



STAD AALST

APRIL 2021

**VOORTRAJECT HERINRICHTING
ZUID II & III
HERINRICHTINGSNOTA**





Stad Aalst



Met steun van:



**AGENTSCHAP
INNOVEREN &
ONDERNEMEN**



DOSSIERSAMENSTELLING

Herinrichtingsnota
Bedrijventerreinpaspoort

VERSIES

1.0 18/04/2021

OPDRACHTGEVER

Stad Aalst
Contactpersoon: Sabine Smet
Sponsor: Michael Smekens
Werf 9
9300 AALST
Tel: 053/77 93 00
sabine.smet@aalst.be

OPDRACHTHOUDER

SOLVA
Projectleider: Pieter Kindermans
Projectteam: Ilse Claes, Alexander De Wit, Ewout
Depauw, Yiqiao Wang
Gentsesteenweg 1B
9520 SINT-LIEVENS-HOUTEM
Tel: 053/64 65 20
pieter.kindermans@so-lva.be

SUBSIDIËRENDE OVERHEID

Vlaams Agentschap Innoveren & Ondernemen
Contactpersoon: Koen Vermoesen
Koning Albert II-laan 35 bus 12
1030 BRUSSEL
Tel.: 0800/20.555
ruimtelijke.economie@vlaanderen.be

IN SAMENWERKING MET

Bedrijvenvereniging Aalst Zuid VZW
Contactpersoon: Wim Janssens
Industrielaan 4
9320 EREMBODEGEM
Tel.: 053/85.35.48
info@aalstzuid.be

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	1
1.1	KADER VAN DE OPDRACHT.....	1
1.2	PROCESSTRUCTUUR.....	3
1.3	LEESWIJZER.....	4
2	SAMENVATTING INVENTARISATIE.....	5
2.1	SITUERING VAN HET PROJECTGEBIED.....	6
2.2	CONCLUSIES INVENTARISATIENOTA.....	7
2.3	STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN	21
3	PARTICIPATIE.....	22
3.1	TIJDENS DE INVENTARISATIEFASE	22
3.2	TIJDENS DE ONTWERPFASE.....	23
4	HERINRICHTINGSCONCEPTEN	28
4.1	DUBBELE AS ALS DRAGER	29
4.2	POORTEN	53
4.3	CLUSTERS	75
4.4	METABOLISCH BEDRIJVENTERREIN	103
5	STEDENBOUWKUNDIG KADER	119
5.1	HUIDIG STEDENBOUWKUNDIG KADER	119
5.2	TOEKOMSTIG STEDENBOUWKUNDIG KADER.....	122
5.3	PLANOLOGISCHE EVALUATIE.....	135
6	HERINRICHTINGSTRAJECT	137
6.1	PLANNINGSHORIZONT	137
7	BIJLAGEN	138
7.1	BIJLAGE 1 - BEDRIJVENTERREINPASPOORT	138
7.2	BIJLAGE 2 - TABEL MAATREGELLEN METABOLISCH BT	138
7.3	BIJLAGE 3 - RENDER HERINRICHTING	138

LIJST VAN AFBEELDINGEN

Afbeelding 1	Situering projectgebied.....	6
Afbeelding 2	Ferrariskaart.....	7
Afbeelding 3	Orthofoto 1971.....	8
Afbeelding 4	Krantenknipsels opening Zuid III & WEBA.....	9
Afbeelding 5	Orthofoto 1990.....	10
Afbeelding 6	Hoogtekaart.....	11
Afbeelding 7	Voorzieningenkaart.....	12
Afbeelding 8	Massaruimtekaart met wegstructuur in het grijs.....	13
Afbeelding 9	Bebouwingspercentage.....	14
Afbeelding 10	Openbaar domein.....	15
Afbeelding 11	Fietsroutenetwerken.....	16
Afbeelding 12	Indeling bedrijventerrein Aalst Zuid met kleurcodes.....	17
Afbeelding 13	Parkeerdruk.....	18
Afbeelding 14	EHUB Erembodegem – scenario 2030.....	19
Afbeelding 15	Bedrijvenvereniging Aalst Zuid VZW.....	20
Afbeelding 16	Participatiemoment tijdens de inventarisatiefase.....	22
Afbeelding 17	Participatiemoment tijdens de ontwerpfase.....	23
Afbeelding 18	Garanderen bereikbaarheid en stimuleren multimodaal vervoer.....	24
Afbeelding 19	Duurzaam & efficiënt ruimtegebruik en verhogen beeldkwaliteit.....	25
Afbeelding 20	Slim delen en samenwerken.....	26
Afbeelding 21	Energie-efficiëntie, -opwekking & -uitwisseling.....	27
Afbeelding 22	Locatie van de dubbele as doorheen het bedrijventerrein.....	29
Afbeelding 23	Mobiliteitsnetwerk voor gemotoriseerd verkeer.....	30
Afbeelding 24	Filter gemotoriseerd verkeer Italiëweg-Nachtegalstraat.....	31
Afbeelding 25	Afsluiten aansluiting N45-Driehoekstraat/Olmenstraat.....	32
Afbeelding 26	Segmenten centrale as.....	33
Afbeelding 27	Typewegprofiel centrale as, segment Industrielaan.....	34
Afbeelding 28	Typewegprofiel centrale as, segment Nachtegaalstraat N405.....	35
Afbeelding 29	Typewegprofiel centrale as, segment Nachtegaalstraat E40.....	36
Afbeelding 30	Typewegprofiel zijtakken Industrielaan.....	37
Afbeelding 31	Typewegprofiel zijtak aan vestiging IlvA.....	38
Afbeelding 32	Ontharden draaipunt IlvA en voorzien groene cluster.....	39
Afbeelding 33	Typewegprofiel KMO-zone Watermolenstraat.....	40
Afbeelding 34	Bestaande toestand van de Kwadelapstraat.....	41
Afbeelding 35	Typewegprofiel noordelijke as langsheen E40.....	42
Afbeelding 36	Te realiseren fietsnetwerk.....	43
Afbeelding 37	Noord-zuidverbindingen noordelijke as – Zuid III.....	44
Afbeelding 38	Koppeling met fietsroutes masterplan Erembodegem.....	45
Afbeelding 39	Ligging van de noordelijke as.....	46
Afbeelding 40	Bouwwrije strook van 30 m langsheen de E40 thv Zuid III.....	48
Afbeelding 41	Bouwwrije strook van 30 m langsheen de E40 thv Zuid II.....	48
Afbeelding 42	Onderdoorgang noordelijke as onder N405.....	49

Afbeelding 43	Aansluiting noordelijke as op Churchillsteenweg	50
Afbeelding 44	Impressie van 'hoger bouwen'	52
Afbeelding 45	Bestaande juridische toestand obv van Atlas der buurtwegen	53
Afbeelding 46	Bestaande voet- en buurtwegen met kansen opwaardering	54
Afbeelding 47	Toegangspoort voor zacht verkeer via de Vennestraat.....	55
Afbeelding 48	Respectievelijk aansluiting op Vennestraat en Industrielaan	56
Afbeelding 49	Toegangspoort voor zacht verkeer via de Hertstraat	57
Afbeelding 50	Respectievelijk aansluiting op Hertstraat en Watermolenstraat ...	58
Afbeelding 51	Toegangspoort voor zacht verkeer via de Ninovesteenweg	59
Afbeelding 52	Respectievelijk aansluiting op Watermolenstraat en Ninovestwg60	
Afbeelding 53	Overzicht bediening openbaar vervoer	62
Afbeelding 54	Afstand voor zacht verkeer tot de omliggende treinstations.....	63
Afbeelding 55	Respectievelijk deelfietsstelsysteem & fietskluizen aan een station..	64
Afbeelding 56	Bestaande toestand kruispunt Churchillsteenweg-Industrielaan .	65
Afbeelding 57	Conceptschets voor kruispunt Churchillsteenweg - Industrielaan	66
Afbeelding 58	BT kruispunt Industrielaan-Ninovesteenweg-Nachtegaalstraat....	67
Afbeelding 59	Conceptschets voor kruispunt N405 (variant verlegging)	68
Afbeelding 60	Conceptschets voor kruispunt N405 (zuidelijke omlegging).....	68
Afbeelding 61	Inrichtingswijze van een mobipunt aan een bedrijventerrein	69
Afbeelding 62	Hoppinpunt in Zoutleeuw & digitale infozuil	70
Afbeelding 63	Aanvullende functies gekoppeld aan een mobipunt	71
Afbeelding 64	Hoppinpunt als vervoersknooppunt.....	72
Afbeelding 65	In het oog springende architectuur poortgebouw	73
Afbeelding 66	Functies in het dienstencentrum	74
Afbeelding 67	Gestructureerde parkeerstrips.....	75
Afbeelding 68	Waterdoorlatende parkeerplaatsen met laadinfrastructuur	76
Afbeelding 69	Illustratief voorbeeld van georganiseerde parkeerclusters.....	77
Afbeelding 70	Potentiële locaties parkeergebouwen.....	78
Afbeelding 71	Parkeergebouw in Gentbrugge met groengevel.....	80
Afbeelding 72	Dakparking op industriebouw te Turnhout.....	80
Afbeelding 73	Vrachtwagenparking industriezone Gullegem-Moorsele	81
Afbeelding 74	Bedrijfsfietsen met specifieke branding.....	82
Afbeelding 75	Render van deelwagens, -fietsen, herstelpunt.....	83
Afbeelding 76	Fit-o-meter & speelnatuur.....	85
Afbeelding 77	Picknickbanken, beweegbank en plukboomgaard	86
Afbeelding 78	Potentiële locaties recreatief groen	87
Afbeelding 79	Insectenhotel, bijenkast in combinatie met recreatieve zitplaats.	88
Afbeelding 80	Aantrekkelijke grasberm tussen straat en gebouw	89
Afbeelding 81	Insectenhotel in de berm van de E40 door Montea	90
Afbeelding 82	Groendaken in combinatie met PV-panelen en moestuin	91
Afbeelding 83	Aanwezige groenschermen	93
Afbeelding 84	Locatie van te voorziene groenbuffering.....	94
Afbeelding 85	Groene waterpasserende parkeerplaatsen te Ninove	95
Afbeelding 86	Combinatie van wateropvang met een recreatieve functie	96

Afbeelding 87	Buffergracht op bedrijventerrein Diepenbeek	97
Afbeelding 88	Wadi's met overloop via slikker (Sleutelbloemstraat te Olen)	97
Afbeelding 89	Indicatieve positie van ruimte voor water	98
Afbeelding 90	Waterbuffering aan de rand van het bedrijventerrein	99
Afbeelding 91	Overstromingsgevoelige gebieden	102
Afbeelding 92	Industriële symbiose op industrieterrein in Kalundborg	103
Afbeelding 93	Geïntegreerde logistiek van een bedrijventerrein	106
Afbeelding 94	Collectieve bluswatervoorziening als eyecatcher	107
Afbeelding 95	De energietransitie met energiegemeenschappen -coöperaties	114
Afbeelding 96	Energieverbruik	116
Afbeelding 97	Aanwezige PV-panelen	117
Afbeelding 98	Juridische toestand (gewestplan + RUP's)	119
Afbeelding 99	Overzichtkaart van toepassing zijnde verkoopvoorwaarden	121
Afbeelding 100	Typeprofiel aanleg opritten	126
Afbeelding 101	Bouwen op één perceelsgrens	129
Afbeelding 102	Integratie van een woning in een bedrijfspand	131
Afbeelding 103	Typeprofiel aanleg opritten	132
Afbeelding 104	Mogelijke indeling parkeerplaatsen	133
Afbeelding 105	Inrichting van bedrijfspand volgens voorschriften	134
Afbeelding 106	Gewestplan met aanduiding beekvallei Wildebeek	136
Afbeelding 107	Herinrichtingsplan Zuid II & III	138

1

INLEIDING

1.1 KADER VAN DE OPDRACHT

Meer doen met minder ruimte. Dit is één van de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingsprincipes uit de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen waarmee we aan de slag moeten om de kwaliteit van onze omgeving te behouden en verder uit te bouwen in de **toekomst**. Concreet betekent dit dat we bestaande bebouwde ruimtes zoveel als mogelijk dienen te transformeren tot hedendaagse, hoogwaardige omgevingen. Inname van **open en onbebouwde ruimte** dient zoveel als mogelijk verhinderd te worden.

Ook de aanwezige ruimte voor bedrijvigheid dient in dit opzicht geëvalueerd en waar nodig bijgestuurd te worden. Bestaande functionele bedrijventerreinen dienen **geoptimaliseerd** te worden door een verhoging van het ruimtelijk rendement, een verbeterde multimodale bereikbaarheid en een verbeterde goederenontsluiting, groenblauwe dooradering, verweving van energievoorzieningen, enzovoort.

Daartegenover is ook de **economie** zelf voortdurend in beweging. Een adequaat en daadkrachtig beleid met voldoende investeringen in aantrekkelijke bedrijventerreinen, aandacht voor bedrijfsspecifieke noden en stimulatie van nieuwe initiatieven is onontbeerlijk.

Het **decreet ruimtelijke economie** van 13 juli 2012 heeft als doel een duurzaam en geïntegreerd economisch locatiebeleid in Vlaanderen mogelijk te maken. Het besluit van de Vlaamse Regering tot **toekenning van steun voor de (her)aanleg van bedrijventerreinen** van 19 juli 2019 (ter vervanging van het BVR houdende de subsidiëring van bedrijventerreinen van 24 mei 2013), het Ministerieel Besluit van 14 mei 2014 houdende de uitwerking van de CO₂-neutraliteit op de bedrijventerreinen en het Ministerieel Besluit van 30 juli 2019 tot uitvoering van het BVR van 19 juli 2019, geeft uitvoering aan dit decreet en streeft onder meer naar het stimuleren van de kwaliteit op bedrijventerreinen met oog voor een zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik en het verlengen van de levensduur van bedrijventerreinen door de veroudering van het bedrijventerrein proactief te vermijden. Het besluit voorziet daartoe in een subsidiëring voor knelpunten terreinen en verouderde terreinen die kampen met diverse problemen waardoor herontwikkeling wordt bemoeilijkt.

Op 28 november 2018 kende het **Vlaams Agentschap Innoveren en Ondernemen** een subsidie aan de stad Aalst toe voor het uitvoeren van een voortraject op de bedrijventerreinen Aalst Zuid II en Zuid III. Dit **voortraject** bestaat uit de studie en de procesbegeleiding voor de herontwikkeling van deze terreinen en gaat vooraf aan de heraanleg ervan.

Door zijn ligging aan de rand van de stad, binnen het regionaalstedelijk gebied Aalst, in de nabijheid van het op- en afrittencomplex van de E40 en tussen grootsteden Brussel en Gent, vormt het projectgebied een aantrekkelijke locatie voor bedrijven. De Erembodegemse bedrijven zorgen voor veel werkgelegenheid en blijken ook investeringskampioenen. In 2015 werd Erembodegem zelfs nog verkozen tot **beste zakengemeente van Vlaanderen** door het financieel weekblad Trends.

In de levenscyclus van een bedrijventerrein kunnen respectievelijk de introductiefase, de groeifase, de consolidatiefase en de teruggangfase onderscheiden worden. Nader onderzoek leert dat het projectgebied zich in de **teruggangfase** bevindt. Niet alleen de structurele slijtage van het openbaar domein, de zogenaamde technische veroudering, is kenmerkend voor deze fase, ook op andere vlakken is de veroudering duidelijk merkbaar:

- ▼ **Ruimtelijke veroudering:** de belangrijkste aspecten hiervan zijn de landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein in de omgeving en de zeer klassieke functionele structuur. Deze elementen zijn bij de aanleg van het bedrijventerrein geconcentreerd vanuit de toenmalige tijdsgeschiedenis, maar stuiten vandaag op weerstand. Er gelden nu immers andere opvattingen over de ruimtelijke planning wat zijn impact heeft op de huidige perceptie van het bedrijventerrein.
- ▼ **Maatschappelijke veroudering:** dit heeft betrekking op leefbaarheidsaspecten en sociale veiligheid.

De structuur van het terrein, ingesloten door verkeersassen en bebouwing zorgt er samen met de verschillende verouderingsprocessen voor dat de situatie complex is met meerdere **knelpunten** die slechts kunnen opgelost worden door het samenbrengen van verschillende **stakeholders**, zowel op het gebied van **participatie** als op het gebied van intensieve **samenwerking** met verschillende bevoegde instanties.

De stad Aalst wenst de **ruimtelijke kwaliteit** van het projectgebied te **verhogen** met het oog op een meer **zorgvuldig en duurzamer ruimtegebruik**. Hiertoe heeft ze SOLVA, het intergemeentelijk samenwerkingsverband voor streekontwikkeling in Zuid-Oost-Vlaanderen, onder de arm genomen. SOLVA is reeds van bij het ontstaan van het bedrijventerrein Zuid III betrokken partner en stond destijds in voor de verwerving van de terreinen en de aanleg van de infrastructuur. Tot op vandaag is SOLVA nog steeds een invloedrijke partner, onder meer door het voor- en terugkooprecht dat wordt uitgeoefend om grond- en vastgoedspeculatie te voorkomen en bij een doorverkoop de activiteit van het nieuwe bedrijf af te toetsen met wat aanvaardbaar is op het bedrijventerrein.

Volgende **strategische doelstellingen** zijn gedetecteerd: het garanderen van de bereikbaarheid en het stimuleren van multimodaal vervoer, het verhogen van de beeldkwaliteit, een duurzaam en efficiënt ruimtegebruik, slim delen en samenwerken en ten slotte energie-efficiëntie, -opwekking en -uitwisseling.

Deze strategische doelstellingen zijn vervolgens vertaald in vier **herinrichtingsconcepten** die elk een ruimtelijke vertaling vormen van één of meerdere van bovenstaande doelstellingen. Zo verzorgen **poorten** niet alleen de toegang tot de bedrijventerrein, afhankelijk van hun ligging worden de poorten ook uitgebouwd tot ware knooppunten die instaan voor een brede waaier aan ondersteunende voorzieningen voor omgeving. Poortgebouwen zijn architecturale blikvangers die uitstraling geven aan de bedrijventerrein. Voor de interne structurering wordt een **dubbele as als drager** van de bedrijventerrein voorzien waarbij de nadruk bij de ene as ligt op duurzame modi en bij de andere as op goederentransport. De assen structureren de bedrijventerrein bovendien op stedenbouwkundig vlak door ruimte te bieden voor hoger bouwen. De **clusters** vormen een derde concept. Ze moeten beschouwd worden als flexibele, eenvoudig in de omgeving integreerbare modules die extra functionaliteiten aanbieden aan het omliggende bedrijfsweefsel en haar werknemers. Clusters kunnen focussen op mobiliteit (parkeren, deelmobiliteit), maar ook op het vlak van waterhuishouding, biodiversiteit en ontspanning, of liefst nog een combinatie van verschillende aspecten. Het bedrijventerrein is meer dan de som van de delen. In een ultiem scenario functioneert het als een **metabolisch geheel** waarbij slim delen en samenwerking de norm wordt zodat de economische slagkracht van de aanwezige bedrijven van nature uit versterkt wordt. Dit is meteen ook het laatste herinrichtingsconcept dat is uitgewerkt.

Het herinrichtingsplan ligt ten slotte aan de basis van de andere op te leveren documenten binnen het voortraject, namelijk **het beheerplan, het uitgifteplan en klimaatneutraliteitsplan**.

1.2 PROCESSTRUCTUUR

Op 17 april 2018 heeft een **vooroverleg** met **Vlaio** plaatsgevonden. Dit overleg vormde de eerste stap voor de toekenning van de subsidie. Hieruit bleek dat dit voortraject in aanmerking kon komen voor subsidiëring op basis van het besluit van de Vlaamse Regering d.d. 24 mei 2013 houdende de subsidiëring van bedrijventerreinen, gewijzigd bij de besluiten van 18 december 2015 en 15 juli 2016, meer bepaald in het kader van de herinrichting van een verouderd bedrijventerrein dat zich in een complexe probleemsituatie bevindt.

Vervolgens werd een **samenwerkingsovereenkomst** opgemaakt tussen de stad en SOLVA die werd goedgekeurd door de gemeenteraad op 26 juni 2018 en ter kennisgeving werd voorgelegd op de Raad van Bestuur van SOLVA op 3 juli 2018.

Door het nemen van de vorige stappen was meteen voldaan aan alle voorwaarden om de **subsidieaanvraag** te kunnen indienen, wat dan ook gebeurd is op 4 juli 2018.

De **subsidie** werd **verkregen** op 28 november 2018 waarna de inventarisatie van start ging. Binnen de verscheidene overlegstructuren kreeg de inventarisatie, als basis voor de herinrichting, stilaan vorm. Na groen licht van de stuurgroep op 4 oktober 2019 waarbij het voorstel van inventarisatienota werd gepresenteerd, kon de nota geofficialiseerd worden. Na een toelichting op 7 februari 2020 volgde de officiële goedkeuring door het college van burgemeester en schepenen op 17 februari 2020. Deze beslissing vormde de officiële start van de ontwerpfase als tweede deel in dit voortraject.

De projectorganisatie verloopt ook in de ontwerpfase via de **overlegstructuren**. De verplichte **stuurgroep** heeft de hoogste leiding over het project en bewaakt de kwaliteit. Aan hen wordt gerapporteerd over de voortgang. Nadat de concepten van de herinrichting vorm hadden gekregen door intensief overleg met de verschillende stakeholders, en na afstemming binnen verscheidene projectteams, werden deze ter goedkeuring voorgelegd aan de stuurgroep op 24 september 2020. Een voorstel van herinrichtingsplan, herinrichtingsnota en bijhorende deelplannen, is aan de stuurgroep gepresenteerd op 30 april 2021.

Het **projectteam**, dat bestaat uit de projectleiders van de stad Aalst en SOLVA en ad hoc wordt aangevuld afhankelijk van het thema en de motor van het planproces vormt, heeft zich anders moeten organiseren door de Coronacrisis. Hierdoor waren er vaker beperkte ad hoc overlegmomenten en werd via mail feedback uitgewisseld op het ontwerp van de concepten van de herinrichting. Er werden twee werkgroepen opgericht om de concepten te bespreken. Met betrekking tot de deelconcepten die te maken hebben met Openbare werken, mobiliteit, stedenbouw en leefmilieu, vonden projectteams plaats op 1 juli en 14 augustus 2020. Een tweede werkgroep betrof het vervolg op de werkgroep rond energie, aangewakkerd door het enthousiasme hieromtrent bij de bedrijfsleiders, maar ook alles wat te maken had met samenwerking tussen bedrijven. Hiervoor vonden er projectteams plaats op 4 februari en 23 juni 2020 met ondersteuning van de Provincie en de POM Oost-Vlaanderen.

Parallel aan het voortraject loopt ook de werkgroep rond mobiliteit in het kader van de ontwikkeling op de **Dekaply-site** voort. Hier zal er immers een private ontwikkeling van KMO-units gerealiseerd worden met een grote impact op de verkeersafwikkeling van Zuid II. Dit overleg zit mee opgenomen binnen de procedure van een **brownfieldconvenant** die de ontwikkelaar lopen heeft bij Vlaio. In dit overleg wordt de ontwikkelaar, de gemeente Denderleeuw, de stad Aalst, het Agentschap Wegen & Verkeer en SOLVA samengebracht om deze problematiek aan te pakken. Vervolgoverleg vond plaats op 13 februari en 25 juni 2020 waarbij afspraken werden gemaakt naar verdere aanpak van de mobiliteitskwestie en de planning voor de ontwikkeling van het tweede gedeelte op grondgebied Denderleeuw. Ook werd onderzocht welke verdeelsleutel zou kunnen toegepast worden en welke subsidiemechanismen kunnen worden ingeschakeld om tot de realisatie van een oplossing te komen voor dit mobiliteitsvraagstuk.

Ook het **participatietraject** werd voortgezet. Hiervoor werd op 22 november 2019 een participatiemoment georganiseerd met de bedrijfsleiders. Tijdens dit moment werden toelichtingen gegeven met betrekking tot de afkoppeling van hemelwater op privaat domein, de analyses uit de inventarisatienota en de resultaten van het eerste participatiemoment met alle doelgroepen. Met deze info konden de bedrijfsleiders aan de slag om een invulling en toekomstige uitwerking te geven aan de eerder bepaalde strategische doelstellingen, die voornamelijk op het privaat domein gesitueerd zijn of moeten voortvloeien uit de samenwerking tussen de bedrijven. De voorgelegde thema's waren de volgende:

- ▶ Garanderen van de bereikbaarheid en stimuleren van multimodaal vervoer
- ▶ Duurzaam & efficiënt ruimtegebruik en verhoging van de beeldkwaliteit
- ▶ Slim delen & samenwerken
- ▶ Energie-efficiëntie, -opwekking & -uitwisseling

Hierbij werd per thema een ideaal scenario bepaald en werd aangegeven wie welke doelstelling op zich dient te nemen, welke zaken niet prioritair of ongewenst zijn. De bekomen resultaten zijn vervolgens gebruikt voor het uitwerken van de deelconcepten in deze herinrichtingsnota. Tijdens de Algemene Vergadering van de bedrijvenvereniging op 25 september 2020 werd het concept van het metabolisch bedrijventerrein, dat betrekking heeft op het samenwerken op het bedrijventerrein en een menukaart zal vormen voor de toekomst, kort toegelicht. Op het einde van het Voortraject zal het herinrichtingsplan en zijn concepten worden toegelicht aan alle doelgroepen. Vanaf dan kunnen de bedrijfsleiders, de werknemers en de omwonenden samen met de stad, de bedrijvenvereniging en andere stakeholders, bouwen aan de realisatie van een duurzamer bedrijventerrein.

1.3 LEESWIJZER

Voorliggend document vormt de nota van het herinrichtingsplan. Dit document is als volgt opgebouwd: de krachtlijnen van de inventarisatienota worden eerst kort samengevat. Op basis van een SWOT-analyse zijn de strategische doelstellingen bepaald. Hoofdstuk 4 geeft duiding bij de verschillende herinrichtingsconcepten die aan de basis van het herinrichtingsplan liggen. Hoofdstuk 5 geeft het huidige en toekomstige stedenbouwkundige kader weer. Hoofdstuk 6 gaat dieper in op de planningshorizont voor effectieve uitvoering van de herinrichting met bijhorende financiële doorrekening. Als bijlage bij deze herinrichtingsnota hoort het bedrijventerreinpaspoort dat het beheerplan, het uitgifteplan en CO₂-neutraliteitsplan omvat en een tabel van maatregelen horende bij het concept van het metabolisch bedrijventerrein.

2

SAMENVATTING INVENTARISATIE

Het voortraject is opgedeeld in drie fases waarbij de inventarisatiefase de start vormt waarin de bestaande contexten (economisch, organisatorisch, technisch, ecologisch, juridisch, energetisch) geschetst worden. Het resultaat van het doorlopen van de inventarisatiefase werd bijeengebracht in de inventarisatienota die werd goedgekeurd door de stad Aalst op 17 februari 2020.

In de inventarisatienota wordt de huidige ruimtelijke invulling van het bedrijventerrein uitgebreid beschreven. Uit alles blijkt dat de beeld- en belevingskwaliteit van het projectgebied vandaag te wensen over laat. De heraanleg van het openbaar domein kan een hefboomeffect creëren dat doorwerkt in de opwaardering van de private ruimte en het gebouwenpatrimonium. Hoewel de ruimte vandaag reeds intensief wordt gebruikt, blijven kansen om het ruimtelijk rendement te verhogen nog onbenut. Zo kan ruimte worden gecreëerd voor de uitbreiding van bestaande bedrijvigheid of voor nieuwe bedrijven. Als voornaamste voorbeeld kan gewezen worden op de bouwhoogte. De stedenbouwkundige context laat bouwen in de hoogte toe, mits de relatie tot het aanpalende weefsel wordt gerespecteerd.

Uit de inventarisatienota blijkt verder dat het bedrijventerrein vandaag vooral een grijze invulling kent en slechts weinig ruimte voor groen en blauw laat. De vandaag verspreide en versnipperde groenelementen hebben weinig functionele waarde. Het voorzien van een samenhangende groenstructuur die beleefbaar en zichtbaar is in het straatbeeld kan een meerwaarde vormen, zowel op ecologisch als op recreatief vlak. Meer dan vandaag moet er hierbij aandacht geschonken worden aan ruimte voor water. De groenstructuren kunnen zeker een meerwaarde bieden voor de integratie van het bedrijventerrein in de omgeving. Hoewel het bedrijventerrein vandaag sterk ingebed is in de omliggende woonweefsels, is de hinder relatief beperkt. Een coherente groenbuffering biedt desalniettemin een duidelijke meerwaarde voor ruimtelijke integratie.

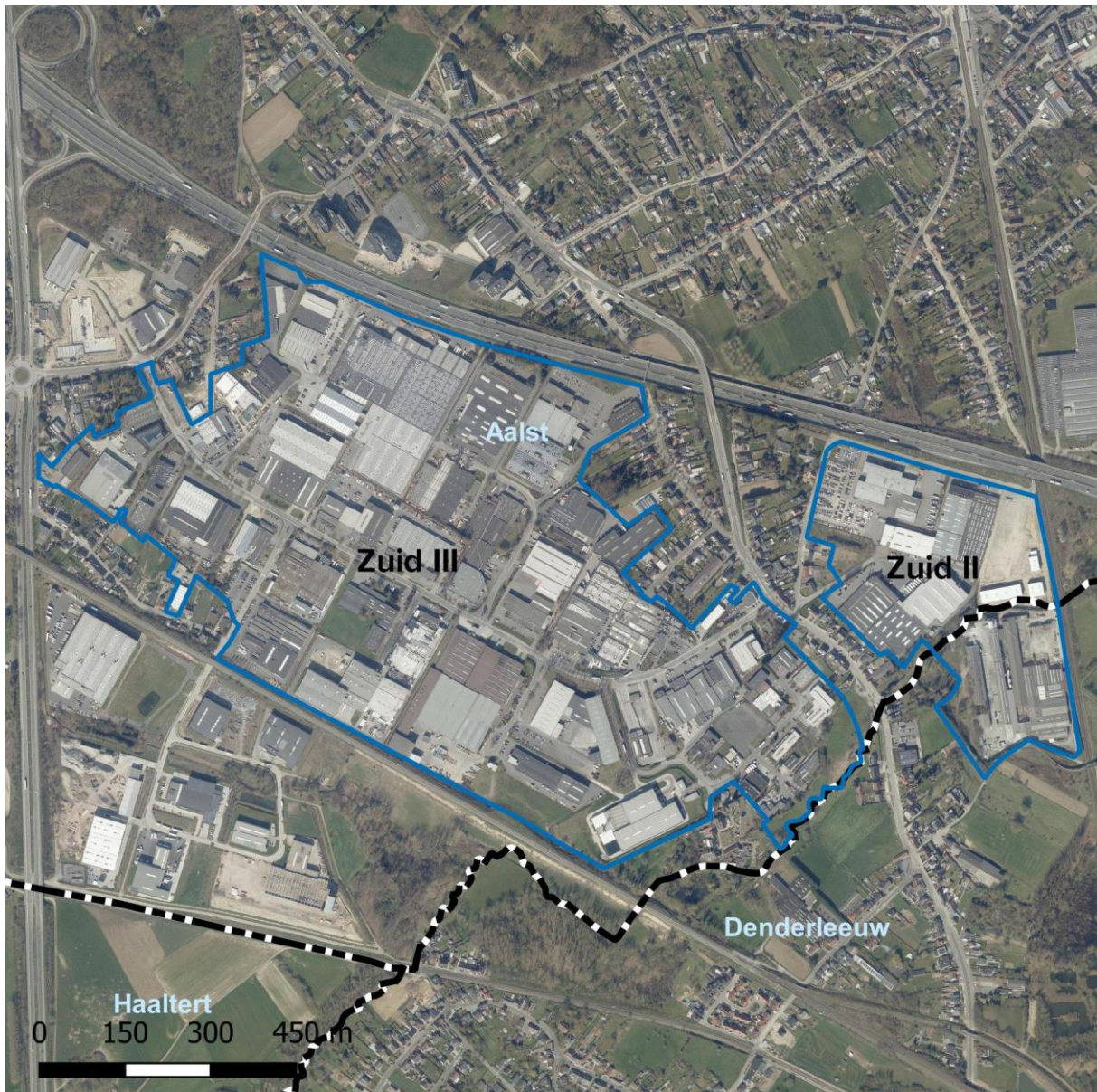
De relatie van het bedrijventerrein ten opzichte van de omgeving komt ook nadrukkelijk in beeld in het deelthema mobiliteit. De inventarisatienota besteedt hier uitgebreid aandacht aan, gezien de strategische ligging één van de grootste troeven van het projectgebied is. Het vrijwaren van de bereikbaarheid is dan ook cruciaal om de vitaliteit van het bedrijventerrein blijvend te garanderen. Tegelijk blijkt uit de inventarisatiefase een sterke auto- en vrachtwagengerichtheid van het bedrijventerrein die niet in overeenstemming is met de ambities op vlak van duurzame mobiliteit van de betrokken actoren. Op vlak van personenvervoer vormt de uitbouw van een kwalitatief netwerk aan voet- en fietspaden, dat de bedrijven op een veilige manier verbindt met de omgeving, een belangrijke stimulans om zacht verkeer in de hand te werken. In het bijzonder dienen de routes naar de nabijgelegen treinstations geoptimaliseerd te worden. Er worden ook kansen voor gedeelde mobiliteit en elektrificatie van mobiliteit gedetecteerd.

Ten slotte blijkt uit de inventarisatiefase dat de bestaande samenwerking van bedrijven substantiële kansen biedt om de aanwezige bedrijvencluster nog meer op de kaart te zetten en Aalst-Zuid als sterk merk te promoten. Ook op vlak van energetische transitie naar meer duurzame energiebronnen of de uitbouw van meer ondersteunende functies voor bedrijven en werknemers, is samenwerking tussen bedrijven noodzakelijk.

2.1 SITUERING VAN HET PROJECTGEBIED

Het projectgebied bestaat uit de bedrijventerreinen Zuid II en III. Het projectgebied is gelegen ten zuiden van het centrum van Aalst. Administratief gezien behoort het gebied tot de deelgemeente Erembodegem. Een klein deel is gelegen op grondgebied Denderleeuw, maar ontsluit via Aalst. De omgeving wordt gekenmerkt door tal van lineaire infrastructuur van bovenlokaal niveau die een goede globale bereikbaarheid van het gebied garanderen enerzijds, maar ook zorgen voor compartimentering en versnippering van de ruimte anderzijds.

De bruto-oppervlakte van het projectgebied voorzien voor bedrijvigheid bedraagt 16,3 ha voor Zuid II en 74,7 ha voor Zuid III.



Afbeelding 1 Situering projectgebied

2.2 CONCLUSIES INVENTARISATIENOTA

2.2.1 HISTORIEK

Historisch landschap

- ▼ Op de Ferrariskaart (1777) zien we dat de nabijgelegen dorpskernen van Terjoden, Erembodegem en Welle reeds duidelijk aanwezig zijn. De structuur van steenwegen richting Ninove en Geraardsbergen heeft ook reeds vorm gekregen. Ook is er al bebouwing aanwezig langsheen de huidige Driehoekstraat en Watermolenstraat. Verder is het landschap ruraal met de beboste beekvallei van de Wildebeek.
- ▼ In de 19^{de} en eerste helft van de 20^{ste} eeuw zien we het ontstaan van de spoorwegen ten oosten en ten zuiden van de bedrijventerreinen. Intussen zien we vooral lintbebouwing ontstaan langsheen de steenwegen.
- ▼ Net voor de aanleg van Zuid II wordt in 1956 het tracé van de E40 tussen Brussel en Aalst opengesteld waardoor het plangebied nu ook haar noordelijke afbakening krijgt.

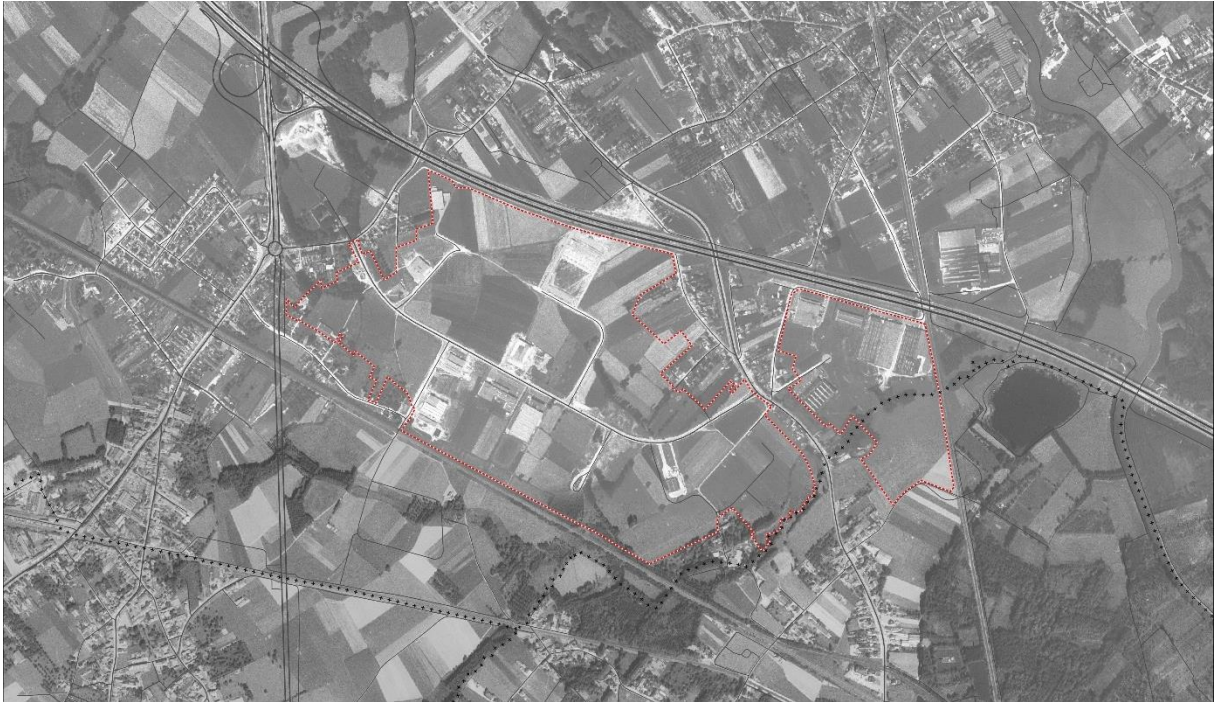


Afbeelding 2 Ferrariskaart

Bron: Geopunt

Ontstaan van de bedrijventerreinen

- ▼ Begin jaren '60 wordt Zuid II aangelegd en komen de eerste bedrijven. Op het einde van de jaren '60 wordt ook gestart met de aanleg van Zuid III, met de inhuldiging op 20 februari 1970. De ontwikkeling van Zuid III met de realisatie van de infrastructuur en uitgifte van de kavels gebeurde door de *Interkommunale 't Land van Aalst* (het huidige SOLVA).
- ▼ Intussen heeft het woonpatroon zich verder verspreid langsheen de bestaande wegen en werden nieuwe wijken gecreëerd zoals de Watervenne. De ruimtelijke structuur zoals vandaag gekend heeft zo goed als zijn definitieve vorm gekregen.
- ▼ De drang om de economie in onze streken te doen aanzwengelen was erg groot. De ambities waren torenhoog. Er werd een internationale reclamecampagne opgestart en men had wilde plannen om een startbaan voor kleine vliegtuigen aan te leggen.



Afbeelding 3 Orthofoto 1971

Bron: Geopunt

Een stukje geschiedenis

Op Zuid II zijn geen van de originele bedrijven meer aanwezig. Op Zuid III is dit wel het geval. Zo zijn Somati, SBAT, Attema, Nexans en Minit bedrijven van het eerste uur, al dan niet onder de originele naam.

Uit onderzoekswerk bleek dat de naam van de meubelwinkel WEBA een link heeft met Aalst. Onder andere op Zuid III (huidige kantoorgebouwen van Belcolade) was er een 'Weekend Beurs Aalst', voor de verkoop van witgoed. De letters op de gevel van de bijkomende vestiging in Gent vormden voor de familie De Witte de inspiratie om hun meubelzaak voortaan WEBA te gaan noemen.



Afbeelding 4 Krantenknipsels opening Zuid III & WEBA

Bron: Digitaal krantenarchief – Stadarchief Aalst

Huidige structuur

- ▀ In 1977 wordt de regionale bereikbaarheid van de bedrijventerrein gestimuleerd door de aanleg van de expresweg richting Ninove.
- ▀ Intussen is ook het KMO-gedeelte langsheen het nieuwe tracé van de Watermolenstraat gerealiseerd midden jaren '80. Ook deze ontwikkeling gebeurde door SOLVA.
- ▀ Waar er begin jaren '80 nog maar ongeveer de helft van de terreinen waren ingenomen zien we dat tegen begin de jaren '90 het meeste volgebouwd is.
- ▀ Bij gebrek aan vrije ruimte binnen de huidige bedrijventerreinen zien we vanaf 2009 de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen rondom Zuid II & III. Zo worden respectievelijk Zuid IV, Zuid V en de kantorencomplexen van Zuid VI, aan de overzijde van de E40, ontwikkeld.



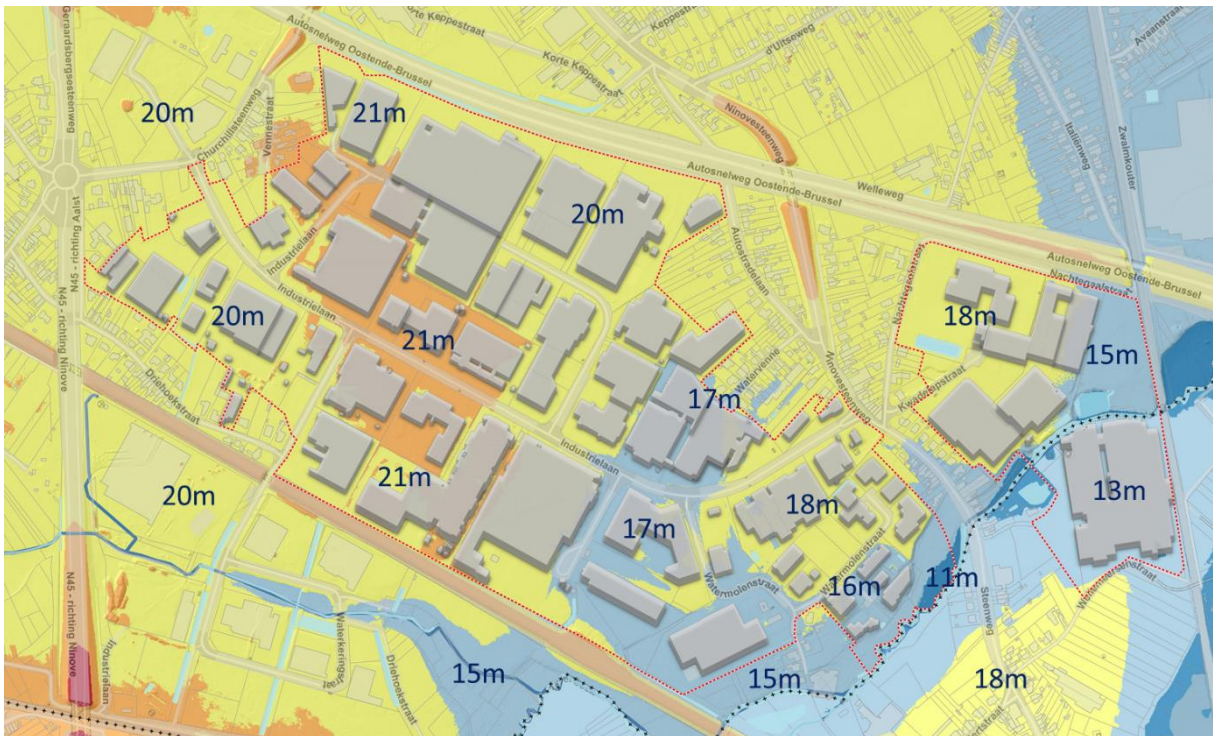
Afbeelding 5 Orthofoto 1990

Bron: Geopunt

2.2.2 OMGEVINGSANALYSE

Morfologische structuur

- ▣ Het terrein helt af in zuidoostelijke richting met de Wildebeek als laagste punt. Plaatselijk wordt deze beekvallei gekenmerkt door relatief steile hellingen.
- ▣ De omgeving wordt gekenmerkt door een leembodem waarbij lager gelegen delen in de nabijheid van de Wildebeek nattere bodems kennen dan hoger gelegen zones. De leembodem heeft als gevolg dat hemelwater niet goed kan infiltreren.
- ▣ Langsheen de waterlopen zijn zones aangeduid als mogelijk overstromingsgevoelige gebieden en effectief overstromingsgevoelige gebieden. Stroomafwaarts vormen de Wellemeersen één van de laatste natuurlijke overstromingsgebieden van de Dender.
- ▣ De zones met de grootste natuurwaarden vallen samen met de beekvallei ten zuiden van Zuid III. Gecompartimenteerd door lineaire barrières worden hier relatief kleinschalige openruimtekamers gevormd die afwisselend bestaan uit graslanden en beboste delen.

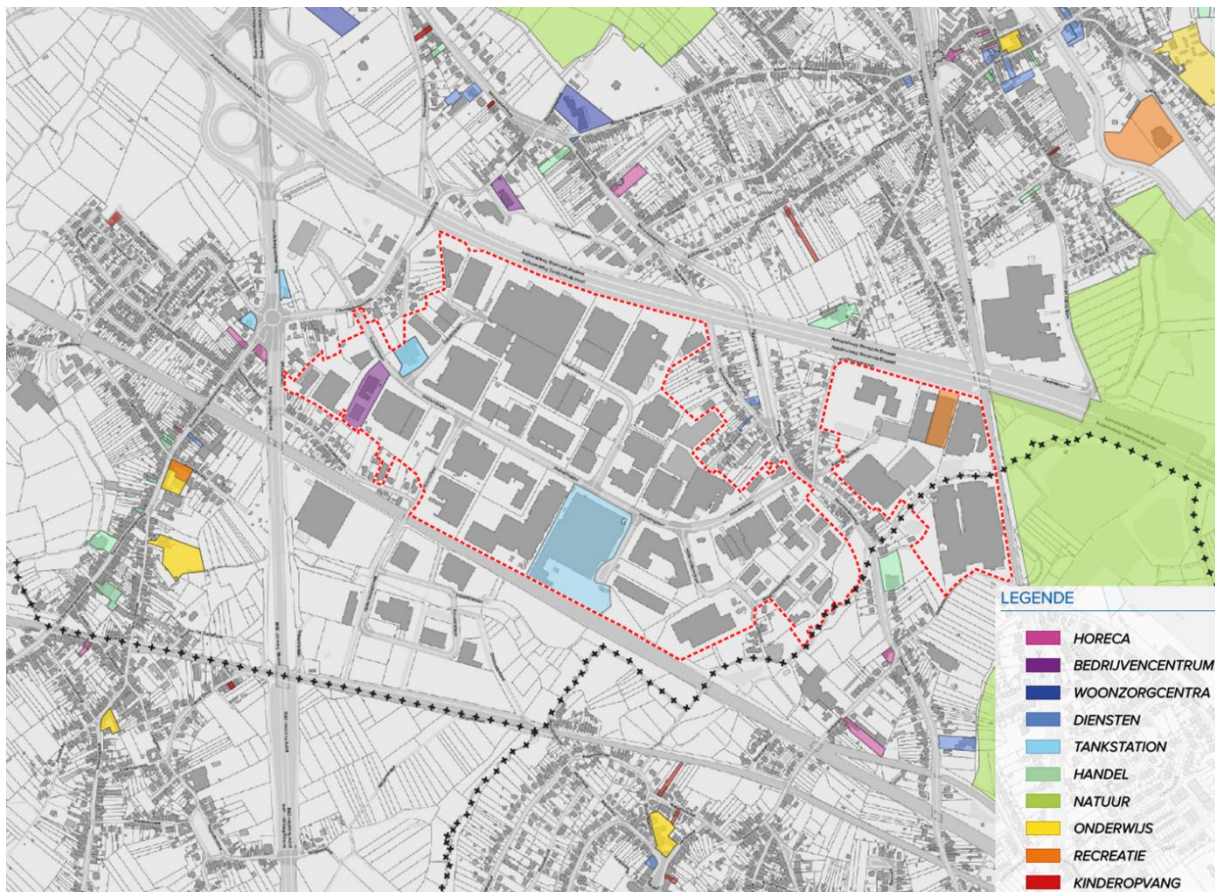


Afbeelding 6 Hoogtekaart

Bron: Geopunt

Voorzieningen

- Ten noorden van het projectgebied ligt het centrum van Aalst. Deze centrumstad biedt zowat alle mogelijke stedelijke voorzieningen. De afstand tussen de zuidelijke rand van het stadscentrum en het centrum van de bedrijventerreinen bedraagt ongeveer 3 km.
- De dorpskernen van Erembodegem (2,5 km), Terjoden (2 km) en Welle (1 km) zijn nabijer gelegen maar kennen minder voorzieningen dan het stadscentrum, doch een grote verscheidenheid.
- Op de bedrijventerreinen zelf zijn bijna geen voorzieningen aanwezig, met uitzondering van brandstofinstallaties. Het bedrijvencentrum stelt kantoor- en vergaderruimte ter beschikking. Op Zuid II is er een fitness gevestigd.



Afbeelding 7 Voorzieningenkaart

Ruimtelijke structuur

- De Industrielaan vormt de hoofdader van het bedrijventerrein Zuid III. Loodrecht op deze oost-westgeoriënteerde as zijn zijwegen aangelegd. Op deze manier is een wegennet ontstaan dat de zone helder structureert en grootschalige orthogonale bouwvelden definieert waarop de bedrijfsgebouwen rationeel zijn ingeplant.
- De zijas Watermolenstraat vormt een uitzondering op het principe van loodrechte vertakkingen op de hoofdas: deze straat is langer dan de andere zijassen, kent een vrij bochtig verloop en vertakt op zijn beurt zelf nog verder. De aanpalende percelen en bedrijfsgebouwen zijn hier beperkter qua schaalgrootte gezien het hier een KMO-zone betreft.
- Op het bedrijventerrein Zuid II is de indelingsstructuur minder eenduidig dan op Zuid III. Naast de Kwadelapstraat, die een centrale doodlopende erftoegang vormt, is de Nachtegaalstraat de enige gemotoriseerde ontsluitingsweg voor de zone en dus ook voor het deel van het terrein dat zich op grondgebied Denderleeuw bevindt. Hoewel het terrein veel kleiner is qua oppervlakte dan Zuid III, is de gemiddelde (kadastrale) perceelsoppervlakte hier relatief groot.



Afbeelding 8 Massaruimtekaart met wegstructuur in het grijs

Bedrijfspercelen

► Bij het gedeelte industriegebied van Zuid III zijn 76 bedrijven gevestigd. Het grootste gedeelte van de percelen heeft een oppervlakte van minstens 1 ha. Het grootste gedeelte van de gebouwen heeft een oppervlakte groter dan 5000 m². Het grootste gedeelte van de percelen is voor meer dan 45% zijn bebouwd. Door de geldende bouwvrije stroken zijn de meeste percelen zo goed als volbouwd. De bouwhoogte is algemeen hoger is dan 8 m, wat positief is, maar dit mag nog wel een stuk hoger in het kader van het zuinig ruimtegebruik. Het grootste deel van de gebouwen zijn opgetrokken tussen 1970 en 1980, maar bijna alle gebouwen hebben intussen (beperkte) renovaties ondergaan. Een kwart van de aanwezige bedrijven heeft PV-panelen, waardoor het potentieel groot is.

► De KMO-zone op Zuid III telt 15 bedrijven. Aangezien het hier gaat om een KMO-zone is de perceelsgrootte veel beperkter dan bij industriegebied met een gemiddelde oppervlakte van ± 3800 m². Het bebouwingspercentage bedraagt 50% of minder, wat gezien de bouwvrije stroken veel is, en slechts ongeveer de helft van de gebouwen is hoger dan 8 m. De gebouwen dateren van de periode tussen 1980 en 1990 en slechts bij één bedrijf liggen er PV-panelen.

