



## Saving Space – Workshop 4: Zuinig ruimtegebruik toegepast. Samen zoeken naar oplossingen.

11 november 2019 | Eperon d’Or, Prins Albertlaan 5, 8870 Izegem

### Presentatie case ‘Grenslaan’

Dieter Leyssen van bureau 51N4E stelt de voorlopige resultaten van hun ontwerp voor aan het aanwezige publiek. Hierop volgend worden de aanwezigen in 4 groepen opgedeeld om in kleinere groepen de drie geselecteerde deelgebieden en het totaalplan te bespreken.

### Presentatie case ‘Grenslaan’ | sessie 1 ‘aankomstzone’ – groep Glynn

Op dit moment zijn voornamelijk volgende bedrijven rond deze ‘aankomstzone’ van Grenslaan gevestigd: maatwerkbedrijven, constructiebedrijven (o.a. keuken- en meubelbouwers), vrachtwagen garage.

Deze locatie (tussen de Lageweg en de Ringlaan) is de beste plek voor een onthaalfunctie omwille van de nabijheid van het hogere wegennet.

De vraag komt of het mogelijk is hier een transitiegebied te voorzien? Hierdoor zou het schuiven van locaties mogelijk zijn. Het bundelen van de logistieke bewegingen om hierdoor ruimte vrij te maken, lijkt niet evident. Vermoedelijk zijn eerst andere samenwerkingen nodig (op een eenvoudigere schaal, bijvoorbeeld in het Platformgebouw), om vervolgens ook samenwerkingsverbanden op andere vlakken te ontwikkelen.

Lege ruimtes op het terrein door generatiewissels (kleine of middelgrote bedrijven die verdwijnen) worden nu snel ingenomen door de grote spelers. Op niveau van de bedrijventerreinvereniging zou een visie kunnen ontstaan om collectief met die nieuwe lege ruimte aan de slag te gaan, en zo ook te verhinderen dat enkele grote spelers alles opnemen.

Er zullen vermoedelijk professionele partijen nodig zijn om de opportuniteiten te identificeren en uit te werken, dit valt buiten de scope van een bedrijfsleider.

Het is zeker een optie om hier ruimte vrij te maken door de productie op het gelijkvloers te steken en alle andere activiteiten erboven.

Gezien de nabijheid van het toekomstige bedrijventerrein Menen-West wordt geopperd om de aankomstzone als 1 geheel te zien voor beide terreinen samen. Het ontvangstgebouw kan grotere vergaderzalen aanbieden aan bedrijven die er zelf geen ter beschikking hebben (of enkel kleinere).

Start-ups zouden gebruik kunnen maken van materiaal van de grotere bedrijven. Vandaag de dag zijn er veel coworking plekken waarbij start-ups ruimte/materiaal van grotere bedrijven tijdelijk kunnen gebruiken. Op vandaag voornamelijk bij diensteneconomie. Op Grensland bevinden zich echter voornamelijk productiebedrijven.

Het delen van ruimte is makkelijker dan het delen van werk.

Wanneer bedrijven worden samen gezet kunnen de voordelen groter zijn dan de nadelen. In sommige gevallen blijven de nadelen echter zwaarder doorwegen (concullega's).

Een bestemmingswijziging zal hier noodzakelijk zijn als je kantoorachtigen bovenop de bestaande bedrijven wil plaatsen.

De klemtoon van deze 'aankomstzone' moet liggen op de interactie met de buurt. Er wordt hierbij gedacht aan een pakjesdienst, een crèche, ... Op deze manier kan een stuk worden tegemoet gekomen aan de buurt.

