



## Future proof bedrijventerreinen in Turnhout – Naar een gedeelde ambitieagenda

Eindrapport | 22 november 2019

In opdracht van

**STAD** Turnhout

Deze studie werd uitgevoerd  
door:

IDEA Consult en OMGEVING

Jozef II-straat 40 B1  
1000 Brussel

T: +32 2 282 17 10

F: +32 2 282 17 15

[info@ideaconsult.be](mailto:info@ideaconsult.be)

IDEA   
CONSULT *thinking ahead*

OMGEVING  
LANDSCAPE ARCHITECTURE . URBANISM



# Inhoudsopgave

<b>1 / Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1. Insteek: de bedrijventerreinen voorbereiden op de toekomst	4
1.2. Leeswijzer	5
<b>2 / Onderzoeksaanpak</b>	<b>6</b>
2.1. Afbakening onderzoeksgebied	6
2.2. Procesverloop	7
<b>3 / Een economie en maatschappij in transitie</b>	<b>10</b>
3.2. Herstructureringsopgave voor de bestaande bedrijventerreinen	13
<b>4 / De bedrijventerreinen vandaag</b>	<b>14</b>
4.1. Planologische bestemming	14
4.2. Landgebruik	16
4.3. Aanwezige bedrijven	18
4.4. Pendel werknemers	29
<b>5 / Een SWOT-analyse van de bedrijventerreinen</b>	<b>33</b>
5.1. Sterktes van de bedrijventerreinen	33
5.2. Zwaktes van de bedrijventerreinen	34
5.3. Kansen voor de bedrijventerreinen	35
5.4. Bedreigingen voor de bedrijventerreinen	36
<b>6 / Een gedeelde ambitieagenda voor futureproof bedrijventerreinen</b>	<b>37</b>
6.1. Gedeelde ambities voor de bedrijventerreinen	37
6.2. Ambitiekaarten voor de bedrijventerreinen	38
<b>7 / Verkenning van mogelijke ruimtelijke ingrepen</b>	<b>44</b>
7.1. Selectie van de casestudies	44
7.2. Case study 1 – Industriepoort Noord	46
7.3. Case study 2 – Industriepoort Zuid	57
7.4. Case study 3 – Stadspoort	62
7.5. Case study 4 – Sunnyland	68
<b>8 / Transitiepad voor futureproof bedrijventerreinen</b>	<b>73</b>
8.1. Rol van de Stad Turnhout bepalen	73
8.2. Actieplan opmaken	74
8.3. Kritische succesvoorwaarden voor de implementatie	75

<b>BIJLAGEN</b>	<b>76</b>
Bijlage 1 / Draaiboek en verslag eerste werksessie	77
Bijlage 2 / Draaiboek en verslag tweede werksessie	77







## 1 / Inleiding

### 1.1. Insteek: de bedrijventerreinen voorbereiden op de toekomst

#### *Probleemstelling*

De stad Turnhout huisvest op haar grondgebied verschillende grote industrieterreinen die voornamelijk dateren uit de jaren '70. Deze bedrijventerreinen bestaan uit grote deelpercelen voor de grote productiebedrijven in de secundaire industrie die in die periode sterk in opmars waren. De economische en maatschappelijke veranderingen van de voorbije decennia resulteren vandaag echter in nieuwe noden en behoeften. De stad Turnhout stelt aldus vast dat er nood is aan een vernieuwde visie m.b.t. de ruimtelijke indeling voor de bedrijventerreinen, die inspeelt op de huidige en toekomstige behoeften van bedrijven.

#### *Centrale onderzoeksvragen*

Vanuit de stad Turnhout werden de volgende onderzoeksvragen geformuleerd:

- ▶ Hoe moeten we omgaan met nieuwe trends en ontwikkelingen in verhouding tot de bestaande, verouderde industriezones, die gekenmerkt zijn door hun grote oppervlakte en vaak verouderd patrimonium al dan niet gecombineerd met leegstand?
- ▶ Hoe maken we deze zones future proof?

#### *Doel van het onderzoek*

Het onderzoekstraject had een driedelig doel:

- ▶ De opmaak van een gedragen ambitienota voor het 'future proof' maken van de bedrijventerreinen;
- ▶ Ontwerpend onderzoek naar mogelijke ruimtelijke ingrepen;
- ▶ Prioritering van mogelijke ruimtelijke ingrepen.

#### *Afbakening van het onderzoek*

Het onderzoek focust op de mogelijke ruimtelijke effecten, ruimtelijke noden en de ruimtelijke antwoorden op de maatschappelijke en economische trends. En vertaalt deze vervolgens naar een gedragen en implementeerbare ruimtelijke visie voor de Turnhoutse bedrijventerreinen. Een goed beleid met betrekking bedrijventerreinen gaat echter veel breder dan de louter ruimtelijke aspecten. We denken hierbij bijvoorbeeld aan het belang van een optimale samenwerking tussen bedrijven onderling en tussen de bedrijventerreinen



in de ruimere regio van Turnhout of het belang van een bedrijventerreinmanagement. Het onderzoek beperkt zich desalniettemin bewust tot de ruimtelijke aspecten.

### *Onderzoeksaanpak*

Het onderzoekstraject steunde op de combinatie van verschillende onderzoeksactiviteiten:

- ▶ Kwalitatieve en kwantitatieve data-analyse en benchmarking van de Turnhoutse bedrijventerreinen met andere centrumsteden;
- ▶ Uitgebreid stakeholderoverleg met de betrokken ondernemers over de uitdagingen, ambities en mogelijke ruimtelijke ingrepen op de bedrijventerreinen;
- ▶ Ontwerpend onderzoek voor de ruimtelijke vertaling van de ambities en verbeelding van de mogelijke ruimtelijke ingrepen.

## 1.2. Leeswijzer

Het onderzoeksrapport bestaat, naast dit inleidend hoofdstuk, uit 7 hoofdstukken:

- ▶ Hoofdstuk 2 'Een co-creatietraject' bespreekt het afgelegde onderzoekstraject;
- ▶ Hoofdstuk 3 'Een economie en maatschappij in transitie' bespreekt enkele economische en maatschappelijke trends met effecten op de bestaande bedrijfsterreinen;
- ▶ Hoofdstuk 4 'De bedrijventerreinen vandaag' bespreekt de planologische situatie, de eigendomssituatie op de bedrijventerreinen, de analyse van het type bedrijvigheid en de pendelstromen;
- ▶ Hoofdstuk 5 'SWOT-analyse van de bedrijventerreinen' bespreekt de sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen voor de bedrijventerreinen;
- ▶ Hoofdstuk 6 'Een gedeeld ambitiekader voor futureproof bedrijventerreinen' bespreekt de door de geconsulteerde stakeholders gedeelde ambities en ambitiekaarten voor de bedrijventerreinen;
- ▶ Hoofdstuk 7 'Verkenning van mogelijke ruimtelijke ingrepen' bespreekt de resultaten van een ontwerpend onderzoek waarbij in 4 cases de mogelijke ruimtelijke ingrepen geanalyseerd werden;
- ▶ Hoofdstuk 8 'Transitiepad voor futureproof bedrijventerreinen' presenteert ten slotte een actieplan voor de transformatie van de bedrijventerreinen.

De bijlagen omvatten:

- ▶ Het draaiboek en verslag van de eerste werksessie
- ▶ Het draaiboek en verslag van de tweede werksessie



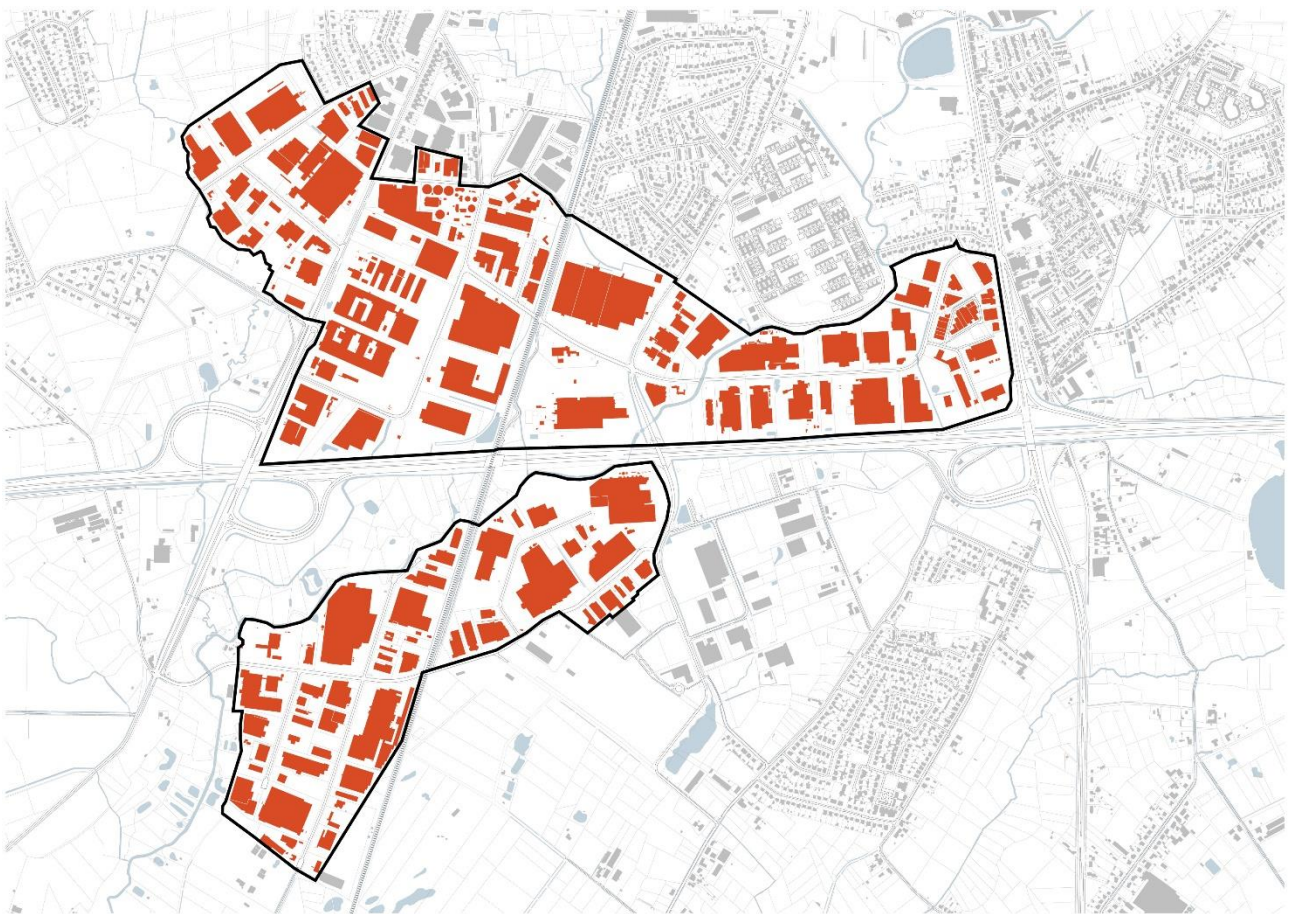
## 2 / Onderzoeksaanpak

In dit hoofdstuk bespreken we het opzet en verloop van het onderzoekstraject meer in detail. We bespreken hiervoor achtereenvolgens:

- ▶ Afbakening van het onderzoeksgebied
- ▶ Procesverloop

### 2.1. Afbakening onderzoeksgebied

In de onderstaande kaart wordt het onderzoeksgebied afgebakend. Het betreft de bedrijventerreinen ten noorden en zuiden van de E34.



Figuur 1 – Afbakening van het onderzoeksgebied





Figuur 2 – Luchtfoto van het onderzoeksgebied

## 2.2. Procesverloop

Het onderzoekstraject omvatte 4 fasen:

- ▶ Fase 1 – Inventarisatie en analyse
- ▶ Fase 2 – Visievorming en selectie prioritare ruimtelijke ingrepen
- ▶ Fase 3 – Ontwerpend onderzoek ruimtelijke ingrepen
- ▶ Fase 4 – Integratie van de onderzoeksresultaten





### *Fase 1 – Inventarisatie en SWOT-analyse*

Het onderzoek vatte aan met een analyse van de bedrijventerreinen binnen de economische context met focus op de volgende elementen:

- ▶ een analyse op hoofdlijnen van de economische en maatschappelijke transitie in Vlaanderen en verkenning van de mogelijke ruimtelijke impact;
- ▶ een analyse van de bestaande bedrijvigheid op de bedrijventerreinen;
- ▶ een vergelijkende analyse van de bedrijventerreinen in Turnhout met de 12 andere centrumsteden;
- ▶ een SWOT-analyse van de bedrijventerreinen in Turnhout.

De inventarisatie en SWOT-analyse steunde op de combinatie van kwalitatief en kwantitatief onderzoek:

- ▶ Analyse van het beschikbare cijfermateriaal
- ▶ Analyse van de beschikbare beleidsdocumenten
- ▶ Een verkennende gespreksronde bestaande uit:
  - Een interview met de verantwoordelijken binnen IOK, Dimitri Deiteren en Gui Proost
  - Telefonische interviews met volgende vastgoedmakelaars:
    - Sam Mertens – Mertens Vastgoed
    - Philippe Geudens – Oreon Properties
    - Olivier Wuyts – Hugo Ceusters
  - Een groepsgesprek met volgende ondernemers:
    - Michel Vangeel – Vangeel Wegenbouw
    - Peter Willems en Henrie Van De Wiel - Smurfit Kappa Turnhout
    - Bart Van de Pol – Vandepol
    - Alex Joos – Group Joos

### *Fase 2 – Opmaak ambitienota en selectie te onderzoeken ruimtelijke ingrepen*

De tweede fase focuste op het definiëren van de ambities voor het future proof maken van de bedrijventerreinen in Turnhout en selectie van de verder te onderzoeken ruimtelijke ingrepen. De ambities hebben betrekking op:

- ▶ Type bedrijvigheid
- ▶ Ruimtegebruik
- ▶ Mobiliteit
- ▶ Omgevingskwaliteit



De tweede fase steunde op de combinatie van de volgende onderzoeksdaten:

- ▶ Deskresearch voor de doorvertaling van de resultaten van de SWOT-analyse in een eerste aanzet voor de ambitienota
- ▶ Werkoverleg met de Stad Turnhout voor de scherpstelling van de ambitienota
- ▶ Een eerste werksessie (28/2/2019) met de ondernemers voor de aftoetsing en verfijning van de ambities, en een open reflectie over 'hoe' deze ambities gerealiseerd kunnen worden (het verslag van deze werksessie werd opgenomen in bijlage).

#### *Fase 3 – Ontwerpend onderzoek ruimtelijke ingrepen*

Tijdens de derde fase werden de ambities en mogelijke ruimtelijke ingrepen voor de bedrijventerreinen verder geanalyseerd. Het ontwerpend onderzoek gebeurde op twee schalen:

- ▶ Voor het volledige onderzoeksgebied werden de ambities vertaald in een aantal thematische ambitiekaarten, met betrekking tot type bedrijvigheid, ruimtegebruik, mobiliteit en omgevingskwaliteit
- ▶ Voor 4 strategische locaties werden de mogelijke ruimtelijke ingrepen meer in detail onderzocht.

De tweede fase steunde op de combinatie van de volgende onderzoeksdaten:

- ▶ Deskresearch voor een eerste aanzet van het ontwerpend onderzoek
- ▶ Werkoverleg met de Stad Turnhout voor de bespreking en bijsturing van de eerste resultaten van het ontwerpend onderzoek
- ▶ Een tweede werksessie (28/5/2019) met de ondernemers voor de aftoetsing en verfijning van de resultaten van het ontwerpend onderzoek.

#### *Fase 4 – Integratie van de onderzoeksresultaten*

In de vierde en laatste fase van het onderzoek werden de bevindingen van het onderzoek samengebracht:

- ▶ Opmaak van een transitiepad voor het futureproof maken van de bedrijventerreinen met definitie van de actie op korte, middellange en lange termijn
- ▶ Opmaak van het eindrapport



## 3 / Een economie en maatschappij in transitie

De economie en maatschappij staan niet stil. De economische en maatschappelijke transitie hebben echter belangrijke effecten op de locatiekeuze en ruimtevrage van bedrijven, de investeringen van bedrijven en het toekomstperspectief van de bestaande bedrijventerreinen.

In dit hoofdstuk bespreken we achtereenvolgens:

- ▶ Trends met een ruimtelijke impact op de bestaande bedrijventerreinen
- ▶ Herstructureringsopgave voor de bestaande bedrijventerreinen

### 3.1.1 Trends binnen de maakindustrie en logistiek met een ruimtelijke impact

In wat volgt bespreken we enkele trends met een belangrijke ruimtelijke impact<sup>1</sup>

- ▶ Transitie naar de circulaire economie
- ▶ Smart industry
- ▶ Robotisering
- ▶ Open innovatie
- ▶ Smart logistics
- ▶ Blurring
- ▶ Energietransitie
- ▶ Duurzaam ruimtegebruik

#### *Transitie naar de circulaire economie*

De circulaire economie zet in op de maximalisering van de herbruikbaarheid van producten en grondstoffen en de minimalisering van de vernietiging van de waarde. Dit omvat ondermeer het winnen van bouwmaterialen, afvalstoffen en schaarse metalen uit de stad ('urban mining') en het benutten van restwarmte of CO<sup>2</sup> als energiebron. Het doel is zo hoogwaardig mogelijk hergebruiken van producten, onderdelen en grondstoffen. De circulaire economie kan een grote invloed hebben op de bedrijfsvoering en op de organisatie van bedrijventerreinen, omdat het nodig is de aan- en afvoer van materialenstromen anders te organiseren. Voor bedrijven en (kennis) instellingen loont het bijvoorbeeld steeds meer om dicht bij elkaar te zitten en/of dicht bij de herkomst van grote reststromen en afnemers. De transitie naar een meer circulaire economie resulteert in een toegenomen ruimtevrage vanuit industrie (recycling, nieuwe grootschalige productie/fabricage) en logistiek (transport reststromen). De ruimtevrage betreft ruime kavels voor grootschalige productie- en logistieke faciliteiten op multimodale locaties, bij voorkeur bij (open) water, en met optimale mogelijkheden voor uitwisseling tussen bedrijven en utilities, zoals elektriciteit. Voor circulaire bedrijventerreinen is een aanbod aan ondersteunende faciliteiten, een professioneel bedrijventerreinmanagement en een goede samenwerking tussen bedrijven cruciaal.

---

<sup>1</sup> We steunen voor deze bespreking op Stec Group (2018) *Next economy: welke megatrends cruciaal voor bedrijventerreinen?* <https://stec.nl/wp-content/uploads/2018/03/Stec-Groep-whitepaper-Next-Economy.pdf>



### *Smart industry*

Smart industry is de koppeling van automatisering en gegevensuitwisseling aan industriële productie via slimme sensoren, big data, internet of things, robots,...etc. Bestaande producten en processen worden hierdoor slimmer en efficiënter. Er ontstaan bovendien nieuwe producten, diensten en processen. Samenwerking tussen bedrijven in de (high tech) waardeketen wordt belangrijker om innovatief en concurrerend te blijven. Smart industry heeft baat bij de fysieke clustering van partijen in de keten, om zo faciliteiten en kennis te delen. Dit leidt onder andere tot het delen van bedrijfsgebouwen, voorzieningen en faciliteiten. Maar er ontstaat ook een vraag aan andere soorten industriële omgevingen, zoals naar fieldlabs, test- en experimenteeromgevingen en proeffabrieken.

### *Robotisering*

In de productiesector en de logistiek nemen robots steeds meer (routine)werkzaamheden over. Dit is nodig om de productie en toegevoegde waarde te kunnen blijven verhogen en om (internationaal) concurrerend te blijven. Robotisering en automatisering betekenen veelal meer ruimtevraag, vooral vanuit industrie en logistiek, met investeringen in de vernieuwing en uitbreiding van productielijnen en warehousing met robots. De robotisering noodzaakt hoger opgeleid personeel waardoor industriële en logistieke locaties bij stedelijke gebieden en in sterke economische clusters aantrekkelijker worden. Tegelijkertijd worden sommige bedrijven ook 'honkvaster' door dure investeringen in productielijnen. De robotisering leidt ook tot schonere vormen van industrie, waardoor sommige productie in gemengde omgevingen kan plaatsvinden.

### *Open innovatie*

Open innovatie is een kernelement in de versnelling van innovatie. Het is een cruciale vestigingsvoorwaarde en overlevingsstrategie voor kennisintensieve bedrijfssectoren, zoals de high tech maakindustrie. In deze sectoren verschuift de bedrijfsvoering van een primair gesloten innovatieaanpak – waarbij de ontwikkeling plaatsvindt binnen de muren van een bedrijf – naar zogenaamde open innovatie. Hierbij werken bedrijven in een cluster samen, inclusief onderwijs- en onderzoeksinstituten, om te blijven innoveren en concurreren. Deze trend zorgt voor toenemende behoefte aan fysieke clustering en vermenging van bedrijven in campusomgevingen, vooral rondom grote productiebedrijven en OEM's. De fysieke nabijheid zorgt voor een snellere uitwisseling van ideeën en stimuleert ontmoeting en samenwerking. Bijvoorbeeld via gedeelde voorzieningen. Hierdoor ontstaat een goede voedingsbodem voor product- en procesinnovaties en nieuwe bedrijvigheid. Bovendien zorgt het voor meer flexibiliteit, efficiency en kostenbesparing in de bedrijfsvoering. De ruimtevraag focust zich veelal op sterke stedelijke gebieden en clusters, omdat hier het arbeidspotentieel en de onderwijs- en kennisnetwerken zit.

### *Smart logistics*

Smart logistics is de overkoepelende term voor de veelheid aan ontwikkelingen die de logistiek beïnvloeden. De logistiek groeit door trends als de groeiende (smart) industrie en e-commerce. De logistiek wordt steeds slimmer, bijvoorbeeld door big data aan logistiek te koppelen. Maar ook door goed in te spelen op veranderingen in de supply chain door bijvoorbeeld 3D-printing. En door logistieke processen verder te robotiseren/automatiseren. De ruimtevraag voor logistiek wordt enerzijds steeds groter (mega distributiecentra van soms tientallen hectares), anderzijds komen kleinere (stads)distributieconcepten steeds meer op. Smart logistics stuwt de verdere groei van de logistiek op in de komende jaren en zorgt voor nieuwere vormen van logistieke services, kennisintensieve logistiek, lastmile logistiek en retourlogistiek. Maar bijvoorbeeld ook het ontstaan van digitale warehouses, van waaruit vele producten aangeboden kunnen worden, maar waarvoor slechts een klein (print)oppervlak nodig is. De logistieke hotspots, mainports en stedelijke gebieden blijven het brandpunt van de dynamiek.



### *Blurring van productie, retail en horeca*

In economische termen betekent blurring branchevervaging inzake type bedrijvigheid. De zuivere productiebedrijven in de secundaire industrie verdwijnen. Bedrijven en hun bedrijfsgebouwen huisvesten steeds vaker een mix van functies met ruimte voor zowel productie, diensten, onderzoek, retail,...

### *Energietransitie*

Ons energiesysteem staat voor grote uitdagingen. Om de opwarming van de aarde tegen te gaan, moeten we de broeikasgasuitstoot drastisch terugdringen. Voor de bedrijventerreinen betekent dit dat er moet ingezet worden op een daling van het energieverbruik door een verhoging van de energie-efficiëntie van de bedrijfsgebouwen, de productieprocessen en het transport. De resterende energieconsumptie moet maximaal worden ingevuld door hernieuwbare energiebronnen. Wind- en zonne-energie kunnen door hun variabele productieverloop niet continu voorzien in de energiebehoeftes. Er moet daarom werk gemaakt worden van verschillende vormen van vraagsturing en energieopslag zodat de energievraag en het -aanbod op elk moment op elkaar zijn afgestemd.

### *Duurzaam ruimtegebruik*

Om als stad economisch aantrekkelijk te blijven voor investeerders en bedrijven is het kunnen bieden van voldoende ruimte cruciaal. De ruimte in Vlaanderen wordt echter schaarser en het aansnijden van de open ruimte voor de aanleg van bedrijfsterrinen druist in tegen de beleidsdoelstellingen. Daarom moet de steeds schaarser wordende ruimte efficiënt worden ingezet. Hierdoor wordt het ook mogelijk om op de beperkte oppervlakte bijkomende jobs te voorzien. Dit kan op de bestaande bedrijventerreinen op meerdere manieren: stapelen, multifunctionele invullingen, verdichten, verweven, flexibele gebouwen....



