



**Provincie  
Antwerpen**

**NOTA**

**DIENST RUIMTELIJKE PLANNING**  
Departement Ruimte, Erfgoed en Mobiliteit



## **RUIMTE EN BEDRIJVGHEID**

**Naar een provinciaal beleid voor bedrijfslocaties in de  
provincie Antwerpen**

**NOTA DEEL 3:  
SPECIFIEKE FOCUS OP PILOOTGEBIED ARENDONK**

## Colofon

### Adres en contact

Provincie Antwerpen  
Dienst Ruimtelijke Planning  
Koningin Elisabethlei 22, 2018 Antwerpen  
[www.provincieantwerpen.be/beleidsplanruimte](http://www.provincieantwerpen.be/beleidsplanruimte)  
[beleidsplanruimte@provincieantwerpen.be](mailto:beleidsplanruimte@provincieantwerpen.be)

### Inhoudelijke ondersteuning

Atelier Romain i.s.m. RebelGroup Advisory Belgium en LDR-advocaten in opdracht van de provincie Antwerpen

### Foto voorpagina

© Provincie Antwerpen

### Disclaimer

Dit document vormt een beleidsvoorbereidende studie/onderzoek in het kader van de opmaak van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen en betreft louter een voorbereidend onderzoek. Dit document werd redactioneel afgesloten op 20/12/2019. Behoudens de uitdrukkelijk bij wet bepaalde uitzonderingen mag niets uit deze uitgaven worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van de verantwoordelijke uitgever.

# Inhoudstafel

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
	1.1. Context van de uitbreiding	4
	1.2. Leidende principes	4
	1.3. Opbouw nota	5
<b>2</b>	<b>Gemeente Ravels</b>	<b>7</b>
	2.1. Algemene gegevens	7
	2.2. Situatie bedrijven op ruimtelijk niveau	9
	2.3. Verweving in de gemeente	11
	2.4. Databeheer	11
<b>3</b>	<b>Gemeente Retie</b>	<b>13</b>
	3.1. Algemene gegevens	13
	3.2. Situatie bedrijven op ruimtelijk niveau	14
	3.3. Verweving in de gemeente	16
<b>4</b>	<b>Gemeente Arendonk</b>	<b>19</b>
	4.1. Algemene gegevens	19
	4.2. Situatie bedrijven op ruimtelijk niveau	22
	4.3. Verweving in de gemeente	23
<b>5</b>	<b>Verdiepend onderzoek Arendonk</b>	<b>24</b>
	5.1. Potentiële sites voor verweving	24
	5.2. Potentiële optimalisatie van Hoge Mauw	53
	5.3. Potentiële uitbreiding van Hoge Mauw	56
<b>6</b>	<b>Conclusie</b>	<b>61</b>
	6.1. Haalbaarheid verweving	61
	6.2. Bovenlokaal denken	63
	6.3. Kleine versus grote percelen	64
	6.4. Databank	65
	6.5. Optimalisatie bestaand bedrijventerrein	65
	6.6. Stappenplan, specifiek voor Arendonk	69

# 1 Inleiding

## 1.1. Context van de uitbreiding

Deze nota kadert in het onderzoek "Ruimte & Bedrijvigheid, naar een provinciaal beleid voor bedrijfslocaties" in opdracht van Provincie Antwerpen.

Deel 1 van de opdracht behelst een kwantitatieve en kwalitatieve analyse over de push- en pullfactoren van bedrijven. Deel 2 onderzoekt drie casegebieden en verdiept zich in de juridische mogelijkheden. Uiteindelijk worden er negen beleidsaanbevelingen geformuleerd met concrete acties en juridische instrumenten.

Het voorliggende onderzoek is een uitbreiding op de opdracht waarbij de ruimte voor economie verder onderzocht wordt in de pilootzone Arendonk. Reden hiervoor is dat Arendonk in het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen (RSV) geselecteerd is als structuurbepalend Specifiek Economisch Knooppunt (SpEK) in buitengebied. De Provincie is bevoegd voor de afbakening van dit knooppunt. Minstens 10 ha nieuw regionaal bedrijventerrein zou afgebakend moeten worden, op basis van een aantal locatiecriteriën.

In het kader van de huidige beleidsprioriteiten zoals onder meer geformuleerd in het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en in het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen (conceptnota's PBRA goedgekeurd door de Provincieraad van Antwerpen van 23 mei 2019), is deze keuze niet meer evident. Ook de herbevestiging van het agrarisch gebied in Arendonk speelt een belangrijke rol. Welke uitwerking van het specifiek economisch knooppunt zou wel binnen de nieuwe beleidsvisie passen? En hoe moeten we die dan uittekenen? Op basis van een gedegen vraag- en aanbodanalyse in een ruim en divers studiegebied wordt gekeken hoe we in deze regio bedrijvigheid kunnen stimuleren met een duidelijke economische, maar tegelijk ook een ruimtelijke meerwaarde.

## 1.2. Leidende principes

Om antwoord te kunnen bieden op de uitdagingen gesteld door de klimaat- en ruimtetransities zet de Provincie Antwerpen een nieuw beleid voorop. Nieuwe oplossingen worden gezocht om ruimte voor economie op een geschikte manier en op de juiste plaatsen te voorzien. De leidende principes zijn hiërarchisch van aard:

### 1. Verweving stimuleren

Vooreerst wordt er ingezet op verweving. De tendens bij meerdere gemeenten is vandaag nog eerder om bedrijvigheid uit de kern te halen, terwijl er vanuit Vlaanderen en Provincie Antwerpen net aangespoord wordt om functiemenging aan te gaan in kernen. Een belangrijke reden is om de mobiliteit(snoed) te verminderen in het algemeen. Verweving heeft daarbij meerdere voordelen, waaronder de dynamiek die verweving met zich meebrengt in de buurt. Zo kunnen werknemers bijvoorbeeld actief gebruik maken van de voorzieningen (horeca, winkels,...) in de kern. Er is ook een maatschappelijke vraag naar een betere balans tussen werk en privé waardoor werken dicht bij huis belangrijker wordt. Daarbij is het type van ondernemingen aan het veranderen, met vaak minder impact op de omgeving dan vroeger, waardoor ze beter verweefbaar zijn in een woongebied. Historisch gegroeide bedrijven in een stedelijk/woon weefsel hebben bovendien het voordeel dat hun draagvlak bij omwonenden meestal goed zit, indien er voldoende communicatie is tussen de partijen.

## 2. Huidige ruimte optimaliseren

Verder is uit het onderzoek, meer bepaald bij het verdiepen van de casegebieden, gebleken dat er op bedrijventerreinen veel ruimte bestaat die niet optimaal wordt benut. Deze ruimte kan opgedeeld worden in vier types:

- braakliggende percelen die bijvoorbeeld als uitbreidingsreserve in eigendom worden gehouden door bedrijven
- leegstaande bedrijfsruimten
- onderbenutte ruimte: het gaat bijvoorbeeld om binnengebieden, ongeorganiseerde opslag in open lucht, restruimte door bijvoorbeeld beperkingen in voorschriften, grasvelden zonder ecologische waarde, grote verharde vlakken die sporadisch gebruikt worden,...
- ruimte die ingenomen wordt door functies die eigenlijk niet op een bedrijventerrein horen (voorbeelden: vredegerecht, kapper, dierenarts,...)

Vooraleer er nieuwe ruimte wordt ingenomen is het noodzakelijk om de bestaande ruimte beter te benutten. De mogelijkheden worden niet enkel horizontaal maar ook in de hoogte (3D) bekeken.

## 3. Nieuwe ruimte aansnijden onder strikte voorwaarden

Het aansnijden van nieuwe grond voor economie wordt in het nieuw beleid enkel onder strikte voorwaarden toegelaten. Ten eerste moet de grond goed gelegen zijn en multimodaal bereikbaar. Daarbij moet de nieuwe grond kunnen dienen om andere oplossingen te kunnen vinden: bijvoorbeeld bij het herstructureren van een bestaand bedrijventerrein, of om slechter gelegen bedrijven te herlokalisieren.

### 1.3. *Opbouw nota*

De nota start met een weergave van de huidige situatie van bedrijvigheid in elke gemeente van de pilootzone: Ravels, Retie en Arendonk. We overlopen kort de maatschappelijke tendensen, demografische vooruitzichten en het voorzieningenapparaat in de gemeenten. Waarna de ruimte voor bedrijvigheid uitgebreid geschetst wordt (huidige situatie en toekomstpotentieel).

De verwachte kwalitatieve en kwantitatieve ruimtevraag van bedrijven in de drie gemeenten wordt geëvalueerd op basis van:

- Specifieke elementen uit recent onderzoek (o.a. Bouwmeesterscan Arendonk) die aanwijzingen bevatten over de ruimtevraag
- Recente verhuisbewegingen vanuit en naar de gemeente Arendonk
- Update van cijfers op vlak van tewerkstelling op niveau van de gemeenten

Deze informatie wordt verder aangevuld met de input vanuit de workshop en de overlegmomenten met de gemeenten en het IOK. Zij hebben immers specifieke kennis over de latente ruimtevraag, nl. de ruimtevraag die bestaat maar die zijn weg niet vindt omdat de ruimte niet beschikbaar is in het aanbod.

Vervolgens zoomen we in op de kern van Arendonk en het bedrijventerrein Hoge Mauw. Beide gebieden hebben door hun goede bereikbaarheid een grote potentie om er ruimte voor economie te stimuleren. Tenslotte wordt de conclusie opgebouwd, enerzijds vanuit de bevindingen uit deze specifieke opdracht, anderzijds door koppelingen te zoeken met de aanbevelingen en acties uit deel 2.



bedrijventerrein Kanaalkant



bedrijventerrein Weelde



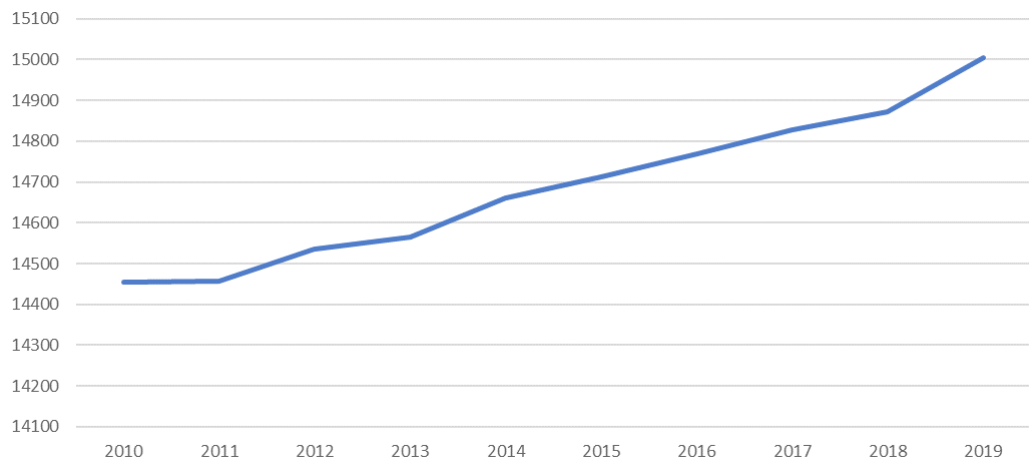
Klein-Ravels

## 2 Gemeente Ravels

### 2.1. Algemene gegevens

#### 2.1.1. Bevolking en tewerkstelling

De bevolking van Ravels is de laatste 10 jaar met 4% gestegen, een iets lagere stijging dan het gemiddelde in het Vlaams Gewest van 5%. Dit betekent een stijging van 519 inwoners over tien jaar, of een gemiddelde van 52 per jaar. Het totale inwoneraantal klimt daarmee tot 15.005 inwoners in januari 2019.



Bevolkingsevolutie Ravels

Op vandaag voorziet de gemeente Ravels in 4.349 jobs (loontrekkenden en zelfstandigen gecombineerd)<sup>1</sup>. Van de 15.000 inwoners zijn 8.700 op beroepsactieve leeftijd (15-64 jaar). Hiervan zijn 7.139 inwoners (82%) aan het werk of werkzoekend<sup>2</sup>. Dit betekent dat Ravels een netto-uitstroom kent van pendelende inwoners: deze gaan grotendeels in de omliggende gemeenten, Turnhout of Antwerpen werken.

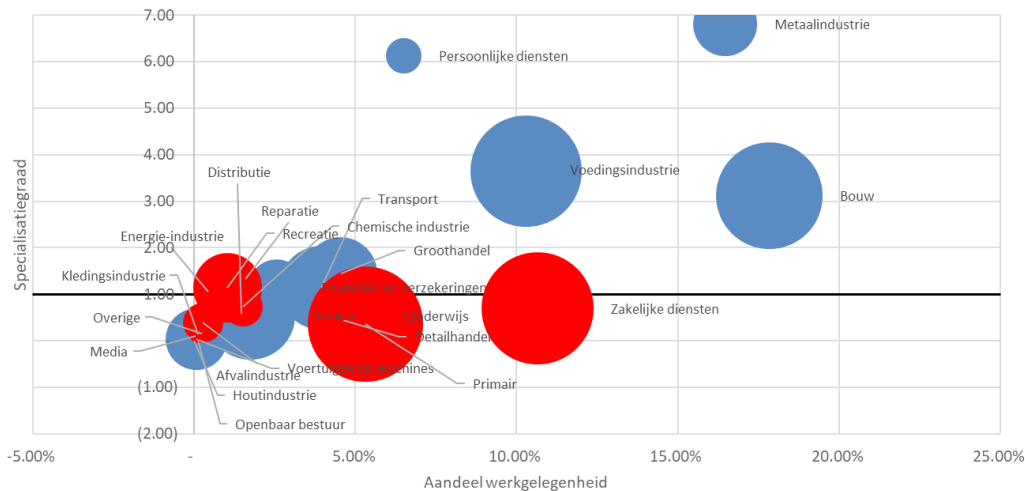
Met 16% en 17% van de werkgelegenheid in gemeente Ravels, zijn respectievelijk de metaalindustrie en de bouwsector de belangrijkste vertegenwoordigde sectoren. Daaropvolgend zijn de voedingsindustrie en de zakelijke diensten beide goed voor nog eens 10% van de werkgelegenheid in de gemeente. Met 52% van de totale tewerkstelling in de gemeente staat de secundaire sector sterk in Ravels (in tegenstelling tot slechts 20% in het Vlaams Gewest)<sup>3</sup>. Van de eigen werkzame bevolking werkt wel slechts 28% in de secundaire sector<sup>4</sup>.

1 Provincie in Cijfers

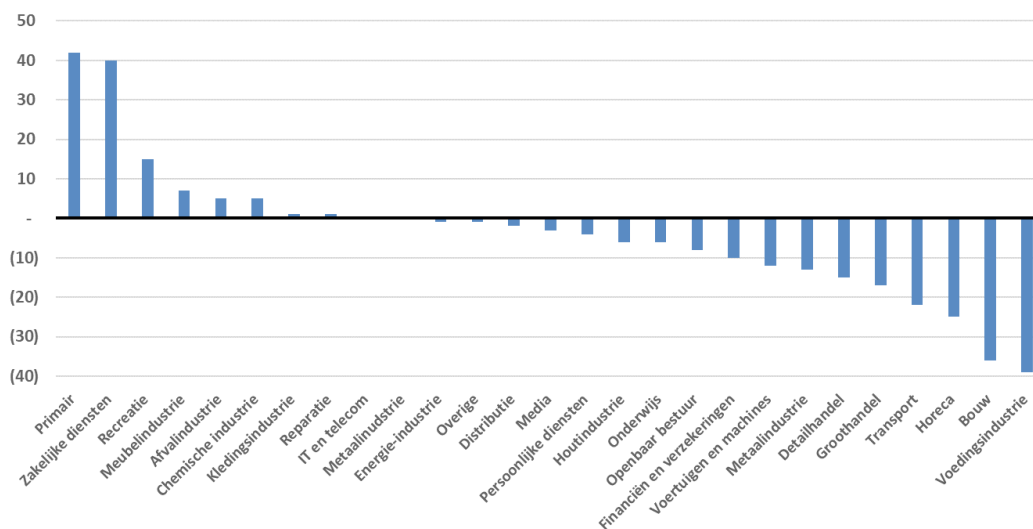
2 Provincie in Cijfers

3 RSZ

4 Provincie in Cijfers



Evolutie werkgelegenheid Ravels 2012-2017



Evolutie werkgelegenheid Ravels 2012 - 2017

De werkgelegenheid van Ravels is er sinds 2012 licht op achteruit gegaan. Vooral een de industriële sectoren hebben het aantal jobs zien dalen, zoals voedingsindustrie en metaalindustrie. Ook in de bouw-, de transportsector, de horeca, de groot- en detailhandel gingen enkele tientallen jobs verloren. Er zijn evenwel een aantal sectoren met een stijging in het aantal jobs, met als uitschieters de primaire sector en de zakelijke diensten.

### 2.1.2. Voorzieningen

De lokale voorzieningen en het gebruik ervan varieert sterk per deelgemeente. De gemeente Ravels heeft 3 deelgemeenten: Ravels, Poppel en Weelde en ligt tegen de Nederlandse grens. Een groot deel van de inwoners heeft de Nederlandse nationaliteit (28%<sup>5</sup>). Poppel is de noordelijkste deelgemeente, de inwoners ervan zijn erg gericht op Nederland voor voorzieningen (Tilburg, Goirle).

<sup>5</sup> Rijksregister, Provincie in cijfers (2019)



In Weelde staat het apparaat van centrumvoorzieningen onder druk, ondanks de aanwezigheid van bijvoorbeeld het gemeentehuis van de gemeente Ravels. Gemeente Ravels tracht voorzieningen te stimuleren door een aantal panden in concessie te brengen. Naast enkele horecazaken, een slager, een kleine bouwmarkt en een nachtwinkel is er een eerder beperkt aanbod van diensten in het centrum: een apotheek, 2 bankfilialen en een postkantoor.

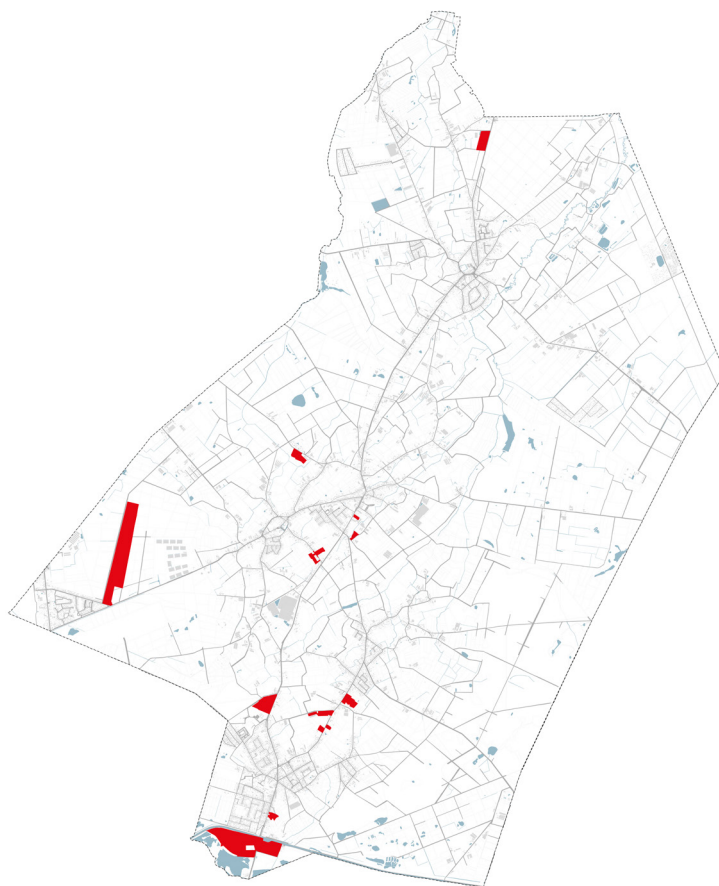
Ravels is naar inwoners de grootste deelgemeente en heeft dan ook het meest uitgebreide retailapparaat: enkele supermarkten, bankfilialen en horecazaken, en nog 1 kledijwinkel.

## 2.2. *Situatie bedrijven op ruimtelijk niveau*

### 2.2.1. *Overzicht ruimte voor economie*

De bedrijventerreinen in de gemeente Ravels hebben een totale oppervlakte van 96 ha. Het grootste deel wordt ingenomen door 2 bedrijventerreinen: 'Kanaalkant Ravels' (34 ha) langs het kanaal Dessel-Schoten, en 'Weelde', 39 hectare in de buurt van het militair domein.

Daarnaast zijn er in Ravels een aantal kleinere zones ingetekend als bedrijventerrein. Het betreft voornamelijk grotere solitaire bedrijven die zijn 'geregulariseerd' tot bedrijventerrein.



Bedrijventerreinen Ravels

Ravels kent ook wat verweven bedrijvigheid van ondermeer kleine aannemers, drankenhandels en metaalbouwers. Meestal liggen de verweven bedrijven in woongebied, soms ook in woonuitbreidingsgebieden. Er zijn niet echt 'paarse sproeten' in het centrum van Ravels. Uit de kwalitatieve analyse van kaartmateriaal en terreinonderzoek halen we dat de schaal waarop verweven bedrijvigheid zich voordoet in Ravels veel kleiner is dan in de buurgemeente Arendonk.

### **2.2.2. *Plannen op bedrijventerrein Weelde, Poppel en Kanaalkant***

Over het algemeen staat de gemeente Ravels bekend als ondernemersvriendelijke gemeente. Er is zeker nog economisch potentieel voor de toekomst in de gemeente. Er bestaan op vandaag immers redelijk wat investeringsplannen en een aantal percelen staan vrij. Een van de plannen is om relatief kleinschalige KMO-units te ontwikkelen, wat gezien de specifieke locatie misschien niet de meest optimale invulling is. Daarbij weigert de eigenaar van één van de percelen die op vandaag leeg staat te verkopen (speculatie?) terwijl de site geschikt zou zijn voor grondwerken. De gemeente is actief op zoek naar manieren om deze sites op een juiste manier te activeren.

In Weelde komt er 3 ha bedrijventerrein bij op de voormalige site van de NAVO. Er werden namelijk 17 loodsen van 5.000 m<sup>2</sup> aangekocht. Hiervan zouden er 6 loodsen gebruikt worden voor zogenaamd laagdynamische economische activiteiten, goed voor 30.000 m<sup>2</sup>. Hiervoor wordt een RUP opgesteld in overleg met de Provincie.

De site aan de Nijverheidsstraat 14-16 (Weelde) werd aangekocht door BD-construct om uit te breiden. De Nijverheidsstraat 12 heeft een aanvraag gestuurd voor afbraak en bouw van 36 units op 2 ha grond. De resulterende units zullen met een gemiddelde perceelsgrootte van 555 m<sup>2</sup> eerder aan de kleine kant.

In Poppel wordt er bruto 3 ha bedrijventerrein bijgepland, aansluitend op het bestaande bedrijventerrein; netto komt dit neer op 2 ha bijkomend. Zowel de site in Poppels als die in Weelde worden beheerd door IOK.

### **2.2.3. *Ruimtegebruik in landbouwgebied***

In Ravels doet zich de situatie voor waarbij verschillende types economische ruimtevragers hun weg vinden naar landbouwgebied. Het gaat bijvoorbeeld om grondwerkers, loonwerkers,... die in hun opslagplaatsen in landbouwgebied in principe zonevreed zitten. Het probleem voor deze types ruimtevrager is dat zij zich meestal niet kunnen vestigen op reguliere bedrijventerreinen (omwille van de voorschriften), waardoor er een stuk gedoogbeleid wordt gevoerd ten opzichte van het ruimtegebruik in landbouwgebied. Andere zonevreedde bedrijven in Ravels zijn vooral loodgieters, elektriciens, schrijnwerkers,... die momenteel vaak in stallen zijn gehuisvest. Bij die stallen horen ook nog landbouwfuncties, maar gezien deze niet langer de hoofdactiviteit vormen, hebben we hier te maken met zonevreemdheid.

Vanuit de landbouwsector zelf groeide de vraag naar de opmaak van een RUP zonevreedde loonwerkers. Op het eerste zicht lijkt het clusteren van loonwerkers geen goed idee gezien deze zich best zo dicht mogelijk bevinden van de oorsprong der materialen, m.a.w. verspreid. Het wordt duidelijk dat de gemeente nood heeft aan een duurzame oplossing op de lange termijn; dat ze een richtlijn heeft om toekomstige (concrete) vragen te kunnen kaderen en beoordelen.

De parcelering van de bijkomende sites voor bedrijvigheid in Weelde en Poppel is redelijk klein. De intentie is om een deel van de huidige zonevreemde bedrijven daar te huisvesten. Tot nu toe werden zonevreemde bedrijven geregulariseerd via het opmaken van RUP's voor zonevreemde bedrijven. De gemeente hoopt dat een aantal KMO's zoals loodgieters, elektriciens,... zijn weg zal vinden naar de uitbreidingen op de reguliere bedrijventerreinen. Het probleem daarbij is dat het hen zo duurder uitkomt dan bij een vestiging in landbouwgebied.

Om dit te verhelpen zou de gemeente het aanbodbeleid specifiek kunnen richten op de doelgroep die nu zonevreemd zit. In dit geval zal er voldoende aandacht moeten gaan naar het niet-discrimineren van nieuwe bedrijven die zich op één van die nieuwe sites zou willen vestigen.

### **2.3. Verweving in de gemeente**

De gemeente Ravels laat een RUP opmaken door Antea voor de hele zone van de kern ten oosten van de Grote Baan. Langs de hoofdwegen is 1/3 van de oppervlakte in de plint voorzien voor handel (horeca, diensten,...).

Momenteel doet het RUP geen uitspraken over het integreren van kleine KMO's.

Daarbij zou Ravels nog recht hebben om 3 ha lokaal bedrijventerrein te bestemmen volgens de structuurplannen.