### Presentatie case 'Grensland' | sessie 1 - groep Dieter

- Het invoeren van een hiërarchische gradatie van de wegenis (gemotoriseerd versus zwakke weggebruiker) dient in eerste instantie bepaald te worden door de nood eraan. De vraag stelt zich hier of recreatieve dooradering noodzakelijk is.
- De realisatie van fietsverbindingen op de site op onderbenutte/private gronden is geen evidentie. Men is de mening aangedaan dat je als overheid met een "wortel" moet afkomen om bedrijven te motiveren die doorsteken te maken over hun grond. Een mogelijkheid kan zijn dat hoe meer men "publiek" deelt hoe meer men bijvoorbeeld mag bebouwen.
- Het voorstel van de fietsersbrug dient te worden herzien. Deze zou beter opgeschoven worden in westelijke richting, loodrecht op de N 338, daarenboven wordt extra aandacht gevraagd voor het jaagpad, alwaar geen zwaar verkeer wenselijk is.
- Het voorzien van extra maatschappelijke functies (bv crèche,...) op een bedrijventerrein kan interessant zijn, maar moet naar type terrein en bedrijven onderzocht worden. Daarnaast is een sturing in deze noodzakelijk alsook een bundeling ervan op strategische locaties. De nood aan bijvoorbeeld een crèche is hier minder aan de orde gelet op de nabijheid van de kern van Menen.
- Een goede ontsluiting en bereikbaarheid van het bedrijventerrein is op heden ondermaats. De uitbouw van een mobiliteitshub kan een oplossing zijn voor vele bedrijventerreinen, maar hier mogelijks niet. Dit gelet op het profiel van de werknemers (grensarbeid).
- De conclusie voor deze sessie is dat velen de dooradering van het terrein in vraag stellen en zich bekommeren om het echte zuinig ruimtegebruik, zoals wijzigen voorschriften opdat men hoger kan bouwen en dan voornamelijk de grootste bottleneck: de brandwetgeving op bedrijventerreinen. Deze dient asap te worden herzien.

### Presentatie case 'Grensland' | Zone 'Link met landbouw' sessie 1

1. Meer ruimtebesparing door verticale productie cfr. Agrotopia voor de serre. Maar dit heeft een hoge kostprijs.
2. Uitwisseling energie --> in functie van serrebouw?!

3. Is de link tussen activiteiten op het bedrijventerrein belangrijk in relatie met landbouw. Waar zitten win-win's
  - Reststromen, nevenstromen kunnen hier interessant zijn
  - Sanac (gewasbescherming) zit daar al
  - Nabehandeling van gewassen centraliseren en exporteren via water
4. Weinig ruimtebesparing --> veel bedrijventerrein wordt omgezet in groen
  - Dit kan ook betekenen dat er bijkomende ruimte vrijkomt dit later deels terug bedrijventerrein wordt
  - De oefening moet tot doel hebben om bijkomende ruimte te creëren voor bedrijvigheid, anders zijn deze investeringen niet realistisch
  - Het interessante aan deze oefening is het genereren van evoluties. Het biedt een antwoord op hoe we de transitie ruimtelijk kunnen stimuleren.
5. Delen van parkeerplaatsen
  - Interessant wanneer industrie werkt in ploegen. Zij hebben op de wisselmomenten veel parkeerplaatsen nodig maar daarna staat 50% leeg.
  - Parkeerplaatsen zijn vaak het meest onnuttige gebruik van ruimte--> gemeenschappelijke parkeerplaatsen kan de hoeveelheid ruimte beperken
  - Parkeertoren realistische dan ieder bedrijf een aparte ondergrondse parkeerplaats, of op verdieping
6. Beheerstructuur voor delen van ruimte
  - Koppelkansen bijv. met parkmanagement
  - Centraal beheer nodig om de transitie tot stand te brengen. Van wie moet dit initiatief uitgaan?
    - i. Vanuit de bedrijven --> het platform
      1. Dit is kostenbesparend, maar willen de bedrijven dit erbij nemen?
      2. Dit betekent wel een groot draagvlak
    - i. Vanuit intercommunale
      1. Kan een incentive zijn maar zal enkel werken indien de bedrijven er ook achter staan
  - Vorm van centraal beheer zal nodig zijn om te voorkomen dat achteraf het bedrijventerrein terug organische vergroei
7. Link landbouw - interessant
  - Zal niet noodzakelijk ruimte besparen maar kan wel zorgen voor een zachte overgang tussen bedrijvigheid en de omgeving. Of een oplossing bieden voor de inplanting van serres.
  - Gemeenschappelijke opslag
  - Mogelijkheden om landbouwgewassen in bulk over het water te vervoeren
  - Landbouw heeft ook water nodig dus nabijheid van het water is voor hen ook interessant

