



**Provincie
Antwerpen**

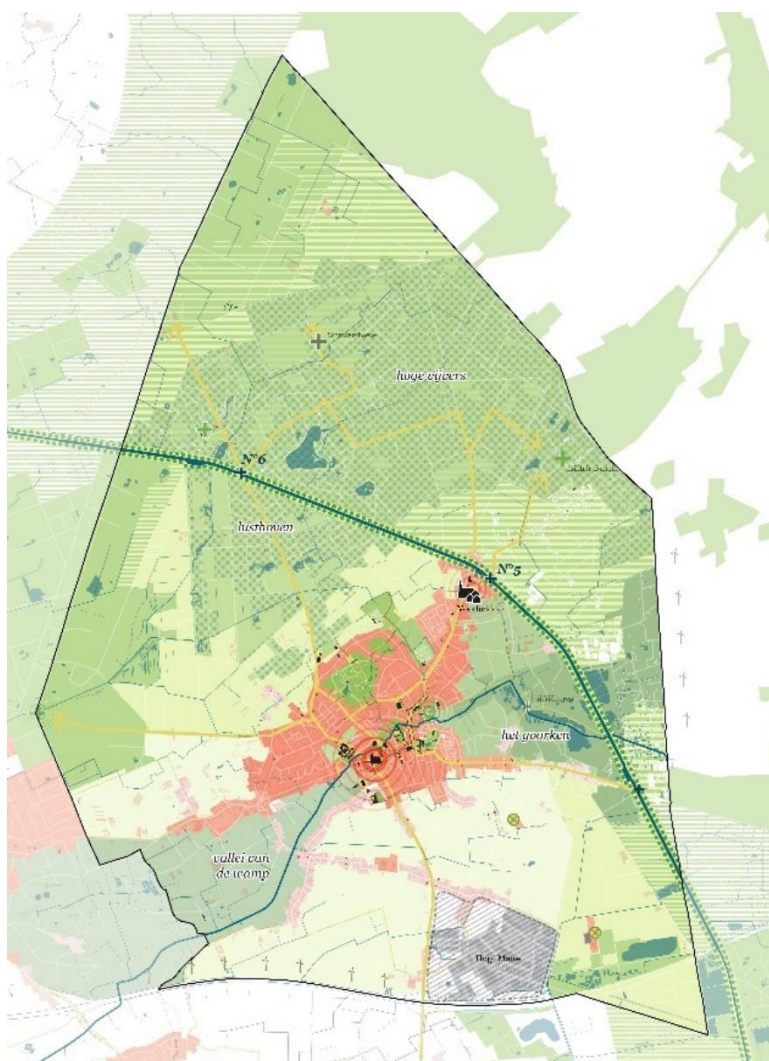
**PROVINCIAAL RUIMTELIJK
UITVOERINGSPLAN**

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



PRUP Schotelven - De Daries
te Arendonk

Analysenota



PRUP SCHOTELVEN -DE DARIES

ANALYSENOTA

MAART 2024
PROVINCIE ANTWERPEN



INHOUD

1.	Inleiding	7
1.1	Kadering	7
1.2	Opgave verweving	8
1.3	Verweven van bedrijven	8
1.4	Opzet van het rapport	10
2.	Strategische schaal – systemische analyse	11
2.1	Landschap	11
2.2	Mobiliteit	13
2.3	Economisch landschap	16
2.4	Openbare voorzieningen	17
2.5	Synthese	18
3.	Schotelven	20
3.1	Buurtschaal - omgevingsanalyse	20
3.1.1	Historische lezing	20
3.1.2	Groen (landschappelijk systeem)	22
3.1.3	Woonsysteem	23
3.1.4	Mobiliteitssysteem	24
3.1.5	Voorzieningen	25
3.1.6	Synthese	26
3.2	Rol en roeping	26
3.2.1	Programmatorische synergieën	26
3.2.2	Referenties	27
3.3	Ontwerpend onderzoek	31
3.3.1	Bestaande toestand	31
3.3.2	Ontwikkelingsvisie	32
4.	De Daries	38
4.1	Buurtschaal – omgevingsanalyse	38
4.1.1	Historische lezing	38
4.1.2	Groen (landschappelijk systeem)	40
4.1.3	Woonsysteem	41
4.1.4	Mobiliteitssysteem	42
4.1.5	Voorzieningen	43
4.1.6	Synthese	43
4.2	Rol en roeping	44
4.2.1	Programmatorische synergieën	44

4.2.2	Referenties	45
4.3	Ontwerpend onderzoek	51
4.3.1	Bestaande toestand	51
4.3.2	Ontwikkelingsvisie	52

FIGUREN

Figuur 1: groenblauwe structuur – systemische schaal	11
Figuur 2: water en pluviale overstromingsgevoeligheid – systemische schaal	12
Figuur 3: mobiliteitsstructuur – macroschaal	13
Figuur 4: mobiliteitsstructuur – mesoschaal.....	14
Figuur 5: mobiliteitsstructuur – buurtniveau	15
Figuur 6: economisch landschap – systemische schaal	16
Figuur 7: voorzieningen – systemische schaal	17
Figuur 8: syntheseskaart – systemische schaal	18
Figuur 9: Ferraris (1777) - Schotelven	20
Figuur 10: Atlas der buurtwegen (1841) - Schotelven	21
Figuur 11: landschappelijk systeem – Schotelven	22
Figuur 12: woonsysteem – Schotelven	23
Figuur 13: mobiliteitssysteem – Schotelven.....	24
Figuur 14: voorzieningen – Schotelven.....	25
Figuur 15: bakkerij Pain Paulin, Cap-Ferret-Lège (Frankrijk) – O-S atelier Architectes	27
Figuur 16: De Hoop – Zaandam.....	28
Figuur 17: Brussels Beer Project Port-Sud, Brussel – Office KGVDS.....	29
Figuur 18: Urban Valley, Massy (Frankrijk) – Ateliers O-S Architectes	30
Figuur 19: Garage Amebo - Wampenberg (Arendonk).....	30
Figuur 20: bestaande toestand – Schotelven	31
Figuur 21: Ontwikkelingsvisie Schotelven – Herstructureren d.m.v. bouwblokken	32
Figuur 22: Ontwikkelingsvisie Schotelven – Verhogen ruimtelijk rendement	33
Figuur 23: Ontwikkelingsvisie Schotelven – ‘Dorpspoort’ als hoogteaccent.....	34
Figuur 24: Ontwikkelingsvisie Schotelven – veilig en leesbaar mobiliteitssysteem.....	35
Figuur 25: ontwikkelingsvisie Schotelven – Creëren van groene corridors	36
Figuur 26: Ontwikkelingsvisie Schotelven – Actieve fronten.....	37
Figuur 27: Ferraris (1777) -De Daries	38
Figuur 28: Atlas der buurtwegen (1841) – De Daries	39
Figuur 29: landschappelijk systeem – De Daries	40
Figuur 30: woonsysteem – De Daries	41
Figuur 31: mobiliteitssysteem – De Daries	42
Figuur 32: voorzieningen De Daries.....	43
Figuur 33: Maatwerkbedrijf Ryhove, Gent – TRANS Architectuur.....	45
Figuur 34: Kinderopvang + magazijn voor de technische dienst, Zwijndrecht – Havana Architectuur...	46
Figuur 35: Werkpark Leidse Baan – Leiden.....	46
Figuur 36: Blikfabriek, Hoboken	47

Figuur 37: Drukkerijcollectief De Wrikker	48
Figuur 38: Schrijnwerkerij Roos + woningen, Oudenaarde – Delmulle Architecten	48
Figuur 39: Bel-étage woning, Deurne – Polygoon Architectuur	49
Figuur 40: Groothandelsbakkerij Eigenbak - Leeuwerfstraat (Arendonk).....	50
Figuur 41: Garage Westhof - De Daries (Arendonk).....	50
Figuur 42: bestaande toestand – De Daries	51
Figuur 43: Ontwikkelingsvisie De Daries – Innovatieve verweven, bedrijvige zone	52
Figuur 44: Snede met aanduiding groene bufferzone tussen woningen en nieuwe, bedrijvige zone	52
Figuur 45: Ontwikkelingsvisie De Daries – Afwerken van randen	53
Figuur 46: Ontwikkelingsvisie De Daries – Veilig en leesbaar mobiliteitssysteem	53
Figuur 47: Ontwikkelingsvisie De Daries – Groen park	54



1. INLEIDING

1.1 Kadering

Voorliggende analysesnota kadert binnen de opmaak van het PRUP Schotelven – De Daries in uitvoering van het Provinciaal beleidsplan Ruimte (PBRA). De provincie Antwerpen wil voor de sites Schotelven en De Daries in de gemeente Arendonk het kader voor gewenste, toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen vastleggen. In het provinciaal beleidsplan wordt ingezet op kernversterking en het verweven van functies. De provincie wenst een locatiebeleid waar verweefbare bedrijven a priori in de kern worden voorzien om de bedrijventerreinen voor te behouden voor niet-verweefbare bedrijvigheid. De provincie wenst verder ook in te zetten op levendige kernen. Levendige kernen worden gekenmerkt door een vlotte multimodale ontsluiting, veel voorzieningen en voldoende tewerkstellingsplekken.

Het PRUP streeft naar een kwalitatieve (her)ontwikkeling van beide deelplannen waarbij er binnen de sites wordt gestreefd naar meer ruimtelijke kwaliteit zoals attractief en levendig openbaar domein, versterken van doorwaadbaarheid voor trage weggebruikers, verhogen ruimtelijk rendement, creëren van relaties met kleinschalige woonweefsel etc.

De toegang tot voldoende nabij gelegen, publieke groenblauwe ruimte, gepaste zorg, ontmoetingsplekken, basisvoorzieningen, kwalitatieve publieke ruimte voor voetgangers en fietsers en een divers woonaanbod zijn cruciaal om de levenskwaliteit en veerkracht in iedere kern te bevorderen.

In 2019 diende de opmaak van de voorbereidende studie 'Ruimte & bedrijvigheid', geïnitieerd door de Provincie, als input voor de opmaak van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen (PBRA). De provincie trachtte via deze studie antwoord te vinden op hoe we het aanbod aan economische ruimte de komende jaren kunnen voorzien. Het creëren van nieuwe ruimte met economische bestemmingen botst immers op haar limieten. In het onderzoek 'Ruimte en Bedrijvigheid' werden daartoe enkele pilotzones onderzocht, waaronder de zone Ravels – Arendonk – Retie.

Uit de analyse van de Bouwmeesterscan blijkt nl. dat er nood is aan een verdere zoektocht naar ruimte voor economie in de gemeente Arendonk. Tegelijkertijd lezen we dat de berekende ruimtereserve in de woonkern vier keer zo groot is als de behoefte. Dit betekent dat de woonreserve op een strategische manier kan ingezet worden, en dat er eventueel gezocht kan worden naar een multifunctioneel gebruik van deze ruimtes.

In eerste instantie werden onbebouwde percelen, onderbenutte binnengebieden en leegstaande bedrijfsruimten groter dan 1500m² binnen de kern van Arendonk in kaart gebracht. Deze selectie werd verder verfijnd a.d.h.v. randvoorwaarden met betrekking tot het groenblauwe netwerk en ontsluiting. Hierna volgde een uitgebreide evaluatie van de 8 resulterende sites op vlak van ligging, mobiliteitsaspecten, ruimtelijke draagkracht en financiële draagkracht. Op basis van deze evaluatie kwamen de gebieden Schotelven en De Daries naar voor als sites met het hoogste potentieel voor verweefbare economie in de kern.

Voorliggende PRUP procedure heeft als doel uitvoering te geven aan de doelstellingen rond levendige kernen, verweving en kernversterking zoals beschreven in het PBRA. Deze nota hoort als bijlage bij de startnota van het PRUP en vormt een gedetailleerde uiteenzetting en neerslag van het onderzoek naar de potenties en mogelijke multifunctionele invulling(en) van de sites De Daries en Schotelven.

1.2 Opgave verweving

De kern van Arendonk staat voor een belangrijke opgave: het creëren van een leefomgeving waarin de verweving van harde en zachte functies centraal staat, zoals beschreven in het beleidskader 'levendige kernen' van het Beleidsplan Ruimte Provincie Antwerpen. Dit streven naar een multifunctionele kern is cruciaal om een duurzame leefomgeving te ontwikkelen die bestand is tegen hedendaagse uitdagingen en die open ruimte koestert en versterkt.

Het concept van kernversterking binnen het beleidskader houdt in dat functies als wonen, werken, zorg, recreatie en groen niet alleen naast elkaar bestaan, maar ook elkaar versterken. Dit samengaan van functies resulteert in een dynamische kern waar ruimtelijke kwaliteit en leefkwaliteit hand in hand gaan. Door de verweving van activiteiten wordt ruimte efficiënter gebruikt, wat de druk op zowel de ruimte als de mobiliteit vermindert.

Verweving biedt directe versterking van functies, waarbij de combinatie van verschillende functies in Arendonk leidt tot een meerwaarde voor elke individuele functie. Het gaat hierbij om het delen van ruimtes en installaties, meervoudig ruimtegebruik, en een verhoging van ruimtelijk rendement door bijvoorbeeld het stapelen van functies. Ook op ruimere schaal biedt verweving voordelen zoals energie-uitwisseling, levendigheid gedurende de dag, lokale tewerkstelling, en verbeterde toegankelijkheid van sociale voorzieningen.

1.3 Verweven van bedrijven

De verwevingsproblematiek, waarbinnen deze opdracht kadert, is vandaag de dag een zeer actueel thema binnen de ruimtelijke planning. De laatste decennia deden we ons best om bedrijven zoveel mogelijk de dorps- en stadskernen uit te krijgen. Grotere percelen in de dorpskern kwamen vrij voor woonprojecten en andere functies. Bedrijfsleiders kozen eieren voor hun geld en vestigden zich op goedkoper bedrijventerrein waar ze minder rekening hoefden te houden met hun burens. Dat heeft echter ongewenste neveneffecten, waaronder;

- Bedrijventerreinen geraakten snel vol. Ook met bedrijven die daar eigenlijk niet hoeven te zitten. Dit zorgt ervoor dat het voor grotere en zwaar hinderlijke bedrijven, die we wél moeten afzonderen, steeds moeilijker wordt om nog plek te vinden. Als we niet telkens bijkomend open ruimte buiten de kern willen aansnijden, zullen we dus strenger moeten zijn wie we wel en niet toelaten op bedrijventerrein.
- Wanneer een bedrijf stopt of vertrekt uit de kern, is het voor een andere ondernemer die zich wil vestigen op zo'n centrumlocatie erg moeilijk te concurreren met het bedrag dat een woonontwikkeling zou opleveren op die locatie. Ook al is de vraag naar bijkomende woningen minder groot dan naar bedrijfsruimte.

De twee bovenstaande neveneffecten samen zorgen ervoor dat we steeds minder ruimte hebben voor ondernemers. Dat wordt op langere termijn problematisch.

Als we wonen en werken te veel spreiden, verdwijnt de levendigheid doorheen de dag in het dorp. Zetten we echter wel in op een verweving van wonen en werken, zien we dat dit ook positief is voor de horeca en andere bestaande bedrijven in het dorp. Er is meer leven in de brouwerij, meer sociale controle én er is de mogelijkheid om ruimte, energie en diensten te delen.

Samengevat: we moeten verweven bedrijvigheid in de eerste plaats behouden waar we kunnen. Daarbovenop moeten opportuniteiten om wonen en werken opnieuw dicht bij elkaar te brengen gegrepen worden.

In de pers werd naar aanleiding van het buurtoverleg in oktober 2023 het volgende gesteld; *“Een bedrijventerrein tussen een woonwijk en een school? Wat een idee?”*¹. Het is echter lang geen gek of nieuw idee. Eeuwen, zo niet millennia lang was het normaal dat bedrijven en woningen door elkaar stonden. In Arendonk had je bijvoorbeeld een bloeiende sigarenindustrie her en der in het centrum. Maar sinds de jaren '70 zijn we bewust en terecht sterk hinderlijke bedrijven gaan afzonderen op industrieterrein. Ook toen was het idee dat verweefbare bedrijven in de kern zouden blijven. De slinger sloeg echter door. Vandaag vinden veel mensen het normaal dat elk bedrijf maar op een industrieterrein moet zitten, ook al is daar geen noodzaak voor.

Niet alleen hebben we daar geen ruimte voor. Het is naar energiehuishouding, mobiliteit en levendige kernen zeer belangrijk dat we goed nadenken welke bedrijven waar kunnen. Toch als we een duurzame, economisch sterke en aangename leefomgeving willen in Arendonk. Zo moet je de ontwikkeling niet zien als een stukje Hoge Mauw in het centrum wordt geplakt, maar een ontwikkeling op maat van de buurt met een verweving tussen school-, woon- en werkomgeving die ervoor zorgt dat de ruimte veel beter benut kan worden. En dat met de bedrijven die er thuis horen. Bedrijven die vandaag al in het centrum van Arendonk zitten, willen doorgroeien, maar niet het soort hinder veroorzaken waardoor ze afgezonderd moeten worden op Hoge Mauw.

De manieren om bouw- en verkeerstechnisch hinder te beperken zijn doorheen de jaren sterk verbeterd. Ook nieuwe minder hinderlijke productietechnieken en machines zorgen ervoor dat een synergie tussen wonen en werken meer dan ooit mogelijk wordt. Tegelijkertijd kunnen we kijken wat deze nieuwe vorm van verweven bedrijven kan teruggeven aan de buurt. Kunnen bufferzones publieke ruimte worden? Zijn er zachte doorgangen die gemaakt kunnen worden? Is er ruimte voor water en verkoeling? Zijn er samenwerkingen te bedenken met omliggende functies? Kan er energie gedeeld worden? Op die manier zorgt het verweven van bedrijvigheid voor win-win situaties waarbij alle betrokkenen er voordeel uit halen.