### **2.4. Databeheer**

Volgens VLAIO is 100% van de kavels op de bedrijventerreinen van Ravels in gebruik, maar in het adressenbestand zitten zeer veel fouten. Het opsplitsen van KMO-units moet immers niet worden aangegeven bij verhuur, bij aankoop wel. De ontwikkelingen in Kanaaldijk 4 in Ravels vormt een goed voorbeeld dat door de mazen van het net geglipt is. Doordat de KMO-units verhuurd worden, komen ze niet in de cijfers terecht, ook niet wanneer ze leeg komen te staan.

Het opleggen van een meldingsplicht van de activiteit zou hiervoor een oplossing kunnen bieden. Op vlak van het wetgevend kader zal een dergelijke maatregel nodig zijn om de databank up-to-date te houden, zodat ze bruikbare gegevens oplevert.

Vanuit de gemeente werd het voorstel geopperd om gedurende één jaar alle vragen voor het vergunnen van bedrijven op te lijsten. Deze informatie is ook nuttig voor de Provincie, om een beter zicht te krijgen op de latente vraag naar ruimte voor bedrijvigheid.



bedrijventerrein Bempdekens



bedrijventerrein Bempdekens



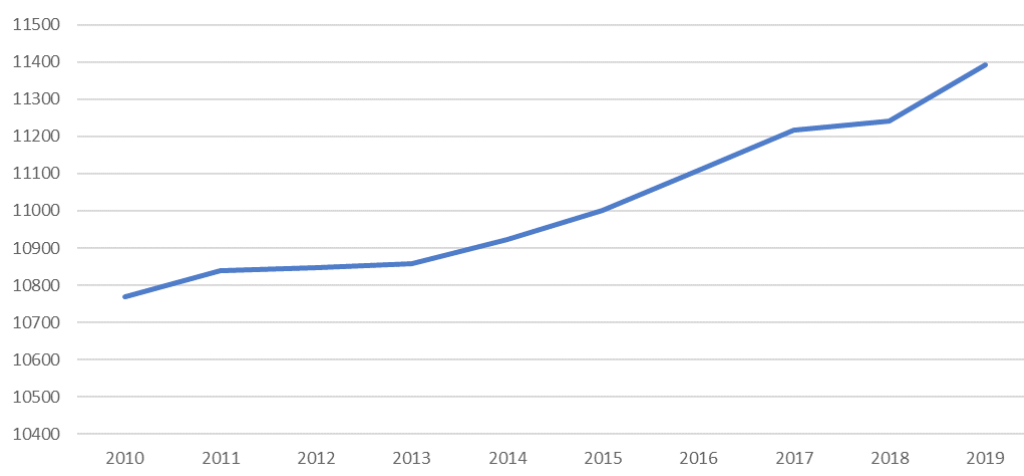
Dierenarts op bedrijventerrein

## 3 Gemeente Retie

### 3.1. Algemene gegevens

#### 3.1.1. Tewerkstelling en bevolking

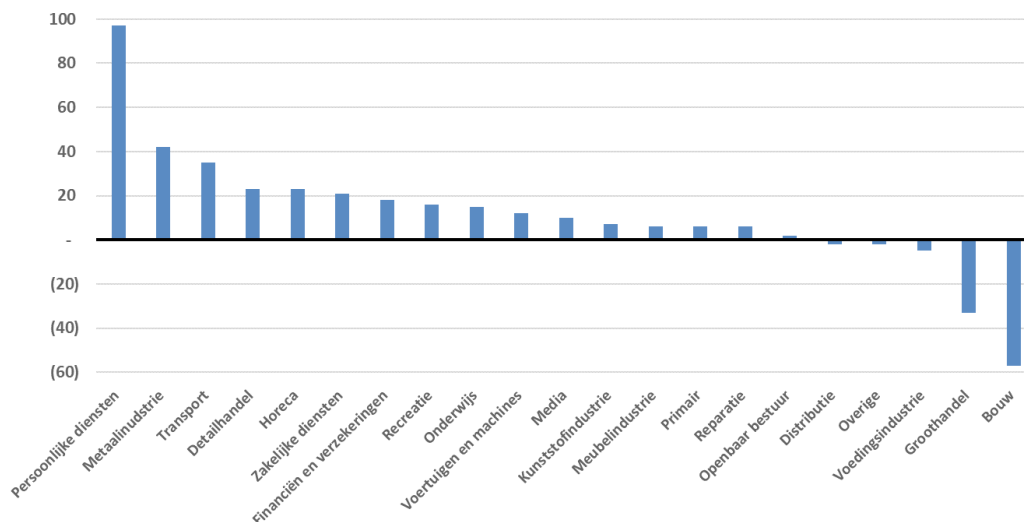
De bevolking van Retie is de laatste 10 jaar met 6% gestegen, een iets hogere stijging dan het gemiddelde in het Vlaams Gewest van 5%. Dit betekent een stijging van 626 inwoners, of een gemiddelde van 62 per jaar, tot 11.394 inwoners in januari 2019.



Evolutie bevolking Retie<sup>6</sup>

In totaal zijn er 2.350 jobs in Retie, loontrekkenden en zelfstandigen gecombineerd. De loontrekkende tewerkstelling is tussen 2012 en 2017 in Retie met 240 eenheden gestegen. Dit is het gevolg van een relatief sterk ondernemerschap bij lokale bedrijven. De sectoren die het meest vooruitgaan, zijn de persoonlijke diensten, de metaalindustrie en de transportsector. Slechts twee sectoren gaan significant achteruit op vlak van werkgelegenheid: de groothandel en de bouwsector (zie onderstaande grafiek).

6 Provincie in Cijfers



Evolutie loontrekkende werkgelegenheid Retie

### 3.1.2. Voorzieningen

Retie heeft een sterk centrum met voorzieningen. De gemeente beschikt voor zijn grootte over relatief veel horecazaken in het centrum: broodjeszaken, café's, brasseries,... Er zijn ook redelijk wat supermarkten (Aldi, Delhaize, Lidl, Action, Okay) en winkels (Tuincentrum De Regenboog, Schoenen Hoskens, meerdere bakkers, slager,...). Ten slotte huisvest het centrum ook heel wat diensten: post, kappers, bankfilialen, middelbare scholen, apotheken,... In stijgende mate vinden de kleine kantoren hun weg in het woonweefsel: boekhoudkantoren, immokantoren, verzekeringskantoren, advocatenkantoren,...

Een typisch voorbeeld van een uitbreidende onderneming in een kern is een rouwcentrum dat wenst uit te breiden tot een uitvaartcentrum met dienst en grote parking. Er zijn op vandaag twee voorstellen, waarvan het éne problemen met zich meebrengt op vlak van parkeren (residentiële straat door sociale wijk), en de andere optie een perceel betreft met een moeilijke ontsluiting. Een dergelijk voorbeeld vraagt een meer gezamenlijk aanpak, waarbij de gemeente, de initiatiefnemer en de buurt tot een gedragen oplossing/compromis komen. Zoniet is de kans groot dat zulke onderneming de kern verlaat om zich elders te vestigen, meestal op een meer afgelegen plek, wat uiteraard niet overeenstemt met de visie van de Provincie.

## 3.2. Situatie bedrijven op ruimtelijk niveau

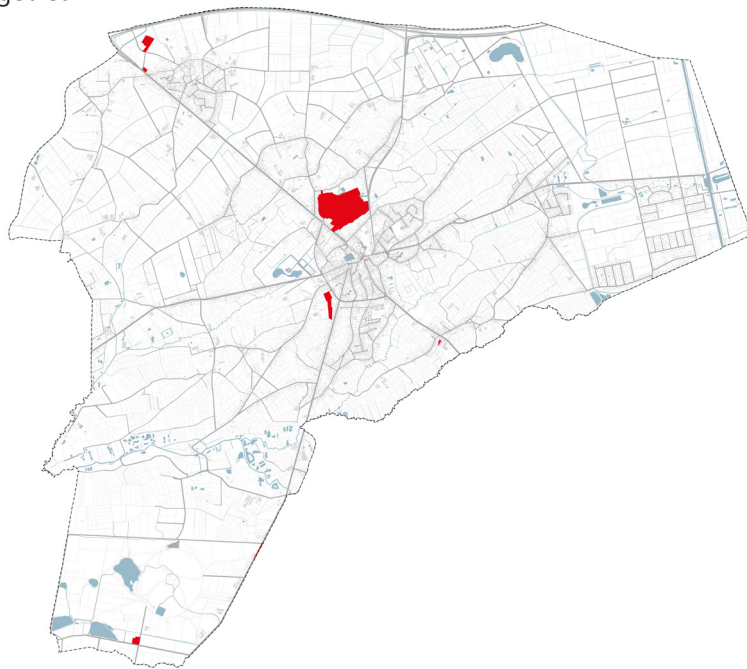
### 3.2.1. Huidige situatie bedrijventerreinen

In de gemeente Retie nemen bedrijventerreinen een totale oppervlakte van 28 ha in. De gemeente telt slechts één groot bedrijventerrein: de Bempdekens. Langs de Turnhoutsebaan, die de kern rechtstreeks verbindt met de op- en afrit 25 naar de E34, vindt men evenwel een carwashzaak, een tegelbedrijf, een kantoor van accountants,...

De gemeente heeft twee RUP's voor zonevreemde bedrijven opgemaakt, een eerste voor de

zone tussen de Melsebaan en de ring (Action, Hubo,... deels gelegen in woongebied, deels in landbouwgebied) en een tweede voor de grondwerkers Smets en een de schrijnwerkerij Smets langs de Turnhoutsebaan (gelegen in landbouwgebied). Het houtbedrijf Van den Broek, gelegen kortbij de op- en afrit 25 naar de E34, zou te koop staan.

Over het algemeen krijgt Retie weinig vragen vanuit bedrijven. Recentelijk heeft de gemeente wel een vraag gekregen van een dakwerker die een stal met woning wil innemen in agrarisch gebied.



Bedrijventerreinen Retie

### 3.2.2. **Bedrijventerrein Bempdekens**

Zoals reeds vermeld huisvest het bedrijventerrein Bempdekens het grootste deel van de economische activiteiten, met 28 ha. Enkele activiteiten hebben uitbreidingsplannen of zijn intussen uitgebreid. Zo is Beva Metal bijvoorbeeld sterker uitgebreid dan voorzien; het bedrijf zette een gebouw neer van 15 m hoog om automatisatie mogelijk te maken, in plaats van de voorziene 10 m, waardoor er een sterke tegenkanting kwam van de buurtbewoners tegen het bedrijf. De vraag is waarom dergelijke uitbreidingen niet zouden kunnen wanneer ze ruimtelijk verantwoord zijn en een efficiënter ruimtegebruik faciliteren? Het BPA is immers ouder dan 15 jaar, er zitten geen richtlijnen of voorschriften die dit niet toelaten. Omdat de goedkeuringen van dergelijke aanvragen momenteel voornamelijk ad hoc gebeuren, is de gemeente vragende partij voor een afwegingskader om nieuwe aanvragen consequent en adequaat te kunnen beoordelen.

Verder zijn er enkele ruimtes die onderbenut zijn, of functies die niet op hun plaats liggen. Zo staat het bedrijf Retie-Cars langs de Veldenstraat voorlopig nog leeg en bevindt er zich een Dierenarts (DAP Marumoto) op het bedrijventerrein (Veldenstraat 18) waarvoor een locatie in de kern geschikter lijkt.

Het bedrijventerrein De Bempdekens werd recent uitgebreid. Bedrijven die reeds in Retie

gevestigd waren kregen voorrang voor een perceel op de nieuwe uitbreiding van het bedrijventerrein Bempdekens.

Ook in Retie vormt een projectaanvraag voor KMO-units stof tot discussie. Doordat de huidige tennisclub De Ridder, gelegen ten zuiden van de Bempdekens en bestemd als industriegebied, wordt verkocht, komen er nieuwe economische ontwikkelingsmogelijkheden. De ontwikkelaar wil 28 KMO-units tussen de 200 en 500 m<sup>2</sup> voorzien op deze site, van 7 m hoog. Er worden ongeveer 115 parkeerplaatsen voorzien. Het plan dat op tafel ligt is vrij klassiek opgesteld en voorziet in één centraal gebouw van geschakelde KMO-units met daarrond een circulatie lus en parkeerplaatsen. Gezien de voorziene circulatieruimte gering is kan men zich vragen stellen bij de haalbaarheid naar vrachtbewegingen (laden en lossen) en levert dit bovendien een mogelijk conflict op met het parkeren van de auto's. Ten zuid-westen van de site wordt een groene bufferzone voorzien, geheel conform het gewestplan dat een bufferzone voorziet tussen het woongebied en het industriegebied. Weliswaar is er op vandaag slechts één woning binnen het woongebied dat grenst aan de toekomstige KMO-zone. Links van de woning situeert zich een grote retailfunctie met parking vooraan (Merk-kleding), rechts van de woning een supermarkt (Lidl) die eveneens van een grote zijparking voorzien is. De vraag stelt zich of de ingetekende buffer nuttig is op de volgens het gewestplan aangegeven locatie. De afweging kan gemaakt worden of deze niet beter aan de zuid-oostelijke kant van de site voorzien zou worden waar die gecombineerd kan worden met de bestaande waterloop (meer ruimte voor water) en tevens een kwalitatieve verbinding voor zachte weggebruikers (voetgangers, fietsers) zou kunnen vormen tussen de N18 en het bedrijventerrein de Bempdekens. Daarnaast heeft de gemeente geen zicht op welke concrete doelgroep gemikt wordt voor de 28 KMO-units.

### **3.3. Verweving in de gemeente**

Twee voorbeelden typeren de problematieken in verband met verweven bedrijvigheid in de gemeente Retie vandaag: nl. de wens om uit te breiden en de moeilijkheden daarbij om die uitbreiding binnen woonweefsel te realiseren.

De huidige AD Delhaize op het marktplein zou willen verhuizen op een eind van de handelskern. Het ontwerp van B-architecten voor de nieuwe invulling van het leegkomende binnengebied bevatte een interessant woonprogramma, maar liet de economische activiteit voorgoed achterwege. Vandaar dat de gemeente in dit geval een negatief advies formuleerde. De nieuwe invulling zou immers nog veel sterker zijn moest er een verweven project supermarkt-wonen in het binnengebied ontwikkeld zou kunnen worden.

De fietswinkel Van der Veken bevond zich vroeger in de kern, langs de Kerkhofstraat tegenover het Gemeenschapscentrum Den Dries. Bij de uitbreiding van de Bempdekens verhuisde de fietswinkel naar de Veldenstraat. De achterliggende redenen waren: het gebrek aan plaats voor uitbreiding en de kostprijs van de percelen, en tevens het gebrek aan parkeergelegenheid. Dit is een typisch voorbeeld van een verweefbare functie die wanneer een bedrijventerrein uitbreidt, de kern inwisselen voor een plek op dat bedrijventerrein. Nefast, want zo nemen ze de potentiële ruimte in van een niet-verweefbare economische functie. Hier zien we duidelijk de verschillende logica's spelen: enerzijds de wenselijkheid vanuit het perspectief van kernversterking en anderzijds de wenselijkheid vanuit een bedrijfs- of zelfs vastgoedlogica. Waarbij de bedrijfslogica vaak de bovenhand haalt.





AD Delhaize



centrum Retie



fietswinkel Van der Veken



houthandel Van Mechelen



recente uitbreiding bedrijventerrein Hoge Mauw



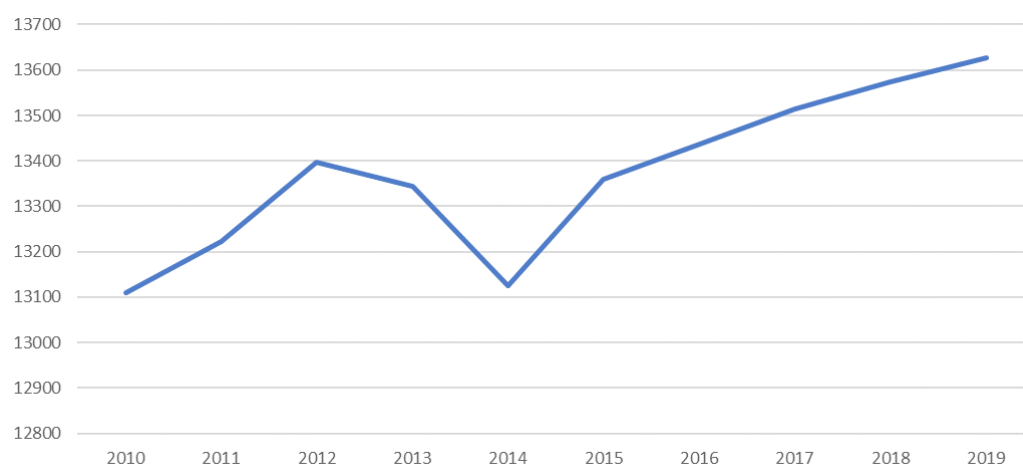
bedrijventerrein Hoge Mauw

## 4 Gemeente Arendonk

### 4.1. Algemene gegevens

#### 4.1.1. Tewerkstelling en bevolking

De bevolking van Arendonk is de laatste 10 jaar met 4% gestegen, een iets lagere stijging dan het gemiddelde in het Vlaams Gewest van 5%. Dit betekent een stijging 550 inwoners, of een gemiddelde van 55 per jaar, tot 13.628 inwoners in januari 2019.



Bevolkingsevolutie Arendonk

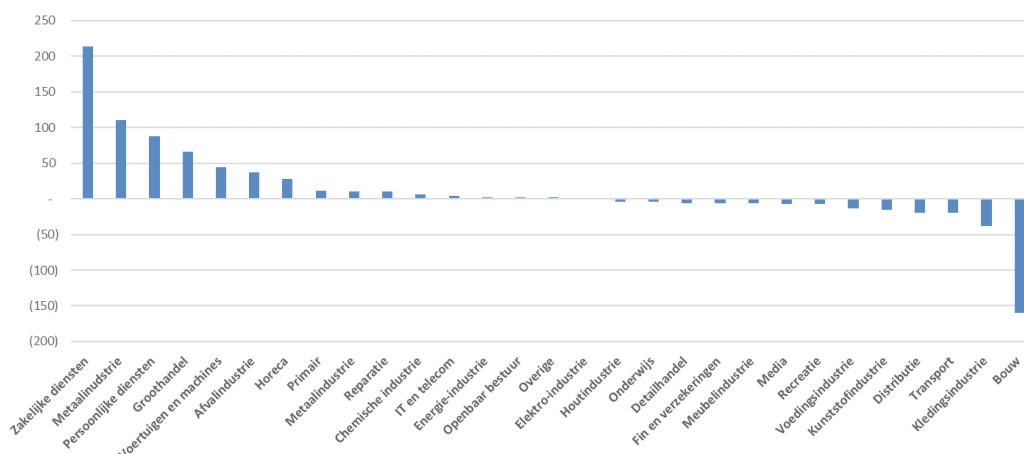
In totaal zijn er 5.298 jobs in Arendonk, loontrekkenden en zelfstandigen gecombineerd<sup>7</sup>. Arendonk kent een zeer sterke stijging op vlak van tewerkstelling: tussen 2012 en 2017 kwamen er 330 loontrekkende jobs bij, een evolutie van +9% op 5 jaar. Enkele industrieën houden erg goed stand: metaalindustrie (+ 110 jobs), voertuigindustrie (+ 44 jobs), afvalindustrie (+ 37 jobs)

Er is een enorm sterke stijging van de zakelijke diensten, met 214 jobs. Anderzijds is er wel een sterke achteruitgang op vlak van tewerkstelling in de bouwsector (- 160 jobs).

Als we de recente nieuwe vestigingen in Arendonk analyseren, zien we vooral verhuisbewegingen van binnen en buiten Arendonk richting Hoge Mauw. Enkele voorbeelden van recente investeringen van groeiende bedrijven op Hoge Mauw:

- B&R groep
- Roosen Industries
- Arodo (verpakkingsmateriaal)
- MPI Pumps

7 Provincie in cijfers



Evolutie tewerkstelling Arendonk

De mogelijkheid om hybride vestigingen te bouwen op Hoge Mauw is een enorme pull-factor, uiteraard in combinatie met de ontsluiting op de E34. Een voorbeeld daarvan is Timstor, een groothandel die heeft geïnvesteerd op Hoge Mauw omdat daar combinatie mogelijk was van eigen magazijn samen met kantoren en showroom van 500 m<sup>2</sup>.

De groei van Hoge Mauw en van de bedrijven die er gevestigd zijn, draagt bij aan de stijgende vraag naar zakelijke diensten in de gemeente. In het spoor van de industrieel/logistieke bedrijven komen heel wat zakelijke dienstverleners, die zich enten op de lokale bedrijvigheid:

- Pixeo: websitebouwer uit Geel is verhuisd om dichterbij de klanten te zitten (die onder andere op Hoge Mauw zitten)
- SCS IT-services: diensten aan bedrijven op Hoge Mauw

Vanuit de duurzame economische groei van Arendonk, waarvan verwacht wordt dat die zich in de komende jaren verder doorzet, is het een valabele claim dat er voldoende hectaren ruimte moeten gevrijwaard worden voor bedrijfsvestigingen.

#### 4.1.2. Voorzieningen

Arendonk kent een goed voorzieningenniveau in de kern op vlak van diensten: middelbare scholen, apotheken, bankfilialen, kapperszaken, horeca. Voor zijn grootte beschikt de gemeente over redelijk wat winkels in het centrum: supermarkten (Aldi en Delhaize), bakkers en zelfs een aantal speciaalzaken (speelgoed, sigaren). Toch ontsnapt ook Arendonk niet aan tanende middenstand, en vormt leegstand van handelspanden een grote uitdaging: er staan momenteel 32 panden leeg op de 750 meter lange straat 'De Vrijheid' in Arendonk. De gemiddelde oppervlakte van de panden ligt tussen de 65 en 95 m<sup>2</sup>. Ook kampt de kern met een parkeerprobleem.

Het gemeentebestuur van Arendonk dat werk wil maken van een detailhandelsbeleid heeft zich daarom laten ondersteunen door de begeleiding van een detailhandelscoach via Provincie Antwerpen.

- Volgens de detailhandelscoach zijn periodieke goederen allen verdwenen uit de kern door de stevige ontwikkeling van de Ravago site (nu 8000 m<sup>2</sup>) die ook op zondag open is. Turnhout en Oud-Turnhout zijn ook grote concurrenten.
- Doorheen het proces (zie onderzoek COOP-DH, POM en Provincie Antwerpen) werd een kernwinkelgebied afgebakend met als doelstelling om de winkelbeleving te verbeteren, de leegstand te bestrijden, en het aanbod kwalitatief en kwantitatief te verhogen.

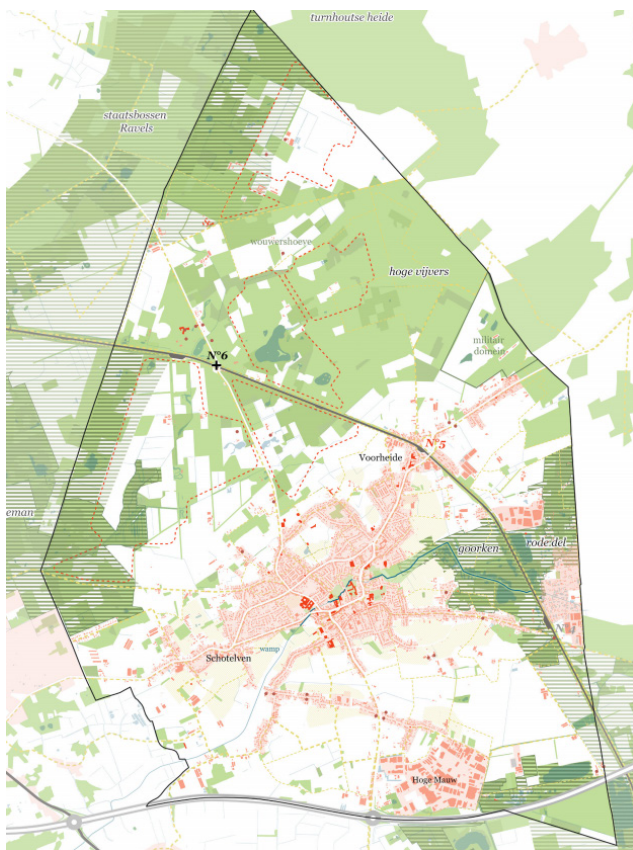
De ontwikkeling aan Hoge Mauw (industrie en retail die zich beperkt tot volumineuze goederen) wordt niet ervaren als storend, de concurrentie van Ravago met 8.000 m<sup>2</sup> aan fashion en textiel vanaf een bedrijventerrein richting Nederland wel.

#### 4.1.3. **Bouwmeesterscan**

Recent werd door Vlaams Bouwmeester een 'bouwmeesterscan' uitgevoerd op Arendonk. Hierbij werd gekeken welke ingrepen de functionele en ruimtelijke structuur van de gemeente kunnen optimaliseren. De bouwmeesterscan zelf vertrok vooral vanuit landschappelijke overwegingen en niet meteen vanuit economische overwegingen. Vandaar dat deze voorbijging aan de sterke stijging van de vraag naar watergebonden terreinen, en de wenselijkheid om terreinen aan het water optimaal voor economie te benutten.

Desondanks valt ook in de Bouwmeesterscan op dat er een sterke en duurzame economische groei is in Arendonk, waarbij het onderzoek aangeeft dat er bijkomende ruimte nodig is voor economie. Zonder in te gaan op specifieke ruimtes, geeft het onderzoek aan dat er nog veel mogelijkheden zijn voor gemengde verdichtingsprojecten in de kern, waarbij zeker ook tewerkstelling een plaats kan krijgen. Er wordt gesteld dat de ambitie er moet zijn om transformatiezones in de kern in te zetten voor 'werken'.

Verdichting van tewerkstelling in de kern kan volgens de Bouwmeesterscan ook bijdragen aan een verdere modal shift van pendel, waarbij het fietsen verder versterkt wordt en het openbaar vervoer meer kansen krijgt.