### Presentatie case 'Grensland' | Zone 'Grote en kleine bedrijvigheid' (sessies 1 en 2)

1. De **combinatie van grote en kleine bedrijven samen is heel moeilijk**, want ze hebben een heel andere flow. Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen grote spelers en de starters die nog moeten groeien. De combinatie van grote en kleine bedrijven insinueert een gedroomde complementariteit, die er niet is. Daarnaast is deze ideale situatie een evolutief gegeven. Mogelijke oplossing is om alle lokale bedrijven te gaan samen zetten en bvb laadkaai en andere zaken te gaan delen. Maar zijn er investeerders die deze gemeenschappelijke delen willen bekostigen? Want om dit logistieke gedeelte te ontwikkelen moet er geïnvesteerd worden en wie neemt deze kost op zich? Een idee die gelanceerd werd is: een investeerder zoeken die dit doet via een vennootschap. De bedrijven die gebruik maken van dit logistiek gedeelte, betalen een soort huur voor het gebruik ervan, maar krijgen in ruil aandelen in deze vennootschap. Zo krijgen deze bedrijven een dividend uitgekeerd vanuit deze vennootschap. Maar waar ligt de incentive om een bedrijf zo ver te krijgen om dit te doen? Vanwaar komt het geld en hoe gaan de bedrijven hiervoor gepusht worden? Wat kan de overheid doen om zo'n dingen te gaan stimuleren?

## 2. Groen hoort niet thuis op een bedrijventerrein:

- a. Als je groen gaat creëren op een bedrijventerrein, creëer je een potentieel uitdoofscenario van bedrijvigheid.
  - b. Er dienen niet perse kwalitatieve groenzones in het bedrijventerrein te zijn, daarvoor is deze grond niet bestemd.
  - c. Op deze groenzones creëer je geen biodiversiteit en dit hoort er ook niet thuis.
  - d. Kleine groenzones kunnen wel, maar met een nut voor de werknemers (bvb plaats met een picknickbank).
3. Specifiek voor Grensland: **Buurt ondersteunende functies horen niet thuis in een bedrijventerrein** en moeten dus elders geplaatst worden. Voor industrie is landbouwgrond ernaast beter dan wonen. Aldus geen voorkeur om het wonen daar verder te gaan ontwikkelen (cfr. 2) om te voorkomen dat bedrijvigheid in een uitdoofscenario komt).
  4. Specifiek voor Grensland: De **kleine bedrijven zijn bijna zonevreemd** op dit bedrijventerrein. Moeten deze niet verweven worden in het woonweefsel? Zodat de ruimte beter kan benut worden voor grote spelers.
  5. **Wat kan er allemaal opgelegd worden** aan een bedrijf? Kan je bvb opleggen dat je een parking deelt of publiek beschikbaar maakt? Kan dit via een RUP? Hoe muurvast zitten de verkoopvoorwaarden, inrichtingsvoorschriften, ... en wat houden die juist in?
  6. Een **logistieke straat is wel een goed idee**. Misschien moeilijk te ontwikkelen op een bestaand bedrijventerrein, maar op een nieuw moet hier zeker over nagedacht worden. Maar hoe doe je dat: privé (bvb met een slagboom) of publiek? En wat met het beheer? (Kan de logistieke vennootschap zoals in 1) hiervoor een oplossing zijn?)
  7. Opletten dat **grote percelen niet worden opgesplitst** naar allerlei kleine percelen!
  8. Hoe zouden we het **publieke domein op dit bedrijventerrein moeten beheren**? Fietspad en eventuele groenzones op bedrijventerrein zouden uiteindelijk publiek moeten worden. Is dit iets dat kan opgelegd worden bij het toekennen van de vergunningen?
  9. Specifiek voor Grensland: kan de **spoorweg opnieuw gebruikt** worden? Er kan eventueel een reservatiestrook aangelegd worden, die voorlopig uitgewerkt wordt via een groenzone. Maar met als ultieme doel om de spoorweg terug te laten gebruiken door de gevestigde bedrijven.