Verweving is echter maatwerk en sterk afhankelijk van de draagkracht van de omgeving, maar ook van de specifieke kenmerken van elk bedrijf. De voorgestelde types of sectoren in deze nota zijn slechts indicatief en richtinggevend, maar voor de effectieve invulling van de site zal een voldoende flexibel kader nodig zijn om een invulling op maat te creëren.

¹ <https://www.hln.be/arendonk/een-bedrijventerrein-tussen-een-woonwijk-en-een-school-wat-een-idee-buurtbewoners-de-daries-niet-opgezet-met-nieuwe-plannen-van-gemeente-~aee6ef15>

1.4 Opzet van het rapport

Het rapport vertrekt vanuit een analyse op strategische schaal, (hoofdstuk 2) waarbij er op niveau van de gemeente wordt onderzocht hoe de verschillende ruimtesystemen werken. Landschap en open ruimte; water; mobiliteit; het economisch landschap; en tot slot voorzieningen komen hier aan bod.

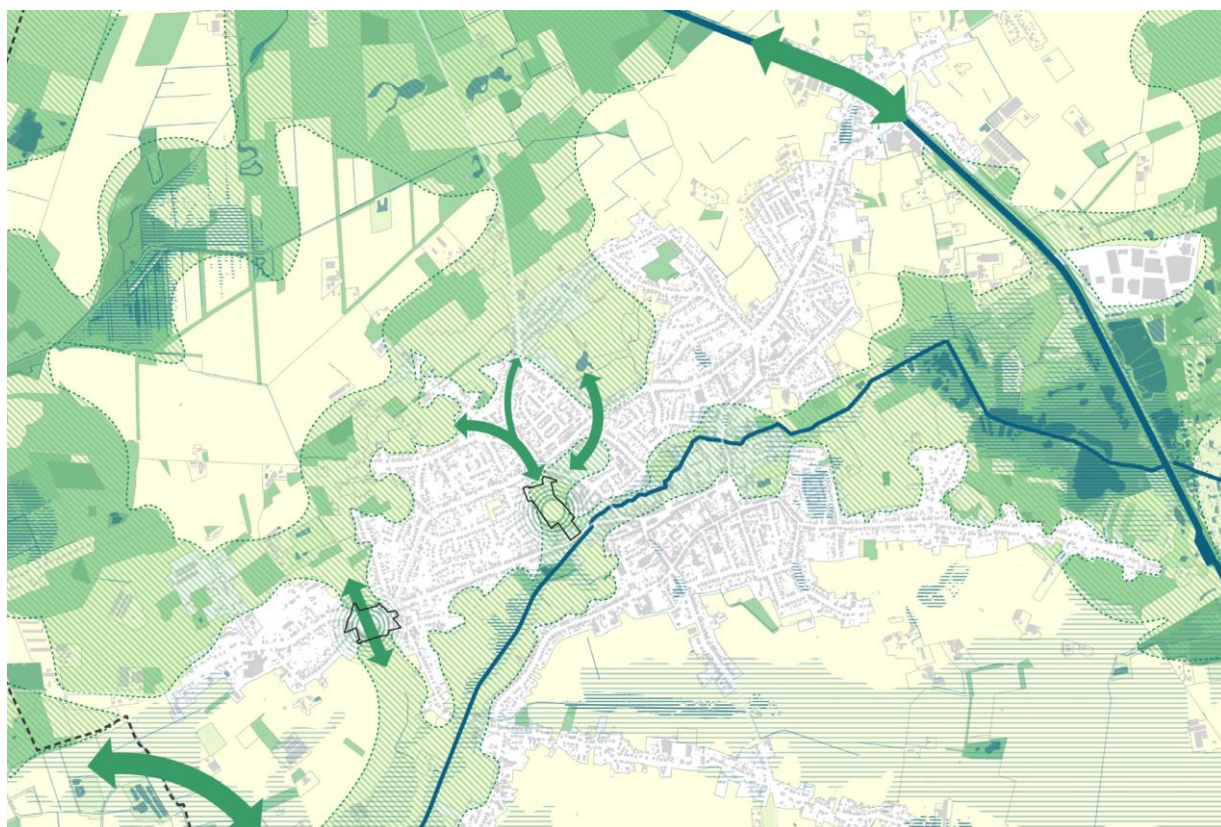
Hierna wordt er per site een diepere analyse gevoerd, hier ligt de focus niet louter op een beschrijving van de bestaande toestand, maar wordt er gezocht naar bestaande opportuniteiten en randvoorwaarden (hoofdstuk 3.1 en 4.1). Deze zullen vervolgens in grote mate de rol en roeping van elke site bepalen, m.a.w. de programmatorische invulling dat per site wordt vooropgesteld (hoofdstuk 3.2 en 4.2).

Tenslotte worden er voor elke site een aantal algemene principeschetsen toegelicht, die de vooropgestelde doelstellingen en ambities grafisch vertalen (hoofdstuk 3.3 en 4.3).

2. STRATEGISCHE SCHAAL – SYSTEMISCHE ANALYSE

De systemische analyse op strategische schaal laat ons toe de aanwezige, ruimtelijke systemen binnen de gemeente te schetsen en in beeld te brengen. Het geeft tevens een eerste inzicht in de strategische positie van de twee verweven sites en mogelijke linken die kunnen gelegd worden met de verschillende, ruimtelijke systemen. Tenslotte laat het ons toe een uitspraak te doen over mogelijke aandachtspunten, uitdagingen en kansen.

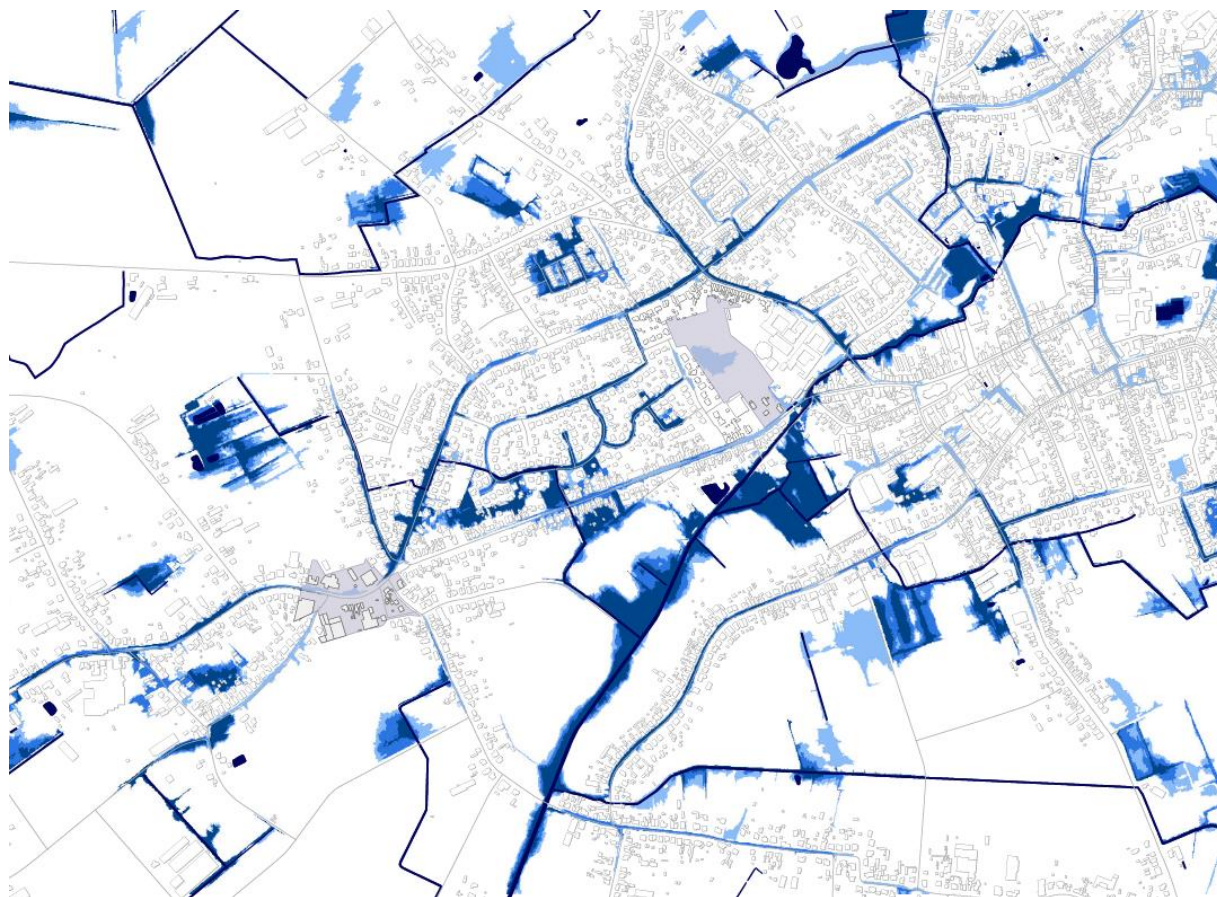
2.1 Landschap



Figuur 1: groenblauwe structuur – systemische schaal

De gemeente Arendonk wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van robuuste groene en blauwe structuren. De bebouwde structuur van de gemeente loopt globaal evenwijdig met de Wampbeekvallei, die van oost naar west een blauwgroene corridor door Arendonk vormt. Haaks op deze dominante structuur vinden we een aantal groene en blauwe vingers die hierop aantakken. Ten westen van de kern doorsnijdt kanaal Dessel-Schoten het landschap, deze structuur is net als de Wamp bepalend voor zowel het landschap als de bebouwde structuur. Hier vinden we echter geen dorpskern terug, maar een aantal verspreide bedrijvige clusters. Ten noorden van de kern vinden we een grootschalig openruimtegebied terug, met een verscheidenheid aan landschappen en landgebruiken. Dichtbij het woonweefsel speelt landbouw de hoofdrol, met akkers omzoomd door houtkanten en bomenrijen. Gradueel maakt het landschap echter de overgang naar bos, met de grootschalige boscluster Ravelse Bossen. Ten zuiden van de Wampbeekvallei en het aanpalende woonweefsel is het landbouw dat vooral de klok slaat en vinden we meer verspreide bebouwing terug.

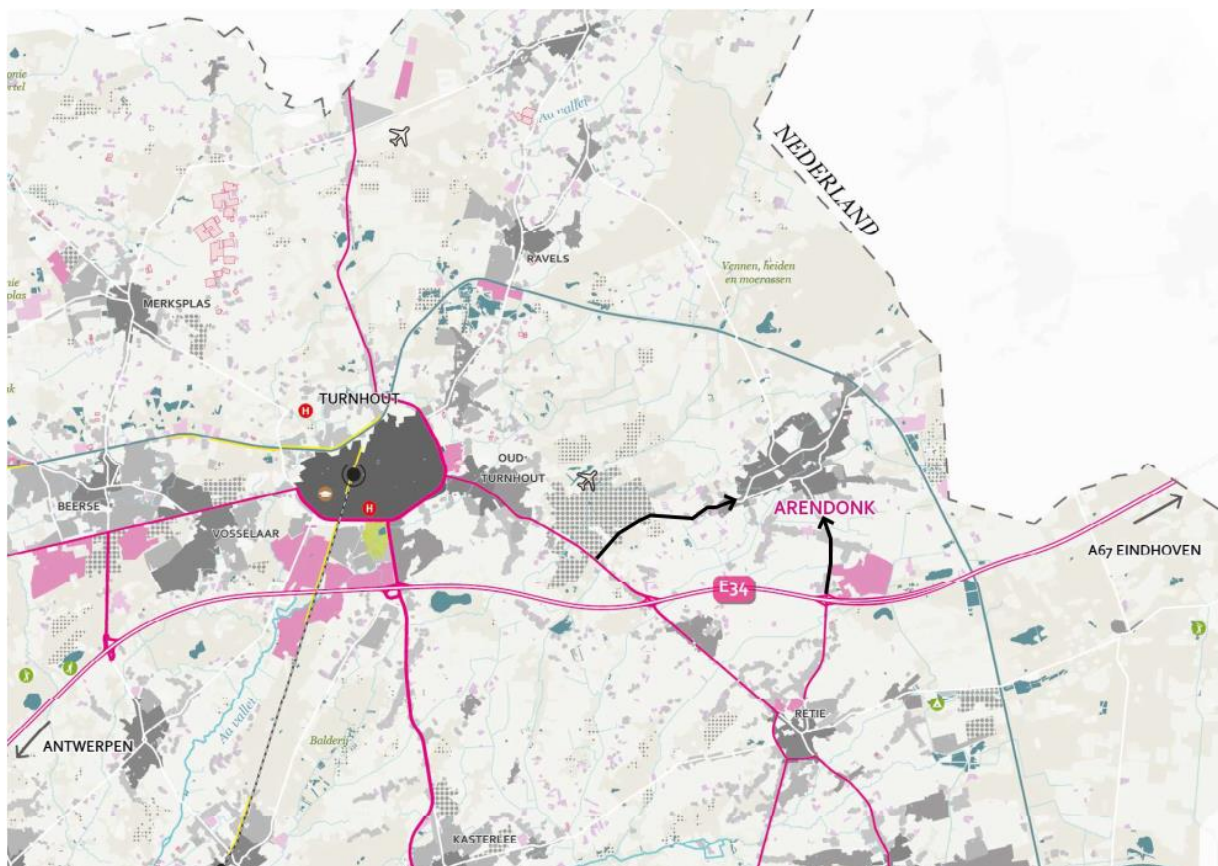
Zowel Schotelven als De Daries bekleeden een strategische positie binnen dit grootschalige groenblauwe netwerk en hebben de potentie om -mits kwalitatieve herinrichting- een rol op te nemen als ontbrekende schakel.



Figuur 2: water en pluviale overstromingsgevoeligheid – systemische schaal

De aanwezigheid van de Wamp biedt niet alleen ecologische en landschappelijke kwaliteiten, maar heeft ook belangrijke implicaties voor waterhuishouding. Bovenstaande kaart toont de gebieden met een pluviaal overstromingsrisico. Hier valt op dat de zones met het hoogste risico zich ofwel in de nabijheid van de beekvallei bevinden of in de straten. Beide plangebieden zijn niet vrij van risico: het onbebouwd binnengebied van De Daries kent een licht overstromingsrisico, op Schotelven zorgen de wegenis en het verharde karakter van het gebied voor een licht overstromingsgevoelig gebied ter hoogte van de wegenis.

2.2 Mobiliteit



Figuur 3: mobiliteitsstructuur – macroschaal

De gemeente Arendonk bevindt zich op mobiliteitsvlak binnen de invloedssfeer van de regio Turnhout. Op niveau van de gemeente speelt de aanwezigheid van de E34 een zeer belangrijke rol in de mobiliteits- en ontsluitingsstructuur van Arendonk, deze snelweg is van regionaal en internationaal belang en verbindt Arendonk met de belangrijke bovenlokale polen in de buurt. Doorheen de dorpskern van Arendonk lopen 2 gewestwegen die aansluiting geven op het hoger wegennet. De N118 vormt richting het zuiden de verbinding naar zowel de E34 als buurgemeente Retie en ontsluit daarbij ook het bedrijventerrein Hoge Mauw. De E34 vormt een zeer belangrijke logistieke as tussen de economische polen Antwerpen en Eindhoven en is een weg van bovenlokaal belang. In het oosten vormt de N139 de belangrijkste as, deze biedt via de N18 een secundaire ontsluiting naar de snelweg, maar verbindt Arendonk ook met Turnhout en Oud-Turnhout. De N118 en N139 lopen respectievelijk verder in noordelijke en oostelijke richting, maar spelen vanaf Arendonk eerder een lokale rol als connectie tussen Arendonk en buurgemeenten Ravels en Reusel – De Mierden (NL). Volledigheidshalve benoemen we de aanwezigheid van kanaal Dessel-Schoten tenslotte. Dit kanaal was historisch een belangrijke transportas voor watergebonden transport en bedrijvigheid en fungeerde als katalysator voor de industriële ontwikkeling van de Kempen. Vandaag is de rol van dit kanaal als transportas echter beperkt en situeert zijn waarde zich voornamelijk als recreatieve as en landschapsstructurend element. De ontsluiting van bedrijfssites die langs het kanaal zijn gelegen naar het hoger wegennet is bovendien ook ondermaats.