► De zone Zuid II werd als eerste ontwikkeld. De oorspronkelijke bedrijven zijn niet meer aanwezig. Momenteel zijn er 5 bedrijven aanwezig. Dit bedrijventerrein betreft industriegebied en wordt opnieuw gekenmerkt door grotere percelen. Het bebouwingspercentage bedraagt 55% tot 78% voor wat betreft de effectief bebouwde percelen en de gebouwen hier hebben hoofdzakelijk een bouwhoogte die hoger is dan 8 m. Alle bedrijven die gevestigd zijn op dit bedrijventerrein beschikken over een patrimonium dat recent gebouwd of gerenoveerd is en waar bij geen enkel bedrijf PV-panelen op het dak aanwezig zijn.



Afbeelding 9 Bebouwingspercentage

Publieke ruimtes

- ▼ De publieke ruimte bestaat voor het grootste gedeelte uit de rijweg, de al dan niet verharde bermen aan beide zijden van de weg en de enkele middenbermen aan de kruisingen van de Industrielaan en op het draaipunt aan ILvA. Ander openbaar groen, rust- of recreatieplaatsen, gemeenschappelijke voorzieningen zoals fietsenstallingen, parkings en dergelijke zijn niet aanwezig. Dergelijke infrastructuur wordt per bedrijf individueel opgevangen op eigen terrein. Zo is er overal een eigen parking voorzien en is de resterende, vaak onbebouwde ruimte als gevolg van de verkoopvoorwaarden, groen ingevuld als grasveld of groenscherm of zuiver als inkleding van de toegang tot het terrein en/of de parking.
- ▼ Op de industrieterreinen is overal een gemengde riolering aanwezig aan beide zijden van de weg.
- ▼ Op het gebied van elektriciteitsvoorzieningen is over de gehele zone laagspanning aanwezig voor onder andere de voeding van de openbare verlichting. Ook middenspanning is aanwezig langs de hoofdflus van Zuid III en op Zuid II. Tot slot lopen er drie hoogspanningsleidingen over Zuid II. Deze leidingen lopen echter over het terrein en hebben er geen aansluitingen op de grond.
- ▼ Qua gasvoorzieningen is er lage druk aanwezig overal op Zuid II & III. Deze leidingen liggen aan één zijde van de weg en hebben een variërende diameter. Ook middendruk is aanwezig op de hoofdflus van de Industrielaan en de Nachtegaalstraat. In de zijtakken is dit niet steeds volledig aanwezig. Er loopt een hoge druk gasleiding van Fluxys. Onder en langsheen deze leiding gelden erfdienstbaarheidszones en indien er in de buurt van deze leiding werken dienen te worden uitgevoerd gelden er zware veiligheidsvoorschriften.
- ▼ Op beide bedrijventerreinen is er bijna overal een drinkwaterleiding voorzien aan beide zijden van de weg, met uitzondering van de Kwadelapstraat en een deel van de Nachtegaalstraat waar dit maar aan één zijde het geval is. De diameters van de leidingen variëren.
- ▼ Op de bedrijventerreinen ligt infrastructuur van de verschillende telecomoperatoren. Zo ligt er bijna overleg UTP van Proximus en COAX van Telenet. Tot slot ligt er een glasvezelkabel naar het datacenter van LCL.

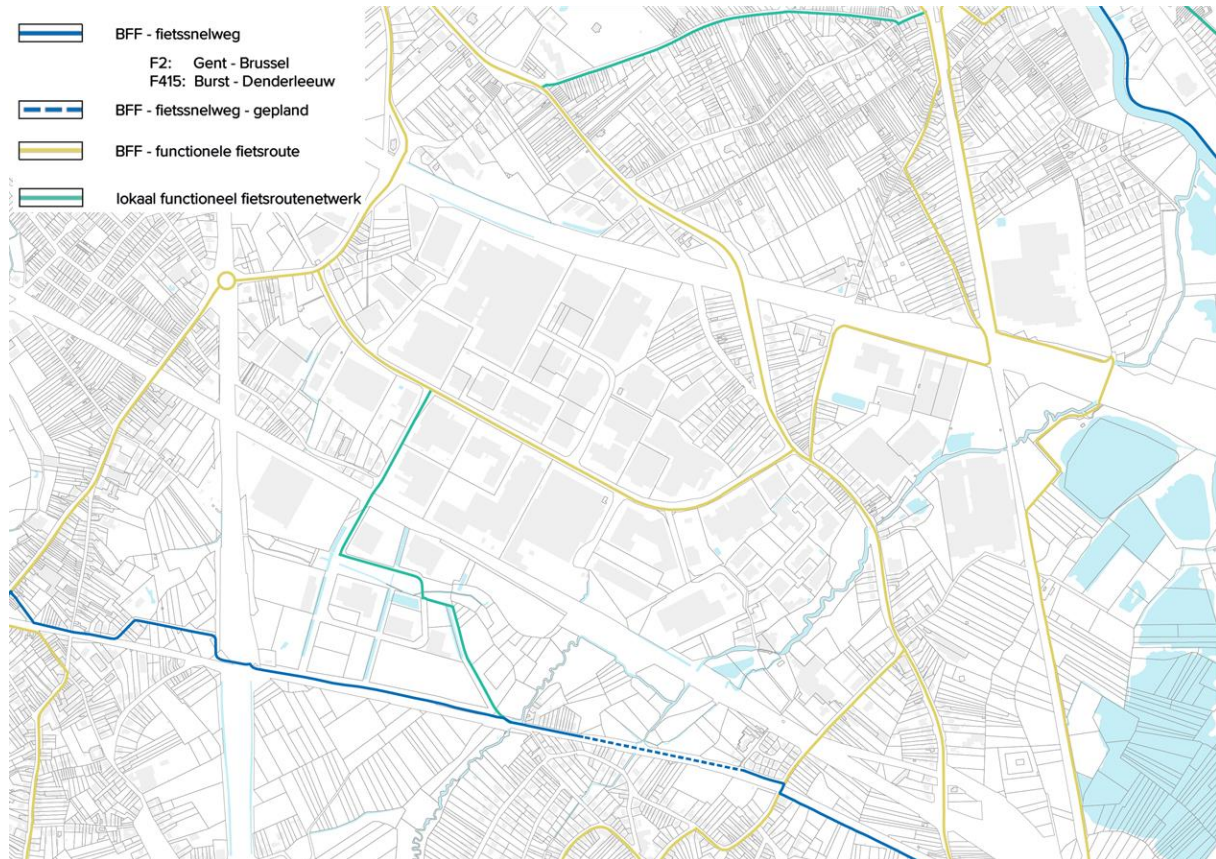


Afbeelding 10 Openbaar domein

2.2.3 MOBILITEITSSTRUCTUUR

Voetgangers- en fietsinfrastructuur

- ▼ Het projectgebied wordt gekenmerkt door een afwezigheid aan voetpaden.
- ▼ Er is een fijnmazig netwerk aan buurt- en voetwegen aanwezig ter hoogte van het projectgebied dat door de aanleg van talrijke grootschalige lijninfrastructuren zoals de spoorwegen, autosnelweg en steenwegen zijn verbindende functie verloren heeft. Er zijn enkele concrete kansen om doorsteken te herwaarderen.
- ▼ De fietsinfrastructuur op het bedrijventerrein is afwezig of in slechte staat. In de omgeving zijn verschillende routes aangeduid als onderdeel van het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk (BFF) en wordt een fietssnelweg gepland. Een gedeelte van de fietssnelweg is reeds gerealiseerd.



Afbeelding 11 Fietsroutennetwerken

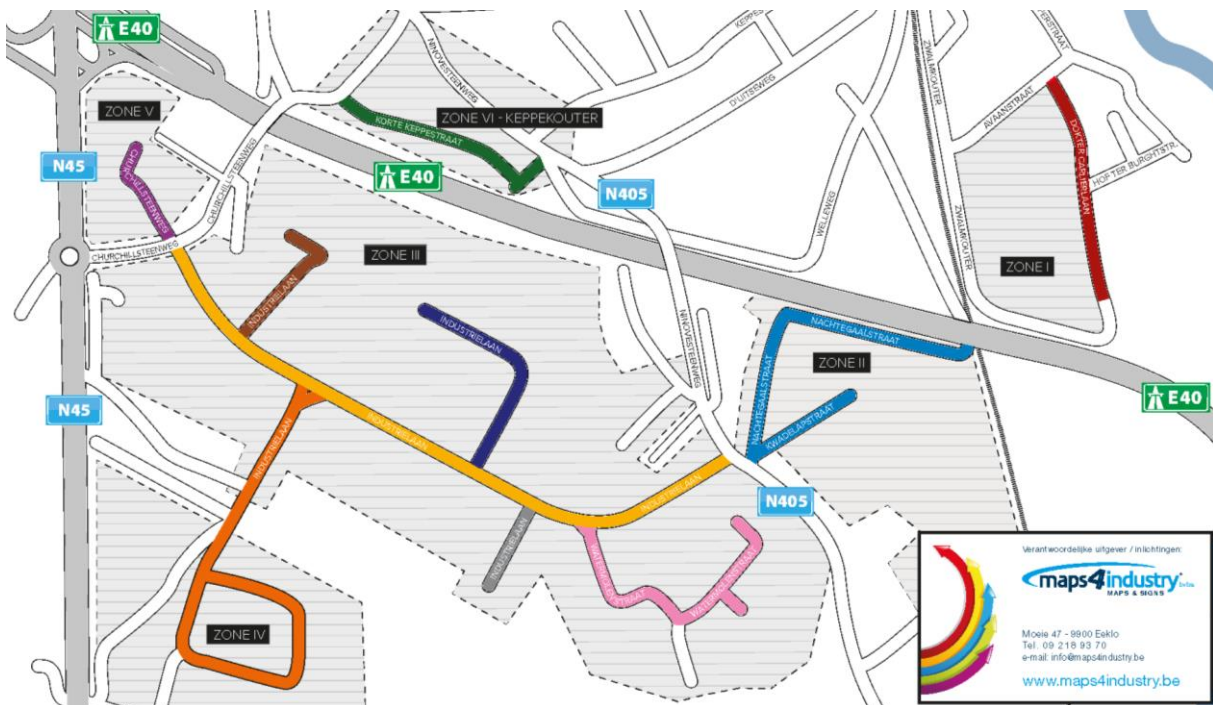
Openbaar vervoer

- ▼ Het bedrijventerrein Zuid III wordt intern bediend door een stedelijke buslijn en 4 bushaltes. Deze bushaltes worden slechts weinig gebruikt. De belangrijkste bushalte voor het bedrijventerrein situeert zich op de Ninovesteenweg op de lijn tussen Aalst en Ninove via Denderleeuw station. Ook op de Churchillsteenweg ligt een bushalte.
- ▼ In de nabijheid van het projectgebied zijn de treinstations van Erembodegem (1600 m), Haaltert (1650 m) en Welle (1000 m) gelegen. De hoogwaardige openbaarvervoersknoop ter hoogte van het treinstation van Denderleeuw ligt op een viertal kilometer van het projectgebied.

Ontsluiting en verkeersafwikkeling

- ▼ Het bedrijventerrein Zuid III wordt ontsloten via de Churchillsteenweg en de Ninovesteenweg. De Industrielaan verbindt beide wegen en vormt de hoofdwas van het bedrijventerrein. Op deze hoofdweg takken een aantal zijwegen aan. Het wegdek is hier deels in beton en deels in asfalt, zwaar verouderd en aan herstelling toe.

- ▼ Zuid II heeft een duidelijke wegstructuur met de Nachtegaalstraat die de Ninovesteenweg verbindt met de onderdoorgang onder de E40 richting de Italiëweg. De onderdoorgang werd sinds de opmaak van de inventarisatienota afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. De staat van de weg op Zuid II is verouderd, maar gezien de betonverharding nog niet op het einde van haar levenscyclus.
- ▼ De bewegwijzering komende van het hogere wegennet naar de projectzone is eenduidig opgevat. Lokaal heeft elke zone een specifieke kleur die intuïtieve routing bevordert. De interne bewegwijzering werd op deze manier recent geüniformiseerd. Op sommige plaatsen is echter nog steeds een 'wildgroei' aan bewegwijzering aanwezig, die intussen evenwel verdwenen zou moeten zijn, op initiatief van de bedrijvenvereniging en in samenwerking met de stad.
- ▼ De drukte aan de Albatrosrotonde en het afrittencomplex van Aalst op de E40 hebben een sterke invloed op de verkeersafwikkeling in de omgeving van het projectgebied.
- ▼ De belangrijkste toegangsweg voor bestemmingsverkeer tijdens de ochtendspits is de westelijke toegang tot de Industrielaan via de Churchillsteenweg. Het verkeer komt voornamelijk via de Albatrosrotonde. Het kruispunt is lichtengeregeld. Er is een belangrijke verkeersstroom tussen de Albatrosrotonde en de Industrielaan (Zuid III). De dominante verkeersbeweging is rechts afslaand vanuit de Churchillsteenweg naar de Industrielaan tijdens de ochtendspits.
- ▼ Het kruispunt Ninovesteenweg – Industrielaan – Nachtegaalstraat vormt een potentieel knelpunt voor de vlotte verkeersafwikkeling. Tijdens de ochtendspits is de links afslaande beweging van de N405 naar de Industrielaan de voornaamste beweging die het kruispunt sterk belast. Het verkeer dat tijdens de ochtendspits deze beweging maakt heeft ongeveer voor de helft een bestemming op het bedrijventerrein Zuid III of IV en dus voor de helft doorgaand verkeer.
- ▼ De onderdoorgang onder de E40 tussen de Nachtegaalstraat en de Italiëweg kent een grotere intensiteit vanuit de Nachtegaalstraat naar de Italiëweg (en Erembodegem), dan omgekeerd. Gemiddeld tellen we hier 100 fietsers per dag in elke rijrichting. De onderdoorgang werd sinds de opmaak van de inventarisatienota afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.
- ▼ Op de aansluiting van de expresweg (N45) naar de Driehoekstraat is tijdens de ochtendspits enkel de beweging vanuit Ninove (N45) naar de Driehoekstraat belangrijk. Tijdens de avondspits is de totale verkeersdruk gevoelig hoger dan 's morgens. De omgekeerde beweging vanuit de Driehoekstraat richting Aalst (Albatros) is de enige belangrijke beweging. Het gaat om een alternatieve route vanuit Zuid III naar de Albatrosrotonde.

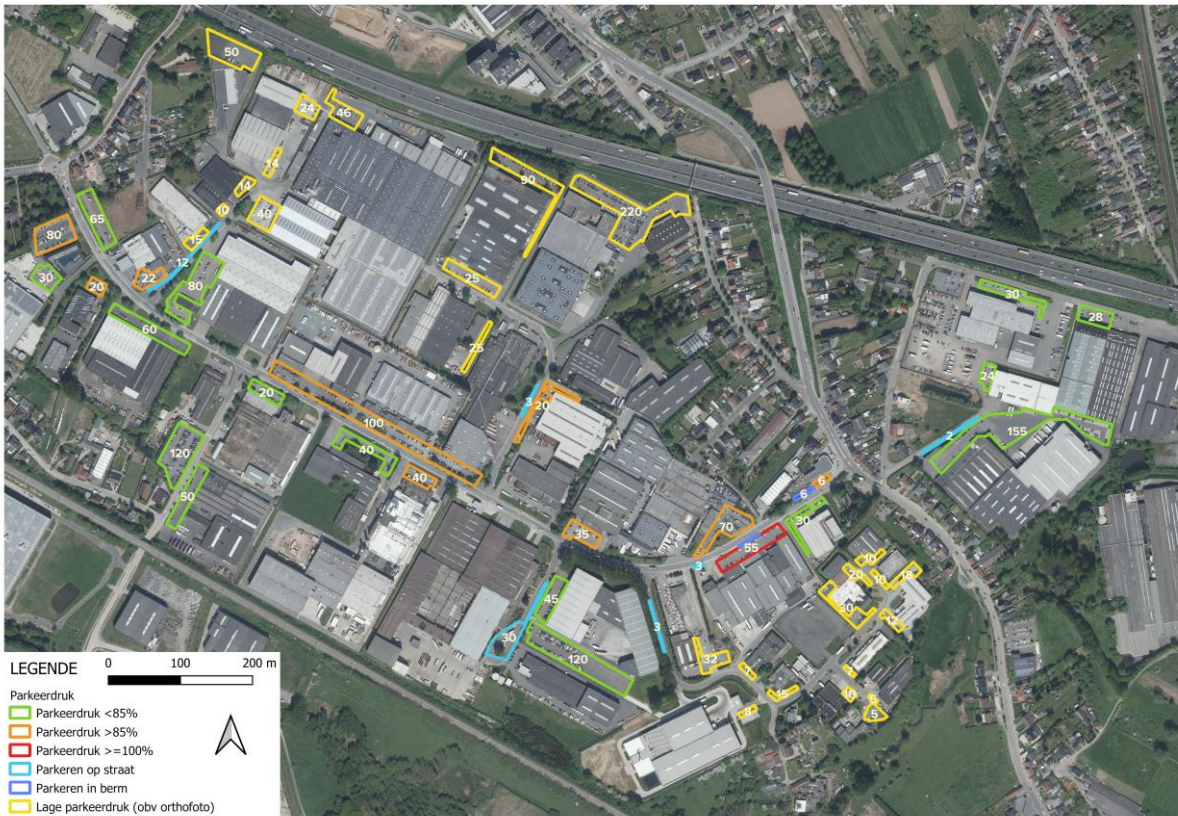


Afbeelding 12 Indeling bedrijventerrein Aalst Zuid met kleurcodes

Bron: Bedrijvenvereniging Aalst Zuid VZW

Parkeren

Op Aalst Zuid II wordt een algemene lage parkeerdruk vastgesteld. Ook in het KMO-gedeelte in de Watermolenstraat en de noordelijke zijtakken van de Industrielaan op Aalst Zuid III wordt een algemene lage parkeerdruk waargenomen. Langsheen de centrale as van de Industrielaan wordt de hoogste parkeercapaciteit en hoogste parkeerdruk vastgesteld. Het parkeren is niet gebundeld en niet uniform vormgegeven.

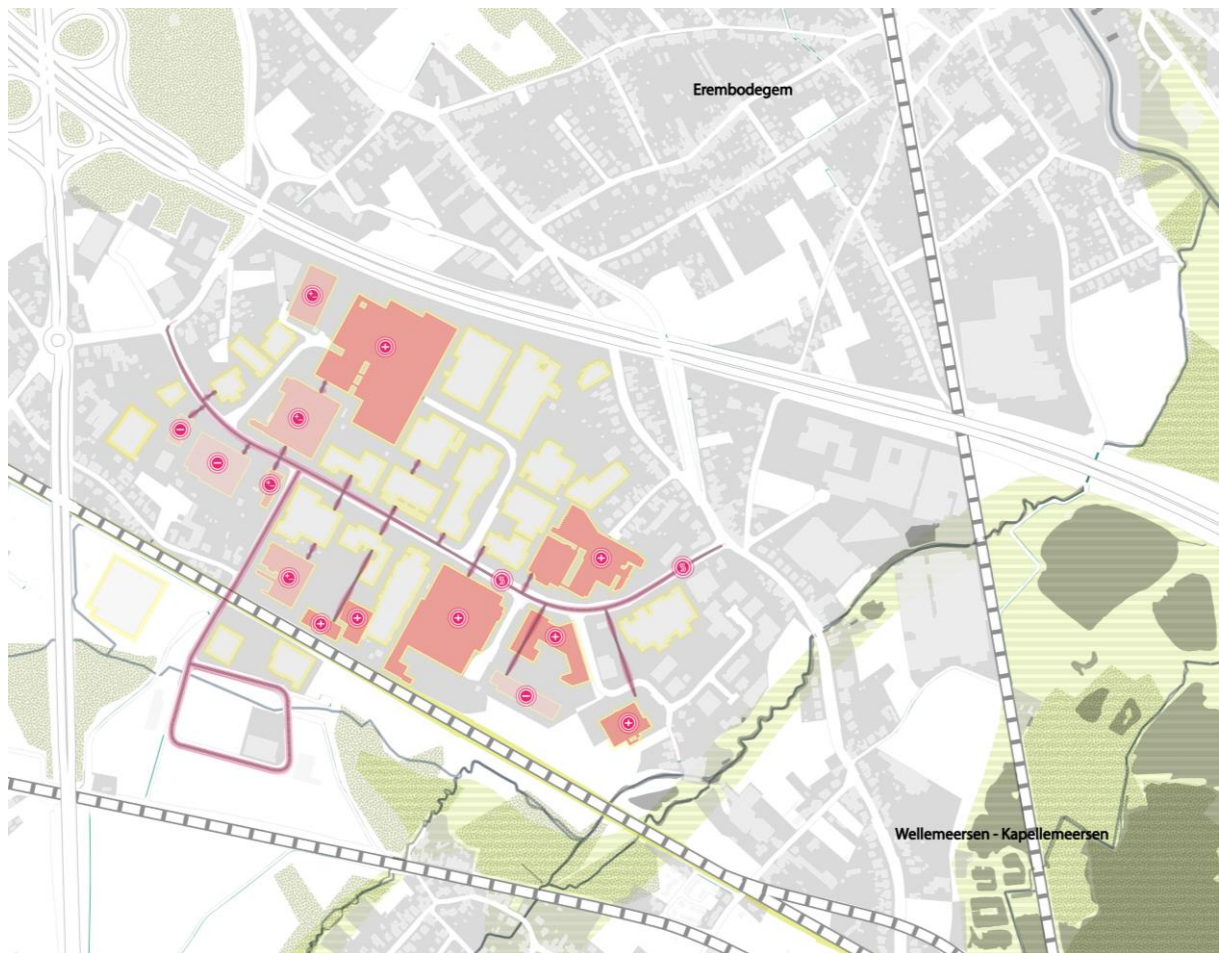


Afbeelding 13 Parkeerdruk

2.2.4 JURIDISCHE- EN BELEIDSCONTEXT

Bestemmingsplannen

- ▼ Het projectgebied behoort tot het gewestplan Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Zottegem. Het bedrijventerrein Zuid III is voor het grootste deel aangeduid als gebied voor milieubelastende industrieën, met uitzondering van een beperkte zone rond de Watermolenstraat die is ingekleurd als gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO's. Het bedrijventerrein Zuid II heeft de bestemming industriegebied op het grondgebied Aalst, op het grondgebied Denderleeuw is het RUP Dekaply uit 2018 van toepassing. De vigerende bestemming is hier zone voor bedrijvigheid.
- ▼ Het projectgebied bevindt zich binnen het Regionaalstedelijk Gebied Aalst. In de krachtlijnen van dit plan is de differentiatie en uitbreiding van Aalst Zuid III opgenomen.
- ▼ Enkele thematische beleidsplannen en studies over het grondgebied van Aalst zeggen relatief weinig specifiek over deze bedrijventerreinen. Het masterplan Erembodegem doet een voorstel naar nieuwe fietsstructuur met een as doorheen de bedrijventerreinen. Op het Provinciaal beleidskader wind staan de bedrijventerreinen opgenomen als potentiële inplantingslocaties. Binnen de studie energielandschap Denderland is Zuid III opgenomen als een casestudie.



Afbeelding 14 EHUB Erembodegem – scenario 2030

Bron: Energielandschap Denderland – Provincie Oost-Vlaanderen

Rooilijnen en verkoopvoorwaarden

- De ontwikkeling van de drie deelzones is los van elkaar gebeurd, op een ander tijdstip en bij Zuid II door de stad Aalst terwijl dit bij Zuid III door SOLVA is ontwikkeld. Enerzijds hebben alle aangelegde wegen een bepaalde rooilijnbreedte gekregen bij de aanleg. Anderzijds zijn er bouwvrije stroken die opgelegd zijn geweest bij de ontwikkeling.
- Op Zuid III werden de gronden verkocht waarbij verkoopvoorwaarden werden gehecht aan de verkoopakte. Doorheen de tijd zijn deze verkoopvoorwaarden een aantal keer geactualiseerd, deels naar aanleiding van nieuwe wetgeving, deels naar aanleiding van voortschrijdend inzicht inzake stedenbouwkundige voorschriften en deels naar aanleiding van de maatschappelijke en economische realiteit. Zuid II werd niet gerealiseerd door SOLVA en hier zijn geen verkoopvoorwaarden van toepassing.

2.2.5 ECONOMISCHE CONTEXT

- Op basis van de dataset van het Agentschap Innoveren en Ondernemen waren er op het moment van de inventarisatie 96 bedrijven actief op het bedrijventerrein. Groot- en detailhandel (33%) samen met industrie (22%) maken het grootste deel uit van de bedrijfsactiviteiten. Opvallend is dat 11% wordt ingenomen door vrije beroepen. Uitgedrukt in oppervlakte is het industrie (45%) dat als grootste bedrijfsactiviteit naar boven komt. Groot- en detailhandel volgen op grote afstand met 21%.
- Sinds 2017 is er een bedrijvenvereniging VZW Aalst Zuid actief. Via de vereniging willen de bedrijven naar buiten treden als één centrale gesprekspartner zodat ze sterker staan naar overheden en dienstverleners. Binnen de bedrijvenvereniging staat aan parkmanager in voor het dagelijks beheer en de opvolging van gemeenschappelijke diensten en voorzieningen.
- Binnen de bedrijventerreinen zijn geen braakliggende gronden meer beschikbaar voor ontwikkeling. Alle percelen die deels in gebruik zijn, braakliggend of leegstaand, zullen in de nabije toekomst herontwikkeld, verkocht of bebouwd worden. Op korte termijn zullen quasi alle gronden volledig in gebruik zijn en is er geen extra grond voor bedrijvigheid beschikbaar.



Afbeelding 15 Bedrijvenvereniging Aalst Zuid VZW

Bron: Aalst Zuid VZW

2.3 STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

Aan het einde van de inventarisatienota werden een aantal strategische doelstellingen bepaald op basis van onderzoek op het terrein, de thematische werkgroepen en het participatiemoment met alle doelgroepen. Deze doelstellingen vormen de hoekstenen van de herinrichting en op basis hiervan worden deelconcepten uitgewerkt in de herinrichtingsnota, met als bedoeling de hoekstenen te gaan versterken. Het resultaat moet een modern en duurzaam bedrijventerrein zijn dat klaar is voor de toekomst en waar actief kan aan gewerkt worden door de bedrijven, de werknemers, de stad, de bedrijvenvereniging en eventuele stakeholders, en dit in harmonie met de buurt.

Garanderen van de bereikbaarheid en stimuleren van multimodaal vervoer

- Doorstroming naar hogere wegennet garanderen
- Veilige fiets- en voetpaden op het terrein om duurzaam verplaatsingsgedrag te bevorderen, met aandacht voor de invalsroutes naar het projectgebied
- Toegangen voor zwakke weggebruikers opwaarderen of opnieuw openstellen

Verhoging van de beeldkwaliteit

- Duurzame en eigentijdse inrichtingsprincipes voor het openbaar domein
- Herinrichting van het openbaar domein, kwaliteitsvol straatmeubilair dat functionele en aangename buitenruimte creëert.
- Openbaar groen met nadruk op biodiversiteit
- Integratie van waterbuffering, zowel op het openbaar domein als op de private percelen
- Aangename werkomgeving
- Vernieuwing gebouwen op een duurzame wijze, met aandacht voor de architectuur

Duurzaam en efficiënt ruimtegebruik (zuinig en rationeel) = Optimalisatie van de bedrijfsperven

- Geschikte bedrijven op deze plaats, die hier thuishoren
- Leegstand tegengaan
- Hoger bouwen
- Bouwvrije stroken enkel indien functioneel
- Gestructureerd, gemeenschappelijk parkeersysteem
- Ontharden waar mogelijk
- Terreinen klimaatrobuust maken

Slim delen en samenwerken

- Deelmobiliteit, mobipunt
- Collectief parkeren
- Collectief bufferen
- Recreatief collectief groen
- Collectieve ondersteunende dienstverlenende functies (kinderopvang, was- en strijkdienst, bedrijfsrestaurant, broodjeszaak, pakjesautomaat, vergaderruimte,...)
- Gezamenlijk milieu- en afvalbeheer
- Camerabewaking
- Collectief groenbeheer
- Bundelen goederenstromen (slimmere en efficiëntere logistiek)

Energie-efficiëntie, -opwekking en -uitwisseling

- Synergiën zoeken
- Energiescans uitvoeren en actieve monitoring
- Zonne-energie
- Warmtenet (restwarmte en biomassa)
- Energetische renovatie
- ESCO's
- Smart grids (uitwisseling elektriciteit & warmte)

3.2 TIJDENS DE ONTWERPFASE

Een tweede participatiemoment vond plaats op 22 november 2019, enkel voor de bedrijfsleiders.

Ook het participatietraject werd voortgezet. Hiervoor werd op 22 november 2019 een participatiemoment georganiseerd met de bedrijfsleiders. Tijdens dit moment werd er getracht inhoud en een prioritering te geven aan de strategische doelstellingen die volgden uit de inventarisatiefase. Hierbij werd vooral de nadruk gelegd op mogelijke maatregelen op de private terreinen.

De voorgelegde thema's waren de volgende:

- ✔ Garanderen van de bereikbaarheid en stimuleren van multimodaal vervoer
- ✔ Duurzaam & efficiënt ruimtegebruik en verhoging van de beeldkwaliteit
- ✔ Slim delen & samenwerken
- ✔ Energie-efficiëntie, -opwekking & -uitwisseling

De oefening bestond er uit om per thema een ideaal scenario te bepalen waarbij werd aangegeven welke actor welke taak op zich dient te nemen en welke zaken al dan niet prioritair zijn. Onderstaand volgt een overzicht van de voorgestelde maatregelen per thema, opgedeeld in een light, medium en high scenario, en de indeling die de bedrijfsleiders er vervolgens aan gegeven hebben door aan te geven welke zaken zeker wel in aanmerking komen, welke te bekijken zijn en minder prioritair zijn en welke zaken laag op de prioriteitenlijst staan of zelfs niet gewenst zijn.

Daarnaast werden de bedrijfsleiders ook op de hoogte gehouden door op de jaarvergaderingen van de bedrijvenvereniging Aalst Zuid een stand van zaken mee te geven en enkele thema's toe te lichten. Tot slot organiseerde de VZW een bevraging om af te stemmen onder de bedrijfsleiders welke acties rond slim delen en samenwerken al dan niet gewenst zouden zijn en welke prioritering hieraan kan gegeven worden.



Afbeelding 17 Participatiemoment tijdens de ontwerpfase



Zeker wel	Te bekijken	Zeker niet
<ul style="list-style-type: none"> • Bedrijfswagens vervangen door gedeelde bedrijventerreinvloot (poolwagens) (b+bv) • Bedrijven bieden bedrijfsfietsen aan. <i>Opm hierbij: eerst fietspad</i> (b+wn+bv) • Elektrische pendelbussen van/naar stations (s+bv) • Fietsenstallingen aan alle bedrijven (b) • Filevorming aan autokeuring wegwerken <i>opm: Lopend project SBAT 2020</i> (s voor vergunning + sbat) • Fietsgebruik, carpooling, openbaar vervoer promoten. <i>Opm: eerst infrastructuur</i> (s+b+wn+bv) <p>Huiswerk voor de Stad en Vlaanderen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Toegankelijkheid via kruispunten Churchillsteenweg/Ninovesteeuwweg verbeteren <i>Opm: + albatos</i> • Voetpad als extra naast fietspaden • Veilige fietsverbindingen naar omliggende stations en kernen <i>Opm: Albatros / Dekaply</i> • Bruggen/tunnels om gewestwegen over te steken (voet-fiets) • Door groen gescheiden fietspaden • Oversteekplaatsen voor voetgangers. <i>Opm: duidelijk + verlichting</i> • Toegankelijk openbaar vervoer • Mobipunt waar alle vervoersmodi samenkomen <i>Opm: = openbaar vervoer</i> • Trage doorsteken reaaliseren/heropwaarderen • Alternatieve fietspaden op BT langsheen spoorweg en/of E40 • Zuid IV anders ontsluiten → richting het Zuiden 	<ul style="list-style-type: none"> • Voorrang van rechts afschaffen • Snelheidsmindering • Inrichten van de toegangspoorten verbeteren voor de zwakke weggebruiker → vrachtverkeer evenwicht • Laadpunt elektrische wagens? → extra verkeer? 	<ul style="list-style-type: none"> • Spreiden verschillende uurroosters <i>Opm: niet realistisch</i> • Fietsvloot gedeeld binnen bedrijventerrein • Trambus naar de stad • Ondergrondse verbinding voor fiets en voetgangers (+ auto's) • Wagens onder de grond (industrieterrein) netwerk van doorgang + parking

Afbeelding 18 Garanderen van de bereikbaarheid en stimuleren van multimodaal vervoer

LIGHT	MEDIUM	HIGH
<ul style="list-style-type: none"> Ontharding van de private parkeerplaatsen en verbieden nieuwe verharde parkeerplaatsen Verordenende inrichtingsprincipes met betrekking tot bouwen in de hoogte Verordenende inrichtingsprincipes met betrekking tot verhardingen Verordenende inrichtingsprincipes met betrekking tot verplicht groen Leegstand tegengaan door actief leegstandsbeleid te voeren en tijdelijke invullingen te stimuleren die niet conflicterend zijn Optimalisatie van de bouwvrije stroken Voldoen aan de huidige wetgeving inzake hemelwaterafvoer: hergebruik, infiltratie & buffering en vertraagde afvoer Nieuw wegdek en gescheiden fietspaden, uniform en stijlvol Energiezuinige moderne straatverlichting Uniforme bewegwijzering (waar nog niet aanwezig doortrekken) Kwalitatiever openbaar groen met de nadruk op de biodiversiteit Toevoegen van kwaliteitsvol straatmeubilair (banken, picknicktafels) Voorzien van privaatve picknickzones 	<ul style="list-style-type: none"> Uniformiseren en structureren van privaat parkeren (parkeerstrips) of incorporeren in het gebouw (onder of op het gebouw) In het KMO-gedeelte gekoppeld bouwen of half open Geen functies toelaten op het gelijkvloers die ook op de verdieping mogelijk zijn Ontharding in functie van structurele ecologische meerwaarde Bedrijven aantrekken met een passend profiel voor de site (logistieke bedrijven) (Energetische) renovatie van gebouwen (via een Energy Service Company) Architecturale veruitwendiging van ten minste de kantoorfunctie Bij renovatie of nieuwbouw afspraken obv een beeldkwaliteitsplan Collectieve picknickzones (met fruitbomen) Gemeenschappelijk beheer van de groene structuren (zowel op privaat, als op gemeenschappelijk, als op openbaar domein) Groenbuffer tussen industrie en wonen (momenteel niet aanwezig) Digitale infoborden 	<ul style="list-style-type: none"> Collectieve parkings aanleggen (ondergronds of in een parkeergebouw) Omwille van collectieve parking – private parkeerplaatsen schrappen met uitbreidingsmogelijkheden in de plaats Kantoorruimte op energie-efficiënte manier inplannen Stapelen van bedrijven en/of functies Groendaken en -gevels, blauwdaken Creatie van gemeenschappelijke groenstroken met waterpartijen door bijvoorbeeld collectieve parkings te voorzien (ondergronds, parkeergebouw) Aanleg van recreatieve voorzieningen in gemeenschappelijke groene stroken (Finse piste, fitometer,...) Collectieve architecturaal duurzame bedrijfsruimtes voorzien Geen private bedrijfspercelen meer, maar via een recht van opstal meer modulaire

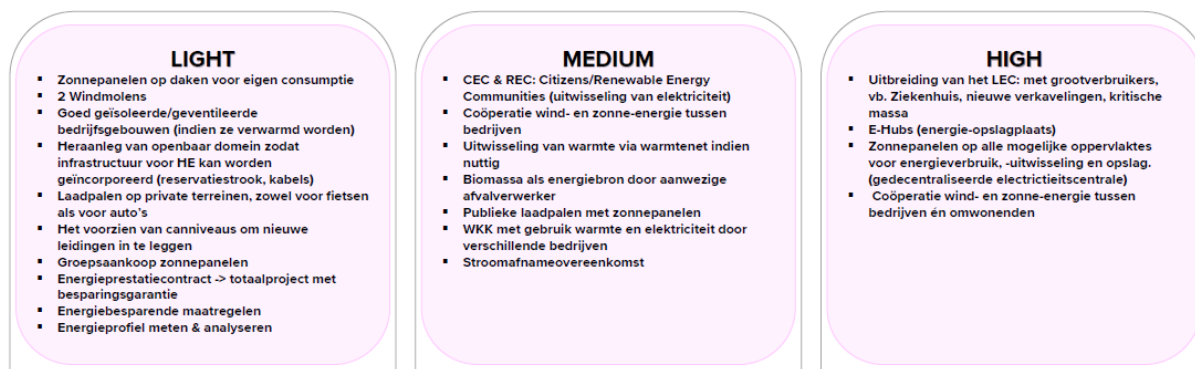
Zeker wel	Te bekijken	Zeker niet
<ul style="list-style-type: none"> Kantoorruimte op energie-efficiënte manier inplannen (b) Kwalitatiever openbaar groen met de nadruk op de biodiversiteit (s) Nieuw wegdek en gescheiden fietspaden, uniform en stijlvol (s) Verordenende inrichtingsprincipes mbt verhardingen (s+bv) Ontharding in functie van structurele ecologische meerwaarde (s+bv) Ontharding van de private parkeerplaatsen en verbieden nieuwe verharde parkeerplaatsen (s+bv) Optimalisatie van de bouwvrije stroken (s+a) In het KMO-gedeelte gekoppeld bouwen of half open (s+a) Voorzien van privaatve picknickzones (b) Energiezuinige moderne straatverlichting (s) Gemeenschappelijke hemelwateropvang (s+b) 	<ul style="list-style-type: none"> Stapelen van bedrijven en/of functies Uniformiseren en structureren van privaat parkeren (parkeerstrips of incorporeren in het gebouw) Verordenende inrichtingsprincipes mbt bouwen in de hoogte Digitale infoborden (energetische) renovatie van gebouwen (via een Energy Service Company) Gemeenschappelijk beheer van de groene structuren (zowel op privaat, als op gemeenschappelijk als op openbaar domein) Uniforme bewegwijzering (waar nog niet aanwezig doortrekken) Groendaken en -gevels, blauwdaken Voldoen aan de huidige wetgeving inzake hemelwaterafvoer: hergebruik, infiltratie & buffering en vertraagde afvoer Geen functies toelaten op het gelijkvloers die ook op de verdieping mogelijk zijn. <i>Opm: case per case bekijken</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Bij renovatie of nieuwbouw afspraken obv een beeldkwaliteitsplan Groenbuffer tussen industrie en wonen (momenteel niet aanwezig) Aanleg van recreatieve voorzieningen in gemeenschappelijke groene stroken (Finse piste, fitometer,...) Bedrijven aantrekken met een passend profiel voor de site (logistieke bedrijven) <i>Opm: kostprijs? Afspraken onder burens</i> Collectieve parkings aanleggen (ondergronds of in een parkeergebouw) Toevoegen van kwaliteitsvol straatmeubilair (banken, picknicktafels) Verordenende inrichtingsprincipes met betrekking tot verplicht groen Omwille van collectieve parking – private parkeerplaatsen schrappen met uitbreidingsmogelijkheden in de plaats Geen private bedrijfspercelen meer, maar via een recht van opstal meer modulaire Architecturale veruitwendiging van ten minste de kantoorfunctie Collectieve picknickzones (met fruitbomen) Collectieve architecturaal duurzame bedrijfsruimtes voorzien

Afbeelding 19 Duurzaam & efficiënt ruimtegebruik en verhogen van de beeldkwaliteit



Zeker wel	Te bekijken	Zeker niet
<ul style="list-style-type: none"> • Organiseren van gedeelde mobiliteit (fietsdelen, autodelen, steps, (elektrische) deelwagens) (b+bv) • Camerabewaking/veiligheid (s+b+bv) • Gezamenlijke afvalophaling (b) • Gezamenlijk afvalbeheer (b) • Jobbeurs (b) • Jobplatform (b) • Parkeren gaan structureren op eigen terrein volgens een vast stramien (s) • Collectief parkeren (s) • Collectief groenbeheer (bv) • Recreatief collectief groen (bv) • Integratie uitrol glasvezel (collectief contract (ok voor s+b+wn+bv) • Bewegwijzering (s+bv) • Voldoen aan de wetgeving inzake hemelwaterafvoer: hergebruik, infiltratie en buffering voor afvoer van water (s+b) • Collectief bufferen van water en hergebruik (s+b) 	<ul style="list-style-type: none"> • Duurzame koerier (fietskoerier/elektrische wagens): vb. levering pakjes aan begin terrein en op duurzame manier verdeeld • Levering pakketten & boodschappen • Deelsysteem/-platform • Onbemand fietsherstelpunt • Gemeenschappelijke vergaderzalen • Aankoop AED-toestellen • Mobipunt • Gemeenschappelijke organisatie van nachtleveringen 	<ul style="list-style-type: none"> • Buitenmeubilair • Mobiele fietshersteller • Uitleendienst (partytent, bbq, rijdende tap, buitensport materialen, badmintonnet, pingpongtafel, petanqueset, kub, picknickmand, ...) • Drones • Organisatie van printdienst • Goederentransport via spoor (vb. via Denderleeuw) • Collectieve ondersteunende dienstverlening: kinderopvang, was- en strijkdienst, pakjesautomaat, vergaderruimte, restaurant...) • Bundelen goederenstromen • Buitensportmeubelen

Afbeelding 20 Slim delen en samenwerken



Zeker wel	Te bekijken	Zeker niet
<ul style="list-style-type: none"> Energiebesparende maatregelen (b) Zonnepanelen op 70% daken voor eigen consumptie opm: geen distributie Laadpalen op private terreinen, zowel voor fietsen als voor auto's (b) Het voorzien van canniveaus om nieuwe leidingen in te leggen Energieprestatiecontract -> totaalproject met besparingsgarantie (b+bv) Energieprofiel meten & analyseren Coöperatie wind- en zonne energie tussen bedrijven (bv) Uitwisseling van warmte via warmtenet indien nuttig (bv+coöperatie) 2 Windmolens (coöperatie) Piekstroombewaking 	<ul style="list-style-type: none"> Stroomafnameovereenkomst groepsaankoop zonnepanelen E-Hubs (energie-opslagplaats) Mircogrid Zonnepanelen op alle mogelijke oppervlaktes voor energieverbruik, -uitwisseling en opslag. (Gedecentraliseerde elektriciteitscentrale) Publieke laadpalen met zonnepanelen CEC & REC: Citizens/Renewable Energy Communities (uitwisseling van elektriciteit) WKK met gebruik warmte en elektriciteit door verschillende bedrijven 	<ul style="list-style-type: none"> Heraanleg van openbaar domein zodat infrastructuur voor HE kan worden geïncorporeerd (reservatiestrook, kabels) Coöperatie wind- en zonne-energie tussen bedrijven én omwonenden Uitbreiding van het LEC: met grootverbruikers, vb. Ziekenhuis, nieuwe verkavelingen, kritische massa

Afbeelding 21 Energie-efficiëntie, -opwekking & -uitwisseling

4

HERINRICHTINGSCONCEPTEN

Vanuit de analyse en het studiewerk tijdens de inventarisatienota en op basis van de strategische doelstellingen die werden bepaald, worden 4 overkoepelende concepten voor de herinrichting van het bedrijventerrein Zuid II en Zuid III naar voren geschoven:

- ✔ Dubbele as als drager
- ✔ Clusters
- ✔ Poorten
- ✔ Metabolisch bedrijventerrein

De concepten vormen de handvaten om tot het herinrichtingsplan te komen. In dit hoofdstuk worden de concepten beschreven en uitgewerkt. Verderop in deze nota worden ze vertaald in een grafisch plan voor de herinrichting en een bedrijventerreinpaspoort waarin de uitgifte, het beheer en de klimaatneutraliteit gebundeld en neergeschreven wordt in verkoopsvoorwaarden en dat als bijlage is opgenomen bij deze herinrichtingsnota (zie 7.1).

Om de concepten in de praktijk te brengen zijn ingrepen in het openbaar domein en het privaat domein noodzakelijk. Dit vraagt inspanningen van de stakeholders die hiervoor bevoegd zijn. Om de herinrichting te laten slagen zullen er acties ondernomen moeten worden op beide domeinen.

De stad is bevoegd voor het deel van het openbaar domein waarvan zij de wegbeheerder is. Voorts heeft ze enkele bevoegdheden op privaat domein (onder andere via verordeningen en het decreet gemeentewegen) en kan ze hier ook ondersteuning bieden voor een aantal zaken. Concreet kan de stad actief een rol spelen in volgende onderdelen van de concepten die in dit hoofdstuk zijn uitgewerkt:

- ✔ Heraanleggen en opwaarderen van de openbare infrastructuur;
- ✔ Verhogen van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid;
- ✔ Invoeren van een stedenbouwkundig kader ter bevordering van het duurzaam ruimtegebruik in al zijn facetten;
- ✔ Ondersteunen van de uitwerking van clusters op privaat domein;
- ✔ Collectiveren van clusters en op die manier werken aan de klimaatbestendigheid van het openbaar domein en bij uitbreiding het volledige bedrijventerrein en zijn omgeving;
- ✔ Uitbouwen van sterke toegangspoorten door in dialoog te gaan met andere wegbeheerders en de ‘gebruikers’ van het bedrijventerrein;
- ✔ Ondersteunen en waar mogelijk faciliteren bij de opstart en uitwerking van het metabolisch bedrijventerrein.

Om tot een kwalitatieve heraanleg te komen, rekening houdende met zuinig en duurzaam ruimtegebruik, een verhoging van de beeldkwaliteit en de biodiversiteit, een versterking van het terrein in het kader van de klimaatneutraliteit en tot slot een actievere samenwerking, zal er ook van de bedrijven een inspanning gevraagd worden. Dit kan individueel, collectief of via de bedrijvenvereniging en voor volgende onderdelen van de concepten die in dit hoofdstuk zijn uitgewerkt:

- ✔ Meewerken aan de realisatie van de noordelijke as;
- ✔ Aanwenden toekomstig stedenbouwkundig kader als hefboom voor de transitie naar een modern en duurzaam bedrijventerrein;
- ✔ Realiseren van clusters op privaat domein, individueel of collectief;
- ✔ Initiëren van een poortgebouw door samenwerking tussen bedrijven en door het aanspreken van een breder netwerk van ondernemers;
- ✔ Uitbouwen van het metabolisch bedrijventerrein door het leggen van een sterk intern netwerk op het bedrijventerrein met een belangrijke rol voor de bedrijvenvereniging.

4.1 DUBBELE AS ALS DRAGER

Voor het bedrijventerrein wordt een centrale as en een noordelijke as voorgesteld die beiden oostwest georiënteerd doorheen zowel Zuid III als Zuid II lopen. Ze vormen zowel verkeerskundige als stedenbouwkundig de basis van het herinrichtingsplan.

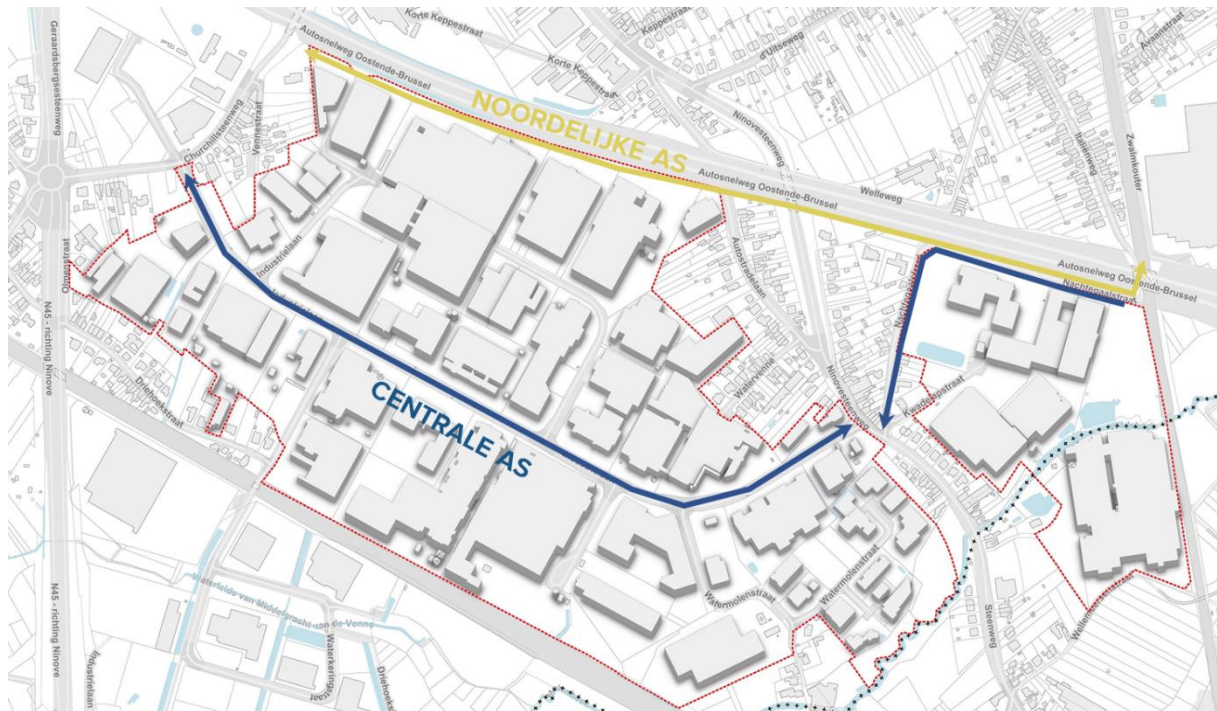
4.1.1 VERKEERSKUNDIGE UITWERKING

4.1.1.1 MOBILITEITSNETWERKEN

De dubbele as vormt de hoofdstructuur voor de verkeersafwikkeling op het bedrijventerrein. De twee assen vormen de verbinding tussen Aalst Zuid II en III en hebben een verbindende, verzamelende en verdelende functie. De centrale as is de voornaamste drager van het gemotoriseerd verkeer. De noordelijke as daarentegen is de voornaamste drager van het zacht verkeer.

De centrale as sluit in het westen aan op het hoger wegennet op het kruispunt met de Churchillsteenweg. De as loopt doorheen bedrijventerrein Aalst Zuid III en heeft hierbij een verzamelende en verdelende functie voor het verkeer van en naar de bedrijven gelegen langsheen de as en de zijtakken. Het bedrijventerrein Aalst Zuid IV is vormgegeven als zijtak van de centrale as. In het oosten sluit de centrale as aan op het hoger wegennet op het kruispunt met de Ninovesteenweg. De centrale as loopt verder via de Nachtegaalstraat op Aalst Zuid II en buigt af naar het noorden. In het laatste gedeelte lopen de centrale en noordelijke as samen tot aan de onderdoorgang richting Italiënweg. Dit is mogelijk omdat het gemotoriseerd verkeer niet langer toegelaten wordt deze onderdoorgang te gebruiken waardoor de verkeersintensiteit in de Nachtegaalstraat slechts beperkt is.

De noordelijke as sluit in het westen aan op het Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk op de Churchillsteenweg. De as loopt langs de zuidelijke flank van de E40 en vormt de belangrijkste drager voor het zacht verkeer. Vanuit de centrale as worden veilige verbindingen in zuidelijke richting doorheen het bedrijventerrein voorzien. De as gaat in het oosten onder de Ninovesteenweg door en sluit aan op de Nachtegaalstraat waar het laatste gedeelte samenloopt met de centrale as. Via de onderdoorgang onder de E40 vormt de noordelijke as verder de verbinding naar het centrum van Erembodegem.