## Presentatie case 'Grensland' | sessie 2 'aankomstzone' – groep Glynn

- Het voorzien van een “Central Control Tower” met diverse functies kan een meerwaarde zijn voor een bedrijventerrein en bedrijven zolang ze de meerwaarde ervan inzien. Een private uitbating is hierbij aangewezen.
- Voorzien van een collectief opslagmagazijn voor groot en klein is niet evident, zeker bij productiebedrijven. Zeker voor grotere productiebedrijven is dit niet wenselijk omdat op deze manier hun flow inzake plaatsing machines in het gedrag komt. Enigste oplossing is dat een private, logistieke speler deze opslagruimte voorziet en managet. In leper is er zo, op vraag van de bestaande bedrijven, een centrale opslagplaats gekomen.
- De conclusie voor deze sessie is dat er faciliterende concepten moeten worden aangeboden die, via bijvoorbeeld een BTM, gedetecteerd worden. Echter, het goed functioneren van een BTM hangt sterk af van de financiële middelen en, hierbij wordt de terugschroefing van de Vlaamse subsidies aangeklaagd.
- Er werd opgemerkt om een zekere dynamiek in de structuur van het bedrijventerrein te kunnen houden. Een groene doorgang op vrijgemaakte ruimte zou bijvoorbeeld tijdelijk kunnen zijn (en dus niet overgedragen worden aan het openbaar domein), zodat een bedrijf bij uitbreiding niet extra barrières krijgt.

## Presentatie case 'Grensland' | sessie 2 - groep Dieter

Zijn andere diensten gewenst op het bedrijventerrein (crèche, pakjesdienst,...)? In Poperinge zit een kiné-praktijk op een bedrijventerrein. In Lommel zal er een kindercrèche komen op een bedrijventerrein (is zo ingeschreven in de voorschriften).

Het voorzien van groene doorsteken is zeker positief als ze functioneel zijn. Ze nemen weinig ruimte in en zorgen voor een veiligere fietsdoorsteek.

Op vandaag is er geen wateroverlast op het bedrijventerrein. Wel moet er gestreefd worden naar collectiever waterberging (zuiniger omgaan met water i.f.v. waterschaarste).

Het delen van energie wordt ook belangrijk. Op vandaag zijn al windmolens voorzien, evenwel zonder participatie vanuit de omwonenden. Op vandaag zit de windturbine in een aparte vennootschap. 50% voor 5 bedrijven, de andere 50% voor de producenten van de energie.

In Limburg worden geen maximale hoogtes opgenomen in hun PRUP's (als het ruimtelijk mogelijk is). Nu proberen ze bedrijven ook te stimuleren om de hoogte in te gaan.

Bij gemeenschappelijke gronden is de vraag steeds wie het onderhoud en dergelijke zal betalen? De gebruikers? De belastingbetaler?...

Is er vraag naar watergebonden locaties? Zijn er watergebonden activiteiten? Wellicht zijn er wel activiteiten die een watergebonden karakter kunnen aannemen. Zeker met het Schelde-Seine project in het vooruitzicht zal de mogelijkheid groter worden. De kade kan dienst doen als verdeelpunt voor de goederen, niet alleen voor bedrijventerrein maar ook voor de middenstand in Menen zelf.

Het zou een grote meerwaarde zijn om een fietsdoorsteek langs de Leie te voorzien, eventueel via brug naar Frankrijk.

Het openbaar vervoer beperkt zich op heden tot 1 bus per uur. Wat niet werkt is een lijnbus die elke 500m stopt. Het zou beter zijn om shuttles (met een beperkt aantal stopplaatsen) in te leggen naar knooppunten. Shuttles op andere bedrijventerreinen kosten evenwel meer dan 100.000,00 op jaarbasis.

