
**1 2023_GECORO_00021 Aanvraag omgevingsvergunning distributiecentrum
Herenthoutseweg**

Beschrijving

Context, relevante voorgeschiedenis en fasen

Op eigen initiatief wenst de GECORO een advies uit te brengen over de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen van een distributiecentrum langs Herenthoutseweg.

Argumentatie

De ingediende dossierstukken worden ter zitting overlopen.

Besluit

De GECORO neemt kennis van de aanvraag van de omgevingsvergunning voor een distributiecentrum langs Herenthoutseweg.

De commissie beoordeelt het project als niet-vergunbaar en adviseert ONGUNSTIG, en dit wegens volgende redenen :

MACRO-schaal

- De Commissie meent dat het project de omgevingscapaciteit overschrijdt. Dit blijkt uit alle uitgangspunten van het project.
- De wegcapaciteit van de Herenthoutseweg is vandaag reeds bereikt, reeds vanaf het kruispunt Veldhoven aan de Ringlaan.
- De Commissie stelt vast dat de actieradius van de MOBER te klein is genomen. De huidige verzadiging wordt niet besproken. Bovendien wordt er weinig of geen rekening mee gehouden bij het berekenen van de cumulatieve effecten van oa. eventuele woonprojecten ter hoogte van de Molekens en Eilandje, sluipverkeer Hannekenshoek, ...). Er is geen wettelijke verplichting om uit te zoomen maar de effecten dienen wel in beeld gebracht te worden. Het is noodzakelijk om de aansluiting met de Ringlaan te behandelen. Het project gaat druk leggen op omliggende straten zoals een verhoogd risico op extra sluipverkeer in Hannekenshoek bij extra verzadiging op de Herenthoutseweg. De beslissing omtrent een filter blijft voorlopig uit.
- Met een ambitie om “het meest duurzame logistieke project van België” zou mobiliteit een kernzaak van het project moeten zijn. Desondanks is er geen ambitie omtrent de beoogde modal split aanwezig, noch voor het personeel noch voor vrachtwagens. Het project is volledig unimodaal bedacht. Alle mogelijkheden van transport over water of spoor worden uitgesloten. De Commissie stelt zich de vraag of de voormalige Henrad-site wel de juiste locatie is voor dit grootschalige distributiecentrum.
- Het aantal parkeerplaatsen voor fietsers is niet conform de beleidsrichtlijnen van de hogere overheid, noch conform deze van de lokale overheid met zicht op een het

vernieuwd mobiliteitsplan van Stad Herentals. De Modal Split als beslist Vlaamse beleid wordt niet gerespecteerd.

MESO-schaal

- Het gebrek aan een aansluiting met de fietssnelweg is meer dan een gemiste kans. Het is een missing link en fnuikt het stimuleren van fietsers. Het opofferen van de bufferzone vermijdt de aanleg van een fietssnelweg in de toekomst. Een verbreding van de E313 met een extra rijstrook wordt ook uitgesloten.
- Het project veroorzaakt voornamelijk mogelijke problemen, maar geen oplossingen. Zo wordt er geen oplossing bedacht voor de talrijke conflictpunten tussen gemotoriseerd (zwaar) verkeer langsheen de projectsite en het trage verkeer. De connectie met de fietsostrade is niet uitgewerkt, station Wolfstee of de buslijn wordt niet of nauwelijks gebruikt, aansluiting Atealaan zorgt voor wachtrij.
- De aansluiting van het zware vrachtverkeer op de Diamantstraat genereert een nieuw conflict punt en een zeer onveilige situatie aan onderkant van de brug over de snelweg. Dit is vandaag reeds een gevaarlijk punt voor het in en uitrijden van vrachtwagens. Ook de rotonde met de Toekomstlaan is vandaag reeds conflictpunt tussen hard en zacht verkeer.
- Het overgedimensioneerde kruispunt op hoek Atealaan en Diamantstraat is een aanleiding om de hoek af te snijden en een gevaar op dode hoekongevallen. Dit zal nog vergroot worden met meer intensief vrachtverkeer.
- Er worden geen maatregelen benoemd omtrent al deze conflictpunten. Het project genereert diverse lasten op het publieke domein zonder dat hieromtrent oplossingen worden geformuleerd.
- De toegankelijkheid van de site voor fietsers (gevaarlijke oversteek en toegang via poort) werkt eerder drempelverhogend dan -verlagend. De zichtbaarheid komende van de parking richting Herenthoutseweg is ronduit gevaarlijk. Het concept vertrekt vanuit vrachtwagens en auto's, met een grote parking voor de deur en laad- en loskades langs beide zijden. Hierdoor wordt de site als een vijandige omgeving voor andere gebruikers.
- De commissie suggereert om op vlak van mobiliteit het project en haar omgeving volledig te herdenken en suggereert alvast volgende oplossingen om te komen tot een duurzame site op vlak van mobiliteit:
 - Fietsers en voetgangers: veilige en conflictvrije aansluiting tot de site voor fietsers en voetgangers: aanleg vrijliggende fietspaden rondom de site met stuk dubbelrichting ter hoogte van de Herenthoutseweg, conflictpunten veilig inrichten (signalisatie, verlichting,...), veilige aansluiting op fietsostrade als uitgangspunt, modal split 50-50 nastreven, voldoende fietsenstallingen, lockers, stopcontacten,...
 - Openbaar vervoer: activatie station Wolfstee door middel van deelfietsensysteem
 - Gemotoriseerd verkeer: nastreven multimodaal vrachtverkeer, monitoring maximaal aantal vrachtwagens, flankerende maatregelen sluipverkeer (Veldhoven – Heuvelstraat), heraanleg verzadigde kruispunten, parking vrachtwagens aan de achterzijde van het gebouw ifv minder overlast