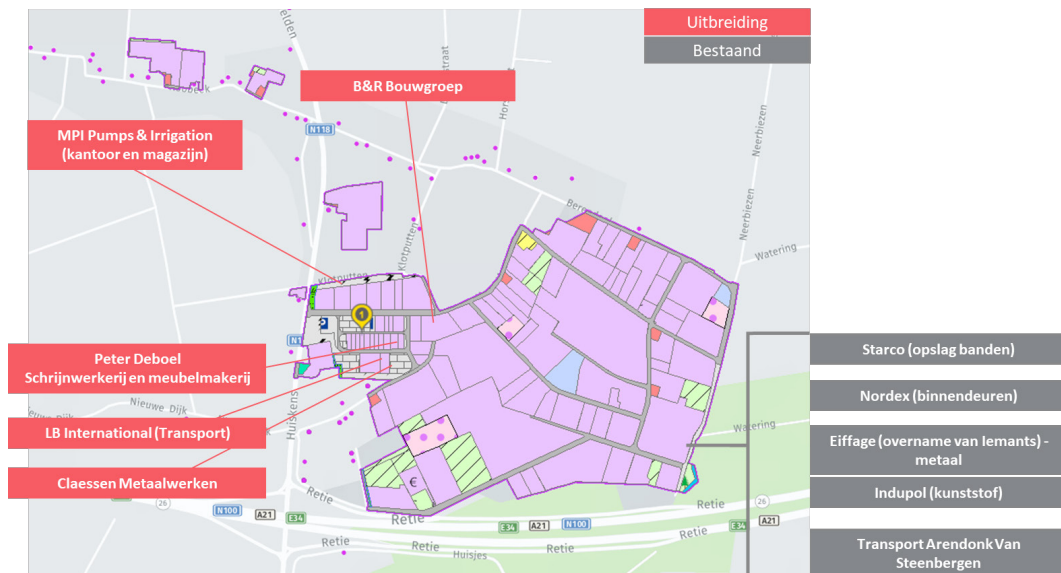


Kaart Bouwmeesterscan (copyright BUUR)

## 4.2. Situatie bedrijven op ruimtelijk niveau

Arendonk bezit ongeveer 175 hectare aan bedrijventerreinen. Meer dan de helft wordt ingenomen door het terrein Hoge Mauw, en dit inclusief de recente uitbreiding van 10 hectare.

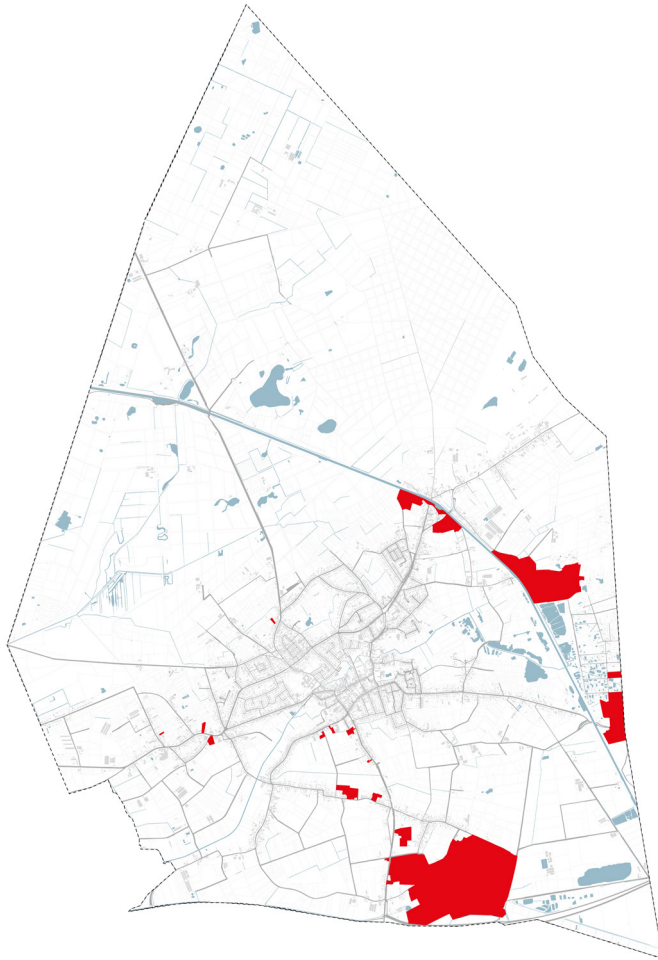
Op de recente uitbreiding van 10 hectare aan noordwestelijke zijde van het terrein, hebben zich heel wat bedrijven gevestigd: Banden Gaukema, Peter Deboel Schrijnwerkerij, MPI Pumps, Timstor, Auto's Proost, Wenzhou Seafood,... Het lokaal bedrijventerrein Hoge Mauw is bestemd voor bedrijven van lokaal belang met één van volgende hoofdactiviteiten: productie, opslag en verwerking van goederen, onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten. Het valt op dat de uitbreiding van Hoge Mauw veel intensiever bebouwd is: veelal minimaal twee bouwlagen, centraal groen, centrale parking en aaneengeschaalde bebouwing. Net zoals op andere bedrijventerzones wordt door IOK op de bedrijventerzone Hoge Mauw bedrijventerreinmanagement uitgevoerd, in nauw overleg met Voka Kempen Oost en het Kempisch Bedrijven Park (KBP).



Bedrijventerrein Hoge Mauw

Op het bedrijventerrein aan het kanaal Dessel-Schoten maakt het bedrijf Mermans Beton actief gebruik van het water.

Het internationaal kunststofbedrijf Ravago neemt dan weer 32 hectare terrein in voor niet-watergebonden bedrijvigheid langs het Kanaal Dessel-Schoten.



Bedrijventerreinen Arendonk

### 4.3. *Verweving in de gemeente*

We halen enkele voorbeelden aan van grote verweven bedrijven in Arendonk:

- Claessen (doe-het-zelf retail): uitdovende zaak
- Houthandel Van Mechgelen: zit goed op zijn huidige locatie, wil niet verhuizen
- Houthandel Jacobs: heeft onvoldoende ruimte en gaat verhuizen naar Hoge Mauw
- Fabri-Cars : redelijk groot bedrijf gelegen in de kern

De gemeente geeft aan dat de bedrijven die niet naar Hoge Mauw vertrokken zijn meestal de historisch gegroeide bedrijven zijn. Er wordt gesteld dat het de jonge snel groeiende bedrijven zijn die naar Hoge Mauw verhuisden.

AD Delhaize verhuisde tijdelijk naar Hoge Mauw, tijdens de renovatie van hun locatie in de kern. Dit is op zich een mooi voorbeeld van flexibiliteit en tijdelijke oplossing.

## 5 Verdiepend onderzoek Arendonk

Mogelijke locaties voor economie in de kern van Arendonk worden in dit hoofdstuk verder onderzocht. Daarnaast wordt ook gekeken welke optimalisatiemogelijkheden er voor het bedrijventerrein Hoge Mauw zijn (zie verder 5.2.).

Uit de analyse van de Bouwmeesterscan blijkt dat er nood is aan een verdere zoektocht naar ruimte voor economie in de gemeente Arendonk. Tegelijkertijd lezen we dat de berekende ruimtereserve in de woonkern vier keer zo groot is als de behoefte. Dit betekent dat de woonreserve op een andere manier kan ingezet worden, en dat er eventueel gezocht kan worden naar een multifunctioneel gebruik van deze ruimtes. De woonreservegebieden zijn op vandaag meestal open onbebouwde ruimtes. Er moeten bijgevolg duidelijke voorwaarden gesteld worden en meerwaarden gedefinieerd indien deze ruimtes ingezet zouden worden voor bebouwing.

*"De berekende ruimtereserve in de woonkern is dus 4 keer zo groot als de behoefte. Doordat het om compacte woningen moet gaan, moeten de vooropgestelde dichtheden ook haalbaar zijn. Dit betekent dat Arendonk haar te grote woonreserve in de woonkern heel strategisch kan inzetten, en dat niet alles nu al voor wonen moet worden geactiveerd."* (p37 Bouwmeesterscan Arendonk, Buur)

Op maat van de gemeente Arendonk willen we alle mogelijke locaties onderzoeken, die mogelijks inzetbaar zijn voor bepaalde type ruimtevragers. Zo kunnen hybride maakbedrijven waarschijnlijk verweven worden in de kern omdat ze weinig mobiliteitshinder met zich meebrengen, terwijl dit veel moeilijker ligt voor bijvoorbeeld logistieke bedrijven.

Via een locatieonderzoek selecteren we potentiële sites voor een economische verweving en evalueren we deze aan de hand van bepaalde criteria. Alle mogelijke locaties worden op kaart weergegeven. De sterktes en zwaktes worden per locatie duidelijk omschreven.

### 5.1. Potentiële sites voor verweving

#### 5.1.1. Werkmethode voor de selectie van de sites

Potentiële sites voor verweving werden via volgende methodologie geselecteerd:

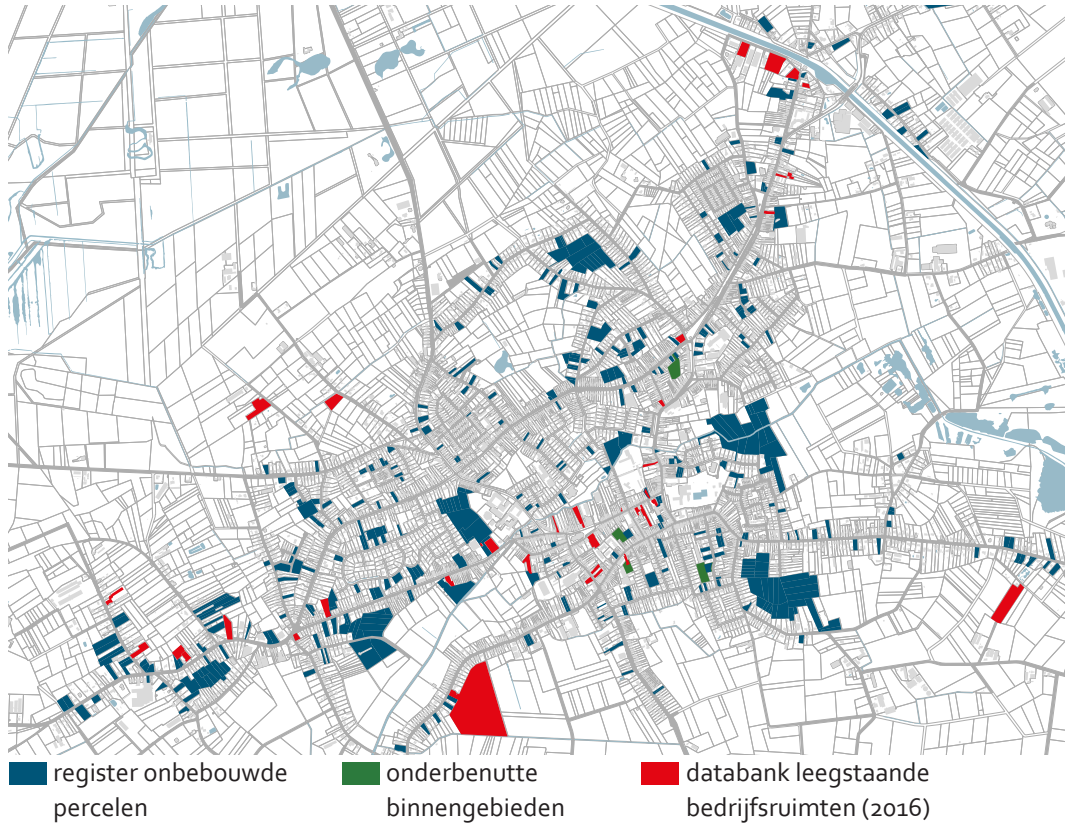
**STAP 1:** Inventarisering van de potentiële sites op basis van volgende gegevens:

- Register onbebouwde percelen (cfr. Bouwmeesterscan)
- Databank van leegstaande bedrijfsruimten (2016)
- Onderbenutte binnengebieden (desktop analyse en sitebezoek). Dit is een aanvulling op de databanken die niet altijd accuraat zijn en waarbij de percelen enkel als eenheid worden onderzocht. Met onderbenutte binnengebieden verstaan we ruimtes die op het eerste zicht meer zouden kunnen betekenen. Deze ruimtes kunnen ook een onderdeel van een perceel zijn. Ze vertonen mogelijkheden tot optimalisatie of projectontwikkeling.

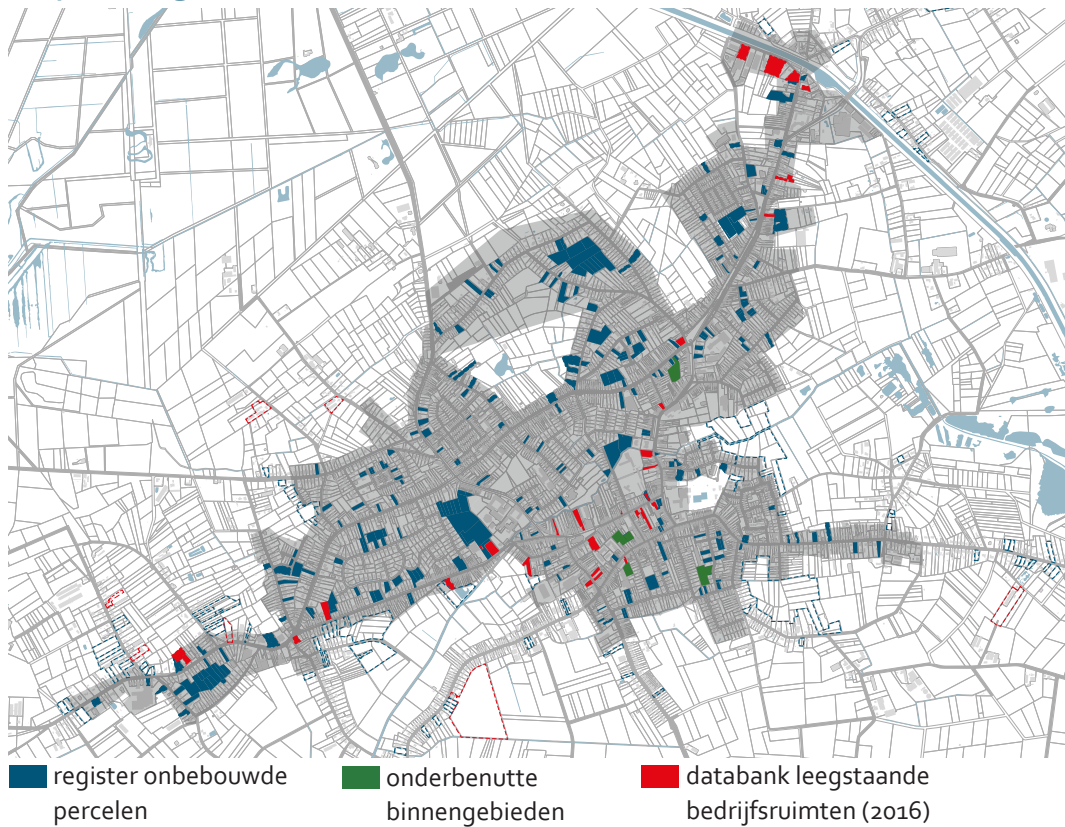
**STAP 2:** Potentiële sites worden weerhouden indien ze zich binnen het afgebakende kerngebied bevinden. Dit is namelijk het gebied waar we verweving willen stimuleren, onder andere voor het versterken en dynamischer maken van de kern. De afbakening van het kerngebied is conform de conceptnota 'Strategische Visie' van het Beleidsplan Ruimte Provincie Antwerpen.



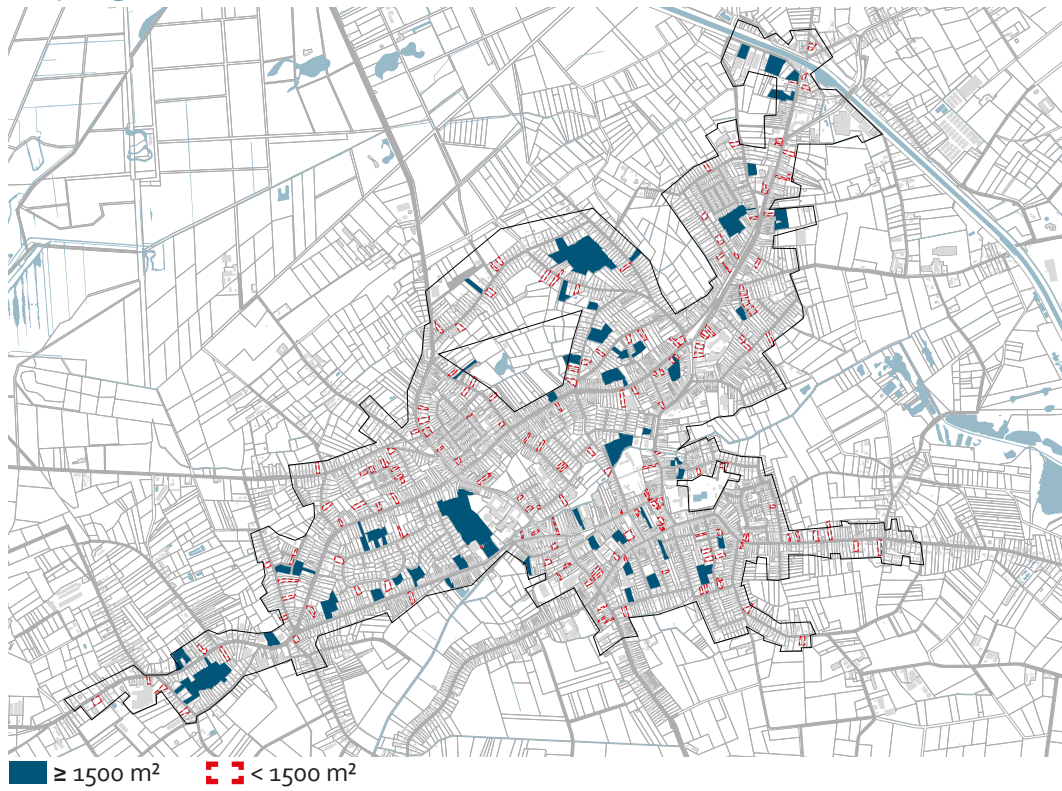
## Stap 1: inventarisering



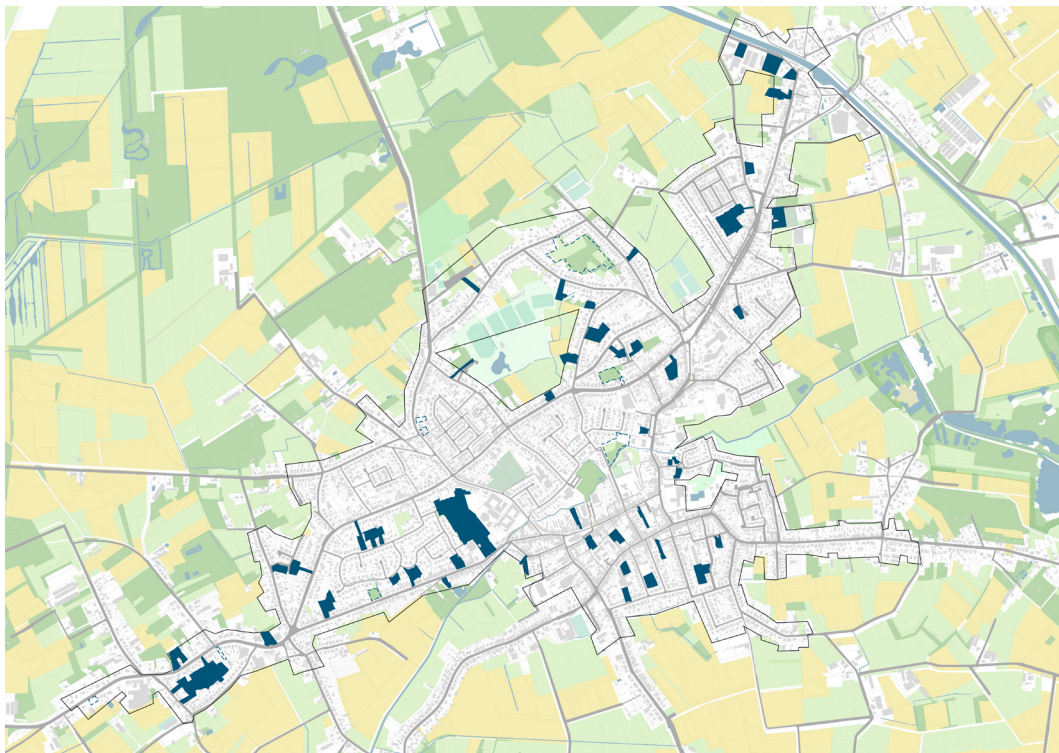
## Stap 2: kerngebied



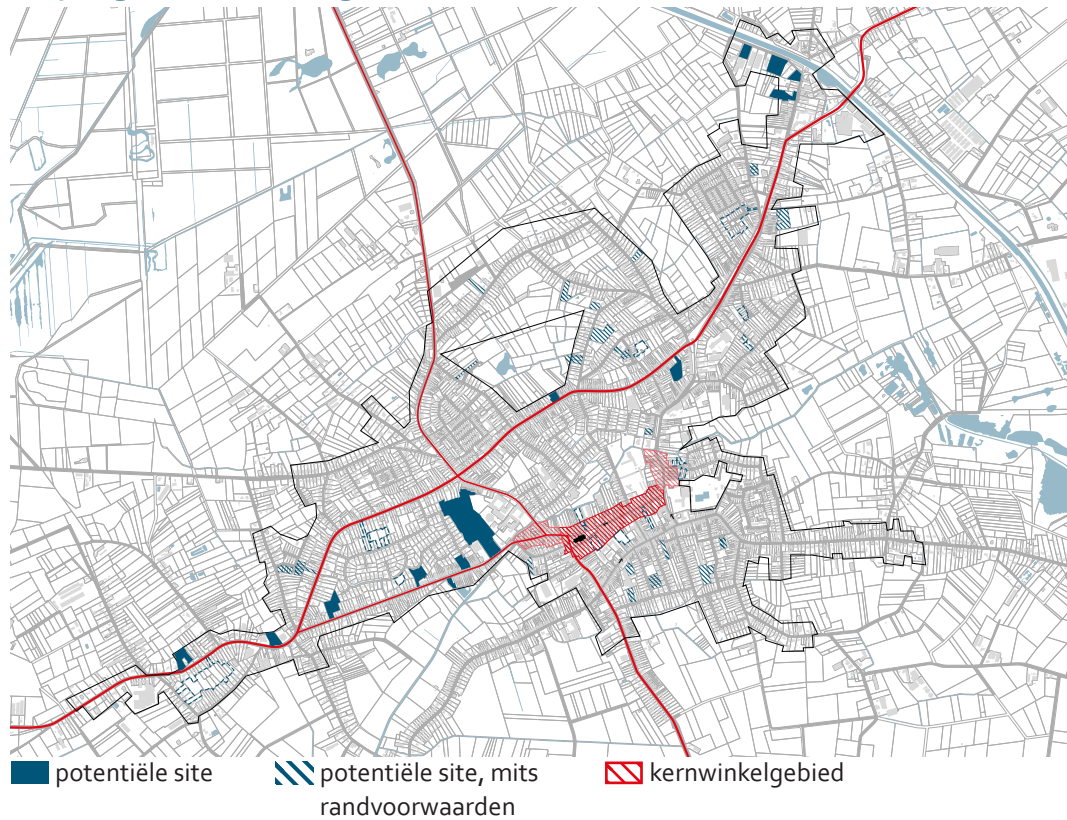
### Stap 3: grootte site



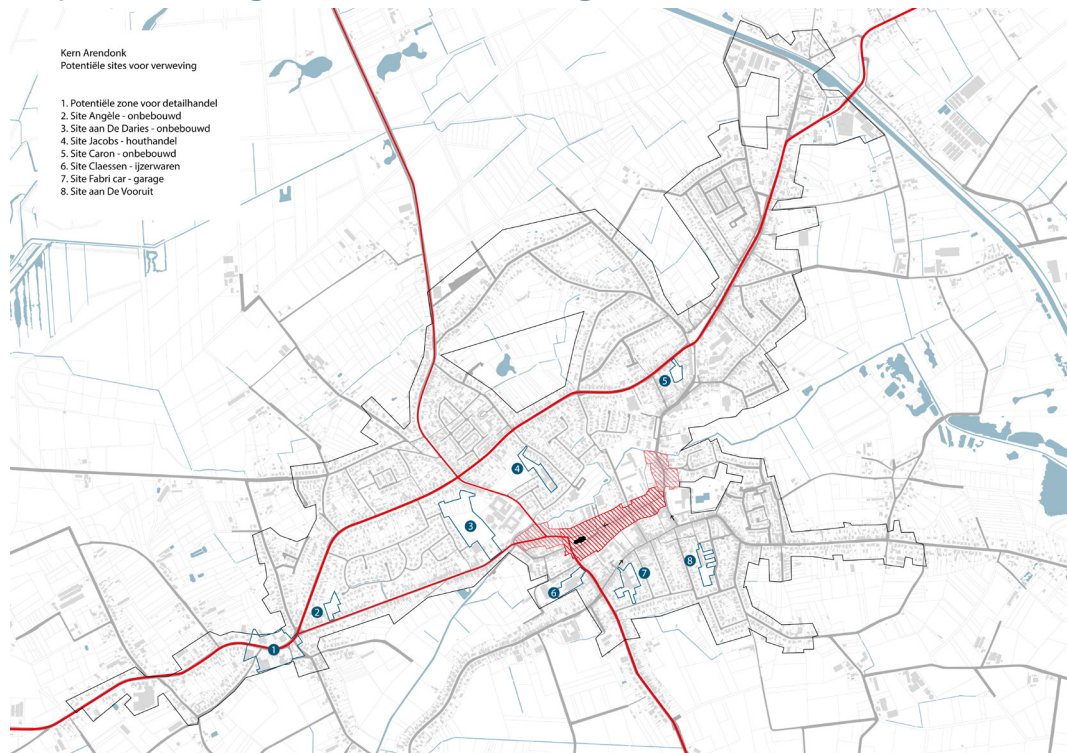
### Stap 4: groenblauw netwerk



## Stap 5: goede ontsluiting



## Stap 6: handmatige selectie i.o.v. en met gemeente



**STAP 3:** Potentiële sites gelegen in het kerngebied worden weerhouden indien de oppervlakte van het perceel groter is dan 1.500 m<sup>2</sup>. Uit ervaring, o.a. bij het opstellen van de Verwevingstoets (maak)economie voor Stad Gent, hebben we geleerd dat (maak)bedrijvigheid een zekere ruimtelijke omvang nodig heeft. Uiteraard hebben we het hier niet over diensten, kantoren of kleine zelfstandigen (bedrijven met minder dan 5 tewerkgestelden). De redenen voor deze minimale omvang, zijn de volgende:

- In de praktijk is het pas vanaf 1.500 m<sup>2</sup> dat het de moeite lijkt om een perceel te ontwikkelen voor meerdere gebruikers met verschillende KMO-units.
- Er is bij ontwikkeling van percelen altijd een relatief grote vaste kost. Het is pas bij een bepaalde substantiële oppervlakte (en toegelaten ontwikkel-densiteit) dat er voldoende commerciële verkoopsopbrengsten zijn om deze vaste kosten te overstijgen, en dus om voldoende positieve ontwikkelmarge te krijgen.