Figuur 4: mobiliteitsstructuur – mesoschaal

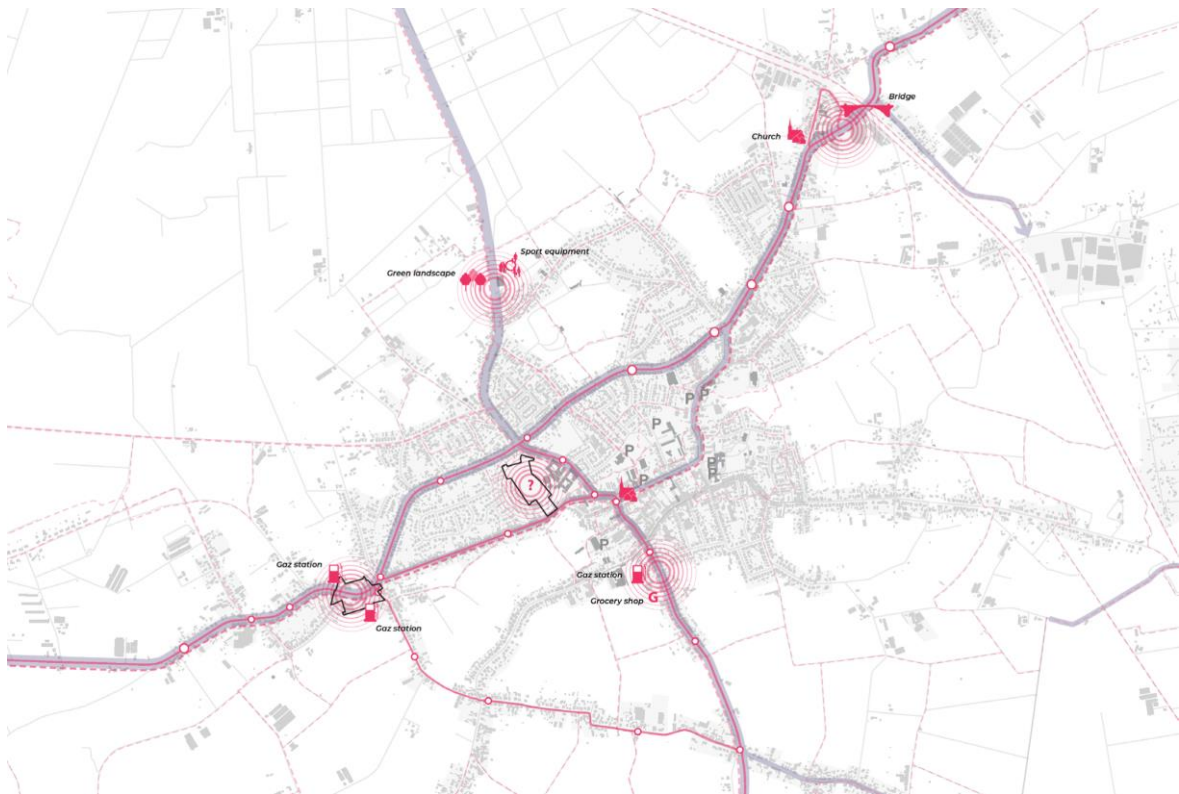
Wanneer we verder inzoomen, zien we een kruisvormige mobiliteitsstructuur voor gemotoriseerd verkeer: de N139 loopt van west naar oost en verbindt Arendonk met regionale pool Turnhout en Nederlands buurgemeente Reusel – De Mierden; van noord naar zuid verbindt de N118 Arendonk met Ravels en Retie en verzorgt deze de ontsluiting naar het hogere wegennet (E34). Deze wegen vormen de toegangen tot Arendonk voor gemotoriseerd verkeer. Deze steenwegen hebben uitdrukkelijk een stempel gedrukt op de ruimtelijke ontwikkeling van Arendonk, de structuur van het dorp is sterk opgehangen aan de kruisvormige structuur van de N-wegen. De kern van Arendonk heeft zich stelselmatig uitgebreid rond deze wegen. Langsheen de N118 en de N139 verandert het landschap dan ook geleidelijk van een rurale omgeving naar een meer bebouwde en dorps context. De auto vormt het dominante vervoersmiddel voor de gemeente, gezien de sub-optimale OV-bediening. Dit uit zich ook in een groot aantal parkeervoorzieningen in de dorpskern.

Het fietsnetwerk van Arendonk is echter goed uitgebouwd met kwalitatieve verbindingen naar de buurgemeenten, ondanks het ontbreken van bovenlokale functionele fietsroutes (BFF). Uit de Bouwmeesterscan blijkt ook dat er in Arendonk zeer veel wordt gefietst: een kwart van de woon-werk en woon-schoolverplaatsingen gebeurt met de fiets. Naast kwalitatieve fietsinfrastructuur is dit allicht ook te danken aan een sterke aanwezigheid van lokale tewerkstelling. Ook de ruimtelijke structuur van Arendonk draagt hiertoe bij, het woonweefsel is rond de kern geconcentreerd en woon- en werklocaties zijn relatief nabij de kern. In vergelijking met het fietsen wordt er minder gewandeld. De kern heeft een betrekkelijk uitgestrekt karakter, waardoor de afstand tussen voorzieningen en woonlocaties soms te ver is om te wandelen. Er is echter wel een fijnmazig netwerk van zachte verbindingen, zowel binnen als buiten de kern.

Schotelven ligt pal op de westelijke toegang tot Arendonk. Schotelven ligt zowel op een landschappelijk kruispunt tussen 2 landbouwkamers, maar ook op een graduele overgang van een landelijke omgeving naar het dorps. Door deze site een nieuwe inrichting te geven kan deze dienen als een functionele poort naar de dorpskern, met een meer intensief programma dan wat de landelijke context kan verdragen. Deze ligging net aan de rand van de kern opent ook mogelijkheden i.f.v. vrachtverkeer en ontsluiting, de

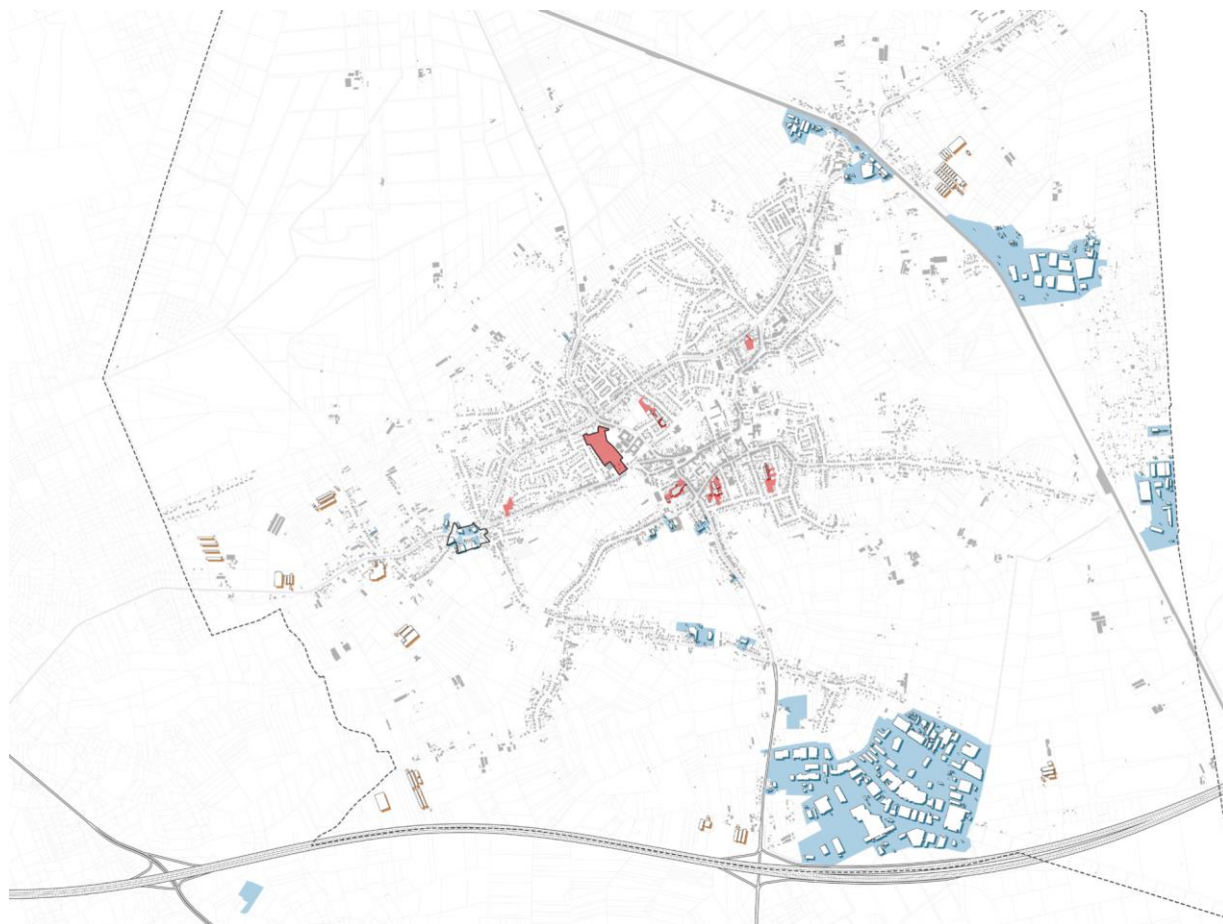
mobiliteitshinder t.g.v. een herontwikkeling van de site is beperkt, aangezien de ontsluitingsroute naar het hoger wegennet niet doorheen de dorpskern loopt.

De Dariessite ligt centraal in de kern, maar ligt aanpalend aan een van de hoofdassen door het dorp. De mobiliteitsvoorwaarden voor deze site zijn strikter t.o.v. Schotelven wegens de centrale ligging, maar logistiek en vrachtverkeer is in bepaalde mate wel mogelijk dankzij de ontsluiting op de hoofdwas. De hoofdassen door de kern verdragen immers meer verkeer dan de residentiële, smalle straatjes. De Daries kan daarnaast bij een herinrichting een belangrijke rol spelen om de doorwaadbaarheid voor voetgangers te verhogen in de kern.



Figuur 5: mobiliteitsstructuur – buurtniveau

2.3 Economisch landschap



Figuur 6: economisch landschap – systemische schaal

Het economisch landschap van Arendonk laat zich kenmerken door een hoge aanwezigheid van werklocaties op het grondgebied. De belangrijkste werklocatie is regionaal bedrijventerrein de Hoge Mauw. Hier is een diversiteit aan activiteiten en schalen gevestigd. Het bedrijventerrein is naast de E34 en wordt bijna rechtstreeks ontsloten op het hoger wegennet. Desalniettemin zijn er op Hoge Mauw weinig logistieke of transportgerichte bedrijven aanwezig. Bouwnijverheid is de belangrijkste sector, met industrie op een tweede plaats. Verder zijn er nog een aanzienlijk aantal groot- en detailhandelszaken.

De historische rol van het kanaal als economische as is nog zichtbaar met een aantal bedrijvige clusters die vandaag nog langs het kanaal zijn gevestigd, hoewel watergebonden bedrijvigheid zeer zeldzaam is in Arendonk. De twee grootste bedrijvige ruimten aan de rechteroever van het kanaal zijn beiden vestigingen van Ravago Plastics, wat voor de economische dynamiek van Arendonk een zeer belangrijk bedrijf is. Ravago werd in Arendonk opgericht, stelt vandaag meer dan 100 werknemers tewerk en is internationaal actief. Op de linkeroever van het kanaal zijn er net buiten het gehucht Wampenberg nog twee economische clusters gelegen. De meest noordelijke van deze clusters vormt een functioneel geheel van KMO's, allen met een beperkte schaal. In deze cluster zijn er een aantal bedrijven gevestigd die inherent verweefbaar zijn, zoals een ijssalon en een dansschool, maar ook bedrijven in de bouwsector die onder voorwaarden te verweven zijn. De meer zuidelijke cluster wordt ingenomen door twee bedrijven: Mermans Beton (watergebonden) en verpakkingsbedrijf Louis Blockx.

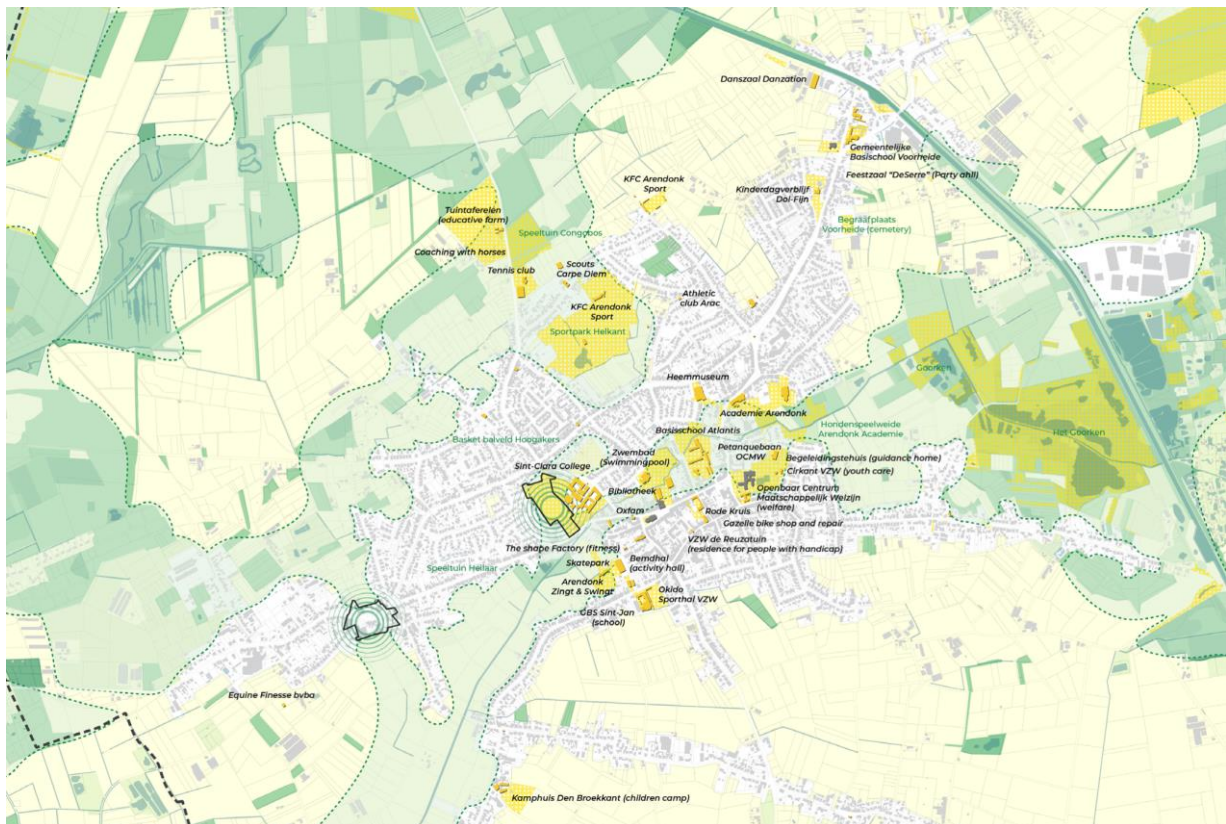
In de kern van Arendonk zijn er vandaag nog een aantal verweven grofkorrelige bedrijfssites terug te vinden. Twee daarvan zijn vandaag nog in gebruik voor bedrijvigheid: doe-het-zelfzaak en metaalwerken Claessen in de Koeistraat en Houthandel Van Megchelen op de Wampenberg. De rest van deze sites zijn momenteel niet meer actief in gebruik als bedrijfsruimte, waardoor de kern is geëvolueerd naar een meer monofunctioneel woonweefsel. Deze locaties getuigen wel van een historische aanwezigheid van

maakbedrijven ingebed in de Arendonkse kern. Deze verweven bedrijven zijn historisch steeds weg vanuit de kern naar bedrijventerreinen verhuis, met name Hoge Mauw. Hoge Mauw wordt dan ook hoofdzakelijk bezet door bedrijven die oorspronkelijk in Arendonk zijn opgericht, er is een zeer sterke binding van lokale bedrijven met de gemeente (**zie ook nota IDEA Consult**). Deze verhuisbeweging naar de Hoge Mauw heeft echter gezorgd voor een leegloop van bedrijvige ruimten in de kern met leegstand tot gevolg. Bovendien is er op Hoge Mauw inmiddels nauwelijks beschikbare ruimte over voor bedrijven, en wordt er op de schaarse ruimte gespeculeerd door grote bedrijven die hun groeikansen willen veiligstellen. Dit biedt echter de kans om de leegstaande sites in de kern terug een economische invulling te geven, waar bijvoorbeeld startende en meer kleinschalige bedrijven ruimte kunnen vinden. Door hier in te zetten op verweving kan enerzijds lokale tewerkstelling ook in de toekomst verankerd blijven, anderzijds wordt zo de nabijheid van wonen en werken ook in de toekomst gegarandeerd. Voor een meer diepgaande toelichting van deze verhuisbewegingen en het ruimtelijk-economische landschap van Arendonk verwijzen we naar het onderzoek van IDEA Consult.

Enkel rond de Schotelvensite is er een kleine bedrijvencluster, bestaande uit kleinere KMO's: twee tankstations, een doe-het-zelfwinkel, een aanhangwagenbedrijf, een bouwproductenwinkel, interieurinrichting etc. Deze economische activiteit dient bewaard en versterkt te worden, waarbij wordt onderzocht kan worden of er een meer efficiënte inrichting haalbaar is teneinde bijkomende ruimte voor bedrijven te creëren.

Tenslotte zijn er in Arendonk nog een aantal verspreide solitaire bedrijven gevestigd in de meer perifere woonlinten.

