

# Workshop revitalisering Herentalse bedrijvigheid

## 30-03-2015

### Tafel 1 en 4 – richtlijnen perceelinrichting

#### Algemeen

- Goed initiatief en positieve appreciatie over de visievorming en het betrekken van eigenaars bij deze revitalisering.
- over het algemeen kan men zich volledig vinden in de ruimtelijke richtlijnen en de noodzaak om de zaken aan te pakken op de zone, mits diverse aandachtspunten.
- Niet al de principes die voorgesteld worden voor de inrichting van de bedrijfspercelen zijn zonder meer toepasbaar op bestaande percelen. Het lijkt zinvol om in de richtlijnen een onderscheid te maken voor bestaande bebouwde bedrijfspercelen en nieuwe ontwikkelingen.

#### Aandachtspunten

##### Groenbuffer

Het opheffen van de interne groenbuffers wordt positief onthaald. Er werd wel de vraag gesteld op welke gronden de globale groenbuffers gerealiseerd zullen worden en door wie deze aangelegd en bekostigd zullen worden.

##### Bouwhoogte

In de stedenbouwkundige richtlijnen wordt de bouwhoogte niet meer zo sterk begrensd als in de oude voorschriften voor het bedrijventerrein. Zo wordt eerder de nadruk gelegd op een minimum bouwhoogte in plaats van op een maximumhoogte.

Een van de deelnemers gaf aan dat het toch zinvol kan zijn om met een maximumhoogte te werken. Op deze manier kan men ervoor zorgen dat er (bestaande) gebouwen in het bedrijventerrein als ruimtelijke accenten fungeren. Daarnaast is het ook van belang om visuele hinder en schaduwhinder naar te bestendigen woningen te vermijden.

##### (Brand)veiligheid

- Brandveiligheid: rekening houden met optimale inplanting van units. Stel 4 units haaks op de perceelsgrens, wat dan met de branddeuren? Mogen deze op de perceelsgrens uitkomen of dient er dan toch een afstand bewaard te blijven. Oplossing is wellicht een andere inrichting/opstelling van de units.
- Veiligheid: voor veel bedrijven is de omheining een eerste hindernis die overwonnen moet worden. Dat neemt niet weg dat men de voordelen van de semi-publieke voortuinstrook ziet (parkeerplaatsen, aantrekkelijker zicht, geen vrachtwagens meer in de bermen, enz).
- Er zijn geen bezwaren tegen een collectieve brandweg als hierdoor de mogelijkheden voor bebouwing vergroot worden. Iemand merkt op dat het in functie van zuinig

ruimtegebruik interessant kan zijn om de jaagpaden langs het kanaal als brandweg in te schakelen. Op deze manier is er op de bedrijfspercelen nog meer bruikbare ruimte.

### Waterhuishouding

Men heeft er geen probleem mee om diverse maatregelen te treffen m.b.t. waterhuishouding, maar men stelt wel een aantal vragen naar doeltreffendheid van deze maatregelen:

- Zorgen groendaken wel effectief voor een vertraagde afvoer?
- Wat met bufferzones op eigen terrein als het grondwater altijd heel hoog staat?
- Groene parkings of andere open/groene structuren raken na 2 jaar verzadigd, waardoor er geen buffering meer is?
- Hergebruik binnen bedrijven is maar heel beperkt.

In de richtlijnen moeten mogelijkheden voor collectieve regenwateropvang en –buffering worden ingebouwd. Vaak kan men op deze manier tot efficiëntere oplossingen komen dan bij individuele maatregelen op het bedrijfsperceel. Er wordt in dit kader ook aangehaald dat collectieve bufferbekkens van waarde kunnen zijn voor bedrijven met een grote waterafname of ingeschakeld kunnen worden als blusvijvers voor het bedrijventerrein.

### Bouwen op perceelsgrens

- Brandmuur op de perceelsgrens: quid visuele hinder voor buurman als deze ramen in zijn zijmuur heeft.
- Effect hoge brandmuur op perceelsgrens op zonnepanelen bij buurman met een lager dak (schaduwvorming).

