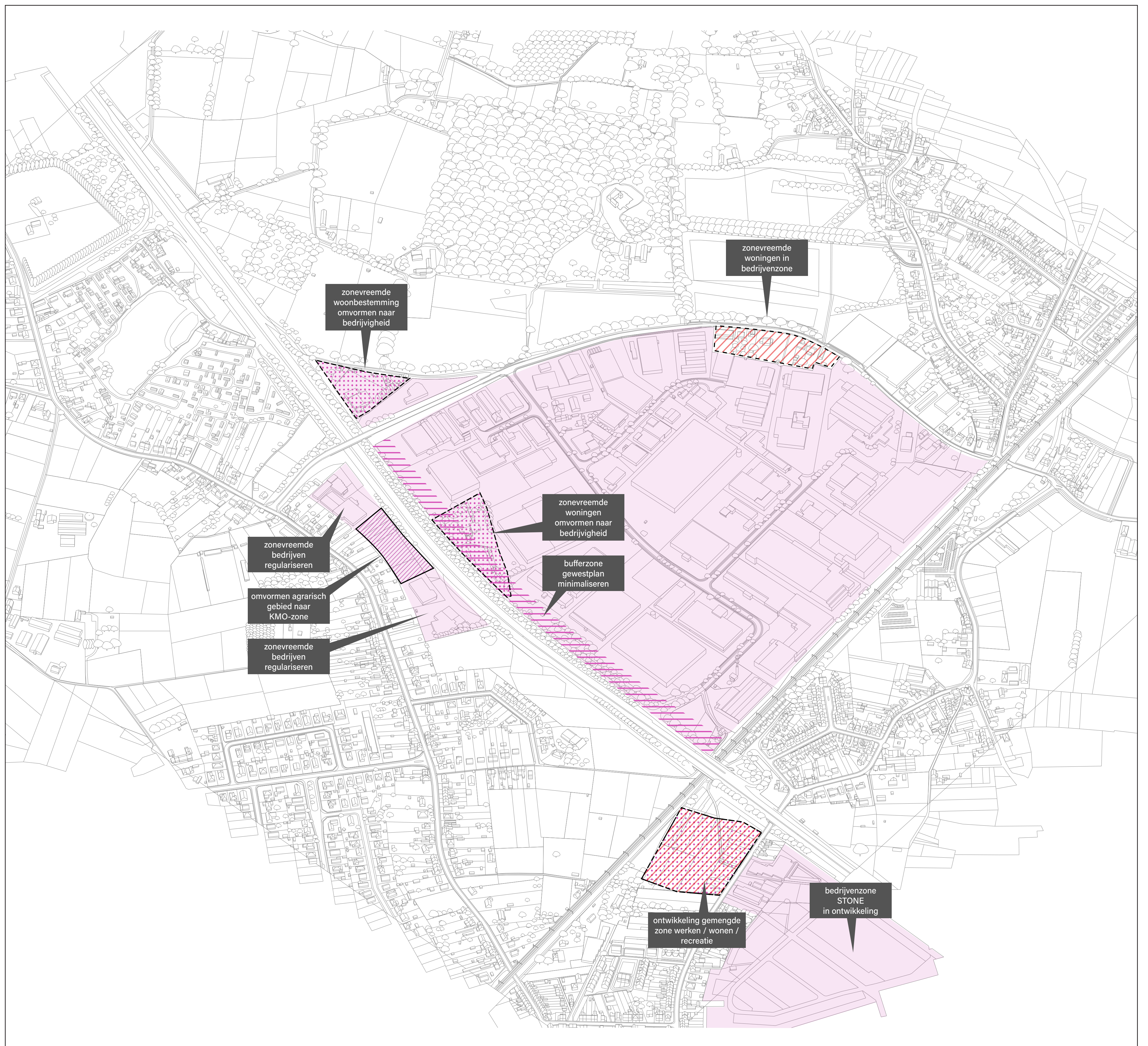




PLANOLOGISCH

De bedrijvenzone is vandaag zo goed als volledig volgebouwd. Er is tevens een grote nood aan nieuwe bedrijventerreinen in Vlaams-Brabant. We willen dan ook het aanbod aan oppervlakte voor bedrijvigheid optimaliseren.

We zien op dit ogenblik 3 zones die als bedrijvenzone zijn bestemd maar die ingenomen worden door andere zonevrije functies (wonen, horeca, ...). We willen stimuleren dat deze zones een bedrijfsmatige ontwikkeling kennen.

We zetten daarbij prioritair in op de 2 zones langs de A12. Deze zones zijn immers reeds van bij de opmaak van de gewestplannen als bedrijvigheid bestemd en hebben ook de grootste potenties in functie van een bedrijfsmatige ontwikkeling.

