

Agentschap Binnenlands Bestuur

Team Stedenbeleid

**OPROEP 2018
JURY STADSVERNIEUWINGSPROJECTEN
ZITTING 20 EN 22 JUNI 2018**

BEOORDELING VAN DE CONCEPTAANVRAAG

HERENTALS

MASTERPLAN VOOR DE AS AUGUSTIJNENLAAN-BELGIËLAAN-OLYMPIADELAAN

<i>SAMENVATTENDE SCORETABEL</i>	
	<i>BEOORDELING</i>
<i>INZET VAN DE CONCEPTSUBSIDIE</i>	<i>VOLDOET</i>
<i>ONDERZOEKSVRAGEN VAN DE CONCEPT-SUBSIDIE</i>	<i>VOLDOET</i>
<i>REALISEERBAARHEID VAN DE CONCEPT-SUBSIDIE</i>	<i>VOLDOET</i>
<i>ADVIES VAN DE JURY</i>	<i>POSITIEF</i>

1. INZET VAN DE CONCEPTSUBSIDIE

- Diagnose/Visie: Op welke stedelijke problematiek speelt de aanvraag in? Welke visie ontwikkelt de stad omtrent deze problematiek?
- Verwachtingen: Wat verwacht men op korte en langte termijn te kunnen veranderen binnen deze problematiek?
- Vernieuwend karakter: welke wezenlijke vernieuwing acht men daarbij mogelijk?

Beoordeling door de jury: voldoet

Argumentatie:

De as Augustijnenlaan-Belgiëlaan-Olympiadelaan vormt een centrale verbindingssas doorheen Herentals en is een belangrijke drager voor stedelijke functies. Deze oude, gedempte vaart fungeert vandaag als een overgedimensioneerde banale verkeersas, volledig geconcipeerd in functie van de auto. Op diverse plaatsen takken trage verbindingen naar het stadscentrum aan, maar die zitten vaak wat verscholen. Nochtans worden deze intensief gebruikt, niet in het minst omwille van de aanwezigheid van scholen langs de laan.

Deze verbindingssas wordt volgens de jury exemplarisch ingezet om een aantal duurzaamheids- en klimaatgerelateerde uitdagingen integraal in de stad op te nemen: overstroming- en hemelwaterbeheer, groenblauwe dooradering, groene energie (warmtenet), modal shift en mobiliteitsbeleid,... . De conceptsubsidie wil de herontwikkeling van de centrale as aanwenden om de structurele transformatie van de stad te sturen, zowel op het ruime schaalniveau van de stad en haar landschap met de vallei van de Kleine Nete, op het niveau van het stedelijk weefsel als op het niveau van de as zelf. De stad wil hiervoor verschillende partners en initiatieven clusteren en zet daarom uitdrukkelijk in op coproductie.

2. WAT VERWACHT MEN VAN (DE WERKING) VAN DE CONCEPTSUBSIDIE

- Nieuwe aanvragen: Hoe kan de werking van de conceptsubsidie bijdragen tot de hierboven geschetste problematiek? Welke resultaten verwacht men van de conceptsubsidie? Waarom is een conceptsubsidie de aangewezen stap?
- Aanvragen voor lopende projecten: Hoe kan de conceptsubsidie bijdragen tot een relance of een upgrade van het lopende project?

Beoordeling door de jury: voldoet

Argumentatie:

Omwille van de complexiteit van de conceptstudie (de integratie van verschillende thema's op verschillende schaalniveaus, met verschillende partners en uiteenlopende -technische- standpunten) vraagt de stad deskundige begeleiding en inzet van bijkomende expertise. De stad wil een geïntegreerd en gedragen masterplan ontwikkelen. Dit plan dient als basis om als stad de regie te nemen over de gewenste ontwikkeling, de nodige transformaties te initiëren, synergie te vinden met de lopende projecten en gedragenheid te creëren bij de civiele maatschappij. De conceptsubsidie kan een belangrijke katalysator zijn voor de opbouw van draagvlak voor een brede modal shift die noodzakelijk is voor de voorgestelde transformatie van de stad in het algemeen en van deze as in het bijzonder.

