



STAD OUDENAARDE

NOVEMBER 2019

**VERHOGEN RUIMTELIJK
RENDEMENT OP BESTAANDE
REGIONALE
BEDRIJVENTERREINEN**



DOSSIERSAMENSTELLING

Verhogen ruimtelijk rendement op bestaande regionale bedrijventerreinen

VERSIE

27/11/2019

OPDRACHTGEVER

Stad Oudenaarde
Contactpersoon: Maaïke Bockstal
Tussenmuren 17
9700 OUDENAARDE
Tel: 055/33 51 49
maaïke.bockstal@oudenaarde.be

OPDRACHTHOUDER

SOLVA
Projectteam: Ewout Depauw, Alexander De Wit,
Daan Tuypens, Yiqiao Wang
Gentsesteenweg 1B
9520 SINT-LIEVENS-HOUTEM
Tel: 053/73 74 23
yiqiao.wang@so-lva.be

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	1
1.1	ALGEMEEN	1
1.2	OPBOUW	2
2	ALGEMEEN.....	3
2.1	BEDRIJVENTERREINEN	3
2.2	SITUERING.....	3
2.3	AFBAKENING.....	4
2.4	VERKOOPSVORWAARDEN.....	7
2.5	TEWERKSTELLING	7
2.6	TYPES BEDRIJVIGHEID	7
3	KWANTITATIEVE EN KWALITATIEVE ANALYSE VAN HET RUIMTEGEBRUIK	10
3.1	INLEIDING	10
3.2	RUIMTELIJKE ANALYSE – KAARTENBUNDEL.....	10
3.3	TERREINBEZOEK – FOTOREPORTAGE.....	14
3.4	INFOGRAPHIC.....	32
3.5	SWOT-ANALYSE.....	38
4	MAATREGELLEN EN INSTRUMENTEN.....	49
4.1	MAATREGELLEN.....	49
4.2	INSTRUMENTEN	56
4.3	MAATREGELLENMATRIX	67
5	HAALBAARHEIDSSTUDIES.....	72
5.1	INLEIDING	72
5.2	CASE 1: PARKEREN BUNDELEN – BRUWAAN-RING II.....	72
5.3	CASE 2: RESTPERCELEN ACTIVEREN – BRUWAAN-RING II... 90	
5.4	CASE 3: DAKOPPERVLAKTES BENUTTEN	94
5.5	CASE 4: HOGER BOUWEN EN FUNCTIES STAPELEN	100

5.6	DOORVERTALING NAAR STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN.....	105
5.7	CONCLUSIE HAALBAARHEIDSSTUDIES.....	106
6	CONCLUSIE STUDIE.....	107
BIJLAGEN		111

LIJST VAN FIGUREN

Figuur 1	Situering te onderzoeken bedrijventerreinen binnen het kleinstedelijk gebied (rode stippelijn).....	4
Figuur 2	Afbakening en planologisch kader Bruwaan-Ring II en Lindestraat.....	5
Figuur 3	Afbakening en planologisch kader Hoge Bunders.....	6
Figuur 4	Afbakening en planologisch kader Coupure en Meersbloem.....	6
Figuur 5	Opnamepunten foto's Bruwaan-Ring II.....	14
Figuur 6	Opnamepunten foto's Lindestraat.....	19
Figuur 7	Opnamepunten foto's Hoge Bunders.....	22
Figuur 8	Opnamepunten foto's Coupure.....	25
Figuur 9	Opnamepunten foto's Meersbloem.....	28
Figuur 10	Infographic Bruwaan-Ring II.....	33
Figuur 11	Infographic Lindestraat.....	34
Figuur 12	Infographic Hoge Bunders.....	35
Figuur 13	Infographic Coupure.....	36
Figuur 14	Infographic Meersbloem.....	37
Figuur 15	Sterktes en kansen Bruwaan-Ring II.....	39
Figuur 16	Zwaktes en bedreidingen Bruwaan-Ring II.....	40
Figuur 17	Sterktes en kansen Lindestraat.....	41
Figuur 18	Zwaktes en bedreidingen Lindestraat.....	42
Figuur 19	Sterktes en kansen Hoge Bunders.....	43
Figuur 20	Zwaktes en bedreidingen Hoge Bunders.....	44
Figuur 21	Sterktes en kansen Coupure.....	45
Figuur 22	Zwaktes en bedreidingen Coupure.....	46
Figuur 23	Sterktes en kansen Meersbloem.....	47
Figuur 24	Zwaktes en bedreidingen Meersbloem.....	48
Figuur 25	Parkeren bundelen.....	49
Figuur 26	Collectief gebruik van andere bedrijfsfuncties.....	50
Figuur 27	Stapelen van functies.....	50
Figuur 28	Concentratie van verkeersgenererende activiteiten.....	51
Figuur 29	Stimuleren van multimodaal transport.....	51
Figuur 30	Oprichten mobipunt.....	52
Figuur 31	Efficiënt transportgebruik.....	52
Figuur 32	Intensief ruimtegebruik (incl. daken).....	53
Figuur 33	Aanvullend ruimtegebruik in tijd.....	53
Figuur 34	Activeren restpercelen.....	54
Figuur 35	Leegstand en zonevreemdheid aanpakken.....	54
Figuur 36	Aandacht voor beeldkwaliteit.....	55
Figuur 37	Aandacht voor klimaat.....	55
Figuur 38	Ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP).....	56
Figuur 39	Planologische ruil.....	56
Figuur 40	Herverkaveling uit kracht van wet met planologische ruil.....	57
Figuur 41	Herverkaveling.....	57
Figuur 42	Herzien of opheffen stedenbouwkundige voorschriften BPA's en RUP's.....	57
Figuur 43	Stedenbouwkundige verordeningen.....	58
Figuur 44	Aanpakken van de verkoopvoorwaarden.....	59
Figuur 45	Beeldkwaliteitsplan.....	60
Figuur 46	Uitgifteplan.....	60
Figuur 47	Bedrijfsvervoerplannen.....	61
Figuur 48	Vergunningen (visie/plan).....	61
Figuur 49	Handhaving.....	62
Figuur 50	Bedrijventerreinvereniging.....	62
Figuur 51	Parkmanagement.....	63
Figuur 52	Aanspreekpunt.....	63
Figuur 53	Subsidies.....	64

Figuur 54	Tijdelijke functies op restpercelen en reservegronden.....	64
Figuur 55	Voorkooprecht.....	65
Figuur 56	Terugkooprecht.....	66
Figuur 57	Onteigening.....	67
Figuur 58	Parkeren bundelen – Bruwaan-Ring II.....	72
Figuur 59	Restpercelen activeren – Bruwaan-Ring II	72
Figuur 60	Dakoppervlaktes benutten - Lindestraat.....	72
Figuur 61	Hoger bouwen en functies stapelen - Meersbloem	72
Figuur 62	Parkeerplaatsen Bruwaan-Ring II met aanduiding twee grootste concentraties parkeerplaatsen Samsonite en ON Semiconductor.....	73
Figuur 63	Orthofoto sites Samsonite en ON Semiconductor.....	73
Figuur 64	Hoofdparking Samsonite.....	74
Figuur 65	Hoofdparking ON Semiconductor.....	74
Figuur 66	Potentiële, bebouwbare zone volgens de ruimtelijke voorwaarden (verkoopsvoorwaarden) Samsonite.....	74
Figuur 67	Potentiële, bebouwbare zone volgens de ruimtelijke voorwaarden (verkoopsvoorwaarden) ON Semiconductor.....	75
Figuur 68	Scenario 1.A parkeergebouw voor personenwagens.....	76
Figuur 69	Scenario 1.B parkeergebouw voor personen- en vrachtwagens..	78
Figuur 70	Scenario 1.C metalen parkeerconstructie voor personenwagens	80
Figuur 71	Scenario 2.A parkeergebouw voor personenwagens.....	82
Figuur 72	Parkeergebouw voor personen- en vrachtwagens (variant 1).....	84
Figuur 73	Parkeergebouw voor personen- en vrachtwagens (variant 2)	86
Figuur 74	Parkeerplaatsen Samsonite, On Semiconductor en naastliggende bedrijven	88
Figuur 75	Orthofoto sites Pedeo en Delft Instruments (Belgium onroerend goed en Physical Medicine) en Optronic Instruments & Products	90

Figuur 76	Restpercelen Bruwaan-Ring II met aanduiding case percelen achter Pedeo en Delft Instruments (Belgium onroerend goed en Physical Medicine) en Optronic Instruments & Products	90
Figuur 77	Perceel achter Pedeo.....	91
Figuur 78	Perceel achter Delft Instruments (Belgium onroerend goed en Physical Medicine) en Optronic Instruments & Products	91
Figuur 79	Afbakening potentiële bebouwbare zone volgens ruimtelijke voorwaarden	91
Figuur 80	Eigendomsstructuur percelen.....	93
Figuur 81	Orthofoto bedrijventerrein Lindestraat.....	94
Figuur 82	Aantal parkeerplaatsen op het bedrijventerrein Lindestraat.....	95
Figuur 83	Benutte (groen) en niet-benutte (rood) dakoppervlaktes voor zonnepanelen op het bedrijventerrein Lindestraat	96
Figuur 84	Orthofoto bedrijventerrein Meersbloem.....	100
Figuur 85	Bouwhoogtes bedrijventerrein Meersbloem.....	100
Figuur 86	Accountancy Bekaert & Partners	101
Figuur 87	Multifunctionele bedrijfstoren	102
Figuur 88	Cortina.....	102
Figuur 89	Vergokan.....	102
Figuur 90	Vergalle NV	103
Figuur 91	Airkan	103
Figuur 92	Cortina met extra bouwlaag.....	103
Figuur 93	Vergokan met extra bouwlaag	104
Figuur 94	Vergalle NV met extra bouwlaag.....	104
Figuur 95	Airkan met extra bouwlaag.....	104

LIJST VAN TABELLEN

Tabel 1	Overzichtstabel te onderzoeken bedrijventerreinen.....	3
Tabel 2	Aantal tewerkstellingsplaatsen in 2013 (data: WES).....	7

Tabel 3	Types activiteiten (NACE-code) per bedrijventerrein.....	9	Tabel 23	Minimumoppervlaktes serre teelt volgens studie IOK – departement Omgeving.....	98
Tabel 4	Terreininventarisatie leegstand, zonevreemde functies en restpercelen en respectievelijke percentages ten opzichte van de oppervlakte van het bedrijventerrein (%; alle oppervlaktes in are).....	13	Tabel 24	Meerkosten serre op dak bedrijf (studie IOK i.o. departement Omgeving).....	99
Tabel 5	Fotoreportage Bruwaan-Ring II.....	14	Tabel 25	Marktconforme prijs landbouwgrond volgens de case Meer in Hoogstraten (studie IOK i.o. departement Omgeving).....	99
Tabel 6	Fotoreportage Lindestraat	19	Tabel 26	Raming multifunctionele toren.....	101
Tabel 7	Fotoreportage Hoge Bunders.....	22	Tabel 27	Raming kost extra bouwlagen Cortina, Vergokan, Vergalle NV en Airkan	103
Tabel 8	Fotoreportage Coupure.....	25	Tabel 28	Overzicht ruimtelijke voorwaarden en concept stedenbouwkundige voorschriften.....	105
Tabel 9	Fotoreportage Meersbloem.....	28			
Tabel 10	Maatregelmatrix A - ruimtelijke winst, kostprijs en haalbaarheid per maatregel en inschatting van de relevantie voor de bedrijventerreinen	70			
Tabel 11	Maatregelmatrix B – instrumenten per maatregel	70			
Tabel 12	Scenario 1.A overzicht.....	77			
Tabel 13	Scenario 1.B overzicht.....	79			
Tabel 14	Scenario 1.C overzicht.....	81			
Tabel 15	Scenario 2.A overzicht.....	83			
Tabel 16	Scenario 2.B overzicht.....	85			
Tabel 17	Scenario 2.C overzicht.....	87			
Tabel 18	Scenario 3 overzicht.....	88			
Tabel 19	Raming kostprijs activeren restpercelen langs de niet-uitgeruste weg.....	92			
Tabel 20	Raming kostprijs activeren restpercelen langs de uitgeruste weg.....	93			
Tabel 21	Theoretische berekening jaarlijkse opbrengst zonnepanelen voor 49 999 m ² (dakoppervlaktes hoofdgebouwen waar nog geen zonnepanelen voor zijn op bedrijventerrein Lindestraat)....	96			
Tabel 22	Vierkantemeterprijs per type groendak voor de onbenutte dakoppervlaktes (hoofdgebouwen) bedrijventerrein Lindestraat	97			

1 INLEIDING

1.1 ALGEMEEN

De studie ‘Verhogen ruimtelijk rendement op bestaande regionale bedrijventerreinen’ onderzoekt de mogelijkheden om extra ruimte te creëren voor bedrijvigheid binnen de contouren van de bestaande bedrijventerreinen. Het is een vervolgtraject op de ruimtelijk-economische studie die in 2018 gevoerd werd. Deze ruimtelijk-economische studie onderzocht de toekomstige vraag naar bijkomende ruimte voor bedrijvigheid en het beschikbare aanbod en dit voor de tijdshorizonten 2025 en 2030. Op basis van demografische en economische projecties heeft de stad Oudenaarde een ruimtebehoefte voor bedrijvigheid van 15 ha respectievelijk 19 ha netto-oppervlakte. Omgerekend betekent dit een bruto-oppervlakte van $\pm 19,5$ ha in 2025 en nog een bijkomende vraag van $\pm 5,2$ ha in 2030. Het beschikbare aanbod van 26,8 ha kan in theorie deze vraag opvangen, al dient daarvoor nagenoeg de volledige 20,3 ha van het bedrijventerrein Galgestraat (de voormalige site van Santens) integraal terug te worden ingezet voor bedrijvigheid.¹

De provincie Oost-Vlaanderen en de stad Oudenaarde doorlopen een traject ter voorbereiding van het geïntegreerd planningsproces voor de opmaak van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) ‘Bedrijvigheid Oudenaarde’. Het traject wil in de eerste plaats nagaan hoe op de bestaande (regionale) bedrijventerreinen binnen het kleinstedelijk gebied Oudenaarde meer kan gedaan worden op dezelfde ruimte. Het gaat hierbij om het terug op de markt brengen van niet-gebruikte gronden, het vermijden van zonevreemde handelsactiviteiten, het toestaan van hogere bebouwing, het toestaan van

¹ De stad Oudenaarde en de provincie Oost-Vlaanderen werken momenteel aan een Masterplan Oudenaarde Linkeroever waarin dit bedrijventerrein is opgenomen. Er wordt binnen het masterplan gezocht naar een duurzame

ontwikkeling van wonen, werken, groen... waardoor het aannemelijk is dat de ruimte voor bedrijvigheid zal afnemen.

kleinere eenheden, een multifunctionelere invulling... Het project wil ook kansen om bestaande (regionale) bedrijventerreinen klimaatgezonder te maken aangrijpen. Verder zijn er regionale bedrijfsactiviteiten die op vandaag niet de juiste bestemming hebben en dus zonevreemd zijn. Het project wil ook een oplossing bieden voor die zonevreemde regionale bedrijfsactiviteiten.

Deze studie focust zich op de eerste vraag uit het planproces en analyseert het huidige ruimtegebruik op de bedrijventerreinen Bruwaan-Ring II, Lindestraat, Hoge Bunders, Coupure en Meersbloem en de kansen om het ruimtelijk rendement op deze bedrijventerreinen te verhogen.

1.2 OPBOUW

De studie start met hoofdstuk 2 van deze nota dat een algemeen overzicht van de bedrijventerreinen binnen het onderzoeksgebied biedt met nadruk op het planologisch kader en de meest voorkomende bedrijfsactiviteiten.

In hoofdstuk 3 wordt een kwantitatieve en kwalitatieve analyse van het huidige ruimtegebruik op elk bedrijventerrein gemaakt. Een grafische vertaling kan teruggevonden worden in de kaartenbundel, de infographics, de SWOT-analyses en de fotoreportage.

In hoofdstuk 4 volgt een overzicht van mogelijke maatregelen en instrumenten die gebruikt kunnen worden om de ruimte-efficiëntie te verhogen. De maatregelen worden afgewogen binnen een matrix op vlak van haalbaarheid, financiële last en de potentiële ruimtelijke rendementsverhoging.

Het laatste hoofdstuk van de studie omvat een dieper onderzoek van vier potentiële maatregelen die gekozen zijn op basis van de resultaten uit de voorgaande hoofdstukken. Het gaat om volgende casestudies:

- ▀ parkeren bundelen;
- ▀ restpercelen activeren;
- ▀ dakoppervlaktes benutten;

- ▀ hoger bouwen en functies stapelen.

In de casestudies worden concrete berekeningen gemaakt die meer inzichten bieden in de kosten-baten inzake ruimte-opbrengst en efficiëntieverhoging en de haalbaarheid van deze maatregelen op specifieke locaties in Oudenaarde.

2 ALGEMEEN

2.1 BEDRIJVENTERREINEN

Voor dit onderzoek werden vijf bedrijventerreinen in Oudenaarde geselecteerd. Samen huisvesten zij het leeuwendeel van de (industriële) activiteiten:

- Bruwaan-Ring II;
- Lindestraat;
- Hoge Bunders;
- Coupure;
- Meersbloem.

Tabel 1 Overzichtstabel te onderzoeken bedrijventerreinen

NAAM	BEDRIJVEN-TERREIN	OPP.	AANTAL VESTIGINGS-EENHEDEN	LIGGING
Bruwaan-Ring II	Regionaal	148,74 ha	216	N60
Lindestraat	Regionaal	27,64 ha	41	Gentstraat-Lindestraat (station Oudenaarde)
Hoge Bunders	Lokaal	6,36 ha	25	N60
Coupure	Regionaal	40,96 ha	23	N453-N60-Schelde
Meersbloem	Lokaal	64,29 ha	163	Schelde-N60-N8

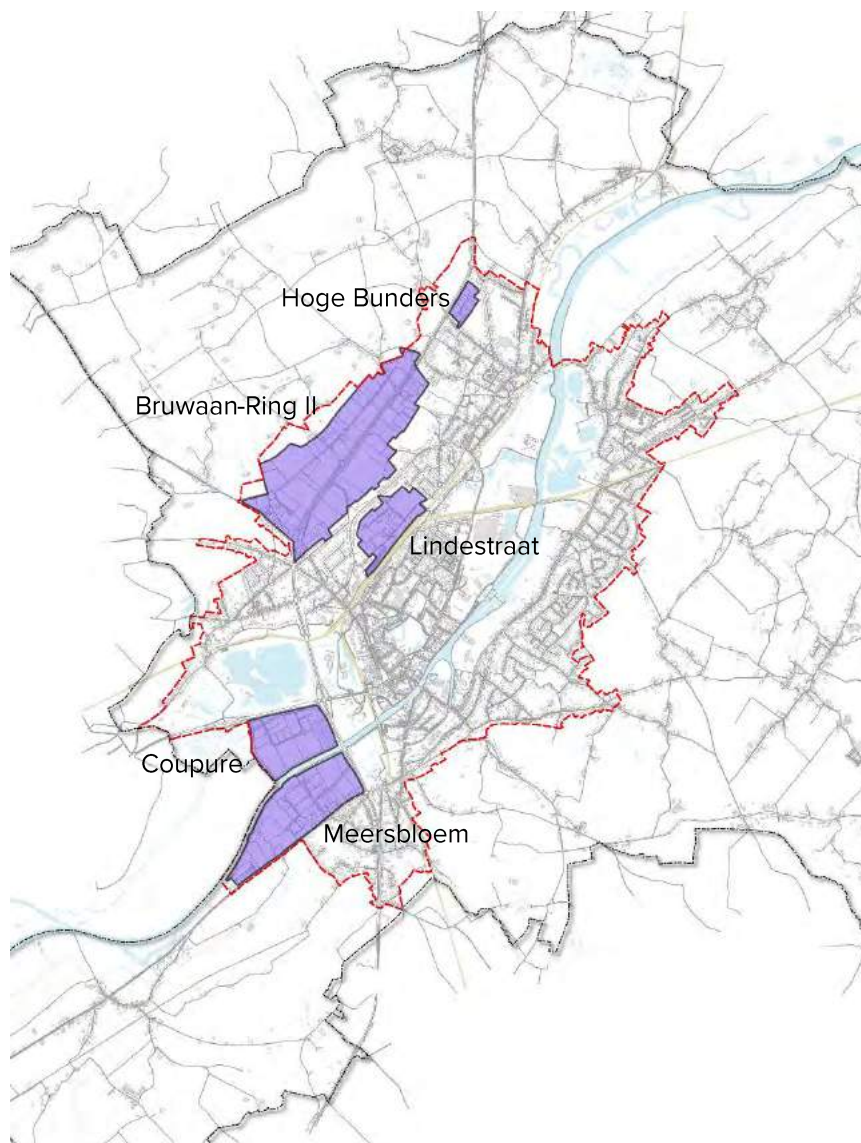
² In het mobiliteitsplan van Oudenaarde zijn 6 knooppunten of schakelpunten op de N60 aangeduid, zie p. 16.

2.2 SITUERING

Alle bedrijventerreinen, op de Lindestraat na, zijn gesitueerd langsheen de N60, maar takken niet rechtstreeks aan op deze gewestweg. De ontsluiting gebeurt veelal via knooppunten² of via secundaire en lokale wegen:

- het bedrijventerrein Hoge Bunders wordt ontsloten via de woonstraat Molenstraat en de ventweg parallel aan de N60;
- om de bedrijven op Bruwaan-Ring II te bereiken, kunnen verschillende wegen worden gebruikt: Doorn, Pater Ruffelaertstraat, Doornikse Heerweg en de knooppunten Pruimelstraat (rotonde Samsonite) en bijhorende ventwegen en Deinzestraat N 459;
- het bedrijventerrein Coupure ontsluit zich via het knooppunt Minderbroedersstraat N 453;
- het bedrijventerrein Meersbloem kan via de gelijknamige straat worden bereikt in het noorden, in het zuiden gebeurt dit via het knooppunt Berchemweg N8.

Het bedrijventerrein Lindestraat is gelegen tussen de Gentststraat en Lindestraat en de achterkant van het station van Oudenaarde. Dit bedrijventerrein is van op de N60 te bereiken via de Serpentstraat-Fietelstraat-Pontstraat, via het knooppunt Pruimelstraat-ventweg Westerring-Doornikse Heerweg of via het knooppunt Deinzestraat-Doornikse Heerweg.



Figuur 1 Situering te onderzoeken bedrijventerreinen binnen het kleinstedelijk gebied (rode stippelij)

2.3 AFBAKENING

De afbakening van de verschillende bedrijventerreinen is gebaseerd op de planologische bestemmingen van het gewestplan, de geldende bijzondere plannen van aanleg (BPA's) en ruimtelijk uitvoeringsplannen (RUP's), meer specifiek de bestemmingszones die met bedrijvigheid te maken hebben. Het gaat om de zogenaamde 'paarse' bestemmingen 'gebied voor milieubelastende industrieën', 'regionaal bedrijventerreinen met openbaar karakter' en 'gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO's' en de bestemmingszones inherent aan deze paarse bestemmingen, namelijk de 'bufferzones' en 'wegenis'. Op de bedrijventerreinen Lindestraat en Meersbloem gelden voor enkele percelen nog de bestemmingen van de BPA's Lindestraat en Bevere-centrum, en BPA's 7/1 Leupegem-centrum en de herziening ervan. Voor het bedrijventerrein Hoge Bunders geldt het RUP Hoge Bunders. Alle delen binnen de onderzoekscontour zijn in functie van bedrijvigheid ingekleurd.

De afbakeninglijn van de bedrijventerreinen volgt de kadastrale perceelsgrenzen, waardoor sommige aanpalende bestemmingszones zoals woongebied en agrarisch gebied voor een beperkt deel gelegen zijn binnen het onderzoeksgebied.

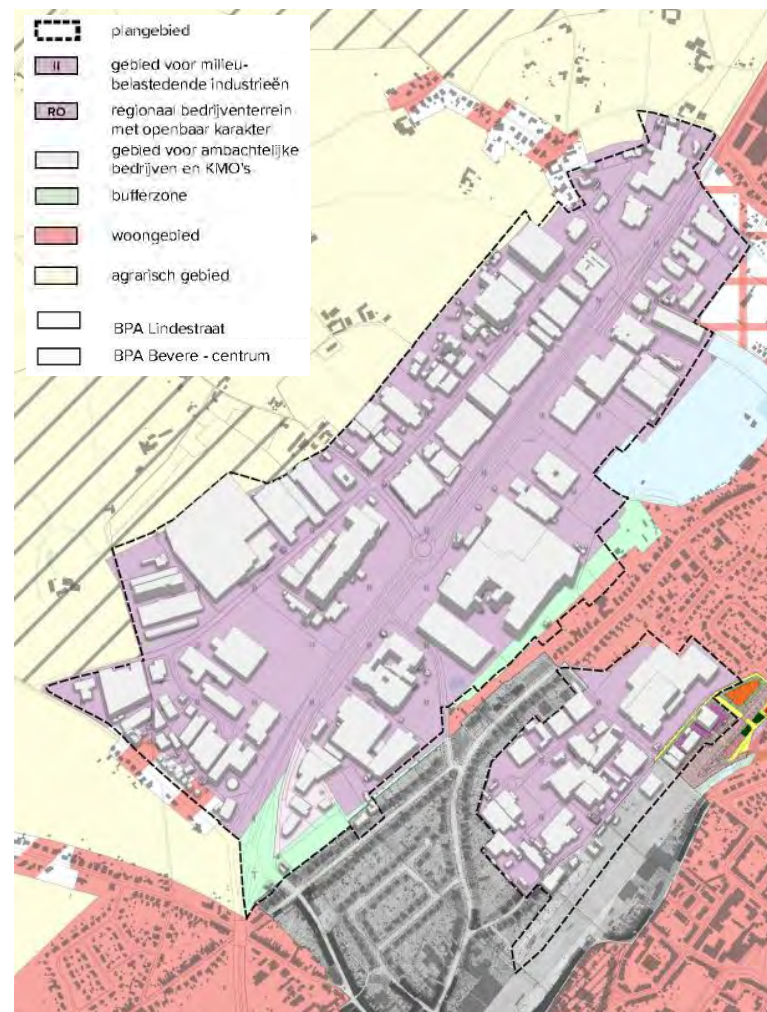
2.3.1 PLANOLOGISCH KADER

De bedrijventerreinen Bruwaan-Ring II en Lindestraat zijn beide aangeduid als gebieden voor milieubelastende industrieën. In het zuidoosten, aangrenzend aan het station van Oudenaarde, gelden nog de BPA's Lindestraat en Bevere-centrum. Het gaat om een zone voor diensten waar als hoofdbestemming (detail-)handel, tertiaire diensten en horeca... geldt, respectievelijk het domein van de NMBS op staat aangeduid.

Het bedrijventerrein Hoge Bunders was op het gewestplan als gebied voor ambachtelijke bedrijven en de gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen (KMO's) aangeduid. In het RUP Hoge Bunders werd deze zone herbevestigd als lokaal bedrijventerrein.

Het bedrijventerrein Coupure is binnen het oorspronkelijke gewestplan van Oudenaarde (K.B. 24/02/1977) gelegen in een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen en recreatiegebied. Via een gewestplanwijziging (M.B. 29/10/1999- B.S. 29/02/2000) werden deze bestemmingen omgezet naar regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter. Ingevolge het Besluit is een BPA Coupure (M.B. 02/12/2003) opgemaakt. De geldigheid van het BPA werd betwist op basis van procedurefouten bij de gewestplanwijziging. Het BPA werd vernietigd (Raad van State 21/10/2008). Via het deelRUP Coupure van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'afbakening kleinstedelijk gebied Oudenaarde' (M.B. 20/03/2009) werd beoogd de juridisch-planologische toestand opnieuw te bevestigen. Dit plan werd vernietigd op basis van een niet afdoende invulling van de plan-MER-plicht (Raad van State 14/03/2012). In juli 2012 besliste de deputatie om het PRUP 'Coupure' te hernemen waarna dit plan op 12/01/2015 door de minister werd goedgekeurd. Echter werd ook dit PRUP vernietigd door de Raad van State op 26/06/2017. Het bedrijventerrein Coupure valt daardoor terug op de gewestplanwijziging van 1999 waarbij de juridisch-planologische bestemming van het bedrijventerrein onzeker blijft.³

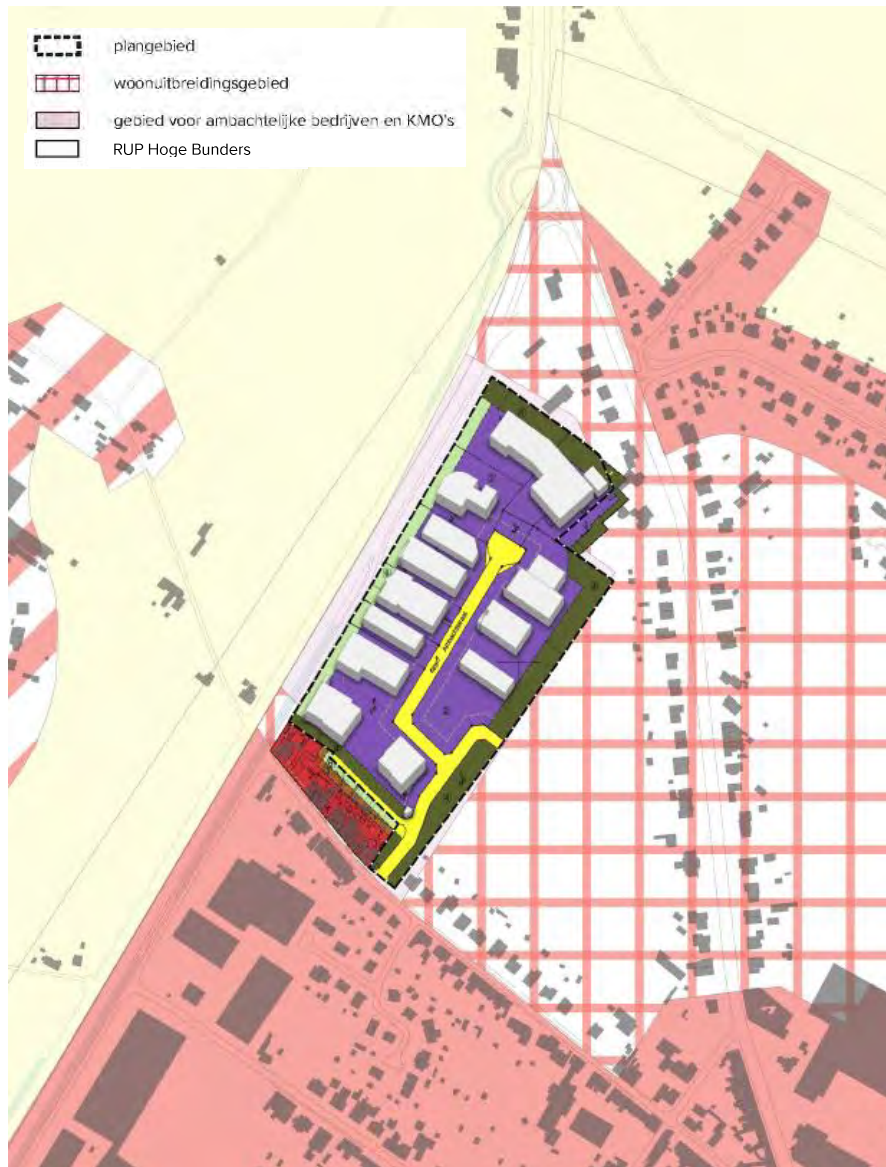
Het bedrijventerrein Meersbloem is aangeduid als gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO's. Voor drie percelen gelden nog de zoneringen van het BPA 7/1 Leupegem-centrum en de gedeeltelijke herziening ervan, met name de ambachtelijke zone.



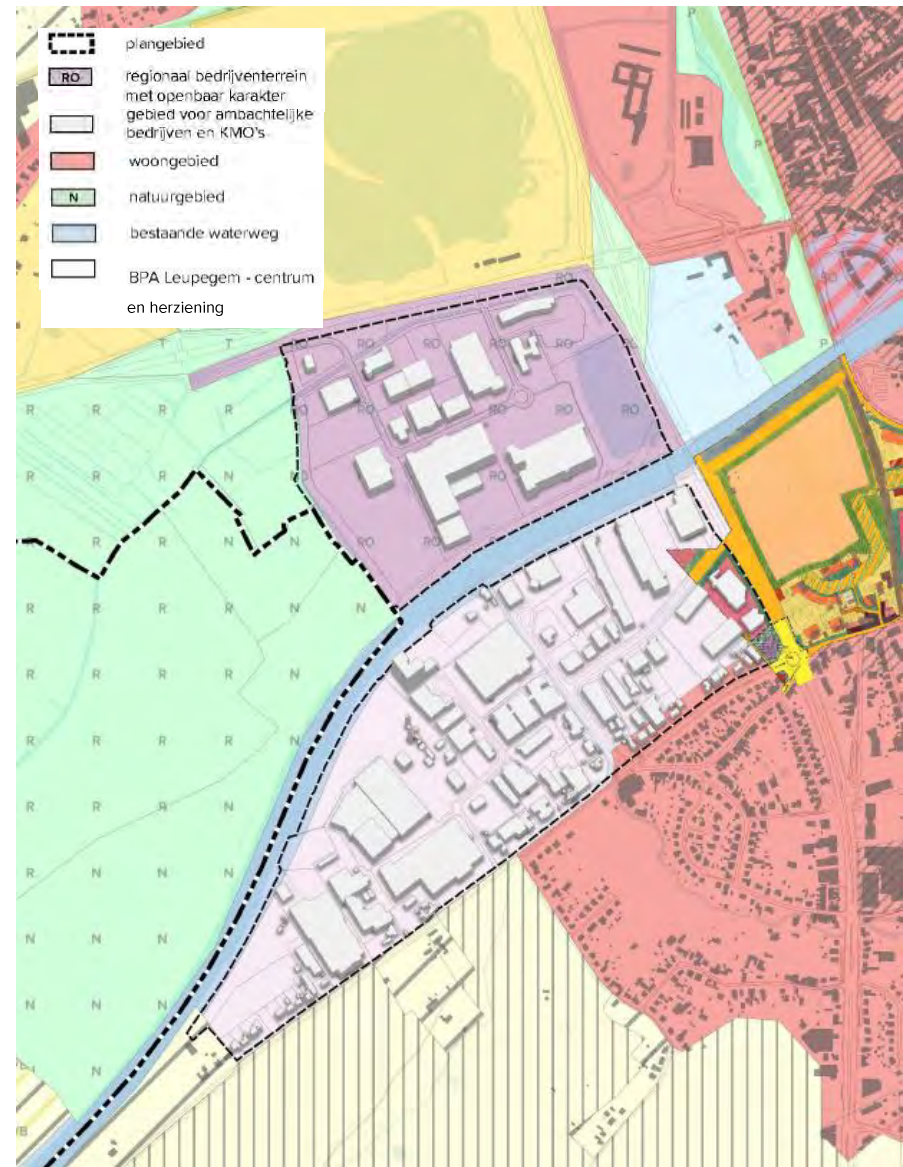
Figuur 2 Afbakening en planologisch kader Bruwaan-Ring II en Lindestraat

³ Ondanks de vernietiging van het BPA op basis van procedurefouten bij de gewestplanwijziging, zou de gewestplanwijziging op zich nog gelden, gezien er hiertegen geen wettelijke procedure is gestart. Echter werd in een arrest

met betrekking tot de planologisch-juridische staat van het bedrijventerrein Coupure gesteld dat de gewestplanwijziging buiten beschouwing moet worden gelaten.



Figuur 3 Afbakening en planologisch kader Hoge Bunders



Figuur 4 Afbakening en planologisch kader Coupure en Meersbloem

2.4 VERKOOPSVOORWAARDEN

Naast het planologisch kader kunnen er voor percelen ook verkoopsvoorwaarden gelden. In verkoopsvoorwaarden worden algemene voorwaarden gesteld en kunnen er ruimtelijke voorwaarden worden opgelegd. Deze laatste stelt voorwaarden met betrekking tot de inrichting van het perceel zoals de inplanting van het gebouw ten opzichte van de perceelsgrenzen, de maximale bebouwingsgraad en bouwhoogte, het aantal in te richten parkeerplaatsen, de verplichte aanleg van een groenzone (en/of – buffer), de architectuur, de toegelaten functies, enzovoort.

2.5 TEWERKSTELLING

Exacte cijfers over het aantal tewerkstellingsplaatsen op bedrijventerreinen zijn vandaag in Vlaanderen niet beschikbaar. De tewerkstelling op de bedrijventerreinen maakt als dusdanig evenmin onderdeel uit van deze studieopdracht gezien de beperkte ruimtelijke component. Om een zicht te krijgen op het aantal tewerkstellingsplaatsen wordt beroep gedaan op de ruimtelijk-economische studie uitgevoerd door WES in 2014 die op basis van de bedrijven waarvoor de tewerkstellingscategorie gekend is een algemene inschatting maakte per bedrijventerrein. Tabel 2 geeft de samenvatting voor de bedrijventerreinen die binnen deze studie worden onderzocht.

Tabel 2 Aantal tewerkstellingsplaatsen in 2013 (data: WES)

NAAM	BEDRIJVEN-TERREIN	TEWERKSTELLING	TEWERKSTELLING / 10.000 M ² (TQ)
Bruwaan-Ring II	Regionaal	4383	36
Lindestraat	Regionaal	240	13
Hoge Bunders	Lokaal	165	32
Coupure	Regionaal	173	6
Meersbloem	Lokaal	740	13

Het bedrijventerrein Bruwaan-Ring II is met voorsprong de grootste tewerkstellingspool in Oudenaarde met ruim 4000 tewerkstellingsplaatsen. Het bedrijventerrein Meersbloem stelt ongeveer 740 mensen tewerk. De andere bedrijventerreinen zijn naar tewerkstelling toe minder belangrijk.

Daarnaast toont tabel 2 eveneens het aantal tewerkstellingsplaatsen per 10.000 m², het zogenaamde terreinquotiënt. Het terreinquotiënt op de industrieterreinen in Oudenaarde bedraagt vandaag 26 werknemers/ha.⁴ Dit is iets minder dan het Vlaamse gemiddelde van 27 werknemers/ha. De terreinquotiënten zijn erg afhankelijk van het type bedrijvigheid, maar ook van het ruimtegebruik op de bedrijventerreinen. Het bedrijventerrein Bruwaan-Ring II heeft het hoogste terreinquotiënt (36) en is – op basis van het aantal tewerkstellingsplaatsen – het meest ruimte-efficiënte bedrijventerrein. Ook het kleine lokale bedrijventerrein Hoge Bunders heeft een hoog terreinquotiënt (32) en stelt op haar oppervlakte veel mensen tewerk. Het terreinquotiënt van de bedrijventerreinen Lindestraat en Meersbloem (13) is heel wat lager, gevolgd door de laagste ruimte-efficiëntie op het bedrijventerrein Coupure (6). De huidige tewerkstelling van BPOST zit niet in dit cijfer vevat. BPOST vestigde zich enkele jaren na de opmaak van de studie op het bedrijventerrein Coupure. BPOST stelt een 120-tal werknemers tewerk. Daarnaast dient opgemerkt dat een aanzienlijk deel van het bedrijventerrein ingenomen wordt door de blusvijver en de ruimte parking van BPOST. Doch deze oppervlakten multifunctioneel gebruikt worden, brengen zij het terreinquotiënt van het bedrijventerrein Coupure naar beneden.

2.6 TYPES BEDRIJVIGHEID

Om zicht te krijgen op het type bedrijvigheid dat zich vandaag heeft gevestigd op de bedrijventerreinen in Oudenaarde wordt beroep gedaan op de NACEBEL-codes uit de Kruispuntbank van Ondernemingen (KBO). De

⁴ Ruimtelijk-economische studie Oudenaarde, SOLVA, 2018, p. 37.

NACE-code is een code die door de Europese Unie en haar lidstaten toegekend wordt aan een bepaalde klasse van commerciële of niet-commerciële economische activiteiten en onderscheidt 24 klassen. Omdat bedrijfsactiviteiten veelal niet te herleiden zijn tot één specifieke sector zijn de meeste bedrijven geregistreerd onder meerdere NACE-codes. In Oudenaarde zijn, voor de in voorliggende studie opgenomen bedrijventerreinen, de belangrijkste klassen G groot- en detailhandel (49%), N administratieve en ondersteunende diensten (28%), C industrie (27%) en M vrije beroepen en wetenschappelijke en technische activiteiten (24%). Tabel 3 geeft het overzicht van het percentage bedrijven op de bedrijventerreinen volgens de registratie per NACE-klasse. Op de bedrijventerreinen Coupure en Meersbloem komen minder handelsactiviteiten voor dan op de andere bedrijventerreinen. Bedrijven actief in de sector vervoer en opslag situeren zich dan weer voornamelijk op het bedrijventerrein Coupure.

Bedrijventerreinen zijn bij uitstek geschikt voor bedrijvigheid die moeilijk verweefbaar is met andere functies of waarbij de verweving niet wenselijk is. Typisch worden de sectoren B winning van delfstoffen, C industrie, D productie en distributie van elektriciteit, gas, stoom en gekoelde lucht, E distributie van water; afval- en afvalwaterbeheer en sanering, F bouwnijverheid en H vervoer en opslag beschouwd als typische niet-verweefbare bedrijvigheid. In Tabel 3 wordt eveneens aangegeven welk percentage van de bedrijven op de bedrijventerreinen in Oudenaarde minstens onder een van deze NACE-klassen geregistreerd staan. In totaal gaat het om 41% van de bedrijven.

Daarnaast kunnen ook bepaalde handelsactiviteiten eerder thuishoren op bedrijventerreinen. De NACE-klasse G omvat alle handelsactiviteiten gaande van groothandel tot detailhandel. In Tabel 3 wordt daarom voor deze NACE-klasse eveneens de eerste onderverdeling opgenomen waarbij een onderscheid gemaakt wordt tussen autohandelaars, groothandel en detailhandel. De handel in en onderhoud en reparatie van auto's situeert zich voornamelijk op het bedrijventerrein Hoge Bunders (12%), Bruwaan-Ring II (8%) en Meersbloem (7%). Ongeveer een kwart (24%) van de bedrijven op de bedrijventerreinen in Oudenaarde staat binnen de NACE-classificaties

(deels) geregistreerd met activiteiten in de detailhandel. Op het bedrijventerrein Hoge Bunders loopt dit op tot 48% van de bedrijven.

Wanneer vanuit de NACE-klasse G eveneens alle activiteiten in de groothandel en autohandel meegenomen worden als typisch niet-verweefbare sectoren, dan stijgt het aandeel ondernemingen op de vijf onderzochte bedrijventerreinen in Oudenaarde dat actief is in deze sectoren tot 58%. De activiteiten in de detailhandel worden aanzien als typisch verweefbare sectoren en kunnen buiten de bedrijventerreinen geïntegreerd worden. Wanneer zij op (regionale) bedrijventerreinen aanwezig zijn, gaat het in de meeste gevallen om een zonevreemde activiteit.

Tabel 3 Types activiteiten (NACE-code) per bedrijventerrein

NACE	OMSCHRIJVING	BRUWAAN-RING II	COUPURE	HOGEBUNDERS	LINDESTRAAT	MEERSBLOEM	TOTAAL
A	Landbouw, bosbouw en visserij	1%	0%	0%	0%	1%	1%
B	Winning van delfstoffen	0%	0%	0%	0%	0%	0%
C	Industrie	28%	26%	32%	24%	26%	27%
D	Productie en distributie van elektriciteit, gas, stoom en gekoelde lucht	1%	0%	0%	0%	1%	1%
E	Distributie van water; afval- en afvalwaterbeheer en sanering	6%	26%	8%	12%	9%	9%
F	Bouwnijverheid	19%	9%	12%	15%	17%	17%
G	Groot- en detailhandel; reparatie van auto's en motorfietsen	53%	30%	72%	61%	41%	49%
<i>a</i>	<i>Handel in en onderhoud en reparatie van auto's</i>	8%	0%	12%	2%	7%	7%
<i>b</i>	<i>Groothandel</i>	37%	17%	48%	54%	28%	35%
<i>c</i>	<i>Detailhandel</i>	25%	9%	48%	24%	20%	24%
H	Vervoer en opslag	6%	30%	0%	10%	9%	9%
I	Verschaffen van accommodatie en maaltijden	3%	0%	0%	12%	1%	3%
J	Informatie en communicatie	3%	0%	16%	0%	7%	5%
K	Financiële activiteiten en verzekeringen	13%	13%	20%	2%	16%	13%
L	Exploitatie van en handel in onroerend goed	16%	22%	24%	7%	19%	17%
M	Vrije beroepen en wetenschappelijke en technische activiteiten	22%	13%	24%	15%	29%	24%
N	Administratieve en ondersteunende diensten	24%	22%	28%	24%	35%	28%
O	Openbaar bestuur en defensie; verplichte sociale verzekeringen	1%	4%	0%	2%	1%	1%
P	Onderwijs	2%	0%	12%	5%	1%	2%
Q	Menselijke gezondheidszorg en maatschappelijke dienstverlening	1%	0%	0%	5%	1%	1%
R	Kunst, amusement en recreatie	2%	9%	0%	7%	6%	4%
S	Overige diensten	4%	0%	8%	5%	7%	5%
T	Huishoudens als werkgever; niet-gedifferentieerde productie van goederen en diensten door huishoudens voor eigen gebruik	0%	0%	0%	0%	0%	0%
U	Extraterritoriale organisaties en lichamen	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Actief in typisch niet-verweefbare sectoren	42%	73%	40%	22%	47%	41%
	Actief in typisch niet-verweefbare sectoren – incl. groothandel/autohandel	62%	73%	76%	33%	61%	58%
	Aantal vestigingseenheden op bedrijventerrein	216	23	25	41	163	468

Bron: KBO-databank, eigen verwerking.

3 KWANTITATIEVE EN KWALITATIEVE ANALYSE VAN HET RUIMTEGEBRUIK

3.1 INLEIDING

De kwantitatieve en kwalitatieve analyse is opgebouwd uit een ruimtelijke analyse op basis van beschikbare en zelf verzamelde gegevens. De analyse wordt voorgesteld aan de hand van een gedetailleerde kaartenbundel, een fotoreportage, samenvattende infographics en SWOT-analyses. De doelstelling van dit hoofdstuk is inzicht krijgen in het huidige ruimtegebruik en de eventuele te behalen ruimtelijke rendementswinsten.

3.2 RUIMTELIJKE ANALYSE – KAARTENBUNDEL

Op basis van bestaande data⁵ en het verzamelde gegevens wordt voor elk bedrijventerrein een kaartenbundel gemaakt met volgende thema's:

- orthofoto;
- planologisch kader;
- bebouwde en onbebouwde ruimte;
- bebouwingspercentage per perceel;
- bouwhoogte;
- daken met zonnepanelen (deels of volledig)
- aantal parkeerplaatsen;
- oppervlakte parkeerplaatsen;
- openbaar vervoer – bus;
- terreininventarisatie leegstand, zonevreemde functies en restpercelen.

Een overzicht van de belangrijkste thema's zijn opgenomen in de infographic (zie 3.4 Infographic). De kaartenbundel is opgenomen in bijlage.

3.2.1 ORTHOFOTO

De orthofoto's situeren de huidige ruimtelijke context van de bedrijventerreinen en de inpassing in de omgeving. Op de foto's wordt het onderscheid met de bebouwde oppervlakte aangeduid.

3.2.2 PLANOLOGISCH KADER

Voor de bespreking van het planologisch kader wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van deze nota.

3.2.3 BEBOUWDE EN ONBEBOUWDE RUIMTE

Bij de bebouwing gaat het hierbij zowel om bedrijvigheid, leegstand als zonevreemde functies. De niet-bebouwde oppervlakte kan eveneens gebruikt worden voor bedrijvigheid (opslag), parkeerruimte en wegenis, groenruimte of niet-ingevulde ruimte. De voornaamste conclusies per bedrijventerrein:

- Bruwaan-Ring II: de algemene bebouwingsgraad is hoog. Op de restruimte ten westen van de N60 zijn tijdens de opmaak van deze studie ontwikkelingen aan de gang. In het oosten is de meeste restruimte gelegen aan de achterkanten van de bedrijven;

⁵ De bestaande data betreffen de data ter beschikking gesteld door het Agentschap Innoveren en Ondernemen (2018) en de Stad Oudenaarde.

- Lindestraat: de algemene bebouwingsgraad is hoog, maar er zijn nog onbebouwde percelen aanwezig⁶;
- Hoge Bunders: de algemene bebouwingsgraad is hoog, voornamelijk op de zichtlocaties richting N60. De restruimte aan de achterkant van de bedrijven zonder zichtlocatie wordt gebruikt als buffer richting de achtergelegen bewoning;
- Coupure: de algemene bebouwingsgraad is eerder beperkt, voornamelijk in het westen van het bedrijventerrein. De lage bebouwingsgraad vloeit voort uit de vernietiging van het BPA en de latere RUP's door de Raad van State en de onzekere juridische situatie van het bedrijventerrein die daaruit volgt;
- Meersbloem: de algemene bebouwingsgraad is hoog. De onbebouwde oppervlakte situeert zich voornamelijk langs de achterkanten van de bedrijven richting Schelde, met inbegrip van de loskade. Daarnaast is er nog onbebouwde oppervlakte in het uiterste westen van het bedrijventerrein waar vandaag deels opslag en deels landbouwactiviteit op aanwezig is. Er bestaan plannen om deze zone volledig als opslagplaats te gebruiken.

3.2.4 BEBOUWINGSPERCENTAGE PER PERCEEL

De bebouwingspercentages geven een cijfermatig beeld van de bebouwingsgraad. De meeste percelen kennen een bebouwde oppervlakte van meer dan 40%, op de Meersbloem zelfs grote delen meer dan 60%. De conclusies uit de analyse van bebouwde en onbebouwde oppervlakten kan worden doorgetrokken. Bijkomend wordt op het bedrijventerrein Lindestraat de zone langsheen de spoorweg gekenmerkt door een sterk wisselende bebouwingsgraad. Voor de percelen waarvoor verkoopvoorwaarden van

⁶ Het gaat onder andere om het perceel van het vroegere bedrijf VEBO. Dit terrein, waar vandaag de technische dienst van de stad Oudenaarde is

de stad Oudenaarde gelden, is in de ruimtelijke voorwaarden een maximum bebouwingspercentage van 75% voorzien.

3.2.5 BOUWHOOGTE

Op de kaarten met de bouwhoogte wordt gewerkt met de opdeling van bouwlagen van 7 meter. De voornaamste conclusies per bedrijventerrein:

- Bruwaan: het regionaal bedrijventerrein Bruwaan kent over het algemeen een vrij lage bouwhoogte met een dominantie van gebouwen die bestaan uit slechts 1 bouwlaag;
- Ring II: aan de overzijde van de N60 op het bedrijventerrein Ring II is de bouwhoogte over het algemeen hoger. Dit beeld wordt voornamelijk bepaald door het grote gebouw van Samsonite;
- Lindestraat: de bouwhoogte is over het algemeen vrij laag;
- Hoge Bunders: de bouwhoogte is over het algemeen vrij laag;
- Coupure: de bouwhoogte van de aanwezige gebouwen op het bedrijventerrein Coupure is vrij hoog, voornamelijk voor de gebouwen langsheen de Schelde;
- Meersbloem: de typologie van de gebouwen op het bedrijventerrein Meersbloem bestaat uit veel lage en kleine gebouwen. Dit vloeit vermoedelijk voort uit te bestemming van het terrein als KMO-zone.

3.2.6 DAKEN MET ZONNEPANNELEN (DEELS OF VOLLEDIG)

Deze kaarten geven aan welke daken (deels of volledig) gebruikt worden voor zonnepanelen. De kaarten werden samengesteld op basis van het plaatsbezoek en de meest recent beschikbare luchtfoto's. Op de bedrijventerreinen Bruwaan-Ring II en Hoge Bunders wordt slechts een

gevestigd, is voor een groot deel nog onbebouwd en biedt nog potentieel. Daarbij is het in eigendom van de stad Oudenaarde.

beperkt deel van de dakoppervlakte benut voor de opwekking van zonne-energie. Er is relatief gesproken een betere benutting van de daken op het bedrijventerrein Lindestraat voor zonnepanelen, maar voornamelijk op de Meersbloem en Coupure zijn er opvallend meer zonnepanelen aanwezig. De opwekking van zonne-energie gebeurt voornamelijk op de grotere bedrijfsgebouwen.

3.2.7 AANTAL PARKEERPLAATSEN EN OPPERVLAKTE PARKEERPLAATSEN

In de kaartenbundel wordt een inschatting gemaakt van het aantal parkeerplaatsen en de oppervlakte op de bedrijventerreinen die wordt gereserveerd voor parkeren. Parkeerplaatsen op de openbare weg worden niet meegerekend. De voornaamste vaststellingen per bedrijventerrein:

- Bruwaan-Ring II: er zijn enkele grootschalige parkings aanwezig die samen een 1000-tal parkeerplaatsen voorzien en een hoog ruimtebeslag met zich meebrengen. Daarnaast wordt langsheen de Industrielaan een belangrijk deel van de parkeervraag opgevangen door straatparkeren en werd in de meeste westelijk konijnenpijp een sterke afwikkeling van de parkeerbehoefte op het openbaar domein vastgesteld;
- Lindestraat: het voornaamste ruimtebeslag voor parkeren situeert zich langsheen de spoorweg met de grootschalige stationsparking van de NMBS en de parkeerterreinen aan de Qubus;
- Hoge Bunders: de parkeerbehoefte wordt voornamelijk opgevangen op eigen terrein, behalve ter hoogte van het eerste hoekperceel. Over het algemeen heeft parkeren op dit bedrijventerrein een hoge ruimtevraag door de circulatie naar de parkeerplaatsen;
- Coupure: de parkeerbehoefte wordt voornamelijk opgevangen op eigen terrein en er wordt bovendien relatief weinig ruimte ingenomen door parkeren op het bedrijventerrein. Enkel aan het postcentrum is een grote parkeerruimte voor dienstvoertuigen;

- De Meersbloem: er wordt relatief weinig ruimte voorbehouden voor parkeerplaatsen op het bedrijventerrein. Als inspirerend voorbeeld kunnen we verwijzen naar de dakparking die Airkan heeft aangelegd en die ruimte biedt aan ruim 100 voertuigen.

3.2.8 OPENBAAR VERVOER – BUS

De bedrijventerreinen zijn allen gelegen binnen de comfortabele fietsafstand van het centrum en station van Oudenaarde, waarbij het bedrijventerrein Lindestraat ook binnen wandelafstand is gelegen van het station. Daarnaast is er volgende ontsluiting van de bedrijventerreinen per bus:

- Coupure-Ring II: het bedrijventerrein wordt per bus ontsloten met de buslijn 83 (Oudenaarde – Kruishoutem – Deinze) die met minstens één bus per uur halteert in de Deinzestraat en met een lage frequentie ook doorheen het bedrijventerrein zelf rijdt met haltes in de Doornikse Heerweg en de Pruimelstraat;
- Lindestraat: er is geen specifieke busbediening, maar het bedrijventerrein situeert zich binnen de directe invloedssfeer van het busstation aan de voorkant van het station van Oudenaarde;
- Hoge Bunders: er is geen busbediening;
- Coupure: er is geen busbediening tot op het bedrijventerrein. De meest dichtbijgelegen halte ligt aan het provinciaal instituut Vlaamse Ardennen waar de buslijn 65 (Oudenaarde – Kluisbergen – Avelgem) minstens één maal per uur halteert;
- Meersbloem: het bedrijventerrein wordt bediend vanop de N8 waar buslijn 65 (Oudenaarde – Kluisbergen – Avelgem) in Leupegem en Melden een halte heeft. Daarnaast is de bushalte Leupegem Kerk binnen wandelafstand gelegen waar de busbundel 61/62 (Oudenaarde – Ronse) minstens één maal per uur halteert.

3.2.9 TERREININVENTARISATIE LEEGSTAND, ZONE-VREEMDE FUNCTIES EN RESTPERCELEN

Op basis van terreinbezoek en de bestaande data van het VLAIO zijn voor de bedrijventerreinen de gebouwen die leegstaan, de zonevreemde⁷ functies en de restpercelen gekarteerd:

- Bruwaan-Ring II: er is weinig leegstand. De zonevreemde functies situeren zich sterk rond de Westerring. Het gaat om een kleinhandelsdrukt die uitgeoefend wordt vanuit het noorden van het bedrijventerrein. De restpercelen zijn sterker verspreid, maar betreffen veelal relatief grote percelen;
- Lindestraat: er is veel leegstand, zonevreemdheid en restpercelen terug te vinden op het bedrijventerrein. In totaal gaat om 14,18% van het bedrijventerrein dat geheroriënteerd of ingevuld kan worden voor nieuwe bedrijvigheid. De zonevreemde functies betreffen echter vaak woonfuncties gelegen in de buurt van het station. De stad Oudenaarde heeft dan ook de intentie om die woonfuncties te bestendigen in het kader van een planinitiatief voor de stationsomgeving;
- Hoge Bunders: er is geen leegstand. Het laatste restperceel is in ontwikkeling, er zijn geen gronden voor ontwikkeling voor handen. Volgens een strikte interpretatie kunnen twee bedrijven als zonevreemd beschouwd worden. Op het kleine bedrijventerrein zorgt dit voor een relatief hoge zonevreemdheidsgraad;
- Coupure: er zijn enkele restpercelen terug te vinden. Dit heeft te maken met de planologische-juridische staat van het bedrijventerrein, zie 2.3.1 Planologisch kader;

- Meersbloem: de leegstand en zonevreemdheid zijn beperkt. Er zijn daarentegen wel nog enkele restpercelen met variërende oppervlaktes: de helft van de restpercelen zijn kleiner dan 50 are, de andere helft groter dan 50 are.

Tabel 4 geeft een cijfermatig overzicht van de terreininventarisatie en de verhouding van de leegstand, percelen met zonevreemde functies en de restpercelen met de totale oppervlakte van de bedrijventerreinen.