2.4 Openbare voorzieningen



Figuur 7: voorzieningen – systemische schaal

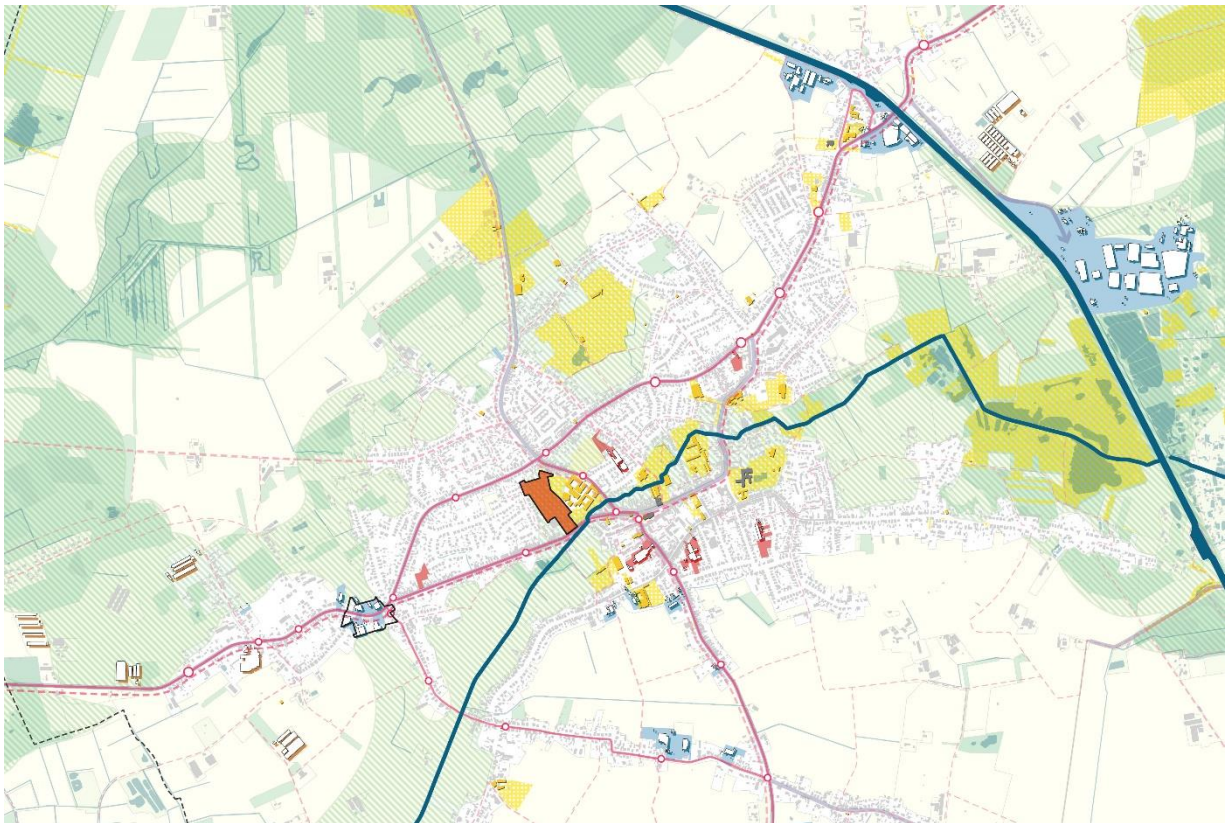
Arendonk is op vlak van voorzieningen goed bedeed, zo blijkt ook uit de Bouwmeesterscan. De gemeente heeft meer voorzieningen dan het gemiddelde voor een gemeente in het buitengebied, daarnaast zijn de voorzieningen ook geclusterd in de kern. Wat opvalt is hoe de groene ader van de

Wamp verschillende voorzieningen aan elkaar rijgt en een groenblauwe verbinding vormt binnenin de kern van het dorpsweefsel.

Beide sites bekleden een andere positie t.o.v. het voorzieningenapparaat. De Dariessite is sterk ingebed in het dorpskernweefsel, langs de achterkant van een aantal centrumfuncties zoals een school en een supermarkt. Hier dient ingezet te worden op het creëren van programmatorische synergieën met deze omliggende voorzieningen. De invulling van de site kan door zijn ligging nabij de Wamp bovendien een verlengstuk vormen voor deze groene voorzieningencorridor.

De Schotelvensite ligt verder van de kern en voorzieningen, waardoor de potentie voor programmatorische synergieën eerder beperkt is. Hier dient eerder een landschappelijke inpassing gezocht te worden van de site binnen de twee openruimtekamers aan weerszijden van het gebied. Wat programmatorische invulling betreft, kan eerder een synergie gezocht te worden met de open ruimte en een bereikbare werklocatie dan een bijkomend aanbod van voorzieningen perifeer ten opzichte van de dorpskern.

2.5 Synthese



Figuur 8: synthesekaart – systemische schaal

Wanneer we de verschillende ruimtesystemen combineren is het mogelijk een uitspraak te doen over de ontwikkelingsrichting van De Dariessite- en Schotelvensite.

De Dariessite:

- Groene stapsteen in de kern; aansluiting op groene Wampbeekvallei
- Aandacht voor water
- Doorwaadbaarheid voor voetgangers

- Synergie met voorzieningen in dorpskern
- Ruimte voor verweven economie
- Gevoelig mobiliteitsprofiel door ligging in dorpskern

Schotelven:

- Landschappelijke inpassing tussen twee landbouwkamers
- Poort naar dorpsweefsel
- Versterken huidige economische activiteit
- Ligging aan N139 als kans voor ontsluiting zwaardere vormen van bedrijvigheid.

3. SCHOTELVEN

In onderstaand hoofdstuk zoomen we in op de Schotelven site, gelegen langs de N139 aan de westrand van de dorpskern van Arendonk. Via een gedetailleerde omgevingsanalyse brengen we de belangrijkste ruimtelijke netwerken in de nabije omgeving van de site in beeld en schetsen we de rol die de site hierbinnen kan opnemen. Uitdagingen worden benoemd en opportuniteiten worden uitgelicht. Hierna worden een aantal voorstellen gedaan rond de programmatorische invulling van de site. Vanuit de omgevingsanalyse en de rol en de roeping van de site worden uiteindelijk via ontwerpend onderzoek een aantal toekomstige inrichtingsprincipes geschetst.

3.1 Buurtschaal - omgevingsanalyse

3.1.1 Historische lezing

Reeds op de Ferrariskaart is Schotelven al terug te vinden als een gehucht gelegen op het kruispunt van een aantal dreven die Arendonk en Oud-Turnhout verbinden. Op deze kaart is het historische belang van landbouw al terug te vinden. Zowel ten noorden als ten zuiden van zijn er op de kaart akkers omzoomd door houtkanten terug te zien.



Figuur 9: Ferraris (1777) - Schotelven

Op de Atlas der Buurtwegen is de historische wegenstructuur nagenoeg identiek aan de huidige structuur. De nabijheid van deze verbindingswegen is historisch significant voor de ontwikkeling van Schotelven. De bedrijvigheid die zich vanaf de jaren 1980 heeft ontwikkeld is sterk gebonden aan de ligging langs de invalwegen naar de kern van Arendonk. De meeste bedrijven die zich hier hebben gevestigd zijn dan ook sterk gericht op de wagen: bijvoorbeeld carrosseriebedrijf Claesen, twee tankstations, een aanhangwagenverdelers en een doe-het-zelfzaak.



Figuur 10: Atlas der buurtwegen (1841) - Schotelven

3.1.2 Groen (landschappelijk systeem)

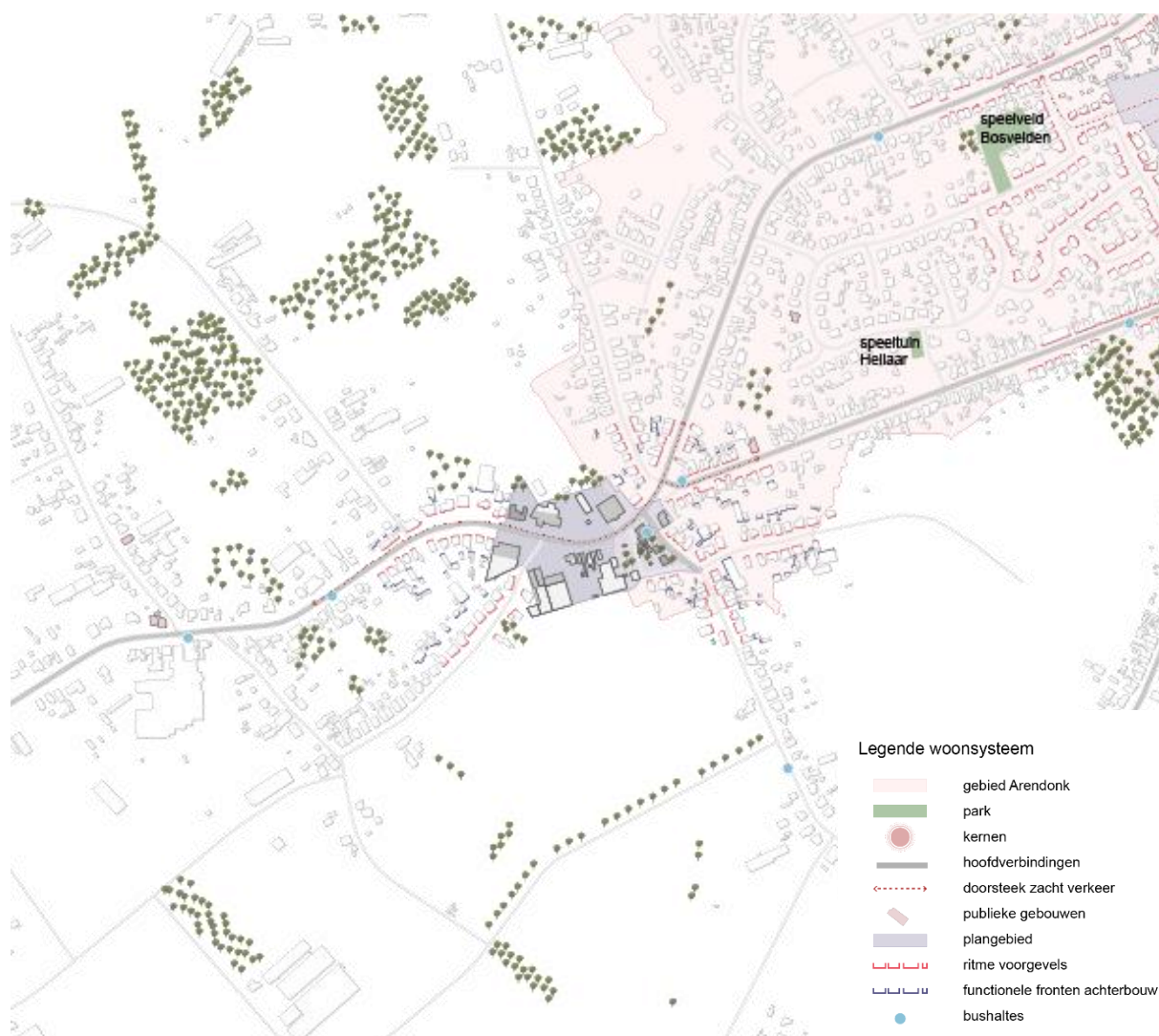


Figuur 11: landschappelijk systeem – Schotelven

De Schotelvensite ligt net ter hoogte van een versmalling van het bebouwde weefsel, op de waterscheidingslijn tussen de Wamp ten zuiden en de Biesputtenloop ten noorden. De site grenst zowel in het noorden als in het zuiden aan het agrarisch landschap van Arendonk. De bedrijvigheid van Schotelven vormt een onderbreking van dit agrarisch gebied en kan momenteel gezien worden als een 'versteend eiland' te midden van een groene omgeving. Dit biedt potenties om maximaal in te zetten op ontharding waarbij een groene connectie gerealiseerd wordt met het achterliggend landschap. Het openbreken van de verharding van Schotelven vormt een kleine ingreep met een waardevol resultaat.

Ondanks het groene karakter van de omgeving is het aandeel van publiek groen in de nabije omgeving van Schotelven beperkt. Richting de kern van Arendonk bevinden zich geïntegreerd in het woonweefsel een aantal kleinere speelzones 'speelveld Bosvelden' en speeltuin Heilaar, maar daarbuiten bestaat het 'groen' voornamelijk uit private velden, boszones en/of tuinen. De ontharding en vergroening van de site Schotelven kan hierbij (deels) ingezet worden als aanvullende publieke groene ruimte voor de omgeving.

3.1.3 Woonsysteem

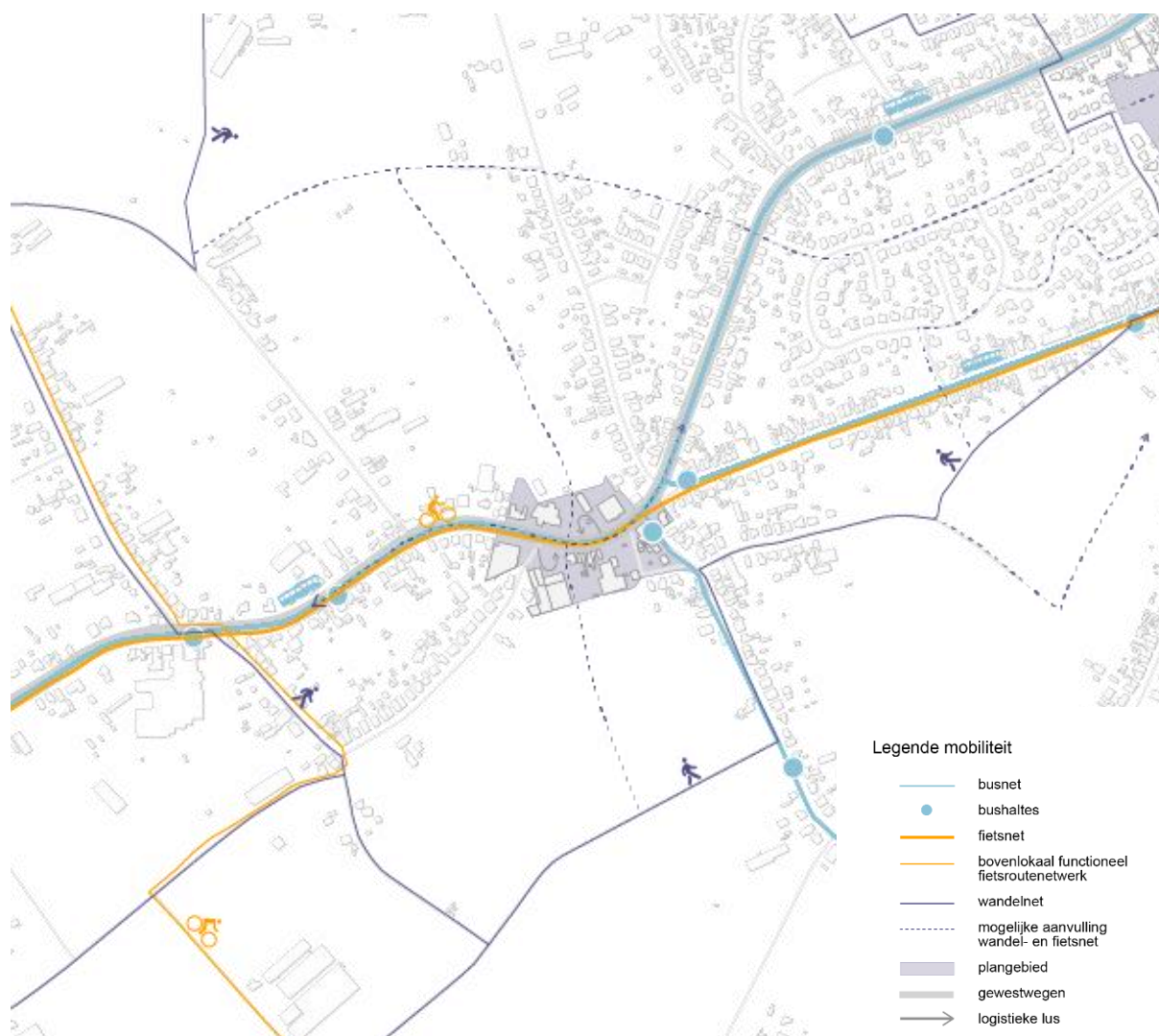


Figuur 12: woonsysteem – Schotelven

Schotelven situeert zich binnen een kleinschalige woonomgeving waarbij het beeld overwegend bestaat uit eengezinswoningen in open bebouwing. Hierbij vormt het plangebied een opvallende concentratie aan gemixte woonwerkfunctionaliteit. Deze mix van bedrijvigheid en wonen zorgt vandaag de dag voor een bepaalde dynamiek binnen de monofunctionele omgeving die voornamelijk gericht is op wonen. De beeldkwaliteit van het plangebied is echter tot op heden zeer beperkt. De site oogt rommelig met opslagzones in open lucht en woningen te midden van de gebouwen voor bedrijvigheid.

Verder wordt binnen het plangebied een voorkant voor commerciële activiteit gecombineerd met een functionele achterkant (in functie van het bedrijf – opslag etc). Die tweelagigheid in het weefsel is ook herkenbaar in de nabije omgeving van het plangebied. Achter de kleinschalige residentiële fronten (woningen) bevinden zich vaak functionele achterkanten, gekenmerkt door bebouwing van een meer grove korrel. De exacte reden voor dit opvallend tweelagig systeem is onduidelijk, vermoedelijk in kader van opslag, landbouw of andere activiteiten. Deze dubbele facade biedt het voordeel dat de commerciële fronten aantrekkelijk en actief kunnen worden ingevuld waarbij een relatie kan worden aangegaan met het publiek domein, terwijl de functionele achterkant kan worden ingezet voor logistieke en/of meer bedrijvige doeleinden.