Een troef is de ligging nabij het station van Menen. Men moet meer inzetten op fietsen want het station bevindt zich op slechts 1km van het bedrijventerrein. De aanwezige fietsenstalling is evenwel niet veilig. Een beveiligde fietsenstalling is een noodzaak. Bluebike zal vanaf volgende jaar oktober de mogelijkheid aanbieden om fietsen op een andere Bluebike-punten achter te laten dan waaruit de fietsen initieel ontleend werden. Bedrijven moeten fietsenstalling nabij ingang plaatsen, een veilige stalling voorzien. Ook aan het station van Menen moeten de fietsenstallingen veel veiliger.

## Presentatie case 'Grensland' | Zone 'Link met landbouw' sessie 2

### 1. Welke win-wins zitten hier in

- Landbouw op het dak --> grote bijkomende kost
- Voordeel van restwarmtes met serres
- Proceswater
- Voedingsverwerkende bedrijven
  - i. Dieren
  - ii. Mensen
  - iii. Nutriënten
- Bedrijfsrestaurant
  - i. Korte keten
- Serrebouw hier meer centraliseren ipv in het open landschap
- Mag agro-industrie op een bedrijventerrein?

2. Afhankelijk van het type landbouw
  - Korte keten zal niet van de grond komen als de landbouwer aan de veiling levert
3. Beeldvorming is belangrijk
  - Industriezone zal hier niet bevorderlijk zijn --> negatieve connotatie mbt voeding --> bevolking zal hier niet toe aangetrokken worden.
  - Een lokaalmarkt in een centrum werkt wel
4. Opslag
  - Afhankelijk van het soort landbouwgewassen
  - Voor een landbouwer zal het stockeren op bedrijventerrein duurder zijn dan in landbouwgebied
  - Deze stockageruimte van de landbouwers wel clusteren aansluitend op het bedrijventerrein
    - i. Daarbuiten bouwvrije ruimtes
5. Delen waterbuffers?
  - Wel bufferen op kleine ruimte om te infiltreren en te recupereren voor landbouw
    - i. Kleinere bufferbekkens nodig
    - ii. Geen louter technische oplossing, maar ook landschappelijke meerwaarde
6. Bedrijfsbeheer
  - Een aantal bedrijven bereid krijgen om gronden af te staan om de transitie te starten
  - Overheid mee laten nadenken over knelpunten
    - i. Sommige oplossingen kunnen niet vb Agristo in combinatie met tomatenbedrijf
      1. Delen proceswater
      2. Op heden niet mogelijk door wetgeving
  - Snelheid van beslissen is hier belangrijk
    - ii. Bedrijfsstrategie
    - iii. Zie ook warmtenetten
  - Verschillende overheden meer geïntegreerd laten nadenken
7. Landbouwer inschakelen voor groenbeheer
  - Minder interessant
  - Maak-bedrijven kunnen hier een belangrijke rol spelen
8. Deze oefening zet vooral in op vergroening, geen ruimtewinst
9. Transitie
  - Hoe kan je er voor zorgen dat je iedereen mee krijgt?
  - Alle partners (bedrijven) moeten een meerwaarde ervaren
  - Eén stimulator om ruimte-delen in gang te steken?
    - i. Bijvoorbeeld 't Veer
    - ii. Gemeenten spelen een belangrijke rol
      1. GSA's moeten hier op een positieve en constructieve manier mee omgaan
10. Grote vraag
  - Industrie en stedelijk weefsel zijn in mekaar gegroeid
  - Hokjesdenken maakt transitie moeilijk
    - i. Bedrijven kijken vaak niet verder dan het eigen perceel
  - We moeten nagaan welke activiteiten hier nog mogelijk zijn
11. Vrachtwagenparking
  - Per bedrijf of gemeenschappelijk?
  - Bedrijven zijn niet gemotiveerd om grond hiervoor af te staan --> hokjesdenken
  - Op nieuwe terreinen kan dit wel --> Evolis parking delen voor bedrijven/voetbal
12. Waarom horizontaal groen (en verticale bedrijvigheid)?
  - Verticaal groen kan ook (met dan horizontale bedrijvigheid)
13. Natuurinclusief bouwen
  - Kan een oplossing zijn in combinatie met groendaken

## Presentatie case 'Torkonjestraat'

Nik Vande Maele van BureauPartners stelt zijn ontwerp van een verticaal bedrijfsgebouw voor aan de aanwezigen. De grootste beperkingen die hierbij optreden hebben betrekking op de brandveiligheid, de stabiliteit en de kostprijs. Volgend op deze presentatie vindt een discussie plaats waarvan hieronder een kort verslag van is terug te vinden.

