



BEDRIJVEN- TERREINEN

BELEIDSPLAN RUIMTE DEINZE

ONTWERP BELEIDSKADER

MEI 2026

COLOFON

College van burgemeester en schepenen

Rutger De Reu
Jan Vermeulen
Sofie D'hondt
Nathalie Lambrecht
Johan Cornelis
Marleen Vanlerberghe
Bart Van Thuyne
Bruno Dhaenens
Conny De Spiegelaere

Contact

Stad Deinze
Dienst stedenbouw en wonen
Brielstraat 2, 9800 Deinze
www.deinze.be
omgeving@deinze.be

Inhoudelijke uitwerking

OMGEVING
LANDSCAPE ARCHITECTURE · URBANISM

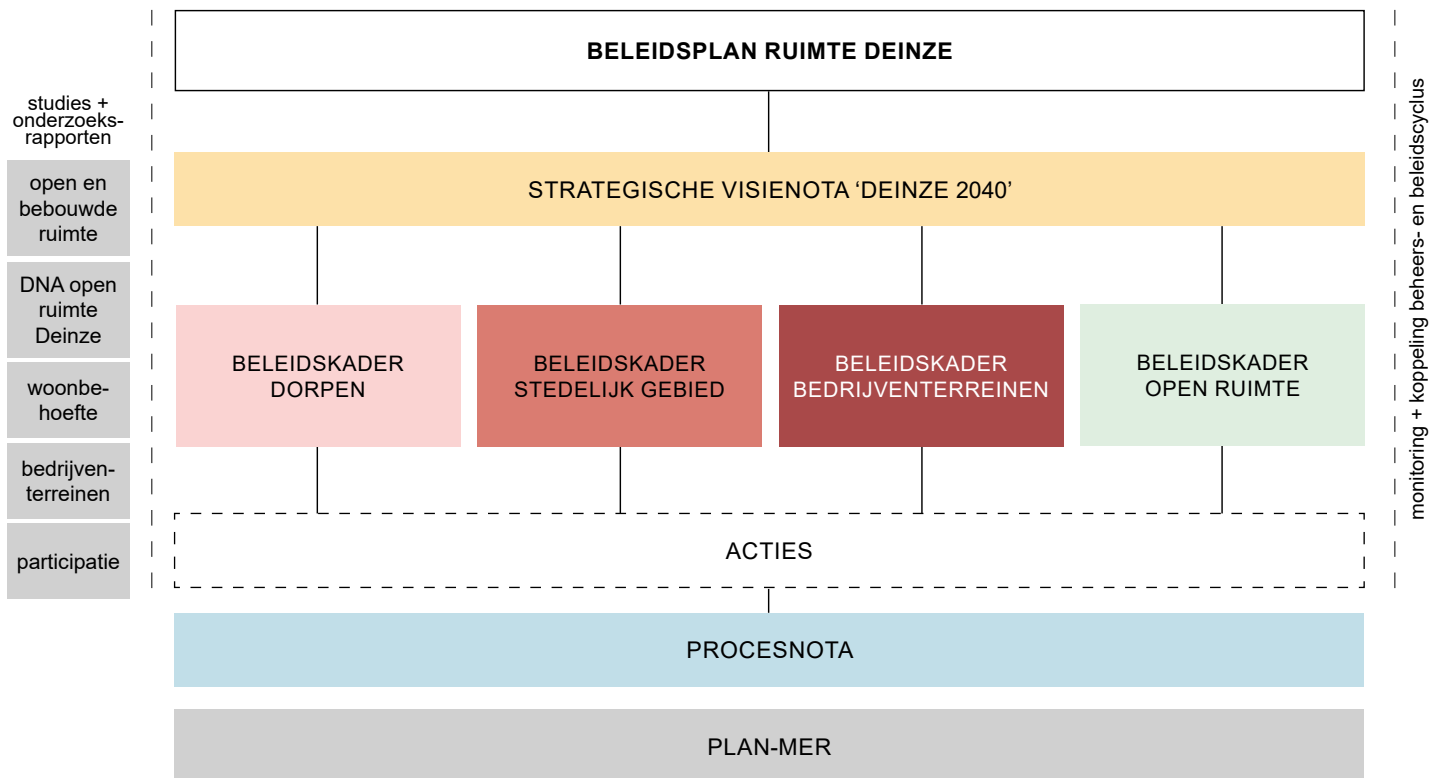
Versie

Beleidskader (O)

BEDRIJVEN- TERREINEN

BELEIDSPLAN RUIMTE DEINZE

LEESWIJZER



figuur 1 opbouw beleidsplan ruimte Deinze

De strategische visienota 'Deinze 2040' beschrijft het gevoerde ruimtelijke beleid tot op vandaag (Deinze 2020) en illustreert vervolgens de ambities voor het toekomstige ruimtelijke beleid per ruimtelijke structuur en/of thema: open ruimte, dorpen, stedelijke gebied, bedrijventerreinen, sport en recreatie. Dit vertaalt zich in een wensbeeld voor Deinze 2040.

Vier beleidskaders gaan in detail in op de volgende ruimtelijke structuren binnen Deinze:

- het beleidskader '**dorpen**' met daarin het gewenste toekomstbeeld voor de verschillende dorpen op het grondgebied van Deinze
- het beleidskader '**stedelijke gebied**' met daarin het gewenste toekomstbeeld voor het stedelijke gebied van Deinze
- het beleidskader '**bedrijventerreinen**' met de visie en de krachtlijnen voor de economische ontwikkeling op de bedrijventerreinen
- het beleidskader '**open ruimte**' dat de ontwikkelingsperspectieven voor de open ruimte beschrijft.

Uit de beleidskaders vloeien **acties**, die de stad op korte en middellange termijn wil uitvoeren om het gewenste toekomstbeeld voor Deinze 2040 mee te realiseren.

Naast deze inhoudelijke documenten gaat de **procesnota** dieper in op de wijze waarop het beleidsplan ruimte Deinze tot stand is gekomen en hoe verschillende partijen en actoren hierbij vanaf het begin zijn betrokken.

Het beleidsplan ruimte Deinze is zo vormgegeven dat een lezer die iets wil weten over een bepaald thema of ruimtelijke structuur, het betreffende beleidskader ter hand kan nemen en hierin alles kan vinden wat betrekking heeft op dat thema. De titels van de beleidskaders zijn hierbij de leidraad. Om deze beleidskaders echter zo leesbaar mogelijk te maken, zijn het onderzoeksmateriaal, de beschrijving van gehanteerde methodologieën en allerhande achtergrondinformatie opgenomen in een afzonderlijk **onderzoeksrapport**. Wie zich wil verdiepen in de materie, kan dus steeds dit onderzoeksrapport raadplegen. De onderliggende onderzoeksrapporten zijn:

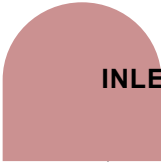
- onderzoeksrapport open en bebouwde ruimte
- onderzoeksrapport DNA open ruimte Deinze
- onderzoeksrapport woonbehoefte
- onderzoeksrapport bedrijventerreinen
- onderzoeksrapport participatie.

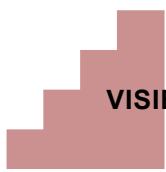
Het beleidskader wordt best samen gelezen met de **strategische visienota**. Die nota bevat belangrijke achtergrondinformatie over de ambities van het ruimtelijke beleid van de stad Deinze en plaatst de thema's in een ruimere context.

Het plan-MER (de milieueffectbeoordeling van het beleidsplan ruimte Deinze) beschrijft de potentiële milieueffecten van de strategische visie en de verschillende beleidskaders.

Een voorbeeld verduidelijkt het voorgaande. Een lezer die wil weten wat het toekomstbeeld is en wat de te nemen acties zijn voor een bepaald dorp, raadpleegt het beleidskader 'dorpen'. Om dit toekomstbeeld te kunnen kaderen in de meer globale ambities van het ruimtelijke beleid van de stad Deinze, leest zij of hij de strategische visienota 'Deinze 2040'. Achtergrondinformatie is te vinden in het onderzoeksrapport.

INHOUD

	INLEIDING	8
1	KADER	11
2	UITDAGINGEN	14
	ALGEMENE VISIE	20
1	LEESWIJZER	23
2	BEBOUWING EN IDENTITEIT	24
3	MOBILITEIT EN ONTSLUITING	32
4	LANDSCHAP, ECOLOGIE EN KLIMAAT	38
5	ENERGIE	44
6	SAMENWERKINGEN EN STIMULI	48
7	OVERZICHT ALGEMENE ACTIES	52

	VISIE PER BEDRIJVENTERREIN	54
1	LEESWIJZER	57
2	VAARTLAAN-FILLIERSDREEF, VAART LINKEROEVER EN DOSSCHE	58
3	EUROPALAAN, INDUSTRIELAAN EN DE TONNE	86
4	DE PRIJKELS	116
5	DRONGEN I	126
6	TER MOTE	130
	BIJLAGEN	134
1	BEGRIPPENLIJST	136
2	INDEX ONDERZOEKSRAPPORTEN	141
3	BRONNEN	142



INLEIDING

1 KADER

1.1 WAAROM MAKEN WIJ EEN BELEIDSKADER 'BEDRIJVENTERREINEN'?

Een economisch gezonde en veerkrachtige stad zorgt voor welvaart en welzijn van de Deinzenaars. Dit betekent onder meer een mix van maakindustrie, handel, diensten, logistiek, bouw, zorg, vrijetijdseconomie, land- en tuinbouw, fruitteelt, ICT, creatieve economie, research and development. Al die economische activiteiten hebben ruimte nodig. Dit kan verweven met andere activiteiten in stads- en dorpskernen, op bedrijventerreinen en specifiek voor landbouw, groenten- en fruitteelt in de open agrarische ruimte. De resterende ruimte is schaars, waardoor wij doordacht moeten omspringen met de nog beschikbare ruimte enerzijds en moeten streven naar een verhoging van het ruimtelijke rendement op reeds ingenomen ruimte anderzijds.

Het beleidskader 'bedrijventerreinen' focust zich op bedrijvigheid in de bedrijventerreinen. Volgende bedrijventerreinen zijn in Deinze te vinden, het merendeel hiervan is bestemd voor industrie: Dossche (industrie), Vaart Linkeroever (industrie), Vaartlaan-Filliersdreef (regionale en lokale bedrijvigheid), Europalaan (industrie), Industrielaan (industrie), De Tonne (industrie), Ter Mote (KMO), Drongen (industrie) en De Prijkels (industrie, (gemengd) regionale en lokale bedrijvigheid).

Bedrijven die verweven zitten of te verweven zijn met het stedelijke gebied en/of in de dorpen, worden behandeld in de beleidskaders 'stedelijke gebied' en 'dorpen'. Zo wordt de bedrijfs- en baanwinkels aan N43 behandeld in het beleidskader 'stedelijke gebied'.

Solitaire (al dan niet zonevreemde en/of niet-verweefbare) bedrijven, gelegen in de open ruimte (volgens de kaart 'aanduiding bebouwde en open ruimte') worden behandeld in het beleidskader open ruimte.

Een integrale visie voor de bedrijventerreinen is nodig. Het ruimtelijke beleid moet ervoor zorgen dat de hierboven genoemde bedrijventerreinen worden versterkt, de juiste bedrijven worden aangetrokken alsook worden ingericht met oog voor ruimtelijke, ecologische, economische en sociale draagkracht en een vlotte duurzame bereikbaarheid. Aan de visie worden er acties gekoppeld, die nodig zijn om het ruimtelijke beleid te verwezenlijken.

1.2 BEBOUWDE RUIMTE DEINZE

1.2.1 DEFINITIE BEBOUWDE RUIMTE DEINZE

De bebouwde ruimte van Deinze wordt beschouwd als een geheel van samenhangende grotendeels bebouwde gebieden waar intensief ruimtebeslag¹ en menselijke activiteiten vandaag en in de toekomst primeren. Binnen de bebouwde ruimte zijn ook kleinere, onbebouwde gebieden aanwezig. Zij maken inherent deel uit van de leefomgeving en zijn onderdeel van de bebouwde ruimte.

1.2.2 AANDUIDING

De kaart met de aanduiding van open ruimte en bebouwde ruimte in Deinze geeft aan waar de bebouwde ruimte zich situeert. Tot de bebouwde ruimte behoren het stedelijke gebied, de dorpen en de bedrijventerreinen. De stad wil in deze bebouwde ruimte een beleid van kernversterking voeren met bijzondere aandacht voor een hoge leefkwaliteit.

Meer informatie over hoe deze aanduiding is tot stand gekomen, is terug te vinden in het onderzoeksrapport 'aanduiding open en bebouwde ruimte Deinze'.

1.2.3 BEDRIJVENTERREINEN IN DEINZE

In dit beleidskader 'bedrijventerreinen' wordt gefocust op volgende bedrijventerreinen:

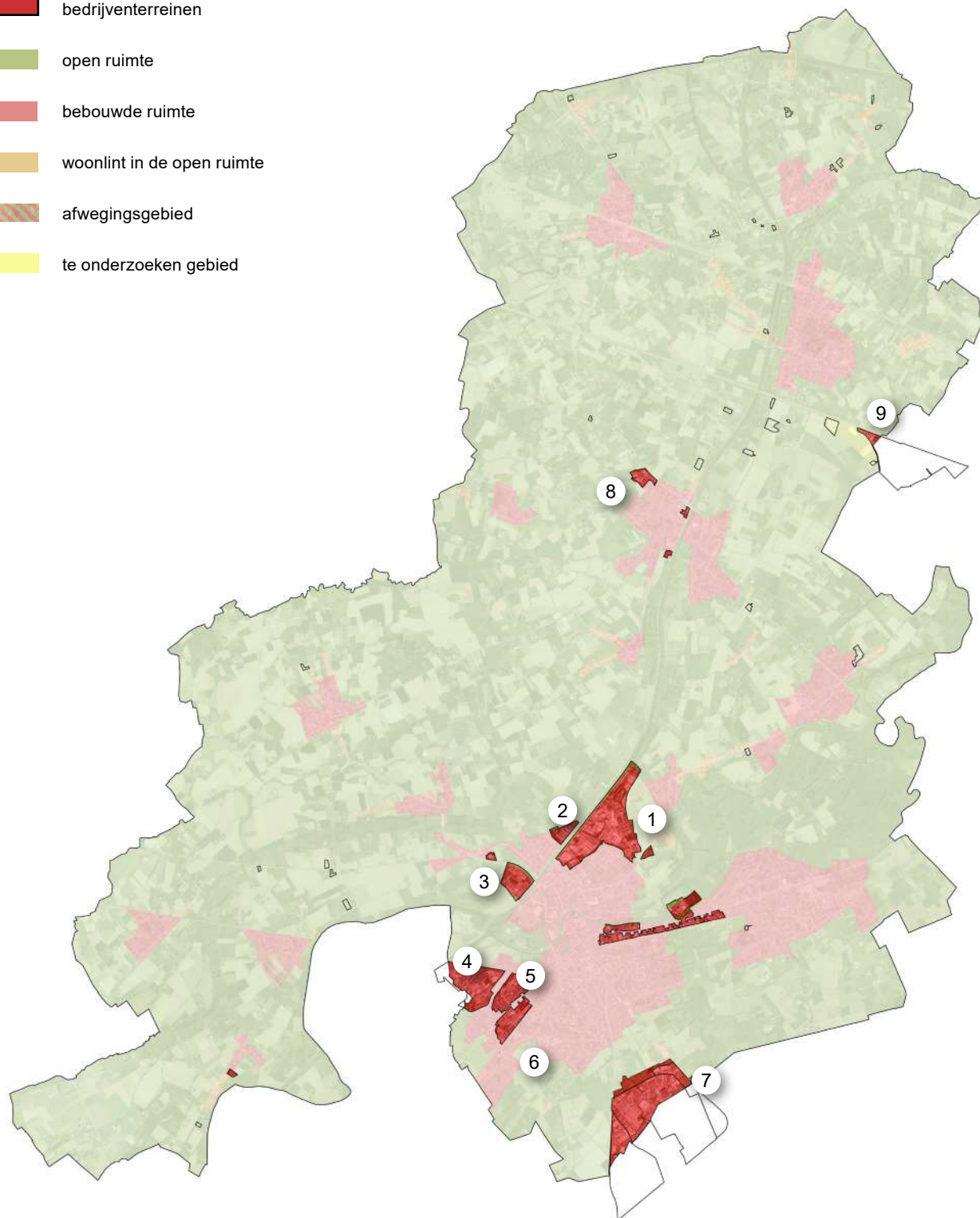
1. Vaartlaan-Filliersdreef
2. Vaart Linkeroever
3. Dossche
4. Europalaan
5. Industrielaan
6. De Tonne
7. De Prijkels
8. Ter Mote
9. Drongen I

De ontwikkelingsperspectieven voor het stedelijke gebied worden besproken in het beleidskader 'stedelijke gebied'. De toekomstvisies voor de dorpen worden behandeld in het beleidskader 'dorpen'. Zij doen uitspraken over de bedrijven die zich er vandaag hebben gevestigd en/of verduidelijken de visie op al dan niet te verweven functies in het stedelijke gebied en/of in de dorpen.

De ontwikkelingsperspectieven voor solitaire (al dan niet zonevreemde en/of niet-verweefbare) bedrijven gelegen in de open ruimte (volgens de kaart 'aanduiding bebouwde en open ruimte') worden behandeld in het beleidskader 'open ruimte'.

1. Ruimtebeslag is het deel van de ruimte dat ingenomen wordt door onze nederzettingen – dus dienend voor huisvesting, industrie, handel, diensten, transport, land- en tuinbouwinfrastructuur, zoals stallen en serres. Tuinen maken hier ook deel van uit. In tegenstelling tot de definitie van Vlaanderen worden parken in dit Beleidsplan Ruimte Deinze niet beschouwd als ruimtebeslag.

-  bedrijven
-  bedrijventerreinen
-  open ruimte
-  bebouwde ruimte
-  woonlint in de open ruimte
-  afwegingsgebied
-  te onderzoeken gebied



kaart 1 situering bedrijventerreinen op kaart met aanduiding bebouwde en open ruimte Deinze

bron Agentschap Informatie Vlaanderen, 2022 + verwerking bebouwde en open ruimte Deinze door OMGEVING



2 UITDAGINGEN

2.1 VERANDERENDE RUIMTEVRAAG

2.1.1 ECONOMISCHE TRANSFORMATIES

De veranderde economie brengt nieuwe vormen van bedrijvigheid met zich mee. Een ruimtelijk-economische studie van het Agentschap Innoveren en Ondernemen (2020) ² toont aan dat er sprake is van een hybridisering ³ van de ruimtevraag. Het rapport geeft enkele ruimtelijke trends voor bedrijfslocaties weer:

- toename in maakindustrie is sterk verminderd ten opzichte van enkele decennia geleden, maar is de laatste jaren constant gebleven
- sterke toename van dienstensector
- toename naar ruimtevraag voor de kenniseconomie (bijvoorbeeld in de vorm van campussen / wetenschapsparken)
- zichtbare toename in schaalverkleining door de opsplitsing van gebouwen en percelen en een focus op de ontwikkeling van kleine(re) KMO-units
- toename aan bewustwording van efficiënt en zuinig ruimtegebruik door enerzijds meer multifunctioneel gebruik en het delen van ruimte, maar anderzijds ook een grotere focus in het beleid op verweving van economische activiteiten met stads- en dorpskernen
- enz.

Economische logica verklaart onder meer ruimtelijke ontwikkelingen:

- De waarde van 1 m² industriehal ligt 10 keer hoger dan de waarde van 1 m² grond.
- De waarde van 1 m² toonzaal / kantoor ligt 20 keer hoger dan de waarde van 1 m² grond.⁴

Deze economische veranderingen dragen ruimtelijke gevolgen met zich mee, onder meer inzake schaal en korrelgrootte van het weefsel van het bedrijventerrein. De trend naar schaalverkleining, gedreven door een marktlogica, is een potentiële bedreiging voor een veerkrachtige economische ruimte. Wanneer een opdeling van percelen in bedrijventerreinen plaatsvindt zonder visie, bestaat het risico dat de grotere percelen

verdwijnen. Zelfs in die grootteorde dat een passende vestigingsplaats voor grotere groeiende bedrijven onvindbaar is. Daarnaast is het delen van ruimte of collectief groen in een versnipperd bedrijventerrein moeilijker.

Het ruimtelijke beleid wordt uitgedaagd de economische activiteiten flexibel te helpen heroriënteren en hybridiseren.

2.1.2 SHIFT NAAR HERONTWIKKELING BESTAANDE TERREINEN

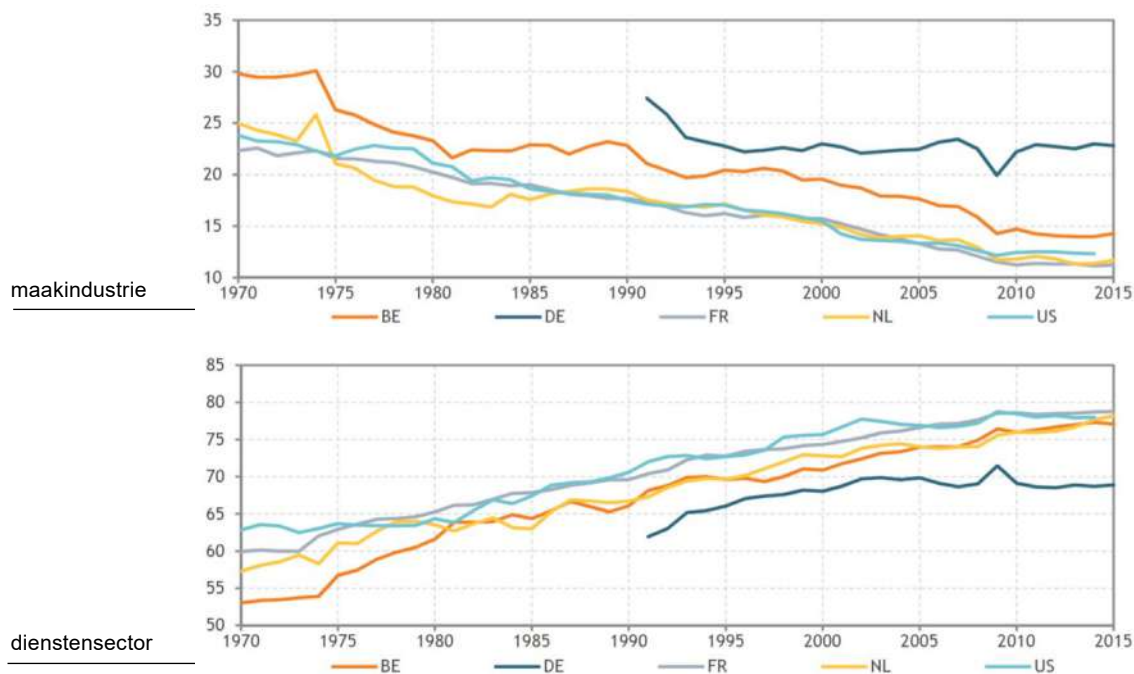
De bezettingsgraad van de bedrijventerreinen ligt hoog. Dit betekent dat er slechts een beperkt aanbod aan onbebouwde percelen nog beschikbaar is. Dit heeft tot gevolg dat het aandeel aan 'relatief eenvoudig' ontwikkelbare bedrijfsgronden laag is.

Ook bij economische ontwikkelingen wordt er naar een 'bouwshift' gestreefd. In plaats van het ontwikkelen van nieuwe bedrijventerreinen in open ruimte, moeten wij steeds meer de voorkeur geven aan het versterken, hergebruiken en verdichten van de bestaande ruimte voor bedrijvigheid. Hierdoor wordt de open ruimte beschermd en levert het een hoger ruimtelijk rendement op van de bestaande bedrijfsruimte.

2. Agentschap Innoveren en Ondernemen. (2020). Leidraad ruimtelijk-economisch onderzoek, p.21. <https://www.vlaio.be/nl/media/1461>

3. Hybridisering van de ruimtevraag betekent dat er geen strikte scheiding is in het type ruimtevraag in termen van type vastgoed. Een producent van apparatuur voor satellietcommunicatie kan een ruimtevraag hebben naar zowel kantoorfunctie (voor zijn management en overhead), als opslag, als productieruimte, als ruimte voor onderzoek en ontwikkeling. Dit is een hybride ruimtevrager. De hybridisering van de ruimtevraag wordt verwacht zich verder te zetten door een toename in verweefbaarheid van (maak)activiteiten, en het stijgend aandeel kantoorjobs in secundaire sectoren (R&D, design, marketing,...) en de invloed van nieuwe (productie)technologieën zoals additive manufacturing.

4. Gemeente Pelt, a2o, OMGEVING. Beleidskader Nolimpark - beleidsplan ruimte Pelt 'Peltorama'



figuur 2 aandeel maakindustrie en dienstensector in de toegevoegde waarde
bron: Agentschap Innoveren en Ondernemen, 2020

type ruimtevrager	selectie van trends met impact op de ruimtevrraag
kantoor	- opkomst co-working en bedrijvencentra - eisen kwalitatieve werkomgeving (voorzieningen, groen, enz.) - voorkeur voor stationsomgevingen (en luchthavens voor internationale kantoren)
bedrijvigheid met hoog aandeel R&D	- eisen aangename stedelijke omgeving voor war on talent - ecosystemen rond kennis als vestigingsfactor (start-ups, scale-ups en onderzoek, wetenschapsparken)
logistiek	- stijging overslag over het water (toenemende vraag watergebonden locaties) - vraag naar locaties in of nabij stedelijk weefsel voor last-mile-logistics (door opkomst e-commerce)
productie-activiteiten	- hybridisering van de ruimtevrraag (vraag naar zowel kantoorfunctie, als onderzoeksruimte, als productie en opslag)
algemeen	- verdichting op locaties met hoge knooppuntwaarde - efficiënter en zuiniger ruimtegebruik

figuur 3 trends en impact op de ruimtevrraag van bedrijvigheid
bron: ruimtelijk-economisch onderzoek, Agentschap Innoveren en Ondernemen, 2020

Om ondernemingen te kunnen laten groeien, moet er dus een shift worden gemaakt naar de herontwikkeling van bestaande bedrijfsgronden en -panden. De bestaande ruimte moet efficiënter worden gebruikt en de productiviteit moet worden verhoogd. De complexiteit van deze opgave wordt vergroot door de urgente ruimteclaims die onder andere zullen voortkomen uit het klimaatrobuuster maken van de bedrijventerreinen. Dit betekent dat niet iedere vierkante meter kan worden volgebouwd, maar dat er eveneens voldoende ruimte moet worden voorzien voor groen en water. Op perceelsniveau kan dit leiden tot complexe(re) ontwerpogaves.

Een herontwikkeling naar een andere functie is voor sommige (delen van) bedrijventerreinen niet ondenkbaar en omwille van ruimtelijke en maatschappelijke redenen de meest verantwoorde keuze. Desalniettemin zijn ook enkele gebieden bestemd voor industriële, niet-verweefbare bedrijven die grote hinder (geluid, licht, lucht, geur, verkeersveiligheid, milieu) met zich meebrengen in een dorps- of stadskern of de open ruimte verstoren. Zij moeten kritisch worden benaderd en indien nodig worden geherlokaliseerd. Net voor die niet-verweefbare slecht gelegen bedrijven wenst Deinzte ruimte op bedrijventerreinen vrij te maken. Dit gaat bijkomend gepaard met een planologische ruil of het herbestemmen van dergelijke gebieden.

Volgende voorbeelden overschrijden de draagkracht van haar omgeving:

- een bedrijventerrein dat is ingesloten in een historische woonwijk in een dorps- of stadskern en waarbij de mobiliteitsimpact van de industriële activiteiten te groot is voor het omliggende woonweefsel
- een bedrijventerrein gelegen in een overstromingsgevoelig valleigebied.

Het ruimtelijke beleid staat voor de uitdaging om de bestaande bedrijventerreinen zoveel mogelijk te revitaliseren en op te waarderen. Niet enkel de kwantiteit, maar vooral de ruimtelijke kwaliteit telt. Naast het inzetten op intensief en zorgvuldig ruimtegebruik zijn ook andere ingrepen noodzakelijk: inrichting van groene (buffer)zones, multimodale ontsluiting, voorzien van collectieve en ondersteunende functies, enz.

2.2 KLIMAATROBUUSTHEID

Studies van de Vlaamse Milieumaatschappij tonen aan dat de klimaatveranderingen de komende jaren zullen leiden tot een wijziging van de neerslagamplitude met meer **hevige regenbuien, langere perioden van droogte en een toename van het aantal hittedagen**. Onze leefomgevingen zullen meer en meer worden blootgesteld aan voorheen zeldzame extremen.

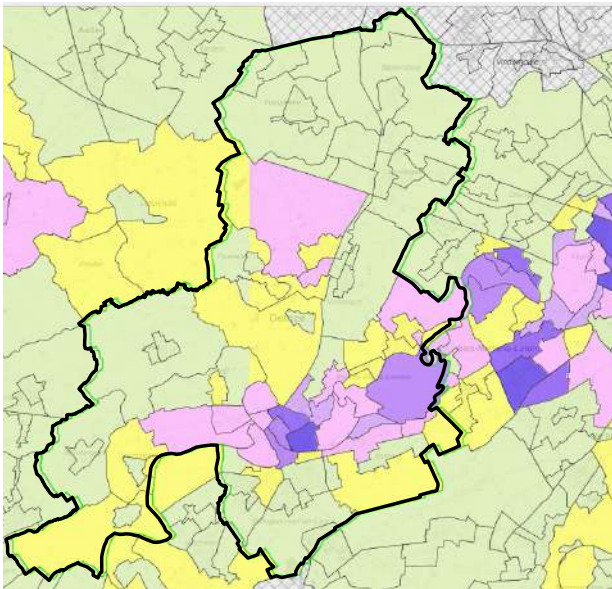
Hevige regenval kan voor heel wat **wateroverlast** zorgen. Daar waar het regenwater niet in de bodem kan dringen of waar onvoldoende afvloeiing is, stapelt water zich op met vaak wateroverlast tot gevolg. Daarnaast treden omwille van intense neerslag ook waterlopen vaker buiten hun oevers. Plaatsen die tot nog toe niet overstromden, zullen in de toekomst mogelijk wel worden getroffen.

Hittegolven zullen toenemen. Een hittedag betekent dat een hitte-episode minimum drie dagen aanhoudt waarbij de temperatuur overdag boven de gezondheidsdrempels 29,6 °C stijgt en 's nachts niet daalt onder de 18,2 °C. Dit leidt tot hittestress vooral bij 65-plussers en kinderen tot 4 jaar, met meer sterfte tot gevolg. **Hittestress** komt meer voor in de bebouwde dan in de open ruimte. Dit noemen wij het hitte-eilandeffect. De temperaturen 's nachts dalen veel minder in dichte bebouwde ruimte dan in de meer landelijke omgeving, met verschillen van enkele graden tot soms uitschieters van 8 °C en meer.

Langere perioden van droogte kunnen de **waterbeschikbaarheid beperken** en de kwetsbaarheid van de omgeving voor droogte vergroten. Droogte verhoogt de risico's op natuurrampen en op sociale en economische crisissen.

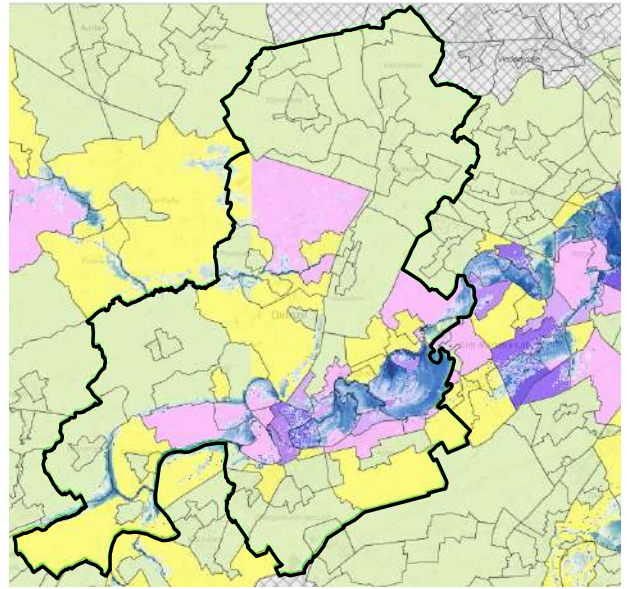
Deze evoluties brengen een stevige uitdaging met zich mee, in het bijzonder in de bebouwde ruimtes zoals bedrijventerreinen.

De uitdaging bestaat erin om bedrijventerreinen klimaatrobuust in te richten, waarbij wordt ingezet op ontharding, vergroening, waterinfiltratie en -buffering.



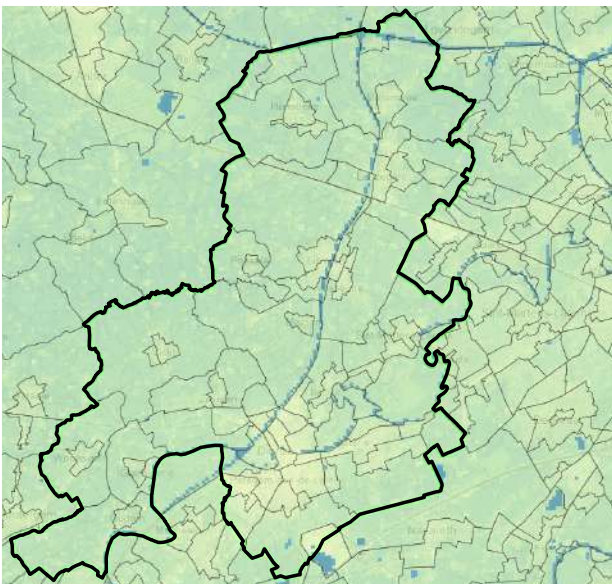
kaart 2 huidige situatie, wateroverlast per statistische sector

het aantal gebouwen per statistische sector met een kans van eens per 1000 jaar op wateroverlast door intense neerslag



kaart 3 huidige situatie, overstroming per statistische sector

het aantal gebouwen per statistische sector met een kans van eens per 1000 jaar op overstroming

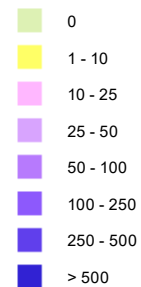


kaart 4 scenario hoog impact 2050, mate van overschrijding hittedrempel

de mate waarin de drempel voor hittestress wordt overschreden (drempel hittestress = 60 hittegolfgaaddagen)

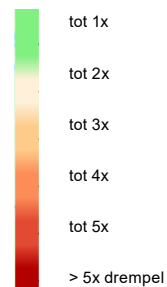
legende kaart 2 en 3:

gebouwen:



legende kaart 4

drempelwaarde:



bron: klimaatportaal VMM

2.3 ENERGIE- EN WARMTEUITWISSELING

De klimaatverandering wordt mede veroorzaakt door de uitstoot van broeikasgassen. Een meerderheid van deze broeikasgassen komt vrij ten gevolge van energie die wij nodig hebben. Fossiele brandstoffen worden schaarser en de bevoorrading ervan is bovendien afhankelijk van de geopolitieke situatie. Daarnaast wordt de vraag naar energie steeds groter.

Om onze energiebevoorrading te kunnen verzekeren en omdat hernieuwbare energie ten opzichte van fossiele energie steeds meer economisch concurrentieel is, zal hernieuwbare energie alsmaar meer aan belang winnen en ook een grotere ruimtelijke impact hebben. Hierdoor ontstaan kleinschalige ruimtebehoeften. Zowel de installaties zelf, als de bijhorende infrastructuur voor de distributie en de tussentijdse opslag van grondstoffen en energie nemen ruimte in en concurreren hierdoor met andere bestemmingen en interesses.

In het beleidskader open ruimte wordt de ambitie naar voor geschoven om de open ruimte maximaal te koesteren. De open ruimte is voor Deinze geen voorkeurslocatie voor nieuwe grootschalige, harde infrastructuren (zoals windturbines of zonneparken). Daarnaast is het niet evident om diverse grote infrastructuren voor hernieuwbare energie zoals bijvoorbeeld windturbines, in stads- en dorpskernen te plaatsen.

De grote bedrijventerreinen zijn hiervoor een meer uitgelezen plaats. De bedrijven kunnen worden ingezet voor een structurele aanpak in de energietransitie. De grote dak- en andere verharde oppervlakken hebben plaats voor installaties die het opwekken van energie mogelijk maken. Daarnaast hebben producerende bedrijven restwarmte en -energie waarvan omliggende bedrijven en woningen gebruik van zouden kunnen maken. Windturbines bevinden zich bij voorkeur op voldoende afstand van dorpen en stedelijke gebied en voldoen aan bijkomende randvoorwaarden.

De grote bedrijventerreinen worden uitgedaagd tot duurzame energieopwekking. Daarnaast moet de hoeveelheid energie die wordt verbruikt en de warmte die verloren gaat, worden geminimaliseerd.

2.4 MULTIMODALE VERKEERSONTSLUITING

Op bedrijventerreinen vinden veel verkeersbewegingen plaats. Verbetering van de bereikbaarheid en de ontsluiting en verduurzaming van vervoersmiddelen is bij de (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen van groot belang. Om verkeersbewegingen op een efficiëntere en duurzamere manier te laten plaatsvinden, moet er worden ingezet op collectieve vormen van mobiliteit, gebundeld parkeren en een multimodale ontsluiting.

Een multimodale ontsluiting is een uitdaging omdat het vereist dat verschillende vervoersmodaliteiten zoals trein, bus, auto, fiets en/of boot op een effectieve en efficiënte manier samenwerken. Het is een complex proces om verschillende vervoerssystemen en infrastructuur op elkaar af te stemmen en te integreren. Bedrijven, overheden en vervoersbedrijven moeten hiervoor samenwerken om de samenhang te kunnen waarborgen.

Voor het transport van goederen moeten de mogelijkheden voor vervoer over het water en de daarbij horende kadeinfrastructuur worden onderzocht. Watergebonden transport is doorgaans minder vervuillend en efficiënter dan vrachtwagenvervoer. Bovendien draagt het bij tot een meer leefbare en aantrekkelijke omgeving en verhoogt het de bereikbaarheid van het bedrijventerrein.

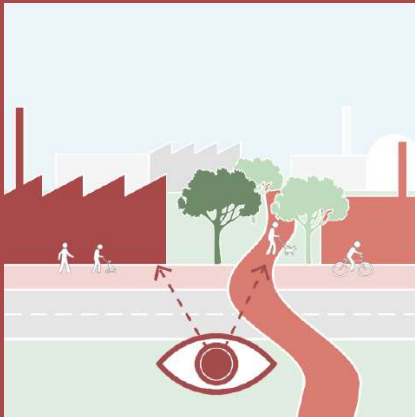
De uitdaging is om een multimodale ontsluiting, met bijzondere aandacht voor collectieve vormen van personenvervoer en watergebonden goederentransport, effectief en duurzaam te realiseren. Hiervoor is een samenwerking tussen verschillende actoren, waaronder overheid, bedrijfsleven en vervoersbedrijven noodzakelijk.



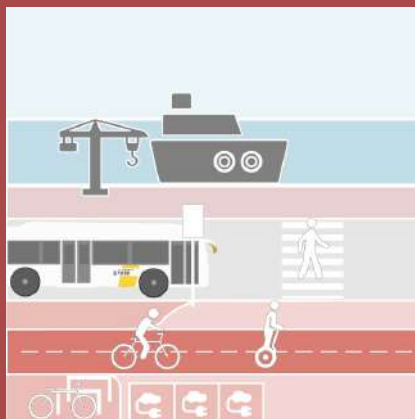
ALGEMENE VISIE

1	LEESWIJZER	23
2	BEBOUWING EN IDENTITEIT	24
2.1	DOELSTELLINGEN	24
2.2	ALGEMENE ACTIES	28
3	MOBILITEIT EN ONTSLUITING	32
3.1	DOELSTELLINGEN	32
3.2	ALGEMENE ACTIES	35
4	LANDSCHAP, ECOLOGIE EN KLIMAAT	38
4.1	DOELSTELLINGEN	38
4.2	ALGEMENE ACTIES	40
5	ENERGIE	44
5.1	DOELSTELLINGEN	44
5.2	ALGEMENE ACTIES	45
6	SAMENWERKINGEN EN STIMULI	48
6.1	DOELSTELLINGEN	48
6.2	ALGEMENE ACTIES	49
7	OVERZICHT ALGEMENE ACTIES	52

**DEINZE ZET IN OP VOLGENDE
KWALITEITSTHEMA'S IN
BEDRIJVENTERREINEN:**



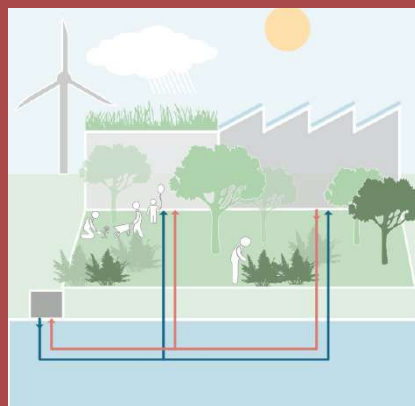
bebouwing en identiteit



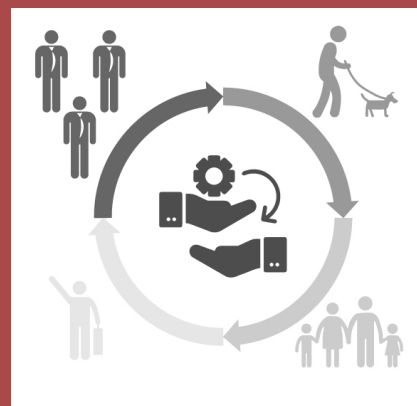
mobiliteit en ontsluiting



landschap, ecologie en
klimaat



energie



samenwerkingen en stimuli

1 LEESWIJZER

Om de vraag naar bijkomende bedrijvigheid te kunnen beantwoorden en tegelijk schaarse open ruimte zoveel mogelijk te vrijwaren van bijkomend ruimtebeslag, worden de bestaande bedrijventerreinen opgewaardeerd en geïntensiveerd. Het intensiveren van bedrijventerreinen moet worden gekoppeld aan een verhoging van de kwaliteit ervan.

Dit wordt concreet gemaakt aan de hand van kwaliteitsthema's. Per thema is besproken welke doelstellingen worden nagestreefd en hoe dit kan worden vertaald naar inrichtingsprincipes. Aan de kwaliteitsthema's worden algemene acties gekoppeld die nodig zullen zijn om de doelstellingen te kunnen realiseren.

Onderstaand thematisch overzicht is niet limitatief. Ook andere thema's kunnen een positieve bijdrage leveren.

De onderzochte kwaliteitsthema's zijn:

1. bebouwing en identiteit
2. mobiliteit en ontsluiting
3. landschap, ecologie en klimaat
4. energie
5. samenwerkingen en stimuli.

2 BEBOUWING EN IDENTITEIT

Een ruimtelijke transformatie van een bedrijventerrein kost tijd, gebeurt stapsgewijs en moet goed worden begeleid. Het doel is het creëren van een robuuste ruimtelijke basiskwaliteit, wat de drager zal zijn voor verdere verhoging van het ruimtelijke rendement. De eenheid, de structuur en de leesbaarheid van de bedrijventerreinen worden versterkt, wat resulteert in een duidelijke identiteit per terrein.