3.1.4 Mobiliteitssysteem

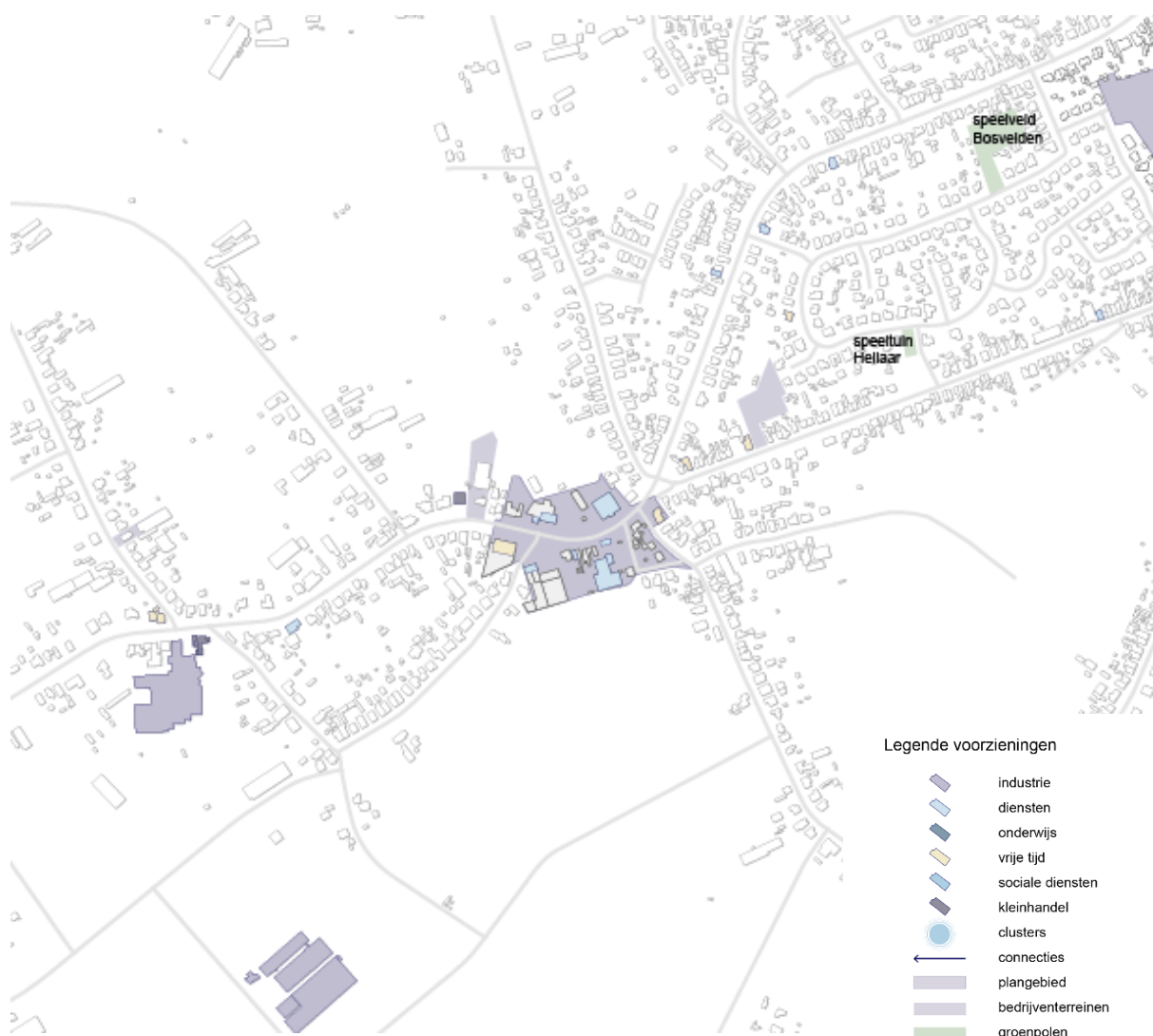


Figuur 13: mobiliteitssysteem – Schotelven

De Schotelvensite ligt aan weerszijden van gewestweg N139 die dwars door het centrum van Arendonk loopt. Ten westen van Schotelven verbindt de N139 de site met de N18, die zowel de verbinding vormt met Turnhout als de ontsluiting naar de E34, een belangrijke nationale en internationale autosnelweg. Ten oosten van Schotelven loopt de N139 door het centrum van Arendonk en vormt het een verbinding met Nederland (Reusel). We kunnen stellen dat de site uitstekend gelegen is aangezien de locatie tegenover de kern interessant is. Vrachtverkeer van en naar de bedrijven op de site moet niet noodzakelijk door de kern van Arendonk om de bedrijven te bereiken en kan gemakkelijk naar de E34. De ligging van de site biedt bijgevolg kansen voor ontwikkeling. Ter hoogte van de site zal er ruimte moeten worden voorzien voor eventuele keerbewegingen van het vrachtverkeer.

De voornaamste fietsverbinding ligt vandaag de dag op de N139 zelf wat niet optimaal is voor de fietsveiligheid. Over het algemeen lopen vandaag de dag de verschillende mobiliteitsstromen door elkaar wat vaak zorgt voor onduidelijke en onveilige verkeerssituaties. Een uitbreiding en/of versterking van het bestaand traag wegennetwerk binnen Arendonk kan ervoor zorgen dat de verschillende verkeersstromen beter gescheiden worden. Langs weerskanten van de gewestweg, waar de focus vooral ligt op vracht- en autoverkeer, wordt een fijnmazig traag netwerk in de vorm van een 'ladderstructuur' uitgebouwd met eventuele strategische verbindingen richting de Schotelvensite.

3.1.5 Voorzieningen



Figuur 14: voorzieningen – Schotelven

De voorzieningen in de nabije omgeving van Schotelven zijn sterk geclusterd ter hoogte van het plangebied zelf. Detailhandel, opslag en kantoorruimte zijn de functies die geconcentreerd liggen binnen het plangebied, terwijl in de nabije omgeving amper voorzieningen te vinden zijn. De omgeving van de site heeft een sterke oriëntatie op wonen. De bewoners moeten voor de meeste voorzieningen richting de kern van Arendonk.

De huidige invulling en schaalniveau van de Schotelvensite biedt echter bepaalde kansen. Het plangebied heeft potentie om klein- en middenschalige bedrijvigheid van ruimte te voorzien. De ruimte voor dit soort doorgroeiers of starters is vaak beperkt en wordt bovendien stelselmatig ingevuld door residentiële. Op die manier zorgen we er tegelijkertijd voor dat de ruimte op Hoge Mauw gevrijwaard blijft voor grootschalige bedrijvigheid die niet te verweven is binnen een woonomgeving. Verder kan ook de bedrijvigheid een meerwaarde bieden voor de buurt door o.a. het voorzien van (publiek) buurtgroen, maar ook door het creëren van levendigheid en dynamiek. Tenslotte kan worden nagedacht over het (beperkt) integreren van woonondersteunende voorzieningen die het buurtweefsel verder 'opladen'.

3.1.6 Synthese

De Schotelvensite vormt een ontbrekende schakel in een groot groen openruimte gebied in de gemeente. De site is als een verhard eiland de barrière voor de groene connectie van noord naar zuid. Het ontharden van een deel van de site kan bijdragen tot de visuele en fysieke connectie tussen de huidige groene achterkanten. Momenteel creëren de landbouwachterkanten van de bedrijvigheid weinig meerwaarde. De potentie voor een groene connectie is hier echter groot. Daarbij kan het publiekelijk toegankelijk maken van het groen een meerwaarde betekenen voor de woonomgeving.

De site ligt temidden een woonomgeving met lage voorzieningsgraad. De bedrijvigheid is momenteel op een niet-kwalitatieve manier gemixt met wonen, maar een nieuwe inpassing kan wel kwaliteit opleveren. De voorzieningen nood zou hierop kunnen aantakken. (Kleine) bedrijvigheid is qua locatie gunstig in het plangebied dankzij de goede ontsluiting door de gewestweg en het vermijden van zwaar verkeer in de kern. Het bestendigen van de bedrijvigheid is dus wenselijk, mits logistieke toegangen en ruimte voor keerbewegingen voorzien worden en er een parallelle structuur voor zacht verkeer wordt uitgewerkt.

3.2 Rol en roeping

3.2.1 Programmatorische synergieën

Het uitgangspunt voor de toekomstige invulling van Schotelven is de ontwikkeling van een toegangspoort tot het kernweefsel. Hier gaat het landelijke over in het dorpse, wat zich zowel programmatorisch (van overwegend landelijk-residentiële omgeving naar de dichtere dorpskern waar verschillende functies samenkomen) als op vlak van schaal en beeldtaal (grotere volumes en hogere bebouwingsdichtheid dan het omliggende weefsel) manifesteert.

Er zijn drie programmatorische synergieën die gezocht worden:

- 1) **Een landschappelijk-functionele inpassing in de open ruimte**, gezien de ligging en strategische rol van landbouw voor de gemeente. De landschappelijke inpassing wordt gezocht door in te zetten op noord-zuidverbindingen tussen de landbouwkamers aan weerszijden van het plangebied. Zo maken we ook komaf met de stenen vlakte die vandaag het beeld domineert en creëren we een aangename werklocatie en een openbaar domein waar de omwonenden ook baat bij hebben.
- 2) **Een connectie met het omliggende woonweefsel**. De relatie met het woonweefsel wordt gezocht door een herinrichting van de ruimte waarbij het openbaar domein een facelift krijgt. Er wordt ruimte gemaakt voor groen en voor trage verbindingen van en naar de kern. Er wordt geen grootschalige woonontwikkeling vooropgesteld voor deze site. Woningen worden slechts aanvullend voorzien indien ze één functioneel geheel vormen, zoals reeds aanwezig in de bestaande toekomst. De ontwikkeling van Schotelven omvat voornamelijk versterking van het economisch weefsel. De inrichting van de site zal echter wel een meerwaarde vormen voor het omwonenden door enerzijds in te zetten op een verhoogde beeldkwaliteit en anderzijds door te zorgen voor bijkomende openbare ruimte en een versterking van het trage netwerk van en naar Schotelven.
- 3) **Een vernieuwing van de economische rol van Schotelven als verweven werklocatie**. Op vlak van bedrijvigheid vormt de site vandaag al een goed uitgangspunt: er is al een zekere verwevingsgraad terug te vinden, met woningen bovenop keukenwinkel Vervecken, en de bedrijfswoning van gereedschapswinkel Sercomat aanpalend aan de bedrijfshal. De gunstige ligging op vlak van mobiliteit dient maximaal uitgespeeld te worden. Bedrijven of functies die een aanzienlijke parkeerbehoefte of logistiek verkeer creëren, kunnen hier ondergebracht worden. De ligging van Schotelven langs een belangrijke invalsweg maakt de site daarnaast ook een ideale zichtlocatie. Bedrijven die gebaat zijn bij goede zichtbaarheid kunnen hier een plek vinden. Door actieve fronten te creëren (bijvoorbeeld showrooms of zichtbare ateliers) maakt de Schotelvensite connectie met zowel de omliggende bewoning als de ligging langs de invalsweg.

Er kan een rol weggelegd zijn voor de Schotelvensite als start- en groeiplek voor bedrijven. Zoals blijkt uit het onderzoek van IDEA Consult zijn een aantal bedrijven die in het dorpsweefsel ingebed waren stelselmatig naar De Hoge Mauw getrokken om verder te groeien. Schotelven zou voor dit soort bedrijven een tussenstap kunnen zijn, waar bedrijven die opstarten de ruimte hebben om te groeien. De mobiliteitsvoorwaarden en van de site aan de rand van de kern maken ook dat de site bedrijven van een bepaalde schaal kan huisvesten, die bijvoorbeeld op De Daries minder eenvoudig kunnen worden ingepast. Detailhandel kan onder bepaalde vormen aanvullend worden voorzien t.h.v. Schotelven. We denken hierbij aan detailhandel van volumineuze goederen (zoals bv. een HUBO).

3.2.2 Referenties

Hieronder verwijzen we naar een aantal referenties betreffende bestaande, verweven economie in het stads- of dorpsweefsel. We halen hierbij niet enkel voorbeelden aan in België of in het buitenland, maar kijken ook concreet naar enkel voorbeelden binnen de gemeente Arendonk.

3.2.2.1 Bakkerij Pain Paulin – Cap – Ferret – Lège



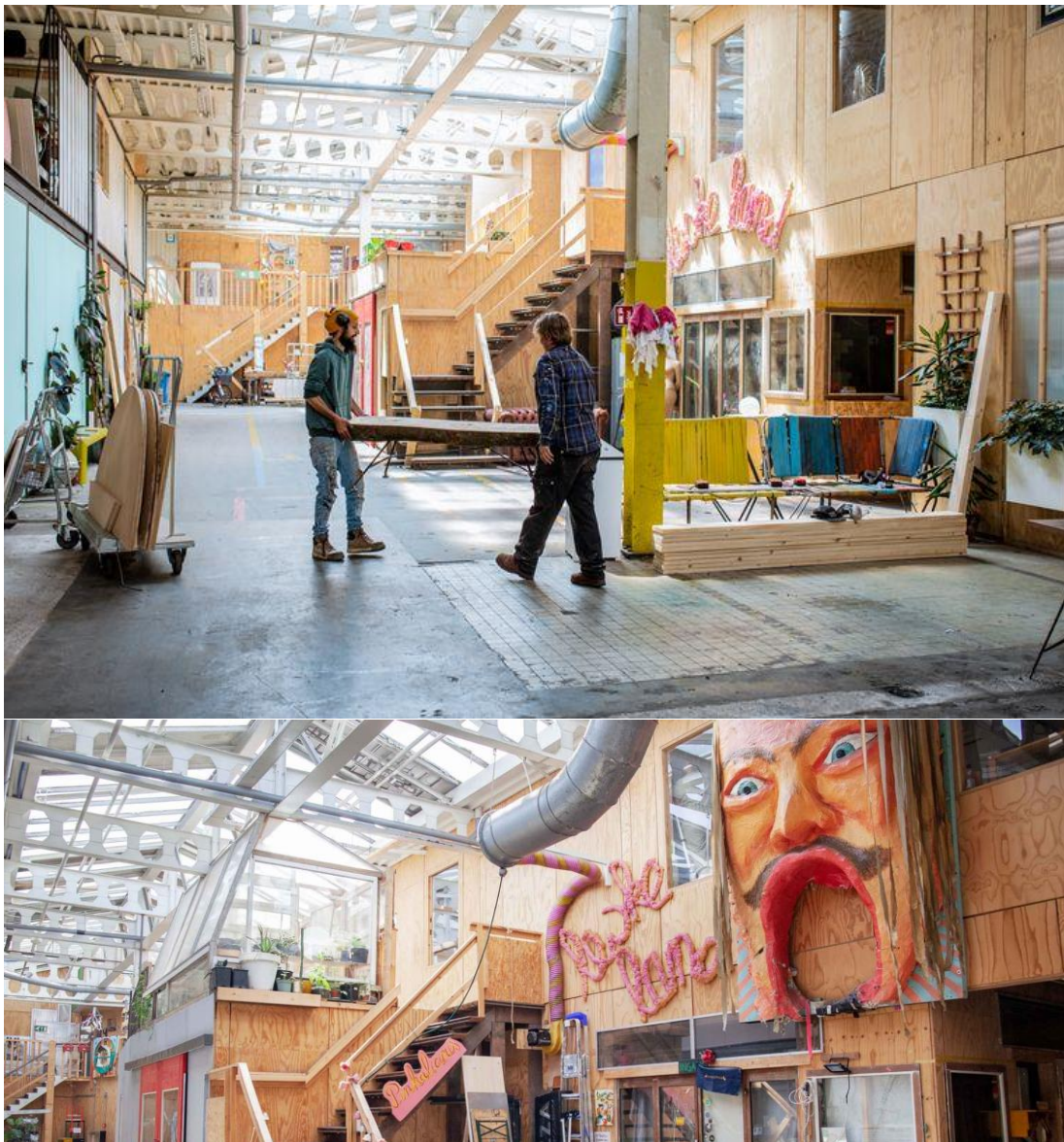
Figuur 15: bakkerij Pain Paulin, Cap-Ferret-Lège (Frankrijk) – O-S atelier Architectes

Bakkerij Pain Paulin in het landelijke dorpje Cap-Ferret werd gebouwd als combinatie van woning en bakkerij. Op het gelijkvloers werd gekozen voor een hedendaags materialengebruik en een actief front. De ruimte aan de straatzijde dient als atelier en als winkel en zoekt de interactie met de publieke ruimte. Bovenop deze productieve ruimte werd gekozen voor in woning in de typische beeldtaal van de streek. Productie, verkoop én woning worden zo op een inpasbare wijze gecombineerd onder één (klein) dak.

3.2.2.2 De Hoop – Zaandam

De Hoop te Zaandam is een maakgemeenschap die zijn intrek nam in een oude kartonfabriek op een verlaten bedrijventerrein. De oude open loods werd omgebouwd naar 170 ateliers waar meer dan 200 kunstenaars, creatieven en ambachtslieden een ruimte ter beschikking hebben. Naast creativiteit en maakeconomie is er ook een grote rol weggelegd voor een groot openbaar programma, het dient ook als ontmoetingsplek en ruimte voor kruisbestuiving. De soorten makers die in De Hoop werken zijn zeer divers, zo zijn er bijvoorbeeld:

- Hout- en Staalwerkers (decor, interieur, meubelmakers, ...)
- ambachtswerkers (keramiek, glas-in-lood, juwelenmakers, ...) en
- kunstenaars (fotografen, beeldhouwers, schilders, ...) tot
- hightech (robotica, programmering, CNC, ...) tot textielwerkers



Figuur 16: De Hoop – Zaandam

3.2.2.3 Brussels Beer Project Port-Sud, Brussel – Office KGVDS



Figuur 17: Brussels Beer Project Port-Sud, Brussel – Office KGVDS

Ook in de nieuwe brouwerij van Brussels Beer Project worden verkoop en productie samengebracht. In de maritieme wijk Biestebrouck, werd een kleurrijk gebouw opgetrokken. Binnenin het gebouw vinden de productieve activiteiten plaats en is er ook kantoorruimte voorzien. Er werd bewust gekozen om de brouwinstallaties van buitenaf zichtbaar te maken om de connectie met het openbare domein te maken. Ook het terras aan de achterzijde, waar bezoekers de koopwaar kunnen degusteren draagt bij tot het publieke karakter van de brouwerij, bezoekers kunnen zo bovendien ook kennis maken met het brouwproces. De zichtlocatie van het stedelijk weefsel en de locatie langs het kanaal worden zodanig maximaal uitgespeeld.