**STAP 4:** Sites die in een waardevol groenblauw netwerk gelegen zijn worden niet verder weerhouden. Deze gebieden worden best ingezet voor het versterken van het fijnmazig groenblauw netwerk doorheen bebouwde gebieden (conform de strategie "Samenhangend ecologisch netwerk" uit het PBRA).

**STAP 5:** Sites die aan of vlak bij goede ontsluiting naar hoger gelegen netwerk gelegen zijn worden weerhouden. In Arendonk worden de N 139, N 118 en De Daries aangeduid als hoofdwegen binnen de kern. Indien de sites zich langs deze hoofdwegen bevinden, of langs het kanaal (mogelijkheid tot watertransport) en over een brede toegang beschikken (ontsluiting van de site zelf), dan worden de sites aanzien als goed gelegen op het vlak van mobiliteit.

De sites die niet over een brede toegang beschikken of niet langs een hoofdweg liggen worden weergegeven met een blauwe arcering. Om deze sites te kunnen inzetten voor verweven economie zijn er randvoorwaarden nodig in verband met het aspect mobiliteit om voldoende draagvlak te kunnen creëren in de buurt. Enkele voorbeelden: het voorzien van een veilige toegang (met voldoende zicht op/zichtbaarheid van voetgangers en fietsers), het minimaliseren van de impact van het vrachtverkeer (spitsuren vermijden, economische functie kiezen waarbij het aantal leveringen beperkt is, oplossing voor het laden en lossen op eigen terrein, route naar het hoger gelegen netwerk bepalen om de overlast voor de buurt te beperken),...

De sites die niet over een brede toegang beschikken, niet langs een hoofdweg liggen of waarbij het vrachtverkeer door het kernwinkelgebied zou moeten rijden om het hoger netwerk te kunnen bereiken, worden weergegeven met een blauw gestippelde contour.

**STAP 6:** Verder werd de selectie van potentiële sites voor verweving aangevuld met sites waarvan er geweten is dat die leegstaan, of binnenkort leeg komen te staan. Deze informatie kwam uit werkoverlegmomenten met de gemeente Arendonk.

### **5.1.2. Werkmethode voor de evaluatie van de sites**

Elke geselecteerde site wordt vervolgens geëvalueerd. Om een duidelijk overzicht te kunnen schetsen worden er fiches opgemaakt die alle nodige informatie voor de evaluatie samenbrengen.

Voor elke site wordt een fiche opgemaakt die als volgt is opgebouwd:

- Identiteitskaart van de site: oppervlakte, functie, bestemming, eigendomssituatie
- Kaartmateriaal: situering binnen de gemeente, intekening van de huidige situatie,

luchtfoto en basisafmetingen van de site, bestemmingsplan, eigendomssituatie en vestigingseenheden van bedrijven met meer dan 5 tewerkgestelden, hoofdwegen en openbaar vervoer.

- Fotoreportage van de huidige situatie
- Criteria voor evaluatie volgens volgende thematieken: ligging, mobiliteit, ruimtelijke draagkracht en financiële draagkracht
- Berekening van de geschatte financiële haalbaarheid
- Conclusie

De sites 1. Schotelven en 3. De Daries komen uitgebreider aan bod dan de andere zes sites gezien hun grote oppervlakte en daaraan gekoppelde potenties.

De 'financiële haalbaarheid' van een economisch programma hangt sterk af van twee factoren:

- De **venale waarde** van het terrein op vandaag: dat is de verwachte verkoopprijs die de huidige eigenaar kan krijgen voor het terrein, gegeven de bestemming, voorschriften, ligging, marktsituatie, ontwikkelingsrisico's,...
- De **residuele grondwaarde** van het terrein in geval er een economische of gemengd-economische ontwikkeling wordt voorzien. Dit is de waarde die een potentiële koper veilt heeft voor het terrein indien er een (hypothetisch) project met (geheel of gedeeltelijk) economische functies moet voorzien worden

Om de haalbaarheid te verzekeren moet er altijd gezocht worden naar een situatie (door wijziging aan bestemming, voorschriften of een RUP) waarbij de residuele grondwaarde van het nieuwe project met volledige of gedeeltelijke economische functies hoger is dan de huidige venale waarde. Op deze manier ontstaat een financieel voordeel voor de huidige grondeigenaar, en zal deze akkoord gaan met de nieuwe situatie. Indien dit niet het geval is, heeft de huidige eigenaar het recht om een procedure op te starten tegen de wijziging, of om planschaden te eisen, of om op andere manieren zijn waardeverlies terug te claimen.

Enkele algemene kerngetallen in verband met de vraagprijs voor grond in de regio van Arendonk (gebaseerd op de databank van te koop staand aanbod die Rebel bijhoudt), zijn de volgende:

- Gemiddelde waarde van een kleinschalige bouwgrond aan uitgeruste weg op een goede locatie: 250 à 270 €/m<sup>2</sup>
- Gemiddelde waarde van een kleinschalige projectgrond voor wonen op een goede locatie: 150 à 170 €/m<sup>2</sup>
- Gemiddelde waarde van een kleinschalige industriegrond aan uitgeruste weg of op een verkaveld bedrijventerrein: 75 à 85 €/m<sup>2</sup>
- Gemiddelde waarde van een stuk woonuitbreidingsgebied: 50 à 60 €/m<sup>2</sup>

De criteria voor de evaluatie van de potentiële economische verweving op de site zijn opgesteld vanuit literatuuronderzoek, eigen ervaring (o.a. met de Verwevingstoets (maak)economie, opgemaakt door Atelier Romain en Rebel in opdracht van Stad Gent), en de specificiteit van gemeente Arendonk.

De criteria voor de evaluatie van de potentiële verweving op de site worden opgedeeld volgens vier thematieken, die we in volgende paragrafen een voor een overlopen.



## Ligging van de site

- **AANSLUITEND BIJ OF GELEGEN IN HOOFDKERN:** dit is namelijk het gebied waar we verweving willen stimuleren, onder andere voor het versterken en dynamischer maken van de kern. De sites zijn in dit geval geselecteerd op basis van o.a. dit criteria, maar het kan eventueel later gebruikt worden bij de evaluatie van andere sites.
- **AANSLUITEND BIJ BESTAANDE KMO-ZONE:** wanneer een site aansluit bij een bestaande KMO-zone dan is de kans groter dat deze ruimtelijk geïntegreerd kan worden in een groter geheel. Daarbij kan het interessant zijn vanuit een economische clustering en/of bedrijfsvoering.



## Mobiliteitsaspecten

- **GEEN ZWAAR VERKEER DOORHEEN KERNWINKELGEBIED:** goederentransport via vrachtwagens kan leiden tot verkeersonveilige situaties voor de zachte weggebruikers (voetgangers, fietsers). Met dit criteria wil men deze situaties vermijden.
- **NABIJHEID OP- EN AFRITTENCOMPLEX:** opdat het goederentransport zo weinig impact zou hebben op de leefbaarheid van de kern is de nabijheid van een op- en afrittencomplex van belang. Specifiek voor Arendonk hanteren we een maximum reistijd van 10 minuten. Indien de reistijd korter is dan 10 minuten scoort de site goed/positief op dit criteria.
- **DIRECTE ONTSLUITING HOOFDAS:** vrachtverkeer past beter op hoofdassen dan doorheen residentiële wijken met smallere straatprofielen. Daarbij is tevens de zichtbaarheid bij de ontsluiting van belang om conflicten te vermijden met andere weggebruikers. In Arendonk worden de N139, de N118 en De Daries als hoofdassen weerhouden.
- **GOED BEREIKBAAR MET OPENBAAR VERVOER:** stimuleert werknemers om met het openbaar vervoer naar het werk te komen. Voor Arendonk wordt volgende waarde genomen : indien er zich een halte binnen de 500m bevindt en dat de frequentie hoger is dan één bus per uur in de spits, dan scoort de site positief.
- **GOED BEREIKBAAR PER FIETS OF TE VOET:** stimuleert werknemers om te voet of met de fiets naar het werk te komen. De site scoort positief indien deze op minder dan 2km gelegen is van de kerk van Arendonk (= 15 min te voet of 5 min met fiets).
- **POTENTIE TOT TRANSPORT VIA WATER:** transport via water is zeer duurzaam en komt momenteel in Vlaanderen meer op. Dit criteria is niet van toepassing voor de kern van Arendonk maar kan eventueel later gebruikt worden bij de evaluatie van andere sites gezien de aanwezigheid van het kanaal Schoten-Turnhout-Dessel.



## Ruimtelijke draagkracht

- **RUIMTELIJKE INPASSING OMLIGGENDE CONTEXT:** indien het bebouwd weefsel een grotere korrel kan integreren is er geen probleem voor de ruimtelijke inpassing in de omliggende context.
- **NIET GELEGEN IN HET GROENBLAUW NETWERK:** een site die gelegen is in het fijnmazig groenblauw netwerk van Arendonk en/of zeer waardevolle natuur bevat wordt beter benut voor het versterken van dit netwerk. Ofwel moet de ontwikkeling hier rekening mee houden en voldoende ruimte voorzien voor dit netwerk. Om de site af te toetsen aan dit criteria kan men zich momenteel baseren op de kaarten van de bouwmeesterscan (p52 en p54). Deze kaarten dienen echter verder uitgewerkt te worden.
- **NIET GELEGEN IN OVERSTROMINGSGEVOELIG GEBIED:** een site die volledig gelegen is in een overstromingsgevoelig gebied dient beter benut te worden om meer ruimte te geven aan het watersysteem. Indien de site zich deels in overstromingsgevoelig gebied bevindt dan kan de ontwikkeling hiermee rekening houden door een extra ecologische waterbuffer te voorzien.



## Financiële draagkracht

- **LIGT DE SITE IN WOONGEBIED, WOONUITBREIDINGSGEBIED, EEN ANDER NIET-RESIDENTIËLE BESTEMMING OF IN AGRARISCH GEBIED:** de huidige bestemming van de gronden heeft een sterke impact op de huidige venale waarde van de gronden. Hoe hoger deze venale waarde is, hoe moeilijker het is om met een economisch programma een residuele grondwaarde te realiseren die hoger is. In de praktijk heeft woongebied een hoge venale waarde. Woonuitbreidingsgebied heeft, vooral in gemeenten die geen grote bijkomende woningnood hebben, een relatief lage venale waarde. Ook 'wonen in agrarisch gebied' heeft een lagere venale waarde, omdat de verkavelbaarheid van deze bestemming moeilijk is.
- **BEPERKTE KANS DAT HET TERREIN RESIDENTIEEL VERKAVELD KAN WORDEN:** het algemeen beleid ten opzichte van verkavelen van binnengebieden die woongebied zijn bepaalt mee de venale waarde. Hoe moeilijker het is om een binnengebied verkaveld te krijgen, hoe lager de venale waarde van de site is. Dit betekent dat de residuele grondwaarde van een economisch project mogelijk boven de venale waarde kan uitstijgen
- **MORFOLOGIE VAN HET PERCEEL FUNCTIONEEL VOOR INPLANTING EN ONTSLUITING:** het terrein moet ook toelaten dat er een substantiële economische ontwikkeling voor meerdere units komt en dat er voldoende goede ontwerp oplossingen gevonden worden voor een kwalitatieve inplanting van gebouwen en interne en externe ontsluiting
- **POTENTIEEL OM EEN HOGE DICHTHEID AAN ECONOMISCHE FUNCTIE TE VOORZIEN:** de residuele grondwaarde van een economisch programma is erg afhankelijk van de toegelaten dichtheid (zowel naar footprint als naar V/T) en functiecombinaties die worden toegestaan. De residuele grondwaarde stijgt sterk met stijgende V/T, en stijgt eveneens indien er combinaties met kantoorfuncties en andere diensten wordt toegelaten.

# 1 | SCHOTELVEN

<b>OPPERVLAKTE</b>	3,62 ha
<b>FUNCTIE</b>	bebouwd
<b>BESTEMMING</b>	bedrijvigheid, landelijk woongebied, woongebied + landbouw
<b>EIGENDOM</b>	privaat - meerdere eigenaars



## LIGGING

- aansluitend bij of gelegen in hoofdkern  
*ja*
- aansluitend bij bestaande KMO-zone:  
*nee*



## MOBILITEIT

- geen zwaar verkeer doorheen kern of centrum  
*ja - kan via N139 naar oprit 25 (Oud-Turnhout) van de E34 of via de Akkerstraat naar oprit 26 (Retie)*
- nabijheid op- en afrittencomplex  
*ja - 6 min*
- directe ontsluiting hoofdas  
*ja - N 139*
- goed bereikbaar met openbaar vervoer  
*ja - 7 buslijnen*
- goed bereikbaar per fiets of te voet  
*ja - binnen 2 km van het centrum*
- potentie tot transport via water  
*nee*



## RUIMTELIJKE DRAAGKRACHT

- ruimtelijke inpassing omliggende context  
*ja - grote korrel aanwezig in omgeving*
- niet gelegen in het groenblauw netwerk  
*ja*
- niet gelegen in overstromingsgevoelig gebied  
*ja*



## FINANCIËLE DRAAGKRACHT

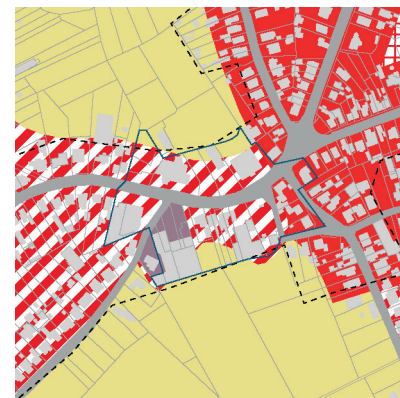
- ligt de site in woongebied, woonuitbreidingsgebied, een ander niet-residentiële bestemming of in agrarisch gebied  
*ja*
- beperkte kans dat het terrein residentieel verkaveld kan worden  
*ja*
- morfologie van het perceel functioneel voor inplanting en ontsluiting  
*ja*
- morfologie van het perceel functioneel voor inplanting en ontsluiting  
*ja*



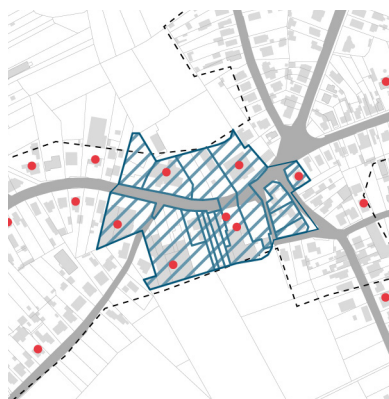
*huidige situatie*



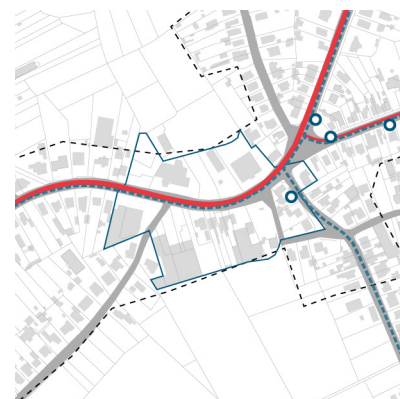
*luchtfoto + basisafmetingen*



*bestemming*



*eigendom + vestingseenheden*



*hoofdwegen en openbaar vervoer*





situering

#### CONCLUSIES

- De site heeft een goede bereikbaarheid, zowel op vlak van zacht verkeer, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer.
- Door de aanwezigheid van reeds verschillende grote economische functies is de ruimtelijke draagkracht voor nieuw economisch programma groot.
- Mits er een voldoende dens economisch programma mag ontwikkeld worden, komt de residuele grondwaarde toch sterk in de buurt van de huidige venale waarde. Indien er verder geoptimaliseerd kan worden tussen percelen (pro-actieve werking), kan er naar alle waarschijnlijkheid een economisch project gerealiseerd worden met residuele grondwaarde hoger dan de huidige venale waarde.

Deze site is zeer geschikt voor verweving in de kern, maar vraagt een toekomstgericht planningsinitiatief.

# 1 | SCHOTELVEN

Huidige venale waarde: gegeven de huidige bestemming (grotendeels landelijk woongebied), ligging aan uitgeruste weg gecombineerd met suboptimale locatie voor wonen (drukke invalsweg, ingeklemd tussen retail) kunnen we uitgaan van een waarde van ongeveer **150 €/m<sup>2</sup>**.

Ondanks de suboptimale locatie voor wonen aan een drukke weg en ingeklemd tussen retail, ligt de venale waarde van de gronden hier relatief hoog. De percelen zijn namelijk gronden die onmiddellijk bebouwd kunnen worden langs uitgeruste weg.

Waarde met economisch programma (: we laten op een perceelsgrootte van 5.400 m<sup>2</sup> een programma toe van 7.100 m<sup>2</sup> gemengd showroom-retail en KMO/kantoren (V/T van 1,3). Dit geeft een **residuele grondwaarde voor ontwikkeling van 140 €/m<sup>2</sup>**.

Deze eerste oefening gaat uit van een situatie zonder herbestemming waarbij er geen RUP-procedure doorlopen moet worden en geen planschaden van pas zullen komen. Een gehele herbestemming van de site voor een gemengde ontwikkeling is evenwel mogelijk en zou nog meer potenties bieden. Een planningsinitiatief met een uitgebreid onderzoek en opmaak van een visie in samenspraak met de gemeente en betrokken stakeholders zou dit moeten toelaten.



## BASISGEGEVENS HYPOTHETISCHE ONTWIKKELING (RODE OMLIJNING)

• oppervlakte site	5400 m <sup>2</sup>
• footprint site	2700 m <sup>2</sup>
• footprint/terreinoppervlak	0,50
• BVO economie	7100 m <sup>2</sup>
• Totale BVO	7100 m <sup>2</sup>
• Vloeroppervlak / terreinoppervlak (V/T)	1,31
• Oppervlakte nieuwe wegenis	- m <sup>2</sup>

## RESIDUELE GRONDWAARDEBEREKENING HYPOTHETISCH PROJECT

<b>Netto verkoopwaarde</b>		<b>8 140 860 €</b>
• economische functie (ateliers)	8 307 000 €	
• woonunits	-	
• kosten marketing en verkoop	- 166 140 €	
<b>Bouwkosten</b>		<b>6 197 768 €</b>
• naakte bouwkosten	5 325 000 €	
• wegenis / groen / ...	196 800 €	
• bijkomende kosten (studie, architectuur, veiligheid)	901 107 €	
<b>Bouwrijp maken en terreinaanleg</b>		<b>225 139 €</b>
• bouwrijp maken & terreinaanleg	196 800 €	
• bijkomende kosten	28 339 €	
<b>Winst en risico</b>	<b>6 422 907 x 15%</b>	<b>963 436€</b>

**ONTWIKKELINGSWAARDE TERREIN**      **5400 M<sup>2</sup> X 140 €/M<sup>2</sup> =**      **754 517 €**



## 2 | SITE ANGÈLE

<b>OPPERVLAKTE</b>	0,46 ha
<b>FUNCTIE</b>	onbebouwd
<b>BESTEMMING</b>	woongebied + WUG
<b>EIGENDOM</b>	privaat - meerdere eigenaars



### LIGGING

- aansluitend bij of gelegen in hoofdkern  
*ja*
- aansluitend bij bestaande KMO-zone:  
*neen*



### MOBILITEIT

- geen zwaar verkeer doorheen kern of centrum  
*ja - kan via N139 naar oprit Oud-Turnhout of via de Akkerstraat naar oprit Retie*
- nabijheid op- en afrittencomplex  
*ja - 5 min*
- directe ontsluiting hoofdas  
*ja - N139*
- goed bereikbaar met openbaar vervoer  
*ja - 3 buslijnen*
- goed bereikbaar per fiets of te voet  
*ja - binnen 2 km van het centrum*
- potentie tot transport via water  
*nee*



### RUIMTELIJKE DRAAGKRACHT

- ruimtelijke inpassing omliggende context  
*ja - voldoende afstand woningen, enkel in oosten voldoende afstand bewaren*
- niet gelegen in het groenblauw netwerk  
*ja*
- niet gelegen in overstromingsgevoelig gebied  
*ja*



### FINANCIËLE DRAAGKRACHT

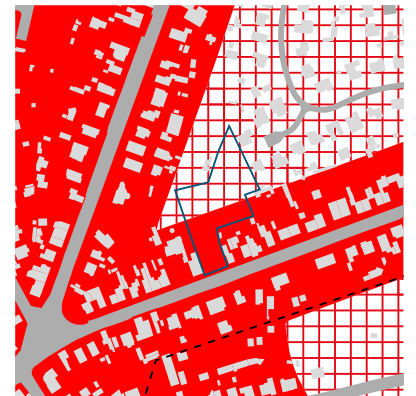
- ligt de site in woongebied, woonuitbreidingsgebied, een ander niet-residentiële bestemming of in agrarisch gebied  
*nee - slechts deels in WUG*
- beperkte kans dat het terrein residentieel verkaveld kan worden  
*ja - veel grond met tuinwaarde*
- morfologie van het perceel functioneel voor inplanting en ontsluiting  
*nee*
- morfologie van het perceel functioneel voor inplanting en ontsluiting  
*nee*



huidige situatie



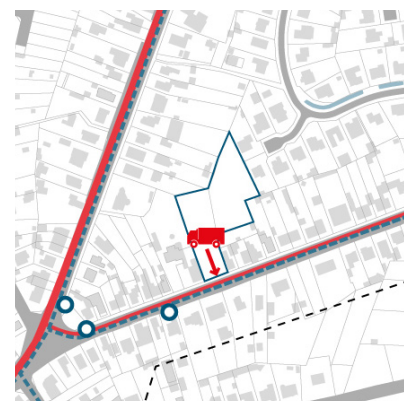
luchtfoto + basisafmetingen



bestemming



eigendom + vestingseenheden



hoofdwegen en openbaar vervoer

#### BASISGEGEVENS HYPOTHETISCHE ONTWIKKELING

• oppervlakte site	4,600 m <sup>2</sup>
• footprint site	2150 m <sup>2</sup>
• footprint/terreinoppervlak	0,46
• BVO economie	3200 m <sup>2</sup>
• Totale BVO	3200 m <sup>2</sup>
• Vloeroppervlak / terreinoppervlak (V/T)	0,70
• Oppervlakte nieuwe wegenis	- m <sup>2</sup>

#### RESIDUELE GRONDWAARDEBEREKENING HYPOTHETISCH PROJECT

<b>Netto verkoopwaarde</b>		<b>3 528 000 €</b>
• economische functie (ateliers)	3 600 000 €	
• woonunits	-	
• kosten marketing en verkoop	- 72 000 €	
<b>Bouwkosten</b>		<b>2 420 912 €</b>
• naakte bouwkosten	2 080 000 €	
• wegenis / groen / ...	122 500 €	
• bijkomende kosten (studie, architectuur, veiligheid)	358 552 €	
<b>Bouwrijp maken en terreinaanleg</b>		<b>140 140 €</b>
• bouwrijp maken & terreinaanleg	122 500 €	
• bijkomende kosten	17 640 €	
<b>Winst en risico</b>	<b>2 561 052 x 15%</b>	<b>384 158 €</b>

**ONTWIKKELINGSWAARDE TERREIN**      **4900 M<sup>2</sup> X 127 €/M<sup>2</sup> =**      **582 790 €**

Huidige venale waarde: gegeven de huidige bestemming (grotendeels landelijk woongebied) kunnen we uitgaan van een waarde van ongeveer **135 €/m<sup>2</sup>**

Waarde met economisch programma: we laten op de perceelsgrootte van 0,46 hectare een economisch programma van 3.200 m<sup>2</sup> toe (V/T = 0,7). Dit geeft een **residuele grondwaarde van 127 €/m<sup>2</sup>**.



#### CONCLUSIES

- De site heeft een goede bereikbaarheid, zowel op vlak van zacht verkeer, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer.
- Door de aanwezigheid van een economische functie, café Angèle en met voldoende buffer naar de omliggende woningen is er geen probleem voor de ruimtelijke inpassing van een nieuw economisch programma.
- Mits een voldoende hoge densiteit aan economische functies komt de residuele grondwaarde van een economisch programma sterk in de buurt van de ingeschatte venale waarde van het terrein.

Deze site is door de goede ontsluiting mogelijk geschikt voor verweving in de kern, mits een voldoende dens programma dat goed ruimtelijk ingepland wordt.