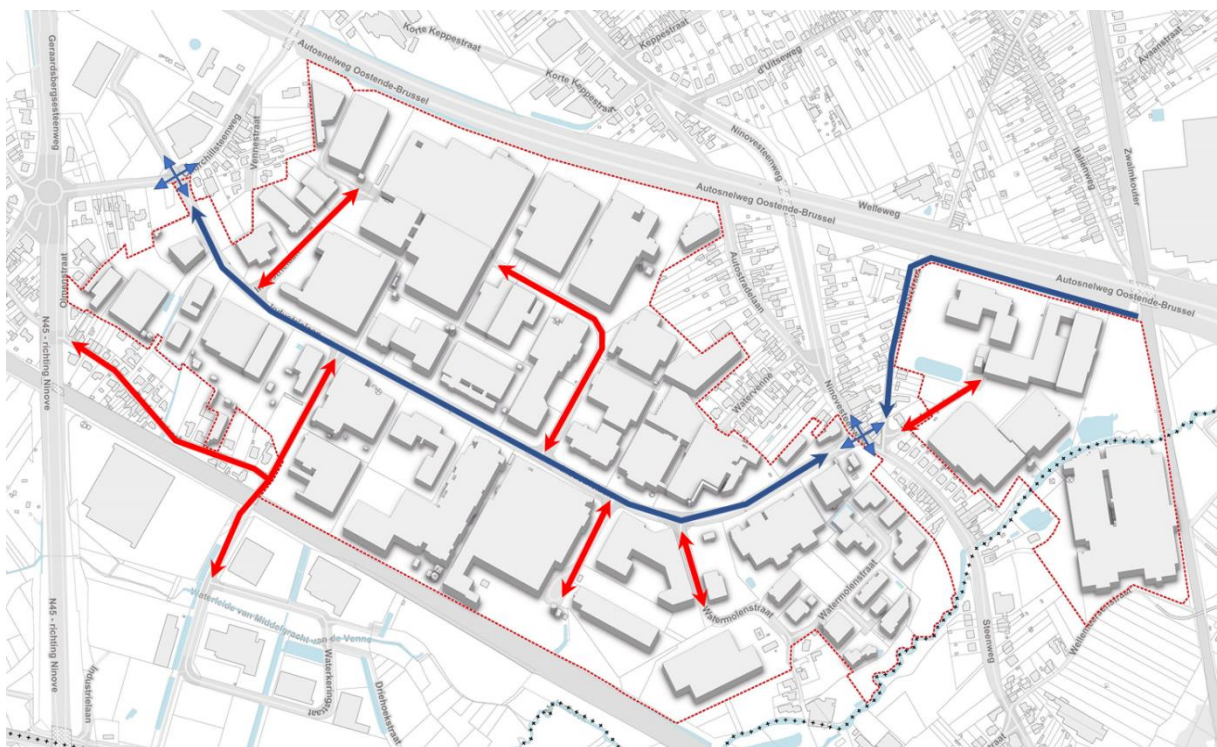


Afbeelding 22 Locatie van de dubbele as doorheen het bedrijventerrein

Door de structuur met een dubbele as ontstaan er doorheen het bedrijventerrein twee afzonderlijke netwerken: het netwerk voor gemotoriseerd verkeer en het netwerk voor zacht verkeer.

Het netwerk voor gemotoriseerd verkeer wordt gedragen door de centrale as doorheen Aalst Zuid III en doorlopend naar Aalst Zuid II. Er wordt gekozen voor een heldere wegingeling consequent met de toegekende functie per wegsegment. Alle andere wegsegmenten vormen een boomstructuur naar de centrale as. Tussen de verschillende takken worden geen onderlinge verbindingen voorzien. De takken worden evenmin verbonden met het hoger wegennet buiten het bedrijventerrein om maasdoorsnijdingen te vermijden.

Op onderstaande afbeelding wordt de boomstructuur weergegeven met de blauwe centrale as en de rode zijtakken. Belangrijke ankerpunten zijn de kruispunten Industrielaan - Churchillsteenweg en Industrielaan - Ninovesteenweg – Nachtegaalstraat die eveneens op de afbeelding staan weergegeven. Zij verdelen het verkeer verder van en naar de bedrijventerreinen. Dit zijn ook de toegangspoorten tot de bedrijventerreinen (zie 4.2.3).



Afbeelding 23 Mobiliteitsnetwerk voor gemotoriseerd verkeer

Het fietsnetwerk wordt gedragen door de noordelijke as enerzijds en de fietsnelweg F415 ten zuiden van Aalst Zuid IV langsheen de spoorweg (zie 4.1.1.5.1). Deze twee oostwestroutes zijn de dragers van het doorgaand fietsverkeer en worden maximaal conflictvrij vormgegeven. Doorheen het bedrijventerrein worden veilige fietsverbindingen tussen de twee dragende assen gecreëerd.

Volgende strategische keuzes worden voorgesteld

- Invoeren boomstructuur voor gemotoriseerd verkeer
- Typewegprofiel centrale as
- Typewegprofiel zijtakken
- Aanleg noordelijke as als aanvulling op fietsnetwerk

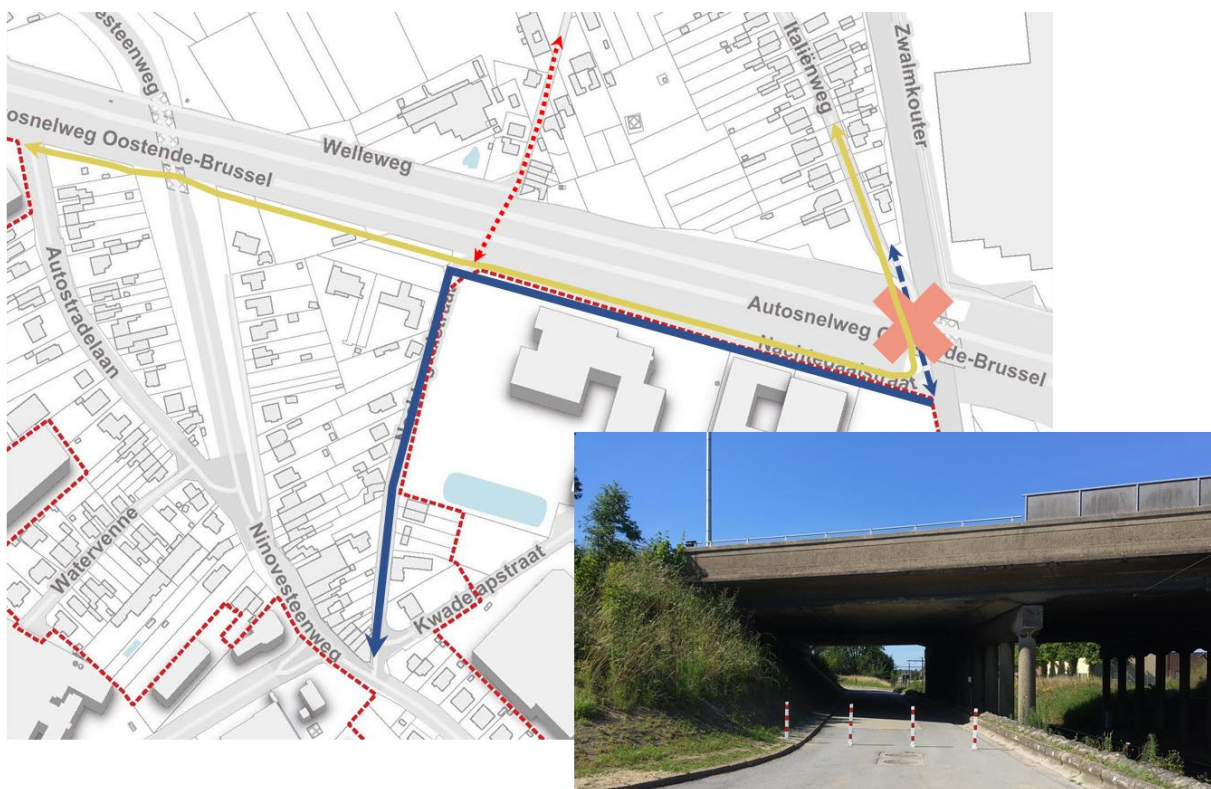
Elke strategische keuze wordt hieronder uitgebreider uitgewerkt en beschreven.

4.1.1.2 INVOEREN BOOMSTRUCTUUR VOOR GEMOTORISEERD VERKEER

Het netwerk voor gemotoriseerd wordt gedragen door de centrale as. Er wordt gekozen voor een heldere boomstructuur waarbij alle andere wegsegmenten aansluiten op deze centrale as. Daardoor krijgt enkel de centrale as de functie van drager van doorgaand verkeer. Tussen de verschillende takken worden geen onderlinge verbindingen voorzien en geen verbindingen met wegen buiten het bedrijventerrein om maasdoorsnijdingen te vermijden.

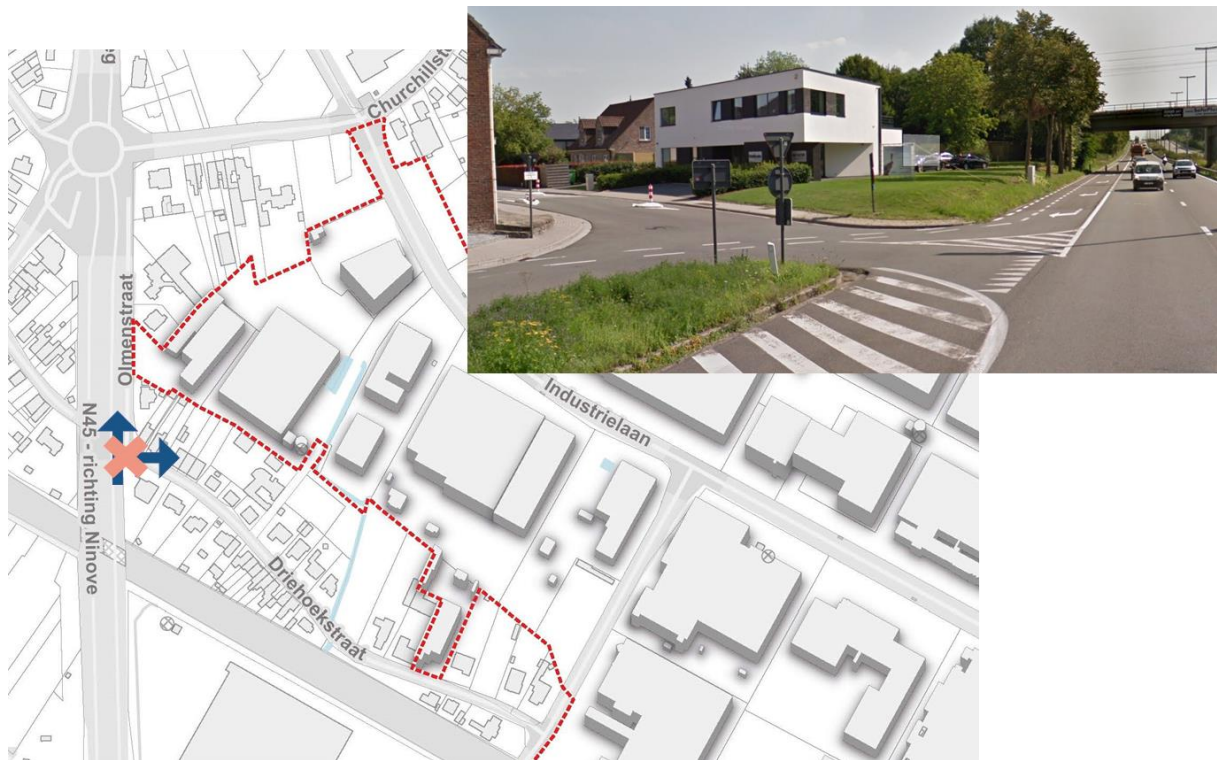
Bovendien wordt voorgesteld om de centrale as in het oosten niet te laten doorlopen via de onderdoorgang onder de E40 naar de Italiënweg. De Italiënweg als woonstraat heeft niet de functie om doorgaand verkeer van het bedrijventerrein op te vangen. Het aantal voertuigbeweging varieert van dag tot dag, maar is beperkt. Gemiddeld zijn er om en bij de 500 pae per dag in elke rijrichting. Over het algemeen is er een grotere intensiteit vanuit de Nachtegaalstraat naar de Italiënweg (en het dorpscentrum van Erembodegem), dan omgekeerd. Conceptueel wordt daarom voorgesteld om de Nachtegaalstraat in het netwerk te beschouwen als een aantakking op de centrale as. Ook het voorgestelde typewegprofiel is hierop afgestemd. Verkeerskundig heeft enkel het gedeelte van de centrale as op de Industrielaan tussen de Churchillsteenweg en de Ninovesteenweg de functie van verzamelende, verdelende en doorgaande verkeersbewegingen.

De onderdoorgang tussen de Nachtegaalstraat en de Italiënweg wordt beperkt tot voetgangers- en fietsverkeer in functie van de aansluiting op de noordelijke as en de bereikbaarheid van het station van Erembodegem. Deze ingreep werd ondertussen door de Stad Aalst reeds uitgevoerd na het doorlopen van een participatief traject met de buurtbewoners. De doorgang kan eventueel ook behouden blijven voor hulpdiensten en/of in functie van omléidingen. In het Masterplan Erembodegem wordt bovendien een bijkomende onderdoorgang voor fietsverkeer voorgesteld tussen de Wellweg en de Nachtegaalstraat. Deze bijkomende onderdoorgang verkort het traject voor fietsers naar het station van Erembodegem en kan parallel met de bestaande onderdoorgang gebruikt worden. Een bijkomende onderdoorgang voor fietsers op deze locatie heeft verder geen invloed op het voorgestelde mobiliteitsnetwerk.



Afbeelding 24 Filter gemotoriseerd verkeer Italiënweg-Nachtegalstraat

De Driehoekstraat is vandaag de enige zijtak die nog aansluit op het hoger wegennet buiten het bedrijventerrein, met name de Expresweg N45 Ninove-Aalst waarbij het verkeer enkel rechtsaf vanuit Ninove het bedrijventerrein kan oprijden en vanuit de Driehoekstraat naar de rotonde Albatros kan rijden. De bewegingen op het kruispunt zijn erg ongelijk tussen de ochtend- en de avondspits. De uitgaande beweging vanuit de Driehoekstraat richting N45 tijdens de avondspits trekt dubbel zoveel verkeer aan dan de ingaande beweging vanuit de N45 naar de Driehoekstraat tijdens de ochtendspits. Vanuit de herkomst-bestemmingsmetingen werd aangetoond dat het verkeer in de Driehoekstraat in belangrijke mate een ontwijkende beweging vormt omdat de beweging de bestuurder vlotter op de Albatrosrotonde brengt dan de normale reisweg via de Churchillsteenweg.



Afbeelding 25 Afsluiten aansluiting N45-Driehoekstraat/Olmenstraat

Vanuit het oogpunt van een heldere wegcategorysering is de aansluiting van een lokale weg type III rechtstreeks op een primaire weg niet wenselijk. Bovendien blijkt uit de analyse dat de aansluiting voornamelijk gebruikt wordt door bovenlokaal verkeer dat hiermee de beter uitgeruste lokale wegen type I vermijdt. Daarom wordt voorgesteld om deze aansluiting bij de herinrichting niet te behouden. Dit zal voornamelijk een effect hebben op de verkeersafwikkeling in de avondspits waarbij een niet onbelangrijke verkeersstroom niet langer de N45 zal kunnen oprijden en aangewezen wordt op het kruispunt Industrielaan – Churchillsteenweg. Er dient echter rekening gehouden te worden met de aanwezige bedrijven in de Olmenstraat die in dat geval via de Driehoekstraat en de Industrielaan de Albatrosrotonde zullen moeten bereiken.

De te verwachten effecten tijdens de avondspits zijn:

- ✔ Positief: beperkt betere doorstroming op hoofdverbinding N45 Ninove-Aalst
- ✔ Positief: verbetering verkeersveiligheid N45 door wegnemen invogende beweging vanuit Driehoekstraat
- ✔ Negatief: significant bijkomende verkeersbelasting op kruispunt Industrielaan-Churchillsteenweg met verhoogde druk op links afslaan vanuit Industrielaan. De verkeersdruk op deze beweging zal verdubbelen bij een verder ongewijzigde verkeerssituatie. Hiervoor zijn flankerende maatregelen wenselijk, eventueel in de vorm van een verlenging van de afslagstrook en/of een aangepaste lichtenregeling (zie 4.2.3.1)
- ✔ Positief: sterke betere verkeersleefbaarheid voor woningen in Driehoekstraat
- ✔ Negatief: aanzienlijke omrijfactor vanuit Olmenstraat naar rotonde Albatros.

Tijdens de ochtendspits is het effect kleiner. De voornaamste verkeersstroom, de rechts afslaan beweging van op de N45 richting het bedrijventerrein, zal dan de N45 verder moeten volgen richting de Albatrosrotonde om vervolgens via de Churchillsteenweg het bedrijventerrein binnen te rijden. De te verwachten effecten zijn:

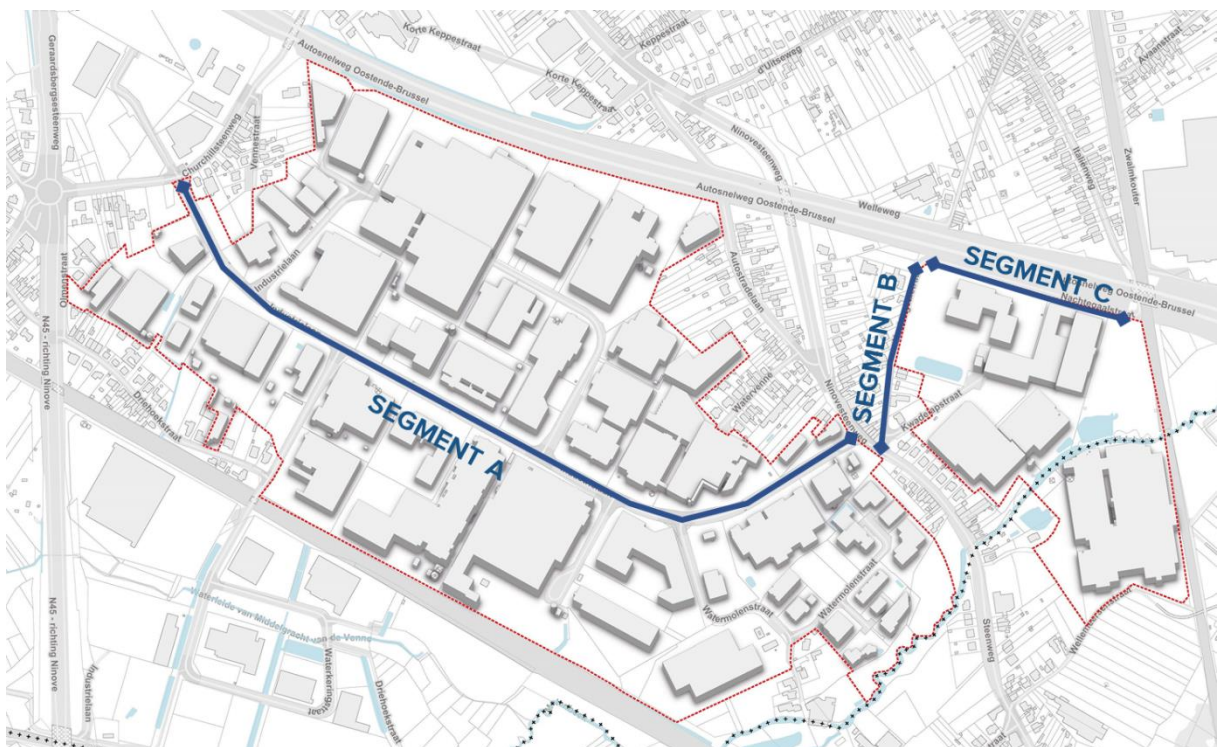
- ✔ Positief: verbetering verkeersveiligheid N45 door wegnemen invogende beweging vanuit Driehoekstraat
- ✔ Positief: beperkt betere doorstroming op hoofdverbinding N45 Ninove-Aalst
- ✔ Negatief: beperkte bijkomende belasting van de Albatrosrotonde die reeds in huidige situatie verzadigd is
- ✔ Negatief: bijkomende verkeersbelasting op kruispunt Industrielaan-Churchillsteenweg met verhoogde druk op rechts afslaan beweging vanuit de Churchillsteenweg naar de Industrielaan. Hiervoor zijn flankerende maatregelen wenselijk, eventueel in de vorm van een opstelstrook voor rechts afslaan verkeer, een aparte afslagstrook en/of aangepaste lichtenregeling (zie 4.2.3.1)
- ✔ Positief: sterke betere verkeersleefbaarheid voor woningen in Driehoekstraat
- ✔ Negatief: aanzienlijke omrijfactor vanuit Olmenstraat naar rotonde Albatros.

Om deze maatregel door te voeren is overleg met het Agentschap Wegen en Verkeer noodzakelijk, kan een participatief traject opgestart worden met de buurtbewoners en lijkt een proefopstelling wenselijk om de positieve en negatieve effecten beter te kunnen evalueren. Algemeen kan worden aangenomen dat de Albatrosrotonde een erg negatieve invloed heeft op de ontsluiting van het bedrijventerrein aan de westelijke zijde en op het op- en afrittencomplex van de E40. Een structurele oplossing dringt zich dan ook op waarbij de.

4.1.1.3 TYPEWEGPROFIEL CENTRALE AS

De typewegprofielen staan in relatie tot de functie van het wegsegment in de structuur van de dubbele as. Binnen de centrale as worden volgende segmenten onderscheiden:

- ✔ Segment A tussen Churchillsteenweg en Ninovesteenweg
- ✔ Segment B eerste gedeelte Nachtegaalstraat
- ✔ Segment C samenvallend gedeelte centrale en noordelijke as Nachtegaalstraat



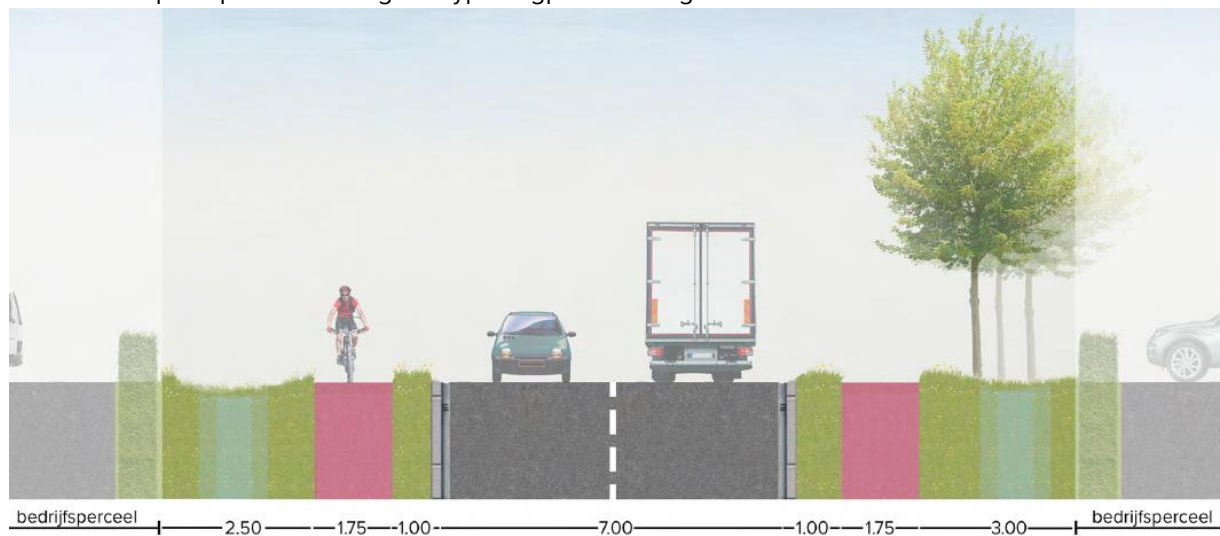
Afbeelding 26 Segmenten centrale as

4.1.1.3.1 Segment A

De centrale as tussen Churchillsteenweg en Ninovesteenweg zorgt voor het verzamelen en verdelen van het gemotoriseerd verkeer voor het bedrijventerrein, maar vormt daarnaast ook een drager voor het doorgaand verkeer tussen beide steenwegen. Volgende principes worden voor de inrichting van de weginfrastructuur voorgesteld:

- ✔ Ontwerpsnelheid 50 km/u
- ✔ Inrichting als doorgaand wegprofiel met voorrangregeling op interne kruispunten
- ✔ Verminderen van aantal erftoegangen
- ✔ Bescherming van kruisende beweging van zacht verkeer door zebrapaden en fietsoversteekplaatsen
- ✔ Comfortabele wegbreedte voor bestemmings- en doorgaand vrachtverkeer
- ✔ Ruime bochtstralen
- ✔ Vrijliggende fietspaden of fiets/voetpaden
- ✔ Maximaal structureren en organiseren van parkeren
- ✔ Voorzien binnen het huidig openbaar domein (18 m breed)

Vanuit deze principes wordt volgend typewegprofiel voorgesteld:



Afbeelding 27 Typewegprofiel centrale as, segment Industrielaan

Het wegprofiel omvat een centrale rijweg met brede vrijliggende fietspaden en beperkte groenzones. De bomenrij wordt aan de noordelijke zijde van de rijweg voorzien om maximaal de huidige bomen in het nieuwe ontwerp te integreren. In de beperkte groenzones zal door het aanbrengen van een glooiing een wadi of gracht aangebracht worden om zo het waterbergend vermogen van deze zones maximaal te benutten zodat deze minstens het afstromend water van de verhardingen binnen het openbaar domein kunnen laten infiltreren, bufferen en eventueel vertraagd afvoeren (zie 4.3.5.2).

Langsheen de centrale as wordt voorgesteld het parkeren op privaat terrein te structureren (zie 4.3.1.1).

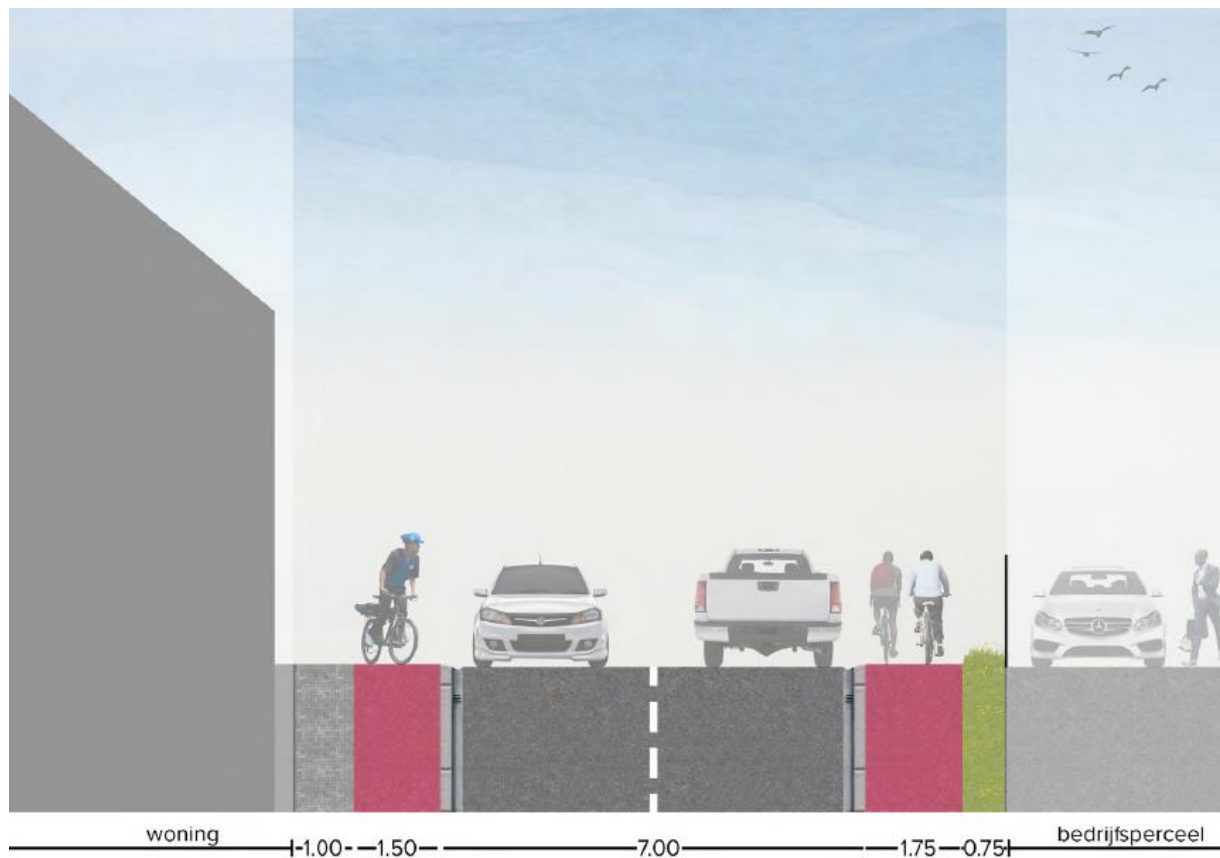
4.1.1.3.2 Segment B

In het eerste gedeelte van de Nachtegaalstraat wordt de centrale as uitgevoerd als ontsluitende weg voor het gemotoriseerd verkeer naar het bedrijventerrein Aalst Zuid II. Volgende principes worden voor de inrichting van de weginfrastructuur voorgesteld:

- ✔ Ontwerpsnelheid 50 km/u
- ✔ Inrichting als ontsluitende as zonder voorrangregeling op interne kruispunten
- ✔ Bescherming van kruisende beweging van zacht verkeer door zebrapaden en/of fietsoversteekplaatsen
- ✔ Comfortabele wegbreedte voor bestemmingsvrachtverkeer
- ✔ Ruime bochtstralen
- ✔ Aanliggende fietspaden
- ✔ Geen langsparkeren
- ✔ Voorzien binnen het huidig openbaar domein (12 m breed)

Vanuit deze principes wordt volgend typewegprofiel voorgesteld:

Het wegprofiel bestaat uit een centrale rijweg met aanliggende en verhoogde fietspaden. Aan de zijde van de woningen wordt een voetpad voorzien op gelijke hoogte met het fietspad. Ter hoogte van de bedrijven wordt het voetpad vervangen door een groenstrook en wordt het fietspad breder.



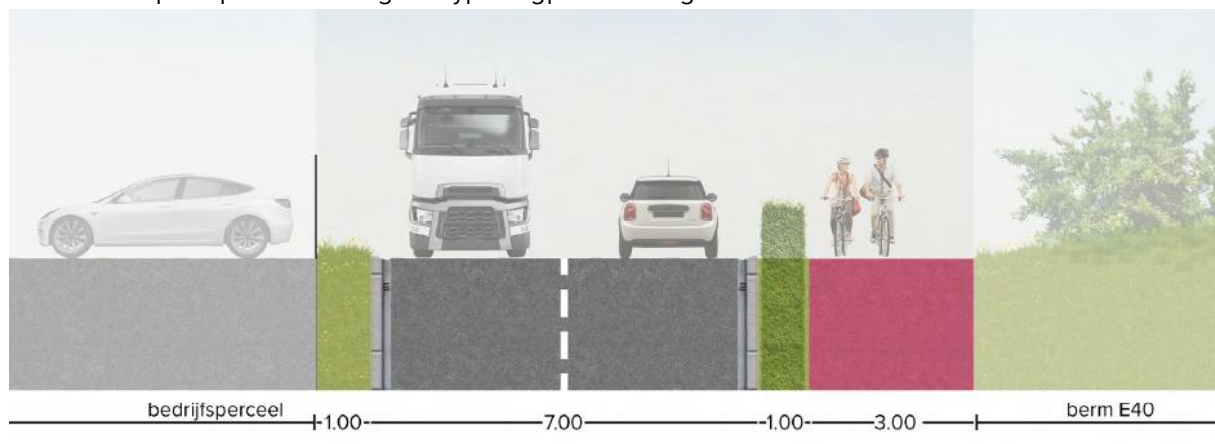
Afbeelding 28 Typewegprofiel centrale as, segment Nachtegaalstraat richting N405

4.1.1.3.3 Segment C

In het tweede gedeelte van de Nachtegaalstraat komen de centrale as en de noordelijke as samen. Voor het gemotoriseerd verkeer wordt dit wegsegment uitgerust als ontsluitende weg voornamelijk gericht op de ontwikkeling op de voormalige site Dekaply. Voor het zacht verkeer vormt dit wegsegment een doorgaande verbinding gelegen op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Volgende principes worden voor de inrichting van de weginfrastructuur voorgesteld:

- ✔ Ontwerpsnelheid 50 km/u
- ✔ Inrichting als ontsluitende as zonder voorrangregeling op interne kruispunten
- ✔ Bescherming van kruisende beweging van zacht verkeer door zebrapaden en/of fietsoversteekplaatsen
- ✔ Comfortabele wegbreedte voor bestemmingsvrachtverkeer
- ✔ Ruime bochtstralen
- ✔ Vrijliggende fietsinfrastructuur
- ✔ Geen langsparkeren
- ✔ Voorzien binnen het huidig openbaar domein (12 m breed)

Vanuit deze principes wordt volgend typewegprofiel voorgesteld:



Afbeelding 29 Typewegprofiel centrale as, segment Nachtegaalstraat langsheen E40

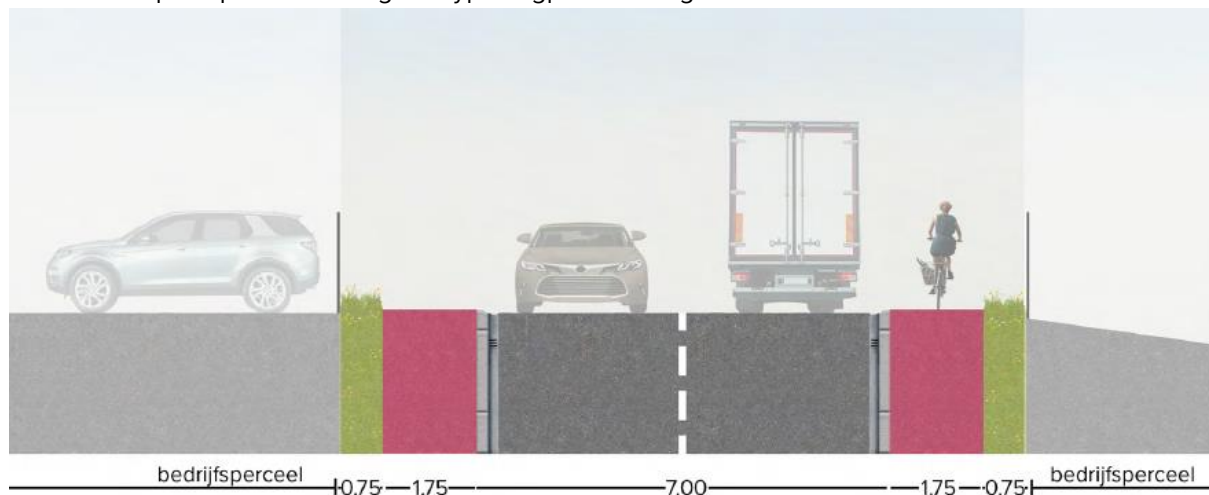
Het wegprofiel bestaat uit twee rijstroken aanliggend aan de bedrijfspercelen. De fietsinfrastructuur wordt volledig losgekoppeld van de rijweg en bestaat uit een tweerichtingsfietspad afgescheiden door een haag. Het tweerichtingsfietspad verbindt de noordelijke as van het bedrijventerrein met de onderdoorgang naar de Italiëweg. Er wordt een fietsoversteekplaats voorzien richting het eerste gedeelte van de Nachtegaalstraat.

4.1.1.4 TYPEWEGPROFIEL ZIJTAKKEN

De zijtakken van de Industrielaan vormen doodlopende takken in een boomstructuur met de centrale as als stam. Volgende principes worden voor de inrichting van de weginfrastructuur voorgesteld:

- ✔ Ontwerpsnelheid 50 km/u
- ✔ Inrichting als ontsluitende as zonder voorrangregeling op interne kruispunten
- ✔ Comfortabele wegbreedte voor bestemmingsvrachtverkeer
- ✔ Ruime bochtstralen
- ✔ Aanliggende fietspaden
- ✔ Geen langsparkeren
- ✔ Voorzien binnen het huidig openbaar domein (12 m breed)

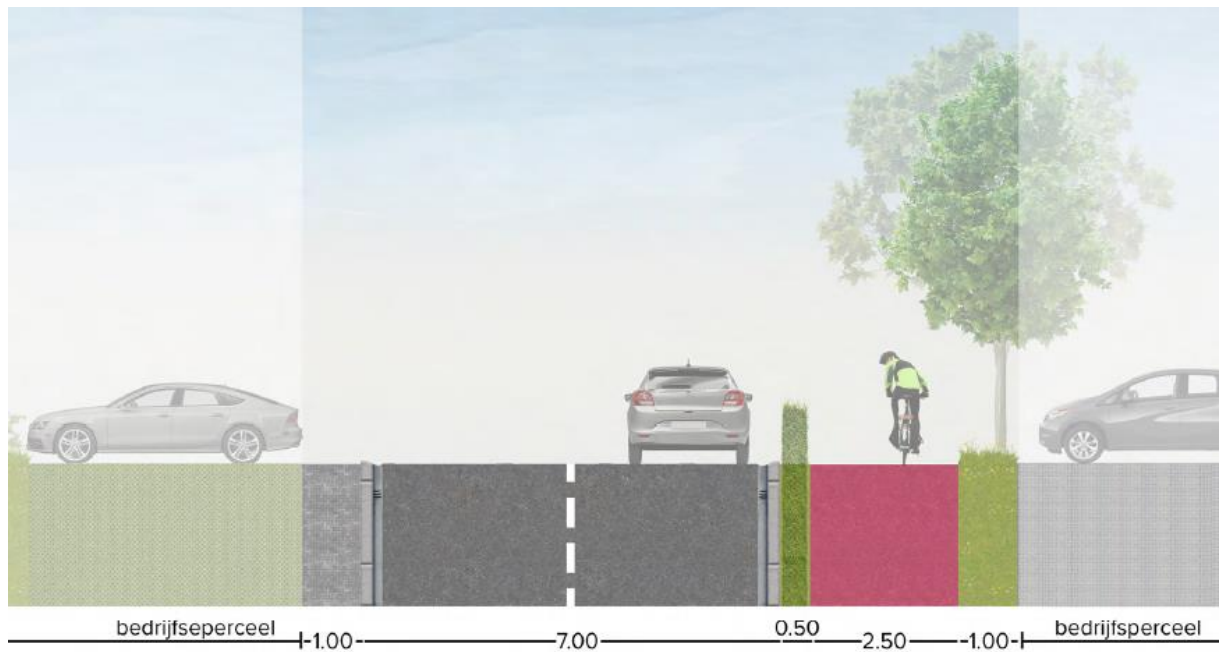
Vanuit deze principes wordt volgend typewegprofiel voorgesteld:



Afbeelding 30 Typewegprofiel zijtakken Industrielaan

Het typewegprofiel van de zijtakken van de Industrielaan bestaat uit een centrale rijweg met aanliggende en verhoogde fietspaden. Binnen het vooropgestelde typewegprofiel is geen ruimte voor straatparkeren voorzien. De parkeerbehoefte moet worden opgevangen binnen de parkeerzone van de centrale as en/of op het eigen terrein van de bedrijven.

Dit typewegprofiel kan worden toegepast op alle zijtakken van de Industrielaan. De zijtak gelegen naast het bedrijf ILVA leent zich echter tot een aangepast ontwerp. Door te kiezen voor een afgescheiden tweerichtingsfietspad, kan de bestaande bomenrij worden behouden en versterkt als groenzone.



Afbeelding 31 Typewegprofiel zijtak aan vestiging IlvA

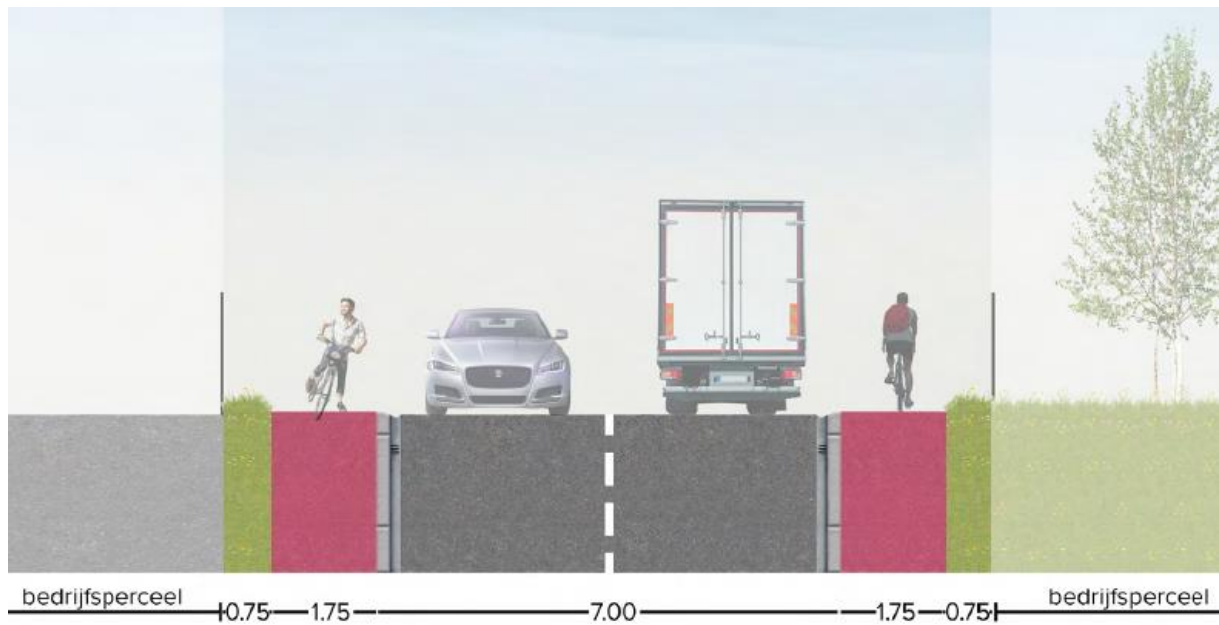
Daarnaast wordt voorgesteld om de keerlus (deel van het openbaar domein) op het einde van deze zijtak te schrappen en te beperken tot de noodzakelijke erftoegangen, het straatparkeren in deze keerlus niet te behouden en eveneens het middeneiland te vrijwaren van geparkeerde voertuigen. Momenteel wordt deze keerlus gebruikt voor de bussen van De Lijn die in deze tak een wachtpunt hebben (lijn 2 Erembodegem – Herdersem). In het kader van de omschakeling van het Vlaamse mobiliteitsbeleid naar het decreet Basisbereikbaarheid¹, moet er rekening mee gehouden worden dat bedrijventerreinen niet meer rechtstreeks zullen worden ontsloten door het regulier openbaar vervoer, waardoor ook de nood aan een draaipunt komt te vervallen. Door de ontharding van dit gedeelte van de weginfrastructuur kan de beperkte groenzone op het middeneiland versterkt worden en kan er tevens ruimte voor water worden gecreëerd (zie 4.3.5.2).



Afbeelding 32 Ontharden draaipunt ILvA en voorzien groene cluster

¹ <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/het-decreet-basisbereikbaarheid>

De Watermolenstraat vormt eveneens een zijtak van de Industrielaan. Dit gedeelte van het bedrijventerrein is een KMO-zone. Het voorgesteld typewegprofiel sluit nauw aan bij de strategische keuzes voor de andere zijtakken van de Industrielaan. Er wordt eveneens gekozen voor een centrale rijweg met aanliggende en verhoogde fietspaden. Wanneer er nog extra ruimte beschikbaar is, wordt dit maximaal ingezet als groenzone. De parkeerbehoefte wordt in principe opgevangen op de bedrijfspercelen zelf.



Afbeelding 33 Typewegprofiel KMO-zone Watermolenstraat

Op Zuid II vormt de Kwadelapstraat een zijstraat op de Nachtegaalstraat, die quasi samen met deze straat uit komt op het kruispunt met de Ninovesteenweg. Momenteel vormt de Kwadelapstraat de hoofdtoegang tot slechts 1 bedrijf (voormalig distributiecentrum van Brantano). Verder biedt het een extra ontsluiting voor de firma Hedin Automotive en een toegang voor de hulpdiensten voor enkele andere bedrijven. De rooilijnbreedte van de Kwadelapstraat is beperkt tot 10 m waardoor de aanleg van fietspaden binnen het huidige openbaar domein niet mogelijk is. De straat loopt dood en is slechts 150 m lang. Er wordt dan ook voorgesteld om het huidige profiel, met een wegbreedte van 7 m en bermen aan beide zijden van 1,5 m breed, te behouden en de bestaande infrastructuur op te waarderen. Zoals nu reeds het geval kan er een voetpad voorzien worden tot aan de eerste en enige woning in deze straat.



Afbeelding 34 Bestaande toestand van de Kwadelapstraat

4.1.1.5 NOORDELIJKE AS ALS AANVULLING OP FIETSNETWERK

De noordelijke as tussen de Churchillsteenweg en de Nachtegaalstraat loopt parallel aan de E40 en wordt als as voor het zacht verkeer ingericht. Volgende principes worden voor de inrichting van de weginfrastructuur voorgesteld:

- ✔ Ontwerpsnelheid 25 km/u (e-fiets)
- ✔ Comfortabele fietspadbreedte voor doorgaand fietsverkeer
- ✔ Geen gemotoriseerd verkeer toegelaten

Vanuit deze principes wordt volgend typewegprofiel voorgesteld:



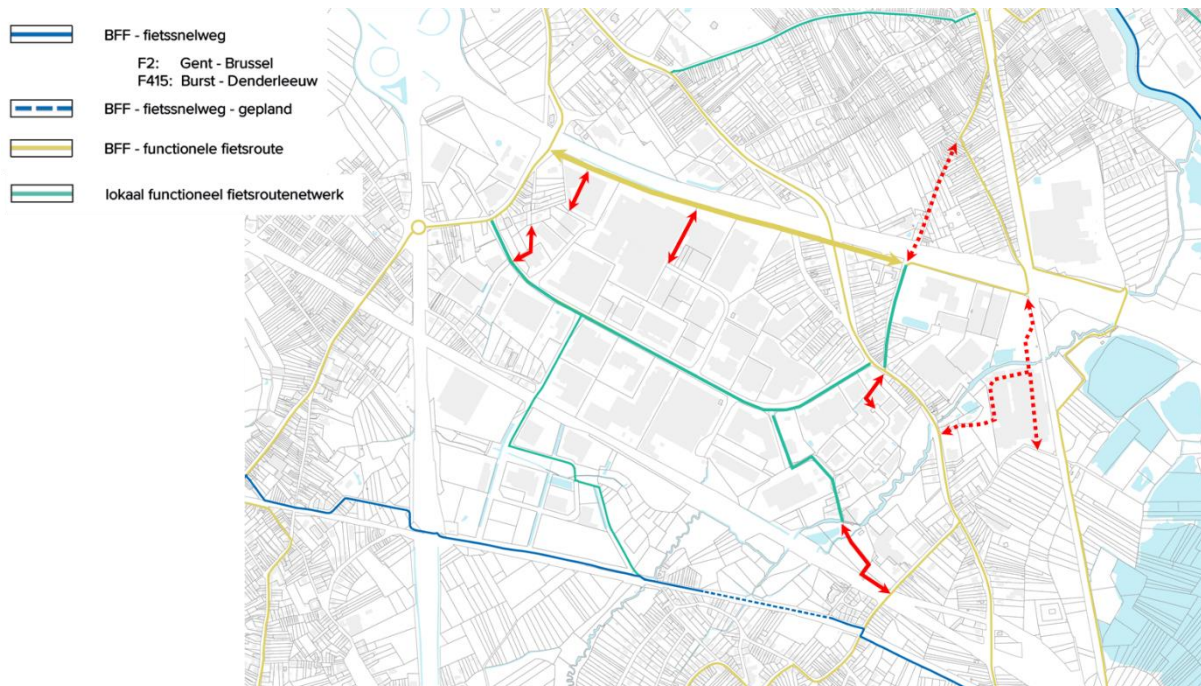
Afbeelding 35 Typewegprofiel noordelijke as langsheen E40

Tegen de bedrijfspercelen wordt een aanzienlijke groenzone voorzien waar maximaal ruimte voor rustplaatsen, picknickbanken en een groen-blauwnetwerk wordt gemaakt. Op 10 meter van de grens met het domein van AWV wordt een doorgaand wandel- en fietspad voorzien. Deze infrastructuur is in principe niet toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer, maar kan wel opengesteld worden als dienstweg en/of noodweg in functie van onderhoud en/of calamiteiten op de E40.

4.1.1.5.1 Relatie met het bestaande fietsroutenetwerk en koppeling met de bedrijventerreinen

Door de aanleg van een nieuwe fietsverbinding tussen de Churchillsteenweg in het westen en de onderdoorgang naar de Italiënweg in het oosten, kan de afweging gemaakt worden om het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk te verplaatsen. Volgende criteria kunnen daarbij worden gebruikt:

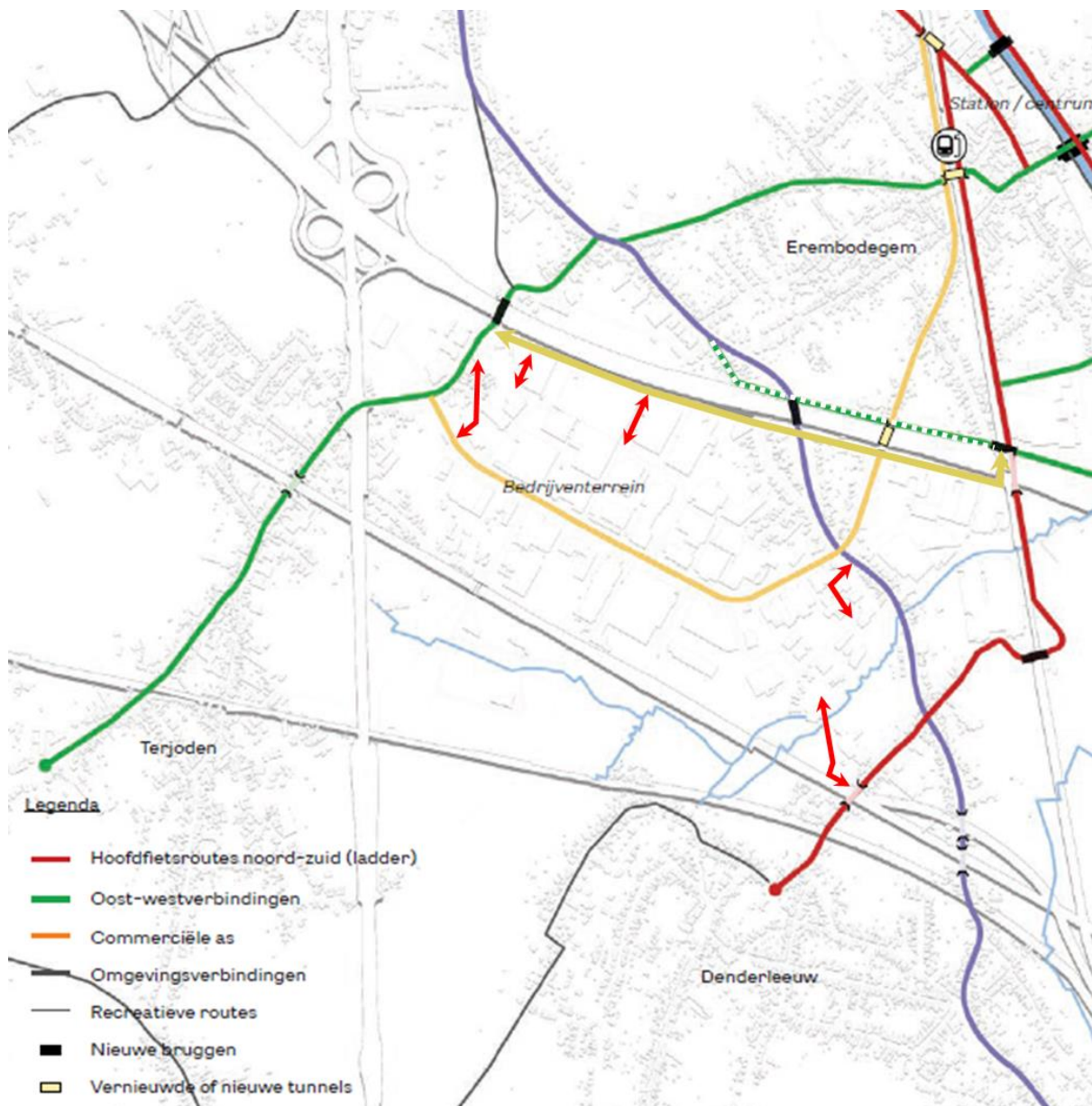
- ✔ **Directheid:** beide routes zijn ongeveer even lang. De nieuwe noordelijke as is iets korter en door de vormgeving parallel met de E40 (rechtlijnig) en het ontbreken van kruispunten kan de gemiddelde rijnsnelheid hoger liggen. De fietser zal via de noordelijke as met andere woorden sneller doorheen het bedrijventerrein kunnen fietsen.
- ✔ **Veiligheid:** de noordelijke as heeft duidelijke voordelen op het vlak van veiligheid. Tussen de Churchillsteenweg en de onderdoorgang naar de Italiënweg zijn geen kruispunten met gemotoriseerd verkeer. De huidige ligging van het BFF heeft daarentegen 8 kruispunten en talrijke erftoegangen die het fietspad kruisen. Voornamelijk het dubbele kruispunt Industrielaan – Ninovesteenweg – Nachtegaalstraat is voor fietsverkeer bovendien niet veilig uitgerust. Daarenboven biedt de noordelijke as over het grootste deel van het traject geen enkel conflict met gemotoriseerd verkeer.
- ✔ **Ontsluiting:** de huidige route van het BFF is beter geschikt voor de ontsluiting van de bedrijven op het bedrijventerrein door de grotere nabijheid bij de hoofdingangen van de grote bedrijven. Vanuit de noordelijke as moeten daarentegen de bedrijven bereikt worden via noord-zuidverbindingen doorheen het bedrijventerrein.
- ✔ **Aantrekkelijkheid:** het wegprofiel van de centrale as is sterk gericht op de verkeerskundige functie van de Industrielaan als drager van het mobiliteitssysteem van het bedrijventerrein. Hoewel de fietser hierbij meer ruimte krijgt dan in de huidige situatie, blijft deze as matig scoren op vlak van aantrekkelijke fietsroutes. De noordelijke as kan daarentegen worden uitgerust als groene fiets-, wandel- en recreatieve as. De nabijheid van de E40 is daarbij de voornaamste uitdaging.