## 3.2. Herstructureringsopgave voor de bestaande bedrijventerreinen

Het effect van de economische veranderingen zal het grootst zijn op de bestaande bedrijventerreinen. Op de bestaande bedrijventerreinen komt dus een belangrijke herstructureringsopgave af. In functie van de noden en uitdagingen van een bedrijventerrein is een aanpak op maat noodzakelijk. In de praktijk bestaan er verschillende vormen van herstructurering van bedrijventerreinen die varieert van een facelift tot een herprofilering en transformatie. Onderstaande tabel beschrijft de verschillende aanpakken.

Tabel 1 – Overzicht verschillende aanpakken bedrijventerreinen

Aanpak	Omschrijving
<b>Facelift, onderhoud en beheer</b>	Lichte verbeteringen van openbare ruimte, stimuleringsmaatregelen voor investeringen in privaat vastgoed (gevels, energie, verduurzaming) en aandacht voor duurzaam beheer en onderhoud.
<b>(Lichte) revitalisering</b>	Grotere ingrepen in de openbare ruimte en op private kavels. Bijvoorbeeld wegonderhoud of vernieuwen straatmeubilair en -verlichting. Private panden (grootschalig) vernieuwen en energetische maatregelen nemen. Nog geen herontwikkeling van private kavels.
<b>(Zware) revitalisering</b>	Ingrepen in de openbare ruimte zoals grootschalig wegonderhoud, vernieuwen van de ontsluitingswegen en grootschalig onderhoud aan riolering. Herontwikkeling van private kavels en kavelruil voor optimaler ruimtegebruik. Eerste private panden worden herontwikkeld (sloopnieuwbouw). Geen functiewijziging.
<b>Herprofilering en (gedeeltelijke) transformatie</b>	Gedeelten van het terrein worden herontwikkeld en geherprofileerd. Een deel van het bedrijventerreinen krijgt een nieuwe functie als ruimte voor bedrijfsverzamelgebouwen, kantoorachtige bedrijvigheid, publiekstrekkende functies (zorg, onderwijs) of wonen.

Bron: eigen verwerking op basis van Stec Groep, 2018





## 4 / De bedrijventerreinen vandaag

Om de bedrijventerreinen in Turnhout zo goed mogelijk op de toekomst voor te bereiden is het van belang om de bestaande situatie scherp in beeld te brengen. In dit hoofdstuk analyseren we de bestaande situatie aan de hand van de volgende topics:

- ▶ Planologische bestemming
- ▶ Landgebruik
- ▶ Aanwezige bedrijven
- ▶ Pendel werknemers

### 4.1. Planologische bestemming

Het Gewestplan bestemde de bedrijventerreinen in Turnhout als 'Gebieden voor milieubelastende industrieën'. Aan deze bestemmingscategorie zijn de volgende voorschriften gekoppeld:

- ▶ Industriegebieden (Algemeen):

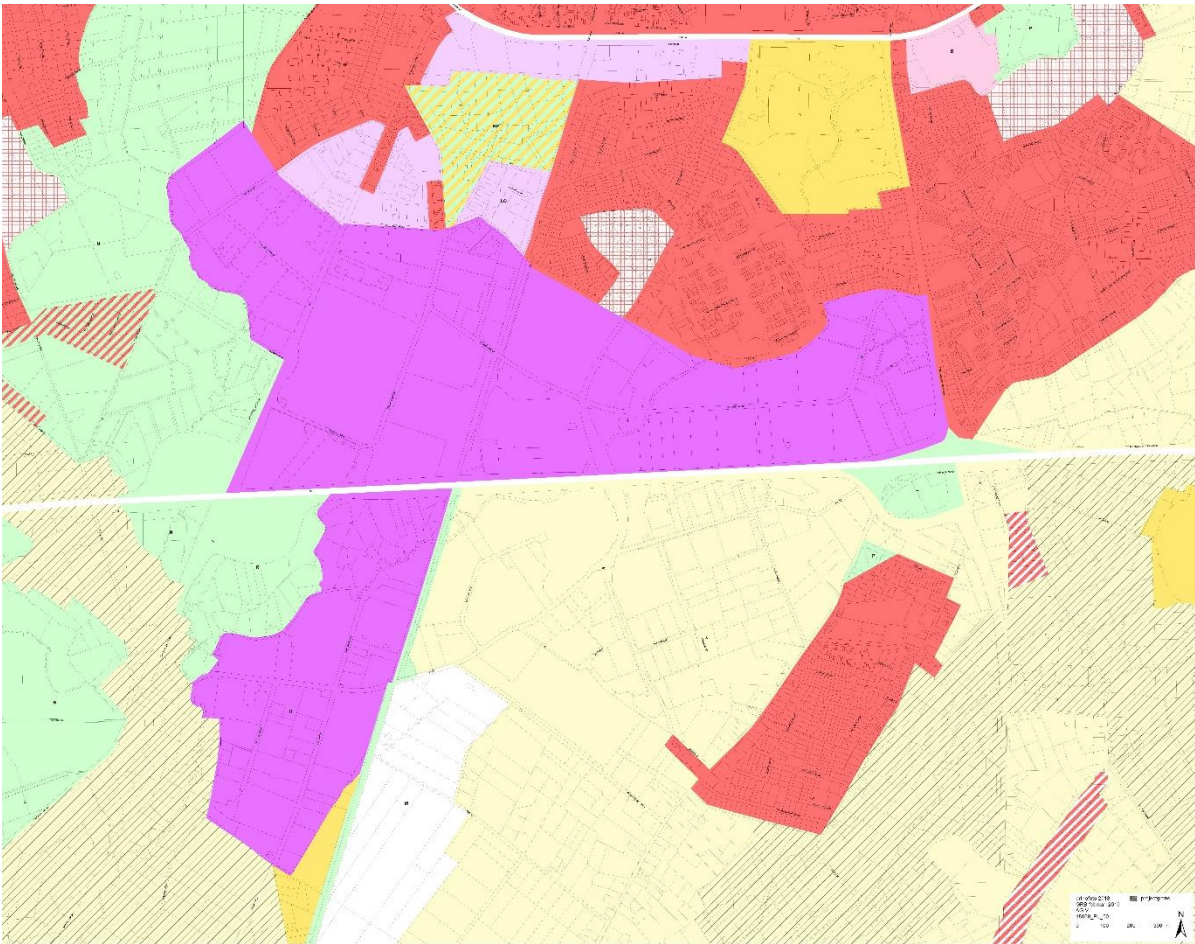
Deze zijn bestemd voor de vestiging van industriële of ambachtelijke bedrijven. Ze omvatten een bufferzone. Voor zover zulks in verband met de veiligheid en de goede werking van het bedrijf noodzakelijk is, kunnen ze mede de huisvesting van het bewakingspersoneel omvatten.

Tevens worden in deze gebieden complementaire dienstverlenende bedrijven ten behoeve van de andere industriële bedrijven toegelaten, namelijk: bankagentschappen, benzinestations, transportbedrijven, collectieve restaurants, opslagplaatsen van goederen bestemd voor nationale of internationale verkoop.

- ▶ Gebieden voor milieubelastende industrieën:

Deze zijn bestemd voor bedrijven die om economische of sociale redenen moeten worden afgezonderd;





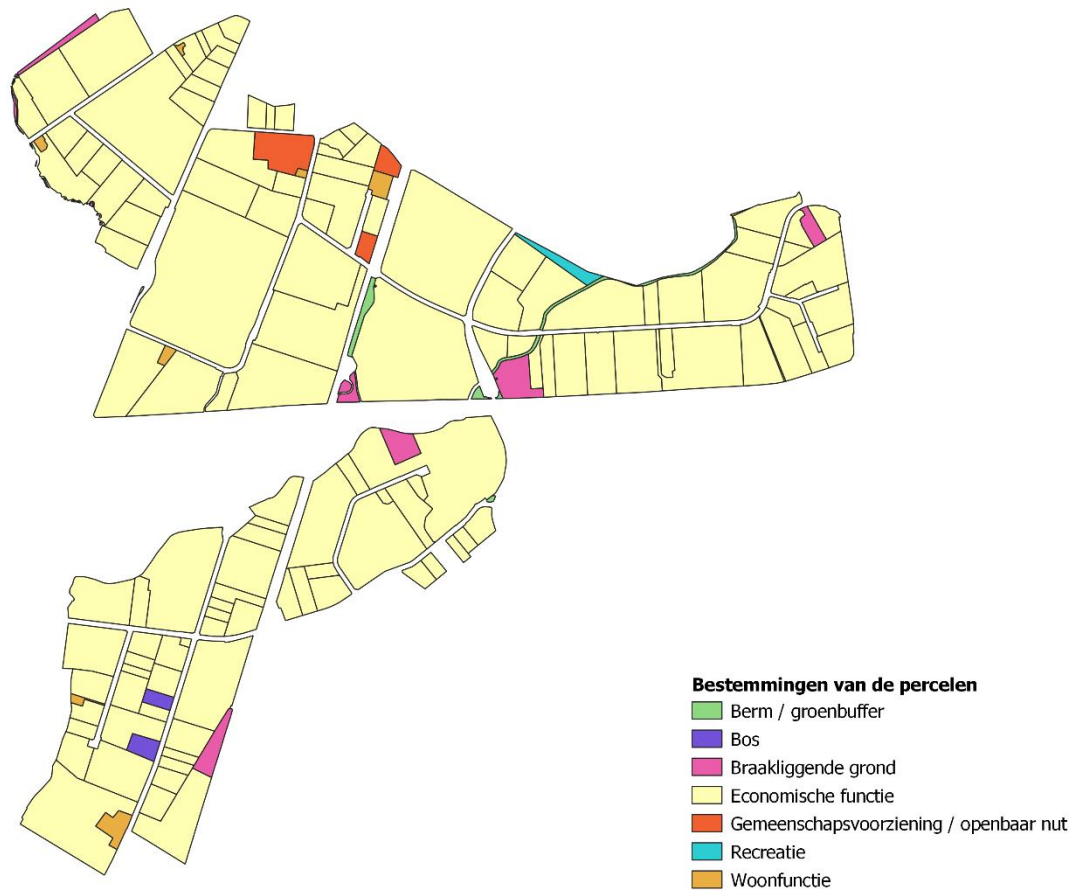
Figuur 3 – Gewestplan



## 4.2. Landgebruik

### *Benutting van de bedrijfspertelen*

Onderstaande figuur toont aan dat de percelen op de bedrijventerreinen in hoofdzaak een economische functie hebben.

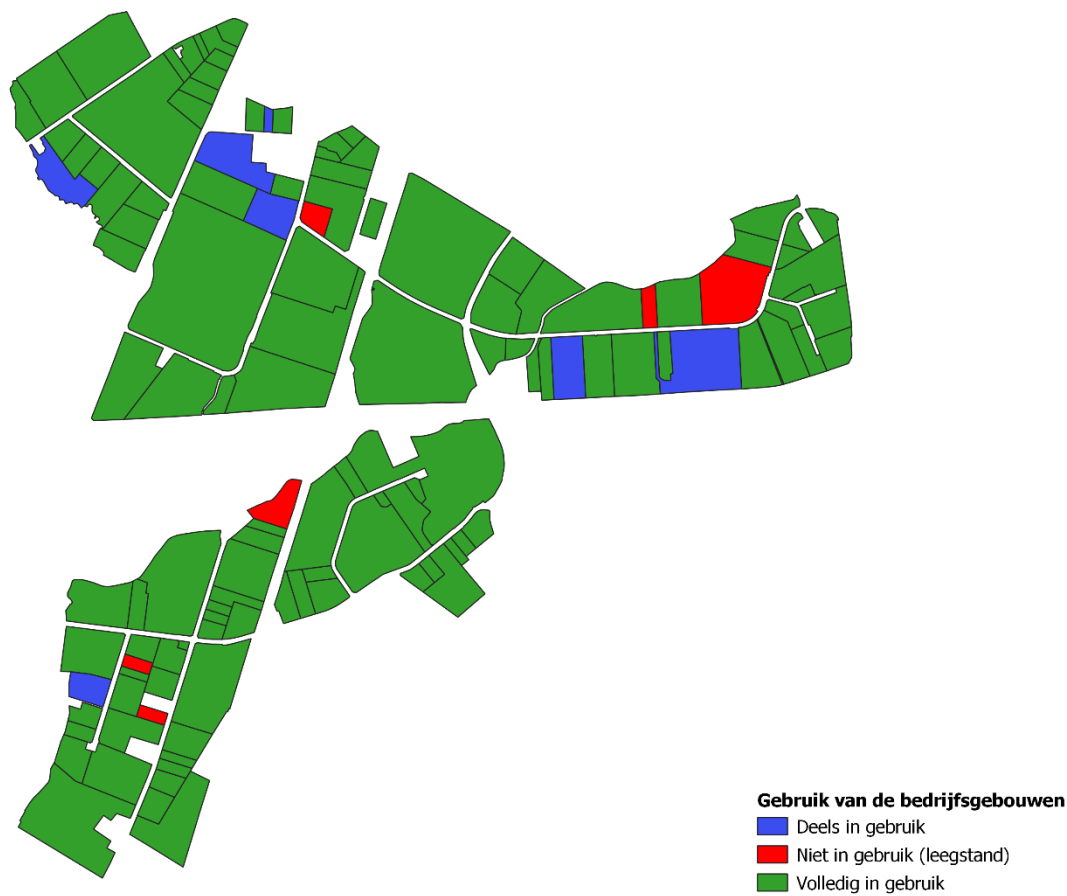


Figuur 4 – Bestemming van de percelen

Bron: GIS Bedrijventerreinen (2018)

### Benutting van de bedrijfsgebouwen

Onderstaande figuur wijst op relatief lage graad aan leegstaande en/of slechts deels in gebruik zijnde bedrijfsgebouwen.



Figuur 5 – Gebruik van de bedrijfsgebouwen

Bron: GIS Bedrijventerreinen (2018)

## 4.3. Aanwezige bedrijven

Voor de analyse van de aanwezige bedrijvigheid op de bedrijventerreinen bespreken we achtereenvolgens:

- ▶ Economische sectoren
- ▶ Aantal werknemers
- ▶ Perceelsoppervlakte

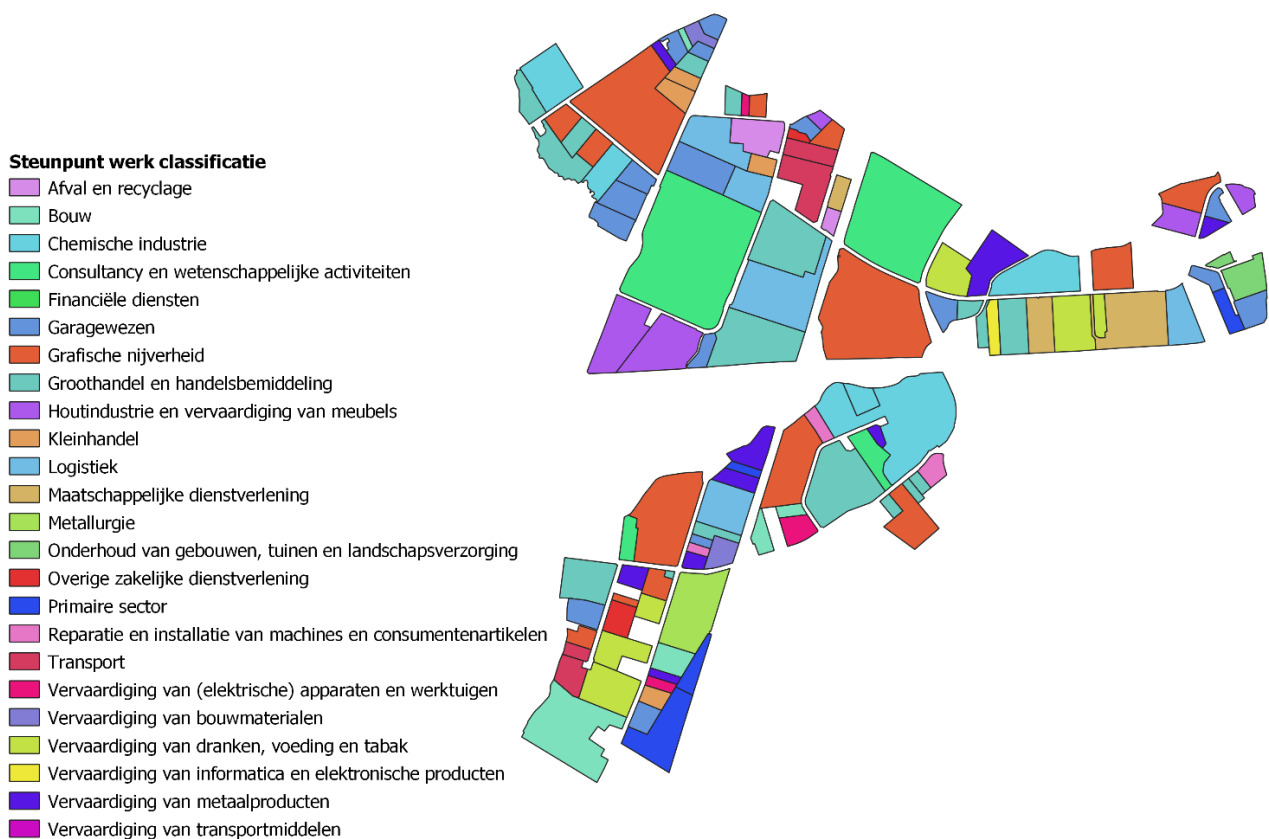
Waar mogelijk maken we in de analyse de vergelijking op gemeenteschaal de vergelijking tussen de Stad Turnhout en de 12 andere Vlaamse Centrumsteden.

### 4.3.1 Economische sectoren

#### *Analyse van de bedrijventerreinen in Turnhout*

De bedrijventerreinen huisvesten een zeer grote diversiteit aan types van bedrijven: enkele wereldbedrijven waaronder Soudal en Cartamundi, verschillende bedrijven met lokale roots, bedrijven die zich sterk richten op Nederland,.....

Onderstaande figuur toont de grote diversiteit aan bedrijven naar economische sector weer, op basis van de door het Vlaamse Steunpunt Werk gehanteerde classificatie.<sup>2</sup>



Figuur 6 – Steunpuntwerk classificatie

<sup>2</sup> Op percelen die meerdere bedrijven huisvesten werd het bedrijf met het hoogste aantal werknemers als basis voor de classificatie genomen.



Op basis van het aantal werknemers vormen de Chemische industrie en de Grafische nijverheid de belangrijkste sectoren op de bedrijventerreinen.<sup>3</sup>

Tabel 2 – Top 5 naar aantal werknemers

Top 5 naar aantal werknemers	Aantal werknemers
<b>Chemische industrie</b>	2 655
<b>Grafische nijverheid</b>	2 518
<b>Groothandel en handelsbemiddeling</b>	1 075
<b>Vervaardiging van dranken, voeding en tabak</b>	1 024
<b>Transport</b>	715

Bron: GIS bedrijventerreinen (2018)

De analyse van het ruimtebeslag toont aan dat de grafische nijverheid met 50 ha de grootste oppervlakte inneemt, gevolgd door bedrijven actief in de sector van de consultancy en wetenschappelijke activiteiten.

Tabel 3 – Top 5 naar oppervlakte (m<sup>2</sup>)

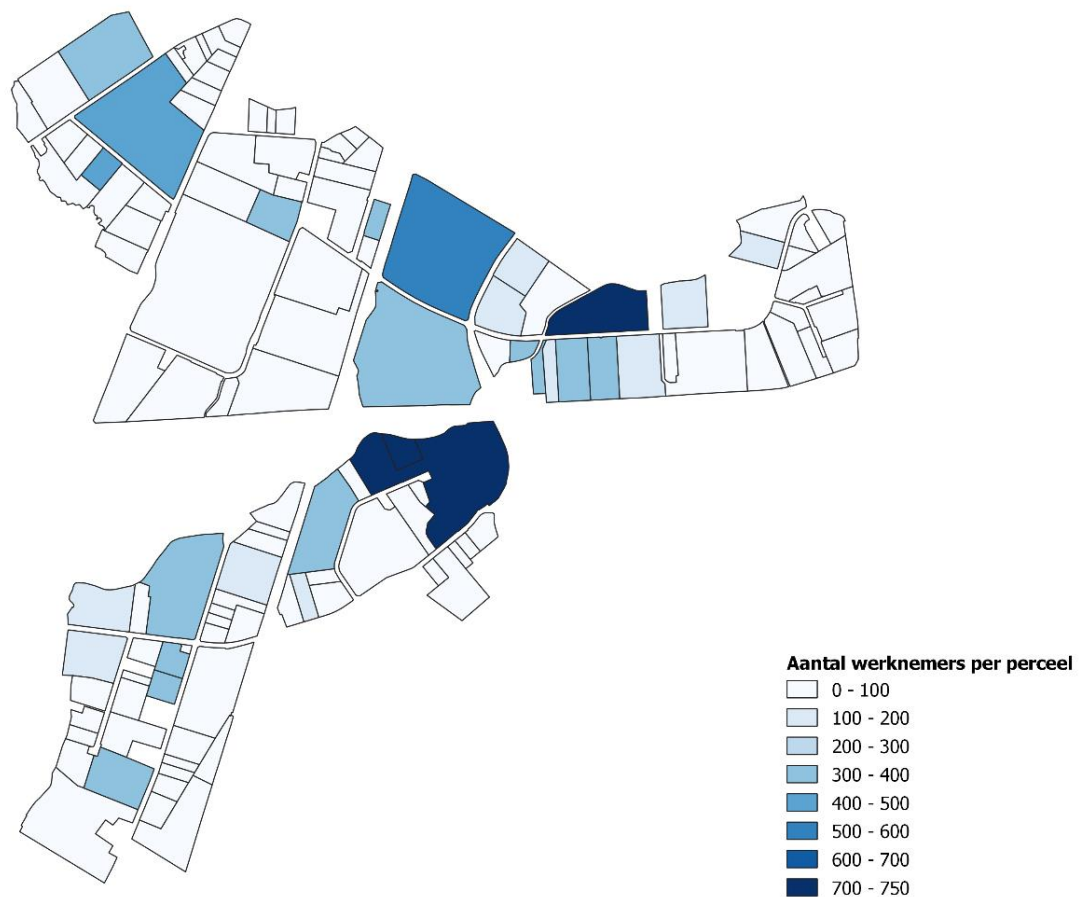
Top 5 naar oppervlakte (m <sup>2</sup> )	Oppervlakte (m <sup>2</sup> )
<b>Grafische nijverheid</b>	487 564
<b>Chemische industrie</b>	255 829
<b>Transport</b>	216 483
<b>Consultancy en wetenschappelijke activiteiten</b>	208 497
<b>Groothandel en handelsbemiddeling</b>	182 110

Bron: GIS bedrijventerreinen (2018)

<sup>3</sup> Voor de berekening van het aantal werknemers geeft het GIS bedrijventerreinen enkel een indicatie via verschillende categorieën met verschillende grootteordes van het aantal werknemers. Voor onze analyse nemen we binnen elke categorie de mediaan als assumptie met betrekking tot het aantal werknemers (bvb. categorie 1 tot 4 = 2 werknemers, categorie 5 tot 9 = 7 werknemers, categorie 10 tot 19 werknemers = 15 werknemers,...).



Onderstaande figuur geeft de spreiding weer van de bedrijven op de bedrijventerreinen in functie van het aantal werknemers per perceel.<sup>4</sup>



Figuur 7 – Aantal werknemers per perceel

Bron: GIS bedrijventerreinen (2018)

De combinatie van beide voorgaande analyses – het aantal werknemers en het ruimtebeslag – geeft inzicht in de tewerkstellingsdichtheid. Uit de deze analyse komt de maatschappelijke dienstverlening naar voor als de sector met de hoogste tewerkstellingsdichtheid. Deze sector is echter zowel naar aantal werknemers als naar



oppervlakte van ondergeschikt belang op de bedrijventerreinen in Turnhout. De Chemische industrie daarentegen heeft niet alleen het meeste werknemers op de bedrijventerreinen, maar kent met 178,8 werknemers/hectare ook een hoge tewerkstellingsdichtheid.