# 3 | SITE AAN DE DARIES

**OPPERVLAKTE** 3,77 ha  
**FUNCTIE** onbebouwd  
**BESTEMMING** woongebied + WUG  
**EIGENDOM** meerdere eigenaars



## LIGGING

- aansluitend bij of gelegen in hoofdkern  
*ja*
- aansluitend bij bestaande KMO-zone:  
*nee*



## MOBILITEIT

- geen zwaar verkeer doorheen kern of centrum  
*beperkt - kan via N139 naar oprit Oud-Turnhout, echter niet kortste weg*
- nabijheid op- en afrittencomplex  
*ja - 5 min door kern / 7 min via N139*
- directe ontsluiting hoofdas  
*ja - N139*
- goed bereikbaar met openbaar vervoer  
*ja - 3 buslijnen*
- goed bereikbaar per fiets of te voet  
*ja - binnen 1 km van het centrum*
- potentie tot transport via water  
*nee*



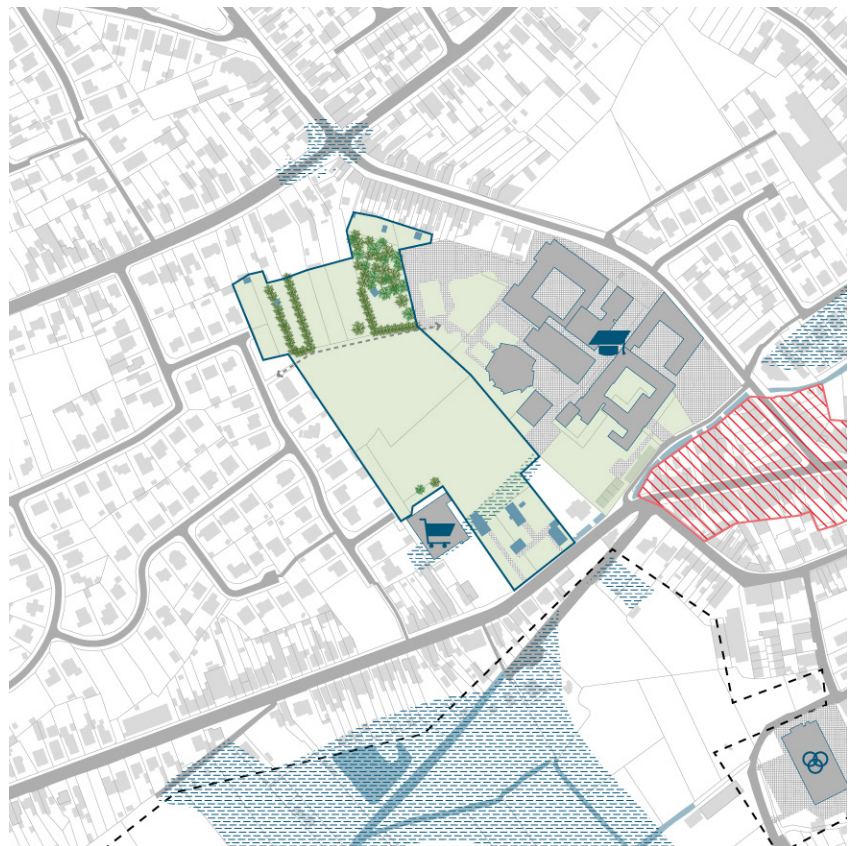
## RUIMTELIJKE DRAAGKRACHT

- ruimtelijke inpassing omliggende context  
*ja - grote korrel aanwezig in omgeving*
- niet gelegen in het groenblauw netwerk  
*ja*
- niet gelegen in overstromingsgevoelig gebied  
*nee - enkel een heel kleine strook overstromingsgevoelig, dus voldoende aandacht voor waterbuffering nodig*



## FINANCIËLE DRAAGKRACHT

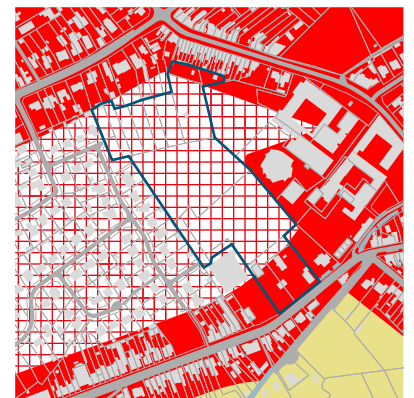
- ligt de site in woongebied, woonuitbreidingsgebied, een ander niet-residentiële bestemming of in agrarisch gebied  
*ja - slechts klein deeltje in woongebied*
- beperkte kans dat het terrein residentieel verkaveld kan worden  
*nee*
- morfologie van het perceel functioneel voor inplanting en ontsluiting  
*ja*
- potentieel om een hoge dichtheid aan economische functie te voorzien  
*ja*



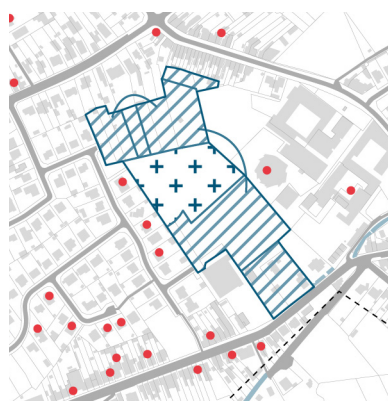
huidige situatie



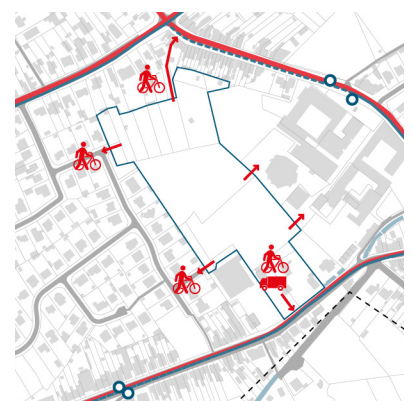
luchtfoto + basisafmetingen



bestemming



eigendom + vestingseenheden



hoofdwegen en openbaar vervoer



situering

#### CONCLUSIES

- De site heeft een goede bereikbaarheid, zowel op vlak van zacht verkeer, openbaar vervoer als gemotoriseerd verkeer.
- Door de grootte van de site en de aanwezigheid van een economische functie, de Aldi, is er geen probleem voor de ruimtelijke inpassing van een nieuw economisch programma. Er moet wel voldoende aandacht besteed worden aan waterbuffering.
- De site ligt grotendeels in WUG, wat zorgt voor een lagere venale waarde. Met een voldoende dens economisch programma wordt een residuele grondwaarde bekomen die groter is dan de ingeschatte venale waarde. Indien er een gemengd project met ook woonprogramma wordt gebouwd stijgt de residuele waarde verder.

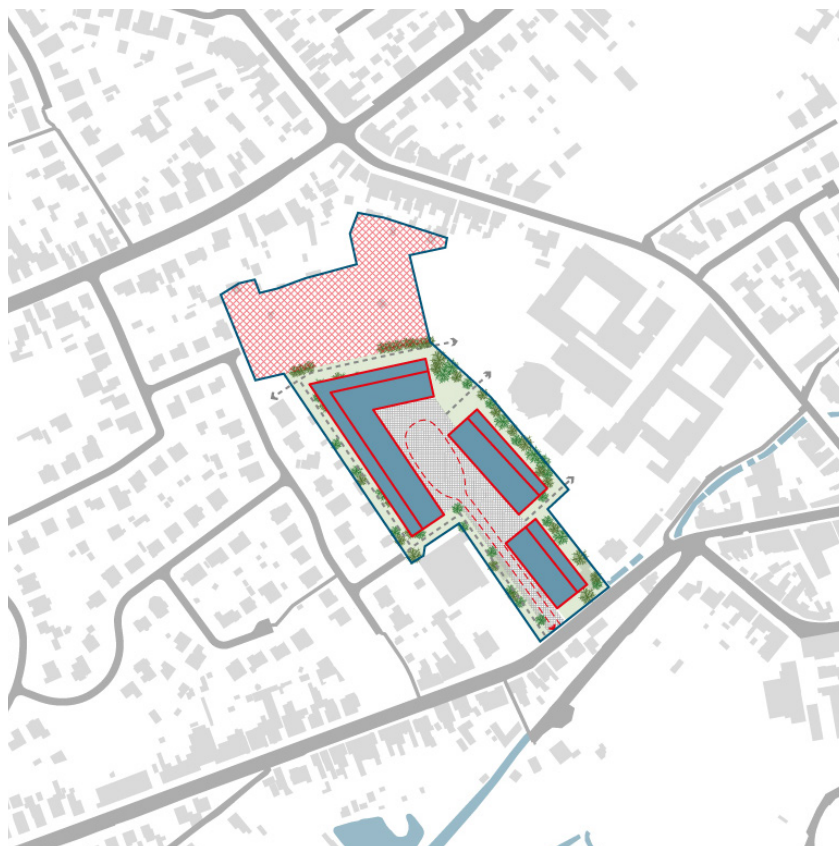
Deze site is zeer geschikt voor verweving in de kern, maar vraagt een planningsinitiatief.

## 3 | SITE AAN DE DARIES

Huidige venale waarde: gegeven de huidige bestemming (grotendeels woonuitbreidingsgebied) en de eventuele mogelijkheid van gebruik als tuingrond kunnen we uitgaan van een waarde van ongeveer **70 €/m<sup>2</sup>**

Waarde met economisch programma: een programma met 100% economische functie en een V/T van 0,68 levert een geschatte residuele grondwaarde van **79 €/m<sup>2</sup>**. Dit is hoger dan de ingeschatte venale waarde

Indien er ook gedeeltelijk woonprogramma wordt toegelaten op de site (1/3 van het totale programma), dan stijgt de residuele grondwaarde naar **107 €/m<sup>2</sup>**



### BASISGEGEVENS HYPOTHETISCHE ONTWIKKELING

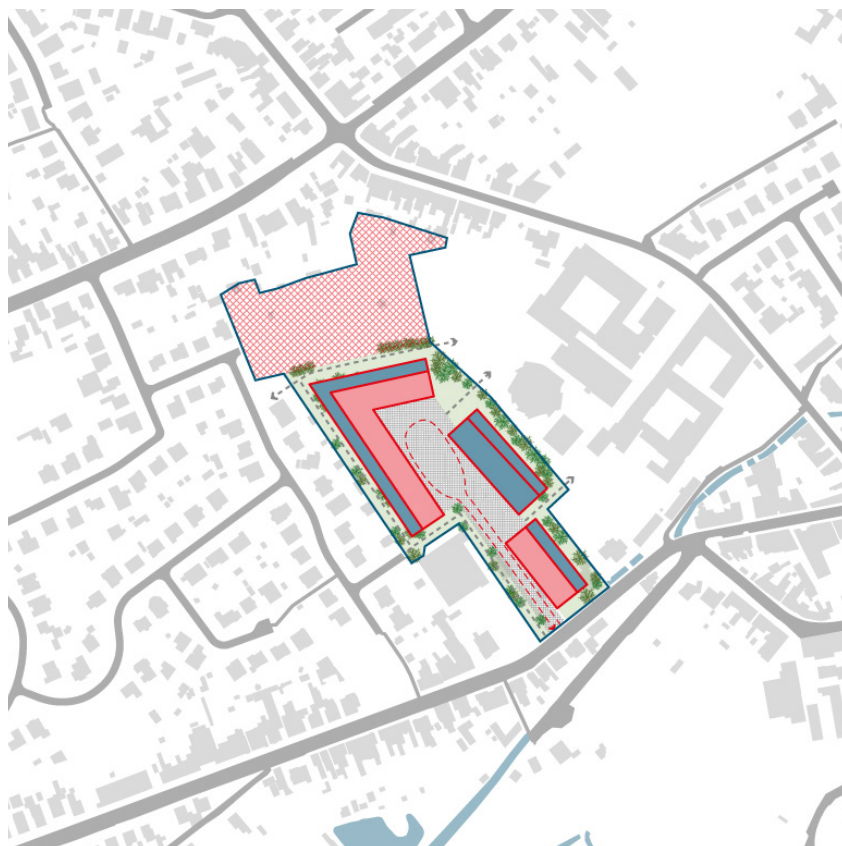
• oppervlakte site	24 500 m <sup>2</sup>
• footprint site	9200 m <sup>2</sup>
• footprint/terreinoppervlak	0,36
• BVO economie	17 200 m <sup>2</sup>
• BVO wonen	-
• Totale BVO	17 200 m <sup>2</sup>
• Vloeroppervlak / terreinoppervlak (V/T)	0,68
• Oppervlakte nieuwe wegenis	1200 m <sup>2</sup>

### RESIDUELE GRONDWAARDEBEREKENING HYPOTHETISCH PROJECT

<b>Netto verkoopwaarde</b>		<b>18 204 480 €</b>
• economische functie (ateliers)	18 576 000 €	
• woonunits	-	
• kosten marketing en verkoop	- 371 520 €	
<b>Bouwkosten</b>		<b>13 012 402 €</b>
• naakte bouwkosten	11 180 000 €	
• wegenis / groen / ...	946 800 €	
• bijkomende kosten (studie, architectuur, veiligheid)	1 968 741 €	
<b>Bouwrijp maken en terreinaanleg</b>		<b>1 083 139 €</b>
• bouwrijp maken & terreinaanleg	946 800 €	
• bijkomende kosten	136 339 €	
<b>Winst en risico</b>	<b>14 095 541 x 15%</b>	<b>2 114 331€</b>

**ONTWIKKELINGSWAARDE TERREIN**      **25 400 m<sup>2</sup> x 79 €/m<sup>2</sup> =**      **1 994 608€**





#### BASISGEGEVENS HYPOTHETISCHE ONTWIKKELING

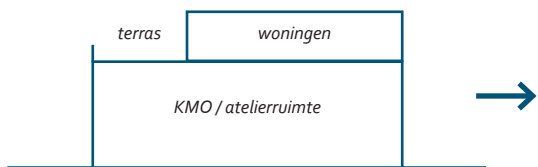
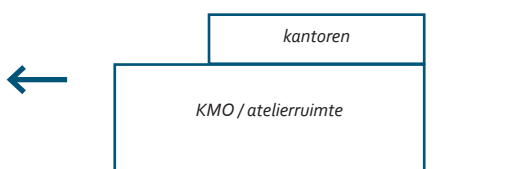
• oppervlakte site	24 500 m <sup>2</sup>
• footprint site	9200 m <sup>2</sup>
• footprint/terreinoppervlak	0,36
• BVO economie	11 200 m <sup>2</sup>
• BVO wonen	6000 m <sup>2</sup>
• Totale BVO	17 200 m <sup>2</sup>
• Vloeroppervlak / terreinoppervlak (V/T)	0,68
• Oppervlakte nieuwe wegenis	1200 m <sup>2</sup>

#### RESIDUELE GRONDWAARDEBEREKENING HYPOTHETISCH PROJECT

<b>Netto verkoopwaarde</b>		<b>23 349 480 €</b>
• economische functie (ateliers)	12 096 000 €	
• woonunits	11 730 000 €	
• kosten marketing en verkoop	- 476 520 €	
<b>Bouwkosten</b>		<b>16 853 272 €</b>
• naakte bouwkosten	14 480 000 €	
• wegenis / groen / ...	946 800 €	
• bijkomende kosten (studie, architectuur, veiligheid)	2 509 611 €	
<b>Bouwrijp maken en terreinaanleg</b>		<b>1 083 139 €</b>
• bouwrijp maken & terreinaanleg	946 800 €	
• bijkomende kosten	136 339 €	

**Winst en risico** 17 936 411 x 15% 2 690 462€

**ONTWIKKELINGSWAARDE TERREIN** 25 400 m<sup>2</sup> x 107 €/m<sup>2</sup> = 2 722 607€



# 4 | SITE JACOBS

**OPPERVLAKTE** 0,92 ha  
**FUNCTIE** bebouwd - houthandel  
**BESTEMMING** woongebied  
**EIGENDOM** privaat - 1 eigenaar



## LIGGING

- aansluitend bij of gelegen in hoofdkern  
*ja*
- aansluitend bij bestaande KMO-zone:  
*neen*



## MOBILITEIT

- geen zwaar verkeer doorheen kern of centrum  
*nee - verkeer moet via N139 door centrum*
- nabijheid op- en afrittencomplex  
*ja - 8 min*
- directe ontsluiting hoofdas  
*nee - echter slechts 100m*
- goed bereikbaar met openbaar vervoer  
*ja - 7 buslijnen*
- goed bereikbaar per fiets of te voet  
*ja - binnen 2 km van het centrum*
- potentie tot transport via water  
*nee*



## RUIMTELIJKE DRAAGKRACHT

- ruimtelijke inpassing omliggende context  
*beperkt - smal perceel, dus aandacht besteden aan positie t.o.v. burens*
- niet gelegen in het groenblauw netwerk  
*ja*
- niet gelegen in overstromingsgevoelig gebied  
*ja*



## FINANCIËLE DRAAGKRACHT

- ligt de site in woongebied, woonuitbreidingsgebied, een ander niet-residentiële bestemming of in agrarisch gebied  
*nee - woongebied*
- beperkte kans dat het terrein residentieel verkaveld kan worden  
*ja*
- morfologie van het perceel functioneel voor inplanting en ontsluiting  
*nee*
- potentieel om een hoge dichtheid aan economische functie te voorzien  
*nee*



huidige situatie



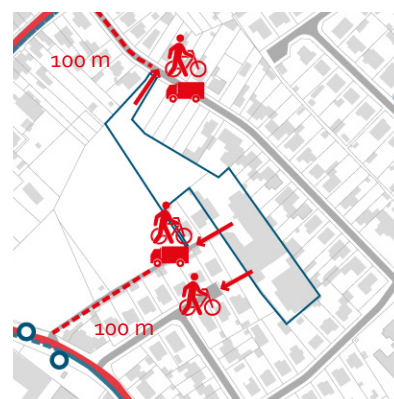
luchtfoto + basisafmetingen



bestemming



eigendom + vestingseenheden



hoofdwegen en openbaar vervoer

#### BASISGEGEVENS HYPOTHETISCHE ONTWIKKELING

• oppervlakte site	9200 m <sup>2</sup>
• footprint site	4000 m <sup>2</sup>
• footprint/terreinoppervlak	0,43
• BVO economie	5600 m <sup>2</sup>
• Totale BVO	5600 m <sup>2</sup>
• Vloeroppervlak / terreinoppervlak (V/T)	0,61
• Oppervlakte nieuwe wegenis	- m <sup>2</sup>

#### RESIDUELE GRONDWAARDEBEREKENING HYPOTHETISCH PROJECT

<b>Netto verkoopwaarde</b>		<b>6 174 000 €</b>
• economische functie (ateliers)	6 300 000 €	
• woonunits	-	
• kosten marketing en verkoop	- 126 000 €	
<b>Bouwkosten</b>		<b>4 236 596 €</b>
• naakte bouwkosten	3 640 000 €	
• wegenis / groen / ...	210 900 €	
• bijkomende kosten (studie, architectuur, veiligheid)	626 966 €	
<b>Bouwrijp maken en terreinaanleg</b>		<b>241 270 €</b>
• bouwrijp maken & terreinaanleg	210 900 €	
• bijkomende kosten	30 370 €	
<b>Winst en risico</b>	<b>4 477 866 x 15%</b>	<b>671 680 €</b>

**ONTWIKKELINGSWAARDE TERREIN**      **9200 M<sup>2</sup> X 111 €/M<sup>2</sup> = 1 024 455 €**

Huidige venale waarde: gegeven de huidige bestemming, moeilijk te verkavelen morfologie, nodige afbraakwerken en potentieel gebruik als tuingrond kunnen we uitgaan van een waarde van ongeveer **115 €/m<sup>2</sup>**. Indien het beleid van gemeente Arendonk streng is op vlak van verkavelbaarheid van dergelijke percelen, of als meer gedetailleerd onderzoek zou uitwijzen dat de site niet verkavelbaar is, zal de grondwaarde lager zijn, tot mogelijk **70 €/m<sup>2</sup>**

Waarde met economisch programma: een economisch programma van 5.600 m<sup>2</sup> (V/T) van 0,6) levert een **residuele grondwaarde op van 111 €/m<sup>2</sup>**.



situering



#### CONCLUSIES

- De site heeft een goede bereikbaarheid op vlak van zacht verkeer, en openbaar vervoer. De ontsluiting van de site voor gemotoriseerd verkeer op de site zelf is moeilijker. Ook moet het verkeer door de kern om het hogergelegen netwerk te bereiken.
- De vorm van de site beperkt de ruimtelijke draagkracht van de site.
- De residuele grondwaarde van een economisch programma, met gelijkaardige oppervlakte als het huidige bedrijf, is gelijkaardig aan de geschatte venale waarde van het terrein.

Door de mindere ontsluiting en smalle vorm is deze site minder geschikt voor verweving in de kern.

# 5 | SITE CARON

<b>OPPERVLAKTE</b>	0,92 ha
<b>FUNCTIE</b>	bebouwd
<b>BESTEMMING</b>	woongebied
<b>EIGENDOM</b>	privaat - 1 eigenaar



## LIGGING

- aansluitend bij of gelegen in hoofdkern  
*ja*
- aansluitend bij bestaande KMO-zone:  
*neen*



## MOBILITEIT

- geen zwaar verkeer doorheen kern of centrum  
*nee - verkeer moet via de N139 gedeeltelijk door het centrum*
- nabijheid op- en afrittencomplex  
*ja - 6 min*
- directe ontsluiting hoofdas  
*ja - N139*
- goed bereikbaar met openbaar vervoer  
*ja - 5 buslijnen*
- goed bereikbaar per fiets of te voet  
*ja - binnen 1 km van het centrum*
- potentie tot transport via water  
*nee*



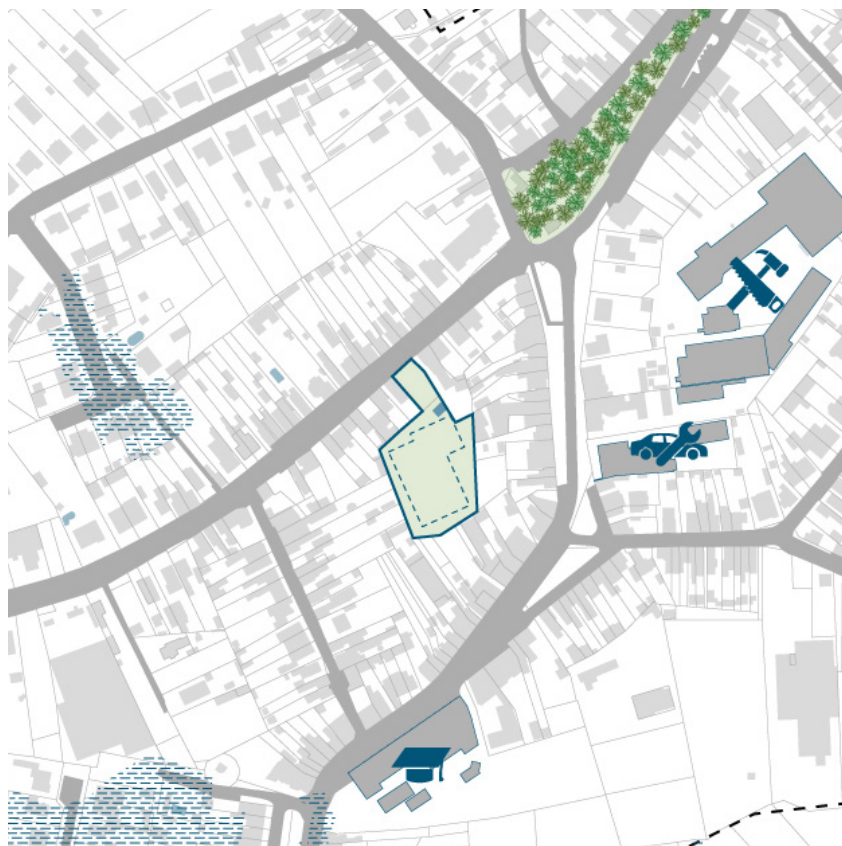
## RUIMTELIJKE DRAAGKRACHT

- ruimtelijke inpassing omliggende context  
*ja - voldoende afstand tot woningen door tuindiepte. Wel rekening houden met smalle toegang van het perceel.*
- niet gelegen in het groenblauw netwerk  
*ja*
- niet gelegen in overstromingsgevoelig gebied  
*ja*

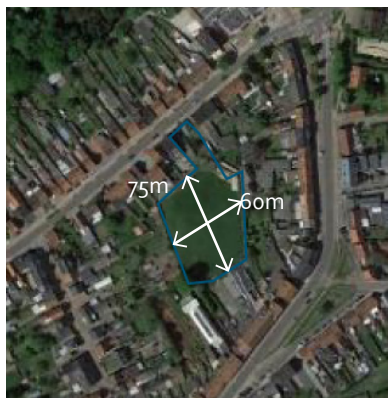


## FINANCIËLE DRAAGKRACHT

- ligt de site in woongebied, woonuitbreidingsgebied, een ander niet-residentiële bestemming of in agrarisch gebied  
*nee - woongebied*
- beperkte kans dat het terrein residentieel verkaveld kan worden  
*ja*
- morfologie van het perceel functioneel voor inplanting en ontsluiting  
*ja*
- potentieel om een hoge dichtheid aan economische functie te voorzien  
*ja*



huidige situatie



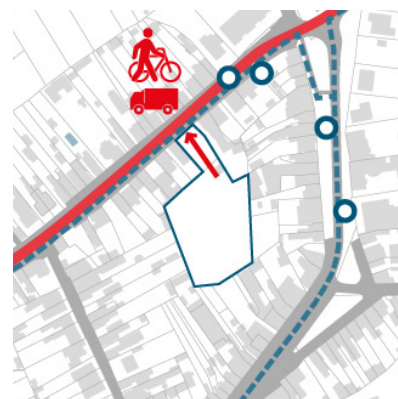
luchtfoto + basisafmetingen



bestemming



eigendom + vestingseenheden



hoofdwegen en openbaar vervoer

#### BASISGEGEVENS HYPOTHETISCHE ONTWIKKELING

• oppervlakte site	4500 m <sup>2</sup>
• footprint site	2000 m <sup>2</sup>
• footprint/terreinooppervlak	0,44
• BVO economie	3000 m <sup>2</sup>
• Totale BVO	3000 m <sup>2</sup>
• Vloeroppervlak / terreinooppervlak (V/T)	0,67
• Oppervlakte nieuwe wegenis	- m <sup>2</sup>

#### RESIDUELE GRONDWAARDEBEREKENING HYPOTHETISCH PROJECT

<b>Netto verkoopwaarde</b>		<b>3 307 500 €</b>
• economische functie (ateliers)	3 375 000 €	
• woonunits	-	
• kosten marketing en verkoop	- 67 500 €	
<b>Bouwkosten</b>		<b>2 269 605 €</b>
• naakte bouwkosten	1 950 000 €	
• wegenis / groen / ...	125 000 €	
• bijkomende kosten (studie, architectuur, veiligheid)	337 605 €	
<b>Bouwrijp maken en terreinaanleg</b>		<b>143 000 €</b>
• bouwrijp maken & terreinaanleg	125 000 €	
• bijkomende kosten	18 000 €	
<b>Winst en risico</b>	<b>2 412 605 x 15%</b>	<b>361 891 €</b>

**ONTWIKKELINGSWAARDE TERREIN**      **4500 M<sup>2</sup> X 118 €/M<sup>2</sup> =**      **533 044 €**

Huidige venale waarde: gegeven de huidige bestemming, moeilijk te verkavelen morfologie en potentieel gebruik als tuingrond kunnen we uitgaan van een waarde van ongeveer **125 €/m<sup>2</sup>**. Indien het beleid van gemeente Arendonk streng is op vlak van verkavelbaarheid van dergelijke percelen (of meer gedetailleerd onderzoek zou uitwijzen dat de site niet verkavelbaar is), zal de grondwaarde lager zijn, tot mogelijk slechts **70 €/m<sup>2</sup>**

Waarde met economisch programma: een volledig economisch programma met V/T van 0,67 levert een **residuele grondwaarde van 118 €/m<sup>2</sup>**.