2.1 DOELSTELLINGEN

Volgende doelstellingen verhogen de kwaliteit van een bedrijventerrein vanuit de bebouwing:

- het creëren van een veerkrachtige en adaptieve ruimtelijke structuur
- het activeren van onbebouwde terreinen en het weren van zonevreemde zones
- het beschermen van (zeer) grote percelen
- het doordacht opsplitsen van gebouwen en percelen
- het reguleren van bedrijfsverzamelgebouwen
- het afstemmen van het verkavelingspatroon op collectieve functies
- het intensiveren van het ruimtegebruik
- het verhogen van de beeldkwaliteit.

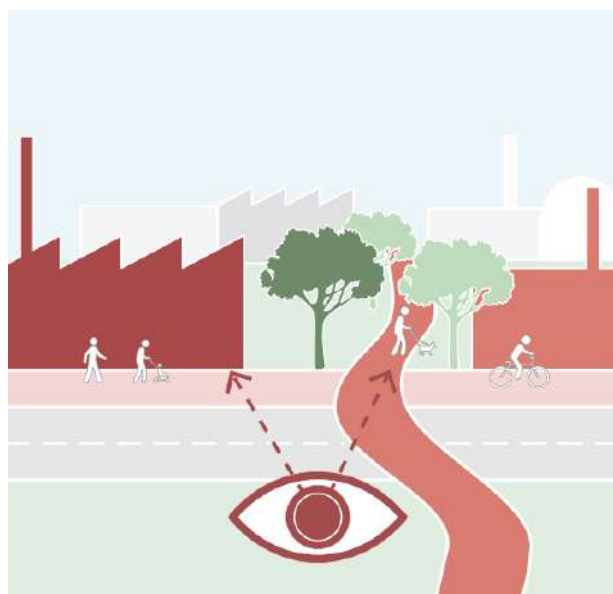
Creëren van een veerkrachtige en adaptieve ruimtelijke structuur

De ruimtelijke structuur moet **veerkrachtig** en **adaptief** zijn. Zij moet enerzijds ruimte geven aan de **bestaande economische activiteiten**, maar moet ook **veranderingen in (toekomstige) economische activiteiten** kunnen opvangen.

Activeren van onbebouwde terreinen en vermijden van zonevreemde zones

Om het ruimtelijke rendement te verhogen van bestaande bedrijven moeten wij **onbebouwde, braakliggende percelen zoveel mogelijk activeren**. Reservegronden van bedrijven die reeds lange tijd on(der)benut zijn, moeten efficiënt en kwalitatief worden ingezet zodat de ruimte voor bedrijvigheid merkbaar toeneemt. Op welke manier en met welke invulling dit gebeurt, moet worden onderhandeld met de eigenaren.

Een **vermarkting** van deze gronden is een eerste mogelijke optie, waardoor nieuwe of groeiende bedrijven er een plek krijgen. Indien de bedrijven resoluut kunnen aantonen dat deze restgronden op korte of middellange termijn nodig zijn voor het bedrijf, kunnen zij een **tijdelijke invulling** krijgen die een meerwaarde oplevert voor het bedrijventerrein. Het zijn pilootprojecten, die **collectief** worden gebruikt en beheerd (bv. collectieve groene



lunchplek, collectieve parking, collectieve opslagplaats, enz.). Zij hebben tot doel uit te testen hoe clustering en collectieve ruimtes binnen een bedrijventerrein kunnen functioneren.

Zonevreemde functies in een bedrijventerrein wenst Deinze zoveel mogelijk uit te doven op termijn. Deze functies horen duidelijk niet thuis op een bedrijventerrein. Hun locaties moeten worden geactiveerd voor niet-verweefbare bedrijven, die elders geen plek kunnen krijgen. Er kan worden nagegaan of een **gebiedsruil** mogelijk is waarbij alternatieve meer gewenste locaties worden gezocht, bijvoorbeeld in de stads- of dorpskernen. Zonevreemde functies (zoals woningen) op slecht gelegen of te kleine percelen voor bedrijfsvoering kunnen behouden blijven, mits zij de bedrijfsactiviteiten niet verstoren en zij bij voorkeur worden gekoppeld aan een vorm van bedrijvigheid (bv. een schrijnwerker).

Beschermen van (zeer) grote percelen en doordacht opsplitsen van gebouwen en percelen

Een zichtbare trend naar schaalverkleining (onder andere KMO-units) is waarneembaar. Deze trend wordt gedreven door een marktlogica. Het lijkt een moeilijk omkeerbaar proces en vormt hierdoor een potentieel gevaar voor een veerkrachtige ruimte en een voldoende verscheiden aanbod aan percelen en gebouwen. Het is van belang dat een **aantal grote kavels voorbehouden blijft voor bedrijven met een grote omvang. Daarom wenst Deinze doordacht om te gaan met mogelijke opsplitsing van gebouwen en percelen.**

Reguleren van bedrijfsverzamelgebouwen

De vraag naar bedrijfsverzamelgebouwen is groot. Zij verschijnen steeds meer op bedrijventerreinen. Er is zowel vraag naar zeer kleine units, middelgrote units als naar 'units op maat'.

Bedrijfsverzamelgebouwen kunnen een oplossing zijn voor 'zuinig ruimtegebruik' en 'architecturale uniformiteit'. Zij kunnen een duurzamer alternatief zijn op vroegere KMO verkavelingen, die niet waren gestandaardiseerd en veel ruimte in beslag namen. Bij bedrijfsverzamelgebouwen kan er sterk worden ingezet op 'het delen van ruimte', waardoor de ruimte zo efficiënt mogelijk wordt gebruikt. Enkele voorbeelden zijn collectieve waterbuffering, collectieve groenvoorziening, en geclusterde parkeervoorziening. Daarnaast is het voor ondernemers een betaalbaar alternatief, gezien de stijgende bouwkosten en hogere vereisten naar financiering vanuit banken.

Het gevaar van bedrijfsverzamelgebouwen is dat de markt vandaag wordt gedomineerd door ontwikkelaars die de units verkopen waardoor complexe mede-eigendomsstructuren ontstaan met veel mede-eigenaars op een beperkt oppervlakte. Hierdoor is het in de toekomst zeer moeilijk om deze gebieden te herontwikkelen wanneer de ruimtesoden verschuiven. Om dit tegen te gaan, is het van belang dat de units bij één eigenaar (fonds) blijven en de units op huurbasis worden aangeboden.

Bedrijfsverzamelgebouwen kunnen dus een manier zijn om zuiniger met de ruimte om te gaan, de beeldkwaliteit te verhogen en de economie te stimuleren, maar er moet wel doordacht mee worden omgegaan.

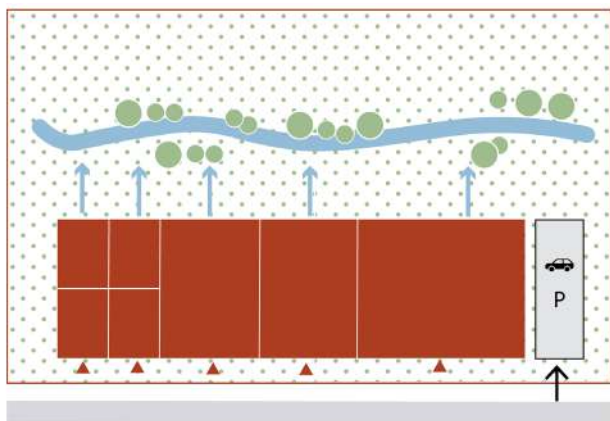
Bedrijfsverzamelgebouwen kunnen zich vestigen op ambachtelijke zones en zones die minder goed ontsloten zijn voor vrachtverkeer en waar op (middel)lange termijn geen alternatieve ontsluiting voor het vrachtverkeer mogelijk is. Potentiële watergebonden kavels wenst Deinze te vrijwaren van bedrijfsverzamelgebouwen. Bij voorkeur worden de units juridisch (op vlak van eigendom) niet versnipperd maar op huurbasis aangeboden.



Als bedrijfsverzamelgebouwen worden toegelaten, wordt bij voorkeur minimaal aan onderstaande kwaliteitseisen voldaan:

- voldoende mix aan oppervlaktes van units
- units van minimaal 400 m²
- centrale, collectieve waterbuffering en groenvoorziening
- centraal, geclusterd parkeren en andere collectieve infrastructuur
- (opname van recht van opstal op daken zodat hernieuwbare energie centraal kan worden geplaatst)
- collectieve verwarming via BEO-veld of dergelijke
- aandacht voor architecturale kwaliteit.

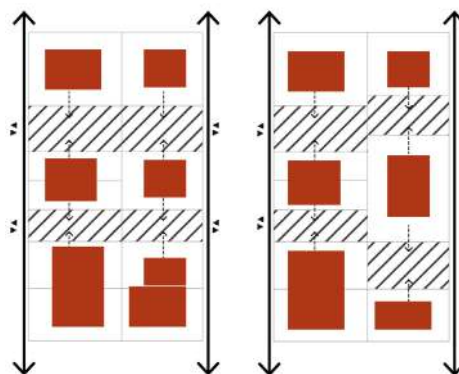
Daarnaast kan Deinze bijkomende kwaliteitseisen opleggen zoals een openbaar wc, een onthaalfunctie, enz. Deze bijkomende eisen worden telkens op maat bekeken.



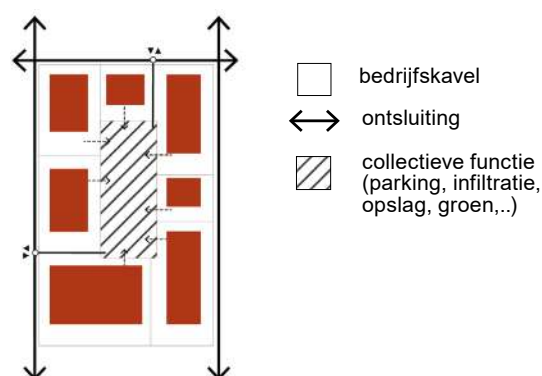
figuur 6 Hierbij een voorbeeld van een bedrijventerreinperceel waar op een kwalitatieve manier een bedrijfsverzamelgebouw is ingetekend. Het perceel behoudt zijn oorspronkelijke grootte (wordt niet juridisch opgesplitst) doordat de units in eigendom zijn van één eigenaar en op huurbasis worden aangeboden. Door de units met hun voordeuren naast elkaar te plaatsen, wordt enerzijds de beeldkwaliteit aan de straatzijde verhoogd en anderzijds ontstaat er achteraan het perceel ruimte voor een collectieve waterbuffering en groenvoorziening.

Afstemmen van het verkavelingspatroon op collectieve functies

De **opsplitsing van percelen** wordt bij voorkeur **afgestemd op de inplanting van collectieve functies**. Het delen van ruimte is noodzakelijk om een substantiële verhoging van het ruimtelijke rendement te kunnen realiseren. Voorbeelden van mogelijke collectieve functies zijn: een parkeervoorziening, een buffer of infiltratievoorziening voor regenwater, opslag, groenbuffer, enz.



figuur 4 collectieve functies tussen bedrijfskavels: delen van een ruimte tussen minimum twee eigenaars



figuur 5 collectieve functies centraal gelegen tussen bedrijfskavels

Intensiveren van het ruimtegebruik

Ruimte is schaars. Om een verhoging van het ruimtelijke rendement te realiseren, wil Deinze inzetten op **stapeling, een ruimte-efficiënte inplanting van gebouwen** (zoals inzetten op **twee-gevel gebouwen** in plaats van vier-gevel gebouwen), **het delen van ruimte, meervoudig ruimtegebruik en aanvullend ruimtegebruik in de tijd.**

Door het **delen van ruimte** kunnen restruimtes in hoeken en randen van percelen beter worden benut. Bedrijfskavels kunnen bijvoorbeeld worden geoptimaliseerd door het delen van logistieke ruimtes en parkeervoorzieningen. Eigenaars halen er zelf voordeel uit indien zij een samenwerking aangaan. Hun logistieke ruimte en parkeervoorzieningen worden gemaximaliseerd aangezien er bijkomende ruimte ontstaat doordat niet elke perceel een eigen ontsluiting moet voorzien. Daarbovenop zorgen gebundelde ontsluitingen per (minimaal) twee bedrijven voor een halvering van potentiële conflictsituaties.

Ook **meervoudig ruimtegebruik** is van belang. Ondanks mogelijke beperkingen op vlak van planningsinstrumenten, is het wenselijk te onderzoeken hoe daken steeds meervoudig kunnen worden benut. Zij kunnen worden gebruikt voor energieopwekking via zonnepanelen. Een groendak brengt verkoeling voor de stad, fungeert als voedselbron voor fauna en draagt bij tot een betere waterhuishouding. Het vangt het regenwater op en voert het vertraagd af. Overigens kan een dak worden gebruikt voor recreatieve doeleinden, die niet gemakkelijk te verweven zijn in dorpskernen of de stadskern.

Tot slot zorgt **aanvullend ruimtegebruik in de tijd** voor een efficiënte en duurzame omgang met de ruimte die wij hebben. Zo kunnen bijvoorbeeld piekbelastingen in energieverbruik worden opgevangen door burens, een piekbelasting van een parkeervoorziening kan worden opgevangen door een parkeervoorziening van een buur, na de kantooruren kunnen parkeervoorzieningen worden gebruikt als buurtparking of voor een tijdelijke activiteit, enz.

Verhogen van de beeldkwaliteit

Een **sterke beeldkwaliteit** zorgt voor een **herkenbaar bedrijventerrein met een eigen identiteit. Volgende inrichtingsprincipes** dragen bij tot een verhoging van de beeldkwaliteit:

- het inpandig brengen van bedrijfswoningen, vrijstaande bedrijfswoningen niet meer toelaten
- het opleggen van bouwlijnverplichtingen voor gebouwwitbreidingen (in plaats van een verspringende bouwlijn)
- het gebruiken van uniforme materiaalkeuzes
- het voorzien van collectieve parkings en opslagruimtes, die gedeeld worden tussen minstens twee eigenaars. Indien dit niet mogelijk is, kan er worden opgelegd dat de opslagruimte en/of parkeervoorziening intern in eigen bedrijfsgebouw moet worden voorzien
- het inrichten van de collectieve parking bij voorkeur achter of tussen de bedrijfsgebouwen in plaats van aan de straatvoorzijde
- het inrichten van straatvoorzijden als een aantrekkelijke groenblauwe 'toegangsruimte' waar werknemers en -gevers dagelijks hun werk betreden
- het stapelen en het combineren van verschillende soorten programma's
- het stellen van hogere kwaliteitseisen aan zowel de bebouwing (architecturaal) als de onbebouwde ruimte op strategische zichtlocaties, bijvoorbeeld aan de kade.



2.2 ALGEMENE ACTIES

Actie: Samenwerken aan een bovenlokale visie voor de bedrijventerreinen

Deinze gaat een partnerschap aan met relevante stakeholders om een bovenlokale visie uit te werken voor de lokale en regionale bedrijventerreinen. Bedrijventerreinen bevinden zich in een netwerk en synergie moet worden gezocht tussen bedrijven op regionaal niveau. Deinze onderschrijft het belang van een bovenlokale visie voor bedrijventerreinen om vervolgens meer gebiedsgerichte visies per bedrijventerrein uit te kunnen werken.

Actie: Opmaken van conceptstudies voor bedrijventerreinen

Samen met relevante stakeholders en economische partners waaronder ook vertegenwoordigers van bedrijventerreinbeheerders en verenigingen maakt Deinze een conceptstudie op die betrekking heeft op (een deel van) een bedrijventerrein. Elk bedrijventerrein heeft zijn eigen identiteit. Hierbij moet de wisselwerking tussen de verschillende bedrijventerreinen mee in rekening worden gebracht.

Volgende zaken worden verder uitgewerkt in een conceptstudie:

- het vastleggen van een visie op programma, passend binnen het lokale en regionale economische netwerk
- het opnemen van het principe van collectieve functies
- het opnemen van inrichtingsvoorschriften met betrekking tot het inpandig brengen van bedrijfswoningen, parkings, opslag, enz.
- het aanwijzen van zones voor (gestapelde) bedrijfsverzamelgebouwen en voor parkeergebouwen
- het opleggen van bouwlijnverplichtingen en rooilijnverplichtingen
- het opleggen van een minimum bebouwingspercentage
- het beperken van aantal en breedte van inritten per kavel
- het opnemen van het principe van stapeling
- het verhogen van de beeldkwaliteit.

Actie: Opmaken van een projectmatige visie voor de te herontwikkelen sites van zekere omvang of op strategische locaties

Deinze maakt, in samenwerking met relevante stakeholders, een projectmatige visie op voor de te herontwikkelen sites van zekere omvang of gelegen op een strategische locatie in een bestaand bedrijventerrein. De visie hanteert richtlijnen naar typologie, ruimtegebruik, omgevingskwaliteit, densiteit, mobiliteitsimpact, overgang privaat en publiek domein, enz.

Actie: Activeren van onbebouwde (rest)percelen

In samenwerking met de bedrijventerreinverenigingen, -beheerders en andere relevante actoren, gaat Deinze in overleg met de bedrijven die over grote onderbenutte restgronden beschikken. Het doel is om te bespreken of dergelijke onbebouwde percelen kunnen worden geactiveerd door tijdelijke invullingen en/of worden vermarkt op termijn.

Indien een bedrijf kan aantonen dat de restgrond op korte of middellange termijn nodig is voor het bedrijf, kan er in tussentijd een pilootproject worden opgezet waarbij het restperceel een tijdelijke collectieve invulling krijgt die een meerwaarde oplevert voor het bedrijventerrein (bv. collectieve groene lunchplek, collectieve parking, collectieve opslagplaats, enz.).

Deinze werkt een juridisch kader rond tijdelijk gebruik en delen van ruimtes uit.

Actie: Opzetten van een lokale grondenbank

Deinze zet in samenwerking met de bedrijventerreinverenigingen een lokale grondenbank op, waarin bedrijven gronden kunnen inbrengen. Op die manier kunnen bredere stukken terrein worden samengebracht waardoor meer structurele ingrepen mogelijk worden en het ruimtebeslag kan worden geïntensiveerd.

Actie: Strenger optreden bij zonevreemde functies in bedrijventerreinen

Bij een vergunningsaanvraag of eigendomsoverdracht van zonevreemde functies in de bedrijventerreinen zoals opgenomen in het beleidskader 'bedrijventerreinen', wil Deinze strenger optreden en streeft zij naar een uitdoofbeleid waarbij nieuwe ruimte vrijkomt voor bedrijfsactiviteiten.

Actie: Oprichten van een sensibiliseringscampagne over zuinig ruimtegebruik

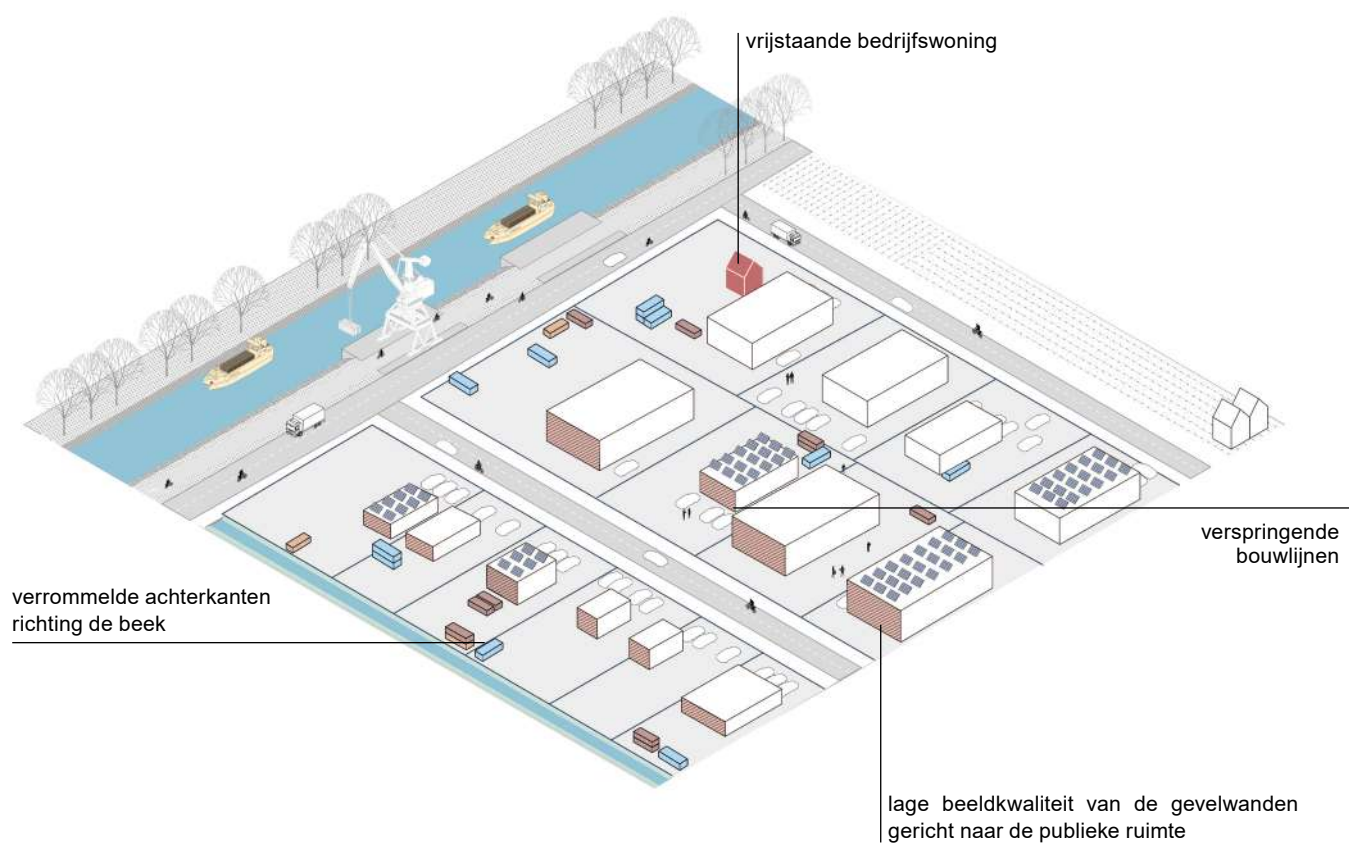
Deinze richt in samenwerking met de bedrijven-terreinverenigingen een sensibiliseringscampagne op om bedrijven bewust te maken van het belang van zuinig ruimtegebruik.

Actie: Opmaken van een beeldkwaliteitsplan voor de bedrijventerreinen

Deinze maakt een beeldkwaliteitsplan op voor de bedrijventerreinen. Het plan heeft als doel om de beeldkwaliteit van de verschillende terreinen te versterken. Het toont hun ontwikkelingsmogelijkheden op vlak van zowel bebouwing (architectuur) als publieke ruimte. Bijzondere aandacht gaat hierbij naar strategische locaties, bijvoorbeeld de kades Vaart Rechteroever en Vaart Linkeroever.

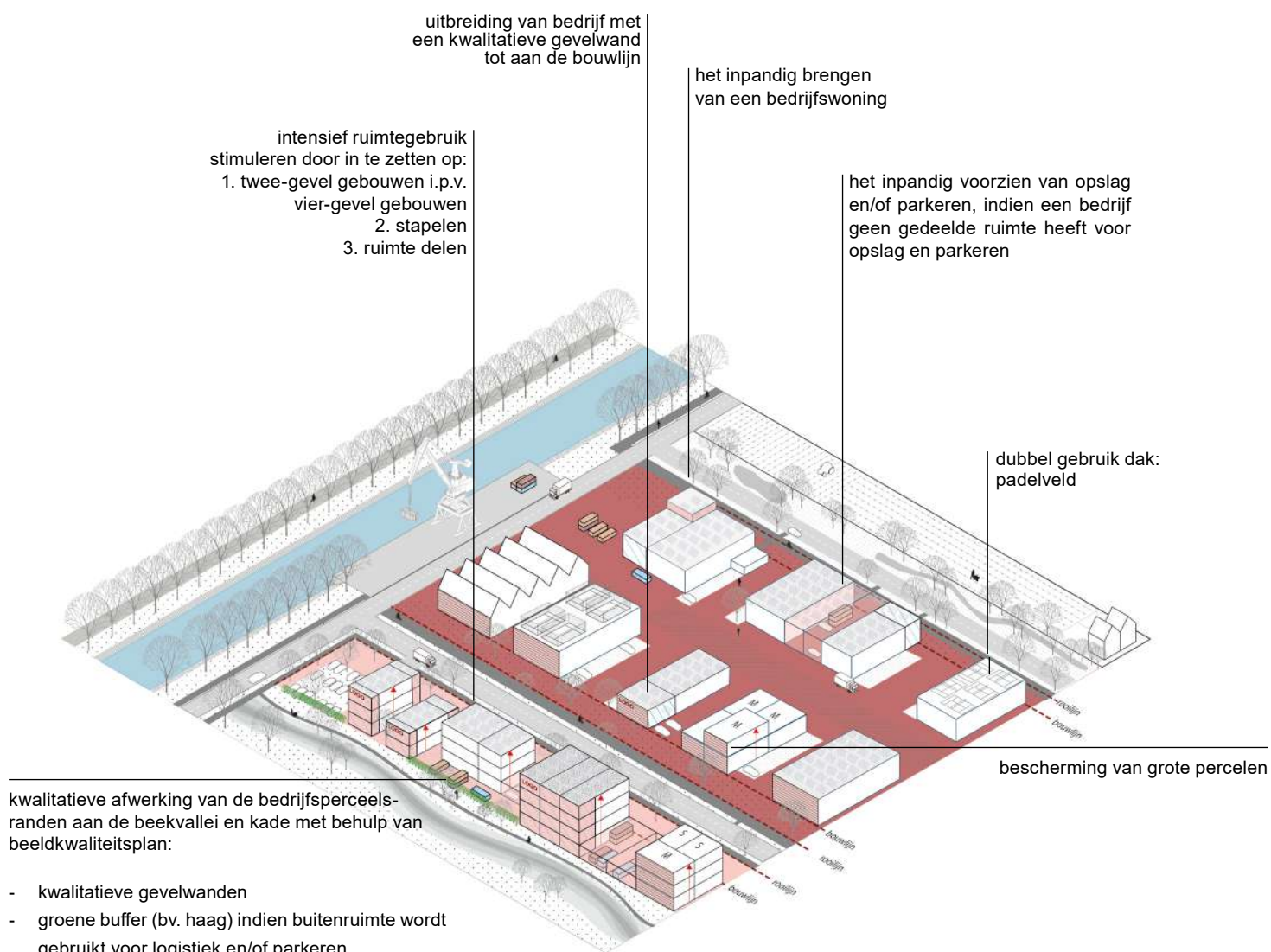


BESTAANDE TOESTAND



kaart 5 conceptuele tekening van doelstellingen met betrekking tot 'bebouwing en identiteit'

NIEUWE TOESTAND



- grote productieve bedrijfseenheden
- KMO-zone



3 MOBILITEIT EN ONTSLUITING

Bij het (her)ontwikkelen van een bedrijventerrein is het van belang om de **bereikbaarheid** te **verbeteren** en de **vervoersmiddelen** te **verduurzamen**. Om verkeersbewegingen op een efficiënte en duurzame manier te laten plaatsvinden, moet er worden ingezet op actieve mobiliteit, collectieve mobiliteit en een multimodale ontsluiting. Dit heeft ook een ruimtelijke impact. Hoe en waar de ruimte voor mobiliteit wordt voorzien en ingericht, heeft **impact op de kwaliteit** van de bedrijventerreinen en hun omgeving.

3.1 DOELSTELLINGEN

Volgende doelstellingen verhogen de kwaliteit van een bedrijventerrein vanuit de mobiliteit:

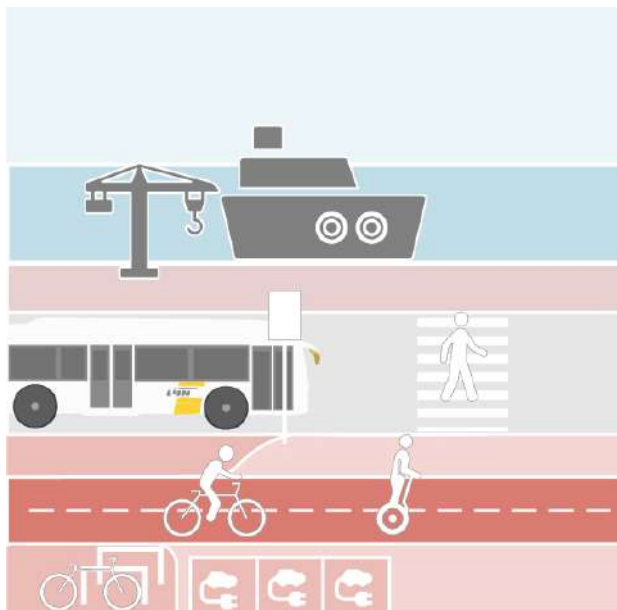
- het verbeteren van de ontsluiting
- op vlak van goederenvervoer:
 - het inzetten op watergebonden goederenvervoer
 - het oprichten van een kleinschalige stads-distributiezone
- op vlak van personenvervoer:
 - het gestalte geven aan de '15-minuten stad'
 - het verminderen van individueel gemotoriseerd verkeer en het beperken van de ruimtelijke en ecologische impact van het gemotoriseerde verkeer.

Verbeteren van de ontsluiting

Een optimale ontsluiting van een bedrijventerrein houdt in dat het terrein goed bereikbaar is voor **verschillende vormen van verkeer** (multimodale ontsluiting): watergebonden transport, vrachtverkeer, openbaar vervoer, fiets, auto, enz.

Daarnaast betekent een optimale ontsluiting ook dat de **infrastructuur op maat** is van het verkeer en van de omgeving. Afhankelijk van de ligging van het bedrijventerrein moet worden ingezet op het meest duurzame en meest logische vervoersmiddel. Een bedrijventerrein aan het kanaal is verschillend van een bedrijventerrein gelegen aan de autosnelweg.

Wanneer een groot bedrijventerrein bijvoorbeeld wordt ontsloten via lokale smalle woonstraten, kan de draagkracht van de omgeving worden overschreden. In dergelijk geval is het nodig om de ontsluitingsroute te herzien en op zoek te gaan naar een verbinding met een hogere draagkracht.



Een doordachte ontsluiting houdt met andere woorden rekening met de omgevingskwaliteiten, -kansen én -beperkingen. Bij het verbeteren van de ontsluiting van een bedrijventerrein is het essentieel om de behoeften van het goederen- en het personenverkeer steeds in verhouding te plaatsen met de ruimtelijke draagkracht van de omgeving. Op elk bedrijventerrein moet er worden ingezet op een **goede en veilige fietsbereikbaarheid** en moet de bijkomende verharding zich beperken tot het functioneel noodzakelijke. Ook is het wenselijk om de **bereikbaarheid met het openbaar vervoer te versterken**.

Inzetten op watergebonden goederentransport

Inzetten op watergebonden transport maakt deel uit van het **project Seine-Schelde**, waarbij de vaarweg tussen Seine en Schelde wordt verbeterd. Frankrijk, Wallonië en Vlaanderen streven hier samen naar en krijgen hierbij steun van de Europese Unie. In Vlaanderen loopt het traject in hoofdzaak via de Leie en de Ringvaart rond Gent naar het kanaal Gent-Terneuzen. Het afleidingskanaal van de Leie is een schakel in het netwerk Seine-Schelde Vlaanderen. Het afleidingskanaal werd aangepast voor schepen van Klasse Vb. Deze schepen kunnen tot 4.500 ton goederen en drie lagen containers vervoeren, wat evenwaardig is aan 220 vrachtwagens. Het is duurzamer dan goederentransport op de weg.

Om watergebonden goederentransport te faciliteren, is het van belang om de nodige ondersteunende voorzieningen in te passen, zoals **publieke of collectieve laad- en losinfrastructuur** waarbij de overslag over het water kan worden georganiseerd, een **gemeenschappelijke logistieke aanvoer** (bijvoorbeeld een goederentransportband), enz.

Oprichten van een kleinschalige stadsdistributiezone

Een **publieke of collectieve kade** aan het kanaal, die wordt gebruikt voor het aanleveren van goederen aan bedrijven, kan tevens worden ingezet voor **kleinschalige stadsdistributie**. Goederenstromen kunnen hier worden overgeslagen en gebundeld. Het aantal leveringen en ritten over 'land' kan zo worden beperkt. Vanuit de stadsdistributiezone vertrekken zoveel mogelijk **lage-emissie en liefst zero-emissie voertuigen voor leveringen in de stads- en dorpskernen**. Leveringen moeten zo duurzaam mogelijk zijn, dit kan met vrachtfietsen of elektrische bestelwagens. Het voordeel van leveringen met vrachtfietsen is dat zij geen rekening moeten houden met de tijdssloten waarin mag worden geleverd. Dit levert een **grotere flexibiliteit** op voor de winkels.

Daarnaast kan een **distributiecentrum** fungeren als een **afhaalcentrum** waardoor leveringen naar de stadskern en de dorpen kunnen worden gereduceerd. Kopers kunnen dan rechtstreeks hun pakketje komen afhalen in het distributiecentrum. Ook kunnen winkels ervoor kiezen om een deel van hun voorraad in het distributiecentrum te laten liggen en enkel de essentiële zaken te voorzien, bijvoorbeeld voor een kledingwinkel enkel de pasmodellen. Hierdoor **verminderen de leveringen naar het kernwinkelgebied** aanzienlijk.

Tot slot kan een stadsdistributiezone een logistieke rol opnemen in een **duurzame en lokale voedselketen**. Dankzij het plaatsen van koelcellen in het distributiecentrum, kan lokaal voedsel worden bewaard. Hierdoor worden burgers en professionele klanten (horeca, grootkeukens, scholen, bedrijven, enz.) gestimuleerd om te kiezen voor lokaal voedsel.

Gestalte geven aan de '15-minutenstad'

Een bedrijventerrein moet goed bereikbaar zijn voor fietsers. Het principe van de '15-minutenstad' geldt ook voor bedrijventerreinen. De 15-minutenstad houdt in dat naast andere voorzieningen ook het **werk op maximaal vijftien minuten fietsen of wandelen van de woonplaats** bereikbaar is. Hierbij zijn onder andere logische fietsverbindingen tussen stads- of dorpskern en bedrijventerreinen essentieel. Om gestalte te kunnen geven aan de 15-minutenstad en actief verkeer te faciliteren, zijn volgende zaken van belang:

- het uitbouwen van een conflictvrije fietsinfrastructuur
- het wegwerken van missing links in het traag wegennet
- het voorzien van voldoende ruimte voor het traag wegennet
- het kwalitatief inrichten van het traag wegennet
- het bekend maken van het traag wegennet
- het integreren van een fijnmazig traag wegennet binnen nieuwe ontwikkelingen
- het differentiëren van het trage weggennetwerk in relatie tot het gebruik (functioneel versus recreatief)
- het inpassen van ondersteunende voorzieningen in de publieke ruimte (zoals fietsparkeerplaatsen, fietsherstelplaatsen, laadpunten)
- het voorzien van voldoende ruime en nabije bergingen voor fietsen binnen het private domein
- het gebruiken van het traag wegennet als kapstok voor natuurverbindingen.

Verminderen van individueel gemotoriseerd verkeer en beperken van de ruimtelijke impact van het gemotoriseerd verkeer

Gemotoriseerd verkeer wordt **ontraden** en de ruimtelijke impact van het gemotoriseerd verkeer kan worden beperkt door in te zetten op volgende aspecten:

- het faciliteren van deelmobiliteit (door bijvoorbeeld het voorzien van standplaatsen in de publieke ruimte)
- het voorzien van geclusterde parkeeroplossingen en ondersteunende voorzieningen bij nieuwe ontwikkelingen
- het uitbouwen van collectieve parkings met deelsystemen en laadinfrastructuur (bijvoorbeeld een parkeerpocket of parkeergebouw)
- het beperken van de verharde oppervlakte tot het functioneel noodzakelijke (bijvoorbeeld ontharden van onbenutte uitwijkstroken).

3.2 ALGEMENE ACTIES

Actie: Uitbouwen van fietsinfrastructuur

Deinze zet, tezamen met bedrijventerreinverenigingen, in op een herinrichting van straatprofielen met aandacht voor kwalitatieve en conflictvrije fietsinfrastructuur. Ook de verbindingen naar de bedrijventerreinen vanuit omliggende stads- en dorpskernen moeten worden verbeterd.

Actie: Stimuleren van inwoners om zich op een duurzame manier te verplaatsen

Deinze stimuleert haar inwoners om zich op een duurzame manier te verplaatsen naar het werk, naar school, naar de stad, enz. Het extra draagvlak bij de bevolking kan worden gecreëerd door samenwerking met lokale fietscommunity's en regionale werkgeversnetwerken gericht op mobiliteit.

Actie: Uitwerken van parkeerbeleid

Deinze werkt net zoals in de dorpen en het stedelijke gebied ook een duurzaam parkeerbeleid uit voor de bedrijventerreinen. Er gaat aandacht naar onder andere fietsparkeerplaatsen, geclusterde parkeerpockets met laadinfrastructuur, dubbelgebruik, tijdelijke inrichtingen, toekomstbestendige parkeernormen, enz.

Actie: Uitvoeren van onderzoek naar watergebonden bedrijvigheid

In samenwerking met de Vlaamse Waterweg, de provincie Oost-Vlaanderen en andere relevante partners onderzoekt Deinze de kansen en mogelijkheden voor watergebonden bedrijvigheid aan het kanaal van Schipdonk. Tijdens dit onderzoek wordt er gekeken naar de waarde van watergebonden bedrijvigheid in Deinze en de maatregelen die nodig zijn voor de uitvoering ervan (bijvoorbeeld optimalisatie van bestaande laad- en loskades, wegwerking van conflict met fietssnelweg, enz.)

Actie: Uitvoeren van onderzoek naar stadsdistributie op maat van Deinze

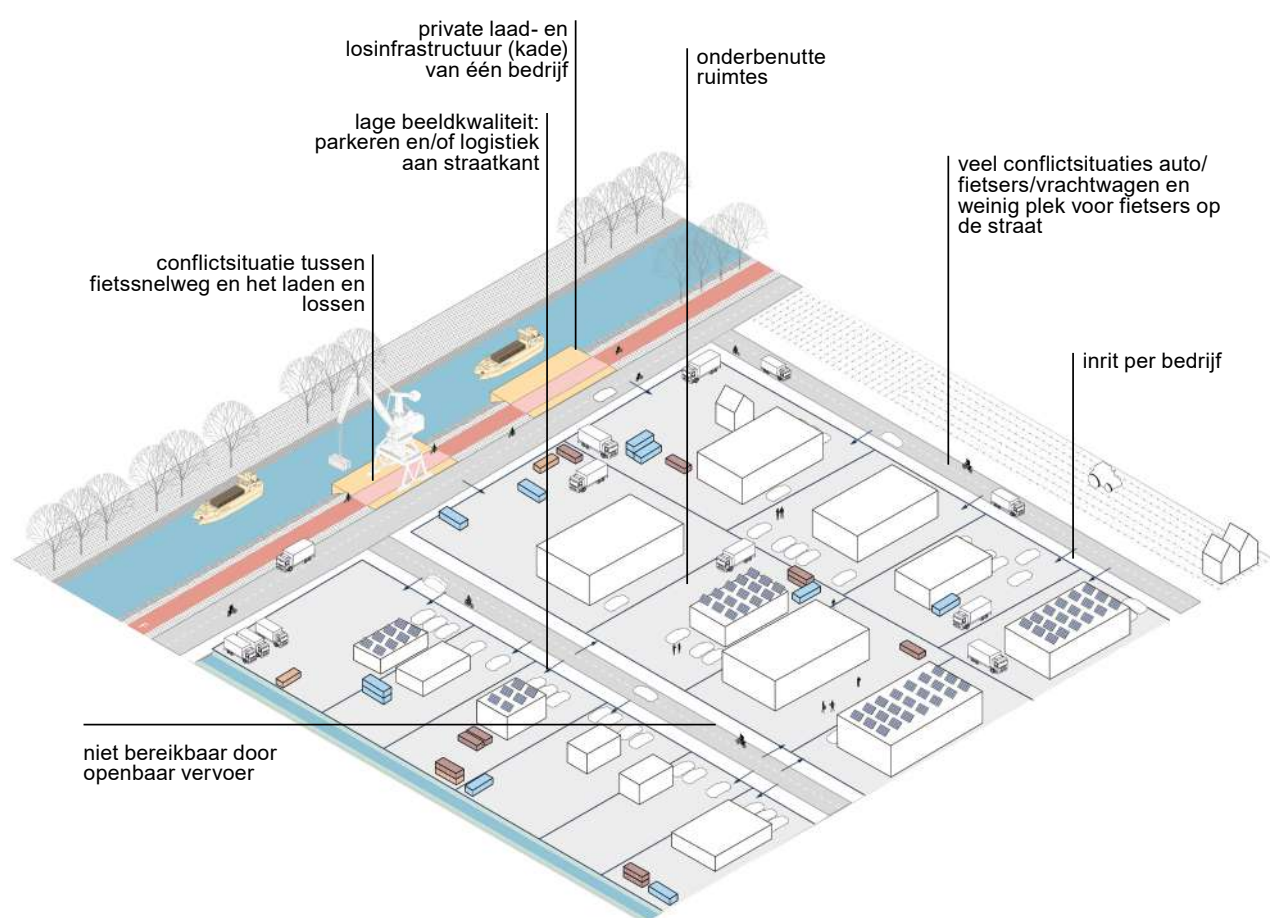
Deinze onderzoekt, in samenwerking met relevante partners zoals de Vlaamse Waterweg, de provincie Oost-Vlaanderen en de bedrijventerreinverenigingen, de mogelijkheden in Deinze voor een doordachte stadsdistributie. Er wordt gekeken of een stadsdistributiezone kan worden opgericht aan het kanaal met een collectieve loskade, een overslagpunt, een distributiegebouw, enz. Daarnaast wordt de haalbaarheid van de verschillende rollen die een stadsdistributiezone kan opnemen, onderzocht (rol als afhaalcentrum voor pakketjes, logistieke rol in lokale voedselketen, andere).

Actie: Opstarten van een onderzoek naar 'openbaar vervoer op maat' op de bedrijventerreinen

Deinze onderzoekt, in samenwerking met de vervoerregio en de bedrijven, 'openbaar vervoer op maat' van een bedrijventerrein. Bedrijven hebben er belang bij dat elke sociale groep zich vlot kan verplaatsen naar het werk. Een betere bereikbaarheid met het openbaar vervoer is hierbij essentieel. Tijdens spitsuren kunnen er bijvoorbeeld bijkomende bussen worden ingelegd.