### Voortuinstrook

Het merendeel van de deelnemers kan zich principieel vinden in het principe van de voortuinzone met gedeelde parkeervoorzieningen. Niettemin is er de vrees dat er hierdoor mogelijk geschillen (wat met shade) kunnen ontstaan tussen aanpalende bedrijven.

Ook wordt er aangegeven dat het niet wenselijk is dat de parkeerplaatsen ook door omliggende bedrijven (bijv. aan de overzijde van de straat) gebruikt kunnen worden. Het delen van de parkeerplaatsen is louter iets tussen burens. Een andere term dan ‘semi-publiek’ zou in dit kader misschien al voor minder verwarring kunnen zorgen.

### Woningen in de bedrijvenzone

Het merendeel van de deelnemers gaat akkoord met de visie op aanwezige woonhuizen die niet tot de behouden woonclusters behoren. Men is van mening dat deze best op termijn verdwijnen, maar wensen ook dat de rechten van de eigenaars niet geschonden worden op vlak van rechtszekerheid, waardebepaling, enz.

### Bedrijventerreinmanagement (BTM)

Revitalisering zal enkel effectief werken indien bedrijven bereid zijn om collectief te denken en vanuit een goed nabuurschap. BTM kan hiervoor een instrument zijn en wordt ook door bedrijven bevestigd dat:

- een managementstructuur van groot belang is
- de stad als bemiddelaar moet optreden om de visie na te streven
- dat BTM een instrument kan zijn om op het terrein aan kwaliteitscontrole te doen, aanspreekpunt te zijn, om collectieve initiatieven op te starten, enz.
- een uniform straatbeeld (handhaving) van belang is, met eventueel gemeenschappelijk onderhoud van de groenzones
- het van belang is om een kwalitatief openbaar domein door te trekken naar de private percelen en vice versa. Het moet een 'en-en' verhaal zijn.

## Tafel 2 – Zoneringsplan + groen- en waterbuffering

- Kort elke tafel eerst duiden
- In verslag kleine visualisatie van het beeldmateriaal dat op dat moment op tafel lag

### Aandachtspunten zonering

1. Wat met individuele woningen die niet binnen toekomstige woonstraten/woonclusters liggen?

*Antwoord: basisrechten zonevreemde woningen (meer info: Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening)*

2. Grens Eilandje wonen/handel van waar komt schuine lijn? Kan niet volledig rood worden ingekleurd, zodat ook wonen op termijn mogelijk wordt in bijvoorbeeld de gebouwen van Helsen? Anders komt er een spanningslijn tussen wonen en handel.

*Antwoord: bemerking zal mee in overweging genomen worden, rekening houdend met rechten van huidige winkel en met de nabijheid van een hoogspanningsleiding.*

3. Ook woonclusters die rood worden ingekleurd, kan dit niet structureel / ruimtelijk ingebed worden? Dus meer aandacht geven voor woonkwaliteit en vermijden dat zij extra hinder krijgen door nieuwe bedrijven? Op die manier krijg je meer leefkwaliteit in deze zones.

*Antwoord: dit gebeurt reeds voor een deel door waar mogelijk vrachtverkeer te ontmoedigen in zulke straten. Deze bemerking zal ook verder mee in overweging genomen worden.*

4. Er worden nu KMO-units langs het lineair stadspark voorzien, is het niet beter om dit in een ruimer kader te bekijken? Als links tussen de stadskern en de jachthaven is dit toeristisch interessant, in dat opzicht kan wonen langs dit park meer kwaliteit bieden. KMO en toerisme zijn vaak tegenpolen. Ook vrachtverkeer is langs het park niet evident.

*Antwoord: deze bemerking zal mee in overweging genomen worden. In het masterplan zal u merken dat er reeds naar een overgangsvorm gezocht, een soort kleinschalige stedelijke bedrijvigheid in combinatie met wonen (ateliers, ...).*

5. Er wordt gevraagd om niet alles te strikt vast te leggen bij de woningen (gabariet, ...), maar enkel bijvoorbeeld een maximaal volume voor te stellen, zodat hier binnen nog een vrijheid kan verkregen worden van typologie, of gabariet. Trends (isolatie, ...), behoeften, wijzigen immers doorheen de jaren.

