwerking met een bijhorende kwaliteitskamer of ABO-as-manager.

### Cluster stationsomgeving



### Een timing voor een autoluw station

Onderzoek wees uit dat de meeste mensen vanop fietsbare afstand komen, maar toch naar de auto grijpen. Voldoende aandacht voor fietsveiligheid en het aanbieden van goede fietsenstallingen zijn belangrijke factoren die het fietsen kunnen bevorderen en de modal shift mee van 50/50 naar 70/30 te krijgen. De bouw van een nieuw parkeergebouw naast het station daarentegen, houdt het huidige autogebruik in stand en moedigt het misschien zelfs verder aan. Bovendien moet hiervoor het busstation geherlokaliseerd worden. Het is onduidelijk naar waar dit dan verplaatst zou worden.

### Parkeren op wandelafstand buiten het centrum

Het voorzien van een (flexibel) parkeergebouw aan het station wordt in vraag gesteld. De deelnemers zien meer heil in het voorzien van een randparking op wandelafstand. Ze kijken hiervoor naar de voorgestelde ontwikkelingsvelden voor de ziekenhuissite. Op deze manier kan zowel de nieuwe ontwikkeling als het station worden bediend.

Door ook aan het andere einde van de as een gebundelde parking op wandelafstand te voorzien, wordt het mogelijk gemaakt de as autovrij te maken. Dat zorgt voor minder verkeer in de stad en een autovrij winkelcentrum. Om de handelaars bereikbaar te houden voor laad- en losactiviteiten kunnen gerichte venstertijden ingevoerd worden.

### Transformatie van gebouwen

De herontwikkeling van de gebouwen langs de as moet afgestemd worden op de identiteit van Herentals, een stedelijke boulevard is hier niet aan de orde. Het inplanten van een modulair gebouw in een groene parkomgeving spreekt het meeste aan.

### Groen als identiteitsmaker

Het bestaande westelijk gelegen natuurgebied is een grote troef voor Herentals, die verder moet worden uitgespeeld. De directe nabijheid van het water en groen moet doorgetrokken worden tot op de ABO-as en tot in de stad. Hier liggen de grootste kansen voor ontharding en waterbuffering. Het stelt de stad verder in staat haar identiteit als groene en duurzame stad verder te ontwikkelen door de auto resoluut ondergeschikt te stellen aan groen, wandelen, fietsen en openbaar vervoer

### Parkeren langs de as

Om het autoverkeer te ontmoedigen wordt geopperd het parkeren betalend te maken. De deelnemers zijn voorstander van het gebundeld parkeren langsheen de as. Dit moet echter over de volledige as worden doorgetrokken, met voldoende aandacht voor fietsveiligheid. Het aantal ingetekende parkeerplaatsen ligt echter nog vrij hoog, zijn misleidend ingetekend als deel van de groenstructuur en het haaks parkeren zorgt bovendien voor conflict met de fietsers langsheen de as.

### Levendigheid rond het station

Er wordt aangehaald de scholencluster te verhuizen naar de te transformeren gebouwen in de stationsomgeving, om de levendigheid en sociale veiligheid rond het station te verhogen. Deze verhuisbeweging maakt het mogelijk de huidige locatie van de scholen verder te ontharden en het groen door te trekken tot in de binnenstad.

### **Cluster Begijnhofpark+**



### Fietsers verder van de as

Het loskoppelen van de fietspaden van de ABO-as is een eerste goede stap, maar deze kan nog sterker worden uitgevoerd. Waarom zouden we de fietsers blijven behandelen waarbij de as enkel als een functionele verbinding dient, terwijl we voor fietsers ook een meer

landschappelijke beleving kunnen bieden doorheen de parken? Langs de zuidkant (naast de LIDL-parking) lijkt deze ingreep een uiterst logische keuze, langs de noordkant moet een manier gevonden worden om de topografie te overwinnen.

### Een nieuw parkdeel naast de LIDL

De deelnemers van de Begijnhoftafel zien een grote meerwaarde in het nieuwe parkdeel ten zuiden van de bocht van de Augustijnenlaan (naast de LIDL). Wel moet het statuut van dit park eerlijker beschreven worden, dit wordt een publiek groen deel, gericht op mensen en (fiets)gebruik, de ecologische meerwaarde zal door het snijden van de ABO-as beperkt blijven. We kunnen dus beter spreken over twee aparte parken en het geheel niet verkopen als één park.