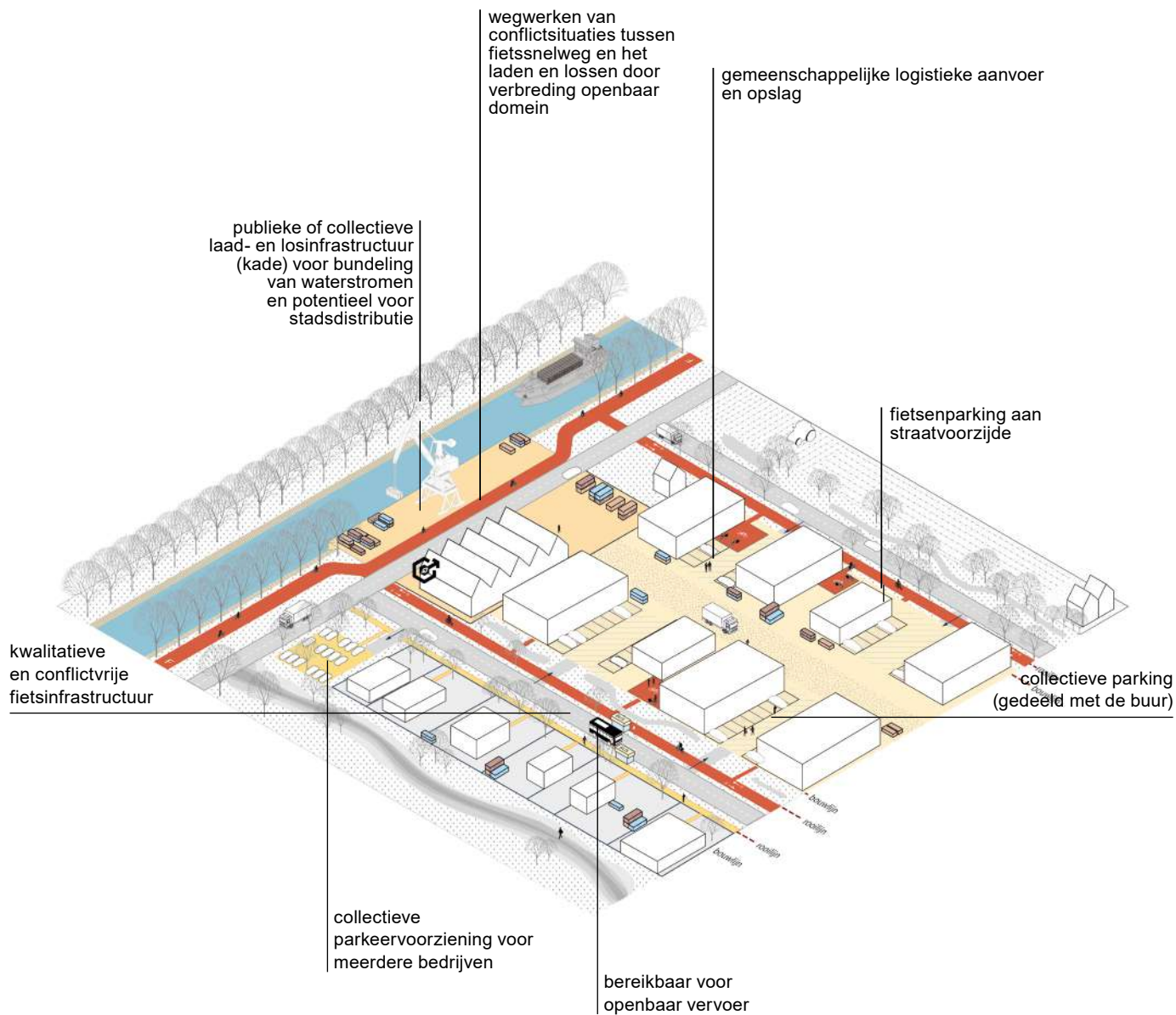


BESTAANDE TOESTAND



kaart 6 conceptuele tekening van doelstellingen met betrekking tot 'mobiliteit en ontsluiting'

NIEUWE TOESTAND



4 LANDSCHAP, ECOLOGIE EN KLIMAAT

Het klimaatadaptief maken van bedrijventerreinen is noodzakelijk om ze weerbaar te maken tegen intensieve neerslag, droogte en hitte. Door in te zetten op ontharden, vergroenen, infiltreren en bufferen van water, worden de bedrijventerreinen klimaatrobuust. Schaduw en verdamping verlagen de luchttemperatuur waardoor er een aangename werk- en verblijfsomgeving ontstaat.

4.1 DOELSTELLINGEN

Klimaatadaptieve maatregelen worden op drie schalen toegepast: private bedrijfskavels, publieke ruimte en collectieve landschappelijke ruimtes. Collectieve ingrepen genieten de voorkeur, maar zijn niet altijd mogelijk. Volgende doelstellingen verhogen de kwaliteit van een bedrijventerrein vanuit het landschap:

- op schaal van de collectieve landschappelijke ruimtes:
 - het creëren van collectieve infiltratielandschappen
 - het delen van water
- op schaal van een privaat bedrijfskavel:
 - het voorzien van groene ruimte aan de straatvoorzijden
 - het inrichten van een robuuste groenbuffer aan de randen van een bedrijventerrein
 - het toepassen van de ladder van Lansink
 - het zuiveren van vervuild regenwater
 - het aanleggen van ondiepe, beplante wadi's
- op schaal van de publieke ruimte:
 - het ontharden en het vergroenen
 - het creëren van ruimte voor water

4.1.1 COLLECTIEVELANDSCHAPPELIJKE RUIMTES

Creëren van collectieve infiltratielandschappen

Op een regulier bedrijventerrein worden normaliter de infiltratievoorzieningen conform de vereiste normen voorzien op eigen terrein. Het meest wenselijke resultaat wordt echter bekomen door de infiltratievoorzieningen te bundelen in een collectief infiltratielandschap. Een **collectief infiltratielandschap** draagt niet enkel bij tot waterinfiltratie, maar heeft ook **voordelen inzake verdamping en verkoeling, verpozingsruimte en natuurwaarden**. Schaduw en verdamping verlagen de luchttemperatuur waardoor hittestress kan worden tegengegaan. Daarnaast resulteert een herkenbaar perceelsoverschrijdende inrichting van de buitenruimte ook tot een **verhoging van de beeldkwaliteit**. Door samenwerkingen tussen verschillende bedrijven en overheden kunnen groene ruimtes op termijn uitgroeien tot **landschappelijke structuren**. Naast het ruimtelijke voordeel, kunnen collectieve infiltratielandschappen ook **economisch voordeliger** zijn voor de bedrijven, aangezien de kosten voor de aanleg en het onderhoud worden gedeeld.



Delen van water

Deinze telt vele landbouw- en tuinbouwbedrijven die een grote watervraag hebben. Een mogelijke oplossing om de daling van de waterbeschikbaarheid tegen te gaan, is het 'delen van water'. Dit houdt in dat het **opgevangen regenwater of nog bruikbaar afvalwater** van een perceel **beschikbaar wordt gesteld** aan een nabijgelegen perceel, zodat het beschikbaar water optimaal wordt benut. Idealiter wordt hiervoor hemelwater gebruikt, dat wordt opgevangen op de daken, aangezien de kwaliteit van het water zeer goed is en direct bruikbaar is voor veel toepassingen. Dit principe wordt al toegepast op De Prijkels en is opportuun om ook op de andere bedrijventerreinen te integreren.

4.1.2 PRIVATE BEDRIJFSKAVELS

Voorzien van groene ruimte aan de straatvoorzijden

De beeldkwaliteit vanaf de openbare weg wordt aanzienlijk verhoogd door de **voorzijden van de bedrijfspercelen te vergroenen**. In deze groene ruimtes kan er ingezet worden op het infiltreren van regenwater.

Inrichten van een robuuste groenbuffer aan de randen van een bedrijventerrein

Bedrijventerreinen passen zich bij voorkeur landschappelijk in en worden gebufferd richting de dorps- en stadskernen en de open ruimte. Aan de randen, op de betreffende bedrijfspercelen kunnen groenbuffers een duidelijke overgang vormen en fungeren zij als **visuele buffer en geluidsbuffer**. Het is wenselijk dat zij worden aangeplant met streekeigen heesters en bomen en voldoende robuust zijn. Alleen zo zijn er **koppelkansen met biodiversiteit, klimaat, water en landschap**. Zo kunnen er naast groen ook natuurlijke infiltratie- en buffervoorzieningen worden geïntegreerd in deze groenbuffers. Bestaande groenbuffers worden waar mogelijk versterkt, ontbrekende bufferranden worden vervolledigd.

Toepassen van de ladder van Lansink (regenwater)

De ladder van Lansink is een methode om overstromingen of verdroging te voorkomen. De methode beoogt om regenwater zolang mogelijk op eigen terrein te houden door het regenwater in eerste plaats zoveel mogelijk te hergebruiken (bijvoorbeeld voor toiletspoeling, douches, groenbeheer, enz.) en in tweede plaats te laten infiltreren of bergen. Wij streven ernaar dat **95% van het regenwater op eigen terrein wordt verwerkt**. Het resterende hemelwater (<5%) wordt dan afgevoerd naar de regenwaterafvoer van het gescheiden rioleringsstelsel. Vanuit de gewestelijke hemelwaterverordening is een scheiding van afvalwater en regenwater voor bedrijven verplicht.

Zuiveren van vervuild regenwater

Een belangrijk aandachtspunt voor bedrijventerreinen is het **zuiveren van vervuild regenwater**. Regenwater dat op vervuilde industriezones, bijvoorbeeld een vrachtwagenparking, valt, wordt bij voorkeur eerst gezuiverd vooraleer het overloopt in een wadi of bufferbekken.



figuur 7 ladder van Lansink
bron <https://www.waterportaal.be>

Aanleggen van ondiepe, beplante wadi's

Water bergen in **open voorzieningen**, met name in wadi's, grachten, infiltratiesleuven of infiltratiebekkens, heeft tal van voordelen ten opzichte van ondergrondse voorzieningen (gesloten systeem). Dergelijke open systemen kunnen als biotopen worden ingericht en hebben een ecologische meerwaarde. Daarnaast zijn het beheer en onderhoud ervan eenvoudiger en goedkoper. De voorkeur gaat uit naar **ondiepe wadi's** (een diepte die niet groter is dan 30 cm). Ten eerste is een ondiepe wadi naar ruimtelijke beleving interessanter en heeft het dus een recreatief potentieel. Ten tweede bevindt het grondwater zich in sommige periodes op bepaalde locaties niet diep onder het maaiveld en is het daardoor ook veiliger om wadi's niet te diep uit te graven. Tot slot is het gewenst om een **wadi te beplanten**. Het versterkt de biodiversiteit en onderzoek toont aan dat een wadi aangelegd met planten en bomen tot 30% meer water opvangt.⁵

4.1.3 PUBLIEKE RUIMTE

Ontharden en vergroenen

Ook in de publieke ruimte moet er zoveel mogelijk worden ingezet op **ontharding en vergroening**. Het plaatsen van hoogstammige bomen is hierbij van belang om schaduw te creëren en de ruimte bijgevolg klimaatbestendiger te maken. Daarnaast dragen groenbuffers bij tot een verbeterde luchtkwaliteit. Zo wordt bijvoorbeeld het planten van laanbomen langsheen ontsluitingswegen gestimuleerd om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Creëren van ruimte voor water

Om wateroverlast in de publieke ruimte te voorkomen, moet er **ruimte worden gecreëerd voor wateropvang en -infiltratie**.

4.2 ALGEMENE ACTIES

Actie: Opmaken van waterbeheerplan voor bedrijventerreinen

Deinze maakt in samenwerking met bedrijfsverenigingen, Farys en eventueel andere betrokken actoren zoals de professionele landbouwers, een 'waterbeheerplan' op. Dit plan tilt het individuele waterbeheer (per bedrijf) op tot het niveau van het bedrijventerrein en de nabije omgeving. Bedrijven met een groot dakoppervlak maar slechts een beperkte watervraag worden bij voorkeur gekoppeld aan bedrijven die erg waterintensief zijn en op zoek zijn naar grote volumes proceswater. Daarnaast wordt er in het waterbeheerplan ook gezocht naar koppelkansen tussen de nabije landbouw en bedrijven.

Actie: Ontharden en vergroenen van (verharde) publieke ruimte

Bij de heraanleg van straten, pleinen en publieke parkeerzones onderzoekt Deinze steeds welke mogelijkheden er zijn voor ontharding en vergroening. Zo wordt de publieke ruimte klimaatrobuuster en verhoogt de leefkwaliteit. In eerste instantie gaat de focus naar straatprofielen met overgedimensioneerde infrastructuur en overtollige verharde ruimtes, onder meer in doodlopende straten van residentiële wijken. Het hemelwater- en droogteplan biedt bijkomende handvaten en inzichten.

Deze actie kan worden gerealiseerd aan de hand van volgend(e) mogelijk(e) instrument(en): opmaken van conceptstudies en uitvoeren van ontwerpend onderzoek van strategische locaties.

Actie: Voeren van actief grond- en pandenbeleid

Door een actief grond- en pandenbeleid te voeren, verwerft Deinze strategische gronden die cruciaal zijn voor het functioneren van groenblauwe netwerken, voor het produceren van voedsel, voor het open houden van belangrijke zichten, voor het versterken van de bebouwde of open ruimte. Zij verwerft vervallen constructies en neemt zelf het initiatief om ze af te breken en de vrijgekomen ruimte herin te richten in functie van het groenblauwe netwerk.

5. VERKADE, K De beplante wadi. Geraadpleegd op 14.11.2022 via https://www.centrumduurzaamgroen.be/sites/default/files/wadis_0.pdf

Actie: Juridisch verankeren van 'open infiltratievoorzieningen' in een stedenbouwkundige verordening

Deinze legt in een stedenbouwkundige verordening vast dat de verplichte infiltratievoorzieningen moeten worden ingericht als open voorzieningen, bij voorkeur in de vorm van een ondiepe wadi met beplanting.

Actie: Samenwerken tot klimaatrobuuste inrichting van private percelen

Deinze werkt samen met de betrokken eigenaars, stimuleert en ondersteunt private vergroenings- en onthardingsinitiatieven op private percelen zoals private tuinzones, binnengebieden, erven, parkeerzones, enz. met oog op het behoud van het waardevolle bomen- en groenbestand op privaat domein. Zij promoot hierbij de ecologische diversificatie van private ruimtes om de biodiversiteit op peil te houden.

Bij nieuwe ontwikkelingen neemt Deinze de regie in het planproces waarbij voldoende aandacht gaat naar de klimaatrobuustheid van het project.

Deze actie kan bijvoorbeeld worden gerealiseerd aan de hand van volgend(e) mogelijk(e) instrument(en): opzetten van een sensibiliseringscampagne (bijvoorbeeld tegelwippen), voorzien van een tuincoach, ter beschikking stellen van bomen en planten, formuleren van richtlijnen rond het klimaatrobuust inrichten van percelen.

Actie: Uitvoeren van klimaatplannen en hemelwater- en droogteplan

Deinze werkt aan de implementatie van haar klimaatmitigatie- en adaptatieplan en hemelwater- en droogteplan. Het doel van deze plannen is het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen, het verminderen van de negatieve impact van klimaatverandering, het voorzien van bijkomende ruimte voor water en het verder uitbouwen van de sterke elementen in de stad. Deze acties gaan breder dan louter 'ruimtelijke' ingrepen.

Actie: Uitvoeren van bomenbeleidsplan

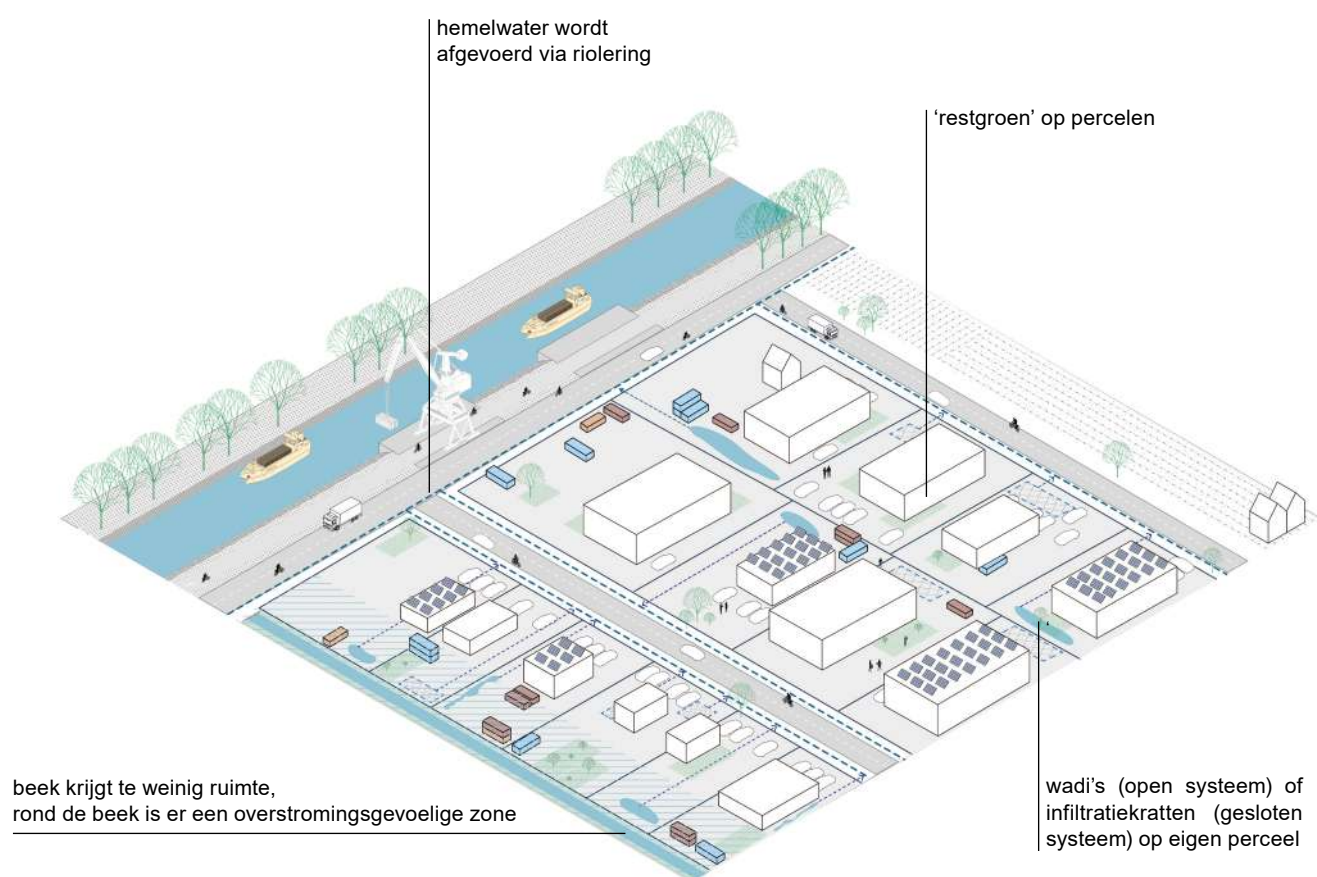
Deinze heeft een bomenbeleidsplan opgemaakt. Hierin doet zij uitspraak over het behouden van bestaande bomen en het planten van nieuwe bomen. Dit plan wordt uitgevoerd.

Actie: Opmaken en uitvoeren van een integrale waterstrategie

Door de klimaatverandering zullen de extremere weersomstandigheden ook Deinze teisteren met meer, langere en heviger overstromingen en droogtestress. Om weerbaar te zijn voor de toekomst, maakt Deinze een integrale waterstrategie op. In detail worden een visie en maatregelen uitgewerkt op vlak van wateroverlast, droogte, waterkwaliteit, gekoppeld aan de watervraag van verschillende gebruikers (inwoners, landbouw, natuur, enz.). Deze visie implementeert bovendien de visie van de landschapseenheden zodat aandacht gaat naar koppelkansen. In deze integrale waterstrategie wordt concreet bepaald waar en hoe meer ruimte voor water kan worden gecreëerd in relatie tot wateraanbod en -vraag. Dit staat in relatie tot de stroomgebiedbeheerplannen. De verschillende waterbeheerders worden hierin betrokken om deze strategie nadien te kunnen realiseren.

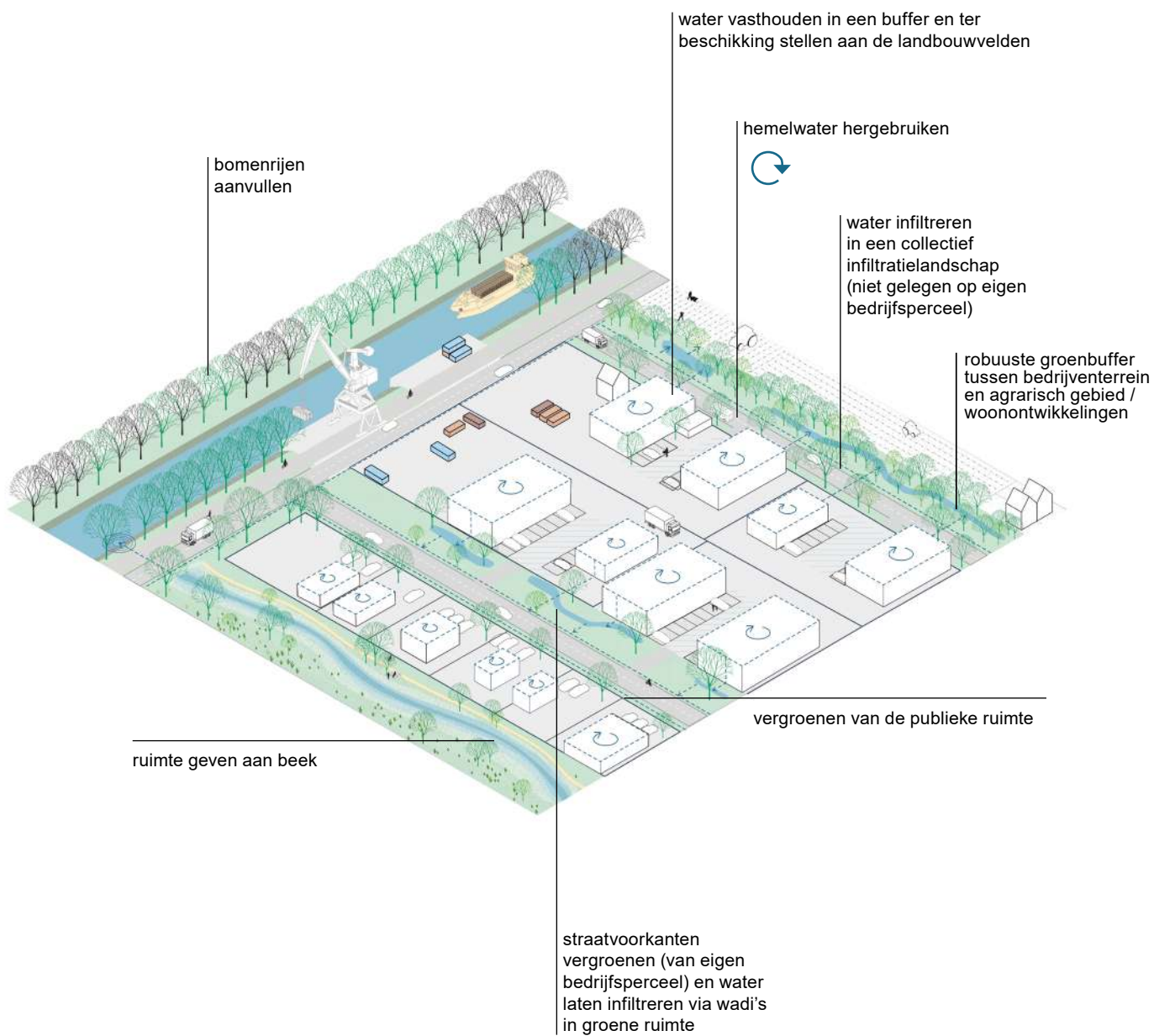


BESTAANDE TOESTAND



kaart 7 conceptuele tekening van doelstellingen met betrekking tot 'landschap, ecologie en klimaat'

NIEUWE TOESTAND



5 ENERGIE

Vlaanderen staat voor een ingrijpende energietransitie van fossiele brandstoffen en kernenergie naar hernieuwbare energie. Om dit te bereiken, moeten we enerzijds het huidige energieverbruik verminderen door te streven naar een grotere energie-efficiëntie van het bestaande patrimonium. Anderzijds moeten we verschillende vormen van duurzame, hernieuwbare energietechnologieën integreren. Op de bedrijventerreinen liggen verscheidene kansen voor de toepassing van **duurzame energieopwekking**.

5.1 DOELSTELLINGEN

Volgende doelstellingen dragen bij tot een transitie naar duurzame energieopwekking:

- het plaatsen van zonnepanelen op daken
- het voorzien van de nodige infrastructuur
- het ontwikkelen van energielandschappen.

Plaatsen van zonnepanelen op daken

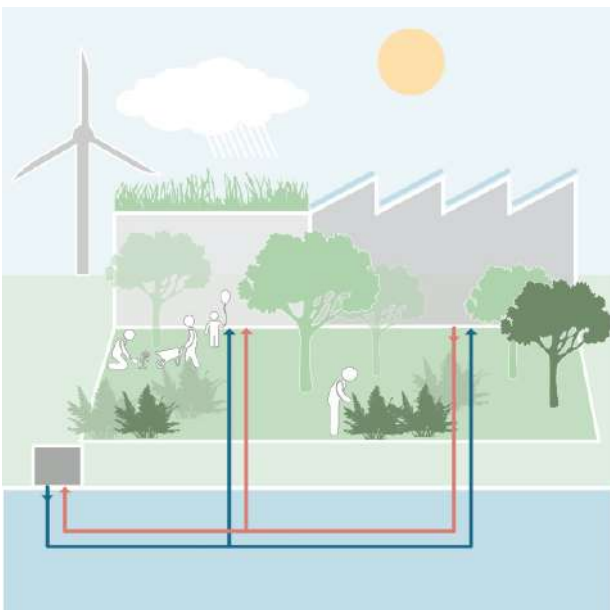
Het dakoppervlak van bedrijven wordt bij voorkeur gebruikt voor energieopwekking via zonnepanelen, indien het geen ander **dubbel ruimtegebruik** kent. Zo wordt een deel van de energie lokaal opgewekt. De geproduceerde energie wordt ofwel in het bedrijf verbruikt (autoconsumptie), ofwel geïnjecteerd en verkocht aan de leverancier ofwel gedeeld binnen een energiegemeenschap of via energiedelen.

Voorzien van de nodige infrastructuur

Parkeren en bijhorende infrastructuur voor hernieuwbare energie worden bij voorkeur **maximaal gecollectiveerd**. Bijvoorbeeld bij nieuwbouw is het wenselijk om de ondersteunende (laad)infrastructuur te plaatsen bij de collectieve parkeerplaatsen en maximaal te koppelen aan hernieuwbare energiebronnen.

Ontwikkelen van energielandschappen

Om energielandschappen te ontwikkelen, moeten we verder bouwen op wat reeds aanwezig is. Dit gebeurt in eerste plaats door in te zetten op **energiebronnen met het grootste potentieel op de plek**.



Mogelijke bronnen zijn:

- windenergie: Windturbines zetten de kinetische energie om in elektriciteit. Bedrijventerreinen gelegen op grote afstand tot gevoelige functies zoals wonen of zorginstellingen zijn de uitgelezen locatie voor het plaatsen van windturbines.
- aquathermie: Uit het kanaal van Schipdonk kan warmte of koude worden onttrokken via een warmtepomp. De warmtepomp zal aan de hand van elektriciteit de temperatuur uit het kanaal opwaarderen naar een hogere of lagere temperatuur die nodig is voor het verwarmen of koelen van een bedrijfsgebouw of technische installatie.
- geothermie: Bij een geothermisch warmtepompsysteem wordt de warmte uit de bodem of het grondwater gehaald. Warmtepompen kunnen met deze bron ook koude produceren.
- riothermie: Bij riothermie wordt de restwarmte uit het rioolwater gerecupereerd. Via een warmtepomp wordt de herwonnen energie opgewaardeerd tot de nodige temperatuur. De techniek kan zowel voor verwarming als koeling worden gebruikt.
- enz.

Ten tweede is het van belang om de **stromen, producenten en gebruikers aan elkaar te koppelen**. Energiehubs koppelen de producenten direct aan de afnemers. Het is een slimme decentrale energie-infrastructuur die producenten van zon- en windenergie, aqua-, geo- en riothermie samenbrengt, waardoor er een betrouwbaar aanbod ontstaat. Ze zijn geschikt op plekken met een complexe energievraag, zoals bedrijventerreinen. De te ontdekken verbindingen tussen producten en verbruikers zijn eindeloos. Zo kan warmteproductie van bedrijven ook bijvoorbeeld worden geleverd aan woningen in de nabije omgeving.

5.2 ALGEMENE ACTIES

Actie: Uitwerken van stedenbouwkundige verordening voor dubbel gebruik van grote verharde oppervlaktes

Deinze legt in een stedenbouwkundige verordening vast dat daken van gebouwen, grote (vrijstaande) luifels en andere verharde oppervlaktes vanaf een bepaalde grootte een dubbelgebruik moeten kennen. Het (dak) oppervlak kan voor volgende extra worden gebruikt:

- inrichting als groendak in kader van waterbuffering en klimaatadaptatie
- aanleg met energieopwekkende systemen, zoals zonnepanelen of -collectoren
- andere (bijvoorbeeld terras, sportvelden, glastuinbouw).

Het een mag het ander niet uitsluiten. Een combinatie van mogelijkheden kan het rendement nog meer verhogen. Bijvoorbeeld zorgt een groendak voor snellere afkoeling van zonnepanelen, die op hun beurt beter functioneren bij lagere temperaturen.

Het voorschrift zal van toepassing zijn bij elke vergunningsaanvraag: nieuwbouw en renovatie van woningen, bedrijven in bedrijventerreinen, landbouw-bedrijven, grote luifels, enz.

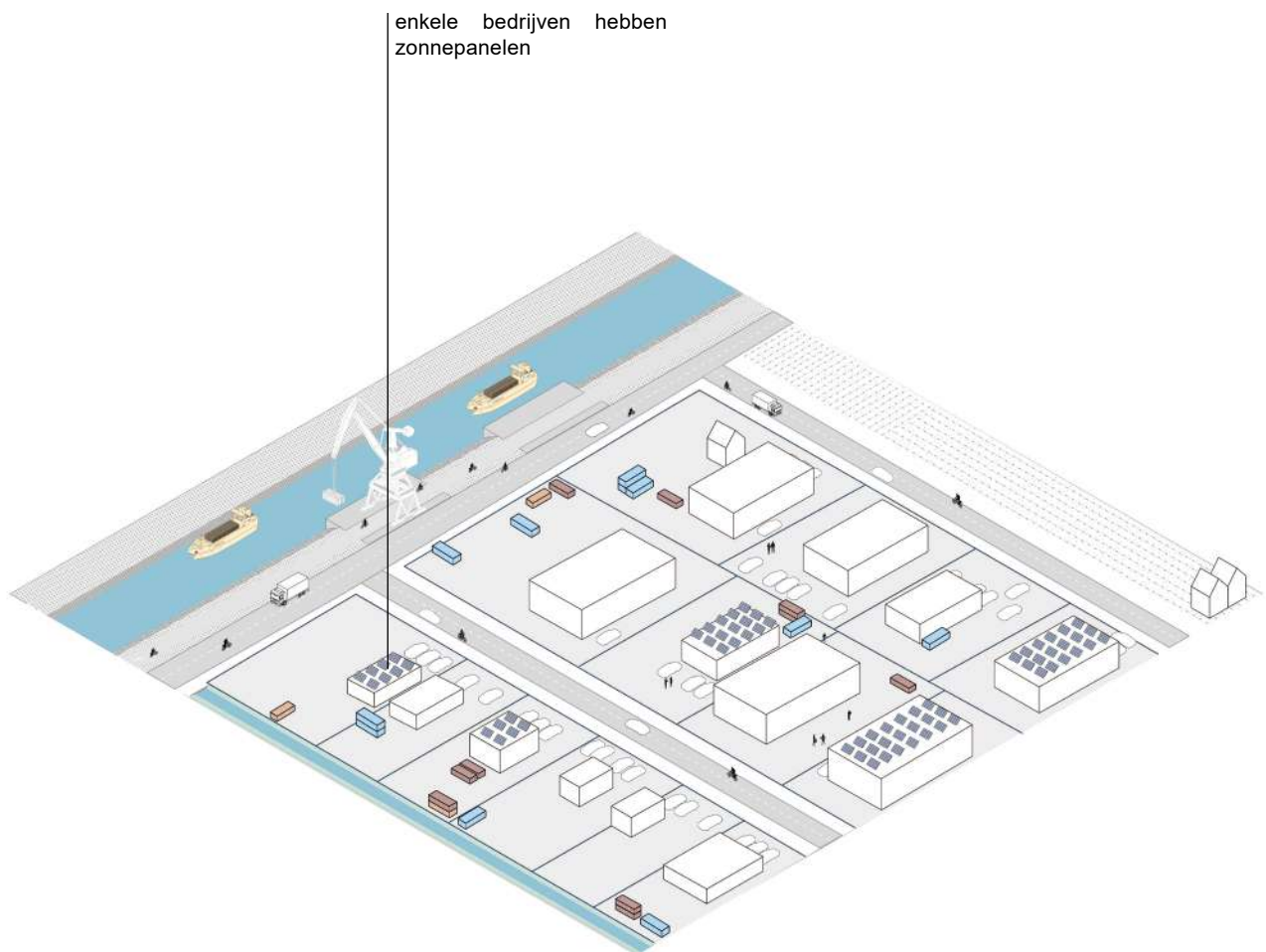
Actie: Opstarten van onderzoekstraject voor energiehubs

Deinze onderzoekt samen met bovenlokale partners en economische actoren welke bedrijven energetisch kunnen samenwerken en een energiehub vormen. Een energiehub is een plek waar er op een zo efficiënt mogelijke manier met energie wordt omgegaan. Dat gebeurt door energieopwekkers, -verbruikers, en -opslag zoveel mogelijk samen te laten komen.

Actie: Opstarten van onderzoekstraject voor inplanting en economisch model van windturbine(s)

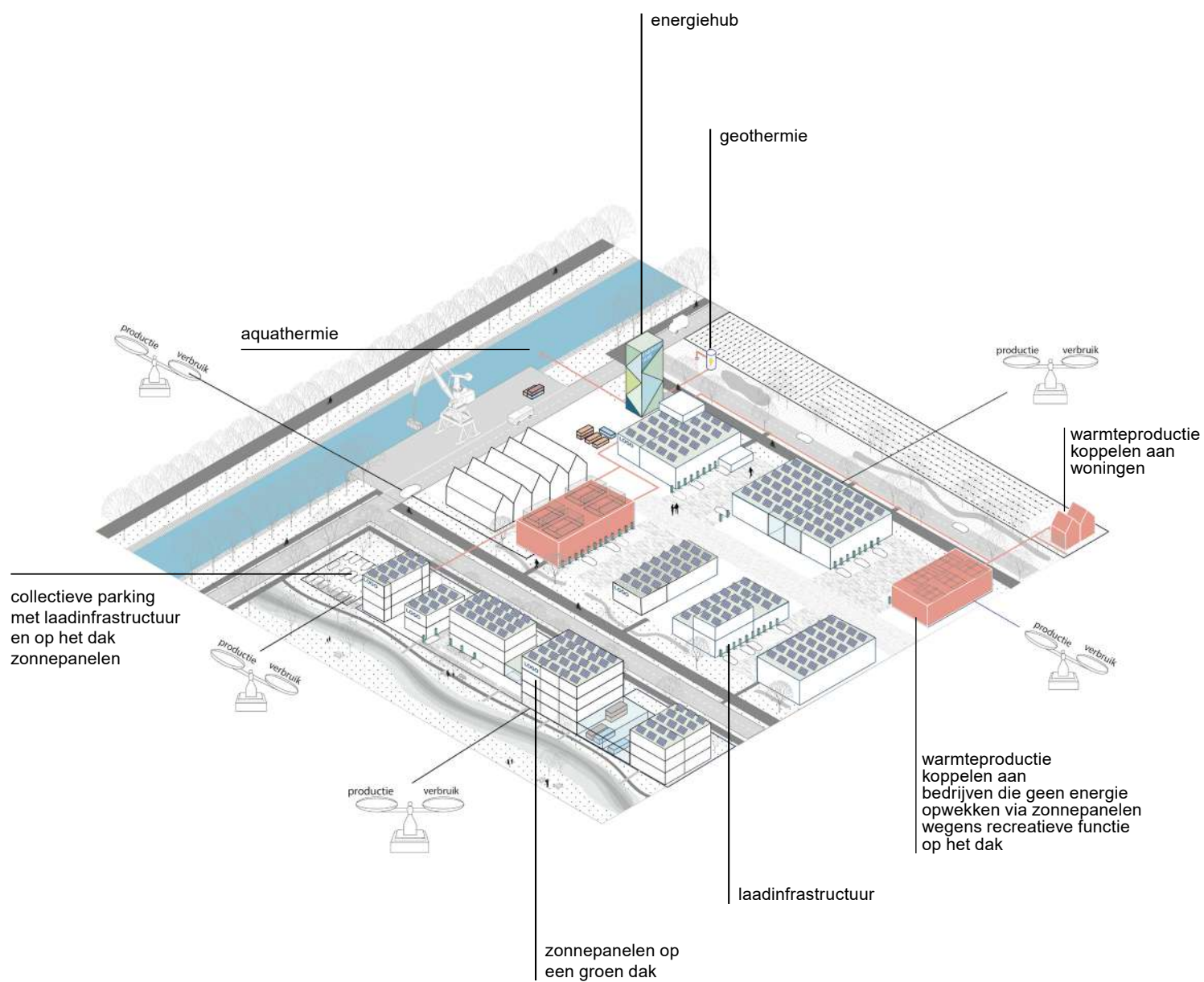
Deinze onderzoekt met bovenlokale partners op welke manier en op welke locatie een of meerdere windturbines binnen het grondgebied van Deinze kunnen worden geplaatst. Hierbij wordt het economische model onderzocht en wordt de meest geschikte locatie gezocht.

BESTAANDE TOESTAND



kaart 8 conceptuele tekening van doelstellingen met betrekking tot 'energie'

NIEUWE TOESTAND



6 SAMENWERKINGEN EN STIMULI

Herontwikkeling van bedrijventerreinen vereist **samenwerking en engagement bij alle betrokkenen en op verschillende niveaus**: de bedrijven en de lokale en hogere besturen. Door samenwerking kunnen bedrijven efficiënt en milieubewust werken, wat leidt tot een **efficiëntieslag** van de economische activiteiten en tegelijk tot een **verbetering van de omgevingskwaliteit** van een bedrijventerrein. Naast samenwerking zijn ook **stimuleringsmaatregelen** van belang om de toekomstvisie te kunnen verwezenlijken.

6.1 DOELSTELLINGEN

Volgende doelstellingen dragen bij tot een samenwerking tussen verschillende actoren en tot een verwezenlijking van de toekomstvisie:

- het ontwikkelen, vormgeven en verbeteren van parkmanagement
- het versterken van de economische samenwerking tussen bovenlokale actoren zoals bijvoorbeeld de provincie en VLAIO en het stadsbestuur Deinze

Ontwikkelen, vormgeven en verbeteren van parkmanagement

Samenwerking tussen bedrijven onderling en tussen de bedrijven en de terreinbeheerder is essentieel voor het herontwikkelen van een bedrijventerrein. Een **bedrijventerreinvereniging** heeft als doel om deze samenwerking te verbeteren. Zij fungeert als centraal aanspreekpunt voor de bedrijven en rolt een parkmanagement uit.

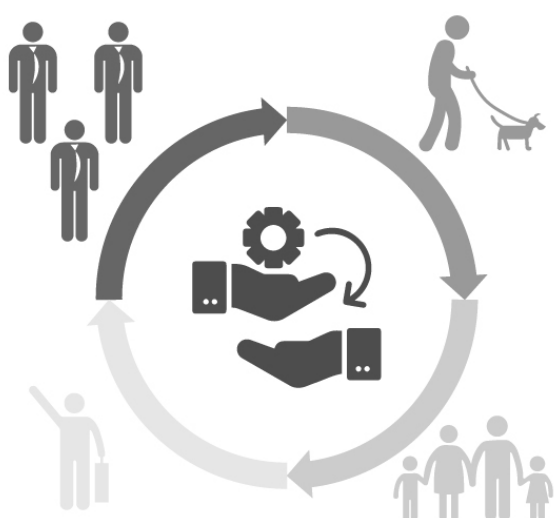
Vzw Ronde Watertoren is de bedrijventerreinvereniging van bedrijventerreinen Europalaan, Industrielaan en De Tonne, **vzw De Prijkels** is de vereniging van De Prijkels. Alle overige bedrijventerreinen behoren tot de bedrijventerreinvereniging **Deinze Noord vzw**. Uitgezonderd Deinze Noord zijn ze verenigd onder de ondernemerskoepel **Deinze Industrie vzw**, waarin ook de stad is vertegenwoordigd.

De werking van de bedrijventerreinverenigingen is voornamelijk gericht op '**netwerken**', zodat de bedrijven zichzelf bekend kunnen maken en de andere bedrijven kunnen leren kennen. Om de doelstellingen van het beleidsplan te kunnen realiseren, is het cruciaal om de **rol van het parkmanagement te vergroten, aan te scherpen en toe te passen op verschillende niveaus** (micro, meso en macro).

Het microniveau is **op schaal van het individuele bedrijf**. Dit houdt in dat de eigen bedrijfsvoering wordt verbeterd door bijvoorbeeld een vermindering van energie- en grondstoffengebruik.

Het mesoniveau is **op schaal van het bedrijventerrein**. Dit omvat alle infrastructuuringrepen, onderhoud- en beheersmaatregelen en een continue monitoring- en handhavingsbeleid, bijvoorbeeld inplanting en onderhoud van wegen, groenaanleg en groenonderhoud, waterbeheer, afvalbeheer, inplanting van gebouwen, het voorzien en beheer van een collectieve voorziening voor de bedrijven, continue monitoring van aanbod en behoefte aan reservegronden en mogelijkheden voor herontwikkeling, enz.

Het macroniveau omvat de **samenwerkingen met het omliggende weefsel**, zoals bijvoorbeeld het ontwikkelen van een energielandschap en het verbeteren van de ontsluiting van een bedrijventerrein.



De maatregelen op verschillende niveaus kunnen worden uitgetest aan de hand van **pilootprojecten en innovatieve samenwerkingsprojecten**. Voldoende overkoepelend overleg tussen de verschillende bedrijventerreinverenigingen en het **betrekken van belangrijke stakeholders** is hierbij van belang. Ook Deinze heeft hier een belangrijke rol in te vervullen. Zij neemt een actieve rol op in de projectregie ervan.

Tot slot moet het vormgeven van het parkmanagement worden **gekoppeld aan stimuleringsmaatregelen (subsidies) en bereidwilligheid**, wil dit enige toegevoegde waarde aan het bedrijventerrein met zich meebrengen.

Versterken van de economische samenwerking tussen bovenlokale actoren en het stadsbestuur Deinze

Tussen Deinze en bovenlokale actoren, waaronder provincie Oost-Vlaanderen en POM Oost-Vlaanderen, Veneco en het Agentschap Innoveren en Ondernemen, worden de nodige initiatieven ontplooid voor het versterken van de samenwerking in dit ruimtelijk economisch systeem. Er is behoefte aan een **regionale strategie** die zich richt op samenwerking en complementariteit tussen de verschillende gemeenten. Naast het versterken van het regionaal ruimtelijk economisch systeem moet **ook lokaal ondernemerschap verder worden gestimuleerd**.