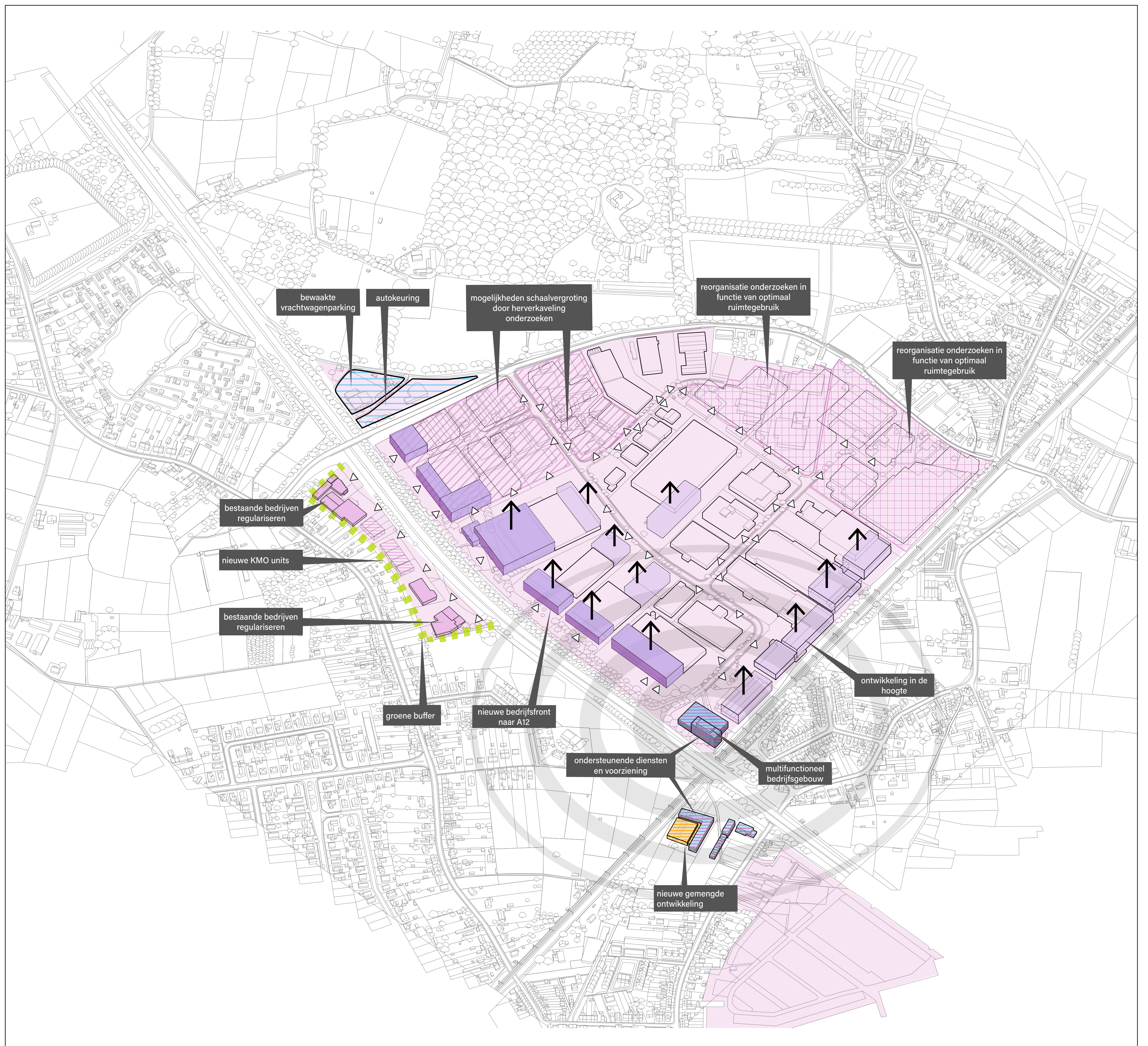
We creëren daarmee respectievelijk 1,05 en 1,45 hectare of een totaal van 2,5ha bijkomende oppervlakte voor bedrijvigheid.

De woningen langs de Oudemansstraat lagen in het gewestplan nog in woongebied en kregen pas bij de opmaak van het RUP Bedrijvenzone een economische bestemming. We gaan er van uit dat deze bestemming mettertijd nog gerealiseerd kan worden.

Daarnaast willen we de bestaande bufferzone tussen de A12 en de bedrijvenzone supprimeren, waarbij we rekening houden met de reservatiestrook voor de geplande sneltram. Dit levert nog eens een extra oppervlakte voor bedrijvigheid op van +/- 4,5 hectare. Deze oppervlakte wordt vandaag al wel gebruikt door de bedrijven als parkeeroppervlakte maar de omvorming van buffer naar bedrijvenzone laat toe dat deze ook gebruikt kan worden voor bedrijfsgebouwen.

Aan de overzijde van de A12 willen we de bestaande zonevrije bedrijven (Grammaco, Volvo, ...) regulariseren en eveneens de nog niet bebouwde zone tussen beide bedrijven een economische bestemming geven. Hiermee komt er nog eens +/- 3,5 hectare aan oppervlakte voor bedrijvigheid bij.

Als laatste richten we ons naar de zone tussen de Mechelsestraat en de Spoorlijn die vandaag in het gewestplan is ingekleurd als woonuitbreidingsgebied. Hier zien we een gemengde zone voor wonen, werken en recreatie. De ontwikkelingen van deze zone van +/- 2,9 hectare koppelen we bij voorkeur wel aan de realisatie van de geplande sneltram waardoor hier ook personeelsintensievere activiteiten een plek kunnen krijgen.



RUIMTELIJK - ECONOMISCH

We willen maximaal inzetten op een optimaal grondgebruik. We doen dit door nieuwe ontwikkeling in de hoogte te stimuleren. Dit kan op verschillende manieren. Zo zien we dat in de logistiek automatische stapelrekken van 20 à 25m hoogte geen uitzonderingen meer zijn. We denken daarnaast ook aan het stapelen van kantoor-, onderzoeks, labo- en/of vergaderruimtes naast maar nog liever boven productie- of opslagplaatsen.

We willen zeker maximaal inzetten op gestapeld parkeren (of het nu gaat over de wagens van de werknemers of de wagens die klaargemaakt worden voor verkoop, verhuur of leasing).