Tabel 4 Terreininventarisatie leegstand, zonevreemde functies en restpercelen en respectievelijke percentages ten opzichte van de oppervlakte van het bedrijventerrein (% , alle oppervlaktes in are)

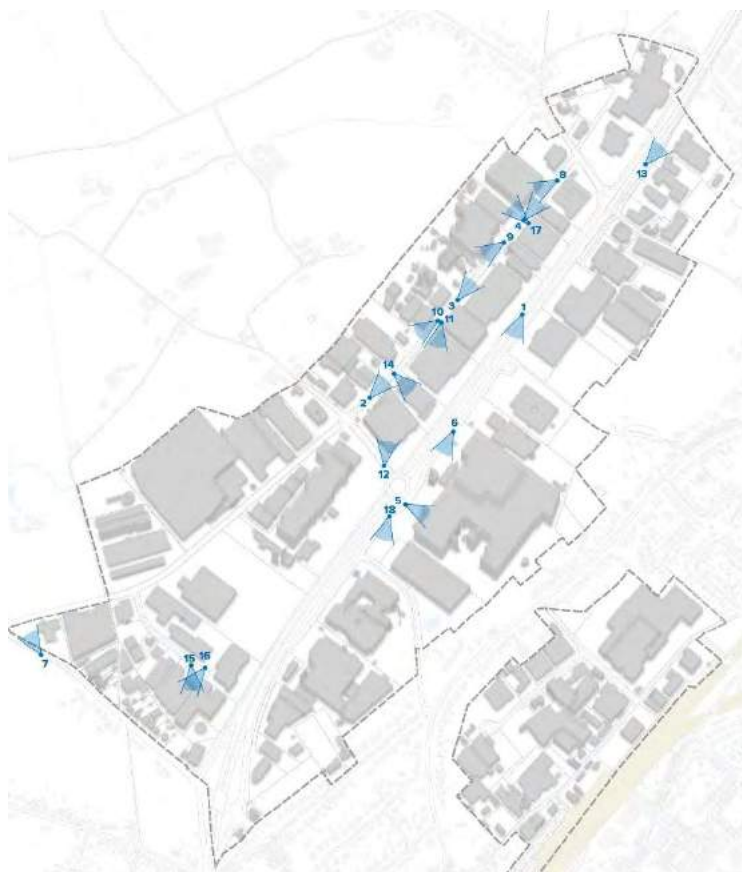
BEDRIJVEN-TERREIN	LEEGSTAND	ZONE-VREEMDE FUNCTIES	REST-PERCELEN	OPP. BEDRIJVEN-TERREIN
Bruwaan-Ring II	147 (1,0%)	857 (5,8%)	979 (6,6%)	14 874
Lindestraat	138 (5,0%)	117 (4,2%)	137 (5,0%)	2764
Hoge Bunders	0 (0,0%)	40 (6,3%)	0 (0,0%)	636
Coupure	0 (0,0%)	0 (0,0%)	394 (6,1%)	6429
Meersbloem	126 (3,1%)	70 (1,7%)	511 (12,5%)	4098

⁷ Hieronder worden vooral de woonfunctie en kleinhandelsactiviteiten onder verstaan. Het gaat om functies die verweefbaar zijn buiten de bedrijventerreinen.

3.3 TERREINBEZOEK – FOTOREPORTAGE

Om een beter beeld te schetsen van de bedrijventerreinen en hun bestaande toestand en beeldkwaliteit wordt voor elk bedrijventerrein een fotoreportage toegevoegd.

3.3.1 BRUWAAN-RING II



Figuur 5 Opnamepunten foto's Bruwaan-Ring II

Tabel 5 Fotoreportage Bruwaan-Ring II

Heldere ontsluiting - structuur



Langsparkeren



Parkeren op eigen terrein



Aanbod op openbaar vervoer



Ontbreken van straatgroen



Zonevremde functies



Lage beeldkwaliteit



Parkeerproblematiek

15



16



Verskillende grootteordes van gebouwen

17



18



3.3.2 LINDESTRAAT



Figuur 6 Opnamepunten foto's Lindestraat

Tabel 6 Fotoreportage Lindestraat

Zonevreemde functies



Leegstand



Lage beeldkwaliteit



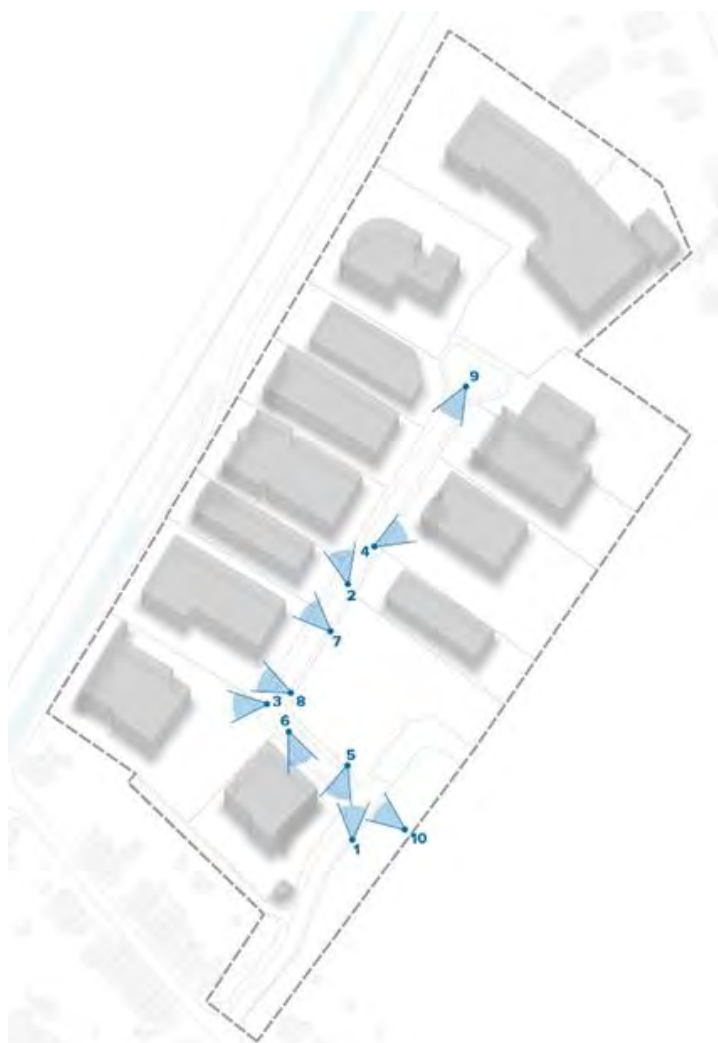
Achterkant station Oudenaarde



Inbedding in woonweefsel



3.3.3 HOGE BUNDERS



Figuur 7 Opnamepunten foto's Hoge Bunders

Tabel 7 Fotoreportage Hoge Bunders

Recente ontwikkelingen



1



2

Geïntegreerde bedrijfswoning



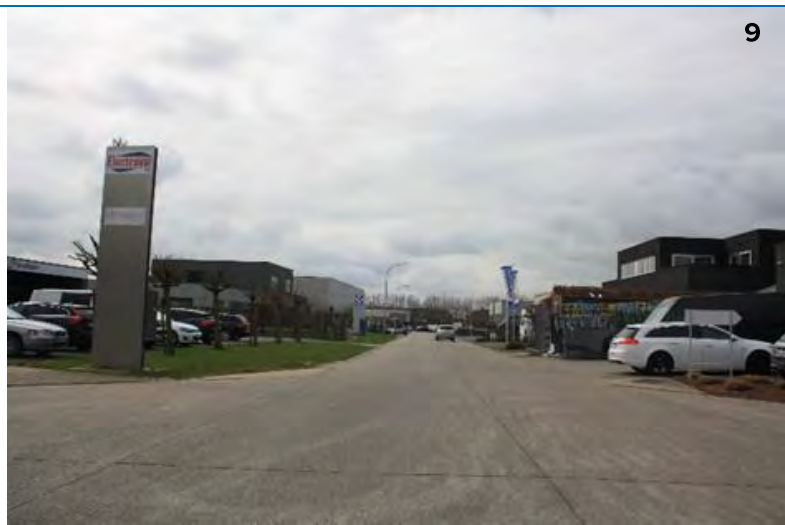
Parkeerproblematiek



Parkeren rondom gebouw



Ontbreken van straatgroen



3.3.4 COUPURE



Figuur 8 Opnamepunten foto's Coupure

Tabel 8 Fotoreportage Coupure

Uniforme beeldkwaliteit



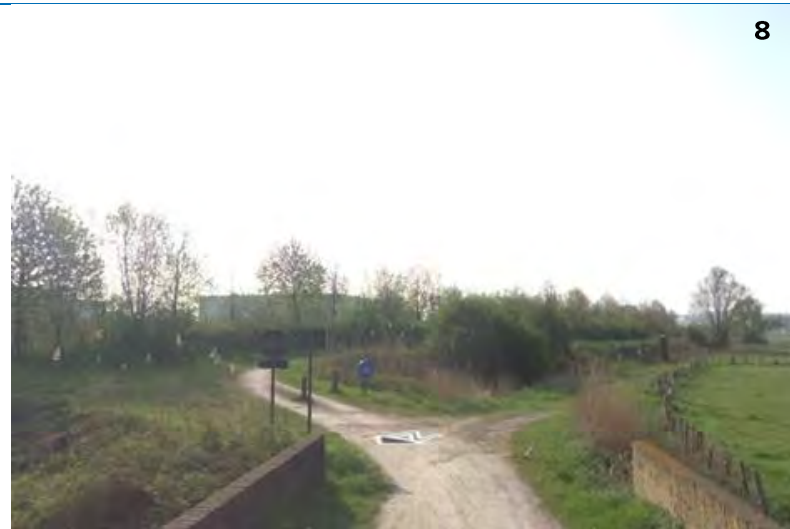
Architectuur



Blaue structuur



Trage verbindingen



Inrichting restruimtes - hondenlosloopweide



3.3.5 MEERSBLOEM



Figuur 9 Opnamepunten foto's Meersbloem

Tabel 9 Fotoreportage Meersbloem

Onveilige fietsverbindingen



Niet onderhouden groenbuffers



Toegang tot terrein



Wildparkeren vrachtverkeer



7



8

Verouderde bewegwijzering



9



10



11

Geen gebruik van restpercelen



Verborgen waterlopen





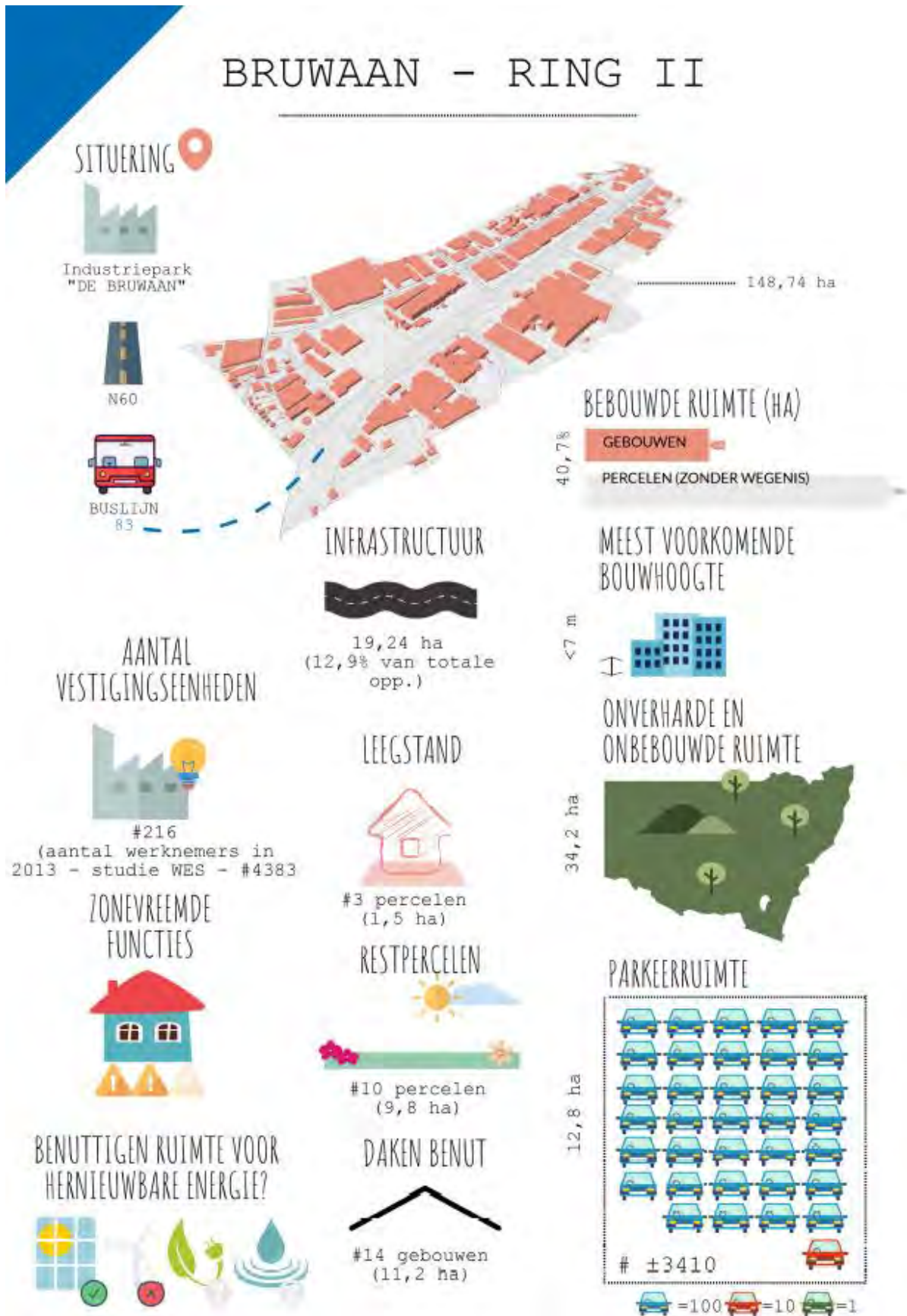
3.4 INFOGRAPHIC

De infographics, Figuur 10 tot en met Figuur 14, geven een totaaloverzicht van de belangrijkste thema's uit de ruimtelijke analyse. Elke infographic is op dezelfde manier opgebouwd en geeft dezelfde informatie weer:

- Bovenaan de infographic wordt een kleine samenvatting van het bedrijventerrein en haar ligging weergegeven. Naast een overzichtskaart van hoe het bedrijventerrein eruitziet en welke oppervlakte ze omvat, worden onder meer de belangrijkste infrastructures waaraan ze ligt weergegeven.
- De rechterkolom van de infographic geven de cijfers van de bebouwde en onbebouwde ruimte mee, alsook de ruimte ingenomen voor parkeren.
- De middelste kolom gaat in op de onbenutte gebouwen (leegstand), onbebouwde kavels en benutte dakoppervlakte.
- De linkerkolom geven enkele varia: vestigingseenheden, zonevreemde functies en ruimte voor hernieuwbare energie.

De infographics (origineel formaat) zijn ook terug te vinden in de bijlagen.

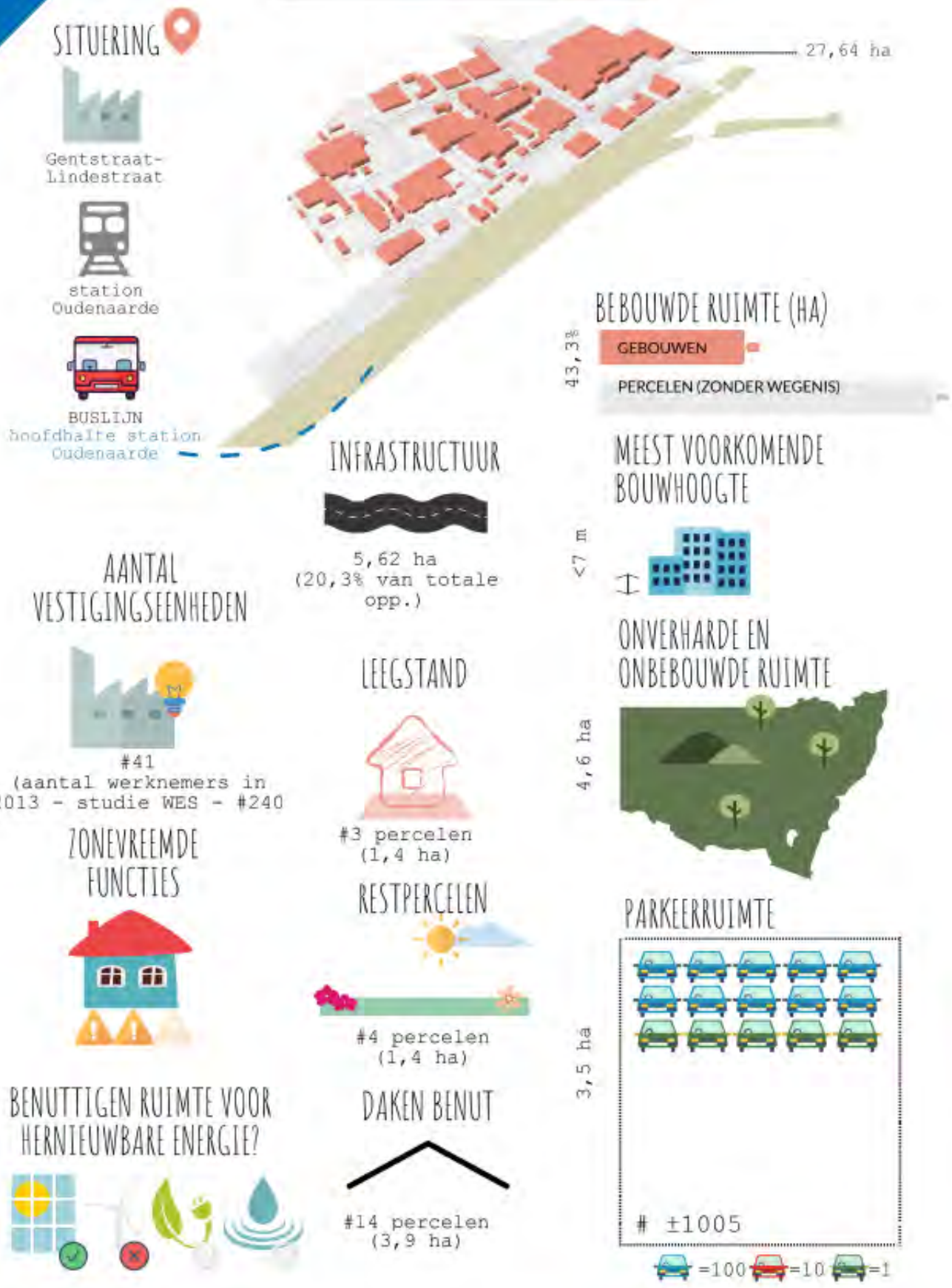
BRUWAAN - RING II



Figuur 10 Infographic Bruwaan-Ring II⁸

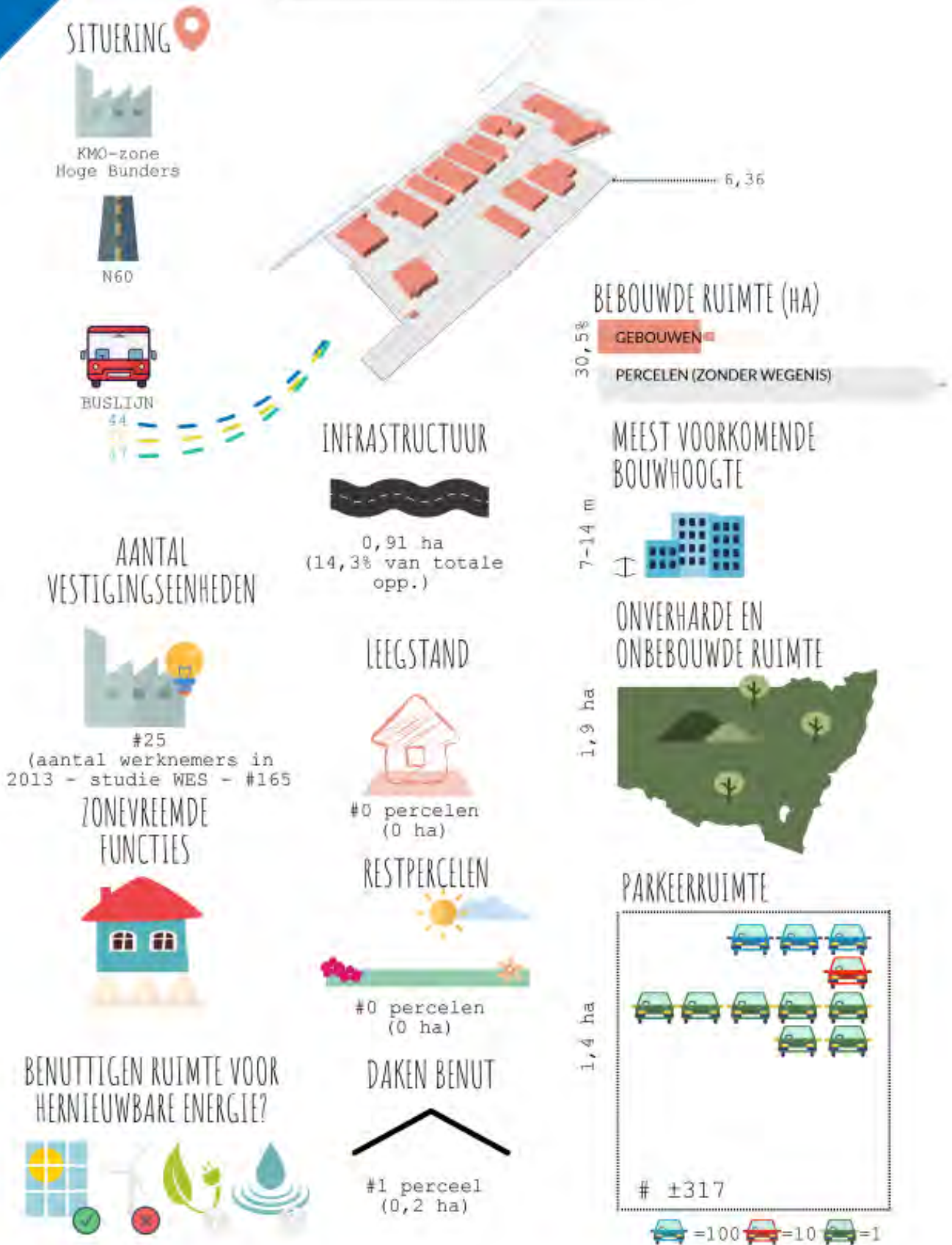
⁸ Voor twee van de geïnventariseerde restpercelen is er een omgevingsaanvraag ingediend, waardoor de beschikbare oppervlakte aan restpercelen daalt naar 7,7 ha. De bijhorende kaart (terreininventarisatie, zie kaartenbundel in bijlage) geeft de informatie weer zoals op de infographic en is met andere woorden niet aangepast aan de toekomstige situatie.

LINDESTRAAT



Figuur 11 Infographic Lindestraat

HOGE BUNDERS



Figuur 12 Infographic Hoge Bunders

VERHOGEN RUIMTELIJK RENDEMENT OP BESTAANDE REGIONALE BEDRIJVENTERREINEN
STAD OUDENAARDE

COUPURE

SITUERING



Industriepark
"DE COUPURE"



N453 Schelde
N60



BUSLIJN
61
63
65
68

AANTAL VESTIGINGSEENHEDEN



#23
(aantal werknemers in
2013 - studie WES - #173)

ZONEVREEMDE FUNCTIES



BENUTTIGEN RUIMTE VOOR HERNIEUWBARE ENERGIE?



INFRASTRUCTUUR



12,25 ha
(29,9% van totale opp.)

LEEGSTAND



#0 percelen
(0 ha)

RESTPERCELEN



#4 percelen
(0,4 ha)

DAKEN BENUT



#8 percelen
(5,2 ha)

BEBOUWDE RUIMTE (HA)

26,1%
GEBOUWEN
PERCELEN (ZONDER WEGENIS)

MEEST VOORKOMENDE BOUWHOOGTE

<7 m



ONVERHARDE EN ONBEBOUWDE RUIMTE

14,2 ha



PARKEERRUIMTE

2,2 ha



100 = 100 (car) 10 = 10 (van) 1 = 1 (truck)

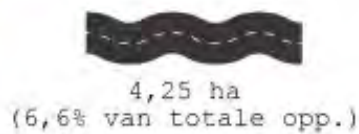
Figuur 13 Infographic Coupure

MEERSBLOEM

SITUERING



INFRASTRUCTUUR



AANTAL VESTIGINGSEENHEDEN



ZONEVREEMDE FUNCTIES



BENUTTEN RUIMTE VOOR HERNIEUWBARE ENERGIE?



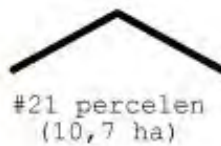
LEEGSTAND



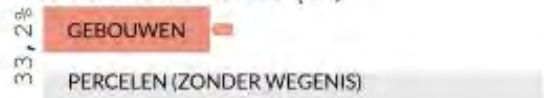
RESTPERCELEN



DAKEN BENUT



BEBOUWDE RUIMTE (HA)



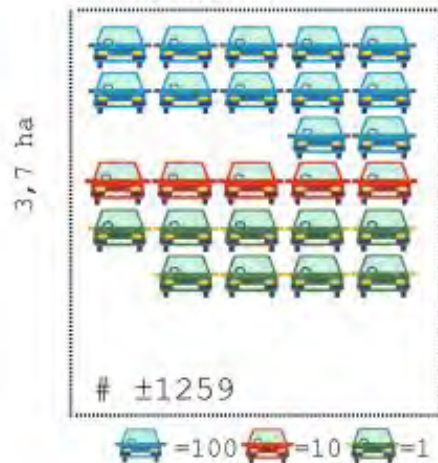
MEEST VOORKOMENDE BOUWHOOGTE



ONVERHARDE EN ONBEBOUWDE RUIMTE



PARKEERRUIMTE



Figuur 14 Infographic Meersbloem

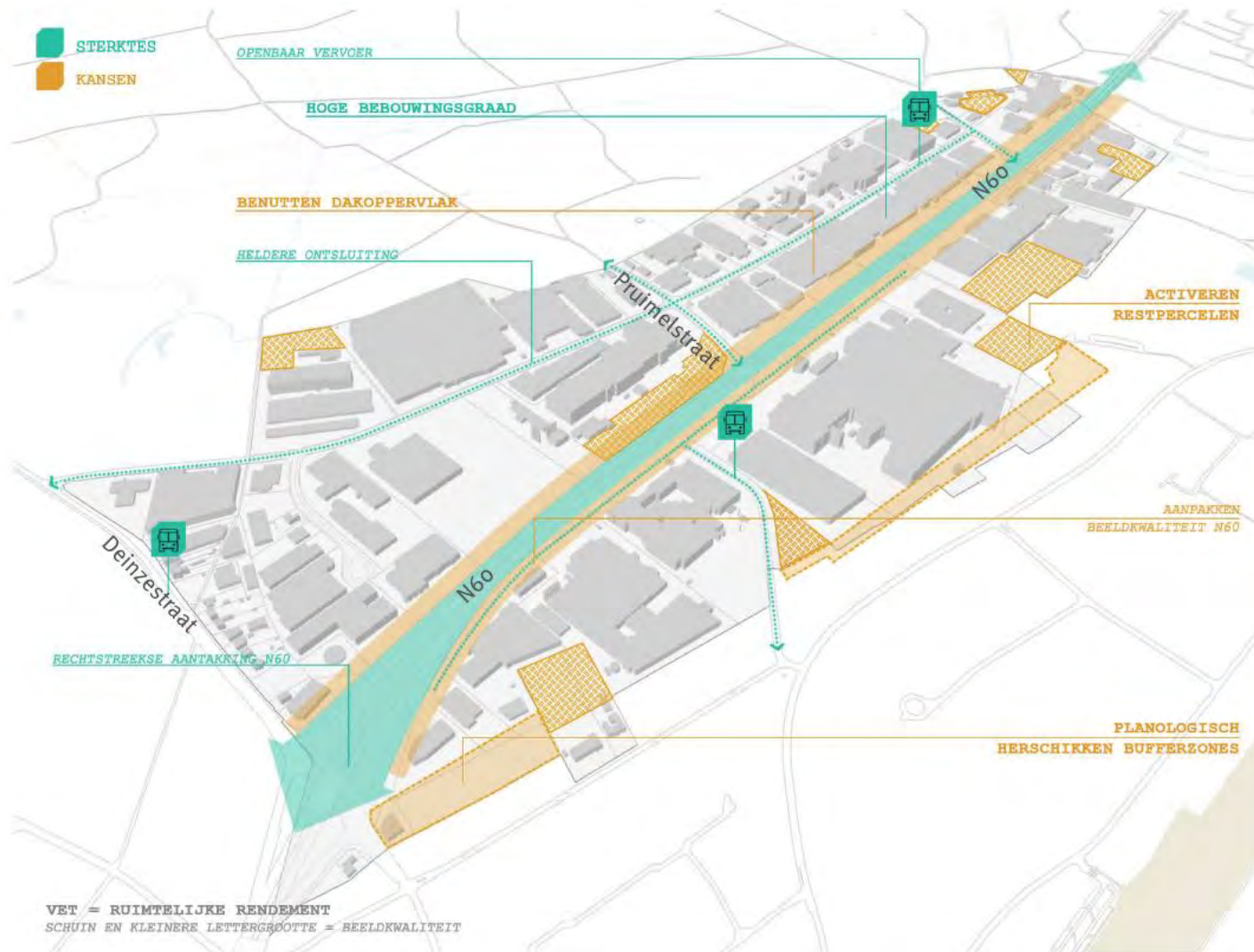
3.5 SWOT-ANALYSE

Een SWOT-analyse geeft de sterktes (strengths), zwaktes (weaknesses), kansen (opportunities) en bedreigingen (threats) weer. Voor de bedrijventerreinen werd een SWOT-analyse gemaakt inzake het ruimtelijk rendement en de ruimtelijke kwaliteit. Gezien kwaliteit een impact kan hebben op het ruimtegebruik wordt dit meegenomen. Een onderscheid tussen beide categorieën wordt op basis van de lettergrootte en het gebruik van een cursief lettertype aangeduid.

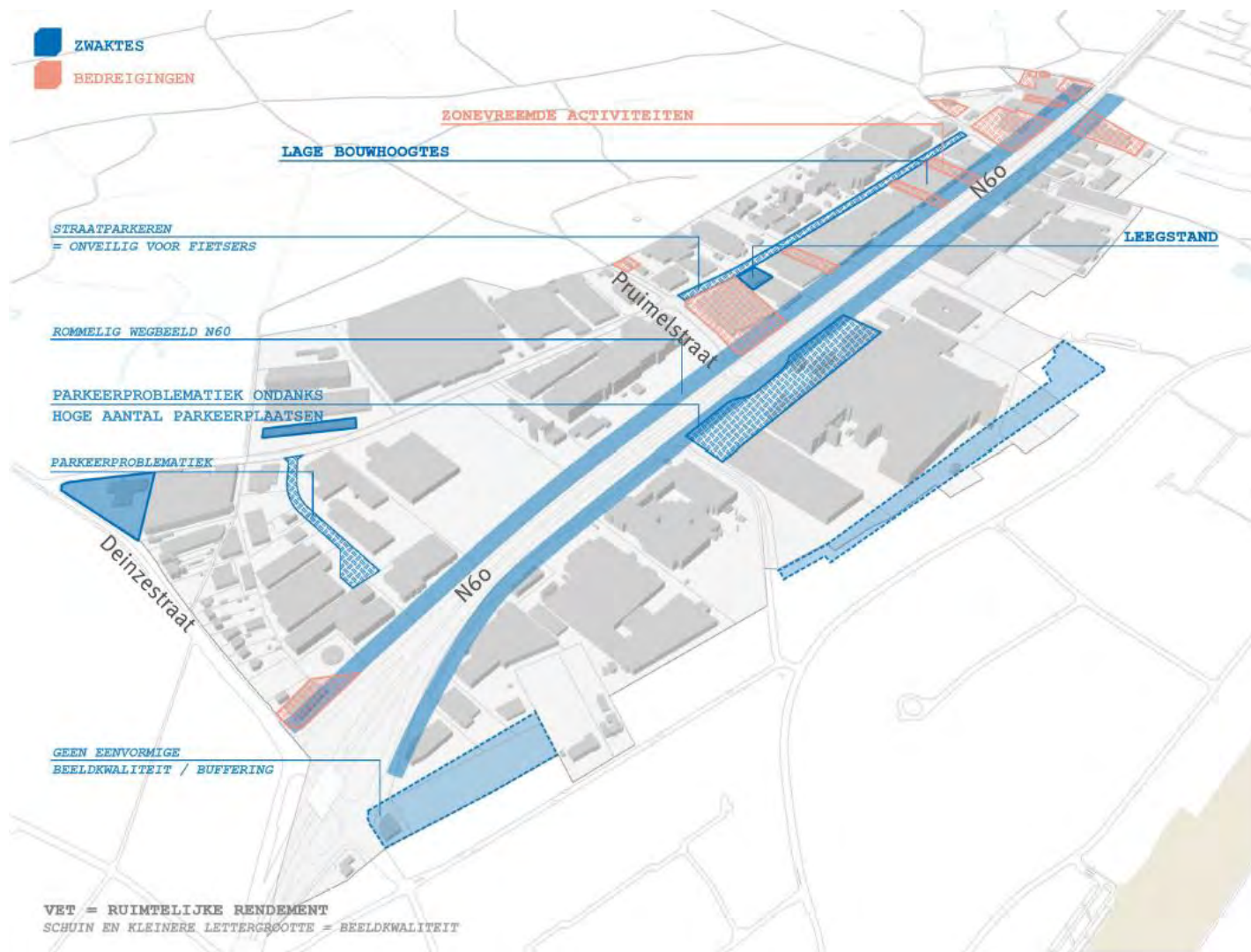
3.5.1 CONCLUSIE

Algemeen kan geconcludeerd worden dat de meeste bedrijventerreinen redelijk goed in gebruik zijn genomen, hetzij wat betreft de inrichting van het bedrijventerrein, hetzij door de verdeling en oriëntering van de kavels op die infrastructuren. Door de heldere ontsluiting wordt enkel de strikt noodzakelijke ruimte voor verkeer voorzien en wordt op die manier de ruimte-efficiëntie verhoogd. Een zwakte hierin is soms het gebrek aan infrastructuur voor trage weggebruikers. Op de bedrijventerreinen zijn er verschillende bebouwingsgraden en bouwhoogtes waar te nemen, dit ook intern per bedrijventerrein. In zekere zin kan gezegd worden dat de bedrijventerreinen Bruwaan-Ring II, Lindestraat, Hoge Bunders en Meersbloem een hoge bebouwingsgraad vertonen (= sterkte) in die zin dat de meeste gebouwen dateren van de periode '70-'90 en aan de tijdsgeest van toen beantwoorden (bv. verkoopvoorwaarden: maximale bebouwingsgraad van 75%). De bouwhoogtes worden op de verschillende bedrijventerreinen als een zwakte beschouwd, de meest voorkomende bouwhoogte ligt er rond de 7m (1 à 2 bouwlagen). Naar beeldkwaliteit toe zijn er enkele sterktes waar te nemen op de bedrijventerreinen Coupure (architectuur, uniforme bewegwijzering, integratie grachten, ...) en Hoge Bunders (eenvormige buffer, architectuur, ...). Ook de benutting van het dakoppervlak, dat op alle bedrijventerreinen gebeurt, is een sterkte. Een kans voor de verschillende bedrijventerreinen zijn de te activeren restpercelen.

3.5.2 BRUWAAN-RING II

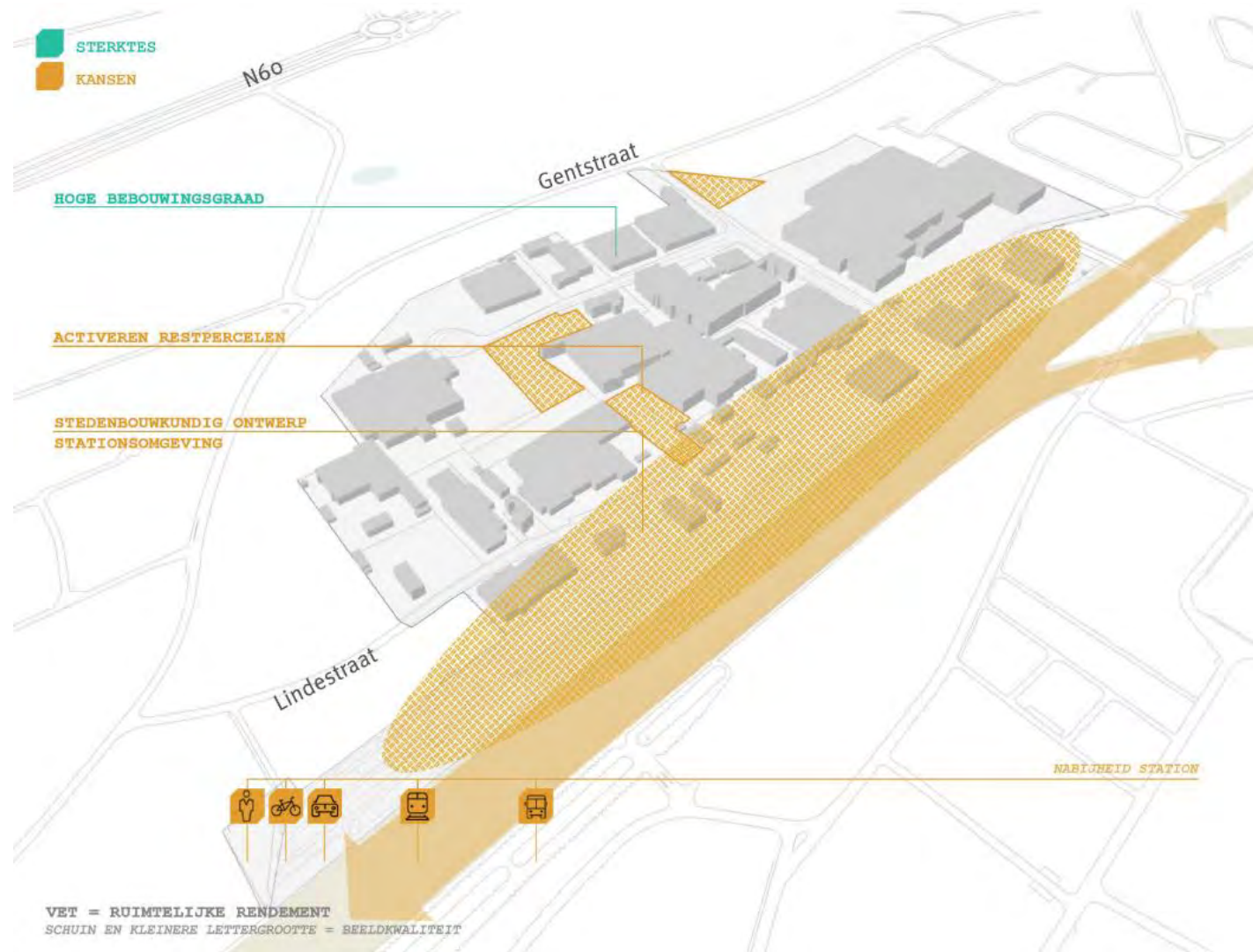


Figuur 15 Sterktes en kansen Bruwaan-Ring II

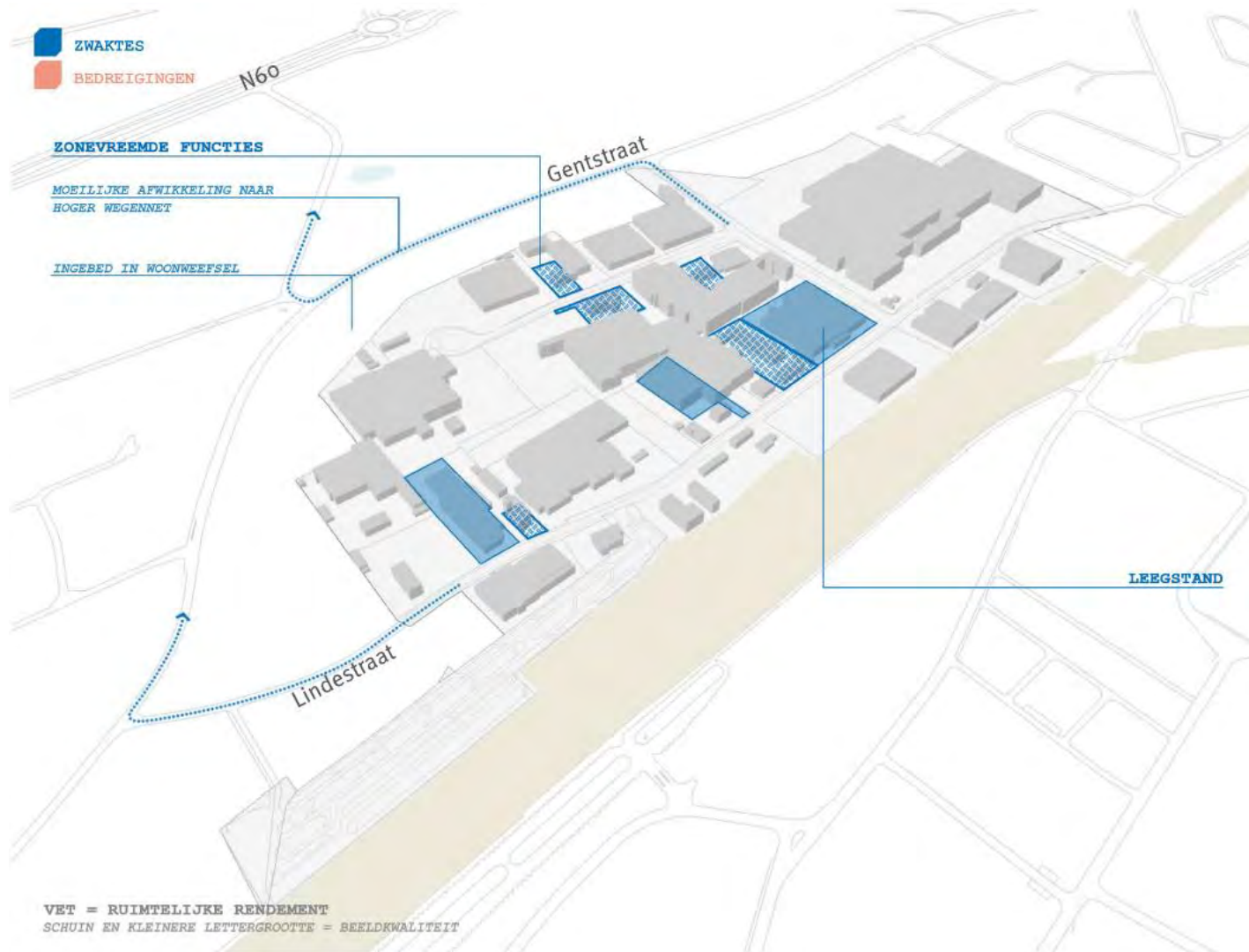


Figuur 16 Zwaktes en bedreigingen Bruwaan-Ring II

3.5.3 LINDESTRAAT



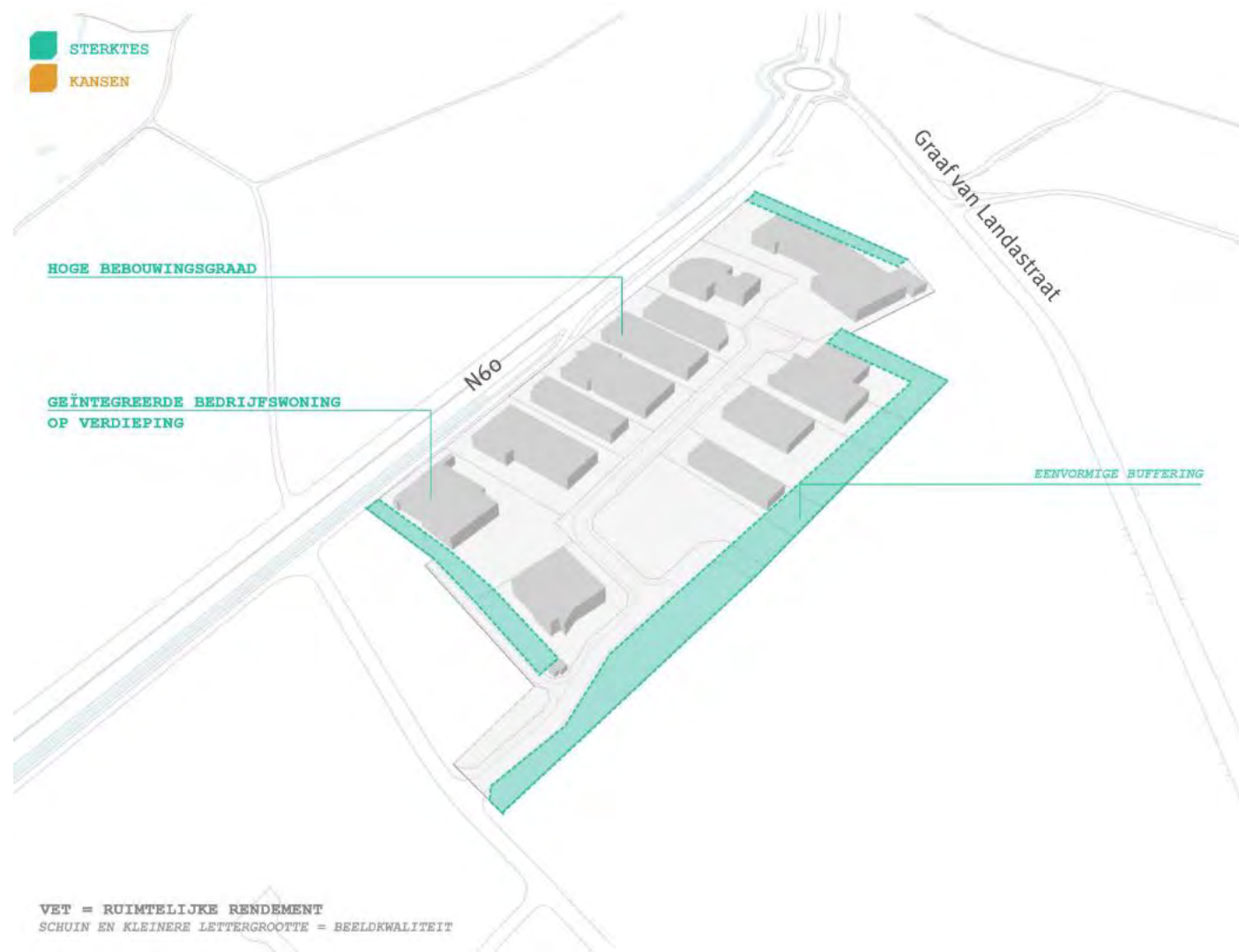
Figuur 17 Sterktes en kansen Lindestraat



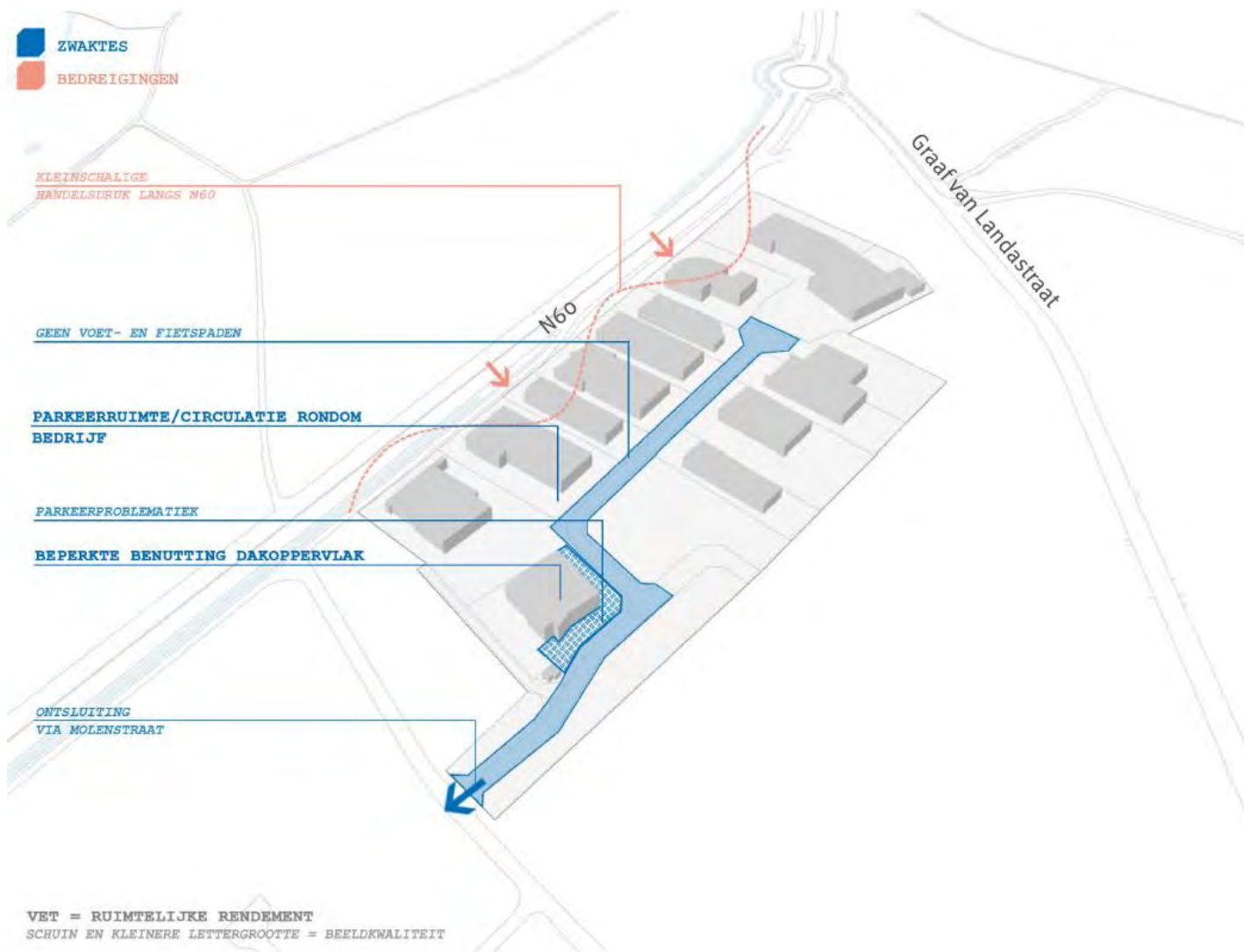
De zonevreemde functies betreffen voornamelijk woonfuncties. De stad Oudenaarde heeft de intentie om een planinitiatief op te starten rondom de stationsomgeving en wenst de zonevreemde woonfuncties planologisch te bestendigen.