6.2 ALGEMENE ACTIES

Actie: Uitwerken en uitvoeren van een terreinbeheerplan per bedrijventerrein (parkmanagement)

De bedrijventerreinverenigingen maken in samenspraak met Deinze een terreinbeheerplan op voor hun bedrijventerrein. Dit plan is een belangrijk instrument dat deel uitmaakt van het parkmanagement. Het richt zich op een kwalitatieve exploitatie en beheer van het terrein.

Volgende zaken worden in het terreinbeheerplan opgenomen:

- het kwaliteitsvol onderhouden van openbaar en privédomein
- het beheer omtrent afval, water, veiligheid, enz.
- het aanbieden van vervoersmanagement aan de bedrijven zoals vervoersscans, MOBER, uniforme bewegwijzering, enz.
- het opzetten van *facilitymanagement* voor de coördinatie en organisatie van collectieve voorzieningen
- het afsluiten van raamcontracten met onder andere gespecialiseerde onderhoudsfirma's, met vervoersfirma's voor vrachtverkeer, enz.
- het opzetten van een klachtenmeldpunt voor buurtbewoners en bedrijven
- het organiseren van ontmoetingen tussen werknemers
- enz.

Aan het terreinbeheerplan wordt een monitoring- en handhavingsbeleid gekoppeld. Dit omvat het toepassen van handhavingsmiddelen, bijvoorbeeld het toepassen van overheidsinstrument 'de heffing op leegstaande bedrijfsgebouwen' en een continue monitoring van het aanbod en de behoefte van de bedrijfspercelen.

Actie: Opnemen van een actieve projectregie binnen pilootprojecten

Deinze neemt vanuit de overkoepelende vereniging Deinze Industrie vzw een actieve rol op in het opzetten en de regie van pilootprojecten met als doel de kwaliteit van de bedrijventerreinen te verhogen.

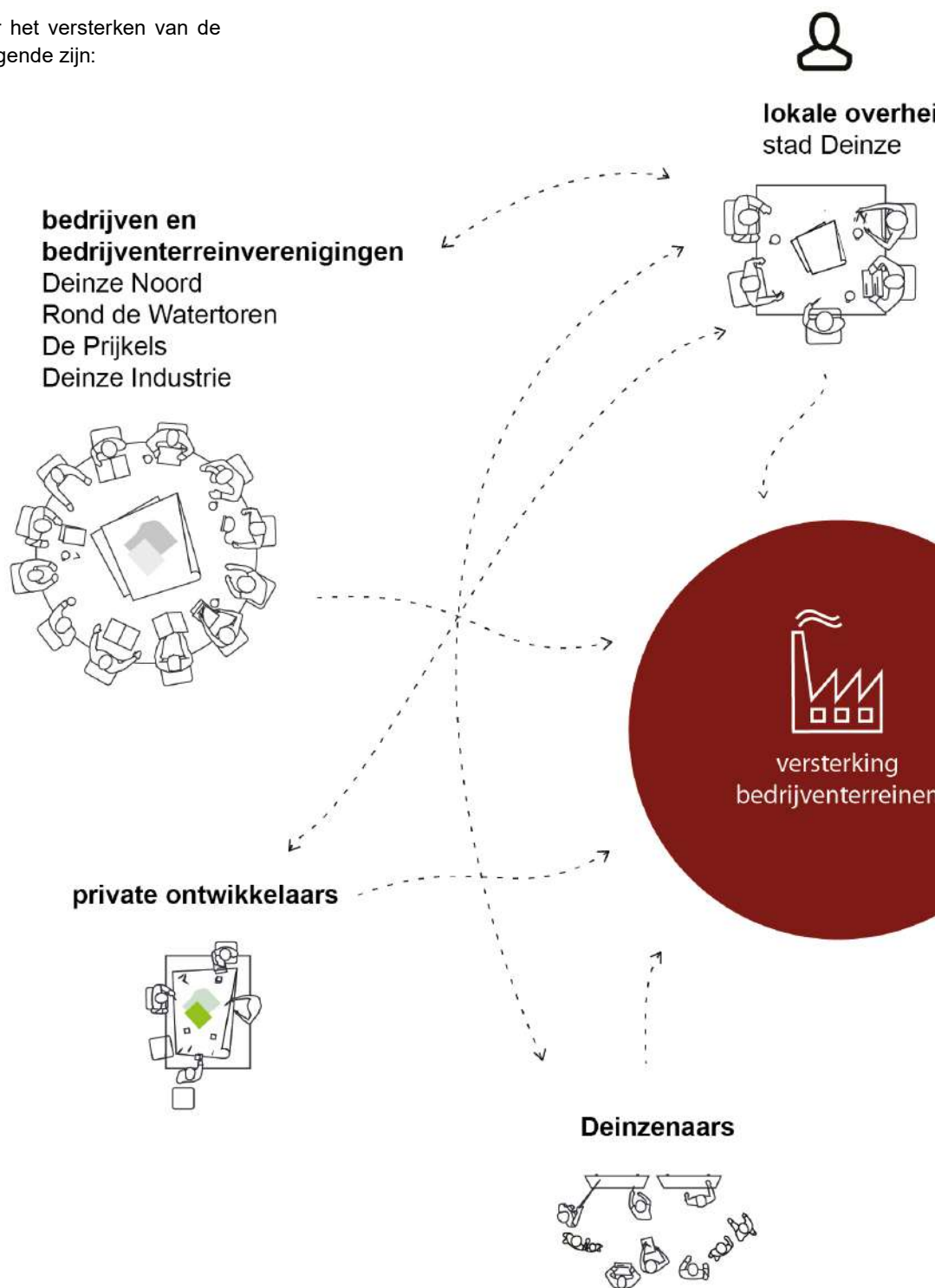
Enkele voorbeelden van pilootprojecten zijn:

- onthardingsprojecten en projecten met betrekking tot collectieve buffering, waterzuivering en hergebruik
- projecten met betrekking tot energiedelen (collectief investeren in lokale hernieuwbare energie via energie-gemeenschappen)
- projecten met betrekking tot het bevorderen van multimodale ontsluiting
- projecten met betrekking tot zuinig ruimtegebruik zoals het opzetten van een lokale grondenbank.

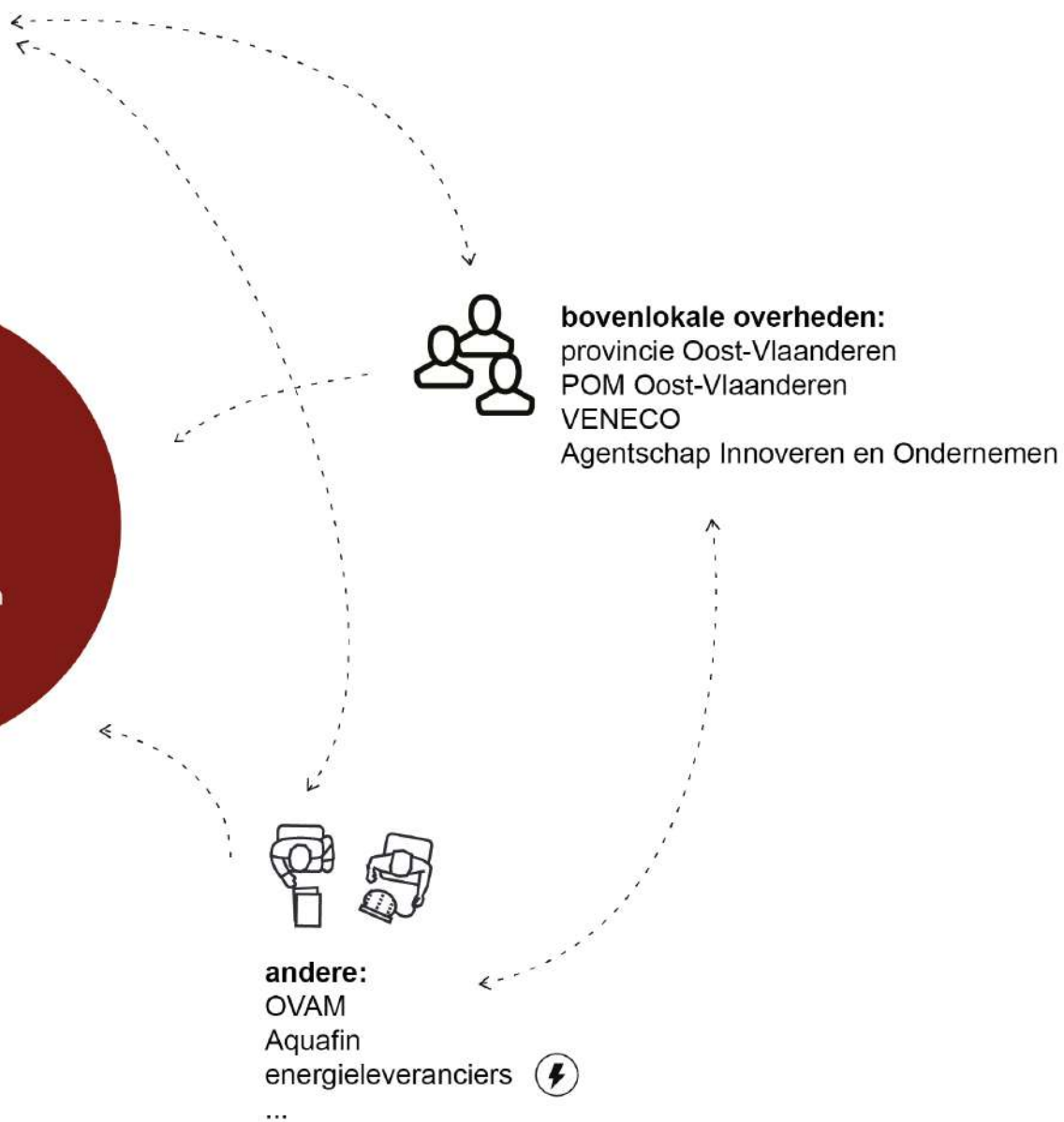


ORGANIGRAM MET MOGELIJKE SAMENWERKINGEN

Potentiële samenwerkingen voor het versterken van de bedrijventerreinen kunnen de volgende zijn:



id:



7 OVERZICHT ALGEMENE ACTIES

-  Samenwerken aan een bovenlokale visie voor de bedrijventerreinen
-  Opmaken van conceptstudies voor bedrijventerreinen
-  Opmaken van een projectmatige visie voor de te herontwikkelen sites van zekere omvang of op strategische locaties
-  Activeren van onbebouwde (rest) percelen
-  Opzetten van een lokale grondenbank
-  Strenger optreden bij zonevreemde functies in bedrijventerreinen
-  Oprichten van een sensibiliseringscampagne over zuinig ruimtegebruik
-  Opmaken van een beeldkwaliteitsplan voor de bedrijventerreinen
-  Uitbouwen van fietsinfrastructuur
-  Stimuleren van inwoners om zich op een duurzame manier te verplaatsen
-  Uitwerken van parkeerbeleid
-  Uitvoeren van onderzoek naar watergebonden bedrijvigheid

-  Uitvoeren van onderzoek naar stadsdistributie op maat van Deinze
-  Opstarten van een onderzoek naar 'openbaar vervoer op maat' op de bedrijventerreinen
-  Opmaken van waterbeheerplan voor bedrijventerreinen
-  Ontharden en vergroenen van (verharde) publieke ruimte
-  Voeren van actief grond- en pandenbeleid
-  Juridisch verankeren van 'open infiltratievoorzieningen' in een stedenbouwkundige verordening
-  Samenwerken tot klimaatrobuuste inrichting van private percelen
-  Uitvoeren van klimaatplannen en hemelwater- en droogteplan
-  Uitvoeren van bomenbeleidsplan
-  Opmaken en uitvoeren van een integrale waterstrategie
-  Uitwerken van stedenbouwkundige verordening voor dubbel gebruik van grote verharde oppervlaktes
-  Opstarten van onderzoekstraject voor energiehubs



Opstarten van onderzoekstraject voor
inplanting en economisch model van
windturbine(s)



Uitwerken en uitvoeren van een
terreinbeheerplan per bedrijventerrein
(parkmanagement)



Opnemen van een actieve projectregie
binnen pilootprojecten



VISIE PER BEDRIJVEN- TERREIN

1	LEESWIJZER	57
2	VAARTLAAN-FILLIERSDREEF,VAARTLINKEROEVEREN DOSSCHE	58
2.1	DNA	58
2.2	KWALITEITSTHEMA'S	68
2.4	OVERZICHT ACTIES	84
3	EUROPALAAN, INDUSTRIELAAN EN DE TONNE	86
3.1	DNA	86
2.3	KWALITEITSTHEMA'S	96
3.2	OVERZICHT ACTIES	114
4	DE PRIJKELS	116
4.1	DNA	116
4.2	KWALITEITSTHEMA'S	120
5	DRONGEN I	126
5.1	DNA	126
5.2	KWALITEITSTHEMA'S	128
6	TER MOTE	130
6.1	DNA	130
6.2	KWALITEITSTHEMA'S	132

1 LEESWIJZER

Per bedrijventerrein wordt eerst het DNA verbeeld met behulp van een kwantitatieve fiche, een beschrijving van de identiteitsbepalende elementen en een DNA-kaart. Dit DNA vormt een randvoorwaardelijk kader voor toekomstige ontwikkelingen.

De kwantitatieve fiches geven per bedrijventerrein de bezettingsgraad, de verhardingsgraad, het landgebruik, de perceelsgroottes, de gebouwgroottes en de functies van de bedrijven (sector) weer. Al deze aspecten bepalen mee de identiteit van een bedrijventerrein.

Daarnaast toont de DNA-kaart de identiteitsbepalende elementen vanuit een ruimer perspectief. Enkele bedrijventerreinen worden op deze kaart samengenomen als één 'bedrijvenzone', omwille van hun ruimtelijke samenhang. De identiteitsbepalende elementen zijn aspecten die waarneembaar en tastbaar zijn op het terrein en in de nabije omgeving. Landschapselementen, ontsluiting, straatprofielen, bebouwing, publieke ruimte, energetische aspecten, enz. dragen bij tot de eigenheid van een bedrijventerrein. Ook de aspecten die een afbreuk van de identiteit teweeg brengen, zijn gecapteerd.

Deinze wil bij een versterking van de bedrijventerreinen vertrekken vanuit het bestaande DNA. Het DNA creëert een kader waarbinnen de intensivering van het bedrijventerrein vorm kan krijgen en voedt inhoudelijk de kwaliteitsthema's. Uiteraard is het ook mogelijk om in een bedrijventerrein het DNA te vertalen naar de toekomst of nieuw DNA te introduceren. Het gaat erom een herkenbare identiteit als leidraad te gebruiken voor ontwikkelingen.

Daarna wordt de visie per bedrijventerrein weergegeven aan de hand van een visiekaart per kwaliteitsthema: een visiekaart voor het thema 'landschap, ecologie en klimaat', een visiekaart voor het thema 'mobiliteit en ontsluiting' en een visiekaart rond het thema 'bebouwing en identiteit'.

Tot slot wordt per kwaliteitsthema opgelijst welke gebiedsspecifieke acties relevant zijn om tot de visiekaart te komen.

2 VAARTLAAN-FILLIERSDREEF, VAARTLINKEROEVERENDOSSCHE

2.1 DNA

2.1.1 FICHE VAARTLAAN-FILLIERSDREEF



BEZETTING

TOTAAL AANTAL ONDERNEMERS: 195
AANTAL ONDERNEMERS PER HA: 2,56

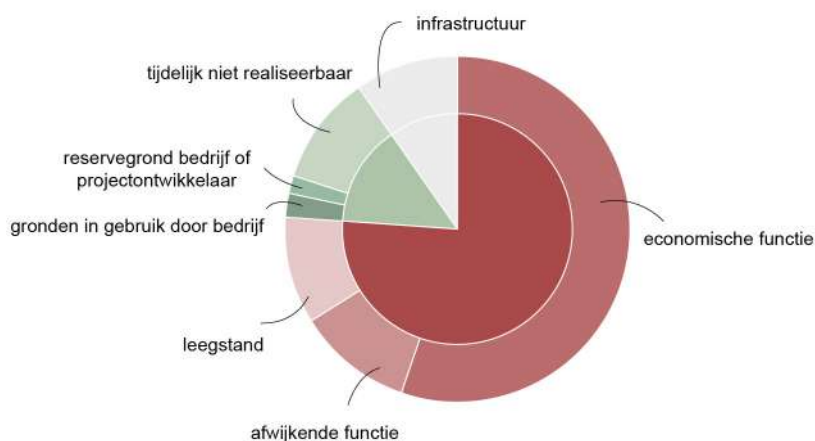
bron cijfers uit VKBO, 2026

BEZETTINGSGRAAD

- bebouwde percelen
- onbebouwde percelen
- infrastructuur

BEBOUWINGSGRAAD

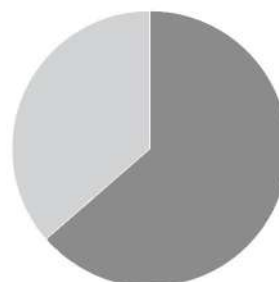
- bedrijfsgerelateerde gebouwen
- (niet-bedrijfsgerelateerde) woningen



bron Vlaio, bezettingstabel versie januari 2022

VERHARDING

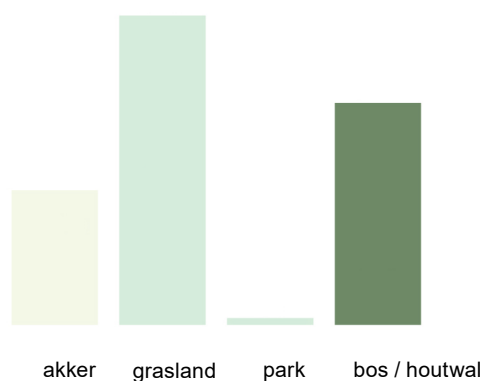
- onbebouwd, verhard oppervlak
- bebouwd oppervlak



bron intekening in GIS op basis van een orthofoto 2021

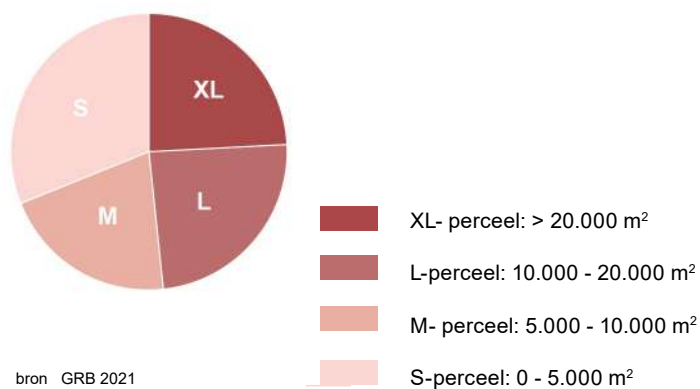


LANDGEBRUIK



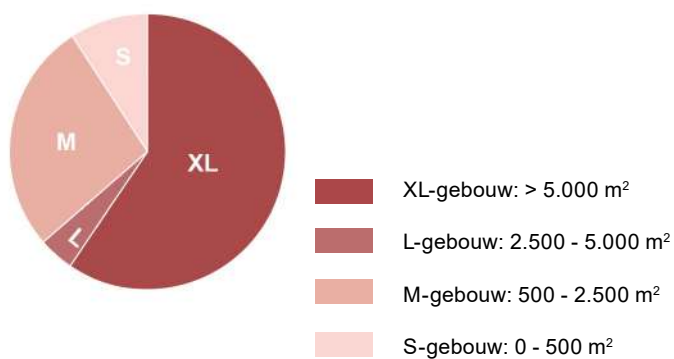
bron BWK 2020

PERCEELSGROOTTES



bron GRB 2021

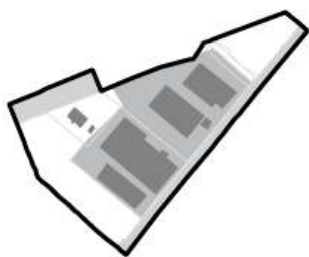
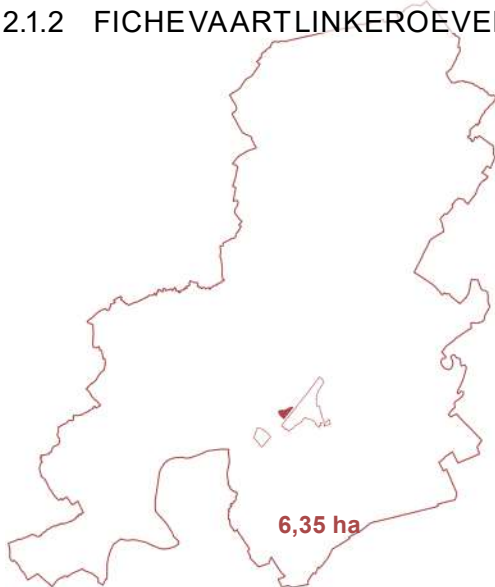
GEBOUWGROOTTES



bron GRB 2021



2.1.2 FICHEVAARTLINKEROEVER



BEZETTING

TOTAAL AANTAL ONDERNEMERS: 9
AANTAL ONDERNEMERS PER HA: 1,42

bron cijfers uit VKBO, 2026

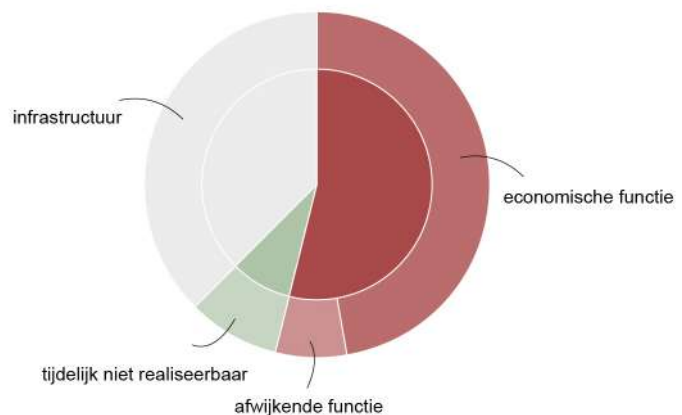
BEZETTINGSGRAAD

- bebouwde percelen
- onbebouwde percelen
- infrastructuur

BEBOUWINGSGRAAD

opp. alle gebouwen (hoofd- en bijgebouwen)

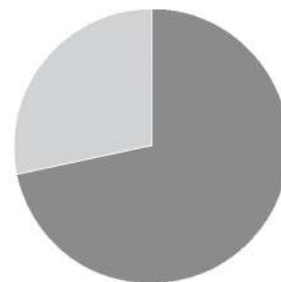
- bedrijfsgerelateerde gebouwen
- (niet-bedrijfsgerelateerde) woningen



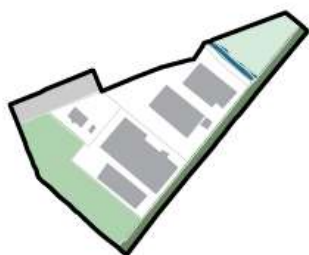
bron Vlaio, bezettingstabel versie januari 2022

VERHARDING

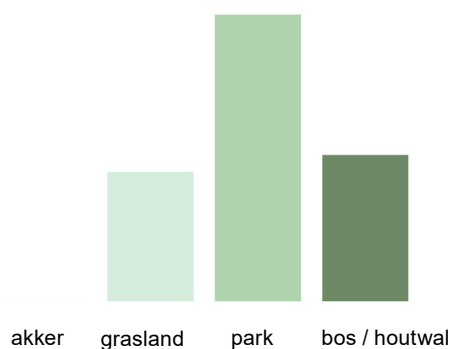
- onbebouwd, verhard oppervlak
- bebouwd oppervlak



bron intekening in GIS op basis van een orthofoto 2021

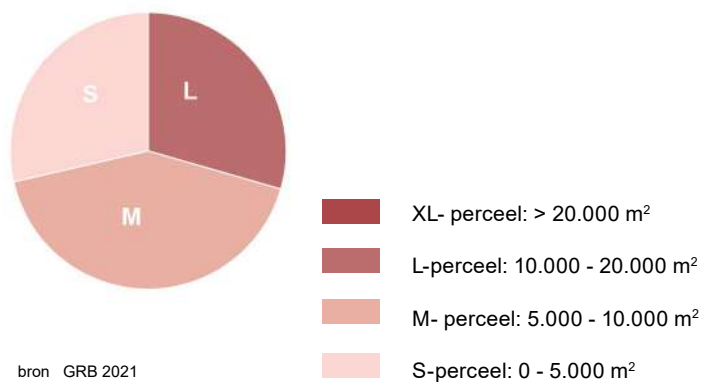
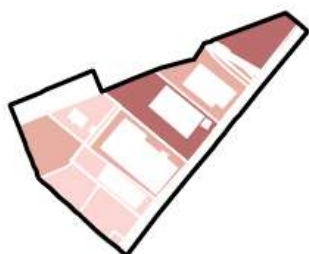


LANDGEBRUIK



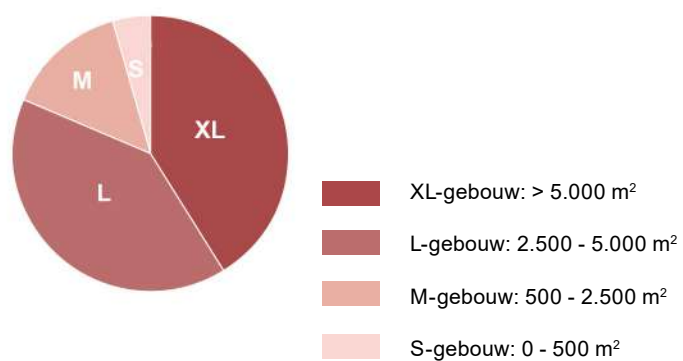
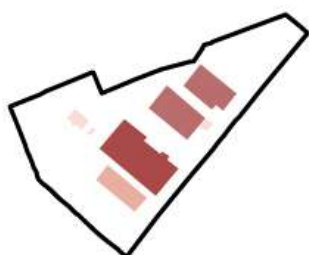
bron BWK 2020

PERCEELSGROOTTES



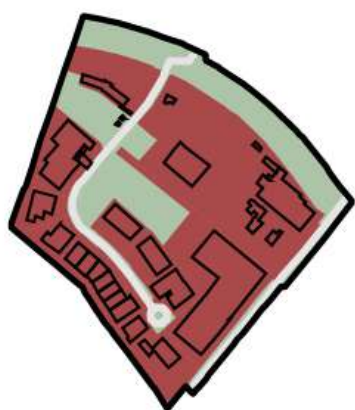
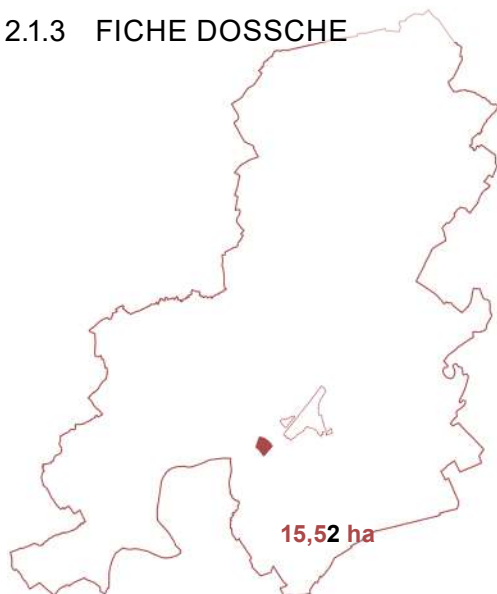
bron GRB 2021

GEBOUWGROOTTES



bron GRB 2021

2.1.3 FICHE DOSSCHE



BEZETTING

TOTAAL AANTAL ONDERNEMERS: 65
AANTAL ONDERNEMERS PER HA: 4,19

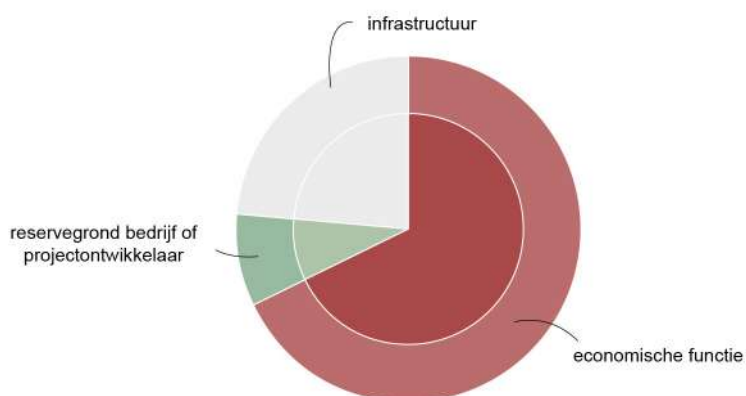
bron cijfers uit VKBO, 2026

BEZETTINGSGRAAD

- bebouwde percelen
- onbebouwde percelen
- infrastructuur

BEBOUWINGSGRAAD

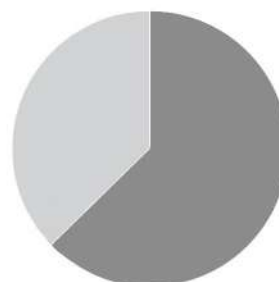
- bedrijfsgerelateerde gebouwen
- (niet-bedrijfsgerelateerde) woningen



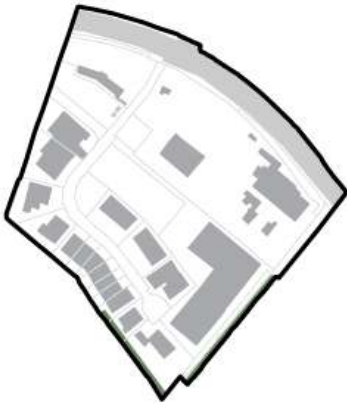
bron Vlaio, bezettingstabel versie januari 2022

VERHARDING

- onbebouwd, verhard oppervlak
- bebouwd oppervlak

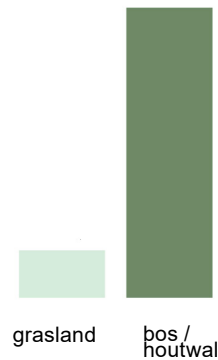


bron intekening in GIS op basis van een orthofoto 2021

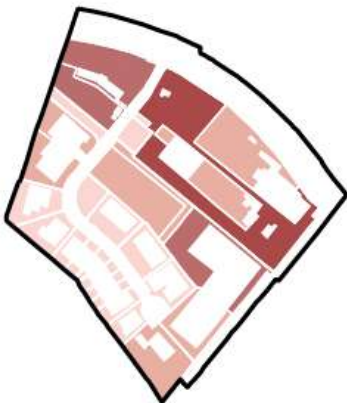


LANDGEBRUIK

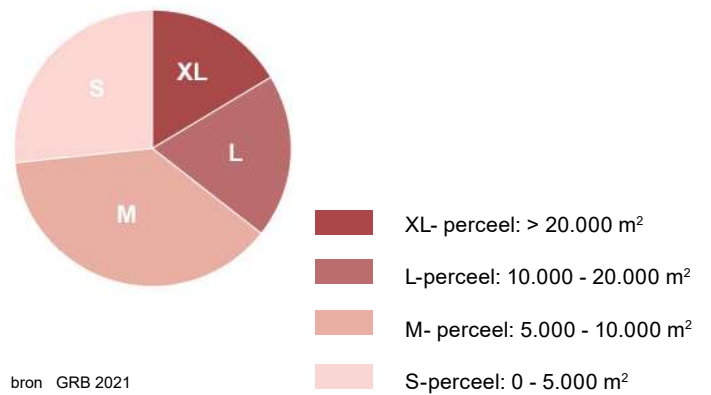
0,58 ha landgebruik



bron BWK 2020



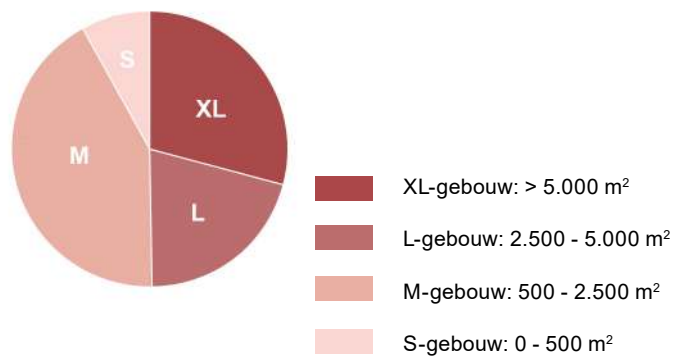
PERCEELSGROOTTES



bron GRB 2021



GEBOUWGROOTTES



bron GRB 2021



2.1.4 FUNCTIES

	voeding / drank
	bouw
	industriële apparatuur
	huishoudtoestellen
	wooneenheden
	auto-activiteiten
	transport



kaart 9 functies Vaartlaan-Filliersdreef, Vaart Linkeroever en Dossche

bron Google Maps (2023)



2.1.5 DNA-KAART

LANDSCHAP / ECOLOGIE / KLIMAAT

- ⊕ De bedrijventerreinen liggen aan het kanaal van Schipdonk.
- ⊕ De bedrijventerreinen liggen in de nabijheid van waardevolle natuur en worden dooraderd met kleine landschapselementen (relictzone).
- ⊖ Er is een verlies aan kleine landschapselementen.
- ⊖ Er is te weinig ruimte voor Kaandelbeek, een overstromingsgevoelige zone.
- ⊖ De bedrijventerreinen hebben veel verharding.
- ⊖ Landschappelijke buffers ontbreken.

MOBILITEIT / ONTSLUITING

- ⊕ De bedrijventerreinen liggen nabij de stadskern.
- ⊕ Het station ligt op fietsafstand (+/- 2km) (10 minuten fietsen of klein half uur wandelen).
- ⊕ ⊖ De bedrijventerreinen liggen aan kanaal van Schipdonk, maar op vandaag is watergebonden transport beperkt in verhouding tot het aantal bedrijven.
- ⊕ ⊖ Er is een kade aan Vaartlaan-Filliersdreef.
- ⊕ Er is een kade aan Dossche, vandaag enkel gebruikt als wachtkade en occasioneel om grote bouwmaterialen over te slaan, een interne ontsluiting van de kade ontbreekt en er is nood aan activering.
- ⊖ Vaartlaan-Filliersdreef is niet optimaal ontsluitbaar voor gemotoriseerd verkeer, ontsluiting verloopt voornamelijk via N466 en N35, die een aantal dorpskernen passeren.
- ⊕ ⊖ De bedrijventerreinen zijn ontsloten door een fietssnelweg die langs het kanaal loopt, maar dit creëert een conflictsituatie met de kade.
- ⊕ ⊖ Filliersdreef wordt gebruikt als *shortcut* naar de stadskern, maar bevat geen kwalitatieve fietsinfrastructuur.

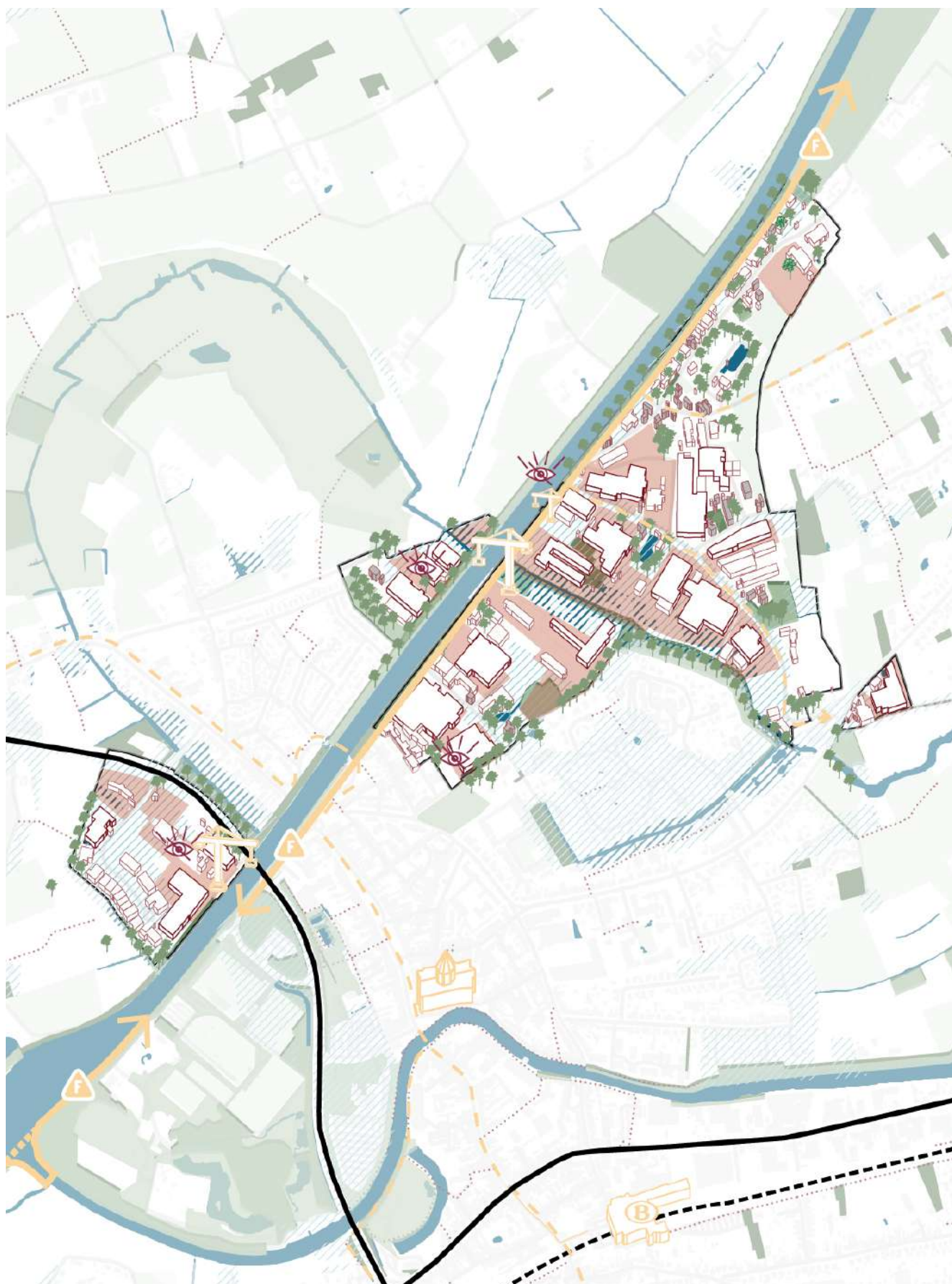
IDENTITEIT / BEBOUWING

- ⊕ Er zijn XL- en L-percelen aanwezig op terrein Vaartlaan-Filliersdreef. Grotere bedrijven kunnen zich hier dus nog vestigen.
- ⊕ Er zijn nog enkele onbebouwde percelen in het bedrijventerrein aanwezig, die kunnen worden geactiveerd.
- ⊖ Er is geen intensief en doordacht ruimtegebruik.
- ⊖ Percelen zijn ingevuld met zonevreemde functies zoals wonen.
- ⊖ Er is een lage beeldkwaliteit. Er is geen zicht naar kade en/of naar stadskern.
- ⊖ Er is weinig sprake van collectiviteit.
- ⊖ Er is druk op versnippering aanwezig.

ENERGIE

- ⊕ Sommige bedrijven hebben zonnepanelen.
- ⊖ Er is een beperkte toepassing van duurzame energie-opwekking: geen windturbines, geen energiehub, geen collectief warmtenet, enz.

	waardevol groen		L en XL bedrijfsgebouwen		fietssnelweg
	water		S en M bedrijfsgebouwen		functionele fietsroute
	effectief overstromingsgebied		woningen		spoorweg
	mogelijk overstromingsgebied		L en XL bedrijfsparcels		station
			ontbrekende visuele relatie		kade



kaart 10 DNA-kaart bedrijventerreinen Vaartlaan-Filliersdreef , Vaart Linkeroever en Dossche

bron luchtfoto 2021, GRB 2021 en BWK 2020





2.2 KWALITEITSTHEMA'S

2.2.1 LANDSCHAP, ECOLOGIE EN KLIMAAT

Ruimte voor de Kaandelbeek

De Kaandelbeek is bepalend voor de kwaliteit en in zekere mate zelfs voor het toekomstig bestaan van een deel van het bedrijventerrein. Om wateroverlast zoveel mogelijk te beperken in de toekomst, heeft deze blauwe structuur **meer ruimte nodig**. De zone die vandaag is aangeduid als 'effectief overstromingsgevoelig' wordt verder onthard, vergroend en fungeert als **natuurlijk overstromingsgebied**.

Groene (water)buffers

Het BPA Ten Bosse duidt een zone van het bedrijventerrein Vaartlaan-Filliersdreef aan als groene buffer. Deze buffer **moet nog worden gerealiseerd** en kan worden gebruikt **als een collectief bufferlandschap**. Het resterende regenwater, dat niet meer kan worden hergebruikt door de bedrijven zelf, kan in een waterbergingsvoorziening in de groene buffer worden vastgehouden. Het vastgehouden regenwater kan fungeren als **watervoorraad** voor de naastgelegen landbouwpercelen en bijgevolg een oplossing bieden aan de grote watervraag van landbouwbedrijven tijdens perioden van droogte. Tot slot draagt de buffer, die lager gelegen is dan de noordelijke percelen, bij tot het **voorkomen van wateroverlast** in het bedrijventerrein.