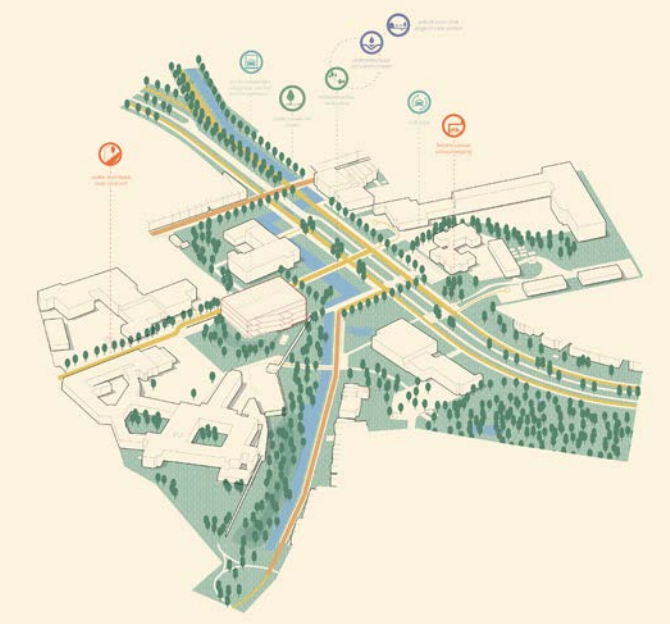
Het uiteenrafelen van de rijstroken van de as, het vergroenen van de tussenbermen met hooggroen, het verminderen van de snelheid en het verlagen van de weg zelf, zijn alle vier maatregelen die de relatie tussen de parken verbetert, maar ze daarom nog niet tot één park maakt.

### Vergroening & maaiveldparkeren

Het clusteren en compacter (!) schikken van parkeerplaatsen op korte termijn langs de ABO-as is een logische stap die door de volledige tafel gevolgd wordt. De praktijk toont ook aan dat de loopafstanden tot aan de handelszaken te overbruggen zijn (hoewel de beleving van deze tussenroutes nog verder uitgewerkt mag worden). De combinatie van groen, markt en doorstroom met parkeren is hiermee echter niet volledig opgelost. Groene parkeerplaatsen bieden niet de kwaliteit van een park en mogen dus ook niet zodanig worden voorgesteld. Het studieteam bekijkt verder hoe de markt rond de ABO-as blijvend kan worden ingepast. Wel een voordeel van geclusterd maaiveldparkeren is de flexibiliteit op 20 jaar. Zodra het kan (bijv. als er een nieuwe ondergrondse parking onder een supermarkt gebouwd wordt) kunnen er stapsgewijs parkeerplaatsen worden weggenomen.

Hiervoor is wel een meer sturend beleid vanuit de stad nodig naar de supermarkten zelf. Ook in de plannen mogen hardere voorwaarden op tafel worden gelegd (zo moet een supermarktparking volgens de deelnemers niet per se langs twee kanten bereikbaar zijn).

## Cluster Nonnenvest



### De juiste dwarsverbindingen met erfgoed als leidraad

De juiste veilige dwarsverbindingen (zeker voor fietsers en voetgangers) leggen voor de scholensite blijft een echte uitdaging. Het visueel maken van de vestenverbinding kan een enorm voordeel zijn voor de oversteekbaarheid. Erfgoed is in deze zoom dus een leidende ambitie. Dit sluit aan bij het lopende Europees project van 'recapture the forestress' dat aandacht moet geven aan de groenverbindingen en erfgoed, maar dus ook aan zachte mobiliteitsverbindingen. Op lange termijn moet dit vestenherstel ook doorlopen richting de Zandpoort & Molenvest.

### Een site vol leven

De herbestemming met bijhorende functies van het Klooster is een apart visietraject. Betaalbaar wonen lijkt hierbij een logisch uitgangspunt naast 24-uren beleving. Ook het Paviljoen Francesco geeft ons gelijkaardige uitdagingen rond gemengde herbestemming.

Deze zoom lijkt nood te hebben aan een gedetailleerd masterplan, dat naast de school ook de ruimtenoden van jeugdwerk en sport integreert. Slimme financiële constructies en gedeelde infrastructuur kunnen hier sleutel en hefboom zijn.

### Landschappelijk maaiveldparkeren

Net als aan de andere tafels lijkt er een voorkeur te zijn voor landschappelijk maaiveldparkeren, en niet direct voor een parkeergebouw, omdat men hiermee meer flexibiliteit behoudt.