3.2.2.4 Urban Valley, Massy (Frankrijk) – Ateliers O-S Architectes

Deze ontwikkeling voorziet ruimte voor bedrijvigheid en kantoren. Op de gelijkvloers is er ruimte voor opslag met kantoren op de bouwlagen erboven. Het project bestaat uit een bouwblok waar twee volumes gebouwd zijn. Intern in het bouwblok worden parkeerplaatsen en laad- en losruimte voorzien zodat er langs de buitenkant van het blok een alzijdige gevelkwaliteit wordt gecreëerd. De kavel wordt aan de oostzijde begrensd door een Frans equivalent van een gewestweg en landbouwgebied, door de gebouwen van grote ramen te voorzien wordt dus enerzijds de connectie met het landschap gezocht en krijgen de gebouwen anderzijds de uitstraling die past bij ligging op een zichtlocatie. Tenslotte zijn de gebouwen binnenin flexibel ingericht om verschillende toekomstige gebruiken toe te laten.



Figuur 18: Urban Valley, Massy (Frankrijk) – Ateliers O-S Architectes

3.2.2.5 Garage Amebo – Wampenberg (Arendonk)

Midden in de dorpskern van Arendonk bevindt zich garage Amebo, dat bestaat uit een tankstation en showroom. De architecturale uitstraling van het gebouw past binnen het kleinschalige dorps straatbeeld. Naast een showroom is er vanachter ook een gebouw met grotere korrel dat plaats biedt aan stockage, onderhoud- en herstellersruimte etc.

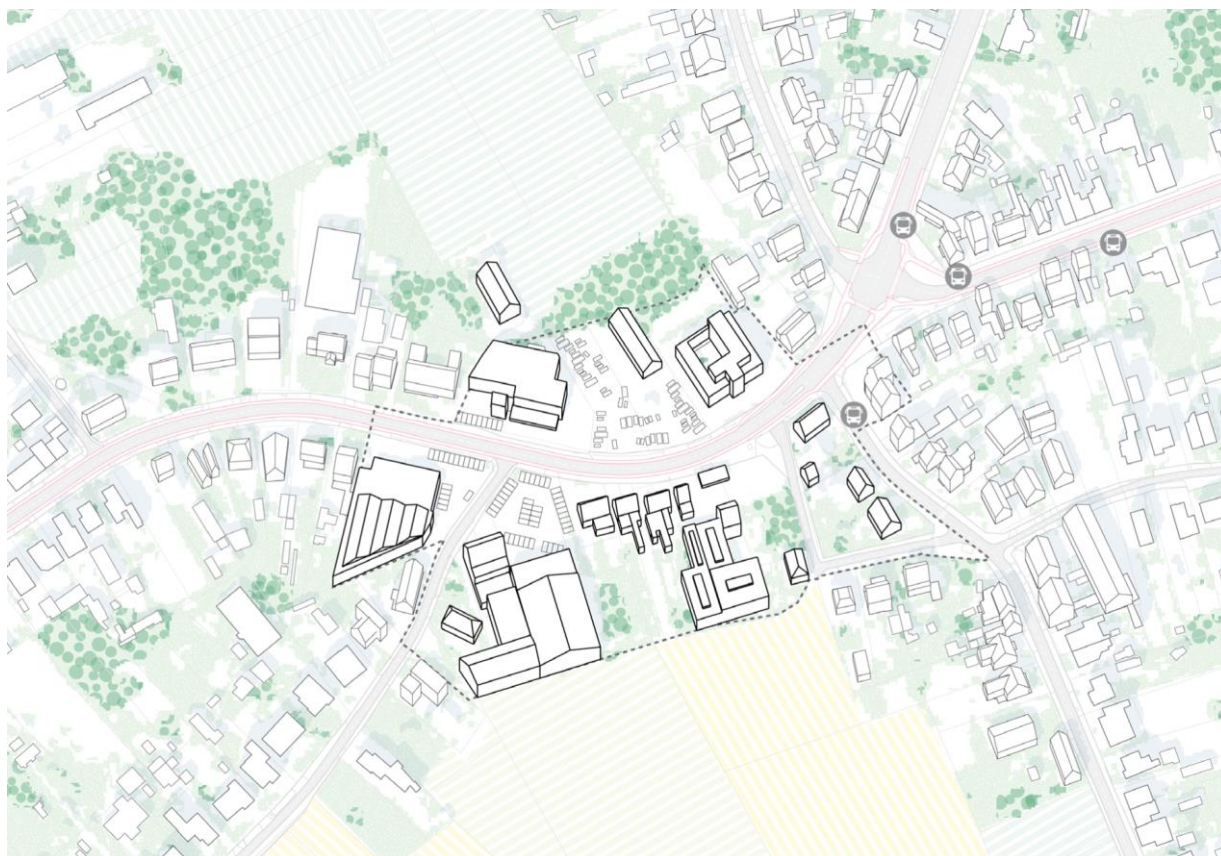


Figuur 19: Garage Amebo - Wampenberg (Arendonk)

3.3 Ontwerpend onderzoek

Binnen het ontwerpend onderzoek worden de conclusies uit de omgevingsanalyse en de programmatorische synergieën vertaald naar een gewenste inrichting voor de site. Er wordt vertrokken vanuit een beschrijving van de bestaande toestand waarna er enkele algemene ruimtelijke principes worden uitgelicht. Deze zijn geen vaststaand ontwerp en mogen in die zin niet geïnterpreteerd worden op perceelsniveau. Ze geven eerder een kader voor een robuuste ruimtelijke ontwikkeling en vertalen de vooropgestelde doelstellingen en ambities op een grafische manier.

3.3.1 Bestaande toestand



Figuur 20: bestaande toestand – Schotelven

De bestaande toestand wordt gekenmerkt door bedrijvigheid bestaande uit een mix aan verschillende schalen en functies. Aan de noordzijde van de weg bevinden zich uitsluitend economische functies zoals o.a. een aanhangwagenbedrijf, een gereedschapswinkel en een tankstation. De zuidzijde kent een mix van woningen en bedrijvigheid, bestaande uit een doe-het-zelfzaak, evenals een tankstation en een interieurwinkel waarop woningen zijn gevestigd. Tussen de bedrijvigheid positioneren zich een aantal woningen, zowel in open als halfopen bebouwing. Achter enkele woningen bevindt zich een grootschalige loods die in gebruik is als aanvullende opslagzone voor de aanhangwagencentrale. Een groot deel van het maaiveld wordt gebruikt voor parkeerplaatsen en opslag van caravans in de open lucht, wat voor een hoge verhardingsgraad zorgt. De Schotelvensite is sterk verhard en kent weinig ruimtelijke kwaliteit. Het weinige groen dat aanwezig is bestaat uit beperkte voortuinstroken, wegbermen en een aantal hagen. De bebouwingsdichtheid en -hoogte is relatief laag, er is dus nog ruimte om verdichten en intensiveren.

De bestaande toestand kent echter wel al een zekere mate van verweving van werken en wonen, waar hier en daar wonen en werken in hetzelfde gebouw wordt gecombineerd. Visueel is er echter weinig samenhang tussen de verschillende functies van de site.

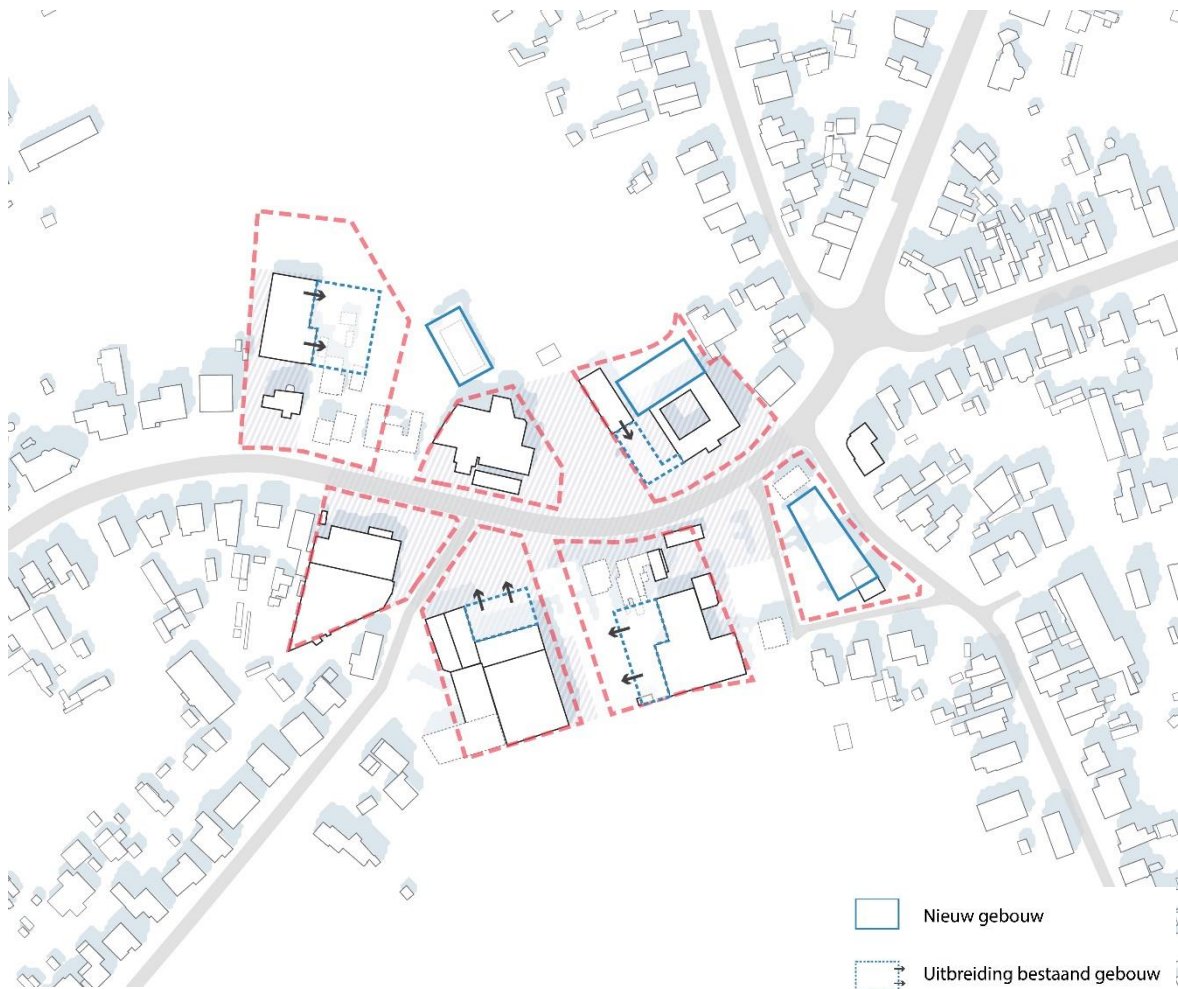
3.3.2 Ontwikkelingsvisie



Figuur 21: Ontwikkelingsvisie Schotelven – Herstructureren d.m.v. bouwblokken

1) Herstructureren d.m.v. bouwblokken

In eerste instantie wordt een herstructurering en herdefiniëring van de bouwblokken vooropgesteld. Door nieuwe bouwblokken af te bakenen kan bebouwing gegroepeerd worden, zo creëren we functionele eenheden en komt ruimte vrij voor groen en openbaar domein. Niet alleen de bebouwing wordt gebundeld, maar ook niet-bebouwd ruimtegebruik zoals opslag en parking kan gebundeld en compacter ingericht worden. Deze gecombineerde bundeling van functies creëert dus enerzijds leesbaarheid, identiteit en ruimtelijke kwaliteit op de Schotelvensite en maakt anderzijds de nodige ruimte vrij voor ontharding en vergroening.

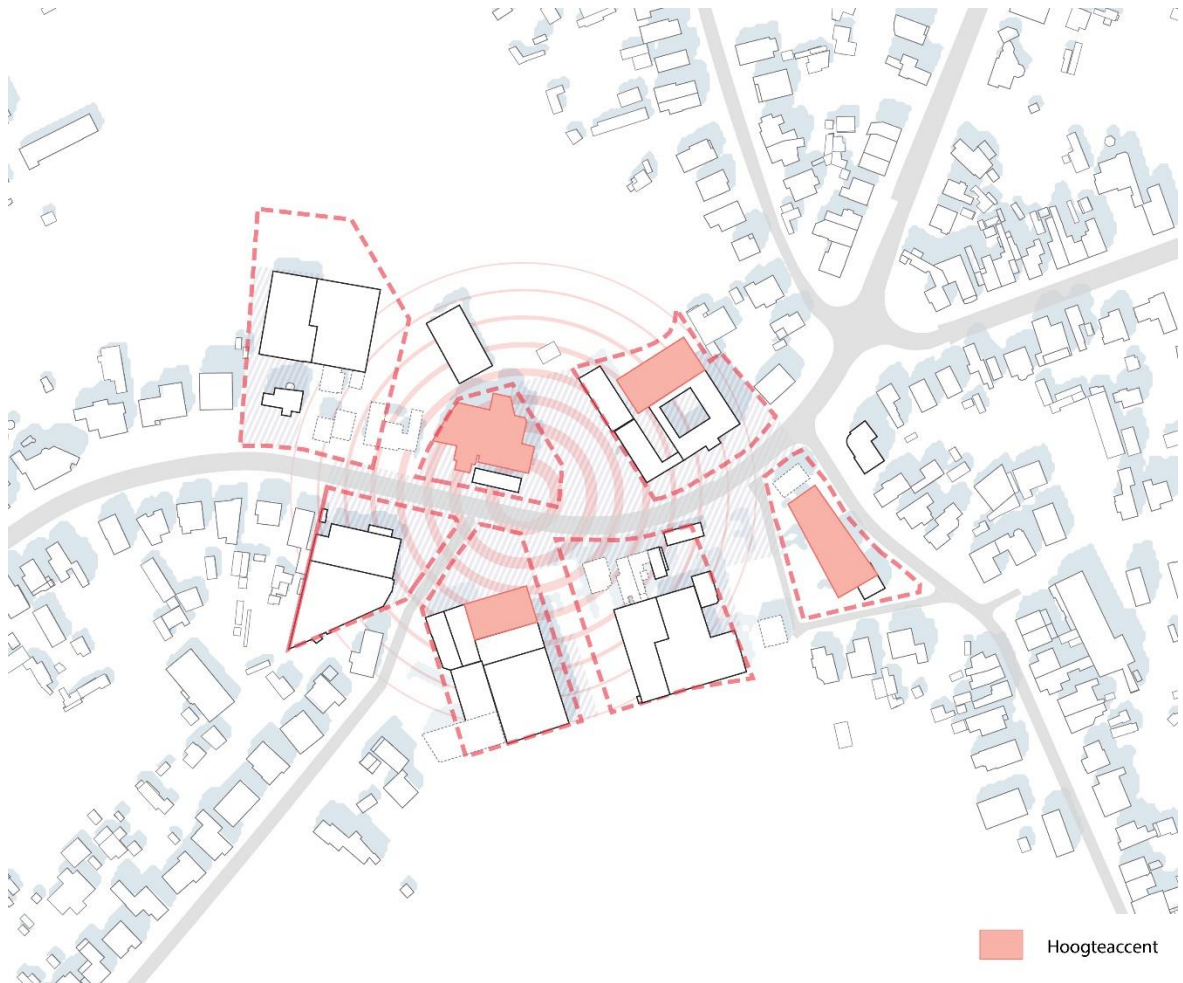


Figuur 22: Ontwikkelingsvisie Schotelven – Verhogen ruimtelijk rendement

2) Verhogen ruimtelijk rendement

Het bouwblokkenmodel vormt een dankbare schaal waarbinnen er per bouwblok gezocht kan worden naar de juiste programmatorische invulling en combinaties. De bestaande bedrijfsgebouwen worden stelselmatig uitgebreid. Bij deze gefaseerde herontwikkeling gaat de aandacht uit naar een intensiever ruimtegebruik en het verhogen van het ruimtelijk rendement. In horizontale richting uit dit zich door nieuwe gebouwen en uitbreidingen zo dicht mogelijk tegen de perceelsgrens aan te bouwen (steeds met aandacht voor het omliggend weefsel en de aanliggende tuinen).

Qua programma ligt de focus op productieve maakbedrijvigheid. Andere invullingen zoals detailhandel, dorpsondersteunende voorzieningen, wonen etc worden enkel in nevenschikte vorm aan de bedrijvigheid en onder bepaalde voorwaarden (bv. enkel volumineuze goederen (detailhandel), enkel op verdiep, ...) toegelaten.



Figuur 23: Ontwikkelingsvisie Schotelven – ‘Dorpspoort’ als hoogteaccent

3) ‘Dorpspoort’ als hoogteaccent

De Schotelvensite vormt een knooppunt van verschillende ruimtelijke systemen: de site vormt een missing link tussen twee grote aaneengesloten landbouwkamers en ligt tegelijkertijd op de overgang van het landelijke naar het dorps. Door op de site een aantal beperkte hoogteaccenten (bv. 1 extra bouwlaag) toe te voegen wordt Schotelven een herkenningspunt die deze overgang aankondigt. Bovendien wordt het ruimtegebruik van de bedrijvige site op deze manier verder geïntensiveerd door het ruimtelijk rendement te verhogen in verticale richting. Het bebouwbare programma wordt vergroot, terwijl de voetafdruk identiek blijft.



Figuur 24: Ontwikkelingsvisie Schotelven – veilig en leesbaar mobiliteitssysteem

4) Veilig en leesbaar mobiliteitssysteem

De barrièrewerking van de N139 wordt zo veel mogelijk doorbroken. Deze dient nog steeds als ruggengraat voor logistieke bewegingen, maar het aantal in- en uitritten ter hoogte van Schotelven wordt verminderd en geconcentreerd tot een beperkt aantal locaties. Dit vermindert de potentiële conflicten met zachte weggebruikers. Verder wordt een parallel traag wegennetwerk uitgebouwd. Nieuwe, dwarse verbindingen takken aan op bestaande (ontoegankelijke) buurtwegen. Hierbij wordt onderzocht op welke manier deze buurtwegen terug kunnen worden opengezet i.f.v. de buurt. Dit parallel traag wegennetwerk zorgt ervoor dat voetgangers en fietsers niet meer genoodzaakt zijn telkens de drukke gewestweg te gebruiken voor hun verplaatsingen. Dit maakt een maximale scheiding van verschillende verkeersstromen mogelijk, wat de veiligheid en het comfort van alle weggebruikers verhoogt. Verder wordt de site voorzien van een mobiliteitspunt voor zachte mobiliteit.