Afbeelding 36 Te realiseren fietsnetwerk

De noordelijke as zal door de huidige infrastructuur goed aansluiten op de bestaande verbindingen, zoals de Nachtegaalstraat (en bij uitbreiding heel Zuid II) en de Autostradelaan, als verbinding met de Ninovesteenweg. In de nabije toekomst zal er bij de herontwikkeling van de oude Dekaply-site, een trage verbinding dienen te worden gerealiseerd, conform het RUP, tussen enerzijds de Nachtegaalstraat, ter hoogte van de onderdoorgang E40 richting de Italiënweg, en anderzijds de Wellemeersenstraat en een aftakking rechtstreeks naar de Ninovesteenweg. Om via de noordelijke as ook het bedrijventerrein Zuid III optimaal te kunnen ontsluiten voor trage weggebruikers dienen er noord-zuidverbindingen aangelegd te worden. Deze situeren zich best zodat ze makkelijk aantakken op de noordelijke zijtakken van de Industrielaan. Op bovenstaande afbeelding staat de wenselijke fietsstructuur aangegeven waarbij de rode verbindingen de slimme doorsteken vormen van en naar het fietsnetwerk. De stippellijnen vormen potentiële toekomstige verbindingen waarvan de visie niet kadert binnen deze studie maar het gevolg is van andere planningsinitiatieven.

Enerzijds is er de zijtak van de Industrielaan waar de bedrijven Montea en Minit zijn gelegen. De meest eenvoudige en kortste verbinding zou gerealiseerd kunnen worden tussen de bedrijven VPK en Minit en zou aansluiten op het einde van de zijtak. Een andere mogelijkheid kan gerealiseerd worden via het bedrijf Montea, op de grens met het aanpalende woongebied. Dit sluit in het noorden aan bij de kruising tussen de noordelijke as en de Autostradelaan en in het zuiden ligt dit dicht bij de centrale as. Trage weggebruikers die zich naar een bedrijf langsheen de centrale as moeten verplaatsen moeten hierdoor minder afstand afleggen. Anderzijds is er verbinding naar de zijtak van de Industrielaan waar LCL en VPK gevestigd zijn. Een eventuele doorgang is mogelijk tussen de bedrijven Desco en VPK. Deze zijtak is vandaag reeds onrechtstreeks bereikbaar via de trage verbinding op het einde van de Vennestraat en uit komt op de centrale as, net naast het tankstation. Het is de bedoeling deze trage verbinding op te waarderen (zie 4.2.1.1).

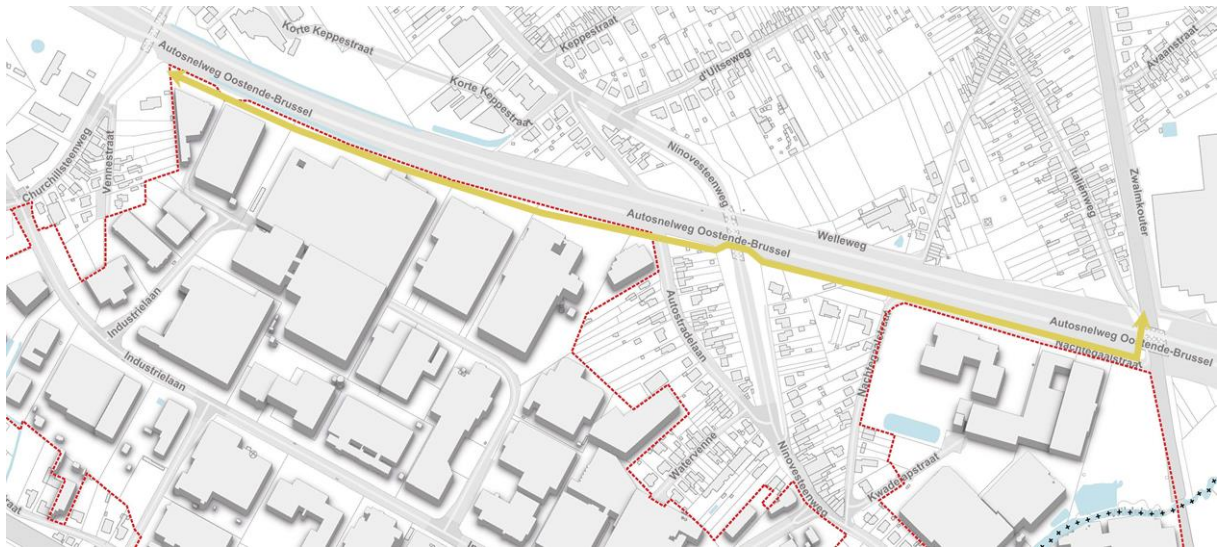


Afbeelding 38 Koppeling met fietsroutes masterplan Erembodegem

Bron: Masterplan Erembodegem

4.1.1.5.3 Randvoorwaarden voor realisatie

De realisatie van de voorgestelde infrastructuur deze zone is geen evidentie. Enerzijds betreft het hier hoofdzakelijk private grond en anderzijds geldt er een zone non aedificandi van 30 m vanaf de grens met de E40 waarbinnen zaken enkel kunnen toegestaan worden na het toestaan van een afwijking door de bevoegde minister of de wegbeheerder, afhankelijk van het geval. Tot slot zijn er nog enkele technische kwesties om de realisatie mogelijk te maken. Deze omstandigheden zorgen ervoor dat het realiseren van deze noordelijke zone eerder op middellange tot lange termijn zal kunnen gebeuren wegens het vele voorbereidende werk dat hiervoor moet gebeuren.



Afbeelding 39 Ligging van de noordelijke as

Zoals hierboven reeds vermeld loopt de noordelijke as tussen de Churchillsteenweg en de aantakking met de Nachtegaalstraat over private percelen. De realisatie hiervan is bijgevolg afhankelijk van de mogelijkheid om deze gronden te verwerven of minstens een erfdiensbaarheid te bekomen. Ter hoogte van de Nachtegaalstraat valt het fiets- en voetpad wel samen met het openbaar domein.

Anderzijds is er langsheen de E40 een bouwvrije strook van 30 meter van kracht. Deze strook kent zijn ontstaan in de *wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen*, die de erfdiensbaarheid van openbaar nut langs de snelwegen regelt. In artikel 10 wordt immers vastgelegd dat de Koning met het oog op de instandhouding, de fraaiheid, de berijdbaarheid en de mogelijkheid hem te verbreden, voor de vrije stroken die hij bepaalt en waarvan de breedte, te rekenen van de grens van de autosnelweg, niet meer dan 30 meter mag bedragen, verordeningen kan vaststellen betreffende de bouwwerken, beplantingen, afsluitingen, opslagplaatsen, leidingen, luchtinstallaties, alsmede elke wijziging in het reliëf van de bodem, door afgravings- of aanvullingswerken.

Deze “vrije stroken” werden verder vastgelegd binnen het *KB van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs de autosnelwegen*. In artikel 1 wordt vastgelegd dat deze vrije stroken een breedte beslaan van 30 meter aan weerszijden van het domein van de autosnelweg. In artikel 2 wordt beschreven dat het verboden is om in die stroken te bouwen, te herbouwen, of bestaande bouwwerken te verbouwen. Dat verbod geldt niet voor instandhoudings- en onderhoudswerken. Voorbij de 10^{de} meter, gemeten van de grens van het domein van de autosnelweg, kan de bevoegde minister echter afwijkingen op dit verbod toestaan. Na wijziging op 23 december 2011 door het besluit van de Vlaamse Regering werd het de wegbeheerder die voorbij de 10^{de} meter een afwijking kon toestaan.

Bij het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2019 betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen, kreeg de wetgeving hieromtrent recent een update, zij het in beperkte mate. De afmeting van deze stroken wijzigde niet. In de opsomming over wat verboden is lijkt amper te zijn gewijzigd:

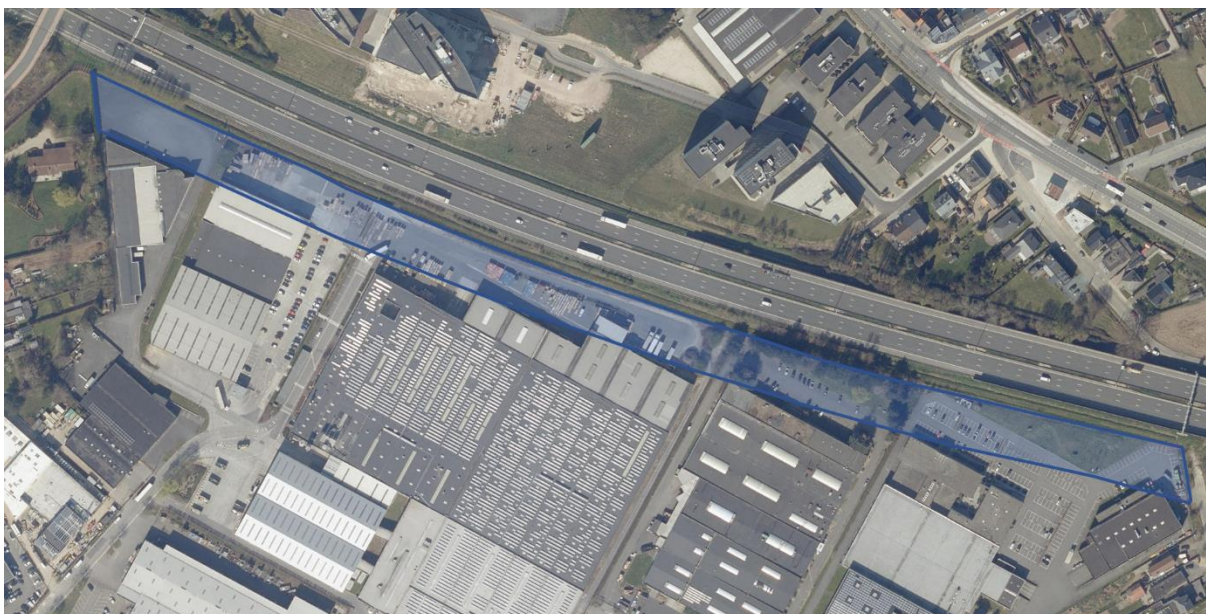
- Bouwen, herbouwen of bestaande constructies overeenkomstig artikel 4.1.1, 3°, VCRO verbouwen en deze te handhaven
- Afsluitingen van materialen, die een gesloten wand vormen
- Een groene haag op minder dan 50 cm achter de grens van de autosnelweg of een groene haag breder dan 1 m
- Afval, uitschot, schroot, materialen en materiaal storten, op slaan of tentoon stellen
- Gier- of beerputten
- Ophogen of uitgraven met meer dan 1 m
- Aanplanten van hoogstammige bomen (enkel binnen voor de 10^{de} meter)

Bovenstaande verbodsjijst lijst (behalve de bomen) is geldig voor de volledige bouwvrije strook van 30 m. Afwijkingen kunnen toegestaan worden. Voorbij de 10^{de} meter kan de wegbeheerder dit toestaan voor de volledige verbodsjijst. In de eerste 10 m kan de bevoegde Vlaamse minister een afwijking toe staan voor wat betreft het eerste puntje op de verbodsjijst (bouwen, herbouwen of bestaande constructies overeenkomst artikel 4.1.1, 3°, VCRO verbouwen) voor één van volgende werkzaamheden als de gevraagde afwijkingen een doelstelling van algemeen belang dienen en het huidige beheer of de toekomstige ontwikkeling van de autosnelwegen niet belemmeren en waarbij voorwaarden kunnen opgelegd worden:

- De aanleg van ondergrondse nutsleidingen als daarop geen aftakkingen gebeuren
- De aanleg van verkeers- en vervoersinfrastructuur en de aanhorigheden daarvan
- De plaatsing van GSM-pylonen of -antennes.

In de praktijk zien we dat ter hoogte van de bedrijventerreinen Zuid II & III heel wat zaken aanwezig zijn die volgens de verbodsjijst niet aanwezig zouden mogen zijn. Het is zo dat een gunstig advies van de wegbeheerder in een aanvraag van omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen of voor verkaveling, wordt beschouwd als een toegestane afwijking. In dat opzicht is het mogelijk dat bepaalde overtredingen effectief toegestaan zijn. Het correct reconstrueren van deze toestand houdt in dat alle vergunningen gescreend zouden moeten worden op gunstige adviezen van de wegbeheerder. Daarenboven was het mogelijk om binnen het jaar na de inwerkingtreding van dit besluit (publicatie in het Belgisch Staatsblad op 8 februari 2019) een aanvraag tot regularisatie aan te vragen bij de wegbeheerder. Hier lijkt de wegbeheerder het best bevoegd om aan te geven of er bedrijven een dergelijke regularisatie hebben aangevraagd.

Ter hoogte van de bedrijven op Zuid III die grenzen aan de E40 zien we dat deze strook zo goed als volledig verhard is, behalve een beperkt gedeelte ter hoogte van de bedrijven Minit en Montea. De verharde ruimte wordt hoofdzakelijk gebruikt als parkeerruimte of circulatieruimte. Ter hoogte van het bedrijf VPK worden in deze zone tevens materialen gestockeerd en zijn laadkades aanwezig. Er is zelfs een overdekte constructie aanwezig. Bij de eerste verkoopvoorwaarden horende bij de realisatie van Zuid III stond als voorwaarde opgenomen dat hoofdgebouwen mochten worden ingeplant op 40 m en langsgebouwen op 60 m, berekend vanaf de grens van de autoweg. Deze voorwaarde verdwijnt deels in de versie van 1978 (enkel nog 40 m langsheen het toegangscomplex van de E40) en volledig vanaf de versie van de verkoopvoorwaarden uit 2011. Het is opmerkelijk dat deze afstand bepaald is op 40 m, ondanks dat de vastlegging van de zone non aedificandi toen reeds jaren bij wet gedaan was. Mogelijk moet de 40 m tot de grens van de autoweg gezien worden als de fysieke grens, terwijl de wetgeving spreekt over 30 m tot aan de grens van het domein van de E40, het openbaar domein met andere woorden.



Afbeelding 40 Bouwvrije strook van 30 m langsheen de E40 ter hoogte van Zuid III

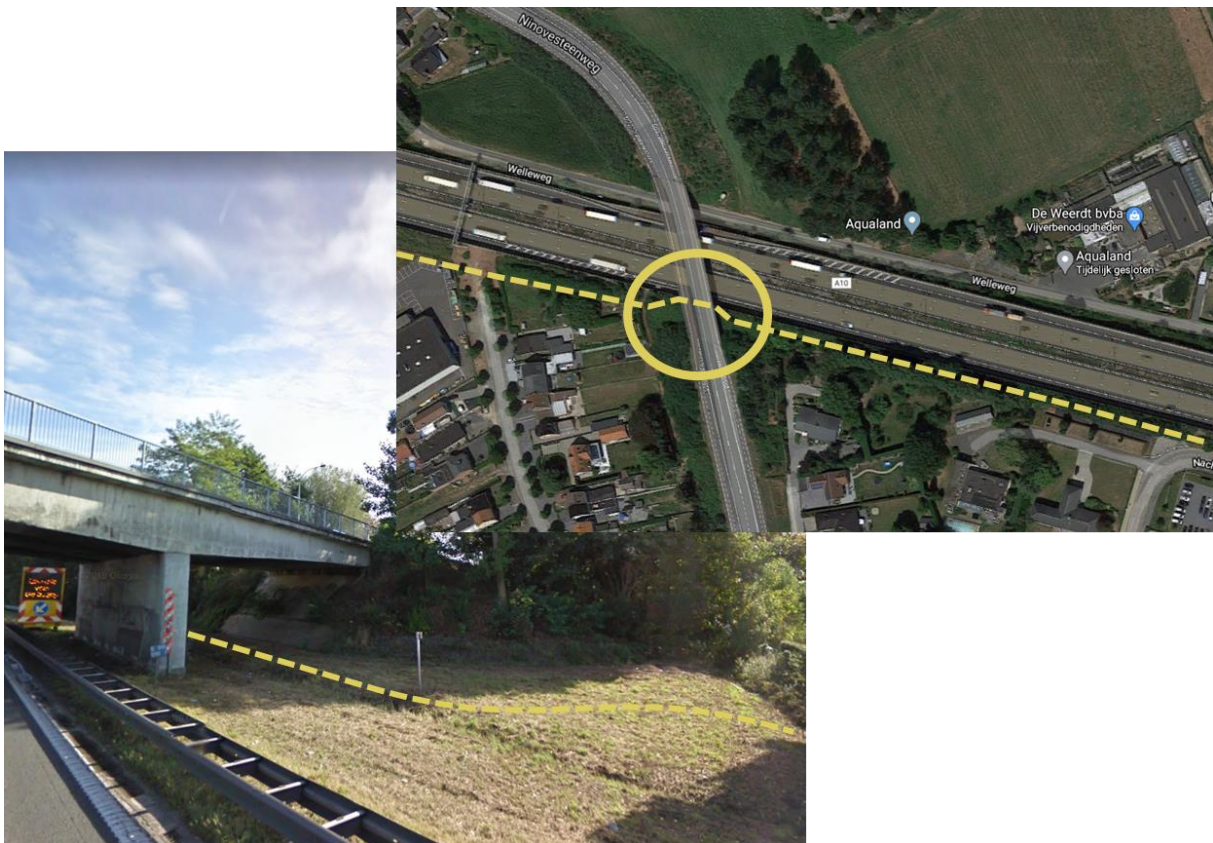
Ter hoogte van de Nachtegaalstraat ligt de volledige wegzate binnen deze zone, alsook de parkings van de aanwezige bedrijven in de strook tussen de straat en de voorgevel. De nutsleidingen van de Nachtegaalstraat lopen hier ook. De Nachtegaalstraat sloot voor de aanleg van de E40 aan op de Welleweg aan de andere zijde. Bij de aanleg van de E40 is ervoor gekozen om de Nachtegaalstraat af te buiten in oostelijke richting en deze te koppelen met de onderdoorgang van het spoor en te laten aansluiten op de Italiëweg.



Afbeelding 41 Bouwvrije strook van 30 m langsheen de E40 ter hoogte van Zuid II

Zoals in de inleiding reeds gezegd dienen er ook enkele technische zaken opgelost te worden alvorens een realisatie mogelijk is. Als we het tracé bekijken van aan de onderdoorgang onder de E40 richting de Italiënweg aan oostelijke zijde tot de aansluiting met de Churchillsteenweg aan westelijke zijde kunnen we volgende delen onderscheiden:

- ▀ Deel dat samen valt met de Nachtegaalstraat – Hier zal een vrijliggend fietspad voorzien worden aan de zijde van de E40. Dit gedeelte bevindt zich reeds binnen het openbaar domein en binnen de huidige wegzate;
- ▀ Deel tussen de Nachtegaalstraat en de brug van de N405 over de E40 – Dit gedeelte valt binnen het privaat domein en wordt momenteel ingenomen door tuinen met voornamelijk beplanting;
- ▀ De brug van de N405 over de E40 – Hier zal de noordelijke as onder moeten lopen. Dit heeft als voordeel dat de N405 niet op het zelfde niveau gekruist moet worden en er geen gevaarlijke omstandigheden ontstaan. Technisch is deze kruising mogelijk aangezien er ruimte is tussen het brughoofd en de laatste steunpilaar om een pad te leggen;



Afbeelding 42 Onderdoorgang noordelijke as onder N405

- Deel tussen de brug van de N405 over de E40 en het einde van de Autostradelaan – Dit gedeelte valt binnen het privaat domein en wordt momenteel ingenomen door tuinen met voornamelijk beplanting. Op het einde takt dit deel aan op de Autostradelaan, een doodlopende straat dewelke voor de komst van de E40 deel uitmaakte van het tracé van de N405. Via de Autostradelaan is een extra toegang mogelijk tot de noordelijke as;
- Deel tussen de Autostradelaan en de Churchillsteenweg – De noordelijke as loopt hier opnieuw over privaat domein. Het betreffen hier de bedrijven Montea, Minit, VPK en Desco die gelegen zijn op het bedrijventerrein Zuid III. Dit deel van het tracé is momenteel voornamelijk ingenomen door verhardingen en in beperkte mate ook groenaanplantingen;
- Aansluiting op de Churchillsteenweg – Op deze plaats loopt de Churchillsteenweg over de E40 via een brug. Hier is er echter geen vrije ruimte tussen het bruggenhoofd en de infrastructuur van de E40. De aantakking op de Churchillsteenweg kan echter gebeuren via een dienstweg die deel uit maakt van het openbaar domein sinds de aanleg van de E40. Deze sluit aan op de Churchillsteenweg ter hoogte van de kruising met de Vennestraat. Het is aan te bevelen hier een veilige oversteekplaats in te richten, enerzijds voor wie zuidelijk wil rijden richting de Albatrosrotonde, en anderzijds voor zij die richting centrum Aalst willen via de rotonde 'Houten Hand'. De huidige oversteekplaats is gelegen op de brug over de E40, aan de aansluiting op de Groeneweg maar ligt net voor een bocht waardoor dit een onveilige situatie is voor zwakke weggebruikers. Technisch dient wel bekeken te worden of er op de brug een dubbelzijdig fietspad aangelegd kan worden. De ruimte is daar immers beperkt. Deze verbinding maakt echter wel deel uit van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF). Op lange termijn kan bekeken worden om een onderdoorgang onder de brug van de Churchillsteenweg over de E40 te voorzien. Vlaanderen is immers bezig met de vernieuwing van de bruggen over de E40. Op die manier kan een ongelijkvloerse kruising voor zwakke weggebruikers met de Churchillsteenweg gecreëerd worden en zou ook dit punt conflictvrij kunnen gemaakt worden.



Afbeelding 43 Aansluiting noordelijke as op Churchillsteenweg

De noordelijke as wordt gepland binnen de bouwrijpe strook van 30 meter langsheen de E40, zoals bovenstaand beschreven. Volgens de vigerende wetgeving is de aanleg hier verboden. In het kader van de opmaak van het herinrichtingsplan werd de mogelijkheid tot de aanleg van een noordelijke as langsheen de E40 een eerste maal besproken met het Agentschap Wegen en Verkeer op 17 december 2020. Het Agentschap kan principieel instemmen met verhardingen in functie van openbaar nut zoals een fietspad binnen de zone non aedificandi van 30m vanaf de rooilijn van de E40. Wat de onderdoorgang van het fietspad onder de brug van de N405 betreft, kan eveneens een fietspad gelegd worden door de opening onder de brug. Dit ligt binnen het domein van de E40. Aangezien de noordelijke as ook volledig binnen de 10^{de} meter zou vallen vanaf het domein van de E40 zal hiervoor een afwijking moeten gevraagd worden bij de bevoegde minister.

Het geheel van randvoorwaarden maakt dat de realisatie van de noordelijke as niet vanzelfsprekend is. Daarom wordt deze ook aanzien als te realiseren op middellange tot lange termijn waarbij echter op korte termijn gestart kan worden met het voorbereidend planproces en de noodzakelijke onderhandelingen. Zoals eerder aangegeven wordt conform het STOP-principe eveneens voldoende infrastructuur voorzien binnen de voorgestelde profielen voor de centrale as van de Industrielaan en Nachtegaalstraat en alle zijtakken. Zonder de noordelijke as is de voorziene infrastructuur toereikend en een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. De noordelijke as zou echter de infrastructuur optimaliseren en conflicterende punten vermijden, zowel voor bezoekers van het bedrijventerrein als voor passanten. Met het oog op een betere duurzame bereikbaarheid van het bedrijventerrein en het verhogen van de verkeersveiligheid van de actieve weggebruikers in het projectgebied, biedt de noordelijke as een belangrijke meerwaarde.

4.1.1.5.4 Lokale recreatieve functie

Tot slot heeft de noordelijke as, naast de functie als belangrijkste drager van het zacht verkeer, ook een recreatieve functie. In het bedrijventerrein gaan we immers op zoek naar locaties waar het aangenaam vertoeven is voor werknemers (zie 4.3.3.2). De as kan immers gekoppeld worden met zones voor recreatief groen. In deze zone non aedificandi zijn de meeste constructies verboden waardoor een groene ruimte een zinvolle invulling kan zijn. Samenhangend met het recreatieve kan de zone naast een groene invulling ook een blauwe invulling krijgen en kan er waterbuffering voorzien worden die landschappelijk kan ingepast worden. De recreatieve functie kan hier tevens ten gunste zijn van de recreatieve zachte weggebruiker die niet noodzakelijk op het bedrijventerrein aan het werk is.

4.1.2 STEDENBOUWKUNDIGE UITWERKING

4.1.2.1 DRAGER VAN DE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

De centrale en noordelijke as vormen de hoofddragere van het bedrijventerrein voor respectievelijk gemotoriseerd en zacht verkeer. Daarnaast brengen deze assen ook structuur op stedenbouwkundig vlak binnen het bedrijventerrein. Ze zijn de dragers van de ruimtelijke structuur.

De centrale as is een sterke lineaire structuur met een aanzienlijke breedte. De ruimtelijke randvoorwaarden zijn vervuld om hier bouwen in de hoogte toe te laten, meer nog: dit zou de waarde van de as als stedenbouwkundige drager van het bedrijventerrein versterken.

Ook langsheen de noordelijke as kan hoger gebouwd worden. Het gaat vooral om een front dat kan gevormd worden met een hoge visibiliteit door de aanwezigheid van de E40.

Niet-productiegebonden activiteiten, zoals kantoorruimtes of beperkte toonzalen, worden op de verdieping voorzien. Daarnaast wordt bijzondere aandacht besteed te worden aan de architecturale kwaliteit van de gevels die gericht zijn naar deze assen.



Afbeelding 44 Impressie van 'hoger bouwen' langsheen de centrale en noordelijke as

Langsheen de Watermolenstraat bevinden we ons in de zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's. Hier is de schaalgrootte van de percelen een stuk kleiner dan langsheen de Industrielaan of de Nachtegaalstraat. Die tweedeling dient behouden en bewaakt te worden. Verder dienen ook specifieke voorschriften gehanteerd te worden afhankelijk van deze opdeling. Tot voorheen was dit niet het geval.

De stedenbouwkundige uitwerking van de centrale as als drager van de ruimtelijke structuur wordt vastgelegd via een specifieke stedenbouwkundige kader (zie 5).

4.2 POORTEN

De poorten vervullen een belangrijke rol in de multimodale toegankelijkheid van de bedrijventone. Daarnaast heeft het concept 'poorten' tot doel de bedrijventone een herkenbaar gezicht te geven, gezien het de bedrijventerreinen vandaag aan uitstraling ontbreekt.

4.2.1 TOEGANGSPOORTEN VOOR ZACHT VERKEER

De huidige toegangswegen tot het bedrijventerrein Aalst Zuid II en III voor zacht verkeer zijn vandaag in grote mate dezelfde als voor het gemotoriseerd verkeer. Bij de herinrichting van het bedrijventerrein kan de kans aangegrepen worden om enkele in onbruik geraakte zachte assen herop te waarden.



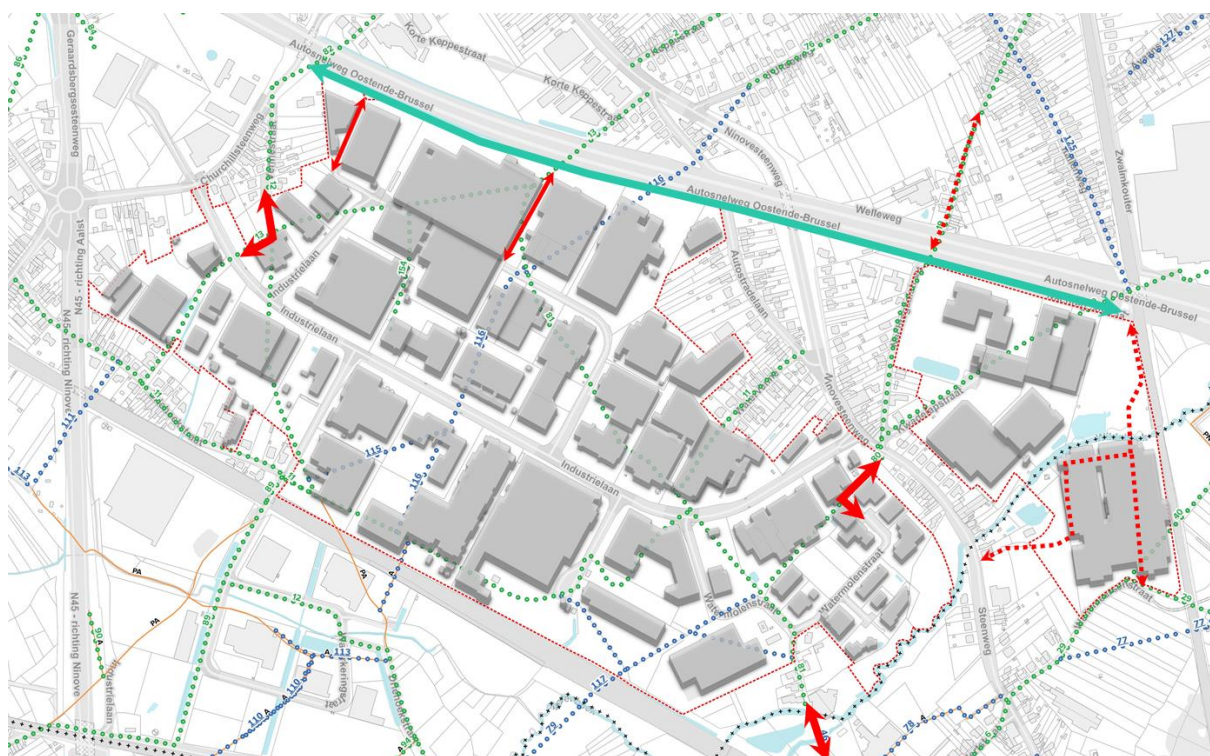
Afbeelding 45 Bestaande juridische toestand op basis van de Atlas der buurtwegen

Door de aanleg van de spoorlijnen 50 en 50A en de auto(snel)wegen N45 en E40 verloren de meeste buurt- en voetwegen binnen en rondom het projectgebied hun verbindende functie omdat ze bruusk afgesneden werden door deze lineaire structuren die geen rekening hielden met het organische ontsluitingspatroon dat zich doorheen de eeuwen had ontwikkeld. Enkel de belangrijkste verbindingen, zoals de Churchillsteenweg en de Ninovesteenweg, werden behouden en ontwikkelden zich steeds meer in functie van gemotoriseerd verkeer. Bij de aanleg van het bedrijventerrein werd het resterende buurt- en voetwegennetwerk volledig van tafel geveegd en bleef er binnen de bedrijventerreinen nagenoeg geen enkele buurt- of voetweg meer in gebruik, met uitzondering van delen van het tracé van de buurtwegen 19 en 79, respectievelijk de huidige Nachttegaalstraat (deel tussen de Ninovesteenweg en de E40) en Kwadelapstraat. Heel wat bedrijfsgebouwen zijn letterlijk bovenop het tracé van de buurt- en voetwegen ingeplant. Het is daarom aangewezen het volledige juridisch aanwezige buurt- en voetwegennet op de bedrijventerreinen te herzien in het licht van onderstaand nieuw voorstel van tragewegennetwerk.

De buurt- en voetwegen waarvan sprake zijn allen opgenomen in de Atlas der Buurtwegen. Door de inwerkingtreding op 1 september 2019 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen² is de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen opgeheven. Dit heeft als gevolg dat buurt- en voetwegen nu als gemeentewegen beschouwd worden. Het is de gemeenteraad die exclusief bevoegd is om te beslissen over de aanleg, de wijziging, de verplaatsing of de opheffing van gemeentewegen. Een ander belangrijk gevolg van dit decreet is het feit dat gemeentewegen enkel kunnen opgeheven worden door een beslissing van de gemeenteraad en niet langer door het ongebruik gedurende 30 jaar. De gemeente kan tevens een reglement opmaken over de toegang, het gebruik en het beheer van de gemeentewegen, en aldus ze ook handhaven door het opleggen van herstelmaatregelen, al dan niet gekoppeld aan een bestuurlijke dwangsom of door het opleggen van administratieve sancties. In het decreet staat beschreven welke de te volgen procedure³ is en welke vormvereisten er zijn voor de opmaak van de plannen.

Er wordt voorgesteld om het tracé van volgende buurt- en voetwegen (vandaag gemeentewegen) opnieuw te herstellen en duurzaam te verharderen in functie van voetgangers en fietsers:

- Verbinding Vennestraat en Industrielaan;
- Verbinding Hertstraat (Welle) en Watermolenstraat;
- Verbinding Ninovesteenweg en Watermolenstraat.



Afbeelding 46 Bestaande voet- en buurtwegen met aanduiding kansen voor opwaardering

Op bovenstaande kaart worden deze verbindingen weergegeven met een volle rode pijl. In functie van het versterken van de toegankelijkheid van het bedrijventerrein via de nieuwe noordelijke as worden enkele aanvullende verbindingen voorzien, weergegeven met dunne rode lijn. Het gaat dan over de verbindingen tussen de noordelijke as en de noordelijke zijtakken van de Industrielaan zoals eerder beschreven (zie 4.1.1.5.1). Met een dunne rode stippellijn staan de onderdoorgang onder de E40 voor de verbinding tussen de Welleweg en de Nachtegaalstraat zoals voorzien in het masterplan Erembodegem (zie 4.1.1.5.2), en tot slot de verbindingen op de voormalige Dekaply-site aangegeven (zie 4.1.1.5.1).

² <https://omgeving.vlaanderen.be/decreet-gemeentewegen>

³ <https://www.vlaanderen.be/een-gemeenteweg-aanleggen-verplaatsen-wijzigen-of-opheffen>

4.2.1.1 VENNESTRAAT – INDUSTRIELAAN

De eerste opportuniteit voor een trage insteek situeert zich tussen de Vennestraat en de Industrielaan waarbij de buurtwegen 12 en 13 op elkaar aansluiten. Dit betreft een doorgang met een breedte van 4 m die reeds fysiek aanwezig is. Deze loopt in het verlengde van de Vennestraat, achter het perceel van Valco en sluit aan op de Industrielaan tussen het tankstation en de bezoekersparking van Fluvius. Deze weg is grotendeels onverhard en moeilijk begaanbaar vanwege de bouwwerkzaamheden aan een aanpalend perceel.



Afbeelding 47 Toegangspoor voor zacht verkeer via de Vennestraat

Deze toegang dient opgevalueerd te worden door het aanbrengen van een duurzame verharding in functie van de zachte weggebruikers. Een verharde breedte van 2,5 m kan voldoende zijn. Er zou geëvalueerd kunnen worden of de totale breedte van 4 m hier effectief dient behouden te blijven. Mogelijks kan deze as gecombineerd worden met ruimte voor water, maar dit mag niet conflicteren met de verbindende functie.

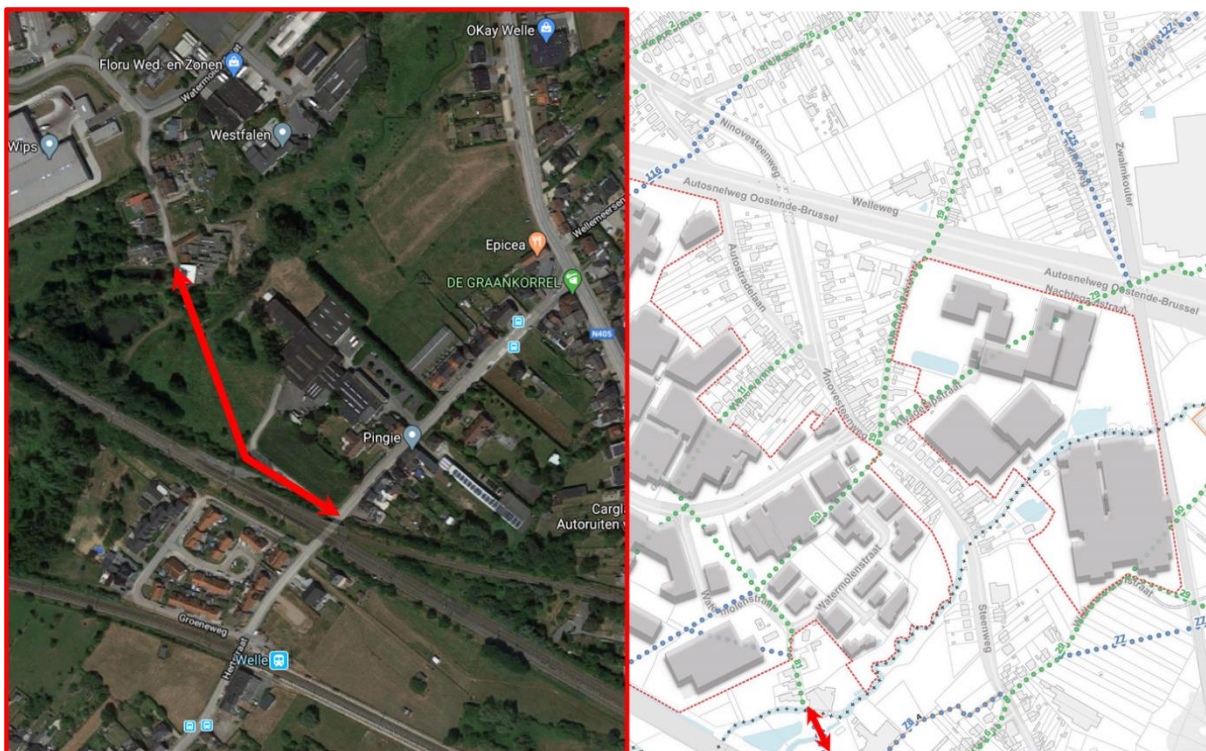


Afbeelding 48 Respectievelijk de aansluiting op de Vennestraat en op de Industrielaan

Deze verbinding betekent een beperkte inkorting (± 30 m) van de route richting Zuid III voor de zachte weggebruikers komende van het centrum van Aalst (via de rotonde 'Houten Hand') en het centrum en het station van Erembodegem. Via deze verbinding kan het kruispunt Industrielaan – Churchillsteenweg vermeden worden en kan er via de noordelijke as een conflictvrij traject afgelegd worden tussen de Italiënweg en de westelijke poort van Zuid III. Tevens vormt deze verbinding de toegang voor de gebruikers van bus tot zolang de halte 'Churchillsteenweg' behouden blijft op de huidige locatie.

4.2.1.2 HERTSTRAAT – WATERMOLENSTRAAT

Een tweede opportuniteit is het herstel van de doorsteek over de Wildebeek tussen de Hertstraat in de gemeente Denderleeuw en de Watermolenstraat in Aalst. Het betreft hier de overgang van voetweg 46 op grondgebied Denderleeuw naar de buurtweg 81, die overeenstemt met het tracé van de Watermolenstraat. Voetweg 46 heeft een wettelijke breedte van 1 m, de Watermolenstraat heeft een variabele breedte maar is openbaar domein tot aan de grens met de gemeente Denderleeuw. De grens valt samen met de as van de Wildebeek.



Afbeelding 49 Toegangspoort voor zacht verkeer via de Hertstraat

De toegang aan de zijde van de Watermolenstraat is mogelijk via de openbare en verharde Watermolenstraat en vergt geen aanpassingen, behalve een vernieuwing van het wegdek. Het gedeelte van voetweg 46 is echter fysiek grotendeels verdwenen. Om deze toegankelijk te maken voor zachte weggebruikers zal een duurzame verharding voorzien moeten worden over een lengte van ± 150 m om aan te sluiten op de erfontsluiting naast de spoorlijn L50a die iets verder aantakt op de Hertstraat. Hierbij zal ook een waterloop overbrugd moeten worden. Verder kan overwogen worden om de beperkte breedte van 1 m uit te breiden naar een breedte van 2,5 m. Gezien de ligging is de gemeenteraad van Denderleeuw hiervoor gemachtigd.



Afbeelding 50 Respectievelijk de aansluiting op de erfonsluiting richting de Hertstraat en de Watermolenstraat

Deze verbinding betekent een erg belangrijke inkorting (minstens 400 m minder tot centraal op Zuid III) voor de zachte weggebruikers komende van de dorpskern van Welle en meer specifiek het treinstation op de lijn L89 Kortrijk – Zottegem – Denderleeuw. De afstand van het station Welle tot het KMO-gedeelte van de Watermolenstraat bedraagt op die manier slechts 540 m. Momenteel gaat het kortste alternatief via de Ninovesteenweg, waarbij deze twee keer gedwarst dient te worden, over een afstand van 1680 m. Zodra het ontbrekende segment tussen de Beerweg en de Hertstraat van de fietsnelweg F415 zal gerealiseerd zijn, zal deze toegang ook de kortste route vormen komende van het station van Denderleeuw.

4.2.1.3 NINOVESTEENWEG – WATERMOLENSTRAAT

Een derde opportuniteit is de doorsteek tussen de Ninovesteenweg en de Watermolenstraat. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een klein deel van het tracé van buurtweg 80. Deze buurtweg heeft een wettelijke breedte van 3 m. Vervolgens zou een aantakking gerealiseerd kunnen worden met de pijpenkop op het einde van de Watermolenstraat tussen twee bedrijven.



Afbeelding 51 Toegangspoort voor zacht verkeer via de Ninovesteenweg

De toegang aan de zijde van de Ninovesteenweg is er fysiek al over een lengte van ± 90 m bij wijze van een karrespoor, dat evenwel uitloopt op het eerste bedrijfsperceel. Vervolgens dient er een verbinding gemaakt te worden over een lengte van ± 40 m. Hier zou een nieuw tracé gecreëerd moeten worden. De officiële breedte van het eerste gedeelte is 3 m. De aantakking kan even breed of iets smaller worden uitgevoerd.



Afbeelding 52 Respectievelijk de aansluiting op de Watermolenstraat en de Ninovesteenweg

Voor de zachte weggebruikers die het terrein betreden via de oostelijke poort aan de Ninovesteenweg, voornamelijk komende van de noordelijke as en derhalve van de centra en stations van Aalst en Erembodegem, levert dit een inkorting op van ± 450 m of meer dan de helft van het traject tot centraal op de KMO-zone. Ook de gebruikers van de bus die afstappen aan de halte 'Autostradelaan' kunnen van deze verbinding dankbaar gebruik maken.

4.2.1.4 HERZIENING BUURT- EN VOETWEGEN

Zoals eerder gezegd, is het netwerk van buurt- en voetwegen volledig in onbruik geraakt door de realisatie van harde structuren en de ontwikkeling van de bedrijventerreinen. Ondanks het feit dat quasi al deze wegen fysiek niet meer aanwezig zijn, bestaan ze juridisch wel nog. Dit heeft gevolgen voor de vergunbaarheid van ontwikkelingen binnen de bedrijventerreinen en zou best verholpen worden. Om deze reden is het aan te raden over te gaan tot een volledige herziening van dit juridisch bestaande netwerk binnen de bedrijventerreinen.

Binnen het bedrijventerrein kunnen volgende wegen opgeheven of gewijzigd worden:

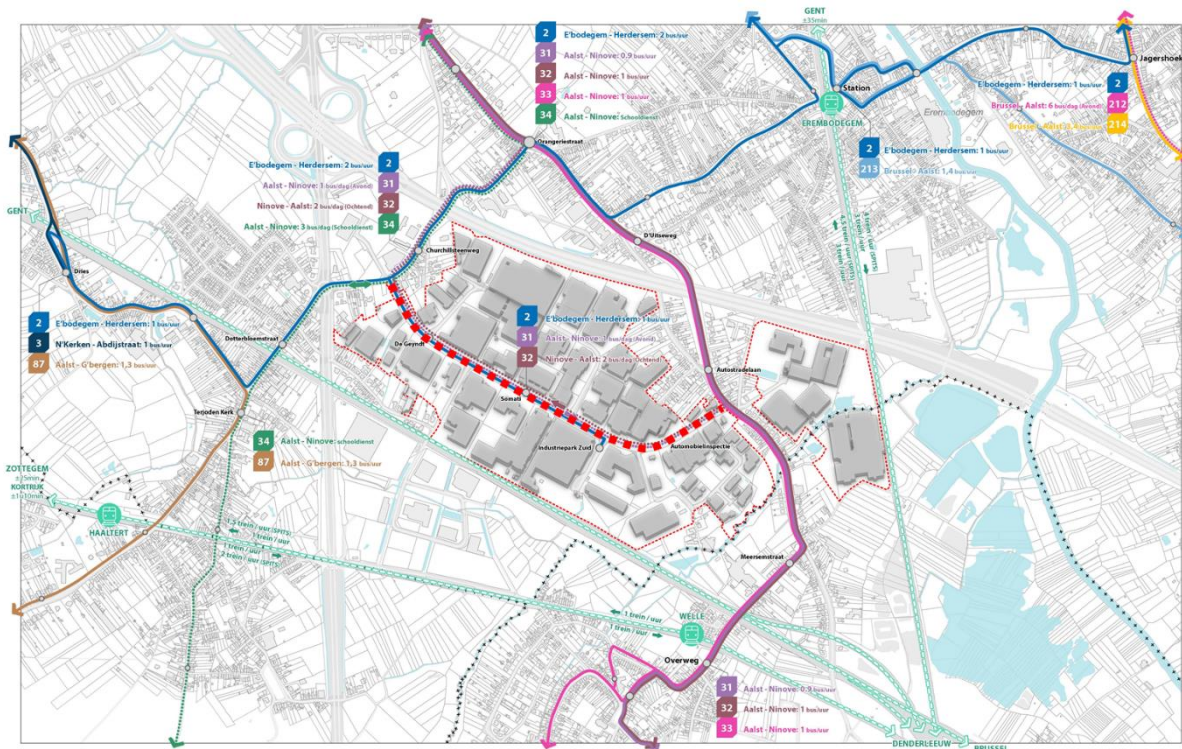
- Buurtweg 11 volledig op te heffen binnen het bedrijventerrein, tussen de Driehoekstraat en de Watervenne;
- Buurtweg 12 te behouden binnen het bedrijventerrein vanaf de Vennestraat tot de kruising met buurtweg 13. Vanaf daar op te heffen tot aan de grens van het bedrijventerrein Zuid IV. Vanaf hier werd de buurtweg reeds verlegd;
- Buurtweg 13 enkel te behouden tussen de kruising met buurtweg 12 en de aantakking op de Industrielaan. Verder volledig op te heffen binnen het bedrijventerrein;
- Buurtweg 19 loopt over het traject van de Nachtegaalstraat voor het deel tussen de Ninovesteenweg en de E40. Aangezien er een rooilijnplan bestaat voor de Nachtegaalstraat kan de buurtweg ook hier worden opgeheven;
- Buurtweg 40 op te heffen binnen het bedrijventerrein van de aantakking op de Wellemeersenstraat tot spoorlijn L50. Deze buurtweg is gelegen op grondgebied Denderleeuw en valt bijgevolg onder de bevoegdheid van de gemeenteraad van de gemeente Denderleeuw;
- Buurtweg 79 op te heffen over de private percelen van Zuid II tussen de Kwadelapstraat en de aansluiting op de Nachtegaalstraat;
- Buurtweg 80 te behouden vanaf de Ninovesteenweg tot de mogelijke doorsteek naar de Watermolenstraat, zoals onderstaand verder uitgewerkt. Vanaf dit punt volledig op te heffen;
- Buurtweg 81 te behouden vanaf de aantakking op voetweg 46 aan de grens met de gemeente Denderleeuw, daar waar deze samen loopt met het huidige tracé van de Watermolenstraat. Vanaf het punt waar het tracé van de Watermolenstraat wordt verlaten, ter hoogte van de achterzijde van het perceel waar de autokeuring is gevestigd, is deze buurtweg volledig op te heffen tot de aantakking op buurtweg 13;
- Buurtweg 154 volledig op te heffen;
- Voetweg 115 volledig op te heffen;
- Voetweg 116 volledig op te heffen binnen het bedrijventerrein vanaf de kruising met de E40 tot de grens van het bedrijventerrein Zuid IV. Vanaf hier werd de voetweg reeds afgeschaft;
- Voetweg 117 volledig af te schaffen binnen het bedrijventerrein vanaf de aantakking op buurtweg 81 tot de grens met Zuid IV.

Naast het opheffen van de delen van de buurt- en voetwegen binnen de bedrijventerreinen wordt best terzelfdertijd bekeken of het opportuun is om ook het gedeelte buiten het bedrijventerrein op te heffen, te verplaatsen of te bestendigen. Er moet immers vermeden worden dat nieuwe doodlopende stukken gecreëerd worden, zoals dit in het verleden het geval was. Het trage wegenplan Erembodegem dat werd goedgekeurd door de gemeenteraad op 25 juni 2019 en werd opgemaakt door de vzw Trage Wegen en het Regionaal Landschap Schelde-Durme biedt hiervoor voorbereidend studiewerk.

4.2.2 TOEGANGSPOORTEN VOOR OPENBAAR VERVOER

De toegangen tot het bedrijventerrein voor gebruikers van het openbaar vervoer situeren zich op twee niveaus. Enerzijds zijn er drie nabijgelegen treinstations (Haaltert, Welle en Erembodegem) en twee treinstations met regionale uitstraling op iets verdere afstand (Aalst en Denderleeuw), anderzijds zijn er twee belangrijke bushaltes die fungeren als directe poort tot het bedrijventerrein.

Bij de herinrichting van het bedrijventerrein moet er rekening mee gehouden worden dat bedrijventerreinen in principe niet rechtstreeks worden ontsloten door het regulier openbaar vervoer in het kader van de omschakeling van het Vlaamse mobiliteitsbeleid naar het decreet Basisbereikbaarheid. De buslijnen en -haltes op de Industrielaan verdwijnen dus in principe, zoals aangeduid met de rode stippellijn op onderstaande kaart. De bushaltes op het hoofdwegennet fungeren daardoor als de eerste lijn van toegangspoorten tot het bedrijventerrein.



Afbeelding 53 Overzicht bediening openbaar vervoer

De belangrijkste bushalte is de halte 'Autostradelaan' op de Ninovesteenweg gelegen nabij het kruispunt met de Industrielaan. De bushalte is gelegen op de verbinding Aalst Station – Denderleeuw (Station) – Ninove en wordt met een hoge frequentie bediend. De bushalte vormt zo de rechtstreekse verbinding van het bedrijventerrein met de grote treinstations in de omgeving.