**Deze conceptstudie is geen eindpunt. Het is maar een begin van een stedelijke transformatie. Het is in de eerste plaats een visie die grondig afgetoetst is aan de context, de lopende projecten en de verwachtingen van verschillende stakeholders en beleidsmakers. De visie moet immers een hele tijd meegaan en ook over enkele decennia een kader blijven bieden. De uitrol van deze conceptstudie heeft verschillende onderdelen en zal in diverse deelprojecten kunnen gerealiseerd worden. Uit deze studie volgen het beleidsplan Ruimte en Mobiliteit alsook het Masterplan met bijhorende heraanleg van de ABO-as. In deze korte epiloog leggen we enkele accenten.**

## **6.0 Epiloog**

## Epiloog

### Blijvend samenwerken op de ABO-as

Dankzij de L-ABO-conceptstudie werd nogmaals duidelijk dat de transformatie van de ABO-as één van lange adem zal zijn. Dit betekent dat een manier van werken gevonden moet worden om zowel langetermijnambities te combineren met kortetermijnrepen om de stakeholders aan boord te houden en hen doorheen die vele stappen in dezelfde richting te laten kijken. Zodoende is een duidelijke rol voor de stad weggelegd, die los staat van het werken met studies, masterplannen en deelprojecten. De ABO-as heeft nood aan een manager die zijn stakeholders kent, die de werking van de stad begrijpt en die kwaliteit kan bewaken of aanwakkeren. Indien geen geschikte manager gevonden wordt voor dit deelgebied, raden wij als studieteam aan om te werken met een aangestelde kwaliteitskamer, of een andere organisatorische vorm op lange termijn.

De belangrijke rol van deze manager of dit orgaan is om blijvend te vernieuwen en het experiment van samenwerking op de ABO-as voort te zetten. De L-ABO-conceptstudie plaatste zich op het scharnierveld tussen handelaren, instituten, hogere overheden, stadsdiensten, middenveld en bewoners. De eerste contacten zijn gelegd en de deelnemers keken door elkaars bril naar de hele as. Dit is een dynamiek die bewaard moet worden en voor eenieder tot erg vruchtbare oplossingen kan leiden.

### De ABO-as als geheel en in relatie tot het centrum zien

Op bepaalde sites (zoals de scholencluster en clusters van supermarkten) gaan spelers met een grondpositie in kleine groep moeten verderwerken. Dat leidt tot allerlei deelprojecten met gedetailleerde plannings, grondenruil en samenwerkingsverbanden. Dat is prima en vraagt op zich al een goede en actieve begeleiding vanuit de stad.

Als studieteam willen we echter waarschuwen voor een valkuil waarbij er enkel gewerkt wordt op dit siteniveau. We hopen dat we hebben aangetoond wat de meerwaarde is om ook de ABO-as als een geheel te bekijken. De as moet dus zowel in het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit als in het opvolgende masterplan op verschillende schalen bekeken worden: als geheel en als aaneenschakeling van grondcoalities. Deze dubbele aanpak zal bij heel wat stakeholders voor verwarring zorgen. Hier zit een communicatieve uitdaging waarvoor het belangrijk is om op voorhand uit te klaren welke doelstellingen en ambities op welk niveau moeten worden aangepakt.

### De zeven integrale ambities als leidraad

Het integraal ambitiekader benoemt niet alleen de overkoepelende doelen voor de ABO-as, het vormt ook de leidraad doorheen de projecten aan en langs de as. Er kan bij deelprojecten (lees: heraanleg, ontwikkelingen, landschapsonwerp,...) worden gerefereerd naar het kader om er zeker van te zijn dat elke ambitie werd meegenomen. Het ambitieniveau



van elk thema is afhankelijk van de aard van de projecten. Bij een heraanlegproject zal de ambitie voor een klimaatadaptieve publieke ruimte namelijk hoger op de agenda staan dan bij een woonontwikkeling. Daarnaast is het ook interessant om tussen de verschillende ambities meekoppelkansen te vinden. Kan een onthardingsoperatie bijvoorbeeld helpen om de historische gelaagdheid van de plek beter tot zijn recht te laten komen? Of geeft een bepaalde landschapsgelogica structuur aan een woonontwikkeling? Op die manier kunnen deelprojecten op een integrale manier bijdragen aan de visie van de ABO-conceptstudie.