Heikel punt in deze modal shift is het te voeren parkeerbeleid. De jury beveelt aan om een integrale visie op parkeren te ontwikkelen en de visie op parkeren langsheen de as in een ruimere context van vernieuwende mobiliteitsconcepten en modal shift te positioneren. De jury stelt voor om deze conceptsubsidie hiervoor

deels aan te wenden en vraagt om de verwachting van de conceptsubsidie in die richting bij te sturen.

3. REALISEERBAARHEID

- Projectomkadering: welke middelen, actoren, afspraken, werkwijzen worden ingezet om tot een succesvolle werking van de conceptsubsiëring te komen?
- Verloop van de conceptstudie: Hoe ziet men het verloop (timing, fazering, werkwijze, communicatie, resultaten) van de conceptsubsiëring?

Beoordeling door de jury: voldoet

Argumentatie:

De studie neemt de as A-B-O als aanleiding om onvermijdelijk uit te monden in een globale stadsvisie. Wat wenselijk en noodzakelijk is voor Herentals. De jury beveelt daarom aan het masterplan voldoende ruim op te zetten.

De jury schat in dat Herentals over voldoende professionele capaciteit beschikt om in het kader van deze subsidie de nodige regierol te nemen. Positief is ook dat de stad bereid is bijkomend te investeren. Gelet op de ambitie van dit project zal dit noodzakelijk zijn. De stad schetst een realistisch verloop van de conceptsubsidie.

Globale Beoordeling:

Naar de mening van de jury voldoet de aanvraag

Argumentatie:

De jury heeft deze conceptsubsidie-aanvraag positief beoordeeld. De jury leest in de aanvraag de wil van de stad om – eindelijk – tot een integrale stadsvisie te komen op het vlak van de genoemde beleidsterreinen: groen, landschap, water, verkeer en parkeren, publieke ruimte, opladen van het stadscentrum.

Eindadvies aan de Vlaamse Regering:

De jury adviseert de conceptsubsidie toe te kennen

Bedrag van de conceptsubsidie: 60.000 euro

Na vergelijking van de complexiteit van de verschillende voorstellen en van hun specifieke verwachtingen ten aanzien van de conceptsubsiëring, meent de jury dat het opportuun is om een gelijk bedrag toe te kennen aan de zes positief geadviseerde aanvragen. Het gaat immers niet om het subsidiëren van concrete projecten (met een heel verschillende omvang en financiering) maar om het subsidiëren van een strategische bijdrage aan een veel ruimere problematiek, als mogelijke voorzet van een te preciseren beleid of te definiëren project. Tegelijk oordeelt de jury dat de complexiteit en het potentieel vernieuwende karakter van alle positief geadviseerde projecten deze gelijke verdeling van de subsidiëring verantwoordt.

Aanbevelingen

Een inhoudelijke en procesmatige verbreding is wenselijk in het kader van deze studie. De jury beveelt aan om het parkeerplan in een ruimere context van vernieuwende mobiliteitsconcepten en modal shift te positioneren en deze conceptsubsidie hiervoor deels aan te wenden.

Herentals wordt doorsneden door grote infrastructuurlijnen die de ontwikkeling van de stad sterk bepalen. De controle over de ontwikkeling van deze lijnen ligt slechts in beperkte mate bij de lokale overheid, terwijl de lokale impact van deze infrastructuurlijnen zeer groot is. De A-B-O as is een belangrijk oefenterrein in

afstemming tussen de grote en de kleine schaal, tussen een veelheid van lokale en bovenlokale actoren. De afstemming met de partner op het vlak van waterbeheer (VMM), groenontwikkeling (ANB), van openbaar vervoer (de Lijn), van nutsvoorzieningen (Fluxis etc.) is cruciaal. De stad kan een belangrijke rol spelen in het coördineren van de inbreng van al deze bovenlokale overheden.