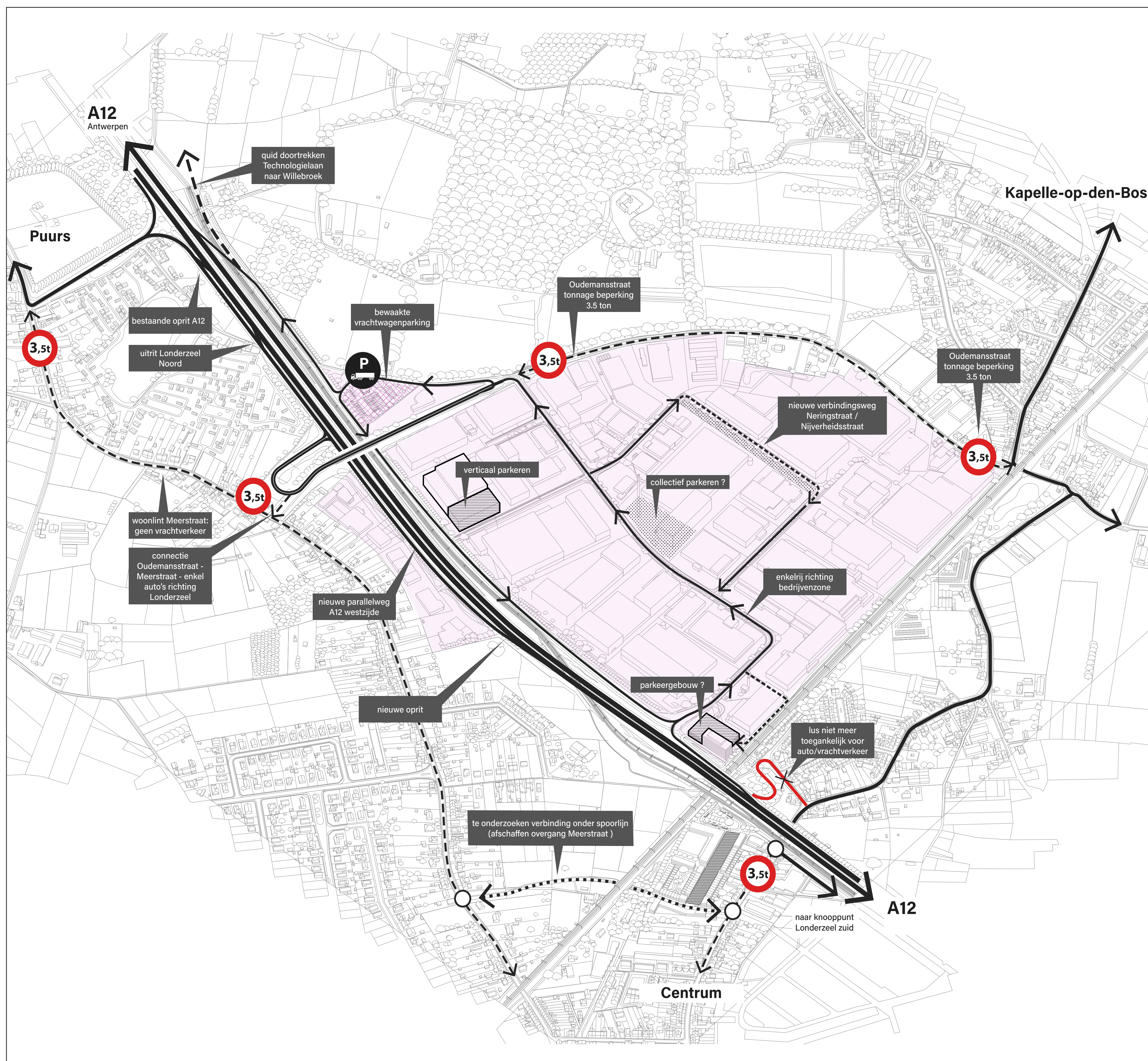
De ruimte die we winnen door het schrappen van de bufferzone ten opzichte van de A12 is een strategische zone waar we dit soort hoger bouwen willen stimuleren om een representatieve wand te vormen naar de A12.

We zien daarnaast een aantal zones binnen de bedrijvenzone waar we willen onderzoeken of we een schaalvergroting of optimalisatie kunnen realiseren door herverkaveling, waarbij de perceelsgrenzen tussen de bedrijven worden herschikt zodat de aanpalende bedrijven mogelijkheden hebben tot uitbreiding. We hebben hiervoor 2 mogelijke sites aangeduid.

Aan de oostzijde van de bedrijvenzone willen we onderzoeken of we de bedrijvigheid rond de doodlopende pijpekoppen aan Neringstraat en Nijverheidsstraat beter kunnen organiseren door een grondige reorganisatie van de gebouwenstructuur. Door de schuine positie van verschillende gebouwen ontstaat er heel wat restruimtes tussen de gebouwen. We zijn van oordeel dat door vervangende nieuwbouw er een hoger rendement bereikt kan worden. We willen hiervoor het nodige onderzoek voeren en in overleg met de betrokken eigenaars / ontwikkelaars bekijken hoe dit gerealiseerd kan worden.

Door de schaalvergroting binnen de bedrijvenzone kan het zijn dat een aantal kleinere bedrijven op zoek gaan naar een andere locatie. We willen deze in eerste instantie aanbieden aan de overzijde van de A12 tussen de bedrijven Grammaco en Volvo waar we gezien de beperkte diepte enkel kleinere bedrijven kunnen toelaten. Deze krijgen echter wel een zichtlocatie langs de A12.

In de meest zuidwestelijke hoek van de bedrijvenzone willen we ruimte reserveren voor een multifunctioneel gebouw waar naast bedrijfsruimte, ook mogelijkheden zijn voor parkeren, kantoren, handel en horeca op schaal van de bedrijvenzone, vergaderruimtes, ... We koppelen deze ontwikkelingen echter wel aan de realisatie van de sneltram.



ONTSLUITING AUTO + VRACHTVERKEER

We willen inzetten op een duidelijkere en veiligere ontsluitingsstructuur voor de gehele bedrijvenzone waarbij we er op termijn naar streven om alle vrachtverkeer zo snel mogelijk een rechtstreekse ontsluiting naar de A12 te geven.

We doen dit door binnen de bedrijvenzone een enkelrichting in te voeren waarbij het verkeer op de Weversstraat van zuid naar noord rijdt en op de Technologielaan van noord naar zuid. Hiertoe verbreden we het laatste stukje Oudemansstraat in de noordelijke punt van de bedrijvenzone (en heffen de 3,5 ton beperking op). We herdenken daarbij ook de aansluiting op de Technologielaan zodat hier een loodrechte aansluiting ontstaat waarbij het verkeer naar de bedrijvenzone links afslaat en het verkeer naar de A12 richting Antwerpen naar rechts. We schrappen eveneens de slang vanaf de Bergkapelstraat naar de Technologielaan.

In de zone tussen deze nieuwe aansluiting en de autokeuring overwegen we de inplanting van een bewaakte vrachtwagenparking met oplaadmogelijkheden, sanitair en een kleine (automaten) shop.