### Hoog mikken

Een conceptstudie is een manier om een denkwijze over een plek of uitdaging te onderzoeken en enkele nieuwe inzichten te ontwikkelen. De vraag naar meekoppelkansen en hogere ambities klinkt ook luid en duidelijk bij de deelnemers van het laatste L-ABO, waar de eindscenario's werden afgetoetst. Wetende dat de uitvoering van dit project nog wel enkele jaren zal duren (zeker als geheel) moeten we dan niet verder durven denken in de modal shift wat de mobiliteit betreft? Horen er daar nog wel zoveel parkeerfaciliteiten bij? Kunnen we de inplanting van het administratief centrum gebruiken om een vernieuwde link tussen stadscentrum en vesten te ontwikkelen? Kunnen we meer water bufferen dan nodig voor het eigen openbaar domein? We merken doorheen de studie dat concrete bezorgdheden van nu de eindvisie wat afzakken. Hoog genoeg mikken blijft de boodschap om ook bij het moeilijke en lange realisatieproces voldoende ambitieus te blijven.

### Aanbevelingen voor de strategische clusters

#### stationsomgeving

Er werden twee basisconcepten voorgesteld voor de strategische cluster van de stationsomgeving: de lineaire variant en de parkvariant. Deze twee varianten verschilden op het vlak van identiteit - meer stedelijk of natuurlijk karakter -, ontwikkelingspotentieel, mobiliteitskeuzes en onthardingsopgave. De parkvariant, als verlening van de Netevallei en continuering van de Kempische Vaart is de meest voor de hand liggende keuze. De uitwerking van het Stationsplein met de brede tunneluitgang levert immers meer ruimtelijke kwaliteit op dan een nieuw gebouw op de contouren van het plein. Dat zou bovendien veiliger zijn voor fietsers door

de scheiding van de verkeersmodi. Het concept van het park van gevel tot gevel als verlenging van de Netevallei en herinnering aan de Kempische Vaart sluit beter aan bij de bovenlokale landschappelijke context dan het creëren van een stedelijke boulevard. Het voorstel tot herbestemming van de FOD-site ligt meer in de lijn van de verwachtingen dan een volledige tabula rasa. Het parkeergebouw vormt de pasmunt binnen deze stedelijke transformatie. Een parkeergebouw aan de andere kant van de sporen (kant van de Netevallei) is een strategische keuze mocht de tunnel in de toekomst voor wagens worden geknipt. De capaciteit van deze parking is dan afhankelijk van de mogelijke verhuis van het ziekenhuis.

In dat opzicht geeft het bestuur dan ook de voorkeur om verder te werken met de parkvariant (variant 2) voor de stationsomgeving. Wat betreft de bouwvolumes is de stad van mening dat het werken met een typologie met sokkels langsheen de as ter hoogte van de stationsomgeving meer flexibiliteit biedt en beter kan inspelen op het creëren van kwaliteitsvolle publieke ruimte. De mate van ontwikkeling, bouwhoogte en bouwvolume kan flexibel aangepast worden op basis van de actuele ruimtebehoeftes inzake wonen, voorzieningen, ... in deze omgeving.

De stad wil samen met de betrokken partners alles in het werk stellen om een ondertunneling ter hoogte van het station te realiseren. Tegelijk zal er nagedacht worden over de realisatie van parkeergebouwen op strategische locaties (bv. stationsomgeving en Nonnenvest) om parkeren nabij de stadskern te faciliteren. Een eventuele uitbreiding van maaiveldparkings ter hoogte van de site Sancta Maria kan eveneens onderzocht worden. Door een duidelijke keuze te maken voor geclusterd parkeren zal er maximaal ingezet kunnen worden op kwalitatieve groene ruimte op de as en veilige infrastructuur voor de zwakke weggebruiker. Naast de ingreep om parkeerplaatsen te clusteren, wenst het stadsbestuur sterk in te zetten op de uitwerking van een flankerend beleid om deze mentaliteitswijziging en de modal shift tot stand te brengen. Dit kan bijvoorbeeld door het maximaal implementeren van een toegankelijk auto-deelsysteem.

#### Begijnhofpark

Voor de site van het Begijnhofpark is er vandaag een momentum. De recente afbraak van enkele gebouwen geeft aan dat diverse grondeigenaars kansen zien tot (her)ontwikkelingen. Maar ook voor de stad ontstaan er hierdoor belangrijke kansen voor herstructurering en het doorzetten van eerste stappen richting een transformatie. Vanuit de stad is het aangewezen om een werkgroep Begijnhofpark + op te zetten en hierin een proactieve rol op te nemen. Omdat de diverse grondposities van de stad zijn en er een relatief overzichtelijke (private) eigendomsstructuur zijn, is het minder complex om een werking rond deze strategische cluster op te starten.