Tabel 4 – Top 5 naar werknemers/ha

Top 5 naar aantal werknemers/ha	Aantal werknemers/ha
<b>Maatschappelijke dienstverlening</b>	320,7
<b>Chemische industrie</b>	178,0
<b>Horeca en toerisme</b>	156,8
<b>Vervaardiging van dranken, voeding en tabak</b>	105,9
<b>Groothandel en handelsbemiddeling</b>	104,1

Bron: GIS bedrijventerreinen (2018)

### *Vergelijkende analyse met de andere centrumsteden*

Uit de vergelijking met de bedrijventerreinen in de 13 centrumsteden (op gemeenteniveau) valt naar ruimtebeslag het hoge relatief aandeel van bedrijven actief in de sector van de 'Vervaardiging van papier en papierwaren' in Turnhout op: deze sector neemt in Turnhout 6,04% van de oppervlakte op de bedrijventerreinen in, tegenover gemiddeld slechts 0,83% in Vlaanderen.

Tabel 5 – Top 5 type bedrijvigheid in Turnhout

Top 5 type bedrijvigheid in Turnhout op oppervlakte (volgens Nace Code)		Turnhout	Centrumsteden
<b>1</b>	Groothandel en handelsbemiddeling, met uitzondering van de handel in motorvoertuigen en motorfietsen	11,21%	14,53%
<b>2</b>	Vervoer te land en vervoer via pijpleidingen	9,82%	6,66%
<b>3</b>	Detailhandel, met uitzondering van de handel in auto's en motorfietsen	6,88%	5,67%
<b>4</b>	Groot- en detailhandel in en onderhoud en reparatie van motorvoertuigen en motorfietsen	6,07%	3,33%
<b>5</b>	Vervaardiging van papier en papierwaren	6,04%	0,83%

Bron: GIS bedrijventerreinen (2018)



De specialisatiegraad berekent de mate waarin de Turnhout gespecialiseerd is in een bedrijfstak in vergelijking met de 13 centrumsteden. Uitgedrukt als indexcijfer wijst een score hoger dan 1 op een specialisatiestatus van Turnhout voor de onderzochte bedrijfstak. Onderstaande tabel wijst op een hoge specialisatiestatus van Turnhout voor de grafische nijverheid (5,04) en de Vervaardiging van (elektrische) apparaten en werktuigen (3,05).

Tabel 6 – Top 10 specialisatiegraad in Turnhout t.o.v. centrumsteden

Top 10 type specialisatiegraad bedrijvigheid		Specialisatiegraad stad Turnhout t.o.v. 13 centrumsteden
<b>1</b>	Grafische nijverheid	5,04
<b>2</b>	Vervaardiging van (elektrische) apparaten en werktuigen	3,05
<b>3</b>	Maatschappelijke dienstverlening	2,28
<b>4</b>	Vervaardiging van dranken, voeding en tabak	2,04
<b>5</b>	Garagewezen	1,82
<b>6</b>	Consultancy en wetenschappelijke activiteiten	1,80
<b>7</b>	Informaticatechnologie	1,75
<b>8</b>	Recreatie, cultuur en sport	1,67
<b>9</b>	Vervaardiging van metaalproducten	1,53
<b>10</b>	Transport	1,33

Bron: GIS bedrijventerreinen (2018)

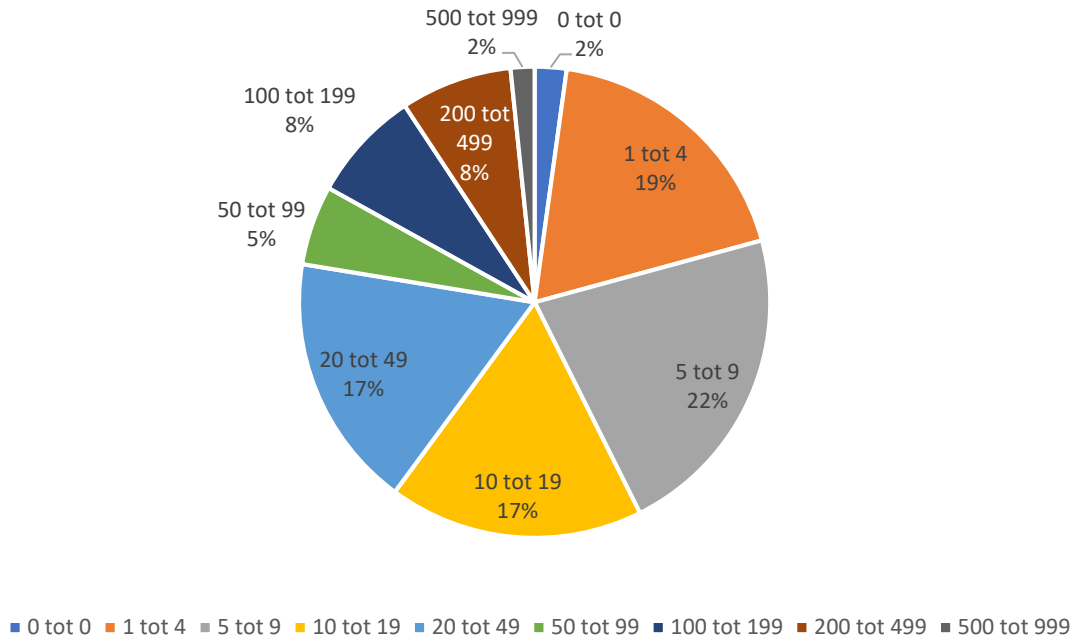


### 4.3.2 Aantal werknemers

#### Analyse van de bedrijventerreinen in Turnhout

Onderstaande figuren tonen de verdeling van de bedrijven en de ruimtelijke spreiding van de bedrijven naar aantal werknemers op de bedrijventerreinen. De analyse toont aan dat 75% van de bedrijven op de bedrijventerreinen minder dan 50 werknemers hebben.

Verdeling van de bedrijven naar het aantal werknemers



Figuur 8 – Verdeling van de bedrijven naar het aantal werknemers

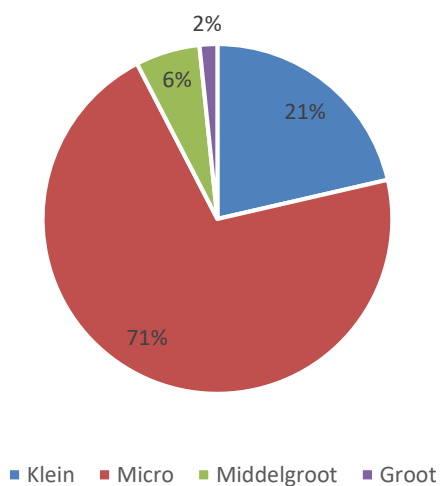
Bron: GIS bedrijventerreinen (2018)



### Vergelijking van Turnhout met de andere centrumsteden

De vergelijking van de verdeling van bedrijven naar grootteorde op basis van het aantal werknemers tussen de bedrijventerreinen in Turnhout (op gemeenteniveau) en het gemiddelde voor de 13 centrumsteden wijst niet op belangrijke verschillen.<sup>5</sup> Het aandeel 'grote' bedrijven met meer dan 200 werknemers ligt met 2% wel dubbel zo hoog dan het gemiddelde van 1% in de 13 centrumsteden, maar het belang van dit resultaat moet gerelativeerd worden omwille van de relatieve lage percentages waarover we spreken.

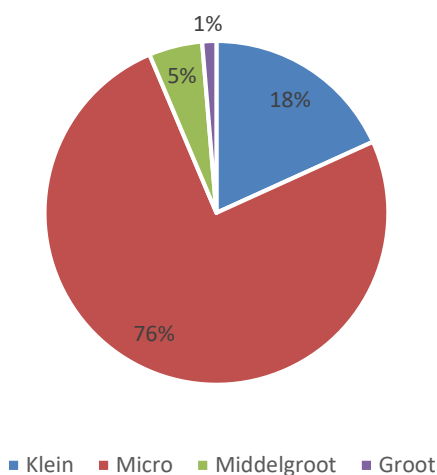
#### Aantal vestigingen naar grootteorde van werknemers - Turnhout



Figuur 9 – Aantal vestigingen naar grootteorde van werknemers – Turnhout

Bron: Provincie in Cijfers

#### Aantal vestigingen naar grootteorde aantal werknemers - 13 centrumsteden



Figuur 10 – Aantal vestigingen naar grootteorde van werknemers – 13 centrumsteden

Bron: Provincie in Cijfers

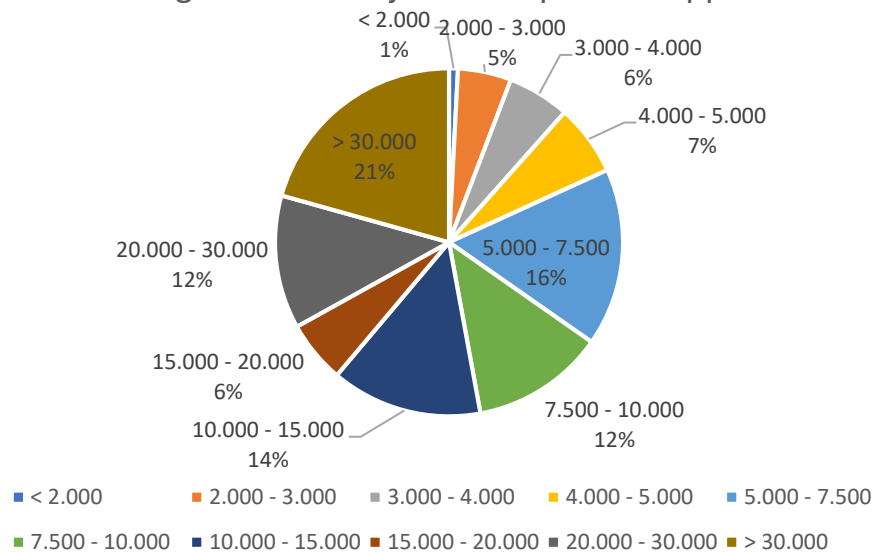
<sup>5</sup> We hanteren volgende definities: Klein 1 – 9 werknemers; Micro 10 – 49 werknemers; Middelgroot 50 – 199 werknemers; Groot meer dan 200 werknemers.

### 4.3.3 Perceelsoppervlakte

#### Analyse van de bedrijventerreinen in Turnhout

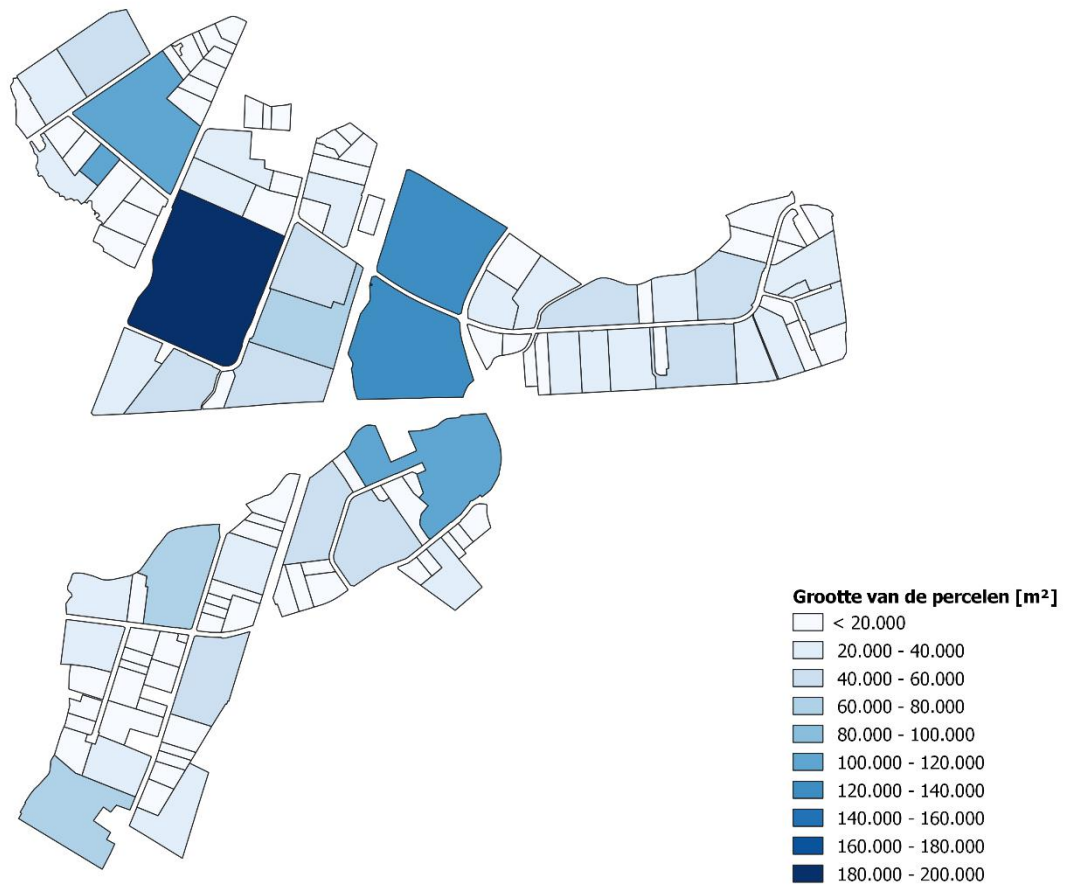
Onderstaande figuren tonen de verdeling van de bedrijven naar oppervlakte en de spreiding van de bedrijven naar aantal werknemers op de bedrijventerreinen. De analyse toont aan dat 50% van de bedrijven actief zijn op een perceel met een oppervlakte van minder dan 1 hectare, 25% van de ondernemingen zijn actief op een perceel met een oppervlakte van meer dan 3 hectare. De gemiddelde perceeloppervlakte bedraagt 38 033 m<sup>2</sup>, de mediaan oppervlakte 80 825 m<sup>2</sup>. De hoge mediaan wijst op het grote aandeel percelen met een relatief grote oppervlakte.

Verdeling van de bedrijven naar perceelsoppervlakte



Figuur 11 – Verdeling van de bedrijven naar perceeloppervlakte

Bron: GIS bedrijventerreinen (2018)



Figuur 12 – Grootte van de percelen

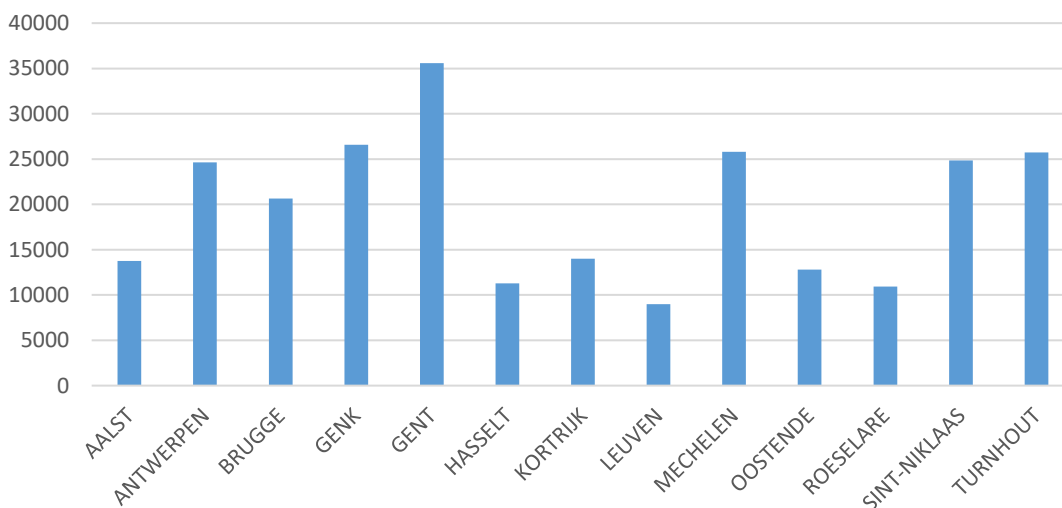
Bron: GIS bedrijventerreinen (2018)



### Vergelijking van Turnhout met de andere centrumsteden

De bedrijventerreinen in Turnhout (op gemeenteniveau) worden in vergelijking met de bedrijventerreinen in de 13 centrumsteden gekenmerkt door relatief grote percelen. Zo bedraagt de gemiddelde perceeloppervlakte in Turnhout 25 743m<sup>2</sup> tegenover gemiddeld 21 252m<sup>2</sup> in de 13 centrumsteden. In Turnhout is 40% van de percelen groter dan 2 ha, een aandeel dat bijna dubbel zo hoog ligt dan het gemiddelde van 21% voor de 13 centrumsteden. Omgekeerd is in Turnhout slechts 19% van de percelen kleiner dan 0,5 ha, tegenover gemiddeld 41% in de 13 centrumsteden.

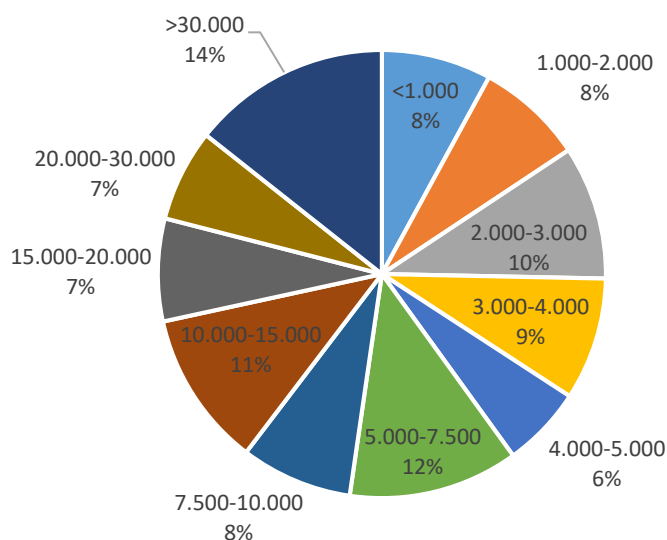
### Gemiddelde oppervlakte van perceel per bedrijf



Figuur 13 – Gemiddelde oppervlakte van een perceel per bedrijf

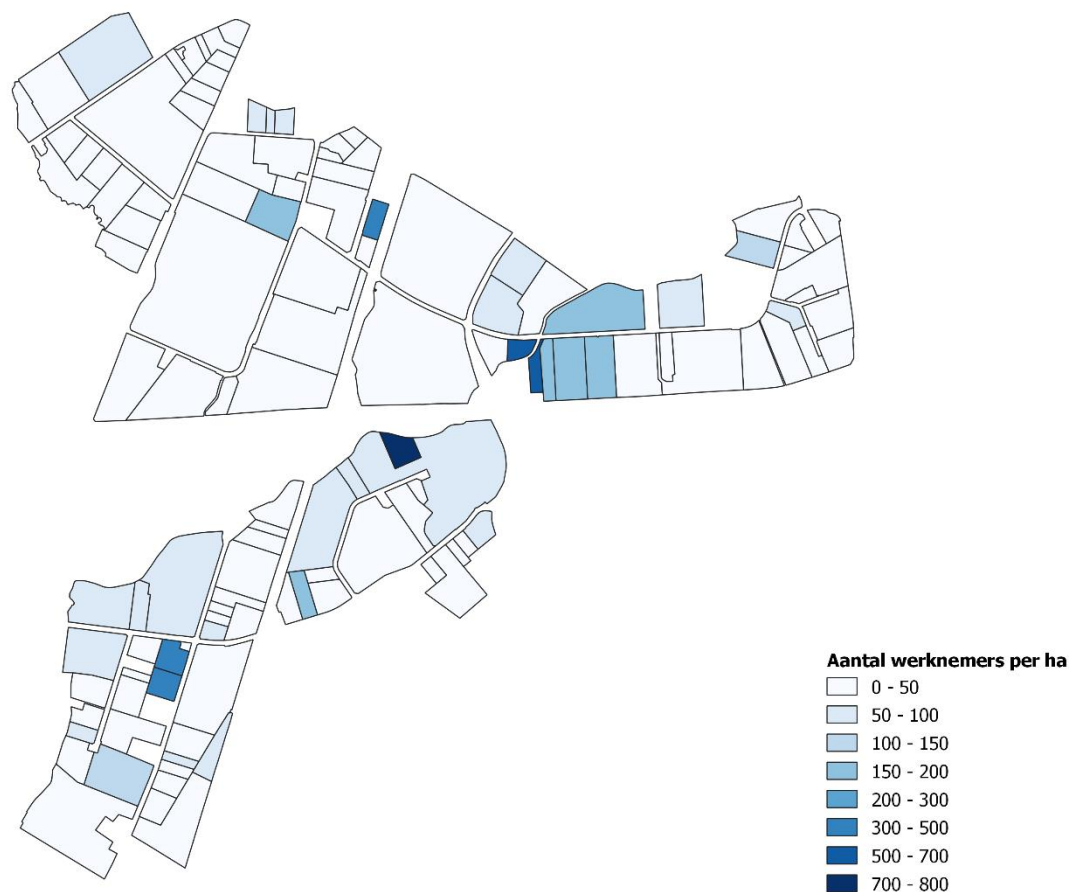
Bron: GIS bedrijventerreinen (2018)

### Verdeling van de bedrijven naar perceeloppervlakte - 13 centrumsteden



Figuur 14 – Verdeling van de bedrijven naar perceeloppervlakte – 13 centrumsteden

Bron: GIS bedrijventerreinen (2018)



Figuur 15 – Aantal werknemers per hectare

Bron: GIS bedrijventerreinen (2018)



## 4.4. Pendel werknemers

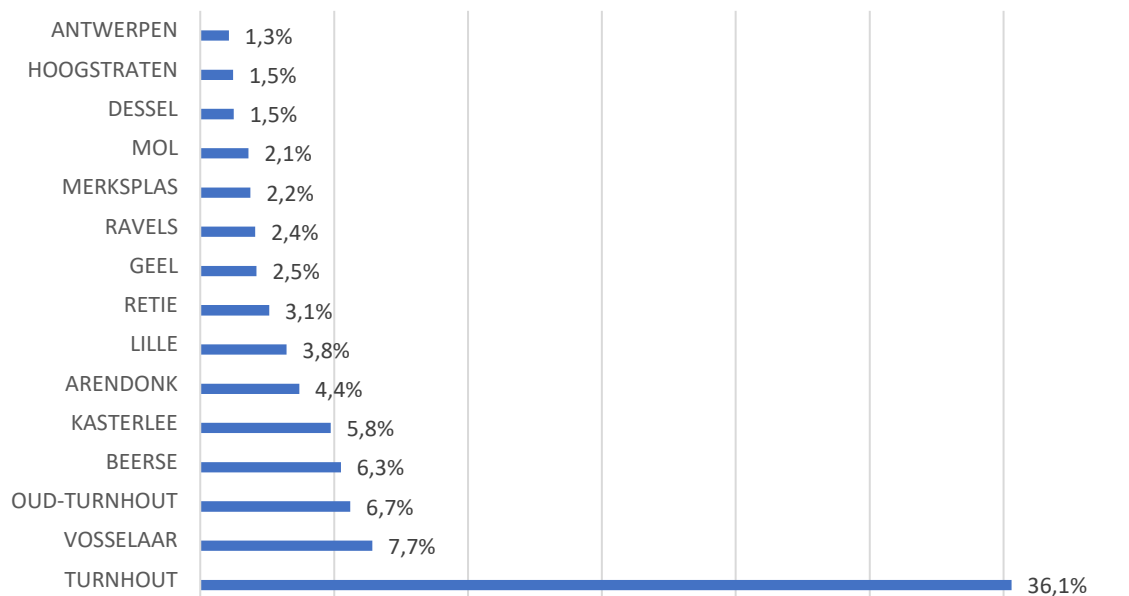
Voor de analyse van het woon-werkverkeer bespreken we achtereenvolgens:

- ▶ Woonplaats werknemers bedrijventerreinen
- ▶ Modal-split werknemers bedrijventerreinen
- ▶ Pendelanalyse op gemeenteniveau

### 4.4.1 Woonplaats werknemers bedrijventerreinen

Van de werknemers die werkzaam zijn op de bedrijventerreinen in Turnhout woont 36,1%, of meer dan één derde, in Turnhout zelf. Daarnaast zijn heel wat werknemers woonachtig in de buurgemeenten van Turnhout.