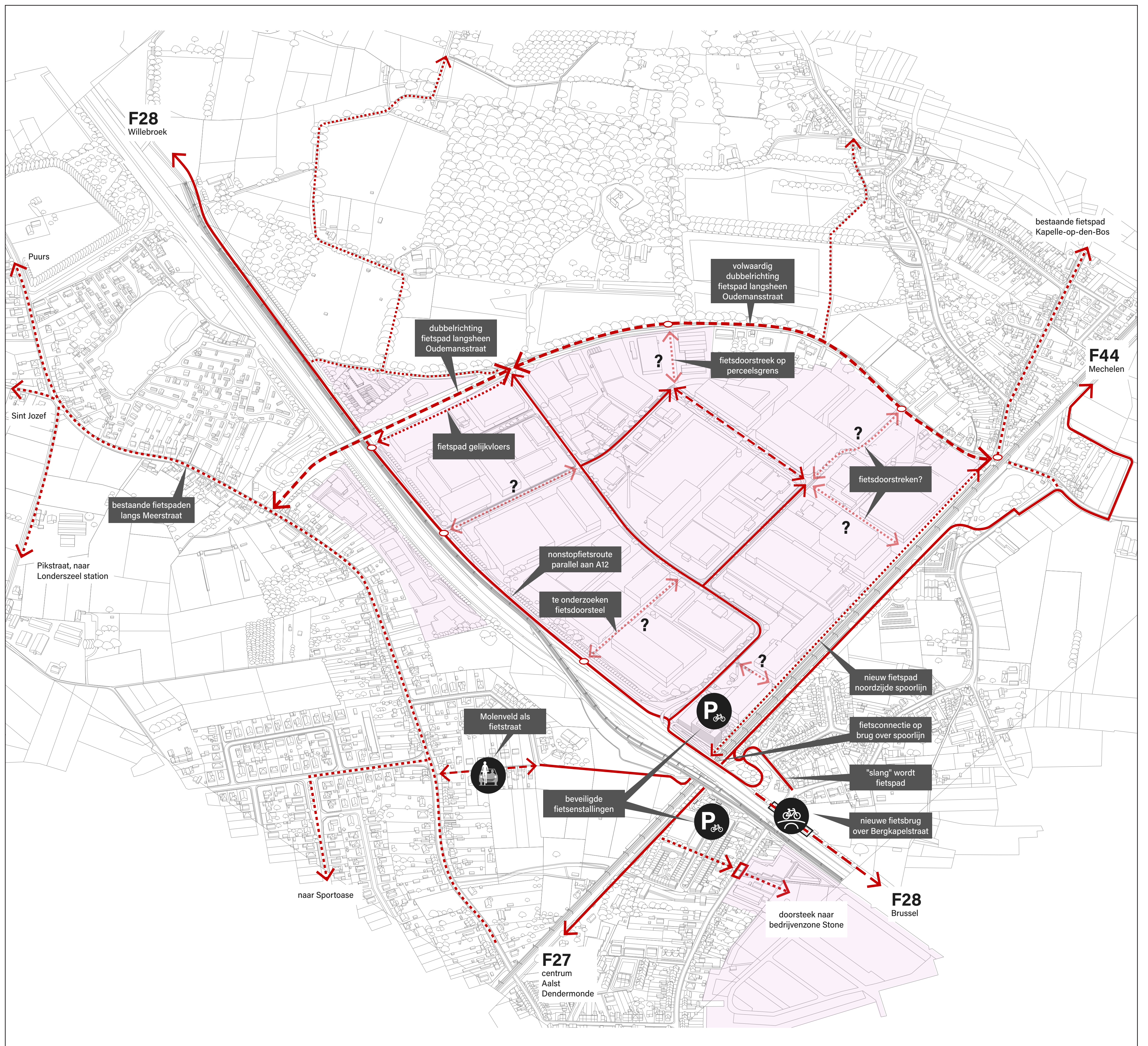
We onderzoeken of we door de geplande reorganisatie op het einde van de Nijverheidsstraat en Neringstraat een nieuwe verbindingsweg kunnen realiseren tussen deze doodlopende straten waardoor we ook hier een enkel richtingslus kunnen invoeren.

Voor het verkeer vanuit Antwerpen naar de bedrijvenzone, stellen we voor om de bestaande parallelweg vanaf Breendonk voorbij Camping Diepvennen door te trekken tot aan het bedrijf Volvo en hier een nieuwe oprit naar de A12 te maken. Bij voorkuer komt er ook een nieuwe bijkomende afrit naar de parallelweg zodat verkeer naar de bedrijvenzone (en op termijn naar de zone Terlocht) niet reeds in Breendonk de A12 dient te verlaten.

We maken vanaf deze nieuwe parallelweg ook een rechtstreekse aansluiting naar de brug van de Oudemansstraat over de A12. Hierdoor kunnen we alle vrachtverkeer vanaf Camping Diepvennen tot in het centrum van Londerzeel uit de Meerstraat weren, waardoor de verkeersveiligheid en de woonkwaliteit in deze straat sterk verhoogt.

We behouden echter een connectie vanaf de Oudemansstraat naar de Meerstraat voor autoverkeer. Uit onderzoek blijkt immers dat dit voor vele pendelaars van en naar Kapelle-op-den-Bos een belangrijke verbinding blijft die niet meteen via andere, betere routes kan gerealiseerd worden. De Oudemansstraat behoudt zijn 2 richtingsverkeer maar we leggen wel een tonnagebeperking op van 3,5 ton..

Op lange termijn onderzoeken we een verbinding tussen de Meerstraat en de Mechelsestraat onder de spoorlijn Mechelen-Dendermonde.



ONTSLUITING FIETTERS

De bedrijvzone biedt vandaag amper een veilige fietsontsluiting. We willen daar verandering in brengen door een degelijke en veilige fietsinfrastructuur binnen en van en naar de bedrijvzone uit te bouwen.

In eerste instantie wordt daarbij ingezet op de vrijliggende dubbelfietspaden binnen de bedrijvzone. Door het invoeren van enkelrichting op de Weverstraat (en op termijn ook Neringstraat en Nijverheidsstraat) ontstaat er hiervoor ruimte. We streven naar fietspaden van +/- 3.00m breed.

We onderzoeken ook of we een fijnmaziger netwerk kunnen uitbouwen door in de bouwblokken bijkomende fiets- en wandelpaden uit te bouwen op de perceelsgrenzen van enkele bedrijven. Deze fiets- en wandelpaden zijn ongeveer 1,80 à 2,00m breed en worden uitgevoerd in waterdoorlatende materialen die eenvoudig op te breken zijn, zodat ze bij een eventuele uitbreiding van de bedrijven kunnen verplaatst of geschrapt worden.