De bushalte is gelegen langs de gewestweg Ninovesteenweg en valt niet binnen het te herinrichten domein. Bij een eventuele herinrichting kunnen volgende principes worden gehanteerd:

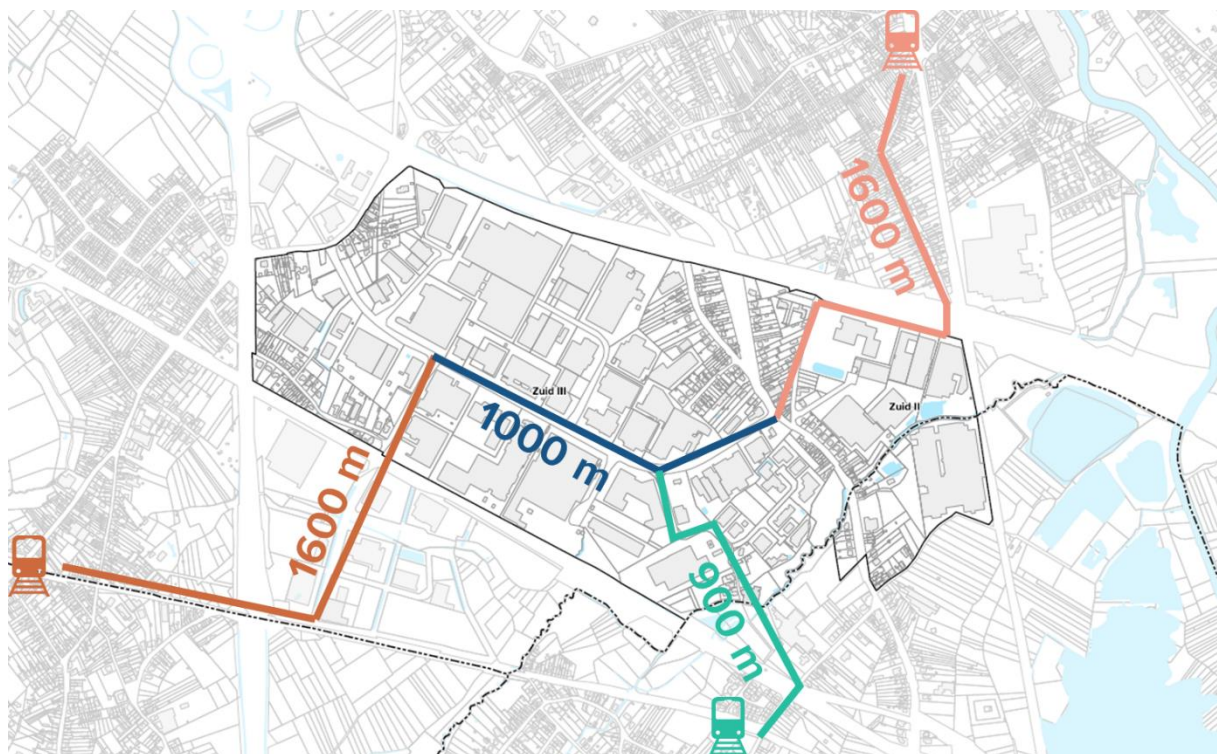
- Een toegankelijke bushalte;
- Bushalte zo dicht mogelijk bij kruispunt Industrielaan in functie van bereikbaarheid bedrijventerrein;
- Wachtaccommodatie met prioriteit in richting van station Aalst.

Op langere termijn kan de bushalte eventueel opgewaardeerd worden tot een mobipunt door bijvoorbeeld ruimte te voorzien voor deelfietsen.

De bushalte ‘Churchillsteenweg’ gelegen in de gelijknamige straat ligt op de as Terjoden – Erembodegem Station. Deze bushalte is vanuit het netwerkniveau minder belangrijk, maar is voor het westelijk gedeelte van Aalst Zuid III met voorsprong de dichtstbijzijnde bushalte. Deze bushalte valt evenmin binnen het te herinrichten domein. Bij een eventuele herinrichting kunnen volgende principes worden gehanteerd:

- ▶ Een toegankelijke bushalte;
- ▶ Bushalte zo dicht mogelijk bij kruispunt Industrielaan in functie van bereikbaarheid bedrijventerrein;
- ▶ Wachtaccommodatie met prioriteit in richting van station Erembodegem.

De stations van Haaltert, Welle en Erembodegem bevinden zich allen binnen een straal van minder dan 2 kilometer van het bedrijventerrein. Het treinstation Erembodegem bevindt zich op de lijn L50 Aalst-Brussel en kent een relatief hoge frequentie: 4 treinen per uur in de spits in elke richting, 3 treinen per uur in elke richting buiten de spits. De stations Welle en Haaltert liggen op de lijn L89 Kortrijk-Zottegem-Denderleeuw. De frequentie bedraagt één trein per uur in elke richting. Vanuit deze stations rijden treinen richting Gent, Wetteren, Lede, Ninove, Geraardsbergen, Kortrijk, Oudenaarde, Zottegem, Jette en de grote Brusselse stations. Bij de herinrichting van de bedrijventerreinen is het daarom aangewezen om de stations als tweede lijn van poorten uit te bouwen. Gezien de meeste bedrijven niet op wandelafstand, maar wel op fietsafstand van de stations gelegen zijn, vormt de combinatie trein+fiets de meest aangewezen vervoersoplossing.



Afbeelding 54 Afstand voor zacht verkeer tot de omliggende treinstations Haaltert, Welle en Erembodegem

De stations vallen buiten het domein van het herinrichtingsplan. Volgende principes worden naar voren geschoven:

- ▣ Treinstations met volwaardige wachtaccommodatie;
- ▣ Voldoende en veilige fietsparkeerplaatsen in functie van de combinatie trein+fiets voor woon-werkverkeer waarbij vaak gekozen wordt door werknemers om hun eigen fiets of bedrijfsfiets aan het station te parkeren, met oplaadmogelijkheden en veilige locker⁴;
- ▣ Een systeem van deelfietsen dat geïntegreerd is binnen het openbaarvervoersaanbod voor occasionele verplaatsingen naar het bedrijventerrein. Hierbij kan geopteerd worden voor een back-to-one systeem waarbij de fiets steeds terug geplaatst wordt aan hetzelfde station of een back-to-many systeem waarbij de fietsen aan één van de drie stations teruggeplaatst kunnen worden in functie van de reisbehoefte van de gebruiker.



Afbeelding 55 Respectievelijk deelfietsstelsysteem & fietskluisen met oplaadpunt aan een station

Bron: Het Nieuwsblad | Radio 2

Binnen de bewegwijzering van het bedrijventerrein kan ingezet worden op betere bewegwijzering naar de drie dichtstbijzijnde treinstations waarbij het fietsverkeer langs de veiligste routes kan worden gestuurd.

⁴ <https://www.streetwaves.be/>

4.2.3 TOEGANGSPOORTEN VOOR GEMOTORISEERD VERKEER

In het herinrichtingsplan worden de toegangen voor gemotoriseerd verkeer beperkt tot twee kruispunten. De verkeersafwikkeling van het gemotoriseerd verkeer is sterk afhankelijk van de kruispuntbelasting op deze toegangspoorten aan de toegang op de Churchillsteenweg komende van de Albatrosrotonde en de Groeneweg en de toegang via de Ninovesteenweg komende van Aalst, Denderleeuw en de Nachtegaalstraat (zie 4.1.1.2).

Een eventuele herinrichting van beide kruispunten valt buiten deze herinrichtingsnota, maar het grote belang van beide kruispunten is onder meer gebleken tijdens het participatietraject. Door de focus op de centrale as als drager van het gemotoriseerd verkeer bij de herinrichting neemt het belang van beide kruispunten alleen maar toe.

4.2.3.1 KRUISPUNT CHURCHILLSTEENWEG - INDUSTRIELAAN

Het kruispunt van de Industrielaan en de Churchillsteenweg kent tijdens de avondspits een dominant links afslaande beweging vanuit de Industrielaan. Deze links afslaande beweging zorgt voor een sterke belasting van het kruispunt en maakt een lichtengeregeld kruispunt aangewezen. Dezelfde conclusie 's morgens wanneer we een grote druk zien op de rechts afslaande beweging op de Churchillsteenweg komende van de Albatrosrotonde naar de Industrielaan. Deze lichtenregeling is vandaag reeds aanwezig, maar de voorsorteerstroken en lichtcycli kunnen eventueel nog beter afgestemd worden op de actuele verkeersbewegingen.



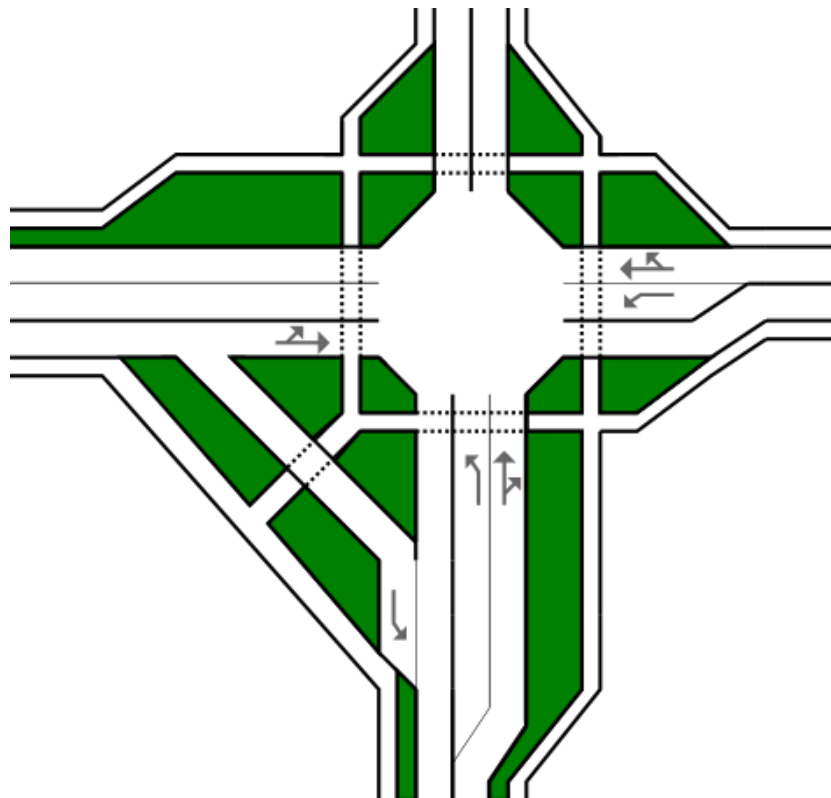
Afbeelding 56 Bestaande toestand kruispunt Churchillsteenweg-Industrielaan

Volgende pistes ter optimalisatie van dit kruispunt kunnen onderzocht worden:

- Schrappen links afslaande voorsorteerstrook op Churchillsteenweg komende van Albatrosrotonde richting Zuid V wegens zeer beperkte beweging;
- Twee rijstroken tussen kruispunt en Albatrosrotonde volledig gebruiken;
- Uitbreiden van de links afslaande voorsorteerstrook op Industrielaan richting Albatrosrotonde met eventueel een verlengde cyclus in de lichtenregeling;
- Voorzien van een rechts afslaande voorsorteerstrook op de Churchillsteenweg komende van de Albatrosrotonde richting de Industrielaan met eventueel een verlengde cyclus in de lichtenregeling.
- Voorzien van een aparte rechts afslaande rijstrook op de Churchillsteenweg komende van de Albatrosrotonde richting de Industrielaan. Bij dergelijke kruispuntinrichting dient bijzondere aandacht besteed te worden aan een veilige inrichting voor het kruisend fietsverkeer.

Uit de tellingen en visuele observaties blijkt dat Albatrosrotonde het voornaamste knelpunt in de omgeving vormt. Een optimalisatie van het kruispunt van de Industrielaan en de Churchillsteenweg wordt daarom best bekeken met de verkeersafwikkeling op het hoger wegennet in de omgeving van het projectgebied.

Voor het kruispunt maken we een conceptuele schets op. Het betreft geen kruispuntontwerp, maar een visuele voorstelling van de oplossingsrichting met de aparte afslagstrook richting Industrielaan en de verlengde opstelstrook linksaf in de Industrielaan. Zoals aangegeven, zijn andere oplossingsrichtingen mogelijk.



Afbeelding 57 Conceptschets voor lichtengeregeld kruispunt Churchillsteenweg - Industrielaan

4.2.3.2 KRUISPUNT NINOVESTEENWEG – INDUSTRIELAAN - NACHTEGAALSTRAAT

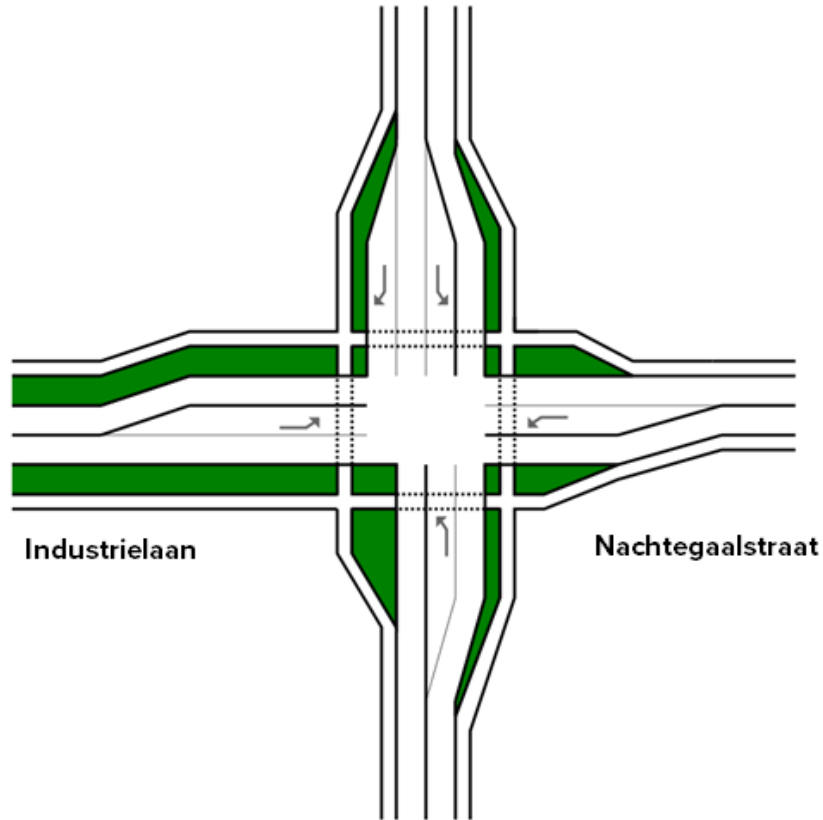
Het kruispunt van Industrielaan, Ninovesteenweg en de Nachtegaalstraat is een dubbel kruispunt waardoor een eenvoudige lichtenregeling niet tot de mogelijkheden behoort. De dominante verkeersstroom is rechtdoor op de Ninovesteenweg. In de ochtendspits is er een belangrijke links afslaan beweging vanuit Denderleeuw. De omgekeerde beweging in de avondspits, rechts afslaan van de Industrielaan naar Denderleeuw, is veel beperkter. Een belangrijk aandachtspunt zijn de moeilijke draaibewegingen voornamelijk voor vrachtwagens die in en uit de Nachtegaalstraat rijden van en naar de Industrielaan.



Afbeelding 58 Bestaande toestand kruispunt Industrielaan-Ninovesteenweg-Nachtegalstraat

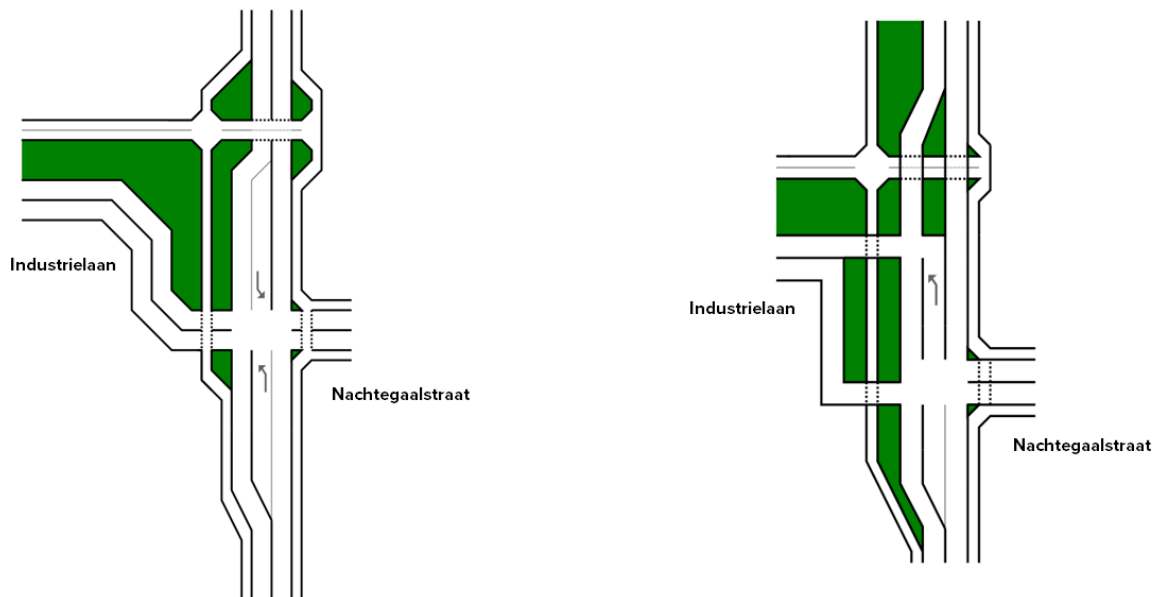
De meest aangewezen oplossingsrichting betreft een bijkomende studie naar de mogelijkheden om te evolueren naar een enkelvoudige kruispuntoplossing waarbij de twee kruispunten worden samengevoegd tot één kruispunt waar eventueel een lichtenregeling op kan worden toegepast.

Dat kan bijvoorbeeld door de Nachtegaalstraat meer noordelijk te laten aantakken op de Ninovesteenweg, ter hoogte van het kruispunt met de Industrielaan. Ook voor dit kruispunt wordt er een conceptuele schets opgemaakt. Het betreft geen kruispuntontwerp, maar een visuele voorstelling van de oplossingsrichting.



Afbeelding 59 Conceptschets voor lichtengeregeld kruispunt Ninovesteenweg – Industrielaan – Nachtegaalstraat (variant met verlegging Nachtegaalstraat)

Een alternatieve piste is om de Industrielaan meer zuidelijk te laten aantakken, ter hoogte van het huidige kruispunt met de Nachtegaalstraat. Voor dit conceptueel ontwerp gaan we uit van het voorgestelde wegprofiel voor de Industrielaan als centrale as met een afzonderlijk wandel- en fietspad in de aan te leggen groenzone.



Afbeelding 60 Conceptschets voor lichtengeregeld kruispunt Ninovesteenweg – Industrielaan – Nachtegaalstraat (twee varianten met zuidelijke omlegging van Industrielaan)

Van belang voor deze locaties is de herkenbaarheid. In juli 2020 lanceerde de Vlaamse Overheid het nieuwe mobiliteitsmerk Hoppin⁶. Bij elk Hoppinpunt wordt een analoge of digitale zuil voorzien met info omtrent de locatie en de beschikbare vervoersmodi.



Afbeelding 62 Hoppinpunt in Zoutleeuw & digitale infozuil

Bron: VVSnv | Vlaamse Overheid

Daarbij wordt het kruispunt en de bushalte verder uitgebouwd met bijkomende functies. Deze kunnen onder meer bestaan uit volgende elementen:

- ▶ Deelfietsen en -wagens voor verplaatsingen binnen en buiten het terrein
- ▶ Laadinfrastructuur voor duurzame voertuigen
- ▶ Fietsherstelpunt
- ▶ (Digitale) informatiepunt
- ▶ Pakjesautomaat
- ▶ Automaten: Was, brood, fruit

⁶ <https://hoppin.be/>



Afbeelding 63 Aanvullende functies gekoppeld aan een mobipunt

Bron: BPost | SOLVA | Fietsrij | ibombo | WVI

Hoppinpunten⁷ dienen aangelegd en onderhouden te worden door de wegbeheerder. Langs gemeentewegen zijn dit de gemeenten, langs gewestwegen is dit het Agentschap Wegen en Verkeer. Er zijn vijf types van mobipunten gedefinieerd:

- Interregionale mobipunten op basis van netwerklogica;
- Regionale mobipunten op basis van netwerklogica;
- Lokale mobipunten op basis van netwerklogica;
- Buurtmobipunten op basis van netwerklogica;
- Buurtmobipunten op basis van nabijheidslogica.

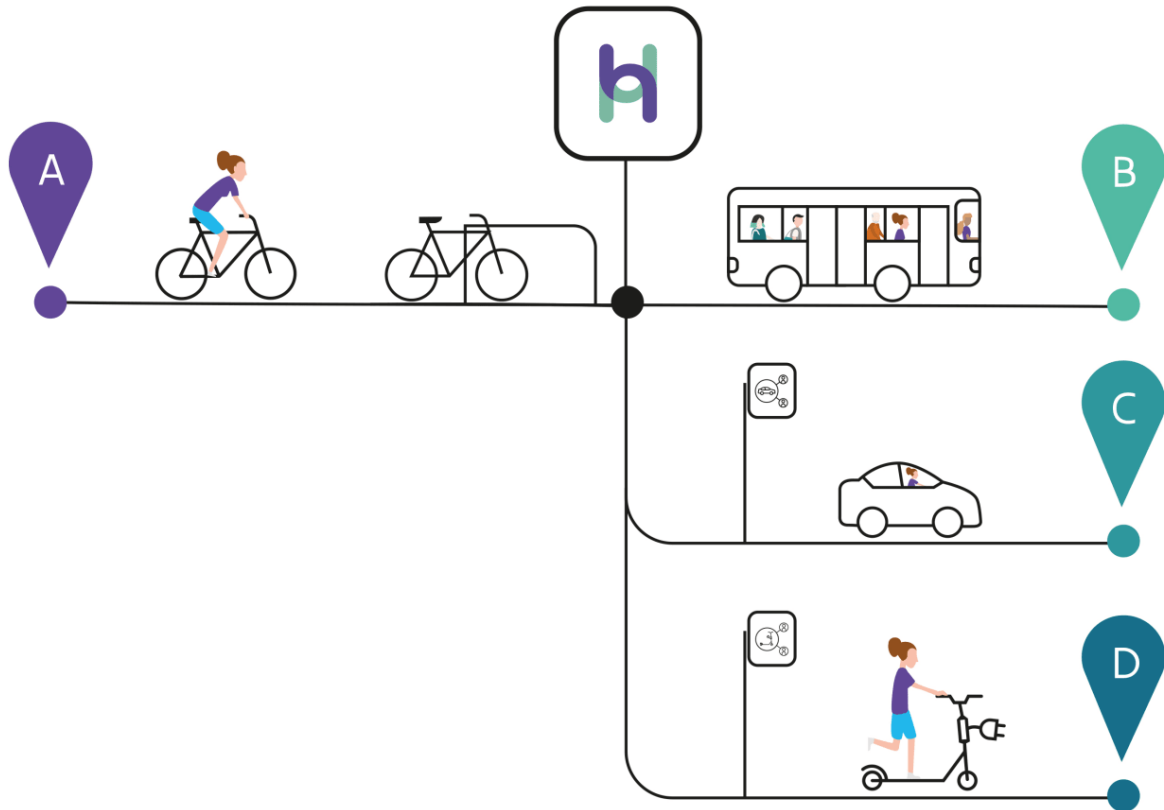
In het kader van de uitrol van Hoppinpunten, die aansluiten bij de omschakeling van het Vlaamse mobiliteitsbeleid naar het decreet Basisbereikbaarheid, heeft de Vlaamse Overheid een subsidieregeling⁸ uitgewerkt. Om in aanmerking te komen voor de subsidie dient de wegbeheerder aan volgende voorwaarden te voldoen:

- Herkenbaarheid door de toepassing van de Hoppinhuisstijl;
- Toegankelijkheid voor alle gebruikers;
- Minimale inrichting voor het stallen van het eigen voertuig en beschikbaarheid van reisinformatie;
- Data-uitwisseling met de mobiliteitscentrale om nuttige reisinformatie te kunnen verstrekken aan de reizigers;
- Integratie in het regionale mobiliteitsplan van de vervoerregio. Enkel over de inplanting van een buurtmobipunt volgens nabijheidslogica kan de gemeente autonoom beslissen;
- Goedkeuring projectstuurgroep van elk buurtmobipunt;
- Vergunning voor de aanleg moet voorhanden zijn.

⁷ <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/combimobiliteit/mobipunten#q-meer-voorwaarden>

⁸ <https://beslissingenvlaamseregering.vlaanderen.be/document-view/5F5A55B20379AD000800052D>

In het ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Aalst zijn in de onmiddellijke omgeving van de bedrijventerreinen als lokaal mobipunt de bushalte ter hoogte van de Keppestraat en het station van Welle aangeduid. Deze vormen de schakels op het openbaar vervoer. Bij de stations van Erembodegem en Haaltert zijn regionale mobipunten geselecteerd die een belangrijke functie zullen vervullen voor de ontsluiting van het bedrijventerrein.



Afbeelding 64 Hoppinpunt als vervoersknooppunt

Bron: Vlaamse Overheid

Mobipunten op de poorten kunnen gekoppeld worden op deze structuur. De bedrijventerreinen bieden immers voldoende potentieel om buurtmobipunten in te richten die gericht zijn op de mobiliteit van de bedrijven. Daarbij dient een onderscheid gemaakt te worden tussen de netwerkgerichte en nabijheidsgerichte punten. Op basis van de voorliggende plannen komt de bushalte ter hoogte van de Ninovesteenweg in aanmerking als buurtmobipunt op netwerklogica. De stad kan dit voorleggen aan de vervoerregio om zo op te nemen in het vervoersplan. Andere mobipunten op het bedrijventerrein gaan uit van de nabijheidslogica. Deze kunnen door de stad geselecteerd worden zonder goedkeuring van de vervoerregio omdat ze niet in het netwerk worden opgenomen. Voor de realisatie van beide soorten van mobipunten kan aanspraak gemaakt worden op een subsidie van 100% van de kostprijs met een maximum van €25.000. In de kostprijs inbegrepen zitten de kosten van de werken, de aanleg van fietsenstallingen en de infrastructuur om data-uitwisseling mogelijk te maken.

4.2.4.2 POORTGEBOUW

Ten slotte kan de poortwerking tot volle wasdom komen in de vorm van een functioneel poortgebouw. Het poortgebouw vormt daarbij niet enkel een visuele toegang tot het bedrijventerrein, maar verenigt in zich een reeks collectieve diensten voor het bedrijventerrein (zoals beschreven onder 4.3.3.1).

Uit de inventarisatie is immers gebleken dat er geen of weinig collectieve functies op en rond het bedrijventerrein aanwezig zijn. De omliggende dorpskernen van Erembodegem, Welle, Terjoden en Haaltert bezitten een aantal van deze functies. Tijdens de participatiemomenten kwam echter naar voor dat de afstand tot deze functies vaak te groot is om effectief de verplaatsing te maken overdag. Om deze reden kan de uitbouw van een dienstencentrum de bedrijventerreinen versterken en een aantrekkelijkere plaats maken om zich te vestigen of om er te komen werken. Dit dienstencentrum kan uiteraard ook in dienst staan van de andere omliggende bedrijventerreinen. Ook de nabijheid van de E40 heeft een versterkend effect. De poorten liggen immers op de doorgaande weg richting het centrum van Erembodegem en Denderleeuw en in de nabijheid van de wegen richting Ninove en Geraardsbergen.

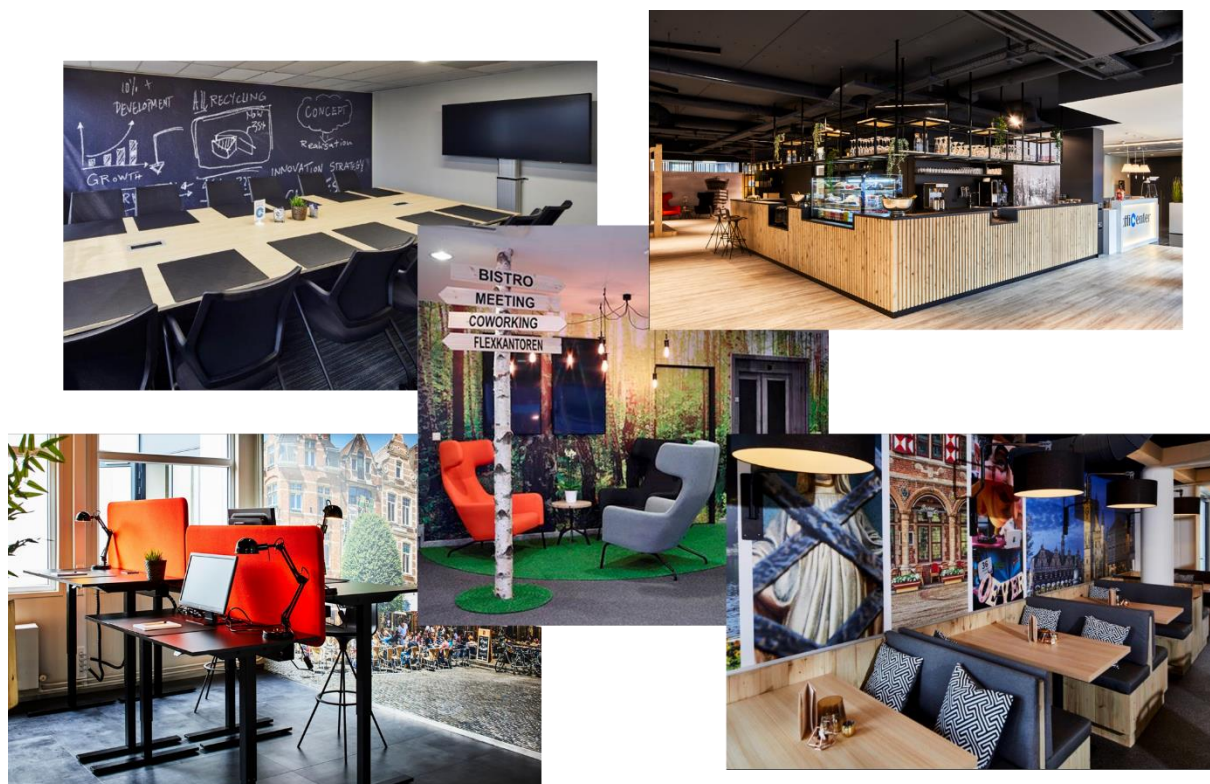


Afbeelding 65 In het oog springende architectuur voor multifunctioneel poortgebouw

Bron: Govaert & Vanhoutte Architecten | Bernard Mallat Architects

Een dergelijk poortgebouw kan onder meer volgende functies omvatten:

- ▶ Kinderopvang
- ▶ Was- en strijkdiensten
- ▶ Broodsjeszaak
- ▶ Collectief bedrijventerreinrestaurant
- ▶ Buurtwinkeltje
- ▶ Co-workingspace
- ▶ Vergaderfaciliteiten
- ▶ Congrescentrum
- ▶ Voorzieningen voor fietskoeriers



Afbeelding 66 Functies in het dienstencentrum

Bron: Officenter

De aanwezigheid van het Bedrijvencentrum op Aalst Zuid III biedt potentieel kansen tot samenwerking voor de realisatie van dergelijk poortgebouw. Naast dienstverlenend functies voor het bedrijventerrein kan er in dergelijk gebouw ook ruimte voorzien worden voor start-ups en incubatoren van technologische innovatie door het inrichten van kleinere units.

Een geschikte inplantingslocatie voor een dergelijk poortgebouw is gelegen op de hoek van de Churchillsteenweg en de Industrielaan. Dit onbebouwd perceel is deels gelegen in woongebied en deels in industriegebied. Momenteel heeft dit perceel een groene invulling. Bij de realisatie van het poortgebouw moet gestreefd worden naar een goede integratie door het voorzien van een voldoende breed groenscherm ten opzichte van de aanpalende woningen. Het poortgebouw zelf kan eveneens een groene uitstraling krijgen door gebruik te maken van groengevels en een groendak.

4.3 CLUSTERS

In het concept clusters worden op het publieke domein en/of het privaat domein types voorzieningen en functies gegroepeerd. De clusters zijn in belangrijke mate gericht op meerdere bedrijven van het bedrijventerrein. Aangezien de openbare ruimte op de bedrijventerreinen erg beperkt is en quasi volledig ingenomen door de weg en zijn aanhorigheden, worden de clusters voornamelijk voorzien op het private domein. Een belangrijke zone voor de inpassing van de clusters zijn de private stroken langsheen de centrale as op de Industrielaan waar gestructureerde parkeerstrips worden gecombineerd met clusters van gedeelde functies, groenelementen en ruimte voor water. Deze private ‘voortuinstroken’ zijn immers quasi onbebouwd, een erfenis van de oorspronkelijke verkoopvoorwaarden waarbij er een bouwvrije strook van 18 m werd opgelegd tussen de rooilijn van de Industrielaan en de voorgevel van de bedrijfsgebouwen.

4.3.1 BUNDELEN VAN PARKEREN

4.3.1.1 GESTRUCTUREERDE PARKEERSTRIPS

Aan de zijde van de openbare weg wordt voorgesteld om het parkeren op privaat terrein maximaal te structureren. Parkeren is één van de belangrijkste ruimtevragers op het bedrijventerrein. Er wordt een visie ontwikkeld om het parkeren vorm te geven met volgende principes als leidraad:

- ✔ Maximaal ruimtelijk structureren en bundelen van parkeren
- ✔ Maximaal kiezen voor waterpasserende verharding
- ✔ Geen langsparkeren
- ✔ Ruimte voor elektrische voertuigen en gedeelde voertuigen

Het structureren van de parkeerzones heeft volgende doelstellingen:

- ✔ Verhogen van beeldkwaliteit
- ✔ Verbeteren van de waterinfiltratie
- ✔ Verhogen van de totale parkeercapaciteit



Afbeelding 67 Gestructureerde parkeerstrips in Kortrijk op Evolis (ontwikkeld door Leiedal)

Langsheen de centrale as en de zijtakken wordt het parkeren gestructureerd in clusters van parkeren die worden vormgegeven als lijnvormige parkeerzones. Ook in zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's, langsheen de Watermolenstraat, wordt het parkeren gestructureerd achter de voorbouwlijn in de vrije zijstroken. Door het structureren en bundelen van het parkeren in deze parkeerzones wordt bijkomende parkeercapaciteit gecreëerd en tegelijk de beeldkwaliteit verhoogd. De parkeerzones worden volledig in waterpasserende verharding aangelegd en de nodige bekabeling wordt voorzien om laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te plaatsen.

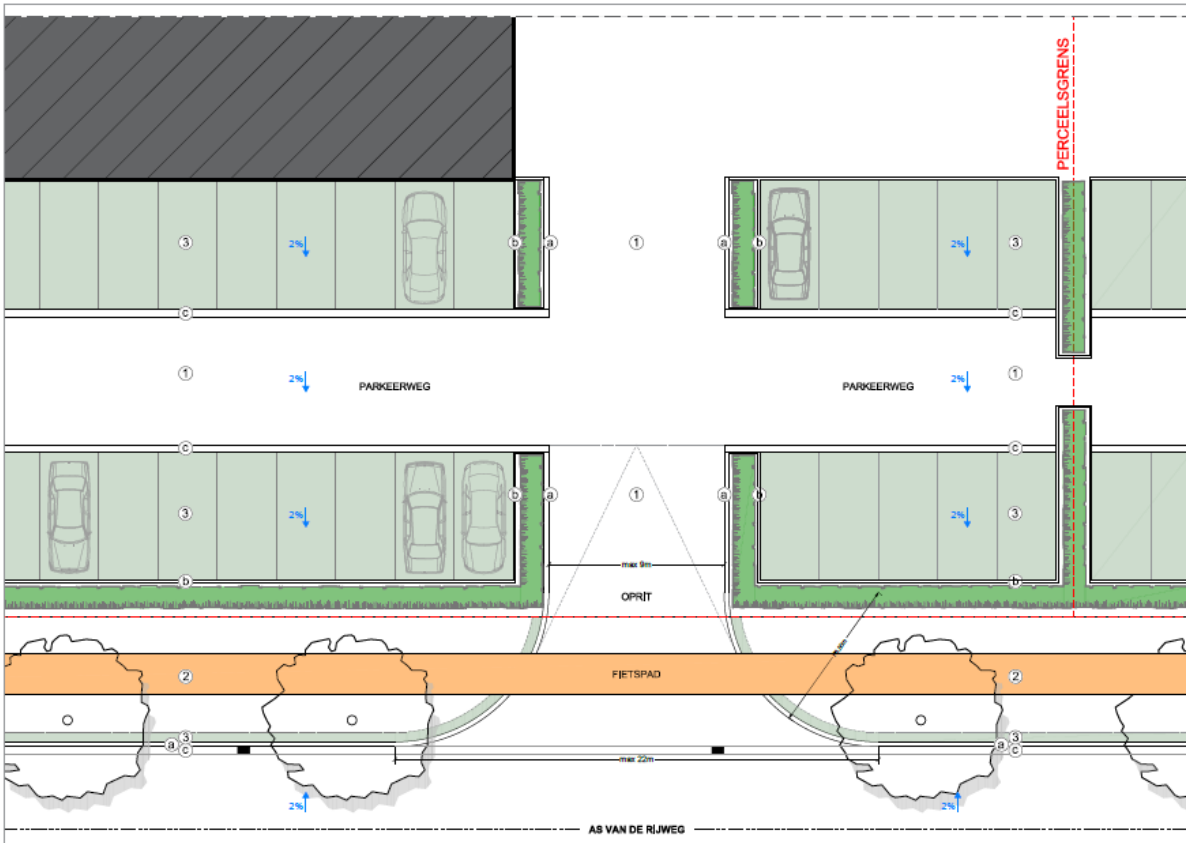


Afbeelding 68 Waterdoorlatende parkeerplaatsen met laadinfrastructuur op Zuid IV bij De Troyer

In de huidige toestand zien we dat niet de gehele strook langsheen de centrale as van de Industrielaan als parkeerruimte in gebruik is. Uiteraard dient die er enkel parkeercapaciteit voorzien te worden om het personeel en bezoekers vlot te laten parkeren. Een overcapaciteit is niet wenselijk, zeker met het oog op modal shift en verdere elektrificatie van zachte vervoersmogelijkheden. De clusters van parkeren kunnen dus worden afgewisseld met clusters van groen & water, eventueel met een recreatieve functie of clusters met deelvoertuigen.

Op het eigen terrein zal er, naast ruimte voor personenwagens, ook voldoende stationeerruimte en circulatieruimte moeten voorzien worden voor bestel- en vrachtwagens. Het laden en lossen zal niet op het openbaar domein mogen gebeuren. Op voorhand was en gekend probleem de verkeersoverlast ter hoogte van de autokeuring. Bijna dagelijks stonden wagens op de openbare weg te wachten om het terrein van de keuring op te rijden. Dit probleem kwam ook tijdens de participatie naar voor als belangrijk knelpunt. Intussen heeft men dit probleem meer in de hand door op afspraak te gaan werken, waardoor de bezoekers gespreid in de tijd zich dienen aan te melden.

Om de modal shift te bevorderen en het autogebruik te ontmoedigen zouden er ook lasten of baten gekoppeld kunnen worden aan het autogebruik waarbij collectief gebruik door carpooling wordt aangemoedigd terwijl er voor klassieke parkeerplaatsen lasten kunnen worden opgelegd of deze zijn minder gunstig gelegen.



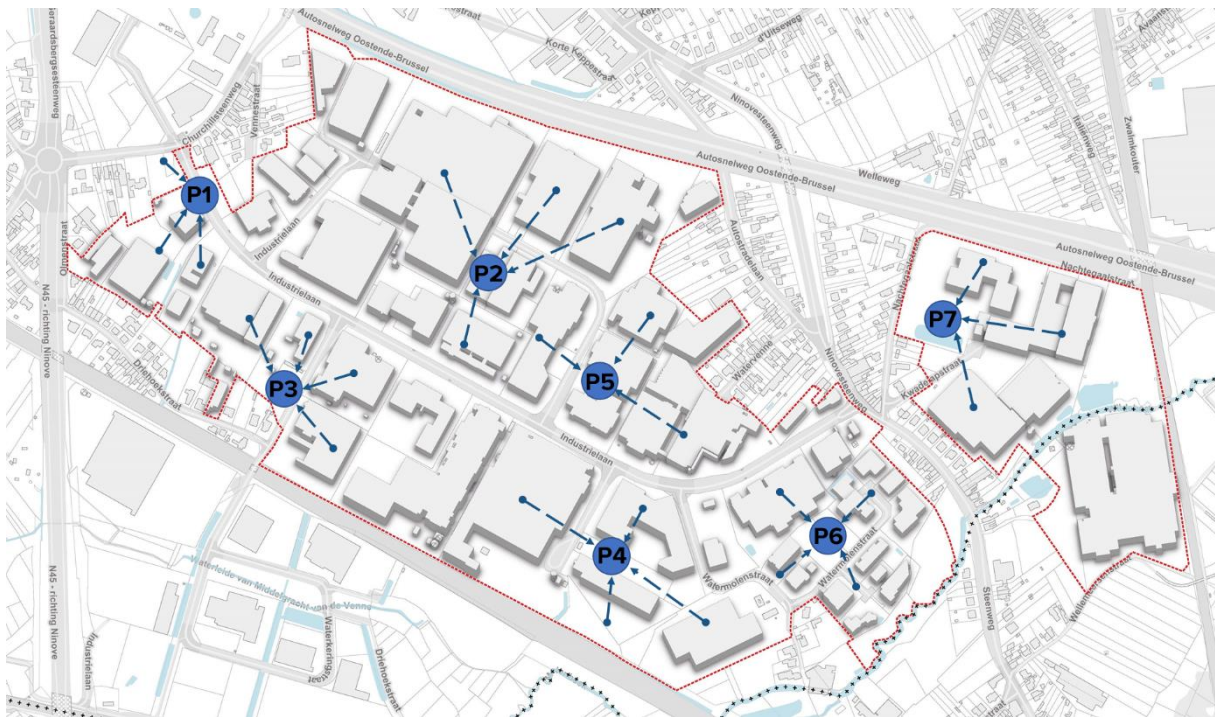
Afbeelding 69 Illustratief voorbeeld van georganiseerde parkeerclusters langs een centrale as

4.3.1.2 PARKEERGEBOUWEN EN DAKPARKINGS

De centrale parkeerzone biedt een toename van de parkeercapaciteit en volstaat om de parkeervraag van de bedrijven gelegen langs de centrale as op te vangen. Daarnaast zijn er op Aalst Zuid II en III nog enkele grotere parkeerterreinen gelegen langsheen de zijtakken. Om deze parkeervraag op een ruimtelijk meer efficiënte wijze op te vangen, kan er beroep gedaan worden op parkeergebouwen. Dergelijke parkeergebouwen worden niet toegewezen aan één specifiek bedrijf, maar bieden voldoende capaciteit om de parkeerbehoefte van meerdere bedrijven op te vangen.

Op onderstaande kaart geven we enkele potentiële locaties voor dergelijke parkeergebouwen aan. Deze locaties zijn gebaseerd op volgende randvoorwaarden:

- Een significante parkeerbehoefte van de nabijgelegen bedrijven
- Beschikbare ruimte of toekomstige opportuniteiten
- Beperkte afstand tot de te bedienen bedrijven



Afbeelding 70 Potentiële locaties parkeergebouwen

De potentiële locaties voor parkeergebouwen, zoals aangegeven op bovenstaande kaart zijn de volgende:

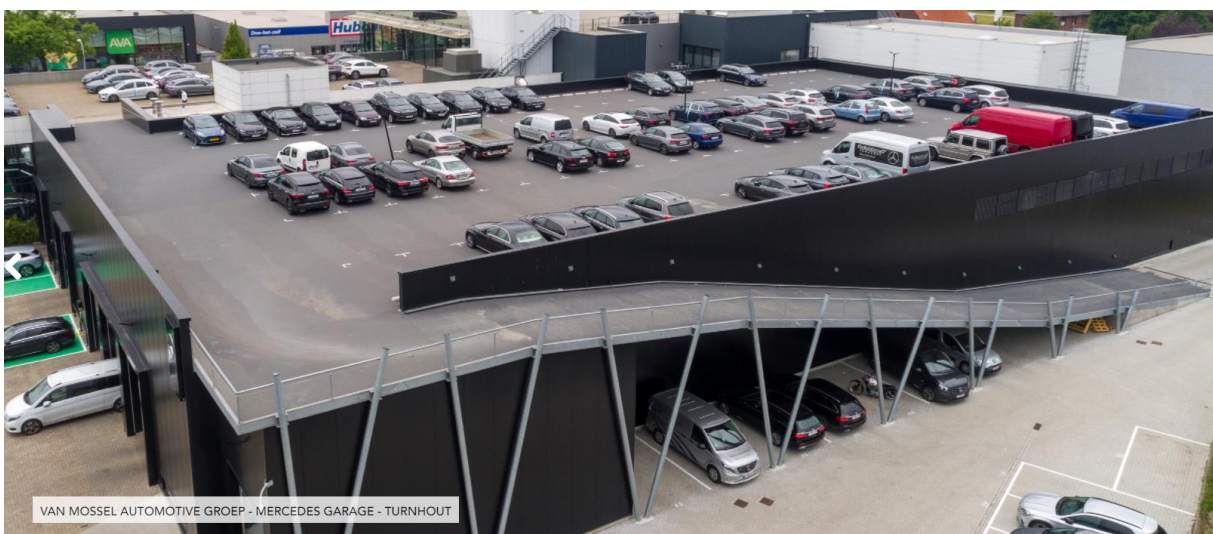
- ▼ P1 - Parkeergebouw op de huidige personeelsparking of bezoekersparking van Fluvius nabij het kruispunt van de Industrielaan met de Churchillsteenweg. Momenteel heeft Fluvius hier twee ruime parkings die gecombineerd zouden kunnen worden. Aanvullend zouden deze ook kunnen gebruikt worden door de werknemers van het Bedrijvencentrum, waar de parkeerdruk hoog is, en van een poortgebouw dat dienst kan doen als Dienstencentrum (zie 4.2.4);
- ▼ P2 – Parkeergebouw op de locatie waar momenteel de loods aanwezig is die tot voorkort het brandweermuseum huisvestte. Deze locatie is centraal gelegen voor een aantal bedrijven met veel werknemers, die momenteel evenwel voldoende parkeerplaats lijken te hebben, al valt een groot deel van deze parkeerplaats in de zone non-aedificandi langsheen de E40. Het betreft hier voornamelijk de bedrijven VPK, Minit en Montea, maar ook een aantal kleinere bedrijven verderop in de straat. Montea verhuurt ook kantoorruimte en bedrijfsruimte met een zekere tewerkstelling. Tot slot grenst ook Somati aan deze locatie. Hun huidige parking langsheen de centrale as van de Industrielaan kent een hoge parkeerdruk waarbij soms zelf in de berm van de Industrielaan geparkeerd wordt;
- ▼ P3 – Parkeergebouw op de huidige gelijkvloerse parking van Nexans aan de overzijde van de zijtak van de Industrielaan richting de Driehoekstraat. De bedrijven Nexans, Attema, Acotec en Metalfor zouden hiervan gebruik kunnen maken;
- ▼ P4 – Parkeergebouw op de huidige parking van ILvA, aan de overzijde van de zijtak van de Industrielaan en tussen Wellstraler en AquaSecurity. De huidige parking van ILvA heeft een overcapaciteit en is de grootste onbebouwde plek op Zuid III. Anderzijds wordt er momenteel ook in de straat zelf geparkeerd, terwijl het nieuwe wegprofiel dit niet meer zal toestaan. De parkeerdruk zal met andere woorden stijgen. AquaSecurity heeft concrete plannen voor een gevoelige uitbreiding en grenst aan de huidige parking van ILvA;
- ▼ P5 – Parkeergebouw nabij Tekni-Plex. De laatste jaren heeft de firma Tekni-Plex de omliggende bedrijfsgebouwen aangekocht. Hun huidige parking aan de zijde van de autokeuring kent een hoge parkeerdruk. Door deze inplanting zouden ook de bedrijven aan de overzijde van deze zijtak van de Industrielaan gebruik kunnen maken van dit parkeergebouw. Deze gebouwen zijn immers verouderd en er zijn concrete plannen voor verschillende nieuwbouwprojecten;
- ▼ P6 – Parkeergebouw op het onbebouwde perceel van de rijschool. Deze grote open ruimte is in gebruik als oefenruimte voor de rijschool en is gelegen in het midden van de KMO-zone langs de Watermolenstraat. De percelen hier hebben een veel kleinere oppervlakte dan langsheen de Industrielaan. Er is dan ook minder parkeergelegenheid, en ook hier resulteert het nieuwe wegprofiel in het feit dat straatparkeren in de toekomst niet meer mogelijk zal zijn. Een aantal aanwezige bedrijven stellen echter relatief veel volk tewerk, onder andere omdat ze een uitgesproken kantoorfunctie hebben. Daarenboven grenst dit terrein aan de bedrijfsgebouwen waar Nexans, Cette en De Loods gehuisvest zijn. De aanwezige parking langsheen de Industrielaan kent een parkeerdruk die hoger is dan de beschikbare capaciteit waardoor er dagelijks wagens in de berm van de Industrielaan staan geparkeerd;
- ▼ P7 – Parkeergebouw op het bedrijventerrein Zuid II op de parking van Hedin Automotive. Een parkeergebouw is op deze plaats voornamelijk nuttig voor Hedin Automotive zelf. Momenteel wordt meer dan de helft van het perceel ingenomen voor het parkeren van wagens. Door de bouw van een parkeergebouw komt er een grote ruimte vrij die kan benut worden voor nieuwe gebouwen. De omliggende gebouwen kennen geen grote parkeerdruk maar zouden eveneens van het parkeergebouw gebruik kunnen maken. Aangezien dit vooral een oplossing is voor 1 bedrijf zou er hier ook gebruik kunnen gemaakt worden van een dakparking, zoals hieronder verder beschreven. De nabijgelegen site van Dekaply zal ontwikkeld worden als een KMO-zone met units. Verwacht wordt dat het aantal werknemers erg beperkt zal zijn en dat er per unit slechts enkele parkeerplaatsen nodig zullen zijn, en dan nog eerder bestelwagens. Hier wordt dan ook een intern parkeersysteem uitgewerkt door de ontwikkelaar.

De kost voor de constructie van een parkeergebouw is uiteraard hoger dan de aanlegkost van een gelijkvloerse parkeerplaats. De vrijgekomen ruimtes kunnen echter gebruikt worden voor nieuwe functies, zoals extra bebouwing om zo tot een nog zuiniger ruimtegebruik te komen. De uitbreidingsmogelijkheden zijn immers erg beperkt. Op lange termijn zou kunnen overwogen worden om de gestructureerde parkeerstrips ook te laten verdwijnen en op te vangen in parkeergebouwen. Via de stedenbouwkundige voorschriften zou dan toegelaten kunnen worden om de bouwrijpe strook van aan de rooilijn in te perken en meer bebouwing toe te laten. Zoals eerder gezegd zal een parkeergebouw meestal door verschillende bedrijven gebruikt kunnen worden. Op die manier kan de investering gedeeld worden of gerecupereerd via huurinkomsten.



Afbeelding 71 Parkeergebouw in Gentbrugge met groengevel en halve ondergrondse verdieping

Een parkeergebouw biedt duidelijk ruimtelijke rendementswinsten, maar neemt uiteraard nog steeds de plaats in die ook voor bedrijvigheid kan worden ingezet. Een valabel alternatief kan worden gevonden in de aanleg van dakparkings, waarbij de onderbenutte dakoppervlakte wordt geactiveerd, of andere geïncorporeerde vormen. Dit is dan vooral van toepassing bij nieuwbouw.