#### CONCLUSIES

- De site heeft een goede bereikbaarheid, zowel op vlak van zacht verkeer, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer. Verkeer moet wel door de kern om het hogergelegen netwerk te bereiken.
- Bij het ontwikkelen van de site moet voldoende aandacht besteed worden aan de toegang tot de site.
- De residuele grondwaarde van een economisch programma is gelijkaardig en mogelijk hoger aan de geschatte venale waarde van het terrein.

Door de goede ontsluiting en voldoende residuele grondwaarde is dit gebied geschikt voor verweving in de kern.

# 6 | SITE CLAESEN

**OPPERVLAKTE** 1,00 ha  
**FUNCTIE** bebouwd - metaalbedrijf  
**BESTEMMING** woongebied  
**EIGENDOM** privaat - meerdere eigenaars

## LIGGING

- aansluitend bij of gelegen in hoofdkern  
*ja*
- aansluitend bij bestaande KMO-zone:  
*neen*

## MOBILITEIT

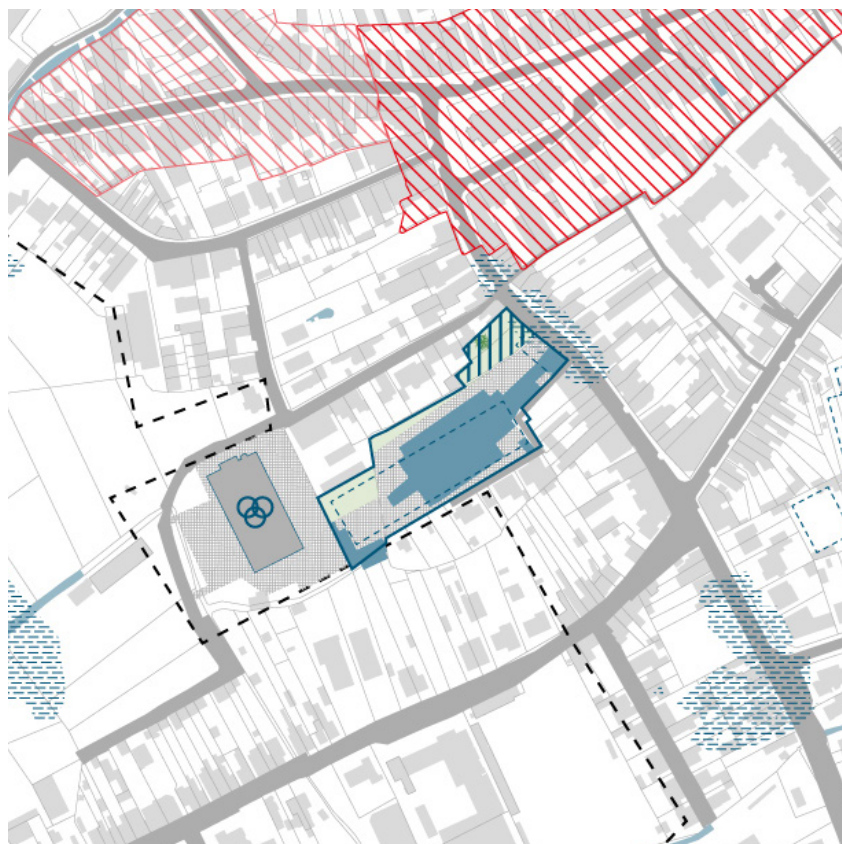
- geen zwaar verkeer doorheen kern of centrum  
*ja* - Echter is de Koeistraat niet geschikt voor zwaar verkeer.
- nabijheid op- en afrittencomplex  
*ja* - 3 min
- directe ontsluiting hoofdas  
*ja* - N188
- goed bereikbaar met openbaar vervoer  
*ja* - 8 buslijnen
- goed bereikbaar per fiets of te voet  
*ja* - binnen 0,5 km van het centrum
- potentie tot transport via water  
*nee*

## RUIMTELIJKE DRAAGKRACHT

- ruimtelijke inpassing omliggende context  
*ja* - grote korrel aanwezig in omgeving
- niet gelegen in het groenblauw netwerk  
*ja*
- niet gelegen in overstromingsgevoelig gebied  
*nee* - echter enkel een kleine strook overstromingsgevoelig, dus voldoende aandacht voor waterbuffering nodig

## FINANCIËLE DRAAGKRACHT

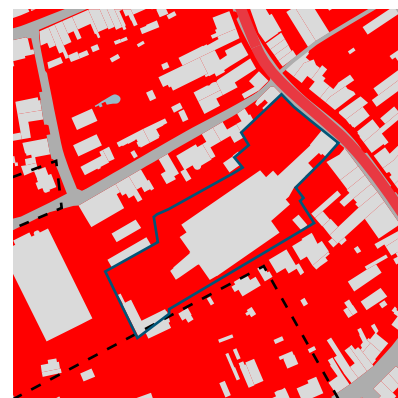
- ligt de site in woongebied, woonuitbreidingsgebied, een ander niet-residentiële bestemming of in agrarisch gebied  
*nee* - woongebied
- beperkte kans dat het terrein residentieel verkaveld kan worden  
*nee*
- morfologie van het perceel functioneel voor inplanting en ontsluiting  
*ja*
- potentieel om een hoge dichtheid aan economische functie te voorzien  
*ja*



huidige situatie



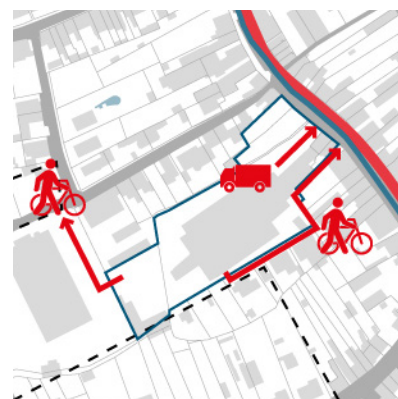
luchtfoto + basisafmetingen



bestemming



eigendom + vestingseenheden



hoofdwegen en openbaar vervoer

#### BASISGEGEVENS HYPOTHETISCHE ONTWIKKELING

• oppervlakte site	10 000 m <sup>2</sup>
• footprint site	4500 m <sup>2</sup>
• footprint/terreinooppervlak	0,45
• BVO economie	6000 m <sup>2</sup>
• Totale BVO	6000 m <sup>2</sup>
• Vloerooppervlak / terreinooppervlak (V/T)	0,60
• Oppervlakte nieuwe wegenis	- m <sup>2</sup>

#### RESIDUELE GRONDWAARDEBEREKENING HYPOTHETISCH PROJECT

<b>Netto verkoopwaarde</b>		<b>6 350 400 €</b>
• economische functie (ateliers)	6 480 000 €	
• woonunits	-	
• kosten marketing en verkoop	- 129 600 €	
<b>Bouwkosten</b>		<b>4 539 210 €</b>
• naakte bouwkosten	3 900 000 €	
• wegenis / groen / ...	122 500 €	
• bijkomende kosten (studie, architectuur, veiligheid)	656 850 €	
<b>Bouwrijp maken en terreinaanleg</b>		<b>140 140 €</b>
• bouwrijp maken & terreinaanleg	122 500 €	
• bijkomende kosten	17 640 €	
<b>Winst en risico</b>	<b>4 679 350 x 15%</b>	<b>701 903 €</b>

**ONTWIKKELINGSWAARDE TERREIN**      **10 000 M<sup>2</sup> x 97 €/M<sup>2</sup> = 969 148 €**

Huidige venale waarde: gegeven de huidige bestemming (grotendeels woongebied) kunnen we uitgaan van een waarde van ongeveer **150 €/m<sup>2</sup>**. Indien het beleid van gemeente Arendonk streng is op vlak van verkavelbaarheid van dergelijke percelen, zal de grondwaarde lager zijn, tot mogelijk slechts **100 €/m<sup>2</sup>**

Waarde met economisch programma: : een volledig economisch programma met V/T van 0,60 levert een **residuele grondwaarde van 97 €/m<sup>2</sup>**.



situering



#### CONCLUSIES

- De site heeft een goede bereikbaarheid op vlak van zacht verkeer, en openbaar vervoer. De ontsluiting van de site voor gemotoriseerd verkeer is moeilijker, aangezien de Koeistraat niet geschikt is voor zwaar verkeer.
- Door de grootte en de vorm van de site is er geen probleem voor de ruimtelijke inpassing van een nieuw economisch programma. Er moet wel voldoende aandacht besteed worden aan waterbuffering.
- De residuele grondwaarde van een economisch programma is door de hoge verkavelbaarheid van de grond lager dan de geschatte venale waarde van het terrein.

Door de moeilijke ontsluiting en lagere venale waarde is dit gebied minder geschikt voor verweving in de kern.

# 7 | SITE FABRI CARS

<b>OPPERVLAKTE</b>	1,00 ha
<b>FUNCTIE</b>	bebouwd - garage
<b>BESTEMMING</b>	woongebied
<b>EIGENDOM</b>	privaat - meerdere eigenaars



## LIGGING

- aansluitend bij of gelegen in hoofdkern  
*ja*
- aansluitend bij bestaande KMO-zone:  
*nee*



## MOBILITEIT

- geen zwaar verkeer doorheen kern of centrum  
*nee - via N118 snel naar oprit 26 van de E34*
- nabijheid op- en afrittencomplex  
*ja - 3 min*
- directe ontsluiting hoofdas  
*nee - echter slechts 100m*
- goed bereikbaar met openbaar vervoer  
*ja - 4 buslijnen*
- goed bereikbaar per fiets of te voet  
*ja - binnen 0,5 km van het centrum*
- potentie tot transport via water  
*nee*



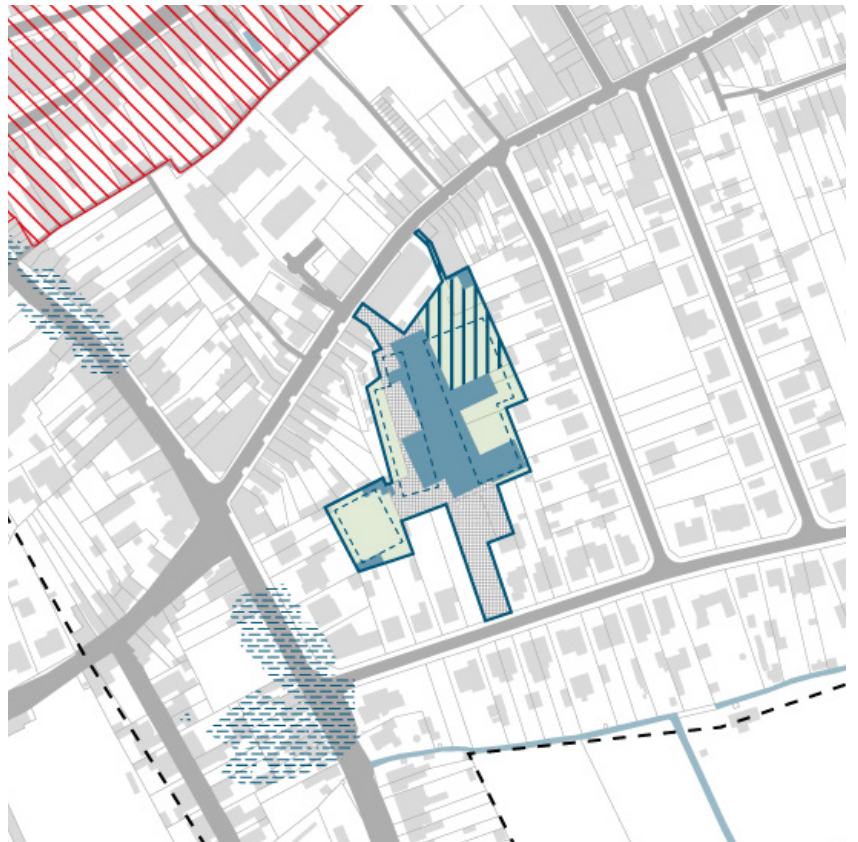
## RUIMTELIJKE DRAAGKRACHT

- ruimtelijke inpassing omliggende context  
*ja*
- niet gelegen in het groenblauw netwerk  
*ja*
- niet gelegen in overstromingsgevoelig gebied  
*ja*

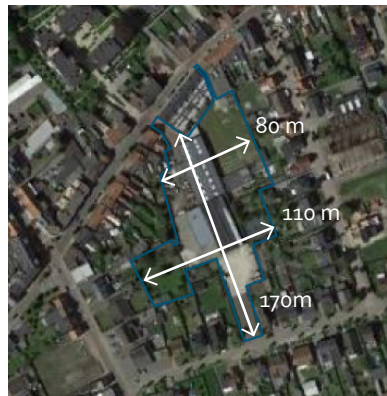


## FINANCIËLE DRAAGKRACHT

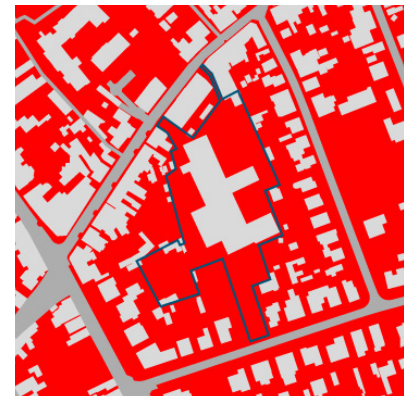
- ligt de site in woongebied, woonuitbreidingsgebied, een ander niet-residentiële bestemming of in agrarisch gebied  
*nee - woongebied*
- beperkte kans dat het terrein residentieel verkaveld kan worden  
*nee*
- morfologie van het perceel functioneel voor inplanting en ontsluiting  
*ja*
- potentieel om een hoge dichtheid aan economische functie te voorzien  
*ja*



huidige situatie



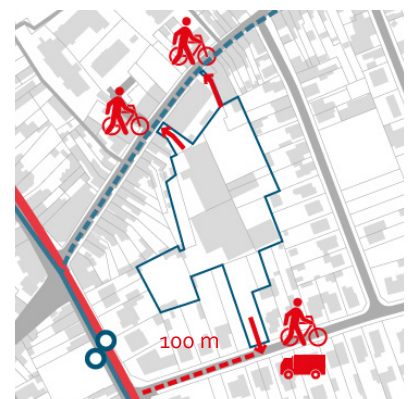
luchtfoto + basisafmetingen



bestemming



eigendom + vestingseenheden



hoofdwegen en openbaar vervoer



#### BASISGEGEVENS HYPOTHETISCHE ONTWIKKELING

• oppervlakte site	10 000 m <sup>2</sup>
• footprint site	5000 m <sup>2</sup>
• footprint/terreinooppervlak	0,50
• BVO economie	6300 m <sup>2</sup>
• Totale BVO	6300 m <sup>2</sup>
• Vloeroppervlak / terreinooppervlak (V/T)	0,63
• Oppervlakte nieuwe wegenis	- m <sup>2</sup>

#### RESIDUELE GRONDWAARDEBEREKENING HYPOTHETISCH PROJECT

<b>Netto verkoopwaarde</b>		<b>6 945 750 €</b>
• economische functie (ateliers)	7 087 500 €	
• woonunits	-	
• kosten marketing en verkoop	- 141 750 €	
<b>Bouwkosten</b>		<b>4 766 171 €</b>
• naakte bouwkosten	4 095 000 €	
• wegenis / groen / ...	256 000 €	
• bijkomende kosten (studie, architectuur, veiligheid)	708 035 €	
<b>Bouwrijp maken en terreinaanleg</b>		<b>292 864 €</b>
• bouwrijp maken & terreinaanleg	256 000 €	
• bijkomende kosten	36 864 €	
<b>Winst en risico</b>	<b>5 059 035 x 15%</b>	<b>758 855 €</b>

**ONTWIKKELINGSWAARDE TERREIN**      **10 000 M<sup>2</sup> X 113 €/M<sup>2</sup> = 1 127 860 €**

Huidige venale waarde: gegeven de huidige bestemming (grotendeels woongebied), moeilijk te verkavelen morfologie en potentieel gebruik als tuingrond kunnen we uitgaan van een waarde van ongeveer **125 €/m<sup>2</sup>**. Indien het beleid van gemeente Arendonk streng is op vlak van verkavelbaarheid van dergelijke percelen, zal de grondwaarde lager zijn, tot mogelijk slechts 80 €/m<sup>2</sup>

Waarde met economisch programma: een volledig economisch programma met V/T van 0,56 levert een **residuele grondwaarde van 113 €/m<sup>2</sup>**



#### CONCLUSIES

- De site heeft een goede bereikbaarheid, zowel op vlak van zacht verkeer, openbaar vervoer als gemotoriseerd verkeer.
- Door de grootte en de vorm van de site is er geen probleem voor de ruimtelijke inpassing van een nieuw economisch programma. Er moet wel voldoende aandacht besteed worden buffering naar omliggende woningen.
- De residuele grondwaarde van een economisch programma is quasi gelijk aan de geschatte venale waarde van het terrein.

Door de goede ontsluiting, ruimtelijke inpassing en voldoende residuele grondwaarde is dit gebied geschikt voor verweving in de kern.

# 8 | SITE AAN DE VOORUIT

<b>OPPERVLAKTE</b>	0,92 ha
<b>FUNCTIE</b>	bebouwd
<b>BESTEMMING</b>	woongebied
<b>EIGENDOM</b>	privaat - meerdere eigenaars



## LIGGING

- aansluitend bij of gelegen in hoofdkern  
*ja*
- aansluitend bij bestaande KMO-zone:  
*neen*



## MOBILITEIT

- geen zwaar verkeer doorheen kern of centrum  
*ja - via de N118 richting oprit E34*
- nabijheid op- en afrittencomplex  
*ja - 4 min*
- directe ontsluiting hoofdas  
*nee - 660 m tot N118 doorheen een woonwijk*
- goed bereikbaar met openbaar vervoer  
*ja - 8 buslijnen*
- goed bereikbaar per fiets of te voet  
*ja - binnen 1 km van het centrum*
- potentie tot transport via water  
*nee*



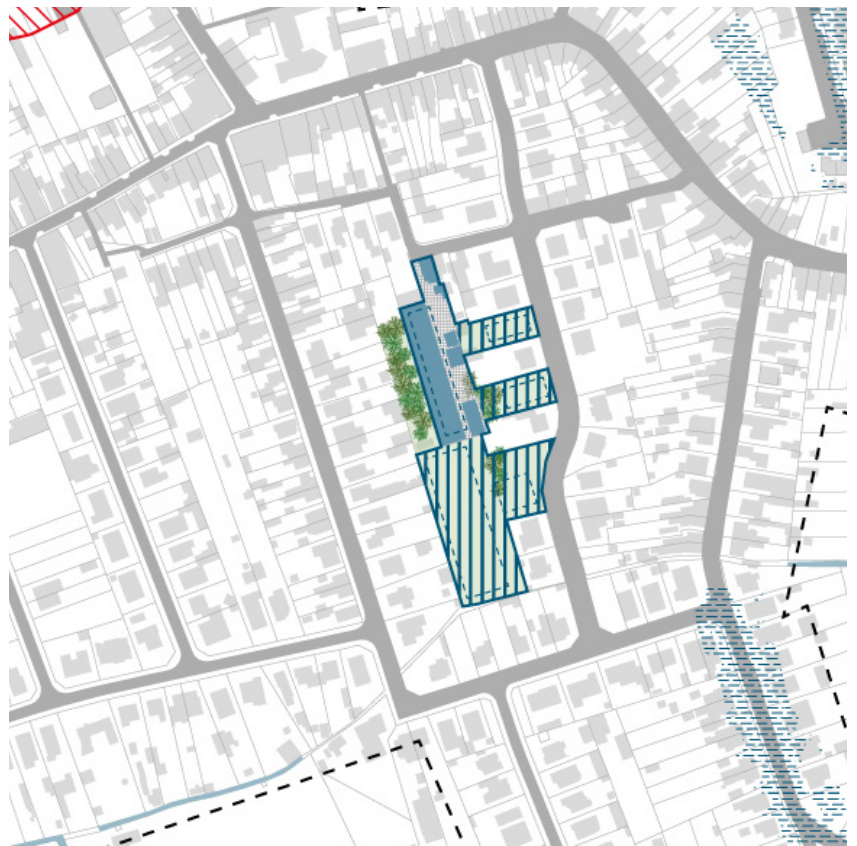
## RUIMTELIJKE DRAAGKRACHT

- ruimtelijke inpassing omliggende context  
*nee - volledig omgeven door woonwijk*
- niet gelegen in het groenblauw netwerk  
*ja*
- niet gelegen in overstromingsgevoelig gebied  
*ja*



## FINANCIËLE DRAAGKRACHT

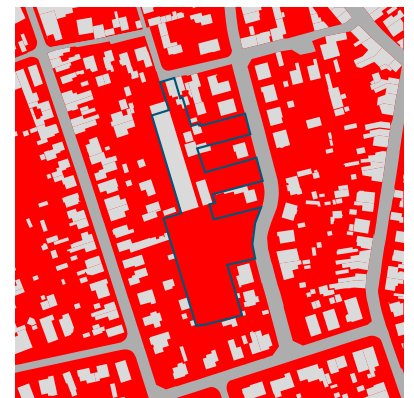
- ligt de site in woongebied, woonuitbreidingsgebied, een ander niet-residentiële bestemming of in agrarisch gebied  
*nee - woongebied*
- beperkte kans dat het terrein residentieel verkaveld kan worden  
*nee*
- morfologie van het perceel functioneel voor inplanting en ontsluiting  
*nee*
- potentieel om een hoge dichtheid aan economische functie te voorzien  
*nee*



huidige situatie



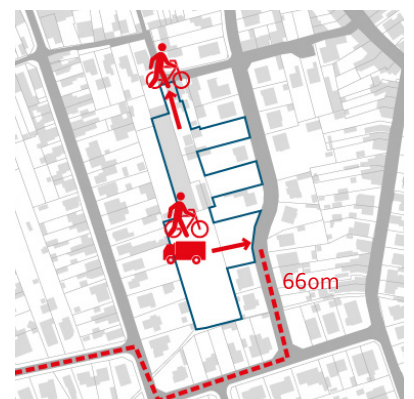
luchtfoto + basisafmetingen



bestemming



eigendom + vestingseenheden



hoofdwegen en openbaar vervoer

#### BASISGEGEVENS HYPOTHETISCHE ONTWIKKELING

• oppervlakte site	9200 m <sup>2</sup>
• footprint site	3500 m <sup>2</sup>
• footprint/terreinooppervlak	0,38
• BVO economie	5500 m <sup>2</sup>
• Totale BVO	5500 m <sup>2</sup>
• Vloeroppervlak / terreinooppervlak (V/T)	0,60
• Oppervlakte nieuwe wegenis	- m <sup>2</sup>

#### RESIDUELE GRONDWAARDEBEREKENING HYPOTHETISCH PROJECT

<b>Netto verkoopwaarde</b>		<b>6 063 750 €</b>
• economische functie (ateliers)	6 187 500 €	
• woonunits	-	
• kosten marketing en verkoop	- 123 750 €	
<b>Bouwkosten</b>		<b>4 160 943 €</b>
• naakte bouwkosten	3 575 000 €	
• wegenis / groen / ...	285 000 €	
• bijkomende kosten (studie, architectuur, veiligheid)	626 983 €	
<b>Bouwrijp maken en terreinaanleg</b>		<b>326 040 €</b>
• bouwrijp maken & terreinaanleg	285 000 €	
• bijkomende kosten	41 040 €	
<b>Winst en risico</b>	<b>4 486 983 x 15%</b>	<b>673 047 €</b>

**ONTWIKKELINGSWAARDE TERREIN**      **9200 M<sup>2</sup> x 98 €/M<sup>2</sup> =**      **903 720 €**

Huidige venale waarde: gegeven de huidige bestemming (grotendeels woongebied), moeilijk te verkavelen morfologie en potentieel gebruik als tuingrond kunnen we uitgaan van een waarde van ongeveer **125 €/m<sup>2</sup>**. Indien het beleid van gemeente Arendonk streng is op vlak van verkavelbaarheid van dergelijke percelen, zal de grondwaarde lager zijn, tot mogelijk slechts 100 €/m<sup>2</sup>.