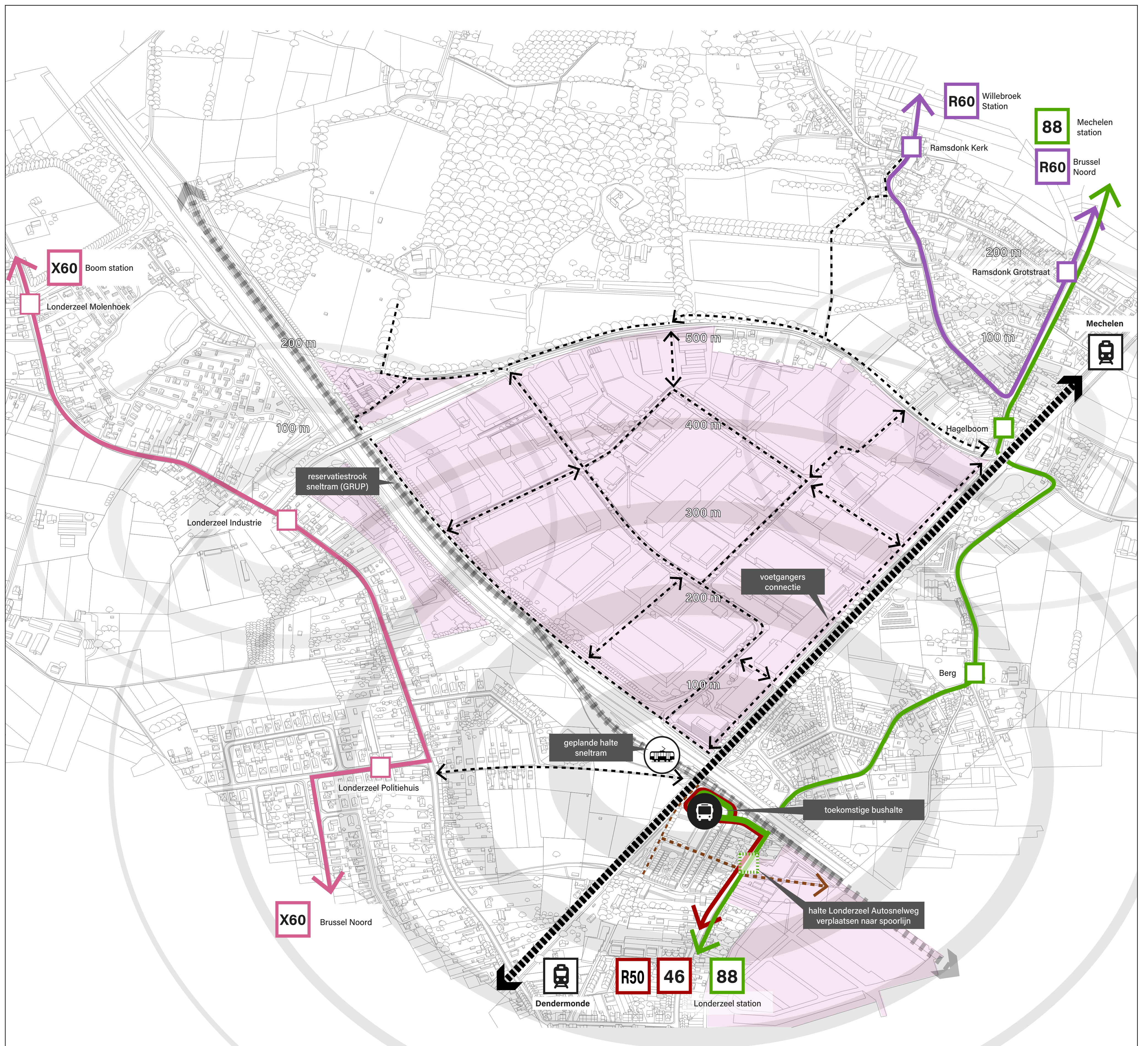
De Oudemansstraat krijgt bij voorkeur een breed dubbelrichtingsfietspad achter de bestaande of een nieuwe bomenrij. Deze verbinding wordt immers niet enkel door de werknemers van de bedrijvzone gebruikt maar ook door veel leerlingen van en op weg naar de middelbare scholen.

Langs heen de A12 op de Technologielaan voorzien we de realisatie van de non-stop fietsroute F28 in 2 fases. In een eerste fase kan door het invoeren van enkelrichtingsverkeer op de Technologielaan een fietszone op de bestaande rijbaan worden afgescheiden (met barriers). In een tweede fase kan een volwaardig fietspad gerealiseerd worden samen met de geplande aanleg van de sneltram. Op lange termijn zal deze route in zuidelijke richting doorgetrokken worden over de Bergkapelstraat tot in Meise-Wolvertem en in noordelijke richting naar Willebroek en Breendonk.

We voorzien een koppeling tussen de F28 (Brussel - Boom) en de F44 (Mechelen - Dendermonde) door de bestaande slang vanaf de Bergkapelstraat naar de Technologielaan om te vormen tot een fietsroute.

Molenveld willen we uitbouwen als een belangrijke fietsverbinding door de straat (gedeeltelijk) in te richten als fietsstraat en vanaf de bebouwing tot aan de brug van de A12 als een volwaardige autovrije fietsroute.

Bij de aanleg van de geplande sneltram voorzien we beveiligde fietsparkings aan beide zijden van de spoorlijn met vlotte aansluitingen op de verschillende fietssnelwegen.



ONTSLUITING OPENBAAR VERVOER

De ontsluiting met het openbaar vervoer is vandaag niet optimaal. Er zijn 2 haltes die de bedrijvenzone bedienen.

Het betreft hier enerzijds halte Hagelboom op lijn 88 tussen Mechelen naar Londerzeel Station. Deze halte wordt veel gebruikt door de medewerkers van het maatwerkbedrijf BWB (Nijverheidsstraat 15/2).

Anderzijds is er halte Londerzeel Industrie op de snelbuslijn X60 tussen Brussel-Noord en Boom Station. Deze halte ligt aan de Westzijde van de A12 op de kruising van de Meerstraat met de Oudemansstraat.