Afbeelding 72 Dakparking op industriebouw te Turnhout

Bron: Groep Van Roey

4.3.1.3 VRACHTWAGENPARKINGS

In de huidige situatie is de problematiek van parkerende vrachtwagens op het openbaar domein afhankelijk van de locatie. Op de hoofdas van de Industrielaan laat de wegindeling dit niet toe. In de zijtakken kan dit wel, maar is dit niet altijd even wenselijk en brengt dit een slechte visibiliteit met zich mee voor andere bestuurders en een vaak gevaarlijke situatie voor zachte weggebruikers. Enkel ter hoogte van de autokeuring, in de verbinding tussen de Industrielaan en de Watermolenstraat, is momenteel een parkeerzone afgebakend op het openbaar domein voor vrachtwagenparkeren. De parkeerzone maakt deel uit van de rijweg waardoor het verkeer maar beurtelings kan passeren indien er een geparkeerde vrachtwagen staat. De enige voorziening horende bij deze parkeerstrook is een vuilnisbak. Tot slot zien we dat vrachtwagens zich ook parkeren buiten het projectgebied, op de Ninovesteenweg ter hoogte van de brug over de E40 en op het bedrijventerrein Zuid IV. Op beide locaties zorgen ze voor een verkeersonveilige situatie.

Waar binnen het projectgebied parkeren op de openbare weg momenteel nog mogelijk is in de zijtakken, zal dit na de herinrichting volgens de voorgestelde wegprofielen, niet meer mogelijk zijn. Voor wat betreft het vrachtverkeer met het projectgebied als bestemming, dienen bedrijven voldoende stationeer- en circulatieruimte op het eigen terrein te voorzien. In het geval de vrachtwagens aankomen op een moment dat het bedrijf gesloten is zou de mogelijkheid moeten geboden worden om zich op het eigen terrein te stationeren. Indien bepaalde bedrijven veel vrachtwagens ontvangen kan het een optie zijn om samen met andere bedrijven collectief een kwaliteitsvolle parking aan te leggen.



Afbeelding 73 Vrachtwagenparking industriezone Gullegem-Moorsele

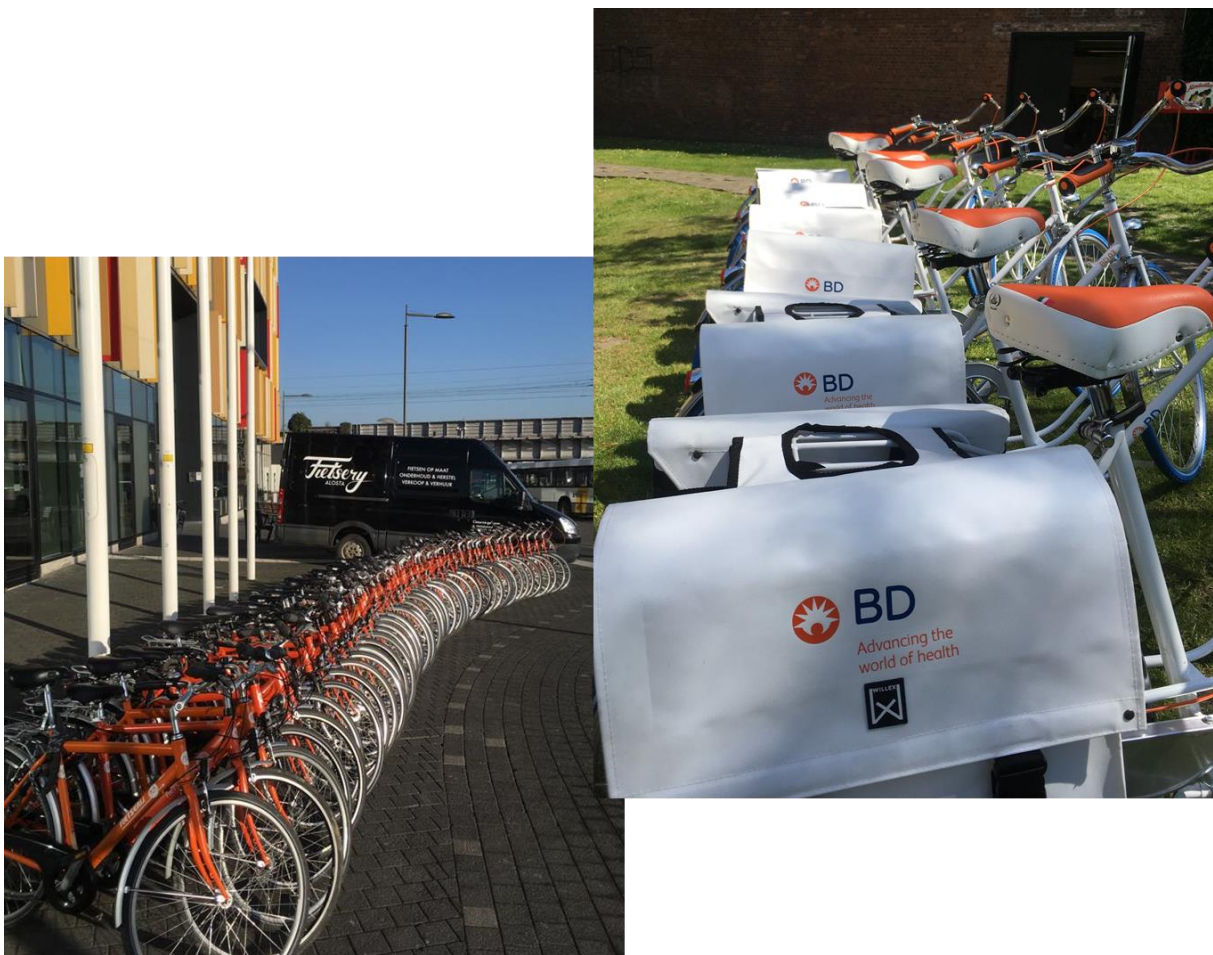
Bron: Gemeente Wevelgem

Twee andere groepen van vrachtwagenchauffeurs hebben hiermee nog geen oplossing. Enerzijds zijn er de chauffeurs uit de streek die vaak hun vrachtwagen mee naar huis nemen en hier geen parkeeroplossingen voor vinden. Anderzijds zijn er de internationale chauffeurs die op doortocht zijn en een plek zoeken om te rusten in de nabijheid van de E40. Beide groepen hebben in de eerste plaats stationeerruimte nodig. Voor de laatste groep wordt ook best sanitair, afvalcontainers, voldoende verlichting, camerabewaking en picknickbanken voorzien om overlast te vermijden. De vraag stelt zich uiteraard of een stad dergelijke parkeerfaciliteiten hiervoor moet aanbieden en of het bedrijventerrein hiervoor de aangewezen locatie is.

4.3.2 GEDEELDE MOBILITEIT

Om de beschikbare ruimte voor parkeerplaatsen nog verder te optimaliseren wordt langsheen de centrale as van de Industrielaan en op geselecteerde andere locaties ruimte voorzien voor gedeelde voertuigen. Door met een systeem van gedeelde bedrijfsvoertuigen te werken zullen in totaal minder voertuigen nodig zijn. Een aanbod aan voertuigen voor dienstverplaatsingen maakt het eenvoudiger voor medewerkers om te kiezen voor de fiets of het openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer.

Er wordt niet gekozen voor één centraal mobipunt waar alle gedeelde voertuigen samen worden geplaatst, maar voor een systeem van gedecentraliseerde clusters, voornamelijk langsheen de centrale parkeerzone. Het principe van gedecentraliseerde clusters, in plaats van één of twee grotere mobipunten, volgde uit het participatietraject waarbij de bedrijfsleiders aangaven zeker interesse te hebben in gedeelde mobiliteit als het maar in de buurt is en ze er enige controle over hebben. Het is met name belangrijk om in te zetten op een zo groot mogelijke nabijheid. De clusters worden visueel aangeduid en zijn niet gekoppeld aan één specifiek bedrijf maar kunnen een branding krijgen per bedrijventerrein. Indien opportuun horen hier ook laadinfrastructuur en fietsenstallingen bij.



Afbeelding 74 Bedrijfsfietsen met specifieke branding

Bron: De Fietserij

Het aanbod aan gedeelde voertuigen kan worden afgestemd op de types dienstverplaatsingen van de omliggende bedrijven. Hierbij kunnen volgende principes worden gebruikt:

- ▼ Er wordt prioritair gekozen voor elektrische voertuigen. Deze voertuigen zijn geschikt voor de meeste dienstverplaatsingen;
- ▼ Voor de meeste clusters gedeelde voertuigen kan het zinvol zijn om eveneens een groter voertuig (monovolume, kleine bestelwagen) te voorzien.

Om duurzame mobiliteit verder te bevorderen kunnen op de clusters eveneens gedeelde fietsen worden geplaatst voor dienstverplaatsingen in een straal van 10 km rond het bedrijventerrein.

Recent werd een subsidieaanvraag van de bedrijvenvereniging Aalst Zuid voor deelfietsen door de POM Oost-Vlaanderen goedgekeurd. De stad Aalst zal dit mee ondersteunen. Dit initiatief is een prima aanzet en kan perfect ingepast worden in de visie omtrent gedeelde mobiliteit via gedecentraliseerde clusters.



Afbeelding 75 Render van deelwagens, deelfietsen, herstelpunt en pakjesautomaat

De locatie van deze clusters zal in samenspraak met de bedrijven moeten gebeuren. De bereidwilligheid om in een dergelijk systeem in te stappen moet er uiteraard zijn. Verder zal dit vooral afhangen van het aantal gebruikers en een evenwichtige geografische spreiding over beide bedrijventerreinen.

4.3.3 COLLECTIEVE FUNCTIES

4.3.3.1 DIENSTVERLENENDE FUNCTIES

Op het bedrijventerrein zijn vandaag nagenoeg geen collectieve functies voorzien. Nochtans biedt het bedrijventerrein zeker de schaalgrootte om dergelijke initiatieven uit te werken. Locaties nabij de kruispunten Industrielaan – Churchillsteenweg en Industrielaan – Ninovesteenweg – Nachtegaalstraat bieden de beste kansen omdat het aanbod van ondersteunende diensten hier optimaal gecombineerd kan worden voor het bedrijventerrein en de bredere omgeving. Functies die specifiek gericht zijn op het bedrijventerrein kunnen echter ook worden voorzien binnen het terrein Zuid II of III.

Volgende ondersteunende diensten kunnen een meerwaarde bieden bij de herinrichting van het bedrijventerrein:

- ▶ Kinderopvang
- ▶ Was- en strijkdiensten
- ▶ Broodjeszaak
- ▶ Collectief bedrijfsrestaurant
- ▶ Buurtwinkel
- ▶ Pakjesautomaat
- ▶ Co-workingspace
- ▶ Vergaderfaciliteiten
- ▶ Congresruimte

Dergelijke functies dienen steeds een dienstverlenende functie te hebben naar de bedrijven en kunnen mogen hier niet los van gezien worden. Anders horen ze hier, gezien de bestemmingszone als industriegebied, niet thuis. Anderzijds hebben vele van deze diensten een voldoende grote afzetmarkt nodig waardoor de bredere omgeving zeker dient aangesproken te worden. Verder is het niet de bedoeling dat er extra verkeer gegenereerd wordt binnen het bedrijventerrein om deze diensten te bereiken. Zoals hierboven aangehaald bevindt de meest geschikte locatie zich bij de kruispunten. Dit deelconcept wordt dan ook verder uitgewerkt bij het concept van de poorten, al kan het zoals eerder gezegd ook op locaties binnen de bedrijventerreinen (zie 4.2.4).

4.3.3.2 RECREATIEF

Een bedrijventerrein is in de eerste plaats een locatie van inspanning, maar in het herinrichtingsplan wordt ook ruimte voorzien voor ontspanning. Ruimte voor recreatie draagt sterk bij aan de ruimtelijke kwaliteit en de belevingswaarde van het bedrijventerrein. Recreatieve voorzieningen kunnen worden gekoppeld aan clusters van groen en blauw, zowel langsheen de centrale as van het bedrijventerrein, maar zeker ook langsheen de noordelijke as. Bij gebrek aan ruimte en in functie van de nabijheid kunnen ook ruimtes tussen verschillende bedrijven in aanmerking komen.

Volgende elementen kunnen deel uitmaken van de recreatieve clusters op het bedrijventerrein:

- ✔ Picknicktafels
- ✔ Zitbanken
- ✔ Beweegbanken
- ✔ Fit-o-meter (noordelijke as)
- ✔ Collectieve moestuinen
- ✔ Collectieve plukboomgaard
- ✔ Speelnatuur (noordelijke as)



Afbeelding 76 Fit-o-meter & speelnatuur

Bron: Sport Vlaanderen | Boomhelden

Deze recreatieve ruimte staat in de eerste plaats in het teken van de werknemers. Zij brengen hier hun dag door en een aangename ruimte om te genieten van hun middagpauze zal bijdragen aan hun werkvreugde. Momenteel zien we beperkt picknicktafels opduiken, veelal aan de straatkant. De zijtakken, maar zeker de centrale as, lenen zich iets minder voor deze recreatieve functie, gezien het drukke verkeer. Anderzijds is net hier momenteel de ruimte beschikbaar. Op het huidige openbaar domein is hier amper plaats voor door de erg beperkte oppervlakte en de uitgesproken lineaire structuur. Door echter ruimte te gaan voorzien tussen meerdere bedrijven en deze plekken collectief te gaan aanleggen en onderhouden, kan deze ruimte ingericht worden op een rustigere plek en kan ze ook een voldoende schaalgrootte hebben om kwalitatief te zijn, en tegelijk de biodiversiteit verbeteren. Tot slot kan deze ruimte ook door bezoekers gebruikt worden. In dat geval kijken we vooral naar de noordelijke as, die als recreatieve as geldt voor voorbijgangers of eventueel buurtbewoners.

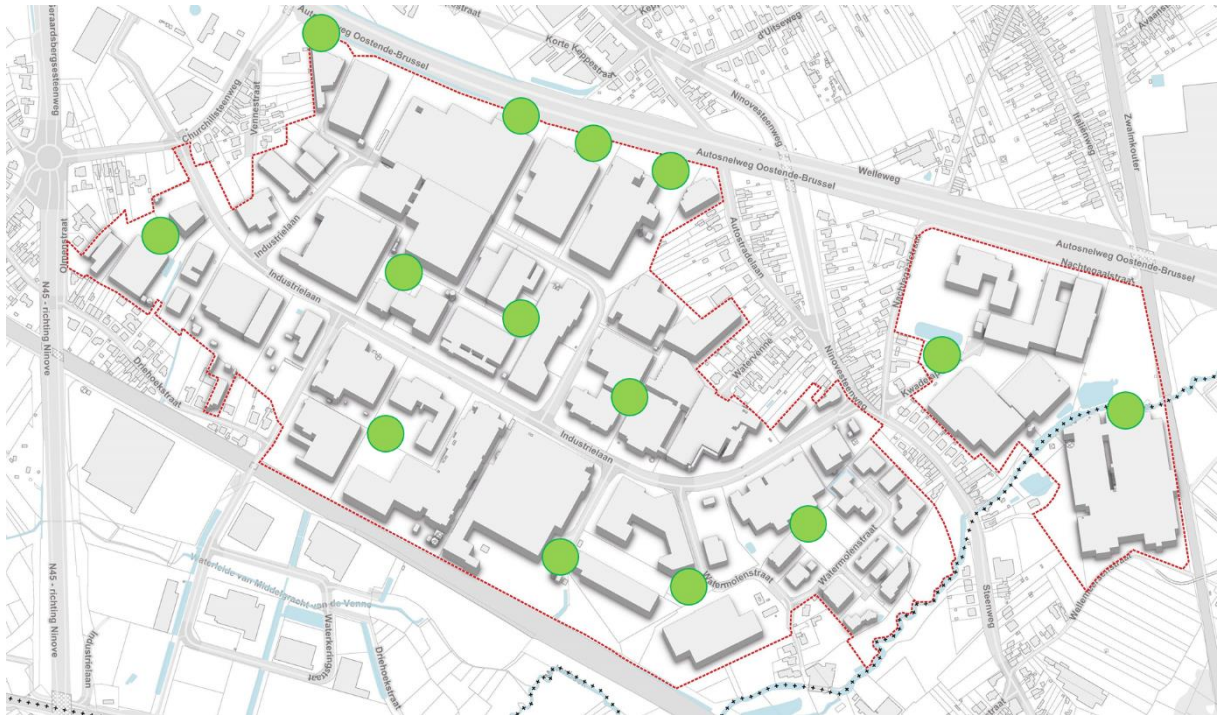


Afbeelding 77 Picknickbanken, beweegbank en plukboomgaard

Bronnen: Green4grey⁹ | Ipitup | Provincie West-Vlaanderen

⁹ Inspiratiegids ecologisch groen op bedrijventerreinen (www.Green4Grey.be)

Op onderstaande kaart wordt aangegeven waar recreatieve groene plaatsen kunnen worden ingericht rekening houdende met de beschikbare ruimte en nabijheid voor alle werknemers van de bedrijventerreinen.



Afbeelding 78 Potentiële locaties recreatief groen

4.3.4 CLUSTERS VAN GROEN

4.3.4.1 KLIMAATKAMERS

De vandaag verspreide en versnipperde groenelementen hebben weinig functionele waarde en zijn qua biodiversiteit erg beperkt. Bij de herinrichting is de visie om een samenhangende groenstructuur te gaan voorzien waarbij gewerkt wordt met clusters van groenvoorzieningen binnen beperkte klimaatkamers. Het groen in de klimaatkamers is beleefbaar en zichtbaar in het straatbeeld en heeft een meerwaarde zowel op ecologisch als op recreatief vlak. Hiermee zou ook de biodiversiteit¹⁰ bevorderd moeten worden.



Afbeelding 79 Insectenhotel en bijenkast in combinatie met recreatieve zitplaats

Bron: Ecomat

Naast de keuze voor inheemse planten en groenelementen, kunnen volgende aspecten gebruikt worden om de klimaatkamers beleefbaar te maken:

- ▶ Collectieve moestuin
- ▶ Boomgaarden en pluktuinen
- ▶ Insectenhotel
- ▶ Bijenkast
- ▶ Tiny forest

¹⁰ <https://omgeving.vlaanderen.be/bedrijven-en-biodiversiteit>

De groenvoorzieningen worden over het volledige bedrijventerrein verspreid. Langsheen de centrale as wordt de bestaande bomenrij versterkt. Verder is het de visie om de reeds bestaande groenstructuren in de aanliggende private gedeelten kwalitatief uit te bouwen als groen-blauwe clusters en er nieuwe aan te leggen. De recreatieve clusters zouden steeds in combinatie met een klimaatkamer moeten worden voorzien, dus ook tussen de bestaande bedrijven. Immers het plaatsen van een insectenhotel, bijenkast of tiny forest kan op recreatief vlak een meerwaarde betekenen. Vele bedrijven hebben immers ook op dat vlak geëngageerde werknemers die dergelijke zaken op poten willen zetten of onderhouden.



Afbeelding 80 Aantrekkelijke grasberm tussen straat en gebouw

Bron: Tuinonderneming Monbaliu

Langsheen de noordelijke as wordt maximaal gekozen voor een samenhangende groenstructuur met ruimte voor uitgebreidere klimaatkamers. Op deze manier ontstaat er versterking van de beperkte groene corridor die momenteel reeds aanwezig is langsheen de berm van de E40.

Ook in de zijtakken van het bedrijventerrein kan ruimte voor groen gevonden worden, zoals bijvoorbeeld in de zijtak aan het bedrijfsperceel van ILvA, waar het draaipunt op het einde van de zijtak grotendeels onthard zou kunnen worden waarbij de bestaande bedrijfstoegangen gegarandeerd blijven.



Afbeelding 81 Insectenhotel in de berm van de E40 door Montea

Bron: Montea

De aanleg van deze klimaatkamers dient te gebeuren met streekeigen plantgoed. Deze soorten worden best zorgvuldig gekozen met het oog op biodiversiteit en het aantrekken van soorten die het goed kunnen doen in een toch grotendeels verharde omgeving. Bij de aanleg en de keuzes van plantgoed dient best een partij geconsulteerd te worden die dit in de vingers heeft en kan bepalen welke planten en dieren nu reeds voorkomen op het bedrijventerrein en hoe de bodemgesteldheid en waterhuishouding van het terrein in elkaar zit. Dit laatste kan leiden tot de keuze van standplaatsgeschikte planten. Om het onderhoud op een kwalitatieve manier uit te voeren wordt naast de aanleg ook best het beheer collectief voorzien. Op die manier zal al het groen via een beheerplan op de juiste momenten en op een kwalitatieve manier worden beheerd en zal de kostprijs gezien de schaalgrootte verlagen. Bij het beheer moet het gebruik van pesticiden vermeden worden. Bij braakliggende gronden kan geopteerd worden voor een bloemenweide, hoewel dit in de bedrijventerreinen quasi niet voorkomt.

Naast groene clusters zijn er ook nog andere mogelijkheden om het bedrijventerrein een groener uitzicht te geven en de biodiversiteit te gaan verbeteren. Het bedrijfsgebouw op zich kan hier een belangrijke rol in spelen. Zo is de aanleg van een groendak een mogelijkheid, een optie die trouwens de werking van PV-panelen enkel bevordert (lagere temperatuur waardoor de panelen meer opbrengen).

Ook groengevels zijn een mogelijkheid. Deze hebben een isolerende functie en kunnen direct zonlicht verminderen waardoor in de zomer oververhitting op een natuurlijke manier kan worden bestreden. Het plaatsen van nestkastjes aan de gevel is een kleine moeite maar zal de vogelpopulatie ten goede komen. Tot slot kan er op het dak ook een moestuin worden aangelegd. Goed voor de biodiversiteit, extra groen en dus gunstig effect op de CO₂-voetprint, waterbufferend vermogen, isolerend voor het gebouw, beschermend voor het dak met langere levensduur tot gevolg, recreatief tijdens de middag en blijf werknemers en bedrijfsleiders die 's avonds met wat lokaal geteelde groenten en fruit naar huis kunnen.



Afbeelding 82 Groendaken in combinatie met PV-panelen en moestuin

Bron: Roof Food Belgium

Het is een evidentie dat de klimaatkamers hand in hand met ruimte voor water gaan. De groene clusters zijn dan ook bij uitstek plaatsen waar ook water kan worden opgevangen. Het water biedt ook een recreatieve factor en stimuleert de biodiversiteit. Dit wordt onderstaand verder uitgewerkt (zie 4.3.5.1).

4.3.4.2 GROENBUFFERS

Zowel het bedrijventerrein Zuid II als Zuid III is vandaag sterk ingebed in de omliggende woonweefsels. Rondom de bedrijven zijn woonentiteiten gelegen in de Nachtegaalstraat, Kwadelapstraat, Ninovesteenweg, Autostradelaan, Watervenne, Vennestraat, Olmenstraat, Driehoekstraat en de Watermolenstraat. Deze waren ook grotendeels reeds aanwezig bij de ontwikkeling van het bedrijven en hebben zich verder doorgezet als een realisatie van het aangeduide woongebied en woongebied met landelijk karakter, zoals bepaald op het gewestplan. Enkel de woningen langsheen de Watermolenstraat bevinden zich in landschappelijk waardevol agrarisch gebied maar dateren van voor de opmaak van het gewestplan.

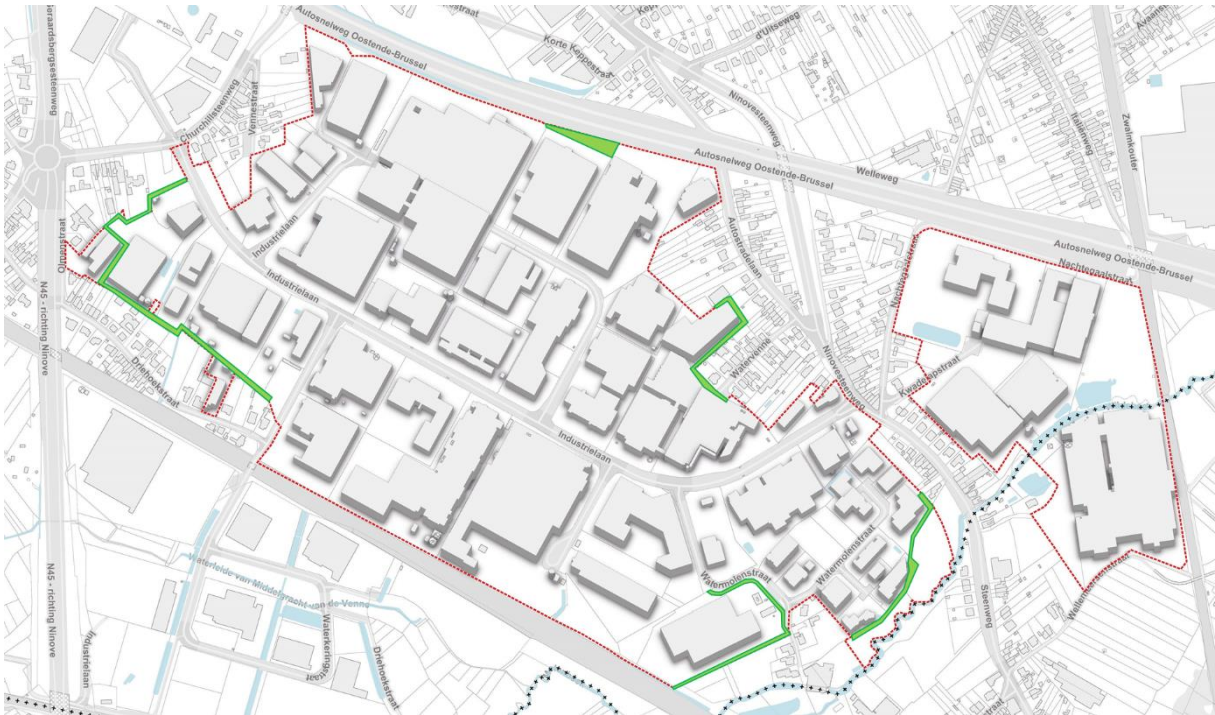
In het Koninklijk Besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen, staat er bij de beschrijving van de gewestplanbestemming 'industriegebied' dat ze een bufferzone omvatten. Verdere detaillering is er niet. Op het gewestplan zelf is er bij deze bedrijventerreinen nergens een bestemmingszone 'bufferzone' opgenomen die als bedoeling had een overgangsgebied te vormen tussen gebieden waarvan de bestemmingen niet met elkaar te verenigen zijn of die ten behoeve van de goede plaatselijke ordening van elkaar moeten gescheiden worden.

In de omzendbrief van 8 juli 1997, met bijkomende uitleg bij de meest courante gewestplanvoorschriften, zien we iets meer detaillering met betrekking tot de bufferzone. Deze bufferzone is onafhankelijk van de gewestplanbestemming 'bufferzone' en betreft een strook binnen het industriegebied. De breedte en de aanleg van de bufferzone wordt afhankelijk gesteld van de oppervlakte en de vorm van het industriegebied zelf, van de aard van de industrieën, van de eigenlijke hinderlijkheid ervan en van de bestemming van de aanpalende gebieden. Vervolgens wordt er gesteld dat vergunningen voor de oprichting van bedrijven onwettig zijn indien er niet voorzien is in de aanleg van een bufferzone, of deze ontoereikend is. In deze omzendbrief worden ook volgende cijfers als richtinggevend vooropgesteld, die evenwel moeten verdubbelen indien zij palen aan woongebied:

- ▶ 15 m voor ambachtelijke bedrijven;
- ▶ 25 m voor milieubelastende bedrijven.

Tot slot kan ook nog worden opgelegd dat er tussen de bedrijven zelf bufferstroken dienen aangelegd te worden. Dit kan bekeken worden bij de vergunningsaanvraag.

Ondanks bovenstaande bepalingen zien we in de praktijk dat er noch op het gewestplan (zie 5.1.1), noch in de realiteit groenbuffers voorzien zijn, en zeker niet met de breedtes zoals beschreven. Op het terrein lijken er enkele smalle groenschermen aanwezig te zijn, voornamelijk daar waar de bedrijven grenzen aan de woonzone langsheen de Driehoekstraat en de Churchillsteenweg en in beperkte mate ter hoogte van de Watermolenstraat en Watervenne. Voor het overige is er weinig of geen groen aanwezig, tenzij in de tuinen zelf van de woningen in het woongebied.

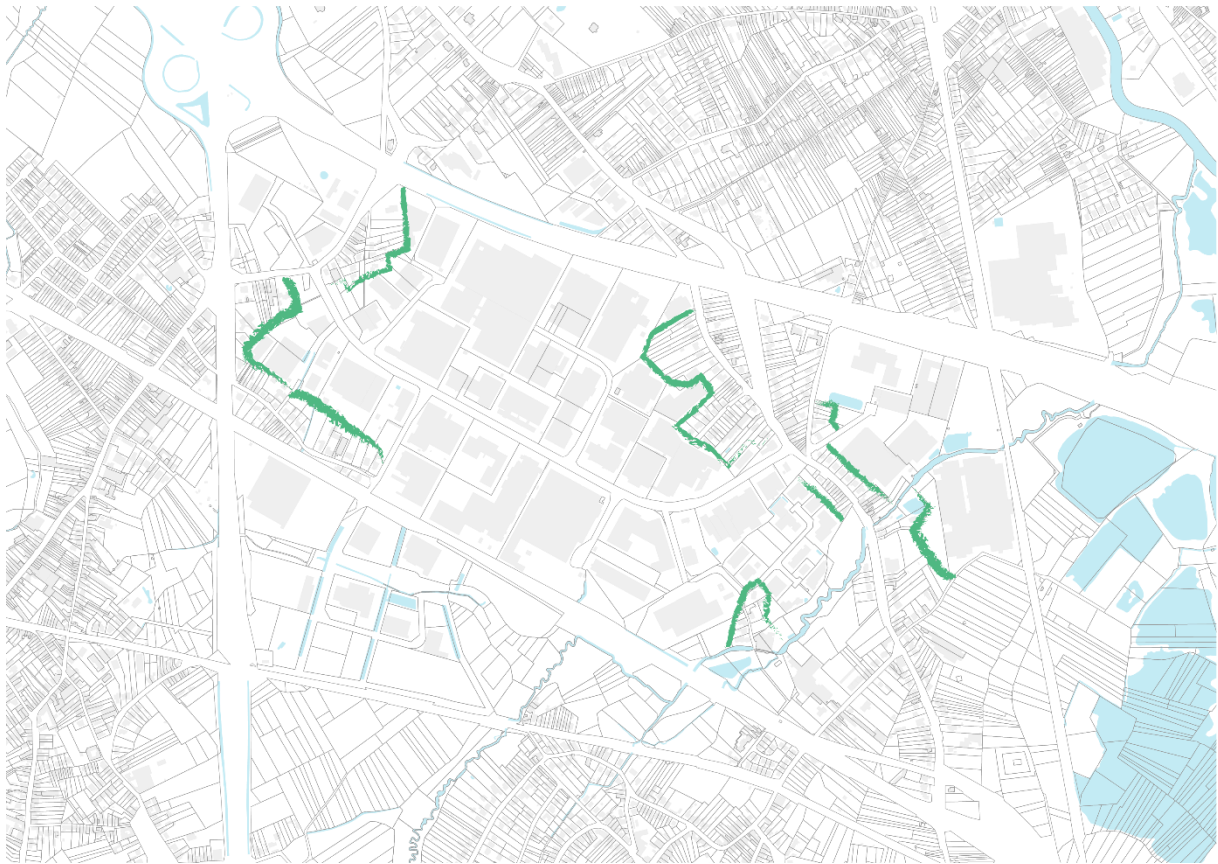


Afbeelding 83 Aanwezige groenschermen

Allicht speelt het feit dat het bedrijventerrein is ontwikkeld op het einde van de jaren '60 terwijl het KB betreffende de gewestplanbestemmingen er pas eind 1972 was, en het gewestplan Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Zottegem pas bij KB van 30 mei 1978 werd goedgekeurd.

Uit het participatiemoment met de buurtbewoners is gebleken dat de hinder vandaag relatief beperkt is en zich voornamelijk uit in de mobiliteit rondom het projectgebied. Het gebrek aan groenbuffers wordt dan ook niet aanzien als een probleem of gemis en vormt aldus geen hoge prioriteit.

De ruimte om te komen tot een coherente groenbuffering is beperkt, maar dergelijke buffering biedt desalniettemin een duidelijke meerwaarde voor ruimtelijke integratie. Bij de heraanleg van het bedrijventerrein wordt daarom maximaal gestreefd naar het voorzien van groenbuffering ten opzicht van de omliggende woonwefsels.



Afbeelding 84 Locatie van te voorziene groenbuffering ten opzichte van omliggende bewoning.

Op bovenstaande kaart staat aangegeven op welke plaatsen de bedrijventerreinen grenzen aan woongebied en het realiseren van groenbuffering opportuun is. De realisatie van dit deelconcept is voorzien op langere termijn en eerder stelselmatig bij nieuwe vergunningsaanvragen, bedrijf per bedrijf. Enkel op Zuid II, bij de ontwikkeling van het zuidelijk gedeelte van Wildebeek, op grondgebied Denderleeuw, is er een gemeentelijk RUP van kracht dat de realisatie van een dense groenbuffer in zuidwestelijke richting verplicht en waarbij een stuk van het woonlint aan de Ninovesteenweg op deze manier ruimtelijk gescheiden wordt van de industriële herontwikkeling.

4.3.5 CLUSTERS VAN WATER

Het opvangen en ter plaatse houden van regenwater is reeds een belangrijke opdracht maar zal door de klimaatopwarming alleen maar aan belang winnen. Elke zomer opnieuw is er sprake van te lage waterstanden die doorheen het grootste gedeelte van het jaar niet voldoende aangevuld raken. Door het aanbrengen van verharding wordt het oppervlaktewater te snel afgevoerd via de riolering en krijgt het de kans niet om in de bodem te dringen. Het open opvangen van het hemelwater werkt bovendien gunstig tegen de hittestress en is vaak goedkoper in aanleg en onderhoud.



Afbeelding 85 Groene waterpasserende parkeerplaatsen te Ninove

Bron: Blauwgroenvlaanderen

4.3.5.1 WATER OP PRIVAAT DOMEIN

De stad Aalst is reeds vele jaren een voorvechter om dat water op het eigen terrein te houden. De groene clusters zijn dan ook bij uitstek plaatsen waar ook water kan worden opgevangen. Het water biedt ook een recreatieve factor en stimuleert de biodiversiteit.



Afbeelding 86 Combinatie van wateropvang met een recreatieve functie

Bron: Leiedal

Bedrijven zullen ook verplicht op zoek moeten gaan naar ruimte voor wateropvang en infiltratie aangezien bij de heraanleg van het openbaar domein ook een afkoppeling hoort van het oppervlaktewater. In de eerste plaats moet gepoogd worden om het volume aan oppervlaktewater zoveel mogelijk te gaan beperken door maximaal water te gaan hergebruiken en ondoorlatende verhardingen¹¹ zoveel mogelijk te vermijden, onder andere door de heraanleg van de parkeerstroken in waterpasserende elementen. Daarnaast kan het volume beperkt worden door een groendak te gaan voorzien. Het resterende te infiltreren of te bufferen volume zal in de eerste plaats op eigen terrein gehouden moeten worden, bijvoorbeeld voor buien met een terugkeerperiode van 5 jaar. Om de kosten te beperken en door een gebrek aan ruimte op de reeds grotendeels bebouwde private percelen, kunnen collectieve oplossingen gezocht worden om de nodige infiltratieoppervlaktes en buffervolumes voor zwaardere regenbuien met een terugkeerperiode van 20 jaar of meer te kunnen opvangen. Deze zones kunnen beheerd worden door de stad en medegefinancierd door de bedrijven. Op die manier kunnen ze optimaal gebruik maken van de weinige ruimte die rest op hun private percelen (zie 4.3.5.3). Ook voor het hergebruik van water kan er collectief gedacht worden. Er kan immers steeds een bedrijf in de buurt zijn dat extra regenwater kan gebruiken (zie ook concept metabolisch bedrijventerrein).

¹¹ <https://blauwgroenvlaanderen.be> – Inspiratie mbt hemelwater



Afbeelding 87 Buffergracht op bedrijvzone Diepenbeek

Bron: Blauwgroenvlaanderen

4.3.5.2 WATER OP OPENBAAR DOMEIN

Ook op het openbaar domein wordt maximaal ingezet op waterdoorlatende of waterpasserende verhardingen of directe afwatering van de verharde delen in groenbermen, langsgrachten en wadi's. Op de bedrijventerreinen Zuid II & III is het openbaar domein erg beperkt qua oppervlakte en blijft er relatief weinig ruimte over voor water. In het nieuwe typeprofiel voor de centrale as van de Industrielaan wordt er tussen de fietspaden en het privaat domein zoveel mogelijk ruimte voorzien voor waterinfiltratie. De breedte hier is beperkt, aan één zijde staan er bomen, en op deze plaats zullen ook de nutsleidingen liggen. Om die reden is het moeilijk om echte grachten te gaan voorzien. Een ondiepe profilering van de bermen is wel mogelijk waardoor het afstromend water van het openbaar domein hierin kan worden opgevangen en kan infiltreren of via een drainage kan worden afgevoerd. Dit systeem kan ook gecombineerd worden met vochtminnende planten. Een vooruitstrevend idee, maar reeds toegepast in het buitenland, is het verlagen van de straat om zo bufferend vermogen te creëren. De straat neemt immers de grootste oppervlakte in. Tot slot zijn er ook ontwikkelingen waarbij ofwel de topverharding ofwel de fundering¹² waterdoorlatend werkt, indien nodig met drainage naar een centrale infiltratie, maar dit moet nog verder onderzocht en uitgewerkt worden.

Zoals eerder aangehaald bij de klimaatkamers, zou er in de zijtak aan ILvA, waar het draaipunt op het einde van de zijtak grotendeels onthard zou kunnen worden, ruimte voor groen maar ook voor water voorzien kunnen worden. Gezien de specifieke ligging is dit een erg interessante plek.



Afbeelding 88 Wadi's met overloop via slikker (Sleutelbloemstraat te Olen)

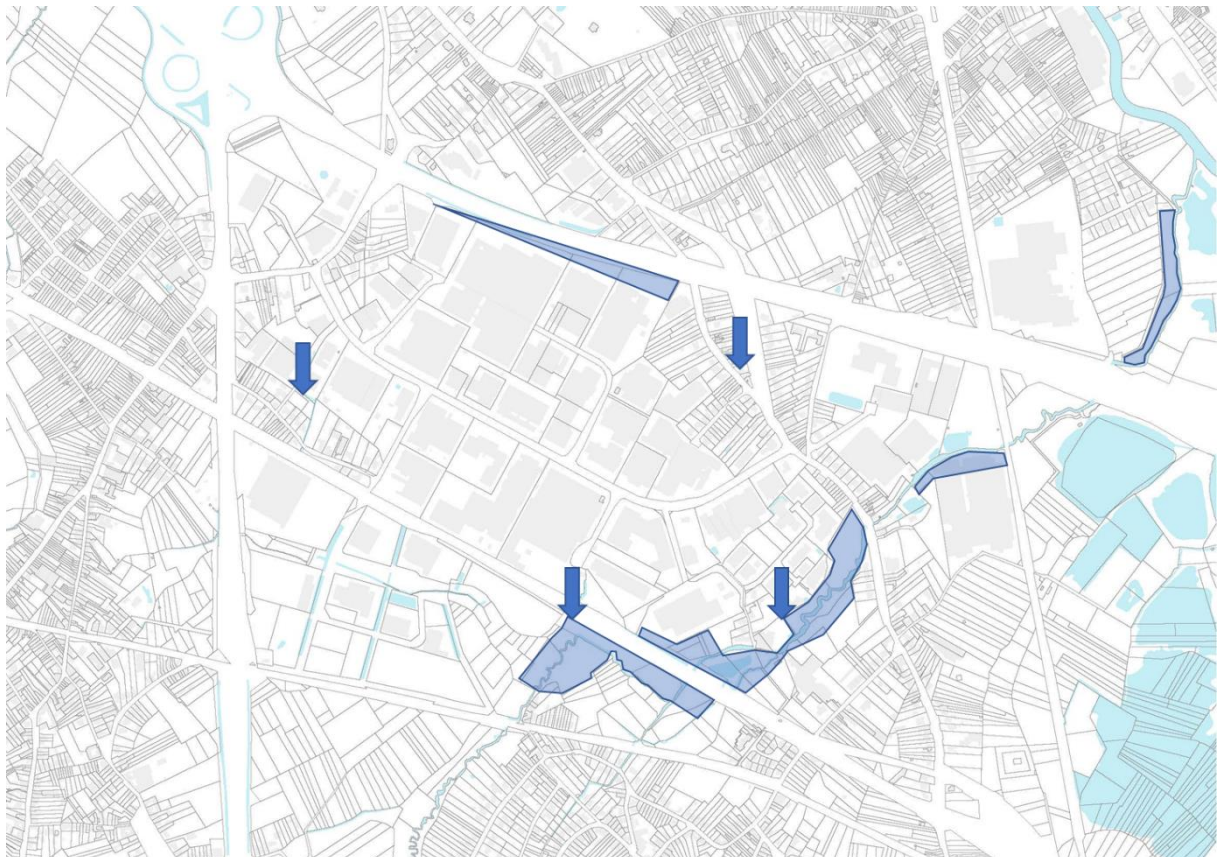
Bron: Blauwgroenvlaanderen

¹² <https://blauwgroenvlaanderen.be/professionals/maatregelen/waterdoorlatende-onderfundering-met-ondoorlatende-verharding/>

4.3.5.3 COLLECTIEVE WATERBUFFERING

Gezien de beperkte ruimte op het privaat domein (zie 4.3.5.1) en het huidige openbaar domein (zie 4.3.5.2), wordt er ook gekeken naar andere locaties binnen of nabij de bedrijventerreinen om collectieve buffering te gaan voorzien. Deze buffering zou de regenbuien met een zwaardere intensiteit kunnen neutraliseren en biedt bijkomend een veiligheid door reservevolumes te voorzien gezien de tendens van intensievere buien in de zomer en de langere neerslagperiodes in de winter. Op die manier wordt het bedrijventerrein klimaatrobuust voorzien met het oog op de toekomst.

Op onderstaande kaart staat indicatief weergegeven waar er locaties aanwezig zijn die voldoen aan de randvoorwaarden om als waterbuffer te worden ingericht.



Afbeelding 89 Indicatieve positie van ruimte voor water op het bedrijventerrein + locaties afvoer

De zones voor collectieve waterbuffering betreffen in het noorden de strook langsheen de E40. In het zuiden gaat het over nog enkele braakliggende gronden naast de composteringsinstallatie van WIPS dewelke overlopen buiten het plangebied in de lageregelegen gronden ten oosten van de KMO-zone van de Watermolenstraat, palend aan de Wildebeek en zowel ten oosten (grondgebied Denderleeuw) als ten westen ervan. Op Zuid II betreft het de zone ter hoogte van de voormalige Dekaply-site op de grens tussen grondgebied Aalst en Denderleeuw. Hier voorziet het RUP Dekaply dat de omgeving van de Wildebeek dient uitgebouwd te worden voor waterbuffering. Nog buiten het plangebied betreft het gronden gelegen in het natuurgebied ten zuiden van de spoorlijn 50a. Deze gronden werden in het verleden opgehoogd. Door deze af te graven tot de originele maaiveldniveaus kunnen de oorspronkelijke wetlands worden hersteld en kan het water hier opnieuw zijn plaats opeisen. Afstemming met de Provincie zal noodzakelijk zijn gezien de ligging langsheen de Wildebeek als waterloop van 2^{de} categorie en bijgevolg in hun beheer.

Ten noordoosten van het plangebied, tussen de Dender en Zuid I en ter hoogte van de Dokter Carlierlaan zou een reservegebied voorzien kunnen worden door het opgehoogd landschap verder af te graven naar het natuurlijk niveau.

Ook staat aangegeven via welke locaties de eventuele afvoer van hemelwater, ofwel naar bestaande grachten of waterlopen, ofwel naar nieuw te maken waterbuffers, zou moeten lopen. Zo zijn er aansluitingsmogelijkheden ten zuiden van het perceel van Fluvius op een deels ingebuisde beek onder de Driehoekstraat door richting Zuid IV, onder het spoor door ten zuiden van ILvA richting het natuurgebied ten oosten van Zuid IV, via de watermolenstraat naar de Wildebeek en de naastgelegen vrije ruimte, via de bestaande en te vormen wateropvang langsheen de E40 richting de Ninovesteenweg.



Afbeelding 90 Waterbuffering aan de rand van het bedrijventerrein en landschappelijk ingepast

4.3.5.4 POTENTIEEL VERONTREINIGD HEMELWATER

Een belangrijk aandachtspunt betreft de analyse van het hemelwater op eventuele verontreiniging. Het water afkomstig van de daken is in principe niet verontreinigd. Het afstromende water van de verhardingen kan dat mogelijks wel zijn. Dit heeft voornamelijk te maken met eventuele stoffen die op de verhardingen kunnen terecht komen door het stallen of reinigen van voertuigen en het opslaan of overslaan van producten. Indien er risico is voor verontreiniging dan dient het afstromend water van deze oppervlaktes aanzien te worden als potentieel verontreinigd hemelwater en bijgevolg bedrijfsafvalwater¹³. Afhankelijk van de graad van verontreiniging kan dit via de vuilwaterriolering afgevoerd worden maar mogelijks is zuivering mogelijk. Dit kan onder andere door het plaatsen van filters (zand, vet, ...) en een KWS-afscheider. Op deze manier kan het potentieel verontreinigd hemelwater een voldoende kwaliteit hebben om als hemelwater beschouwd te kunnen worden. Dit kan gecontroleerd worden door bijvoorbeeld het plaatsen van een meetgoot. Indien de kwaliteit onvoldoende is zou er een systeem moeten ingebouwd zitten dat het water niet verder kan stromen en op het terrein kan gehouden worden.

Een dergelijk systeem, waarbij het aflopende hemelwater tegengehouden kan worden, is interessant voor alle bedrijven. Immers bij brand bestaat de kans dat het bluswater verontreinigd is. Dit water komt terecht in de hemelwateropvang, infiltreert of wordt vertraagd afgevoerd, en zorgt daar voor verontreiniging.

De VMM hanteert een nieuwe aanpak voor de advisering bij de lozing van verontreinigd hemelwater¹⁴. Men houdt immers rekening met piekdebieten bij regenweer waardoor het debiet van het verontreinigd hemelwater relatief groot kan worden en extra buffering nodig kan zijn.

Vanaf 1 februari 2021 zal er door de VMM een nieuw toetsingskader gehanteerd worden waarbij zowel het risico op achteruitgang als het niet halen van de doelstellingen voor een waterlichaam waarop geloosd wordt, afgetoetst zal worden¹⁵.

¹³ <https://emis.vito.be/nl/bbt/publicaties/bbtbref-en-andere-publicaties/verontreinigd-hemelwater-van-afvalopslagbedrijven>

¹⁴ https://www.vmm.be/water/afvalwater/lozing_verontreinigd_regenwater_tw.pdf/view

¹⁵ <https://www.vmm.be/water/afvalwater/impactbeoordeling-bedrijfsafvalwater>

4.3.5.5 WETGEVING HEMELWATER

Voor hemelwater geldt er een strategie van vasthouden (hergebruik en infiltratie), bufferen en afvoeren (vertraagd). De afgelopen 10 jaar is de wetgeving in Vlaanderen omtrent het opvangen, infiltreren, bufferen en afvoeren van hemelwater gewijzigd en verstrengd. Volgende wetgeving is momenteel van toepassing op de bedrijventerreinen Zuid II & III:

▼ Voor de verhardingen op het openbaar domein is de code van de goede praktijk¹⁶ van toepassing voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringsystemen. De herziening van deze code dateert van 20 augustus 2012;

▼ Voor het private domein volgde op 5 juli 2013 een nieuwe gewestelijke stedenbouwkundige verordening (GSV) inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater¹⁷, te vervanging van de verordening van 1 oktober 2004. Provincies en gemeentes kunnen strengere regels afvaardigen op hun grondgebied;

▼ In Oost-Vlaanderen is het Provinciaal beleidskader wateradviezen¹⁸ van kracht in volgende gevallen:

- Het project is gelegen in een stroomgebied van een waterloop die de Provincie beheert;
- De bijkomende verharding is groter dan 1000 m²;
- Het project is gelegen in mogelijk of effectief overstromingsgevoelig gebied;
- Het project is gelegen op minder dan 10 meter van een waterloop.

De voorwaarden zijn strenger dan de GSV Hemelwater en er wordt rekening gehouden met de lokale bodemeigenschappen en het overstromingsrisico van elk stroomgebied. Dit gebeurt op basis van de indicatieve normenkaart;

▼ In de stad Aalst tot slot is er eveneens een specifieke stedenbouwkundige verordening inzake de afvoer van hemelwater en afvalwater¹⁹, goedgekeurd door de Gemeenteraad op 4 september 2001 en aanvullend een reglement op de rioolaansluitingen (meest recente versie goedgekeurd door de Gemeenteraad in juni 2008). Hierbij is het uitgangspunt dat een hemelwaterput steeds verplicht is, en het hemelwater niet mag worden afgevoerd via de riolering, tenzij in uitzonderlijke gevallen waarbij extra voorwaarden worden opgelegd.

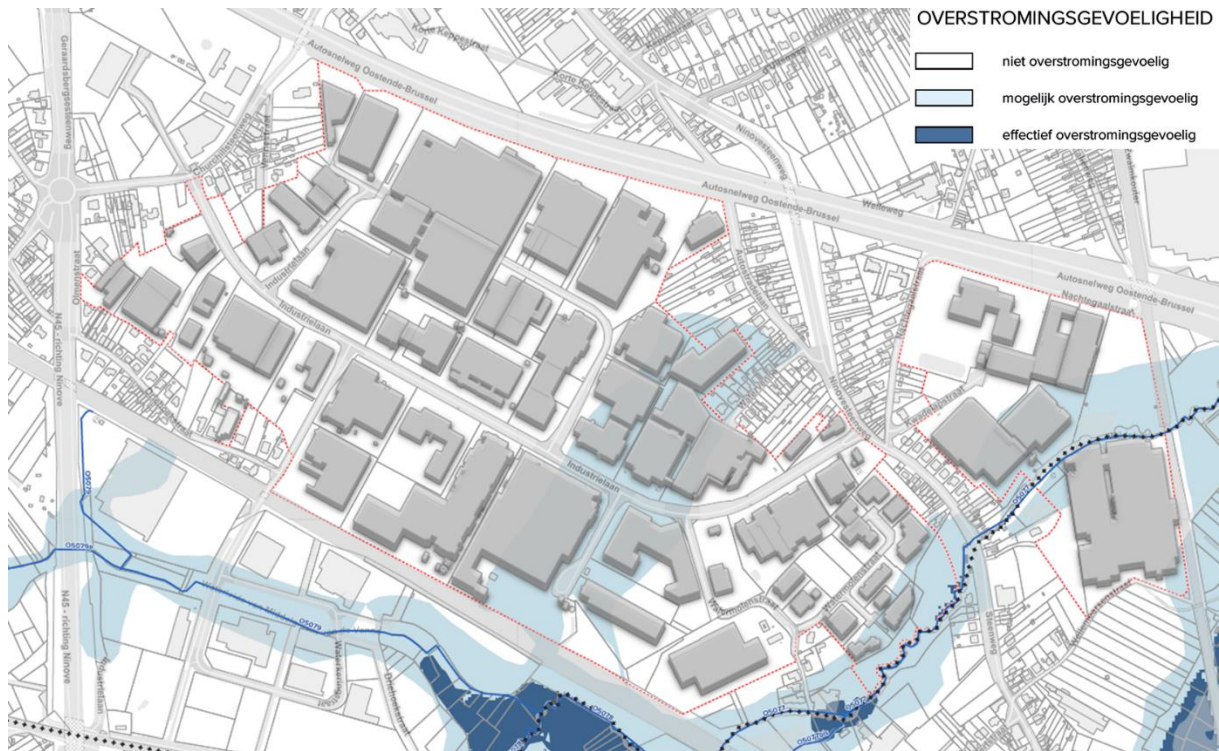
De bedrijventerreinen Zuid II & III zijn deels gelegen in mogelijk overstromingsgevoelige gebied en vallen binnen het stroomgebied van de Wildebeek, beheerd door de Provincie. Voor verhardingen groter dan 1000 m² dient dan ook rekening gehouden te worden met het Provinciaal beleidskader wateradviezen. De normenkaart geeft aan dat de bedrijventerreinen behoren tot klasse 6 wat impliceert dat er geen infiltratie-eisen zijn maar wel een buffereis van 250 m³/ha. Voor verharde oppervlaktes tussen 0,1 en 0,5 ha dient een knijpleiding met diameter 110 mm voorzien te worden op het niveau dat er 250 m³/ha buffer met vertraagde afvoer is. Voor oppervlaktes tussen 0,5 en 1 ha geldt er een maximaal lozingsdebiet van 20l/ha.s met een aangepaste knijpleiding op het niveau dat er 250 m³/ha buffer met vertraagde afvoer is.