Top 15 woonplaats werknemers

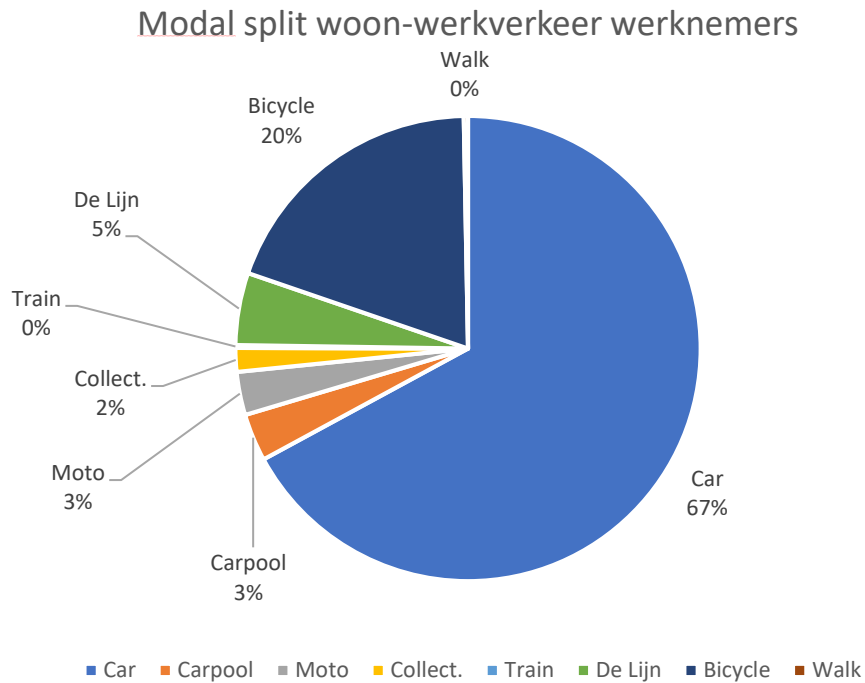


Figuur 16 – Top 15 woonplaats werknemers

Bron: Enquête woonwerkverkeer 2014 (FOD)

#### 4.4.2 Modal-split werknemers bedrijventerreinen

De grote meerderheid, ongeveer 67%, van de werknemers op de bedrijventerreinen gebruikt de wagen voor het woon-werkverkeer. Daarnaast gebruikt 20% van de werknemers de fiets, dit is betrekkelijk laag gezien het grote aandeel werknemers dat in Turnhout en de buurgemeenten woont. Het openbaar vervoer scoort zwak.



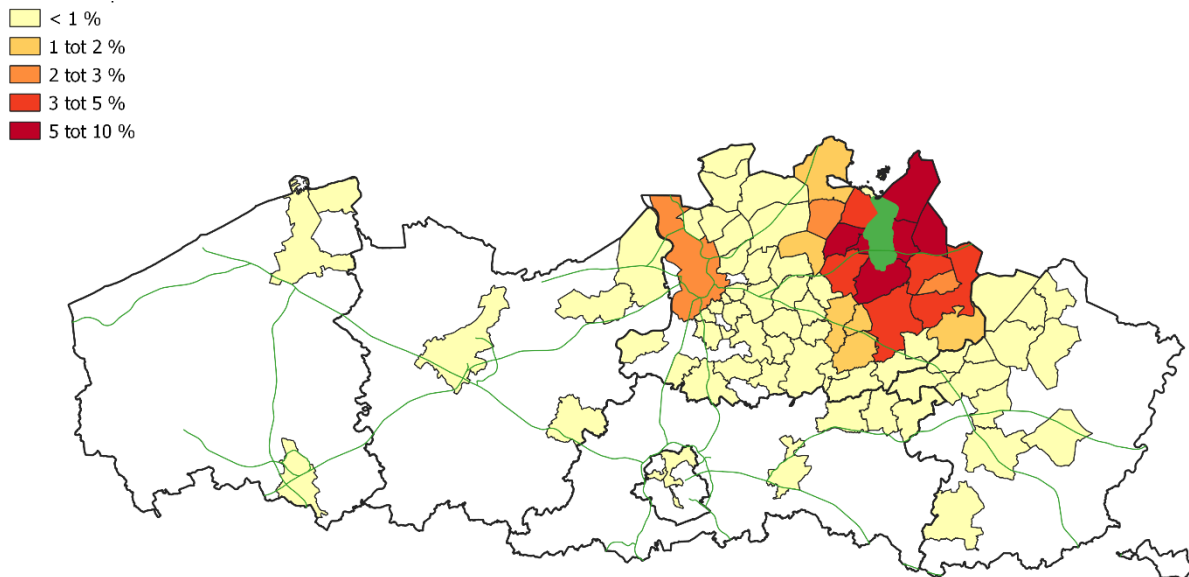
Figuur 17 – Modal split woon-werkverkeer werknemers

Bron: Enquête woonwerkverkeer 2014 (FOD)

### 4.4.3 Pendelanalyse op gemeenteniveau

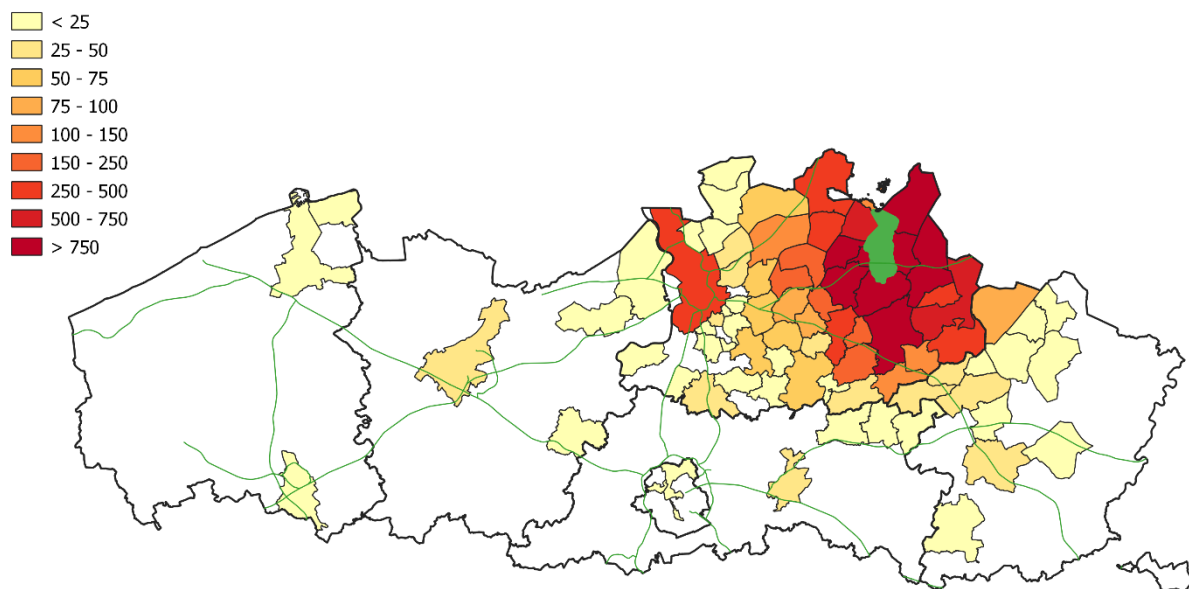
#### *Inkomende pendel in Turnhout uit andere gemeenten*

De stad Turnhout trekt vooral werknemers aan die woonachtig zijn in de omliggende gemeenten. Een niet onaanzienlijk aantal pendelaars is woonachtig in de stad Antwerpen.



Figuur 18 – Inkomende pendel in Turnhout per gemeente t.o.v. totaal inkomende pendel

Bron: Steunpunt Werk, 2016

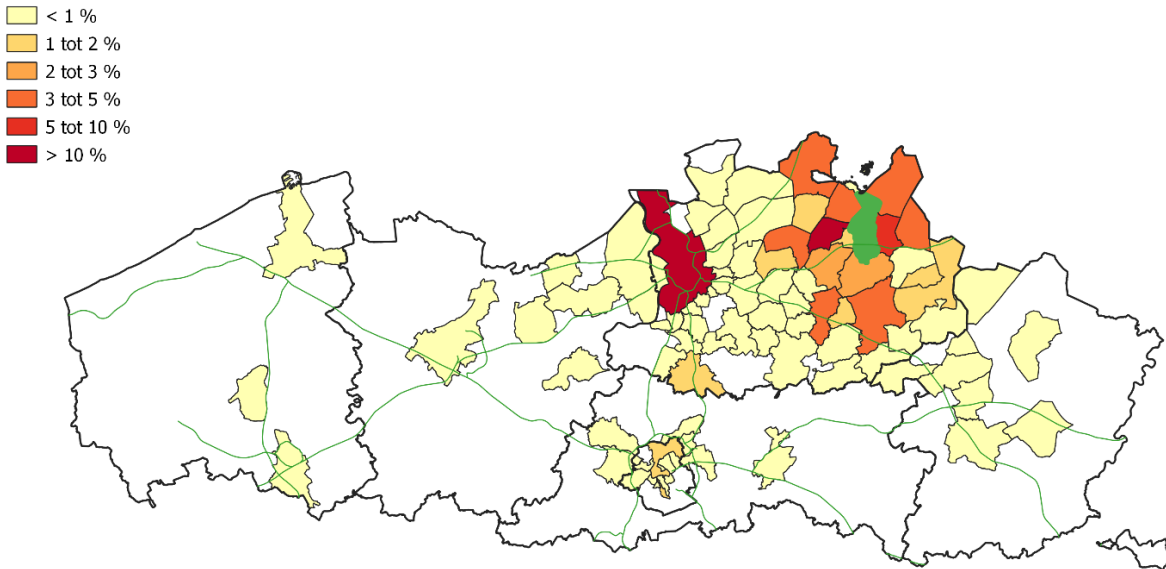


Figuur 19 – Inkomende pendel in Turnhout (absolute cijfers)

Bron: Steunpunt Werk, 2016

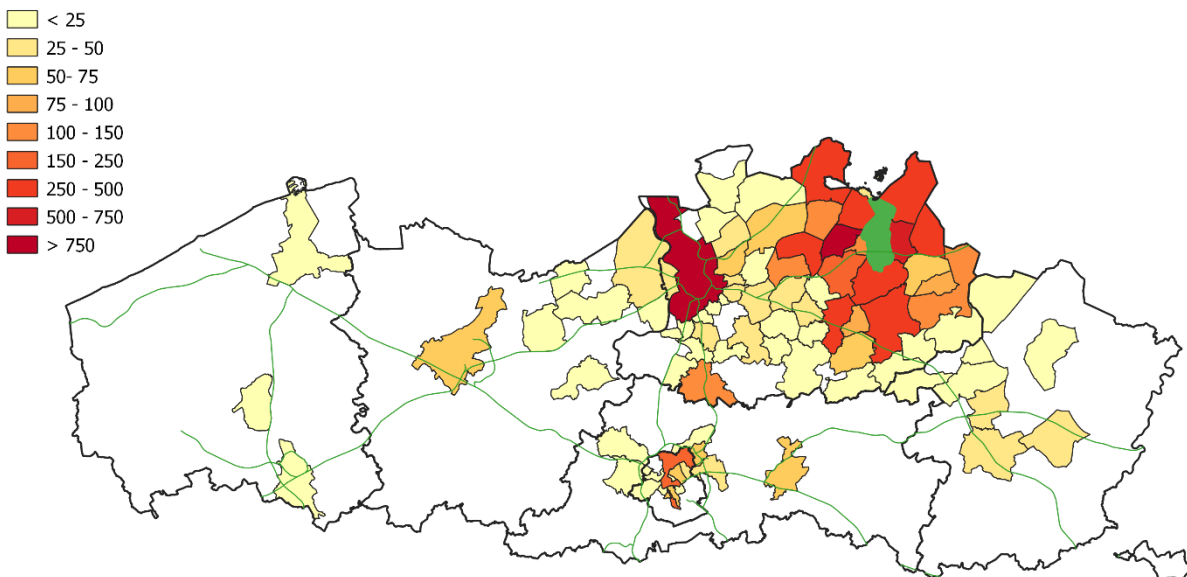
### *Uitgaande pendel uit Turnhout naar andere gemeenten*

De analyse toont aan dat de pendelende inwoners van Turnhout voornamelijk in Antwerpen en de omliggende gemeenten werkzaam zijn. Zo gaat meer dan 10% van de uitgaande pendel uit Turnhout naar de stad Antwerpen. In absolute cijfers betekent dit dat meer dan 750 pendelaars uit Turnhout in Antwerpen gaan werken.



Figuur 20 – Uitgaande pendel van Turnhout naar een gemeente t.o.v. totaal uitgaande pendel van Turnhout

Bron: Steunpunt Werk, 2016



Figuur 21 – Uitgaande pendel van Turnhout naar een andere gemeente (absolute cijfers)

Bron: Steunpunt Werk, 2016



## 5 / Een SWOT-analyse van de bedrijventerreinen

In dit hoofdstuk maken we, op basis van het kwantitatieve en kwalitatieve onderzoeksmateriaal, een SWOT-analyse van de bedrijventerreinen. We bespreken hiervoor achtereenvolgens:

- ▶ Sterktes van de bedrijventerreinen
- ▶ Zwaktes van de bedrijventerreinen
- ▶ Kansen voor de bedrijventerreinen
- ▶ Bedreigingen voor de bedrijventerreinen

De verslagen van de werksessies (zie bijlage) bespreken de visie van de verschillende stakeholders meer in detail.

### 5.1. Sterktes van de bedrijventerreinen

#### *Type bedrijvigheid*

- ▶ De bedrijventerreinen huisvesten enkele toonaangevende bedrijven – bvb. Cartamundi, Soudal,..... – die positief uitstralen op de bedrijventerreinen;
- ▶ Op de bedrijventerreinen bestaat vandaag een goede mix van type ondernemingen met zowel kleine als grote bedrijven, zowel starters als meer gevestigde namen.

#### *Ruimtegebruik*

- ▶ De bedrijventerreinen liggen nog steeds goed in de markt, er is veel vraag naar bedrijfsruimte, en dit zowel van nieuwe bedrijven als bestaande bedrijven die wensen uit te breiden. De leegstand is hierdoor beperkt en treft voornamelijk de meer atypische gebouwen die wat moeilijker in de markt liggen.

#### *Mobiliteit*

- ▶ De bedrijventerreinen zijn goed gelegen, dicht bij het centrum van Turnhout en langs de E34, op een belangrijke economische as tussen Antwerpen en Eindhoven, en verder richting het Ruhr gebied in Duitsland;
- ▶ Er is een goed fietspad langs het spoor dat de bedrijventerreinen verbindt met het centrum van Turnhout.

#### *Omgevingskwaliteit*

- ▶ De bedrijventerreinen hebben tot op vandaag een relatief goed imago. Het ruimtelijke opzet van de bedrijventerreinen functioneert tot op vandaag relatief goed.



## 5.2. Zwaktes van de bedrijventerreinen

### *Type bedrijvigheid*

- ▶ De aanwezigheid van een aantal retailzaken op of in de nabijheid van de bedrijventerreinen, bijvoorbeeld op de Steenweg naar Gierle, zorgt voor extra verkeersdruk op de ontsluitingswegen van de bedrijventerreinen.

### *Ruimtegebruik*

- ▶ Er zijn geen vrije kavels meer waardoor de uitbreidingsmogelijkheden voor de bestaande bedrijven zeer beperkt zijn;
- ▶ De bestaande inplantingsregels – bvb. de verplicht onbebouwde groenstrook van 7m voor de bedrijfsgebouwen of de 45° regel die bepaalt dat de minimale afstand tot de perceelsgrens minstens gelijk aan de hoogte van het gebouw moet zijn – leiden tot teveel ruimteverlies;
- ▶ Er bestaat onduidelijkheid over de mogelijkheden tot tijdelijk gebruik van de bouwvrije strook langs de E34;
- ▶ De (complexe) eigendomssituaties bemoeilijken een (ingrijpende) herontwikkeling van de bedrijventerreinen.

### *Mobiliteit*

- ▶ Ondanks een relatief groot aandeel van de werknemers op de bedrijventerreinen woonachtig is in Turnhout of de buurgemeenten scoort de fiets relatief laag als vervoersmiddel voor het woon-werkverkeer;
- ▶ De ontsluiting van de bedrijventerreinen van en naar de E34 is op piekmomenten problematisch door de grote verkeersdruk;
- ▶ De ontsluiting van de bedrijventerreinen van en naar het centrum van Turnhout is op piekmomenten problematisch door de grote verkeersdruk;
- ▶ De bedrijventerreinen zijn niet bereikbaar via spoor of waterweg en de mogelijkheden voor multimodaal goederentransport zijn aldus eerder beperkt;
- ▶ Het tankstation op het kruispunt van de Bleukenlaan en Veedijk zorgt voor lokale verkeersopstoppingen op de bedrijventerreinen;
- ▶ Het aanbod aan openbaar vervoer is zeer beperkt op de bedrijventerreinen;
- ▶ Het aanbod aan fietsinfrastructuur is ontoereikend. De aanwezige fietspaden zijn te smal, in slechte staat en kennen verschillende gevaarlijke conflictsituaties met het gemotoriseerd verkeer. Het fietspad langs het spoor, dat de bedrijventerreinen verbindt met het centrum van Turnhout, is onverlicht;
- ▶ De vrachtwagens die langs de wegen geparkeerd staan zorgen voor overlast: negatieve uitstraling, zwerfvuil, onoverzichtelijke verkeerssituaties, negatieve uitstraling, ...



## Omgevingskwaliteit

- ▶ Sommige deelgebieden van de bedrijventerreinen hebben een eerder troosteloze aanblik door een verouderde weginfrastructuur, een onverzorgd publiek domein en een aantal verouderde bedrijfsgebouwen;
- ▶ De bestaande signalisatie en bewegwijzering is eerder functioneel;
- ▶ De omgevingskwaliteit lijdt onder de toegepaste onderhoudsaanpak van de wegbermen;
- ▶ De omgevingskwaliteit lijdt onder de aanwezigheid van zwerfvuil;
- ▶ De omheiningen rond de bedrijfsgebouwen zorgen voor een gesloten indruk;
- ▶ Het lokaal produceren door en verdelen van energie onder de aanwezige bedrijven botst op een hoge investeringskost, een zeer beperkt aantal locaties voor windmolens en een aantal juridische belemmeringen;
- ▶ Sommige delen van de bedrijventerreinen hebben te leiden onder wateroverlast.

## 5.3. Kansen voor de bedrijventerreinen

### Type bedrijvigheid

- ▶ Door verder in te zetten op een mix van kleine en grote, startende en gevestigde bedrijven kunnen er succesvolle samenwerkingen ontstaan tussen de bedrijven;

### Ruimtegebruik

- ▶ Het bestaande aanbod aan verouderde bedrijfsruimten en onderbenutte bedrijfspercelen biedt herontwikkelingskansen voor het futureproof maken van de bedrijventerreinen met een verhoogd ruimtelijk rendement;
- ▶ De creatie van een aanbod aan ondersteunende functies (meetinginfrastructuur, hotel, kinderopvang, restaurant) op de bedrijventerreinen biedt mogelijkheden voor een betere benutting van de beschikbare ruimte.

### Mobiliteit

- ▶ Een groot aandeel van de werknemerspendel komt uit de Stad Turnhout en de buurgemeenten. Door het uitbouwen en stimuleren van alternatieven voor de wagen voor deze lokale pendel kan een relatief grote mobiliteitswinst geboekt worden;
- ▶ De bestaande spoorlijn, die de bedrijventerreinen vandaag enkel doorsnijdt, biedt eventueel kansen voor een ontsluiting van de bedrijventerreinen via het spoor;
- ▶ De mogelijke aanleg van een Fiets-o-strade langs de spoorlijn biedt kansen voor een betere ontsluiting van de bedrijventerreinen met de fiets;
- ▶ Een aanbod van deelwagens op de mobipunten kan de mobiliteitsdruk verminderen;
- ▶ De uitbouw van een snelbuslijn kan de mobiliteitsdruk verminderen;
- ▶ Een aanbod aan ondersteunende functies (meetinginfrastructuur, hotel, kinderopvang, restaurant, cateringbedrijf) op de bedrijventerreinen kan de verkeersbewegingen op de ontsluitingswegen beperken.



### *Omgevingskwaliteit*

- ▶ Een herziening van de stedenbouwkundige voorschriften biedt kansen voor een kwaliteitsvollere inrichting van de bouwvrije zones voor de bedrijfsgebouwen;
- ▶ Een versterking van het blauw-groene netwerk kan de omgevingskwaliteit verhogen.

## 5.4. Bedreigingen voor de bedrijventerreinen

### *Type bedrijven*

- ▶ Enkele grote bedrijven breiden stelselmatig uit door de verwerving van naburige bedrijfsperven. De sterke groeidynamiek van deze bedrijven is zeer positief, maar gaat ten koste van de diversificatie en van het aantal bedrijven op de bedrijventerreinen. De bedrijventerreinen worden daardoor stapsgewijs blootgesteld aan steeds grotere risico's wanneer één van die grotere spelers ooit zou falen.

### *Ruimtegebruik*

- ▶ Vanuit de markt is er vandaag een grote vraag naar kleinere KMO-units. Door de verdere opsplitsing van grote bedrijfsruimten in kleinere units kan het aanbod aan bedrijfsruimten op maat van de grote bedrijven sterk afnemen.

### *Mobiliteit*

- ▶ De weginfrastructuur op de bedrijventerreinen en de ontsluitingswegen is vandaag nog onvoldoende afgestemd op 'supertrucks' (langere en zwaardere vrachtwagens of LZV's);
- ▶ De bedrijventerreinen in Turnhout dreigen achterop te geraken in de 'war for talent' door een beperkt aanbod aan alternatieven voor de auto voor het woon-werkverkeer. Een aanbod aan alternatieven wordt steeds belangrijker door de aanpassingen aan de fiscale regels voor bedrijfswagens, veranderende transportmodi en veranderende woonvoorkeuren van de werknemers.

### *Omgevingskwaliteit*

- ▶ In de 'war for talent' zal ook de omgevingskwaliteit van de werkomgeving een steeds belangrijke rol spelen. De bedrijventerreinen hebben nood aan een upgrade om te kunnen concurreren met meer aantrekkelijke werkomgevingen (met oa. meer voorzieningen voor afterwork activiteiten).



## 6 / Een gedeelde ambitieagenda voor futureproof bedrijventerreinen

Het futureproof maken van de bedrijventerreinen vraagt een door de verschillende stakeholders – stad Turnhout, de ondernemers, IOK, ...– gedeelde ambitieagenda. In dit hoofdstuk bespreken we, op basis van de resultaten van het stakeholderoverleg, achtereenvolgens:

- ▶ Gedeelde ambities voor de bedrijventerreinen
- ▶ Ambitiekaarten voor de bedrijventerreinen

### 6.1. Gedeelde ambities voor de bedrijventerreinen

In overleg met de verschillende stakeholders werden tijdens het onderzoekstraject de volgende ambities vier ambities geformuleerd voor de bedrijventerreinen in Turnhout:

#### *Ambitie 1 – Versterken van de profilering naar type bedrijvigheid*

We maken duidelijke keuzes mbt. het gewenste type bedrijvigheid op de bedrijventerreinen

- ▶ De bedrijventerrein richten zich prioritair op industriële en logistieke bedrijven
- ▶ De bedrijventerreinen richten zich met een aanbod van ruime bedrijfspercelen prioritair op grote bedrijven

#### *Ambitie 2 – Verhogen van het ruimtelijk rendement*

We doen meer met minder ruimte en verhogen het ruimtelijk rendement van de bedrijventerreinen.