Figuur 18 Zwaktes en bedreidingen Lindestraat

3.5.4 HOGE BUNDERS

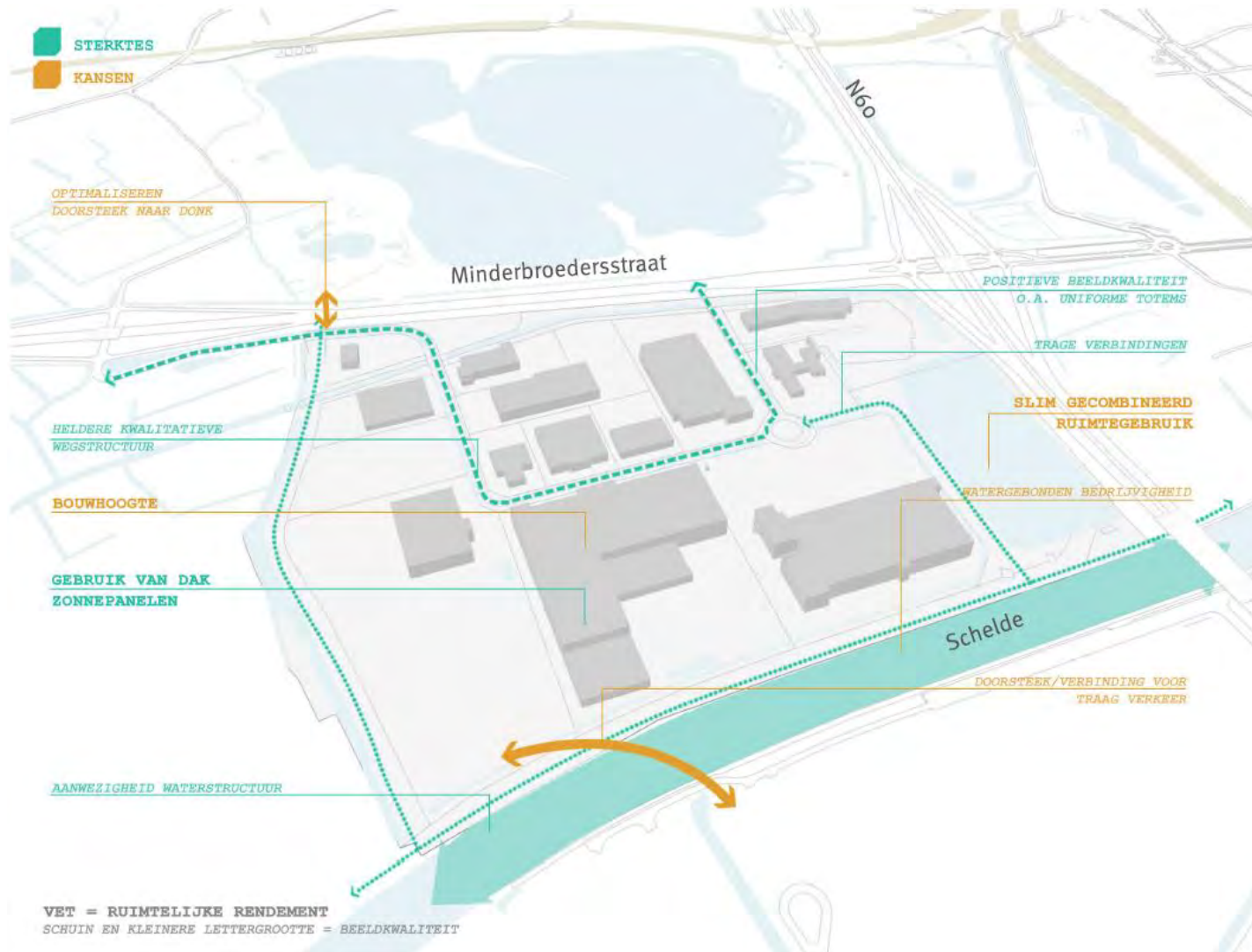


Figuur 19 Sterktes en kansen Hoge Bunders

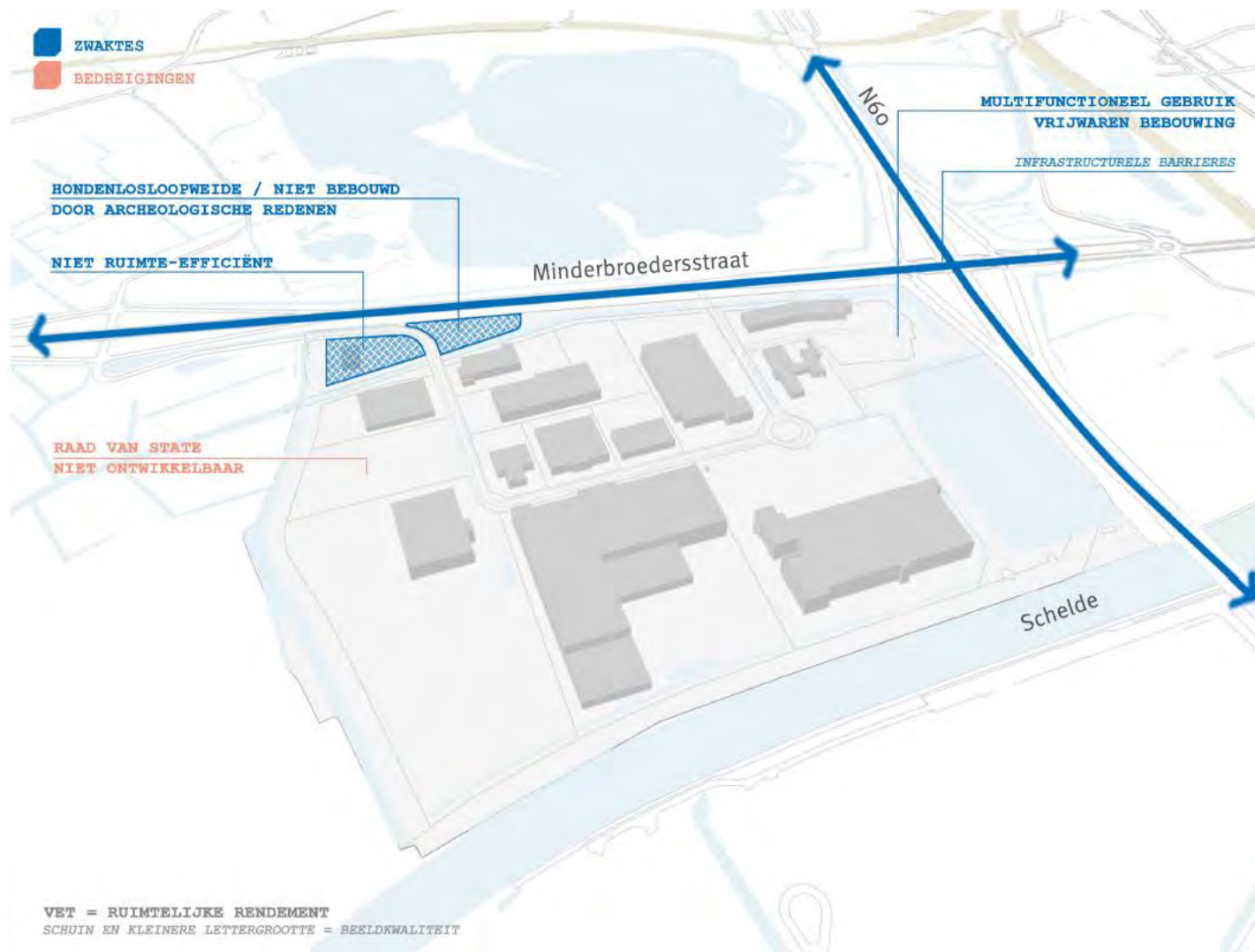


Figuur 20 Zwaktes en bedreidingen Hoge Bunders

3.5.5 COUPURE

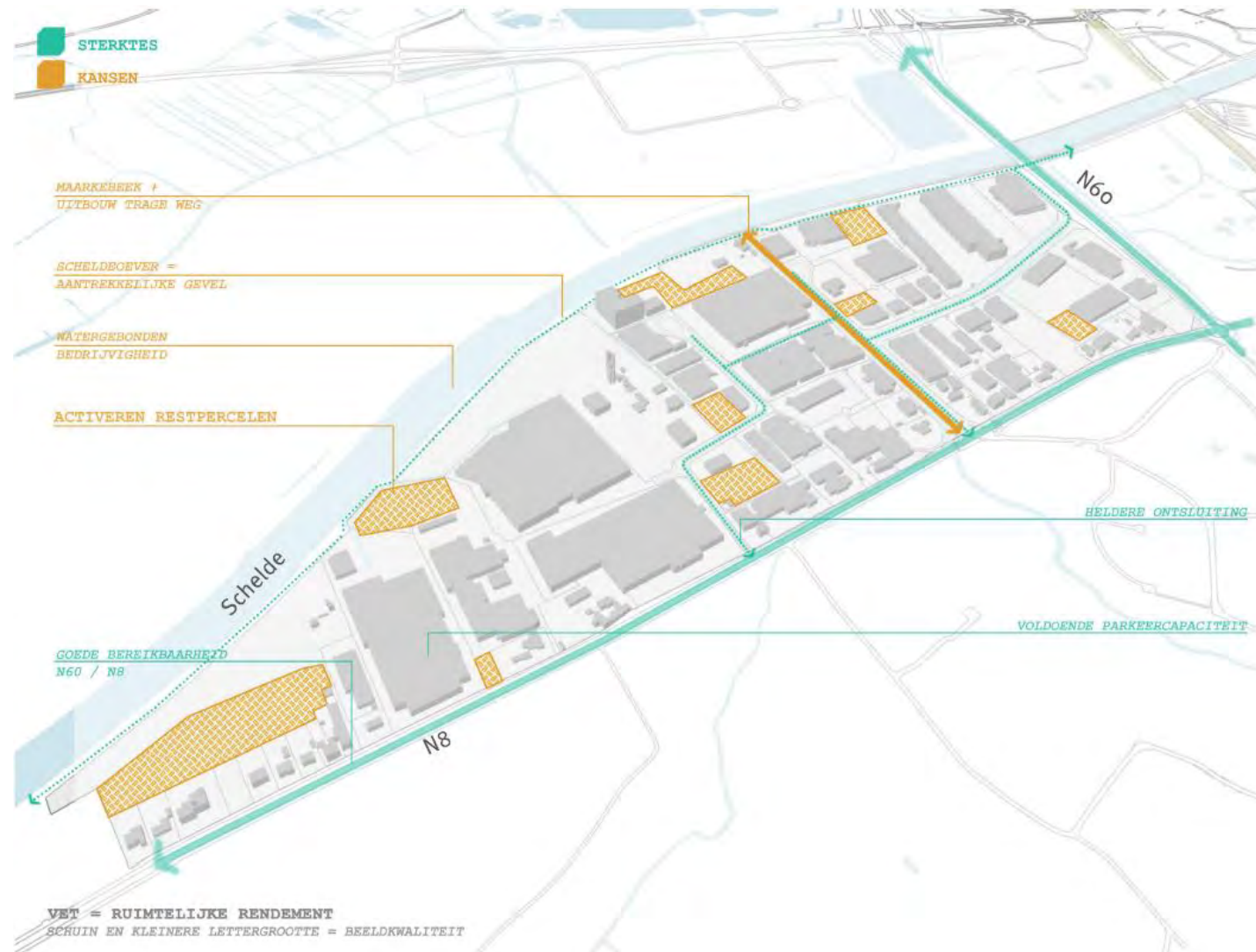


Figuur 21 Sterktes en kansen Coupure

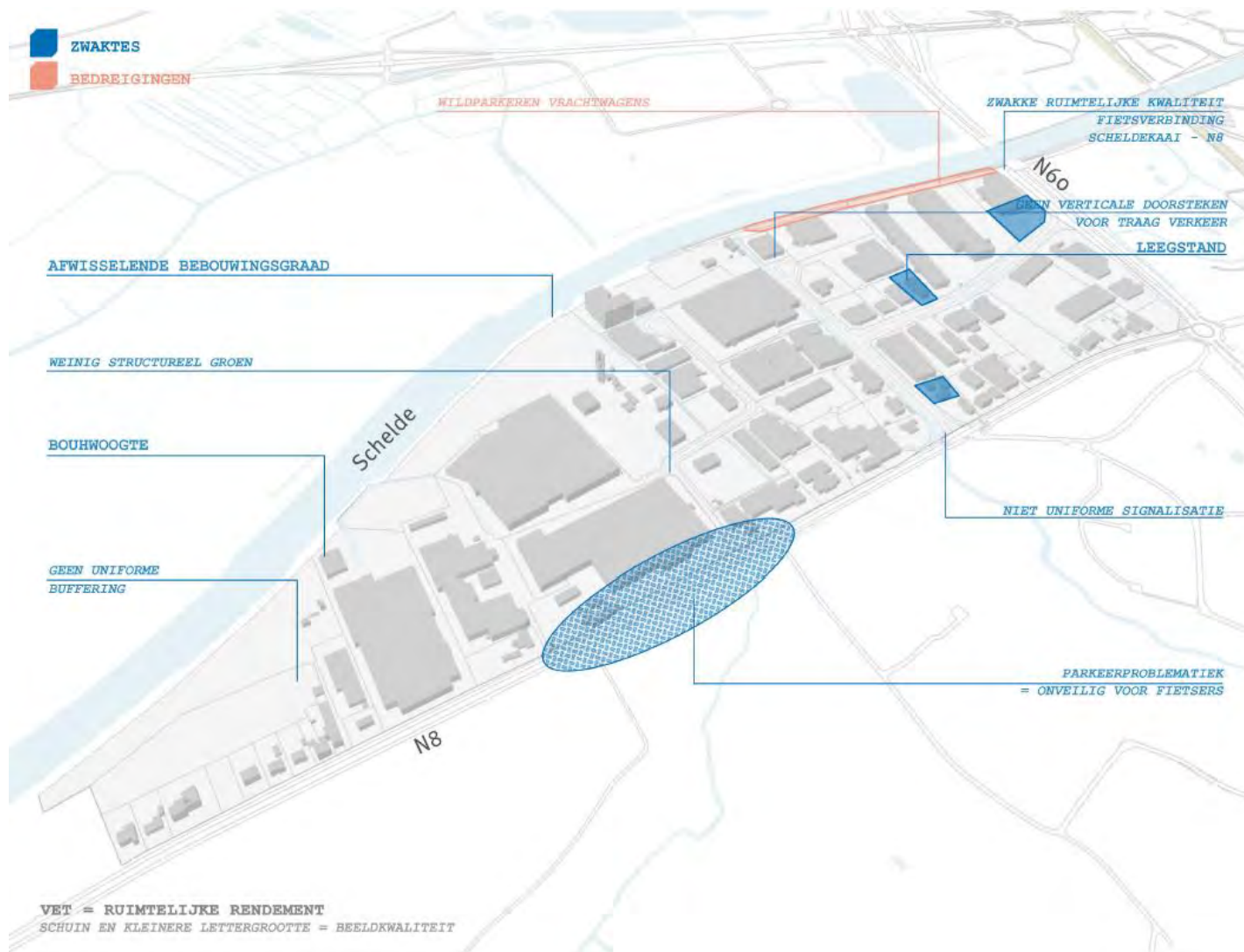


Figuur 22 Zwaktes en bedreidingen Coupure

3.5.6 MEERSBLOEM



Figuur 23 Sterktes en kansen Meersbloem



Figuur 24 Zwaktes en bedreigingen Meersbloem

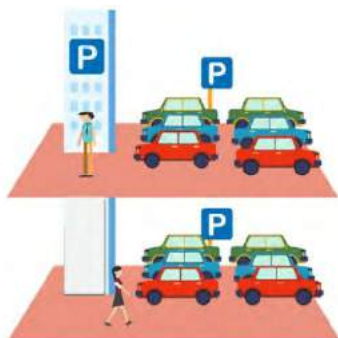
4 MAATREGELEN EN INSTRUMENTEN

In dit hoofdstuk worden een aantal maatregelen en instrumenten voorgesteld. Deze maatregelen en instrumenten kunnen ingezet worden om de ruimte-efficiëntie te verhogen en bijkomende ruimte voor bedrijvigheid mogelijk te maken.

Het onderdeel maatregelen kan gezien worden als een strategieëngids. Het onderdeel instrumenten kan gezien worden als een methodengids.

4.1 MAATREGELEN

4.1.1 PARKEREN BUNDELEN



Figuur 25 Parkeren bundelen

⁹ Deze omzendbrief verplichtte de aanvragers om bij het verkavelen, bouwen of verbouwen, een minimum aantal parkeerplaatsen aan te leggen. Deze normen waren bedoeld om het openbaar domein te ontlasten. Ondertussen vragen de problemen van bereikbaarheid en leefbaarheid evenwel om een beheersing van de automobiliteit. Daarom is er eerder nood aan maximum in

Het aantal parkeerplaatsen wordt in de verkoopvoorwaarden en stedenbouwkundige voorschriften vaak bepaald per perceel. Voor de bedrijventerreinen Bruwaan-Ring II, Lindestraat, Hoge Bunders, Coupure en Meersbloem werd in de verkoopvoorwaarden opgenomen dat het aantal parkeerplaatsen in verhouding moet zijn met de personeelsbezetting en/of bedrijfsvoertuigen, afhankelijk van de noodzaak, maar ook in overeenstemming met de toenmalige omzendbrief van 20 oktober 1982 inzake richtlijnen betreffende de eis om bij bouwwerken parkeerruimte te scheppen⁹. De verkoopvoorwaarden bepalen dat er op elk bedrijfspereel de nodige parkeerplaatsen op eigen terrein moeten worden ontwikkeld en dat bedrijfsvoertuigen niet op de openbare weg gestationeerd mogen worden. Vandaag levert dit het typische Vlaamse straatbeeld op: langs weerszijden van de weg geparkeerde auto's of parkeerplaatsen voor de deur en/of het bedrijfsgebouw. Daarnaast blijkt de toentertijd ingeschatte aantal parkeerplaatsen vandaag voorbijgestreefd: door het hedendaagse autogebruik kampen sommige bedrijven met onvoldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. Bovendien werd niet altijd rekening gehouden met het vrachtwagenverkeer (laden en lossen, stationeren, wachzones). Dit uit zich in een parkeerproblematiek op de openbare weg met de nodige gevolgen inzake veiligheid.

Door het bundelen van parkeerplaatsen in een collectieve parking kan een oplossing geboden worden aan bovenstaande problemen. Een collectieve parking zorgt niet alleen voor een veiligere verkeerssituatie en een

plaats van minimum parkeernormen. De omzendbrief werd om deze redenen opgeheven. Voorlopig werden er door de Vlaamse overheid geen nieuwe normen uitgevaardigd (bron: Vademecum duurzaam parkeerbeleid, deel 1 Algemene beleidscontext p.18).

kwalitatiever straatbeeld, het zorgt ervoor dat er op de percelen ruimte vrijkomt. Die ruimte kan gebruikt worden voor het uitbreiden van de bedrijfsgebouwen, extra groenzones en dergelijke meer. Bij de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein kan gekeken worden naar de oprichting van een collectieve parking. Naast de ligging van deze collectieve parking dient wel rekening gehouden te worden met de toegangstijdstippen, privacy, verdeling bouwkosten, huurprijzen, enzovoort.

In hoofdstuk 5 wordt de haalbaarheid van deze maatregel bekeken in een concrete case op het bedrijventerrein Bruwaan-Ring II.

4.1.2 COLLECTIEF GEBRUIK VAN ANDERE BEDRIJFS-FUNCTIES



Figuur 26 Collectief gebruik van andere bedrijfsfuncties

Naast het bundelen van parkeerplaatsen kunnen andere bedrijfsfuncties ook in collectief gebruik worden georganiseerd om ruimtewinsten te maken, denk aan uniforme groenbuffers die voor het hele bedrijventerrein worden ingericht aan de buitenste rand van het bedrijventerrein in plaats van individuele groenbuffers per perceel.¹⁰ Hetzelfde geldt voor opslagplaatsen,

¹⁰ Voor de bedrijventerreinen Bruwaan-Ring II, Lindestraat, Hoge Bunders, Coupure en Meersbloem werden in de verkoopvoorwaarden verplichte

afvaldepots, waterbekkens... maar ook interne functies zoals restaurants, vergaderruimtes, recepties, enzovoort.

4.1.3 STAPELEN VAN FUNCTIES



Figuur 27 Stapelen van functies

Het stapelen van functies laat toe dezelfde grondoppervlakte meermaals te gebruiken. Er wordt ingezet op een hogere vloer-terreinindex of V/T-index. De V/T-index is de verhouding van de totale brutovloeroppervlakte van alle gebouwen op de totale terreinoppervlakte (in %). Hoe hoger men stapelt, hoe meer vloeroppervlakte benut wordt voor dezelfde terreinoppervlakte. Afhankelijk van het soort bedrijventerrein en de bedrijfsvoering kunnen verschillende bedrijfsfuncties op elkaar gestapeld worden zoals verticale productie (bijvoorbeeld Agristo in Deinze en La Lorraine in Erpe-Mere), productiebedrijven met kantoren, een geïntegreerde bedrijfswoning bovenop de bedrijfsgebouwen, enzovoort.

De zonevreemde of verweefbare functies, vaak gaat het om detailhandel of woningen, kunnen op deze manier bovenop lokale bedrijven worden gestapeld (binnen het 'juiste' type bedrijventerrein, namelijk een lokaal bedrijventerrein in plaats van op een regionaal bedrijventerrein). Ook het

groenzones opgelegd: een minimale 5m-strook langs de perceelsgrenzen en een 10m-strook langs de openbare weg.

stapelen van loutere bedrijfsfuncties is er mogelijk. Hierbij kan ook gedacht worden aan functies die op ondergrondse niveaus kunnen worden ondergebracht. De ruimte (grondoppervlakte) die vrijkomt door deze maatregel toe te passen, kan worden ingezet voor extra (regionale) bedrijvigheid.

In hoofdstuk 5 wordt de haalbaarheid van deze maatregel bekeken in een concrete case op het bedrijventerrein Meersbloem.

4.1.4 CONCENTRATIE VAN VERKEERSGENERERENDE ACTIVITEITEN

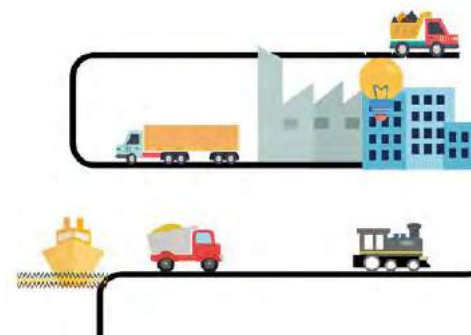


Figuur 28 Concentratie van verkeersgenererende activiteiten

Bij de ontwikkeling van een bedrijventerrein is een afstemming met de bestaande wegenstructuur noodzakelijk om het ruimtegebruik te optimaliseren. Op basis van de wegencategorisering opgenomen in het structuurplan of beleidsplan van de gemeente of stad en het bereikbaarheidsprofiel kan een bedrijventerrein ingedeeld worden in verschillende segmenten. Bedrijven met grote verkeersstromen en zware transportmiddelen zoals vrachtwagens dienen gesitueerd te worden langs belangrijke verkeersstromen en ontsluitingen om het verkeer te beperken tot één bepaald segment. Bedrijven met activiteiten met minder grote transportmiddelen en minder ritten kunnen langs secundaire wegen gesitueerd worden. De bedrijven met het minst aantal verkeersritten kunnen dan in het verste segment, diep in het bedrijventerrein, gesitueerd worden.

Deze manier van indelen zorgt ervoor dat de verkeersafwikkeling van de bedrijven afgestemd is op de bestaande wegeninfrastructuur en de inrichting van het bedrijventerrein efficiënter is: bredere wegen voor de grote assen waarlangs de verkeersgenererende activiteiten zijn gesitueerd, terwijl smallere wegen aangelegd kunnen worden voor bedrijven dieper gelegen op het bedrijventerrein die weinig verkeersritten of geen zwaardere infrastructuur nodig hebben. Deze maatregel is eerder gericht op de verkeersafwikkeling en het interne verkeer van het bedrijventerrein dan het boeken van grote ruimtewinsten. Het zorgt voor een duidelijke lees- en doorwaadbaarheid van het bedrijventerrein.

4.1.5 STIMULEREN VAN MULTIMODAAL TRANSPORT



Figuur 29 Stimuleren van multimodaal transport

De bedrijventerreinen opgenomen in voorliggende studie situeren zich niet alleen langs grote wegeninfrastructuren, maar in het geval van de bedrijventerreinen Coupure en Meersbloem en het bedrijventerrein Lindestraat brengt de ligging langs de Schelde respectievelijk het station van Oudenaarde mogelijkheden met zich mee naar multimodaal transportgebruik. Dit laatste begrip betekent het combineren van verschillende transportmiddelen voor het vervoer van goederen. Om de verkeersafwikkeling van bijvoorbeeld vrachtwagens en opleggers op het bestaande wegennet te ontlasten, kan bij de bedrijventerreinen Coupure en

Meersbloem gebruik gemaakt worden van de Schelde en de mogelijkheden inzake watertransport. Voor het bedrijventerrein Lindestraat bestaat dan weer de mogelijkheid om het treinverkeer in te zetten voor het goederenvervoer. Uit een nota van de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij (POM) Oost-Vlaanderen wordt echter een kanttekening gemaakt bij de benodigde ruimte en financiële kosten voor een modal shift naar het spoornet. De nota is toegevoegd aan de bijlagen. In de gevallen dat er (ruimtelijk en financieel) ingezet kan worden op een modal shift kunnen goederenterminals met overslagfaciliteiten worden voorzien op de bedrijventerreinen.

Deze maatregel dient om bedrijven ruimtelijk te schikken naar gelang de mogelijkheid om hun producten of goederen op een andere manier te vervoeren zodat het wegennet minder belast wordt en minder afgewikkeld moet worden. Bedrijven die hun goederen met de trein kunnen vervoeren dienen best gesitueerd te worden langs het station, bedrijven die gebruik kunnen maken van het watertransport zijn beter gesitueerd aan de bevaarbare waterweg om interne circulatie op het bedrijventerrein tot een minimum te houden en efficiënt aan goederentransport te doen. Naar ruimtegebruik toe kan op die manier het aantal (vrachtwagen)-parkeerplaatsen verminderd worden.

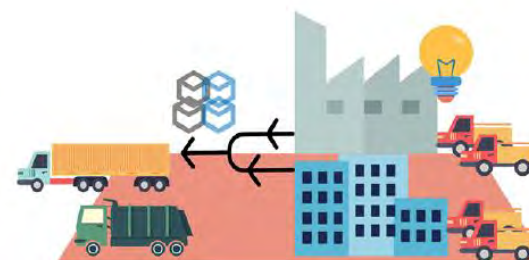
4.1.6 OPRICHTEN MOBIPUNT



Figuur 30 Oprichten mobipunt

Een mobipunt is een verzamelpunt waar verschillende vormen van vervoersmiddelen aanwezig zijn: openbaar vervoer (trein, bus, tram, ...), (elektrische) deelauto's en -fietsen, taxi's, shuttledienst, maar ook andere diensten zoals lockers, pakjesautomaten, een fietshersteldienst, enzovoort. Mobipunten worden op strategische locaties geplaatst, zoals bijvoorbeeld in de stationsomgeving aan de Lindestraat of op een bedrijventerrein, zodat een overschakeling van transportmiddel praktisch haalbaar is. Het doel van een mobipunt is om het autogebruik te verminderen en zich duurzamer te verplaatsen. Een verminderd autogebruik kan ervoor zorgen dat de ruimte ingenomen voor parkeerplaatsen op termijn herbekeken kan worden.

4.1.7 EFFICIËNT TRANSPORTGEBRUIK



Figuur 31 Efficiënt transportgebruik

Een efficiënt transportgebruik raakt aan verschillende aspecten. Het transportgebruik kan efficiënter worden gemaakt door bij de inrichting van het bedrijventerrein de bedrijven met een gelijkaardig mobiliteitsprofiel en dezelfde mobiliteitsbehoeften te bundelen (zie ook 4.1.4 Concentratie van verkeersgenererende activiteiten). Op deze manier kunnen verkeersstromen op elkaar worden afgestemd door het samen afvoeren van afval, het transporteren van goederen, de pakjesdiensten gezamenlijk te beheren... wat resulteert in minder verkeer en zelfs minder vrachtwagens op terrein. Ook wat betreft het samenvoegen van het volume aan goederen kan voor sommige bedrijven een oplossing betekenen: bedrijven die bepaalde volumes hebben van producten, maar niet het minimumvolume halen om de

goederen via water- of treintransport te vervoeren, kunnen het goederenvolume samenvoegen om duurzamer en mogelijk goedkoper hun transport te regelen. Men spreekt van een vervoersmanagement. Dit kan per bedrijventerrein of over de bedrijventerreinen heen, afhankelijk van de structuur, ligging en types bedrijven die er gevestigd zijn. Een ander aspect dat het transportgebruik efficiënter kan maken is de inrichting van het perceel: de inplanting van het bedrijf ten opzichte van de weg, de locatie van de laad- en loszones, het aantal inritten op het perceel, de verkeersrichting, enzovoort. Deze aandachtspunten zorgen mede voor een veiligere verkeerssituatie met voetgangers en fietsers.

4.1.8 INTENSIEF RUIMTEGEBRUIK (INCL. DAKEN)



Figuur 32 Intensief ruimtegebruik (incl. daken)

De terreinconstellatie van bedrijventerreinen moeten zodanig geoptimaliseerd zijn dat elke vierkante meter benut wordt hetzij voor de bedrijfsvoering en bijhorende functies, hetzij voor de beeldkwaliteit en groenblauwe structuren. De intensivering van bedrijventerreinen betekent ook het gebruik van de bestaande dakoppervlaktes. In vele gevallen wordt vandaag al ingezet op zonnepanelen. Hiervoor zijn weinig structurele aanpassingen nodig. Andere alternatieven zijn groendaken, dakparking, daktuinen, wateropvang... Daarnaast kan gekeken worden of de niet-benutte oppervlakte ingezet kan worden via nieuwe structuren zoals het dichtens van de restructies tussen twee gebouwen. Bij de inrichting van nieuwe terreinen kan het ruimtegebruik geïntensiveerd worden door te kiezen voor koppelbouw, aaneengesloten units, enzovoort.

Op bestaande bedrijventerreinen dient rekening gehouden te worden met de bestaande structuur en stabiliteit van het gebouw. De draagkracht van de daken wordt vooraf de bouw berekend. Of deze maatregel eerder betrekking zal hebben op nieuwe te ontwikkelen bedrijven zal in hoofdstuk 5 worden onderzocht in een concrete case op het bedrijventerrein Lindestraat.

4.1.9 AANVULLEND RUIMTEGEBRUIK IN TIJD



Figuur 33 Aanvullend ruimtegebruik in tijd

Bedrijventerreinen kunnen zodanig ingevuld worden dat niet enkel overdag, maar ook voor en na de werkuren de ruimte van het bedrijventerrein kan gebruikt worden, denk aan workshops, opleidingen rond ondernemen, congressen, samenkomsten, niet-verweefbare recreatieve functies en recreatieve invullingen voor passanten, recreanten, buurtbewoners. De ruimte wordt niet alleen in tijd meer benut, maar er wordt ook plaatsgemaakt voor onder andere beleving, biodiversiteit en sociale controle.

4.1.10 ACTIVEREN RESTPERCELEN



Figuur 34 Activeren restpercelen

Alvorens de open ruimte te moeten aansnijden voor het creëren van een aanbod aan bedrijfsruimte kan geprobeerd worden om de bestaande restpercelen op de bedrijventerreinen te ontwikkelen. In Oudenaarde blijken de restpercelen in grote mate reservegronden van de bedrijven te zijn. Deze bedrijven houden in de directe omgeving een stuk grond strategisch in eigendom om, wanneer het nodig is, het bedrijf te kunnen uitbreiden. In sommige gevallen gaat het om een verantwoorde reserve voor de toekomst van het bedrijf, gezien bij een ruimtetekort het bedrijf genoodzaakt kan zijn om te moeten herlocaliseren. Echter dient in het kader van optimaal ruimtegebruik bekeken te worden of de gronden kunnen ontwikkeld worden, hetzij voor de eigen bedrijfsvoering, hetzij voor het oprichten van nieuwe bedrijven. Het is zo dat sommige percelen voor zeer lange tijd niet ontwikkeld worden (afhankelijk van de economie, moeilijk te voorspellen) en daardoor onderbenut zijn. Doch zijn er ook percelen waar het slechts een beperkte oppervlakte betreft waar geen (regionaal) bedrijf meer op gevestigd kan worden. Dit perceel kan dan ingezet worden voor andere (tijdelijke) functies.

In hoofdstuk 5 wordt de haalbaarheid van deze maatregel bekeken in een concrete case op het bedrijventerrein Bruwaan-Ring II.

4.1.11 LEEGSTAND EN ZONEVREEMDHEID AANPAKKEN



Figuur 35 Leegstand en zonevreemdheid aanpakken

4.1.11.1 LEEGSTAND AANPAKKEN

Naast de restpercelen zijn er ook de reeds bebouwde percelen waarvan de gebouwen en terreinen leegstaan. Een deel van deze leegstand kan beschouwd worden als de frictieleegstand: dit is de leegstand die noodzakelijk is om de markt (verkoop en koop van gebouwen) te doen functioneren. Het overige deel betreft langdurige leegstand. Dit zijn gebouwen die na lange tijd nog steeds niet van de markt zijn vanwege verschillende redenen: te dure prijs, niet te koop, niet onderhouden, niet goed gelegen, verouderd, niet conform de vraag, enzovoort. Het zijn deze leegstaande gebouwen waarvoor maatregelen dienen getroffen te worden om ze weer te kunnen inzetten als bedrijfsruimte. Via een fiche kunnen gebouwen die recent leegstaan opgevolgd worden en in een vroeg stadium kunnen daarvoor maatregelen ingezet worden (zoals bijvoorbeeld meer publiciteit en in de kijker gezet worden, locatiebeleid...). Vandaag zorgt het decreet houdende maatregelen ter bestrijding en voorkoming van leegstand en verwaarlozing van bedrijfsruimten er reeds voor dat een inventaris van leegstaande en verwaarloosde bedrijfsgebouwen wordt bijgehouden. Wanneer een bedrijf drie opeenvolgende jaren wordt geregistreerd in de inventaris wordt een leegstandsheffing opgelegd.

4.1.11.2 ZONEVREEMDHEID AANPAKKEN

De zonevreemdheid (= 'niet in de juiste bestemming') op bedrijventerreinen wordt vaak getolereerd, maar is tegelijkertijd ook een zwakte en/of bedreiging (zie 3.5 SWOT-analyse) gezien de zonevreemde functies de ruimte innemen die bedoeld is voor regionale bedrijvigheid. Met regionale bedrijvigheid worden bedrijven bedoeld die het moeilijk hebben om zich elders te vestigen gezien hun aard en grootte (schaal en bedrijfsvoering). Ze zijn niet-verweefbaar met andere functies zoals wonen. Het aanpakken van zonevreemde functies is zeer moeilijk doordat ze soms zijn opgericht voor de inwerkingtreding van de stedenbouwwet (1962) en gewestplannen ('70). Ze zijn met andere woorden vergund geacht en mogen er blijven. In de gevallen dat een bedrijf of gebouw wel illegaal (= niet vergund) is, kan ingezet worden op handhaving (zie 4.2.12 Handhaving). Een voorbeeld hiervan is de niet-vergunde detailhandel op regionale bedrijventerreinen.

4.1.12 AANDACHT VOOR BEELDKWALITEIT



Figuur 36 Aandacht voor beeldkwaliteit

Niet alleen is bij de inrichting van een bedrijventerrein het plaatsen van het juiste bedrijf op de juiste plaats van belang, ook de inkleding van de bedrijven en het openbare groen heeft invloed op de beeldkwaliteit van een bedrijventerrein. De uitstraling van het bedrijventerrein is niet enkel goed voor het imago ervan, het zorgt ook voor een zekere leesbaarheid tussen het openbaar en private domein. Daarnaast kan zorgvuldig ingeplant groen een ecologisch voordeel opdoen, de leesbaarheid van het terrein verhogen, collectief ingezet worden bij recreatieve functies van het bedrijf of zorgen

voor gemeenschappelijke functies (picknicken, trage wegen, groenbuffers, enzovoort). Deze maatregel is eerder gericht op het verzorgen van een (kwalitatieve) plek waar bedrijven zich graag vestigen dan een ruimtebesparende maatregel. Inzetten op beeldkwaliteit zal in de meeste gevallen eerder ruimte innemen dan besparen.

4.1.13 AANDACHT VOOR KLIMAAT



Figuur 37 Aandacht voor klimaat

Aansluitend op bovenstaande maatregelen kan op bedrijventerreinen aandacht besteed worden aan het klimaat. In kader van deze studie is deze maatregel erop gericht om win-winsituaties te creëren met andere maatregelen gezien de scope (verhogen van het ruimtelijk rendement) van voorliggende studie. Zo dragen de maatregelen 4.1.6 Oprichten mobipunt en 4.1.7 Efficiënt transportgebruik bij tot een duurzamer transportgebruik op de bedrijventerreinen. Een ander voorbeeld is een zuiniger en maximalisatie van het ruimtegebruik door het uitvoeren van de maatregelen 4.1.2 Collectief gebruik van andere bedrijfsfuncties, 4.1.3 Stapelen van functies, 4.1.11 Leegstand en zonevreemdheid aanpakken, enzovoort. Een makkelijk uit te voeren klimaatactie is de benutting van de bestaande dakoppervlaktes voor zonnepanelen. Uit de ruimtelijke analyse en kaartenbundel (zie 3.2) komt naar voren dat reeds een groot aantal bedrijven hierop inzetten. Andere klimaatacties zoals het koppelen van restwarmte, warmtenetten, windturbines, ... zijn niet uitgesloten, doch zullen ze eerder het ruimtegebruik verhogen (door o.a. installatieruimte, veiligheidsmaatregelen, enzovoort).

4.2 INSTRUMENTEN

4.2.1 RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN (RUP)

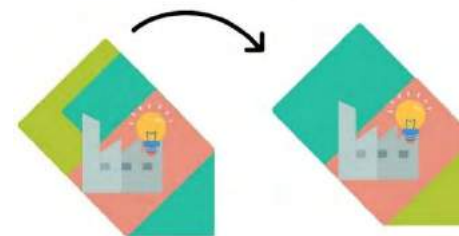


Figuur 38 Ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP)

Een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) is een plan waarmee de overheid in een bepaald gebied de bodembestemming vastlegt. Ruimtelijke uitvoeringsplannen of 'RUP's' vervangen de gewestplannen. Voor alle percelen in een bepaald gebied wordt zo heel duidelijk wat er kan en wat niet. Op basis van de stedenbouwkundige voorschriften die zijn opgenomen in het RUP, kunnen - eens het RUP in werking is - omgevingsvergunningen afgeleverd worden. Naast het gewestplan kan een RUP een bijzonder plan van aanleg (BPA), dit is een verfijning van het gewestplan, en een reeds bestaand RUP vervangen. Voorbeelden van wat in de stedenbouwkundige voorschriften van een RUP kan worden bepaald: de bebouwingsgraad, de vloerterreinindex, de functies, verschillende zoneringen zoals een gemeenschappelijke bufferzone en dergelijke meer.

In gevallen waar een bedrijventerrein wordt ontwikkeld middels de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan zijn de stedenbouwkundige voorschriften een belangrijk onderdeel gezien daarin de context van het ruimtelijk rendement en de ruimte-efficiëntie worden bepaald (oppervlakte kavels, maximale bouwhoogte, afstand tot perceel, enzovoort).

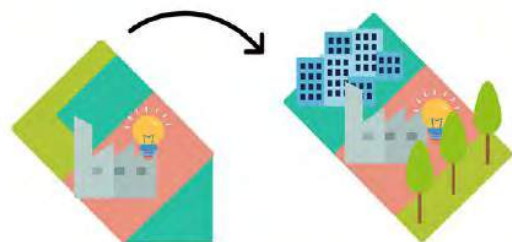
4.2.2 PLANOLOGISCHE RUIL



Figuur 39 Planologische ruil

Een planologische ruil betekent de omwisseling van bestemmingszones. Met de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan kunnen zo slecht gelegen bedrijfsgronden verschoven worden naar een betere locatie. Denk bijvoorbeeld aan nog niet ontwikkelde gronden in het buitengebied waar het niet wenselijk is om verkeersgenererende activiteiten verder te stimuleren. Andersom kan het ook zijn dat percelen de bestemming bedrijvigheid hebben, maar in de praktijk geen bedrijfsfuncties hebben en dus verloren areaal aan ruimte voor bedrijvigheid zijn. Bijvoorbeeld (versnipperde) tuinzones in een bestemming voor bedrijvigheid. Planologische ruil zorgt ervoor dat het juridisch bestendigde areaal aan ruimte voor bedrijvigheid optimaal (en dus ruimtelijk-efficiënt) benut kan worden op de daartoe best geschikte locaties.

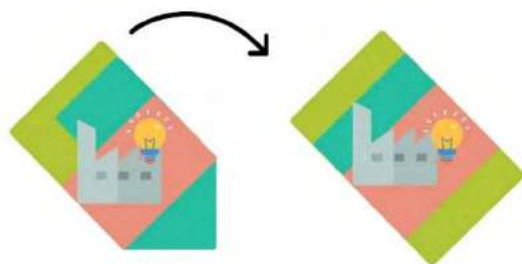
4.2.3 HERVERKAVELING UIT KRACHT VAN WET MET PLANOLOGISCHE RUIL



Figuur 40 Herverkaveling uit kracht van wet met planologische ruil

Het decreet van 28 maart 2014 betreffende de landinrichting omvat een instrumentenkoffer met onder andere het instrument 'herverkaveling uit kracht van wet met planologische ruil' dat het mogelijk maakt om én de omwisseling van bestemmingszones én de eigenaars en gebruikers te ruilen, om zo tot een optimaler grondgebruik te komen. Het gebruik van het instrument wordt geïntegreerd in de procedure voor de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan. Een afweging met andere instrumenten zoals de bestaande sectorinstrumenten (planbaten/planschade) dient te gebeuren.

4.2.4 HERVERKAVELING



Figuur 41 Herverkaveling

Herverkaveling betekent hier het herstructureren van de kadastrale percelen. Slecht geconfigureerde percelen kennen een minder productieve of ruimte-efficiënte indeling van de gronden. Door het herverkavelen met de aanpalende percelen door de koop of verkoop van een deel of de gehele grond kan een efficiënter of groter ruimtegeheel worden bereikt. Een voorbeeld van herverkaveling in kader van bedrijvigheid is het volgende: de verkoop van een stuk grond die voor de eigenaar niets meer betekent, kan worden herverkaveld (en verkocht worden) aan de aanpalende eigenaar die met deze grond nog zijn bedrijf kan uitbreiden of extra opslag kan voorzien. Een ander voorbeeld betreft twee slecht geconfigureerde percelen die door herverkaveling wel bruikbaar gemaakt kunnen worden.

Herverkaveling wordt geregeld via een notariële akte waarin de eigendom wordt gewisseld en aangepast.

4.2.5 HERZIEN OF OPHEFFEN STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN BPA'S EN RUP'S



Figuur 42 Herzien of opheffen stedenbouwkundige voorschriften BPA's en RUP's

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) maakt het mogelijk om bestaande stedenbouwkundige voorschriften van bijzondere plannen van aanleg (BPA's) en ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's) via artikel 7.4.4/1 te herzien of op te heffen wat betreft

- ▶ de perceelsgrenzen;
- ▶ de afmetingen en de inplanting van constructies;
- ▶ de dakvorm en de gebruikte materialen;

- de maximaal mogelijke vloerterreinindex;
- het aantal bouwlagen;
- de voortuinstroken, de tuinzones met inbegrip van tuinconstructies, de binnenplaatsen, de afsluitingen, de buitenaanleg rond gebouwen met inbegrip van verhardingen, de bouwrijke stroken en de bufferstroken;
- het aantal toegelaten woongelegenheden of bedrijfseenheden per kavel;
- de toegelaten functies in bebouwbare zones of van bebouwde onroerende goederen;
- de parkeergelegenheden.

Het toepassen van dit artikel mag niet resulteren in een kleinere oppervlakte aan openbare groen- of recreatievoorzieningen, noch mag het een afwijking van de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestplan voor het gebied in kwestie tot gevolg hebben of toegepast worden voor stedenbouwkundige voorschriften die afwijken van de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestplan voor het gebied in kwestie. Daarnaast dient de herziening of opheffing te stroken met de opties van, al naargelang het geval, het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan of het gemeentelijk beleidsplan ruimte. De herziening of opheffing neemt de vorm aan van tekstuele wijzigingen en, zo nodig, een grafisch plan.

Bovenstaand VCRO-artikel kan een oplossing bieden om bestaande, verouderde stedenbouwkundige voorschriften van BPA's en RUP's te herzien of op te heffen in plaats van een nieuw RUP op te maken. Dit instrument biedt de mogelijkheid om op relatief snelle termijn het ruimtelijk rendement te verhogen op plaatsen waar dit wenselijk is, maar de geldende stedenbouwkundige voorschriften een obstakel vormen. De bestemming kan via dit instrument niet aangepast worden.

4.2.6 STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENINGEN



Figuur 43 Stedenbouwkundige verordeningen

Via de opmaak van een stedenbouwkundige verordening kan een gemeente of stad voor het volledige grondgebied of een deel ervan richtlijnen of voorwaarden opstellen die ongeacht de grondbestemming van dat gebied van toepassing zijn. De stedenbouwkundige verordeningen zijn gelijkaardig aan de stedenbouwkundige voorschriften die bij een ruimtelijk uitvoeringsplan horen, maar zijn sneller op te maken en te herzien. Stedenbouwkundige verordeningen zijn daarnaast thematisch gericht in plaats van gericht op de gebiedsbestemming van bepaalde locaties. Enkele voorbeelden zijn de Vlaamse gewestelijke stedenbouwkundige verordeningen rond weekendverblijven, toegankelijkheid, hemelwater, maar ook de stedelijke verordening rond detailhandel van de stad Oudenaarde.

Inzake het verhogen van het ruimtelijk rendement op bestaande regionale bedrijventerreinen kan de stad Oudenaarde een stedenbouwkundige verordening opmaken voor bedrijventerreinen met richtlijnen over de inrichting en inpassing van de gebouwen en kavels. Zo kunnen bijvoorbeeld minimale terreinoppervlaktes opgelegd worden of verboden worden om percelen te splitsen of te verkavelen naar kleinere percelen om het behoud van de ruimte voor bedrijven met regionaal karakter te garanderen. Daarnaast kan ze ook inzake functies richtlijnen opleggen, bijvoorbeeld dat twee derde van de bedrijfsvoering naar productie gaat om het aantal

kantoren te beperken. Voor meer informatie waarvoor een stedenbouwkundige verordening kan opgemaakt worden, wordt verwezen naar artikel 2.3.1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Er dient rekening gehouden te worden met de hiërarchie van de instrumenten, zo primeert een ruimtelijk uitvoeringsplan op een stedenbouwkundige verordening en dienen lokale overheden hun plannen steeds te richten naar die van de hogere overheden. Zo staat een gewestelijke verordening boven een provinciale of gemeentelijke verordening, echter kunnen deze laatste wel de richtlijnen van de hogere overheden verstrengen.

4.2.7 VERKOOPSVOORWAARDEN



Figuur 44 Aanpakken van de verkoopvoorwaarden

Zoals eerder vermeld in hoofdstuk 2 gelden er voor sommige percelen naast het planologisch-juridisch kader (gewestplan, ruimtelijke uitvoeringsplannen, ...) ook nog de verkoopvoorwaarden. De ruimtelijke voorwaarden (contractuele stedenbouwkundige voorschriften) die erin zijn opgenomen dateren vaak van de opmaak van de verkoopakte en kunnen daardoor vandaag verouderd zijn. Daarnaast worden de ruimtelijke voorwaarden ook vaak overgenomen bij een doorverkoop in de verkoopakte. In thema van het verhogen van de ruimte-efficiëntie op bedrijventerreinen is het handig ook te bekijken in welke mate de ruimtelijke voorwaarden van verkoopvoorwaarden kunnen aangepast worden naar de hedendaagse normen (hogere bezettingsgraad, meer bouwlagen, ...). De complexiteit

schuilt echter in het integraal aanpakken van alle verkoopvoorwaarden die zijn opgemaakt binnen eenzelfde bedrijventerrein of zelfs tussen de verschillende bedrijventerreinen heen waarvoor gelijkaardige verkoopvoorwaarden zijn opgemaakt. Het aanpassen van slechts een aantal verkoopvoorwaarden terwijl er meerdere percelen kampen met dezelfde context kan het gelijkheidsbeginsel schenden gezien de benadeling die de bedrijven kunnen oplopen (bijvoorbeeld minder ruimte voor bedrijvigheid wanneer bij andere bedrijfsperven de ruimtelijke voorwaarden wel zouden worden versoepeld). Zo is voor het gros van de percelen van de Oudenaardse bedrijventerreinen (uit deze studie) de verkoopvoorwaarden opgemaakt door de stad Oudenaarde en hebben zij gelijkaardige, al dan niet dezelfde, ruimtelijke voorwaarden gehanteerd voor de verschillende bedrijventerreinen en percelen.

In deze studie worden enkele denkpistes naar voren geschoven voor het versoepelen van de ruimtelijke voorwaarden. Een eerste denkpiste is herzien van de verschillende verkoopaktes voor de betreffende bedrijventerreinen door een van de contractspartijen. Gezien de mogelijke doorverkoop is de stad Oudenaarde in dergelijke gevallen geen contractspartij meer, waardoor het aanpassen van een verkoopakte weinig kans lijkt te hebben, tenzij in elke doorverkoop de stad Oudenaarde is meegenomen als contractspartij. Het lijkt in dit geval moeilijk om alle opgemaakte verkoopaktes aan te pakken. Het is dan ook de vraag of alle verkoopaktes kunnen getraceerd worden. Een tweede denkpiste is de opmaak van stedenbouwkundige voorschriften in bijvoorbeeld een ruimtelijk uitvoeringsplan (zie 4.2.1 Ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP)) dan wel in een stedenbouwkundige verordening (zie 4.2.6 Stedenbouwkundige verordeningen). In beide gevallen gelden de stedenbouwkundige voorschriften voor een aangeduid gebied waardoor ze gebiedsdekkend kunnen toegepast worden (in dit geval zijn dit bijvoorbeeld de verschillende bedrijventerreinen). Het voordeel van deze aanpak laat de planopmakende overheid toe om de plannen eenzijdig te wijzigen, naar gelang de beleidsvisies, zonder akkoord van de eigenaars van de bedrijfsperven (en mits het volgen van de geëigende procedures en inspraakmomenten). De opmaak van een stedenbouwkundige verordening, laat in het kader van deze studie, de meeste flexibiliteit toe. Zo kan het

bijvoorbeeld niet wenselijk zijn om de bestaande bestemmingen alsnog te bevestigen of te veranderen. Het gaat hier vooral om de stedenbouwkundige voorschriften met betrekking tot het verhogen van het ruimtelijk rendement die men wil aanpakken. Er dient opgemerkt dat bij de opmaak van een stedenbouwkundige verordening de bestaande verkoopaktes en ruimtelijke voorwaarden niet worden vervangen en naast elkaar blijven bestaan. In aanmerking genomen dat de stad Oudenaarde eenzijdig afstand doet van de opgemaakte contracten (als contractspartij of als derde-begunstigde bij een doorverkoop) kan dit opgelost worden en zal het naast elkaar blijven bestaan van zowel de stedenbouwkundige verordening als de verkoopaktes een tijdelijke kwestie zijn.

Vandaag zijn er echter nog geen praktijkvoorbeelden van bovenstaande denkpistes terug te vinden. Doch lijkt het nuttig om deze denkpistes af te wegen. Daarnaast is het ook niet gezegd dat voor alle verkoopaktes dezelfde benadering dient te worden genomen. De stad Oudenaarde kan de afweging maken tot welke bedrijventerreinen, en verkoopaktes, ze zich richten. Het is niet gezegd dat alle ruimtelijke voorwaarden voor elk bedrijventerrein dient te worden versoepeld in kader van voorliggende studie.

Tenslotte kan bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen gekeken worden naar alternatieve pistes met betrekking het eenzijdig (contractueel) versoepelen van ruimtelijke voorwaarden of het al dan niet weglaten van stedenbouwkundige voorschriften in verkoopaktes.

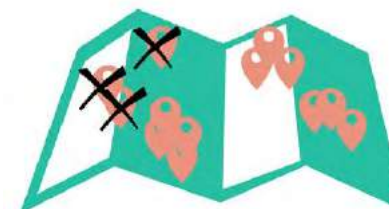
4.2.8 BEELDKWALITEITSPLAN



Figuur 45 Beeldkwaliteitsplan

Een beeldkwaliteitsplan is een plan dat de visie over de beeldkwaliteit in een omgeving vastlegt. Voor bedrijventerreinen kan een beeldkwaliteitsplan opgemaakt worden dat ontwerprichtlijnen vastlegt met betrekking tot de (groen)inrichting van het openbaar domein en de private kavel, de architectuur van de gebouwen, het straatmeubilair... Het plan omvat de kwalitatieve relatie tussen de verschillende percelen en gebouwen onderling en de relatie tot het openbaar domein. Het beeldkwaliteitsplan is een sturend beleidskader en instrument voor de architect en/of ontwikkelaar om tot een kwalitatief project te komen en dient als toetsingskader bij de beoordeling van een omgevingsvergunningaanvraag.

4.2.9 UITGIFTEPLAN



Figuur 46 Uitgifteplan

Een uitgifteplan geeft de visie van een locatiebeleid op een bedrijventerrein weer. Een locatiebeleid is een ruimtelijk beleid waarbij gekeken wordt dat elk bedrijf op de juiste locatie terecht komt. Het gaat niet alleen om de juiste locatie op een bedrijventerrein (zie 4.1.4 Concentratie van verkeersgenererende activiteiten), maar ook dat het bedrijf op het juiste bedrijventerrein komt. Een differentiatie van bedrijventerreinen is nodig om verschillende randvoorwaarden voor een efficiënter transport, ontsluiting, bereikbaarheid en dergelijke meer te kunnen garanderen. Daarnaast is ook afhankelijk van het soort bedrijvigheid een locatiebeleid nodig (zie 4.1.5 Stimuleren van multimodaal transport). De karakteristieken en vestigingsvoorwaarden van een bedrijf moeten afgestemd worden op de draagkracht van de locatie doch flexibel blijven. Op deze manier kan elk bedrijventerrein een goed geoliede machine opleveren waarbij de ruimte optimaal is georganiseerd en de bedrijfsvoering hierop afgestemd is.

4.2.10 BEDRIJFSVERVOERPLANNEN



Figuur 47 Bedrijfsvervoerplannen

Een bedrijfsvervoerplan kan omschreven worden als een plan dat een reeks maatregelen omvat om de verplaatsingen van alle werknemers te optimaliseren en alternatieven voor de wagen te promoten. Het bevat een stand van zaken van het aantal werknemers, verdeling in functie van hun woonplaats, hun vervoerwijze en dergelijke meer. Het is een analyse van de bereikbaarheid van de locatie, een studie van de mogelijke synergieën met

bedrijven in de buurt, en vastomlijnde doelstellingen en instrumenten om werknemers ertoe aan te zetten minder hun wagen te gebruiken. In België dient elke onderneming met meer dan 100 werknemers om de drie jaar een bedrijfsvervoerplan op te stellen. Geïnteresseerde bedrijven kunnen ook zelf een bedrijfsvervoerplan opstellen. Zo kan het interessant zijn om voor elk bedrijf op een bedrijventerrein een bedrijfsvervoerplan te hebben of te streven naar een gemeenschappelijk vervoersplan. De verschillende verkeersstromen gegenereerd door het woon-werkverkeer kunnen dan op elkaar inspelen, denk aan carpoolen, shuttlediensten, en zie ook 4.1.6 Oprichten mobipunt.

4.2.11 VERGUNNINGEN (VISIE/PLAN)



Figuur 48 Vergunningen (visie/plan)

Het vergunningenbeleid is één van de belangrijkste pijlers van het omgevingsbeleid. De afstemming tussen visievorming, de opmaak van bestemmingsplannen en de concretisering ervan in de vergunningenpraktijk is dan ook cruciaal. Door de ontvoogding is er voor de lokale besturen een belangrijke taak weggelegd. Zij moeten erop toezien dat een kwalitatief economisch weefsel wordt gecreëerd op een zo ruimte-efficiënt mogelijke manier. De omgevingsvergunningaanvraag dient niet louter op legaliteitsbepalingen te worden afgetoetst, maar moet ook onderworpen worden aan een opportuniteitstoets. Beeldkwaliteitsplannen, net als een

doordacht locatiebeleid, kunnen als leidraad gebruikt worden bij de beoordeling hiervan. Daarnaast is ook handhaving (4.2.12) van de toegekende vergunningen én de opgelegde voorwaarden cruciaal om kwalitatief ruimtegebruik te garanderen.

4.2.12 HANDHAVING



Figuur 49 Handhaving

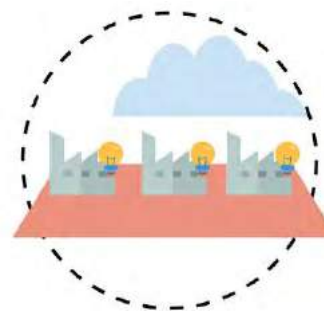
Handhaving staat in voor het naleven van het milieu-, stedenbouw- en onroerend erfgoedrecht. In het werkingsgebied 'omgeving' laat de nood aan handhaving zich zeker voelen. Volgende taken behoren toe aan een handhaver:

- raadgeving wanneer wordt vastgesteld dat een inbreuk of misdrijf dreigt gepleegd te worden;
- het voeren van inspecties;
- waarschuwen van overtredingen;
- maatregelen nemen om naleving af te dwingen door middel van het opstellen van proces-verbalen, onderrichtingen tot sanering, administratieve rechtshandelingen en geldboetes;
- bestuurlijke handhaving: herstel bevelen door het betalen van een meerwaarde, het uitvoeren van aanpassingswerken, het herstel in de oorspronkelijke toestand of een combinatie ervan dat door de bestuurlijke overheid wordt behandeld;
- strafrechtelijke handhaving: dagvaarden voor de rechtbank die een gevangenisstraf en/of strafrechtelijke geldboete kan uitspreken, herstelmaatregelen vorderen;

- burgerrechtelijke handhaving: dagvaarden voor de burgerlijke rechtbank.

De handhaver kan op een bedrijventerrein toezicht houden op het naleven van de afgeleverde omgevingsvergunningen, de stedenbouwkundige voorschriften van ruimtelijke uitvoeringsplannen en stedenbouwkundige verordeningen, het naleven van het groenbeheer, het inspecteren van de toegelaten activiteiten en de illegaliteit aanpakken, het uitvoeren van groenbuffers, enzovoort.

4.2.13 BEDRIJVENTERREINVERENIGING



Figuur 50 Bedrijventerreinvereniging

Een bedrijventerreinvereniging kan opgericht worden tussen bedrijven die zich tezamen willen inzetten voor het uitvoeren van verschillende initiatieven om de kwaliteit van haar bedrijventerrein te verbeteren en bevorderen (bv. zonnepanelen en elektrische deelauto's). Het is een samenwerking tussen bedrijven, maar ook de stad, gemeente of intercommunale kan participeren. In se gaat het om een vzw waarin bedrijven kunnen toetreden en waarbij jaarlijks lidgeld wordt betaald.

4.2.14 PARKMANAGEMENT



Figuur 51 Parkmanagement

Via parkmanagement kan op het bedrijventerrein heel wat gerealiseerd worden op vlak van openbare ruimte en gemeenschappelijke financiering. Het is onder meer bedoeld om de kwaliteit van een bedrijventerrein in stand te houden of te verbeteren. Met parkmanagement kan ingezet worden op volgende zaken:

- de oprichting van een vereniging van mede-eigenaars;
- het aanduiden van een syndicus die zich inzet voor het beheer van de van toepassing zijnde gemeenschappelijke delen zoals groenbuffers, grachtenstelsels en WADI's, blusvijver, bufferbekken, afrasteringen... en ook met als doel het kanaliseren, ontwikkelen en uitvoeren van gemeenschappelijke initiatieven rond bewegwijzering, energiebeheer, mobiliteit...;
- het organiseren van jaarvergaderingen waarin de op het bedrijventerrein aanwezige bedrijven het jaarbudget, horend bij de verschillende door de parkmanager-syndicus te ondernemen acties begroten;
- het ten uitvoer (laten) brengen van het onderhoud van de gemeenschappelijke delen en van bewegwijzeringsinitiatieven, (camera)beveiliging, of andere vragen vanuit de bedrijven zoals die naar gezamenlijk en

collectief hernieuwbaar energiebeheer, zwerfvuilophalingen, kinderopvang, enzovoort, en het optreden tegen illegale grondophoppingen;

- overleg en het afstemmen van de te ondernemen acties met de bevoegde diensten van de stad/gemeente, provincie, Vlaamse en andere hogere overheden;
- aanspreekpunt en ombudsdienst voor de bedrijven.

4.2.15 AANSPREEKPUNT



Figuur 52 Aanspreekpunt

Het oprichten van een aanspreekpunt is reeds als onderdeel van parkmanagement (zie 4.2.14) aangehaald. Echter in gevallen waar er niet aan parkmanagement gedaan wordt, kan het oprichten van een aanspreekpunt ook een meerwaarde zijn voor een bedrijventerrein. Een aanspreekpunt zorgt ervoor dat bedrijven en ondernemers zich kunnen wenden tot een centraal punt waar ze zich kunnen informeren over bepaalde procedures, inlichtingen, regelgevingen, enzovoort. Daarnaast kan de lokale overheid ook informatie verspreiden via dit netwerk en zo bepaalde aandachtspunten onder de bedrijven en ondernemers verspreiden. Ook een ambtenaar van de stad kan deze taak op zich nemen.

4.2.16 SUBSIDIES



Figuur 53 Subsidies

Het ontwikkelen van een bedrijventerrein is duur: het verwerven van gronden, het bouwklaar maken van de gronden, het aanleggen van infrastructuur, de bouwkosten van de bedrijfsgebouwen, parking, verharding, groenbuffers enzovoort, zorgen voor een groot kostenplaatje. Door middel van subsidies wil het Agentschap Innoveren en Ondernemen de (her)ontwikkeling, (her)inrichting of beheer van bedrijventerreinen stimuleren. Deze financiële steun kan ingezet worden voor:

- de studie en de procesbegeleiding voor de herontwikkeling van verouderde terreinen en van brownfields (= voortraject);
- de (her)aanleg van bedrijventerreinen (alleen investeringen in of bestemd voor het openbaar domein);
- het beheer van gesubsidieerde bedrijventerreinen;
- de onteigening van gronden met een beroepsprocedure.

Bovenstaande subsidie betreft de belangrijkste voor de bedrijventerreinen, maar vandaag zijn er tal van subsidies voor verschillende initiatieven te verkrijgen. Ook lokale besturen kunnen subsidies toekennen om bepaalde initiatieven op hun bedrijventerreinen te stimuleren.

4.2.17 TIJDELIJKE FUNCTIES OP RESTPERCELEN EN RESERVEGRONDEN



Figuur 54 Tijdelijke functies op restpercelen en reservegronden

Indien een perceel niet voor de bestemming bedrijvigheid kan ingevuld worden, omdat het een restperceel betreft dat te klein is om te bebouwen, of omdat het een reservegrond betreft die voorbehouden is voor de uitbreiding van het bedrijf, kan overgegaan worden tot de invulling van het perceel met tijdelijke functies om de percelen toch een nut te geven. Grondgebonden zonnepanelen of tijdelijke natuur kunnen bijvoorbeeld deze ruimtes een invulling geven. In afwachting van de uiteindelijke bestemming bedrijvigheid kunnen ondernemers en eigenaren voor hun braakliggende terreinen een vergunning 'tijdelijke natuur' aanvragen bij het Agentschap Natuur en Bos. Het inzetten van tijdelijke natuur heeft niet alleen een meerwaarde inzake biodiversiteit, maar zorgt ook voor een financieel voordeel gezien het beheer voor tijdelijke natuur goedkoper is dan het onderhoud van gazon. Bovendien draagt deze natuurfunctie bij aan de beeldkwaliteit van het bedrijventerrein. Wanneer het perceel in gebruik genomen wordt voor bedrijvigheid, kan de tijdelijke natuur weer verwijderd worden. Het plaatsen van zonnepanelen op de grond heeft een grotere financiële kost en daarvoor heeft men ook een omgevingsvergunning nodig. Hierop kan dus enkel ingezet worden indien duidelijk is dat de terreinen anders enkele jaren onbenut en onbebouwd zullen blijven.

4.2.18 VOOR- EN TERUGKOOPRECHT

4.2.18.1 VOORKOOPRECHT



Figuur 55 Voorkooprecht

De Vlaamse Landmaatschappij formuleert het voorkooprecht als volgt:

Het recht van voorkoop is een wettelijk recht dat de houder van dat recht de mogelijkheid geeft om gronden en gebouwen die verkocht worden, bij voorrang op de kandidaat-koper aan te kopen, voor dezelfde prijs en onder dezelfde voorwaarden.

Overheidsinstellingen, dit zijn de Vlaamse overheid en lokale overheden zoals onder meer de provincies, de gemeenten, de intercommunales..., hebben in bepaalde gebieden een recht van voorkoop als instrument om in functie van het openbaar nut bepaalde zaken op hun werkingsdomein te realiseren.

Het recht van voorkoop kan door de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan verankerd worden. Artikel 2.4.1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) bepaalt dat:

Het Vlaamse Gewest, de provincies, de gemeenten, de intercommunales, de instellingen die ressorteren onder het Vlaamse Gewest, de provincies en de gemeenten, alsook de vennootschappen die een erkenning hebben van die instellingen of besturen kunnen, ter verwezenlijking van een ruimtelijk uitvoeringsplan, een recht van voorkoop uitoefenen bij de verkoop van een onroerend goed dat

*gelegen is in die zones die in het **definitief vastgestelde ruimtelijk uitvoeringsplan als zones waar het voorkooprecht geldt**, worden aangeduid.*

*[...] ter verwezenlijking van een ruimtelijk uitvoeringsplan de Vlaamse **Grondenbank** verzoeken om in hun naam en voor hun rekening en binnen de door hen gestelde voorwaarden, het recht van voorkoop uit te oefenen bij verkoop van onroerende goederen die gelegen zijn in die zones die in het definitief vastgestelde ruimtelijk uitvoeringsplan als zones waar het recht van voorkoop geldt, worden aangeduid.*

*Elk definitief vastgesteld ruimtelijk uitvoeringsplan bepaalt voor elk van die zones **welk bestuur, intercommunale, instelling of erkende vennootschap** begunstigd is met het voorkooprecht. Indien meerdere instanties begunstigd worden, bepaalt het ruimtelijk uitvoeringsplan een rangorde.*

[...]