MICRO-schaal

- Bebouwings- en verhardingsgraad:

- De commissie stelt vast dat qua footprint en verharding: bijna het volledig terrein is bebouwd of verhard. Zelfs de 30-meterzone langs de autostrade wordt gebruikt door de rondrit en loskades. Dit is niet verantwoordbaar en vormt een precedent voor toekomstige vergunningsaanvragen.
- De verhouding tussen het aantal vrachtwagens en loskades is zeer groot, wat vermoedelijk vertrekt vanuit een logica vanuit bedrijfsrendement, niet vanuit een logica van ruimtelijk rendement.
- De aanvrager probeert een vast en maximaal programma te projecteren op een site die uniek is, zowel qua vorm als qua ligging aan de rand van het industrieterrein. Er wordt niet vanuit de bestaande context gewerkt en alle omgevingsfactoren worden genegeerd of geminimaliseerd. Als onderbouwing wordt verwezen naar het project van Intervest, maar dit is een ander project: in het centrum van het industriegebied met een rechthoekige vorm.
- De commissie vraagt dan ook het project te herdenken en het programma te schrijven op basis van de plek en niet omgekeerd.
- Groen
 - Aan de andere zijde van het spectrum staat het nijpend gebrek aan groen op de site. Enkel restruimte wordt groen ingericht, buffercapaciteit voor water wordt gezocht binnen diezelfde restruimtes.
 - Zoals reeds aangehaald wordt de buffer ten aanzien van de autostrade niet ingegroend maar ingepalmd, het bestaande bosje als bestaande kwaliteit op de site wordt geveld en langs de Herenthoutseweg wordt een 'buffer' gecreëerd door middel van een groene muur van 4 meter hoog en dit over een lengte van 300 meter. De buffering heeft geen ruimtelijke kwaliteit, integendeel, er wordt een gesloten omgeving gecreëerd die zich volledig afkeert van haar omgeving. De geluidsmuur is een metafoor voor de ruimtelijke gulzigheid van het project en de focus op het realiseren van het maximaal aantal vierkante meters in plaats van een ruimtelijk kwalitatief project.
 - De commissie vraagt ook hier het concept te herdenken aan de hand van een landschappelijk ontwerp, waarbij behoud en versterking van bestaande kwaliteiten en natuurlijke buffering (bijvoorbeeld door een groene talud) het uitgangspunt zijn. Dit zal onherroepelijk een impact hebben op de verhardingsgraad.
 - De Commissie stelt zich uitdrukkelijk de vraag waarom de parking voor de vrachtwagens niet aan de zijde van het industrieterrein is voorzien, tussen 2 bedrijven. Hierdoor zou de parking veel minder zichtbaar zijn en zou er minder geluidsoverlast gegenereerd worden. Het gebouw zou als buffer kunnen dienen richting de Herenthoutseweg. Een open ruimte voor het personeel zou kunnen voorzien worden georiënteerd op het zuiden. Dit vermijdt ook dat de vrachtwagens volledig rond het gebouw moeten rijden wat voor een inefficiënte circulatie zorgt.
- Gebouw en volumetrie:
 - Er wordt gekozen voor een klassiek profiel voor een logistiek bedrijf, ook hier wordt geen meerwaarde gezocht. Een grote quasi vierkante hal met rondom loskades en aan de voorzijde en kantoorgebouw zijn de weinig ambitieuze uitgangspunten voor het ontwerp.

- Bovendien is het volume zeer groot, met een dakrand van 20,5m, 22 meter tav maaiveld Herenthoutseweg . Ter vergelijking: Intervest is 14 meter hoog. De extra hoogte wordt niet gecompenseerd door een kleinere footprint en meer onverharde ruimte, integendeel.
- De commissie vindt dat ook hier best een meer hoogwaardig ontwerp mag worden gemaakt, waarbij wordt best een limiet gesteld aan de hoogte en wordt gewerkt aan de configuratie en beeldkwaliteit van de site in zijn geheel en het gebouw in het bijzonder. Dit met als uiteindelijke doel deze unieke plek in Herentals een gepaste invulling te geven met het oog op de toekomst.

Conclusie :

- De context van het project kent specifieke omgevingsfactoren die de uitgangspunten moeten vormen van het ruimtelijke concept. Het maximaliseren van de oppervlakte ondermijnt de ruimtelijke kwaliteit van een naar eigen zeggen ambitieus distributiecentrum. Er blijft geen ruimte over voor kwalitatieve open ruimte, naast het gebouw is al de rest parking. De Commissie geeft de suggesties om minstens het autoparkeren inpandig te voorzien, dus onder, in of bovenop het toekomstige gebouw. Hierdoor kan een substantiële winst geboekt worden qua ruimtebeslag op de site.
- Alle omgevingsfactoren worden genegeerd. Het geluidsscherm is een metafoor voor een project dat zich niets aantrekt van zijn burens en omgeving.
- De bufferzone langs de E313 innemen op de plaats waar een fietssnelweg zou moeten komen is onaanvaardbaar.
- Het project genereert lasten op het publieke domein. Het heffen van een stedelijke ontwikkelingskost is ook nodig bij een aangepast project op deze locatie.
- De vraag stelt zich of het project de druppel te veel is voor zijn omgeving. Kan de omgeving dergelijk project wel aan? De Commissie is erg sceptisch omtrent de gehanteerde cijfers in de MOBER. Er is minstens een monitoring nodig van het toekomstige extra verkeer. Er dient aan maximum aantal vrachtwagens opgelegd worden en een telsysteem om dit te kunnen monitoren.
- Het project dient bijgestuurd te worden en flankerende maatregelen moeten benoemd worden.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens de GECORO