Daarnaast kan het herinrichten van het binnengebied een eerste hefboom zijn voor de transformatie van het segment Augustijnenlaan. Het opstarten van het strategisch project geeft ook

kansen tot quick-wins zoals onthardingspilot, testen van toekomstprofielen, proefproject met gedeeld (parkeer) ruimtegebruik enzovoort.

Binnen het masterplan is het aangewezen om een aanzet te doen tot een dialoog en intensievere werking rond deze strategische cluster. Daarnaast is het belangrijk om binnen het masterplan de oefening van ruimtelijke optimalisering en ontwerp uit te werken.

#### Nonnenvest

Ook voor de Nonnenvest werden twee varianten bedacht die zich elk baseerden op een andere historische landschapsstructuur: de vesten en de Kempische Vaart. In beide varianten werden de parkeerplaatsen voor het Administratief Centrum geclusterd, werd de voetgangersdoorsteek doorheen de scholen van Wonderwijs doorgetrokken tot over de ABO-as en transformeerde de vestenstructuur in een permanent waterlichaam. Deze basiskeuzes worden als aanbeveling meegegeven aan het beleidsplan en het masterplan voor de ABO-as. In verder studiewerk kan worden onderzocht of een parkeergebouw op deze plek echt nodig is, aangezien ze op de lange termijn toch zou verhuizen naar de ring, waardoor extra parkeercapaciteit op deze plek onnodig wordt. Het idee van de centrale doorsteek die meteen ook de hoofdoorsteekplaats over de ABO-as vormt, is een scherpe aanbeveling, gezien ze de plek meteen een stuk beter linkt met de stad en de verkeersveiligheid verhoogt. Op die manier worden de ingangen en adressen van de scholen aan elkaar gelinkt en vormt er zich één 'toegangspoort'. Een gedetailleerd masterplan is nodig om de keuzes i.v.m. erfgoed en landschap beter te staven.

Het bestuur geeft de voorkeur om verder te werken met de variant 2 voor de Nonnenvest en ze zo te zien als de verbinding met de Begijnvest. Deze variant sluit ook het sterkst aan bij de eerdere verhaallijn 'dwarsligger', dat doorheen het participatietraject vele positieve reacties kreeg. In beide situaties wordt er zo maximaal aandacht gegeven aan groene publieke ruimte waar kwalitatieve beleving centraal staat. Daarnaast wil het bestuur maximaal inzetten op het waterverhaal door de ruimte klimaatrobuust en adaptief in te richten. Het stedelijk watersysteem moet getransformeerd worden naar een watersysteem gebaseerd op bronmaatregelen, zoals ontharden, bufferen, hergebruik, infiltreren en in laatste instantie slechts afvoeren. Omwille van het duurzame karakter van de as zal water niet permanent aanwezig zijn op de as in de vorm van een 'kanaal', maar zal er ingezet worden op het ter plaatse houden en infiltreren van hemelwater in het gebied zelf door het voorzien van verschillende wadi's langsheen de as. Het creëren van een parkstructuur op de as stemt overeen met de schaal van Herentals en versterkt zo verder het groene karakter van de stad.

*Hierbij rekening houdend met de opmerkingen en bezorgdheden die vanuit verschillende actoren nog meegegeven zijn in L-ABO 4. Zie hiervoor het verslag van L-ABO 4.*

# De transformatie van de ABO-as start vandaag

Quick-wins (1-2 jaar)





De transformatie van de ABO-as is een ambitieus project en zal van lange duur zijn. Toch is de urgentie om te starten hoog. Op deze kaart zijn er diverse kortetermijnacties benoemd of quick-wins aangegeven. Dit zijn acties die relatief eenvoudig door de stadsdiensten kunnen opgepakt worden om de transformatie in gang te trappen. De quick-wins variëren van ruimtelijke ingrepen, over testopstellingen tot het opstarten van werkgroepen en dialoog.

Het kompas met de verschillende thema's wordt hierbij gebruikt als toetssteen en om de integraliteit van ingrepen te bewaren. Het blijft belangrijk om de verschillende thema's evenwaardig aan bod te laten komen.