Het recht van voorkoop kan niet meer dan 15 jaar bedragen wanneer het vastgelegd is in een definitief ruimtelijk uitvoeringsplan (VCRO). Na het verstrijken van de termijn waarin het voorkooprecht geldt, kan dit recht niet meer uitgeoefend worden. In andere gevallen, zoals het voorkooprecht opgenomen in verkoopvoorwaarden, kan dit voorkooprecht voor een (on)bepaalde termijn blijven gelden.

4.2.18.2 TERUGKOOPRECHT



Figuur 56 Terugkooprecht

Artikel 25 van het decreet ruimtelijke economie maakt het volgende mogelijk:

*Publiekrechtelijke rechtspersonen actief inzake de **ontwikkeling of het beheer van bedrijventerreinen** kunnen bij het verkopen, in opstal, erfpacht of vruchtgebruik geven van hun gronden gelegen binnen bedrijventerreinen, **in de onderhandse overeenkomst en in de authentieke akte een recht van terugkoop, respectievelijk een recht van wederovername**¹¹ opnemen zoals bedoeld in dit decreet, voor zover deze onderhandse overeenkomst en authentieke akte tot stand komen na de inwerkingtreding van dit decreet.*

*Diezelfde personen kunnen bovendien in een onderhandse overeenkomst en in een authentieke akte voor de verkoop, het in opstal, erfpacht of vruchtgebruik geven van **andere gronden gelegen binnen bedrijventerreinen** een recht van terugkoop, respectievelijk een recht van wederovername laten opnemen, dit door zulks bij overeenkomst op te leggen aan de eigenaar of aan de personen die het recht van opstal, erfpacht of vruchtgebruik vestigt, eveneens voor*

zover de betreffende onderhandse overeenkomst en authentieke akte tot stand komt na de inwerkingtreding van dit decreet.

Het recht van terugkoop behoort tot de oorspronkelijke verkoper van het goed of door de begunstigde aangeduide instantie. In het geval dat de gemeente een bedrijventerrein ontwikkelt, kan zij hiervoor een autonoom gemeentebedrijf, intergemeentelijk samenwerkingsverband of een provinciale ontwikkelingsmaatschappij aanduiden. Het is mogelijk om met toestemming van de begunstigde van het recht van terugkoop een perceel te verkopen aan derden. Er dient in de verkoopakte te worden opgenomen dat het terugkooprecht nog steeds behouden blijft voor de oorspronkelijke begunstigde/verkoper van het goed.

Belangrijk op te merken is dat het recht van terugkoop en recht van wederovername enkel kan uitgeoefend worden indien de koper of titularis van het recht van opstal, erfpacht of vruchtgebruik, de volledige grond en de opstallen of een substantieel deel van de grond

- gedurende meer dan twee jaar niet gebruikt of voor een andere bedrijvigheid gebruikt dan voor een economische bedrijvigheid;
- de gestelde voorwaarden van gebruik niet naleeft;
- de sectorale regelgeving schendt die op hem van toepassing is, en als daardoor ernstige hinder voor de overige bedrijven van het bedrijventerrein wordt veroorzaakt, waardoor een normaal beheer van het bedrijventerrein niet meer mogelijk is.

Daarnaast is de terugkoop van de grond tegen de prijs van de eerste verkoop, of laatste verkoop waarvoor toestemming gegeven werd, aangepast aan de schommelingen van de index van de consumptieprijsen.

¹¹ Het recht van wederovername heeft hetzelfde principe als het recht van terugkoop, maar is van toepassing voor gronden waarop een recht van opstal, erfpacht of vruchtgebruik geldt.

Het recht van terugkoop zorgt ervoor dat de percelen in functie van bedrijvigheid kunnen behouden en betaalbaar blijven. Vaak worden het terugkoop- en voorkeopsrecht tegelijkertijd opgenomen.

4.2.19 ONTEIGENING



Figuur 57 **Onteigening**

Zowel de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) als het decreet ruimtelijke economie (DRO) geven de mogelijkheid om tot onteigening over te gaan ten algemene nutte en voor de aanleg of heraanleg van bedrijventerreinen, toegangswegen naar of bijkomende infrastructuur voor die bedrijventerreinen. Er dient steeds een onteigeningsplan te worden opgemaakt. Bij gebruik van de VCRO als basis voor de onteigening dient een ruimtelijk uitvoeringsplan te worden opgemaakt waaraan het onteigeningsplan is gekoppeld. Daarbij dient in alle gevallen, alvorens zich te richten tot onteigening, overgegaan te worden tot een minnelijke verwerving van de nodige gronden. Pas nadat uit het onderhandelingsproces blijkt dat er geen overeenstemming kan bereikt worden, kan een onteigeningsprocedure worden opgestart.

4.3 MAATREGELENMATRIX

Aansluitend op het overzicht van de maatregelen en instrumenten worden twee maatregelenmatrices weergegeven die op basis van de resultaten van de ruimtelijke en SWOT-analyse (zie 3.2 en 3.5) een kwalitatieve beoordeling maken:

1. De maatregelenmatrix A (Tabel 10) maakt voor elke maatregel een inschatting van de
 - ruimtelijke winst (📄): de oppervlakte aan ruimte voor regionale bedrijvigheid die wordt vrijgemaakt door het uitvoeren van de maatregel;
 - de kostprijs (💰): de financiële middelen die nodig zijn om de maatregel uit te voeren;
 - de haalbaarheid (✅): de realiseerbaarheid van de maatregel. Het gaat in se niet alleen over de financiële haalbaarheid, maar eerder over het al dan niet mogelijk maken of uitvoerbaarheid van de maatregel op vlak van ruimte, inspanningen, afstemming tussen bepaalde factoren, instrumenten en dergelijke meer.
 - Daarnaast bevat de maatregelenmatrix kolommen met de namen van de bedrijventerreinen. Er wordt voor elke maatregel weergegeven hoe sterk deze maatregel van toepassing (🗨️) is voor dat bepaalde bedrijventerrein.

Voor alle kolommen geldt dezelfde redenering: hoe meer iconen, hoe groter de ruimtelijke winsten, hoe duurder, hoe haalbaarder en hoe meer van toepassing deze categorieën zijn voor de bedrijventerreinen.

2. De maatregelenmatrix B (Tabel 11) maakt voor elke maatregel een olijsting van de instrumenten die voor deze maatregel ingezet kunnen worden. De instrumenten worden grafisch weergegeven en komen overeen met de in 4.2 opgenomen Instrumenten. Het totale

aantal instrumenten voor elke maatregel wordt in de laatste kolom weergegeven.

Aan de hand van enkele voorbeelden wordt aangetoond hoe de maatregelmatrices geïnterpreteerd moeten worden:

- Maatregel 'concentratie van verkeersgenererende activiteiten': deze maatregel zorgt maar voor een lage ruimtelijke winst. De oorzaak hiervan is dat het herorganiseren of localiseren van bedrijven met verkeersgenererende activiteiten niet echt zorgt voor bijkomende oppervlakte aan regionale bedrijvigheid. De bedrijven met verkeersgenererende activiteiten moeten zich nog steeds ergens vestigen. Het concentreren van deze bedrijven zorgt er weliswaar voor dat er op vlak van wegenis ruimte bespaard wordt. Dit is echter niet voldoende om bijkomende percelen voor regionale bedrijvigheid te genereren. Evenwel kost het niet veel om deze maatregel uit te voeren (visievorming en opmaak inrichtingsplan/uitgiftebeleid). Doch is de haalbaarheid van deze maatregel ook laag gezien op bestaande bedrijventerreinen het ruimtelijk geheel al zodanig is gevormd en bebouwd dat een concentratie van verkeersgenererende activiteiten niet meer mogelijk is. De haalbaarheid bij nieuwe bedrijventerreinen zou hoger kunnen liggen, maar blijft beperkt gezien er nog andere factoren een rol spelen, denk aan de locatiekeuze van het bedrijf, het type bedrijventerrein, het bestaande marktaanbod wat betreft onbebouwde percelen, de prijs,

Deze maatregel is algemeen weinig van toepassing op de bedrijventerreinen gezien ofwel de bedrijven al langs de belangrijke infrastructuur (N60) gelegen zijn ofwel ze eerder kleinere bedrijven met weinig verkeersgenererende activiteiten huisvesten.

- Maatregel 'oprichten mobipunt': de inrichting van een mobipunt levert weinig ruimtelijke winsten op voor regionale bedrijvigheid en is meer gericht op het verduurzamen van het woon-werkverkeer ervan. Het oprichten van een mobipunt houdt toch wel een financiële investering in (plaatsing van laadpalen, aanschaffen van deelauto's en -fietsen, ruimte voorzien, ...). Daartegenover staat dat de haalbaarheid van het oprichten van een mobipunt heel hoog is. Er zijn weinig factoren, naast het nemen van het initiatief en het vinden van een geschikte locatie, die de realisatie van een mobipunt in de weg staan. Indirect kan een mobipunt ruimtewinst opleveren wanneer een voldoende groot aandeel van de bedrijfswerknemers gebruik maken van het mobipunt zodanig dat de permanente parkeerplaatsen kunnen verdwijnen. Hiervoor zou het op te richten mobipunt voldoende groot moeten zijn om deze modal shift te kunnen opvangen.

Deze maatregel is het meeste van toepassing op de bedrijventerreinen Bruwaan-Ring II, Lindestraat en Meersbloem door de hogere tewerkstelling en het aantal bedrijven en de locatie (bereikbaarheid, ontsluiting N60, N8, ligging aan station, ...). De overige bedrijventerreinen kunnen ook voorzien in een mobipunt, al is de slaagkracht er minder groot (minder bedrijven en werknemers aanwezig).

- Maatregel 'zonevreemdheid aanpakken': deze maatregel kan heel veel ruimtewinst opleveren. Zo bleek uit de ruimtelijke en SWOT-analyse dat op de bedrijventerreinen redelijk wat percelen worden ingenomen door zonevreemde functies (hoofdzakelijk door detailhandel en in mindere mate woonfunctie). Daartegenover zullen financiële middelen ingezet moeten worden om de zonevreemdheid aan te pakken (bijvoorbeeld voor

personeel op te zetten, onderhandelingen, ...). Echter is de haalbaarheid van deze maatregel zeer laag. De meeste van deze functies zijn waarschijnlijk vergund geacht en kunnen niet gedwongen worden om te verhuizen omdat ze zonevreemd zijn. Voor zonevreemde, illegale activiteiten is de haalbaarheid groter, daar kan men via handhaving wettelijke stappen ondernemen.

4.3.1 CONCLUSIE

In totaal zijn er 13 maatregelen en 19 instrumenten aangereikt om het ruimtelijk rendement op bestaande, regionale bedrijventerreinen te kunnen verhogen. Een overzicht van de beoordeling op vlak van ruimtelijke winst, kostprijs en haalbaarheid van de maatregelen werd weergegeven in een maatregelenmatrix.

Globaal kan geconcludeerd worden dat maatregelen die veel ruimtewinsten boeken financieel duurder zijn. De haalbaarheid van deze maatregelen zijn dan weer variabel en niet af te leiden van de scores 'ruimtewinst' of 'haalbaarheid'. Ongeveer de helft van de maatregelen zijn maatregelen die veel ruimtewinsten kunnen opleveren. De maatregelen 'stapelen van functies' en 'activeren restpercelen' scoren het hoogst op vlak van ruimtelijke winsten. De maatregelen die in verband staan met het transport leveren dan weer weinig ruimtewinsten op. Sommige maatregelen zijn dan zeer haalbaar, maar zijn niet van toepassing op bepaalde bedrijventerreinen (niet juiste context, geen ruimte voor handen, ...). Een voorbeeld hiervan is de maatregel 'leegstand aanpakken' die op de bedrijventerreinen Hoge Bunders en Coupure weinig zin hebben gezien er hier geen leegstand aanwezig is. Algemeen kan gezegd worden dat de maatregelen in mindere mate van toepassing zijn voor de bedrijventerreinen Coupure en Hoge Bunders.

Uit de maatregelenmatrix zijn uit de zes maatregelen met de grootste ruimtewinsten vier maatregelen gekozen die verder worden bekeken in een haalbaarheidsstudie, namelijk 'parkeren bundelen', 'stapelen van functies', 'intensief ruimtegebruik (incl. daken)', 'activeren restpercelen'. Om de





haalbaarheidsstudies concreet te maken, worden de maatregelen verder onderzocht op het bedrijventerrein waarop de maatregel het meeste van toepassing is, met uitzondering van één maatregel, namelijk 'intensief ruimtegebruik (incl. daken)': om de haalbaarheidsstudies meer te spreiden over de verschillende bedrijventerreinen wordt hier gekozen voor het bedrijventerrein Lindestraat. De overige twee maatregelen 'parkeren bundelen' en 'activeren restpercelen' worden op het bedrijventerrein Bruwaan-Ring II verder onderzocht.

Tabel 10 Maatregelmatrix A - ruimtelijke winst, kostprijs en haalbaarheid per maatregel en inschatting van de relevantie voor de bedrijventerreinen

MAATREGEL	RUIMTELIJKE WINST	KOSTPRIJS	HAALBAARHEID	BRUWAAN-RING II	LINDESTRAAT	HOGE BUNDERS	COUPURE	MEERSBLOEM
Parkeren bundelen								
Collectief gebruik van andere bedrijfsfuncties								
Stapelen van functies								
Concentratie van verkeers-genererende activiteiten								
Stimuleren van multimodaal transport								
Oprichten mobipunt								
Efficiënt transportgebruik								
Intensief ruimtegebruik (incl. daken)								
Aanvullend ruimtegebruik in tijd								
Activeren restpercelen								
Leegstand aanpakken								
Zonevreemdheid aanpakken								
Aandacht voor beeldkwaliteit								

Tabel 11 Maatregelmatrix B – instrumenten per maatregel

MAATREGEL	INSTRUMENTEN											#	
Parkeren bundelen													12

Collectief gebruik van andere bedrijfsfuncties														6	
Stapelen van functies															7
Concentratie van verkeers-genererende activiteiten															6
Stimuleren van multimodaal transport															9
Oprichten mobipunt															9
Efficiënt transportgebruik															5
Intensief ruimtegebruik (incl. daken)															9
Aanvullend ruimtegebruik in tijd															6
Activeren restpercelen															9
Leegstand															8
Zonevreemdheid aanpakken															9
Aandacht voor beeldkwaliteit															12

5 HAALBAARHEIDSTUDIES

5.1 INLEIDING

Naar aanleiding van de resultaten uit hoofdstukken 3 en 4 wordt gekozen om volgende vier casestudies uit te werken:

- ▶ Parkeren bundelen op Bruwaan-Ring II;
- ▶ Restpercelen activeren op Bruwaan-Ring II;
- ▶ Dakoppervlaktes benutten op Lindestraat;
- ▶ Hoger bouwen en functies stapelen op Meersbloem.



Figuur 58 Parkeren bundelen – Bruwaan-Ring II



Figuur 59 Restpercelen activeren – Bruwaan-Ring II



Figuur 60 Dakoppervlaktes benutten - Lindestraat



Figuur 61 Hoger bouwen en functies stapelen - Meersbloem

Doel van elke casestudie is een concreter zicht te bieden op de haalbaarheid van dergelijke maatregelen. De casestudies geven een overzicht van knelpunten en eventuele ruimtewinsten. Daarnaast wordt een indicatieve berekening van de kostprijs van de maatregel gemaakt. Ten slotte worden de bevindingen gebruikt als basis voor het schrijven van een aanzet tot stedenbouwkundige voorschriften.

5.2 CASE 1: PARKEREN BUNDELEN – BRUWAAN-RING II

De twee grootste concentraties aan parkeerplaatsen doen zich voor op de terreinen van Samsonite en ON Semiconductor. Respectievelijk gaat het om ± 408 en ± 301 parkeerplaatsen. De ligging van de twee terreinen ten opzichte van elkaar (naast elkaar) en de grote parkeeraantallen lenen zich ertoe om deze twee terreinen als onderzoeksgebied te kiezen voor deze case. De case 'parkeren bundelen' heeft hier tot doel de ruimtewinst voor nieuwe bedrijvigheid te berekenen die door het bundelen van de parkeerplaatsen vrijkomt. Er wordt bekeken hoe de in **totaal ± 709 parkeerplaatsen van Samsonite en ON Semiconductor** gebundeld kunnen worden. Daaraan gekoppeld worden de ruimtewinsten en kosten tegenover elkaar gezet. Er worden drie scenario's onderzocht:

- ▶ een parkeergebouw op de site van Samsonite;
- ▶ een parkeergebouw op de site van ON Semiconductor;
- ▶ een bijkomend scenario waarbij binnen het parkeergebouw extra parkeerplaatsen voorzien worden voor de parkeerbehoefte van de nabijgelegen kleinere bedrijven.

Deze case gaat in op de ruimtelijke en financiële berekening van een parkeergebouw op deze twee specifieke terreinen om een concreter inzicht te geven op welke mogelijkheden zich er voordoen, maar houdt geen rekening met het beheer en onderhoud van zo'n parkeergebouw.



Figuur 62 Parkeerplaatsen Bruwaan-Ring II met aanduiding twee grootste concentraties parkeerplaatsen Samsonite en ON Semiconductor



Figuur 63 Orthofoto sites Samsonite en ON Semiconductor



Figuur 64 Hoofdparking Samsonite



Figuur 65 Hoofdparking ON Semiconductor

5.2.1 INPLANTINGSZONE

5.2.1.1 SAMSONITE

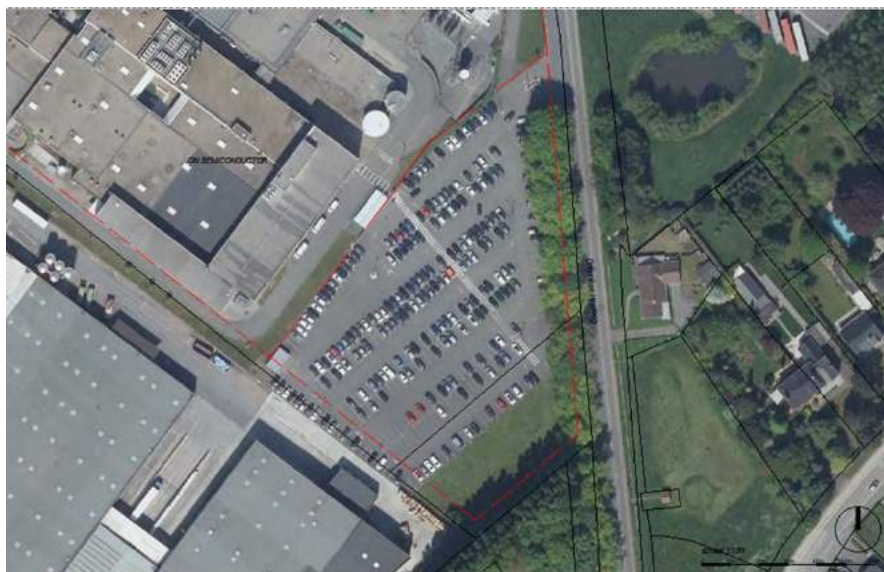
De ruimtelijke voorwaarden (zie 2.4 Verkoopsvoorwaarden) voor het terrein van Samsonite bepalen dat de inplanting van gebouwen op een 30 m van de Ringlaan (N60), 10 m van een uitbatingsweg en 5 m van de perceelsgrenzen dienen te gebeuren. De rode stippellijn op onderstaande foto geeft zo de potentieel bebouwbare zone weer voor dit terrein. Voor de inplanting van een 'nieuw' parkeergebouw werd gekozen om in het verlengde van het bestaande gebouw langs de Doornikse Heerweg te werken. Het gebouw wordt zo ruimtelijk ingepast op het terrein en laat toe het overzicht en de relatie met de N60 te behouden.



Figuur 66 Potentiële, bebouwbare zone volgens de ruimtelijke voorwaarden (verkoopsvoorwaarden) Samsonite

5.2.1.2 ON SEMICONDUCTOR

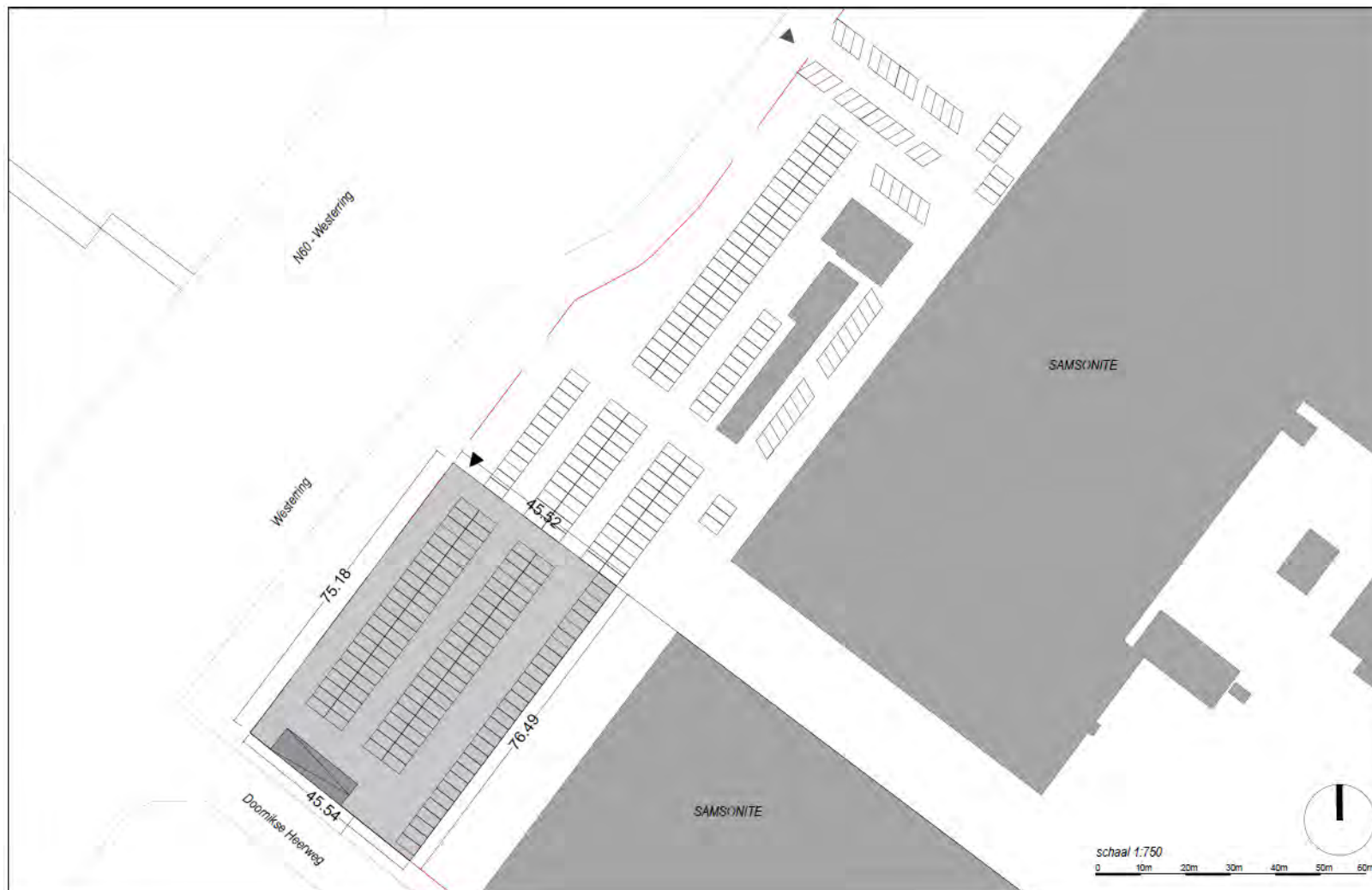
Ook op het terrein van ON Semiconductor dient rekening gehouden te worden met de ruimtelijke voorwaarden (zie 2.4 Verkoopsvoorwaarden) van de stad Oudenaarde: het gaat hier enkel om een afstand van 5 m tot de perceelsgrenzen. Er is rekening gehouden met de bestaande indeling van het terrein. De bestaande scheiding (grasstrook) tussen het hoofdgebouw en de hoofdparking wordt behouden. Het nieuwe gebouw wordt ingeplant binnen de zone met rode stippellijn en wordt in het verlengde van het bestaande hoofdgebouw ingeplant. Daar waar kan worden de bestaande niet-overdekte parkeerplaatsen behouden. Hetzelfde geldt voor de inrit tot het terrein.



Figuur 67 Potentiële, bebouwbare zone volgens de ruimtelijke voorwaarden (verkoopsvoorwaarden) ON Semiconductor

5.2.2 SCENARIO 1: PARKEERGEBOUW OP SITE SAMSONITE

5.2.2.1 SCENARIO 1.A PERSONENWAGENS



Figuur 68 Scenario 1.A parkeergebouw voor personenwagens

Een parkeergebouw met een grondoppervlakte van 3452 m² wordt in het verlengde van het bestaande parkeergebouw ingepland. Het 'nieuwe' parkeergebouw houdt daarnaast rekening met de bestaande circulatie op het terrein: de toegang van op de N60 en de doorrit naar de Doornikse Heerweg worden behouden. De bestaande parkeerplaatsen die niet door het parkeergebouw worden ingenomen, blijven behouden. Het gaat om **±239 niet-overdekte parkeerplaatsen**.

In het parkeergebouw kunnen er **per bouwlaag ±122 parkeerplaatsen** voorzien worden. Om de ±709 parkeerplaatsen van Samsonite en ON Semiconductor te herbergen op de site van Samsonite zullen er, tezamen met de **±239 niet-overdekte parkeerplaatsen, vier bouwlagen** moeten komen. Het parkeergebouw kan zo plaats bieden aan **±488 parkeerplaatsen**.

In totaal komt dit neer op **±727 parkeerplaatsen**. Dit vangt de nodige ±709 parkeerplaatsen op. Hieronder wordt een cijfermatig overzicht weergegeven van bovenstaande.

Tabel 12 Scenario 1.A overzicht

SCENARIO 1.A OVERZICHT		AANTAL
NIET-OVERDEKTE PARKEERPLAATSEN		±239
PARKEERGEBOUW (grondopp. 3452 m²)		
▣	Parkeerplaatsen per bouwlaag	±122
▣	Aantal bouwlagen	4
▣	Totaal aantal parkeerplaatsen	±488
TOTAAL AANTAL PARKEERPLAATSEN SAMSONITE		±727

Een ruwe schatting voor de ontwikkeling van het geschetste parkeergebouw wordt geraamd op **±4,83 miljoen euro**. In deze prijs is volgende inbegrepen:

- ▣ de netto bouwkost van het gebouw;
- ▣ grondonderzoeken, nutsvoorzieningen, divers;
- ▣ erelonen architect en veiligheidscoördinator;
- ▣ vergoeding prestaties/financieringskost;
- ▣ BTW.

De kosten voor de verwerving van het terrein en voor archeologie (studies, (voor)onderzoek...) en dergelijke meer zijn niet meegerekend.

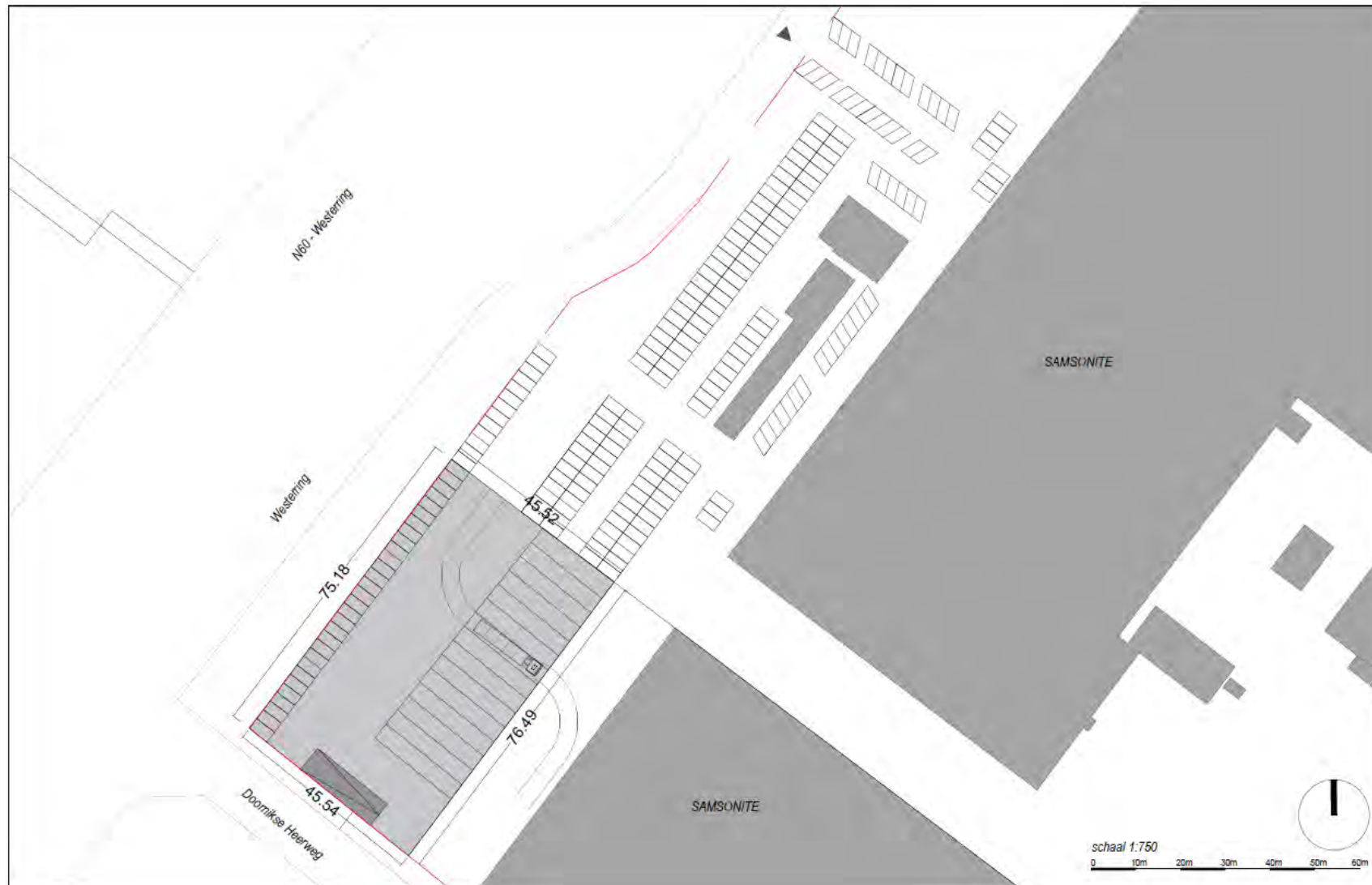
In de veronderstelling dat dergelijk parkeergebouw hier ontwikkeld kan worden, de terreinverwerving en het beheer en onderhoud even buiten beschouwing gelaten, kan de ruimte die nu voor parkeerplaatsen (hoofdparking) wordt gebruikt op de site ON Semiconductor op de markt gebracht worden voor nieuwe bedrijvigheid. Het gaat om **een ruimtewinst van 8372 m²**. Rekening houdende met de terreinconstellatie en inplanting van de bestaande gebouwen van ON Semiconductor, laat het terrein het toe het bestaande perceel te herverkavelen opdat er een nieuwe kavel wordt gecreëerd. Het perceel is reeds ontsloten.

Voor het beheer en onderhoud kan een jaarlijkse richtprijs van 150 euro per parkeerplaats gerekend worden voor onder andere elektriciteitsverbruik, periodieke reiniging, periodieke inspectie/syndicus, vervangingsgoederen (bv. verlichting) en budget voor occasionele beschadigingen/verzekering burgerlijke aansprakelijkheid. In voorliggend scenario betekent dit een ±109 050 euro per jaar.

5.2.2.1.1 Conclusie scenario 1.A

Een parkeergebouw op de site van Samsonite wordt geraamd op ±4,83 miljoen euro en voorziet beide bedrijven in voldoende parkeerplaatsen. Bijkomend dient een richtprijs van 150 euro per parkeerplaats aan beheer en onderhoud gerekend worden en mag de onroerende voorheffing ook niet vergeten worden. De ruimte die vrijkomt op het terrein van ON Semiconductor bedraagt 8372 m² en kan als nieuwe kavel worden afgesplitst.

5.2.2.2 SCENARIO 1.B PERSONEN- EN VRACHTWAGENS



Figuur 69 Scenario 1.B parkeergebouw voor personen- en vrachtwagens

Voorliggend scenario 1.B is een variant op het scenario 1.A. Tijdens het traject van voorliggende studie bleek dat er in Oudenaarde vraag is naar parkeerplaatsen/wachtzones voor vrachtwagens.

Dit scenario voorziet op de gelijkvloerse verdieping plaats voor **±15 vrachtwagenparkeerplaatsen en ±30 personenwagens**. Gevolg is dat er een extra verdieping aan parkeerplaatsen voor personenwagens bijkomt ten opzichte van scenario 1.A: in totaal telt het parkeergebouw in voorliggend scenario vijf bouwlagen. Het aantal parkeerplaatsen voor personenwagens blijft op **±122 parkeerplaatsen per bouwlaag**.

In totaal komt dit neer op **±757 autoparkeerplaatsen en ±30 vrachtwagenparkeerplaatsen**.

Hieronder wordt een cijfermatig overzicht weergegeven van bovenstaande.

Tabel 13 Scenario 1.B overzicht

SCENARIO 1.B OVERZICHT		AANTAL
NIET-OVERDEKTE PARKEERPLAATSSEN		±239
PARKEERGEBOUW (grondopp. 3452 m ²) - GELIJKVLOERS		
▣	Gelijkvloerse verdieping personenwagens	±30
▣	Gelijkvloerse verdieping vrachtwagens	±15
PARKEERGEBOUW – OVERIGE VERDIEPINGEN		
▣	Parkeerplaatsen per bouwlaag (personenwagens)	±122
▣	Aantal bouwlagen	4
▣	Totaal aantal parkeerplaatsen	488
TOTAAL AANTAL PARKEERPLAATSSEN SAMSONITE		
▣	Personenwagens	±757
▣	Vrachtwagens	±30

Een ruwe schatting voor de ontwikkeling van het geschetste parkeergebouw wordt geraamd op **±6,04 miljoen euro**. In deze prijs is volgende inbegrepen:

- ▣ de netto bouwkost van het gebouw;
- ▣ grondonderzoeken, nutsvoorzieningen, divers;
- ▣ erelonen architect en veiligheidscoördinator;
- ▣ vergoeding prestaties/financieringskost;

▣ BTW.

De kosten voor de verwerving van het terrein en voor archeologie (studies, (voor)onderzoek...) en dergelijke meer zijn niet meegerekend.

De jaarlijkse beheers- en onderhoudskost komt neer op ±118 050 euro.

Dezelfde **ruimtelijke winst van 8372 m²** als in Scenario 1.A personenwagens (zie 5.2.2.1) kan gevrijwaard worden voor nieuwe bedrijvigheid.

5.2.2.2.1 Conclusie scenario 1.B

Een parkeergebouw met vrachtwagenparkeerplaatsen op de gelijkvloerse verdieping op de site van Samsonite wordt geraamd op ±6,04 miljoen euro en voorziet beide bedrijven in voldoende parkeerplaatsen (voor personenwagens). Bijkomend dient een richtprijs van 150 euro per parkeerplaats aan beheer en onderhoud gerekend worden en mag de onroerende voorheffing ook niet vergeten worden. De ruimte die vrijkomt op het terrein van ON Semiconductor bedraagt 8372 m² en kan als nieuwe kavel worden afgesplitst.

Het scenario 1.C onderzoekt de mogelijkheden om een metalen parkeerconstructie te plaatsen in plaats van een parkeergebouw. Een dergelijke metalen parkeerconstructie is goedkoper dan een volwaardig parkeergebouw.

In dit scenario wordt een metalen parkeerconstructie voorzien van maximum twee bouwlagen. De grootte van de parkeerconstructie wordt zodanig gedimensioneerd dat, tezamen met de niet-overdekte parkeerplaatsen, de ± 709 parkeerplaatsen van Samsonite en ON Semiconductor kunnen worden opgevangen.

De metalen constructie krijgt een oppervlakte van 180 m op 43 m wat plaats geeft aan **± 336 parkeerplaatsen per bouwlaag**. Over twee bouwlagen kunnen er **± 672 parkeerplaatsen voorzien worden**. Tezamen met het aantal **niet-overdekte parkeerplaatsen (± 49)** wordt een **totaalaantal van ± 721 parkeerplaatsen** gecreëerd. De bestaande toegang tot het terrein wordt behouden. Er dient opgemerkt dat om dit scenario te kunnen realiseren het bestaande bijgebouw dat op de parking stond, moet verwijderd worden. Ruimtelijk wordt in dit scenario een grotere grondoppervlakte in gebruik genomen, maar blijft het aantal bouwlagen beperkt tot twee en oogt de materiaalafwerking visueel minder groot dan een betonnen parkeergebouw.

Hieronder wordt een cijfermatig overzicht weergegeven van bovenstaande.

Tabel 14 Scenario 1.C overzicht

SCENARIO 1.C OVERZICHT	AANTAL
NIET-OVERDEKTE PARKEERPLAATSSEN	± 49
METALEN PARKEERCONSTRUCTIE (grondopp. 7740 m²)	
Parkeerplaatsen per bouwlaag (personenwagens)	± 336
Aantal bouwlagen	2
Totaal aantal parkeerplaatsen	± 672
TOTAAL AANTAL PARKEERPLAATSSEN SAMSONITE	± 721

Een ruwe schatting voor de ontwikkeling van de geschetste parkeerconstructie wordt geraamd op **$\pm 2,93$ miljoen euro**. Deze prijs is

berekend op basis van de parking Meerspoort (Minderbroedersstraat te Oudenaarde).

De jaarlijkse beheers- en onderhoudskost komt neer op $\pm 108\,150$ euro.

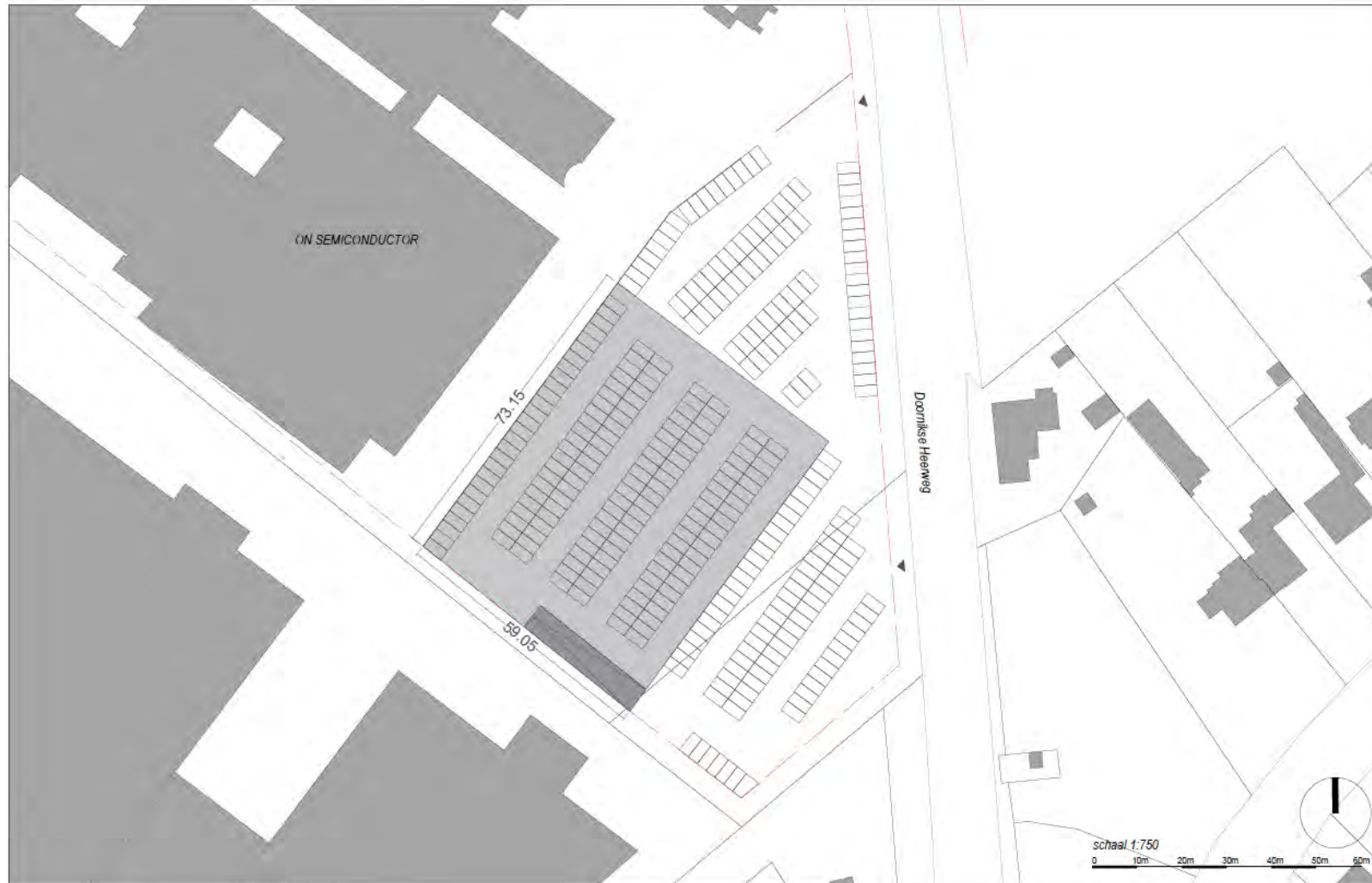
Dezelfde **ruimtelijke winst van 8372 m²** als in Scenario 1.A personenwagens en Scenario 1.B personen- en vrachtwagens (zie 5.2.2.1 en 5.2.2.2) kan gevrijwaard worden voor nieuwe bedrijvigheid.

5.2.2.3.1 Conclusie scenario 1.C

Een metalen parkeerconstructie van twee bouwlagen voor de benodigde autoparkeerplaatsen wordt geraamd op $\pm 2,93$ miljoen euro en voorziet beide bedrijven in voldoende parkeerplaatsen (voor personenwagens). Bijkomend dient een richtprijs van 150 euro per parkeerplaats aan beheer en onderhoud gerekend worden en mag de onroerende voorheffing ook niet vergeten worden. De ruimte die vrijkomt op het terrein van ON Semiconductor bedraagt 8372 m² en kan als nieuwe kavel worden afgesplitst.

5.2.3 SCENARIO 2: PARKEERGEBOUW OP SITE ON SEMICONDUCTOR

5.2.3.1 SCENARIO 2.A PERSONENWAGENS



Figuur 71 Scenario 2.A parkeergebouw voor personenwagens

De inplanting van het parkeergebouw met grondoppervlakte van 4367 m² behoudt de bestaande toegang tot het terrein en een deel van de niet-overdekte parkeerplaatsen. **Per bouwlaag** is er plaats voor **±160 parkeerplaatsen**. Tezamen met de **±173 niet-overdekte parkeerplaatsen** zijn er **vier bouwlagen** nodig om het aantal bestaande parkeerplaatsen van Samsonite en ON Semiconductor te evenaren.

In totaal maakt het scenario 2.A plaats voor een **totaal van ±813 parkeerplaatsen**. Dit zijn ±103 parkeerplaatsen meer dan nodig.

Om de circulatie op het terrein te verbeteren wordt een extra toegang op de Doornikse Heerweg voorgesteld, ten zuiden van de bestaande toegang.

Hieronder wordt een cijfermatig overzicht weergegeven van bovenstaande.

Tabel 15 Scenario 2.A overzicht

SCENARIO 2.A OVERZICHT		AANTAL
NIET-OVERDEKTE PARKEERPLAATSEN		±173
PARKEERGEBOUW (grondopp. 4367 m²)		
▣	Parkeerplaatsen per bouwlaag	±160
▣	Aantal bouwlagen	4
▣	Totaal aantal parkeerplaatsen	±640
TOTAAL AANTAL PARKEERPLAATSEN ON SEMICONDUCTOR		±813

Een ruwe schatting voor de ontwikkeling van het geschetste parkeergebouw wordt geraamd op **±6,11 miljoen euro**. In deze prijs is volgende inbegrepen:

- ▣ de netto bouwkost van het gebouw;
- ▣ grondonderzoeken, nutsvoorzieningen, divers;
- ▣ erelonen architect en veiligheidscoördinator;
- ▣ vergoeding prestaties/financieringskost;
- ▣ BTW.

De kosten voor de verwerving van het terrein en voor archeologie (studies, (voor)onderzoek...) en dergelijke meer zijn niet meegerekend.

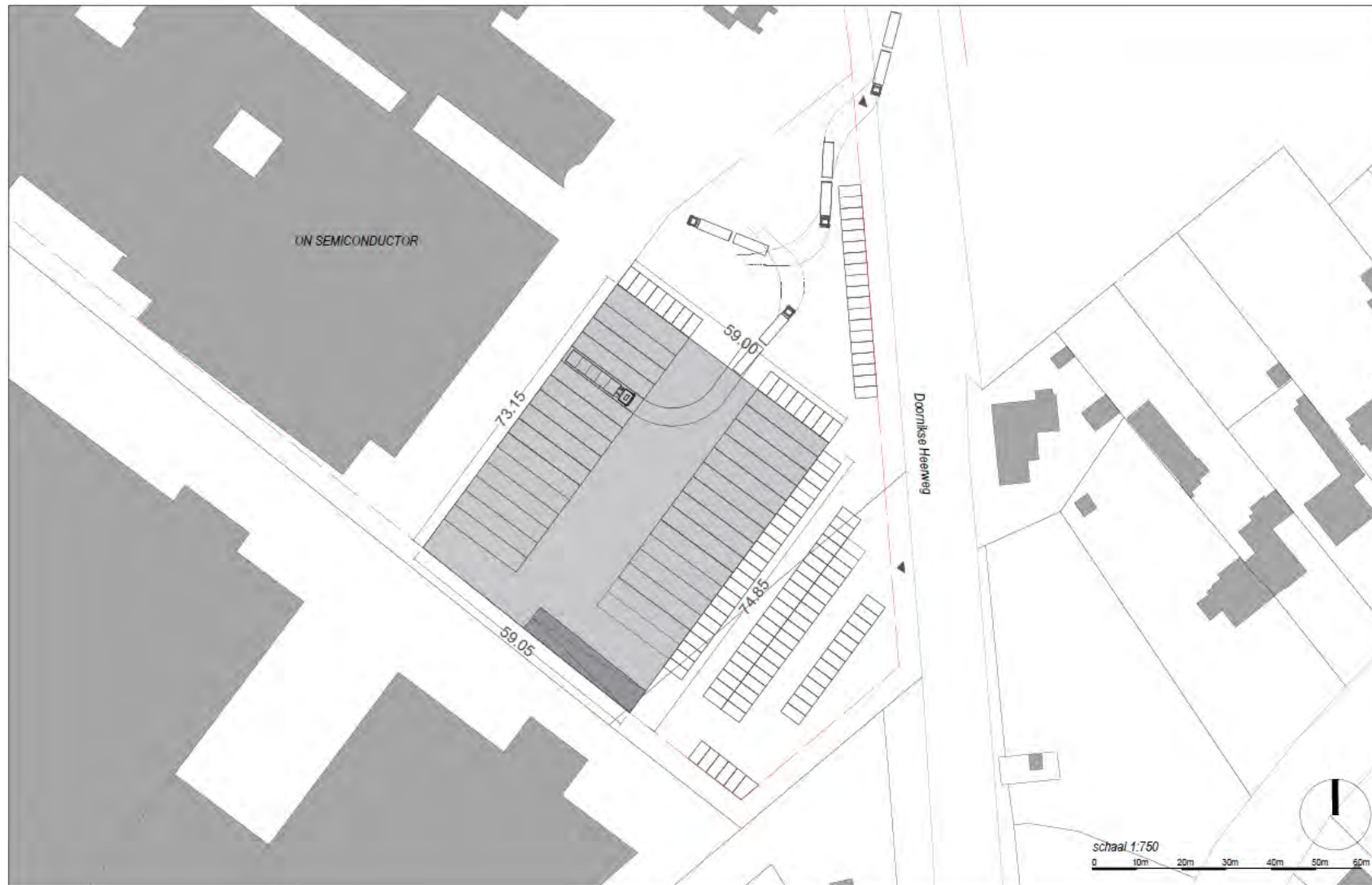
De jaarlijkse beheers- en onderhoudskost komt neer op ±121 950 euro.

De ruimtewinst die vrijkomt op het terrein van Samsonite als resultaat van de parkeerbundeling op het terrein van ON Semiconductor is **13 693 m²**. In tegenstelling tot de ruimtewinst die vrijkwam in de scenario's 1.A, 1.B en 1.C gaat het hier eerder om restruimte dan een nieuwe kavel. Indien de vrijgekomen ruimte wordt afgesplitst als kavel ontstaat er door de bouw van een nieuw bedrijf op de site van Samsonite een tweede bouwlijn. Deze ontwikkeling is niet onrealistisch en hangt af van de (langetermijn)visie van de stad Oudenaarde. Doch lijkt het aanschouwen van deze restruimte als uitbreidingsreserve van het bedrijf Samsonite aannemelijker.

5.2.3.1.1 Conclusie scenario 2.A

Een parkeergebouw met vier bouwlagen volgens dit scenario wordt geraamd op ±6,11 miljoen euro en voorziet beide bedrijven van ruim voldoende parkeerplaatsen. Er wordt een overschot van ±103 parkeerplaatsen gecreëerd. Bijkomend dient een richtprijs van 150 euro per parkeerplaats aan beheer en onderhoud gerekend worden en mag de onroerende voorheffing ook niet vergeten worden. De ruimte die vrijkomt op het terrein van Samsonite bedraagt 13 693 m² en kan als uitbreidingsreserve of als nieuwe kavel beschouwd worden.

5.2.3.2 SCENARIO 2.B PERSONEN- EN VRACHTWAGENS (VARIANT 1)



Figuur 72 Parkeergebouw voor personen- en vrachtwagens (variant 1)

Net zoals in scenario 1.B worden in dit scenario ook vrachtwagenparkeerplaatsen voorzien op de gelijkvloerse verdieping. Er kunnen **±31 vrachtwagens** parkeren. De ±709 autoparkeerplaatsen worden in **vier extra bouwlagen**, met **±160 parkeerplaatsen per bouwlaag**, opgevangen tezamen met de **±121 niet-overdekte parkeerplaatsen**.

In totaal zijn er ±761 autoparkeerplaatsen en ±31 vrachtwagenparkeerplaatsen:

Tabel 16 Scenario 2.B overzicht

SCENARIO 2.B OVERZICHT	AANTAL
NIET-OVERDEKTE PARKEERPLAATSEN	±121
PARKEERGEBOUW (grondopp. 4367 m²) - GELIJKVLOERS	
▣ Gelijkvloerse verdieping personenwagens	0
▣ Gelijkvloerse verdieping vrachtwagens	±31
PARKEERGEBOUW – OVERIGE VERDIEPINGEN	
▣ Parkeerplaatsen per bouwlaag (personenwagens)	±160
▣ Aantal bouwlagen	4
▣ Totaal aantal parkeerplaatsen	640
TOTAAL AANTAL PARKEERPLAATSEN SAMSONITE	
▣ Personenwagens	±761
▣ Vrachtwagens	±31

Een ruwe schatting voor de ontwikkeling van het geschetste parkeergebouw wordt geraamd op **±7,64 miljoen euro**. In deze prijs is volgende inbegrepen:

- ▣ de netto bouwkost van het gebouw;
- ▣ grondonderzoeken, nutsvoorzieningen, divers;
- ▣ erelonen architect en veiligheidscoördinator;
- ▣ vergoeding prestaties/financieringskost;
- ▣ BTW.

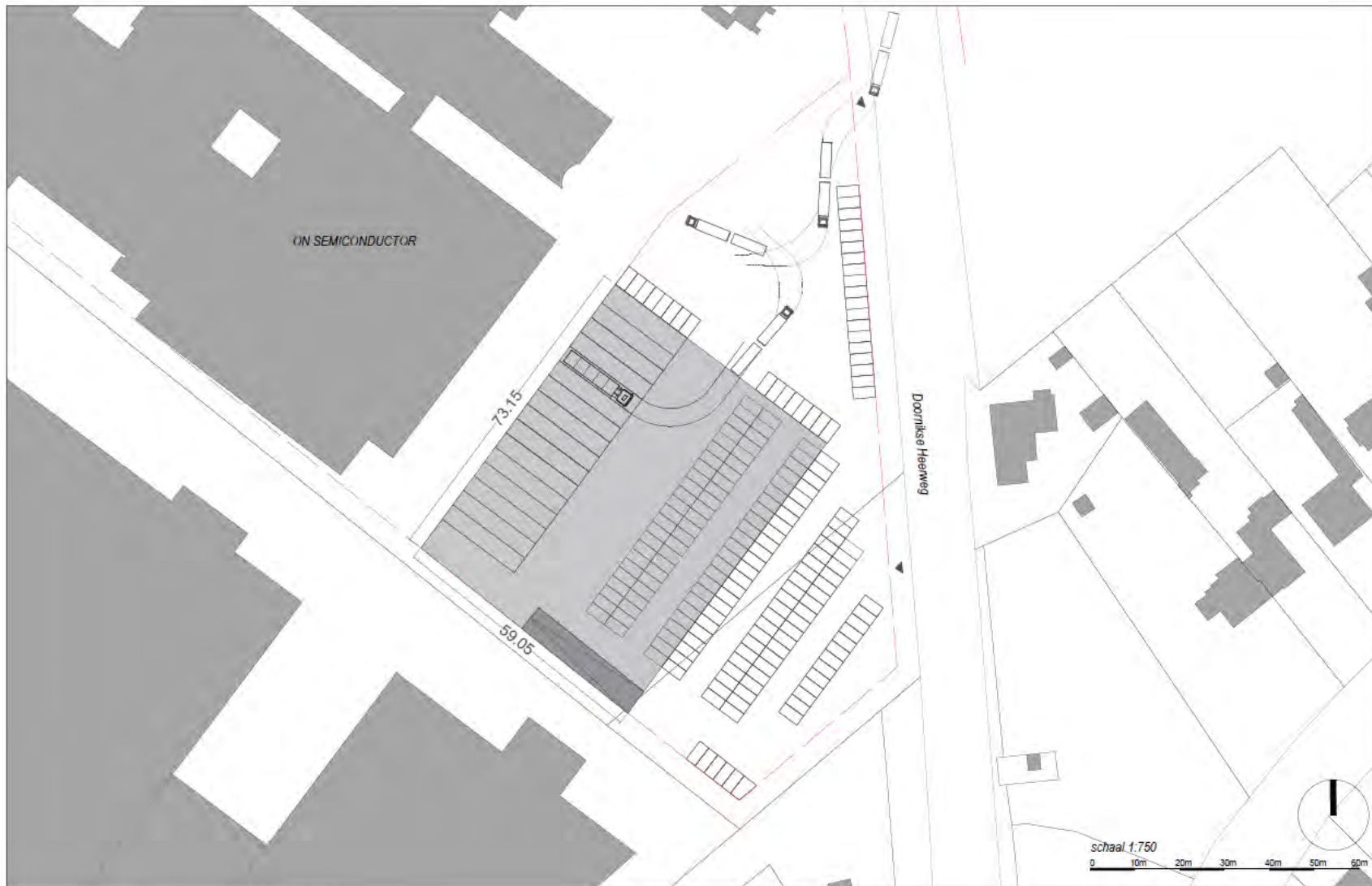
De kosten voor de verwerving van het terrein en voor archeologie (studies, (voor)onderzoek, ...) en dergelijke meer zijn niet meegerekend.

De jaarlijkse beheers- en onderhoudskost komt neer op ±118 800 euro.

5.2.3.2.1 Conclusie scenario 2.B

Een parkeergebouw met vijf bouwlagen volgens dit scenario wordt geraamd op ±7,64 miljoen euro en voorziet beide bedrijven van ruim voldoende parkeerplaatsen. Bijkomend dient een richtprijs van 150 euro per parkeerplaats aan beheer en onderhoud gerekend worden en mag de onroerende voorheffing ook niet vergeten worden. De ruimte die vrijkomt op het terrein van Samsonite bedraagt 13 693 m² en kan als uitbreidingsreserve of als nieuwe kavel beschouwd worden.

5.2.3.3 SCENARIO 2.C PERSONEN- EN VRACHTWAGENS (VARIANT 2)



Figuur 73 Parkeergebouw voor personen- en vrachtwagens (variant 2)

In scenario 2.B wordt een teveel van ±103 parkeerplaatsen gecreëerd. Om de kosten van het parkeergebouw te minimaliseren, wordt in voorliggend scenario bekeken of het aantal nodige parkeerplaatsen kan worden opgevangen door het aantal bouwlagen te verminderen.

Het aantal bouwlagen wordt van vier naar **drie bouwlagen** verminderd. Het aantal parkeerplaatsen per bouwlaag blijft behouden (±160 parkeerplaatsen). Dit komt neer op ±480 parkeerplaatsen. Tezamen met de ±121 niet-overdekte parkeerplaatsen is dit reeds een totaal van ±601 parkeerplaatsen. Op de gelijkvloerse verdieping worden de vrachtwagenparkeerplaatsen langs een kant van het gebouw vervangen door autoparkeerplaatsen. Er worden ±72 autoparkeerplaatsen gecreëerd, waardoor het aantal parkeerplaatsen op de site **±673 autoparkeerplaatsen** bedraagt. Er is een **tekort van een 36-tal parkeerplaatsen**.