- ▶ We zetten in op het verhogen van de bebouwde perceeloppervlakte
- ▶ We zetten in op het bouwen met meerdere bouwlagen

#### *Ambitie 3 – Verminderen van de mobiliteitsdruk*

We verminderen de mobiliteitsdruk op de bedrijventerreinen

- ▶ We zitten in op de omschakeling naar slimme en collectieve vervoerssystemen
- ▶ We zetten in op een veilige verkeersomgeving voor alle weggebruikers

#### *Ambitie 4 – Vergroenen en verduurzamen van de omgeving*

We versterken de omgevingskwaliteit van de bedrijventerreinen

- ▶ We zetten in op een kwaliteitsvol publiek en privaat domein dat positief afstraalt op de aanwezige bedrijven
- ▶ We koppelen een verbetering van de waterhuishouding aan de vergroening van de bedrijventerreinen
- ▶ We zetten in op lokale hernieuwbare energieproductie



## 6.2. Ambitiekaarten voor de bedrijventerreinen

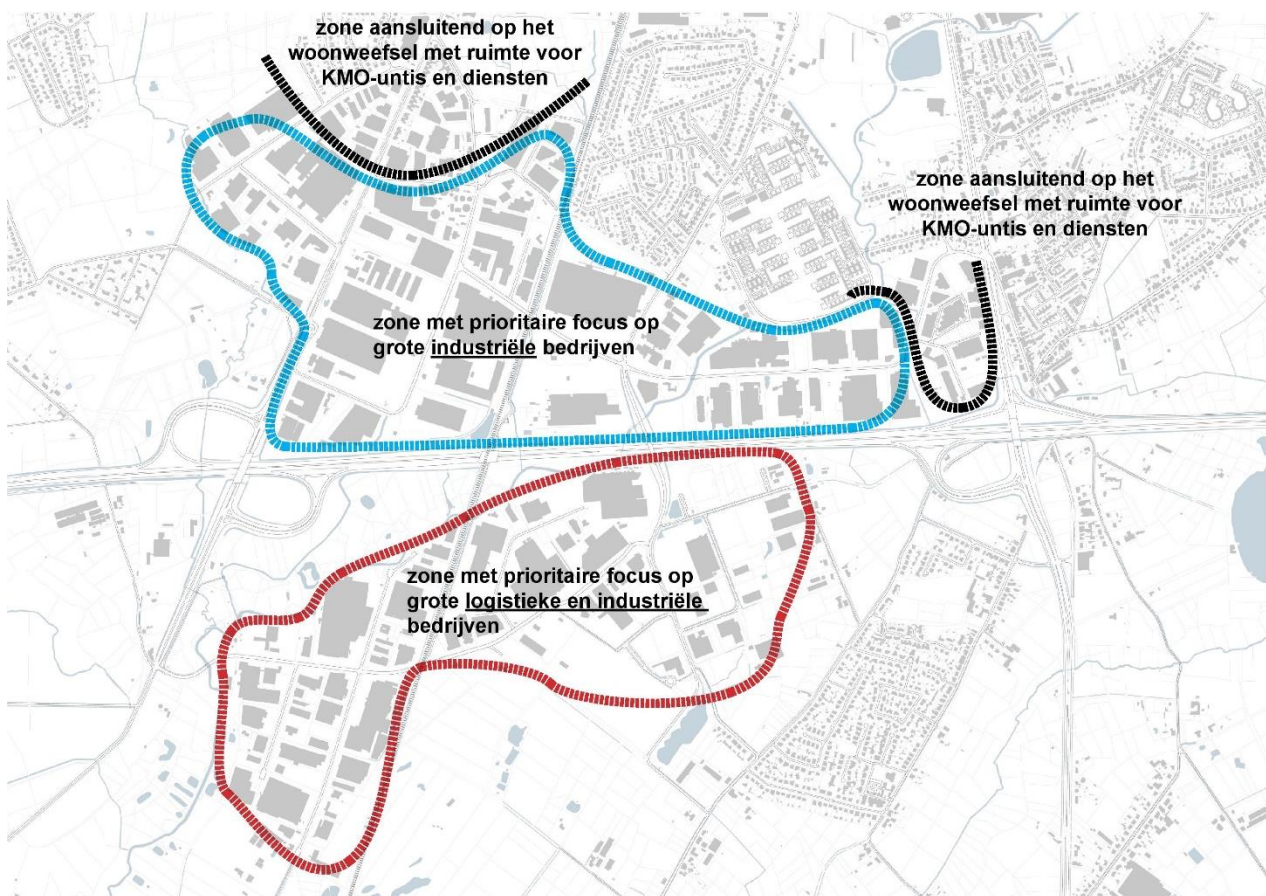
In wat volgt vertalen we de 4 ambities in 4 thematische ambitiekaarten voor de bedrijventerreinen. Deze ambitiekaarten werden afgestemd en verfijnd tijdens het stakeholderoverleg. We bespreken hiervoor achtereenvolgens:

- ▶ Ambitie 1 – Versterken van de profilering naar type bedrijvigheid
- ▶ Ambitie 2 – Verhogen van het ruimtelijk rendement
- ▶ Ambitie 3 – Verminderen van de mobiliteitsdruk
- ▶ Ambitie 4 – Vergroenen en duurzamen van de omgeving

### 6.2.1 Ambitie 1 – Versterken van de profilering naar type bedrijvigheid

We vertalen deze ambitie, rekening houdend met de bestaande ruimtelijke context en de bestaande bedrijfsactiviteiten, in een ruimtelijke opdeling van de bedrijventerreinen in drie zones met een verschillend programma:

- ▶ De zone aansluitend op het woonweefsel met ruimte voor KMO-units en diensten
- ▶ De zone ten noorden van de E34 met prioritaire focus op grote industriële bedrijven
- ▶ De zone ten zuiden van de E34 met prioritaire focus op grote logistieke en industriële bedrijven



Figuur 22 – Ambitiekaart 1



### *De zones aansluitend op het woonweefsel met ruimte voor KMO-units en diensten*

Deze zones verzachten de overgang tussen de bedrijventerreinen en de aanpalende woonwijken. Naast kleinere KMO's die om verschillende redenen moeilijk te verweven zijn in woongebied, kan er in deze zones ruimte zijn voor diensten die zich in de eerste plaats richten naar de bedrijven.

### *De zone ten noorden van de E34 met prioritaire focus op grote industriële bedrijven*

In deze zone wordt prioritair ingezet op het behouden en aantrekken van grote industriële bedrijven met een grote ruimtenood. Dit impliceert dat er in deze zone geen plaats is voor kleinere KMO-units.

### *De zone ten zuiden van de E34 met prioritaire focus grote logistieke en industriële bedrijven*

In deze focus wordt prioritair ingezet op het behouden en aantrekken van grote industriële én logistieke bedrijven met een grote ruimtenood. Dit impliceert dat er in deze zone geen plaats is voor kleinere KMO-units. Om het behouden en aantrekken van logistieke bedrijven naar de toekomst toe te faciliteren zal de weginfrastructuur in deze zone afgestemd worden op de noden voor supertrucks.

## 6.2.2 Ambitie 2 – Verhogen van het ruimtelijk rendement

Het bieden van voldoende ruimte om te functioneren en te groeien is voor ondernemers van groot economisch belang. Dit stelt eisen aan de omvang en vorm van de percelen en voldoende vrijheid voor de ondernemers om hun percelen te bebouwen in functie van de noden. Tegelijkertijd wordt de druk op de beschikbare ruimte in Vlaanderen steeds groter en is het maatschappelijk van belang om zorgvuldig om te gaan met de schaarse ruimte.

In onderstaande kaart wordt op een geabstraheerde manier inzicht gegeven in de verhouding tussen bebouwde (wit) en onbebouwde (zwart) ruimte. De kaart wijst op een relatief groot aandeel onbebouwde ruimte, waaronder grasvelden, parkeerterreinen, buffers, enz.



Figuur 23 – Ambitiekaart 2

De volgende principes staan bij het verhogen van het ruimtelijk rendement centraal:

- ▶ Intensief ruimtegebruik op perceel- en gebouwniveau
- ▶ Gezamenlijke voorzieningen en faciliteiten

#### *Intensief ruimtegebruik op perceel- en gebouwniveau*

Het verhogen van het ruimtelijk rendement op de bedrijventerreinen in Turnhout betekent vooral dat potentieel beschikbare gronden zoals restpercelen, zo optimaal mogelijk worden benut. Ook bedrijven zelf kunnen een bijdrage leveren aan zorgvuldig ruimtegebruik, bijvoorbeeld door de percelen maximaal te bebouwen, meer in de hoogte te bouwen en ruimtes door de tijd heen verschillend te benutten.

#### *Gezamenlijke voorzieningen en faciliteiten*

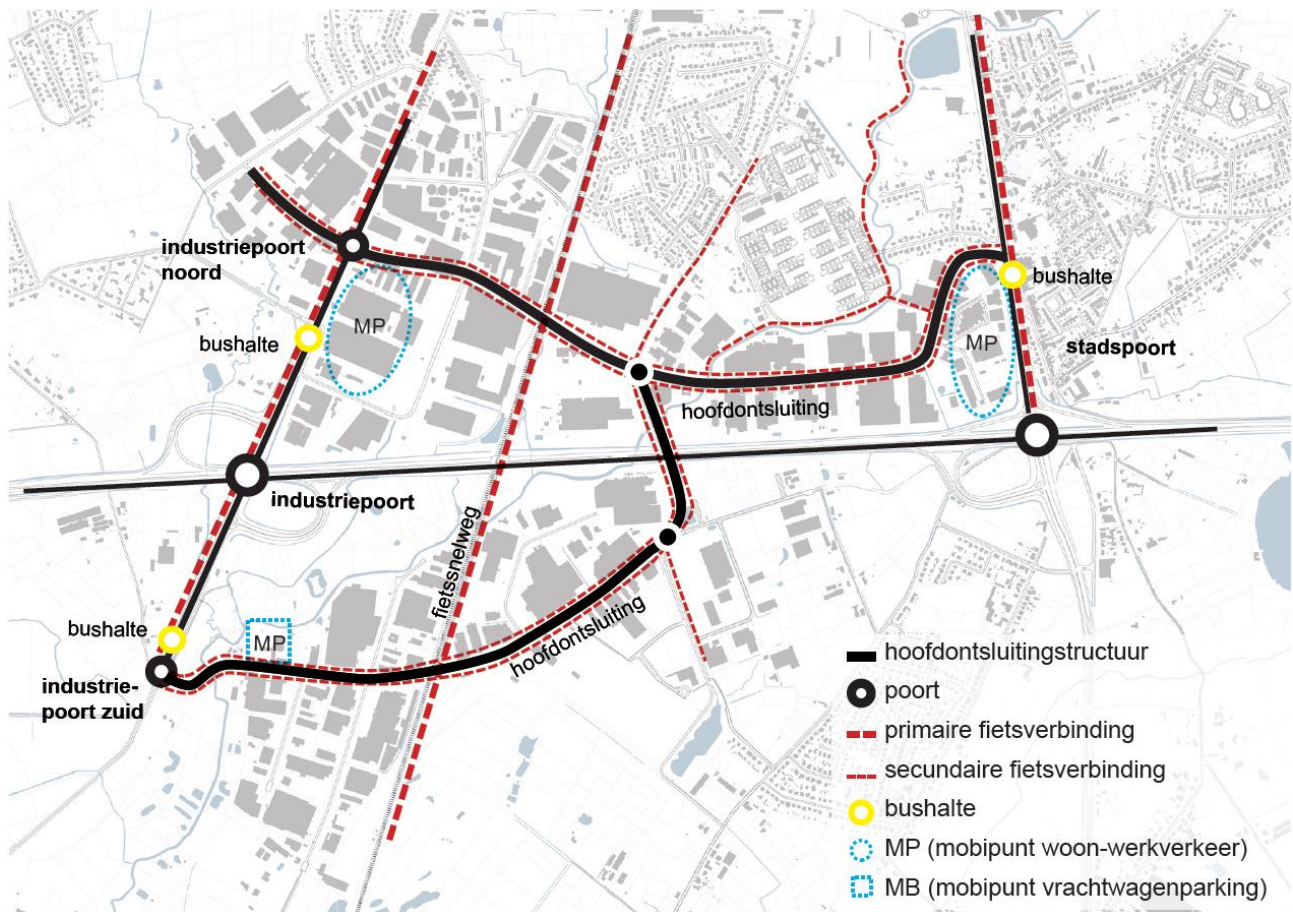
Gezamenlijke voorzieningen, ondersteunende faciliteiten voor terreingebruikers en gezamenlijke groen- en waterbuffers, zijn ook vormen van zorgvuldig ruimtegebruik. Bedrijven, overheden en ontwikkelaars kunnen hierin gezamenlijk investeren. Met name voor gedeelde parkeervoorzieningen (personenauto's & vrachtauto's) is er zeker nog winst te behalen op de bedrijventerreinen in Turnhout.

### 6.2.3 Ambitie 3 – Verminderen van de mobiliteitsdruk

De bedrijventerreinen in Turnhout liggen langs de E34, een belangrijke hoofdinfrastructuur, die een vlotte bereikbaarheid richting het achterland garandeert. De toenemende congestie op de lokale en regionale wegen die de bedrijventerreinen verbinden met het hoofdwegennet, alsook op de wegen op de bedrijventerreinen zelf, vormt een belangrijke bedreiging voor het functioneren en de verdere groei van de bedrijventerreinen. Voor het verminderen van de mobiliteitsdruk stellen we de combinatie voor van:

- ▶ Herkenbare 'poorten' bestaande uit een industriepoort en een stadspoort;
- ▶ Heldere hoofdontsluitingsstructuur;
- ▶ Mobipunten voor de werknemers;
- ▶ Een vrachtwagenparking;
- ▶ Een fijnmazig en veilig fietsnetwerk.





Figuur 24 – Ambitiekart 3

### Een heldere ontsluitingsstructuur

Een logische interne ontsluitingsstructuur met een voor de hand liggende circulatie is van belang voor een vlotte doorstroming van het (vracht)autoverkeer. We stellen een duidelijke hoofdroute voor die toegankelijk is via de nieuw te creëren poorten. Inrichtingselementen kunnen ook een belangrijke bijdrage leveren aan een goede en verkeersveilige doorstroming. Een zichtbare hiërarchie in de wegprofielen van het bedrijventerrein zorgt ervoor dat bezoekers zich goed kunnen oriënteren op het terrein. Overzichtelijke kruispunten en vrijliggende fiets- wandelpaden dragen ook bij tot de verkeersveiligheid en tot een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer op het terrein. Ook een heldere signalisatie is cruciaal om bezoekers op een snelle en veilige wijze naar hun bestemming te loodsen.

### Herkenbare poorten

Een onherkenbare ingang van bedrijventerreinen leidt tot zoeken, verkeerd rijden en tijdverlies. We koppelen daarom de heldere hoofdonsluitingsstructuur aan twee duidelijke 'poorten': een industriepoort die toegang geeft tot de bedrijventerreinen en een stadspoort die toegang geeft tot de stad. Deze poorten moeten een belangrijk richtpunt worden voor elke bezoeker.

### Mobipunten voor de werknemers

Om de mobiliteit te verduurzamen en de parkeerbehoefte te verminderen voorzien we de creatie van mobipunten in de nabijheid van de poorten. Mobipunten zijn knooppunten van verschillende vervoerswijzen, vb. halte voor reguliere bussen en pendelshuttles naar de bedrijven, standplaats voor deelwagens en deelfietsen, carpoolparking, collectieve parking voor de werknemers, ...etc. Het mobipunt moet de werknemers en bezoekers van de bedrijventerreinen stimuleren om in elke situatie de meest duurzame vervoersmethode te kiezen. Een mobipunt heeft sterk baat bij een fysiek interessante inrichting van de ruimte en een aanbod

van enkele voorzieningen gericht op de bedrijventerreinen (crèche, diensten, broodjeszaak, afhaalpunt voor dagelijkse inkopen of pakjes,...).

#### *Vrachtwagenparking*

Vrachtwagenchauffeurs arriveren niet altijd binnen de reguliere werktijden en kunnen dan niet altijd het terrein van het bedrijf op. Daarnaast moeten zij zich houden aan het rijtijdenbesluit en dit vraagt om een plaats waar zij kunnen rusten. Een collectieve vrachtwagenparkeerplaats is een antwoord op het wild parkeren van vrachtwagens op de openbare weg. Opdat chauffeurs hun wacht-rusttijd in goede omstandigheden en effectief zouden kunnen benutten, zijn op logistieke terreinen bij voorkeur voldoende faciliteiten aanwezig: een truckersrestaurant, sanitaire voorzieningen (wc, douche), een truckcenter (een werkplaats, een bandensteunpunt, tankstation of carwash). Clustering van dergelijke voorzieningen op een locatie voorkomt dat deze op andere plaatsen versnipperd worden aangeboden. Tevens maakt de clustering van voorzieningen deze parkings ook aantrekkelijk voor de chauffeurs omdat hierdoor tijdens het wachten activiteiten gecombineerd kunnen worden.

#### *Een fijnmazig en veilig fietsnetwerk*

Op de bedrijventerreinen in Turnhout vormt de fiets vandaag reeds een belangrijk transportmiddel voor het woonwerkverkeer van de werknemers. Om nog meer werknemers te verleiden om uit hun auto te komen en over te stappen op de fiets, en dit voor zowel het woon-verkeer als de interne verplaatsingen op de bedrijventerreinen, stellen we een fijnmazig en veilig fietsnetwerk voor. Dit netwerk sluit aan op de (geplande) fietssnelwegen en de bovenlokale fietsroutes. Fietsinfrastructuur is meer dan enkel gescheiden fietspaden, ook veilige oversteken en kwalitatieve fietsenstallingen zijn onontbeerlijk om tot een echt fietsklimaat te komen. De fietsinfrastructuur dient ook afgestemd te worden op de veranderende gebruikseisen door de opkomst van de elektrische fietsen (oa. de vereiste breedte van de fietspaden).

### 6.2.4 Ambitie 4 – Vergroenen en verduurzamen van de omgeving

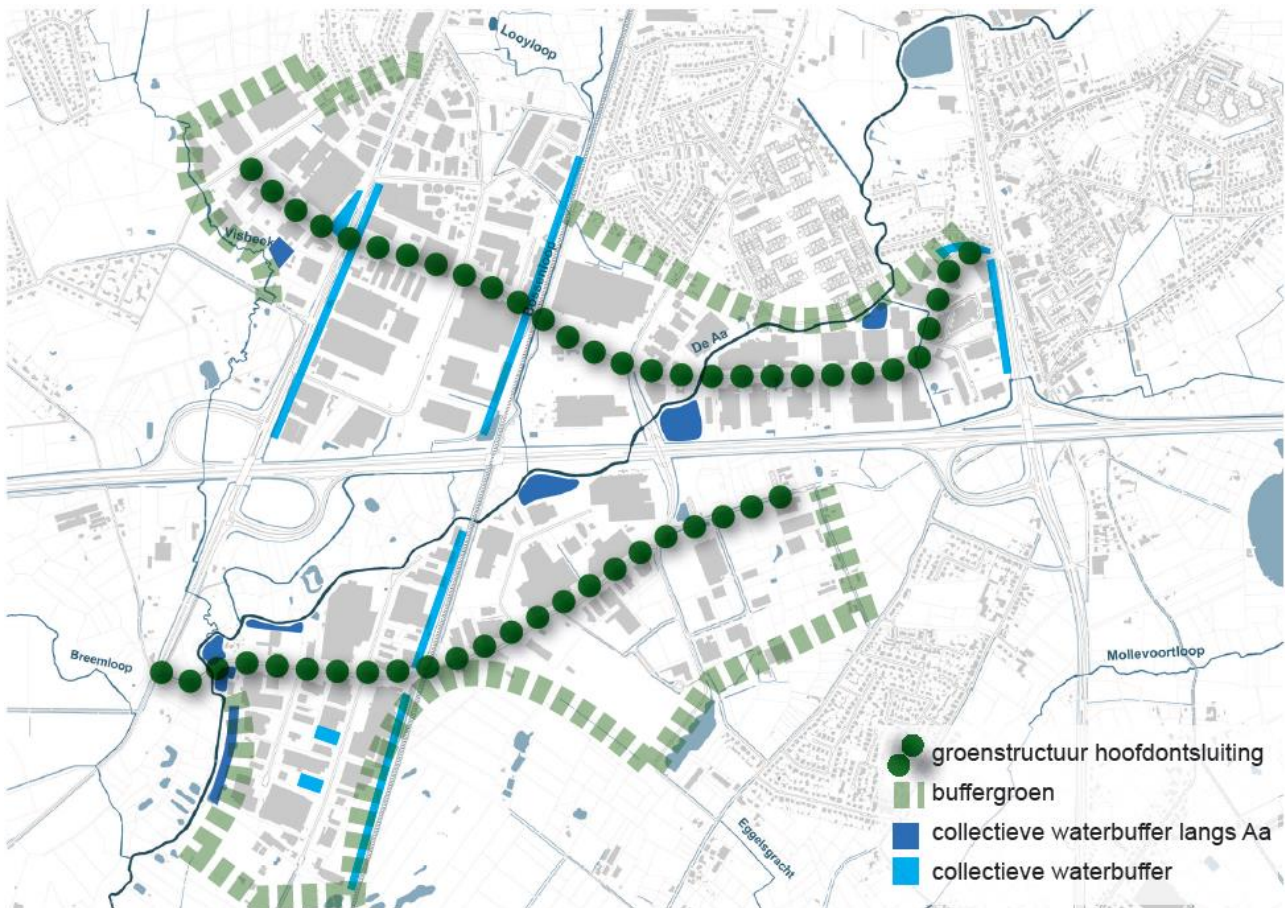
Het economische en maatschappelijke belang van het realiseren van meer duurzame bedrijventerreinen is in de afgelopen jaren sterk toegenomen. Verduurzamingsprocessen zetten oa. in op het verminderen van de CO2 uitstoot van de bedrijventerreinen en het verhogen van de biodiversiteit. Duurzame bedrijventerreinen bieden ook heel wat meerwaarde voor de bedrijven: een goede omgevingskwaliteit kan het visitekaartje vormen voor de bedrijven en een positief imago creëren bij klanten, het kan de aantrekkelijkheid van de werkomgeving voor het personeel verhogen, het kan de vastgoedwaarde en de verhuurbaarheid van het vastgoed verhogen, ...etc.

Voor de bedrijventerreinen in Turnhout zetten we in op het verduurzamen en vergroenen door middel van de volgende ruimtelijke ingrepen:

- ▶ Bovengrondse waterbuffering
- ▶ Sterke groenstructuur op de hoofontsluitingsstructuur
- ▶ Groenbuffers aan de randen
- ▶ Groen- en energiedaken







Figuur 25 – Ambitiekaart 4

### *Bovengrondse waterbuffering*

We streven naar meer collectieve oplossingen voor de waterhuishouding door de realisatie van collectieve bovengrondse waterbuffers. De meerwaarde van deze waterbuffers is echter veel groter dan een louter functionele oplossing voor de watergevoeligheid van sommige delen van de bedrijventerreinen. De waterbuffers verhogen immers ook de omgevingskwaliteit, de natuurwaarde en biodiversiteit van de bedrijventerreinen. Door slimme combinaties stijgt de ruimtelijke kwaliteit en neemt de functionaliteit toe.

### *Sterke groenstructuur op de hoofontsluitingsstructuur*

We transformeren de hoofdwegen in groene boulevards. Hiermee wordt de natuurwaarde en biodiversiteit op de bedrijventerreinen verhoogd.

### *Groene buffers aan de randen*

Bedrijventerreinen zijn ruimtevreter met enorme loodsen met dichte wanden en kunnen een bron zijn van geluids-, geur- en lichthinder. Door aandacht te besteden aan de inpassing in de omgeving met groene buffers aan de randen kan de eventuele overlast voor de omwonenden beperkt worden. Deze groene buffers bieden ook heel wat mogelijkheden om de natuurwaarde en de biodiversiteit op de bedrijventerreinen te verhogen.

### *Energie- en groendaken*

We zetten in energie- en groendaken, en waar mogelijk gecombineerd met een dubbel milieudoel. De natuurlijke begroeiing op groendaken biedt immers heel wat voordelen inzake fijnstof afvangen, waterterughouding, CO<sub>2</sub>-binding of het voorkomen van het zogenoemde heat island-effect. Energiedaken leveren daarnaast groene energie door middel van zonnepanelen of windmolens.

## 7 / Verkenning van mogelijke ruimtelijke ingrepen

In dit hoofdstuk worden de ambities voor het toekomstbestendig maken van de bedrijventerreinen in Turnhout verder verkend door middel van ontwerpend onderzoek. Door middel van – louter theoretische – denkoefeningen voor een aantal deelgebieden onderzoeken we hoe de ambities op het terrein geconcretiseerd zouden kunnen worden in ruimtelijke projecten.