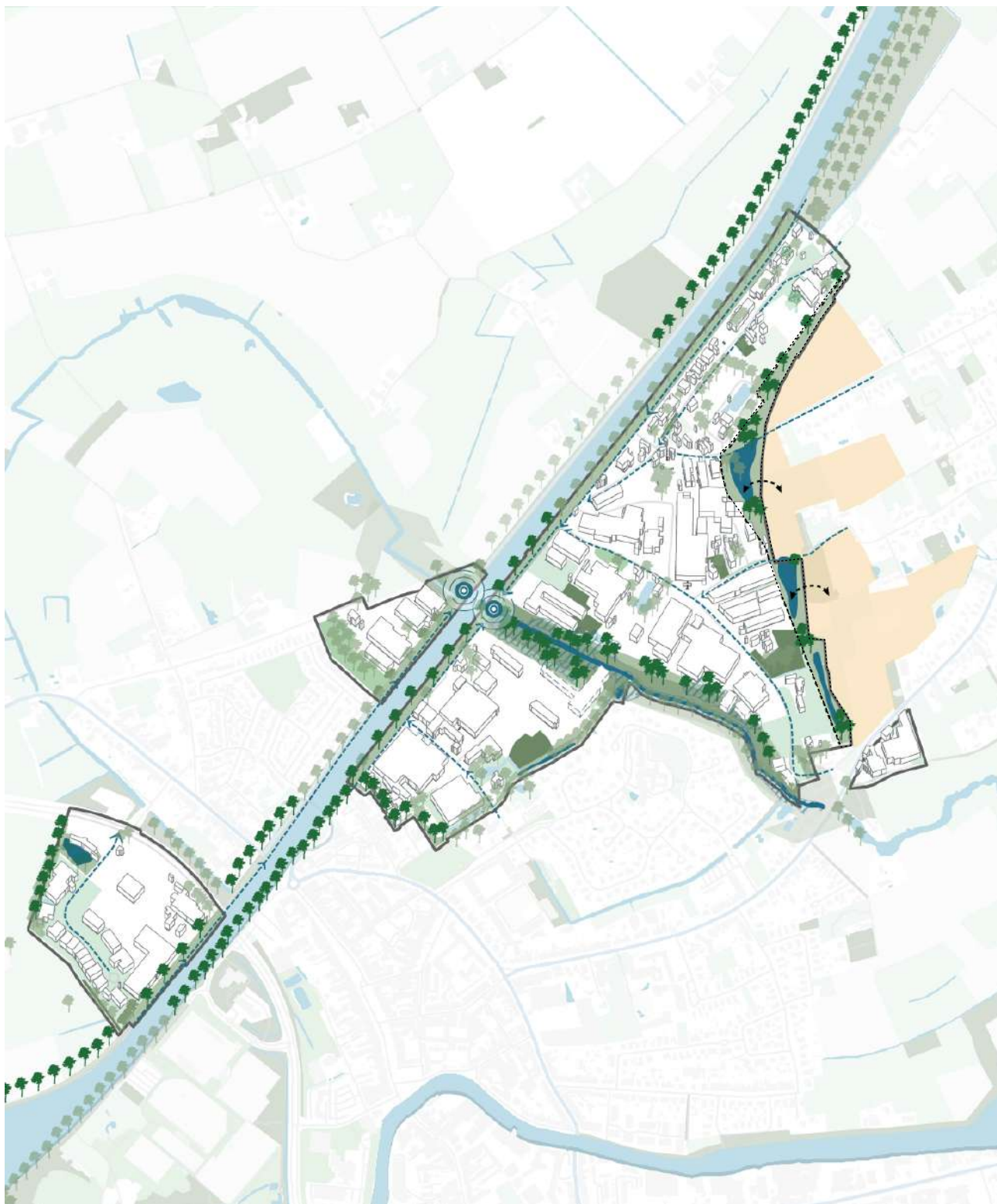
Op de **scheiding van Dossche met de landbouwgronden** wordt er een groene robuuste buffer voorzien. De buffer wordt aangeplant met streekeigen bomen en heesters en ingericht op de bedrijfspercelen. Ze vormt naast een **visuele en geluidsbuffer ook een ecologische verbinding** tussen de bedrijfsactiviteiten en de landbouwactiviteiten.

Landschappelijke inrichting langs het kanaal

Vaart Rechteroever en Vaart Linkeroever aan het kanaal van Schipdonk vormen **belangrijke zichtlocaties**. De beeldkwaliteit van de kades zijn bijgevolg van groot belang. Om de beeldkwaliteit op te waarderen en de kades uit te werken tot een herkenbare structuur worden de **bomenrijen versterkt en de voorzijden** van de bedrijfsgebouwen aan de kades **maximaal vergroend**. In deze groene ruimte kan het regenwater infiltreren.

Open infiltratievoorzieningen op private kavels

Wanneer het waterbeheer van een bedrijf niet aan een collectief infiltratielandschap kan worden gekoppeld, is het wenselijk dat de gevraagde infiltratievoorziening, conform de normen, op eigen perceel wordt voorzien. Hierbij wordt gevraagd om het **water te bergen in open voorzieningen**, bij voorkeur in ondiepe wadi's met beplanting.



kaart 11 visie met betrekking tot landschap, ecologie en klimaat toegepast op bedrijventerreinen Vaartlaan-Filliersdreef, Vaart Linkeroever en Dossche

- | | | | |
|---|---------------------------|---|---|
|  | nieuwe boom |  | groene buffer (volgt contour van buffer op BPA Ten Bosse) |
|  | bestaande boom |  | regenwater vasthouden voor landbouwpercelen |
|  | landschappelijke corridor |  | bij noodsituaties: regenwater wordt afgevoerd naar het kanaal |
|  | water |  | gescheiden regenwaterafvoer |
|  | groene buffer | | |



Acties

Actie: Vrijwaren van bijkomende ruimte rondom Kaandelbeek

In samenwerking met de provincie Oost-Vlaanderen (beheerder van de waterloop, tweede categorie) zet Deinze in op het ontharden rondom de Kaandelbeek opdat haar natuurlijk overstromingsgebied kan worden vergroot en de wateroverlast in het bedrijventerrein, ten gevolge van overstromingen vanuit de beek, kan worden beperkt.

Actie: Ontwerpen en uitwerken van landschappelijke buffers

Deinze maakt een ontwerp op voor de groene buffers en onderzoekt de uitwerking van deze buffers tot een collectief infiltratielandschap.

Actie: Behouden en versterken van de bomenrijen aan het kanaal van Schipdonk

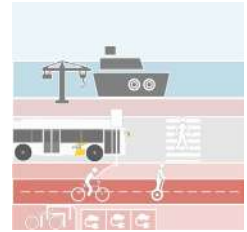
Deinze bewaart de bomenrijen en de biologische bermen aan het kanaal van Schipdonk. In samenspraak met de Vlaamse Waterweg en andere relevante actoren worden zoveel mogelijk ontbrekende bomen in de bomenrijen (her)aangeplant.



figuur 8 voorbeeld van waterbufferlandschap in logistiek park Waasland - OMGEVING



figuur 9 voorbeeld van waterbufferlandschap in bedrijventerrein Blue Gate, Antwerpen - OMGEVING



2.2.2 MOBILITEIT EN ONTSLUITING

Dit deelhoofdstuk geeft de krijtlijnen en denkpijsten mee met betrekking tot mobiliteit en ontsluiting van de bedrijventone. Een **mobilitieitsstudie** zal **nodig** zijn om de geformuleerde krijtlijnen verder te onderzoeken.

Watergebonden transport

Inzetten op **watergebonden transport** op het kanaal van Schipdonk, maakt deel uit van het 'project Seine-Schelde'. Het kanaal werd reeds aangepast voor schepen van Klasse Vb (schepen 4.500 ton). Desondanks zijn er maar weinig bedrijven die hiervan reeds gebruik maken. Om de intensiteit van logistiek via het water te vergroten, is het nodig om hiervoor **kwalitatieve overslagzones** in te richten. Voldoende grote kades, waar de overslag over het water kan worden georganiseerd, zijn noodzakelijk om goederentransport via het water te stimuleren.

In **samenwerking met de Vlaamse Waterweg en andere relevante economische actoren** wil Deinze onderzoeken hoe deze kades kunnen worden verbeterd. **Volgende opties zijn mogelijk** en wenst Deinze verder te bestuderen.

1. De bestaande kade, gelegen aan betoncentrale Declercq (Vaart Rechteroever), kan een **consolidatiehub worden voor het bedrijventerrein Vaartlaan-Filliersdreef**. De watergebonden stromen kunnen hier maximaal worden gebundeld. De kade wordt vandaag gebruikt door één bedrijf. Indien de kade wordt versterkt en meer gebruikers zal kennen, zijn er twee mogelijke opties:

- a. De kade blijft privaat maar met een gedeeld gebruik, waarbij medegebruikers een huurprijs betalen.
- b. De kade krijgt een publiek statuut.

Bij hoog gebruik van de kade door bedrijven van het gehele bedrijventerrein, kan ervoor worden gekozen om de kade verder uit te breiden tot ongeveer een lengte van 200 meter.

2. Er wordt een **bijkomende publieke kade aan de zijde Vaartlaan-Filliersdreef** (Vaart Rechteroever) voorzien.

Een belangrijk aandachtspunt bij een kade aan Vaart Rechteroever is de beperkte ruimte binnen het openbare domein. Meerdere functies moeten op een veilige manier worden gecombineerd: kade, fietssnelweg en rijweg. Vandaag ontbreekt er voldoende buffering tussen deze functies, waardoor conflicten en onveilige situaties kunnen ontstaan. Deze problematiek wenst Deinze expliciet mee te nemen in het ontwerpende onderzoek.

3. De huidige wachtkade aan **Dossche**, waar occasioneel grote bouwmaterialen worden opgeslagen, kan worden uitgebouwd tot een **publieke kade**. Hierdoor kan de kade worden gebruikt door bedrijven in de omgeving (niet enkel Dossche zelf). De kade moet hiervoor beter worden ontsloten, bij voorkeur via het bedrijventerrein Dossche zelf en vervolgens N35. Clemence Dosschestraat in het bedrijventerrein krijgt een rechtstreekse verbinding met de kade.

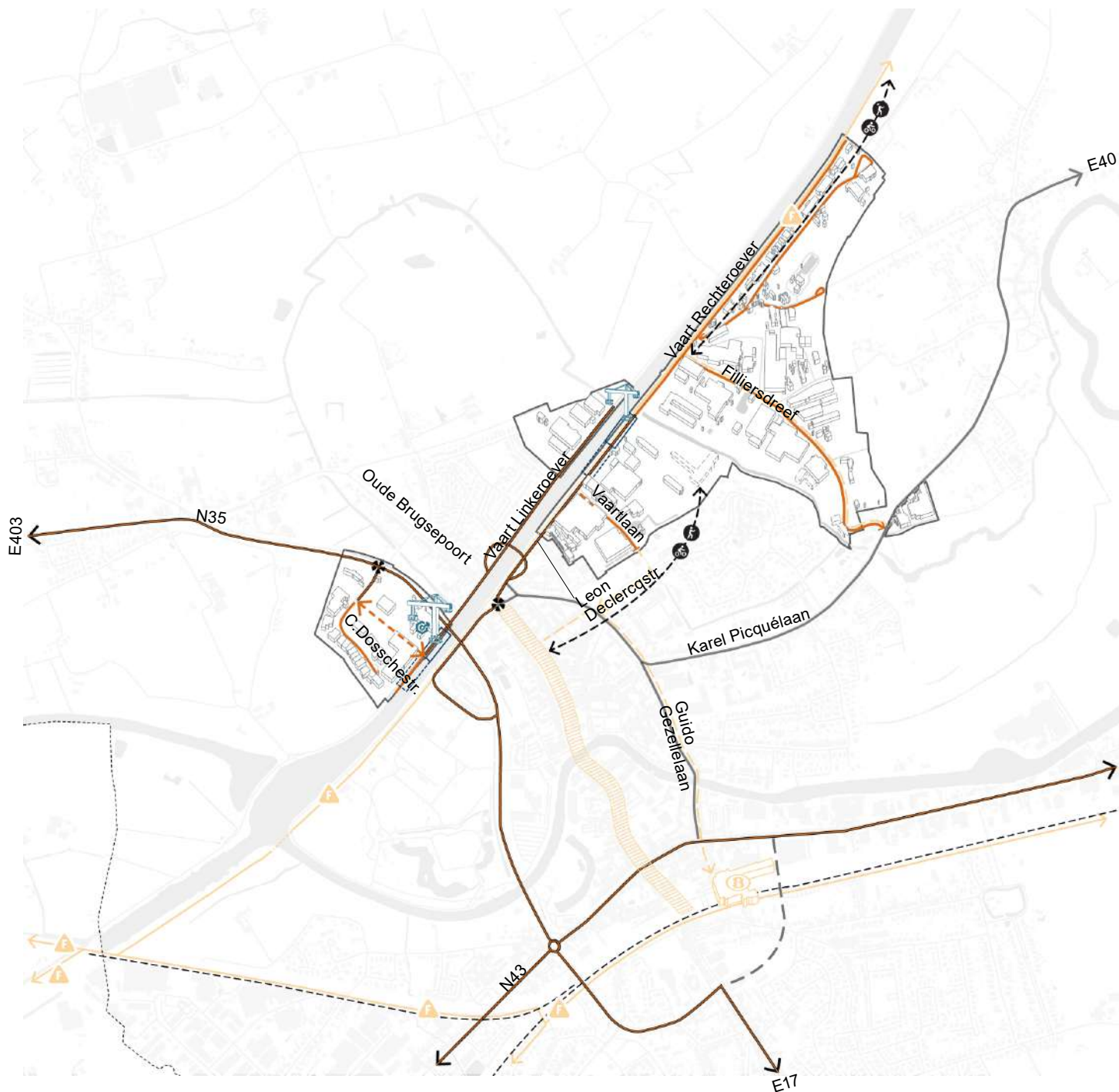
Overigens kan er worden onderzocht of een van deze kades ook kan worden gebruikt voor **kleinschalige stadsdistributie**.

Gemotoriseerd verkeer op de weg

De hoofdontsluiting van Dossche vindt plaats via N35 en de interne ontsluitingsweg Clemence Dosschestraat. De straat kan worden verlengd zodat het bedrijventerrein een rechtstreekse verbinding krijgt met de kade. Daarnaast kan het bedrijventerrein worden geïntensiveerd door een bijkomende publieke ontsluitingsweg aan te leggen. Hierbij zijn er **twee mogelijke opties**:

1. De private weg gelegen tussen Clemence Dosschestraat en Tweebruggenlaan krijgt een **publiek statuut**.
2. Er wordt een **nieuwe publieke weg** aangelegd aan de noordoostelijke rand van het bedrijventerrein Dossche.

Nieuwe bedrijven zouden zich kunnen vestigen op de braakliggende percelen aan de nieuwe ontsluitingsweg. Hierbij zou het eveneens een meerwaarde zijn dat de **ontsluitingsweg** wordt doorgetrokken **tot aan de kade**. Bij verdere intensivering van Dossche is het nodig om het **kruispunt van Clemence Dosschestraat met N35 her in te richten** (bijvoorbeeld een lichtengeregeld kruispunt).



kaart 12 visie met betrekking tot mobiliteit en ontsluiting, toegepast op bedrijventerreinen Vaartlaan-Filliersdreef, Vaart Linkeroever en Dossche



potentiële collectieve of publieke kade



mogelijke uitbreiding kade



hoofdontsluiting / vrachtwagenroute



interne ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer



te optimaliseren kruispunt



potentiële stadsdistributiehubs



indicatieve nieuwe interne ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer

--- verminderen van doorgaand bedrijfsverkeer



fietssnelweg



te verbeteren fietsinfrastructuur



autoluwe winkel- en wandelas



'15-minutenstad' principe: goede fietsverbindingen tussen bedrijventerrein en stedelijke gebied en dorpen



--- nieuwe stadsboulevard



Indien een ontsluitingsweg van Dossche wordt doorgetrokken tot aan de kade, kan de hoofdontsluitingsroute van het bedrijventerrein Vaart Linkeroever en Vaart Rechteroever ook plaatsvinden via deze weg. Hierdoor wordt vermeden dat het bedrijfsverkeer doorheen de smalle woonstraat Oude Brugsepoort rijdt of langsheen Karel Picquélaan. De Filliersdreef krijgt idealiter de functie van interne ontsluitingsweg voor gemotoriseerd verkeer, waarbij vrachtverkeer voornamelijk vanuit Vaart Rechteroever wordt afgewikkeld.

Een andere mogelijkheid is dat het bedrijventerrein Vaartlaan-Filliersdreef wordt ontsloten via Vaart Rechteroever, Stadionlaan en vervolgens aantakt op N35. Een **aandachtspunt** hierbij is het **rondpunt 'Het Kongoplein'**, waar de verkeersafwikkeling voor vrachtwagenverkeer niet optimaal is.

Verder wordt bij voorkeur het **doorgaande verkeer via Vaartlaan** zoveel mogelijk **afgeremd** opdat de verkeersomgeving rond het VTI een veilige omgeving blijft voor fietsers en voetgangers.

Fiets- en voetgangersinfrastructuur

Vaart Rechteroever staat ook wel gekend als **fietssnelweg F422**. Vandaag is een verkeersveilige en kwalitatieve fietsverbinding ter hoogte van de kade moeilijk te verzekeren. In de toekomst is het wenselijk dat deze conflictsituatie wordt opgelost.

Filliersdreef is vandaag ook een belangrijke fietsverbinding. Om een veiligere verkeerssituatie te creëren voor fietsers wordt deze straat **heringericht met kwalitatieve en conflictvrije fietsinfrastructuur**.

Daarnaast is het van belang dat het doorgaande gemotoriseerde verkeer in Vaartlaan wordt afgeremd opdat fietsers en voetgangers de straat **veilig** kunnen **oversteken** naar Leon Declercqstraat. Van hieruit kan de fietser zijn tocht verder zetten op de Peter Benoitlaan/Guido Gezellelaan (stadsboulevard) richting het station ofwel richting de Kromme Brug, wat tevens een belangrijke verbinding is voor fietsers. De wandelaar kan doorsteken naar het autoluwe stadscentrum.

Acties

Actie: Ontwerpen en uitwerken van de kades aan Vaart Linkeroever en Vaart Rechteroever

Deinze maakt samen met betrokken actoren, waaronder de Vlaamse Waterweg, een ontwerp voor de kade(s) en werkt de uitvoering ervan uit. De rol en de ambities van de kades moeten worden verscherpt zodat de ontwikkeling van de kade hier aan voldoet. Hiervoor zullen er samenwerkingen moeten worden aangegaan. De kades worden in samenhang bekeken met het straatprofiel en de te bereiken bedrijven(terreinen).

Bij de kade aan Vaart Rechteroever moet er bijkomend verkeerstechnisch onderzoek worden gevoerd naar de mogelijke oplossingen om de conflictsituatie tussen de kade en de fietssnelweg F422 te verkleinen en/of weg te werken. Een verbreding van het publieke domein ter hoogte van Vaart Rechteroever zal vermoedelijk nodig zijn.

Actie: Verbeteren van ontsluiting van bedrijventerreinen

In overleg met de betrokken actoren, waaronder het Agentschap Wegen en Verkeer zet Deinze in op een verbetering van de ontsluiting van Dossche, Vaart Linkeroever en Vaartlaan Rechteroever. Meer gedetailleerd onderzoek per bedrijventerrein is hiervoor nodig.

Actie: Herinrichten van Filliersdreef

Deinze zet, tezamen met bedrijvenvereniging Deinze Noord, in op een herinrichting van Filliersdreef met aandacht voor kwalitatieve en conflictvrije fietsinfrastructuur, groenelementen en waterbuffering. Hiervoor moet er bijkomende ruimte worden gezocht (bijvoorbeeld overdragen naar publiek domein of erfdienstbaarheid).



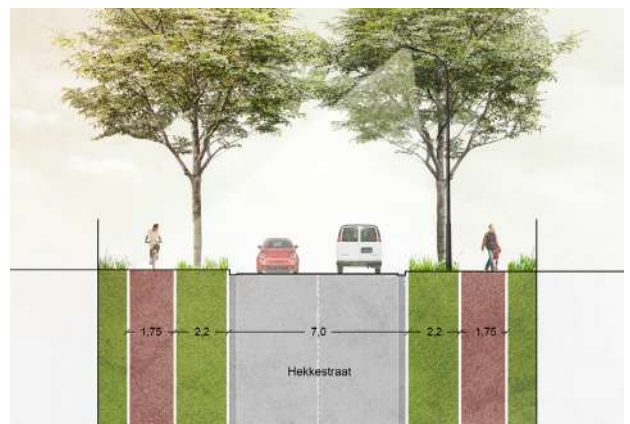
figuur 10 bestaande private kade in het bedrijventerrein Vaartlaan-Filliersdreef
bron Google Street View



figuur 11 huidige straatprofiel Filliersdreef met weinig ruimte voor fietsers
bron Google Street View



figuur 12 bestaande kade aan het bedrijventerrein Dossche (Google Street View)
bron Google Street View



figuur 13 voorbeeld van straatprofiel bedrijventerrein Denderomgeving Noord, Aalst waarbij het fietspad wordt gescheiden van de autoweg
bron OMGEVING



2.2.3 BEBOUWING EN IDENTITEIT

VAARTLAAN-FILLIERSDREEF EN VAART-LINKEROEVER

Programma en schaal

Vaartlaan-Filliersdreef wordt grotendeels gekenmerkt door een **meer productief karakter**. Dit sluit aan bij de bestemming die het BPA Ten Bosse voorschrijft voor de grote centrale zone. Ze laat bedrijven van **regionaal belang** toe die één van de volgende hoofdactiviteiten bevatten: productie en verwerking van goederen, onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten, op- en overslag, voorraadbeheer, groupage en fysieke distributie en opslag van goederen. Kleinhandel, autonome kantoren en agrarische productie zijn hier niet toegelaten. De gebouwen en percelen zijn hier groter en er is minder vermenging met kantoren of toonzalen. De bebouwing bestaat hier voornamelijk uit grote loodsen.

De zone ten zuiden van de straat Vaartlaan sluit aan bij de stadskern. Hinderende activiteiten voor het woonweefsel zijn hier niet gewenst. Om deze reden wil Deinze **ook tertiaire activiteiten** (naast de toegelaten industriële activiteiten) in deze zone **in overweging nemen**.

De zone in het noorden van het bedrijventerrein kenmerkt zich door voornamelijk bebouwde small-percelen langs de vaart, een large-perceel van Aquafin met een rioolwaterzuiveringsinstallatie en enkele middelgrote percelen tussen Groenstraat en landbouwgebied. De percelen aan Vaart Rechteroever zijn ingenomen door ambachtelijke bedrijven of KMO's. Het BPA Ten Bosse laat ter hoogte van deze zone **ambachtelijke bedrijven van lokaal belang** toe met als hoofdactiviteit: productie en verwerking van goederen, onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten, op- en overslag, voorraadbeheer, groupage en fysieke distributie, waterzuivering (enkel in zone ter hoogte Groenstraat/Schipdonkstraat) en opslag van goederen. Kleinhandel, autonome kantoren en agrarische productie zijn hier niet toegelaten. Dit programma is hier ook werkelijk aanwezig. Ze vormt mee de identiteit van deze zone die Deinze wenst te behouden.

Door de aanwezigheid van het kanaal ligt in Vaartlaan-Filliersdreef een **kans tot ontplooiing van watergebonden bedrijvigheid**. De bestaande bedrijven worden gestimuleerd om de overstap te maken naar binnenvaart als de transportwijze voor hun logistiek.

Nieuwe bedrijven die zich hier wensen te vestigen, moeten hier ook op worden gescreend. Bedrijven die kiezen voor een multimodale, duurzame logistiek en hun transport ook (gedeeltelijk) via het water vervoeren, wil Deinze voorrang geven om zich hier te vestigen. Een bijkomende voorwaarde hierbij is dat de overslag **direct** plaatsvindt, met andere woorden geen tijdelijke opslag aan de laad-en loskade en/of een overslag naar vrachtwagens zijn hier niet gewenst. De slechte ontsluiting van het bedrijventerrein laat deze toepassingen niet toe. De kade wordt bij voorkeur enkel gebruikt door de bedrijven aanwezig op dit bedrijventerrein. Daarnaast wenst Deinze op percelen met potentieel voor watergebonden bedrijvigheid, geen bijkomende bedrijfsverzamelgebouwen toe te laten.

Om op lange termijn voldoende verscheidenheid in vestigingslocaties binnen Deinze te kunnen blijven aanbieden, is het van belang om het productieve karakter, dat meer ruimte vraagt, zo veel mogelijk te bewaren. Het bedrijventerrein Vaartlaan-Filliersdreef, tezamen met het bedrijventerrein de Prikels, zijn de enige resterende terreinen waar zich nog grotendeels grote (large en extra-large) percelen bevinden. **Om die diversiteit van bedrijven te kunnen waarborgen in eigen stad wenst Deinze deze grote percelen groot te houden**. Het samenvoegen van percelen wordt in dit bedrijventerrein zelfs aangemoedigd. In de noordelijke zone is het de ambitie om de **mix van kleine tot middelgrote ambachtelijke bedrijven of KMO's te behouden met een afname van densiteit richting de open ruimte**. Bedrijven met een grote mobiliteitsimpact zijn in deze noordelijke zone niet wenselijk.

Er zijn nog **enkele onbebouwde percelen aan Groenstraat**, die verder ontwikkeld kunnen worden **op voorwaarde dat** enerzijds Groenstraat wordt heringericht tot een **kwalitatieve ontsluitingsweg** en anderzijds er een **buffer** wordt voorzien aan de achterzijde van het perceel richting de open ruimte en de woonstraat Schipdonkstraat. Omwille van de ligging aan de open ruimte, is het **niet wenselijk om deze middelgrote percelen nog verder te verkavelen**. Een verder verkaveling zorgt eveneens voor een grotere mobiliteitsimpact. De omliggende straten hebben hier



kaart 13 visie met betrekking tot bebouwing en identiteit toegepast op bedrijventerreinen Vaartlaan-Filliersdreef en Vaart Linkeroever



zichtlocatie



voorkanten: volwaardige
gevelwanden met beeldkwaliteit



groene buffer



strategisch perceel

1

potentiële (watergebonden)
productieve zone

2

industriële of tertiaire activiteiten

3

(watergerelateerde) ambachtelijke
bedrijven of KMO's



woning



XL-gebouw: > 5.000 m²



L-gebouw: 2.500 - 5.000 m²



M-gebouw: 500 - 2.500 m²



S-gebouw: 0 - 500 m²



XL- perceel: > 20.000 m²



L-perceel: 10.000 - 20.000 m²



M- perceel: 5.000 - 10.000 m²



S-perceel: 0 - 5.000 m²

geen ruimtelijke draagkracht voor, de impact op de omgeving zou hierdoor te groot worden. Hierdoor is het niet wenselijk om de noordelijke zone sterk te intensiveren en wordt bijgevolg het opsplitsen van percelen hier afgeraden.

Recreatief medegebruik

Bedrijventerrein Vaartlaan-Filliersdreef is wegens zijn **centrale ligging**, nabij de stadskern Deinze, **en** omwille van de **vele aanwezige extra large-gebouwen** een geschikte site voor recreatief medegebruik. De stadskern is dens bebouwd, waardoor het moeilijk is om recreatieve voorzieningen die een zekere ruimte vragen en/of enige (geluids)hinder met zich meebrengen, hier te vestigen. Het dak of een bovenverdieping (geen gelijkvloers) van een bedrijfsgebouw is hiervoor een alternatief.

Beeldkwaliteit en bebouwing

Belangrijke zichtlocaties met een strategisch belang zijn de **kade Vaart Rechteroever** en de percelen aan de **zuidwestelijke en zuidoostelijke rand** van het terrein. Door hier in te zetten op een hogere architecturale beeldkwaliteit (vormgeving, geleiding, materialisatie, geen blinde gevels, enz.), kunnen de bedrijfsgebouwen een **poortfunctie** in visueel opzicht voor het bedrijventerrein vervullen.

De percelen, gelegen aan de zuidwestelijke en zuidoostelijke rand, zijn tevens aangeduid als **'strategische percelen'**. Ze kunnen naar alle verwachting op korte termijn opnieuw op de markt komen en/of worden (her)ontwikkeld. Omwille van de potentiële poortfunctie en de centrale ligging nabij de stadskern, zijn dit locaties waar **Deinze zelf initiatief** wil nemen voor de opmaak van een geïntegreerde visie. De kwaliteit kan hier worden vergroot door onder andere strengere architecturale kwaliteitseisen, groene straatvoorzijden met hoogstammige bomen, gedeelde parkings tussen minstens twee eigenaars aan de achterzijde of tussen de bedrijfsgebouwen (in plaats van aan de voorzijde), recreatief medegebruik, het bouwen tot aan één bepaalde bouwlijn voor een hogere beeldkwaliteit, enz.

De gebouwen tussen Vaart Rechteroever en Groenstraat worden beschouwd als gebouwen met twee voorgevels. Vandaag zijn deze bedrijven nog gevestigd in vrijstaande volumes. Kleinschaligere bedrijvigheid laat **bedrijven met twee gevels** eenvoudiger toe dan bij grote bedrijven met een productief karakter. Door dit te stimuleren, kan er een **ruimtelijke samenhang en een herkenbaarheid** aan de kade worden bekomen.

Acties

Actie: Opmaken van een visie voor strategische percelen

Deinze maakt proactief een visie op voor de strategische percelen in bedrijventerrein Vaartlaan-Filliersdreef. De visie hanteert richtlijnen naar beeldkwaliteit, typologie, meervoudig ruimtegebruik, omgevingskwaliteit, overgang privaat en publiek domein, enz.

De strategische percelen zijn gelegen aan de zuidoostelijke en zuidwestelijke rand van het bedrijventerrein. Ze zijn vandaag ofwel braakliggend en kunnen worden ontwikkeld ofwel komen zij naar alle verwachting in de toekomst op de markt. Door op deze locaties in te zetten op een verhoging van de beeldkwaliteit, kunnen de bedrijfsgebouwen de 'poorten' van het bedrijventerrein Vaartlaan-Filliersdreef visualiseren. Hierbij zijn aandacht voor architecturale kwaliteit en inrichting van de onbebouwde ruimte belangrijk.

De visie over de beeldkwaliteit van deze 'poorten' kan vervolgens worden verankerd in het beeldkwaliteitsplan voor het bedrijventerrein (zie algemene actie).



figuur 14 huidige beeldkwaliteit aan kade in de centrale productieve zone, aan Vaart Rechteroever

bron Google Street View



figuur 17 huidige beeldkwaliteit in de noordelijke zone aan Vaart Rechteroever

bron Google Street View



figuur 15 voorbeeld van recreatief medegebruik: rooftop padelvelden in het bedrijvenpark BALDR te Brugge

bron <https://www.hercullrooftopadel.be/>



figuur 18 voorbeeld van geclusterde bedrijven (twee-gevelbedrijven) met hoge beeldkwaliteit, bedrijvenpark Lummen - MAMU Architects

bron <https://mamu.be/>



figuur 16 voorbeeld van kwalitatieve bedrijfsgevel: balenmagazijn Gent - ATAMA architecten

bron <https://www.vai.be/>

Actie: Herzien van het BPA Ten Bosse

Deinze herziert het BPA Ten Bosse. Zij doet dit in nauwe samenwerking met relevante partners, waaronder de provincie Oost-Vlaanderen (beheerder van de Kaandelbeek). De stad hanteert volgende uitgangspunten voor de herziening:

- het vergroten van de bouw- en verhardingsvrije zone aan de Kaandelbeek (BPA schrijft 5 meter voor, wat een te kleine maat is gezien de overstromingsproblematiek)
- het bundelen van parkeervoorzieningen en ontsluitingen (indien de ruimte niet wordt gedeeld, kan worden opgelegd dat ze intern in eigen bedrijfsgebouw moet worden voorzien)
- het verbreden van de zone voor wegenis in Filliersdreef in functie van de aanleg van veilige, vrijliggende en comfortabele fietspaden
- het voorzien van een collectief infiltratielandschap in de groene buffer
- het verhogen van de beeldkwaliteit van de publieke en private ruimte
- het toelaten van 'twee-gevelbedrijven' aan de kade
- het voorkomen dat percelen in de grote centrale productieve zone kunnen opsplitsen.

De vereenvoudigde procedure met betrekking tot het herzien van een BPA kan in principe worden gevolgd, aangezien de herziening enkel betrekking heeft op inrichtingsvoorschriften en geen wijziging van de (hoofd) bestemming tot gevolg heeft. Indien zou blijken dat deze vereenvoudigde procedure niet kan worden toegepast, dan neemt de stad Deinze een planinitiatief.

DOSSCHE

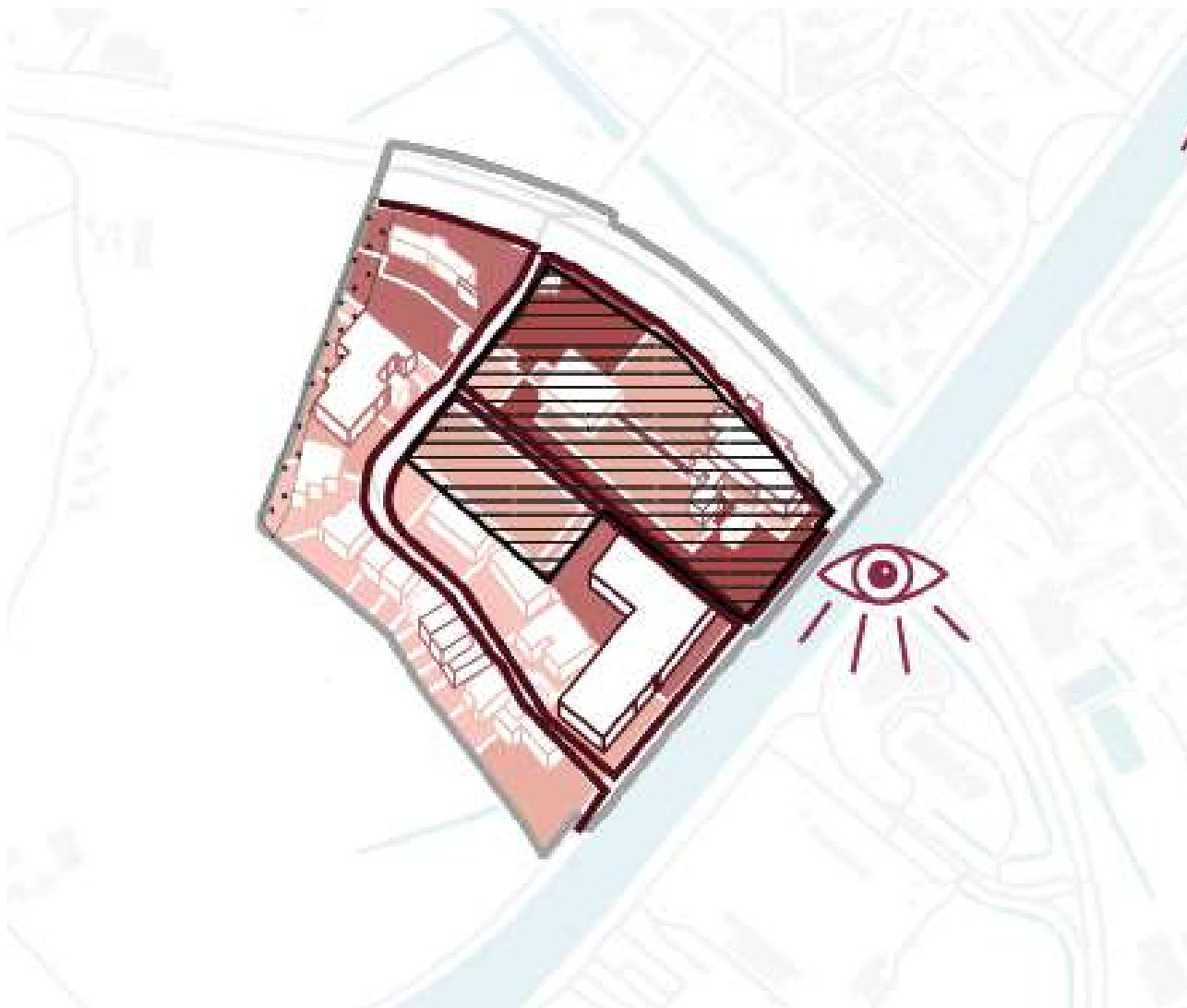
Programma en schaal

Dossche kenmerkt zich door de aanwezigheid van **small en medium percelen en een viertal grotere percelen** (large of extra large). De zuidelijke helft van het bedrijventerrein is ingenomen door KMO's. De noordelijke helft van het terrein bestaat uit drie grote bedrijven. Er zijn nog enkele potentiële verdichtingsplekken. Het centrale gedeelte van Dossche kan op een doordachte manier worden verkaveld en verdicht. **Intensivering van het ruimtegebruik binnenin de contour van het bedrijventerrein** is hier gewenst, omwille van de **goede ontsluiting via de N35 en de ligging aan het kanaal**. Een uitbreiding van Dossche is echter niet wenselijk. Er liggen hier nog voldoende verdichtingsmogelijkheden binnen de huidige contour van het bedrijventerrein en Deinze heeft de ambitie om de open ruimte maximaal te vrijwaren van bijkomend ruimtebeslag.

Deinze wenst doordacht na te denken over een mogelijke splitsing van percelen. Een verkaveling in verschillende small-percelen wenst Deinze liever niet. Het is de **ambitie om een mix te kunnen behouden van kleinere tot grotere bedrijven**.

Door in te zetten op een publieke kade aan Dossche en de Clemence Dosschestraat richting de kade te verlengen, is het bedrijventerrein Dossche geschikt voor **watergebonden bedrijvigheid. Bedrijven die kiezen voor een multimodale, duurzame logistiek en hun transport ook (gedeeltelijk) via het water vervoeren, wil Deinze voorrang geven om zich hier te vestigen.**

Omwille van de goede bereikbaarheid van Dossche en het potentieel voor watergebonden bedrijvigheid, zijn bedrijfsverzamelgebouwen in dit bedrijventerrein niet gewenst.



kaart 14 visie met betrekking tot bebouwing en identiteit toegepast op bedrijventerrein Dossche



zichtlocatie



voorkanten: volwaardige
gevelwanden met beeldkwaliteit



strategisch perceel



groene buffer



woning



XL-gebouw: > 5.000 m²



L-gebouw: 2.500 - 5.000 m²



M-gebouw: 500 - 2.500 m²



S-gebouw: 0 - 500 m²



XL- perceel: > 20.000 m²



L-perceel: 10.000 - 20.000 m²



M- perceel: 5.000 - 10.000 m²



S-perceel: 0 - 5.000 m²

Beeldkwaliteit en bebouwingstype

Twee-gevel bedrijven zijn hier al aanwezig, gebouwd tot aan een **vastgelegde bouwlijn**. De gevelwanden zorgen voor **uniformiteit en herkenbaarheid** van het bedrijventerrein. Voor een verdere verdichtingslag van het centrale gedeelte van Dossche kan dit bebouwingstype worden voortgezet. Daarnaast kan er nog een stap verder worden gegaan voor een hoger ruimtelijk rendement. Het **stimuleren van gestapelde functies** verhoogt het ruimtelijke rendement van het bedrijventerrein.

Dossche bestaat al uit groene straatvoorzijden, maar deze zijn vaak ingenomen door auto's. Een **centraal gelegen collectief parkeergebouw** zou hiervoor een goede oplossing zijn. De groene voorzijden zouden vervolgens kunnen worden heringericht tot **groene infiltratiestroken** waarbij open beplantingsvakken het water laten infiltreren in de bodem.

Een deel van het bedrijventerrein bevindt zich aan **Vaart Linkeroever**, een **belangrijke zichtlocatie**. De beeldkwaliteit van de bedrijfsgevels moet hier hoog zijn.

Actie

Actie: Opmaken van een visie voor strategische percelen Dossche

Deinze maakt proactief een visie op voor de strategische percelen in bedrijventerrein Dossche. Dit zijn percelen, die ofwel vandaag braakliggend zijn en kunnen worden ontwikkeld ofwel dat zij naar alle verwachting in de toekomst op de markt komen. De visie hanteert richtlijnen naar typologie, meervoudig ruimtegebruik, omgevingskwaliteit, overgang privaat en publiek domein, enz.



figuur 19 huidige beeldkwaliteit aan Clemence Dosschesstraat met twee-gevelbedrijven die zorgen voor uniformiteit en herkenbaarheid
bron Google Street View



figuur 21 voorbeeld van beplante infiltratiestroken in het bedrijvenpark Blue Gate, Antwerpen - OMGEVING



figuur 20 huidige beeldkwaliteit aan Vaart Linkeroever
bron Google Street View



figuur 22 voorbeeld van een kwalitatieve bedrijfsgevel op zichtlocatie (een accent), werklidenloods, Machelen - WE-S architecten
bron <https://www.architectura.be>

2.4 OVERZICHT ACTIES

2.4.1 ALGEMENE ACTIES

Volgende algemene acties zijn van toepassing op de bedrijvenzone Vaartlaan-Filliersdreef, Vaart Linkeroever en Dossche.

- | | |
|---|---|
|  Samenwerken aan een bovenlokale visie voor de bedrijventerreinen |  Uitwerken van parkeerbeleid |
|  Opmaken van conceptstudies voor bedrijventerreinen |  Uitvoeren van onderzoek naar watergebonden bedrijvigheid |
|  Opmaken van een projectmatige visie voor de te herontwikkelen sites van zekere omvang of op strategische locaties |  Uitvoeren van onderzoek naar stadsdistributie op maat van Deinze |
|  Activeren van onbebouwde (rest)percelen |  Opstarten van een onderzoek naar 'openbaar vervoer op maat' op de bedrijventerreinen |
|  Opzetten van een lokale grondenbank |  Opmaken van waterbeheerplan voor bedrijventerreinen |
|  Strenger optreden bij zonevreemde functies in bedrijventerreinen |  Ontharden en vergroenen van (verharde) publieke ruimte |
|  Oprichten van een sensibiliseringscampagne over zuinig ruimtegebruik |  Voeren van actief grond- en pandenbeleid |
|  Opmaken van een beeldkwaliteitsplan voor de bedrijventerreinen |  Juridisch verankeren van 'open infiltratievoorzieningen' in een stedenbouwkundige verordening |
|  Uitbouwen van fietsinfrastructuur |  Samenwerken tot klimaatrobuuste inrichting van private percelen |
|  Stimuleren van inwoners om zich op een duurzame manier te verplaatsen |  Uitvoeren van klimaatplannen en hemelwater- en droogteplan |

-  Uitvoeren van bomenbeleidsplan
-  Opmaken en uitvoeren van een integrale waterstrategie
-  Uitwerken van stedenbouwkundige verordening voor dubbel gebruik van grote verharde oppervlaktes
-  Opstarten van onderzoekstraject voor energiehub
-  Opstarten van onderzoekstraject voor inplanting en economisch model van windturbine(s)
-  Uitwerken en uitvoeren van een terreinbeheerplan per bedrijventerrein (parkmanagement)
-  Opnemen van een actieve projectregie binnen pilootprojecten

2.4.2 ACTIES VOOR VAARTLAAN-FILLIERSDREEF, VAART LINKEROEVER EN DOSSCHE

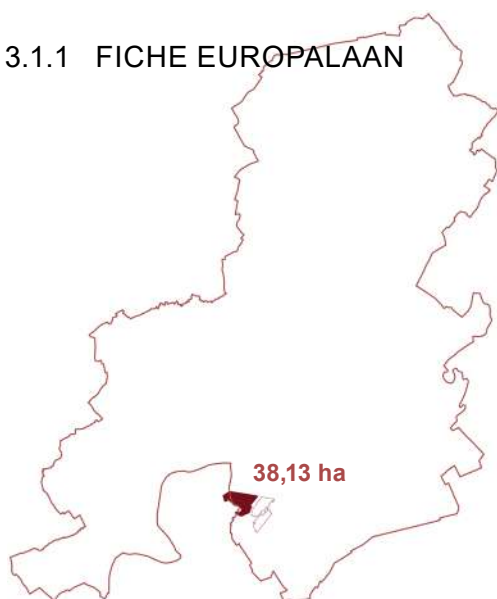
Volgende gebiedsspecifieke acties zijn van toepassing op de bedrijventerreinen Vaartlaan-Filliersdreef, Vaart Linkeroever en Dossche.