Tabel 17 Scenario 2.C overzicht

SCENARIO 2.C OVERZICHT		AANTAL
NIET-OVERDEKTE PARKEERPLAATSSEN		±121
PARKEERGEBOUW (grondopp. 4367 m²) - GELIJKVLOERS		
▣	Gelijkvloerse verdieping personenwagens	±72
▣	Gelijkvloerse verdieping vrachtwagens	±16
PARKEERGEBOUW – OVERIGE VERDIEPINGEN		
▣	Parkeerplaatsen per bouwlaag (personenwagens)	±160
▣	Aantal bouwlagen	3
▣	Totaal aantal parkeerplaatsen	480
TOTAAL AANTAL PARKEERPLAATSSEN SAMSONITE		
▣	Personenwagens	±673
▣	Vrachtwagens	±16

Een ruwe schatting voor de ontwikkeling van het geschetste parkeergebouw wordt geraamd op **±7,64 miljoen euro**. In deze prijs is volgende inbegrepen:

- ▣ de netto bouwkost van het gebouw;
- ▣ grondonderzoeken, nutsvoorzieningen, divers;
- ▣ erelonen architect en veiligheidscoördinator;
- ▣ vergoeding prestaties/financieringskost;
- ▣ BTW.

De kosten voor de verwerving van het terrein en voor archeologie (studies, (voor)onderzoek, ...) en dergelijke meer zijn niet meegerekend.

De jaarlijkse beheers- en onderhoudskost komt neer op ±103 350 euro.

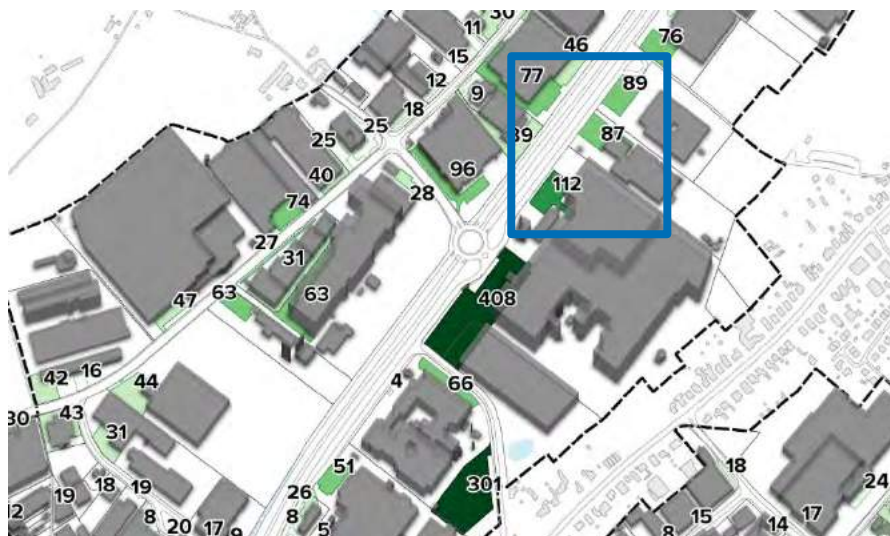
Een afweging tussen de financiële kost en het parkeertekort kan snel gemaakt worden: ±1,53 miljoen euro tegenover ±36 autoparkeerplaatsen. De vraag is of het aantal parkeerplaatsen op de sites Samsonite en ON Semiconductor allemaal effectief in gebruik worden genomen. Daarnaast dient opgemerkt dat de ontwikkeling van een (gemeenschappelijk) parkeergebouw ertoe kan leiden dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn door de collectieve bundeling van de parkeerplaatsen, denk aan een afstemming tussen de bedrijfswerking zoals andere werktijden, ploegensystemen en dergelijke meer. Daartegenover kan gesteld worden dat, door het vrijkomen van een nieuwe kavel en de oprichting van een nieuw bedrijf, een bijkomende parkeernood wordt gecreëerd die liefst ook in het parkeergebouw dient opgevangen te worden.

5.2.3.3.1 Conclusie scenario 2.C

Een parkeergebouw met vier bouwlagen met een tekort aan ±36 parkeerplaatsen kan ±1,53 miljoen euro besparen. Bijkomend dient een richtprijs van 150 euro per parkeerplaats aan beheer en onderhoud gerekend worden en mag de onroerende voorheffing ook niet vergeten worden. De vraag dient gesteld of alle ±709 parkeerplaatsen effectief nodig zijn.

5.2.4 SCENARIO 3: PARKEERGEBOUW MET EXTRA PARKEERPLAATSEN

Voorliggend scenario bekijkt het opvangen van het aantal parkeerplaatsen van de naastliggende kleinere bedrijven in het parkeergebouw. Het is wenselijk de af te leggen afstand van het parkeergebouw tot de bedrijven te beperken. Daarom wordt enkel gekeken naar de bedrijven ten noordoosten van Samsonite.



Figuur 74 Parkeerplaatsen Samsonite, On Semiconductor en naastliggende bedrijven

Het gaat om ± 112 extra parkeerplaatsen van Samsonite, ± 87 parkeerplaatsen van Bens Retail en ± 89 parkeerplaatsen van Delft Instruments onroerend goed. Het gaat om een totaal van ± 288 parkeerplaatsen.

Het aantal bijkomende parkeerplaatsen dat dient te worden voorzien, wordt enkel bekeken in de scenario's 1.A en 2.A waar alleen autoparkeerplaatsen worden voorzien. Concreet betekent dit het volgende:

In het parkeergebouw dat op de site van Samsonite wordt voorzien, zullen twee extra bouwlagen moeten worden voorzien van ± 122 parkeerplaatsen per bouwlaag. Er zal een tekort zijn van ± 27 parkeerplaatsen. Het opvangen van dit tekort kan in een extra bouwlaag, al lijkt het niet wenselijk dergelijke financiële kost hiervoor te maken.

Tabel 18 Scenario 3 overzicht

SCENARIO OVERZICHT	3	# PARKEER-PLAATSEN	# BIJKOMENDE BOUWLAGEN	TEKORT # PARKEER-PLAATSEN	MEER-PRIJS
± 288 EXTRA PARKEERPLAATSEN VOORZIEN IN					
Scenario 1.A (Samsonite)		± 727	2 (± 122 pp.)	± 44	$\pm 2,42$ miljoen
Scenario 2.A (ON Semiconductor)		± 813	1 (± 160 pp.)	± 12	$\pm 1,53$ miljoen

In het parkeergebouw dat op de site van ON Semiconductor wordt voorzien, zal één extra bouwlaag van ± 160 parkeerplaatsen moeten worden voorzien. Ook hier zal er een klein tekort aan parkeerplaatsen optreden, namelijk ± 12 parkeerplaatsen. Het lijkt hier ook niet wenselijk daarvoor een extra bouwlaag te voorzien.

De tekorten kunnen als niet-overdekte parkeerplaatsen worden voorzien. De ruimte die vrijkomt door het bundelen van de parkings is in totaal 7931 m^2 . Net zoals in de scenario's 1 (parkeergebouw op site Samsonite) kan de vraag gesteld worden of het wenselijk is een extra bouwlijn te creëren langs de N60 of het eerder uitbreidingsreserves voor de eigen bedrijven betreft.

5.2.4.1 CONCLUSIE SCENARIO 3

Het bundelen van bijkomende parkings van naastliggende bedrijven loopt op tot meer dan 1 miljoen per bouwlaag exclusief beheers- en onderhoudskosten voor de bijkomende parkeerplaatsen. Daarvoor komt 7931 m^2 ruimte voor bedrijvigheid vrij voor uitbreiding of nieuwe kavels (creëren van tweede bouwlijn).

5.2.5 CONCLUSIE CASE 1: PARKEREN BUNDELEN – BRUWAAN-RING II

De ruimte die vrijkomt door het bouwen van een parkeergebouw volgens de verschillende geschetste scenario's heeft een hoge kostprijs. Het is vandaag nog steeds goedkoper om in open ruimte gronden aan te snijden voor bijkomende bedrijvigheid. Daarnaast dient de beheers- en het onderhoudskosten van ±150 euro per parkeerplaats en onroerende voorheffing in rekening gebracht te worden, alsook het oprichten van een samenwerkingsverband.

Het bundelen van parkeren geeft twee soorten 'ruimtes' die vrijkomen: uitbreidingsreserves voor bedrijven (beperkte parking op eigen perceel) en nieuwe bedrijfskavels (perceel voldoende groot om af te splitsen). Bij deze laatste dient opgemerkt te worden dat een nieuw bedrijf ook voorzien moet worden in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein of meer wenselijk in het voorziene parkeergebouw. Momenteel zijn er nog weinig signalen dat er een zodanig parkeertekort is of gebrek aan kavels voor nieuwe ruimte die ertoe zouden leiden dat er een parkeergebouw zou gerealiseerd (en daarin geïnvesteerd) worden. De vraag naar vrachtwagenparkings en een laad- en loszone komt wel meer en meer naar voren.

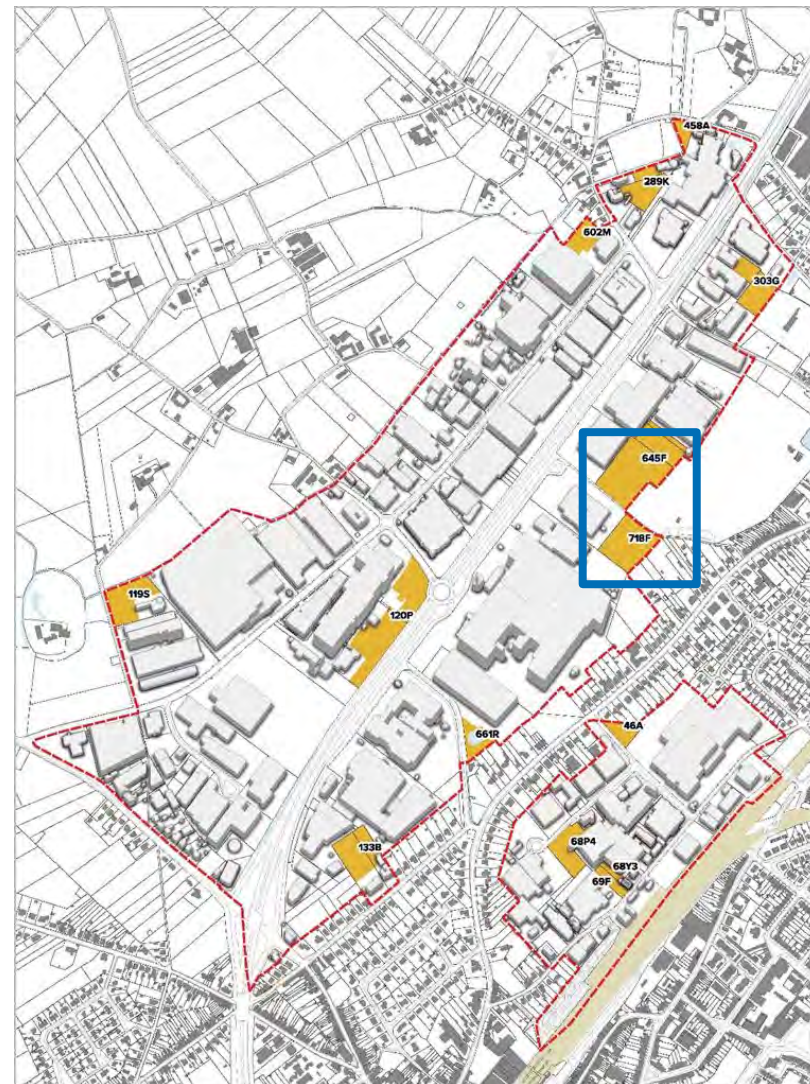
5.3 CASE 2: RESTPERCELEN ACTIVEREN – BRUW- AAN-RING II

Op Bruwaan-Ring II is er een totaal van ±9,8 ha aangeduid als restpercelen. In de meeste gevallen gaat het om de uitbreidingsreserves van de (naastliggende) bedrijven. Deze case gaat in op twee restpercelen, namelijk de twee restpercelen achter de bedrijven Pedeo en Delft Instruments (Belgium onroerend goed en Physical Medicine) en Optronic Instruments & Products. Respectievelijk gaat het om 12 400 m² en 7700 m². Het gaat om twee onbebouwde percelen die naast elkaar gelegen zijn.

De case 'restpercelen activeren' heeft tot doel de financiële prijs te berekenen om deze gronden op de markt te brengen en te kijken wat hiervoor dient te gebeuren. Met andere woorden: hoe kunnen deze achterliggende percelen ontwikkeld worden?



Figuur 75 Orthofoto sites Pedeo en Delft Instruments (Belgium onroerend goed en Physical Medicine) en Optronic Instruments & Products



Figuur 76 Restpercelen Bruwaan-Ring II met aanduiding case percelen achter Pedeo en Delft Instruments (Belgium onroerend goed en Physical Medicine) en Optronic Instruments & Products



Figuur 77 Perceel achter Pedeo



Figuur 78 Perceel achter Delft Instruments (Belgium onroerend goed en Physical Medicine) en Optronic Instruments & Products

5.3.1 RUIMTELIJKE VOORWAARDEN EN INRICHTING

De rode zone betreft de potentieel bebouwbare zone volgens de ruimtelijke voorwaarden. Er dient enkel een afstand van 5 m van de perceelsgrenzen te worden gevrijwaard van bebouwing.



Figuur 79 Afbakening potentiële bebouwbare zone volgens ruimtelijke voorwaarden

Voor de case ‘activeren restpercelen’ dient de gehele oppervlakte en niet enkel de bebouwbare zone te worden meegenomen. De case kijkt immers hoe de percelen ‘geactiveerd’ kunnen worden, waardoor de percelen in hun geheel moeten worden bekeken.

De percelen zijn gelegen in tweede bouwlijn aan de N60. Ze liggen aan een niet-uitgeruste weg, doch ligt er een bestaande buurtweg die voor traag verkeer ontsluiting biedt aan de percelen. Het perceel (645F) achter Pedeo heeft een kadastrale oppervlakte van 16 314 m² en is in professioneel landbouwgebruik (maïs). Het perceel (718F) achter Delft Instruments (Belgium onroerend goed en Physical Medicine) en Optronic Instruments & Products,

vanaf hier verder afgekort als 'DI en OIP', heeft een kadastrale oppervlakte van 10.925 m² en is voor een deel in professioneel landbouwgebruik (grasland). Het andere deel wordt gekenmerkt door struiken en bomen. De twee percelen samen hebben (volgens de kadastrale legger) een totaaloppervlakte van 27 239 m².

Om de percelen op de markt te kunnen brengen, dient een nieuwe weg gerealiseerd te worden naar de achterliggende percelen. In voorliggend scenario wordt gekozen om een weg in te tekenen die aftakt van de pijpenkop tussen Pedeo en 'DI en OIP'. Deze weg dient gerealiseerd te worden op een beperkt deel van het perceel van 'DI en OIP' (648H) en wordt samengenomen met de bestaande, verharde buurtweg (nr. 7). Er wordt een totale wegbreedte van 7 m gerekend. Daarnaast wordt ook een verbreding voorzien als keerpunt. De totale oppervlakte aan te kopen van 'DI en OIP' voor de realisatie van de weg bedraagt 728 m². Gezien het perceel 648H van 'DI en OIP' aan de uitgeruste weg ligt, wordt een vierkantemeterprijs van 100 euro per m² gerekend.

De aankoop van de achterliggende percelen (645F en 718F) wordt, gezien hun ligging in tweede bouwlijn en niet gelegen aan de uitgeruste weg, gerekend aan 33,3 euro per m².

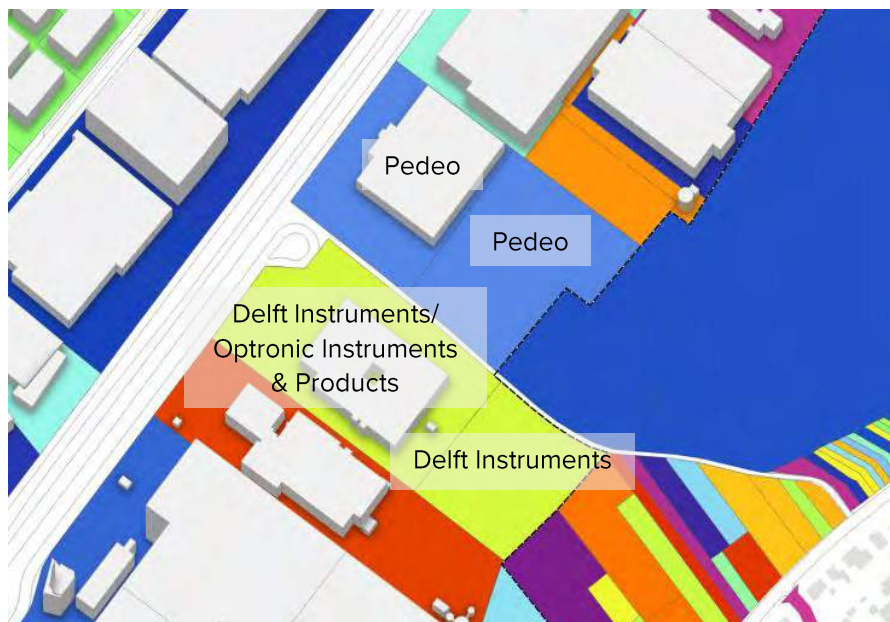
De aankoop van de percelen en het stuk voor de wegenis zou in dit geval neerkomen op 980.767 euro (inclusief BTW). Daarnaast dienen nog de kosten gerekend te worden voor de administratie en begeleiding van de werken: aktekosten (5%), ereloon ontwerper, veiligheidscoördinatie, archeologie, sondering en proeven en de effectieve aanleg van de wegenis en nutsleidingen.

Bovenstaand scenario wordt zo geraamd op een totaal van 1 501 755 euro (incl. BTW), zie overzicht Tabel 19. Om de kosten terug te verdienen, dienen de percelen verkocht te worden aan 55 euro per m².

Tabel 19 Raming kostprijs activeren restpercelen langs de niet-uitgeruste weg

POST	HOEVEELHEID	EENHEIDSPRIJS	EXCL. BTW	INCL. BTW
Aankoop 645F & 718F	27 239 m ²	33,3 €/m ²	€ 907 967	€ 907 967
Aankoop toegangsweg (648H)	728 m ²	100 €/m ²	€ 72 800	€ 72 800
Aktekosten	-	-	€ 49 038	€ 49 038
Archeologie	-	-	€ 20 000	€ 24 200
Sondering en proeven	-	-	€ 5 000	€ 6 050
Ereloon ontwerper (5%)	-	-	€ 15 525	€ 18 785
Veiligheidscoördinatie	-	-	€ 1 000	€ 1 210
Aanleg wegenis	230 m	1350 €/lm	€ 310 500	€ 375 705
Aanleg nutsleidingen	230 m	200 €/lm	€ 46 000	€ 46 000
TOTAAL KOSTEN			€ 1 427 830	€ 1 501 755

Echter houdt dit scenario enkel rekening met de aankoop van de percelen zonder de eigendomsstructuur bekeken te hebben. Zo blijkt dat deze achterliggende percelen effectief in eigendom zijn van Pedeo en Delft Instruments, waardoor de situatie verandert. De achterliggende percelen kunnen als een geheel worden bekeken met deze in eerste bouwlijn, waardoor ze wel aan de uitgeruste weg gelegen zijn. De achterliggende percelen betreffen de uitbreidingsreserves van deze bedrijven.



Figuur 80 Eigendomsstructuur percelen

De aankoop van deze percelen zal niet eenvoudig zijn. Het is nog de vraag of de bedrijven hun uitbreidingsreserves willen verkopen. Er wordt een snelle berekening gemaakt, waarbij de achterliggende gronden aan volle prijs worden aangekocht. De percelen worden aanzien als 'aan de uitgeruste weg' en worden voor de volledige oppervlakte aan 100 euro per m² gerekend. Tezamen met de opgesomde handelingen en werken zal de totaalprijs voor voorliggend scenario 3 408 485 euro (inclusief BTW) bedragen, zie onderstaande tabel. Om uit de kosten te geraken dienen de percelen aan 125 euro per m² verkocht te worden.

Tabel 20 Raming kostprijs activeren restpercelen langs de uitgeruste weg

POST	HOEVEELHEID	EENHEIDSPRIJS	EXCL. BTW	INCL. BTW
Aankoop 645F & 718F	27239 m ²	100 €/m ²	€ 2 723 900	€ 2 723 900
Aankoop toegangsweg (648H)	728 m ²	100 €/m ²	€ 72 800	€ 72 800
Aktekosten	-	-	€ 139 835	€ 139 835
Archeologie	-	-	€ 20 000	€ 24 200
Sondering en proeven	-	-	€ 5 000	€ 6 050
Ereloon ontwerper (5%)	-	-	€ 15 525	€ 18 785
Veiligheidscoördinatie	-	-	€ 1 000	€ 1 210
Aanleg wegenis	230 m	1350 €/lm	€ 310 500	€ 375 705
Aanleg nutsleidingen	230 m	200 €/lm	€ 46 000	€ 46 000
TOTAAL KOSTEN			€ 3 334 560	€ 3 408 485

Deze scenario's gaan in op een onderhandeling in der minne. Bij eventuele aanwerving via onteigening worden geen berekeningen gemaakt gelet op de verschillende variabelen (zoals schattingsverslag) die een rol kunnen spelen.

5.3.2 CONCLUSIE CASE 2: RESTPERCELEN ACTIVE-REN

Het activeren van de restpercelen blijft een moeilijke zaak door de eigendomsstructuur en het beperkte aanbod aan onbebouwde kavels voor bedrijvigheid. In deze haalbaarheidsstudie wordt uitgegaan van de aankoop van de gronden via een verkoop in der minne. Een bijkomend obstakel is dat aanpalende percelen in eigendom kunnen zijn van hetzelfde bedrijf. Het aansnijden van hun uitbreidingsgronden is afhankelijk van hun economische toestand. Die kan snel veranderen. Een maatregel in deze case is het

regelmatig poolhoogte nemen bij de bedrijven inzake de verwerving van hun restpercelen. Een andere piste zou onteigening kunnen zijn-, maar een dergelijke onteigening dient uitermate sterk gemotiveerd en verantwoord te worden en kan beschouwd worden als een drastische maatregel.

5.4 CASE 3: DAKOPPERVLAKTES BENUTTEN

Voor de cases 'dakoppervlaktes benutten' wordt gekeken naar het bedrijventerrein Lindestraat. De Lindestraat bevat een mix van kleinere en grotere bedrijven. Een deel van de daken wordt reeds benut voor zonnepanelen, doch zijn er heel wat daken die nog in gebruik genomen kunnen worden. De case 'dakoppervlaktes benutten' gaat in op vier scenario's:

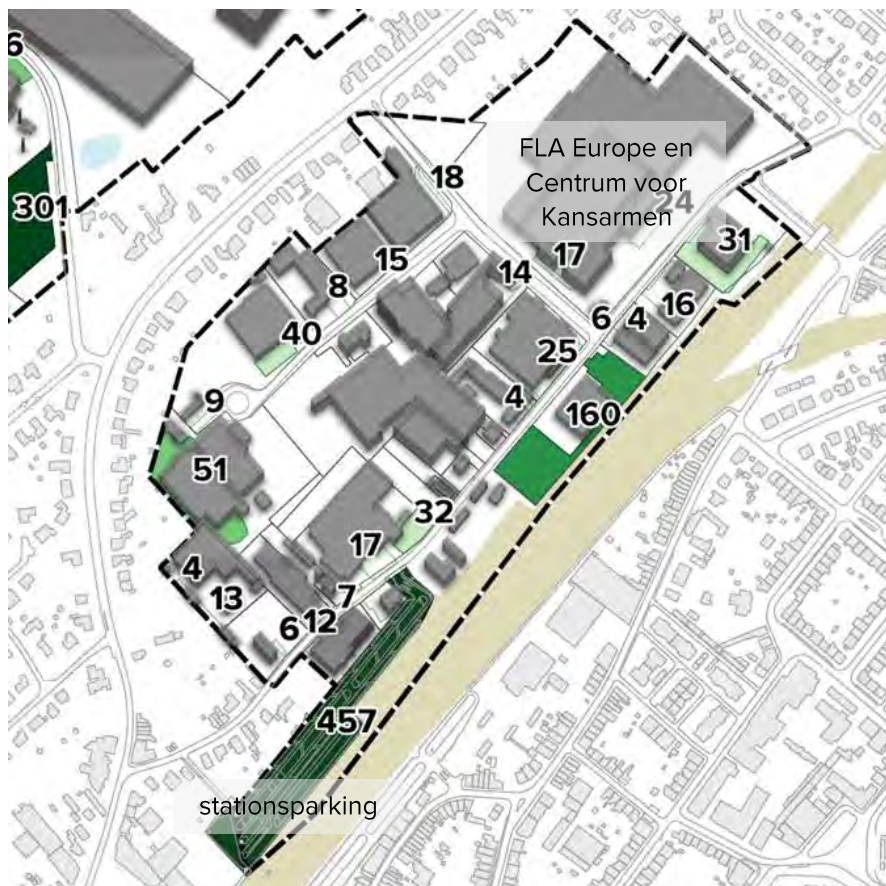
- ▶ een dakparking voor het bedrijventerrein;
- ▶ zonnepanelen op alle hoofdgebouwen;
- ▶ groendaken op alle hoofdgebouwen;
- ▶ een serre.

Niet elk scenario vertrekt van de bestaande toestand (daken met en zonder zonnepanelen). Voor de uitvoering van sommige scenario's zullen de bestaande zonnepanelen moeten verwijderd worden. Het betreft in dat geval een afweging van de voordelen bij het uitvoeren van het scenario tegenover de kosten.

Deze case wil inzichten bieden in wat er mogelijk is op daken en hoeveel dit zal kosten. Belangrijk op te merken is dat deze case uitgaat van een voldoende draagkrachtige structuur van de daken. Er werd hier geen effectief bouwtechnisch onderzoek naar gedaan, doch wil men met deze case de voor- en nadelen voorleggen voor het gebruik van dakoppervlaktes. Bij nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen kan bij het ontwerp van de bedrijven rekening gehouden worden met een grotere belasting op het dakoppervlak.



Figuur 81 Orthofoto bedrijventerrein Lindestraat



Figuur 82 Aantal parkeerplaatsen op het bedrijventerrein Lindestraat

5.4.1 SCENARIO 1: DAKPARKING

Omdat voor de aanleg van een efficiënte dakparking een voldoende grote oppervlakte nodig is, wordt gekozen om het gebouw van het bedrijf FLA Europe en Centrum voor Kansarmen te gebruiken. Deze gebouwen zijn naast elkaar opgericht. Het kiezen voor dit scenario betekent dat de bestaande zonnepanelen op het dak van het Centrum voor Kansarmen verwijderd moeten worden.

5.4.1.1 RAMING

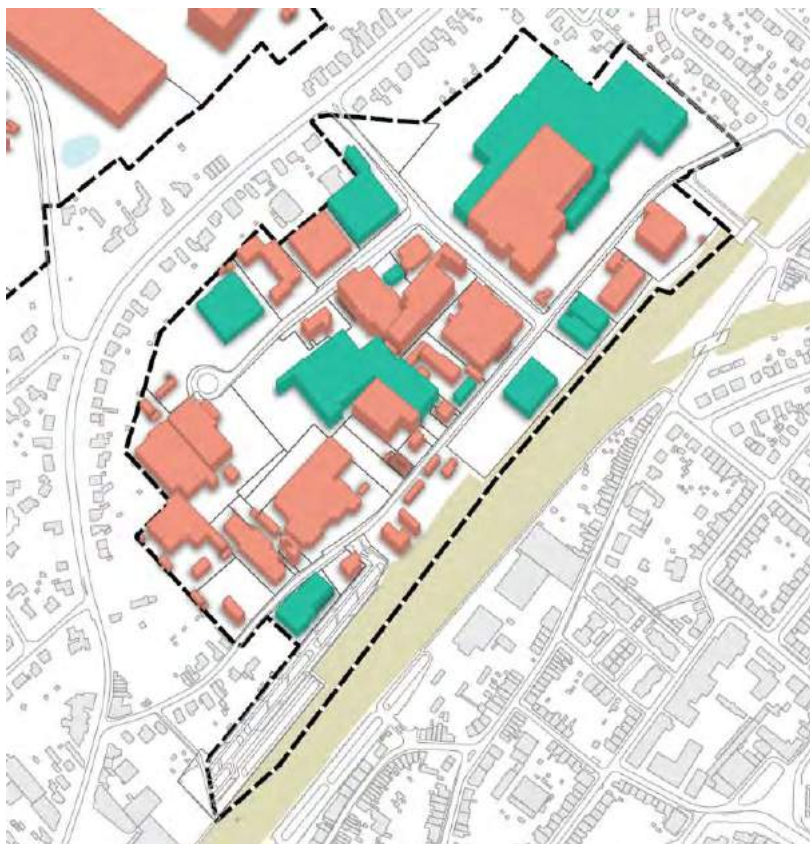
De bruikbare¹² dakoppervlakte van FLA Europe en het Centrum voor Kansarmen samen bedraagt $\pm 28\,500\text{ m}^2$. Er wordt een parkeerdensiteit van $\pm 26,25\text{ m}^2$ per parkeerplaats (parkeerplaats, circulatie, hellingen, ...) voorzien. In totaal kunnen er **± 1086 parkeerplaatsen** opgevangen worden. De geschatte kostprijs is **$\pm 9,98$ miljoen euro**.

5.4.1.2 RUIMTEWINST

Er zijn ± 1005 parkeerplaatsen op het bedrijventerrein Lindestraat, waarvan de grootste concentratie de stationsparking betreft (± 457 parkeerplaatsen). De dakparking zou met andere woorden in theorie alle aanwezige parkeerplaatsen op het bedrijventerrein Lindestraat kunnen opvangen en die parkeerruimte vrijmaken. Deze ruimtewinsten dienen genuanceerd te worden: gezien het vaak gaat om kleine en een beperkt aantal parkeerplaatsen, vaak op eigen terrein, gaat het in hoofdzaak om eventuele uitbreidingsreserves als de terreinconstellatie dit toelaat. In functie van nieuwe bedrijvigheid is dit een weinig rendabel scenario. De beste opportuniteit die de realisatie van een dakparking teweegbrengt, is de opname van de stationsparking in deze dakparking. De ruimte die dan vrijkomt, betreft een grote, aaneengesloten terreinoppervlakte van **$\pm 14\,860\text{ m}^2$** . Er kan dan, mits verwerving, nieuwe bedrijfsruimte op de markt gebracht worden. Het betreft eerder kmo-units dan ruimte voor regionale

¹² De dakoppervlakte bedraagt $29\,577\text{ m}^2$, maar gezien de 'grillige' vorm van het dak wordt met een bruikbare dakoppervlakte van $\pm 28\,500\text{ m}^2$ gerekend.

bedrijvigheid. De stationsparking is in eigendom van de NMBS. Door het uitvoeren van dit scenario zal de stationsparking op grotere afstand van het station komen te liggen (± 900 m). In dit scenario werd geen rekening gehouden met de toelating of onderhandelingen (aankoop, huur, erfpacht...) met betrekking tot de plaatsing van een dakparking op de gebouwen van FLA Europe en het Centrum voor Kansarmen.



Figuur 83 Benutte (groen) en niet-benutte (rood) dakoppervlaktes voor zonnepanelen op het bedrijventerrein Lindestraat

5.4.2 SCENARIO 2: ZONNEPANELEN

Een tiental bedrijven hebben al initiatief genomen om zonnepanelen op de daken van hun gebouwen te leggen. Er blijft echter nog $49\,999\text{ m}^2$ aan dakoppervlakte (hoofdgebouwen) over die niet benut wordt. Dit scenario bekijkt de kosten en ruimtewinsten voor het installeren van zonnepanelen op de ongebruikte dakoppervlaktes.

5.4.2.1 RAMING

Dit scenario gaat ervan uit dat de bedrijven reeds voorzien zijn van hun eigen energieverbruik en dat het plaatsen van zonnepanelen louter uit financieel oogpunt gebeurt.

De prijs van zonnepanelen is afhankelijk van het type zonnepaneel. In dit scenario wordt met een gemiddelde aankoopprijs van 250 euro per m^2 gerekend. Voor $49\,999\text{ m}^2$ betekent dit een **kostprijs van $\pm 12,50$ miljoen euro**. Aan 162 kWh per m^2 zal voor deze oppervlakte $8\,099\,838\text{ kWh}$ opgewekt worden. Een richtprijs van 0,22 euro (exclusief BTW) voor 1 kWh levert $\pm 1,98$ miljoen euro (exclusief BTW, zie Tabel 21) op voor alle resterende hoofdgebouwen die nog niet voorzien waren van zonnepanelen. Rekening houdend met een rendementsverlies van 0,5% en een levenstermijn van 25 jaar is de aankoop van zonnepanelen voor dit scenario terugverdiend na 9 jaar. Er wordt **een winst van $\pm 29,48$ miljoen euro** (exclusief BTW) of 590 euro per m^2 berekend.

Tabel 21 Theoretische berekening jaarlijkse opbrengst zonnepanelen voor $49\,999\text{ m}^2$ (dakoppervlaktes hoofdgebouwen waar nog geen zonnepanelen voor zijn op bedrijventerrein Lindestraat)

JAAR	KWH	OPBRENGST	TOTALE OPBRENGST (€) PER JAAR
1	8 099 838	€0,22/kWh	1 781 964
2	8 099 838	€0,22/kWh	1 773 055
3	8 099 838	€0,22/kWh	1 764 189
4	8 099 838	€0,22/kWh	1 755 368
5	8 099 838	€0,22/kWh	1 746 591

6	8 099 838	€0,22/kWh	1 737 859
7	8 099 838	€0,22/kWh	1 729 169
8	8 099 838	€0,22/kWh	1 720 523
9	8 099 838	€0,22/kWh	1 711 921
10	8 099 838	€0,22/kWh	1 703 361
11	8 099 838	€0,22/kWh	1 694 844
12	8 099 838	€0,22/kWh	1 686 370
13	8 099 838	€0,22/kWh	1 677 938
14	8 099 838	€0,22/kWh	1 669 549
15	8 099 838	€0,22/kWh	1 661 201
16	8 099 838	€0,22/kWh	1 652 895
17	8 099 838	€0,22/kWh	1 644 630
18	8 099 838	€0,22/kWh	1 636 407
19	8 099 838	€0,22/kWh	1 628 225
20	8 099 838	€0,22/kWh	1 620 084
21	8 099 838	€0,22/kWh	1 611 984
22	8 099 838	€0,22/kWh	1 603 924
23	8 099 838	€0,22/kWh	1 595 904
24	8 099 838	€0,22/kWh	1 587 925
25	8 099 838	€0,22/kWh	1 579 985
TOTAAL			41 975 866

5.4.2.2 RUIMTEWINST

In dit scenario wordt geen nieuwe ruimte voor (regionale) bedrijvigheid gecreëerd. Evenwel worden de ongebruikte dakoppervlaktes in gebruik genomen door zonnepanelen die via energieopwekking een financieel voordeel opleveren. Dit scenario kan op twee manieren geïnterpreteerd worden:

- ▀ De plaatsing van de zonnepanelen wordt gestimuleerd door de stad. De kosten en baten zijn voor de bedrijven zelf.
- ▀ De stad neemt het initiatief om de ongebruikte dakoppervlaktes te voorzien van zonnepanelen. De piste van een zonnepark dient daarvoor nog verder bekeken te

worden (huur/gebruiken dakoppervlaktes, beheer en onderhoud...).

5.4.3 SCENARIO 3: GROENDAKEN

Dit scenario bekijkt de kosten om de onbenutte daken te voorzien van een groendak.

5.4.3.1 RAMING

De raming gaat enkel uit van de kost voor de aanleg van het groendak. De kosten voor extra isolatie, dakdichting, aanpassingen van de dakranden of koepelopstanden, versteviging van het dak en dergelijke meer, worden niet meegerekend gezien deze per gebouw variabel zijn.

Afhankelijk van het type groendak, wordt de gemiddelde vierkantemeterprijs tussen 35 euro en 100 euro geraamd. Voor een oppervlakte van 49 999 m² komt dit neer op ±1,75 miljoen euro tot ±5,00 miljoen euro. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verschillende soorten groendaken.

Tabel 22 Vierkantemeterprijs per type groendak voor de onbenutte dakoppervlaktes (hoofdgebouwen) bedrijventerrein Lindestraat

POST	DAK-OPPERVLAKTE	EENHEIDS-PRIJS	EXCL. BTW
Extensief sedumdak met stekken	49999 m ²	35 €/m ²	€ 1 749 965
Extensief sedumdak met voorgeteelde matten	49999 m ²	65 €/m ²	€ 3 249 935
Extensief sedumdak met groendaktegels	49999 m ²	73 €/m ²	€ 3 624 928
Half-intensief kruidendak of grasdak	49999 m ²	95 €/m ²	€ 4 749 905
Intensief dak, tuindak	49999 m ²	100 €/m ²	€ 4 999 900

5.4.3.2 RUIMTEWINST

Er wordt geen bijkomende ruimte voor (regionale) bedrijvigheid gecreëerd. Het aanbrengen van groendaken laat de dakoppervlaktes niet onbenut. Tegelijkertijd levert dit tal van andere voordelen op:

- betere beeldkwaliteit;
- betere waterhuishouding en -retentie;
- is luchtzuiverend en klimaatpositief;
- de dakbedekking heeft een langere levensduur;
- werkt geluidsisolerend;
- verhoogt de brandveiligheid;
- bij nieuwbouw of herbouw is er geen regenwaterput nodig;
- ontspannings-/buitenruimte;
- ...

Dit scenario is echter duur en brengt weinig op in functie van bedrijvigheid.

5.4.4 SCENARIO 4: SERRES

Dit scenario is gebaseerd op de studie¹³ 'Segmentatie van werklocaties: Case Meer' van IOK in opdracht van het departement Omgeving (toen Ruimte Vlaanderen).

De studie gaat uit van een koppeling tussen bedrijfsgebouwen en serres in functie van professionele landbouw. In voorliggende studie wordt gekeken of het aanbrengen van serres op de daken van bestaande bedrijfsgebouwen mogelijk is en hoeveel dit kost. Het plaatsen van serres bovenop de bestaande bedrijfsgebouwen mag daarbij niet leiden tot ruimte inname van de hoofdfunctie en wordt louter als bijkomende verwevingsopportunity gezien.

Er dient rekening gehouden te worden dat dit scenario een theoretisch model is dat inzichten wil bieden over de kosten van zo'n serre. De plaatsing van een serre op bestaande bedrijfsgebouwen wordt niet realistisch geacht gezien de leeftijd van de gebouwen en de niet-voorzien belasting op de daken. Daarom is dit scenario vooral van belang bij de ontwikkeling van

¹³ IOK Plangroep (2016), Studie segmentatie van werklocaties: Case Meer, uitgevoerd in opdracht van Ruimte Vlaanderen.

nieuwe bedrijven(terreinen). Voor het bedrijventerrein Lindestraat wordt dit aspect even ter zijde gelaten om een zicht te krijgen op de kostprijs.

5.4.4.1 RAMING

De dimensionering van een serre is afhankelijk van de teelt. Enkele minimumoppervlaktes van teelten worden hieronder in tabel weergegeven.

Tabel 23 Minimumoppervlaktes serreteelt volgens studie IOK – departement Omgeving

TEELT	MINIMUMOPPERVLAKTE
Aardbei	2 ha
Glasgroenten	5 ha
Boomkwekerij	34 ha
Sedum/graszoden	10-34 ha

Daarnaast dient de oppervlakte voldoende lang en breed te zijn om een efficiënte kweek en pluk mogelijk te maken. De vereisten voor het dak kunnen als volgt worden samengevat:

- een dakoppervlakte van minstens 1,5 ha;
- een diepte van minstens 80 m;
- een synergie met gelijkvloerse onderneming voor water, energie en gedeelde voorzieningen.

Het enige gebouw op het bedrijventerrein Lindestraat dat hieraan voldoet is het gebouwengeheel van FLA Europe en het Centrum voor Kansarmen. De dakoppervlakte bedraagt ±29 500 m².

De studie concludeert dat de plaatsing van een serre op een bestaand bedrijf per m² 168 euro bedraagt. De meerkosten ten opzichte van een gewone serre in landbouwgebied zijn weergegeven in Tabel 24.

Tabel 24 Meerkosten serre op dak bedrijf (studie IOK i.o. departement Omgeving)

MEERKOSTEN		KOST
Gebouw	meerkosten draagkracht gebouw	€127 per m ²
	uitrusting ongelijkvloerse activiteiten	€18 per m ²
Terrein	verlies oppervlakte terrein RDL (10%-70€)	€7 per m ²
	meerkost terrein	Pro memorie
Diverse	extra ereloon (10%)	€15 per m ²
	extra financiering (50% aan 2%)	€2 per m ²
	exploitatiekosten	Pro memorie
TOTAAL		€168 per m²

De marktconforme prijs voor landbouwgrond (weliswaar op basis van de case Meer in Hoogstraten) bedraagt voor gewone landbouwgrond 8 à 10 euro per m² en voor uitgeruste landbouwgrond in blok 20 euro per m².

Tabel 25 Marktconforme prijs landbouwgrond volgens de case Meer in Hoogstraten (studie IOK i.o. departement Omgeving)

MARKTCONFORME PRIJS LANDBOUWGROND	KOST
Gewone landbouwgrond	€8 à €10 per m ²
Uitgeruste landbouwgrond in blok	€20 per m ²

Dit maakt dat de plaatsing van een serre bovenop een bedrijf 8x duurder is dan deze op landbouwgrond.

Toegepast op de gebouwen van FLA Europe en het Centrum voor Kansarmen betekent dit een **kostprijs van ±4,96 miljoen euro ten opzichte van ±2,95 miljoen euro in landbouwgebied.**

5.4.4.2 RUIMTEWINST

De ruimte die gewonnen wordt is ±29 500 m² en is voor landbouwgebied. Dit scenario geeft wel de mogelijke inzichten in een gemeenschappelijk

gebruik van industrie- en landbouwgrond. Vandaag betekent de realisatie van nieuwe bedrijventerreinen een verlies van hoofdzakelijk landbouwgebied. Door een nieuwe ontwikkeling van bedrijvigheid en landbouwteelten kan er een win-winsituatie nagestreefd worden. Doch zijn er vandaag geen drijfveren of impulsen die deze aanpak stimuleren vanwege de hoge kostprijs. Het blijft vandaag goedkoper om in landbouwgebied bedrijventerreinen aan te leggen dan te investeren in voorliggend scenario.

5.4.5 CONCLUSIE CASE 3: DAKOPPERVLAKTES BENUTTEN

Op bestaande bedrijventerreinen is het moeilijk om een dakparking of -serre te realiseren zonder grote meerkosten. Het investeren in groendaken is betaalbaar, maar levert op vlak van nieuwe bedrijfsoppervlakten weinig tot niets op. Ook de plaatsing van zonnepanelen creëert geen bijkomende ruimte voor bedrijvigheid. Toch zit er in dit laatste scenario nog een financieel voordeel waarin geïnvesteerd kan worden. De moeilijkheid in bovenstaande scenario's is het gebruik van de verschillende daken van bedrijven, alsook de draagkracht van de daken. Het stimuleren van bepaalde maatregelen die leiden tot bovenstaande scenario's is het beste alternatief.

5.5 CASE 4: HOGER BOUWEN EN FUNCTIES STAPELEN

Uit de analyse blijkt dat veel van de bedrijven op het bedrijventerrein Meersbloem een lage bouwhoogte hebben (tussen 7 m en 14 m). Gezien het aanbod aan nieuwe percelen op bedrijventerreinen steeds afneemt, is het opportuun te kijken om in de hoogte te bouwen. Deze case gaat verder in op het hoger bouwen en het stapelen van functies. Er zijn twee scenario's:

- ▶ een multifunctionele bedrijfstoren;
- ▶ extra bouwlaag op bestaande bedrijven voorzien.



Figuur 84 Orthofoto bedrijventerrein Meersbloem



Figuur 85 Bouwhoogtes bedrijventerrein Meersbloem

5.5.1 VERKOOPSVOORWAARDEN

In de verkoopvoorwaarden¹⁴ zijn geen ruimtelijke voorwaarden opgenomen wat betreft de bouwhoogte of V/T-index. Er kan geconcludeerd worden dat de bestaande bouwvolumes van de bedrijven op maat van de (toenmalige) bedrijfsvoering zijn gebouwd. De gebouwen zijn waarschijnlijk niet voorzien in het uitbreiden van het volume in de hoogte, waardoor rekening zal gehouden moeten worden met de draagkracht en bouwtechnische structuur van het gebouw. Deze zijn niet mee in rekening gebracht tijdens de

¹⁴ Enkele verkoopvoorwaarden voor bedrijven op de Meersbloem zijn bekeken. Er wordt vanuit gegaan dat de verkoopvoorwaarden voor alle bedrijven gelijkaardig zijn opgemaakt.

uitwerking van deze case gezien hiervoor een uitgebreid en grondig onderzoek dient gemaakt te worden door een stabiliteitsingenieur.

5.5.2 SCENARIO 1: MULTIFUNCTIONELE BEDRIJFSTO-REN

Gezien de kwaliteit en leeftijd van sommige gebouwen is het soms beter om de overweging te maken om bestaande bedrijven te slopen en te herbouwen. Op financieel vlak kan dit goedkoper uitkomen dan het verbouwen en moderniseren van een bestaand gebouw.

In dit scenario wordt de sloop van het gebouw van Accountancy Bekaert & Partners (grondoppervlakte 5500 m²) bekeken. Dit gebouw is aan de toegang van het bedrijventerrein de Meersbloem gelegen en ligt aan de Schelde en naast de brug van de N60. Vanuit ruimtelijk oogpunt zou dit een mogelijke locatie zijn om een hoger bedrijfsgebouw te voorzien als beeldbepalend gebouw/landmark/herkenningspunt/eye-catcher.



Figuur 86 Accountancy Bekaert & Partners

5.5.2.1 RAMING

Dit scenario bekijkt de piste van de plaatsing van een multifunctionele toren van 12 bouwlagen met een vloeroppervlakte van 10 800 m². De sloop en realisatie van deze multifunctionele toren wordt geraamd op **±17,74 miljoen euro**. Gelet op de verschillende variabelen (de invulling van het gebouw, het type bedrijf (productie, logistiek, andere) dat zich komt vestigen, gaat het om verkoop of verhuur, het beheer en de onderhoudskosten, de onroerende voorheffing, ...) is het niet mogelijk een winstmarge hier tegenover te zetten. Daarnaast dient zich in dit scenario ook afgevraagd te worden of een dergelijke toren van 12 bouwlagen ingevuld kan worden. Dit scenario kan evenwel ook voor minder of meer bouwlagen berekend worden gelet op het theoretisch model dat uitgaat van een m²-prijs van 1600 euro. Deze schatting is vooral gericht op kantoren.

Tabel 26 Raming multifunctionele toren

POST	HOEEVELHEID	EEINHEIDSPRIJS	EXCL. BTW
Sloop gebouw Accountancy Bekaert & Partners	5500 m ²	€50 per m ²	€275 000
Sloop grond	9000 m ²	€20 per m ²	€180 000
Nieuw gebouw met 12 bouwlagen	10 800 m ²	€1600 per m ²	€17 280 000
TOTALE KOSTEN			€17 735 000

5.5.2.2 RUIMTEWINST

Het bouwen in de hoogte creëert een hogere V/T-index en maakt dat dezelfde grondoppervlakte letterlijk meermaals wordt gebruikt. Het inpassen van de verschillende functies dient afgewogen te worden naar haalbaarheid, functionaliteit, betaalbaarheid en dergelijke meer. Zo kan er ondergrondse parking worden voorzien, op de gelijkvloerse verdieping productie, op de tweede verdieping opslag, kantoren en dergelijke meer. In hoofdzaak zullen de bovengrondse verdiepingen vooral kantoorruimtes zijn. Het aantal bouwlagen kan in dat opzicht steeds aangepast worden aan de noden. Het voorzien van kantoren is geen kerntaak van een regionale bedrijvigheid,

maar een kantooraanbod kan zolang dat de effectieve gronden voor (regionale) bedrijvigheid niet worden ingenomen (bv. zonevreemde functies, bedrijfsverzamelgebouwen...).

De kostprijs om enkel productie of opslag in de hoogte te voeren is dermate hoog dat het vandaag enkel overwogen wordt wanneer er geen ruimteaanbod meer is (bv. uitbreidingsreserves zijn op en het bedrijf wenst niet te herlokaliseren).



Figuur 87 Multifunctionele bedrijfstoren

5.5.3 SCENARIO 2: EXTRA BOUWLAAG

In de gevallen waar het mogelijk en wenselijk is, kunnen bedrijven investeren in het plaatsen van een extra bouwlaag bovenop de bestaande bedrijfsgebouwen. In dit scenario zijn de vier grootste bedrijfsgebouwen gekozen om verder te bekijken. Het gaat om de gebouwen van Cortina, Vergokan, Vergalle NV en Airkan.



Figuur 88 Cortina



Figuur 89 Vergokan



Figuur 90 Vergalle NV



Figuur 91 Airkan

5.5.3.1 RAMING

De extra bouwlagen worden aan een vierkantemeterprijs van 1600 euro per m² voorzien. Het uitvoeren van het totale scenario kost **±126,80 miljoen euro**. Dit is exclusief erelonen, overheadkosten, financiering, risico en alle

zaken doorheen de tijd, de eventuele verwijdering en opnieuw installeren van zonnepanelen en dakparking, en dergelijke meer.

Tabel 27 Raming kost extra bouwlagen Cortina, Vergokan, Vergalle NV en Airkan

POST	HOEEVEELHEID	EEINHEIDSPRIJS	EXCL. BTW
Cortina	16 647 m ²	€1600 per m ²	€26 635 200
Vergokan	26 032 m ²	€1600 per m ²	€41 651 200
Vergalle NV	20 607 m ²	€1600 per m ²	€32 971 200
Airkan	15 962 m ²	€1600 per m ²	€25 539 200
TOTALE KOSTEN			€126 796 800

5.5.3.2 RUIMTEWINST

De bijkomende ruimte die wordt gecreëerd kan aanzien worden als uitbreidingsreserves van de bedrijfsgebouwen. De piste voor het verhuren of verkopen van de bovenste verdieping voor derden kan ook bekeken worden.



Figuur 92 Cortina met extra bouwlaag



Figuur 93 Vergokan met extra bouwlaag



Figuur 94 Vergalle NV met extra bouwlaag



Figuur 95 Airkan met extra bouwlaag

5.5.4 CONCLUSIE CASE 4: HOGER BOUWEN EN FUNCTIES STAPELEN

Het hoger bouwen of stapelen van functies is nog steeds duurder dan het aansnijden van open ruimte. Zonder stimulans of noodzaak is het weinig waarschijnlijk dat bedrijven uit eigen beweging zullen uitbreiden in de hoogte. Daarentegen kan het slopen van minder kwalitatieve bedrijfsgebouwen plaats bieden aan nieuwe ontwikkelingen met een groter bouwvolume.

5.6 DOORVERTALING NAAR STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN

Een manier om de bestaande bedrijventerreinen te intensiveren is het versoepelen van het ruimtelijk kader. De ruimtelijke voorwaarden die zijn opgenomen bij de opmaak van de verkoopvoorwaarden zijn verouderd. Alhoewel er weinig ruimtelijke beperkingen worden opgelegd, zo is er geen maximale bouwhoogte of V/T-index terug te vinden, kan het herzien van de toen opgestelde voorwaarden een stimulans zijn voor bedrijven om hoger, breder en dichter te bouwen. De belangrijkste bestaande voorwaarden zijn deze met betrekking tot de afstanden van het gebouw tot de perceelsgrenzen. Vooral voor de gebouwen op het bedrijventerrein Bruwaan-Ring II wordt een afstand van 30 m tot de Ringlaan opgelegd en 10 m tot een uitbatingsweg, terwijl het Agentschap Wegen en Verkeer hiervoor slechts een afstand van 8 m voorziet (vanaf de perceelsgrens openbaar en privaat domein). Algemeen kan gezegd worden dat de overige ruimtelijke voorwaarden redelijk beperkt zijn. Dit dient zo gehouden te worden om de flexibiliteit en creativiteit van ondernemers en architecten te bewaren bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijfsgebouwen.

In Tabel 28 wordt een overzicht gegeven van de bestaande ruimtelijke voorwaarden en een voorstel naar nieuwe (concept) stedenbouwkundige voorschriften.

Tabel 28 Overzicht ruimtelijke voorwaarden en concept stedenbouwkundige voorschriften.

ONDERWERP	VERKOOPS-VOORWAARDEN	CONCEPT STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN
Bezettingscoëfficiënt	Maximum 75%	Minimum 60-75%
Vorm en volume	Vorm en volumes moeten in stedenbouwkundig en	Groeperen of koppelen van gebouwen, meerdere lagen

	technisch oogpunt verantwoord zijn	
Inplanting	30m van rooilijn Ringlaan, 10m van rooilijn uitbatingsweg, 5m van perceelsgrens	In functie van zorgvuldig ruimtegebruik, parallel aan perceelsgrens, ...
Groenzones	Verplicht 5m langs perceelsgrenzen, 10m langs openbare weg	Groenbuffers enkel aansluitend aan woongebied, groengebieden, ... waar het echt nodig is, collectieve buffer in plaats van per perceel
Parkeerplaatsen	Buiten de groenzones en in verhouding met de personeelsbezetting	Collectieve parkings, groeperen/afstemmen met vrachtwagenparkeren, laad- en loszones, mobipunt, ...
Niet bebouwde oppervlakten	Inrichten als groenzone	Tijdelijke functies
Toegangswegen	Eerste 4m verhard met uitneembare fabrieksdallen	Gezamenlijke opritten
V/T-index	/ /	Minimale V/T-index en bouwhoogte opleggen
(Neven)functies	/	Watergebonden bedrijvigheid, integreren kantoor, woning, groendak, zonnepanelen, opvang hemelwater, ... zodat de grondoppervlakte intensief wordt benut

De ruimtelijke voorwaarden zijn contractueel vastgelegd. Het aanpassen van deze voorschriften is een juridische aangelegenheid waarvoor nader onderzoek dient te gebeuren. Twee mogelijkheden zijn:

- De verkoopvoorwaarden één voor één contractueel te herzien waarbij alle contractspartijen op dezelfde manier worden behandeld (cfr. gelijkheidsbeginsel tussen de verschillende bedrijven en de stad mag niet geschaad worden).
- De stad Oudenaarde kan éézijdig afstand doen van haar rechten van de verkoopvoorwaarden en de piste van een stedelijke verordening of gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplan(nen) bekijken waarin zij nieuwe stedenbouwkundige voorschriften vastlegt. Een verordening is een flexibeler instrument: deze kan snel opgemaakt worden of herzien. Het nadeel is dat deze niet verfijnd genoeg kan worden door het verschillende karakter en schaalgrootte van de Oudenaardse bedrijventerreinen. Eén of meerdere gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen zijn dan geschikter. De opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan is op haar beurt een loggere procedure en kan enkele jaren duren. Een alternatief is het kiezen voor een snel op te maken leidraad die gebruikt kan worden voor toekomstige planprocessen en het behandelen van omgevingsvergunningaanvragen.

5.7 CONCLUSIE HAALBAARHEIDSTUDIES

Eén voor één geven de cases inzichten in de financiële kosten en haalbaarheid om deze uit te voeren. Algemeen kan geconcludeerd worden dat de investering steeds groter is dan het ruimtelijk rendement, op het plaatsen van zonnepanelen na. Een belangrijke oorzaak hierin is het ontbreken van motieven of prikkels die leiden tot het uitvoeren van deze cases: de uitvoering is vandaag nog veel duurder dan het aankopen en aansnijden van open ruimte. Zolang er geen enorme schaarste heerst of andere redenen aanwezig zijn voor het investeren in dure maatregelen zoals

in de hoogte uitbreiden, herbouwen, parkeergebouwen of dakparking voorzien, zal steeds teruggerepen worden naar de ontwikkeling van bijkomende ruimte aan bedrijvigheid door het aansnijden van (goedkopere) open ruimte. In drie van de vier cases zorgt de uitvoering van de case er niet voor dat er nieuwe kavels worden gecreëerd. De cases zorgen voor weinig bijkomende, 'nieuwe' bedrijvigheid. Het aanpassen of afschaffen van de ruimtelijke verkoopvoorwaarden zorgt dan op haar beurt wel voor een opportuniteit om bestaande bedrijventerreinen te intensiveren en te voorzien in uitbreidingsreserves op eigen terrein.

6 CONCLUSIE STUDIE

Binnen het stedelijk gebied van Oudenaarde is er bijna geen ruimte meer voor (regionale) bedrijven. Om het aantal arbeidsplaatsen in Oudenaarde minstens te kunnen behouden, is het belangrijk dat (regionale) bedrijven een plaats blijven vinden binnen het stedelijk gebied. Daarom wensen de stad Oudenaarde en de Provincie Oost-Vlaanderen in eerste instantie na te gaan hoe op de bestaande (regionale) bedrijventerreinen binnen het kleinstedelijk gebied Oudenaarde meer kan gedaan worden op de dezelfde ruimte. Kunnen we onbenutte gronden activeren? Kunnen we verticaal in plaats van horizontaal uitbreiden? Kunnen we in één beweging ook kansen aangrijpen om de bedrijventerreinen klimaatgezonder te maken? Maar vooral: hoeveel ruimte voor bedrijvigheid kunnen we langs deze weg nog vinden en tegen welke prijs?

Als belangrijke regionale tewerkstellingspool bestaat in Oudenaarde een blijvende vraag voor bijkomende ruimte voor bedrijvigheid. Op basis van demografische en economische evoluties en de gestelde ambities van de stad Oudenaarde wordt de ruimtevraag tegen 2030 op 24,7 ha (bruto bedrijventerreinoppervlakte) geraamd. Een deel van die ruimtevraag kan binnen de contouren van de vijf grootste bedrijventerreinen beantwoord worden door het ruimtelijk rendement nog te verhogen. Er kan ook gewerkt worden aan acties om te evolueren naar klimaatgezondere bedrijventerreinen.