Waarde met economisch programma: een volledig economisch programma met V/T van 0,6 levert een **residuele grondwaarde van 98 €/m<sup>2</sup>**



situering



#### CONCLUSIES

- De site heeft een goede bereikbaarheid op vlak van zacht verkeer, en openbaar vervoer. De ontsluiting van de site voor gemotoriseerd verkeer is moeilijker, aangezien door een woonwijk moet gereden worden om hogergelegen netwerk te bereiken.
- Door de locatie midden in een woonwijk is er lage ruimtelijke draagkracht voor een nieuwe economische ontwikkeling.
- De residuele grondwaarde van een economisch programma is lager dan de geschatte venale waarde van het terrein.

Door de moeilijke ontsluiting, moeilijke ruimtelijke draagkracht en lagere venale waarde is dit gebied minder geschikt voor verweving in de kern.

### **5.1.3. Conclusie bij de evaluatie van de sites**

Onderaan rechts op elke fiche werd een korte conclusie neergeschreven over de potentie van de site tot verweving.

Voor algemene conclusies over de haalbaarheid van verweving verwijzen we graag naar hoofdstuk 6.1. Er wordt gefocust op mobiliteit en financiële haalbaarheid, daar dit uit het onderzoek de twee hoofdcriteria blijken te zijn.

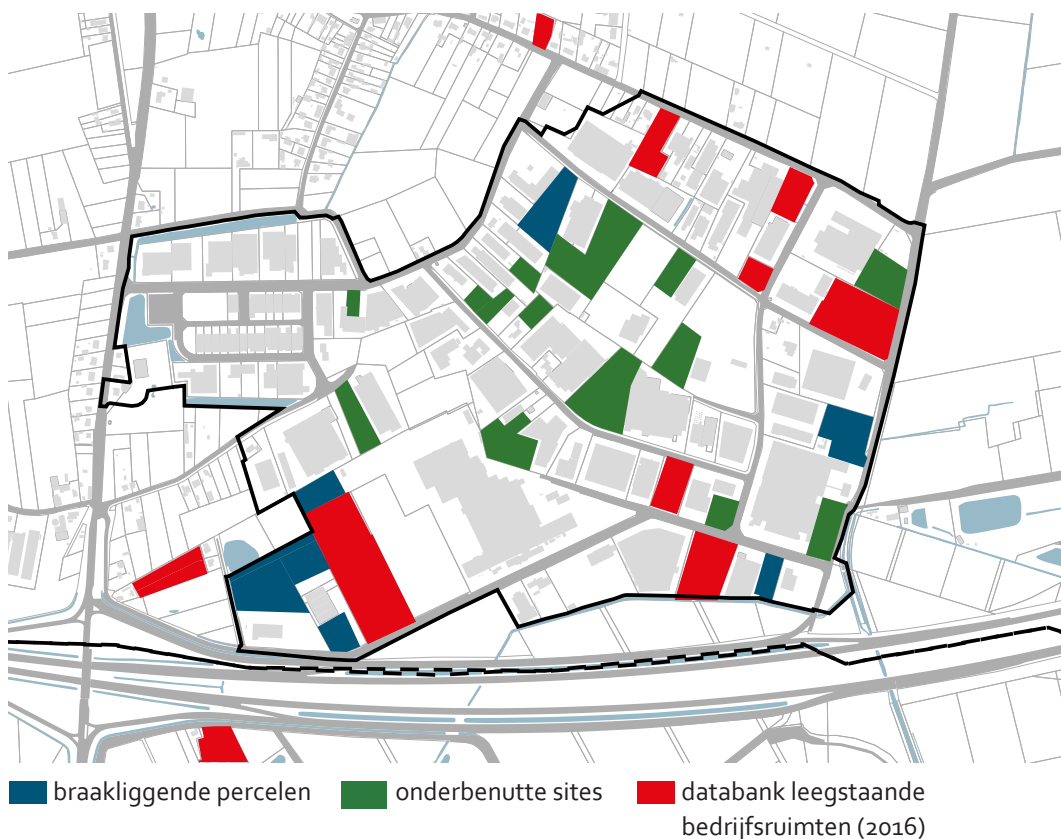
In hoofdstuk 6.6 wordt een concreet stappenplan voorgesteld voor Arendonk waarbij het inspelen op sites voor verweving van economie als eerste prioriteit wordt gesteld.

## 5.2. Potentiële optimalisatie van Hoge Mauw

De potentiële optimalisatie van Hoge Mauw werd in deze opdracht via desktop-research en sitebezoek onderzocht.

Vooreerst werden sites aangeduid met potentie tot optimalisatie op basis van volgende gegevens:

- Braakliggende percelen (gebruikspercelen 2018, Geopunt)
- Databank van leegstaande bedrijfsruimten (2016)
- Onderbenutte sites (desktop analyse en sitebezoek). Dit is een aanvulling op de databanken die niet altijd accuraat zijn en waarbij de percelen enkel als eenheid worden onderzocht. Met onderbenutte site verstaan we ruimte die niet optimaal benut lijken te zijn of die ingenomen zijn door functies die niet op een bedrijventerrein horen. Daarbij dient de benutting in de hoogte eveneens onder de loep genomen te worden om een goede inschatting van het ruimtelijke rendement te kunnen verkrijgen. De benutting in hoogte kon in het kader van deze opdracht niet onderzocht worden daar dit een bezoek binnen elk bedrijf vraagt gezien dit sterk afhangt van het type activiteit (product) en de wijze van opslag (automatische of manuele opslagsystemen).





braakliggend perceel



onderbenutte site



leegstaand bedrijf

Volgens de gebruikspcelen van 2018 is er circa 1,90 ha aan braakliggende pcelen. De databank van 2016 geeft circa 1,80 ha aan van leegstaande bedrijven. Voor de onderbenutte sites komen we ongeveer aan 4 ha. In totaal betekent dit 7,70 ha ruimte voor economie die beter ingezet kan worden in de nabije toekomst. Dit is veel ruimte waarvoor het de moeite waard is om een planningsinitiatief op te stellen. Uiteraard moet dit ter plekke gecontroleerd worden en besproken met de desbetreffende eigenaars.

De braakliggende pcelen en de leegstaand via sitebezoek gecontroleerd en via fotoreportage in beeld gebracht.

Er wordt opgemerkt dat sommige braakliggende pcelen in Geopunt op de kaart "bedrijven - gebruikspcelen" voor het kenmerk "eigendomsbeperking" de waarde "uitbreidingsreserve bedrijf" krijgen. Hiermee wordt verstaan dat bedrijven zulke pcelen louter in eigendom houden als reserve voor een eventuele toekomstige uitbreiding.

Uit het werkoverleg met de gemeente Arendonk blijkt dat de data niet up-to-date is, en dat bedrijfsruimten snel evolueren. Er worden regelmatig pcelen en/of gebouwen verhuurd of verkocht. Een bedrijf met een tijdelijke overschot aan ruimte huurt bijvoorbeeld een deel van zijn ruimte aan een ander bedrijf met een tekort. Het lijkt ons dat dit type uitwisseling vermenigvuldigd kan worden indien bedrijven elkaar beter kennen, of indien er via een overkoepelend beheer een overzicht wordt gehouden over de vraag en aanbod. Ook al is het een momentopname, het beeld dat hierdoor geschetst wordt geeft inzicht in de mogelijkheden tot optimalisatie.

De mogelijke ingrepen om Hoge Mauw te optimaliseren worden in hoofdstuk 6.5 besproken.

### **5.3. Potentiële uitbreiding van Hoge Mauw**

In het verleden zijn pistes voor een verdere uitbreiding van Hoge Mauw bekeken maar dit is absoluut geen evidentie, onder andere door de herbevestiging van het agrarisch gebied alsook de ecologische structuur naar het kanaal toe.

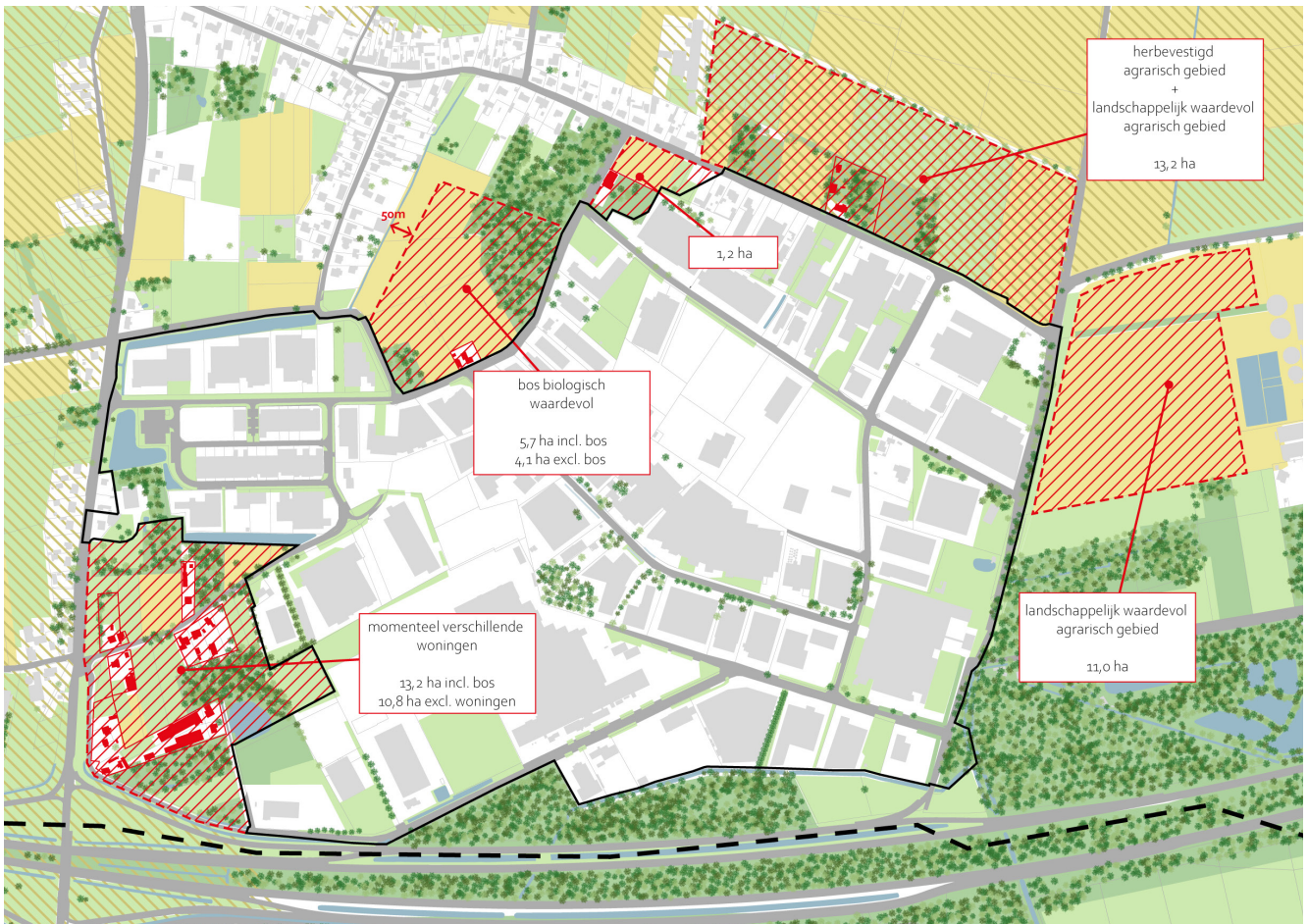
Provincie Antwerpen stelt een nieuw beleid voorop om antwoord te kunnen bieden aan de uitdagingen vanuit de klimaattransitie en de transitie naar een efficiënter en duurzamer ruimtegebruik. Zoals in het eerste hoofdstuk werd toegelicht, zijn de leidende principes hiërarchisch van aard: vooreerst wordt er ingezet op verweving binnen de kernen, vervolgens op het optimaliseren van de bestaande ruimte voor economie (o.a. bedrijventerreinen) en dan pas op het aansnijden van nieuwe grond. Het aansnijden van nieuwe grond voor economie wordt enkel onder strikte voorwaarden toegelaten. Ten eerste moet de grond goed gelegen zijn en multimodaal bereikbaar. Daarbij moet de nieuwe grond ingeschakeld kunnen worden om ruimere en creatievere oplossingen te kunnen vinden: bijvoorbeeld bij het herstructureren van een bestaand bedrijventerrein, of om slechter gelegen bedrijven te herlokalisieren.

In het kader van deze opdracht worden enkele pistes aan het licht gebracht. De potentiële pistes moeten zo goed mogelijk aansluiten bij het bestaand bedrijventerrein en maken idealiter gebruik van dezelfde ontsluiting naar de E34.

Bij elke piste worden de totale oppervlakte aangegeven, de mogelijke drempels, de voordelen en de aandachtspunten.

Hierbij moet duidelijk gesteld worden dat er geen nieuwe open ruimte wordt aangesneden zonder deze te compenseren, en dat het aansnijden van nieuwe grond enkel onder strikte voorwaarden kan plaatsvinden, bijvoorbeeld voor herstructurering van een bestaand bedrijventerrein of voor bedrijven die vandaag slecht gelegen zijn.





### Zone West

13,2 ha incl. bos - 10,8 ha excl. woningen

#### VOORDELEN

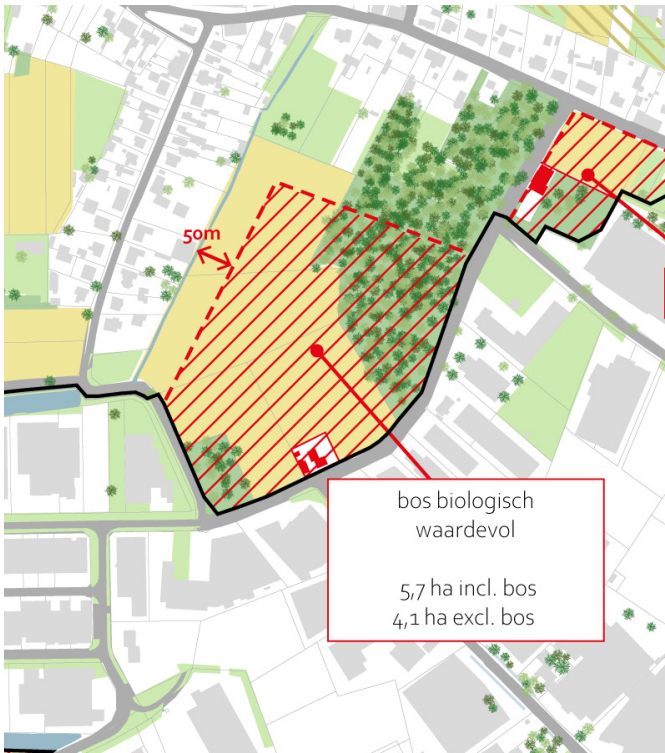
- ruimtelijke inpassing: tussen N118 en bedrijventerrein
- vlakbij oprit E34
- geen HAG

#### DREMPELS

- veel partijen en woningen (in agrarisch gebied volgens Gewestplan)
- financiële haalbaarheid (aankoop woningen en planbaten)

#### IN REKENING NEMEN

- ontsluitingsbaan moet breder



### Zone Noord-west

5,7 ha incl. bos - 4,1 ha excl. bos

#### VOORDELEN

- sluit aan bij bestaand BT, ontsluiting mogelijk
- relatief weinig partijen
- vlakbij oprit E34
- geen HAG

#### DREMPELS

- reeds protest geweest vanuit buurt (bij vorig onderzoek)
- landbouwgebied + bijzonder reservatiegebied met specifieke voorwaarden

#### IN REKENING NEMEN

- biologisch waardevol bos



### Zone Noord

0,8 ha

#### VOORDELEN

- ruimtelijke inpassing: sluit aan bij bestaand BT, ontsluiting mogelijk
- weinig partijen
- vlakbij oprit E34
- geen HAG

#### DREMPELS

- landbouwgebied + bijzonder reservatiegebied met specifieke voorwaarden

#### IN REKENING NEMEN

- naastliggende woning en recht tegenover > voor niet hinderlijk bedrijf



## Zone Noord-oost

3,2 ha

### VOORDELEN

- ruimtelijke inpassing: sluit aan bij bestaand bedrijventerrein, ontsluiting mogelijk
- vlakbij oprit E34

### DREMPELS

- relatief veel partijen (landbouw + één woning)
- HAG
- landschappelijk waardevol agrarisch gebied volgens gewestplan

### IN REKENING NEMEN

- /



## Zone Oost

11,0 ha

### VOORDELEN

- ruimtelijke inpassing: tussen bedrijventerrein en zuiveringsstation
- weinig partijen, onbebouwd
- vlakbij oprit E34
- geen HAG

### DREMPELS

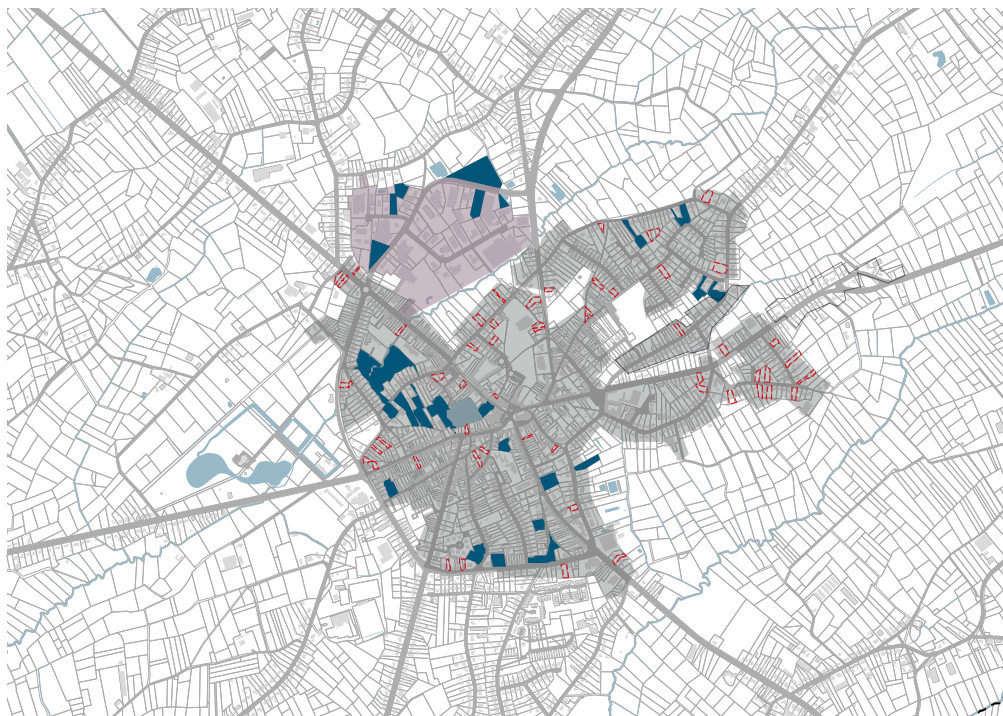
- landschappelijk waardevol agrarisch gebied volgens gewestplan (Het zuiveringsstation? was er in de jaren '70 nog niet). Draagvlak?

### IN REKENING NEMEN

- naast Natura 2000 gebied, VEN en IVON (niets nieuws: huidige Hoge Mauw ligt er ook langs)



Eerste selectie van potentiële sites voor verweving in Ravels



Eerste selectie van potentiële sites voor verweving in Retie

potentiële site: onbebouwd perceel of leegstaande bedrijfsruimte (databank 2016) of onderbenutte site, gelegen in de kern en > 1500 m<sup>2</sup>
 < 1500 m<sup>2</sup>

## 6 Conclusie

Dit onderzoek kadert in het grotere onderzoek "Ruimte en bedrijvigheid, naar een provinciaal beleid voor bedrijfslocaties". Terwijl het eerste deelonderzoek de kwantitatieve en kwalitatieve analyse omvatte over de push- en pullfactoren van bedrijven, verdiepte het tweede deelonderzoek zich in drie casegebieden in de juridische mogelijkheden voor bedrijvigheid. Dit derde deel onderzoekt specifieke mogelijkheden voor de pilootzone Arendonk. Aangezien Arendonk aangeduid werd als structuurbepalend Specifiek Economisch Knooppunt (SpEK) in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), is de Provincie bevoegd voor de afbakening van dit knooppunt.

Afgezien daarvan kregen we uit de vorige analyses al mee dat ruimte voor economie onder druk staat, en nog veel potentie heeft wat betreft ruimtelijk rendement, optimale invulling door gepaste functies, etc. We gaan in deze analyse dus na hoe we in het studiegebied bedrijvigheid kunnen stimuleren en hoe we kunnen bouwen aan een economische visie die in lijn is met de hogere beleidsvisies (BRV, PBRA). Concreet zoeken we ook naar een uitwerking van het SpEK dat past binnen dat hogere plaatje. Op basis van een doorgedreven vraag- en aanbodanalyse, een reeks interviews en werkvergaderingen komen we tot een antwoord op de onderzoeksvragen, dat steevast ruimte voor economie koppelt aan ruimtelijke meerwaarde. In dit deel van de tekst presenteren we onze belangrijkste resultaten en geven we een reeks *lessons learnt* of aanbevelingen.

### 6.1. Haalbaarheid verweving

Uit het diepgaander onderzoek in Arendonk is gebleken dat heel wat sites binnen de bebouwde kern van Arendonk zich qua huidig gebruik (onderbenutting), grootte en morfologie uitstekend lenen voor een eventuele economische ontwikkeling.

Voor de kernen van Retie en Ravels werd een eerste scan uitgevoerd van potentieel te verweven sites, volgens dezelfde werkmethode als voor Arendonk (zie hoofdstuk 5.1.1 p24 en volgende), van stap 1 tot en met stap 3 (zie resultaat op kaarten links). Deze eerste scan geeft aan dat hier eveneens voldoende terreinen zijn die in overweging genomen kunnen worden voor ontwikkeling tot een economische of deels economische functie. Om de potenties in de werkelijkheid te kunnen nagaan is een verdiepend onderzoek en uitgebreider traject nodig met de gemeente en de betrokken stakeholders.

Zoals reeds gezegd werd er in dit onderzoek verder gefocust op Arendonk gezien de goede bereikbaarheid een grote potentie om er ruimte voor economie te stimuleren.

#### 6.1.1. Vooral mobiliteit vormt de belangrijkste praktische belemmering

Om verweving haalbaar te maken, dienen er uiteraard nog een aantal voorwaarden voldaan te zijn. Het betreft hier in eerste instantie een aantal praktische voorwaarden die garanderen dat de activiteiten niet voor overlast zorgen bij burens en andere gebruikers van de omgeving (bijvoorbeeld schoolgaande jeugd). In de verwevingstoets Gent hebben Atelier Romain en Rebel hier een diepgaande analyse van gemaakt voor een stedelijke context.

In elk geval is een belangrijke conclusie ook van toepassing voor kleinere kernen zoals Arendonk: mobiliteit is het belangrijkste praktische aspect dat voor overlast kan zorgen. De grootste praktische belemmering 'mobiliteit' is weggewerkt indien er gezorgd kan worden voor

- een goede ontsluiting van terrein naar openbare weg
- goede ontsluiting van openbare weg naar het hoger wegennet (zonder passage door gevoelige zones zoals schoolzones of het dorpscentrum)
- oplossing voor parkeren door werknemers (geen bijkomende parkeerdruk)
- oplossing voor laden en lossen (bestelwagens en vrachtwagens) door leveranciers (bv draaien op terrein of inkomende en uitgaande ontsluiting)

### **6.1.2. Financiële evenwicht kan in vele gevallen gerealiseerd worden**

Naast de praktische belemmeringen moet verweving uiteraard ook financieel haalbaar zijn. « Financieel haalbaar » betekent dat eigenaars bereid gevonden kunnen worden hun terrein te verkopen aan investeerders of ontwikkelaars die hier geheel of gedeeltelijk een economische functie zullen voorzien. Een eigenaar van een stuk grond zal die niet willen verkopen tegen de huidige marktwaarde (venale waarde). Deze wordt bepaald door de huidige bestemming en verkavelingsmogelijkheden. Een aantal belangrijke conclusies zijn:

- A De **huidige bestemming en verkavelbaarheid** van de site heeft een grote impact op de financiële haalbaarheid.
- Indien de huidige bestemming woonuitbreidingsgebied betreft, is de financiële haalbaarheid relatief snel gegarandeerd. Door de beperkte kans dat het woonuitbreidingsgebied nog kan ingezet worden voor een woonproject of verkavelingsproject, is de venale waarde hiervan op vandaag erg beperkt. Als de gemeente bereid is zich achter een ontwikkelingsproject met economie te scharen, ligt de residuele ontwikkelingswaarde van deze gebieden al snel boven de venale waarde. Uiteraard kan het niet de bedoeling zijn om perifeer gelegen woonuitbreidingsgebieden aan te snijden voor een economisch of gemengd project, gezien dit zou neerkomen op het aansnijden van openruimtegebied voor economie.
  - Indien de huidige bestemming 'industriezone' is (paars), dan is het vooral zaak om deze bestemming niet aan te passen. In veel gemeenten krijgen kleine industriezones in verweven gebied een herbestemming naar wonen, al dan niet op vraag van de eigenaar. Dit zorgt ervoor dat de financiële haalbaarheid om hier nog nieuwe economische functies te verkrijgen sterk wordt bemoeilijkt.
  - De venale waarde van gronden in woongebied is sterk afhankelijk van het aantal woonpercelen waarin het terrein kan worden opgedeeld. Dit is op zijn beurt dan weer afhankelijk van het beleid op vlak van verkavelbaarheid van binnengebieden dat door een gemeente wordt gevoerd. Een strikt beleid op vlak van verkavelen voor woningen, kan dus zorgen voor stijgende financiële haalbaarheid van economische projecten in binnengebieden.