We bespreken hiervoor achtereenvolgens:

- ▶ Selectie van de casestudies
- ▶ Case study 1 - Industriepoort Noord
- ▶ Case study 2 - Industriepoort zuid
- ▶ Case study 3 - Stadspoort
- ▶ Case study 4 - Sunnyland

### 7.1. Selectie van de casestudies

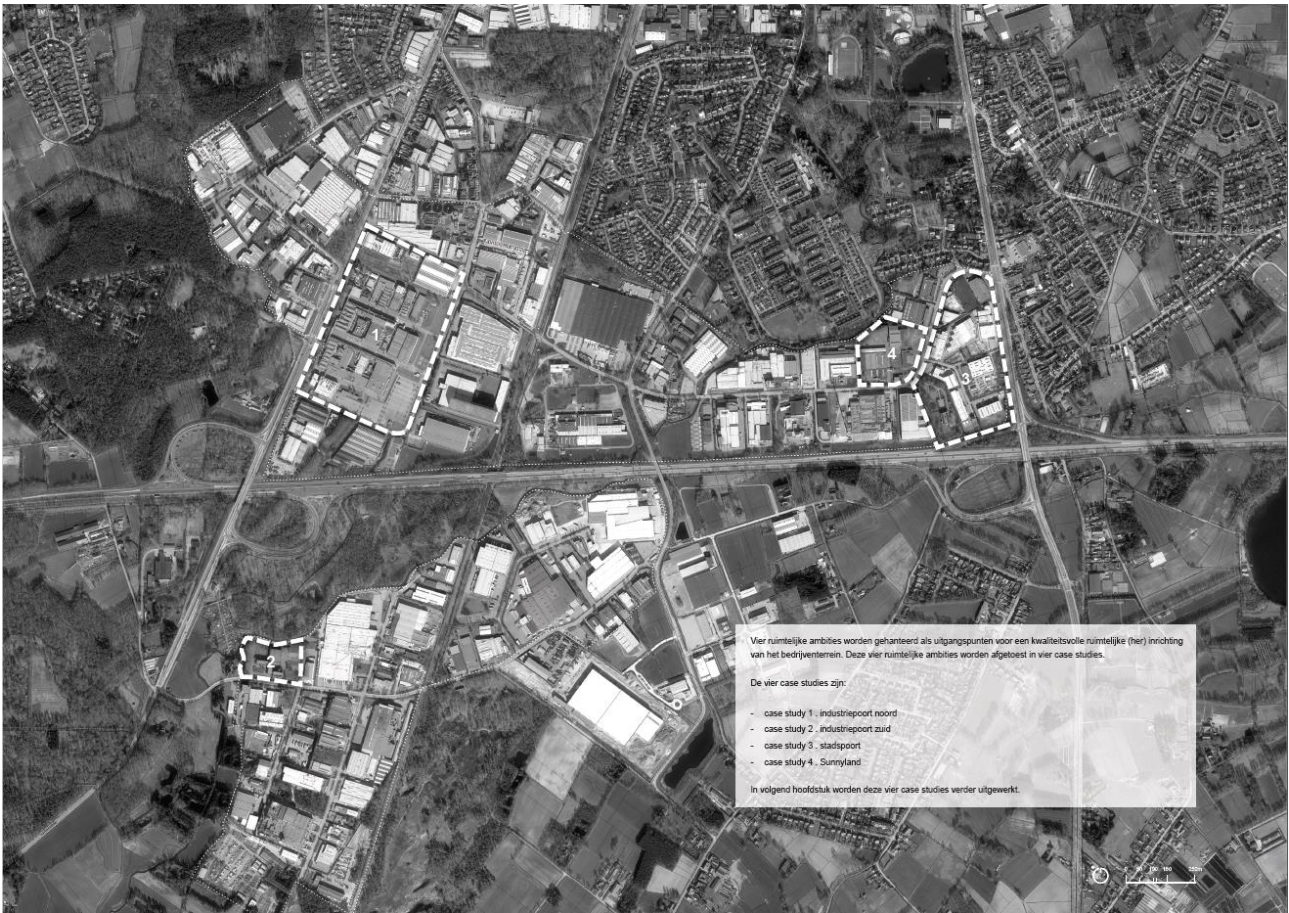
Voor het ontwerpend onderzoek werden in samenspraak met de opdrachtgever 4 sites geselecteerd die elk als case study fungeren. Deze 4 sites werden geselecteerd op basis van hun strategisch belang. Een herontwikkeling van deze specifieke plekken heeft potentieel een impact die verder reikt dan de site op zich. De gedeelde ambities en ambitiekaarten, zoals besproken in het vorige hoofdstuk, vormden het kader voor het ontwerpend onderzoek.

Onderstaande figuur tot de ligging van de geselecteerde case studies weer, namelijk:

- ▶ Case study 1 - Industriepoort Noord
- ▶ Case study 2 - Industriepoort zuid
- ▶ Case study 3 - Stadspoort
- ▶ Case study 4 - Sunnyland







Figuur 26 – Selectie 4 case studies



## 7.2. Case study 1 – Industriepoort Noord

### 7.2.1 Voorstelling case Industriepoort Noord



Figuur 27 – Case Industriepoort Noord, afbakening projectgebied





## 7.2.2 Doorvertaling van de 4 ambities

### 7.2.2.1 Ruimtelijke ambitie 1 - verhogen ruimtelijke rendement

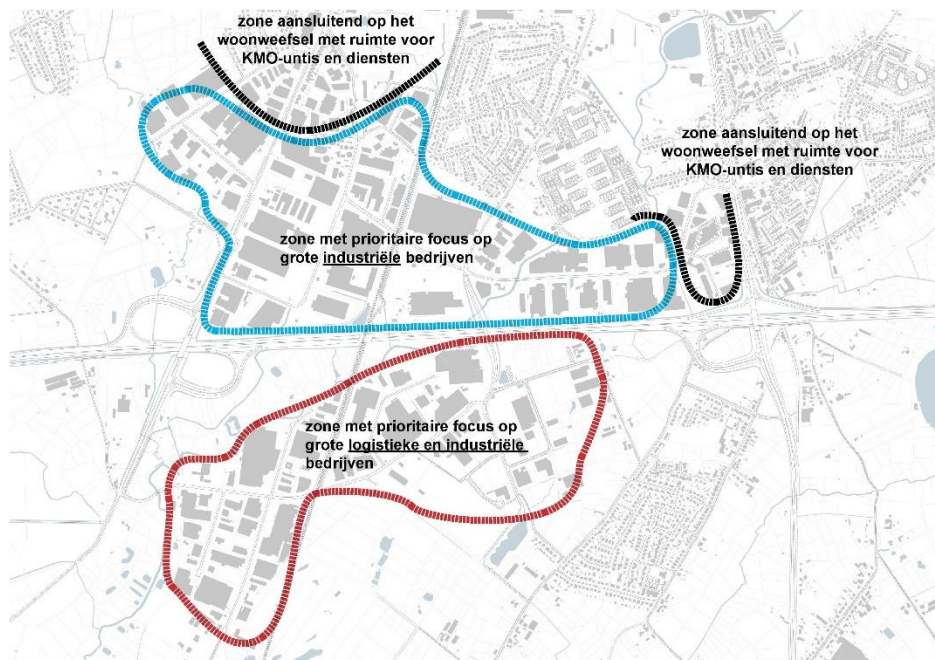
Vandaag is een aanzienlijk deel van de site onderbenut of wordt niet in gebruik genomen door bedrijfsgebonden activiteiten. Een groter ruimtelijk rendement dringt zich op.



Figuur 28 – Case Industriepoort Noord, Verhogen ruimtelijke efficiëntie

### 7.2.2.2 Ruimtelijke ambitie 2 - duidelijke keuzes inzake het gewenste type bedrijvigheid

De Industriepoort Noord bevindt zich in de zone met prioritaire focus op grote industriële bedrijven.



Figuur 29 – Case Industriepoort Noord, Duidelijke keuzes type bedrijvigheid

### 7.2.2.3 Ruimtelijke ambitie 3 - verminderen van de mobiliteitsdruk: een leesbare hoofdonsluitingstructuur

Een heldere ontsluitingsstructuur vertrekt vanaf een representatieve poortfunctie. Deze 'poort' vormt de hoofdtoegang naar het industrieterrein en leidt, via hoofdonsluitingstructuren of dragers, de bezoekers en werknemers op een overzichtelijke manier naar het specifieke bedrijfsterrein.

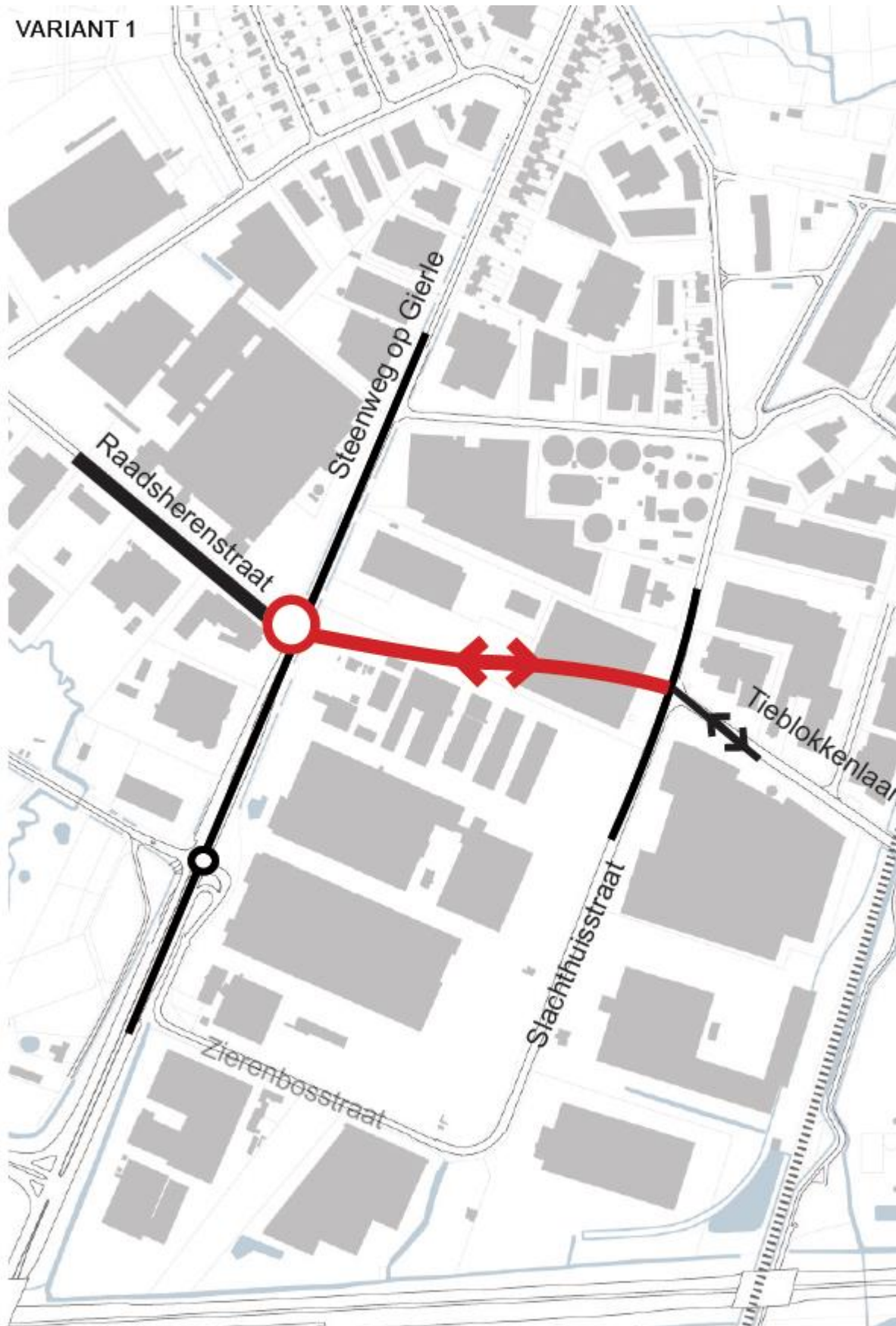
We stellen aan de 'poort' een mobipunt voor, met een centralisatie van de verschillende verkeersmodi voor, zoals een parkeergebouw voor het autoverkeer, (elektrische) deelauto's, -fietsen en -steps enz., en voorzieningen, zoals oplaadpunten.

We zien voor de realisatie van deze ambitie in Case 1 – Industriepoort Noord twee mogelijke varianten.

- ▶ In **variant 1** wordt voorgesteld om de dragers Raadsheerenstraat- Tielblokkenlaan - Everdongenlaan met elkaar te verbinden en zo de leesbaarheid te verbeteren.
- ▶ In **variant 2** wordt voorgesteld om twee enkelrichting lussystemen te voorzien, zodat voldoende ruimte vrijkomt voor een sterke groenstructuur en vrijliggende fietspaden.



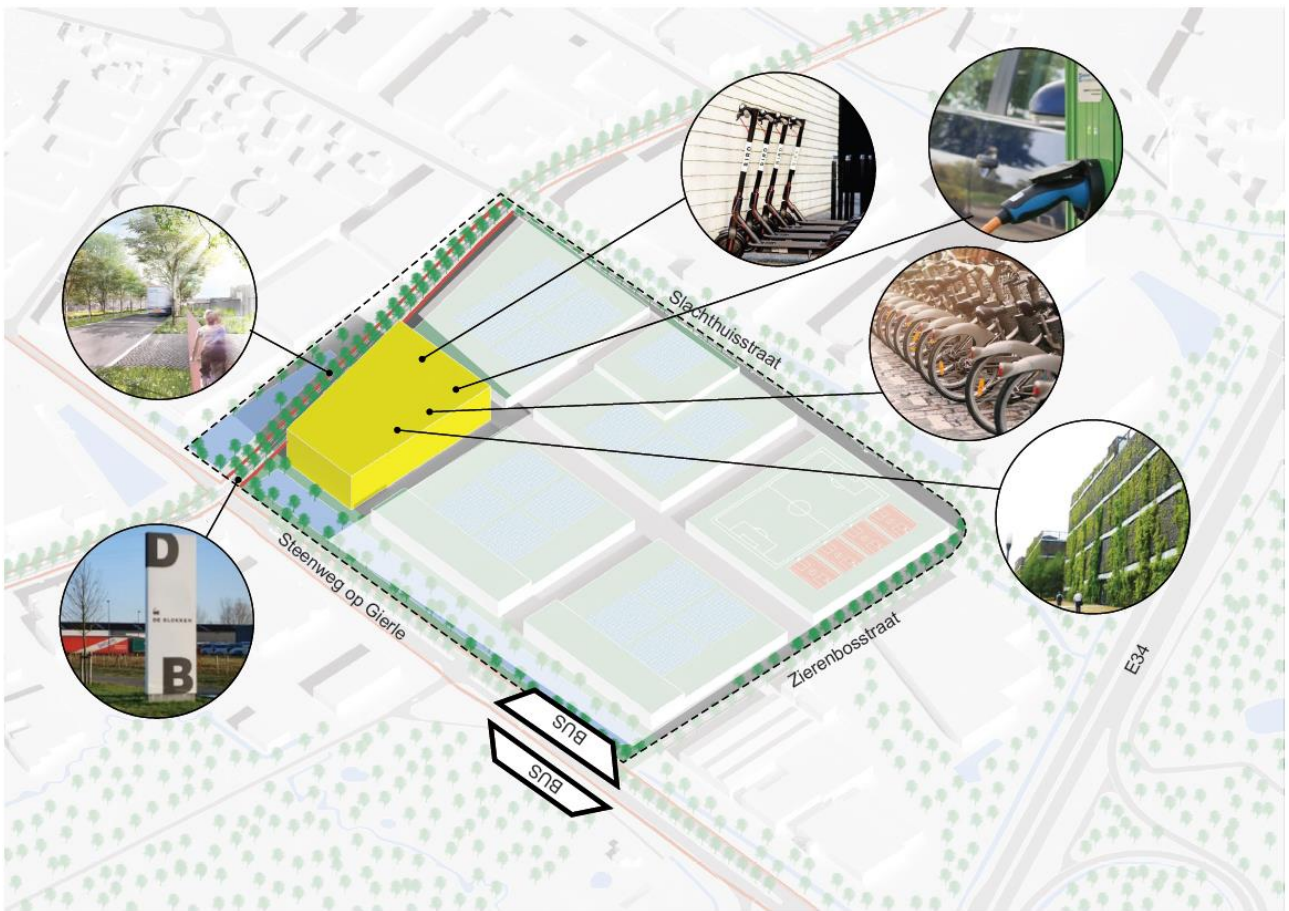
VARIANT 1



Figuur 30 – Case Industriepoort Noord, Verminderen van de mobiliteitsdruk, variant 1





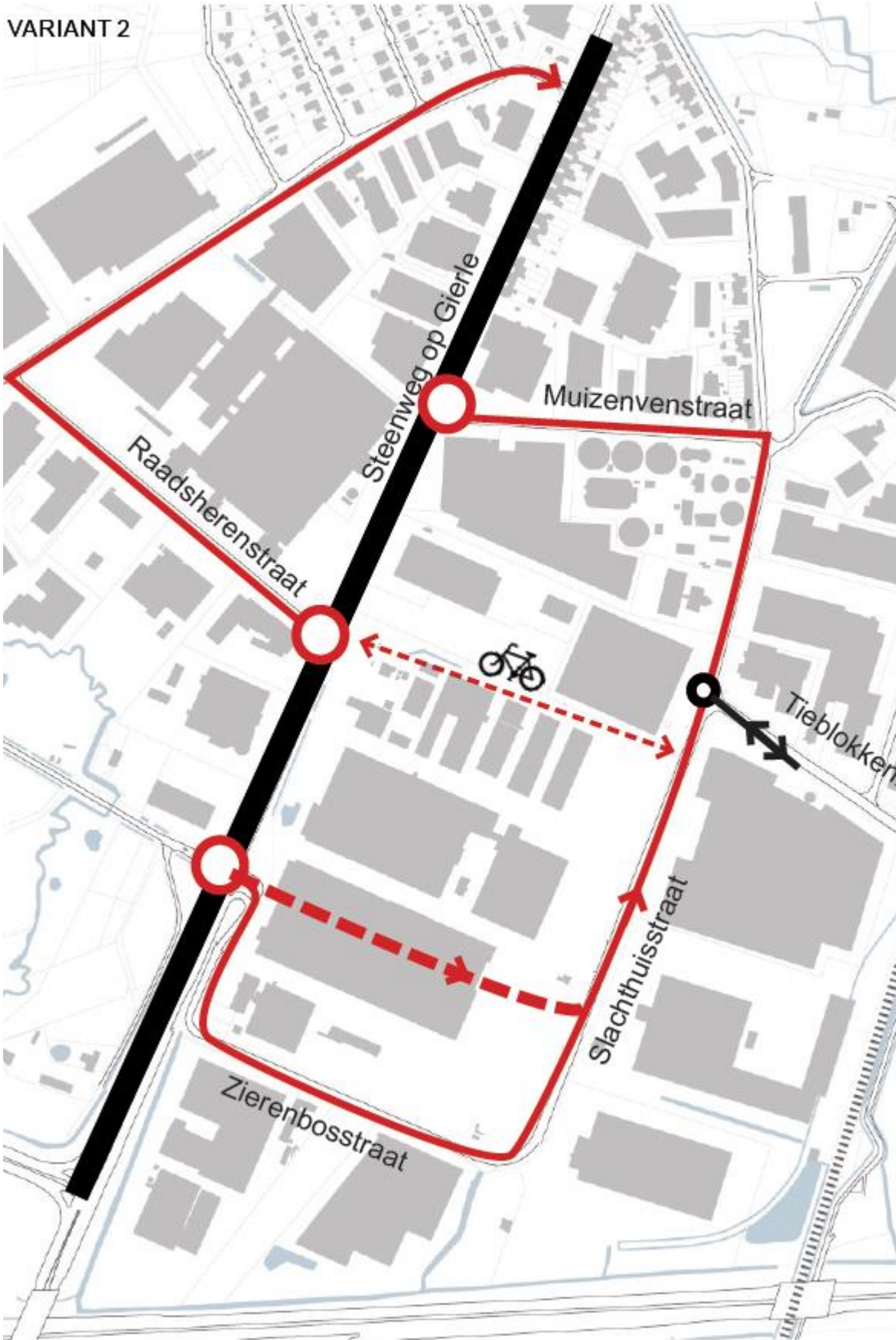


Figuur 31 – Case Industriepoort Noord, Verminderen van de mobiliteitsdruk, variant 1



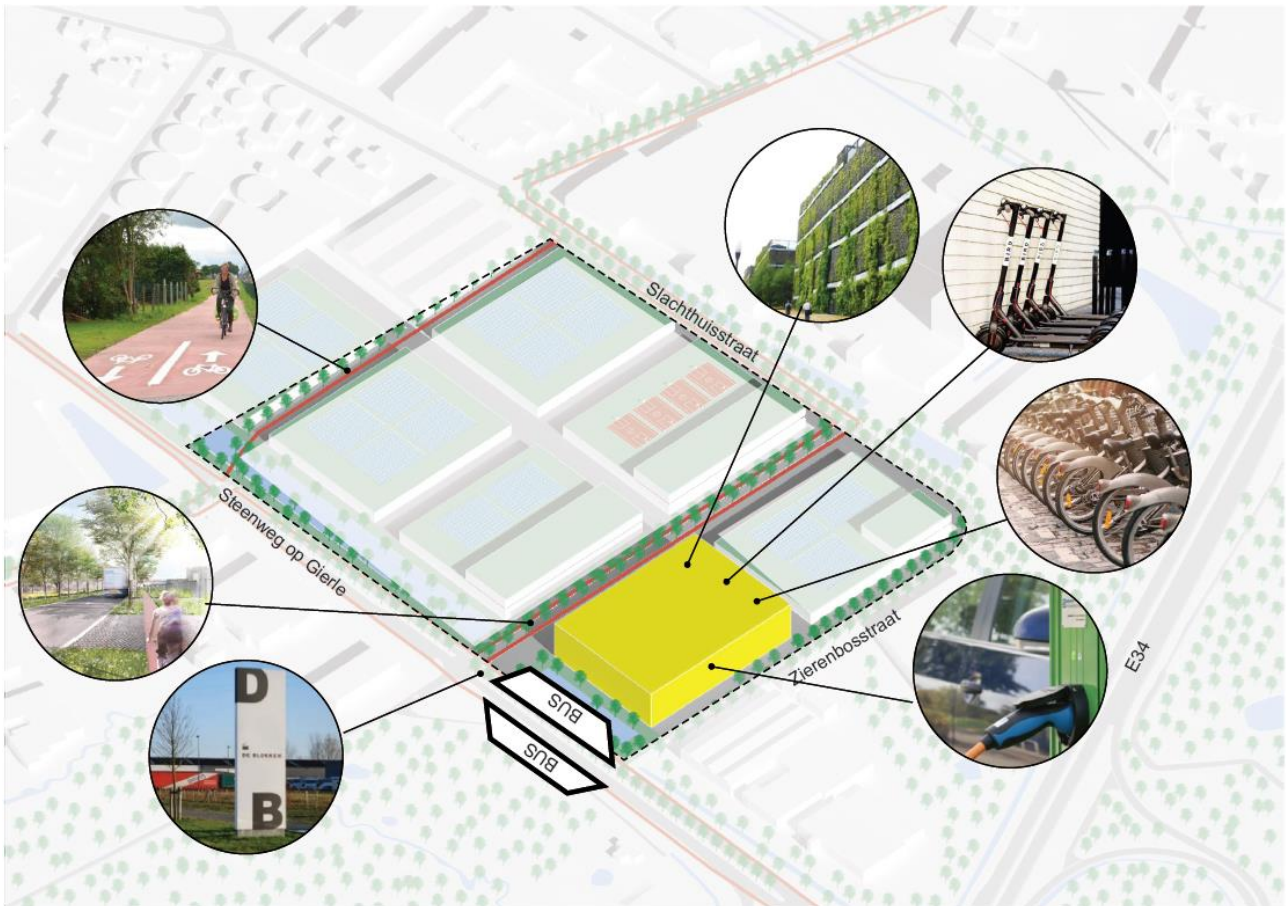


VARIANT 2



Figuur 32 – Case Industriepoort Noord, Verminderen van de mobiliteitsdruk, variant 2





Figuur 33 – Case Industriepoort Noord, Verminderen van de mobiliteitsdruk, variant 2

#### 7.2.2.4 Ruimtelijke ambitie 4: verhogen en verduurzamen omgevingskwaliteit

Voor het vergroenen en verduurzamen van de omgeving voorzien we de combinatie van (collectieve) waterbuffering, vergroening van de verkeersassen, ecologische energiedaken, enz.