- 1 Vrijwaren van bijkomende ruimte rondom Kaandelbeek
- 2 Ontwerpen en uitwerken van landschappelijke buffers
- 3 Behouden en versterken van de bomenrijen aan het kanaal van Schipdonk
- 4 Ontwerpen en uitwerken van de kades aan Vaart Linkeroever en Vaart Rechteroever
- 5 Verbeteren van ontsluiting van bedrijventerreinen
- 6 Herinrichten van Filliersdreef
- 7 Opmaken van een visie voor strategische percelen
- 8 Herzien van het BPA Ten Bosse
- 9 Opmaken van een visie voor strategische percelen Dossche

3 EUROPALAAN, INDUSTRIELAAN EN DE TONNE

3.1 DNA

3.1.1 FICHE EUROPALAAN



BEZETTING

TOTAAL AANTAL ONDERNEMERS: 103

AANTAL ONDERNEMERS PER HA: 2,70

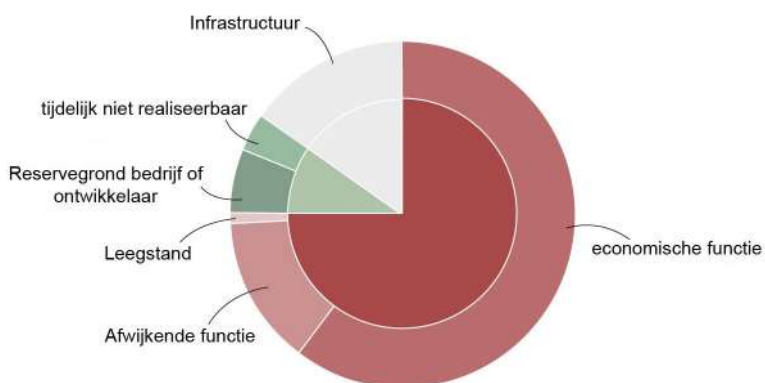
bron cijfers uit VKBO, 2026

BEZETTINGSGRAAD

- bebouwde percelen
- onbebouwde percelen
- infrastructuur

BEBOUWINGSGRAAD

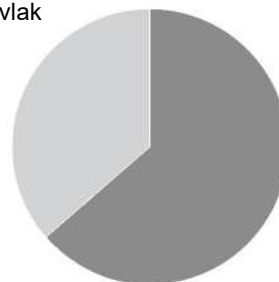
- bedrijfsgerelateerde gebouwen
- (niet-bedrijfsgerelateerde) woningen



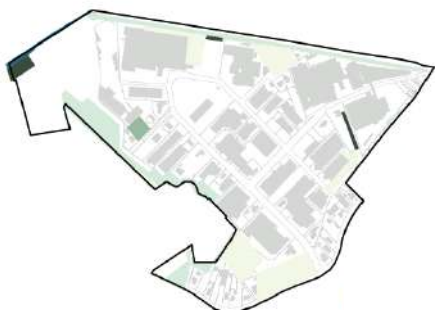
bron Vlaio, bezettingstabel versie januari 2022

VERHARDING

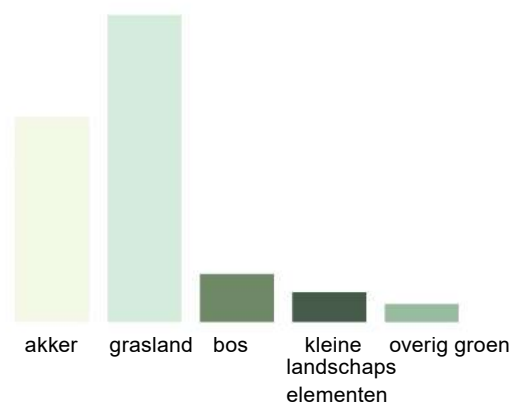
- onbebouwd, verhard oppervlak
- bebouwd oppervlak



bron intekening in GIS op basis van een orthofoto 2021



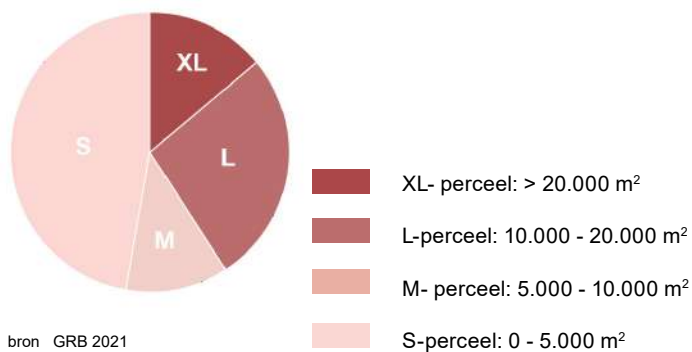
LANDGEBRUIK



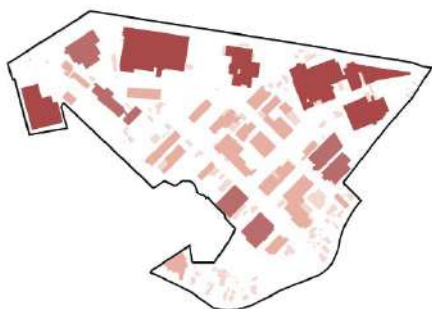
bron BWK 2020



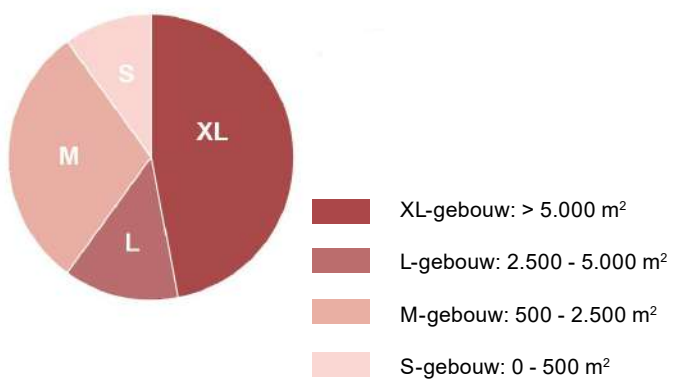
PERCEELSGROOTTES



bron GRB 2021



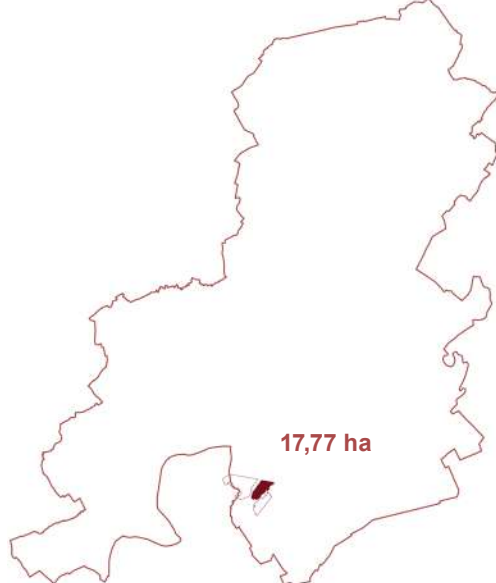
GEBOUWGROOTTES



bron GRB 2021



3.1.2 FICHE INDUSTRIELAAN



BEZETTING

TOTAAL AANTAL ONDERNEMERS: 43
AANTAL ONDERNEMERS PER HA: 2,42

bron cijfers uit VKBO, 2026

BEZETTINGSGRAAD

- bebouwde percelen
- onbebouwde percelen
- infrastructuur

BEBOUWINGSGRAAD

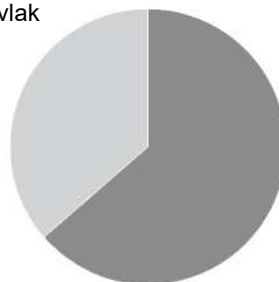
- bedrijfsgerelateerde gebouwen
- (niet-bedrijfsgerelateerde) woningen



bron Vlaio, bezettingstabel versie januari 2022

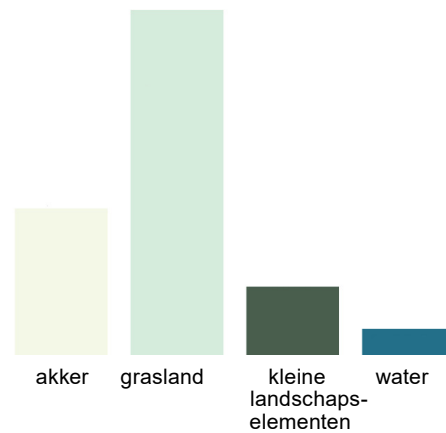
VERHARDING

- onbebouwd, verhard oppervlak
- bebouwd oppervlak



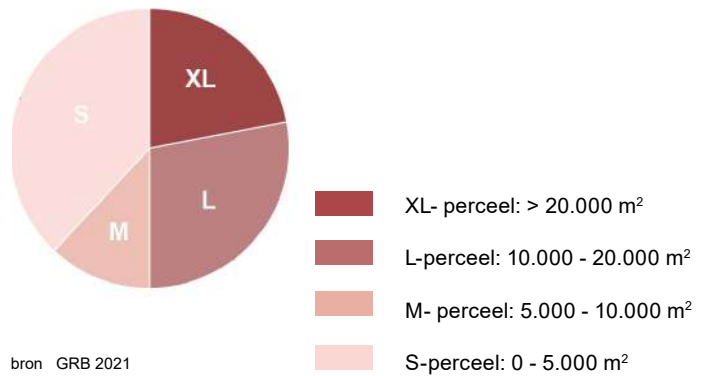
bron intekening in GIS op basis van een orthofoto 2021

LANDGEBRUIK



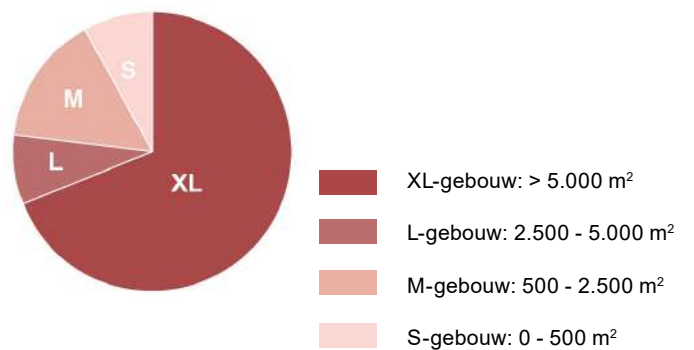
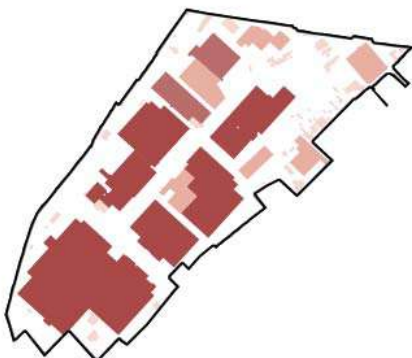
bron BWK 2020

PERCEELSGROOTTES



bron GRB 2021

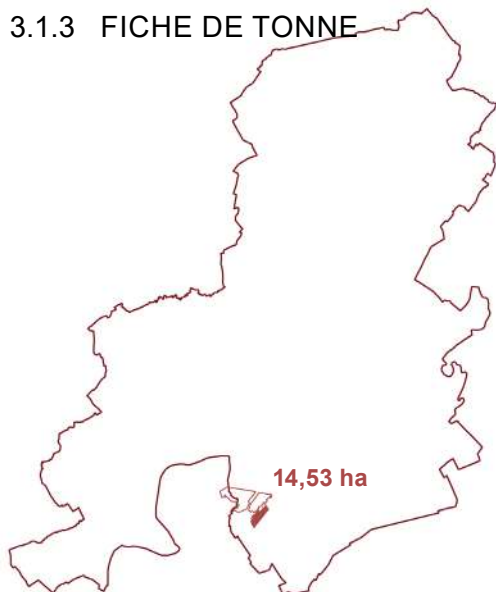
GEBOUWGROOTTES



bron GRB 2021



3.1.3 FICHE DE TONNE



BEZETTING

TOTAAL AANTAL ONDERNEMERS: 12
AANTAL ONDERNEMERS PER HA: 0,83

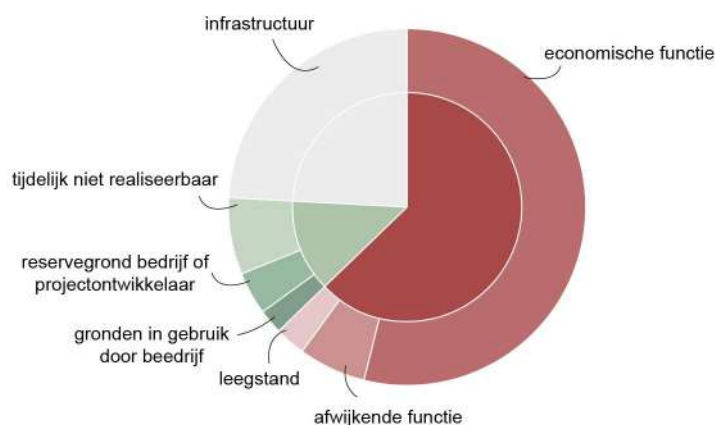
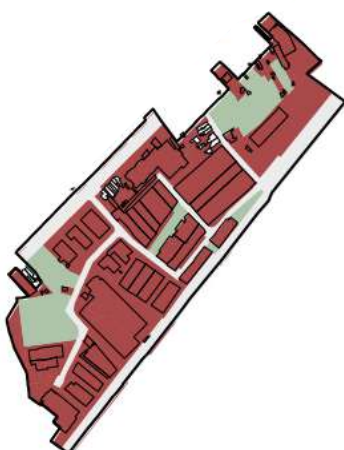
bron cijfers uit VKBO, 2026

BEZETTINGSGRAAD

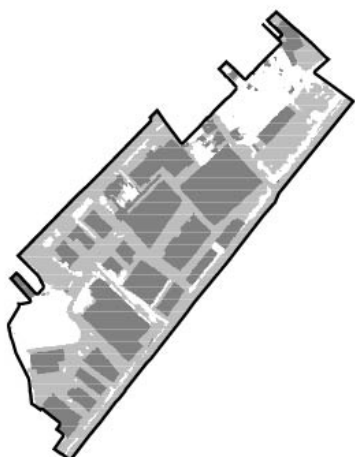
- bebouwde percelen
- onbebouwde percelen
- infrastructuur

BEBOUWINGSGRAAD

- bedrijfsgerelateerde gebouwen
- (niet-bedrijfsgerelateerde) woningen

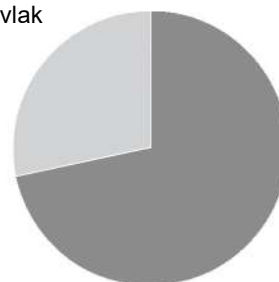


bron Vlaio, bezettingstabel versie januari 2022

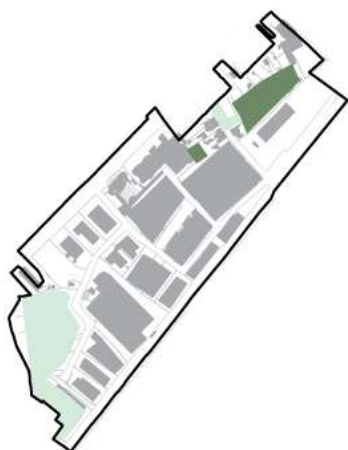


VERHARDING

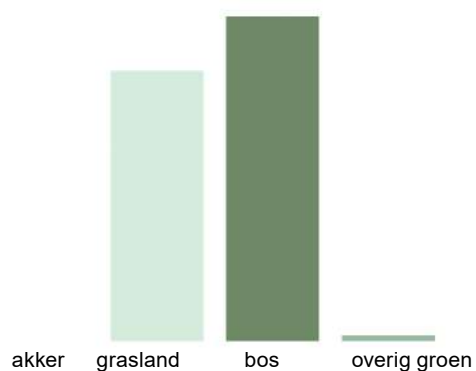
- onbebouwd, verhard oppervlak
- bebouwd oppervlak



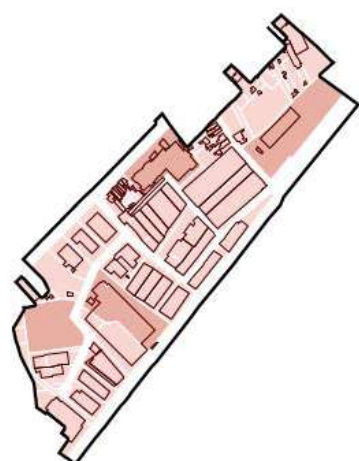
bron intekening in GIS op basis van een orthofoto 2021



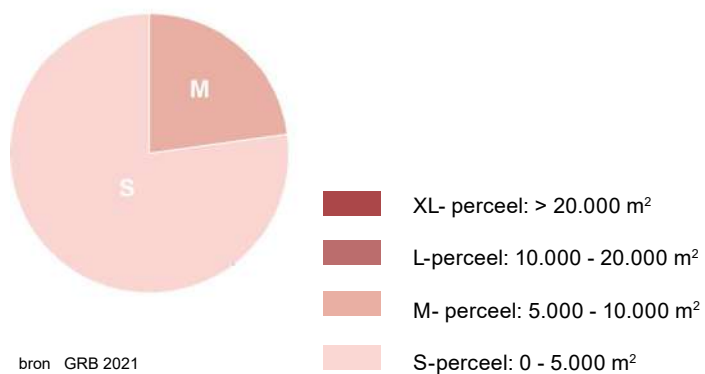
LANDGEBRUIK



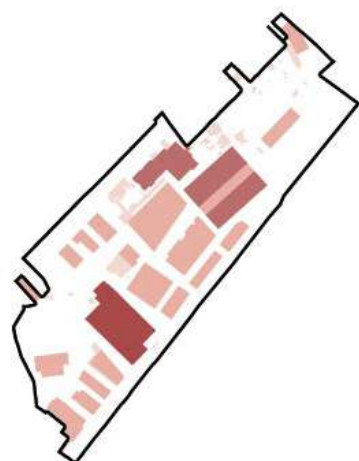
bron BWK 2020



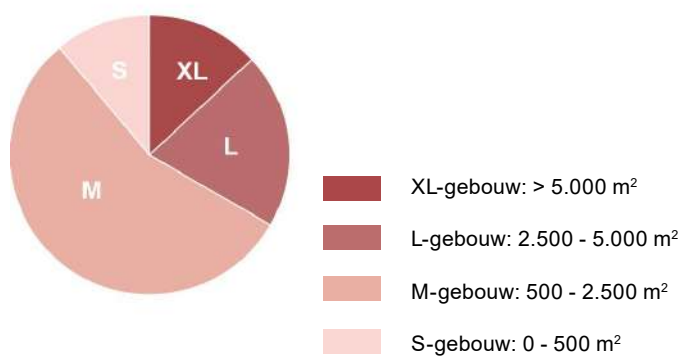
PERCEELSGROOTTES



bron GRB 2021



GEBOUWGROOTTES

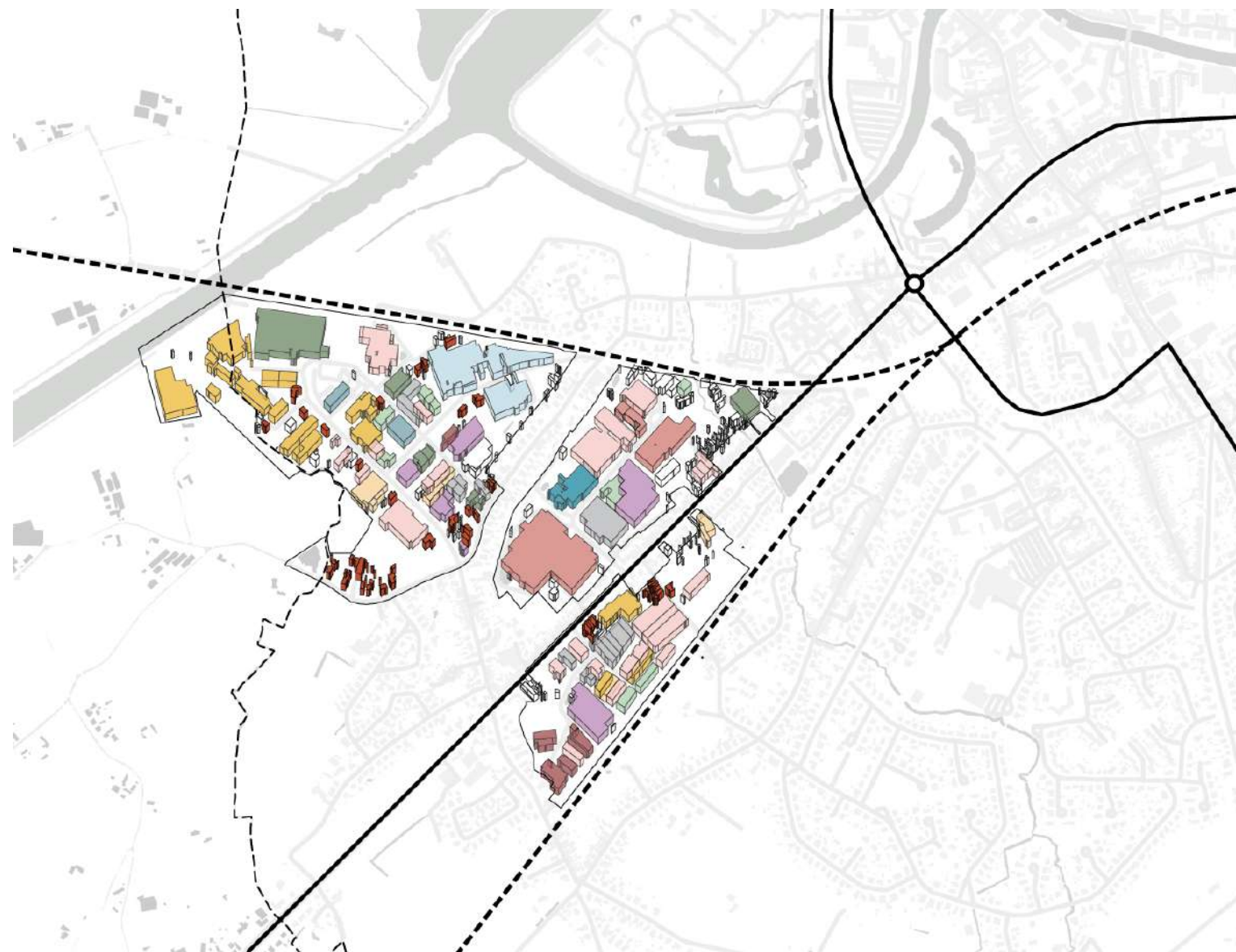


bron GRB 2021



3.1.4 FUNCTIES

	voeding / drank		huishoudtoestellen
	meubilair (groothandel en retail)		wooneenheden
	recyclagepark		auto-activiteiten
	bouw		textiel
	industriële apparatuur		transport
	beschutte werkplaats		gemeenschapsdienst
	IT / consultancy / boekhouding / research		



kaart 15 functies Europalaan, Industrielaan en de Tonne

bron Google Maps (2023)

3.1.5 DNA-KAART

LANDSCHAP / ECOLOGIE / KLIMAAT

- ⊕ De Tichelbeek kruist bedrijventerrein Europalaan en de Kattebeek doorsnijdt bedrijventerrein Industrielaan.
- ⊕ De Tonnebeek doorkruist bedrijventerrein De Tonne.
- ⊖ Rond deze beken zijn er 'mogelijk overstromingsgevoelige zones'.
- ⊖ De Kattebeek zorgt voor een volledige fysieke barrière tussen bedrijventerrein Industrielaan en een oostelijke uitloper van dit bedrijventerrein.
- ⊖ De Tonnebeek zorgt voor een fysieke barrière tussen het grootste deel van het bedrijventerrein en de uitloper ten noorden van de Tonnebeek en ten oosten van Tonnestraat.
- ⊖ Er zijn enkele gebieden binnenin de bedrijventerreinen waar er overstromingsgevaar is ten gevolge van hevige regenbuien.

MOBILITEIT / ONTSLUITING

- ⊕ De stadskern ligt nabij, het station bevindt zich op fietsafstand (+/- 1,5km - 3,5km) van de bedrijventerreinen.
- ⊕ ⊖ De bedrijventerreinen zijn ontsloten door twee fietssnelwegen: F37 en F7, een gedeelte van F37 tussen Leiemeersstraat en N43 is nog niet gerealiseerd.
- ⊕ ⊖ De bedrijventerreinen worden ontsloten door (slechts) één buslijn (nr. 75 : Deinze - Zulte - Waregem - Harelbeke - Kortrijk).
- ⊕ Het bedrijventerrein Europalaan ligt voor een klein gedeelte aan het kanaal van Schipdonk.
- ⊕ De bedrijventerreinen Industrielaan en Europalaan zijn rechtstreeks ontsluitbaar via N43-Kortrijksesteenweg.
- ⊖ Het bedrijventerrein Europalaan wordt ontsloten via lokale wegenis Molenstraat en Machelenbinnenweg. In deze woonstraten passeert vandaag veel zwaar verkeer.

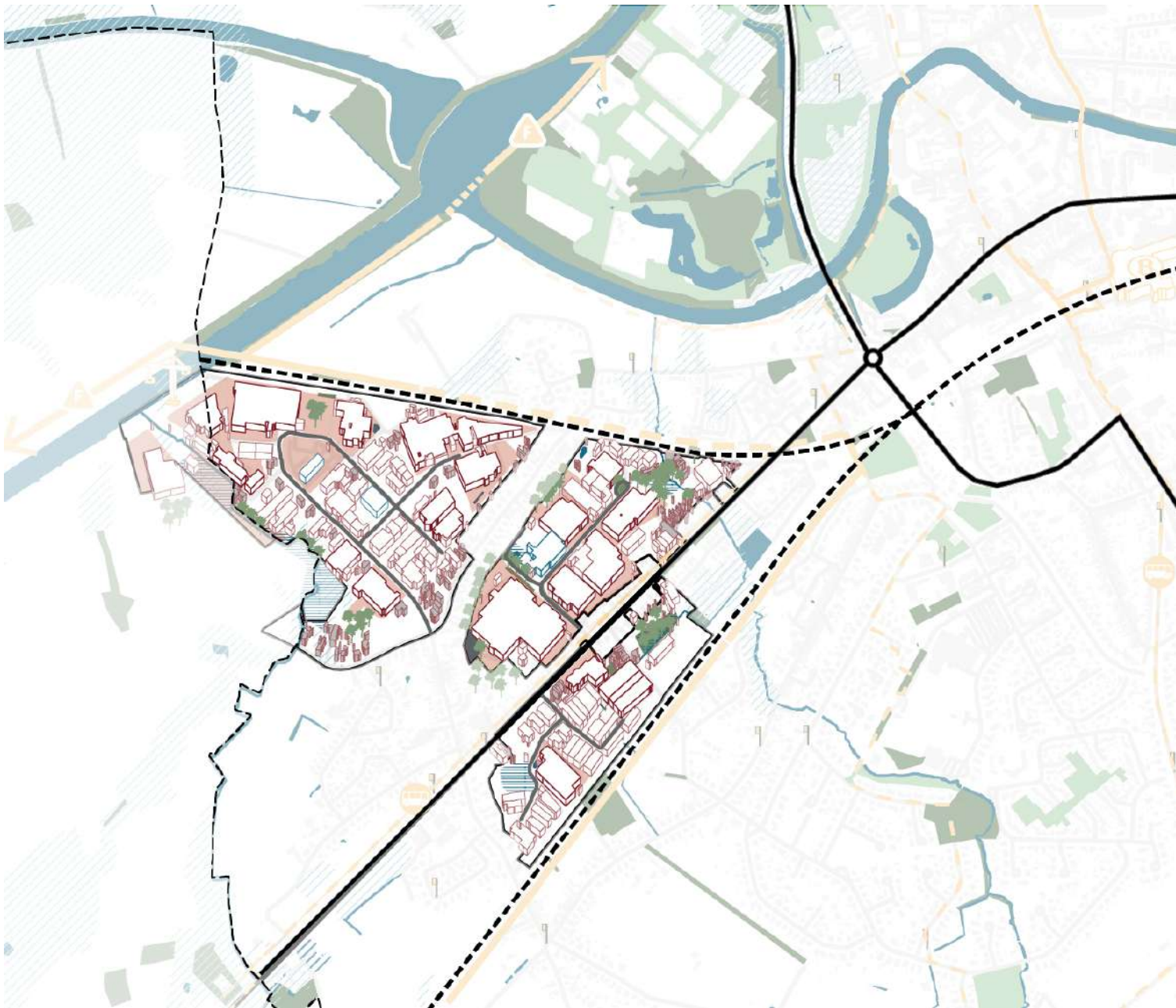
IDENTITEIT / BEBOUWING

- ⊕ Het bedrijventerrein Industrielaan bevat een grotere korrel, de XL- en L-percelen zijn hier het meest voorkomend en het bedrijventerrein bestaat voornamelijk uit XL-gebouwen. Grotere bedrijven kunnen zich hier dus nog vestigen.
- ⊖ Het bedrijventerrein Industrielaan is helemaal ingesloten door woningen, waarvan een deel (zoals Marc zeepcentrale) ook slecht is ontsloten.
- ⊖ Er zijn nog enkele losstaande bedrijfswoningen aanwezig in de bedrijventerreinen, voornamelijk in bedrijventerrein Europalaan.
- ⊖ Zonevrije functies zijn aanwezig in de bedrijventerreinen:
 - vijf zonevrije woningen in Industrielaan ter hoogte van een aftakking van Kortrijksesteenweg
 - een aantal zonevrije woningen ter hoogte van Tonnestraat
- ⊖ ⊕ Er is een variërende beeldkwaliteit: gaande van bedrijven met een uitnodigende gevel tot blinde gevels met een lage beeldkwaliteit.

ENERGIE

- ⊕ Sommige bedrijven hebben zonnepanelen.
- ⊖ Er is een beperkte toepassing van duurzame energieopwekking: geen windturbines, geen energie-hubs, geen collectief warmtenet, enz.

	waardevol groen		L en XL bedrijfsgebouwen		fietssnelweg
	water		S en M bedrijfsgebouwen		functionele fietsroute
	effectief overstromingsgebied		woningen		buslijn
	mogelijk overstromingsgebied		L en XL bedrijfspcelen		spoorweg
					station



kaart 16 DNA-kaart bedrijventerreinen Europalaan, Industrielaan en De Tonne

bron luchtfoto 2021, GRB 2021 en BWK 2020



2.3 KWALITEITSTHEMA'S

2.3.1 LANDSCHAP, ECOLOGIE EN KLIMAAT

Ruimte voor de beken

De **Tichelbeek** krijgt vandaag weinig ruimte ter hoogte van het bedrijventerrein Europalaan. De zone tussen de beek en de achterkanten van de bedrijven wenst Deinze te **vergroenen** en kan fungeren als natuurlijk overstromingsgebied.

De **Tonnebeek** bevindt zich vandaag ingebuisd onder enkele bedrijfsgebouwen. Op lange termijn, wordt de bebouwing ter hoogte van de ingebuisde beek bij voorkeur afgebroken zodat de beek **opnieuw** kan worden **opengelegd**.

Ook de **Kattebeek** krijgt op bepaalde plaatsen weinig ruimte door (bij)gebouwen die dichtbij de beek liggen. Meer ruimte voor water en biodivers groen is wenselijk.

Infiltratiestraten

De straten van de bedrijventerreinen krijgen te maken met wateroverlast als gevolg van hevige regen. Om schade te voorkomen, is het van belang dat er ruimte wordt vrijgemaakt voor infiltratie van hemelwater. Hiervoor zijn **stedelijke infiltratiestroken in het straatprofiel een mogelijke oplossing**. Het zijn verdiepte, beplante stroken die aan de onderkant open zijn zodat het regenwater geborgen wordt en kan infiltreren in de bodem. De bodem in deze bedrijventerreinen is voldoende doorlatend, waardoor infiltratie mogelijk en gewenst is. De infiltratiestroken worden op sommige locaties onderbroken voor inritten en laad-en loszones. Infiltratiestraten verhogen ook de beeldkwaliteit van de bedrijventerreinen.

Groen bufferlandschap

De bedrijventerreinen Europalaan en Industrielaan worden omsloten door woningen. Om de leefkwaliteit te vergroten, is het wenselijk een **buffer aan de zuidelijke zijde** van het bedrijventerrein **Europalaan** te voorzien. Zo wordt de **bestaande groene buffer** rondom het bedrijventerrein **Industrielaan vervolledigd en versterkt**. Op enkele plaatsen wordt deze buffer vandaag onderbroken door verharde ruimtes. De reeds aanwezige groene ruimtes worden idealiter met elkaar **verbonden** en de buffer wordt **biodiverser** ingericht. Het resterende regenwater, dat niet meer kan worden hergebruikt door de bedrijven zelf, kan infiltreren ter hoogte van de groene buffers.

Open infiltratievoorzieningen op private kavels

Wanneer het waterbeheer van een bedrijf niet kan worden **gekoppeld aan een collectief infiltratielandschap**, moet de infiltratievoorziening, conform de normen, op eigen perceel worden voorzien. Hierbij is het wenselijk dat het **water in open voorzieningen**, bij voorkeur in ondiepe wadi's met beplanting, wordt geborgen.



kaart 17 visie met betrekking tot landschap, ecologie en klimaat toegepast op bedrijventerreinen Europalaan, Industrielaan en De Tonne

- | | | | |
|---|--------------------------------------|---|----------------|
|  | gecontroleerde overstromingsgebieden |  | nieuwe boom |
|  | open te leggen beek |  | bestaande boom |
|  | infiltratiestraten |  | gemeentegrens |
|  | groene buffer | | |

Acties

Actie: Ontwerpen van landschappelijke buffers

Deinze maakt een ontwerp op voor de groene buffer rond het bedrijventerrein Industrielaan en de zuidelijke zijde van bedrijventerrein Europalaan. De groene ruimtes moeten worden verbonden en biodiverser ingericht. De verplichte infiltratie- en buffervoorzieningen van de bedrijven worden zo veel mogelijk in de buffer ingepland.

Actie: Ontharden en vergroenen van de Tichelbeekvallei

In samenwerking met de gemeente Zulte en de provincie Oost-Vlaanderen (beheerder van de beek (categorie 2)) zet Deinze in op het ontharden en vergroenen van de zone tussen de Tichelbeek en de aanliggende achterkanten van de bedrijven.

Actie: Maximaal openleggen van de Tonnebeek

Deinze gaat op zoek naar delen van de Tonnebeek die bijkomend kunnen worden opengelegd op korte, middellange en lange termijn.

Actie: Heraanleggen van straatprofielen tot infiltratiestraten

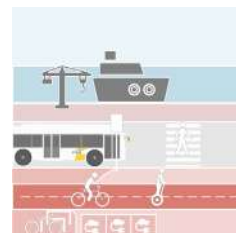
Bij geplande werkzaamheden aan de wegenis zet Deinze in op een klimaatrobuuste heraanleg van de straten, voorzien van infiltratiestroken. Het regenwater kan via de beplante stroken infiltreren in de bodem.



figuur 24 voorbeeld van straatprofiel infiltratiestraat: Fortstraat Morsel
bron OKRA landschapsarchitecten



kaart 18 pluviale overstromingen: wateroverlast ten gevolge van hevige regenval
bron watertoetskaarten 2023



2.3.2 MOBILITEIT EN ONTSLUITING

Bedrijventerreinen Industrielaan en De Tonne zijn goed ontsluitbaar wegens hun directe aantakking op N43. Daarentegen is de **ontsluiting van het bedrijventerrein Europalaan vandaag een knelpunt**. Ze wordt ontsloten via lokale wegenis Molenstraat en Machelenbinnenweg. **In deze woonstraten** passeert bijgevolg **veel zwaar verkeer**. Om de woon- en leefkwaliteit in de toekomst te verhogen, moet worden onderzocht of het zware verkeer in de woonstraten kan worden beperkt of omgeleid. Een omleidingsweg die de open ruimte aansnijdt, is weliswaar niet gewenst en moet dus ook niet als variant worden onderzocht. Meer gedetailleerd onderzoek is nodig.

Binnen elk bedrijventerrein moet een **duidelijke structuur** te herkennen zijn. De hoofdontsluitingsroute moet voldoende ruimte krijgen om alle vervoersmodi veilig een plek te geven. Een fietspad wordt best gescheiden van de autoweg. Een bijkomend aandachtspunt is de inplanting van halteplaatsen voor wachtende vrachtwagens.

De gehele bedrijvenzone wordt ontsloten door twee **fietssnelwegen** F37 en F7. Enkele delen van de fietssnelwegen ontbreken nog, maar er zijn reeds planinitiatieven om deze **missing links weg te werken**. De F37 zorgt voor een verbinding tussen Deinze, Roeselare en Ieper en de F7 verbindt Deinze met Kortrijk.

De Tonnestraat in het bedrijventerrein De Tonne blijft een fietsstraat die via een fietstunnel de verbinding maakt met de fietssnelweg F7 of het woonweefsel ten oosten van de spoorweg.

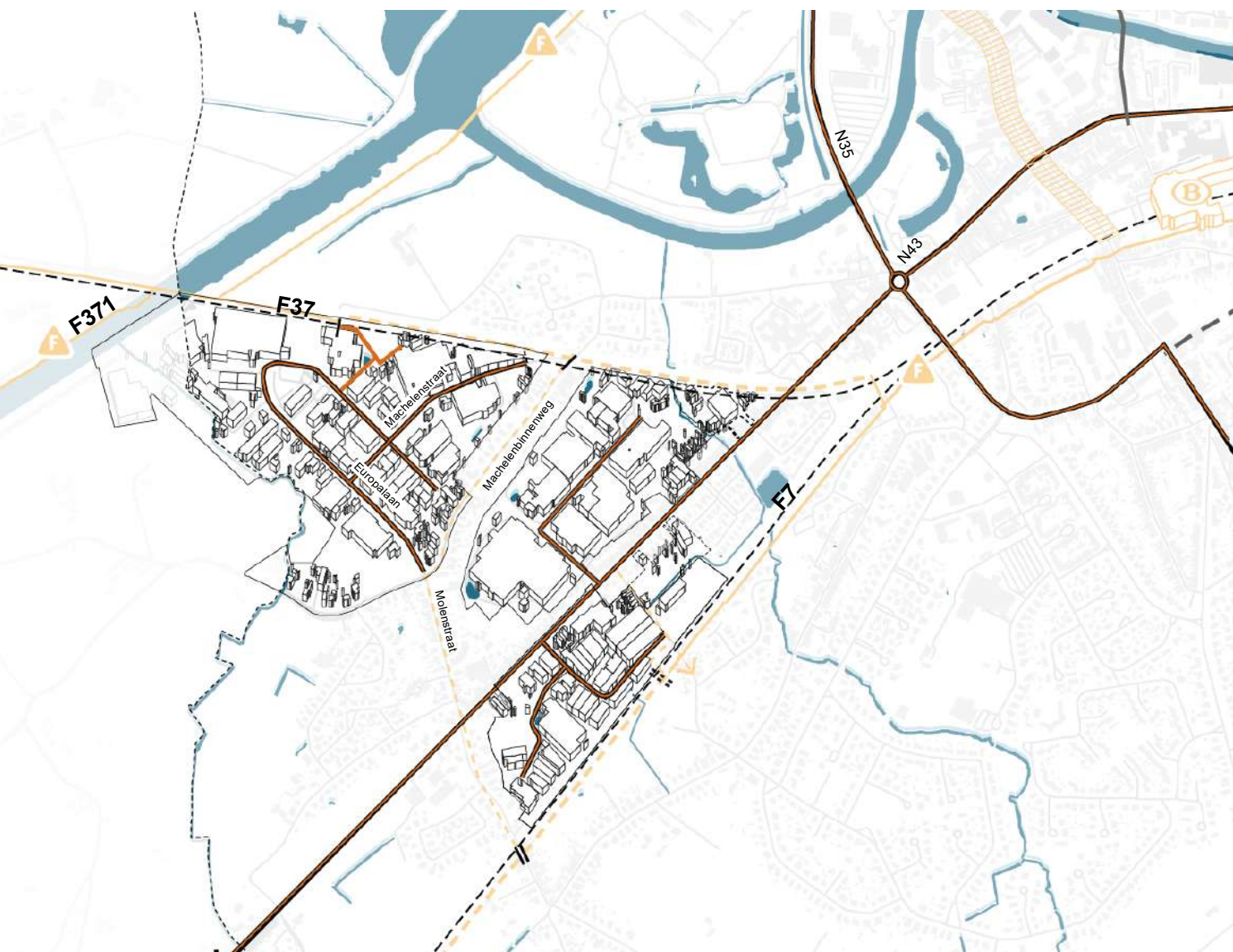
Actie

Actie: Opmaken van mobiliteitsstudie met betrekking tot verbeterde ontsluiting van Europalaan

Deinze maakt, in samenwerking met betrokken partners, een mobiliteitsstudie op voor Europalaan - Industrielaan, met aandacht voor de wijziging van de verkeerscirculatie (circulatieplan) en een straatprofiel met voldoende ruimte voor actieve weggebruikers. Er moet worden onderzocht of het zware verkeer in de woonstraten kan worden beperkt of omgeleid. Een omleidingsweg is weliswaar niet gewenst en moet dus ook niet als variant worden onderzocht.



figuur 25 voorbeeld van straatprofiel bedrijventerrein waarbij de fietsinfrastructuur gescheiden is van de autoweg, Bluegate - OMGEVING



kaart 19 visie met betrekking tot mobiliteit en ontsluiting toegepast op bedrijventerreinen Europalaan, Industrielaan en De Tonne

- | | |
|---|---|
|  hoofdontsluiting |  spoorwegovergang |
|  (potentiële) fietsstraat |  fietstunnel |
|  fietssnelweg |  gelijkvloerse doorgang (onder verhoogd spoor) |
|  nog te realiseren deel van fietssnelweg |  autoluwe winkel-en wandelas |



2.3.3 BEBOUWING EN IDENTITEIT

EUROPALAAN

Programma en schaal

Het **grootste gedeelte** van Europalaan bestaat uit **small percelen**, maar er zijn ook nog enkele medium, large en extra large percelen aanwezig. De aanwezigheid van verschillende kavelgroottes en de verschillende soorten activiteiten vormen mee het DNA van het bedrijventerrein. Het **hybride karakter** is hier een sterkte en wenst Deinze te **behouden**. Een hybride bedrijventerrein heeft namelijk als voordeel dat enerzijds de **ruimte efficiënter** kan worden gebruikt aangezien verweefbare en ondersteunende activiteiten makkelijker stapelbaar zijn dan productieactiviteiten en anderzijds zijn er meer kansen om een energieneutrale site te creëren wegens het koppelen van reststromen aan elkaar. Productieactiviteiten hebben doorgaans dezelfde overschotten (restwarmte) en dezelfde tekorten.

Met als doel deze **variëteit in kavelgroottes te behouden** in de toekomst, wil Deinze voorzichtig omgaan met het opsplitsen van percelen

Vandaag bevinden zich **enkele vrijstaande bedrijfswoningen en zonevreemde woningen aan de zuidelijke rand**. Deze zonevreemde woningen maken deel uit van het woonlint en worden zoveel mogelijk afgesloten van de bedrijven dankzij een groene buffer. Zonevreemde woningen behouden hun basisrechten, die zijn vastgelegd in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. Vrijstaande bedrijfswoningen zijn hier niet gewenst, zij worden bij voorkeur geïntegreerd in het bedrijfsgebouw. Ook showrooms zijn niet gewenst, zij worden idealiter zoveel mogelijk verweven in het woonweefsel.



kaart 20 visie met betrekking tot bebouwing en identiteit toegepast op bedrijventerreinen Europalaan



zichtlocatie



voorkanten: volwaardige
gevelwanden met beeldkwaliteit



woning



XL-gebouw: > 5.000 m²



L-gebouw: 2.500 - 5.000 m²



M-gebouw: 500 - 2.500 m²



S-gebouw: 0 - 500 m²



XL- perceel: > 20.000 m²



L-perceel: 10.000 - 20.000 m²



M- perceel: 5.000 - 10.000 m²



S-perceel: 0 - 5.000 m²



Beeldkwaliteit en bebouwingstype

Een hybride bedrijventerrein leunt zich ertoe om bepaalde activiteiten te **stapelen en te clusteren**. Dit wordt vandaag nog niet gedaan in het bedrijventerrein, maar er kan in de toekomst wel worden op ingezet op voorwaarde dat er eerst een wijziging van de verkeerscirculatie plaatsvindt (zie 2.3.2).