Figuur 25: ontwikkelingsvisie Schotelven – Creëren van groene corridors

5) Creëren van groene corridors

De rol van de Schotelvensite als knooppunt in het openruimtesysteem wordt versterkt door fysieke en visuele connecties te ontwikkelen naar het achterliggende landschap. Er wordt bij de herontwikkeling van de site gewaakt dat er geen inname van landbouwgebied gebeurt. De opdeling van de bebouwde ruimte in duidelijk afgebakende bouwblokken maakt dat het maaiveld maximaal vergroend en onthard kan worden. Om de connectie te leggen met de achterliggende landschappen en het noorderlijke landbouwgebied te verbinden met het zuidelijke wordt ter hoogte van de site een groene doorgang voorzien. Door delen van de site te ontharden, wordt er ruimte gemaakt voor groen. Stedelijke typologieën worden hier gecombineerd met rurale typologieën. Parkeerplaatsen kunnen semi infiltrerbaar aangelegd worden, wat de onthardingsgraad ten goede komt.



Figuur 26: Ontwikkelingsvisie Schotelven – Actieve fronten

6) Actieve fronten

De collectiviteit van de plek kan zowel een meerwaarde hebben voor de bedrijven als de buurtbewoners. Hierbij wordt het landschap geïntegreerd voor de visuele verbinding van het groen in de omgeving. Bedrijfsgebouwen krijgen een attractieve voorkant die in actieve relatie staat met de nieuwe openbare ruimte en de gewestweg. Dit optimaliseert de commerciële aantrekkingskracht en creëert een aangename sfeer voor nabijgelegen woningen.

4. DE DARIES

In onderstaand hoofdstuk zoomen we in op De Daries site, een grotendeels onverharde zone op een strategische locatie aanpalend aan de historische kern van Arendonk. Net zoals bij Schotelven brengen we via een gedetailleerde omgevingsanalyse de belangrijkste ruimtelijke netwerken in de nabije omgeving van de site in beeld en schetsen we de rol die de site hierbinnen kan opnemen. Uitdagingen worden benoemd en opportuniteiten worden uitgelicht. Hierna worden een aantal voorstellen gedaan rond de programmatorische invulling van de site. Vanuit de omgevingsanalyse en de rol en de roeping van de site worden uiteindelijk via ontwerpend onderzoek een aantal toekomstige inrichtingsscenario's geschetst.

4.1 Buurtschaal – omgevingsanalyse

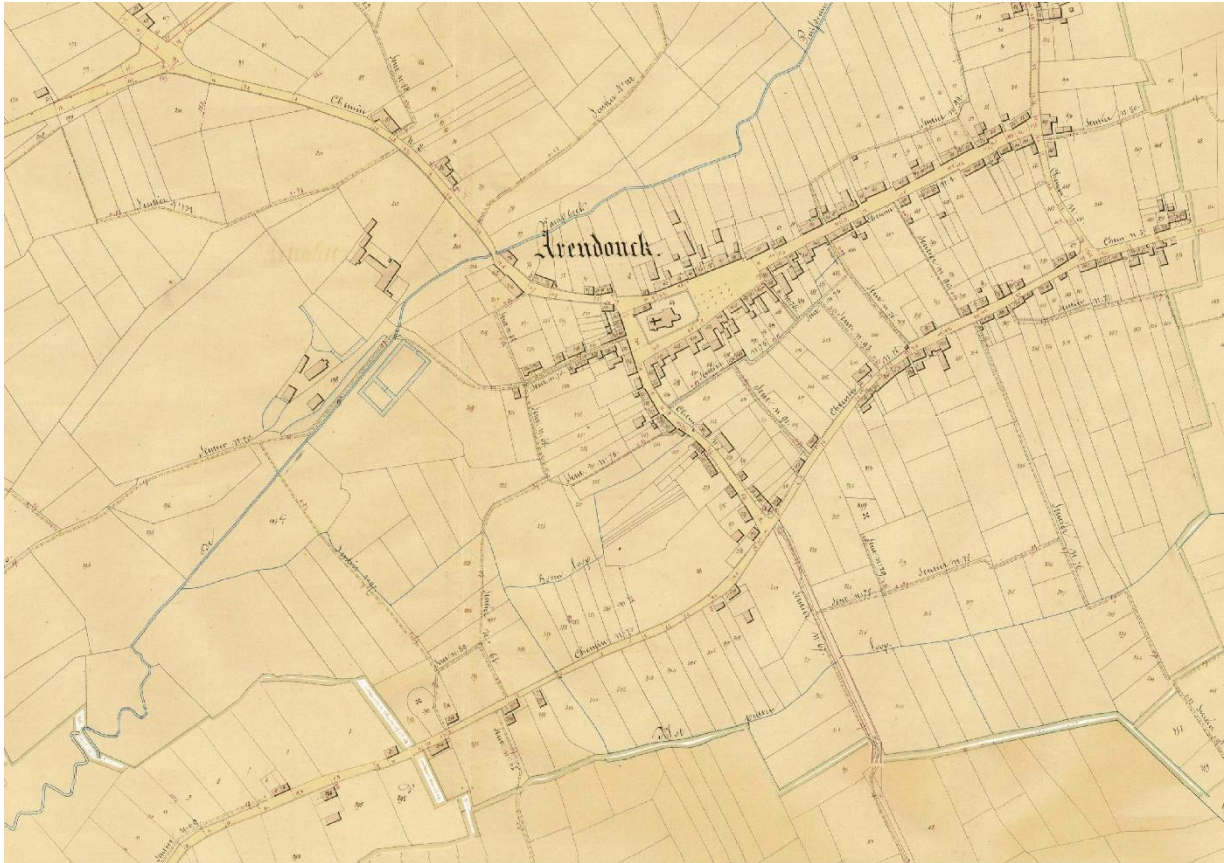
4.1.1 Historische lezing

Het plangebied De Daries werd reeds ten tijde van de Ferrariskaart ingevuld als landbouwgrond, aan de rand van de toenmalige kern van Arendonk. De omgeving van het plangebied kreeg in de loop van voorbije eeuwen een harde bestemming, maar het plangebied bleef landbouwgrond.



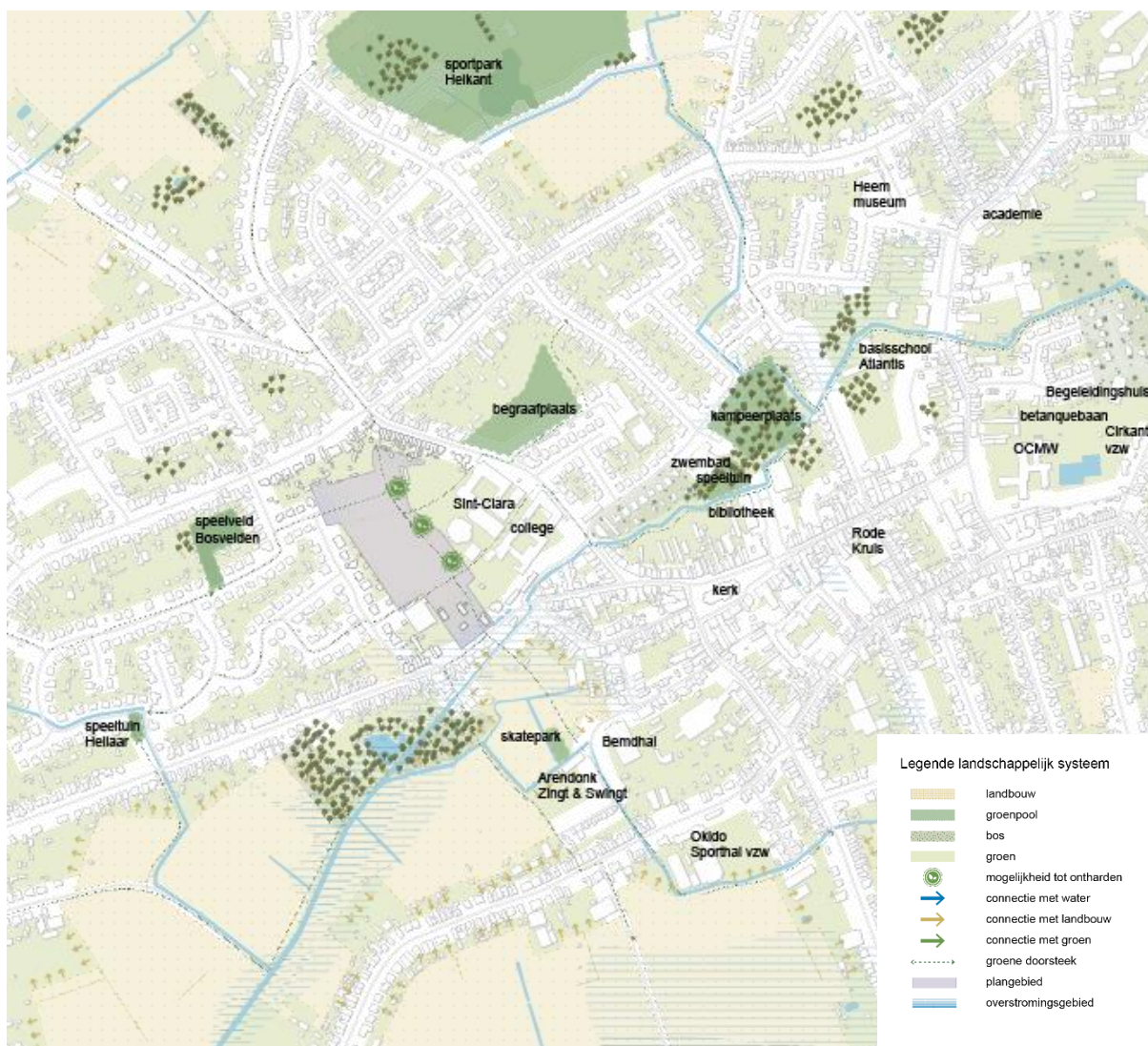
Figuur 27: Ferraris (1777) -De Daries

Op de Atlas der Buurtwegen is er een buurtweg te zien dwars (oost-west) door het plangebied. Deze onverharde weg bestaat nog steeds en vormt vandaag de verbinding tussen het Sint-Claracollege en de woonwijk ten westen van het plangebied.



Figuur 28: Atlas der buurtwegen (1841) – De Daries

4.1.2 Groen (landschappelijk systeem)

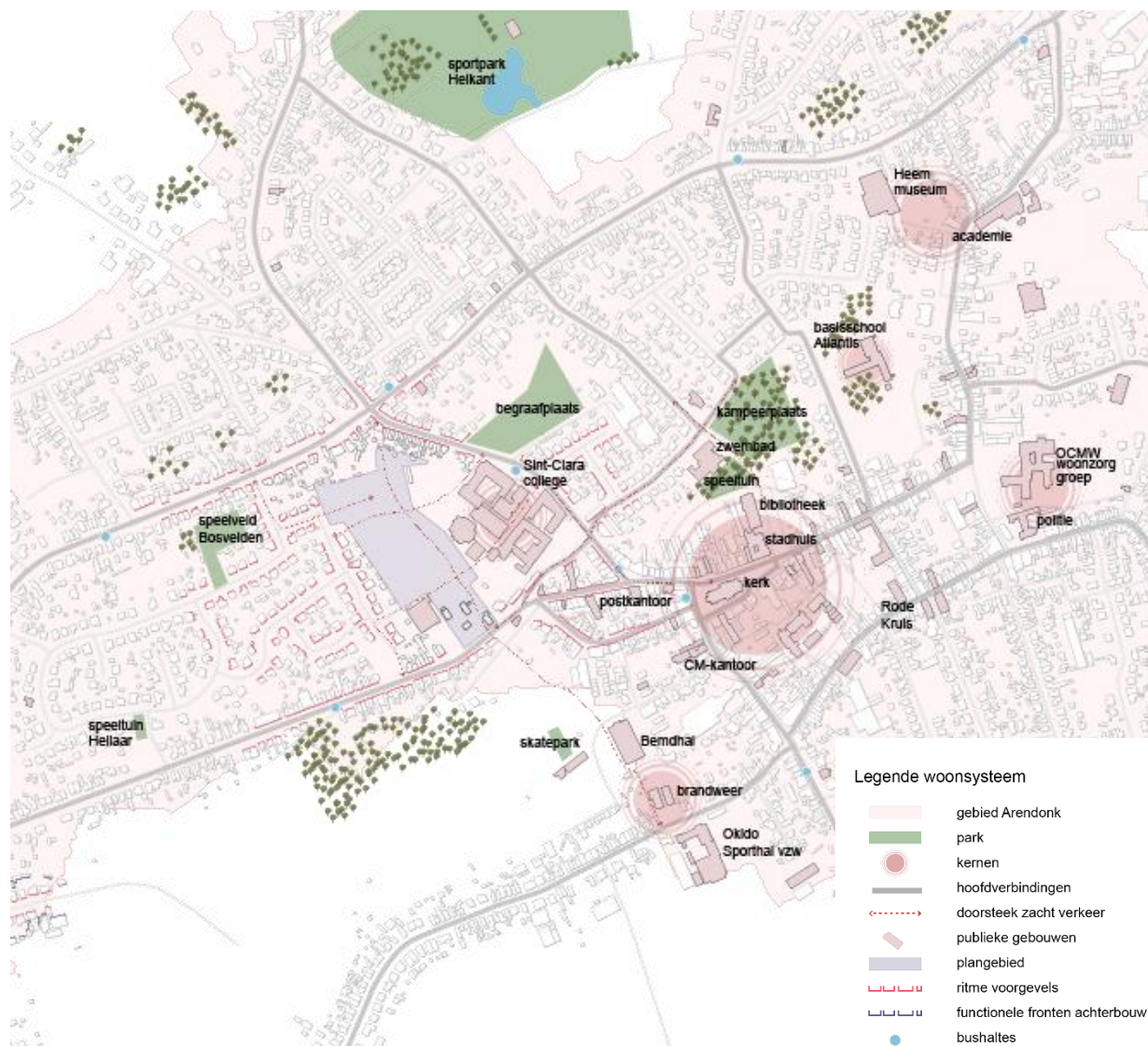


Figuur 29: landschappelijk systeem – De Daries

Het landschappelijk systeem van De Daries heeft de Wamp, een zijrivier van de Kleine Nete, als drager. Langsheen de Wamp liggen er verschillende publieke, groene zones binnen het centrum van Arendonk.

Het plangebied is vandaag de dag nagenoeg volledig onverhard en heeft omwille van zijn strategische positie de potentie om een rol te spelen binnen het groenblauwe netwerk in de kern van Arendonk. Door het private karakter vormt de site vandaag echter eerder een barrière binnen het groenblauwe verhaal. Wanneer het plangebied in de toekomst een meer publiek karakter krijgt kan het ingezet worden als stapsteen binnen het publieke groen netwerk van de gemeente. De onverharde staat van het gebied biedt tenslotte ook mogelijkheden voor infiltratie op de site. Gezien de toenemende kans op overstromingen en extreme weersomstandigheden moet er nagedacht worden om het onverhard karakter van de site maximaal te behouden.