In deze studie worden dertien maatregelen en negentien instrumenten aangereikt om het ruimtelijk rendement op bedrijventerreinen te verhogen. Het is een vaststelling dat maatregelen die veel ruimtewinst opleveren ook gepaard gaan met een hoge kostprijs. De concrete haalbaarheid van de maatregelen op de bedrijventerreinen in Oudenaarde staat echter los van deze kostprijs. Er zijn zowel goedkope als dure maatregelen mogelijk, die in meer of mindere mate voor bijkomend ruimtelijk rendement zorgen. De kleinste ruimtelijke winsten worden geboekt door maatregelen die in

verband staan met transport en mobiliteit. Ongeveer de helft van de voorgestelde maatregelen hebben daarentegen het potentieel om substantiële ruimtewinst op te leveren. De zes voornaamste maatregelen met een hoog ruimtelijk rendement zijn:

- Zonevreemdheid aanpakken
- Leegstand aanpakken
- De bebouwingsgraad verhogen, bijvoorbeeld door parkeren te bundelen
- Dakoppervlaktes beter benutten
- De bouwhoogte verhogen
- Restpercelen activeren

Niet alle maatregelen zijn even haalbaar op elk van de onderzochte bedrijventerreinen. De regionale bedrijventerreinen Bruwaan-Ring II, Lindestraat en Coupure en de KMO-zones Meersbloem en Hoge Bunders hebben elk hun eigen specifieke kenmerken met bijhorende sterktes en zwaktes. Opvallend daarbij is dat de beeldkwaliteit van de bedrijventerreinen samenhangt met de leeftijd van de terreinen. De meest recente bedrijventerreinen Coupure en Hoge Bunders vormen duidelijk een meer samenhangend geheel, maar ook voor deze terreinen zijn nog maatregelen ter bevordering van het ruimtelijk rendement mogelijk. De grootste ruimtelijke winsten zijn dan weer te behalen op het regionaal bedrijventerrein Bruwaan-Ring II dat naar oppervlakte instaat voor het leeuwendeel van de bedrijvigheid in Oudenaarde.

Voor elke maatregel worden één of meerdere instrumenten naar voren geschoven om deze maatregel in de praktijk te brengen. Veel van de aangereikte instrumenten hebben rechtstreeks betrekking tot het ruimtelijk beleid en de geldende ruimtelijke voorwaarden. Bij de ontwikkeling van deze bedrijventerreinen heeft de stad Oudenaarde namelijk verkoopsvoorwaarden opgemaakt, waarin ook ruimtelijke beperkingen zijn opgenomen. Deze ruimtelijke voorwaarden zijn vandaag verouderd en laten bepaalde initiatieven die het ruimtelijk rendement kunnen verhogen niet toe. De ruimtelijke voorwaarden houden bijvoorbeeld geen rekening met de mogelijkheid tot koppelbouw of het gebruik van gemeenschappelijke

voorzieningen. Bovendien leggen de verkoopvoorwaarden beperkingen op die een optimaal gebruik van de beschikbare ruimte verhinderen. De belangrijkste voorbeelden hiervan zijn de omvangrijke bouwvrije stroken en een maximaal bebouwings-percentage van 75%.

Eén van de voornaamste maatregelen om de ruimte voor bedrijvigheid op de bedrijventerreinen in Oudenaarde te verhogen bestaat erin deze bedrijventerreinen (opnieuw) te reserveren voor de activiteiten waarvoor deze terreinen zijn bedoeld door **het aanpakken van zonevreemdheid**. Op basis van de NACE-classificatie blijkt er namelijk sprake te zijn van activiteiten die als zonevreemd kunnen worden beschouwd, voornamelijk detailhandel. Een niet onbelangrijk deel van de bedrijven op de bedrijventerreinen heeft geen NACE-classificatie die aangeeft dat dit bedrijf een activiteit uitoefent die moeilijk verweefbaar is met woonfuncties en dus thuishoort op bedrijventerreinen. Een gedetailleerdere analyse leert dat deze zonevreemde functies zich voornamelijk situeren op zichtlocaties langs de N60, waarbij een sterke kleinhandelsdruk wordt vastgesteld op de bedrijventerreinen Bruwaan-Ring II en Hoge Bunders. Hoewel deze maatregel naar ruimtelijk rendement een hoge prioriteit kent, is de haalbaarheid ervan op korte termijn eerder beperkt omdat krachtdadige instrumenten ontbreken. Enkel tegen illegale zonevreemdheid kan een strikt handhavingsbeleid een antwoord bieden. Daartegenover beschikt de lokale overheid wel over een reeks instrumenten voor **het aanpakken van leegstand**. Hoewel het percentage leegstaande bedrijfsgebouwen op de bedrijventerreinen in Oudenaarde eerder beperkt is, kan deze maatregel toch als een quick-win worden beschouwd. De leegstand situeert zich voornamelijk op het bedrijventerrein Lindestraat. Uit de maatregelenmatrix komt naar voren dat het verhogen van het ruimtelijk rendement via deze maatregel kan gebeuren met een beperkte financiële kost.

De bebouwingsgraad van de bedrijventerreinen is over het algemeen gemiddeld tot hoog, behalve op het regionaal bedrijventerrein Coupure. De meeste percelen hebben een bebouwings-percentage van meer dan 40%. Op het bedrijventerrein Meersbloem stijgt dit tot meer dan 60%. Toch zijn er maatregelen mogelijk die **de bebouwingsgraad verhogen**, zeker gezien dit

percentage nog steeds ver onder de grens van maximaal 75% uit de verkoopvoorwaarden blijft. Een belangrijke hinderpaal om de bebouwde oppervlakte van de bedrijfspercelen te verhogen zijn de bouwvrije stroken die opgelegd worden. Ten opzichte van de uitbatingswegen dient 10m bouwvrij gehouden te worden, rond de N60 bedraagt dit 30m. Deze stroken zouden beperkt kunnen worden zodat extra ruimte vrijkomt voor bedrijvigheid, voor bijkomende biodiverse groenzones en/of voor maatregelen ter bevordering van de beeldkwaliteit. Deze bouwvrije zones worden vandaag voornamelijk ingenomen door laag-kwalitatieve groenzones en parkeerruimte. Zo is het ruimtebeslag voor parkeren op de bedrijventerreinen over het algemeen erg hoog. Op het bedrijventerrein Bruwaan-Ring II alleen worden ruim 1.000 parkeerplaatsen voorzien op privaat domein en is er daarnaast nog steeds een sterke bijkomende parkeerdruk op het publiek domein. Deze vaststelling kan in verband gebracht worden met de zwakke bediening van de bedrijventerreinen door het openbaar vervoer en het in grote mate ontbreken van aandacht voor trage weggebruikers bij het ontwerp en de aanleg van infrastructuur. Bovendien wordt er een behoefte gedetecteerd voor meer ruimte voor het parkeren van vrachtwagens. Het **bundelen van parkeren** biedt de mogelijkheid om het hoog ruimtebeslag voor stilstaande voertuigen terug te dringen en tegelijk een antwoord te bieden aan de vraag tot ruimte voor vrachtwagenparkeren. Uit de theoretische oefening, waarbij het bestaande aantal parkeerplaatsen van het bedrijf Samsonite en het naastliggende bedrijf ON Semiconductor worden ondergebracht in een parkeergebouw, blijkt dat bij de oprichting van een parkeergebouw op de terreinen van Samsonite er een nieuwe kavel voor bedrijvigheid kan gecreëerd worden door het preceel van bedrijf Semiconductor te verkavelen. De kostprijs voor dergelijk gebouw varieert tussen ± 3 miljoen euro voor een metalen constructie tot ± 8 miljoen euro voor een volwaardig parkeergebouw. Omgerekend bedraagt de kostprijs voor de bijkomende ruimte voor bedrijvigheid ± 350 euro per m^2 tot ± 900 euro per m^2 . Daarnaast moeten ook de kosten voor het beheer van het parkeergebouw en de afspraken tussen de bedrijven voor deze gemeenschappelijke functie nog in rekening gebracht worden. Het bundelen van parkeren in parkeergebouwen is met

andere woorden een zinvolle, maar geen goedkope maatregel om het ruimtelijk rendement te verhogen.

Daarnaast kan voor het terugdringen van het ruimtebeslag voor geparkeerde voertuigen eveneens naar het **beter benutten van dakoppervlaktes** gekeken worden. Op het bedrijventerrein Meersbloem is vandaag reeds één dakparking aanwezig. De theoretische oefening op het bedrijventerrein Lindestraat toont aan dat de kostprijs van de aanleg van dakparkings, zonder dakversterkende structuren, op bestaande gebouwen erg hoog is, maar dat op het grootste bedrijfsgebouw wel ruim 1.000 parkeerplaatsen gecreëerd zouden kunnen worden, voldoende om de volledige parkeerbehoefte van het bedrijventerrein op te vangen. Ook de ingebruikname van de daken als serres voor tuinbouwactiviteiten blijkt economisch niet rendabel. Een dergelijke constructie is al snel achtmaal duurder dan de huidige marktprijs voor landbouwgrond. Wel kan deze maatregel als piste onderzocht worden voor de compensatie van landbouwgrond bij eventuele ruimtelijke uitbreidingen van bedrijventerreinen. De meest zinvolle bestemming voor de onbenutte dakoppervlaktes is echter de aanleg van zonnepanelen. Er zijn vandaag in beperkte mate al bedrijven met zonnepanelen op Bruwaan-Ring II, Hoge Bunders en Lindestraat, maar de dakoppervlaktes van de bedrijventerreinen Meersbloem en Coupure zijn opvallend beter benut voor het opwekken van zonne-energie. Voor het bedrijventerrein Lindestraat leert een theoretische berekening op basis van een levensduur van 25 jaar dat een totale financiële winst van ±30 miljoen euro kan worden gegenereerd mits een optimale benutting van de dakoppervlaktes voor zonne-energie. Deze maatregel levert vanzelfsprekend geen onmiddellijke ruimtewinst voor bedrijvigheid, maar verhoogt wel het ruimtelijk rendement en maakt de bedrijventerreinen klimaatgezonder. Hetzelfde geldt voor de aanleg van groendaken waarbij de geschatte kostprijs varieert van 35 tot 100 euro per m², zonder dakversterkende structuren. Ook hier zijn er aantoonbare voordelen, maar geen onmiddellijke reële winst op vlak van bedrijfsruimte. De meest duidelijke maatregel om bijkomende vloeroppervlakte te creëren is **de bouwhoogte verhogen** door extra bouwlagen toe te voegen. De gemiddelde bouwhoogte van de bedrijven in Oudenaarde ligt vandaag rond 7 m waarbij de bedrijven over het algemeen beperkt zijn tot slechts één

bouwlaag. Alleen op Ring II en Coupure vinden we enkele hogere bedrijfsgebouwen terug. Het voorzien van een extra bouwlaag op bestaande gebouwen blijkt door de stabiliteitsvereisten een erg dure maatregel. Het verhogen van de bouwhoogte moet dan ook vooral gestimuleerd worden bij nieuwbouw. De oprichting van een multifunctionele bedrijfstoren met 12 bouwlagen aan de Schelde op het bedrijventerrein Meersbloem zou een gestapelde oppervlakte van 10 800 m² bedrijfsruimte opleveren. De kostprijs van dergelijke toren loopt al snel op tot ruim ±15 miljoen euro, maar is sterk afhankelijk van de hoogte van de toren, de stabiliteitswerken en de functies die in de toren worden opgenomen. De bovenste verdiepingen zouden hierbij dienst kunnen doen voor het bundelen van de administratieve functies op het bedrijventerrein.

Ten slotte is 7% van de bruto-oppervlakte op de bedrijventerreinen in Oudenaarde vandaag restruimte. Het gaat in totaal om 20,2 ha ruimte voor bedrijvigheid die niet wordt benut, maar waarbij maatregelen genomen kunnen worden die **de restpercelen activeren**. De restruimte situeert zich bijvoorbeeld op het bedrijventerrein Meersbloem langs de Schelde en achter bedrijfsgebouwen op Bruwaan-Ring II, hoofdzakelijk gaat het om de uitbreidingsreserves van de voorgelegen bedrijven. Deze restruimte kent vandaag ook zelden een andere (tijdelijke) functie en is veelal grasoppervlakte. Een gedetailleerde oefening voor twee grote stukken restruimte (2,7 ha) op het bedrijventerrein Ring II leert dat door de kosten van de verwerving en de aanleg van de wegenis, de verkoopprijs van deze gronden hoog kan oplopen. Omdat deze gronden door de bedrijven als uitbreidingsreserves worden aangehouden, is voornamelijk onderhandelingen met deze bedrijven de aangewezen methode. Wanneer de gronden verworven kunnen worden als percelen gelegen aan de niet-uitgeruste weg, is het vermarkten van deze gronden financieel rendabel. De ruimtelijke winst die via deze maatregel geboekt kan worden is groot.

Verschillende maatregelen dragen het potentieel in zich om substantiële ruimtelijke winsten op te leveren op de bedrijventerreinen in Oudenaarde. Via het activeren van restpercelen, het aanpakken van leegstand en het aanpakken van zonevreemdheid kan effectief ruimte gecreëerd worden om

nieuwe bedrijven op de bestaande bedrijventerreinen te huisvesten. De potentiële winst van deze maatregelen situeert zich tussen enkele hectares winst als quick-win tot 25-35 ha bijkomende bedrijfsgronden bij een verregaand beleid. Dergelijke ruimtewinsten kunnen echter enkel op lange termijn worden behaald gezien de vaak verstrekkende ruimtelijke ingrepen. Het is daarbij duidelijk dat vooral momenten waarop bedrijfsgebouwen volledig worden vernieuwd de grootste opportuniteiten bieden om zowel verticaal als horizontaal de ruimte beter te benutten. Deze bijkomende ruimte zal bovendien voornamelijk door de bestaande bedrijven ingenomen kunnen worden bij uitbreidingen van hun economische activiteit. Het is niet realistisch om de bestaande bedrijventerreinen van vandaag op morgen volledig herop te bouwen, maar er kan gestreefd worden naar een graduele verdichtingsstrategie met voldoende aandacht voor de klimaatrobustheid van het bedrijventerrein en de beeldkwaliteit. Voor ruimtebehoefte voor bedrijvigheid op korte en middellange termijn bieden maatregelen die het ruimtelijk rendement verhogen op de bestaande bedrijventerreinen slechts een beperkt antwoord. Zeker wanneer de kostprijs van de maatregelen en de bijhorende instrumenten eveneens in rekening wordt gebracht, wordt duidelijk dat een verregaand beleid gericht op grote ruimtelijke enkel gerealiseerd kan worden op lange termijn en mits de investering van aanzienlijke private en publieke middelen.

Een dergelijk doorgedreven beleid gericht op grote ruimtelijke winsten vereist bovendien een sterk instrumentarium waarbij onteigening onvermijdelijk is en waarmee eveneens een hoge financiële kost gepaard gaat. Om op middellange termijn het bebouwingspercentage te verhogen en ruimte in de hoogte te winnen, is het belangrijk dat de ruimtelijke voorwaarden het efficiënt ruimtegebruik bevorderen en niet bemoeilijken. Hierbij kan gedacht worden aan het toelaten van koppelbouw, het opnemen van minimale in plaats van maximale bebouwingspercentages of het flexibel omgaan met bouwen in de hoogte. De belangrijkste opportuniteiten liggen hierbij bij nieuwbouw. De opmaak van een richtinggevende leidraad voor een optimalisatie en verdichting op bestaande en nieuwe bedrijventerreinen is aangewezen.

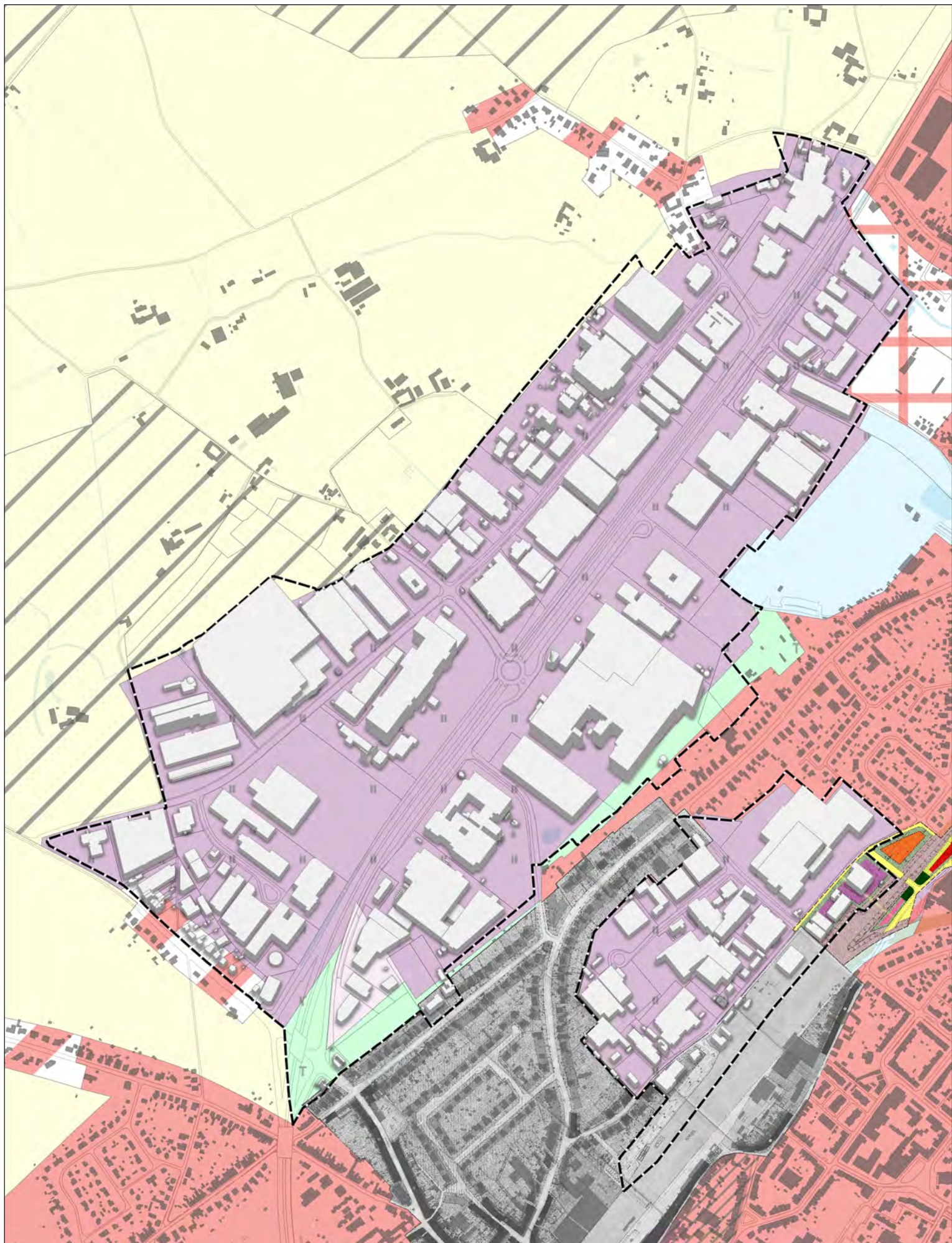


BIJLAGEN

KAARTENBUNDEL

INFOGRAPHICS

NOTA “LOGISTIEK: WANNEER OVERWEEG JE MODAL SHIFT NAAR HET SPOOR” (PROVINCIALE ONTWIKKELINGSMAATSCHAPPIJ OOST-VLAANDEREN)



BRUWAAN-RING II - LINDESTRAAT

JURIDISCHE TOESTAND

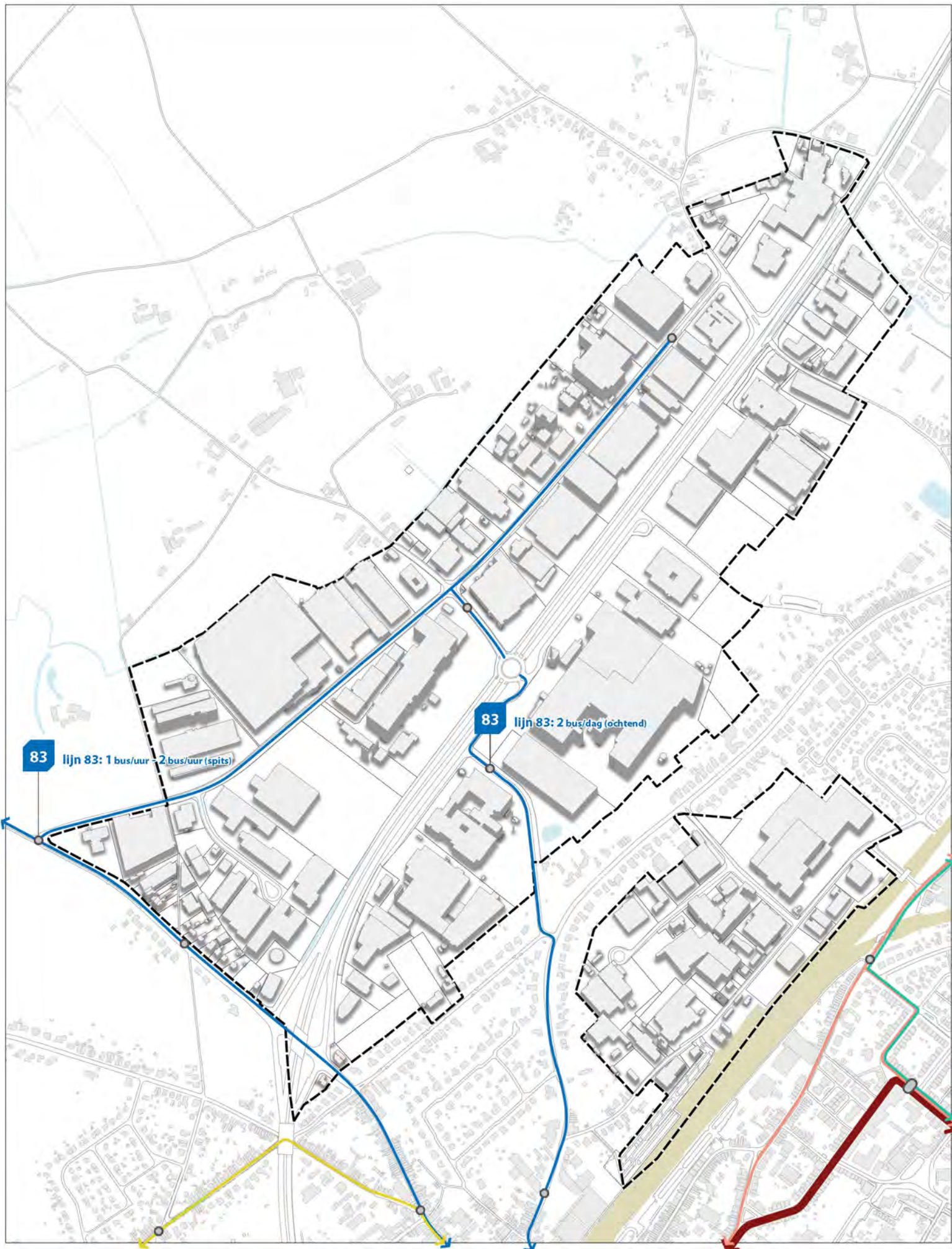
LEGENDE

 plangebied	 gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO's	 BPA Lindestraat
GEWESTPLAN	 bufferzone	 BPA Bevere - centrum
 gebied voor milieu-belastende industrieën	 woongebied	
 regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter	 agrarisch gebied	
	 landschappelijk waardevol agrarisch gebied	

0 50 100 150 m



Bron onderlegger: GRB, AGIV (september 2018)
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.

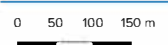


BRUWAAN-RING II - LINDESTRAAT

OPENBAAR VERVOER

LEGENDE

- plangebied
- Lijnbundel Station Oudenaarde
16-17: Oudenaarde - Parike - Geraardsbergen
41-42: Oudenaarde - Zottegem
61-62-62S-63: Oudenaarde - Ronse
65-66: Oudenaarde - Avelgem
- lijn 44-47: Oudenaarde - Gentsint-Pieters
- lijn 46: Oudenaarde - Baigem
- lijn 58: Oudenaarde - Waregem
- buslijn 83: Oudenaarde - Kruishoutem - Deinze



Bron onderlegger: GRB, AGIV (september 2018)
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.




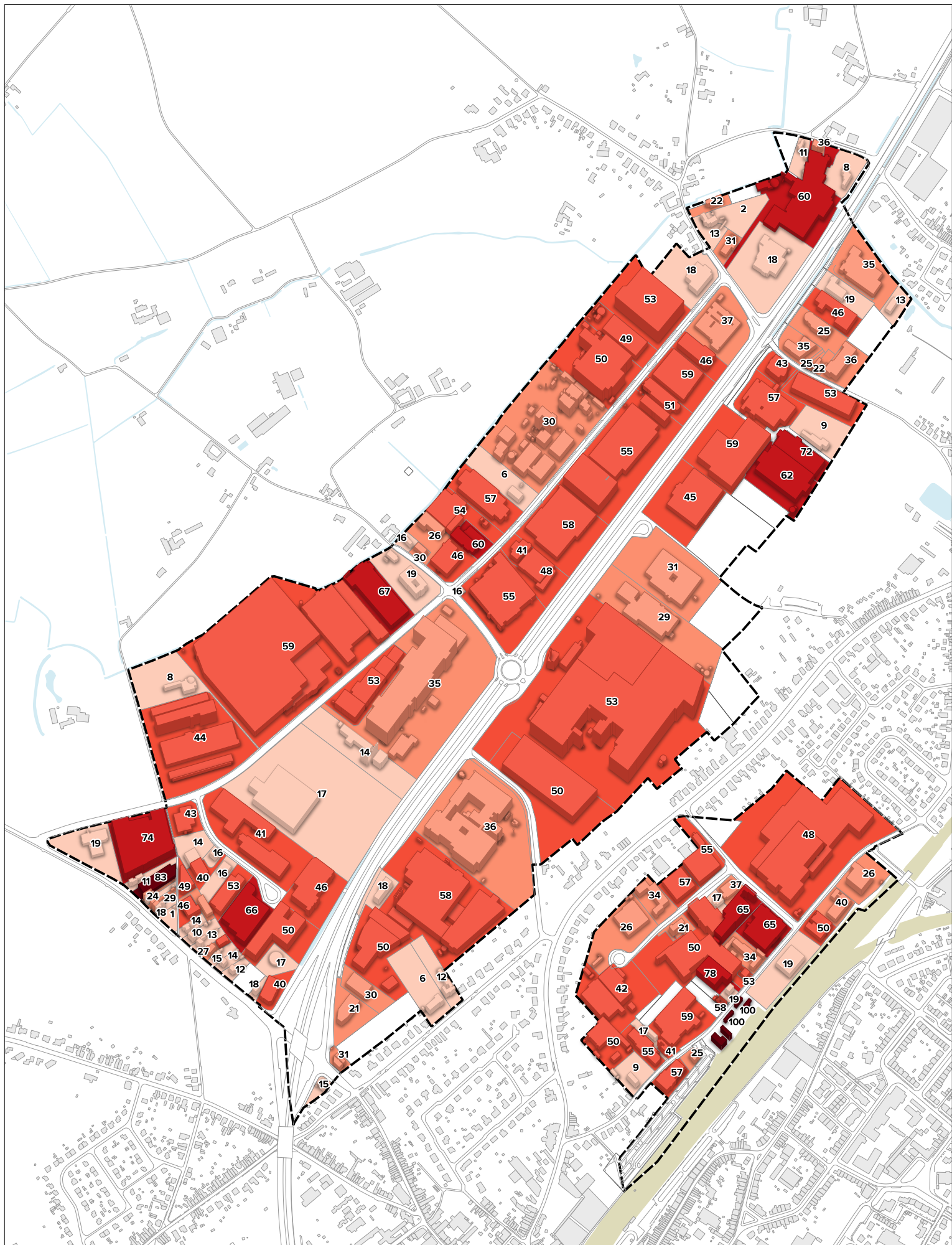
BRUWAAN-RING II - LINDESTRAAT

LEGENDE

 plangebied

0 50 100 150 m





BRUWAAN-RING II - LINDESTRAAT

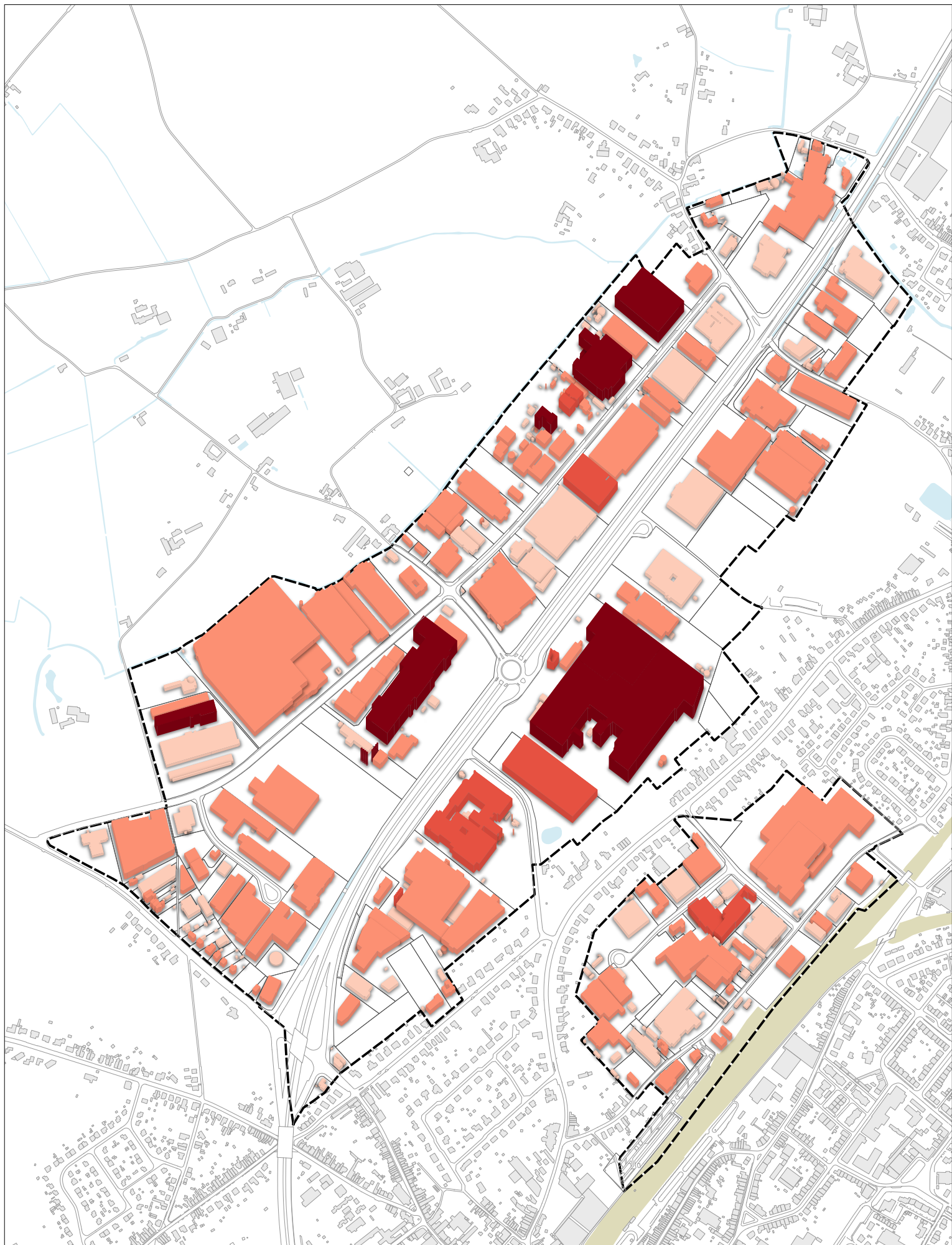
LEGENDE

- plangebied
- 1 - 20%
- 20 - 40%
- 40 - 60%
- 60 - 80%
- 80 - 100%

BEBOUWINGSPERCENTAGE



Bron onderlegger: GRB, AGIV (september 2018)
 Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.



BRUWAAN-RING II - LINDESTRAAT

BOUWHOOGTE

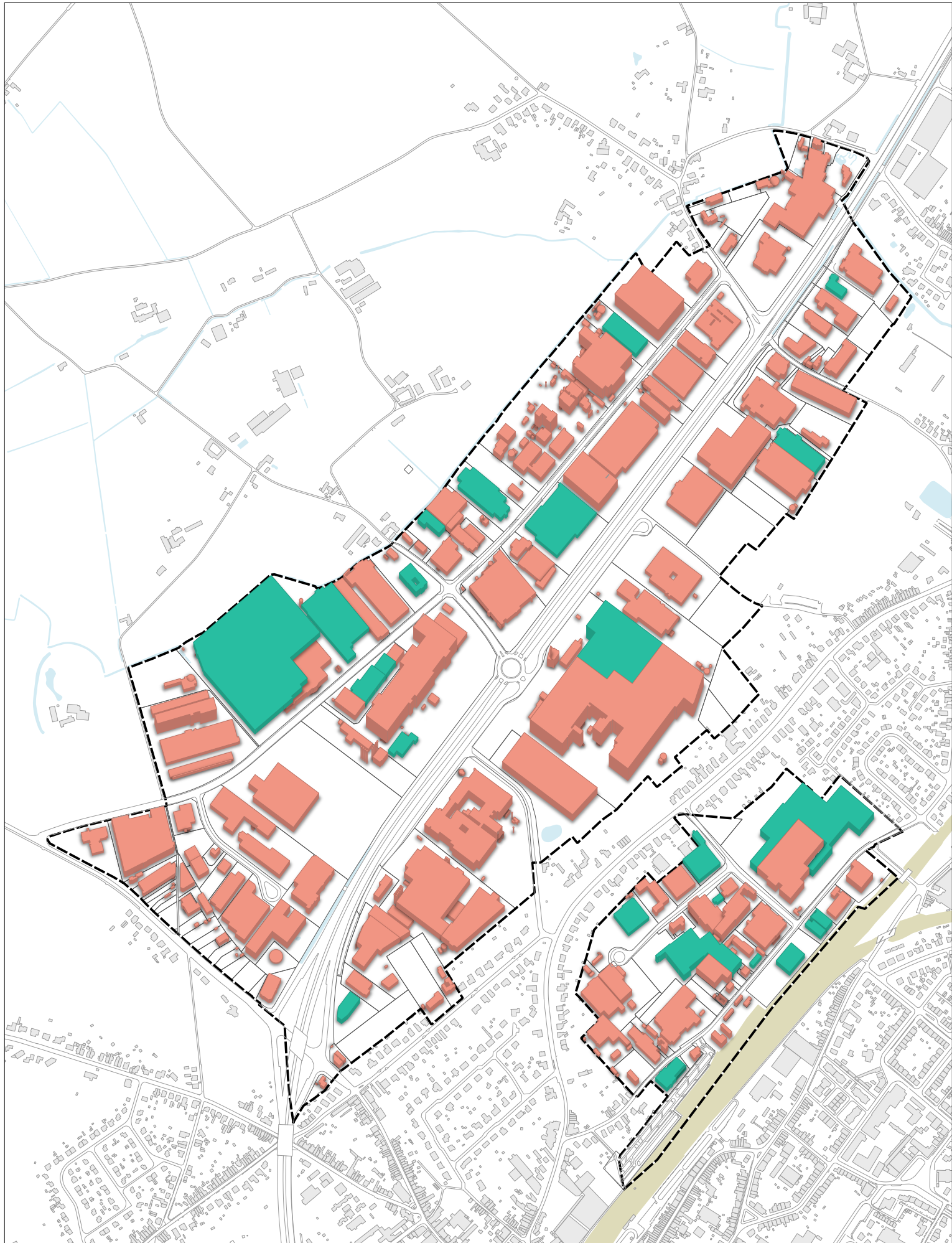
LEGENDE

- plangebied
- < 7m
- 7 - 14m
- 14 - 21m
- > 21m

0 50 100 150 m






Bron onderlegger: GRB, AGIV (september 2018)
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.



BRUWAAN-RING II - LINDESTRAAT

ZONNEPANELEN

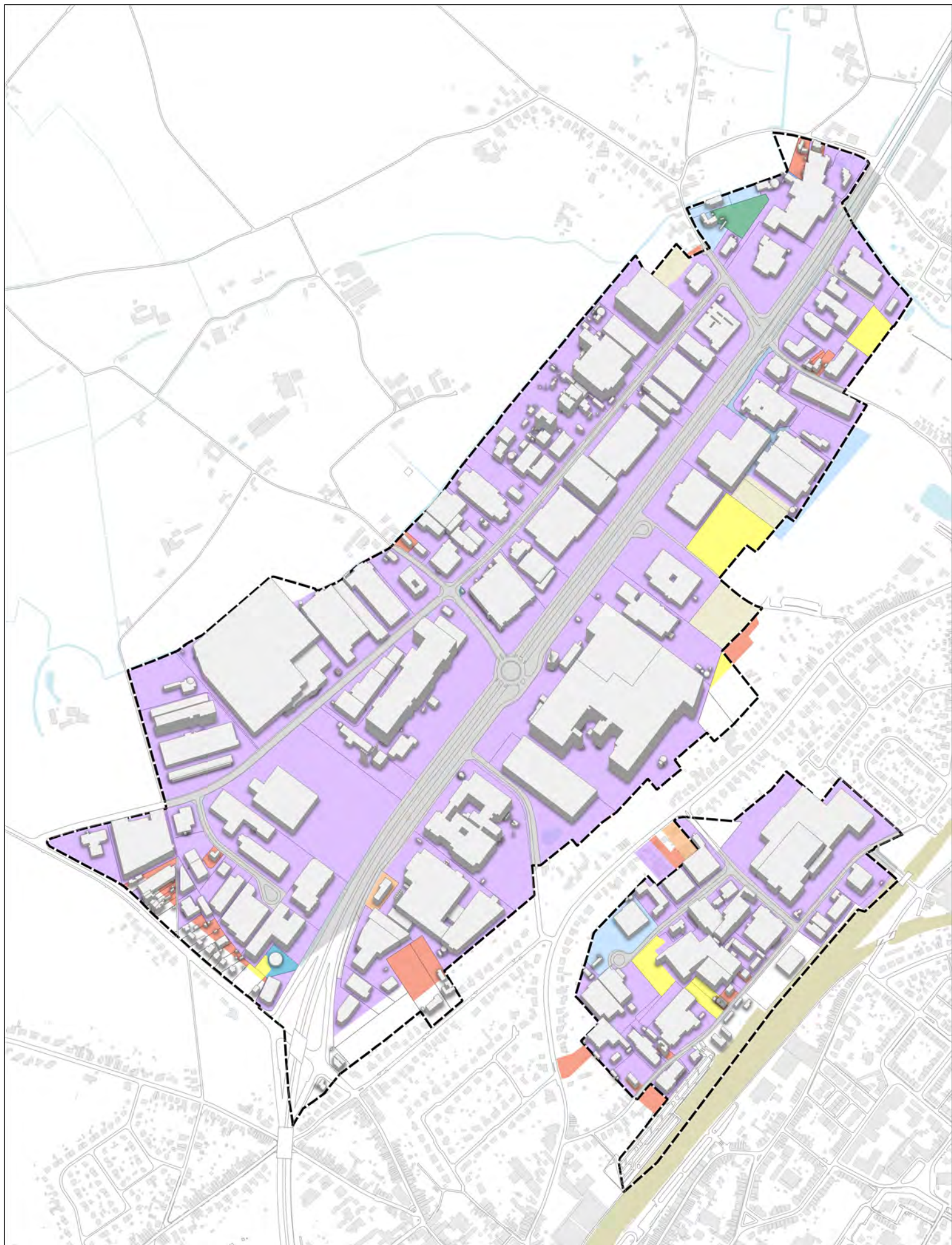
LEGENDE

-  plangebied
-  zonnepanelen aanwezig
-  geen zonnepanelen aanwezig

0 50 100 150 m













Bron onderlegger: GRB, AGIV (september 2018)
 Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.



BRUWAAN-RING II - LINDESTRAAT

GEBRUIKSPERCELEN - FUNCTIE

LEGENDE

	plangebied		economische functie		parking
	agrarische functie		gemengde functie		woonfunctie
	bos		gemeenschapsvoorziening		
	braakliggende grond		kleine constructies van gemeenschappelijk belang		

0 50 100 150 m



Bron onderlegger: GRB, AGIV (september 2018)
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.



BRUWAAN-RING II - LINDESTRAAT

LEGENDE

- plangebied
- bebouwd en/of verharde oppervlakte (are)
- onbebouwd en onverharde oppervlakte (are)

BEBOUWD/VERHARD -
ONBEBOUWD/ONVERHARD

0 50 100 150 m



Bron onderlegger: GRB, AGIV (september 2018)
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.



BRUWAAN-RING II - LINDESTRAAT

AANTAL PARKEERPLAATSEN

LEGENDE

- plangebied
- < 25pp
- 25 - 50pp
- 50 - 100pp
- 100 - 300pp
- > 300pp

0 50 100 150 m



Bron onderlegger: GRB, AGIV (september 2018)
 Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.



BRUWAAN-RING II - LINDESTRAAT

OPPERVLAKTE PARKEERPLAATSEN

LEGENDE

- plangebied
- < 2.5 are
- 2.5 - 5 are
- 5 - 10 are
- 10 - 20 are
- 20 - 50 are
- > 50 are

0 50 100 150 m



Bron onderlegger: GRB, AGIV (september 2018)
 Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.



BRUWAAN-RING II - LINDESTRAAT

TERREININVENTARISATIE
LEEGSTAND - ZONEVREEMD - RESTPERCEEL

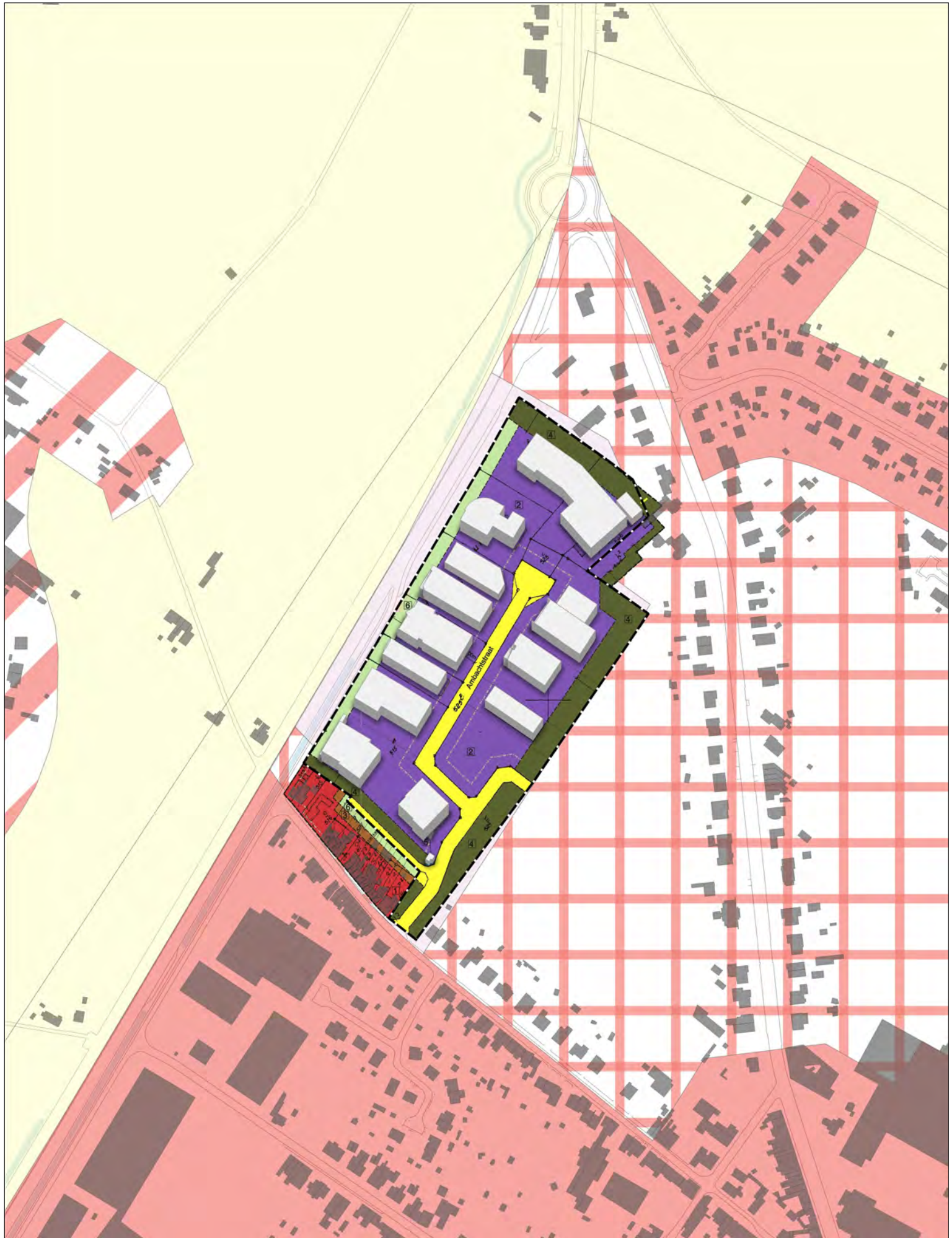
LEGENDE

- plangebied
- leegstaand (opp. in are)
- zonevreemd (opp. in are)
- restperceel (opp. in are)

0 50 100 150 m







Bron onderlegger: GRB, AGIV (september 2018)
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.



HOGE BUNDERS

JURIDISCHE TOESTAND

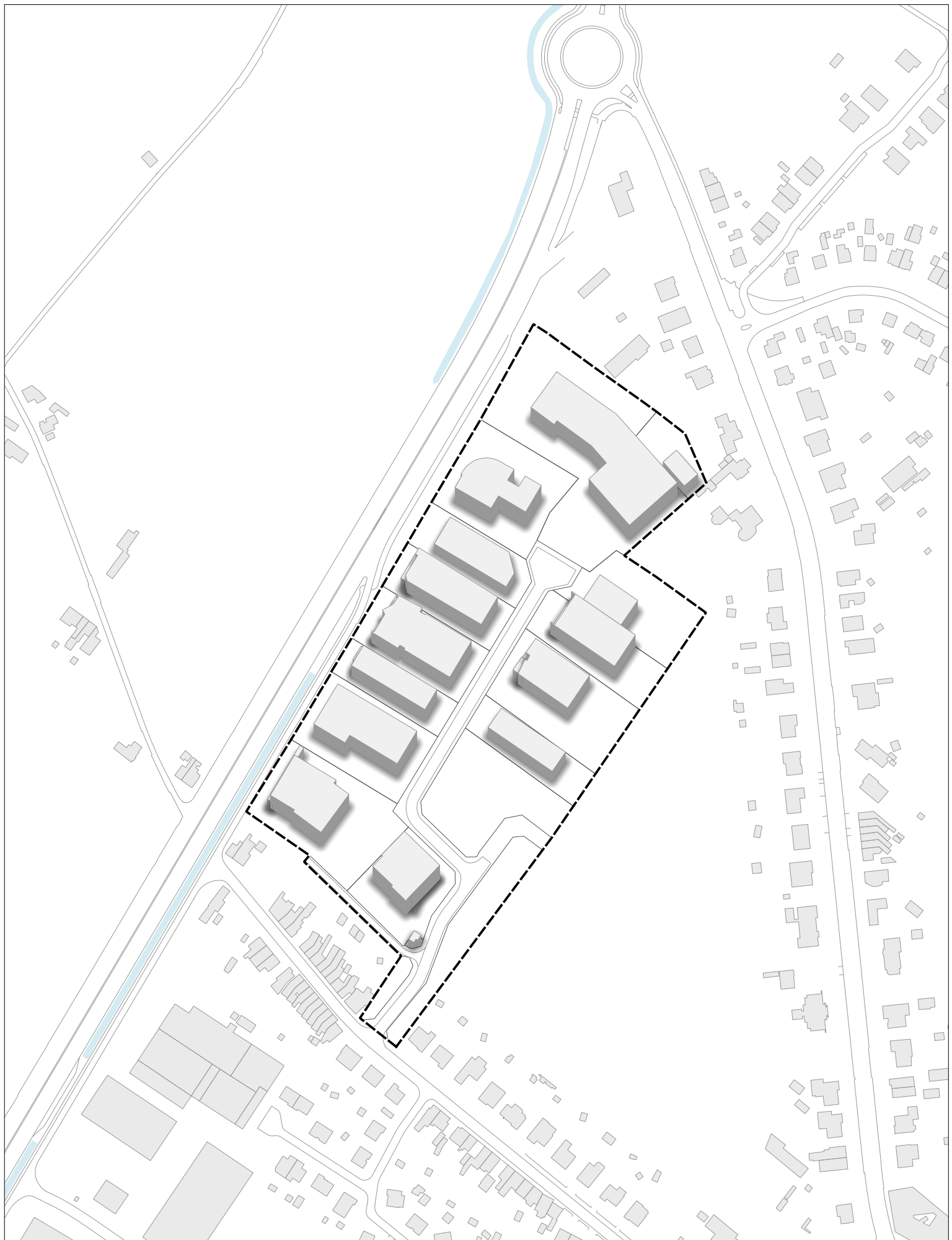
LEGENDE

-  plangebied
-  woonuitbreidingsgebied
-  gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO's
-  RUP Hoge Bunders

0 20 40 60 m



Bron onderlegger: GRB, AGIV (september 2018)
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.



HOGEBUNDERS

LEGENDE

 plangebied

0 25 50 75 m



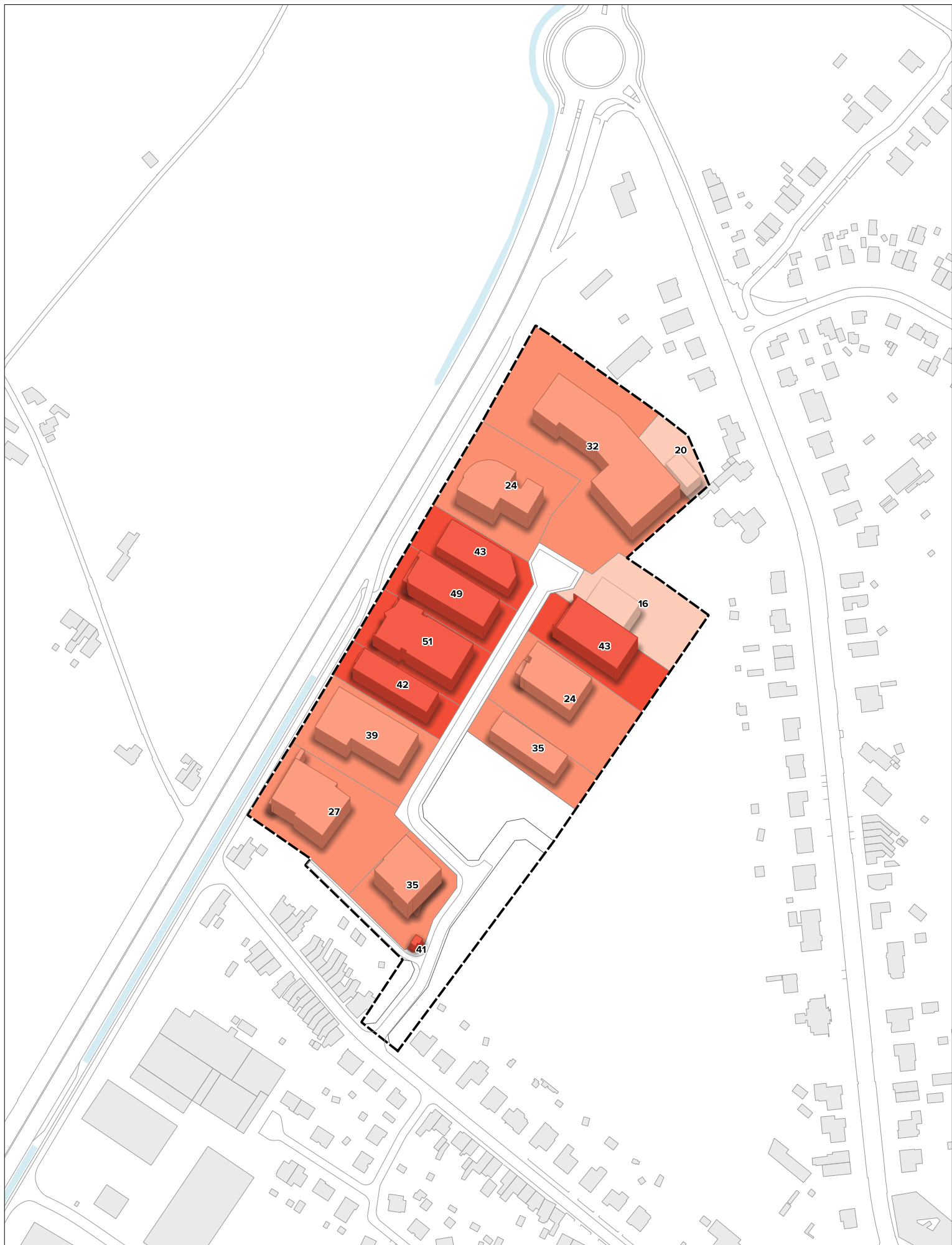
Bron onderlegger: GRB, AGIV (september 2018)
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.

OPENBAAR VERVOER



LEGENDE









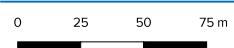


HOGE BUNDERS

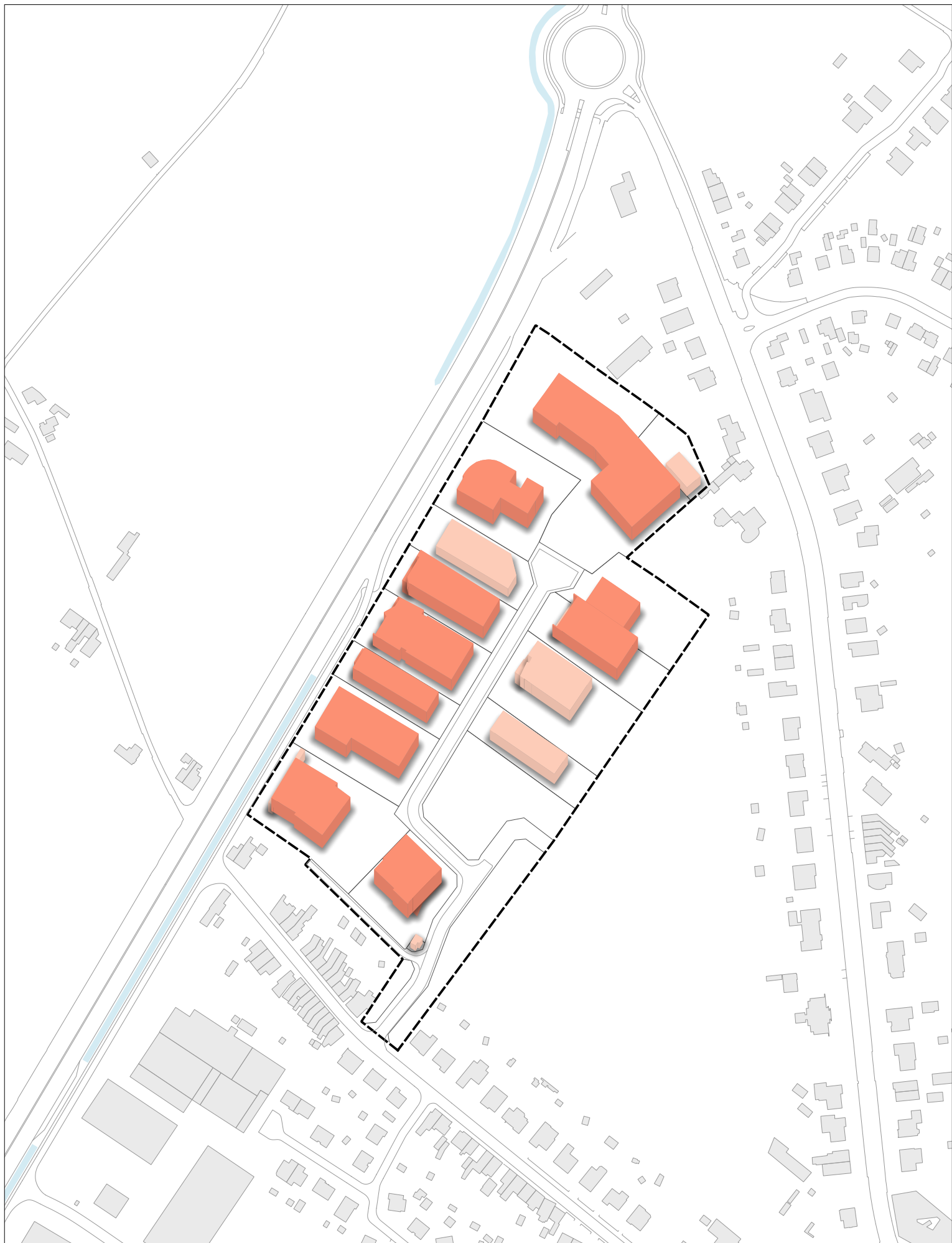
BEBOUWINGSPERCENTAGE

LEGENDE

	plangebied		60 - 80%
	1 - 20%		80 - 100%
	20 - 40%		
	40 - 60%		



Bron onderlegger: GRB, AGIV (september 2018)
 Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.