¹⁶ <https://www.integraalwaterbeleid.be/nl/publicaties/code-goede-praktijk-rioleringsystemen>

¹⁷ <https://omgeving.vlaanderen.be/hemelwater-verordening>

¹⁸ <https://oost-vlaanderen.be/wonen-en-leven/waterlopen/watertoets.html>

¹⁹ <https://www.aalst.be/verbouwen-en-wonen/verordening-hemelwater-en-afvalwater>



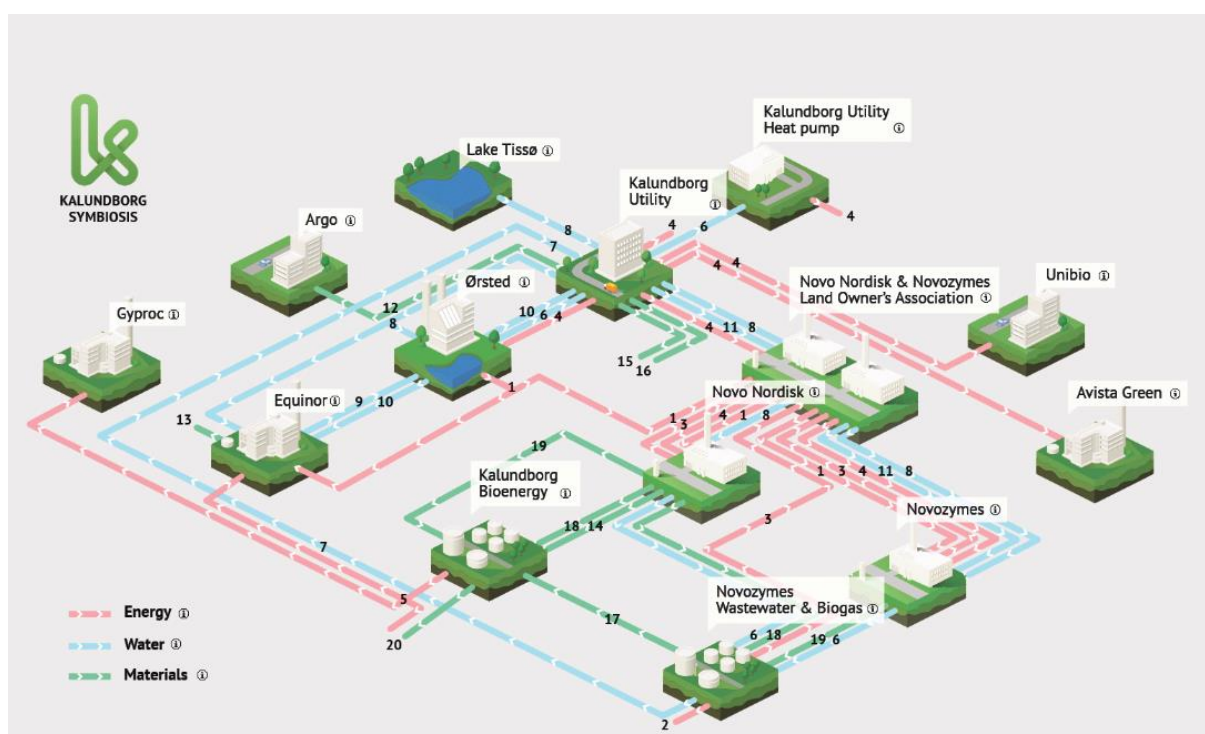
Afbeelding 91 Overstromingsgevoelige gebieden

Bron: Vlaamse Milieumaatschappij

4.4 METABOLISCH BEDRIJVENTERREIN

Het concept 'metabolisch bedrijventerrein' beschouwt het bedrijventerrein als een geheel van processen die er samen voor zorgen dat het bedrijventerrein als een complex organisme functioneert in haar omgeving. De industriële activiteiten op het bedrijventerrein worden hierbij vergeleken met een biologisch ecosysteem. Het gaat om de minimalisering van energie- en grondstoffengebruik enerzijds, alsook de minimalisering van de afvalproductie anderzijds. Industriële reststoffen kunnen daarbij hergebruikt worden als input voor andere processen. De ruimtelijke nabijheid en concentratie van bedrijven op een bedrijventerrein maakt het immers mogelijk dat het bedrijventerrein meer is dan de som van de individuele bedrijven die erop gevestigd zijn.

Het metabolisch bedrijventerrein is het totaalproces van samenwerking op lokaal niveau tussen bedrijven onderling en met de overheid, gericht op het efficiënter inrichten en afstemmen van verschillende (industriële) activiteiten, met als doel duurzaam ondernemen mogelijk te maken en efficiënt om te gaan met energie, materialen, ruimte, logistiek en biodiversiteit²⁰.



Afbeelding 92 Industriële symbiose op industrieterrein in Kalundborg (Denemarken)

Bron: <http://www.symbiosis.dk/en/>

Het metabolisch bedrijventerrein draagt bij tot een duurzame (her)ontwikkeling van het bedrijventerrein en geeft concrete invulling aan het begrip duurzaam ondernemen. Desalniettemin is het een werk van lange adem waarin actief geïnvesteerd moet worden om resultaat te bereiken. Zoals verder zal aangetoond worden, kunnen ook kleine processen met een beperkt aantal actoren gezamenlijk aangepakt worden om het metabolisch bedrijventerrein vorm te geven.

Als bijlage bij deze herinrichtingsnota is een tabel gevoegd met een overzicht van subsidiemogelijkheden en best practices voor elk van de maatregelen in het kader van het metabolisch bedrijventerrein (zie 7.2).

²⁰ <https://pure.tue.nl/ws/portalfiles/portal/1942134/200210660.pdf>, p. 34

4.4.1 SLIM DELEN EN SAMENWERKEN

Slim delen en samenwerken is een belangrijke stap om een duurzaam bedrijventerrein te realiseren. De herinrichting van het bedrijventerrein biedt kansen om de samenwerking tussen de bedrijven verder te versterken. Dit kan op tal van aspecten vorm krijgen zoals door het delen van diensten, mobiliteit & logistiek en zelfs het delen van ruimte.

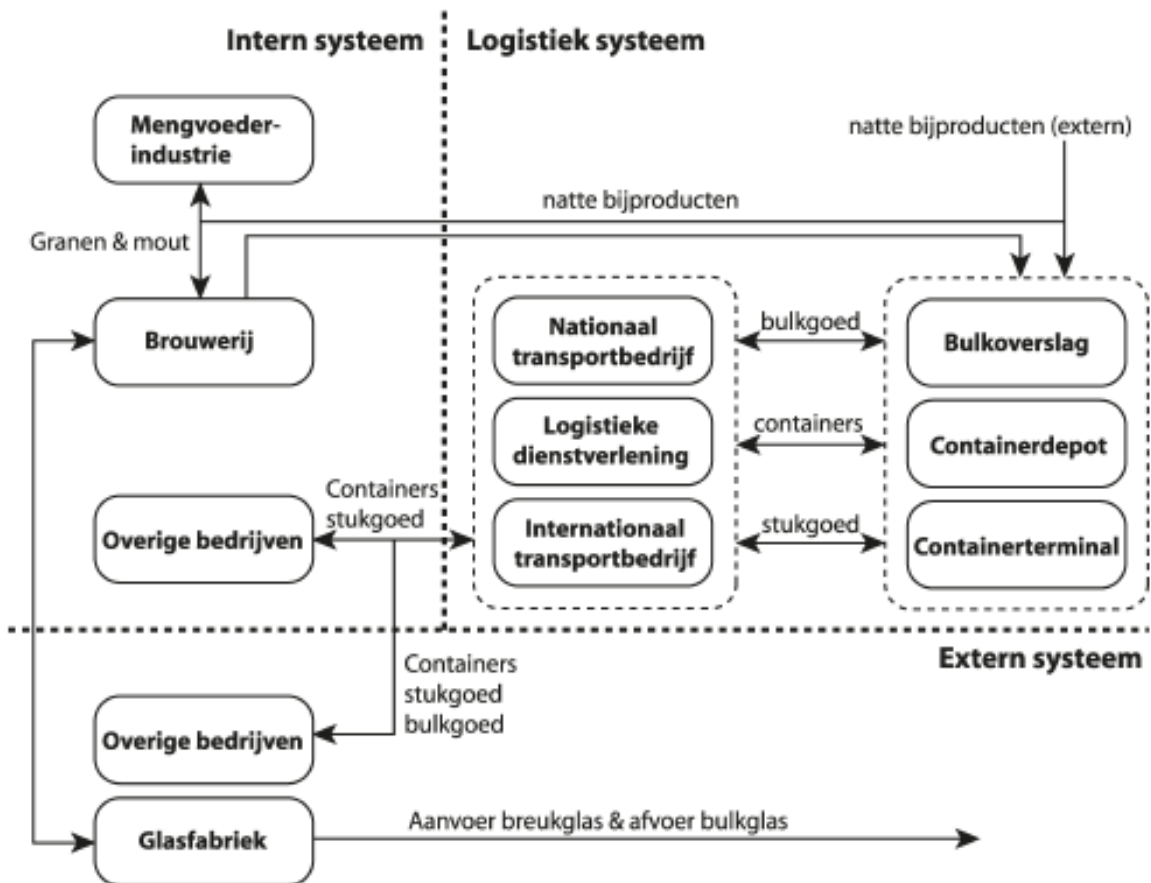
4.4.1.1 DELEN VAN DIENSTEN

- ▼ Synergiën tussen bedrijven | Het gaat hier om het kenbaar maken van bedrijfseigen diensten en/of producten aan de overige bedrijven op het bedrijventerrein teneinde nieuwe opportuniteiten te creëren of markten aan te boren;
- ▼ Gemeenschappelijk jobplatform of jobbeurs | Dit kan zowel ingezet worden bij de zoektocht naar nieuwe werkkrachten als in functie van het delen van bestaande profielen;
- ▼ Collectieve functies (plotdienst, was- en strijkdienst, bedrijfsrestaurant, broodjeszaak, kinderopvang, pakjesautomaat) | Op schaal van het individuele bedrijf is de organisatie van dergelijke faciliteiten vaak niet haalbaar. Samenwerking tussen bedrijven kan voldoende schaalvoordeel creëren om dergelijke dingen wel te organiseren wat de aantrekkelijkheid van het bedrijventerrein voor (potentiële) werknemers vergroot;
- ▼ Collectief groenbeheer | Het collectief beheren van de private groenaanleg verlaagt de individuele kost per bedrijf door het schaalvoordeel dat optreedt en zorgt tegelijk voor een uniformisering wat de beeldkwaliteit van het bedrijventerrein ten goede komt;
- ▼ Collectieve schoonmaakdiensten die zich logistiek optimaal kunnen organiseren;
- ▼ Collectief afvalbeheer | Het voorkomen of verminderen van reststoffen door uitwisseling ervan is een primaire doelstelling. Onvermijdelijke reststromen kunnen collectief verzameld en afgevoerd worden wat zowel ruimtelijke, financiële als logistieke voordelen oplevert;
- ▼ Gemeenschappelijke camerabewaking/beveiliging;
- ▼ Groepsaankopen (AED-toestellen, bedrijfsfietsen, PV-panelen, laadpalen, ...) | Levert financiële voordelen op door de schaalgrootte en ontzorgt de individuele bedrijven;
- ▼ Collectieve nutsvoorzieningen (glasvezelkabel) | Opnieuw moeilijker haalbaar op schaal van het individueel bedrijf daar waar het collectief betere prijsvoorwaarden kan afdwingen
- ▼ Uitleendienst (tenten, BBQ, buitensportmaterialen, audiovisueel materiaal) | Levert tijdswinst op, geeft een financieel voordeel en draagt bij tot de duurzaamheid en de circulariteit;
- ▼ Samenwerking met maatwerkbedrijven en sociale economie | Dit zorgt voor een inclusievere maatschappij en draagt bij aan de sociale pijler van duurzaamheid. Op Zuid III is er met De Loods een maatwerkbedrijf aanwezig. Zij kunnen een aantal van de bovenvermelde collectieve diensten op hun nemen;

4.4.1.2

DELEN VAN MOBILITEIT EN LOGISTIEK

- ▼ Gedeelde mobiliteit met deelwagens of deelfietsen voor dienstverplaatsingen | Door een gemeenschappelijke vloot van voertuigen uit te bouwen zijn er minder voertuigen nodig om alle vervoersvragen te vervullen doordat deze voertuigen efficiënter worden gebruikt. Bovendien kunnen de voertuigen via een extern reservatiesysteem ook buiten de kantooruren door medewerkers of buurtbewoners gebruikt worden waardoor het rendement van de voertuigen verder toeneemt. In combinatie met de elektrificatie is dit bovendien een boost voor het streven naar CO₂-neutraliteit;
- ▼ Shuttle naar het station | Wanneer de bedrijven aanvoelen dat het aanbod van openbaar vervoer vanuit de bushaltes aan de rand van het bedrijventerrein ontoereikend is, kan er samengewerkt worden om een shuttledienst naar het station van Aalst of Denderleeuw, of de kleinere stations in de directe omgeving, in te stellen. Een dergelijke shuttle kan bovendien beter worden afgestemd op ploegendiensten dan het regulier openbaar vervoer.
- ▼ Mobipunt | Wanneer er gedeelde voertuigen tussen de bedrijven worden voorzien kunnen deze ruimtelijk op een mobipunt worden voorzien. Dit versterkt de zichtbaarheid van de voertuigen en komt het gebruik ten goede. Door deze ook te gaan voorzien aan de poorten en aan de stations, weliswaar met een verschillende schaalgrootte en uitrustingsniveau, wordt een slim netwerk uitgebouwd dat een waardig alternatief biedt op het individueel personenwagenvervoer;
- ▼ Duurzame & efficiënte logistiek | Voor transportbewegingen tussen de bedrijven en/of richting de binnenstad van Aalst kan maximaal gekozen worden voor fietskoeriers. Deze kunnen ingezet worden voor meerdere bedrijven. Daarnaast kunnen belangrijke winsten geboekt worden door het vermijden van lege ritten en het bundelen van goederenstromen tussen verschillende bedrijven.
- ▼ Fietsherstel | De modal shift zorgt voor meer fietsers maar hiervoor moet de nodige infrastructuur aanwezig zijn. Wanneer werknemers problemen hebben met hun (bedrijfs)fiets kan een collectieve fietshersteldienst een oplossing bieden. Dat kan gaan van een onbemand fietsherstelpunt tot een gemeenschappelijke mobiele fietshersteller voor meerdere bedrijven;
- ▼ Optimalisatie van de signalisatie | Om zoekverkeer maximaal te vermijden kan een verdere verfijning van de bewegwijzering worden doorgevoerd. Het is daarbij belangrijk om de bewegwijzering niet enkel te richten op het auto- en vrachtverkeer, maar ook het zacht verkeer te sturen langsheen de beste routes.



Afbeelding 93 Geïntegreerde logistiek van een bedrijventerrein

Bron: <https://pure.tue.nl/ws/portalfiles/portal/1942134/200210660.pdf>

4.4.1.3

DELEN VAN RUIMTE

- ▼ Werk- en opslagruimte | De productie van goederen of de nood aan werkruimte kan variëren in de tijd en bijvoorbeeld seizoensafhankelijk zijn. Een flexibel systeem met gedeelde werk- of opslagruimte tussen verschillende bedrijven kan hierbij kosten- en ruimtebesparend werken. Ook het constant delen van deze ruimte kan het financieel haalbaar maken om te gaan stapelen in de hoogte met een geautomatiseerd systeem;
- ▼ Vergaderfaciliteiten | Bijna alle bedrijven hebben weleens een vergaderruimte nodig. In plaats van deze individueel te gaan voorzien, terwijl deze het grootste deel van de tijd leeg staat, zou dit ook collectief kunnen ingericht worden. Het uitrustingsniveau kan stijgen gezien het kostendelende principe;
- ▼ Eventruimte | Nog meer dan gedeelde vergaderfaciliteiten is een dergelijke ruimte vaak niet haalbaar voor een bedrijf waarbij men ver moet uitwijken in de zoektocht naar dergelijke ruimtes. Collectief kan dit echter wel haalbaar worden, waarbij het van belang is om deze ruimte multifunctioneel uit te bouwen zodat deze inzetbaar is voor allerhande functies;
- ▼ Recreatief groen | Momenteel is er weinig of geen groen aanwezig. Daarenboven ontbreken de meeste bedrijven een aangename buitenplek waar werknemers kunnen verpozen tijdens de middagpauze. Het inrichten van dergelijke ruimtes is gezien de dense bebouwingsdichtheid op het bedrijventerrein erg moeilijk. Indien aanpalende bedrijven collectief een dergelijke ruimte inrichten dan zal zowel de oppervlakte als het uitrustingsniveau, met rustpunten zoals zitbanken of functionele elementen zoals picknickinfrastructuur voor werknemers stijgen. Als daarenboven voldoende aandacht wordt geschonken aan de biodiversiteit dan dragen deze plaatsen ook op dat gebied hun steentje bij in deze herinrichting;
- ▼ Ruimte voor water | Bij de heraanleg van het openbaar domein zal er een afkoppeling van het hemelwater moeten doorgevoerd worden bij de individuele bedrijven. Hierbij zal elk bedrijf de nodige opvang moeten voorzien voor hergebruik en buffering. De vrije ruimte is echter beperkt waardoor het collectief inrichten van deze ruimtes kansen zal bieden. Water wordt steeds meer een schaars en daarom duurder goed. Het uitwisselen van hemelwater voor hergebruik kan hierdoor ook financiële voordelen met zich meebrengen. Hetzelfde geldt voor het inrichten van collectieve bluswatervoorzieningen, heel wat goedkoper dan dit individueel te moeten voorzien en plaatsbesparend;
- ▼ Collectieve parkeergelegenheid | Dit staat garant voor efficiënt ruimtegebruik en kan de oplossing bieden in de zoektocht naar extra bedrijfsruimte.



Afbeelding 94 Collectieve bluswatervoorziening als eyecatcher of stukje natuur

Bron: <http://avasco-sprinklertanks.be/>

4.4.1.4 DELEN VAN MENSEN

Ten slotte kan ook het delen van human resources onderzocht en uitgebouwd worden. Denk daarbij aan gelijkaardige profielen die tussen bedrijven onderling uitgewisseld kunnen worden, waardoor ingespeeld kan worden op wisselende behoeftes. Niet te onderschatten hierbij is het 'leer'effect dat deze werknemers ervaren door in verschillende, doch enigszins gelijkaardige werkomgevingen mee te draaien wat de efficiëntie ten goede komt. Daarnaast kunnen ook 'high-end' profielen tussen bedrijven onderling gedeeld worden, bijvoorbeeld bij de zoektocht naar subsidiemogelijkheden of onderzoek naar optimalisatie van de energiehuishouding of de interne mobiliteit en logistiek.

4.4.2 MAATREGELENMATRIX


































De opgesomde maatregelen rond het thema 'slim delen en samenwerken' werden verder uitgewerkt in de onderstaande tabel, door een inschatting te maken van de voordelen, de kostprijs en de haalbaarheid:

- De voordelen gekoppeld aan deze maatregel:
 - Op ruimtelijk vlak (📦) | deze maatregel levert het vrijmaken van bijkomende bedrijfsruimte op;
 - Op vlak van mobiliteit (🚗) | deze maatregel levert gunstige effecten op voor de mobiliteit;
 - Op vlak van klimaatrobustheid (🌳) | deze maatregel levert gunstige effecten op de klimaatrobustheid van het bedrijventerrein;
 - Op vlak van duurzaamheid (🌱) | deze maatregel levert een versterking op van het duurzaam karakter van het bedrijventerrein;
 - Op financieel vlak (💰) | deze maatregel levert financiële voordelen op.
- de financiële haalbaarheid (💰) | een relatieve inschatting van de financiële middelen die nodig zijn om de maatregel uit te voeren en aldus de haalbaarheid op dit vlak. Hoe meer symbolen hoe financieel haalbaarder en dus hoe (relatief) goedkoper.
- de globale haalbaarheid (🟢) | een inschatting van de haalbaarheid van de maatregel. Hierbij gaat het over een combinatie van de financiële, technische en praktische haalbaarheid van de maatregel.










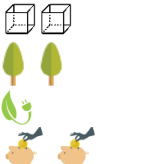








Voor alle kolommen geldt dezelfde redenering: hoe meer iconen, hoe positiever, met andere woorden hoe groter het voordeel, hoe hoger de financiële haalbaarheid en hoe hoger de globale haalbaarheid.

Daarnaast werd door de bedrijvenvereniging via een bevraging bij de bedrijfsleiders een prioritering aangebracht bij de maatregelen. Door het toekennen van 0, 1 of 2 punten kon de bedrijfsleider aangeven welke maatregelen hij als belangrijk en/of prioritair ziet. Aan de hand van de som van scores werd volgende opdeling gemaakt in de kolom 'Prioriteit':

- Prioritair (XXX): totale score tussen 15 en 25 EN minstens 5 keer een score van 2 punten;
- Minder prioritair (XX): totale score tussen 10 en 15 EN minder dan 5 keer een score van 2 punten OF totale score tussen 0 en 15 EN minstens 1 keer een score van 2 punten;
- Niet prioritair (X): totale score tussen 0 en 15 EN geen enkele keer 2 punten.

MAATREGEL	VOORDELEN	FINANCIEEL	HAALBAARHEID	PRIORITEIT
DELEN VAN DIENSTEN				
Synergiën tussen bedrijven				XXX
Gemeenschappelijk jobplatform of jobbeurs				XXX
Collectieve functies (plotdienst, was- en strijkdienst, bedrijfsrestaurant, broodjeszaak, kinderopvang, pakjesautomaat...)				XXX
Collectief groenbeheer				XX
Collectieve schoonmaakdiensten				X
Collectief afvalbeheer				XX
Gemeenschappelijke camerabewaking/beveiliging				XXX
Groepsaankopen (AED-toestellen, bedrijfsfietsen, PV-panelen, laadpalen...)				XX
Collectieve nutsvoorzieningen				XXX
Uitleendienst (tenten, BBQ, buitensportmaterialen, audiovisueel materiaal, ...)				X
Samenwerking met maatwerkbedrijven en sociale economie				X

MAATREGEL	VOORDELEN	KOSTPRIJS	HAALBAARHEID	PRIORITEIT
DELEN VAN MOBILITEIT & LOGISTIEK				
Gedeelde mobiliteit met deelwagens of deelfietsen voor dienstverplaatsingen				XX
Shuttle naar het station				XX
Mobipunt				X
Duurzame & efficiënte logistiek				XX
Fietsherstel				XX
Verdere optimalisering van de signalisatie				XXX

MAATREGEL	VOORDELEN	KOSTPRIJS	HAALBAARHEID	PRIORITEIT
DELEN VAN RUIMTE				
Werk- en opslagruimte				×
Vergaderfaciliteiten				×
Eventruimte				××
Recreatief groen				××
Ruimte voor water (collectieve waterbuffering & infiltratie, uitwisseling van hemelwater, collectieve bluswatervoorzieningen)				××
Collectieve parking (zowel gelijkvloers als in een parkeergebouw)				××

4.4.3 ENERGIE

Energie is al enige tijd een hot topic, zowel voor de stad, als ondertekenaar van het burgemeestersconvenant, als voor de bedrijven. Bedrijven proberen intern aan optimalisatie op energievlak, zowel bij de productie als bij de energiehuishouding van hun patrimonium. Op sommige daken zijn reeds PV-panelen aanwezig al is dit vrij beperkt. Mogelijks door het ontbreken van de nodige draagkracht. Investerings rond energie zijn vaak aan de hoge kant, terwijl daar meestal een relatief korte terugverdientijd tegenover staat. Het vergt vaak wat technische kennis en de nodige tijd om zich in te werken in deze materie. Alles rond energie is dan ook bij uitstek iets waar er grote winsten te boeken zijn door het collectief aan te pakken. In het kader van energie-efficiëntie is het vaak nuttig om collectief diensten af te nemen of groepsaankopen te doen. Dit geldt ook in het verhaal van de energieopwekking waarbij het samen investeren meer mogelijkheden schept. Tot slot vormt het uitwisselen van energie de sluitsteen om tot een optimalisatie te komen en investeringen te kunnen verantwoorden. Energie past dan ook perfect onder het concept van het metabolisch bedrijventerrein.

4.4.3.1 ENERGIE-EFFICIËNTIE

- ▼ Energieprofiel meten & analyseren | Dit is de eerste stap die nodig is om te ontdekken welke investeringen nuttig zijn, wat hun impact is en of ze financieel haalbaar zijn;
- ▼ Energiecoaching | Kan extern ingeroepen worden en zorgt voor ontzorging. Kan best collectief worden ingezet en is in het verleden al als een service aan de bedrijven aangeboden door de stad;
- ▼ Energieprestatiecontract | Via een ESCO (Energy Service Company) wordt een contract afgesloten waarbij deze partij op zoek gaat naar energiebesparende maatregelen en energieproductie voorziet. Gedurende een bepaalde termijn wordt deze partij hiervoor vergoed via het budget dat wordt uitgespaard door de gerealiseerde energiebesparing. Na afloop van het contract zijn de winsten voor het bedrijf waar dit geïmplementeerd werd;
- ▼ Stroomafnameovereenkomst | Een ESCO doet bij uw bedrijf de investering in hernieuwbare energie. Als bedrijf betaal je maximaal aan de ESCO het bedrag voor de huidige elektriciteitsprijs. Als de afbetaling is afgelopen zijn de winsten voor het bedrijf waar dit geïmplementeerd werd;
- ▼ Energiebesparende maatregelen | Enerzijds is het van belang om gebouwen goed te gaan isoleren en ventileren, anderzijds kunnen energiezuinige oplossingen gezocht worden voor machines en toestellen en kan gekozen worden voor LED-verlichting, en tot slot kan de verwarming op een energie-efficiënte wijze gebeuren, bijvoorbeeld via een warmtepomp, al dan niet via verticale boringen;
- ▼ Groepsaankopen | PV-panelen, energiezuinige toestellen, LED kunnen aan via deze weg aan interessantere voorwaarden aangekocht worden;
- ▼ Smart grids en slimme sturingen | Door de invoering van de digitale meter en het capaciteitstarief is het in ieders belang om de stroom te verbruiken op het moment dat die het goedkoopst is of de lokale productie het hoogst is. Hiervoor zijn slimme sturingen nodig die in het ideale geval de energiehuishouding van het volledige bedrijventerrein kunnen managen en optimaliseren.

4.4.3.2 ENERGIEOPWEKKING

- ▼ PV-panelen | Aangezien deze doorgaans op het dak geplaatst worden en relatief goedkoop zijn is dit een interessante manier van energieopwekking met een korte terugverdientijd. Als voorwaarde dient het dak voldoende stevig te zijn. Als alternatief kan je PV-panelen leggen op het dak van de buur en via een rechtstreekse lijn van de stroom genieten;
- ▼ Windturbine | Naar kosten-efficiëntie toe zijn voornamelijk grote turbines interessant. De investeringskost is dermate hoog dat dit vaak door een derde zal opgenomen worden. Door de vele randvoorwaarden (minimale afstand tot woningen, beperkte slagschaduw, ...) komt niet elke locatie hiervoor in aanmerking. Het dient aanbevolen dat de stad hiervoor een regisseursrol op zich neemt en er rechtstreekse participatie en een omgevingsfonds wordt toegepast om het maatschappelijk draagvlak te vergroten;
- ▼ Biomassa als energiebron | Om energie op te wekken kan biomassa verbrand worden. Hierbij komt CO₂ vrij. Biomassa op zich is wel een hernieuwbare bron. Deze optie kan interessant zijn indien biomassa beschikbaar op het terrein als een afvalstroom;
- ▼ Warmtekrachtkoppeling (WKK) | Bij dit proces wordt op een efficiënte manier zowel warmte als elektriciteit geproduceerd. Dit gebeurt met behulp van een motor op brandstof. Biomassa kan hierbij een hernieuwbare bron zijn. Een dergelijk systeem kan collectief worden toegepast door een centrale installatie die meerdere bedrijven van elektriciteit en warmte voorziet.

4.4.3.3 ENERGIE-UITWISSELING

- ▼ Uitwisseling van koude of warmte 1 op 1 | Bedrijven met warmteoverschotten, bijvoorbeeld uit productieprocessen, kunnen deze warmte uitwisselen met een nabijgelegen bedrijf dat een warmtenood heeft. Hoe korter de te overbruggen afstand, hoe minder warmteverlies;
- ▼ Uitwisseling van warmte of koude via warmtenet | Een collectief warmtenet behoort tot de mogelijkheden waarbij bedrijven koude of warmte gaan injecteren of afnemen op een net dat doorheen het hele bedrijventerrein loopt. De leidingen die hiervoor nodig zijn vergen een zware investering. Voorts dient er een garantie te zijn dat er voldoende warmte of koude beschikbaar is op het systeem. Een dergelijk systeem is eerder rendabel als er een grote warmteproducent, zoals een verbrandingsoven, aanwezig is in de buurt. Er is een constante evolutie aan toepassingen waaronder de extractie van warmte uit de riolering via riothermie. Hieraan zijn vaak een aantal randvoorwaarden gekoppeld. Via een warmtenet kan warmte of koude ook gebracht worden buiten het bedrijventerrein naar nieuwe woonwijken of grote warmtevragers zoals ziekenhuizen en zwembaden;
- ▼ Reservatiestroken voor technieken | Gezien de snelle evolutie in vernieuwende technieken rond energie is het steeds interessant om de nodige reservatiestroken te voorzien zodat het plaatsen van kabels of leidingen vlot mogelijk is;
- ▼ Laadpalen | De elektrificatie van vervoersmiddelen zet zich in sneltempo voort. Werknemers zullen in de toekomst hun fiets of wagen opladen bij het bedrijf. Zo kan een bedrijf met een groot dak de nodige stroom leveren voor de buur met een klein gebouw maar veel werknemers;
- ▼ E-Hubs | Dit concept, dat door de Provincie Oost-Vlaanderen is uitgewerkt binnen de studie Energielandschap Denderland, aanziet bedrijventerreinen als dé locatie voor energiehubs waar de energiestromen afkomstig van winningsgebieden samenkomen. Binnen de studie werd voor Zuid III & Zuid IV een case uitgewerkt waarbij op korte termijn (2030) energieoverschotten tussen bedrijven kunnen worden uitgewisseld en op middellange termijn (2050) het bedrijventerrein als E-HUB de energie tevens zal uitwisselen met de omliggende woonkernen;

- ▼ Energiecoöperatie | Via dergelijke coöperaties kunnen projecten rond hernieuwbare energie uitgevoerd worden via fondsen die ter beschikking gesteld worden door de coöperanten die rechtstreeks of onrechtstreeks participeren. Het gaan dan bijvoorbeeld over investeringen in windturbines, grote zonne-installaties en warmtenetten.
- ▼ Energiegemeenschappen | Door de evolutie van consument naar prosument kan iedereen energie produceren en leveren. Dit biedt kansen om producenten en afnemers te groeperen en het toe te laten lokaal energie uit te wisselen en maakt het aantrekkelijker om te investeren in hernieuwbare energie en het dakpotentieel ten volle te benutten. Dit systeem komt er onder impuls van Europa met hun “Clean Energy For All Europeans Package” dat momenteel wordt omgezet in Vlaamse regelgeving.



Afbeelding 95 De energietransitie met energiegemeenschappen en energiecoöperaties

Bron: Fossil Free | REScoop.eu

4.4.3.4 ENERGIEMAKELAAR

Tijdens het tweede participatiemoment met de bedrijfsleiders was er veel interesse in het thema energie. Bedrijven gaven aan interesse te hebben in energiebesparende maatregelen, het uitbreiden van de productie van hernieuwbare energie en de uitwisseling ervan. Bedrijven willen hierin professioneel ondersteund en ontzorgd worden. Omwille van de eerder opgedane kennis²¹ stelde de POM Oost-Vlaanderen zich dan ook kandidaat om de rol van energiemakelaar op zich te nemen. Hierbij werden in een eerste fase volgende doelstellingen naar voor geschoven:

- ▼ Het bieden van een beter inzicht in de energiehuishouding op het bedrijventerrein met de opmaak van per bedrijf van een verbruiksprofiel, het in kaart brengen van de bedrijfsprocessen en de opmaak van een opwekkingsprofiel op het gebied van hernieuwbare bronnen;
- ▼ Het optimaliseren van de energiehuishouding door maximale zelfconsumptie van lokaal geproduceerde hernieuwbare energie, zoals de valorisatie van restwarmte en het verminderen van verbruikspieken.

In een tweede fase kunnen volgende doelstellingen naar voor geschoven worden:

- ▼ Het verhogen van het aandeel groene energie binnen het bedrijventerrein;
- ▼ Het opsporen van potentiële investeringsdossiers inzake PV-panelen, windturbines, energieopslag en restwarmtebenutting;
- ▼ Het verzamelen van financiële middelen voor investeringen in duurzame en hernieuwbare energieopwekking en uitwisseling.

Met deze doelstellingen in het achterhoofd ging de POM aan de slag om enerzijds data te verzamelen om zo inzicht te verwerven in de energiehuishouding en anderzijds de opportuniteiten tot samenwerking in kaart te brengen. Tot slot kan een prioritering van de projecten gemaakt worden op basis van potentieel en risico.

Tijdens een energierondvraag werden een 50-tal bedrijven gecontacteerd en werden op die manier concrete gegevens verzameld van 25 bedrijven omtrent hun jaarlijks energieverbruik, de aanwezigheid en het vermogen van PV-panelen of andere vormen van hernieuwbare energie en eventueel reeds uitgevoerde of geplande studies rond energie. Uit opgevraagde data bij Fluvius blijkt dat in 2018 op het bedrijventerrein 57 Gwh aan elektriciteit werd verbruikt of 16% van het totale elektriciteitsverbruik op grondgebied Aalst. Voor aardgas bedroeg het verbruik 38 GWh of 5% van het totale gasverbruik in Aalst. Het elektriciteitsverbruik op het bedrijventerrein is dus significant en via de bevraging was het mogelijk om binnen het bedrijventerrein 95% van dit verbruik te gaan linken aan specifieke bedrijven. Op die manier wordt het mogelijk om gericht actie te ondernemen bij de bedrijven waar de impact het grootst zal zijn.

²¹ <https://www.energie-makelaar.net/> & <https://smartenergylink.eu/>



Afbeelding 96 Energieverbruik: Elektriciteit (groen) | Gas (blauw) | Stookolie (geel)

Bron: POM Oost-Vlaanderen

Hierbij valt het op dat 4 bedrijven (Belcolade, Tekni-Plex Europe, Nexans en VPK Packaging) 75% van het elektriciteitsverbruik voor hun rekening nemen. Bij aardas zijn het VPK Packaging en Belcolade die verantwoordelijke zijn voor iets meer dan 50% van het verbruik op het bedrijventerrein.

Vervolgens werd het potentieel qua dakoppervlakte voor de plaatsing van PV-panelen bekeken. Momenteel is er op ongeveer een derde van de daken een PV-installatie aanwezig. Enkele bedrijven (VDL Belgium, Belcolade en WIPS) gaven aan dat hun (groot) dak hier momenteel niet geschikt voor is gezien de beperkte draagkracht.



Afbeelding 97 Aanwezige PV-panelen (groen) en niet-geschikte daken (kruis)

Tot slot werd ook bekeken of er potentieel aan restwarmte aanwezig is. Dit is echter relatief beperkt. De aanwezige restwarmte is bovendien van lage temperatuur.

In een volgende fase zou er actief aan de slag kunnen gegaan worden waarbij de POM zelf de rol als energiemakelaar verder kan opnemen, en dit in samenwerking met de bedrijvenvereniging. Er kan een energievennootschap worden opgericht om verder onderzoek te doen, te gaan informeren en sensibiliseren, te meten via een energieplatform en finaal te investeren.

4.4.4 MANAGEMENT VAN HET METABOLISCH BEDRIJVENTERREIN

Het strategisch en operationeel managen van een metabolisch bedrijventerrein is een niet te onderschatten opdracht. Een belangrijke rol is hier weggelegd voor de bedrijvenvereniging die de katalysator kan vormen om dergelijke processen te initiëren of te versnellen. Bij elke optimalisatie die bijdraagt tot de creatie van het metabolisch bedrijventerrein dient eenzelfde proces doorlopen te worden. In eerste instantie dient met de nodige omzichtigheid gepeild te worden of er (al dan niet latente) interesse is om samen te werken rond een bepaald thema tussen verschillende bedrijven. Uiteraard is reductie van de kosten steeds het uitgangspunt, maar daarnaast begint het maatschappelijk ondernemen een steeds belangrijke rol te spelen in keuzes die bedrijven maken. Vervolgens dient de bestaande situatie onderzocht te worden, bijvoorbeeld aan de hand van een bevraging. Gelijkzeitig met het in kaart brengen van de startsituatie kunnen kansen (zoals subsidiemogelijkheden) en bedreigingen gedetecteerd worden. Op basis van een investeringsanalyse kan elk besloten worden al dan niet in te stappen in het project. Belangrijk hierbij is dat er voldoende interesse is teneinde schaalvoordelen te kunnen genereren. Zowel het bedrijfsleven zelf als de omgeving waarin het bedrijf zich bevindt, is continu in beweging. Na realisatie dient het opgezette project dan ook periodiek geëvalueerd te worden.

De bedrijvenvereniging kan samen met of als parkmanager ook een erg belangrijke rol spelen in het behoud van het metabolisch bedrijventerrein. Naast de collectieve mogelijkheden is het ook van belang dat de bedrijven individueel meewerken aan de versterking van het bedrijventerrein op ruimtelijk vlak, en dit door de inrichtingsprincipes op te volgen. Een actief handhavingsbeleid is op dat vlak cruciaal. De parkmanager vormt hierbij de eerste lijn waarbij vervolgens afstemming met de stad en SOLVA moet leiden tot kordaat optreden en remediëring.

Tot slot heeft de bedrijvenvereniging een cruciale taak bij de herinrichting aangezien de meeste maatregelen op collectief maar ook op individueel vlak best centraal en globaal worden geïnitieerd. Daarenboven kunnen subsidiemogelijkheden een hefboom vormen voor de realisatie van heel wat maatregelen. Hiervoor is echter een actieve en voldoende uitgebouwde bedrijvenvereniging nodig die het ambitieniveau van het bedrijventerrein reflecteert. Het zal dan ook van belang zijn om samen met de leden de nodige financiële basis hiervoor te bepalen.

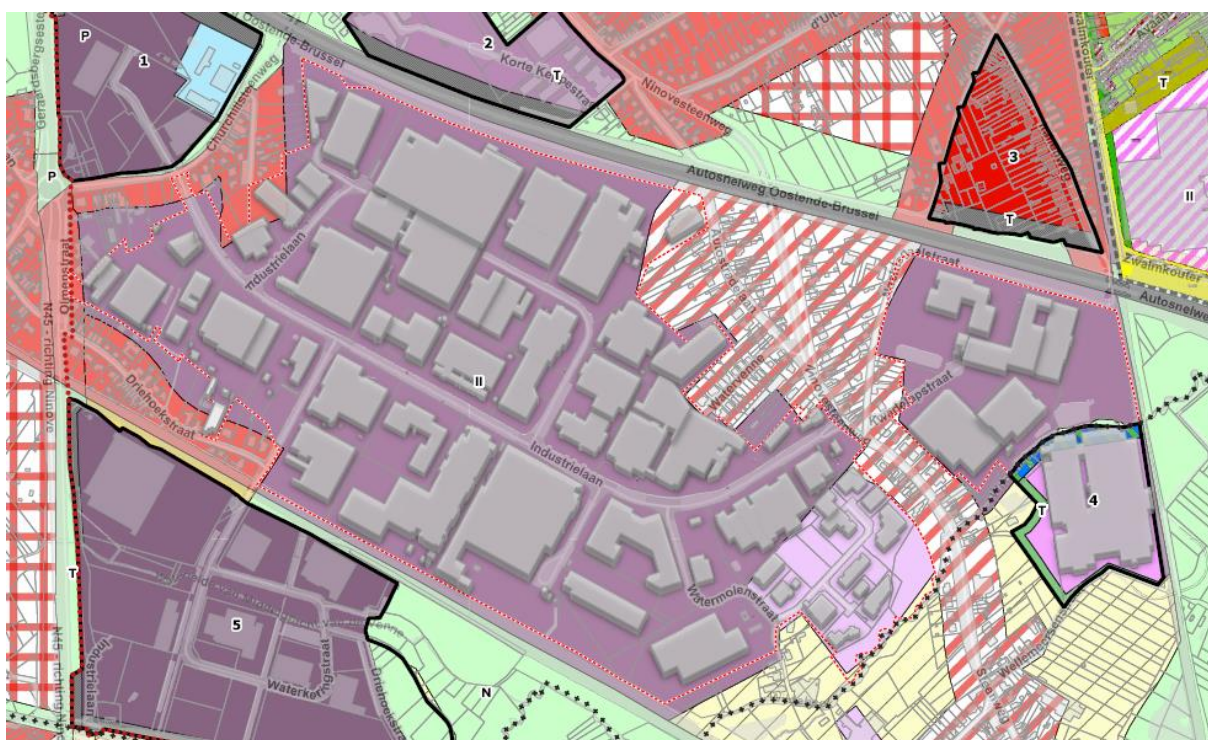
5

STEDENBOUWKUNDIG KADER

5.1 HUIDIG STEDENBOUWKUNDIG KADER

5.1.1 VERORDENEND KADER

De bedrijventerreinen zijn gelegen binnen het gewestplan Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Zottegem (KB 30 mei 1978 en latere wijzigingen). Het grootste deel van Zuid III is gelegen in een zone voor milieubelastende industrieën. De later ontwikkelde zone langsheen de Watermolenstraat is gelegen in een zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's. Zuid II tot slot is gelegen in industriegebied. Op het gedeelte van de voormalige Dekaply-site dat gelegen is op grondgebied Denderleeuw is het gewestplan vervangen door het RUP Dekaply uit 2018, waarin vooral de inrichting van het terrein wordt geregeld met een zone voor waterloop en begeleidende vegetatie, een zone voor een groenbuffer en indicatief via een overdruk verbindingen voor langzaam verkeer (zie 4.1.1.5.1).



Afbeelding 98 Juridische toestand (gewestplan + RUP's)

In het Koninklijk Besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen²², staat er bij de diverse bestemmingszones een slechts beperkte beschrijving:

- De industriegebieden (Zuid II) zijn bestemd voor de vestiging van industriële of ambachtelijke bedrijven. Ze omvatten een bufferzone. Voor zover zulks in verband met de veiligheid en de goede werking van het bedrijf noodzakelijk is, kunnen ze mede de huisvesting van het bewakingspersoneel omvatten. Tevens worden in deze gebieden complementaire dienstverlenende bedrijven ten behoeve van de andere industriële bedrijven toegelaten, namelijk: bankagentschappen, benzinestations, transportbedrijven, collectieve restaurants, opslagplaatsen van goederen bestemd voor nationale of internationale verkoop;
- De gebieden voor milieubelastende industrieën (Zuid III – Industrielaan) zijn bestemd voor bedrijven die om economische of sociale redenen moeten worden afgezonderd;
- De gebieden voor ambachtelijke bedrijven en KMO's (Zuid III – Watermolenstraat) zijn mede bestemd voor kleine opslagplaatsen van goederen, gebruikte voertuigen en schroot, met uitzondering van afvalproducten van schadelijke aard.

In de omzendbrief van 8 juli 1997²³, met bijkomende duiding bij de meest courante gewestplanvoorschriften, zien we dat de voorschriften uit het KB van 28 december 1972 verder worden toegelicht en beschreven, maar ook hier wordt op de vlakte gebleven. Er wordt echter wel duidelijk gesteld dat louter commerciële activiteiten, zoals winkels en handelszaken, niet thuis horen in industriegebied. Verder worden de bufferzones omschreven, de huisvesting van bewakingspersoneel en de complementaire diensten. Tot slot wordt opgemerkt dat de verdere indeling van industriegebieden in de gebieden voor vervuilende industrieën, gebieden voor milieubelastende industrieën en gebieden voor ambachtelijke bedrijven en KMO's, niet eenduidig kan worden gemaakt aangezien er niet is bepaald op grond van welke criteria het onderscheid moet worden gemaakt. Er zal van feitelijkheden dienen uit gegaan te worden voor de opdeling van de industriegebieden, zoals hinderlijkheid, grootte van de onderneming, de relatie tot de omgeving, de bestaande weginfrastructuur, de tewerkstelling, de aarde van de productie of bewerking, de weerslag op het leefmilieu... Voor de ambachtelijke bedrijven en KMO's zal het vooral de omvang van het bedrijf en de aard van de activiteiten zijn die zullen meespelen bij de beoordeling.

²² https://omgeving.vlaanderen.be/sites/default/files/atoms/files/Gewestplan_KB_1972.pdf

²³ https://omgeving.vlaanderen.be/sites/default/files/atoms/files/omzendbrief1997_gewestplan_b.pdf

5.1.2 CONTRACTUEEL KADER

Naast de verordenende voorschriften van het gewestplan, die weliswaar erg beperkt zijn, zijn er tevens verkoopsvoorwaarden geldig op de meeste percelen binnen Zuid III. Binnen Zuid II zijn er geen verkoopsvoorwaarden. Deze verkoopsvoorwaarden kennen hun oorsprong bij de initiële ontwikkeling van het bedrijventerrein Zuid III eind de jaren '60 door de toenmalige intercommunale Land van Aalst, nu SOLVA. Vanaf 1970 werden deze verkoopsvoorwaarden gehecht aan de verkoopakte. Nu nog steeds worden deze aangehecht bij de akte waarbij een zakelijk recht tot stand komt of wijzigt. Hierbij worden ook steeds de meest actuele voorwaarden aangehecht. Deze zijn immers in de loop der tijden geactualiseerd, deels naar aanleiding van nieuwe wetgeving, deels naar aanleiding van voortschrijdend inzicht inzake stedenbouwkundige voorschriften en deels naar aanleiding van de maatschappelijke en economische realiteit. In de inventarisatienota wordt hier dieper op ingegaan en staat beschreven welke versies in omloop zijn.



Afbeelding 99 Overzichtkaart van toepassing zijnde verkoopsvoorwaarden

De algemene verkoopsvoorwaarden bevatten hoofdzakelijk voorschriften geïnspireerd door de economische wetgevingen zoals het vervreemdingsverbod, het kettingbeding, het voorkooprecht en het terugkooprecht. Verder staan er ook stedenbouwkundige voorschriften beschreven met betrekking tot de bestemming, de inrichting en het beheer, waaronder een bezettingscoëfficiënt, bouwvrije zones, inrichting van parkeerterreinen en groenzones, voorschriften omtrent afsluitingen, esthetiek, beeldkwaliteit, woongelegenheden, afvalwater, een bouw- en exploitatieplicht en nog enkele algemene voorschriften.

5.2 TOEKOMSTIG STEDENBOUWKUNDIG KADER

Gezien de vrijheidsgraden die het gewestplan biedt, lijkt de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan niet meteen aan de orde. Het gewestplan (zie 5.1.1) zal dus ook in de toekomst nog steeds bepalen welke activiteiten voor vergunning vatbaar zijn. De omzendbrief ter zake bevat slechts een summiere omschrijving van de mogelijke activiteiten die in deze zones thuishoren, op vlak van inrichting biedt het gewestplan zelfs nagenoeg geen verordenend kader. Dit laat een relatief grote marge bij de beoordeling van individuele vergunningsaanvragen. Dit kan zeker als een troef beschouwd worden, gezien er geen algemene (soms te) beperkende bestemmings- en inrichtingsvoorschriften opgelegd worden, bijvoorbeeld inzake maximale bouwhoogte of minimale bouwvrije stroken. Dergelijke aspecten dienen steeds dossier per dossier geëvalueerd te worden in het licht van de goede ruimtelijke ordening. Anderzijds kan dit ook als een valkuil aanzien worden: zonder houvast worden aanvragen telkens ad hoc beoordeeld. Dit kan de algemene beeldkwaliteit van het bedrijventerrein in het gedrang brengen, maar ook dreigen op die manier algemene principes, bijvoorbeeld inzake ruimte-efficiëntie, niet altijd op dezelfde wijze beoordeeld te worden wat op lange termijn nefast is voor het ruimtelijk rendement van het bedrijventerrein. In dit opzicht lijkt het opportuun een set aan stedenbouwkundige spelregels te bepalen die waken over de beeldkwaliteit van de bedrijvenszone en ruimte-efficiëntie stimuleren.

Voor het toekomstig stedenbouwkundig kader wordt er vertrokken van de bepalingen van het gewestplan en de verkoopvoorwaarden zoals die eerder van kracht waren. Vervolgens wordt een actualisatie doorgevoerd op basis van de herinrichtingsprincipes, de principes van duurzaam en efficiënt ruimtegebruik, de modal shift, verhogen van de biodiversiteit en het implementeren van hernieuwbare energie. Tevens zal er een onderscheid gemaakt worden tussen enerzijds het industriegebied van Zuid II en Zuid III (deel Industrielaan), en anderzijds de ambachtelijke zone op Zuid III langsheen de Watermolenstraat. Deze beide bestemmingszones vereisen een nuancering ten opzichte van elkaar in de stedenbouwkundige voorschriften. Voornamelijk door de grootte van de kavels en het type bedrijvigheid is dit noodzakelijk.

In de stedenbouwkundige voorschriften worden volgende onderdelen beschreven:

- ▼ Bestemming
- ▼ Percelen
- ▼ Gebouwen
- ▼ Omgevingsaanleg

Afwijkingen op deze voorschriften zijn steeds mogelijk indien dit omwille van brandveiligheid noodzakelijk blijkt.

5.2.1 INDUSTRIEGEBIED

Het betreft hier het gedeelte van Zuid III langsheen de Industrielaan en de zijtakken en tevens Zuid II langsheen de Nachtegaalstraat en Kwadelapstraat, respectievelijk gelegen in gebied voor milieubelastende industrieën en industriegebied, zoals bepaald door het gewestplan.

5.2.1.1 BESTEMMING

De aanwezigheid van functies die eigenlijk niet thuishoren op het bedrijventerrein is vandaag nog zeer beperkt. Ook in de toekomst dient hier echter over gewaakt te worden gezien de druk op de ruimte voor bedrijvigheid door zogenaamde zonevreemde ruimtevragers stijgt, voornamelijk door de snel toenemende grondprijzen van de afgelopen jaren. Relevant daarom is te bepalen in welke mate nevenbestemmingen toegelaten kunnen worden. De omzendbrief bij het gewestplan bepaalt dan wel dat loutere kleinhandel niet toegelaten is, maar er is een grote schemerzone tussen autonome detailhandel en zuivere industriële bedrijvigheid. Denk bijvoorbeeld aan de verkoop ter plekke van producten die een bedrijf produceert. Om dit duidelijker te stellen is het nuttig op te nemen onder welke voorwaarden detailhandel wel mogelijk is. Tevens kan worden beschreven in welke mate kantoren en toonzalen mogelijk zijn.

Er wordt voorgesteld om detailhandel, kantoren en toonzalen toe te laten indien deze ondergeschikt en gekoppeld zijn aan de hoofdactiviteit van de individuele bedrijven en voor zover deze activiteiten geen intensieve loketfunctie – dit is een sterk persoonsgebonden activiteit – hebben en geen autonome activiteiten uitmaken. Ook de oppervlakte van eventuele toonzalen wordt beperkt, met name maximaal 10% van de gelijkvloerse bebouwde oppervlakte ongeacht op welke verdieping de toonzalen worden ingericht, tenzij de activiteit een garage betreft. Gelet op de ruimte-inname die voertuigen hebben, mag de toonzaal voor voertuigen een vloeroppervlakte beslaan die maximaal 30% bedraagt van de gelijkvloerse bebouwde oppervlakte. De toonzaaloppervlakte mag in geen geval groter dan 500 m² zijn. Kantoren en andere niet-productiegebonden activiteiten dienen maximaal op de verdieping ingericht te worden opdat gelijkvloerse ruimtes gevrijwaard worden voor effectieve bedrijvigheid.