- B De haalbaarheid wordt ook sterk bepaald door het **potentieel te ontwikkelen programma**.
- Dit potentieel economisch programma is sterk afhankelijk van de morfologie en de mogelijkheden voor ontsluiting van de terreinen. Uit het onderzoek van de acht sites kunnen we vaststellen dat de gestelde ondergrens van 1 500 m<sup>2</sup> terreinoppervlakte (zie hoofdstuk 5.1.1 p28, stap 3) te laag is voor een interessante economische ontwikkeling in de context van een kleine kern als Arendonk. In de praktijk blijkt dat het voor binnengebieden slechts vanaf een perceelsgrootte van 5 000 m<sup>2</sup> interessant wordt om deze voor een economisch programma in te zetten. Vanaf deze grootte kunnen we spreken van een ontwikkeling van meerdere units waarbij voldoende ontwikkelingsmarge kan gecreëerd worden die de vaste ontwikkelingskosten overschrijden. Dit is uiteraard geen harde grens, maar vanaf 5 000 m<sup>2</sup> is het meestal mogelijk om een ontwerp te creëren dat via een weloverwogen ontsluiting en volumetrie voorziet in hogere dichtheden en hoogtes dan oorspronkelijk toegelaten, zonder de draagkracht van de omgeving te overstijgen. Er kan ook voldoende kritische massa aan (woon- en werk)units worden gegenereerd om te spreken van een project en hier enige marketing en communicatie aan op te hangen.
  - Als een gemeente zich actief schaart achter de ontwikkeling van een relatief dens economisch programma, zal de residuele ontwikkelwaarde van de gronden sterk stijgen en in vele gevallen boven de huidige venale waarde van de grond uitkomen (zelfs in geval van woongebied). Dit is gebleken uit een aantal rekenoefeningen op concrete sites in gemeente Arendonk.
- C In vele gevallen blijkt dat er **strategische allianties** gevormd kunnen worden met eigenaars van naburige percelen (tuinen, weides, leegstaand,...), om zo een betere morfologie, grotere ontwikkeling, betere ontsluiting,... te krijgen. Dit zorgt vaak voor stijgende kansen op financiële haalbaarheid. Het loont dus zeker de moeite om als overheid (gemeente) hier erg pro-actief in te zijn en omliggende eigenaars te betrekken in plannen om bepaalde binnengebieden in te zetten voor een economische ontwikkeling.

## 6.2. Bovenlokaal denken

Heel wat uitdagingen rond het algemeen principe 'het juiste bedrijf op de juiste plek' kunnen best getackeld worden op bovenlokaal niveau. Denk maar aan het plaats geven van moeilijke ruimtevragers (Ravels), het opzetten en monitoren van een databanksysteem om verhuizende bedrijven in kaart te brengen (Ravels en Arendonk), het vinden van geschikte locaties voor inbreiding, het vinden van geschikte locaties voor bedrijven met uitbreidingsvraag (Ravels, Arendonk en Retie), het vinden van geschikte partijen voor een economisch ontwikkelingsproject binnen woongebied,... De schaal van de gemeentes (10 à 15.000 inwoners) en de verhuisdynamiek van bedrijven op niveau van 1 gemeente is telkens te beperkt om hier optimale oplossingen te vinden.

Het IOK en heel wat lokale besturen zijn zich hiervan bewust. Als intercommunale ontwikkelaar en beheerder van bedrijventerreinen werkt het IOK echter voor de verschillende gemeenten als opdrachtgever, en zoekt dus een oplossing voor de ruimtelijk-economische problematiek van een specifieke gemeente. Het proactief aandragen van bovenlokale oplossingen op vlak van bedrijfshuisvesting zit dus niet noodzakelijk in de missie van deze partij. Ook werkt

IOK zeer goed op haar taak om een plek te vinden voor bedrijven met een ruimtenood of uitbreidingsnood. Het werken op kernversterking en verweving is voor IOK een secundaire taak, en het lijkt niet logisch te verwachten dat een partij als IOK daar ook haar prioritaire taak van maakt.

Het nemen van initiatieven om dit bovenlokaal denken te stimuleren, en de bovenlokale oplossingen aan te dragen, dient best van een hoger overheidsniveau te komen. Daarom kan de provincie best een actieve rol opnemen om initiatieven op te zetten rond dataverzameling en monitoring, analyse van geschikte locaties voor economische ontwikkeling in verweven gebied, en het matchmaken tussen (grotere) ruimtevragers en deze nieuw te ontwikkelen locaties in verweven gebied. Deze rol sluit nauw aan bij het idee van een 'economische ruimtemanager' (of ERM, zie beleidsaanbeveling 4.1, nota deel 2 p117) die de bovenlokale dataverzameling, opportuniteitanalyse en matchmaking opneemt.

Ook op vlak van kennisopbouw is het logisch dat er bovenlokaal wordt gewerkt. Het opzetten van een database, het evalueren van de haalbaarheid van een ontwikkelingsproject in woongebied, het onderhandelen met aanpalende eigenaars,... vergt specifieke maar in de verschillende gemeenten toepasbare kennis over IT, praktische belemmeringen van verweefbaarheid, juridische aspecten, vastgoedrekenen, communicatie-aanpak,... Het zou erg inefficiënt zijn om te verwachten dat elke gemeente deze kennis apart opbouwt.

Er moet echter wel genuanceerd worden dat niet alle problematieken zich per se op een bovenlokale schaal voordoen, of dat alle bedrijven noodzakelijkerwijs een bovenlokale oplossing vereisen. Veel bedrijven zijn op vlak van werknemers, klanten en leveranciers erg lokaal gericht en zoeken voor hun bedrijfshuisvesting niet verder dan de eigen gemeente. Het stimuleren van dit type bedrijven om zich in een andere gemeente te vestigen, is dus niet altijd wenselijk.

Ook bij het stimuleren van verweefbaarheid blijft het lokale niveau erg belangrijk. Het is net door bedrijven met lokale werknemers, leveranciers en klanten te faciliteren binnen het woonweefsel van de eigen gemeente dat de kern functioneel wordt ondersteund, en dat de auto-afhankelijkheid daalt. Bij het toepassen van het adagium 'het juiste bedrijf op de juiste plaats' moeten we naast een goede evaluatie van 'de juiste plaats' ook goed blijven nadenken over 'het juiste bedrijf'.

### **6.3. Kleine versus grote percelen**

Uit het onderzoek (zie deel 1 analyse en deel 2 aanbevelingen) blijkt een schaarste aan grote percelen te zijn. Daarbij geeft IOK aan dat ze geen percelen kan aanbieden aan bedrijven die meer dan 5000m<sup>2</sup> nodig hebben. Meestal speelt dat minder op lokaal niveau, alhoewel IOK vooral vragen krijgt uit volgende sectoren: logistiek, grote maakindustrie (voeding, metaal,...) en de bouwsector (klassieke schrijnwerker, HVAC,...). De twee eerste sectoren zijn meestal niet verweefbaar.

Gezien het een stuk haalbaarder is om geschikte kleinere percelen te vinden voor bedrijven, zowel via verweving in de goed ontsloten kernen als via een beter ruimtegebruik van bestaande bedrijventerreinen lijkt het ons aangewezen om de nieuwe ruimte voor bedrijvigheid te vrijwaren voor grote economische ruimtegebruikers, die door hun ruimtelijke impact en type activiteit niet te verweven zijn. Dit terwijl we precies een omgekeerde beweging zien in deze vervolgoopdracht: er worden momenteel veel kleine KMO-units voorzien en gepland op uitbreidingen van



bedrijventerreinen, omdat daar een markt voor bestaat, en het bijgevolg gezien wordt als een relatief zekere investering (cfr Ravels en Retie).

Anderzijds bestaat er vandaag te weinig aanbod van bedrijfsvastgoed op verweven economische sites. De kernen worden onvoldoende gestimuleerd om economisch verweefbare functies te integreren, ook wanneer er nieuwe plannen opgemaakt worden (bvb. RUP kern Ravels). Er wordt gedacht aan functies die een perceel vereisen van om en bij de 500m<sup>2</sup>, die weinig impact hebben op de mobiliteit en geen hinder vormen voor kwetsbare functies (cfr. Bovenstaande tekst 'haalbaarheid verweving'). De Provincie kan hier een belangrijke rol inspelen, enerzijds door het sensibiliseren van de gemeenten over het belang en de meerwaarde van verweving, anderzijds door dit principe op te nemen in het PBRA (zie aanbeveling 4.3 verweving stimuleren, nota deel 2 p121). Het PBRA kan in die zin een nieuwe richting aansturen.

#### **6.4. Databank**

Zoals meegegeven in deel 2 van de opdracht is er nood aan een databank die onder andere verhuisbewegingen bijhoudt, alsook eventuele latente vragen van bedrijven die willen uitbreiden of verhuizen (met randvoorwaarden met betrekking tot oppervlakte, functie, locatie, aantal werknemers,...) en zo meer. Pas dan kunnen gemeenten en de provincie inspelen op de economische ruimtevrage en ruimtelijke oplossingen voorstellen die rekening houden met de push- en pullfactoren van bedrijven, zonder dat er overschattingen zijn van de ruimtevrage door dubbeltellingen overheen de verschillende instanties.

Deze aanbeveling (zie nota deel 2, 4.6 opstellen databank p126) wordt nogmaals bevestigd vanuit de gevoerde gesprekken met het IOK en de gemeenten Ravels, Retie en Arendonk. Allen vinden het een nuttige oefening en zijn bereid om deze gegevens bij te houden in de komende vijf jaar.

Tegelijkertijd is deze informatie gevoelig voor gemeenten en zijn ze niet altijd bereid deze te delen met anderen. Dit is onder andere gelinkt aan het financieringsmechanisme van gemeenten, waarbij inkomsten uit bedrijfsvastgoed op het grondgebied een substantiële bron voor de gemeentebegroting vormen. Ook IOK geeft aan dat als een bedrijf uit gemeente X naar hen komt met een vraag naar ruimte, zij geneigd zijn om die ruimte in gemeente X te zoeken, en minder snel in gemeente Y of Z, al zou het bedrijf daar beter gelegen zijn. Daarbij gaat IOK zelden in tegen de wens van gemeenten en beseft dat ze naar een strikter uitgiftebeleid moeten gaan.

De Provincie is met andere woorden, vanuit haar overkoepelend karakter en ambities op een hoger niveau, de ideale instantie om deze databank op te stellen en in te zetten voor een beter beleid voor bedrijvigheid.

#### **6.5. Optimalisatie bestaand bedrijventerrein**

Bij het bespreken van het data-onderzoek blijkt dat de gemeenten en IOK weet hebben van een brede waaier aan informatie. Daaruit blijkt dat data op Vlaams niveau snel verouderd is. Er is een continue beweging/evolutie tussen de percelen die braak liggen, de bedrijven die leegstaan, de percelen/bedrijven die aangekocht of verhuurd worden, en de bedrijven die verhuizen.

Om Hoge Mauw concreet te kunnen optimaliseren is een grondige analyse van het huidige ruimtegebruik nodig (incl. binnenopslag), een overzicht van de noden en wensen. Deze input zou aan de hand van workshops met de huidige bedrijven verzameld kunnen worden. Op basis van de input kan een inrichtingsplan opgemaakt worden met concrete richtlijnen. De onderbenutte ruimtes kunnen eventueel ingezet worden om de ruimte te herstructureren.

Het is positief dat gemeente Arendonk en IOK weet hebben van de evoluties op het bedrijventerrein, toch is er nood aan een gezamenlijk punt of bedrijventerreinmanager waar de informatie uitgewisseld kan worden tussen vraag en aanbod. Een bedrijventerreinmanager zou deze informatie verder kunnen spelen naar de juiste actoren om vooruitgang te boeken op de optimalisatie van de ruimte.

De rol van een **bedrijventerreinmanager** kan, bijvoorbeeld voor Hoge Mauw, als volgt bedacht worden:

- Gemeenschappelijke visie opmaken via ontwerpend onderzoek naar nieuwe en perceeloverschrijdende vormen van invullingen (tijdelijk, gedeeld, in de hoogte,...) alsook een vervoersplan, in samenspraak met de verschillende bedrijven en stakeholders. Vervolgens bekijken welk instrument best ingezet wordt.
- Selectie van bedrijven volgens type activiteit en grootte (vermijden dat percelen ingenomen worden door bedrijven die even goed verweven kunnen worden in de kern)
- Bedrijven stimuleren om de ruimte beter te benutten in de hoogte, om synergiën op te zoeken met naburige bedrijven (energie, opslag,...),...
- Innovatief eigenaarschap opzetten
- Collectief beheer van de site regelen via het opstellen van een terreinbeheerplan: niet enkel voor de kwaliteit van het openbaar en privé domein, maar ook voor afval-, water- en groenbeheer, veiligheid, vervoersmanagement, signalisatie,...
- Handhaving voorzien om de vastgelegde kwaliteitsnormen te kunnen behouden gedurende de volledige levensloop van het terrein. Handhaving moet niet éézijdig als "controle" aanzien worden maar kan in beide richting werken, als bedrijven feedback geven aan de beheerder/bedrijventerreinmanager over de algemene kwaliteit.
- Fasering voorzien en locaties schakelen, eventueel met mogelijk aan te snijden gronden.
- Gronden die in Geopunt aangeduid worden als "Uitbreidingsreserve" (zijn meestal in eigendom van een aanpalend bedrijf) beperken of activeren.
- Voorwaarden verankeren in verkoopvoorwaarden en contractuele rechten uitoefenen indien deze niet nageleefd worden (zie nota deel 2, uitgiftebeleid p132).

Bij de opmaak van de visie voor het bedrijventerrein moet er voldoende aandacht gegeven worden aan volgende **thema's**, we geven telkens enkele tips ter inspiratie:

- Voor het optimaliseren van het ruimtegebruik : kavelgrenzen niet vastleggen, minimum bebouwingspercentage opleggen, minimale bouwhoogtes/aantal lagen vastleggen, rooilijnvoorschriften, inpandig brengen van parkings, opslag, bedrijfswoning,...
- Groenblauw netwerk doorheen bedrijventerrein voorzien : belangrijk hierbij is om de groene stukken goed met elkaar te verbinden, en liefst vormen ze grote gehelen. De vroegere regels omtrent het voorzien van bufferzones rondom elk apart bedrijf (fragmentatie van het groen) heeft bijgevolg weinig zin indien er geen overkoepelende groene visie bestaat voor de groenaanleg. Het opstellen van inrichtingsplan en/of beheerplan is een uitgelezen kans om hier op in te spelen. Er kan ingezet worden op andere manieren om ecologische kwaliteit te

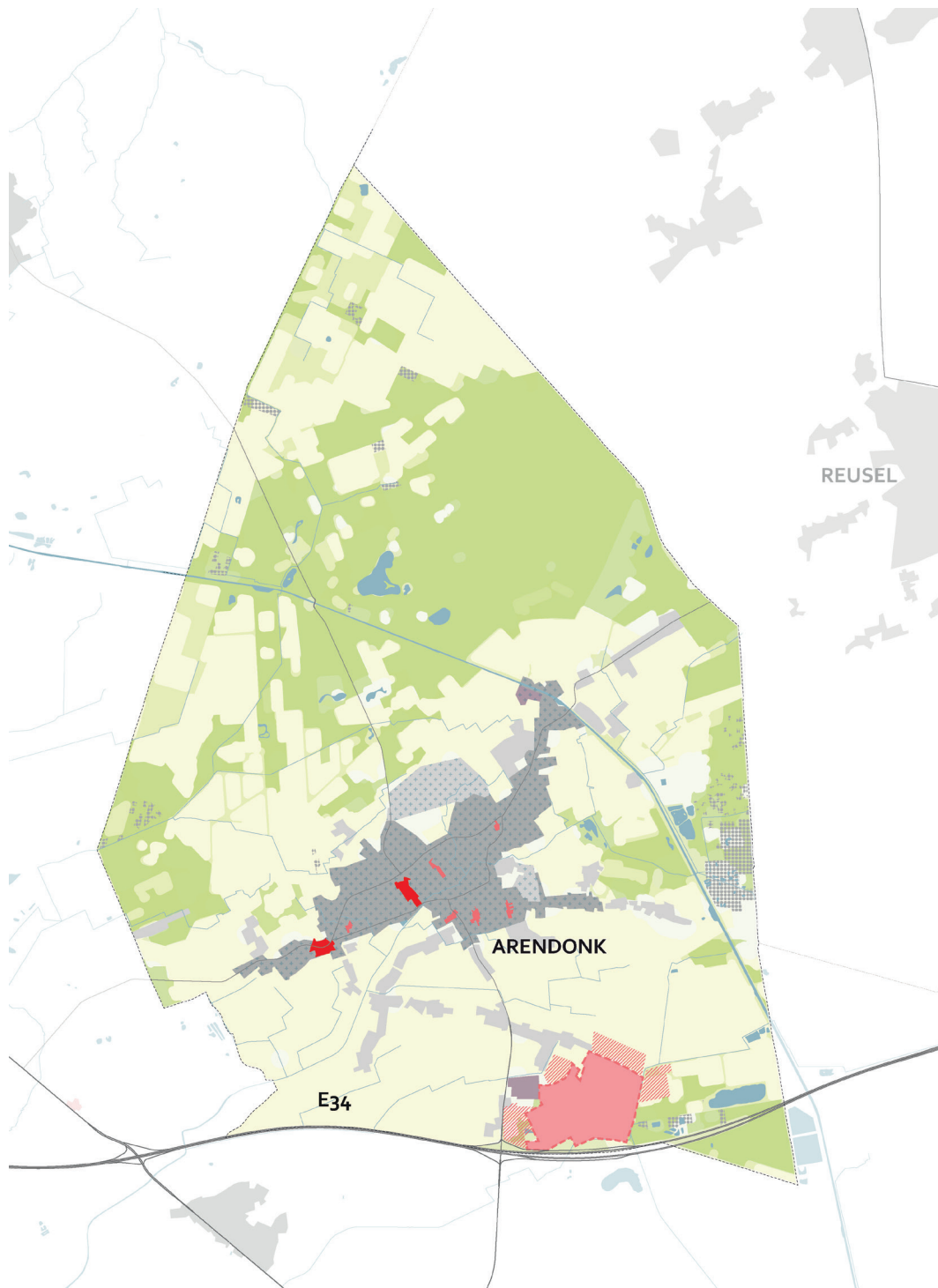
garanderen, onder andere door gemeenschappelijkheid of collectief beheer, verticaal groen en dakgroen, ecologische inrichtingen ipv niet waardevolle grasstroken.

- Energie : duurzame energiebronnen voorzien, synergieën opzoeken tussen bedrijven onderling,...
- Materiaalgebruik : flexibele gebouwen voorzien, bestaande waardevolle structuren herbruiken indien deze kwalitatief zijn en potentie bieden tot intensivering (sterke structuur die eventueel extra niveau aankan),...
- Mobiliteit : stimuleren van multimodaal transport, voorzien van ruimte voor collectieve vrachtbehandelingsfuncties, voorschriften m.b.t. de locatie van de opslag-, parkeer- of laad- en loszone per kavel,...
- Zacht netwerk : functionele zachte verbindingen uitbouwen om tewerkgestelden te stimuleren zich te voet of per fiets te begeven naar het bedrijventerrein. Fiets- en voetpaden voorzien, liefst aansluitend op het groenblauwnetwerk. Banken en pick-nick tafels voor werknemers.

Met de huidige manier van werken komen er onvoldoende pistes en mogelijkheden naar boven. Om het ruimtelijk rendement te verhogen is het duidelijk dat een **ondersteuning van de Provincie** met een overkoepelende visie en ambitie noodzakelijk is. De Provincie heeft een belangrijke rol te spelen bij het uitwerken van instrumenten, goede voorbeelden en toolboxes om deze op lokaal niveau toe te passen en zodanig een flinke stap verder te geraken. De mogelijke acties voor de Provincie werden voorgesteld in nota deel 2 (zie 4.4. Efficiënt ruimtegebruik p123). We hernemen de acties kort en vullen ze aan:

- Randvoorwaarden en voorschriften opstellen in functie van de ruimtelijk efficiëntie, zowel naar volume toe (hoogte, opstapelen van functies,...) als betreffende de mobiliteit en het flexibel inzetten van de ruimte (tijdelijkheid, perceelsoverstijgend,...). Voorschriften voor afstandsregels worden meestal ruim genomen en laten toe om een groot percentage van het perceel in te nemen. De brandweer legt andere beperkingen op, zeker naar de bereikbaarheid van de gebouwen waardoor het niet altijd lukt om gebouwen bijvoorbeeld aaneen te schakelen. De voorschriften naar maximale hoogtes moeten herbekeken worden in functie van de nieuwe geautomatiseerde opslagsystemen die een hogere hoogte benodigen.
- Ruimtelijke efficiëntie concretiseren aan de hand van een pilootproject.
- Toolbox efficiënt ruimtegebruik opmaken (instrumenten en best practices). Onder andere voldoende vrijheid laten in de bestemmingsvoorwaarden en de focus vooral leggen op wat men niet wil.
- Juridische hefboomen wegwerken en juridische instrumenten inzetten om tot efficiënter ruimtegebruik te komen.

Uiteraard kunnen de aandachtspunten voor het optimaliseren van een bestaand bedrijventerrein ook toegepast worden of ter inspiratie werken bij het oprichten van nieuwe bedrijventerreinen. **Bij het kiezen van een nieuwe locatie is de bereikbaarheid uiteraard het eerste belangrijk criteria. Een nieuwe locatie aansnijden is echter niet de bedoeling van het huidig beleid.** De leidende principes van de Provincie zijn hiërarchisch van aard en luiden als volgt: inzetten op verweving en in parallel, de huidige ruimte voor economie optimaliseren. Pas in de derde orde kan het aansnijden van nieuwe ruimte in acht genomen worden, mits sterke randvoorwaarden zoals uitgelegd in hoofdstuk 5.3.



Potentiekaart Arendonk, in volgorde van prioriteit:

- 1. Sites met hoog potentieel voor verweving
- 2. Sites met een goed potentieel tot verweving
- 3. Optimalisatie bestaande economische ruimte
- 4. Mogelijke uitbreiding, onder sterke randvoorwaarden

## **6.6. Stappenplan, specifiek voor Arendonk**

Specifiek voor Arendonk stellen we een stappenplan voor de Provincie voor, rekening houdend met de hiërarchie van de leidende principes (zie inleiding nota). De potentiekaart op de linkerpagina geeft een synthese weer van de mogelijkheden. De vier stappen worden één voor één toegelicht.

### **6.6.1. Sites met hoog potentieel voor verweving**

- De Provincie ondersteunt de gemeente bij het opstellen van een planningsinitiatief voor de sites met hoog potentieel voor verweving
- In dit geval spreken we van volgende sites: 1. Schotelven en 3. Daries.

### **6.6.2. Sites met een goed potentieel tot verweving**

De Provincie ondersteunt de gemeente Arendonk bij het verder onderzoeken van de meest geschikte instrumenten en/of tools om de sites met een goed potentieel tot verweving (sites 2. Angèle, 5. Caron, 7. Fabri Cars) te ontwikkelen tot multifunctionele gebieden. We denken onder andere aan volgende mogelijke tools:

- De Provincie kan een verweefcoach inzetten voor de drie sites om de discussie op te starten met de verschillende stakeholders en de gemeente.
- Verder kan de Provincie ondersteuning bieden aan de gemeente door juridische instrumenten in te zetten en verweving te stimuleren in haar beleid (zie nota deel 2, beleidsaanbeveling verweving stimuleren p122).
- De Provincie kan een toolbox voor verweving opstellen en overdragen (wanneer wordt het aangewezen en wanneer niet). Ook IOK geeft aan dat zij nood hebben aan een toolbox om verwevingsprojecten te kunnen opzetten.
- Door een pilootproject uit te werken kan de Provincie concreet aantonen welke stappen ondernomen kunnen worden om een gemengde ontwikkeling tot stand te brengen.

### **6.6.3. Optimalisatie Hoge Mauw**

- In parallel met voorgaande twee punten kan een traject opgestart worden op Hoge Mauw om de bestaande ruimte te optimaliseren.
- Hiervoor kan de Provincie een bedrijventerreinmanager aanstellen. De bedrijventerreinmanager heeft als taak om de verschillende bedrijven en stakeholders samen te brengen, uitwisselingen stimuleren en ze warm te maken voor het optimaliseren van de ruimte door win-win's op te zoeken voor eenieder. Het belangrijkste is het vormen van een draagvlak.
- Eens er een draagvlak is kan een inrichtingsplan opgemaakt worden in samenspraak met de verschillende actoren.
- Voor de opmaak van het inrichtingsplan kan de bedrijventerreinmanager inspiratie halen uit de "toolbox efficiënt ruimtegebruik" (zie nota deel 2, beleidsaanbeveling efficiënt ruimtegebruik p132).
- In het geval van Hoge Mauw lijkt het opstellen van een RUP een geschikt instrument om het

inrichtingsplan waar te maken, gekoppeld aan voorschriften die de ruimtelijke efficiëntie stimuleren en andere thematieken versterken (mobiliteit, zacht verkeer, ecologie,...).

- Belangrijk bij een RUP-procedure is om een hoog tempo aan te houden om de dynamiek en motivatie op peil te houden. Een duidelijke agenda met concrete afspraken, termijnen en streefdata vormt de basis van het proces. Er dient regelmatig vooruitgang geboekt te worden.

#### **6.6.4. Mogelijke uitbreiding Hoge Mauw**

- Indien er onvoldoende ruimte wordt geboekt voor bedrijvigheid aan de hand van de vorige stappen kan een voorstudie opgestart worden voor een mogelijke uitbreiding van Hoge Mauw.
- Een uitbreiding van Hoge Mauw is enkel te bedenken indien er voldaan wordt aan sterke randvoorwaarden. De uitbreiding moet bijvoorbeeld dienen voor de herstructurering van het bestaand bedrijventerrein, of om ruimte te voorzien voor slechter gelegen bedrijven.

Deze vier stappen dienen eerst binnen de Provincie onderzocht te worden om tot een definitief stappenplan te kunnen komen.

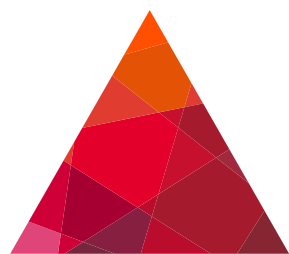




**AABEL**

ldr 





**Provincie  
Antwerpen**