*Antwoord: zal bij verdere uitwerking bekeken worden. Bepaalde trends / bouwprincipes wijzigen, maar dit is niet het enigste uitgangspunt voor de keuze van een typologie. Zo zal de identiteit ook bijvoorbeeld een bepalende factor kunnen zijn.*

6. Kunnen woningen in clusters nu al verbouwd worden?

*Antwoord: ja, indien ze (geacht) vergund zijn en conform de basisrechten van zonevreemde gebouwen. Als dit niet mogelijk is, dan biedt enkel de komst van een herbestemming een uitkomst. Voor KMO-bedrijven kunnen over het algemeen wel de nieuwe inrichtingsprincipes toepassen, weliswaar met respect voor bemerkingen van brandweer, ...*

7. Kunnen de verspreide woningen verdwijnen?

*Antwoord: deze woningen blijven in kmo-zone liggen en hebben hun basisrechten. Omwille van de ligging in KMO gebied kunnen deze ook ingezet worden in functie van bedrijvigheid. Als bijvoorbeeld een bedrijf een aanpalende woning koopt en deze grond wil gebruiken voor uitbreiding, dan zou dit in principe kunnen. Het is niet de intentie om de verspreide zonevreemde woningen bewust weg te halen.*

8. Kan langs Aarschotseweg, het grootschalige handelslint doorgetrokken worden? Ook over woningen heen? Indien een eigenaar van een perceel dan deze woning(en) koopt, kan hier een uitbreiding van het aanpalende bedrijf worden voorzien.

*Antwoord: deze bemerking zal meegenomen worden in overwegingen.*

9. Worden watergebonden of kadegebonden bedrijven verplicht?

*Antwoord: de huidige bedrijven zullen niet plots een verplichting voorgelegd krijgen. De bedoeling is wel om dit maximaal te stimuleren en in geval van nieuwbouw / nieuw bedrijf een systeem te bedenken om voorrang te geven aan watergebonden bedrijven. Als er geen vraag blijkt op de markt op dat moment is het niet de bedoeling om leegstand te creëren door een te strikte wetgeving.*

10. Zijn afbakeningen van zones voor kadegebonden activiteiten harde lijnen?

*Antwoord: deze zijn momenteel indicatief. Bij de opmaak van een RUP zal dit geconcretiseerd moeten worden.*

11. Kan kade ook langs Kempisch kanaal?

*Antwoord: ja, dit zal ook mogelijk zijn. Het betreft wel schepen van een andere omvang en waar mogelijk moet misschien ook overwogen worden of er ruimte is voor gemeenschappelijke kades. Het verschil met het Albertkanaal bestaat er in dat hier getracht wordt om het gebruik maximaal te stimuleren.*

12. Kan een samenwerking met een bedrijf langs het kanaal ten voordele van een ander bedrijf dat hier niet langs ligt?

*Antwoord: indien onderling overeen gekomen kan worden is dit zelfs wenselijk. Als er heel veel vraag is dan zouden gemeenschappelijke kades evenzeer hiervoor ingezet worden.*

13. Wie betaalt de kosten van een kade of dergelijke?

*Antwoord: in principe de eigenaar van het betrokken terrein, maar nv De Scheepvaart voorziet een subsidie om dit te stimuleren.*

14. Kan bedrijf in kleinhandelslint ook KMO blijven of worden?

*Antwoord: ja, de stad heeft aan de provincie gesuggereerd om op deze locaties te gaan voor een gemengd gebruik, zowel grootschalige detailhandel als bedrijvigheid. De provincie maakt voor deze linten een ruimtelijk uitvoeringsplan op.*

15. KMO vlak bij de kern, zoals nu is zeer interessant, mensen kunnen met de fiets komen. Toch vormen de ringlaan en het kanaal een harde grens. Hier dient een meer interessante sfeer gecreëerd te worden en linken gelegd worden.

*Antwoord: er zal inderdaad op termijn nagedacht moeten worden waar de kern en het KMO-gebied voor zwakke weggebruikers beter in relatie met elkaar kan gebracht worden. Dit kunnen kostelijke ingrepen zijn en dan zal het rendement van de ingreep ook moeten afgewogen worden.*

16. Hoe kan men de planologische ruil rijmen met de toekomstvisie om in deze omgeving, naast de bedrijvigheid ook nog activiteiten van de Scouts mogelijk te maken?