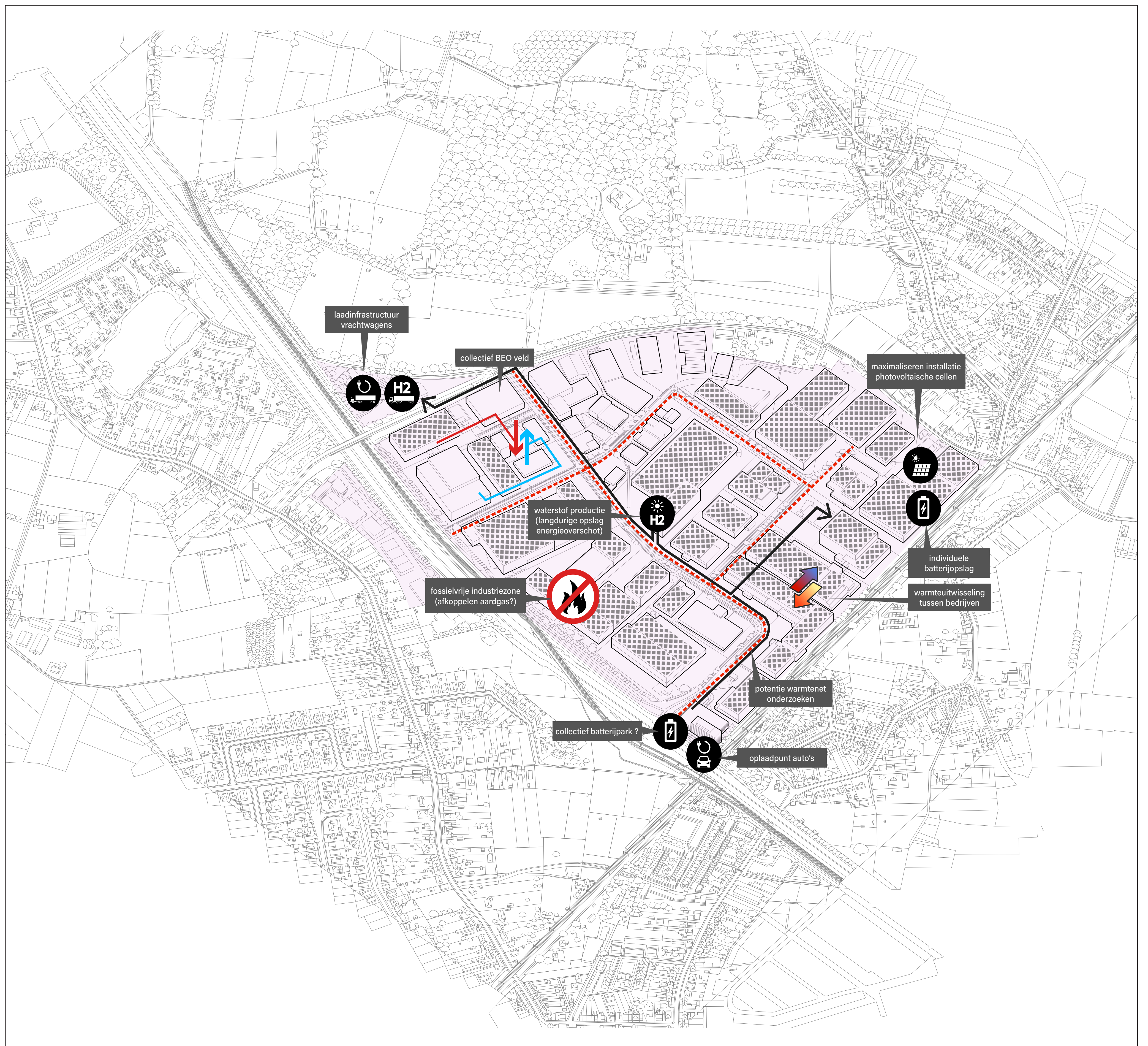
Beide haltes liggen echter niet optimaal en op- en afstappende reizigers moeten steeds nog een eindje wandelen tussen de halte en het bedrijf waar ze werken. Bedrijven langsheen Weversstraat, Ambachtstraat, Nijverheidsstraat en Neringstraat zijn vanaf deze haltes moeilijk of met veel omwegen te bereiken.

We willen de wandelafstand tussen de haltes en de bedrijven verkleinen en zoeken daarvoor verschillende doorsteken voor wandelaars (en fietsers) tussen de straten van de bedrijvenzone en naar de omliggende straten. We zoeken daarvoor samen met de betrokken bedrijven naar een doorsteek op de perceelsgrenzen van ongeveer 1,80 à 2,00m breed.

Er zijn ver gevorderde plannen voor de aanleg van een sneltram langsheen de A12 met een halte aan de kruising met de spoorlijn Mechelen - Dendermonde. De realisatie ervan blijft nog onzeker evenals de fasering. We willen dan ook niet alle ontwikkelen stopzetten in afwachting hiervan, maar houden er op lange termijn wel rekening mee. Het tracé van de sneltram is alleszins vastgelegd in een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan.

We onderzoeken of het in afwachting van de realisatie van de sneltram al zinvol is om de bestaande halte Londerzeel Autosnelweg langsheen de Bergkapelstraat / Mechelsestraat te verplaatsen en te positioneren net ten zuiden de non-stop fietsroute. Er is hier meer ruimte om te manoeuvreren en een veilige op- en afstap te garanderen. De halte is ook dichtergelegen bij de brug over de spoorlijn en kan via de bestaande trappenconstructie een vlotte verbinding bieden naar de bedrijvenzone.

Mogelijks kan de lijnvoering ook al aangepast worden waardoor de bus op reeds eerder de Bergkapelstraat / Mechelsestraat verlaat en onder de brug van de A12 naast de spoorlijn passeert op die manier het kruispunt Mechelsestraat / Steenstraat kan ontwijken. Op termijn en zeker met de geplande werken aan het nieuwe op- en afrittencomplex Londerzeel Zuid zou dit kruispunt wel eens zwaar belast kunnen worden.



ENERGIE

Op vlak van energie bestaat de belangrijkste uitdaging erin om de toekomstige elektrificatie van de bedrijfsprocessen maar bovenal die van het vrachttransport te kunnen faciliteren. Verschillende bedrijven experimenteren vandaag al met elektrische vrachtwagens en we mogen de doorbraak ervan tegen 2030 - 2035 verwachten.