In het ontwerpend onderzoek voor de realisatie van deze ambitie in Case 1 – Industriepoort Noord werkten opnieuw twee varianten uit:

- ▶ In **variant 1** wordt voorgesteld om de dragers Raadsherenstraat- Tielblokkenlaan - Everdongenlaan met elkaar te verbinden en zo de leesbaarheid te verbeteren.
- ▶ In **variant 2** wordt voorgesteld om twee enkelrichting lussystemen te voorzien, zodat voldoende ruimte vrijkomt voor een sterke groenstructuur en vrijliggende fietspaden.



Variant 1



Figuur 34 – Case Industriepoort Noord, Vergroenen en verduurzamen van de omgeving, variant 1

Variant 2



Figuur 35 – Case Industriepoort Noord, Vergroenen en verduurzamen van de omgeving, variant 2



### 7.2.3 Referentieprojecten



Figuur 36 - De Wetering, Utrecht (NL)



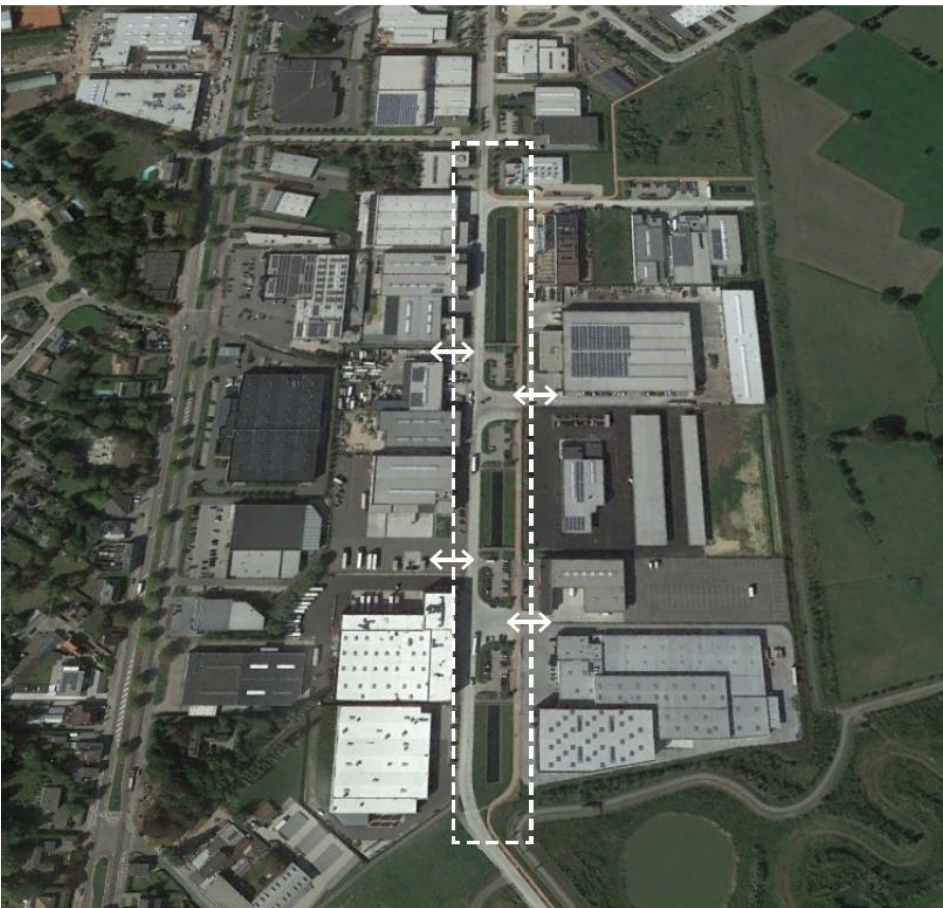
Figuur 37 - LYCS Architecture. Zhejiang (CHN)







Figuur 38 - Parkeergebouw Philipssite, Eindhoven

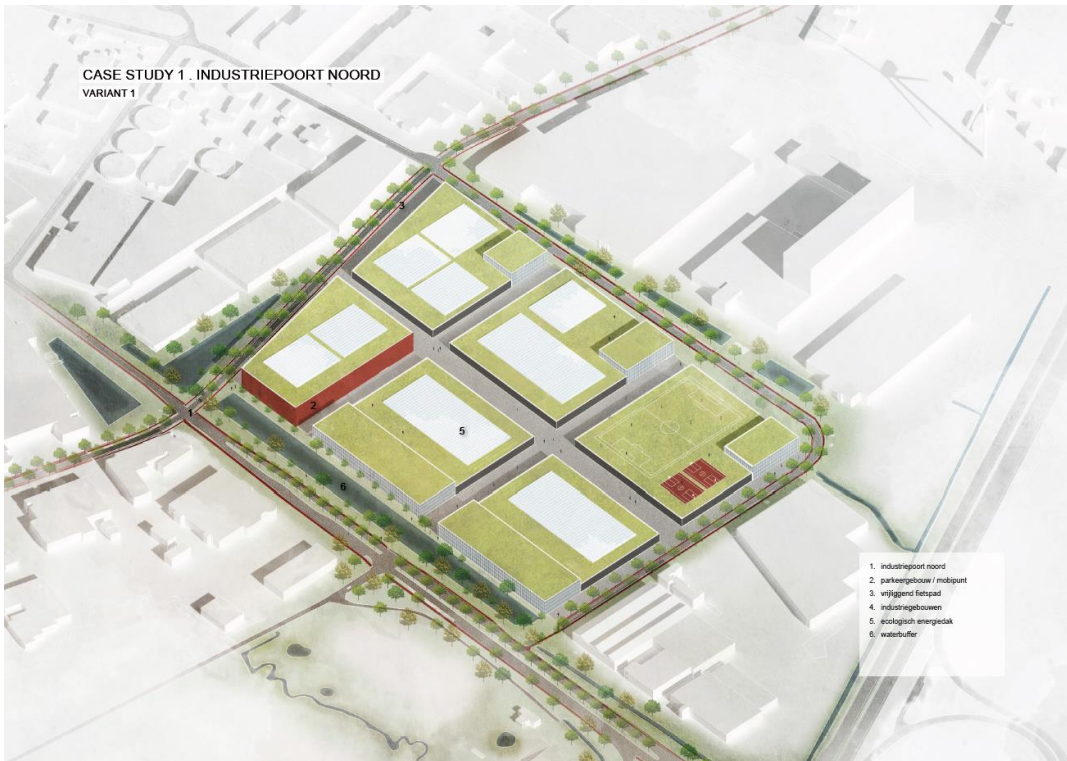


Figuur 39 – Duwijkstraat, Lier



## 7.2.4 Totaalbeeld

### Variant 1



Figuur 40 – Case Industriepoort Noord, variant 1, totaalbeeld

### Variant 2

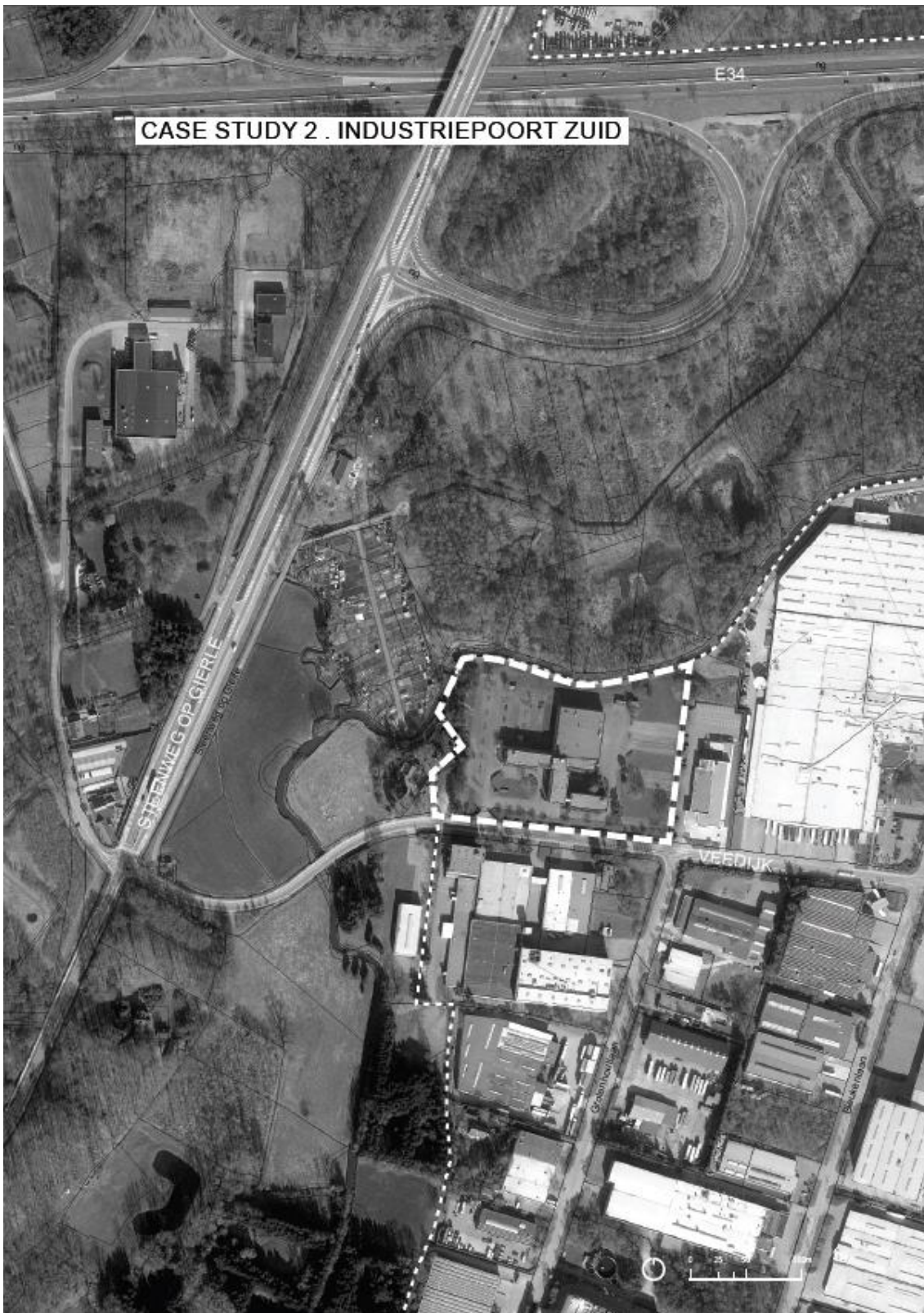


Figuur 41 – Case Industriepoort Noord, variant 2, totaalbeeld



## 7.3. Case study 2 – Industriepoort Zuid

### 7.3.1 Voorstelling case



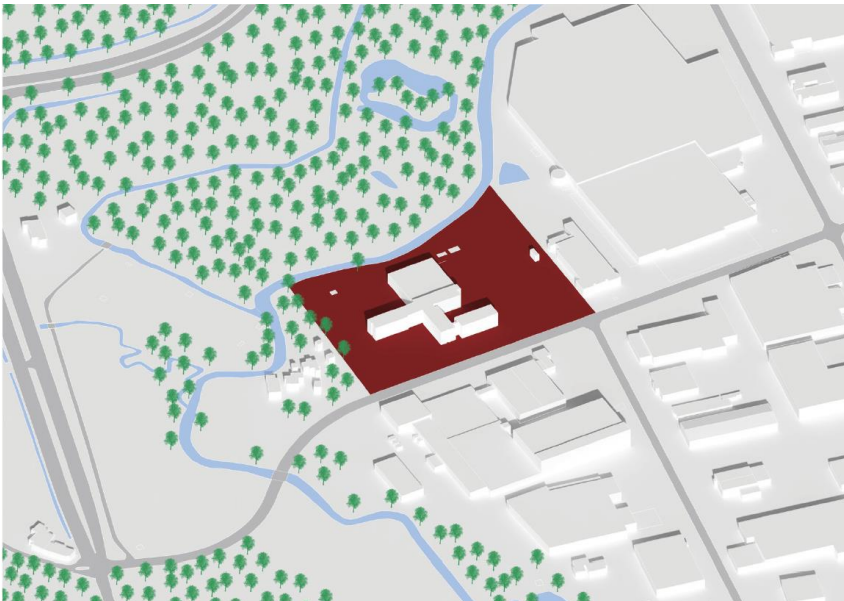
Figuur 42 – Case Industriepoort Zuid, afbakening projectgebied



## 7.3.2 Doorvertaling van de 4 ambities

### 7.3.2.1 Ruimtelijke ambitie 1 - Verhogen ruimtelijke efficiëntie

Een groot aandeel van de site is vandaag onderbenut of wordt niet in gebruik genomen door bedrijfsgebonden activiteiten.



Figuur 43 – Case Industriepoort Zuid, verkenning ambitie 1

### 7.3.2.2 Ruimtelijke ambitie 2 - duidelijke keuzes inzake het gewenste type bedrijvigheid: een vrachtwagenhub

Case study 2, Industriepoort Zuid, bevindt zich in de zone met prioritaire focus op grote industriële en logistieke bedrijven. Om tegemoet te komen aan de vraag naar een betere organisatie van het vrachtwagenverkeer wordt op deze plek een vrachtwagenhub met diverse voorzieningen, zoals hotel, truck wash, wasserette enz. voorgesteld.



Figuur 44 – Case Industriepoort Zuid, verkenning ambitie 2



### 7.3.2.3 Ruimtelijke ambitie 3 - verminderen van de mobiliteitsdruk: een centrale vrachtwagenparking

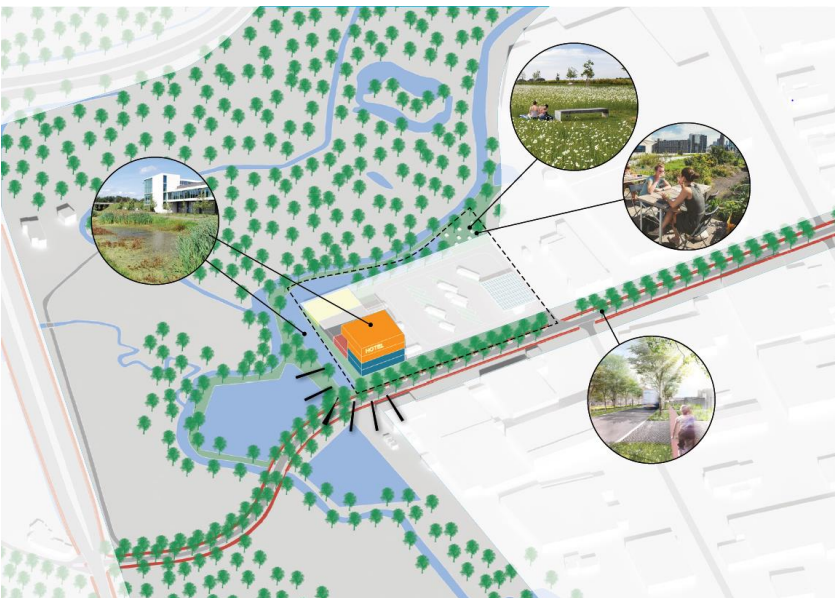
Voorstel voor een centrale vrachtwagenparking aan de poort van het industrieterrein om de mobiliteits- en parkeerdruk in de nabijgelegen straten en bedrijfspercelen te verbeteren.



Figuur 45 – Case Industriepoort Zuid, verkenning ambitie 3

### 7.3.2.4 Ruimtelijke ambitie 4 - verhogen en verduurzamen omgevingskwaliteit: een kwaliteitsvolle verblijfsomgeving

Inzetten op het vergroenen en verduurzamen van het bedrijventerrein door het integreren van (collectieve) bovengrondse waterbuffering, vergroening van de verkeersassen, ecologische energiedaken, enz. Industriepoort Zuid biedt, dankzij de ligging in een waterrijk landschap, een kwaliteitsvolle verblijfsomgeving aan voor vrachtwagenchauffeurs.



Figuur 46 – Case Industriepoort Zuid, verkenning ambitie 4

### 7.3.3 Referentieprojecten



Figuur 47 – Vrachtwagenhub, Taunusweg Genk



Figuur 48 – Evolis Businesspark, Kortrijk





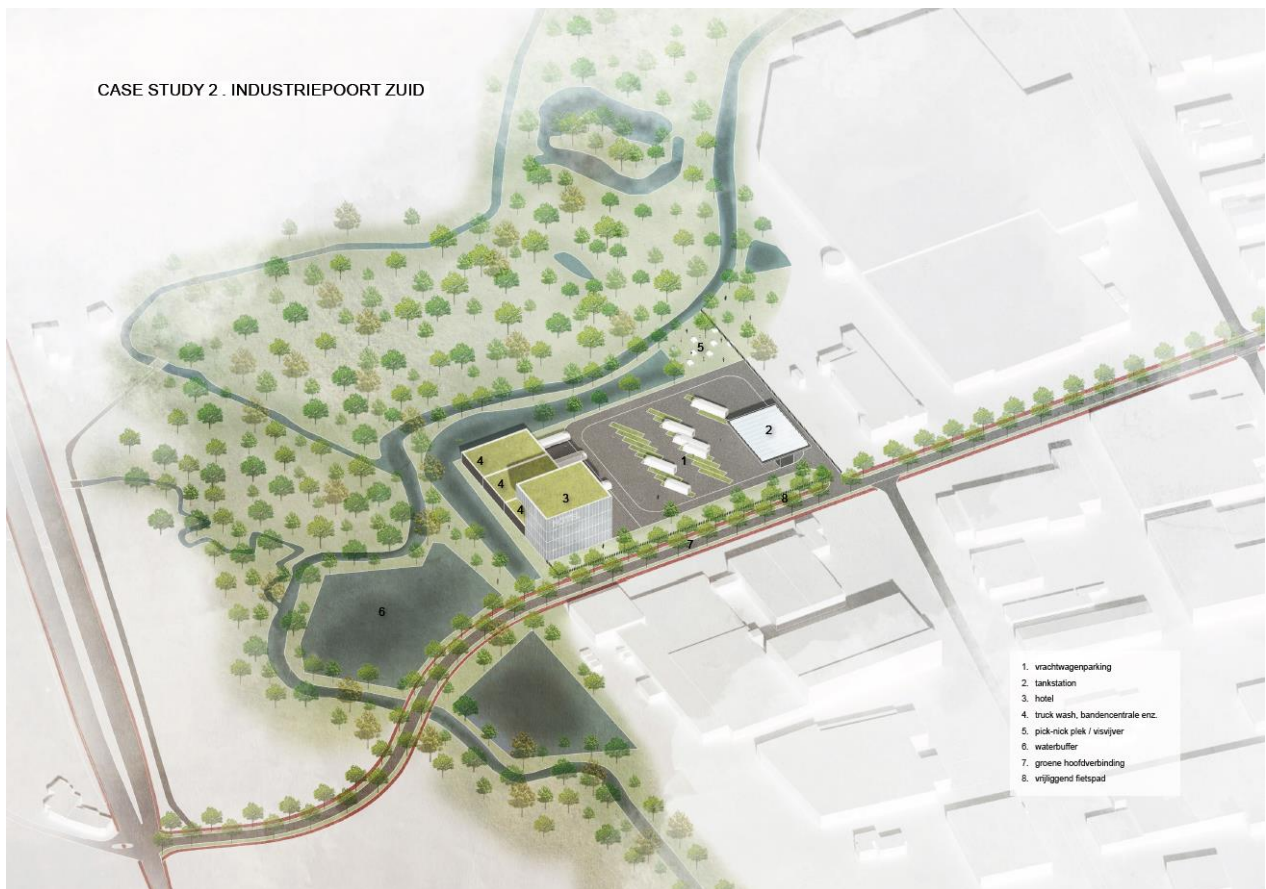


Figuur 49 – Droneport, Sint-Truiden



Figuur 50 – Tankstation COBE

### 7.3.4 Totaalbeeld



Figuur 51 – Case Industriepoort Zuid, Totaalbeeld



## 7.4. Case study 3 – Stadspoort

### 7.4.1 Voorstelling case



Figuur 52 – Onderzoekgebied case Stadspoort



## 7.4.2 Doorvertaling van de 4 ambities

### 7.4.2.1 Ruimtelijke ambitie 1 - Verhogen ruimtelijke efficiëntie

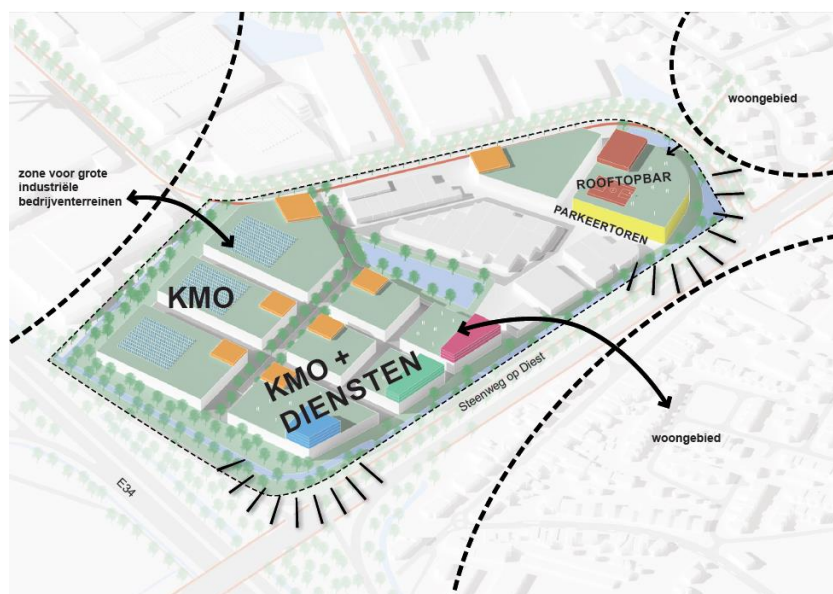
Een groot deel van de site is onderbenut of wordt niet gebruikt voor bedrijfsgebonden activiteiten.



Figuur 53 – Verkenning ambitie 1, case Stadspoot

### 7.4.2.2 Ruimtelijke ambitie 2 - duidelijke keuzes inzake het gewenste type bedrijvigheid: kmo-units en diensten

Case study 3, Stadspoot, bevindt zich in een overgangszone tussen woongebied en de zone voor grote industriële bedrijventerreinen. Deze plek biedt ruimte voor kmo-units en ondersteunende diensten, zoals een crèche, rooftopbar enz.