*Antwoord: nieuwe bedrijvigheid voorzien we liefst op locaties waar de impact op bestaande natuur beperkter is. De uitbreidingszone voor bedrijvigheid lijkt best ineens gecombineerd te worden met de huisvesting van een jeugdvereniging. Er is dan ineens ook een goede ontsluiting voor deze jeugdinfrastructuur. Zij zitten daarmee aan de rand van een stadsrandbos dat voor de rest gevrijwaard blijft van infrastructuur. De planologische ruil is een manier om bestaande bossen die in kmo-gebied liggen te vrijwaren. Dit is nog geen beleidskeuze, dit is een idee uit het masterplan dat aangeeft dat we bij het herbestemmen ook oog moeten hebben voor bestaande kwaliteiten, ook al liggen ze in een bestemming die ontwikkeling mogelijk maakt.*

17. Wat gaat de stad binnen dit gebied zelf doen?

*Antwoord: de stad zal het openbaar domein onderzoeken, kijken waar de noden liggen op vlak van infrastructuur (verbeteren, verbreden, ...). De stad zal dan onderzoeken hoeveel het kost voor alles uit te voeren, hoeveel het kost om enkel de belangrijkste zaken uit te voeren. Welke subsidies staan hier dan ook tegenover, want de stad haar budget is natuurlijk ook niet ongelimiteerd. Hiervoor zal overleg met het Agentschap Ondernemen belangrijk zijn.*

*De scheepvaart en IOK zijn op zich ook interessante partners in het gebied om dingen te faciliteren (ontwikkeling, aanleg kades, bedrijventerreinmanagement, ...).*

#### **Aandachtspunten groen- en waterbuffering:**

1. Noordervaart: groene zone achter woonzone, wat komt er op percelen die doorgesneden worden?

*Antwoord: deze groene buffer is indicatief en geeft vooral het signaal dat bij ontwikkeling hier ruimte zal nodig zijn voor een bufferzone, dit om een overgang te creëren tussen een woonstraat en nieuwe bedrijvigheid.*

2. Wat is de bedoeling van de St.-Jansloop?

*Antwoord: het is de bedoeling dat deze behouden blijft en geïntegreerd in het geheel.*

3. Is omlegging van waterloop in functie van samenvoeging van 2 percelen (1 aan elke zijde van St.-Jansloop) mogelijk?

*Antwoord: ja, indien het technische mogelijk is om de St.-Jansloop om te leiden rond deze percelen in functie van duurzaam ruimtegebruik. De opvang- en infiltratiecapaciteit mag echter niet dalen.*

4. Langs het Albertkanaal is de buffer niet overal doorgetrokken. Waarom niet?

*Antwoord: de onderbrekingen zijn indicatief en suggereren reeds de water- of kadegebonden activiteiten. Indien men van deze mogelijkheid gebruik maakt, is het doortrekken van de buffer niet logisch op die locatie.*

5. De buffers die er aangeduid worden, zijn die er nu?

*Antwoord: neen, niet overal. Momenteel moet men op elk terrein bufferen, dit wenst de stad te wijzigen om meer bouwmogelijkheden te bieden aan bedrijven, door groen te voorzien rondom het KMO terrein, langs woonclusters en langs de waterloop. Bij wijzigingen op deze percelen zal hier ruimte voor gevraagd worden als deze nu bijvoorbeeld niet reeds bestaan en/of op het openbaar domein gelegen zijn.*

6. Komt de straat er die evenwijdig met Noordervaart wordt voorzien? Op het perceel nabij ringlaan zal 1 perceel dan zodanig verdeeld worden dat de bedrijfshal en de bedrijfswoning gescheiden worden.

*Antwoord: het masterplan suggereert nieuwe principes en oplossingen. Alternatieve voorstellen in de geest van het masterplan zijn welkom en bespreekbaar. De stad geeft momenteel een suggestie hoe de woonstraat meer kwaliteit zou kunnen krijgen en tegelijkertijd hoe er de mogelijkheid ontstaat om een aantal kmo-terreinen te ontsluiten. Deze zijn immers pas ontwikkelbaar indien ze voldoende worden ontsloten worden.*

7. Kan in plaats van nieuwe weg parallel met woningen te Noordervaart, het binnengebied niet ontsloten worden via Brigandsstraat?