We zien dat vandaag slechts een minderheid van de daken in de bedrijvenzone uitgerust is met zonnepanelen (+/- 15% van de dakoppervlakte is vandaag ingenomen door zonnepanelen). De reden hiervoor zijn divers. Toch geloven we dat een forse uitbreiding van de oppervlakte van zonnepanelen op de daken van de bedrijfsgebouwen haalbaar en mogelijk is. We willen streven naar een bezetting van 50% wat neerkomt op een bijkomende oppervlakte van bijna 85.000m2 zonnepanelen. Dit zou neerkomen om een vermogen van ongeveer 14GW per jaar of een CO2 besparing van +/- 5.600 ton per jaar.

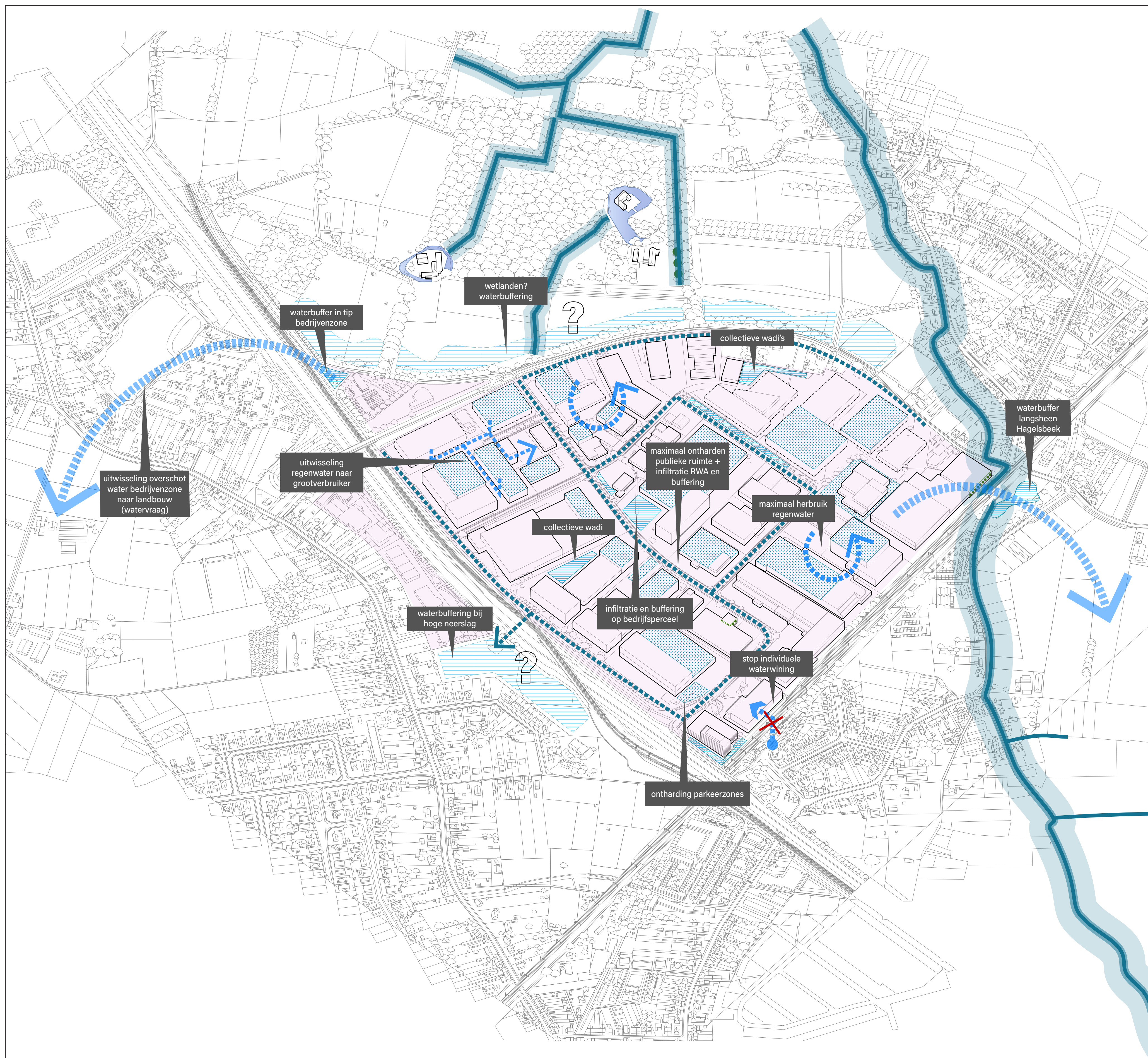
We zouden graag inzetten op energiedelen eventueel via de opstart van een energiecoöperatieve maar stoten vandaag nog op wetgeving die de rentabiliteit hiervan sterk op de helling zetten. We volgen nauwlettend de evoluties op dit punt verder op. De opstart van een systeem van energiedelen of een energiecoöperatieve zien we als een onderdeel van een uit te bouwen parkmanagement.

Naast electriciteit willen we inzetten op Waterstof (H2) als energiebron zowel voor transport als voor bepaalde productieprocessen. Verder onderzoek moet uitwijzen of H2 op een duurzame wijze op de bedrijvenzone kan geproduceerd worden (bv met rest energie van PV-panelen) en nuttig ingezet worden voor productieprocessen.

Dat betekent niet dat de bedrijven niet zelf kunnen inzetten op het optimaliseren en verduurzamen van hun energiegebruik en - productie. naast de PV panelen en individuele (quid gedeelde) batterijopslag, denken we daarbij aan het voorzien van warmtepompen bij voorkeur via een (collectief of individueel) BEO veld.

We denken ook aan mogelijke uitwisseling van warmte van bedrijf naar bedrijf. Een mogelijke case daarbij is bijvoorbeeld de restwarmte van koelcellen die mee gebruikt kunnen worden voor processen waarbij warmte nodig is. We willen dit soort samenwerkingen alleszins ondersteunen.

We bekijken alleszins wel of bij de heraanleg van de publieke ruimte er nog aardgasleidingen aangelegd kunnen worden. Vlaanderen wil in principe geen nieuwe aardgasansluitingen meer toestaan en wil de overstap naar een fossielvrije industrie stimuleren.



WATER

De bedrijvenzone is één van de meest verharde ruimtes van de gemeente Londerzeel. Dit betekent ook dat de hoeveelheid water die afstroomt van het bedrijventerrein zeer hoog is en dat in een omgeving waar vandaag al verschillende overstromingen plaatsvinden. Tegelijkertijd wordt de gemeente ook geconfronteerd met een snelle verdroging die nefast is voor de omliggende landbouw.