5.2.1.2 PERCELEN

Efficiënt ruimtegebruik is een belangrijk uitgangspunt bij de beoordeling van een vergunningsaanvraag. Tegelijk moet erover gewaakt worden dat de schaalgrootte van de aanwezige percelen gehandhaafd blijft; het betreft hier een bedrijvenszone voor ruimtebehoevende bedrijven en dit moet ook in de toekomst gegarandeerd worden. Het aanbod aan voldoende grote bedrijfspercelen is immers beperkt.

De schaalgrootte van percelen binnen deze gewestplanbestemming dient zo groot mogelijk gehouden te worden. Het is immers steeds moeilijker om voldoende grote bedrijfspercelen te vinden. Kleinere percelen kunnen gevonden worden in zones voor ambachtelijke bedrijven en KMO's. Als uitgangspunt geldt dat perceelsopsplitsingen niet worden toegestaan. Enkel mits grondige motivatie en mits een minimale perceelsoppervlakte van 5000 m² gehandhaafd wordt, kunnen percelen nog opgesplitst worden. Eventuele uitzonderingen op deze minimale perceelsoppervlakte zouden kunnen toegestaan worden voor percelen die nu reeds kleiner zijn, percelen met bedrijven die gemeenschappelijke en complementaire voorzieningen verzorgen, restpercelen en percelen met bedrijven die qua bestemming horen in deze bestemmingszone en qua oppervlakte in een traditionele opzet minstens 5000 m² nodig hebben, doch kunnen aantonen met minder te kunnen door intensiever ruimtegebruik.

Parkeren dient maximaal gegroepeerd te gebeuren via het vaste stramien van de parkeerstrips of waar mogelijk in een parkeergebouw of geïncorporeerd in het bedrijfsgebouw. Enkel strikt noodzakelijke verhardingen worden toegestaan. Enkel indien dit omwille van de draagkracht of vanuit andere sectorale wetgeving noodzakelijk is, kan niet-waterdoorlatende verharding op het bedrijfsperceel worden toegestaan.

5.2.1.3 GEBOUWEN

Gebouwen dienen maximaal gegroepeerd te worden waar de bedrijfsactiviteit dit toelaat. Uitbreidingen van bedrijfsgebouwen dienen maximaal aan te sluiten bij de bestaande gebouwen. Ook dient er gebouwd te worden in meerdere lagen daar waar de bedrijfsactiviteit dit toelaat. Zoals hierboven aangegeven dienen kantoren en andere niet-productiegebonden activiteiten maximaal op de verdieping ingericht te worden. Hierbij dient steeds rekening gehouden te worden met de brandveiligheid. Afwijkingen in functie hiervan zijn steeds mogelijk.

De bouwvrije afstanden kunnen tot een minimum beperkt worden in het kader van het efficiënt ruimtegebruik. Langs de centrale as van de Industrielaan geldt er een bouwvrije zone van 18 m ten opzichte van de rooilijn, enerzijds om het gegroepeerd en gecentraliseerd parkeren te organiseren, en anderzijds om deze as als drager van de ruimtelijke structuur te benadrukken, volgens de inrichtingsprincipes in deze nota. In de zijtakken en andere straten geldt een bouwvrije afstand van 12 m tot de rooilijn. Waar de bedrijfsperceelsgrenzen palen aan een andere bestemmingszone bedraagt de bouwvrije afstand minstens 6 m, tenzij ten opzichte van een bestemmingszone waar de hoofdtoon gericht is op wonen. Daar geldt dat de bouwvrije afstand minstens de kroonlijnhoogte van het gebouw bedraagt en minstens 6 m. Ten opzichte van de interne zijdelingse perceelsgrenzen bedraagt de bouwvrije afstand minstens 4 m, tenzij indien er gekoppeld wordt gebouwd, en dit laatste onder voorwaarden. Langs de E40 dient er rekening gehouden te worden met de zone non aedificandi van 30 m ten opzichte van het domein van de E40 (zie 4.1.1.5.3).

In het kader van de beeldkwaliteit geldt er een verplichte bouwlijn voor elk perceel dat grenst aan de centrale as van de Industrielaan. De verplichte bouwlijn is gesitueerd op 18 m van de rooilijn van de Industrielaan. Voor de gebouwen langs de zijtakken geldt een verplichte bouwlijn op 12 m van de rooilijn. Per bedrijf dient minstens 60% van de totale perceelsbreedte op deze verplichte bouwlijn bebouwd te zijn. Overkragingen over de verplichte bouwlijn zijn niet toegelaten.

Nog in het kader van het zuinig ruimtegebruik is er de verplichting om minstens 60% van de totale bebouwbare perceelsoppervlakte effectief te gaan gebouwen. Met deze bezettingscoëfficiënt wordt vermeden dat er braakliggende delen zijn of er grootschalige buitenopslag is. Verhardingen, groen en parkeerplaatsen worden niet beschouwd als bebouwde oppervlaktes. Oppervlakte die voorzien wordt voor de opvang van water, in het kader van wat wettelijk wordt opgelegd, of voor het hergebruik van water, dienen niet als bebouwbare oppervlakte te worden beschouwd.

Gebouwen dienen waar mogelijk parallel aan de zijdelingse perceelsgrenzen ingeplant te worden. Bij de inplanting van kantoren en/of toonzalen dient waar mogelijk rekening gehouden te worden met de oriëntatie voor gunstige natuurlijke effecten op de klimatisatie van de gebouwen. Bij de vergunningsaanvraag voor gebouwen geldt uiteraard de EPB-regelgeving (m.b.t. energie-efficiëntie en integratie van hernieuwbare energie) die betrekking heeft op kantoor of delen van het gebouw die als kantoor worden beschouwd. De optie tot het betalen van een decretaal voorgeschreven boete bij het niet respecteren van de normen kan niet worden geaccepteerd.

Ieder bedrijf is verplicht bijzondere aandacht te besteden aan de architecturale kwaliteit van de gebouwen en de integratie ervan in de ruimere omgeving. Het gebruik van groengevels sluit hier perfect bij aan en wordt dan ook gestimuleerd. Er wordt gestreefd naar een harmonie van materiaal- en kleurgebruik tussen de verschillende bedrijven. De technieken en verhoogde dakdelen dienen maximaal aan de noordzijde voorzien te worden zodat de beschikbare ruimte op het dak voor PV-panelen maximaal kan renderen.

Zoals bovenstaand vermeld, is de gevel van de bedrijven die paalt aan de centrale as van de Industrielaan, de noordelijke as en de zijtakken van de Industrielaan, sterk beeldbepalend. Om deze reden worden aan deze gevels hogere architecturale eisen gesteld en dienen kantoren of toonzalen maximaal aan deze zijde ingericht te worden, en bij voorkeur op de verdieping. Deze gevels dienen architecturaal als 'voorzijde' opgevat te worden.

Zoals bleek uit de inventarisatienota zijn de gebouwen op het bedrijventerrein relatief laag. Omwille van het zuinig ruimtegebruik en omwille van het multifunctioneel karakter en de doorverkoopbaarheid, wordt een minimale bouwhoogte van 7 m opgelegd. Daar waar de activiteit dit toelaat, dient het bouwen in meerdere lagen of het stapelen in de hoogte te worden nagestreefd.

De dakvorm moet een horizontaal uitzicht hebben. Verder is het van belang dat de daken voldoende draagkrachtig zijn om minstens PV-panelen te installeren. Het plaatsen van een groendak wordt gestimuleerd. Een groendak kan immers zorgen voor koeling en heeft een waterbergend vermogen en versterkt daarenboven het rendement van PV-panelen. De dakbedekking dient uitgevoerd te worden in een lichte kleur zodoende meer reflectie en minder hitte-absorptie te bekomen, met een gunstig effect voor het rendement van PV-panelen.

Volgens de gewestplanbestemming is huisvesting hier mogelijk. Artikel 4.3.6 van de VCRO²⁴ bepaalt hieromtrent enkele voorwaarden. Bijkomend kan voorgeschreven worden dat er per bedrijf is één bedrijfswoning kan toegelaten van maximaal 200 m² vloeroppervlakte, verplicht op de verdieping en geïntegreerd. Op de verdieping kan een terras en daktuin voorzien worden.

Opnieuw in het kader van de beeldkwaliteit wordt er gestreefd naar een harmonie van materiaal- en kleurgebruik, met een sobere esthetiek en eenvoud en een kleurgebruik beperkt tot het palet van lichtgrijs tot zwart, met uitzondering van accenten in hoogwaardige natuurlijke materialen (groengevel, hout, cortenstaal, ...).

In het kader van de klimaatneutraliteit kan er in de voorschriften worden opgenomen dat ieder bedrijf verplicht is om PV-panelen te voorzien die minstens het eigen verbruik dekken, tenzij de dakoppervlakte hiervoor te beperkt is. De investering kan tevens gebeuren via een derdepartijfinanciering.

Verder kan worden opgelegd dat het elektriciteitscontract dat de koper met een leverancier zal afsluiten de aankoop van groene stroom moet betreffen.

Tot slot zouden de bedrijven bereid moeten zijn om info met betrekking tot hun energieverbruik ter beschikking te stellen zodat er via een energiestudie kan bekeken worden in welke mate het energieverbruik en de energieproductie kan geoptimaliseerd worden, niet alleen per bedrijf maar ook over het volledige bedrijventerrein. Via energiegemeenschappen zal het binnenkort immers mogelijk worden om overschotten uit te wisselen tussen bedrijven. Met energie wordt niet enkel elektriciteit en gas bedoeld, maar ook moet het mogelijk zijn om info met betrekking tot warmte- of koudevraag, restwarmte en organisch biologisch afval (OBA) uit te wisselen. Op die manier worden bedrijven verplicht om maximaal in te zetten op het duurzaam produceren van de voor hen nodige energie of het afnemen van lokaal op het bedrijventerrein geproduceerde duurzame energie.

²⁴ <https://codex.vlaanderen.be/portals/codex/documenten/1018245.html#H1046305>

5.2.1.4 OMGEVINGSAANLEG

Bij de omgevingsaanleg dient er voornamelijk rekening gehouden te worden met de verkeersveiligheid, de beeldkwaliteit, de biodiversiteit en de waterdoorlaatbaarheid. Dit moet worden aangetoond door een gedetailleerd plan van de omgevingsaanleg toe te voegen aan de aanvraag tot omgevingsvergunning.

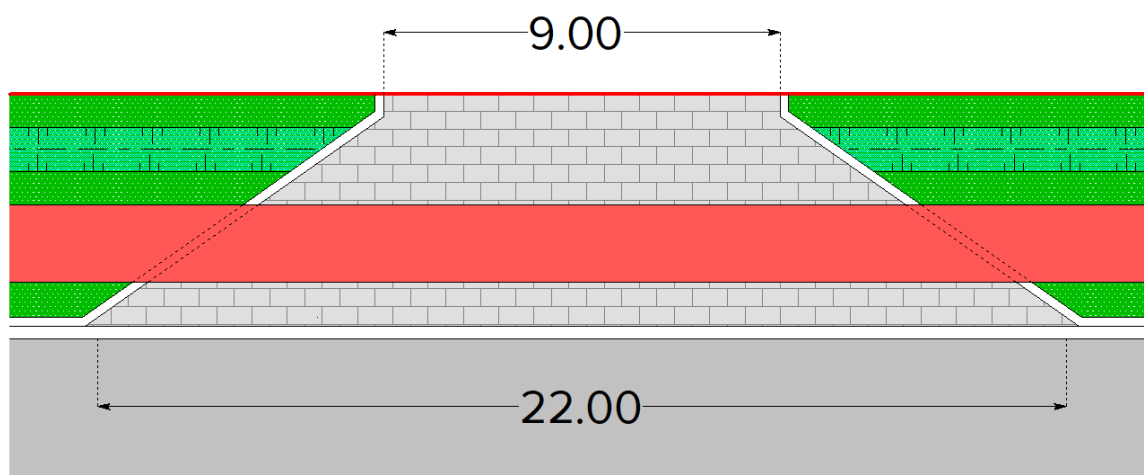
De groenaanleg op het eigen terrein moet gerealiseerd zijn bij het in werking treden van het bedrijf of uiterlijk tijdens het eerstvolgend plantseizoen. Voor de aanleg en het beheer van het groen kan overwogen worden om een groenbeheerplan op te maken voor al het private en eventueel openbare groen en het onderhoud gemeenschappelijk te laten uitvoeren (zie 4.4).

Het beheerplan geeft dan de visie weer hoe het groen op de volledige bedrijventerreinen kan ingericht worden en vervolgens onderhouden. De keuzes die vervolgens gemaakt worden houden best rekening met volgende parameters:

- ▶ beeldkwaliteit;
- ▶ streekeigen soorten met meerwaarde voor biodiversiteit;
- ▶ onderhoudsvriendelijk beheer.

Met het oog op het vergroten van de biodiversiteit kunnen de bedrijven aangemoedigd worden om bijenkasten, insectenhôtels, nestkastjes en dergelijke te voorzien. En in uitbreiding van deze zaken ook het aanleggen van clusters voor groen en water.

In het kader van de verkeersveiligheid en de beeldkwaliteit kan overwogen worden om het aantal ontsluitingen van de bedrijfspercelen voor gemotoriseerd verkeer te beperken. Zo kunnen bedrijven met een perceelsbreedte aan de openbare weg van 50 m of minder slecht één toegang realiseren. Bij bredere percelen kan een twee toegang toegestaan worden die minstens 30 m van de andere gelegen is. Tevens kan de breedte van een toegang beperkt worden tot 9 m aan de rooilijn en 22 m ter hoogte van de aansluiting op de openbare rijweg. Indien twee aanpalende bedrijven opteren voor het bundelen van hun individuele toegangen, mogen de twee toegangen tot een grotere toegang worden gekoppeld en wordt de breedte maximum 15 m ter hoogte van de rooilijn en maximum 28 m ter hoogte van de openbare rijweg. Uitzonderingen zijn mogelijk indien hierdoor de bedrijfsvoering in het gedrang komt.



Afbeelding 100 Typeprofiel aanleg opritten

De parkeerplaatsen, worden voorzien en gestructureerd langsheen de rooilijn aan de straatzijde. Ook het verder bundelen van parkeerplaatsen in een parkeergebouw of geïncorporeerd in een bedrijfsgebouw dienen nagestreefd te worden. De gestructureerde parkeerstrips kennen een vaste opbouw en worden maximaal in waterpasserende elementen aangelegd en ruimtelijk afgescheiden via een haag van het openbaar domein. Verder dient elk bedrijf op eigen terrein voldoende stationeerruimte en circulatieruimte aan te leggen, zowel voor personenwagens als voor bestel- en vrachtwagens. Bij de aanleg van laadkaden moeten deze derwijze aangelegd worden dat de bijhorende vrachtwagencombinatie volledig op eigen terrein kan staan. Het parkeren en het laden en lossen van vrachtwagens mag nooit op het openbaar domein gebeuren. Straatparkeren is immers niet meer mogelijk binnen de nieuw voorgestelde wegprofielen.

Bij de aanleg van laadkaden moeten deze derwijze aangelegd worden dat de bijhorende vrachtwagencombinatie volledig op eigen terrein kan staan. Het parkeren en het laden en lossen van vrachtwagens mag nooit op het openbaar domein gebeuren.

In het kader van de klimaatneutraliteit zijn bedrijven verplicht om minstens één elektrische laadpaal voor voertuigen in de parkeerzone te voorzien. Daarnaast dienen de nodige aansluitingsmogelijkheden (leidingen, wachtbuizen,...) voorzien te worden om 25% van de parkeerplaatsen uit te rusten met een elektrische laadpaal. In het kader van de modal shift zijn bedrijven verplicht op eigen terrein en buiten de gestructureerde parkeerstrips voldoende ruimte te voorzien voor overdekte fietsenstallingen, bij voorkeur binnen het bedrijfsgebouw. Ook laadinfrastructuur dient hier voorzien te worden.

Om de beeldkwaliteit te bevorderen kunnen ook voorschriften met betrekking tot afsluitingen en poorten beschreven worden. Zo kan er bepaald worden waar deze toegelaten zijn, hoe ze er moeten uitzien, zowel qua type, hoogte als kleur.

Nog om de beeldkwaliteit te verbeteren kunnen er voorschriften ingevoerd worden met betrekking tot opslag waarbij dit maximaal binnen de bedrijfsgebouwen zou georganiseerd moeten worden of indien dit onmogelijk zou zijn, in zones die niet van op het openbaar domein zichtbaar zijn en het esthetisch aspect van de omgeving niet kunnen schaden.

Ook voorschriften omtrent publiciteit kunnen bijdragen tot de beeldkwaliteit. Hoofdstuk 8 'reclame-inrichtingen' van de gemeentelijke bouwverordening, goedgekeurd door de gemeenteraad van 6/12/1988²⁵, biedt voldoende garanties om de beeldkwaliteit op het vlak van publiciteit te bewaken, maar verfijning specifiek voor bedrijventerreinen kan toegevoegd worden.

Tot slot kan er verplicht worden om hoogspanningscabines te integreren binnen het gebouw. Afwijkingen omwille van technische of veiligheidsvereisten dienen wel ingebouwd te worden. In dat geval dient de cabine zoveel mogelijk aan het zicht van op de openbare weg onttrokken te worden door een groene inkleding. Dit voorschrift moet de wildgroei van cabines, meestal tegen de rooilijn, tegen gaan en een betere landschappelijke integratie bewerkstelligen.

²⁵ <https://www.aalst.be/infocache/vergunning-wonen-publiciteit>

5.2.2 GEBIED VOOR AMBACHTELIJKE BEDRIJVEN & KMO'S

Het betreft hier het gedeelte van Zuid III langsheen de Watermolenstraat en gelegen in het zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's, zoals bepaald door het gewestplan.

5.2.2.1 BESTEMMING

Wat de bestemming betreft, wordt rekening gehouden met deze zoals beschreven in het gewestplan (zie 5.1.1). Voor deze bestemmingszone is dit een zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's.

Aanvullend hierbij kan ook de beschrijving voor een nevenbestemming worden opgenomen. Loutere kleinhandel is sowieso uitgesloten, maar er wordt voorgesteld om klein- en detailhandel, kantoren en toonzalen toe te laten indien deze ondergeschikt en gekoppeld zijn aan de hoofdactiviteit van de individuele bedrijven en voor zover deze activiteiten geen intensieve loketfunctie hebben en geen autonome activiteiten uitmaken. Ook de oppervlakte van eventuele toonzalen wordt beperkt, met name maximaal 25% van de gelijkvloerse bebouwde oppervlakte ongeacht op welke verdieping de toonzalen worden ingericht. De toonzaaloppervlakte mag maximaal 200 m² bedragen. Kantoren dienen maximaal op de verdieping ingericht te worden.

5.2.2.2 PERCELEN

Duurzaam ruimtegebruik is een belangrijk uitgangspunt bij de beoordeling van een vergunningsaanvraag. De schaalgrootte van percelen binnen deze gewestplanbestemming is kleiner dan in het industriegebied. Dat is nu reeds het geval, maar moet in de toekomst ook zo behouden blijven. Als richtcijfer zou een maximale perceelsoppervlakte van 5000 m² gehanteerd kunnen worden met een gemiddelde van 3000 m². Ook kleinere percelen zijn mogelijk, al dient een klein gebouw nog verantwoord te zijn ten opzichte van de verplichte bouwvrije stroken, die evenwel erg beperkt gehouden worden. Daarnaast dient ook geëvalueerd te worden of dergelijke kleinschalige activiteiten dan wel thuis horen op een bedrijvenzone en niet eerder in een gemengde woonomgeving. Hinderaspecten zijn hiervoor een bepalende factor. Als het gebouw erg klein wordt, kan overwogen worden om zich te vestigen in een KMO-unit, als deel van een groter geheel. Bij de herontwikkeling van de voormalige Dekaply-site zullen KMO-units ontwikkeld worden waardoor bedrijven met een erg beperkte ruimtevrage hier terecht kunnen.

Parkeren dient maximaal gegroepeerd te gebeuren via een vast stramien, achter de voorbouwlijn of waar mogelijk in een parkeergebouw of geïncorporeerd in het bedrijfsgebouw. Verhardingen dienen zo veel mogelijk vermeden te worden en zoveel als mogelijk waterdoorlatend aangelegd te worden.

5.2.2.3 GEBOUWEN

Gebouwen dienen maximaal gegroepeerd te worden waar de bedrijfsactiviteit dit toelaat. Uitbreidingen van bedrijfsgebouwen dienen maximaal aan te sluiten bij de bestaande gebouwen. Ook dient er gebouwd te worden meerdere lagen daar waar de bedrijfsactiviteit dit toelaat. Zoals hierboven aangegeven dienen kantoren en andere niet-productiegebonden activiteiten maximaal op de verdieping ingericht te worden. Waar mogelijk dienen gebouwen gegroepeerd of gekoppeld te worden. Hierbij dient steeds rekening gehouden te worden met de brandveiligheid. Afwijkingen in functie hiervan zijn steeds mogelijk.

De bouwvrije afstanden kunnen tot een minimum beperkt worden in het kader van efficiënt ruimtegebruik. Er geldt een bouwvrije afstand van 4 m tot de rooilijn. In het kader van de beeldkwaliteit geldt deze voorbouwlijn als verplicht en dient de voorgevel van het gebouw minstens over een afstand van 6 m op deze voorbouwlijn gerealiseerd te worden.

Verder wordt er opgelegd om verplicht te bouwen op één perceelsgrens die op voorhand bepaald wordt zodat er een logische structuur kan worden bekomen. Hierdoor wordt een bouwvrije strook aan één zijde uitgespaard. Er wordt niet gekozen om bedrijven tegen elkaar te laten bouwen aangezien dit hogere eisen, en dus hogere kosten, met zich mee brengt op het vlak van brandnormen. De bouwvrije afstand ten opzichte van de zijdelingse perceelsgrens, waar de buur tegen bouwt, bedraagt minimaal 4 m.



Afbeelding 101 Bouwen op één perceelsgrens

Bron: Leiedal (Bedrijventerrein Esserstraat te Zwevegem)

Nog in het kader van het zuinig ruimtegebruik is er de verplichting om minstens 60% van de totale bebouwbare perceelsoppervlakte effectief te gaan gebouwen. Met deze bezettingscoëfficiënt wordt vermeden dat er braakliggende delen zijn of er grootschalige buitenopslag is. Verhardingen, groen en parkeerplaatsen worden niet beschouwd als bebouwde oppervlaktes. Oppervlakte die voorzien wordt voor de opvang van water, in het kader van wat wettelijk wordt opgelegd, of voor het hergebruik van water, dienen niet als bebouwbare oppervlakte te worden beschouwd.

Gebouwen dienen waar mogelijk parallel aan de zijdelingse perceelsgrenzen ingeplant te worden. Bij de inplanting van kantoren en/of toonzalen dient waar mogelijk rekening gehouden te worden met de oriëntatie voor gunstige natuurlijke effecten op de klimatisatie van de gebouwen. Bij de vergunningsaanvraag voor gebouwen geldt uiteraard de EPB-regelgeving (m.b.t. energie-efficiëntie en integratie van hernieuwbare energie) die betrekking heeft op kantoor of delen van het gebouw die als kantoor worden beschouwd. De optie tot het betalen van een decretaal voorgeschreven boete bij het niet respecteren van de normen kan niet worden geaccepteerd.

Ieder bedrijf is verplicht bijzondere aandacht te besteden aan de architecturale kwaliteit van de gebouwen en de integratie ervan in de ruimere omgeving. Het gebruik van groengevels sluit hier perfect bij aan en wordt dan ook gestimuleerd. Er wordt gestreefd naar een harmonie van materiaal- en kleurgebruik tussen de verschillende bedrijven. De technieken en verhoogde dakdelen dienen maximaal aan de noordzijde voorzien te worden zodat de beschikbare ruimte op het dak voor PV-panelen maximaal kan renderen.

De gevel van de bedrijven die paalt aan de Watermolenstraat is sterk beeldbepalend. Om deze reden worden aan deze gevels hogere architecturale eisen gesteld en dienen kantoren of toonzalen maximaal aan deze zijde ingericht te worden, en bij voorkeur op de verdieping. Deze gevels dienen architecturaal als 'voorzijde' opgevat te worden.

Zoals bleek uit de inventarisatienota zijn de gebouwen op het bedrijventerrein relatief laag. Omwille van het zuinig ruimtegebruik en omwille van het multifunctioneel karakter en de doorverkoopbaarheid, wordt een minimale bouwhoogte van 7 m opgelegd. Daar waar de activiteit dit toelaat, dient het bouwen in meerdere lagen of het stapelen in de hoogte te worden nagestreefd.

De dakvorm moet een horizontaal uitzicht hebben, met uitzondering van het gedeelte dat ingericht zal worden als bedrijfswoning. Verder is het van belang dat de daken voldoende draagkrachtig zijn om minstens PV-panelen te installeren. Het plaatsen van een groendak wordt gestimuleerd. Een groendak kan immers zorgen voor koeling en heeft een waterbergend vermogen en versterkt daarenboven het rendement van PV-panelen. De dakbedekking dient uitgevoerd te worden in een lichte kleur zodoende meer reflectie en minder hitte-absorptie te bekomen, met een gunstig effect voor het rendement van PV-panelen.

Volgens de gewestplanbestemming is huisvesting hier mogelijk. Artikel 4.3.6 van de VCRO²⁶ bepaalt hieromtrent enkele voorwaarden. Bijkomend kan voorgeschreven worden dat er per bedrijf is één bedrijfswoning kan toegelaten van maximaal 200 m² vloeroppervlakte, verplicht op de verdieping en geïntegreerd. Op de verdieping kan een dakterras en daktuin voorzien worden. Het gedeelte van het bedrijfsgebouw waar een bedrijfswoning is gelokaliseerd kan een afwijkende dakvorm hebben.



Afbeelding 102 Integratie van een woning in een bedrijfspand

Bron: Brocap (Ateliers Ronse)

Opnieuw in het kader van de beeldkwaliteit wordt er gestreefd naar een harmonie van materiaal- en kleurgebruik, met een sobere esthetiek en eenvoud en een kleurgebruik beperkt tot het palet van lichtgrijs tot zwart, met uitzondering van accenten in hoogwaardige natuurlijke materialen (groengevel, hout, cortenstaal, ...).

In het kader van de klimaatneutraliteit kan er in de voorschriften worden opgenomen dat ieder bedrijf verplicht is om PV-panelen te voorzien die minstens het eigen verbruik dekken, tenzij de dakoppervlakte hiervoor te beperkt is. De investering kan tevens gebeuren via een derde partijfinanciering.

Verder kan worden opgelegd dat het elektriciteitscontract dat de koper met een leverancier zal afsluiten de aankoop van groene stroom moet betreffen.

Tot slot zouden de bedrijven bereid moeten zijn om info met betrekking tot hun energieverbruik ter beschikking te stellen zodat er via een energiestudie kan bekeken worden in welke mate het energieverbruik en de energieproductie kan geoptimaliseerd worden, niet alleen per bedrijf maar ook over het volledige bedrijventerrein. Via energiegemeenschappen zal het binnenkort immers mogelijk worden om overschotten uit te wisselen tussen bedrijven. Met energie wordt niet enkel elektriciteit en gas bedoeld, maar ook moet het mogelijk zijn om info met betrekking tot warmte- of koudevraag, restwarmte en organisch biologisch afval (OBA) uit te wisselen. Op die manier worden bedrijven verplicht om maximaal in te zetten op het duurzaam produceren van de voor hen nodige energie of het afnemen van lokaal op het bedrijventerrein geproduceerde duurzame energie.

²⁶ <https://codex.vlaanderen.be/portals/codex/documenten/1018245.html%23H1046305#H1046305>

5.2.2.4 OMGEVINGSAANLEG

Bij de omgevingsaanleg dient er voornamelijk rekening gehouden te worden met de verkeersveiligheid, de beeldkwaliteit, de biodiversiteit en de doorlaatbaarheid. Dit moet worden aangetoond door een gedetailleerd plan van de omgevingsaanleg toe te voegen aan de aanvraag tot omgevingsvergunning.

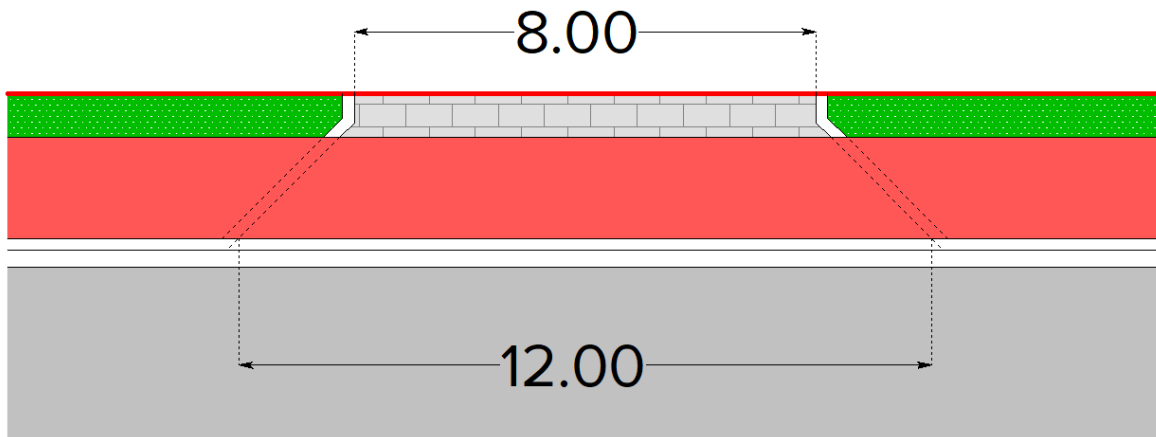
De groenaanleg op het eigen terrein moet gerealiseerd zijn bij het in werking treden van het bedrijf of uiterlijk tijdens het eerstvolgend plantseizoen. Voor de aanleg en het beheer van het groen kan overwogen worden om een groenbeheerplan op te maken voor al het private en eventueel openbare groen en het onderhoud gemeenschappelijk te laten uitvoeren (zie 4.4).

Het beheerplan geeft dan de visie weer hoe het groen op de volledige bedrijventerreinen kan ingericht worden en vervolgens onderhouden. De keuzes die vervolgens gemaakt worden houden best rekening met volgende parameters:

- ▶ beeldkwaliteit;
- ▶ streekeigen soorten met meerwaarde voor biodiversiteit;
- ▶ onderhoudsvriendelijk beheer.

Met het oog op het vergroten van de biodiversiteit kunnen de bedrijven aangemoedigd worden om bijenkasten, insectenhôtels, nestkastjes en dergelijke te voorzien. En in uitbreiding van deze zaken ook het aanleggen van clusters voor groen en water.

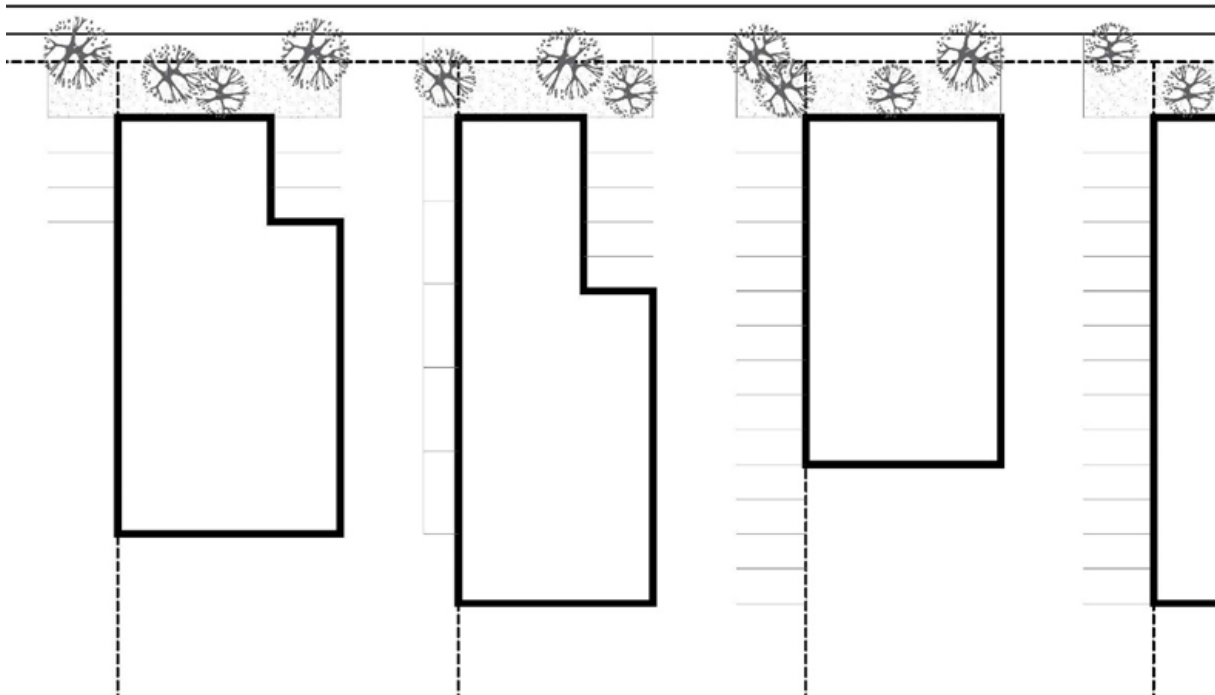
In het kader van de verkeersveiligheid en de beeldkwaliteit kan overwogen worden om het aantal ontsluitingen van de bedrijfsperven voor gemotoriseerd verkeer te gaan beperken tot slechts één toegang per bedrijf. Tevens kan de breedte van een toegang beperkt worden tot 8 m aan de rooilijn en 12 m ter hoogte van de aansluiting op de openbare rijweg. Uitzonderingen zijn mogelijk indien hierdoor de bedrijfsvoering in het gedrang komt.



Afbeelding 103 Typeprofiel aanleg opritten

Ieder bedrijf dient op eigen terrein voldoende stationeerruimte en circulatieruimte aan te leggen, zowel voor personenwagens als voor bestel- en vrachtwagens, en dit maximaal in waterpasserende elementen. Straatparkeren zal niet meer mogelijk zijn binnen de nieuw voorgestelde wegprofielen waardoor alle stationeerruimte op eigen terrein dient voorzien te worden.

De parkeerplaatsen dienen – indien aanwezig – gestructureerd te worden achter de verplichte voorbouwlijn. Een uitzondering hierop vormt het inrichten van een collectieve parking in een parkeergebouw of het incorporeren van parkeerruimte in het bedrijfsgebouw.



Afbeelding 104 Mogelijke indeling parkeerplaatsen

In het kader van de klimaatneutraliteit zijn bedrijven verplicht om minstens één elektrische laadpaal voor voertuigen in de parkeerzone te voorzien. Daarnaast dienen de nodige aansluitingsmogelijkheden (leidingen, wachtbuizen,...) voorzien te worden om 25% van de parkeerplaatsen uit te rusten met een elektrische laadpaal. In het kader van de modal shift zijn bedrijven verplicht op eigen terrein voldoende ruimte te voorzien voor overdekte fietsenstallingen, bij voorkeur binnen het bedrijfsgebouw. Ook laadinfrastructuur dient hier voorzien te worden.

Bij de aanleg van laadkaden moeten deze derwijze aangelegd worden dat de bijhorende vrachtwagencombinatie volledig op eigen terrein kan staan. Het parkeren en het laden en lossen van vrachtwagens mag nooit op het openbaar domein gebeuren.

Om de beeldkwaliteit te bevorderen worden er bij voorkeur geen afsluitingen en poorten geplaatst. Deze zijn enkel toegelaten in de lijn van de voorbouwlijn, zijdelings (maar achter de voorbouwlijn) en achteraan. Verder wordt er bepaald hoe ze er moeten uitzien, zowel qua type, hoogte als kleur.



Afbeelding 105 Inrichting van bedrijfsp perceel volgens voorschriften

Bron: Leiedal (Bedrijventerrein Esserstraat te Zwevegem)

Verhardingen kunnen enkel toegestaan worden indien functioneel voor de bedrijfsvoering of indien dit wordt opgelegd door wetgeving of een advies van de brandweer. De aanleg dient principieel te gebeuren in waterpasserende materialen, tenzij dit naar draagkracht of uit milieuoverwegingen niet mogelijk is.

Nog om de beeldkwaliteit te gaan verbeteren kunnen er voorschriften ingevoerd worden met betrekking tot opslag waarbij dit maximaal binnen de bedrijfsgebouwen zou georganiseerd moeten worden of indien dit onmogelijk zou zijn, in zones die niet van op het openbaar domein zichtbaar zijn en het esthetisch aspect van de omgeving niet kunnen schaden.

Ook voorschriften omtrent publiciteit kunnen bijdragen tot de beeldkwaliteit. Hoofdstuk 8 'reclame-inrichtingen' van de gemeentelijke bouwverordening, goedgekeurd door de gemeenteraad van 6/12/1988²⁷, biedt voldoende garanties om de beeldkwaliteit op het vlak van publiciteit te bewaken, maar verfijning specifiek voor bedrijventerreinen kan toegevoegd worden.

Tot slot kan er verplicht worden om hoogspanningscabines te integreren binnen het gebouw. Afwijkingen omwille van technische of veiligheidsvereisten dienen wel ingebouwd te worden. In dat geval dient de cabine zoveel mogelijk aan het zicht van op de openbare weg onttrokken te worden door een groene inkleding. Dit voorschrift moet de wildgroei van cabines, meestal tegen de rooilijn, tegen gaan en een betere landschappelijke integratie bewerkstelligen.

²⁷ <https://www.aalst.be/infofiche/vergunning-wonen-publiciteit>

5.3 PLANOLOGISCHE EVALUATIE

5.3.1 VERORDENING ALS VOORKEURSINSTRUMENT

Binnen de huidige verkoopvoorwaarden geldt er een visumplicht waarbij de bedrijven de nodige plannen voor goedkeuring dienen voor te leggen aan SOLVA alvorens deze voor vergunning in te dienen. Hierbij gaat SOLVA bekijken of de plannen in overeenstemming zijn met de verkoopvoorwaarden. Deze zijn immers contractueel vastgelegd tussen de koper en SOLVA. Ten opzichte van de vergunningverlenende overheid vormen deze voorwaarden echter geen legaliteitsbelemmering bij de vergunningsprocedure. Enkel de gewestplanbestemming, het RUP Dekaply voor het gedeelte van Zuid II gelegen op grondgebied Denderleeuw, de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening en eventuele verordeningen, vormen de beoordelingsgrond voor de vergunningverlenende overheid. Slechts uitzonderlijk en geval tot geval zouden de stedenbouwkundige voorschriften door de stad als beleidsmatig gewenste ontwikkeling kunnen gehanteerd worden. Dit valt onder de goede ruimtelijke ordening maar blijft niet steeds overeind bij beroepsprocedures.

Zoals eerder aangegeven zijn de stedenbouwkundige voorschriften uit de verkoopvoorwaarden enkel van kracht op Zuid III en niet op Zuid II. Tevens zijn er verschillende versies van toepassing, afhankelijk van de laatste verleden akte. Bij nieuwe inzichten duurt het op die manier vele jaren om ze van toepassing te maken op alle percelen. Dit zou bijkomend de duidelijkheid voor de bedrijven bevorderen.

Uit dit voortraject is gebleken dat er niet direct een noodzaak is om een ruimtelijk uitvoeringsplan voor de bedrijventerreinen Zuid II & III op te stellen. In een dergelijk plan kunnen stedenbouwkundige voorschriften opgenomen worden die wel een legaliteitsbelemmering betekenen. De opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan kent echter een erg omvangrijke procedure en dient in essentie om bestemmingen te wijzigen of meer in detail vast te leggen, iets wat op deze bedrijventerreinen voorlopig niet aan de orde is. Buiten het projectgebied dient wel de nodige aandacht te gaan naar de onbebouwde zone tussen het bedrijventerrein en de aanwezige woningcluster langs de Watermolenstraat enerzijds en de Wildebeek anderzijds (zie Afbeelding 106). Het betreft hier de vallei van de Wildebeek, momenteel hoofdzakelijk opengebied en belangrijk in de huidige waterbeheersing, maar in de toekomst cruciaal als potentiële cluster van water (zie 4.3.5.3). Het gebied bevindt zich deels in de bestemmingszone landschappelijk waardevol agrarisch gebied, deels in de zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's langsheen de Watermolenstraat, en tot slot deels in woongebied met landelijk karakter aan de grens met de Ninovesteenweg. Er dient over gewaakt te worden dat deze zone gevrijwaard kan worden met behoud van de bestaande vista van op de Ninovesteenweg. Het gebied heeft immers potentie om de groenblauwe structuur (natuur en water) te versterken. Ook de zuidelijke valleiwand kan hierin opgenomen worden. Deze zone is echter gelegen op het grondgebied van Denderleeuw. Afstemming tussen beide gemeenten dus is cruciaal. Door de huidige gewestplanbestemming kan de aanwezige wooncluster aan het einde van de Watermolenstraat uitdoven.

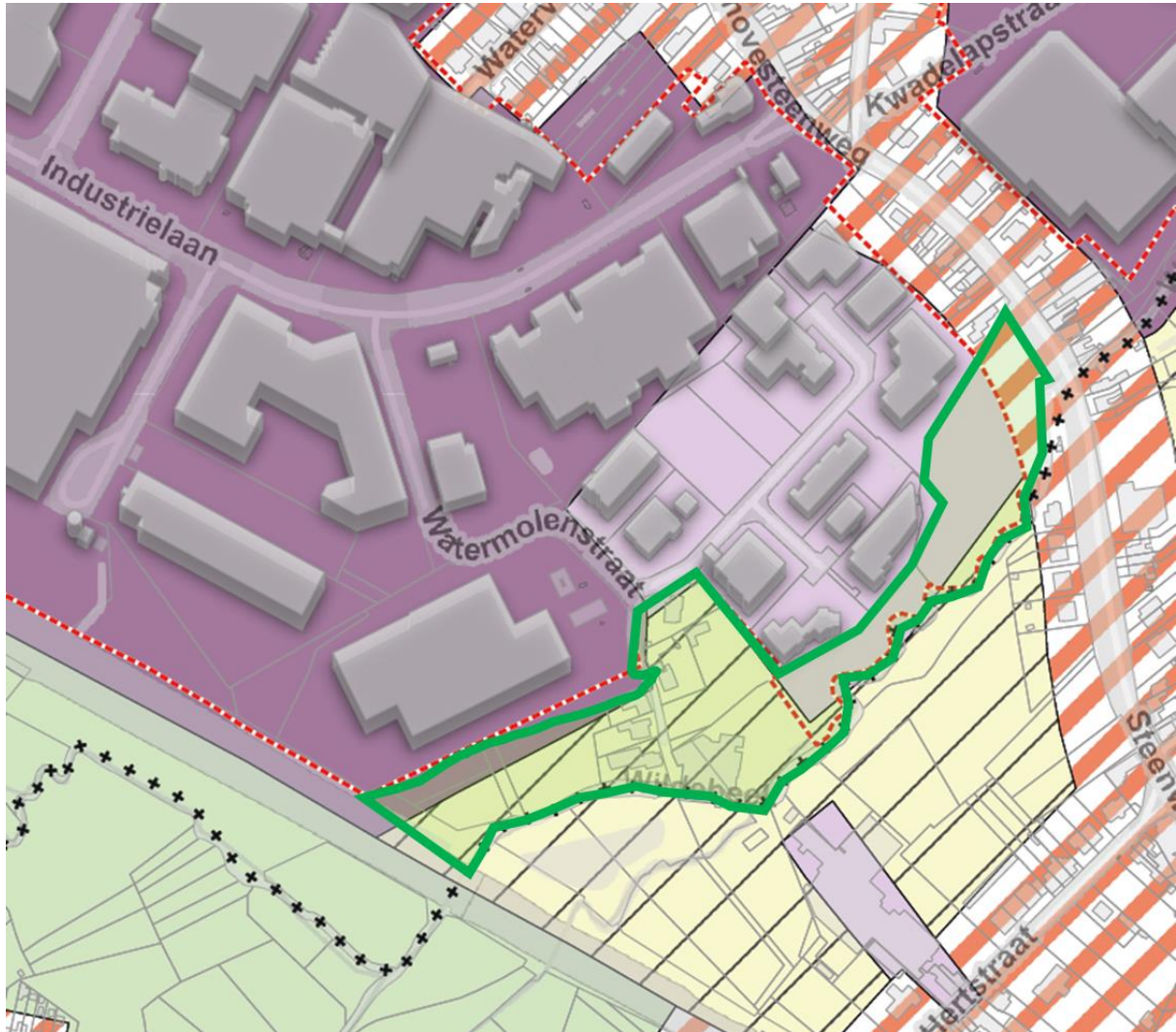
Gezien bovenstaande overwegingen wordt in dit voortraject de stedenbouwkundige verordening naar voor geschoven als voorkeursinstrument om de stedenbouwkundige aspecten verordenend vast te leggen. Deze bieden volgende voordelen ten opzichte van de huidige situatie:

- ▼ Vormen een legaliteitsbelemmering bij de vergunningsprocedure;
- ▼ Kunnen éézijdig en terzelfdertijd worden opgelegd aan alle bedrijven binnen een bepaalde zone;
- ▼ Kunnen éézijdig en terzelfdertijd gewijzigd worden bij nieuwe inzichten.

De doorgevoerde aanpassingen in een verordening worden pas van toepassing bij een vergunningsaanvraag. De aanpassingen zijn stimulerend opgevat en geven bedrijven doorgaans meer bebouwingsmogelijkheden, maar vragen anderzijds ook aandacht voor de beeldkwaliteit, de biodiversiteit en de verduurzaming van de mobiliteit en energieverbruik. Van belang binnen een verordening is het inbouwen van afwijkingsgronden. Het is nagenoeg onmogelijk om voorschriften te bepalen die ervoor zorgen dat de gewenste ruimtelijke kwaliteit gerealiseerd wordt, maar terzelfdertijd

ook volledig werkbaar zijn voor alle bedrijven. De wijze van bedrijfsvoering en sectorale wetgeving kan immers bijzonder divers zijn. Nog belangrijk is dat een verordening de bestemming niet kan wijzigen en het bijgevolg duidelijk moet zijn over welke reeds planologisch afgebakende zone deze zal gelden.

Bij de invoering van een verordening zullen de algemene verkoopvoorwaarden, indien van toepassing, die onder meer het vervreemdingsverbod en bijhorende instrumenten zoals het voorkeurecht terugkooprecht regelen, behouden blijven binnen de akte, contractueel vastgelegd tussen het bedrijf en SOLVA.



Afbeelding 106 Gewestplan met aanduiding beekvallei Wildebeek op grondgebied Aalst

6

HERINRICHTINGSTRAJECT

6.1 PLANNINGSHORIZONT

Onderstaande tabel bevat een overzicht van de maatregelen om het herinrichtingstraject concreet vorm te geven. Voor elk van de maatregelen is beschreven wie de betrokken actoren zijn bij het uitrollen van deze maatregel en wanneer deze maatregel in het herinrichtingstraject voorzien wordt (korte, middellange en lange termijn).

MAATREGEL	ACTOREN	PLANNING
DUBBELE AS		
Heraanleg openbaar domein	Stad Aalst	KT
Aanleg noordelijke as langsheen E40	Stad Aalst AWV	MT tot LT
Vaststellen stedenbouwkundige principes	Stad Aalst SOLVA	KT
POORTEN		
Doorsteek Vennestraat - Industrielaan	Stad Aalst	KT
Doorsteek Watermolenstraat - Welle	Stad Aalst gemeente Denderleeuw	MT
Doorsteek Watermolenstraat- N405	Stad Aalst bedrijven	KT
Herziening buurt- en voetwegen	Stad Aalst	KT
Opwaarderen bushaltes N405 en Churchillswg	Stad Aalst AWV De Lijn	KT
Omvormen stations Haaltert, Welle en Erembodegem tot mobipunten	Stad Aalst gemeente Denderleeuw gemeente Haaltert NMBS vervoerregio Aalst	MT
Studie kruispunt Churchillswg – Industrielaan	AWV Stad Aalst	MT
Studie kruispunt N405 – Industrielaan – Nachtegaalstraat	AWV Stad Aalst	KT
Omvormen bushaltes tot mobipunten	Stad Aalst	MT
Realisatie poortgebouw	Bedrijven bedrijvent centrum	LT
CLUSTERS		
Gestructureerde parkeerstrips	Bedrijven	MT tot LT
Parkeergebouwen	Stad Aalst bedrijven	LT
Gedecentraliseerde clusters met deelvoertuigen	Bedrijven bedrijvenvereniging	KT
Recreatieve groenclusters	Bedrijven bedrijvenvereniging	KT tot MT
Groenbuffers	Bedrijven	MT tot LT
Clusters van water	Stad Aalst bedrijven	KT
METABOLISCH BEDRIJVENTERREIN		
Delen van diensten	Bedrijven bedrijvenvereniging	KT
Delen van mobiliteit en logistiek	Bedrijven bedrijvenvereniging	KT tot MT
Delen van ruimte	Bedrijven bedrijvenvereniging	MT tot LT
Delen van mensen	Bedrijven	KT tot MT
Energie-efficiëntie	Bedrijven ESCO	KT tot MT
Energieopwekking	Bedrijven ESCO	KT tot MT
Energie-uitwisseling	Bedrijven bedrijvenvereniging	MT tot LT
Energiemakelaar	POM Oost-Vlaanderen	KT tot MT

7

BIJLAGEN

7.1 BIJLAGE 1 - BEDRIJVENTERREINPASPOORT

Het bedrijventerreinpaspoort bundelt alle mogelijke verkoopgegevens die relevant zijn voor de (her)inrichting, de uitgifte, het beheer en de klimaatneutraliteit op de bedrijventerreinen Zuid II & III en drukt hun identiteit uit. Dit document vormt dé handleiding voor potentiële kopers. Het paspoort is opgebouwd uit een informatief gedeelte, het uitgiftebeleid, de algemene verkoopvoorwaarden en het beheer via het parkmanagement, de bedrijventerreinspecifieke voorwaarden met de voorschriften omtrent klimaatneutraliteit en de inrichtingsprincipes waardoor de concepten van de herinrichtingsnota op het terrein vertaald kunnen worden. Het bedrijventerreinpaspoort zal aangehecht worden aan elke verkoopakte bij de uitgifte van nieuwe kavels of bij de doorverkoop van bestaande kavels en wordt als bijlage 1 bij deze herinrichtingsnota gevoegd.

7.2 BIJLAGE 2 - TABEL MAATREGELEN METABOLISCH BEDRIJVENTERREIN

In deze tabel wordt per maatregel in het kader van het metabolisch bedrijventerrein een overzicht (niet-limitatief) gegeven van welke experts kunnen geraadpleegd worden, welke subsidiemogelijkheden er bestaan, een overzicht van de best practices en nuttige links. De tabel kan door de bedrijven en de bedrijvenvereniging gehanteerd worden om collectief aan de slag te gaan op het vlak van 'Slim delen & samenwerken' en rond energie. De tabel wordt als bijlage 2 bij deze herinrichtingsnota gevoegd.

7.3 BIJLAGE 3 - RENDER HERINRICHTING

Alle ruimtelijke concepten die in deze nota zijn uitgewerkt zijn finaal gebundeld in een herinrichtingsplan, zoals afgebeeld hieronder. Om hierbij een beeld te kunnen vormen zijn een reeks van renders gemaakt die de verschillende concepten op het terrein uitbeelden. Bepaalde concepten hangen hierbij vast aan de locatie waar ze zijn ingeplant, anderen zijn zuiver ter illustratie ingetekend, weliswaar steeds op een logische en haalbare locatie. De renders van de herinrichting worden als bijlage 3 bij deze herinrichtingsnota gevoegd. Per render wordt beschreven welke concepten worden uitgebeeld en waar het zicht zich situeert. Verder staat de kijkhoek ook aangegeven op het herinrichtingsplan.



Afbeelding 107 Herinrichtingsplan Zuid II & III