*Antwoord: deze vraag zal tijdens het proces voorgelegd worden aan nv De Scheepvaart, er zou in dat scenario immers gebruik gemaakt moeten worden van de jaagpaden e.d.*

8. Er wordt gevraagd om in de straten en waterloop, geen grote bomen te planten, die het wegverkeer hinderen. Ook vraagt men om het bedrijf, de reclame en de aanduidingen voor chauffeurs (burelen-magazijn) duidelijk zichtbaar in het straatbeeld te houden en niet te verstoppert achter groenaanplantingen.

*Antwoord: deze bemerking zal mee in overweging genomen worden. Het is sowieso de bedoeling dat bedrijven veilige ontsluitingen hebben en zichtbaar mogen zijn in het straatbeeld om zich kenbaar te maken.*

## Tafel 3 – Mobiliteit

### Nieuwe weg ter hoogte Noordervaart

Het ontlasten van het gedeelte woonstraat Noordervaart voor vrachtverkeer wordt positief onthaald echter worden er vragen gesteld bij de aanleg van de nieuwe weg, indicatief aangeduid als suggestie vanuit het masterplan. De nieuwe weg zou, ten aanzien van de woningen (private tuinen) en de aanwezige bedrijfsgebouwen (recente investeringen), eerder een minwaarde dan een meerwaarde opleveren.

#### *Suggestie deelnemers:*

*Ontsluiting via de Brigandstraat met een nieuwe wegenis langs het kanaal om zo aan te sluiten met de Noordervaart. Een aanvullende ontsluiting via het lineair stadspark tussen de noordervaart, langs jachthavensite, en de rotonde Augustijnenlaan.*

### Ontsluiting voor vrachtverkeer

De wegen en kruisingen, zelfs de vernieuwde aansluitingen met Aarschotseweg, zijn niet tot onvoldoende uitgerust/ingericht voor vrachtverkeer. Veel bochtstralen zijn te klein (ter hoogte Van Looy) en in bepaalde straten (Vennen) zijn er obstakels (bloembakken, boordstenen) die een vlotte ontsluiting bemoeilijken.

Het principe van rechts in/rechtsuit aan de Herenthoutseweg wordt beschouwd als een goede oplossing waarbij de omrijfactor voor vrachtverkeer aanvaardbaar is. Echter voor diegene die in de Hannekenshoek woont is de omrijfactor naar de bvb de Molenkens te groot. Ook voor de autogerichte handel kan dit principe nefast zijn, een zichtlocatie wordt dan onvoldoende bereikbaar.

Tevens wordt de Hannekenshoek vaak als sluikroute gebruikt om de Ringlaan te vermijden, het principe van rechtsin/rechtsuit kan dit (deels) oplossen. Dit doorgaand ongewenst verkeer zorgt voor te hoge snelheid waardoor ook de bocht ten westen van Cnodder als verkeersonveilig wordt bestempeld.

#### *Suggestie deelnemers:*

*Om zoekverkeer te vermijden is het wenselijk navigatiesystemen (GPS) af te stemmen op aangepaste verkeerssituaties.*

*Als alternatief voor rechtsin/rechtsuit aan de Herenthoutseweg kan er, bij de heraanleg van het brughoofd (verhoging brug door nv de scheepvaart), worden nagedacht over een doorgang onder brug om zo een aansluiting te maken met de Hannekenshoek.*

### Fietsverkeer

In de Hannekenshoek is vrij veel fietsverkeer (schoolgaand) dat gemengd wordt met vrachtverkeer waardoor er onveilige conflictsituaties ontstaan.

#### *Suggestie deelnemers:*

*I.p.v. gemengd verkeer het fietsverkeer verplaatsen naar de noordelijke kade van het kanaal Bocholt/Herentals. Om kadegebondenheid alle kansen te geven kan er bij de inrichting van een kade een plaatselijke fietsomleiding voorzien worden of een andere meer gerichte oplossing.*