In het bedrijventerrein zijn er bomen aanwezig, die zijn geplant in grasstroken. Zij hebben een positieve impact op de beeldkwaliteit van het terrein. De grasstroken worden op sommige plaatsen onderbroken door lange verharde parkeerstroken. Het **parkeren** wordt best **geclusterd met een aantal bedrijven**, bij voorkeur tussen of achter bedrijven in plaats van aan de straatzijde. Het gedeelde ruimtegebruik resulteert in een efficiënter ruimtebeslag, waardoor er bijkomende ruimte ontstaat voor groen en infiltratievoorzieningen.

Een tweede aandachtspunt in Europalaan zijn de scheidingen tussen de private ruimte en de publieke ruimte. Vele bedrijven worden met hekwerk van de publieke ruimte gescheiden. Een **zachte scheiding**, waarbij een landschappelijke inrichting zoals bijvoorbeeld een extensieve groenzone, de scheiding tussen privaat en publiek duidt, **verhoogt de beeldkwaliteit**.

Overigens zorgen de vrijstaande bedrijfswoningen in Europalaan voor een versnipperde ruimtelijke samenhang. Door deze **in pandig** te brengen in het bedrijfsgebouw, wordt de **morfologische samenhang versterkt**.

Acties

Er zijn geen gebiedsspecifieke acties voor Europalaan omtrent bebouwing en identiteit.



figuur 26 huidige beeldkwaliteit Europalaan met vrijstaande bedrijfswoning in het midden van het bedrijventerrein
bron Google Street View



figuur 27 huidige beeldkwaliteit Europalaan met omheind perceel
bron Google Street View



figuur 28 voorbeeld van bedrijfswoning bovenop schrijnwerkerij, Oudenaarde
bron <https://stad.gent>



figuur 29 voorbeeld van kwalitatieve groenzone als grens, High Tech Campus Eindhoven, Nederland

INDUSTRIELAAN

Programma en schaal

Industrielaan kenmerkt zich door de **aanwezigheid van maakeconomie, gevestigd op voornamelijk grote kavels**. Maakeconomie omvat alle activiteiten waar iets tastbaars wordt gemaakt, geleverd of gepresteerd. De Technische Uitvoeringsdiensten van stad Deinze bevinden zich ook hier en sluiten aan bij het programma van het bedrijventerrein. Het **bestaande programma** bepaalt de identiteit van het terrein en wenst Deinze **zoveel mogelijk te behouden en te versterken**. Op dit bedrijventerrein kunnen niet-hindergenererende maak-, productie- en onderzoeksactiviteiten worden ingepland.

Bedrijven met een toonzaal zijn hier niet toegelaten. Kleine zelfstandige arbeiders kunnen zich hier op de kleinere percelen vestigen, om alle beschikbare ruimtes binnen het bedrijventerrein optimaal te benutten. De grotere percelen wenst Deinze maximaal te behouden voor productie, groothandel en kenniseconomie. De ruimte voor maakbedrijven wordt bij voorkeur beschermd, opdat zij steeds een plek kunnen vinden in de stad.

Conform huidige situatie, wil Deinze de noordoostelijke uitloper van het bedrijventerrein Industrielaan (Marc Zeepcentrale), ten oosten van de Kattebeek, herbestemmen naar kleinschalige bedrijvigheid verweven met wonen. Huidige functies krijgen zo een zone-eigen karakter. Verweefbare bedrijven zijn er wenselijk in combinatie met het residentiële karakter. Eén grote randvoorwaarde is dat **de Kattebeek** voldoende kwalitatieve (onverharde en groene) ruimte krijgt en behoudt.

Overige zonevreemde rijwoningen in het noordoostelijke deel van het bedrijventerrein behouden hun basisrechten, die zijn vastgelegd in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.



kaart 22 visie met betrekking tot bebouwing en identiteit toegepast op bedrijventerreinen Industrielaan



zichtlocatie



voorkanten: volwaardige
gevelwanden met beeldkwaliteit



woning



fysiek afgesneden zone



XL-gebouw: > 5.000 m²



L-gebouw: 2.500 - 5.000 m²



M-gebouw: 500 - 2.500 m²



S-gebouw: 0 - 500 m²



XL- perceel: > 20.000 m²



L-perceel: 10.000 - 20.000 m²



M- perceel: 5.000 - 10.000 m²



S-perceel: 0 - 5.000 m²



Beeldkwaliteit en bebouwingstype

De type ruimtes die zich hier bevinden zijn: loodsen, magazijnen, ateliers en onderzoeksruimtes. De beeldkwaliteit van het bedrijventerrein kan worden opgewaardeerd door een **eenduidig materialenpalet en vergroening** van de gevels, vergroening van de ruimtes tussen de gevel en de weg en het zoveel mogelijk **collectief clusteren van parkeren**.

Overigens is de **inplanting van een gebouw** van belang. De ruimtes waarin daglicht gewenst is, zoals een bureauimte, cafetaria, enz. richten zich best zoveel mogelijk naar de straatkant, bij voorkeur met grote raampartijen, om interactie te leggen met de directe omgeving. Blinde gevels zijn niet wenselijk. Tot slot draagt een groene buffer tussen de woningen en de bedrijven bij tot een verhoging van de beeld- en leefkwaliteit.

Acties

Actie: Herbestemmen van de noordoostelijke uitloper van bedrijventerrein Industrielaan (Marc Zeepcentrale) naar kleinschalige bedrijvigheid verweven met wonen

Conform huidige situatie, wil Deinze de noordoostelijke uitloper van het bedrijventerrein Industrielaan (Marc Zeepcentrale), ten oosten van de Kattebeek, herbestemmen naar kleinschalige bedrijvigheid verweven met wonen. Huidige functies krijgen zo een zone-eigen karakter. Verweefbare bedrijven zijn er wenselijk in combinatie met het residentiële karakter. Eén grote randvoorwaarde is dat de Kattebeek voldoende kwalitatieve (onverharde en groene) ruimte krijgt en behoudt.



figuur 30 huidige beeldkwaliteit Industrielaan, met verticale groene gevel van Technische Uitvoeringsdienst Deinze
bron Google Street View



figuur 31 huidige beeldkwaliteit Industrielaan met de groene ruimte tussen de weg en het bedrijf als een zachte overgang en met ramen die zorgen voor een interactie met de straat
bron Google Street View, Gevaert Bandweverij



figuur 32 voorbeeld van een bedrijf met hoge architecturale beeldkwaliteit, Laar 26 Bedrijvenpark Lummen - MAMU Architects
bron <https://mamu.be/>

DE TONNE

Programma en schaal

De Tonne wordt gekenmerkt door een overwegend fijnmazige perceelsstructuur, bestaande uit voornamelijk small percelen aangevuld met enkele medium percelen en een mix van small en medium gebouwen. Large en extra-large percelen komen in De Tonne niet voor. Binnen dit bedrijventerrein kunnen KMO-units worden geïntegreerd.

Showrooms zijn in het bedrijventerrein niet wenselijk, met uitzondering van de bedrijven gelegen aan N43. De bedrijven die aan de steenweg zijn gevestigd, hebben bij voorkeur een aantrekkelijke, levendige plint.

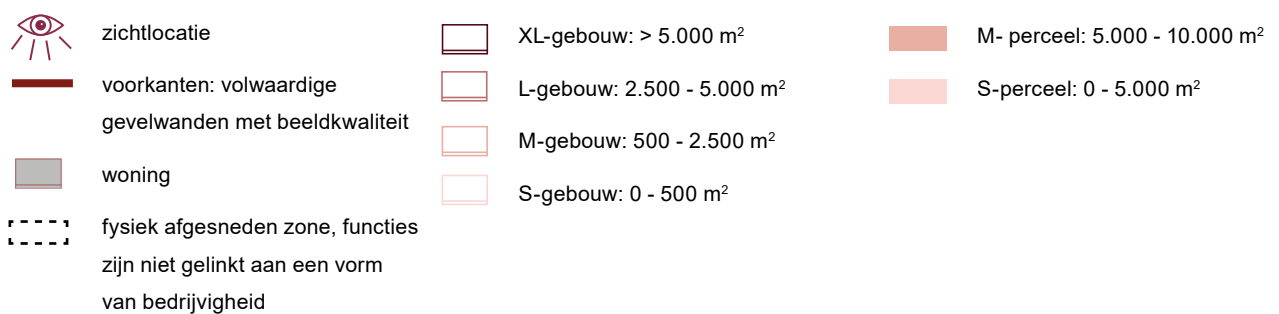
Vandaag bevinden zich enkele zonevreemde woningen in dit bedrijventerrein. Zij kunnen hier gevestigd blijven en behouden hun basisrechten die zijn vastgelegd in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. Herontwikkelingen of nieuwe ontwikkelingen worden bij voorkeur gekoppeld aan enige vorm van bedrijvigheid (bijvoorbeeld zelfstandige schrijnwerker), zodat de link met het bedrijventerrein blijft behouden.

Nieuwe vrijstaande bedrijfswoningen zijn niet meer wenselijk. Zij kunnen worden geïntegreerd in het bedrijfsgebouw.

De Tonnebeek zorgt voor een **fysieke opsplitsing** van het bedrijventerrein, vanaf de **Tonnebeek** richting het oosten. Hierdoor is een volwaardig aaneengesloten bedrijventerrein niet realiseerbaar. In deze uitloper bevinden zijn vandaag achtertuinen van residentiële woningen. Door de geïsoleerde ligging en door hun ligging in de vallei van de Tonnebeek is hier weinig potentieel voor verdere ontwikkeling. Uitbreidingen en/of veel bijkomende verharding zijn er niet wenselijk, door het watergevoelige karakter.



kaart 24 visie met betrekking tot bebouwing en identiteit toegepast op bedrijventerreinen De Tonne



Beeldkwaliteit en bebouwingstype

De beeldkwaliteit van De Tonne is laag wegens de aanwezigheid van **vele loodsen met blinde gevels, de hoge verhardingsgraad en de vele verspreide parkeerplaatsen**. De beeldkwaliteit kan worden verhoogd en het ruimtegebruik geïntensiveerd door het stapelen van functies en gedeelde collectieve parkings. Parkeervoorzieningen en opslagruimte in open lucht worden bij voorkeur zoveel mogelijk gedeeld of intern in hun eigen bedrijfsgebouw voorzien.

Identiteitsbepalende elementen die bijdragen tot de herkenbaarheid en de identiteit van De Tonne zijn de **geclusterde gebouwen (twee-gevelbedrijven) en de zadeldaken**. Deinze wenst deze elementen te bewaren. Daarnaast kan de beeldkwaliteit worden verhoogd door het vergroenen van de straatprofielen en het openleggen van de Kattebeek. Deze ingrepen zullen ook impact hebben op de bebouwing en vragen een herstructurering van het bedrijventerrein.

Acties

Actie: Opmaken van visie omtrent herstructurering bedrijventerrein rond Tonnebeek

Deinze maakt proactief een visie op omtrent een herstructurering van het bedrijventerrein wegens het openleggen van de Tonnebeek. De visie hanteert richtlijnen naar inplanting van gebouwen rond de beek, overgang privaat en publiek domein, omgevingskwaliteit, enz.

Actie: Opmaken van integraal RUP voor het bedrijventerrein De Tonne

Deinze herbestemt het bedrijventerrein De Tonne van 'industriezone' naar 'KMO-zone' met behulp van een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP). Het RUP geeft de gevestigde KMO's juridische rechtszekerheid. Het zonevreemde bos (ecologische waardevol) dat zich bevindt in de noordelijke uitloper van het bedrijventerrein - ten noorden van de Tonnebeek en ten oosten van de Tonnestraat - moet behouden blijven en wordt idealiter in dit RUP verankerd.

Eén van de belangrijkste uitgangspunten van het RUP is het vrijwaren van voldoende ruimte voor de Tonnebeekvallei.



figuur 33 voorbeeld van huidige beeldkwaliteit De Tonne nr. 93 - 105

bron Google Street View



figuur 34 De Tonne 42

bron Google Street View



figuur 35 voorbeeld van huidige beeldkwaliteit De Tonne nr. 12

bron Google Street View



figuur 36 voorbeeld waarbij de typerende zadeldaken worden bewaard, Maatwerkbedrijf Ryhove, Gent - TRANS architectuur

bron <https://www.vai.be/>

3.2 OVERZICHT ACTIES

3.2.1 ALGEMENE ACTIES

Volgende algemene acties zijn van toepassing op de bedrijventone Europalaan, Industrielaan en De Tonne.

- | | |
|---|---|
|  Samenwerken aan een bovenlokale visie voor de bedrijventerreinen |  Uitwerken van parkeerbeleid |
|  Opmaken van conceptstudies voor bedrijventerreinen |  Uitvoeren van onderzoek naar watergebonden bedrijvigheid |
|  Opmaken van een projectmatige visie voor de te herontwikkelen sites van zekere omvang of op strategische locaties |  Uitvoeren van onderzoek naar stadsdistributie op maat van Deinze |
|  Activeren van onbebouwde (rest)percelen |  Opstarten van een onderzoek naar 'openbaar vervoer op maat' op de bedrijventerreinen |
|  Opzetten van een lokale grondenbank |  Opmaken van waterbeheerplan voor bedrijventerreinen |
|  Strenger optreden bij zonevreemde functies in bedrijventerreinen |  Ontharden en vergroenen van (verharde) publieke ruimte |
|  Oprichten van een sensibiliseringscampagne over zuinig ruimtegebruik |  Voeren van actief grond- en pandenbeleid |
|  Opmaken van een beeldkwaliteitsplan voor de bedrijventerreinen |  Juridisch verankeren van 'open infiltratievoorzieningen' in een stedenbouwkundige verordening |
|  Uitbouwen van fietsinfrastructuur |  Samenwerken tot klimaatrobuuste inrichting van private percelen |
|  Stimuleren van inwoners om zich op een duurzame manier te verplaatsen |  Uitvoeren van klimaatplannen en hemelwater- en droogteplan |

-  Uitvoeren van bomenbeleidsplan
-  Opmaken en uitvoeren van een integrale waterstrategie
-  Uitwerken van stedenbouwkundige verordening voor dubbel gebruik van grote verharde oppervlaktes
-  Opstarten van onderzoekstraject voor energiehubbs
-  Opstarten van onderzoekstraject voor inplanting en economisch model van windturbine(s)
-  Uitwerken en uitvoeren van een terreinbeheerplan per bedrijventerrein (parkmanagement)
-  Opnemen van een actieve projectregie binnen pilootprojecten

3.2.2 ACTIES VOOR EUROPALAAN INDUSTRIELAAN EN DE TONNE

Volgende gebiedsspecifieke acties zijn van toepassing op het bedrijventerrein Europalaan, Industrielaan en De Tonne.

- 1 Ontwerpen van landschappelijke buffers
- 2 Ontharden en vergroenen van de Tichelbeekvallei
- 3 Maximaal openleggen van de Tonnebeek
- 4 Heraanleggen van straatprofielen tot infiltratiestraten
- 5 Opmaken van mobiliteitsstudie met betrekking tot verbeterde ontsluiting van Europalaan
- 6 Herbestemmen van de noordoostelijke uitloper van bedrijventerrein Industrielaan (Marc Zeepcentrale) naar kleinschalige bedrijvigheid verweven met wonen
- 7 Opmaken van visie omtrent herstructurering bedrijventerrein rond Tonnebeek
- 8 Opmaken van integraal RUP voor het bedrijventerrein De Tonne

4 DE PRIJKELS

4.1 DNA



BEZETTING

TOTAAL AANTAL ONDERNEMERS: 450

AANTAL ONDERNEMERS PER HA: 2,33

bron cijfers uit VKBO, 2026

4.1.1 HISTORIEK

Het bedrijventerrein De Prijkels is gelegen op het grondgebied van de gemeenten Deinze, Nazareth en Kruisem.

In 2011 werd het **PRUP 'afbakening kleinstedelijk gebied Deinze'** goedgekeurd, dat een deelplan 'De Prijkels' omvat waarin de klijtlijnen voor een uitbreiding van het bedrijventerrein De Prijkels werden vastgelegd. Het bestaande bedrijventerrein was ongeveer 100 hectare groot en wordt met de uitbreiding 95 ha groter.

In 2012 werd er een **inrichtingsstudie** opgemaakt voor de Prijkels met extra aandacht voor de ontsluiting, de landschappelijke uitwerking en de beeldkwaliteit. Vervolgens werden in 2015 verschillende inrichtingsplannen voor de deelzones van de Prijkels uitgewerkt, in nauw overleg met de drie gemeentebesturen, de provincie en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).

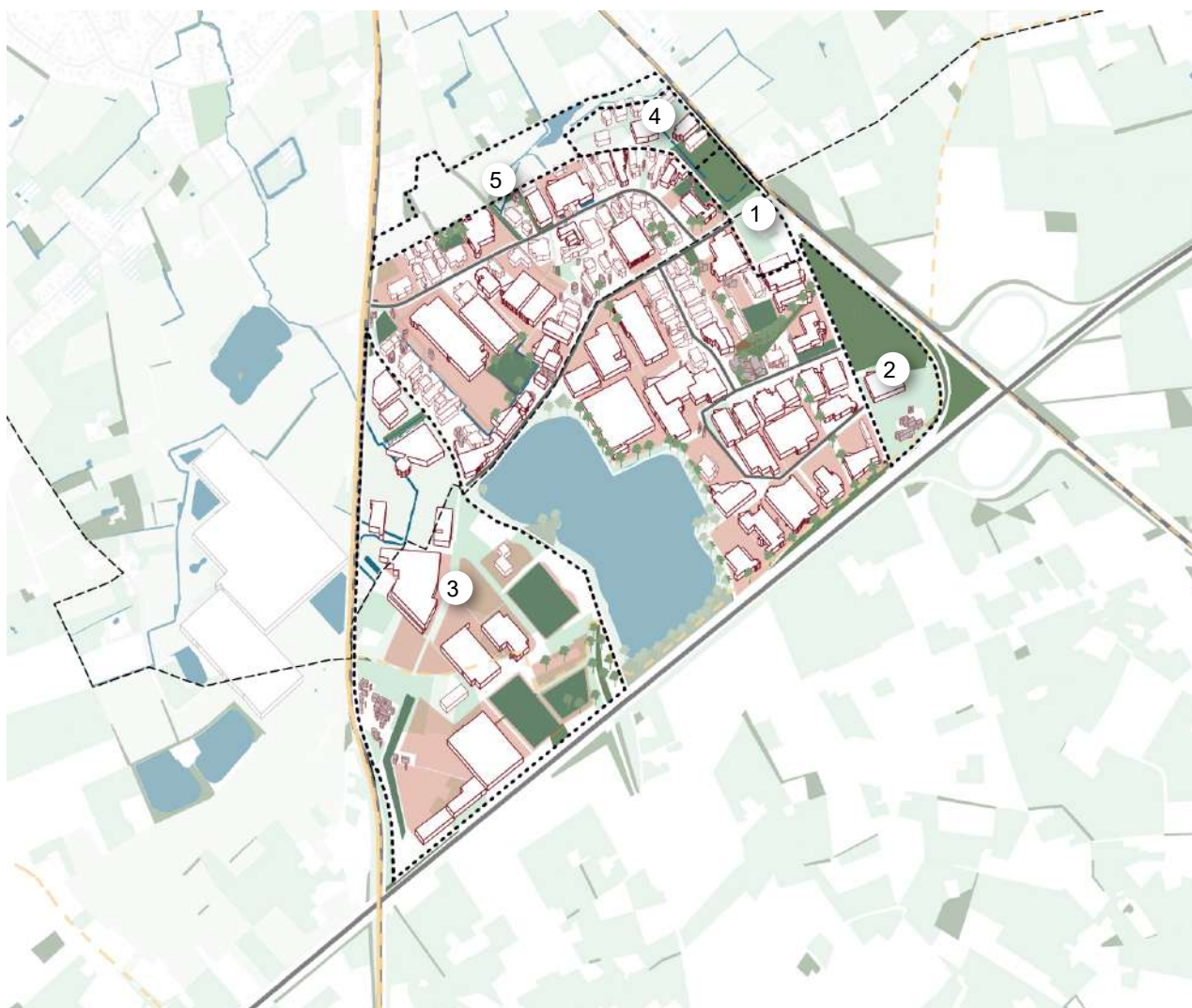
Sinds 2017 realiseert VENECO, gefaseerd, de **transformatie en de uitbreiding** van het bedrijventerrein. In de zomer van 2018 nam het eerste bedrijf zijn intrek in de uitbreidingszone van De Prijkels. Voor 'de Poort', de toegangszone en bijgevolg het visitekaartje van het bedrijventerrein, werd een wedstrijd uitgeschreven voor het ontwerp en de ontwikkeling ervan.

1. De Poort
2. De Lob
3. Het regionale bedrijventerrein
4. Het lokale bedrijventerrein
5. De bufferzone

(Zie nummers op kaart hiernaast.)

In de loop van 2024 starten de werkzaamheden. Als alles volgens plan verloopt, zullen de eerste bedrijven hun intrek kunnen nemen in 'De Poort' in 2027.

Het beeld rechts toont een DNA-kaart van het bedrijventerrein op basis van de toestand uit 2026. De Prijkels is nog in transformatie. Het inrichtingsplan op volgende pagina's toont het gewenste finale raamwerk.



kaart 25 DNA-kaart bedrijventerrein De Pijkels

bron luchtfoto 2021, GRB 2026 en BWK 2020

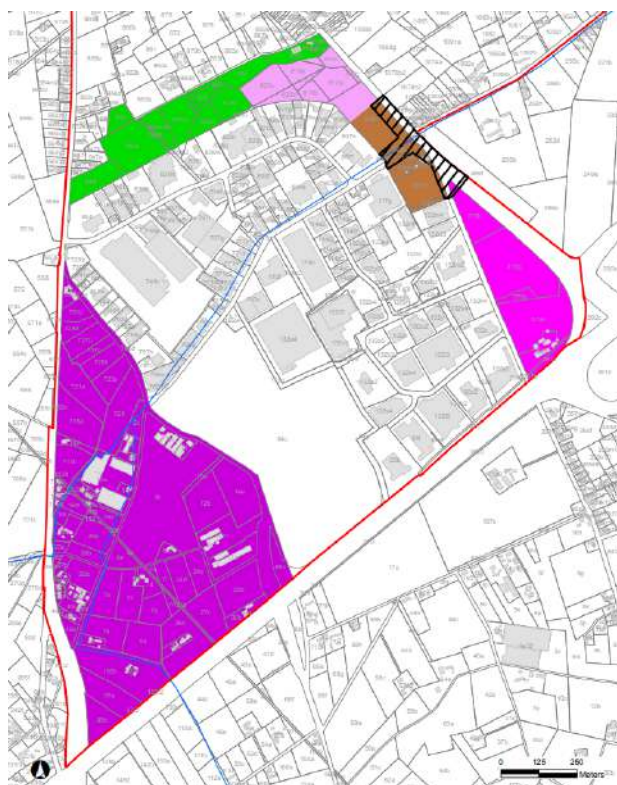
	aanwezige groenzone in het bedrijventerrein		water		XL of L bedrijfsperceel
	akker		L of XL bedrijfsgebouw		recreatieve fietsroute
	grasland		S of M bedrijfsgebouw		gemeentegrens
	boom		woning		deelzones Pijkels

4.1.2 INRICHTINGSPLAN

Het inrichtingsplan voor de Prijkels zet sterk in op de verschillende kwaliteitsthema's en fungeert als voorbeeldproject voor de andere bedrijventerreinen.

Het plan deelt het bedrijventerrein op in **vijf deelzones**. Elke deelzone kent een ander programma en karakteristieken.

1. De Poort
2. De Lob
3. Het regionale bedrijventerrein
4. Het lokale bedrijventerrein
5. De bufferzone



-  gemengd regionaal bedrijventerrein (art.2)
-  bufferzone (art.4)
-  De Poort (art.5)
-  zone voor lokale en regionale bedrijven (art.6)
-  lokaal bedrijventerrein (art.7)
-  zone voor infrastructuur (art.3)
-  grenslijn
-  gemeentegrenzen

kaart 26 grafisch plan, onderdeel van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'afbakening kleinstedelijk gebied Deinze' (2011)

bron provincie Oost-Vlaanderen



kaart 27 inrichtingsplan De Pijkels met aanduiding deelzones (2015)

bron Veneco



4.2 KWALITEITSTHEMA'S

De Prikels zet in op de verschillende kwaliteitsthema's en kan als voorbeeld worden gebruikt voor de andere bedrijventerreinen. Op basis van deze thema's wordt in dit deelhoofdstuk het inrichtingsplan toegelicht:

- landschap, ecologie en klimaat
- mobiliteit en ontsluiting
- bebouwing en identiteit
- energie.

4.2.1 LANDSCHAP, ECOLOGIE EN KLIMAAT

Inpassing van het bedrijventerrein door kwalitatieve groene randen

Het bedrijventerrein wordt omringd door grote verbindingswegen E17 en N35. Naast het inzetten op **kwalitatieve architecturale bedrijfswanden**, zal ook een **groenscherm voor uniformiteit** zorgen en het visitekaartje van de Prikels vormen. De randen langs N35 en E17 worden voorzien van een dubbele bomenrij. Bovendien is langsheen E17 de waterretentiezone, de '**Papelenvijver**', ingericht, die bijdraagt tot de externe beeldkwaliteit aan deze zijde.

Ook de rand langs N494 wordt verzorgd afgewerkt en groen ingericht met een uniforme **struikengordel**.

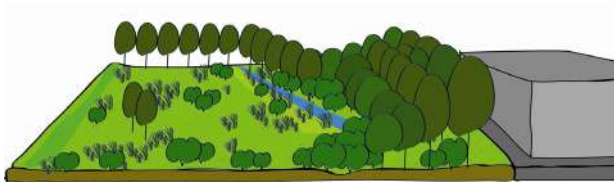
Richting de woonomgeving van het stedelijke gebied Deinze wordt een duidelijke begrenzing van het bedrijventerrein voorzien met een brede dichte groenblauwe buffer, bestaande uit onder andere hoogstammen en opgaande struiken. De zone zal extensief worden beheerd. De bufferzone fungeert als een **visuele en akoestische afscherming** ten opzichte van de bestaande bebouwing en verzekert een **beter luchtkwaliteit**.

Intern groenblauw raamwerk

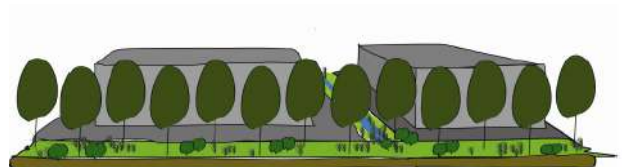
Naast een integratie van het bedrijventerrein in zijn omgeving dankzij zijn groene randen, wordt ook intern in het bedrijventerrein een groenblauw raamwerk uitgebouwd. Het **raamwerk** bestaat uit **groenblauwe assen** die de beeldkwaliteit op het bedrijventerrein mee bepalen en zorgen voor een klimaatadaptieve inrichting. De assen worden dwars op E17 voorzien en delen het terrein op in compartimenten. Zij zijn grotendeels gekoppeld aan de interne wegenis of in het verlengde ervan en bestaan uit collectieve infiltratiebekkens die op een natuurvriendelijke wijze worden aangelegd en ingericht.

Er werd besloten om niet elk bedrijf op zijn eigen perceel maximaal te laten bufferen, maar te werken met **collectieve buffering**. De infiltratiebekkens zijn gekoppeld aan de waterlopen die zorgen voor de afwatering van het bedrijventerrein. Door deze infiltratie- en buffervoorzieningen neemt de wateroverlast stroomafwaarts niet toe. Ze zijn zichtbaar aanwezig op het terrein en door ze te **koppelen aan een sterke groenstructuur**, betekenen ze, naast hun functionele aspect, een visuele meerwaarde voor de gebruikers en bezoekers van het bedrijvenpark.

In het gebied ten noorden van Karreweg wordt een **natuurcorridor** aangelegd, die verbonden is met de Papelenvijver, de hoofdas en de Kattebeek. De **Kattebeek** wordt sterker uitgebouwd als natuurverbinding in de open ruimte.



figuur 38 principeschets noordelijke groenbuffer
bron Veneco (2012), inrichtingsstudie De Pijkels



figuur 39 principeschets randen E17 en N35
bron Veneco (2012), inrichtingsstudie De Pijkels



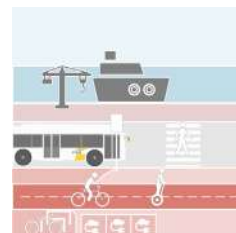
figuur 40 groen raamwerk De Pijkels
bron Veneco (2012), inrichtingsstudie De Pijkels



figuur 37 watersysteem De Pijkels
bron Veneco (2012), inrichtingsstudie De Pijkels



figuur 41 de Papelenvijver de Pijkels
bron Veneco



4.2.2 MOBILITEIT EN ONTSLUITING

In het inrichtingsplan is bijzonder veel aandacht besteed aan mobiliteit: een goede ontsluiting op N35 en N494, een efficiënte interne ontsluiting en veilige fietsverbindingen.

Duidelijke hoofdstructuur

Een overzichtelijke hoofdstructuur wordt bekomen door **twee duidelijke toegangen tot het bedrijventerrein te voorzien, enerzijds de hoofdontsluiting op Steenweg Deinze (N35) en anderzijds een knooppunt op Deinsesteenweg (N494)**. Het verkeer, en zeker het vrachtverkeer, afkomstig van het bedrijventerrein wordt naar N35 geleid. N35 werd tussen het kruispunt en E17 geselecteerd als primaire weg. De hoofdtoegang wordt geaccentueerd door de deelzone 'De Poort'. De toegang vanop Deinsesteenweg dient als secundaire toegang. **De verbinding tussen de hoofdtoegang en de secundaire toegang vormt de hoofdas van de interne ontsluiting van het bedrijventerrein.**

De 'leesbaarheid' van de hoofdas wordt verhoogd door een uniforme vormgeving (bestrating, beplanting, verlichting, enz.). Gemeenschappelijke functies worden bij voorkeur langs de hoofdas voorzien, prioritair ter hoogte van de deelzone 'de Poort'.

Op de hoofdas takken zijassen (secundair wegensysteem) aan. Gezien het om een uitbreiding van een bestaand bedrijventerrein gaat, wordt daarbij vertrokken van de bestaande wegenstructuur. Deze wordt mee geïntegreerd binnen een nieuw samenhangend hoofdwegensysteem voor het totale bedrijventerrein. De zijassen worden lusvormig uitgebouwd, waardoor keerbewegingen zoveel mogelijk worden vermeden.

Geclusterde parkeerstrategie

Parkeerplaatsen worden **zoveel mogelijk gedeeld** tussen verschillende bedrijven. Dit kan gebeuren op basis van afspraken tussen de bedrijven onderling, al dan niet in samenwerking met de terreinbeheerder. Dit kan op verschillende manieren worden vormgegeven.

Een voorbeeld zijn collectieve parkeerstroken parallel aan de openbare weg of parkeerhavens voor twee naast elkaar gelegen bedrijven. Zij worden functioneel en overzichtelijk aangelegd, met een **uniforme verharding van waterdoorlatende materialen** (dolomiet, grastegels, graskunststofplaten) en een uniforme groenstructuur rondom.

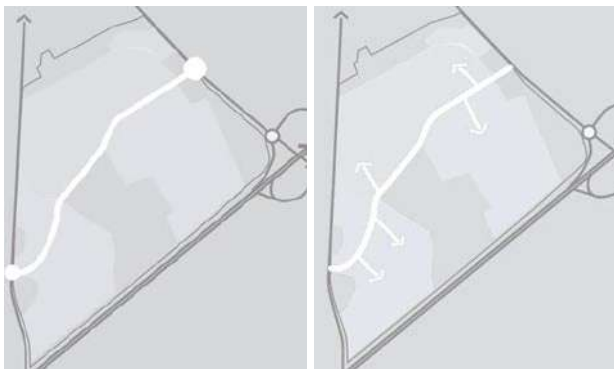
Ook het stapelen van autoparkeerplaatsen (voor werknemers, bezoekers) in, op of onder gebouwen wordt, waar mogelijk, nagestreefd.

Openbaar vervoer

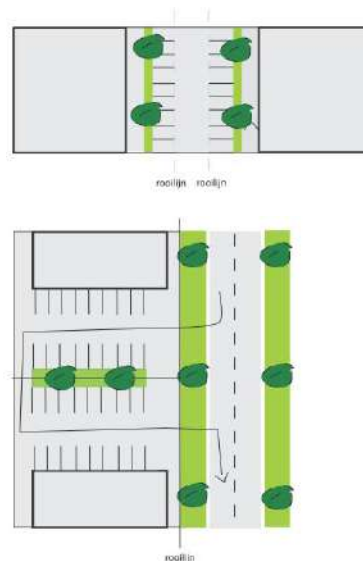
De ontsluiting van het bedrijventerrein De Prikels voor het openbare vervoer is vandaag beperkt. Er is enkel **een reguliere buslijn** (83 Deinze-Oudenaarde) langs Deinsesteenweg. Er is geen bus langs Steenweg Deinze. In overleg met de bedrijven wordt nagegaan of andere initiatieven wenselijk zijn, zoals bijvoorbeeld een pendeldienst tussen het station van Deinze en De Poort tijdens de spitsuren. Anderzijds is het **station van Deinze op fietsafstand** van het bedrijventerrein gelegen. Deze toepassing wordt aangemoedigd door het aanbieden van abonnementen, het aanbieden van deelfietsen en het sensibiliseren en informeren over deze mogelijkheid.

Veilige fietsverbindingen

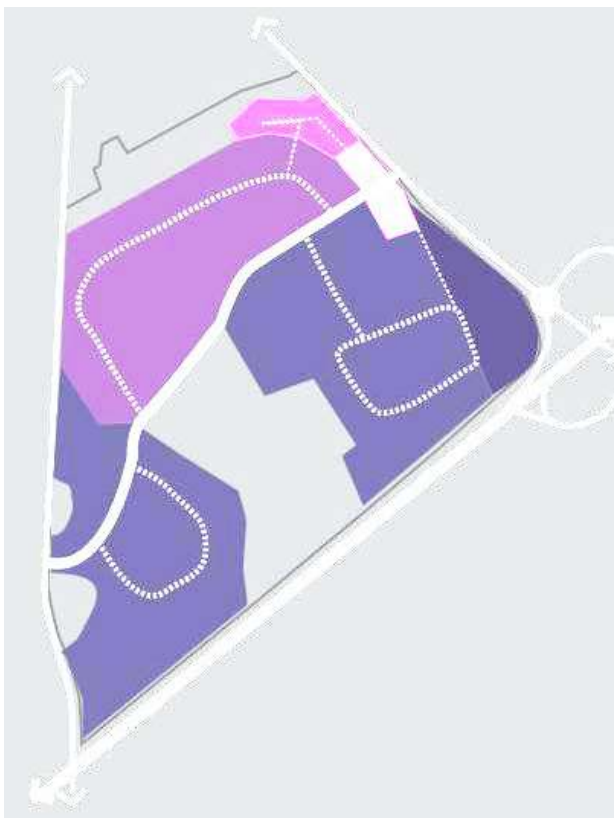
Op meerdere plaatsen worden toegangen voor fietsers tot het bedrijventerrein voorzien zodat zij op de kortst mogelijke wijze hun bestemming kunnen bereiken. De fietstoegangen bevinden zich zowel op de hoofdas alsook op enkele zijassen. Aangezien het meeste gemotoriseerde verkeer zich op de hoofdas bevindt, worden fietsers zoveel en zo snel mogelijk **via de minder intensief gebruikte zijlussen** van het bedrijventerrein gestuurd.



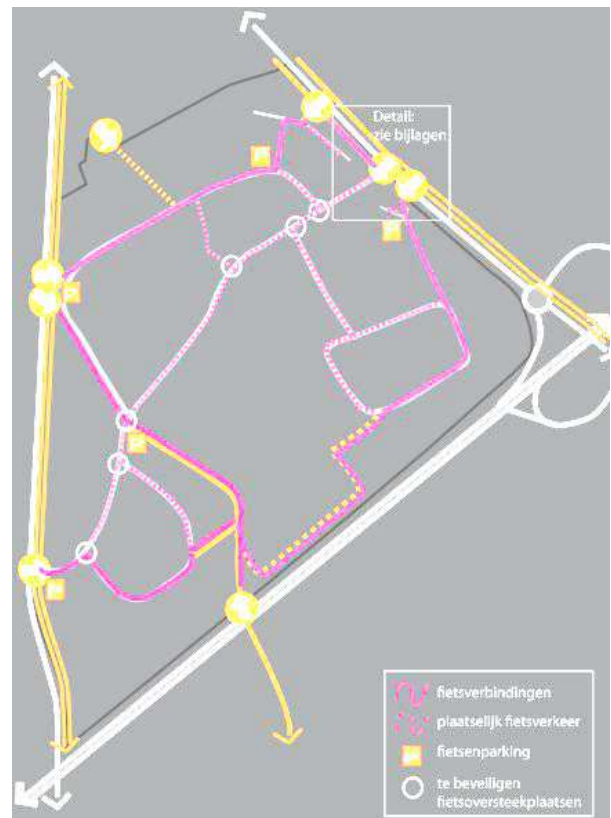
figuur 43 hoofdstructuur en aantakende zijassen in De Pijkels
bron Veneco (2012), inrichtingsstudie De Pijkels



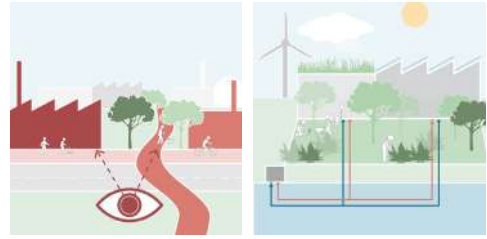
figuur 45 parkeerstrategie De Pijkels
bron Veneco (2012), inrichtingsstudie De Pijkels



figuur 44 volledige ontsluitingsplan De Pijkels
bron Veneco (2012), inrichtingsstudie De Pijkels



figuur 46 fietsverbindingen
bron Veneco (2012), inrichtingsstudie De Pijkels



4.2.3 BEBOUWING EN IDENTITEIT

Programma en schaal

In bedrijventerrein De Prikels zijn productie, opslag, logistiek, onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten toegelaten. Kleinhandel, autonome kantoren en bedrijfsverzamelgebouwen zijn niet toegelaten. Het inrichtingsplan deelt het bedrijventerrein op in verschillende **deelzones**, waaraan een meer **specifiek programma en identiteit** wordt gekoppeld.

1. De Poort vormt de toegang tot het bedrijventerrein waar bedrijven met een ondersteunende functie en kantoorachtigen zich kunnen vestigen.
2. De Lob is bestemd voor lokale en regionale bedrijven.
3. Het regionale bedrijventerrein omvat de grootste uitbreiding en strekt zich uit over het grondgebied van Nazareth, Deinze en Kruishoutem.
4. Het lokale bedrijventerrein paalt aan Steenweg Deinze (N35) en is 5 hectare groot.

De kavelgroottes variëren naargelang de bestemming:

- lokaal bedrijventerrein: maximum 5.000 m² met uitzondering van restkavels
- regionaal bedrijventerrein: minimum 5.000 m².

Beeldkwaliteit en bebouwing

Zichtlocaties

Aangezien het bedrijventerrein omgeven is door grote verbindingswegen, is de bedrijvenzone beeldbepalend bij het binnenrijden van Deinze en vormt ze mee het visitekaartje voor de stad. Dit zijn belangrijke **'zichtlocaties'**. De meest strategische wand hierbij is deze **langs E17**, maar ook **N35** is een belangrijke verbindingsweg en invalsweg naar Deinze. Ter hoogte van 'de zichtlocaties' wordt gewerkt met een architecturale kwalitatieve bedrijfswand en, zoals reeds aangehaald bij het thema 'landschap, ecologie en klimaat' ook met een uniform groenscherm.

De **'Poort van de Prikels'** vormt de toegang tot het bedrijventerrein en vormt dus een belangrijke 'zichtlocatie'. Hier wordt ingezet op een hogere architecturale kwaliteit en een hoge kwaliteit van de open ruimte. De bedrijfsgebouwen vervullen hier in visueel opzicht een poortfunctie. Een ensemble van landschap

en architectuur laat zien dat een bedrijventerrein een **kwalitatieve plek** kan zijn voor mens en dier.

Stedenbouwkundige voorschriften

Er worden heel wat stedenbouwkundige voorschriften opgelegd die de **beeldkwaliteit** van het bedrijventerreinen waarborgen **en zuinig ruimtegebruik** faciliteren. Hieronder zijn enkele voorbeelden.

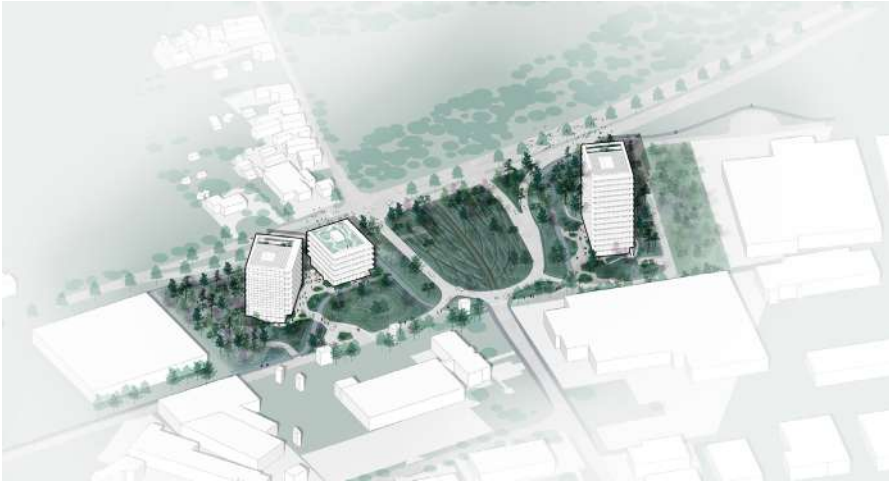
- Er zijn geen bouwbeperkingen in de hoogte.
- De kopers moeten aandacht besteden aan een hedendaagse en visueel aantrekkelijke bedrijfsarchitectuur.
- Per deelzone zijn er verplichte bouwlijnen en verplichte bouwvrije zones vastgelegd.
- De opslag van goederen gebeurt maximaal binnen het bedrijfsgebouw. Een opslag buiten kan enkel wanneer het niet zichtbaar is van op de openbare weg.

4.2.4 ENERGIE

Binnen het bedrijventerrein De Prikels wordt er gezocht naar **lokale hernieuwbare energieproductie**, meer bepaald via een windturbine. Voor de hernieuwbare energiesystemen wordt er steeds gezocht naar de meest geschikte locatie, rekening houdend met de impact op omliggende bebouwing, 'gevoelige' functies, enz.