HOGEBUNDERS

BOUWHOOGTE

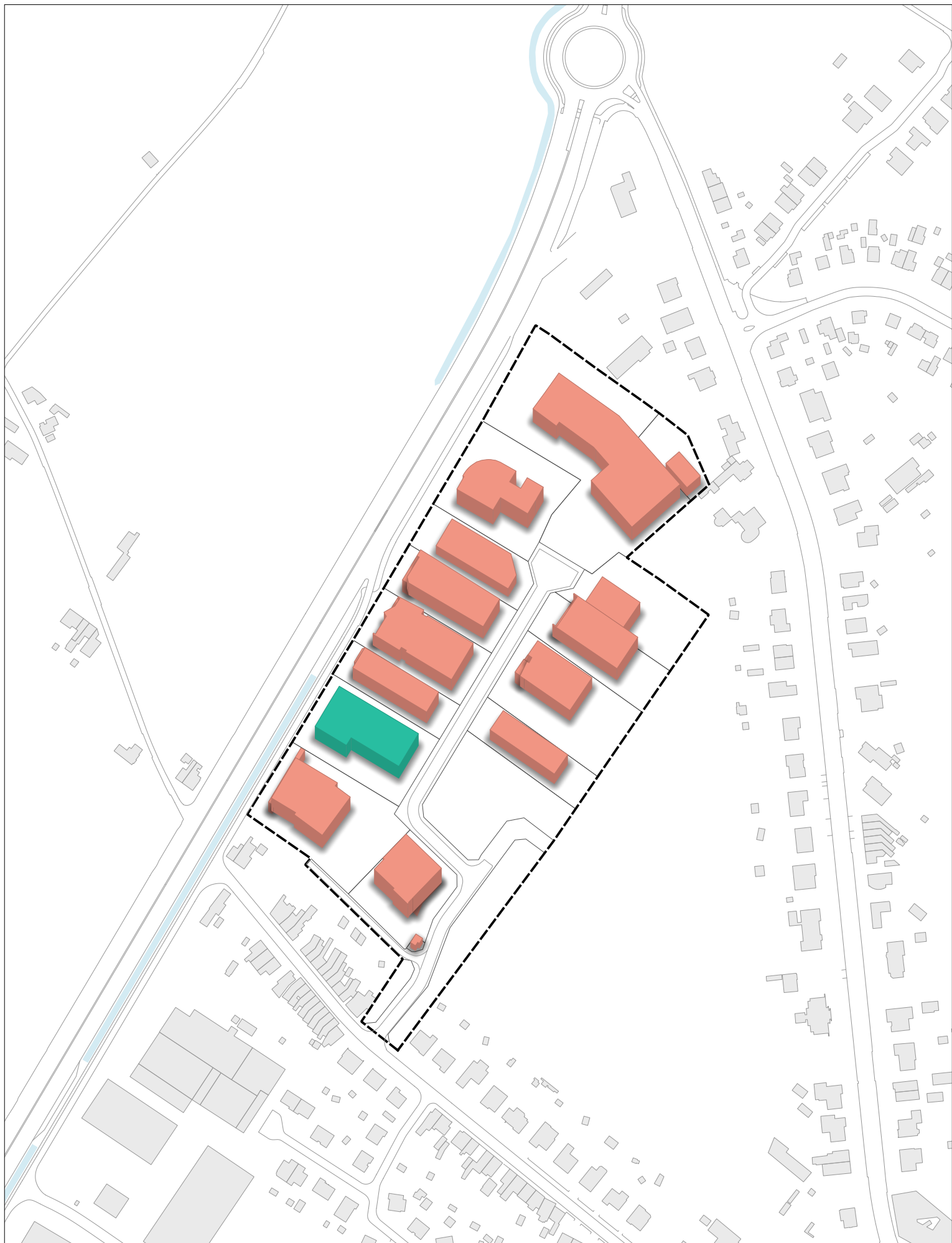
LEGENDE

- plangebied
- < 7m
- 7 - 14m
- 14 - 21m
- > 21m

0 25 50 75 m



Bron onderlegger: GRB, AGIV (september 2018)
 Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.



HOGEBUNDERS

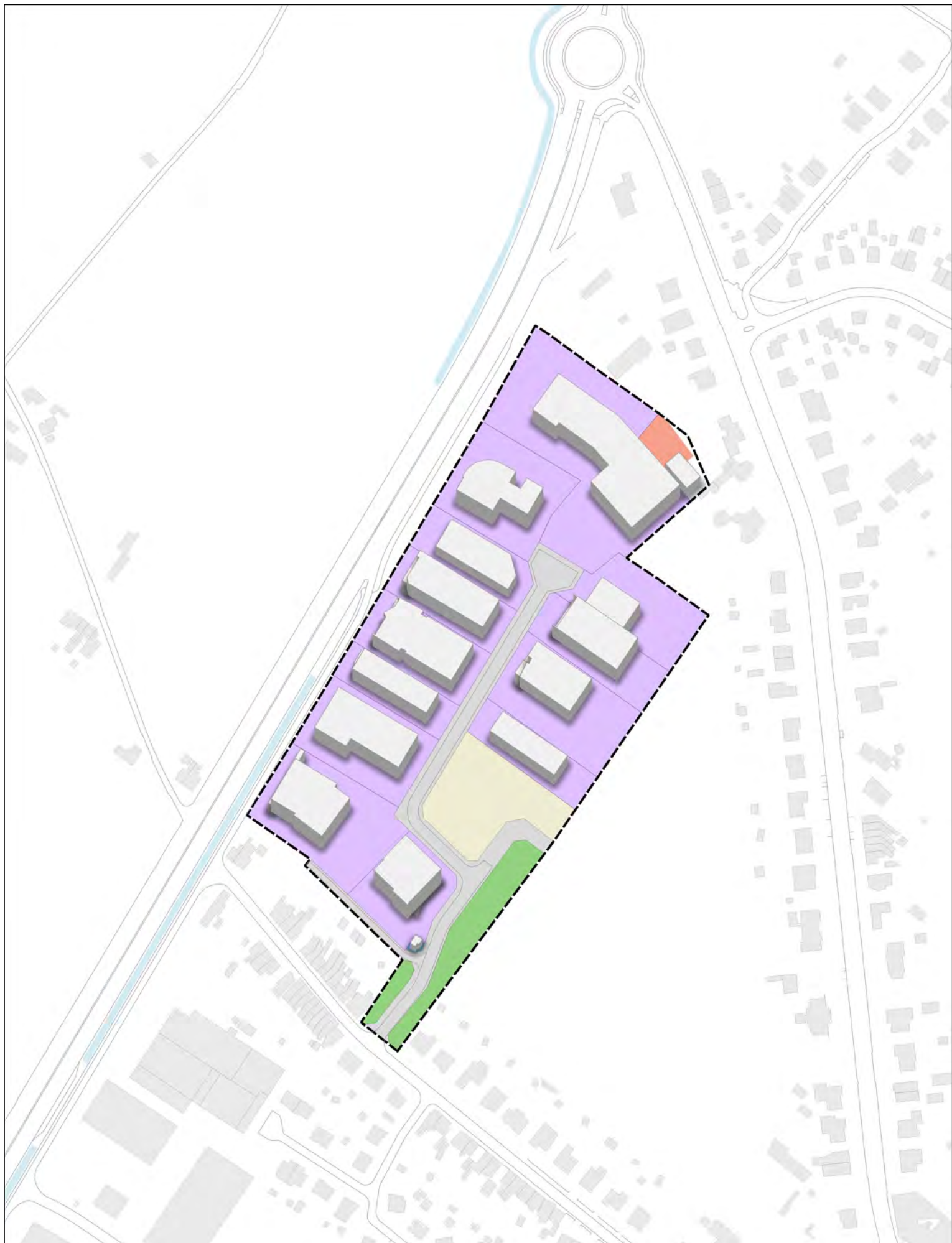
ZONNEPANELEN

LEGENDE

- plangebied
- zonnepanelen aanwezig
- geen zonnepanelen aanwezig



Bron onderlegger: GRB, AGIV (september 2018)
 Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.



HOGE BUNDERS

GEBRUIKSPERCELEN - FUNCTIE

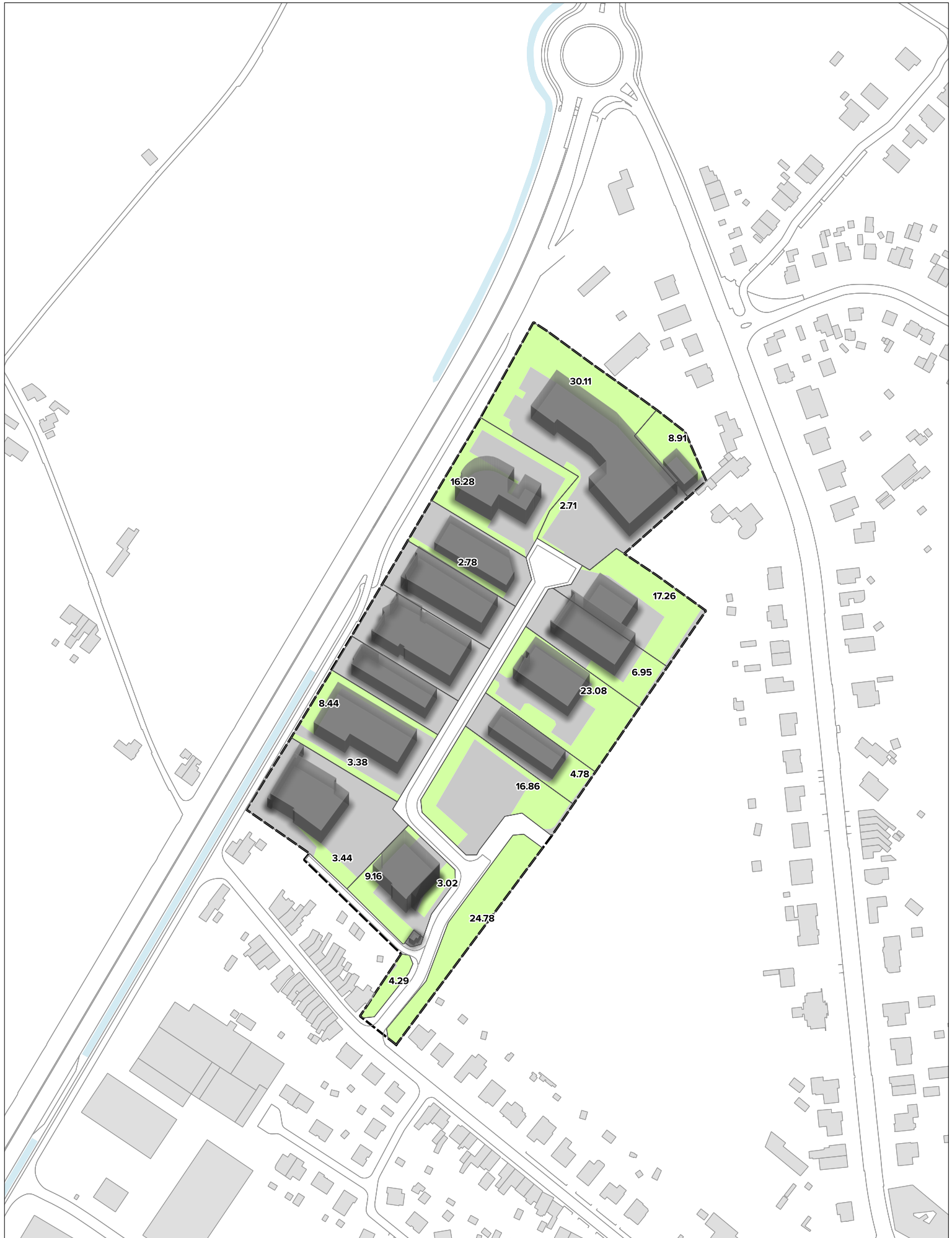
LEGENDE

	plangebied		kleine constructies van gemeenschappelijk belang
	economische functie		woonfunctie
	berm/groenbuffer		
	braakliggende grond		

0 20 40 60 m






Bron onderlegger: GRB, AGIV (september 2018)
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.



HOGE BUNDERS

BEBOUWD/VERHARD-
ONBEBOUWD/ONVERHARD

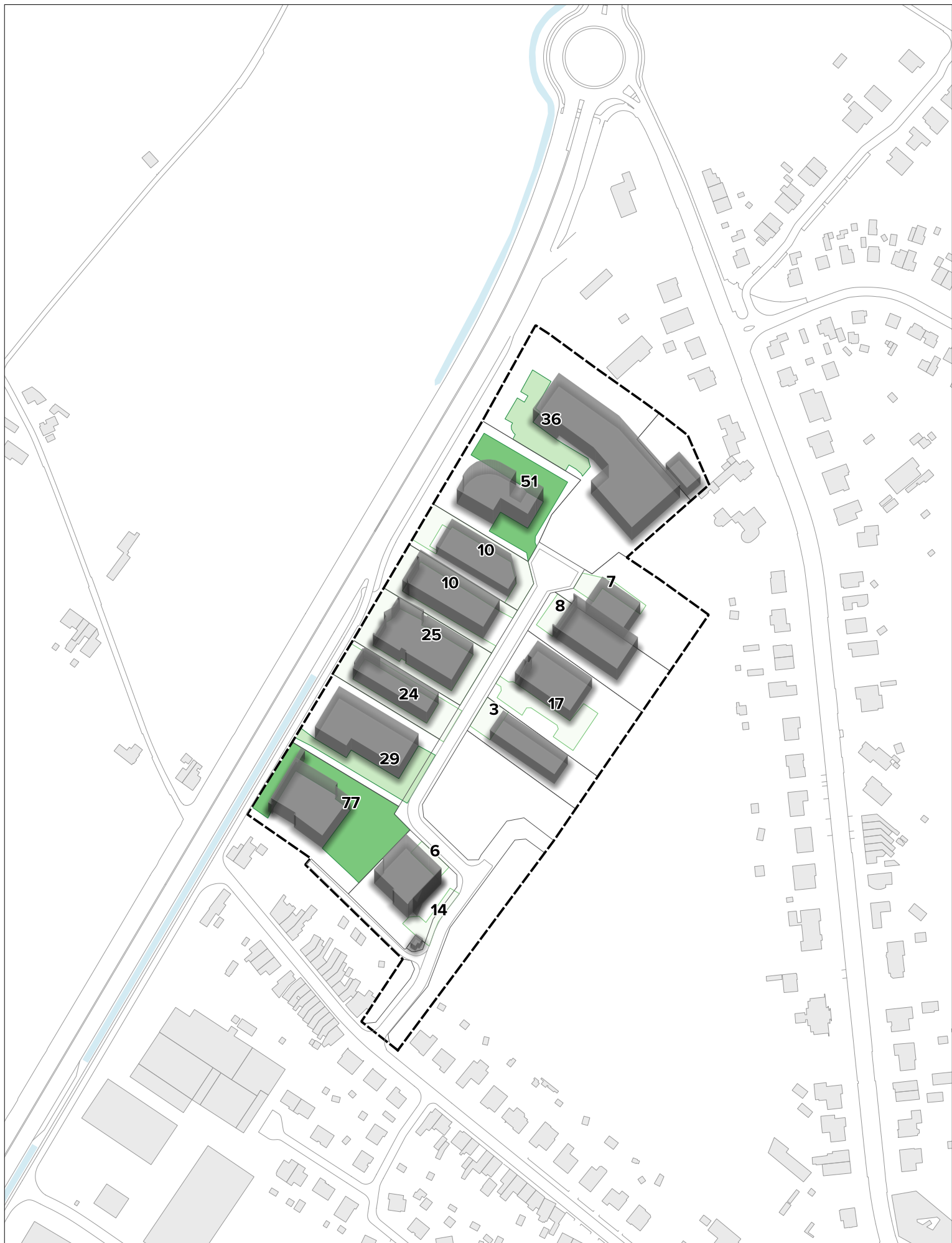
LEGENDE

-  plangebied
-  bebouwde en/of verharde oppervlakte (are)
-  onbebouwde of onverharde oppervlakte (are)

0 25 50 75 m








Bron onderlegger: GRB, AGIV (september 2018)
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.



HOGEBUNDERS

AANTAL PARKEERPLAATSEN

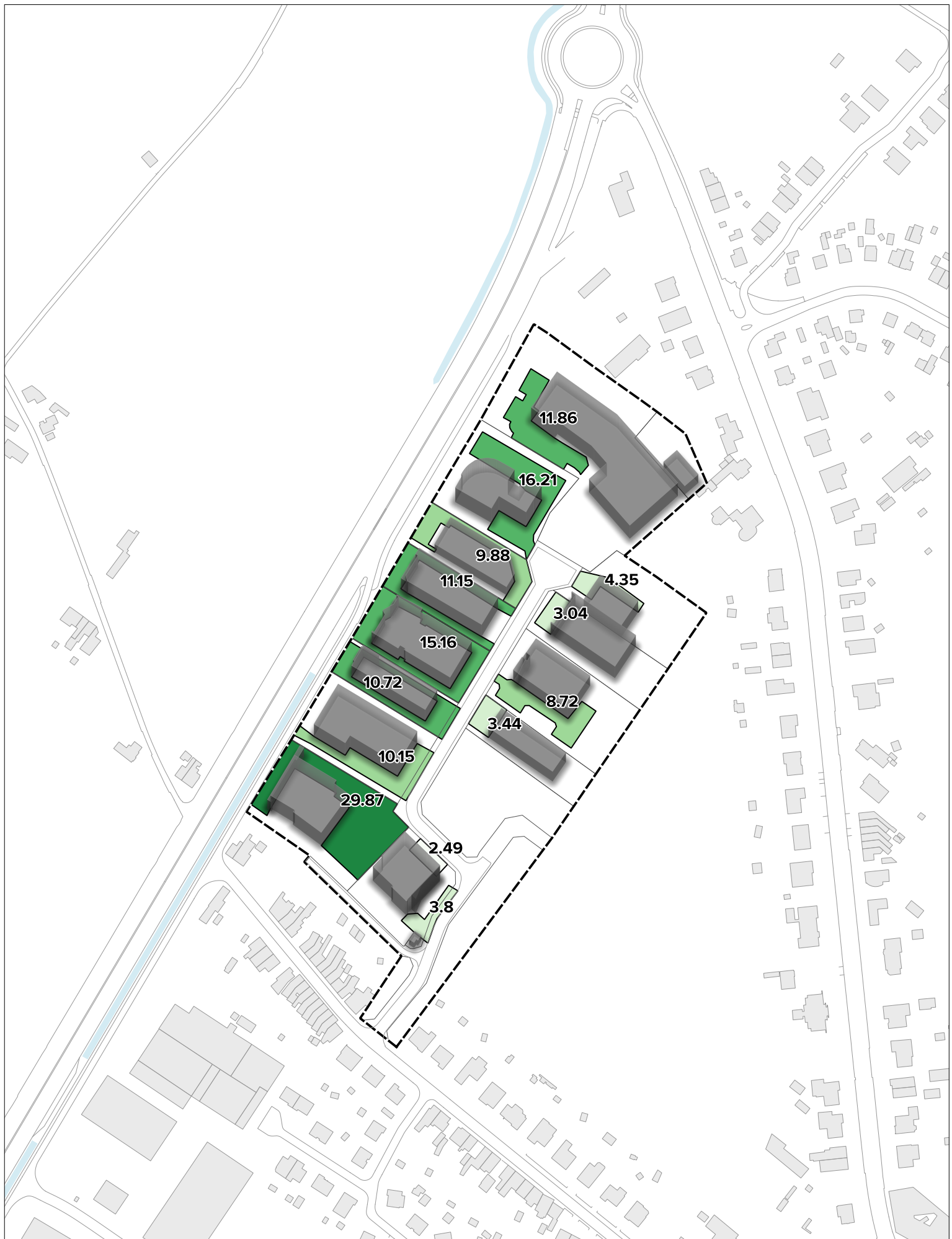
LEGENDE

- | | |
|--|---|
|  plangebied |  100 - 300pp |
|  < 25pp |  > 300pp |
|  25 - 50pp | |
|  50 - 100pp | |

0 25 50 75 m






Bron onderlegger: GRB, AGIV (september 2018)
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.



HOGE BUNDERS

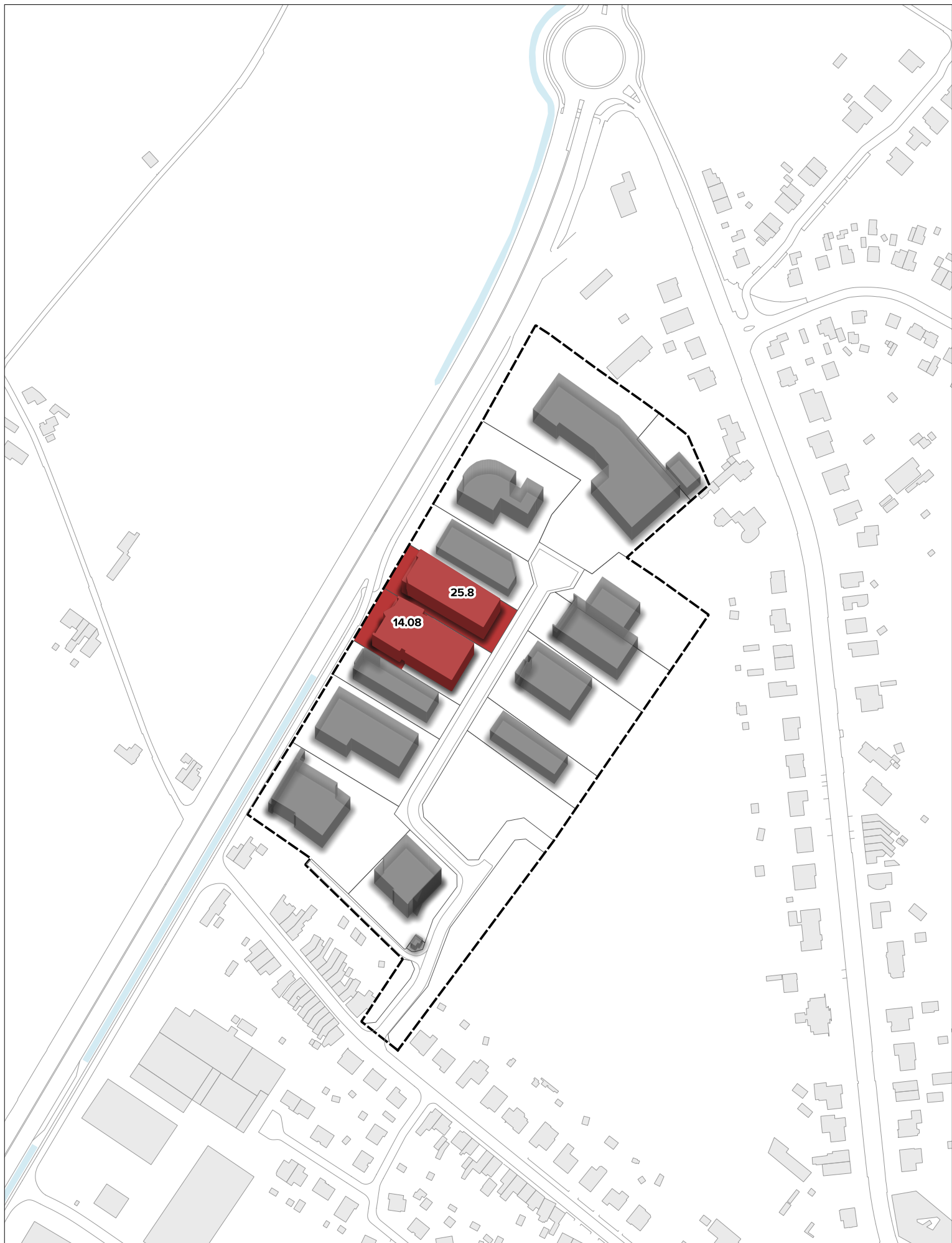
OPPERVLAKTE PARKEERPLAATSEN

LEGENDE

	plangebied		10 - 20 are
	< 2.5 are		20 - 50 are
	2.5 - 5 are		> 50 are
	5 - 10 are		



Bron onderlegger: GRB, AGIV (september 2018)
 Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.



HOGE BUNDERS

TERREININVENTARISATIE
LEEGSTAND - ZONEVREEMD - RESTPERCEEL

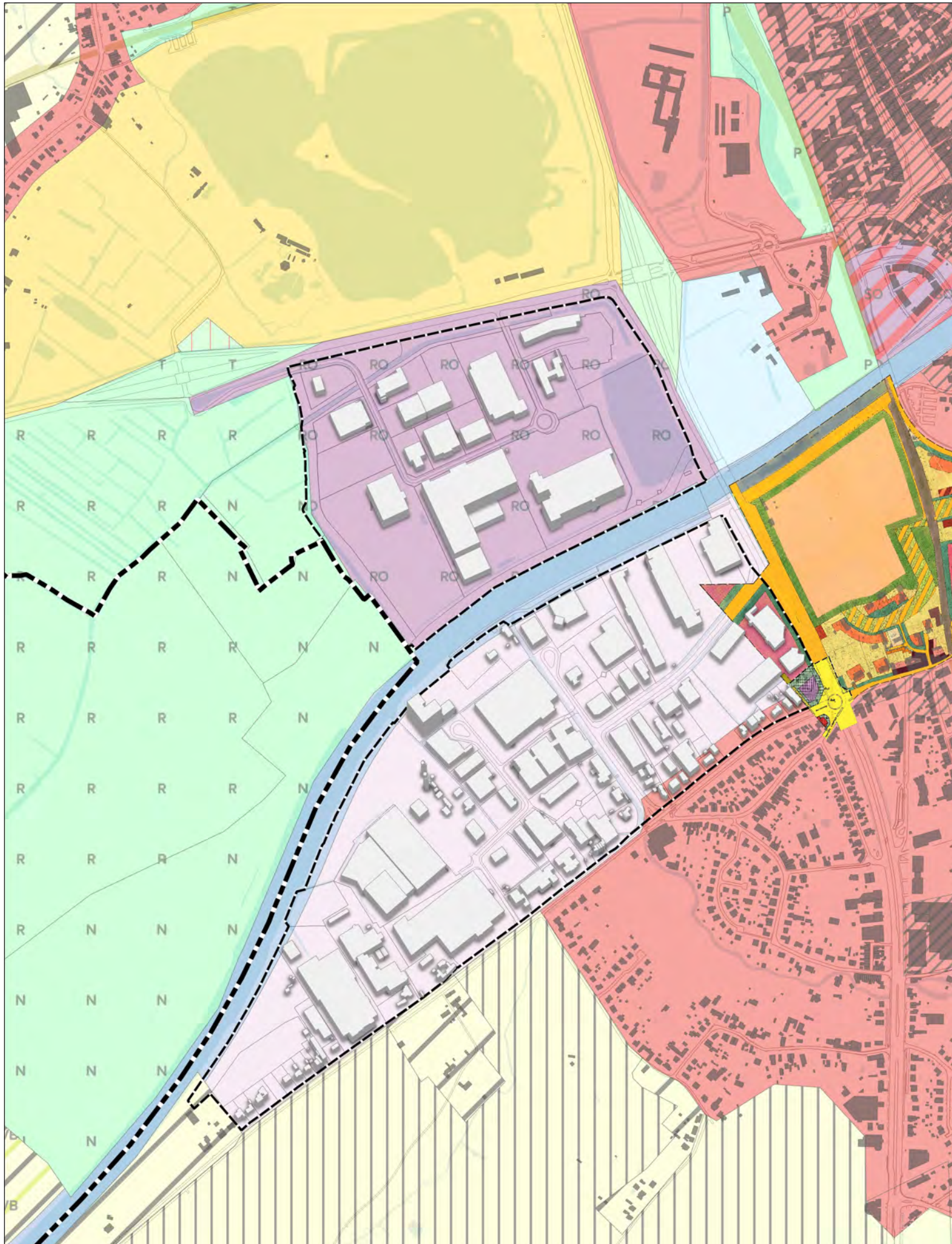
LEGENDE

- plangebied
- leegstaand (opp. in are)
- zonevreemd (opp. in are)
- restperceel (opp. in are)

0 25 50 75 m











Bron onderlegger: GRB, AGIV (september 2018)
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.



COUPURE - MEERSBLOEM

JURIDISCHE TOESTAND

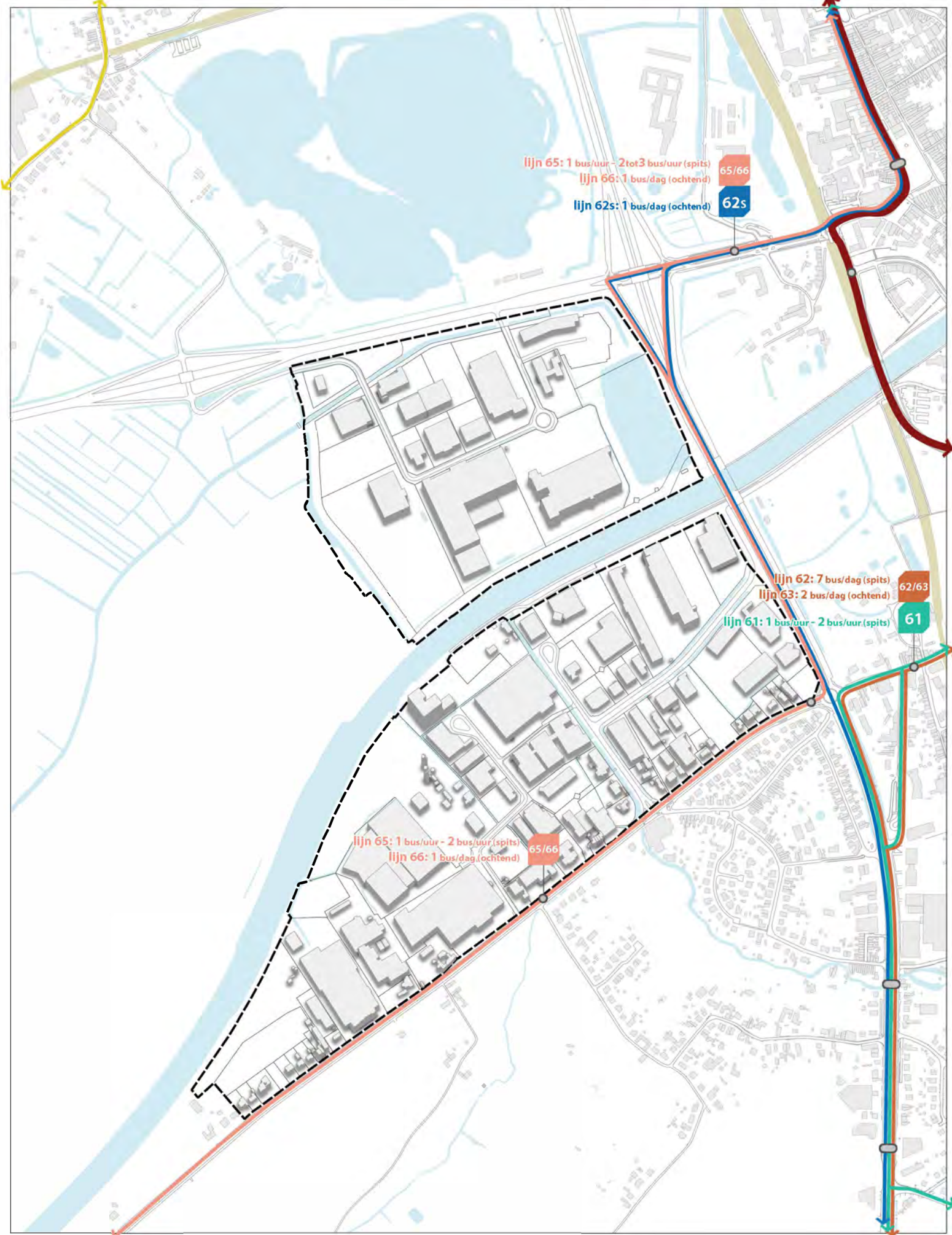
LEGENDE

 plangebied	 woongebied	 BPA Leupegem - centrum en herziening
 gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO's	 natuurgebied	 afbakening kleinstedelijk gebied Oudenaarde
 regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter	 bestaande waterweg	

0 50 100 150 m



Bron onderlegger: GRB, AGIV (september 2018)
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.



lijn 65: 1 bus/uur - 2 tot 3 bus/uur (spits)
 lijn 66: 1 bus/dag (ochtend)
 lijn 62s: 1 bus/dag (ochtend)

65/66
 62s

lijn 62: 7 bus/dag (spits)
 lijn 63: 2 bus/dag (ochtend)
 lijn 61: 1 bus/uur - 2 bus/uur (spits)

62/63
 61

lijn 65: 1 bus/uur - 2 bus/uur (spits)
 lijn 66: 1 bus/dag (ochtend)

65/66

LEGENDE

- plangebied
- Lijnbundel Station Oudenaarde
- 16-17: Oudenaarde - Parike - Geraardsbergen
- 41-42: Oudenaarde - Zottegem
- 47: Oudenaarde - Gent/SintPeters
- 61-62-63: Oudenaarde - Ronse
- lijn 58: Oudenaarde - Waregem

- lijn 61: Oudenaarde - Ronse
- lijn 62-63: Oudenaarde - Ronse
- lijn 62s: Oudenaarde - Ronse
- lijn 65-66: Oudenaarde - Avelgem
- afbakening kleinstedelijk gebied Oudenaarde



COUPURE - MEERSBLOEM

OPENBAAR VERVOER



Bron onderlegger: GRB, AGIV (september 2018)
 Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.



COUPURE - MEERSBLOEM

ORTHOFOTO 2018

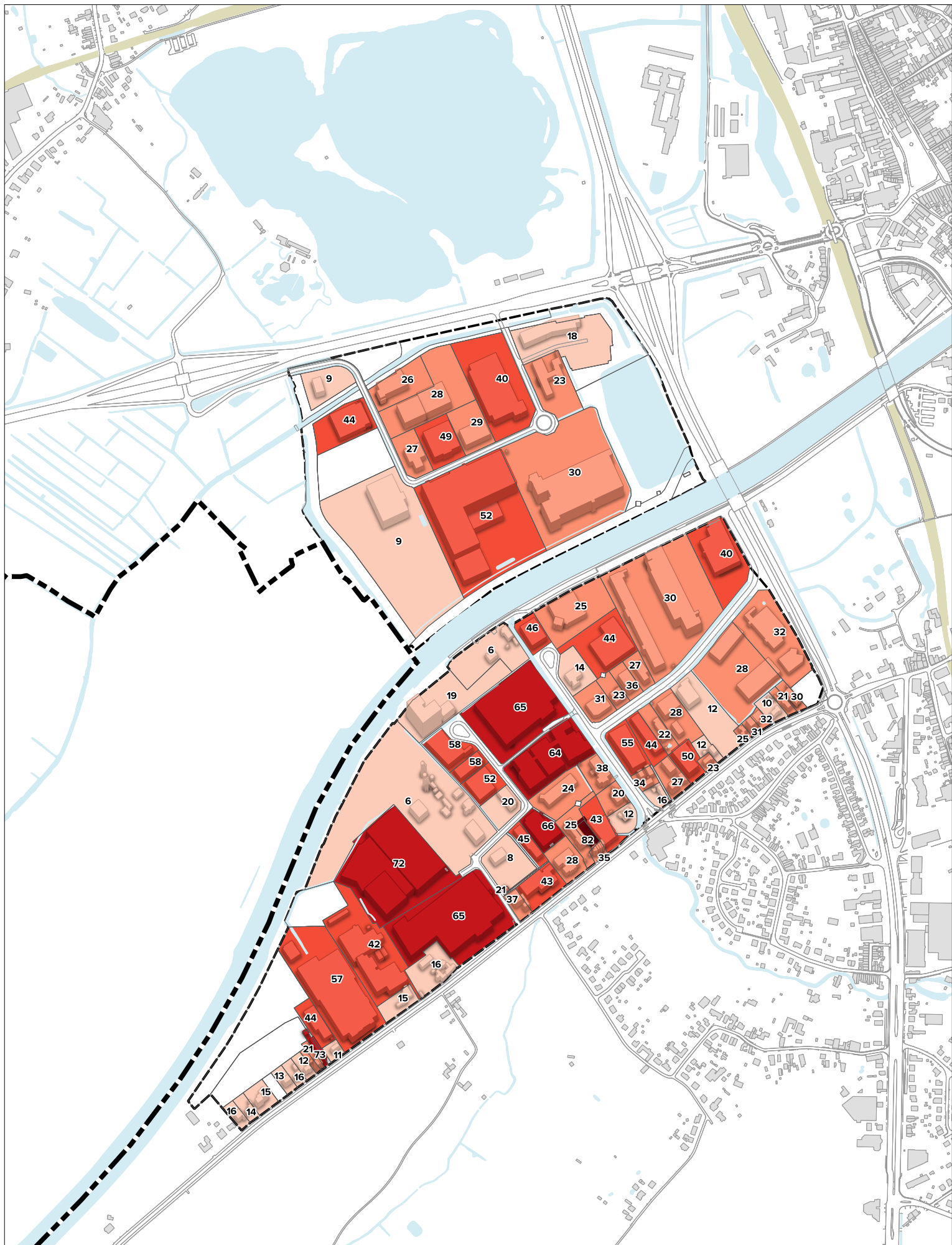
LEGENDE

-  plangebied
-  afbakening kleinstedelijk gebied Oudenaarde

0 50 100 150 m










Bron onderlegger: GRB, AGIV (september 2018)
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.



COUPURE - MEERSBLOEM

BEBOUWINGSPERCENTAGE

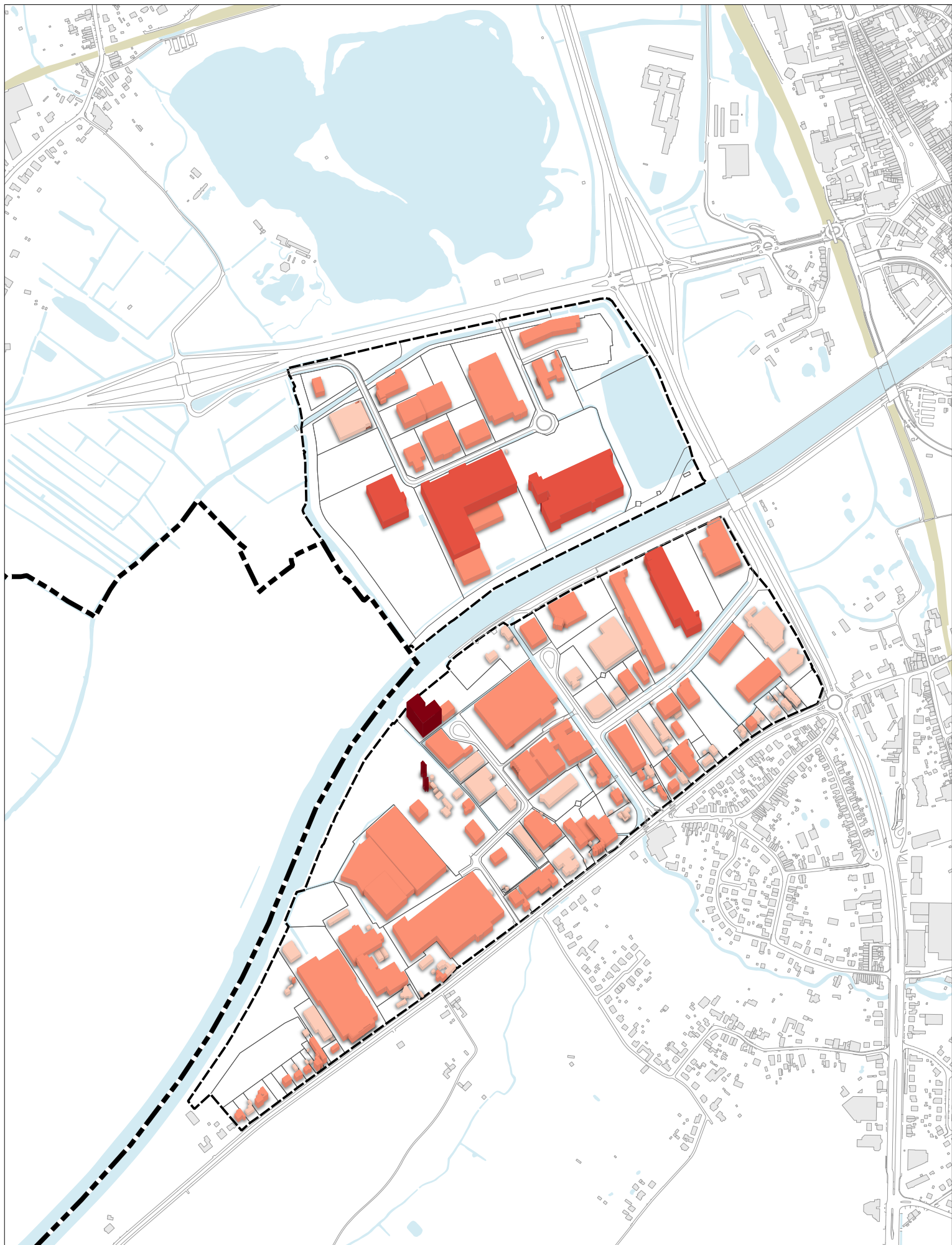
LEGENDE

- | | | | | | |
|---|------------|---|-----------|---|---|
|  | plangebied |  | 60 - 80% |  | afbakening kleinstedelijk gebied Oudenaarde |
|  | 1 - 20% |  | 80 - 100% | | |
|  | 20 - 40% | | | | |
|  | 40 - 60% | | | | |

0 50 100 150 m



Bron onderlegger: GRB, AGIV (september 2018)
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.



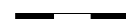
COUPURE - MEERSBLOEM

BOUWHOOGTE

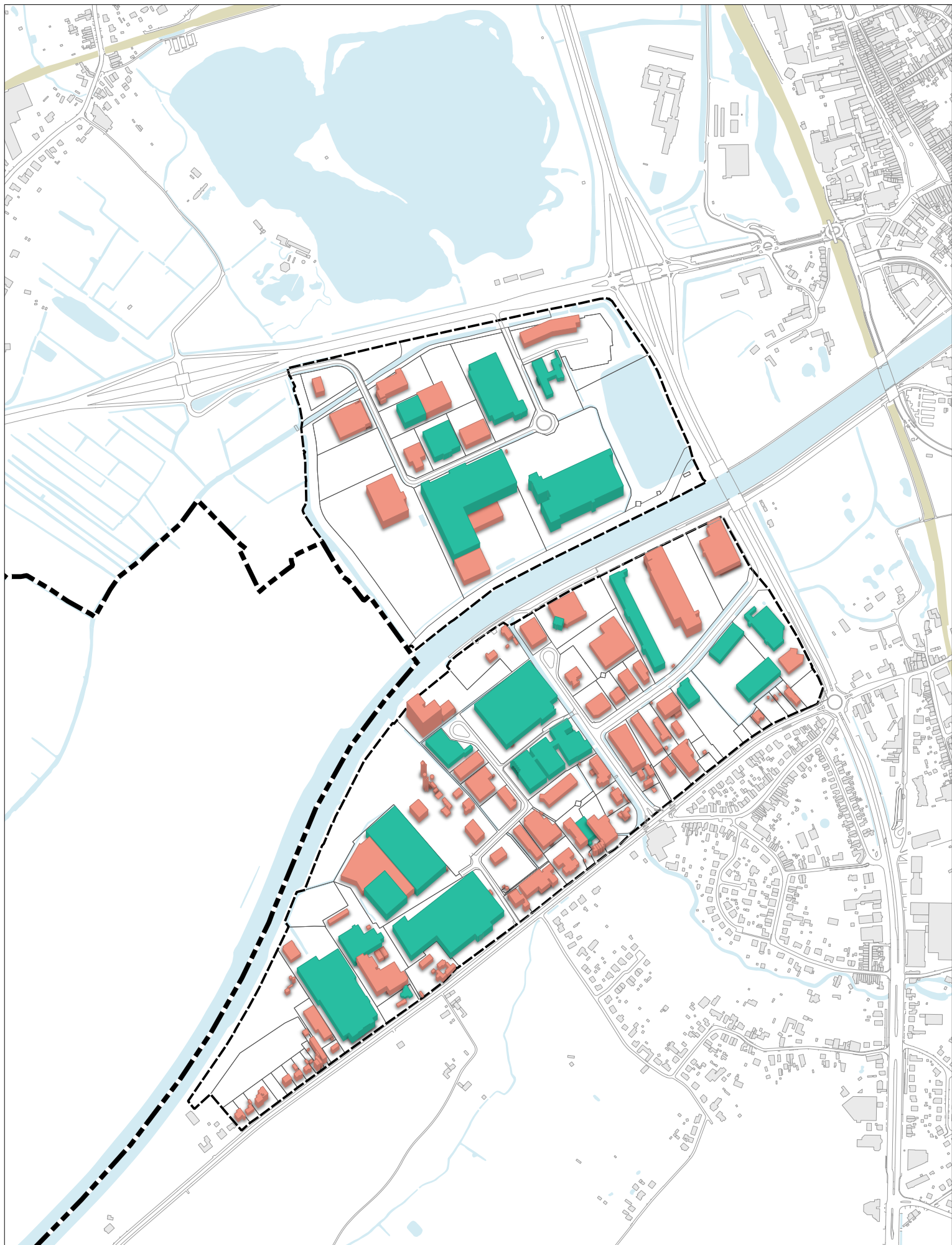
LEGENDE

- plangebied
- < 7m
- 7 - 14m
- 14 - 21m
- > 21m
- afbakening kleinstedelijk gebied Oudenaarde

0 50 100 150 m



Bron onderlegger: GRB, AGIV (september 2018)
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.

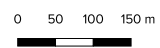


COUPURE - MEERSBLOEM

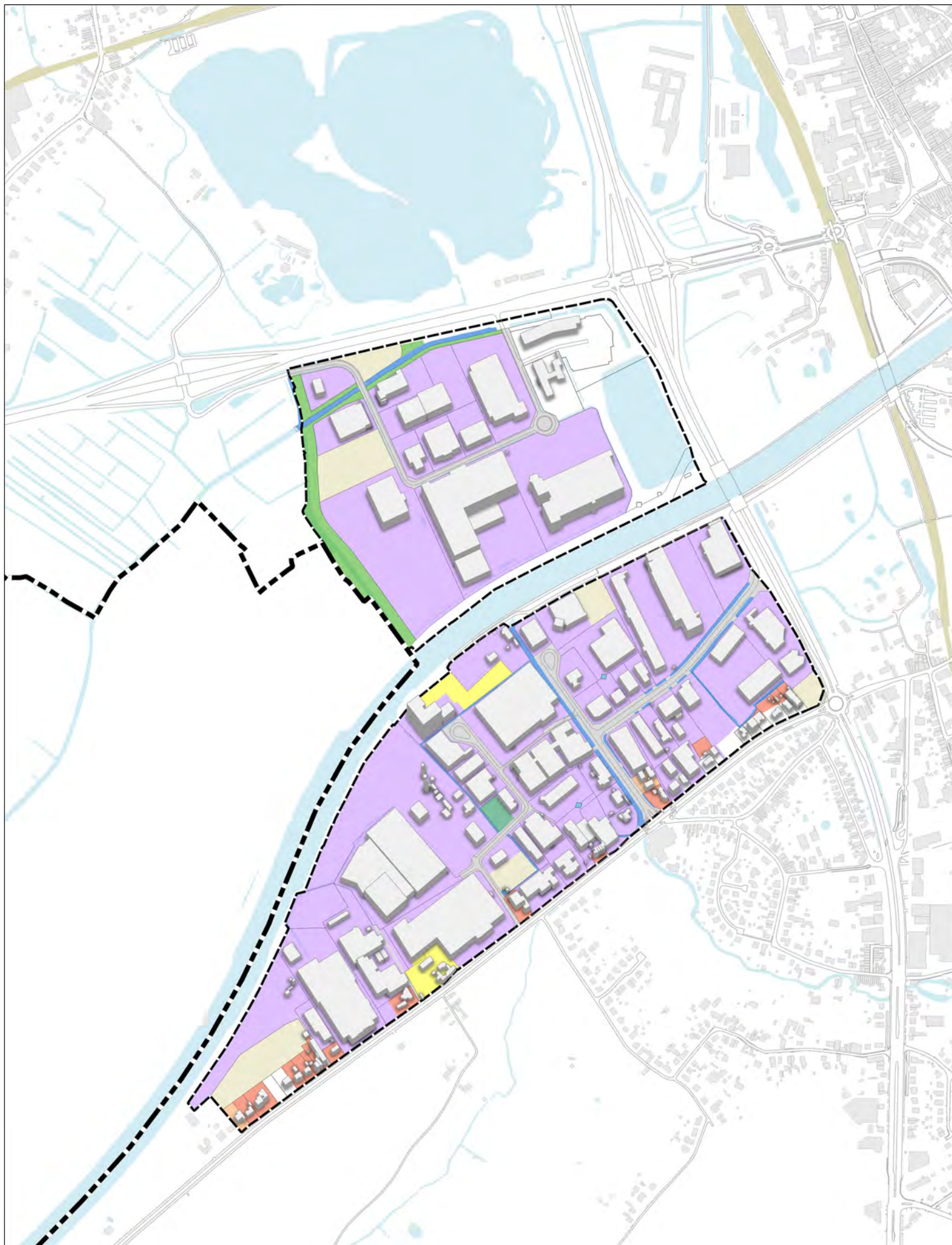
ZONNEPANELEN

LEGENDE

- plangebied
- afbakening kleinstedelijk gebied Oudenaarde
- zonnepanelen aanwezig
- geen zonnepanelen aanwezig














Bron onderlegger: GRB, AGIV (september 2018)
 Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.



COUPURE - MEERSBLOEM

GEBRUIKSPERCELEN - FUNCTIE

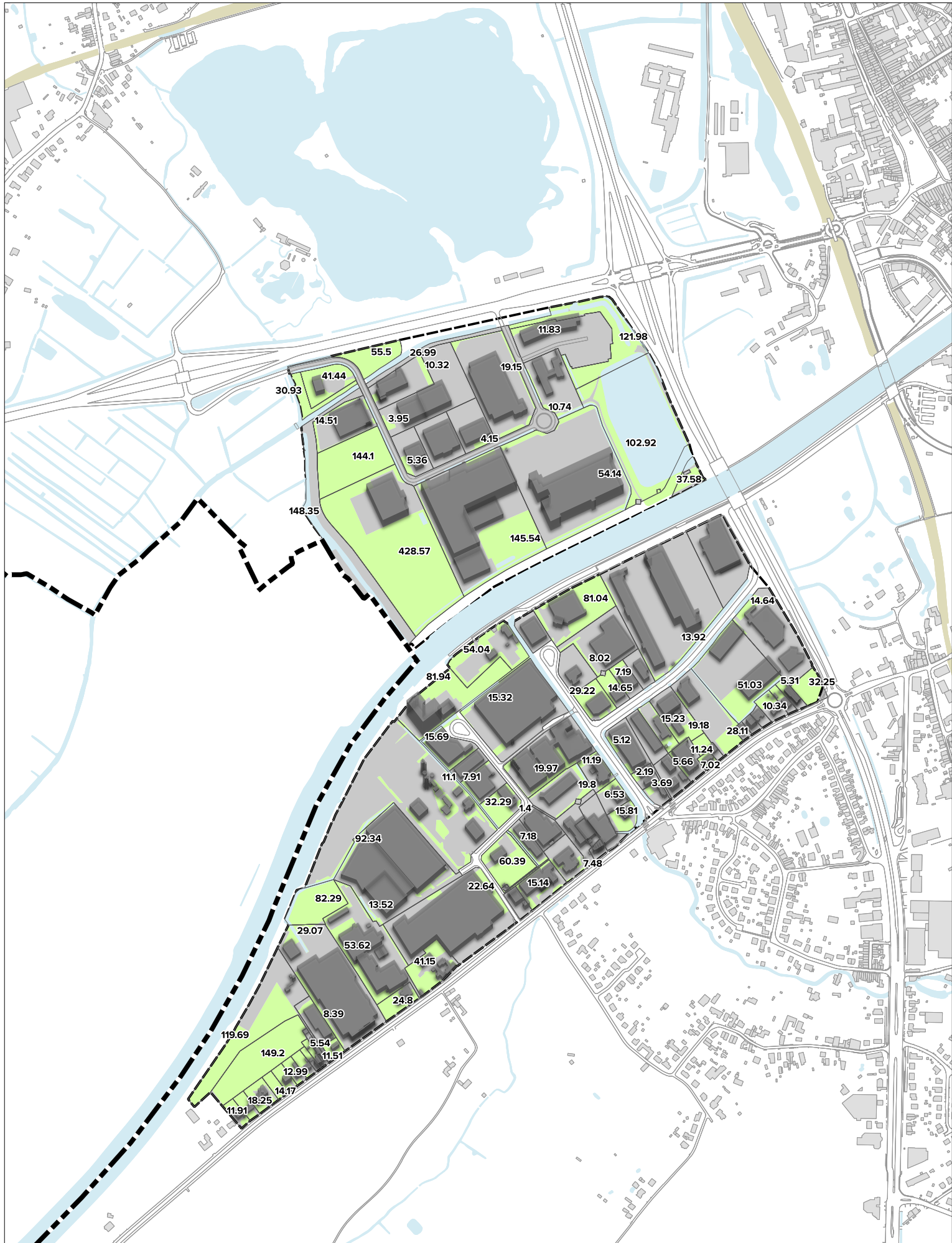
LEGENDE

	plangebied		braakliggende grond		waterweg
	agrarische functie		economische functie		woonfunctie
	berm/groenbuffer		gemengde functie		afbakening kleinstedelijk gebied Oudenaarde
	bos		kleine constructies van gemeenschappelijk belang		

0 50 100 150 m



Bron onderlegger: GRB, AGIV (september 2018)
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.



COUPURE - MEERSBLOEM

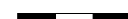
BEBOUWD/VERHARD -
ONBEBOUWD/ONVERHARD

LEGENDE

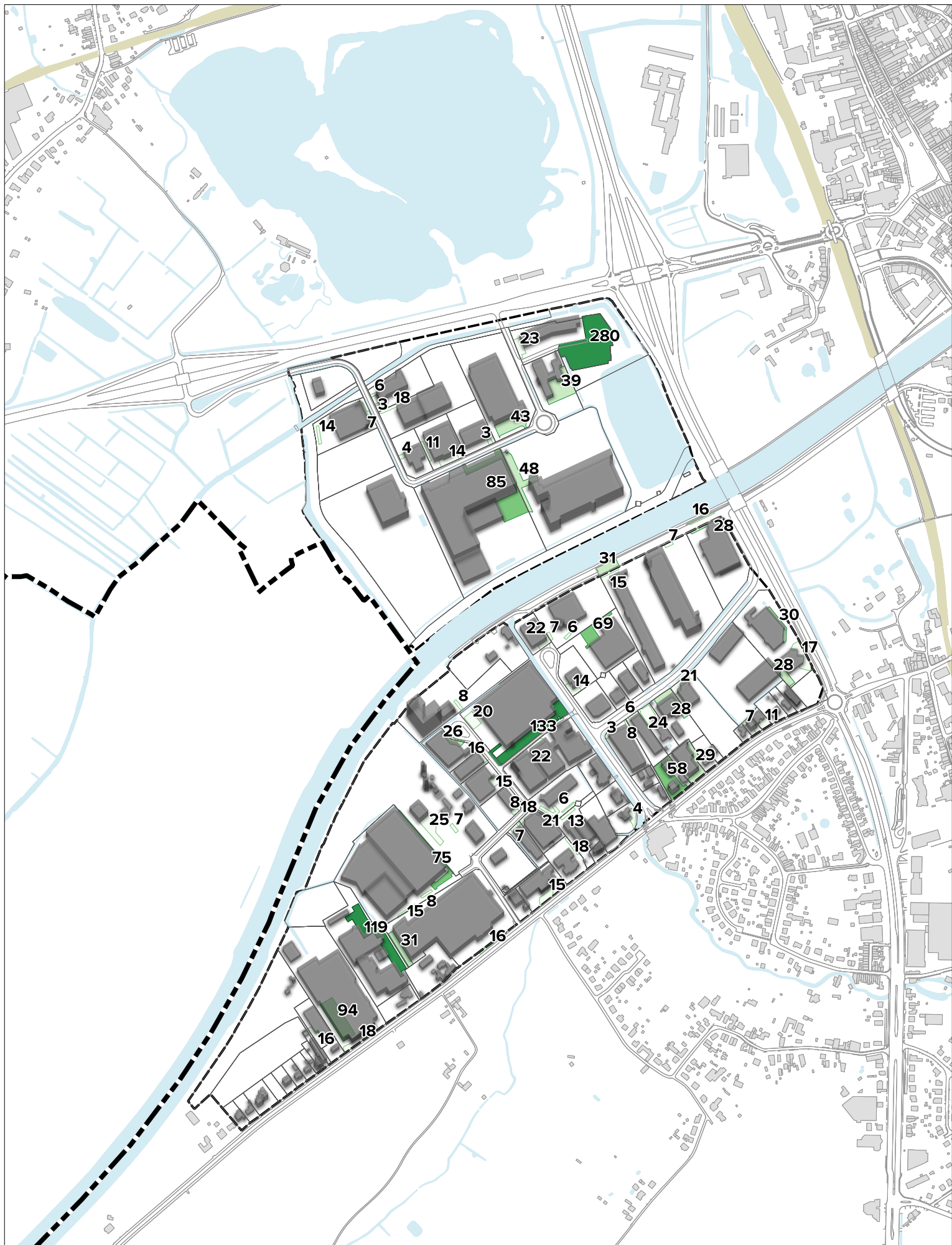
- plangebied
- bebouwde en/of verharde oppervlakte (are)
- onbebouwde of onverharde oppervlakte (are)

- afbakening kleinstedelijk gebied Oudenaarde

0 50 100 150 m










Bron onderlegger: GRB, AGIV (september 2018)
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.

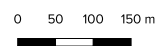


COUPURE - MEERSBLOEM

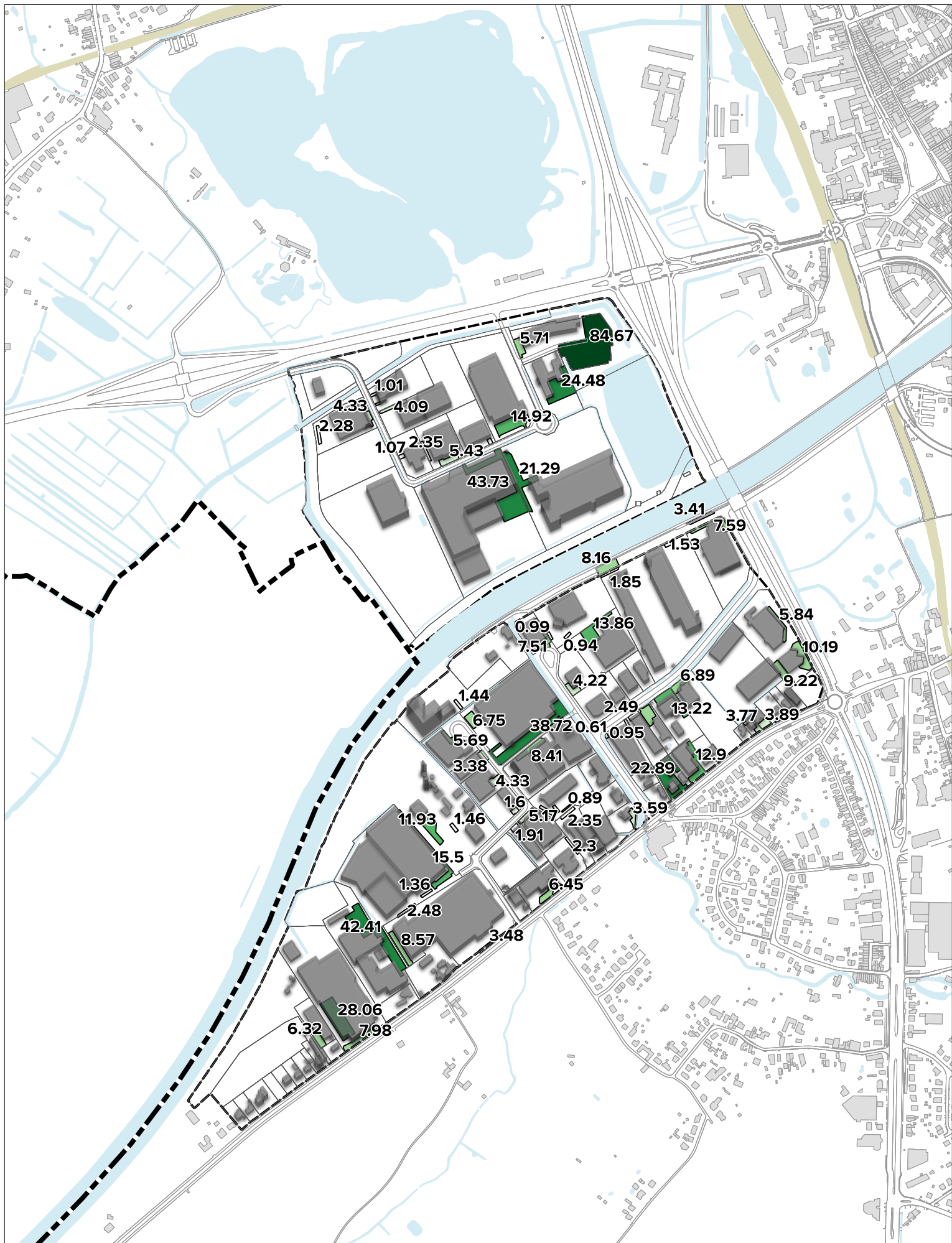
AANTAL PARKEERPLAATSEN

LEGENDE

- | | | | | | |
|---|------------|---|-------------|---|---|
|  | plangebied |  | 100 - 300pp |  | afbakening kleinstedelijk gebied Oudenaarde |
|  | < 25pp |  | > 300pp | | |
|  | 25 - 50pp | | | | |
|  | 50 - 100pp | | | | |











Bron onderlegger: GRB, AGIV (september 2018)
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische meting.