Vlaanderen wil de (versnelde) afvoer van regenwater dan ook tegengaan en water meer ter plaatse bufferen en infiltreren. Ze heeft daartoe in 2024 een nieuwe strenge hemelwaterverordening vastgelegd. Die bepaalt dat bij nieuwbouw, verbouw of herbouw niet alleen de nieuwe verharding maar ook de bestaande verharding in rekening gebracht moet worden en maximaal afgekoppeld en geïnfiltreerd op eigen terrein.

We stellen vast dat dat in de praktijk kan betekenen dat bij uitbreiding van een bedrijf of de verharde oppervlakte rond het bedrijf bijvoorbeeld voor uitbreiding van de parking) heel wat verharde oppervlakte uitgebrouwen zal moeten worden en maximaal ingezet op buffering en infiltratie op het eigen terrein.

We beseffen dat dit moet steeds mogelijk is en voorzien daarom extra ruimte in het openbaar domein waar water gebufferd en geïnfiltreerd kan worden. Dit is mogelijk door het invoeren van de enkelrijrichting.

Dit ontslaat de bedrijven niet van inspanningen op eigen terrein. Via een retributiereglement zal dan ook een deel van de aanlegkosten voor deze infiltratievoorziening doorgerekend worden aan de bedrijven die geen of onvoldoende inspanningen op het eigen terrein kunnen of willen realiseren.

Bedrijven kunnen op verschillende manieren bijdragen om deze uitdaging mee het hoofd te bieden. We denken daarbij aan het voorzien van (collectieve) regenwaterputten en maximaal gebruik van dit regenwater in de productieprocessen van de bedrijven.

Waar technisch mogelijk willen we retentie- en of groendaken stimuleren, omdat ze het regenwater tijdelijk vasthouden en vertraagd afvoeren. Ontharding van verharde oppervlaktes (bijvoorbeeld parkeerzones) en het voorzien van wadi's om het water langzaam ter plaatse te infiltreren.

Om verdroging tegen te gaan willen we, waar mogelijk, ook de individuele waterwinningen stopzetten en vervangen door regenwater. Er is daarnaast een grote vraag vanuit de landbouw om op moment van aanhoudende droogte regenwater van bijvoorbeeld de bedrijvenzone te kunnen gebruiken voor het irrigeren van hun akkers en weilanden.



GROEN

De verhardingsgraad van de bedrijvenzone ligt zeer hoog waardoor er weinig ruimte overblijft voor een stevige groenstructuur. En hoewel groen op het eerste zicht misschien niet de prioritaire bezorgdheid is van de bedrijven, is het voorzien van een degelijke groenstructuur ook in het belang van de bedrijven en hun werknemers.

Niet alleen zorgt groen voor een aangename werkomgeving, wat tegenwoordig meer en meer een conditio sine qua non vormt voor het aantrekken van degelijke werkrachten. Groen zorgt daarnaast ook voor verkoeling en vermijdt hittestress. Door groen te voorzien kunnen we de energiefactuur voor airco's en koeling verlagen.

Groen levert ook een positieve bijdrage aan de waterhuishouding en heeft een luchtzuiverend en klimaatzuiverend effect.

We willen bedrijven dan ook stimuleren om waar mogelijk in te zetten op groen- of bruindaken (dit zijn daken waar de originele toplaag van de bouwgrond werd aangebracht waardoor de lokaal aanwezige planten er kunnen kiemen en de lokale biodiversiteit wordt verhoogd).

We willen ook inzetten op groene gevels zeker aan de zuid en zuidwestzijde. Groene gevels verminderen het hitte-effect maar hebben ook een isolerende werking voor de achterliggende ruimtes.

We behouden de stedenbouwkundige regels voor het voorzien van streekeigen groen op het bedrijfsp perceel en stimuleren het plaatsen van hagen en heggen op de perceelsgrenzen. Hagen en heggen zorgen voor een groene en ecologische afscheiding, zorgen voor een goede windbreking en zijn in de meeste gevallen op lange termijn goedkoper dan hekken of muren in plaatsing en onderhoud. Ze heven het bedrijventerrein bovendien een hogere esthetische beleving en maken het terrein aantrekkelijker voor werknemers en bezoekers.

Binnen het openbaar domein trachten we voldoende ruimte te voorzien voor groene wadi's en beperken we de verharding maximaal. We zorgen voor aangepaste hoogstammige bomen langs de wegen en wadi's.

Aan de buitenzijde van de bedrijventerrein herstellen en versterken we de aanwezige dreefstructuren met name langs de Oudemansstraat en de Technologielaan.

Op die manier willen we de bedrijvenzone inbedden in het omliggende landschap en een overgang maken naar de landschappelijke waardevolle ruimte rond het Kasteel van Houtem.



ONTWERPVOORSTEL INRICHTING PUBLIEKE RUIMTE

De gemeente wil als meest prioritaire acties inzetten op de heraanleg van de publieke ruimte. Vandaag worden een aantal dringende herstellingswerken uitgevoerd aan de riolering, maar op middellange termijn (bij voorkeur tegen het einde van deze legislatuur) zou gestart moeten worden met een grondige vernieuwing van de gehele infrastructuur (inclusief de gescheiden riolering en andere nutsvoorzieningen).

Op bovenstaande figuur hebben we een mogelijke inrichting van de publieke ruimte op lange termijn weergegeven. We hebben daarbij rekening gehouden met de huidige bedrijfs- en perceelsconfiguratie, maar ook nagedacht hoe deze op lange termijn kan evolueren.

We gaan daarbij uit van het invoeren van éénrichtingsverkeer in de gehele bedrijvenzone. Op die manier kunnen we maximaal ruimte creëren voor een doorlopende fietsinfrastructuur en hebben we voldoende ruimte om naast de wegenis ook voldoende berging en infiltratie te voorzien. Daartoe is een verbinding tussen Neringstraat en de Nijverheidsstraat noodzakelijk. Moest die verbinding niet gerealiseerd kunnen worden dan blijven zowel de Neringstraat als de Nijverheidsstraat hun dubbele richting behouden maar is er geen ruimte voor waterbuffering. Eventueel kan dit ook gefaseerd uitgevoerd worden.



indicatief dwarsprofiel wegen in de bedrijvenzone