Daarnaast wordt via uitgiftevoorwaarden bepaald dat de koper **CO2-neutraliteit** op het bedrijfsperceel moet kunnen garanderen. Dit gebeurt op volgende wijze:

- zuinig en rationeel energieverbruik
- eigen productie van hernieuwbare energie op het perceel of participatie in de productie van groene stroom
- aankoop van groene stroom voor het stroomverbruik dat niet kan worden vermeden, en niet op het perceel zelf kan worden opgewekt.



figuur 47 axonometrie Poort van de Pijpels, Team DELVA – KAA – DENC-STUDIO
bron DELVA



figuur 48 visualisatie Poort van de Pijpels, Team DELVA – KAA – DENC-STUDIO
bron DELVA



figuur 49 visualisatie Poort van de Pijpels, Team DELVA – KAA – DENC-STUDIO
bron DELVA

5 DRONGEN I

5.1 DNA



BEZETTING

TOTAAL AANTAL ONDERNEMERS: 300
AANTAL ONDERNEMERS PER HA: 5,41

bron cijfers uit VKBO, 2026

Het bedrijventerrein Drongen I is gelegen op het grondgebied van Gent en voor een klein gedeelte, namelijk 2,7 hectare, op het grondgebied van Deinze. Het bedrijventerrein wordt **steeds in totaliteit bekeken** over de gemeentegrens heen. Hieronder wordt de DNA-kaart van Drongen I toegelicht, waarop zijn sterke en zwakkere eigenschappen zijn aangeduid.

LANDSCHAP / ECOLOGIE / KLIMAAT

- Het bedrijventerrein kent een hoge verhardingsgraad en mist groen. De hittestress op het bedrijventerrein is hoog.
- + De Merebeek doorsnijdt het bedrijventerrein en geeft, tezamen met enkele bestaande grachten, een blauw karakter aan het terrein. De beek krijgt slechts beperkte ruimte en wordt ook voor een klein deel ingebuisd. Ze zorgt voor een fysieke barrière tussen het noordelijke en het zuidelijke deel van het bedrijventerrein.
- Er zijn enkele gebieden binnen Drongen I waar er overstromingsgevaar is ten gevolge van hevige regenbuien, wegens onder andere de hoge verhardingsgraad en de beperkte ruimte voor de Merebeek.
- + Wegens de decentrale ligging veroorzaakt Drongen I beperkt hinder voor de woonkernen. Er zijn bomenrijen aanwezig tussen bepaalde delen van het bedrijventerrein en haar omgeving: ter hoogte van de Landegemstraat en de Moerstraat en voor een deel als barrière naar de E40. Een groene bufferzone is er echter nog niet rondom het gehele terrein en kan dus nog worden versterkt.

MOBILITEIT / ONTSLUITING

- + Het bedrijventerrein is goed ontsloten voor gemotoriseerd verkeer met zijn ligging aan de internationale autosnelweg E40.
- Het bestaande op- en afrittencomplex van E40 met de N466 te Drongen-Baarle voldoet vandaag niet meer aan de huidige normen, zowel op vlak van afwikkelingskwaliteit en verkeersveiligheid als van normen op vlak van knooptypologie. Het gevolg is

dat vandaag het vrachtverkeer van en naar het bedrijventerrein hun weg zoekt via omgevende woonstraten als sluiproute.

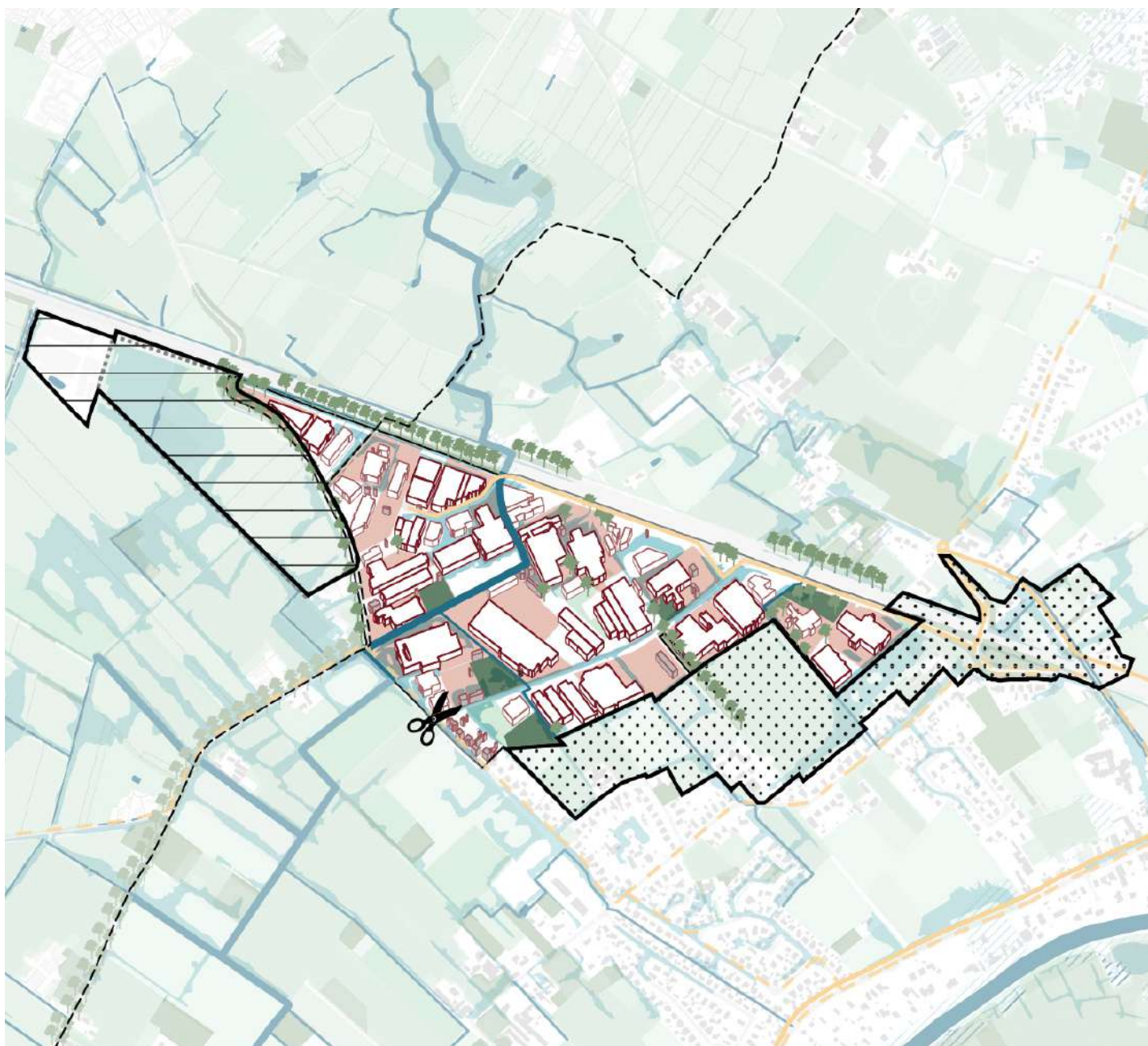
- Het bedrijventerrein ligt in het buitengebied, op 10 km afstand van zowel de stadskern van Deinze als van Gent.
- + Er is een buslijn '839' die de verbinding maakt tussen het bedrijventerrein Drongen en het Sint-Pietersstation.
- + Er lopen functionele fietsroutes rondom het bedrijventerrein.
- Er zijn geen stations in de nabije omgeving. Het dichtstbijzijnde station is station Landegem op 4 km afstand van het bedrijventerrein. Het station wordt enkel door een beperkt aantal L-treinen bediend, die de verbinding maken tussen Mechelen - Dendermonde - Gent Sint-Pieters - Landegem - Brugge. Station Gent Sint-Pieters bevindt zich op 10,5 km afstand van het bedrijventerrein.
- Wegens zijn ligging is enkel goederentransport via wegen mogelijk, en niet via water of spoor.
- Het bedrijventerrein wordt intern ontsloten via de straten: Industriepark-Drongen, Landegemstraat, Moerstraat en Booiebos. Deze wegen bieden echter geen toegang tot alle bedrijven, waardoor talrijke kleinere private wegen noodzakelijk zijn om de percelen te bereiken. Het ontbreken van een duidelijk gestructureerd en hiërarchisch intern wegennet leidt tot een versnipperde verkeersstructuur en een verrommelde ruimtelijke uitstraling.
- + Er is reeds een knip aanwezig voor gemotoriseerd verkeer ter hoogte van Moerstraat waar het woonlint start. Hierdoor wordt bedrijfsverkeer door deze woonstraat vermeden.

IDENTITEIT / BEBOUWING

- + Het bedrijventerrein bestaat voor een groot deel uit een grotere korrel. XL- en L-percelen zijn hier veelvoorkomend. Grotere bedrijven kunnen zich hier dus nog vestigen. Daarnaast is er ook ruimte voor een aantal M-bedrijfsgebouwen.
- Er zijn nog enkele zonevrije woningen aanwezig, één losstaande woning in Moerstraat en één woning in Industriepark-Drongen. Daarnaast bevinden zich vier woningen, gesitueerd in het woonlint aan de Moerstraat, binnen de bestemming 'industriegebied'.
- Er is een lage beeldkwaliteit wegens een hoge verhardingsgraad, talrijke blinde gevels en een ongestructureerde inplanting van de gebouwen met een grote hoeveelheid aan korte interne private wegen.

ENERGIE

- + Sommige bedrijven hebben zonnepanelen.
- Er is een beperkte toepassing van duurzame energieopwekking: geen windturbines, geen energie-hubs, geen collectief warmtenet, enz.



kaart 28 DNA-kaart bedrijventerrein Drongen I

bron luchtfoto 2021, GRB 2026 en BWK 2020

	aanwezige groenzone in het bedrijventerrein		mogelijk overstromingsgebied		recreatieve fietsroute
	akker		L of XL bedrijfsgebouw		buslijn
	grasland		S of M bedrijfsgebouw		knip in straat
	boom		woning		gemeentegrens
	water		XL of L bedrijfsperceel		
			zoekzone uitbreidingszone Drongen		
			zoekzone uitbreidingszone Gent (ontwerp GRUP Herinrichting Complex E40 Drongen)		



5.2 KWALITEITSTHEMA'S

Het bedrijventerrein op grondgebied van Deinze is gekoppeld aan een grotere bedrijvenzone in Gent. Het bedrijventerrein moet **steeds in totaliteit worden bekeken** over de gemeentegrens heen. Hieronder worden enkele principes voor het gehele bedrijventerrein opgesomd, opgedeeld volgens de kwaliteitsthema's.

5.2.1 LANDSCHAP, ECOLOGIE EN KLIMAAT

De overgang tussen enerzijds het bedrijventerrein en anderzijds het omliggende landschap en de woonzones wordt bij voorkeur maximaal verzacht. Dit kan door de bestaande groenbuffer te versterken en ontbrekende schakels aan te vullen. Afhankelijk van de eventuele toevoeging van uitbreidingszones aan het bedrijventerrein, ter hoogte van Deinze en/of aan de zijde van Gent, zal de groenbuffer op een andere locatie moeten worden voorzien.

Daarnaast is het belangrijk om ook intern sterker in te zetten op vergroening, onder meer door het vergroenen van straatprofielen. Door de beperkte breedte van bepaalde straten kan op termijn het opschuiven van de rooilijn overwogen worden om voldoende ruimte te creëren voor groen- en blauwstructuren (zoals wadi's).

De Merebeek verdient meer ruimte binnen het plangebied. Waar mogelijk is het wenselijk om het ingebuisde deel opnieuw open te leggen. Ook de aanwezige grachten kunnen een belangrijke rol spelen als drager voor waterbuffering, op voorwaarde dat ze voldoende ruimte krijgen en worden uitgerust met schotten om het water niet onmiddellijk af te voeren.

5.2.2 MOBILITEIT EN ONTSLUITING

Op het vlak van mobiliteit is het essentieel om meer structuur te brengen in de wegenis. Vandaag is de maasgrootte van het wegnnet te groot waardoor buiten de grote ontsluitingswegen allerlei kleine private wegenis nodig is om de verschillende bedrijven te bereiken. Om terug structuur in deze verrommeling te brengen, is het wenselijk om na te denken over een efficiënt en logisch interne ontsluitingsstructuur, bij voorkeur werkend met een lussensysteem in plaats van doodlopende wegenis. Ook een verbetering van het afrittencomplex van de E40 is noodzakelijk om de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer te optimaliseren.

Rondom het bedrijventerrein zijn er functionele fietsroutes aanwezig, zij stoppen echter ter hoogte van het bedrijventerrein. De fietsbereikbaarheid van het terrein zelf kan aanzienlijk worden verbeterd door het Booiebos herin te richten met voldoende ruimte voor fietsers. Daarnaast is het aangewezen om naast een oost-west connectie voor fietsers ook in te zetten op een noord-zuid fietsdoorsteek met als doel de fiets toegankelijkheid van het terrein te maximaliseren.

5.2.3 BEBOUWING EN IDENTITEIT

Voor de bebouwing is het belangrijk om voldoende ruimte te behouden voor grotere bedrijven. Het opsplitsen van percelen wordt daarom bij voorkeur vermeden, terwijl het samenvoegen van percelen niet mag worden aangemoedigd. Het bestaande wegnnet laat bovendien niet toe om een fijnmazige opdeling in kleinere percelen te realiseren zonder bijkomende, kleinschalige weginfrastructuur, wat ruimtelijk niet wenselijk is.

De huidige beeldkwaliteit van Drongen I is laag door de aanwezigheid van talrijke loodsen met blinde gevels, een hoge verhardingsgraad en een versnipperd patroon van parkeerplaatsen en private interne wegenis. Deze beeldkwaliteit kan worden verhoogd en het ruimtegebruik kan worden geïntensiveerd door functies te stapelen, meer in te zetten op tweegevelbedrijven in plaats van vrijstaande viergevelbedrijven, en door collectieve parkeer- en opslagvoorzieningen te delen. Parkeerplaatsen en opslagruimte in open lucht worden best zoveel mogelijk gemeenschappelijk georganiseerd of geïntegreerd binnen de bedrijfsgebouwen zelf.

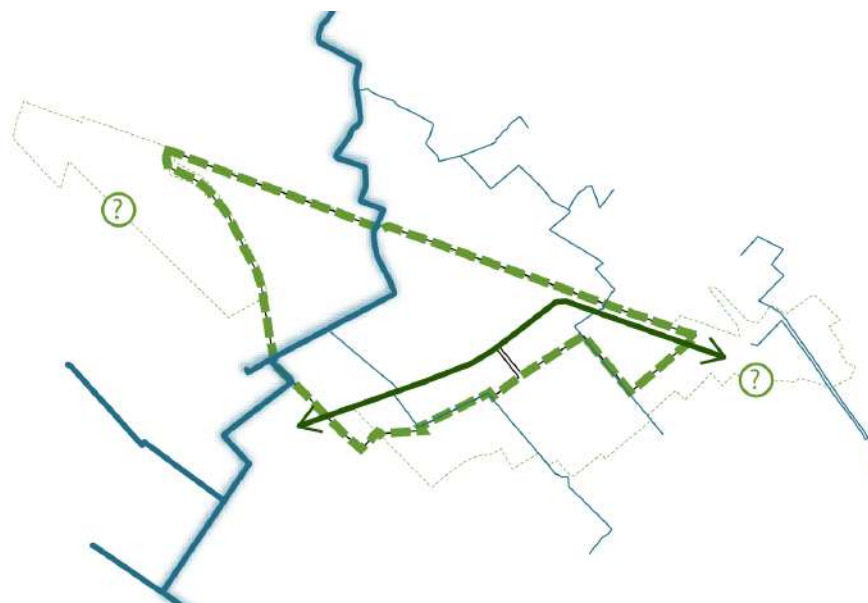
Tot slot moet een behoefte-onderzoek naar bijkomende ruimte voor niet-verweefbare activiteiten op het bedrijventerrein worden uitgevoerd om na te gaan of een uitbreiding van dit bedrijventerrein nodig/wenselijk is. Dit onderzoek moet rekening houden met de keuzes die worden gemaakt op Vlaams niveau op vlak van ontsluiting van Drongen I en passen binnen het regionale economische netwerk.

Actie

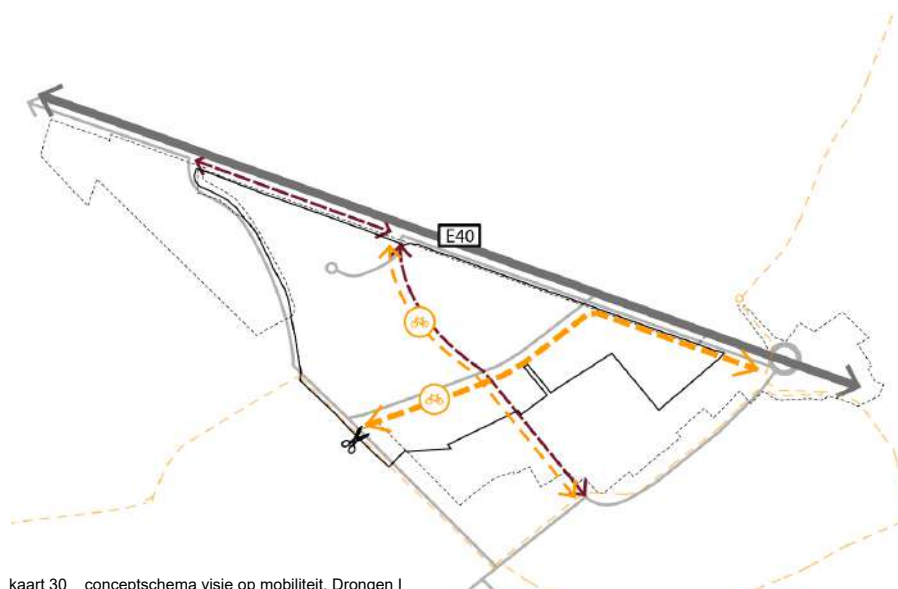
Actie: Uitvoeren van een behoefte-onderzoek naar bijkomende ruimte voor niet-verweefbare activiteiten

In samenwerking met (boven)lokale overheden en economische actoren (VLAIO) onderzoekt Deinze de behoefte naar bijkomende ruimte voor niet-verweefbare activiteiten. Dit onderzoek vertaalt de bovenlokale visie op vlak van bedrijvigheid door op lokaal niveau (zie hierboven Actie 'Samenwerken aan een bovenlokale visie voor de bedrijventerreinen').

Indien de behoefte naar bijkomende ruimte kan worden aangetoond, wordt een mogelijke uitbreiding van bedrijventerrein Drongen I verder onderzocht.



kaart 29 conceptschema visie op landschap, Drongen I



kaart 30 conceptschema visie op mobiliteit, Drongen I

6 TER MOTE

6.1 DNA



BEZETTING

TOTAAL AANTAL ONDERNEMERS: 59
AANTAL ONDERNEMERS PER HA: 10,63

bron: cijfers uit VKBO, 2026

Het bedrijventerrein Ter Mote is gelegen in Nevele. Het bedrijventerrein dateert uit de jaren 1990, maar werd pas na de jaren 2009 verder geconcretiseerd en ontwikkeld. Hieronder wordt de DNA-kaart van Ter Mote toegelicht met zijn sterke en zwakkere eigenschappen.

LANDSCHAP / ECOLOGIE / KLIMAAT

- Het bedrijventerrein ligt aan de rand van de dorpskern Nevele en doorsnijdt de open ruimte.
- + Binnen het terrein zorgen groenstroken met bomen langs de wegen voor een groener uitzicht.
- + Rondom het bedrijventerrein ligt een grachtenstructuur en stroomt het Vlietje. Dankzij de omringende groenbuffer krijgt het blauwe karakter van het gebied een groene context.
- Ter hoogte van de ontsluitingsweg bevindt zich een zone die pluviaal overstromingsgevoelig is (kleine kans). Rondom de bedrijven, ter hoogte van de waterstructuur, is zowel een pluviale als fluviale overstromingsgevoelige zone aanwezig.
- +/- De weg die werd aangelegd voor Ter Mote in 2023 verhelpt een mobiliteitsprobleem, maar zorgt wel voor een bijkomende versnippering van de open ruimte.

MOBILITEIT / ONTSluitING

- + Omwille van het zware verkeer dat door de dorpskern van Nevele rijdt, werd in 2023 een bijkomende weg aangelegd vanuit het zuidwesten om het bedrijventerrein te ontsluiten. De nieuwe weg verbindt het bedrijventerrein met de Vierboomstraat (N437) en heeft tot doel het zwaar doorgaande verkeer uit de dorpskern te weren.

- +/- Het bedrijventerrein ligt aan de rand van de dorpskern Nevele en biedt lokale tewerkstelling. Binnen de ruimere regionale structuur heeft dit terrein echter een relatief decentrale ligging. De afstand tot grotere stedelijke kernen bedraagt ongeveer 9 km fietsen tot de stadskern van Deinze en circa 15 km tot het stadscentrum van Gent.

Buslijn 834, met halte Nevele Vlierboomstraat in de Graaf van Hoornestraat, bevindt zich op ongeveer tien minuten wandelafstand van het terrein. Deze lijn verbindt het station Gent-Sint-Pieters met Lotenhulle. Buiten deze verbinding zijn er geen bijkomende buslijnen of openbaarvervoersconnecties in de directe omgeving van het terrein aanwezig.

De verbindende straten zoals omleidingsweg Ter Mote, Biebuyckstraat en Graaf Van Hoornestraat hebben een gescheiden fietspad. Deze maken aansluiting op regionale fietsroutes.

Er zijn geen stations in de nabije omgeving. Het dichtstbijzijnde station is station Landegem op 5 km afstand van het bedrijventerrein. Het station wordt enkel door een beperkt aantal L-treinen bediend, die de verbinding maken tussen Mechelen - Dendermonde - Gent Sint-Pieters - Landegem - Brugge.

Wegens zijn ligging is enkel goederenvervoer via wegen mogelijk, en niet via het water of het spoor.

IDENTITEIT / BEBOUWING

- + Het bedrijventerrein Ter Mote bestaat volledig uit small-percelen en biedt ruimte aan kleine en middelgrote ondernemingen.
- + Het betreft een compact bedrijventerrein met een duidelijke, gestructureerde lay-out, bebouwing met raamopeningen en een overwegend groene inrichting.
- De meerderheid van de bedrijven bestaat uit vrijstaande viergevelgebouwen, wat betekent dat het terrein momenteel niet maximaal ruimtelijk wordt geïntensiveerd.

ENERGIE

- + De meeste bedrijven hebben zonnepanelen.
- Er is een beperkte toepassing van duurzame energieopwekking: geen windturbines, geen energie-hubs, geen collectief warmtenet, enz.



kaart 31 DNA-kaart bedrijventerrein Ter Mote
bron luchtfoto 2021, GRB 2026 en BWK 2020

	aanwezige groenzone in het bedrijventerrein		mogelijk overstromingsgebied		gemeentegrens
	akker		S bedrijfsgebouw		
	grasland		S bedrijfspersceel		
	boom		functionele fietsroute		
	water		ontsluitingsweg		

6.2 KWALITEITSTHEMA'S

Hieronder worden enkele principes voor het bedrijventerrein opgesomd, opgedeeld volgens de kwaliteitsthema's.

6.2.1 LANDSCHAP, ECOLOGIE EN KLIMAAT

Het is aangewezen om buffer- en infiltratievoorzieningen te voorzien binnen de groenzones langs de wegenis, zodat de bestaande overstromingsgevoeligheid wordt verminderd en het terrein beter voorbereid is op toekomstige klimaatomstandigheden.

6.2.2 MOBILITEIT EN ONTSLUITING

De bedrijfsactiviteiten zorgden in het verleden voor mobiliteitsoverlast door het doorgaande zware verkeer dat door de dorpskern van Nevele reed. Om dit probleem aan te pakken, werd een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd. Handhaving blijft daarbij cruciaal: vooral het strikt controleren van het verbod op zwaar verkeer in de dorpskern is noodzakelijk om de nieuwe weg optimaal te laten functioneren.

6.2.3 BEBOUWING EN IDENTITEIT

Het bedrijventerrein is een KMO-zone die uitsluitend bestaat uit kleine percelen. Het is wenselijk om hier overwegend bedrijven ruimte te geven die niet binnen een stads- of dorpskern verweefbaar zijn.

Om de leefkwaliteit in Nevele te vrijwaren en geen bijkomende open ruimte aan te snijden, is een uitbreiding van Ter Mote niet wenselijk. Wel biedt het terrein nog mogelijkheden tot intensivering. Het clusteren en koppelen van bedrijven (tweegevelbedrijven in plaats van viergevelbedrijven) kan worden gestimuleerd, zodat de densiteit binnen het bestaande bedrijventerrein kan worden verhoogd. Op die manier evolueert Ter Mote naar een efficiënter en intensiever benut bedrijventerrein, zonder bijkomende aansnijding van open ruimte.



kaart 32 conceptschema visie op landschap, Ter Mote





BIJLAGEN

1	BEGRIPPENLIJST	136
2	INDEX ONDERZOEKSRAPPORTEN	141
3	BRONNEN	142

1 BEGRIPPENLIJST

Actieve mobiliteit

Met actieve mobiliteit worden voetgangers en fietsers bedoeld, vermits voetgangers en fietsers ervoor kiezen om zich, op eigen kracht, actief te verplaatsen.

Afwegingsgebied

Een afwegingsgebied geeft aan dat op deze plek een evenwicht moet worden gezocht tussen een kernversterkende ontwikkeling en een kwalitatieve open ruimte. De openruimte waarden moeten worden gerespecteerd. De ontwikkeling moet zich beperken tot een minimale footprint, de nodige aandacht hebben voor water en groen en een maatschappelijke meerwaarde creëren.

Basisbereikbaarheid

Basisbereikbaarheid staat voor het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van middelen. Zij zal worden gerealiseerd door een samenspel en integratie van initiatieven uit verschillende beleidsdomeinen en verschillende actoren.

Basisvoorziening

Een basisvoorziening is een voorziening die nodig is om het dagelijks leven te organiseren en deel te nemen aan de maatschappij. Voorbeelden zijn een kleuter- en basisschool, kinderopvang, huisarts, apotheek, voedingswinkel en (publieke) ontmoetingsruimtes binnen en buiten.

Bebouwd perceel

Een bebouwd perceel is een perceel met een corresponderend hoofdgebouw, een bijgebouw met een eigen adres of een kunstwerk uit het Grootschalig Referentie Bestand (GRB), bijvoorbeeld een fabriekspand, een kantoorgebouw, huizen, boogloods, enz.

Bebouwde ruimte

Bebouwde ruimte staat voor de samenhangende ontwikkelde gebieden waar bebouwing primeert onder de vorm van een bepaalde concentratie en dichtheid. Hier vinden tal van menselijke activiteiten plaats met het daarmee gepaard gaande verkeer, lawaai, bebouwing, enz. Ook onverharde gronden die er onmiddellijk bij aansluiten zoals bijvoorbeeld tuinen, worden hier meegenomen.

Bedrijventerreinperceel

Een bedrijventerreinperceel is een ruimtelijke eenheid (= een gebied of één enkel volume ruimte, afgebakend voor een bepaald doel) binnen een bedrijventerrein met eenzelfde gebruik, functie of eigenaar.

Bedrijfsverzamelgebouw

Een bedrijfsverzamelgebouw is een complex waar meerdere bedrijven in zijn gevestigd. In een bedrijfsverzamelgebouw kunnen ruimtes worden gedeeld zoals bijvoorbeeld een parkeergarage, een kantine, een berging, enz.

Bezettingsgraad

De bezettingsgraad van een bedrijventerrein omvat het geheel van infrastructuur, de bebouwde percelen en de onbebouwde gronden, die in gebruik zijn door een bedrijf, in verhouding tot de totale oppervlakte van het bedrijventerrein.

Binnengebied

Een binnengebied bestaat uit de al dan niet gesloten, al dan niet bebouwde binnenkant van een bouwblok. Groene binnengebieden fungeren als ecologische kamers binnen het woonweefsel.

Biodiversiteit

Biodiversiteit is de graad van verscheidenheid aan levensvormen in een ecosysteem en meer algemeen in het leven op aarde.

Braakliggende grond

Een braakliggende grond is een grond die als ze langdurig niet wordt onderhouden, zal evolueren naar functie 'bos'.

Collectief vervoer

Collectief vervoer is het geheel van publiek toegankelijke vervoervormen met een gemeenschappelijke vervoerorganisatie. Het bestaat enerzijds uit de (bestaande en toekomstige) vaste infrastructuur van het railnetwerk: spoorwegen, metro- en tramsporen en vrije busbanen. Anderzijds bestaat het uit gemeenschappelijk vervoer zonder vaste infrastructuur zoals buslijnen, belbussen, taxi's, deelauto's en -fietsen, vervoer door vrijwilligers, enz.

DNA

Het beschrijft de eigenheid en de identiteitsbepalende elementen van een bepaalde plek waardoor deze zich onderscheidt van andere plekken.

Eengezinswoning

Een eengezinswoning is een woning, bewoond door leden van één huishouden. Het is een grondgebonden woning. Dit betekent dat het op de begane grond staat en dat er zich geen woningen boven (of onder) bevinden. Een eengezinswoning kan vrijstaand of halfopen zijn of zich in een rij van woningen bevinden.

Energieneutraliteit

Energieneutraliteit betekent dat het verbruik van energie en de hoeveelheid (duurzaam geproduceerde) energie die wordt opgewekt, in balans is.

Gebouwgroottes bedrijven

De gebouwen op de bedrijventerreinen zijn overgenomen uit het Grootchalig Referentie Bestand (GRB) van 2021. De gebouwen werden opgedeeld volgens volgende vier categorieën:

- extra large (XL): groter dan 5.000 m²
- large (L): 2.500 tot 5.000 m²
- medium (M): 500 tot 2.500 m²
- small (S): 0 tot 500 m².

Groenblauwe dooradering / groenblauw netwerk

Met groenblauwe dooradering / groenblauw netwerk wordt een fijnmazig netwerk van groene massa en water door open en bebouwde ruimte bedoeld. Het bestaat onder meer uit open rivier- en beekvalleien, groene massa's zoals parken en (speel)bossen, lijnelementen zoals bomenrijen, houtkanten of bermen, wateroppervlakten zoals vijvers, poelen en bekkens, en aan gebouwen gekoppeld groen zoals tuinen.

Hybridisering van de ruimtevraag

Hybridisering van de ruimtevraag betekent dat er geen strikte scheiding is in het type ruimtevraag in termen van type vastgoed. Een productent van apparatuur voor satellietcommunicatie kan een ruimtevraag hebben naar zowel kantoorfunctie (voor zijn management en overhead), als opslag, als productieruimte, als ruimte voor onderzoek en ontwikkeling. Dit is een hybride ruimtevrager. De hybridisering van de ruimtevraag wordt verwacht zich verder te zetten door een toename in verweefbaarheid van (maak)activiteiten, en het stijgend aandeel kantoorjobs in secundaire sectoren (R&D, design, marketing,...) en de invloed van nieuwe (productie)technologieën zoals additieve manufacturing.

Infrastructuur

Alle materiële voorzieningen die het vervoer van mensen, goederen en informatie mogelijk maken, zoals (spoor-) wegen, kanalen, pijpleidingen, aanlegsteigers, enz.

Binnen het beleidskader 'bedrijventerreinen' gaat het hierbij over alle infrastructuur binnenin de contour van het bedrijventerrein (zoals transportnetwerken (wegen), energiedistributie en groenbuffers).

Kernversterking

Kernversterking betekent het bekomen van meer woon- en leefkwaliteit in een stads- of dorpskern. Kernversterkende projecten kunnen bijvoorbeeld inzetten op herbestemming van beeldbepalend patrimonium, nieuwe invullingen voor leegstaande plekken, hoger of ondergronds bouwen, bundelen en verweven van diverse functies, integratie van nieuwe compacte of gestapelde woontypologieën, versterking van groenblauwe netwerken, toevoeging van trage wegen, enz.

Kernwinkelgebied

Een kernwinkelgebied is een afgebakend gebied binnen een stads- of dorpskern voor het behoud van bestaande of de vestiging van nieuwe detailhandelsvestigingen.

Klimaatadaptatie

Klimaatadaptatie is de aanpassing van natuurlijke en menselijke systemen aan de huidige en de te verwachten gevolgen van klimaatverandering.

Klimaatmitigatie

Klimaatmitigatie is het tegengaan of het beperken van klimaatverandering door het reduceren van de broeikasgasuitstoot.

Knooppuntwaarde

Knooppuntwaarde is de mate waarin een plek is geïntegreerd in het systeem van collectief vervoer voor personen. Zij bepaalt, samen met het voorzieningenniveau, de ontwikkelingsmogelijkheden van een stads- of dorpskern of plek zoals de streefwaarden voor ruimtelijk rendement, het type en de mix van activiteiten of de afstand van ontwikkelingen tot het vervoerknooppunt. De knooppuntwaarde wordt onder meer bepaald door de transportmodus (trein, metro, tram, bus, enz.), de frequentie van het vervoeraanbod, de vervoercapaciteit, aansluitings- en (multimodale) overstapmogelijkheden en aansluiting op fiets- en wandelnetwerken. Hoe makkelijker en directer iemand zich vanuit een plek naar andere plekken kan verplaatsen, hoe hoger de knooppuntwaarde.

Landgebruik

‘Landgebruik’ verwijst naar het daadwerkelijke gebruik van de grond voor welbepaalde menselijke activiteiten (huisvesting, industrie, diensten, recreatie, enz.), teelten (akkerbouw, grasteelt, enz.) of natuurlijke begroeiing (bos, struikgewas, enz.).

De data omtrent het landgebruik is afkomstig van de biologische waarderingskaart uit 2020. Uit deze data zijn de bosrijke gebieden (hoogstamboomgaard, ruigte, populierenaanplant, loofhoutaanplant, houtwal, houtkant en bomenhrij), akkers, graslanden en park gedetecteerd.

Landschap

Het landschap is een deel van het grondgebied zoals dat door de menselijke bevolking wordt waargenomen en waarvan het karakter wordt bepaald door natuurlijke en / of menselijke factoren en de wisselwerking daartussen.

Leefkwaliteit

Leefkwaliteit drukt de mate uit waarin huidige en toekomstige gebruikers een positieve beleving en perceptie hebben van hun leefomgeving. Zij kan zowel betrekking hebben op objectief vaststelbare als subjectieve componenten die (potentiële) gebruikers naar voren brengen in een planningsproces. Het gaat daarbij om fysieke, sociale, culturele, economische en milieukeunenmerken van die omgeving en bevat verschillende ruimtelijke thema's die een aanzienlijke meerwaarde genereren om op een bepaalde plek te wonen, werken, ontspannen, enz.

Meergezinswoning

Een meergezinswoning is een woning die zich bevindt in een gebouw waar meerdere huishoudens wonen. Dit betekent dat er zich boven en / of onder de woongelegenheden van een huishouden andere woongelegenheden bevinden van andere huishoudens. Een meergezinswoning kan gelijk zijn aan appartementen, gestapelde woningen (bijvoorbeeld duplex of triplex), studio's, kamers, assistentiewoningen en kamers in een woonzorgcentrum.

Multimodale ontsluiting

Een plek kent een multimodale ontsluiting wanneer ze bereikbaar is door verschillende transportmiddelen: te voet, per fiets, met verschillende vormen van collectief vervoer en met individueel gemotoriseerd transport.

Modal shift

Modal shift is de verschuiving van transport- en vervoerswijzen weg van de auto of vrachtwagen, richting duurzamere alternatieven zoals fietsen, openbaar vervoer, treinen of binnenvaart. Het doel is de maatschappelijke en milieu-impact (CO₂-uitstoot, files, fijnstof) te verkleinen.

Open ruimte

De open ruimte wordt beschouwd als een aanduiding van het geheel van robuust samenhangende gebieden waar de onbebouwde ruimte primeert. Het is bijgevolg niet zo dat er geen bebouwing in kan voorkomen.

Perceelgroottes bedrijventerreinperceel

De percelen zijn overgenomen uit het Grootschalig Referentie Bestand (GRB) van 2021. De percelen werden opgedeeld volgens volgende vier categorieën:

- extra large (XL): groter dan 20.000 m²
- large (L): 10.000 tot 20.000 m²
- medium (M): 5.000 tot 10.000 m²
- small (S): 0 tot 5.000 m².

Relictzone

Relictzones zijn gebieden met een grote dichtheid aan punt- of lijnrelicten, zichten en ankerplaatsen en zones waarin de connectiviteit tussen de waardevolle landschapselementen belangrijk is voor de gehele landschappelijke waardering.

Ruimtebeslag

Ruimtebeslag is het deel van de ruimte dat ingenomen wordt door onze nederzettingen – dus dienend voor huisvesting, industrie, handel, diensten, transport, land- en tuinbouwinfrastructuur, zoals stallen en serres. Tuinen maken hier ook deel van uit. In tegenstelling tot de definitie van Vlaanderen worden parken in dit Beleidsplan Ruimte Deinze niet beschouwd als ruimtebeslag.

Ruimtelijk rendement

Ruimtelijk rendement is de mate waarin een oppervlakte ruimtebeslag wordt gebruikt voor maatschappelijke doeleinden. Een verhoging van het ruimtelijk rendement ontstaat wanneer meer activiteiten op eenzelfde oppervlakte worden georganiseerd.

Trage verbinding / traag wegnnet

Een trage verbinding is een weg / zone waar het autoverkeer ofwel afwezig is ofwel ongeschikt aan 'zachte' verplaatsingen. Een traag wegnnet is een geheel van trage wegen.

Stads- of dorpskern

Een stads- of dorpskern is een ruimtelijk samenhangend geheel van woongelegenheden, werkplekken en basisvoorzieningen rond een centrum. Stads- of dorpskernen zijn meestal historisch gegroeid, zijn erg uiteenlopend qua maatvoering (van gehuchten tot zeer goed uitgeruste stads- en dorpskernen) en nemen afhankelijk van hun grootte, ligging en functies een specifieke rol binnen het groter netwerk van stads- en dorpskernen in. Er is daarbij een enorme diversiteit aan mate van voorzieningen en ontsluiting van stads- en dorpskernen.

Verdichting

Verdichting betekent in het beleidsplan ruimte Deinze een verhoging van het aantal wooneenheden, op een bepaalde oppervlakte, ten opzichte van de huidige toestand op het terrein of de situatie na afwerking van reeds goedgekeurde vergunningen.

Verharding

Een verharding is een oppervlakte waarvan de aard en / of toestand van het bodemoppervlak gewijzigd is door het aanbrengen van artificiële, (semi-) ondoorlaatbare materialen waardoor essentiële ecosysteefuncties van de bodem verloren gaan (woningen, wegen, andere constructies, enz.).

De verharding op de DNA-fiches van de bedrijventerreinen is ingetekend op basis van een orthofoto uit 2021. Het geeft een ruw beeld van de zones binnen het bedrijventerrein die zijn verhard. De verhardingsgraad geeft een percentage weer van deze grote verharde zones (straten, verharde percelen en gebouwen). Kleinere verharde stukken zoals opritten zijn niet mee gerekend. Vermoedelijk is de verhardingsgraad in realiteit dus hoger dan het weergegeven getal.

(Functie)verweving

(Functie)verweving betekent het ruimtelijk samengaan van verschillende functies zodat een meerwaarde ontstaat voor de betrokken functies. Functies verweven gaat gepaard met het stapelen of nevenschikken van ruimtes. Hierdoor nemen zij minder ruimte in dan wanneer zij afzonderlijk worden gerealiseerd. Voorbeelden zijn wonen boven winkels, wonen in samenhang met diensten, enz. Daarnaast kan er door een multifunctioneel of gedeeld gebruik - al dan niet tijdelijk - van een bepaalde ruimte of gebouw worden ingezet op functieverweving.

Voorzieningenniveau

Het voorzieningenniveau is de hoeveelheid (aantal die voorkomt) en mix (verscheidenheid aan types) aan voorzieningen op wandel- en fietsafstand van een plek.

Woonkern

Een woonkern is een ruimtelijk samenhangend geheel van woongelegenheden, werkplekken en basisvoorzieningen rond een centrum. Woonkernen zijn meestal historisch gegroeid, zijn erg uiteenlopend qua maatvoering (van gehuchten tot zeer goed uitgeruste woonkernen) en nemen afhankelijk van hun grootte, ligging en functies een specifieke rol binnen het groter netwerk van woonkernen in. Er is daarbij een enorme diversiteit aan mate van voorzieningen en ontsluiting van woonkernen.

Zonevreemd

Een woning, bedrijf of monument is zonevreemd als het volgens het geldende plan niet in de juiste bestemming ligt.

15-minutenstad

De 15-minutenstad houdt in dat bewoners op 15 minuten wandelen of fietsen alle essentiële functies vinden: winkels, kantoren, scholen, gezondheidszorg, sport, cultuur en ontspanning.

2 INDEX ONDERZOEKSRAPPORTEN

De onderliggende onderzoeksrapporten zijn:

- onderzoeksrapport open en bebouwde ruimte
- onderzoeksrapport DNA open ruimte Deinze
- onderzoeksrapport woonbehoefte
- onderzoeksrapport bedrijventerreinen
- onderzoeksrapport participatie

3 BRONNEN

Volgende bronnen zijn gebruikt en liggen aan de basis voor het onderzoek:

- Agentschap Informatie Vlaanderen (2021), GRB
- Agentschap Informatie Vlaanderen (2022), wegenregister
- Agentschap Informatie Vlaanderen (opname 2018), digitaal hoogtemodel (1 m resolutie)
- Agentschap Informatie Vlaanderen (opname 2018), landbouwgebruikspcelen
- ALV Agentschap voor Natuur en Bos (2017), speciale beschermingszones in Vlaanderen
- Agentschap voor Natuur en Bos (2020), VEN en IVON
- Agentschap Onroerend Erfgoed (2020), aanduidingsobjecten (1:1.000)
- Agentschap Onroerend Erfgoed (2001), landschapsatlas (1:10.000)
- Deinze (2023), cijfers ondernemers in Deinze
- De Lijn (2024), buslijnen
- Delva, Poort van de Pijkels - Deinze
- Departement Omgeving (2016), bodemkaart van het Vlaams gewest (1:20.000)
- Infrabel
- Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (toestand 2020), biologische waarderingskaart (1:3.000)
- Nationaal Geografisch Instituut (1991-2005), topografische kaart (1:10.000, raster, kleur)
- Orthofotomozaïek (2022)
- Provincie Oost-Vlaanderen (2011), PRUP afbakening kleinstedelijk gebied Deinze
- Regioscan Veneco
- Google Streetview.
- Toerisme Vlaanderen (2018), fietsknooppuntennetwerk
- Toerisme Vlaanderen (2019), wandelknooppuntennetwerk
- Veneco (2012), inrichtingsstudie bedrijventerrein De Pijkels, opgemaakt door Grontmij Vlaanderen
- Vlaamse Milieumaatschappij (2017), Vlaamse hydrografische atlas (1:5.000)
- Vlaamse Milieumaatschappij (2013), geografische indeling van watersystemen (1:10.000)
- Vlaamse Milieumaatschappij (2017), watertoets (1:10.000)
- Vlaio