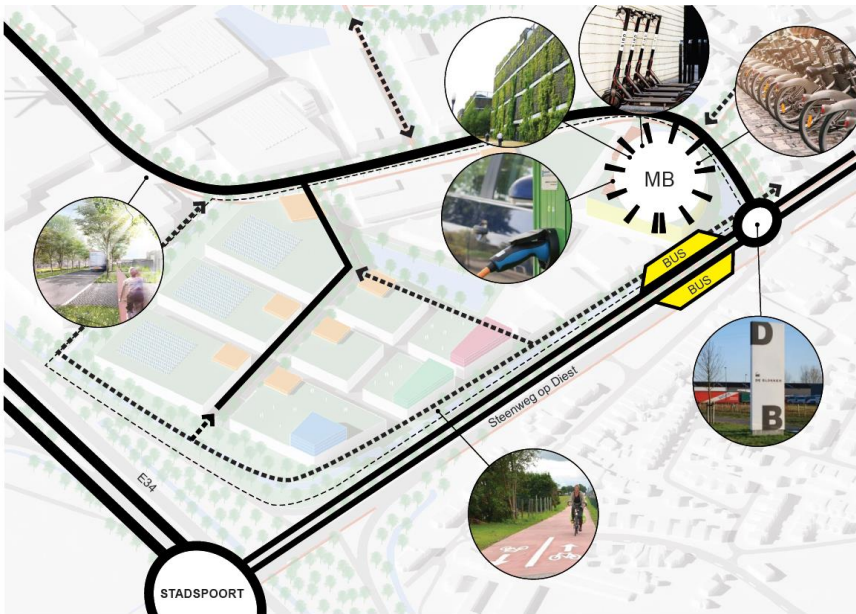


Figuur 54 – Verkenning ambitie 2, case Stadspoot



7.4.2.3 Ruimtelijke ambitie 3 . verminderen van de mobiliteitsdruk: een mobipunt aan 'poort'

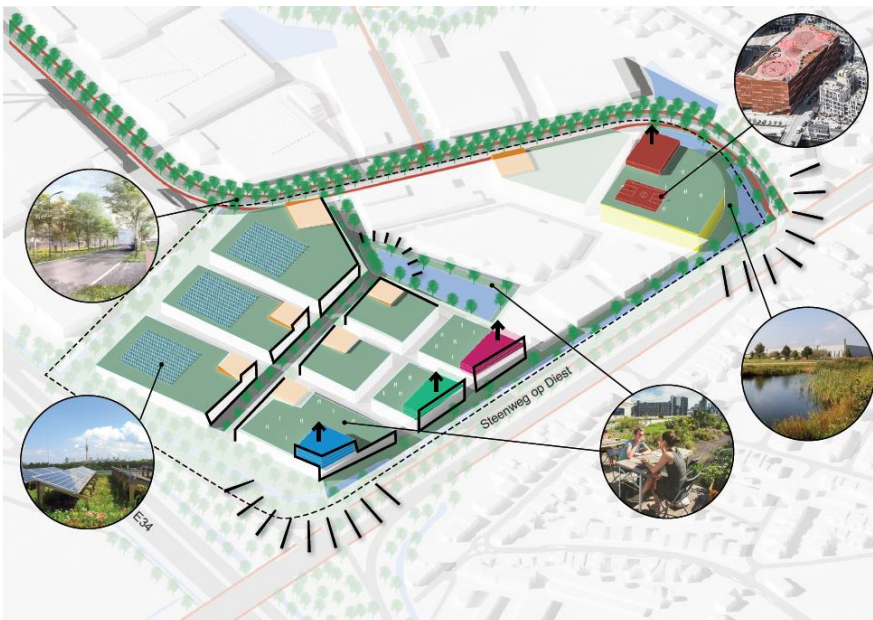
Voorstel voor een centralisatie van de verschillende verkeersmodi, zoals een parkeergebouw voor het autoverkeer, (elektrische) deelauto's, -fietsen en -steps enz., en voorzieningen, zoals oplaadpunten, aan de 'poort'. Dit ten gunste van meer beschikbare bedrijfsgebonden oppervlakte op de nabijgelegen percelen.



Figuur 55 – Verkenning ambitie 3, case Stadspoort

7.4.2.4 Ruimtelijke ambitie 4. verhogen en verduurzamen omgevingskwaliteit: netwerk van verblijfs- en ontmoetingsplekken

Inzetten om het bedrijventerrein te verduurzamen door het integreren van (collectieve) bovengrondse waterbuffering, vergroening van de verkeersassen, ecologische energiedaken, enz., zodat aangename verblijfs- en/of ontmoetingsplekken worden gecreëerd voor diverse diensten, zoals crèche, rooftopbar enz.

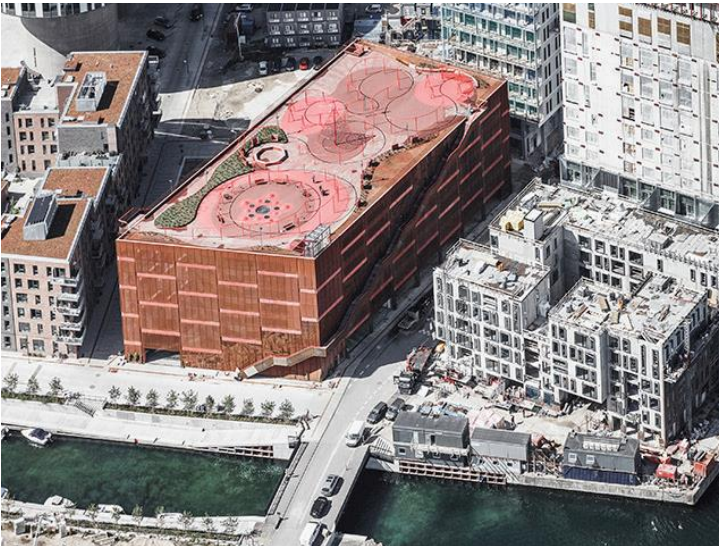


Figuur 56 – Verkenning ambitie 4, case Stadspoort

### 7.4.3 Referentieprojecten



Figuur 57 – Stadslandbouw op het dak, China



Figuur 58 – Park 'n' play, JAJA Architects, Kopenhagen (DNK)







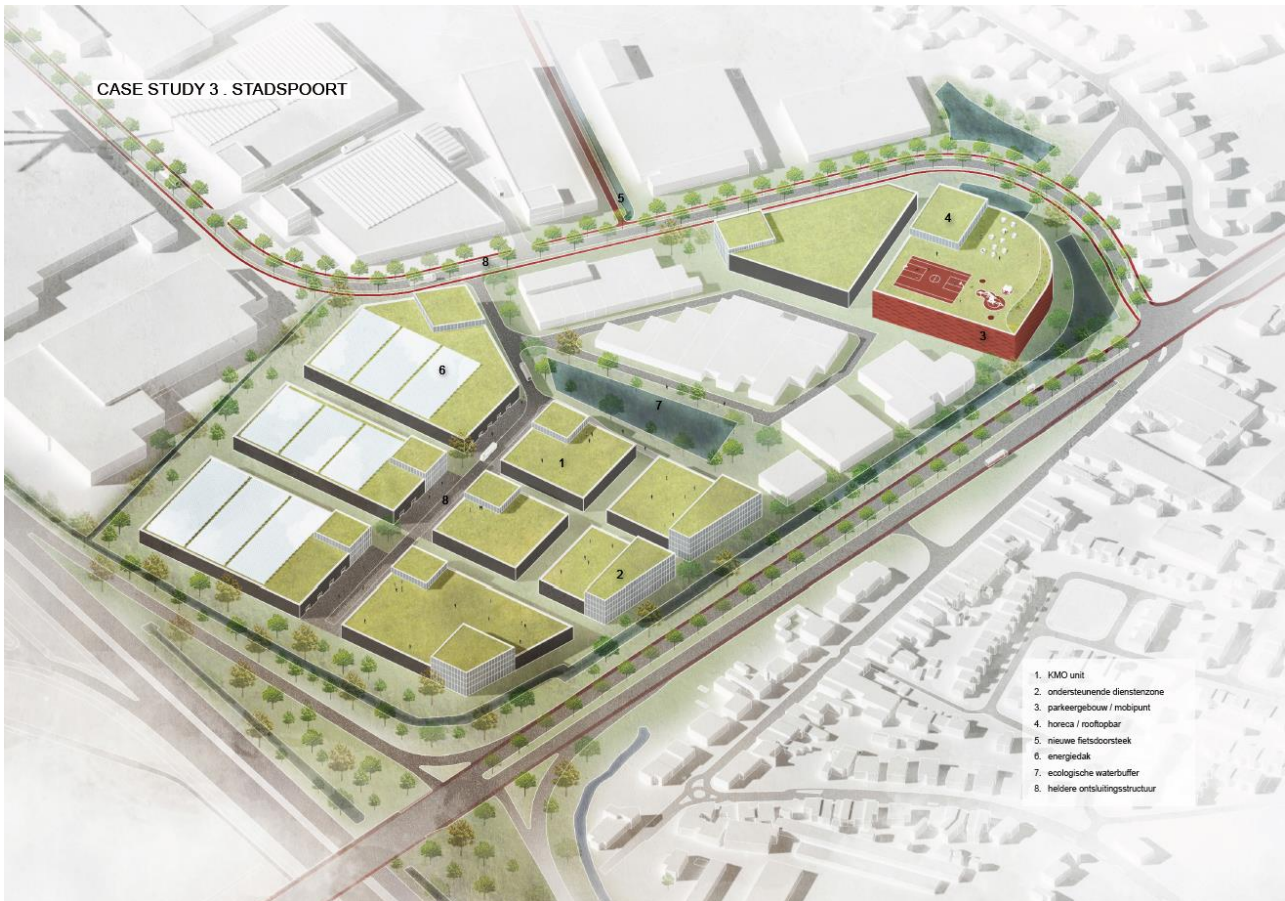
Figuur 59 – Parkeergebouw Philippsite, Eindhoven



Figuur 60 – Groendak op parking, Klapwijkse Pier 3, wUrck, Nederland



## 7.4.4 Totaalbeeld



Figuur 61 – Samenvattend beeld, case Stadspoort



## 7.5. Case study 4 – Sunnyland

### 7.5.1 Voorstelling case



Figuur 62 – Onderzoekgebied case Sunnyland

## 7.5.2 Doorvertaling 4 ambities

### 7.5.2.1 Ruimtelijke ambitie 1 - Verhogen ruimtelijke efficiëntie

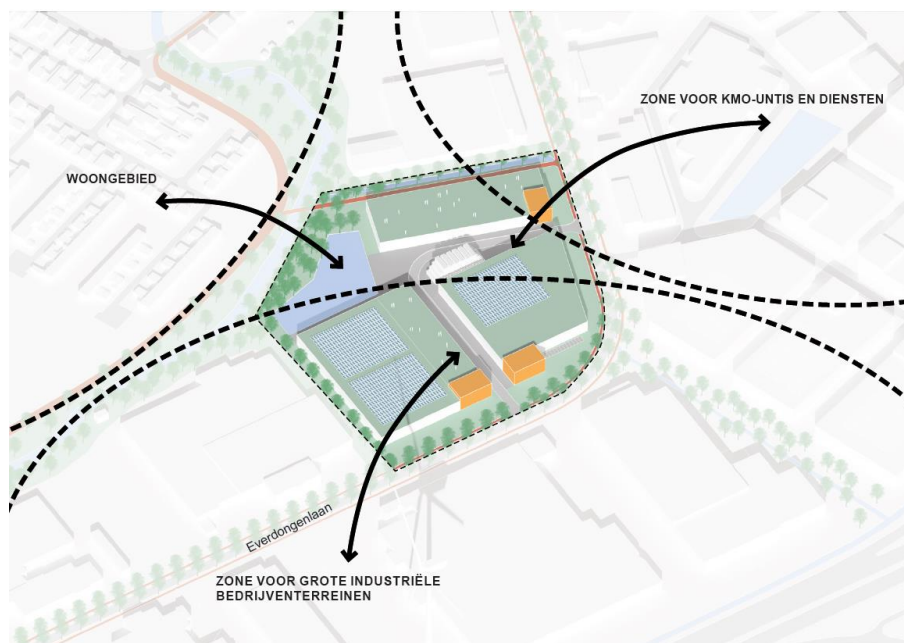
Een groot deel van de totale oppervlakte van het projectgebied is vandaag onderbenut of wordt niet gebruikt genomen door bedrijfsgebonden activiteiten.



Figuur 63 – Verkenning doorvertaling ambitie 2, case Sunnyland

### 7.5.2.2 Ruimtelijke ambitie 2 - duidelijke keuzes inzake het gewenste type bedrijvigheid: geen hinderlijke bedrijvigheid

Case study 4, Sunnyland, bevindt zich in de zone voor grote industriële bedrijventerreinen. Specifieke aandacht gaat hierbij naar de relatie tussen het bedrijfsterrein en het aanpalende woongebied. Op deze plek komt bij voorkeur geen hinderlijke bedrijvigheid (zoals nachtlawaai, stofhinder, lichtpollutie enz.) gericht naar het woongebied.

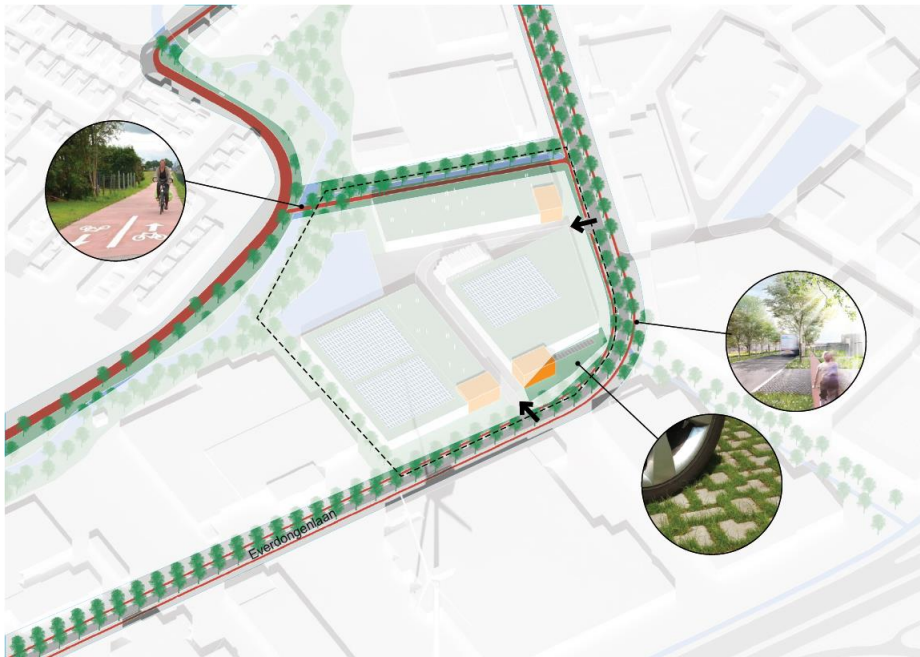


Figuur 64 – Verkenning doorvertaling ambitie 2, case Sunnyland



### 7.5.2.3 Ruimtelijke ambitie 3 - Verminderen van de mobiliteitsdruk: nieuwe fietsdoorsteek

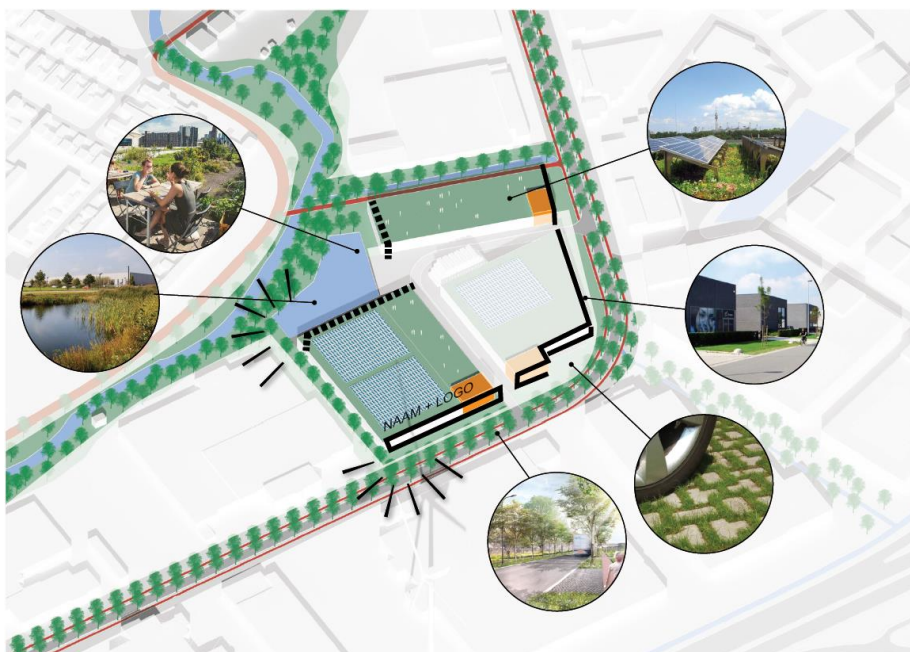
Voorstel voor een fietsdoorsteek tussen Parkring en Everdongenlaan om de woon- werkverbinding beter te faciliteren. Op het bedrijventerrein is ruimte voor enkele bezoekersparkeerplaatsen, werknemers maken gebruik van de nabijgelegen mobipunten om hun auto te parkeren, zodat het perceel maximaal kan worden benut voor bedrijfsgebonden activiteiten.



Figuur 65 – Verkenning doorvertaling ambitie 3, case Sunnyland

### 7.5.2.4 Ruimtelijke ambitie 4 – Vergroenen en verduurzamen omgeving

We zetten in op het vergroenen en verduurzamen van de bedrijventerrein door het integreren van (collectieve) bovengrondse waterbuffering, vergroening van de verkeersassen, groen- en energiedaken enz



Figuur 66 – Verkenning doorvertaling ambitie 4, case Sunnyland



### 7.5.3 Referentieprojecten



Figuur 67 – Evolis Businesspark, Kortrijk



Figuur 68 – Mobipunt, Leuven



## 7.5.4 Totaalbeeld



Figuur 69 – Case Sunnyland, Totaalbeeld



## 8 / Transitiepad voor futureproof bedrijventerreinen

In de vorige hoofdstukken werd een gedeelde ambitieagenda en een ruimtelijke visie met verkenning van mogelijke ruimtelijke ingrepen gepresenteerd. In dit laatste hoofdstuk presenteren we de vervolgstappen binnen het transitiepad voor het futureproof maken van de bedrijventerreinen.

We bespreken hiervoor achtereenvolgens:

- ▶ Rol van de Stad Turnhout bepalen
- ▶ Actieplan opmaken
- ▶ Kritische succesfactoren voor een succesvolle implementatie

### 8.1. Rol van de Stad Turnhout bepalen

Het afgelegde onderzoekstraject leverde een gedeelde ambitieagenda met verkenning van mogelijke ruimtelijke ingrepen op voor het futureproof maken van de bedrijventerreinen. Er bestaan verschillende benaderingen waarmee stad Turnhout deze ambities op het terrein kan realiseren. De stad Turnhout zal hierbij de keuze moeten maken mbt. welke rol zij kan of wil vervullen, variërend van een louter faciliterende tot een sterk sturende rol.

De grondposities van de Stad Turnhout op de bedrijventerreinen zijn vandaag zeer beperkt. De financiële middelen waarover de Stad Turnhout beschikt voor ruimtelijke ingrepen zijn ook relatief beperkt. Binnen deze context lijkt een benadering met een evenwichtige combinatie van faciliteren en sturen het meest aangewezen.

#### *Faciliteren*

Faciliteren betekent dat men wacht op vragen en initiatieven vanuit de markt, die de gemeente toetst aan haar visie en zo nodig bijstuurt. Bij een faciliterend beleid is het van belang dat er duidelijke communicatie is over de verwachtingen die de gemeente heeft, en over het soort ontwikkelingen dat ze wil faciliteren. Die communicatie verloopt op verschillende niveaus, en afhankelijk van de doelgroep kan een meer gedetailleerde boodschap wenselijk zijn.

Een eerste niveau is het **zeer breed communiceren over de visie in het algemeen**. De ambitie die men heeft voor de transitie van de bedrijventerreinen kan ruim verspreid worden.

Op een tweede niveau heb je de communicatie met de **bestaande ondernemingen**. Met de aanwezige bedrijven is regelmatig contact aanbevolen. De gemeente heeft weinig bindende instrumenten om de visie te realiseren, maar kan wel regelmatig polsen naar de toekomstplannen van de ondernemers, en hen stimuleren in de acties die passen binnen de visie.

Tenslotte heb je het **overleg met potentiële initiatiefnemers**. Deze communicatie kan zowel breed verlopen (bvb. infobrochure), maar omvat ook het individueel overleg met initiatiefnemers om concrete voorstellen te bespreken. Hierbij is het van belang dat de communicatie consistent gebeurt, en dat de ondernemers een duidelijk kader meekrijgen. Zo weten ze waaraan zich te houden, en dat biedt hen ook meer rechtszekerheid.

#### *Sturen*

Voor de realisatie van de belangrijke transformaties binnen het openbaar domein - bijvoorbeeld de geambieerde creatie van de toegangspoorten, een helderde ontsluitingsinfrastructuur, bovengrondse waterbuffers, mobipunten, fietsinfrastructuur, ...- lijkt een meer sturende rol vanuit de Stad Turnhout noodzakelijk. Deze ingrepen noodzaken immers belangrijke publieke investeringen.





Ook de geambieerde zonering met afbakening van de drie zones met een verschillend ontwikkelingspotentieel dient de Stad Turnhout zelf aan te sturen en af te dwingen door de verankering van de voorschriften in bvb. een ruimtelijk uitvoeringsplan.

## 8.2. Actieplan opmaken

Doorheen het onderzoekstraject werd een gedeelde ambitieagenda en ruimtelijke visie ontwikkeld met een eerste verkenning van mogelijke ruimtelijke ingrepen. Een aantal aspecten dienen weliswaar nog verder technisch uitgewerkt te worden, maar de ambitieagenda biedt een duidelijk kader voor het future proof maken van de bedrijventerreinen.

Voor de realisatie van de ambitieagenda is de opmaak van een actieplan aangewezen. Dit actieplan dient op een gestructureerde manier een overzicht te geven van:

- ▶ De verschillende deelprojecten;
- ▶ De te ondernemen acties;
- ▶ De taakverdeling tussen de verschillende actoren;
- ▶ De tijdshorizon en fasering van de deelprojecten;
- ▶ De raming van de noodzakelijke investeringen op korte, middellange en lange termijn.

Op basis van de resultaten van het onderzoekstraject lijken volgende acties op korte en middellange termijn zeker opportuun:

- ▶ Verfijning van de mapping van de bestaande en verkenning van nieuwe fietsroutes en groenzones op de bedrijventerreinen;
- ▶ Verfijning van de visie mbt. de locatiewisie en zonering i.f.v. het type bedrijvigheid;
- ▶ Een marktbevraging en haalbaarheidsanalyse mbt. de gedeelde faciliteiten op de bedrijventerreinen;
- ▶ Oplossingsgericht onderzoek mbt. de lokale vrachtwagenproblematiek op de bedrijventerreinen;
- ▶ Opmaak van RUP's voor een deel of het geheel van de bedrijventerreinen om de (her)ontwikkelingsvisie juridisch te kaderen.



### 8.3. Kritische succesvoorwaarden voor de implementatie

Voor de succesvolle implementatie van het Strategisch Masterplan zijn er echter een aantal kritische succesfactoren:

- ▶ Een sterke transitiecoalitie
- ▶ Een flexibel strategisch visiedocument
- ▶ Een sterke procesregisseur

#### *Een sterke transitiecoalitie*

Het future proof maken van de bedrijventerreinen vraagt om een collectieve aanpak. Dat betekent een goede samenwerking tussen de ondernemers(vereniging), vastgoedeigenaren en de overheid om samen de transitie te realiseren op het terrein. Tijdens het onderzoekstraject werd alvast de kiem gelegd voor een sterke transitiecoalitie tussen stad en de ondernemers. Het traject wees immers op een positieve dynamiek binnen de geraadpleegde stakeholders en een bereidheid om mee de schouders te zetten onder de transitie van de bedrijventerreinen. Het is nu belangrijk om die positieve dynamiek te behouden en te versterken, en de transitiecoalitie te verbreden met andere stakeholders en andere domeinen. Dit noodzaakt een goede communicatie en stakeholdermanagement.

#### *Een flexibel strategisch visiedocument*

Een belangrijk uitgangsprincipe is dat de herontwikkeling van de bedrijventerreinen sterk afhankelijk is van opportuniteiten. Het strategisch visiedocument voor de transitie moet voldoende flexibel te zijn om in te kunnen spelen op die opportuniteiten, maar ook om nieuwe trends, groeivragen of nieuwe invullingen mogelijk te maken en om een evoluerende identiteit van de bedrijventerreinen te ondersteunen.

#### *Een sterke procesregie*

Een sterke procesregie is noodzakelijk voor de succesvolle implementatie van het strategisch masterplan. De procesregie vertrekt vanuit een duidelijk overkoepelende blik en heeft zicht op de uitvoering van het geheel. De procesregie stuurt de transitiecoalitie met de verschillende stakeholders aan, bemiddelt en lost conflicten op. De procesregie bewaakt of de verschillende deelprojecten inhoudelijk goed, en conform de visie en afspraken, worden uitgevoerd.



# BIJLAGEN





Bijlage 1 / Draaiboek en verslag eerste werksessie

Bijlage 2 / Draaiboek en verslag tweede werksessie