COUPURE - MEERSBLOEM

OPPERVLAKTE PARKERPLAATSEN

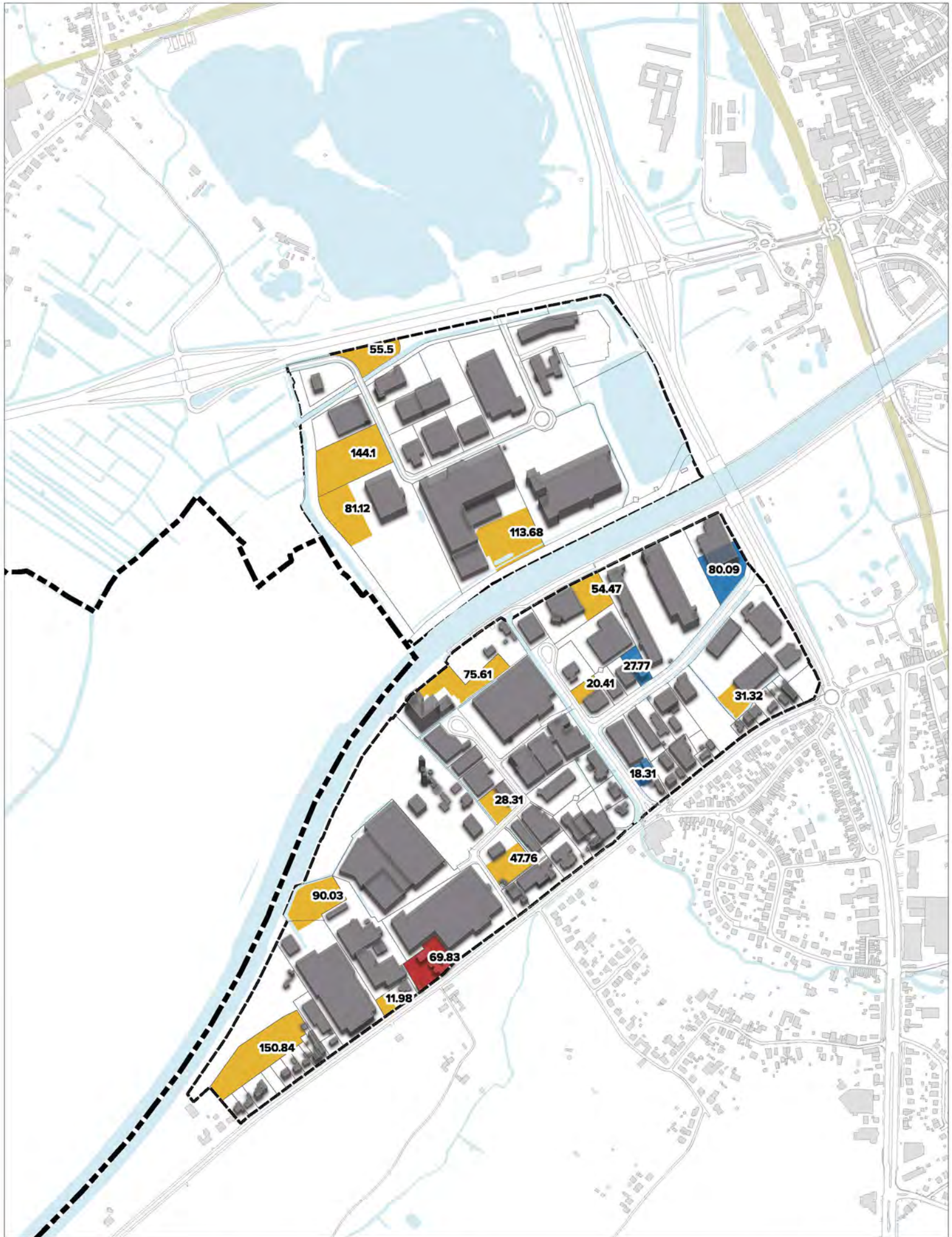
LEGENDE

	plangebied		10 - 20 are		afbakening kleinstedelijk gebied Oudenaarde
	< 2.5 are		20 - 50 are		
	2.5 - 5 are		> 50 are		
	5 - 10 are				

0 50 100 150 m



Bron onderlegger: GRB, AGIV (september 2018)
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.



COUPURE - MEERSBLOEM

TERREININVENTARISATIE
LEEGSTAND - ZONEVREMDE - RESTPERCEEL

LEGENDE

-  plangebied
-  albakening kleinstedelijk gebied Oudenaarde
-  leegstaand (opp. in are)
-  zonevremd (opp. in are)
-  restperceel (opp. in are)

0 50 100 150 m



Bron onderlegger: GRB, AGIV (september 2018)
Opmerking: de afmetingen in dit plan zijn slechts een benadering. Dit plan is geen topografische opmeting.

BRUWAAN - RING II

SITUERING



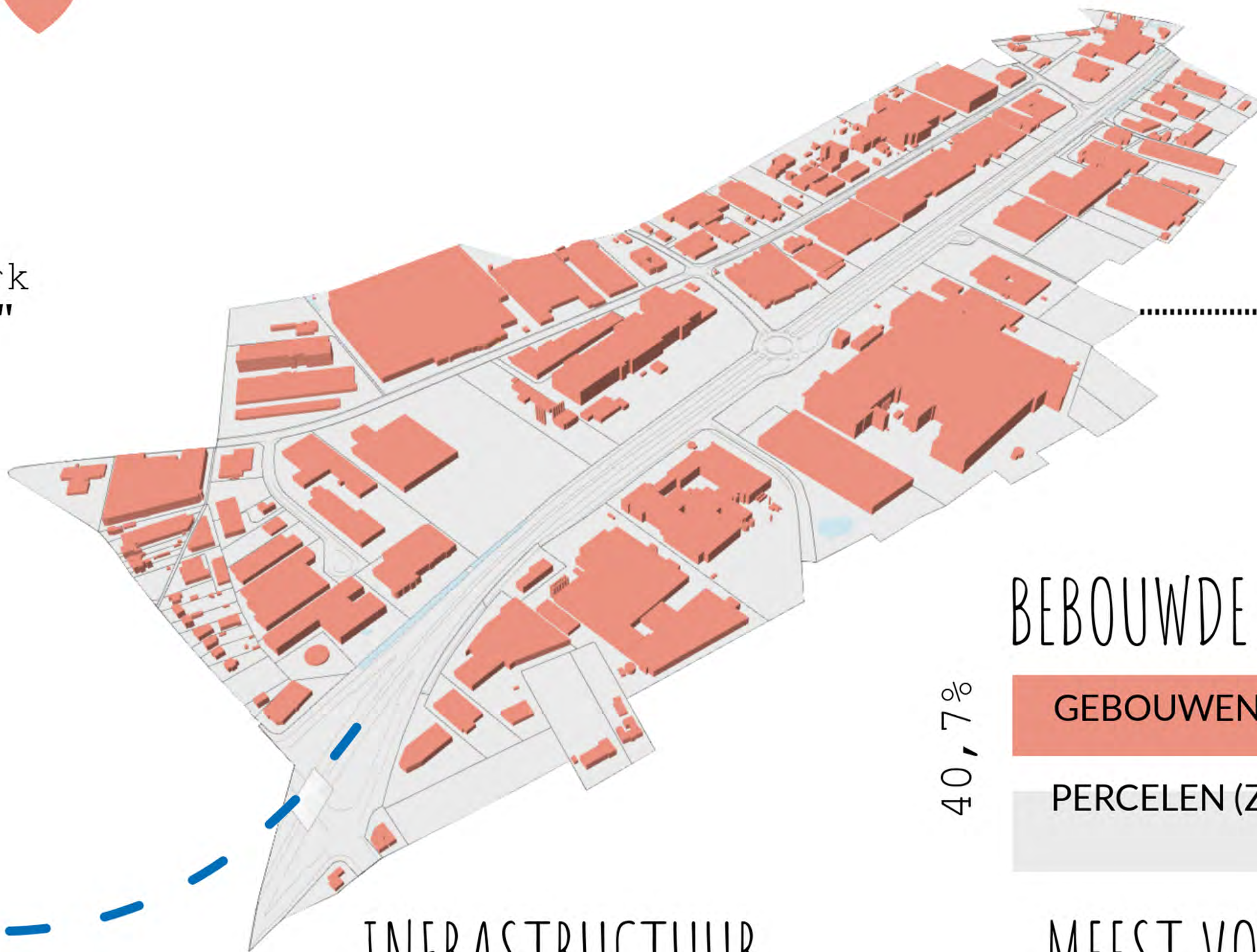
Industriepark
"DE BRUWAAN"



N60



BUSLIJN
83



148,74 ha

BEBOUWDE RUIMTE (HA)

40,7%

GEBOUWEN

PERCELEN (ZONDER WEGENIS)

MEEST VOORKOMENDE BOUWHOOGTE

<7 m



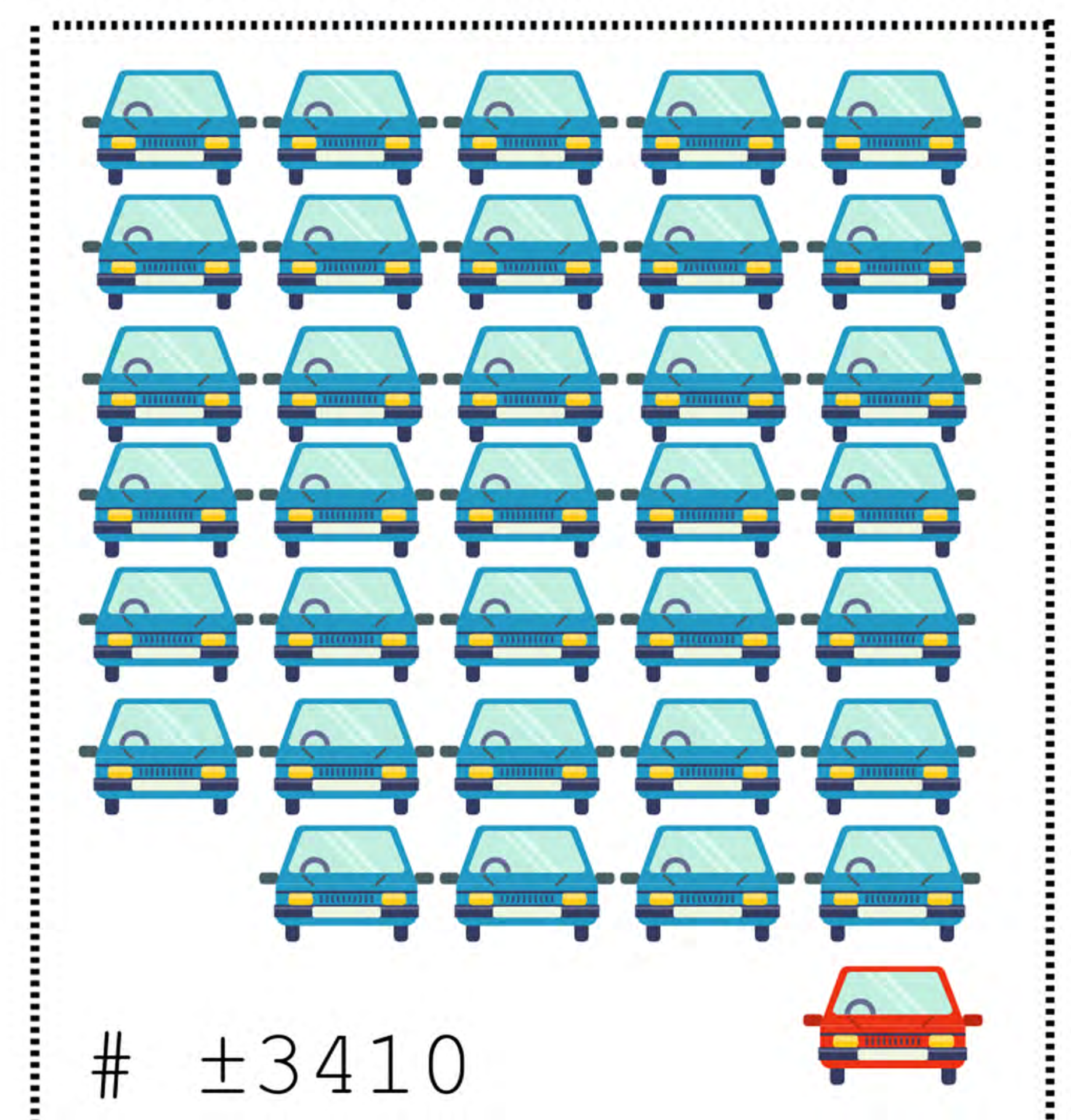
ONVERHARDE EN ONBEBOUWDE RUIMTE

34,2 ha



PARKEERRUIMTE

12,8 ha



= 100 = 10 = 1

INFRASTRUCTUUR



19,24 ha
(12,9% van totale opp.)

LEEGSTAND



#3 percelen
(1,5 ha)

RESTPERCELEN



#10 percelen
(9,8 ha)

DAKEN BENUT



#14 gebouwen
(11,2 ha)

AANTAL VESTIGINGSEENHEDEN



#216

(aantal werknemers in
2013 - studie WES - #4383)

ZONEVREEMDE FUNCTIES



BENUTTIGEN RUIMTE VOOR HERNIEUWBARE ENERGIE?



#14 gebouwen
(11,2 ha)

LINDESTRAAT

SITUERING



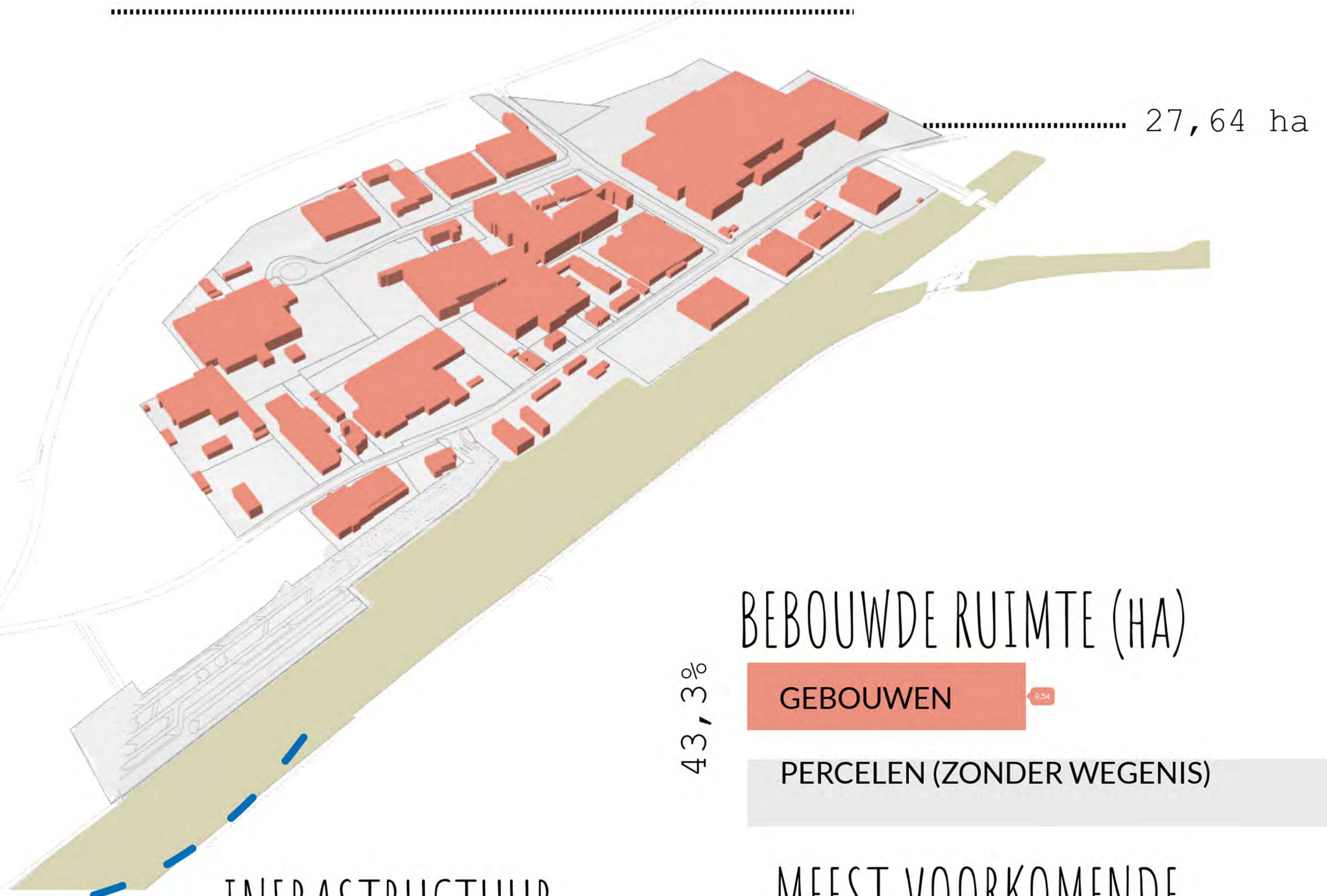
Gentstraat-Lindestraat



station Oudenaarde



BUSLIJN
hoofdhalte station Oudenaarde



BEBOUWDE RUIMTE (HA)

43,3%

GEBOUWEN 

PERCELEN (ZONDER WEGENIS) 

INFRASTRUCTUUR



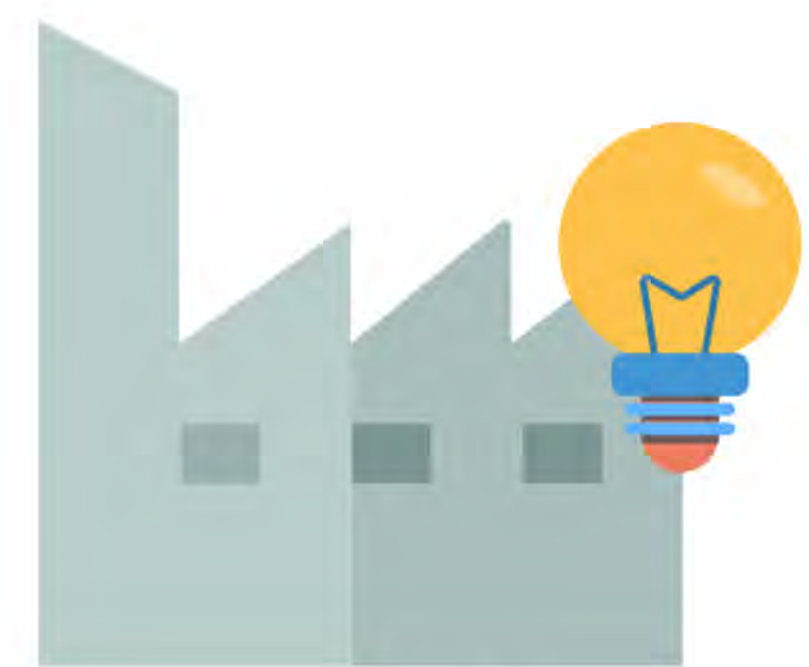
5,62 ha
(20,3% van totale opp.)

MEEST VOORKOMENDE BOUWHOOGTE

<7 m



AANTAL VESTIGINGSEENHEDEN



#41
(aantal werknemers in 2013 - studie WES - #240)

LEEGSTAND



#3 percelen
(1,4 ha)

ZONEVREEMDE FUNCTIES



RESTPERCELEN



#4 percelen
(1,4 ha)

ONVERHARDE EN ONBEBOUWDE RUIMTE

4,6 ha



BENUTTIGEN RUIMTE VOOR HERNIEUWBARE ENERGIE?



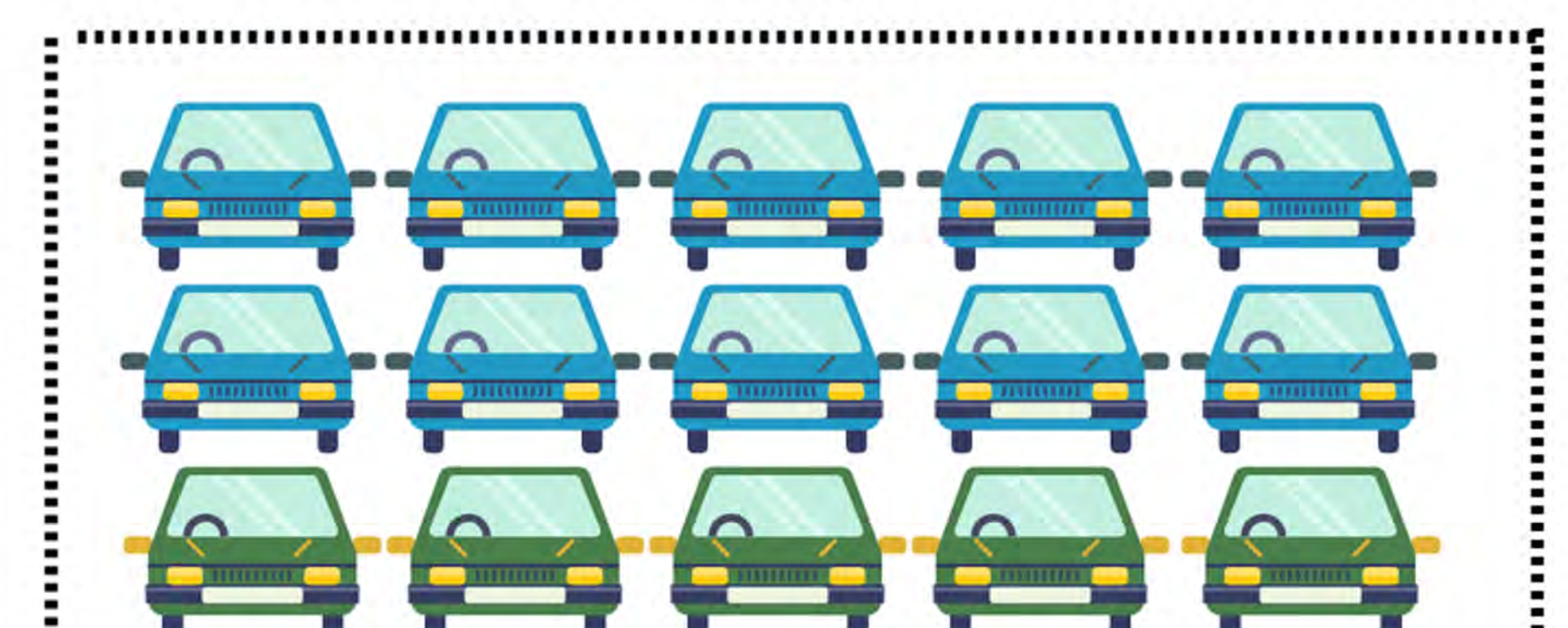
DAKEN BENUT



#14 percelen
(3,9 ha)

PARKEERRUIMTE

3,5 ha



±1005

 =100  =10  =1

HOGE BUNDERS

SITUERING



KMO-zone
Hoge Bunders



N60

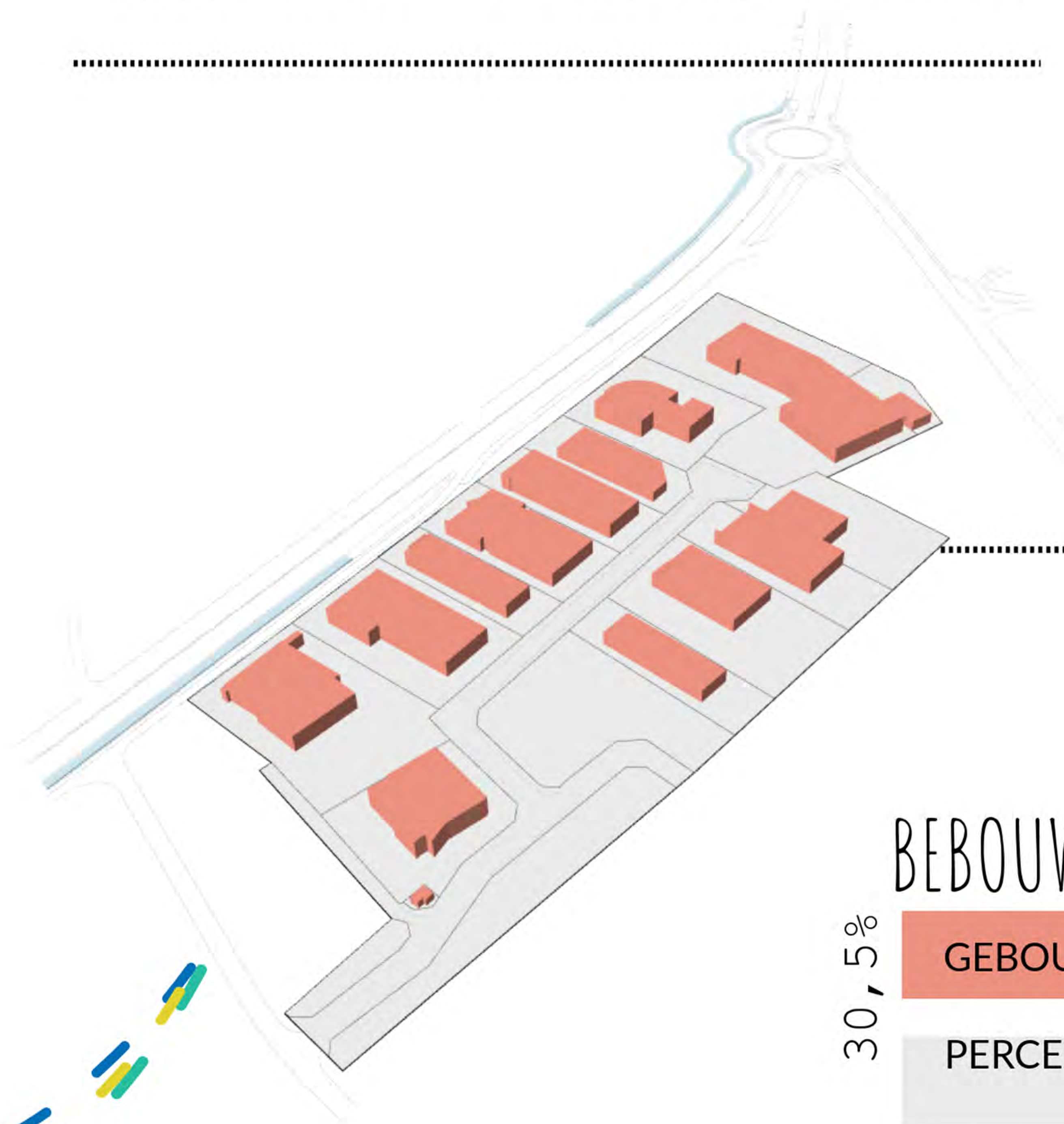


BUSLIJN

44

46

47



6,36

BEBOUWDE RUIMTE (HA)

30,5%

GEBOUWEN 1,66

PERCELEN (ZONDER WEGENIS)

5,45

INFRASTRUCTUUR



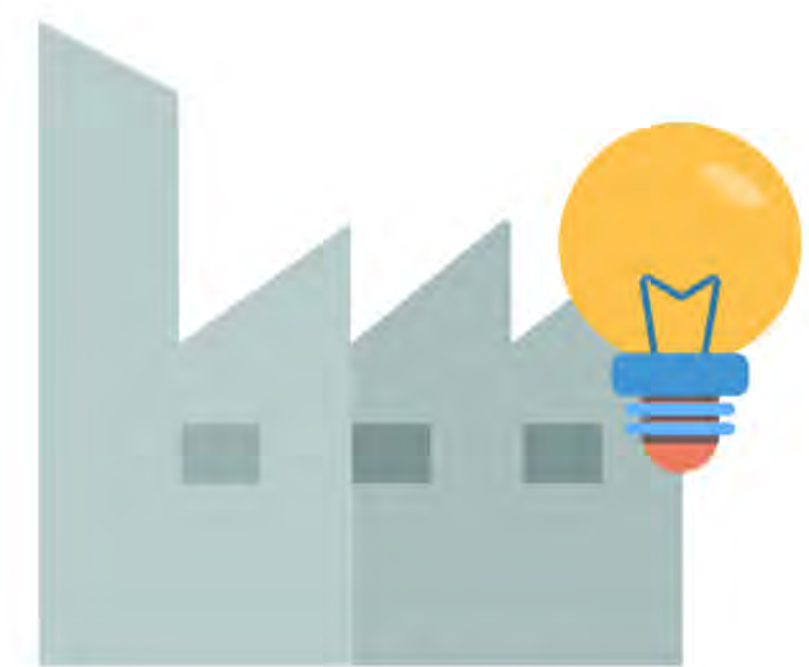
0,91 ha
(14,3% van totale opp.)

MEEST VOORKOMENDE BOUWHOOGTE

7-14 m



AANTAL VESTIGINGSEENHEDEN



#25

(aantal werknemers in 2013 - studie WES - #165)

ZONEVREEMDE FUNCTIES



LEEGSTAND



#0 percelen
(0 ha)

RESTPERCELEN



#0 percelen
(0 ha)

ONVERHARDE EN ONBEBOUWDE RUIMTE

1,9 ha



BENUTTIGEN RUIMTE VOOR HERNIEUWBARE ENERGIE?



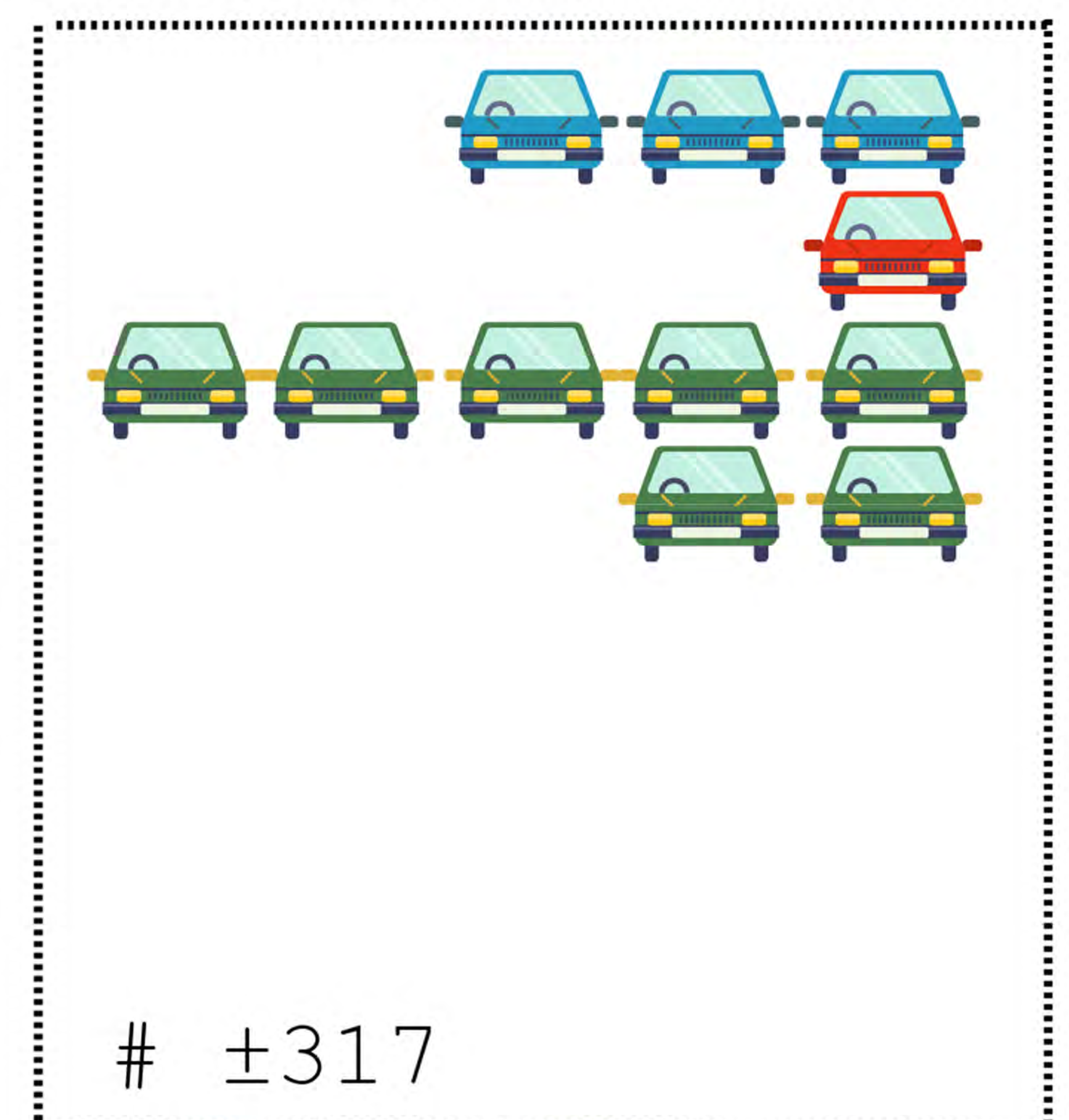
DAKEN BENUT



#1 perceel
(0,2 ha)

PARKEERRUIMTE

1,4 ha



±317

=100 =10 =1

COUPURE

SITUERING



Industriepark
"DE COUPURE"

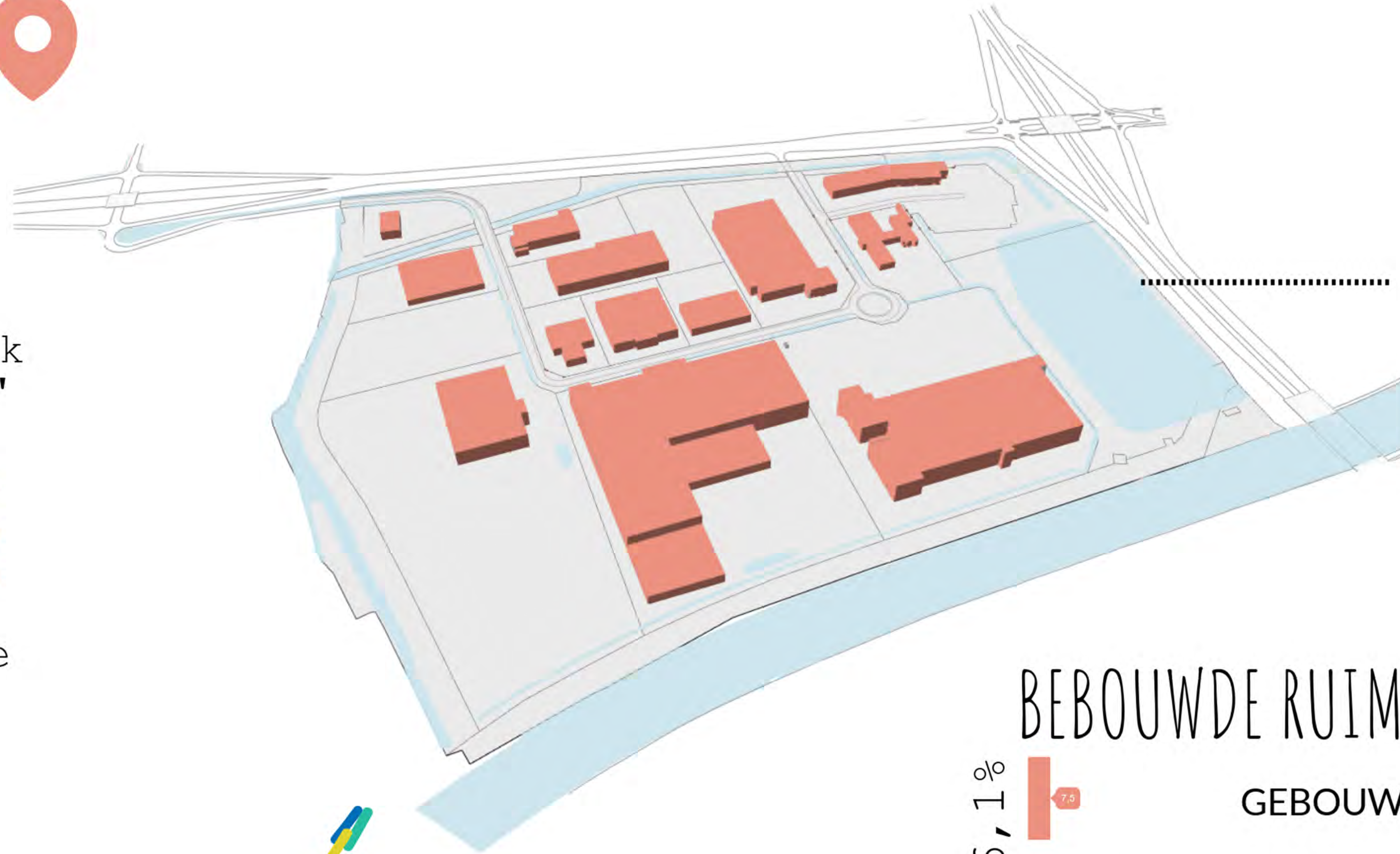


N453 Schelde
N60



BUSLIJN

61
62
63
65
66



40,96 ha

BEBOUWDE RUIMTE (HA)

26,1%



GEBOUWEN

PERCELEN (ZONDER WEGENIS)

28.71

INFRASTRUCTUUR



12,25 ha
(29,9% van totale opp.)

MEEST VOORKOMENDE BOUWHOOGTE

<7 m



AANTAL VESTIGINGSEENHEDEN



#23

(aantal werknemers in 2013 - studie WES - #173)

LEEGSTAND



#0 percelen
(0 ha)

ONVERHARDE EN ONBEBOUWDE RUIMTE

14,2 ha



ZONEVREEMDE FUNCTIES



RESTPERCELEN



#4 percelen
(0,4 ha)

BENUTTIGEN RUIMTE VOOR HERNIEUWBARE ENERGIE?



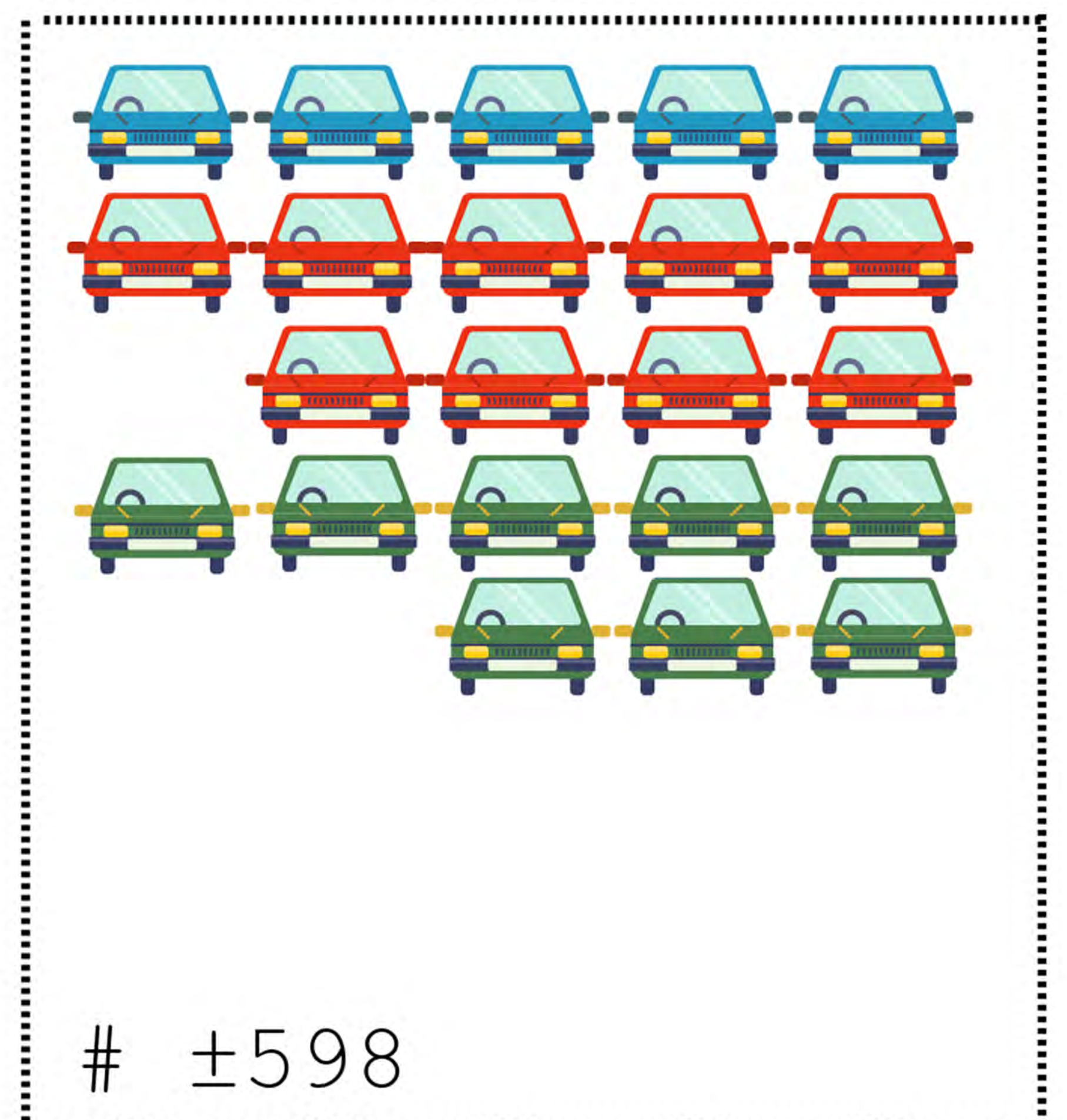
DAKEN BENUT



#8 percelen
(5,2 ha)

PARKEERRUIMTE

2,2 ha

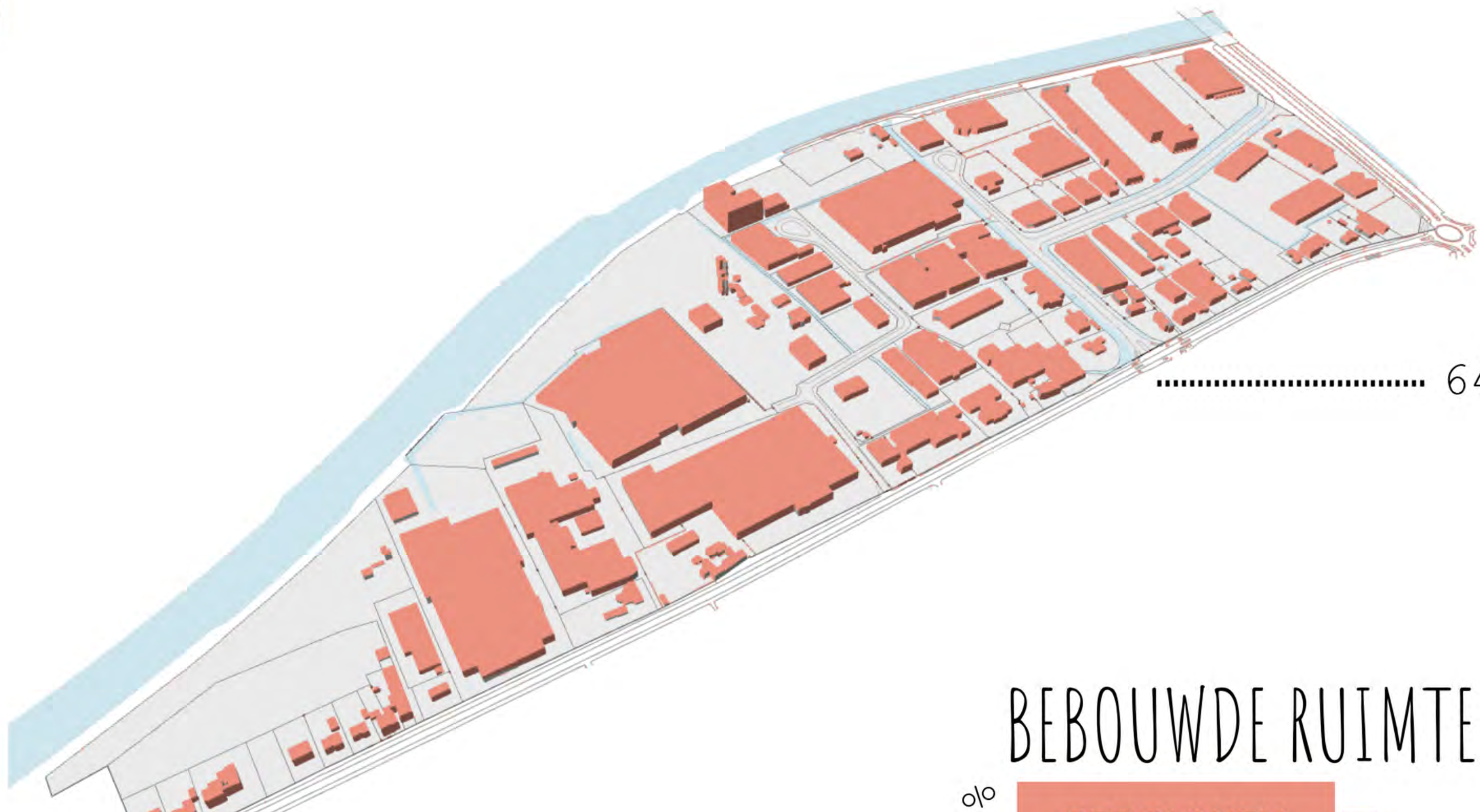
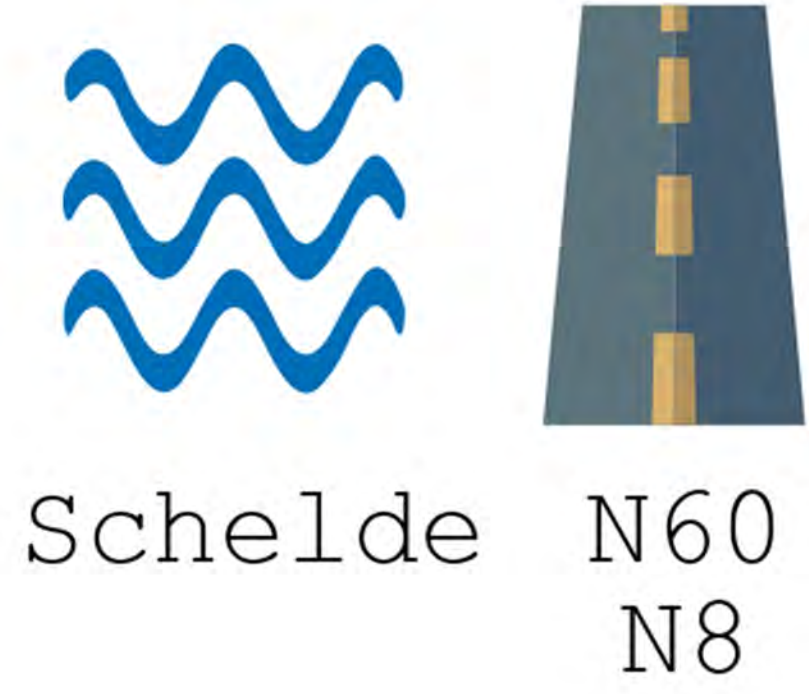


±598

=100 =10 =1

MEERSBLOEM

SITUERING

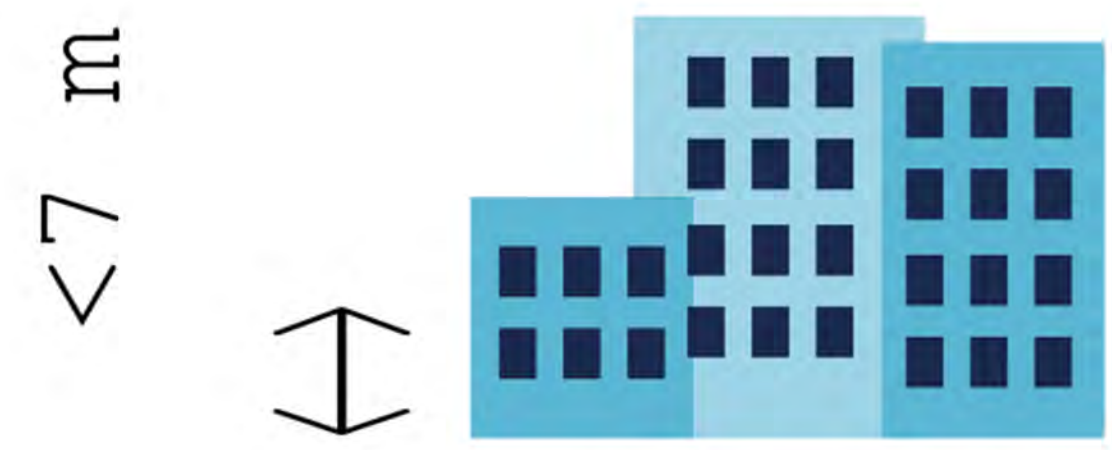


64,29 ha

BEBOUWDE RUIMTE (HA)



MEEST VOORKOMENDE BOUWHOOGTE



ONVERHARDE EN ONBEBOUWDE RUIMTE



AANTAL VESTIGINGSEENHEDEN



INFRASTRUCTUUR



LEEGSTAND



#3 percelen
(1,3 ha)

RESTPERCELEN



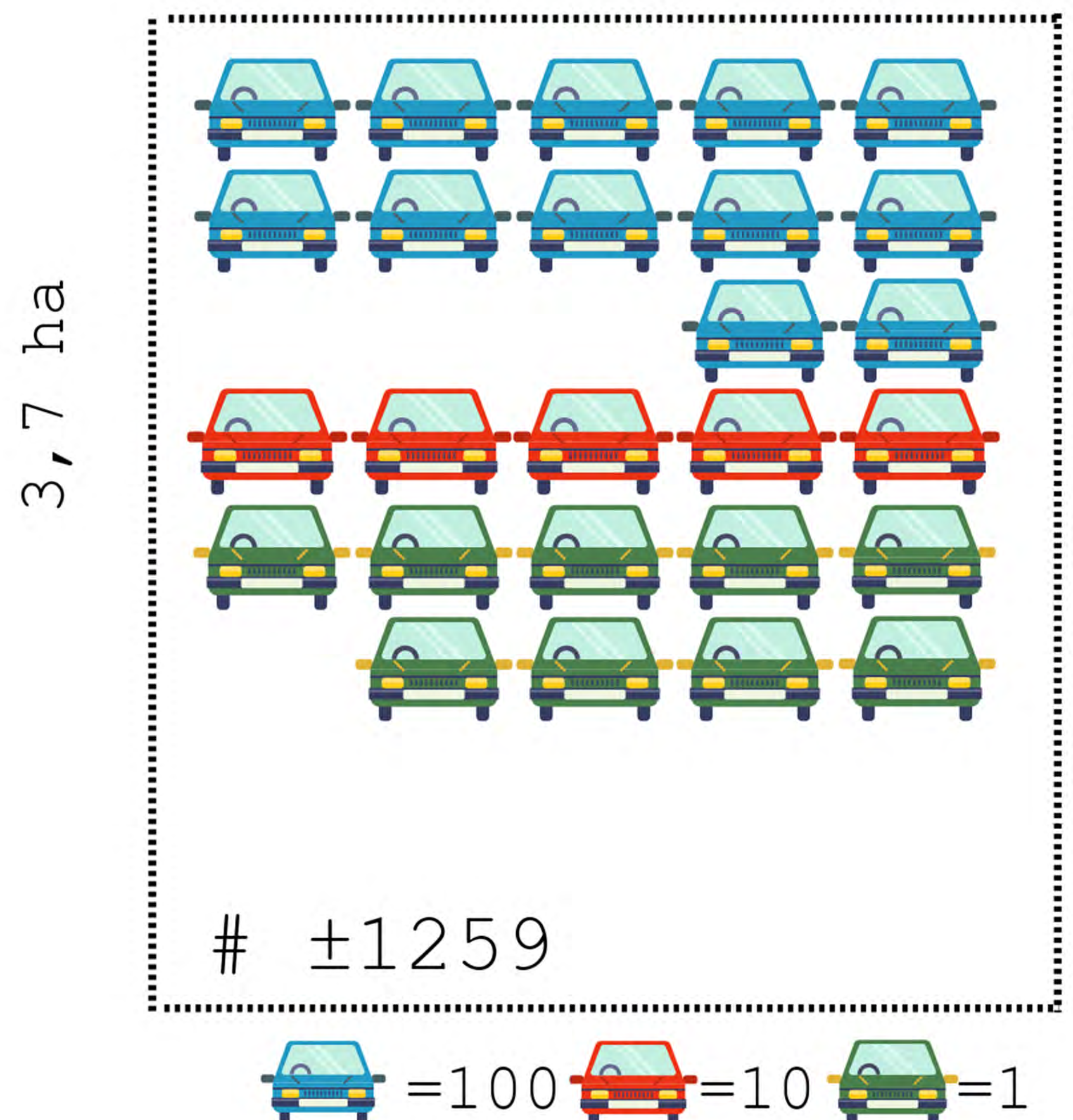
#9 percelen
(5,1 ha)

DAKEN BENUT



#21 percelen
(10,7 ha)

PARKEERRUIMTE



BENUTTIGEN RUIMTE VOOR HERNIEUWBARE ENERGIE?



Aan: Veerle Van Daele
Van: Danny Vanrijkel

Logistiek: Wanneer overweeg je modal shift naar het spoor

Bij een haalbaarheidsonderzoek rond een goederenspoorverbinding spelen een aantal kritische elementen.
Vooraleer een dossier opgenomen wordt is het best onderstaande lijst even af te toetsen.

De kritische elementen bij het opzetten van een goederenspoorverbinding zijn:

- de afstand tussen vertrek en eindpunt van de spoorverbinding
- het goederenvolume dat jaarlijks vervoerd moet worden (kritische massa)
- de lengte van de trein (gekoppeld aan de max lading per rit)
- de lengte van de bruikbare spoorterminal voor laden/lossen
- de staat van de spoorlijn van de terminal

Voor wat betreft de afstand tussen vertrek en eindpunt van de spoorverbinding:

- enkel spoorverbindingen over lange afstand (>300km) lukken met zekerheid. Belangrijk hierbij is dat je moet beschikken over voldoende kritische massa om te kunnen streven naar maximale belading van de trein en naar een maximaal aantal ritten/jaar voor de geleasede wagons.
- er zijn treinen die sporen over korte afstand (bvb in havens). Deze doen het voorafgaand rangeerwerk van 'single wagons' waarbij zij een trein voor lange afstand samenstellen voor diens vertrek.
- wij bekijken momenteel een case rond modal shift voor een rijafstand (wegvervoer) van 150km. Deze case vergt ernstige analyse rond de economische haalbaarheid. Zo moet er grondig gerekend worden om concurrentieel te zijn met het wegtransport.

Voor wat betreft het jaarlijks te vervoeren goederenvolume (kritische massa):

- omwille van de hoge kost van een tractie (locomotief + machinist + brandstof + rijpaden) moet men voor elke trein streven naar de maximaal mogelijke lengte. Meestal zijn dit treinen van minimaal 500m (= lengte van een gemiddelde spoorterminal) of ongeveer 20 wagons.
In geval je korte rijtrajecten overweegt moet je zeker kiezen voor de meest optimale wagon. Een dergelijke palletwagon heeft bvb plaats voor 60 palletten wat maakt dat voor die éne trein 1200 palletten lading moet hebben.
- wagons worden geleased op jaarbasis. Daarom is het belangrijk dat je deze maximaal inzet. Zo spreek je bij een optimale bezetting op kortere afstand vlug over 3 tot 4 treinen/week dus een totale lading van 3600 tot 4800 te vervoeren palletten per week.

Voor wat betreft de lengte van de trein:

- de optimale lengte van een trein is deze van de kortste terminal op zijn reisplan. Meestal is dit 500 tot 650 m.
Als een trein toch korter is wil dit zeggen dat er bvb hellingen op het traject zijn waarbij de trekkracht van de locomotief beperkend speelt. In de praktijk wordt dit vaak opgelost door te rijden met 2 locomotieven doch dit is economisch onhaalbaar voor korte afstanden.

Voor wat betreft de lengte van de bruikbare spoorterminal voor laden/lossen

- indien men op de terminal enkel beschikt over een beperkt perron (toegang tot enkele wagons) moet de terminal een totale lengte hebben van 2 keer de lengte van de trein. De locomotief moet de wagons dan namelijk kunnen verschuiven tov het laad/los perron. Zo moet bvb een terminal met perron voor 1 wagon 1000m lang zijn (500m lange trein kunnen plaatsen voor en achter het perron).



- hiervan kan worden afgeweken indien men beschikt over een dubbel spoor waarbij de wagons van het ene op het andere spoor worden gerangeerd door middel van een locomotief.

Voor wat betreft de staat van de spoorlijn van de terminal:

- indien de spoorlijn in slechte staat is zal een operator hier geen diensten op leveren.