Als beginnend ondernemer/start-up is het niet evident om in zo een scenario mee te stappen (want er zijn nog te weinig werknemers). Je moet als bedrijf al een bepaald niveau hebben om je in zo een gebouw te vestigen. Dit kan wel de mogelijkheid bieden aan starters om sneller een volgende stap te zetten. Op vandaag gebeurt het aannemen van werkmensen niet steeds conform de wetgeving (bv. verplicht aantal douches). Ook mogelijkheden voor facturatie en receptie.

Het voorstel is vergelijkbaar met een bedrijventerrein, het innovatieve in dit concept is het stapelen. Het delen van functies voor startende bedrijven gebeurt op vandaag al. Denk bijvoorbeeld aan het delen van vergaderruimtes in een bedrijventerrein. In een bedrijventerrein is het moeilijker om te groeien. Je zit daar beperkt in compartimenten. In dit scenario zijn er iets meer mogelijkheden om te groeien.

Kleine KMO's vestigen zich makkelijker in reconversieprojecten en minder makkelijk op een groot bedrijventerrein.

Wat met bedrijven met méér milieu-impact? Wie zal dit regelen? Wat komt hier allemaal extra bij kijken?

Een doorgroei binnen dit type is niet vanzelfsprekend. Een beperkte groei is mogelijk, ook een verhuis naar een grotere module, maar indien te groot zal men toch moeten verhuizen.

De grootste uitdaging is om de meerprijs aan bouwkost op te vangen. Ook ander onderzoek toont een meerprijs van +/- 300 euro/m<sup>2</sup> aan bij meerlagig bouwen. Evenwel is er ook een maatschappelijke meerwaarde die niet in deze berekening zit inbegrepen. Dit is een extra winst die kan toegevoegd worden bij het totale plaatje. Een mogelijk is ook om te kijken naar andere sectoren (bv. winkels) om op deze manier o.a. de maatschappelijke winst te verhogen. Deze bijkomende handel zal dan wel enkel in een meer stedelijke context moeten mogelijk zijn.

Het stapelen van ruimtes is interessant maar het is van groot belang om de toegang tot de bedrijven goed te organiseren. In dit concept voeren de vrachtwagens alles op het gelijkvloers aan waarna de goederen met liften naar boven worden gebracht. Vandaag de dag vindt de verplaatsen van goederen horizontaal plaats omwille van de veiligheid.

De ondernemers willen iets kopen dan van hen is. Men wil de gemeenschappelijke lasten zo laag mogelijk houden. In dit concept liggen de gemeenschappelijke kosten hoger. Het is vergelijkbaar met een appartementsgebouw waarbij o.a. kosten lift, deel van de verwarming,... gemeenschappelijk zijn.

Het is van belang te weten waar je dit concept zal gaan toepassen. In een stedelijke omgeving is dit realistischer. In een stedelijke omgeving ligt de grondprijs hoger wat dit concept financieel haalbaarder maakt. Dit kan dan op termijn als voorbeeld dienen voor andere zones wanneer de geesten verder gerijpt zijn.

Kan dit ook als voorbeeld dienen voor 1 enkel bedrijf dat zijn eigen productie wil stapelen? Dit zal voornamelijk afhangen van het type bedrijvigheid.

Kan en wil hier een logistieke partner meegaan in dit verhaal? Op deze schaal is dit niet mogelijk. Logistieke partners zoeken een grotere schaal om op te werken. De logistieke flow zal zich hier teveel op KMO-niveau situeren. En het delen en schalen van de ruimtes en volumes is interessant. Het kan misschien interessanter zijn om de logistiek per verdieping te organiseren. Zo kunnen meer bedrijven zelf hun goederen laden en lossen.