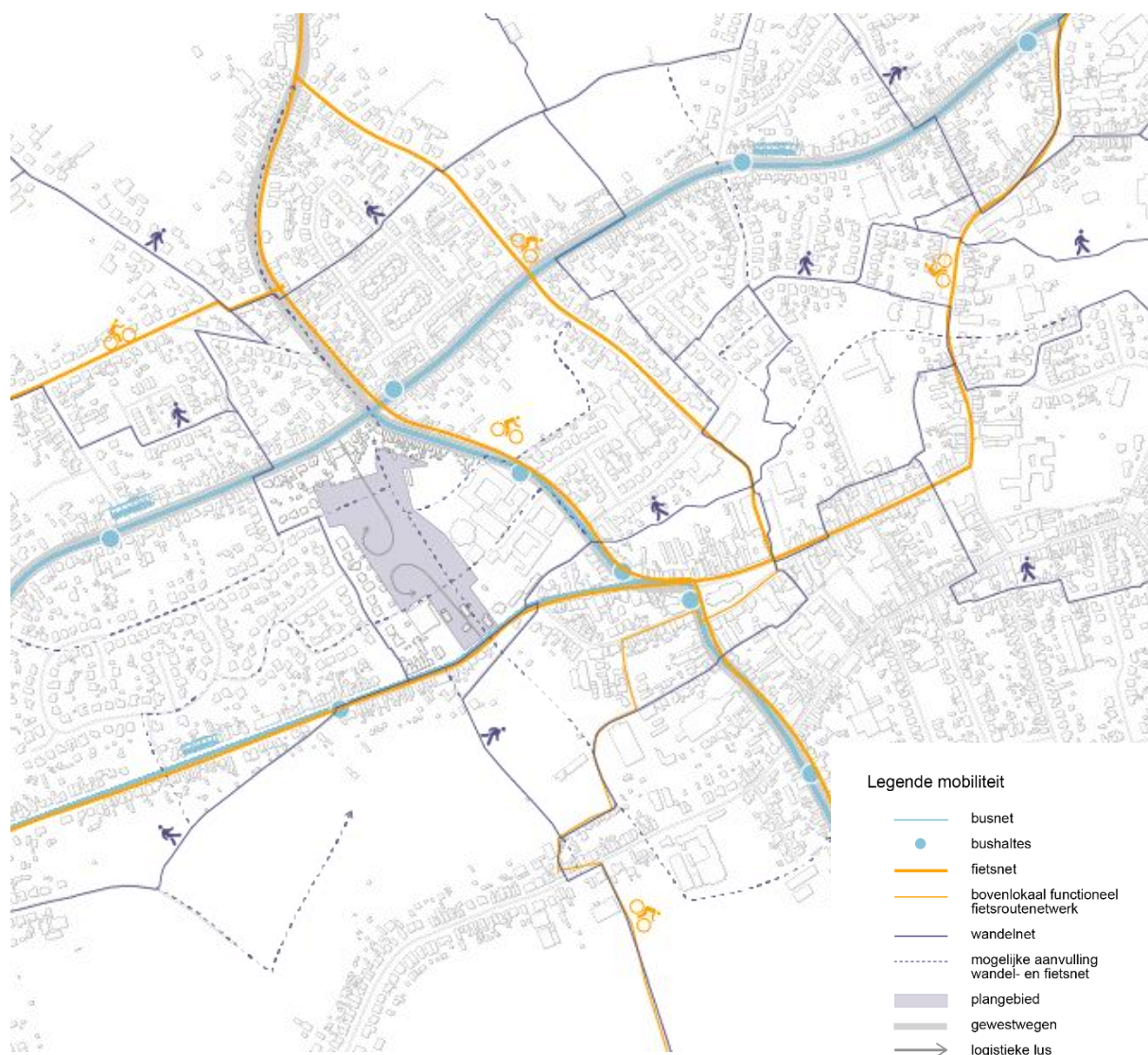
4.1.3 Woonsysteem



Figuur 30: woonsysteem – De Daries

De Daries ligt midden in het kleinschalige woonweefsel van Arendonk, waarmee het ook in verbinding staat. De site ligt op de overgang van een meer open woonweefsel (westen) gekenmerkt door verkavelingen (Gouwberg, Agnetendal) naar een meer dichtbebouwd karakter (gesloten kleinschalige bebouwing langs de Kloosterbaan). Naast enkele voorzieningen in de nabije omgeving, bestaat de omgeving (vooral in het oosten) overwegend uit monofunctioneel wonen. Ten westen van de site bevindt zich de Sint-Clara school. De nabijheid van de schoolomgeving (en andere voorzieningen) biedt kansen naar programmatorische synergieën (zie ook verder). Hierbij kan de site ingezet worden als dynamische woon-werk omgeving.

4.1.4 Mobiliteitssysteem



Figuur 31: mobiliteitssysteem – De Daries

Qua mobiliteit is de site goed ontsloten door busverbindingen en een uitgebreid fiets- en wandelnetwerk. Vandaag de dag is de site echter geen onderdeel van dat uitgebreid netwerk. Er zijn bijvoorbeeld geen doorsteken richting de school. Dit zorgt ervoor dat het plangebied tot op heden eerder als ruimtelijke barrière wordt aanzien. Een grote kans ligt dan ook in het publiek doorwaadbaar maken van het plangebied. Hierdoor wordt het westelijk woonweefsel beter verbonden met de historische kern van Arendonk, versterken we het bestaande trage netwerk en zorgt het tegelijkertijd ook voor een aaneenrijging van de verschillende open ruimte gebieden in de kern. Ten slotte zorgt het ook voor een veilige bereikbaarheid van de schoolomgeving vanuit de westelijke woonverkavelingen.

Met oog op de bedrijvigheid is nadenken over logistiek verkeer van en naar de site een essentieel aandachtspunt, gezien de impact op de leefbaarheid van de kern. Om vrachtverkeer toegang te verlenen en tegelijk niet te negatief te laten interfereren met het woonweefsel dient er rekening gehouden te worden met ruimte voor een lus of keerbeweging. Zwaar vrachtverkeer (vrachtwagens) is op deze site dan ook uitgesloten, er moet gezocht worden naar meer kleinschalige logistieke voertuigen zoals bestelwagens of dergelijke.

4.1.5 Voorzieningen



Figuur 32: voorzieningen De Daries

Er zijn heel wat verschillende voorzieningen (voornamelijk gemeenschapsvoorzieningen) in de nabije omgeving van de site. De belangrijkste link kan gezocht worden met het Sint-Clara college dat zich pal naast het plangebied bevindt. Verder bevinden zich voornamelijk gemeenschapsvoorzieningen in de buurt van het plangebied zoals een speeltuin, bibliotheek, gemeenschapscentrum, sporthal etc. Inzetten op functionele relaties met deze voorzieningenclusters en zoeken naar een complementaire programmatorische invulling kan de omgeving versterken. Op de site zelf zijn voorlopig geen voorzieningen gevestigd, zo kan de site eventueel worden ingezet voor de groeikansen van de bestaande omliggende voorzieningen. De bestaande randen nl. de rand met woonweefsel in het noordwesten, de rand met schoolomgeving in het oosten en de rand met de onsluitingsweg N118 in het zuiden bepalen ook de functionele invulling. Hier kan naargelang de aanliggende functie een gedifferentieerde interface worden ontwikkeld tussen de site en het dorpsweefsel.

4.1.6 Synthese

De ligging van de site is uiterst geschikt om tot een mix van wonen en werken te komen. Zijn strategische ligging in het centrum tussen een monofunctionele woonomgeving en een schoolomgeving biedt kansen naar programmatorische invulling. Het zal erop aan komen om een programmatorische aansluiting bij de functies in de verschillende randen te zoeken aangezien de site volledig is ingesloten. Een bijkomend

bepalend aspect van de site is het onverharde karakter, hier is bijzondere aandacht geboden om het overstromingsrisico te beheersen. In relatie met de Wamp en het bestaande groene netwerk rond de rivier, kan De Daries site een belangrijke schakel vormen in het groenblauw netwerk in de gemeente.

De huidige barrièrewerking van de site kan tenslotte doorbroken worden door in te zetten op het verhogen van de doorwaadbaarheid en de publieke toegankelijkheid via het integreren van een aantal strategische, trage doorsteken. Hierbij wordt de connectie met de dorpskern en de voorzieningencusters versterkt en wordt een veilige, conflictvrije connectie met de schoolomgeving gecreëerd.

4.2 Rol en roeping

4.2.1 Programmatorische synergieën

De Daries ligt pal in de kern van Arendonk, waar de woonfunctie overweegt. Er zijn echter ook een heel aantal dorpse voorzieningen in de buurt van het plangebied zoals o.a. het Sint-Claracollege als belangrijkste buur, maar ook tal van alledaagse voorzieningen. De Dariessite moet een gebied worden waar alle dorpse functies samenkomen: bedrijvigheid, werken, wonen, groen en voorzieningen. Net als Schotelven bestaat de roeping van De Dariessite uit drie aanvullende componenten:

- 1) **Groen park ingebed het dorpsweefsel.** De Dariessite kent vandaag al een zeer groen karakter en maakt deel uit van de groenblauwe ader van de Wampbeekvallei die het de dorpskern doorsnijdt. De ligging vlak bij De Wamp maakt de site ook gevoelig voor overstroming. Er wordt strategisch omgesprongen met verharding en het groene karakter van de site blijft intact. Door de site toegankelijk en doorwaadbaar te maken wordt de connectie met de omliggende woonwijken verzekerd. De Dariessite kan worden ingezet om publiek groen in de dorpskern te ontwikkelen en toegankelijk te maken, en draagt op die manier bij tot het netwerk van trage wegen. Zo kunnen inwoners zich op een aangename manier verplaatsen tussen de verschillende voorzieningen die zich in en rond het plangebied (zullen) bevinden.
- 2) **Ruimte voor bedrijvigheid.** De ligging in de dorpskern van Arendonk maakt van De Daries een interessante plek voor verweven economie. De ligging langs een van de invalswegen naar de dorpskern maakt de site goed bereikbaar en toegankelijk. De bedrijven die hier een plek krijgen zullen eerder bedrijven zijn met een beperkte verkeersgeneratie en bedrijven die hun transport met bestelwagens kunnen voorzien, gezien de ligging in het centrum en de nabijheid tot de schoolomgeving van het Sint-Claracollege. Eerder bedrijven die een kleinere schaal nodig hebben om te functioneren kunnen een plaats krijgen. De ligging in de dorpskern en de nabijheid tot de school brengen ook stringenter voorwaarden met zich mee naar omgevingseffecten.
- 3) **Productief Dorpshart.** De ligging in de dorpskern biedt ook mogelijkheden tot bijkomende programma's naast kleinschalige bedrijvigheid. Zo kunnen er in beperkte mate woningen, en kernondersteunende voorzieningen en diensten, die aanvullend werken ten aanzien van de bestaande functies die zich in de omgeving bevinden. Er moet gezocht worden naar een configuratie waarbij dit aanvullende programma de bedrijvige hoofdactiviteit niet in het gedrang brengt. Wonen en voorzieningen / diensten bevinden zich bij voorkeur op verdiep bovenop een productieve ruimte.. De nieuwe publieke ruimte wordt op deze manier opgeladen en kent aanwezigheid buiten de werkuren. Door een verhoogde zichtbaarheid wordt De Daries zo een volwaardig deel van de dorpskern.

4.2.2 Referenties

Hieronder verwijzen we naar een aantal referenties betreffende bestaande, verweven economie in het stads- of dorpsweefsel. We vermelden opnieuw niet enkel voorbeelden in België of in het buitenland, maar kijken ook concreet naar enkel voorbeelden binnen de gemeente Arendonk.

4.2.2.1 Maatwerkbedrijf Ryhove, Gent – TRANS Architectuur



Figuur 33: Maatwerkbedrijf Ryhove, Gent – TRANS Architectuur

De bedrijfsgebouwen van maatwerkbedrijf Ryhove in Gent waren na een jarenlange stelselmatige uitbreiding toe aan een vernieuwing. Hier werd gekozen voor een volledige herinrichting van de site met een typologie die perfect in het bebouwde weefsel past. Er werd bijkomende productieve ruimte ontwikkeld met aandacht voor een doordachte ontsluiting en efficiënt ruimtegebruik: de parkeerplaatsen bevinden zich ondergronds, en laden en lossen gebeurt niet aan de achterkant, maar in het hart van de fabriek. Onder de zadeldaken en bovenop de productieve ruimte vinden de administratieve functies van het bedrijf plaats.

4.2.2.2 Kinderopvang + magazijn voor de technische dienst, Zwijndrecht – Havana Architectuur

Dit project brengt een kinderopvang en een magazijn samen onder één dak: voorzieningen en bedrijvigheid worden hier naadloos gecombineerd. Het gebouw maakt de overgang van de grote schaal van de industrieloofs naar de kleine schaal van het kind. Deze overgang wordt uitgedrukt in een cascade van steeds lager wordende zadeldaken, die wordt afgesloten met een open galerij op de speelkoer. Dit zorgt voor een herkenbare typologie en maakt het gebouw inpasbaar in een dorpse context. Het plan wordt eenvoudig opgedeeld in een gelijkvloers voor de kinderen en een verdieping voor de kantoren en de diensten.



Figuur 34: Kinderopvang + magazijn voor de technische dienst, Zwijndrecht – Havana Architectuur

4.2.2.3 Werkpark Leidse Baan – Leiden

Werkpark Leidse Baan in Leiden vormt een goed voorbeeld van de schaal en type van bedrijvigheid dat voor De Daries wordt vooropgesteld. Het werkpark bestaat uit 25 units op twee lagen, met vloeroppervlakte vanaf 25m². De ruimtes zijn geschikt als werkruimte, showroom, ateliers en productie en opslag. Er zijn ook ruimtes met een hoge mate van zichtbaarheid beschikbaar, waar ook maatschappelijke functies, zoals zorg, fysiotherapie, of sportvoorzieningen kunnen worden ondergebracht.



Figuur 35: Werkpark Leidse Baan – Leiden

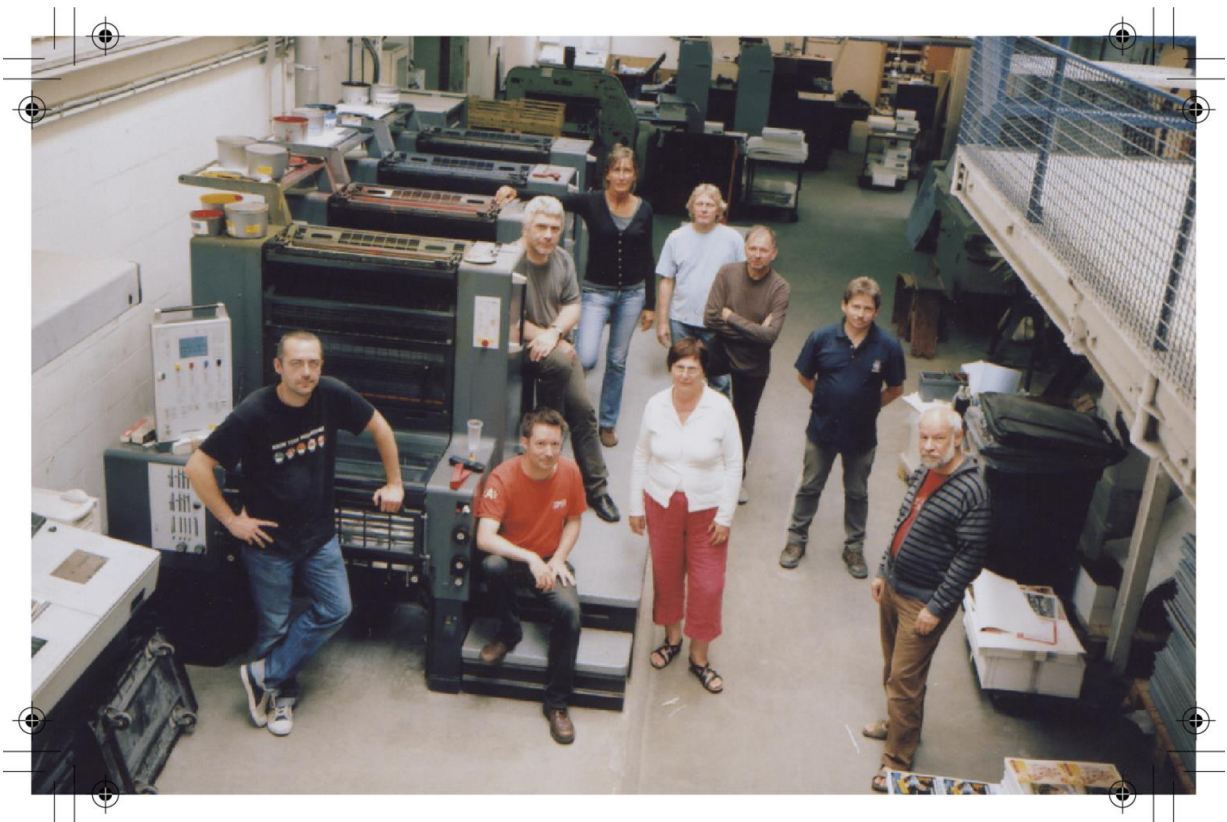
4.2.2.4 Blikfabriek - Hoboken



Figuur 36: Blikfabriek, Hoboken

De blikfabriek in Hoboken is een voormalige verpakingsfabriek en huisvest tal van verschillende functies. Een deel van de fabriek wordt ingevuld door de Maakfabriek, een deelatelier waar makers atelierruimte en machines delen. Door samen de huur te delen kunnen ze voordelig huren en hebben ze toch een groot atelier ter beschikking. Bovendien laat het atelier toe dat creatievelingen kunnen groeien in het maken en dat ze elkaar stimuleren om aan de slag te gaan. Verder huisvest de voormalige fabriek een aantal gemeenschapsvoorzieningen: een buurtcafé, eventruimte, podiumruimte. Ook worden er tal van workshops en concerten georganiseerd.

4.2.2.5 Drukkerijcollectief De wrikker





Figuur 37: Drukkerijcollectief De Wrikker

De Wrikker vormt een coöperatief drukkerscollectief dat verweven zit in het Berchemse stadswefsel. Het collectief bevindt zich in een stedelijke, diverse context en tracht zich maximaal in te spannen voor en een bijdrage te leveren aan de buurt waarin het is ingebed. Daarnaast staat ook milieuzorg hoog in het vaandel. Het collectief bestaat uit 8 leden en is georganiseerd op basis van een ondernemingsmodel in zelfbeheer. De werknemers staan allen op gelijke voet en beslissen collectief over het bestuur. De Wrikker profileert zich op die manier als een onderneming die zowel op vlak van milieu als sociaal duurzaam is.

4.2.2.6 Schrijnwerkerij Roos + woningen, Oudenaarde – Delmulle Architecten

In dit project worden wonen en productie onder één dak gebracht. De plint bestaat uit atelierruimte voor een schrijnwerkersbedrijf, waarboven vier woningen met terras werden gebouwd. De loods bestaat uit een eenvoudig rechthoekig volume en beschikt over verschillende poorten, waardoor de loods in de toekomst flexibel is in te richten en voor verschillende gebruikers kan dienen.



Figuur 38: Schrijnwerkerij Roos + woningen, Oudenaarde – Delmulle Architecten

4.2.2.7 *Bel-étage woning, Deurne – Polygoon Architectuur*

Deze bel-étage woning heeft een duidelijke plint, aan de straatzijde, die dienst kan doen als polyvalente ruimte (garage, bedrijvigheid,...). De typologie past perfect in het straatbeeld met overwegend bel-étagewoningen, maar onderscheidt zich toch door zijn opvallende plint.



Figuur 39: Bel-étage woning, Deurne – Polygoon Architectuur

4.2.2.8 Eigenbak Wafels – Leeuwerfstraat (Arendonk)

Deze wafelbakkerij zit al generaties lang verweven binnen het kleinschalige woonweefsel van Arendonk. Achteraan de woning zit een grootschalige productiehal waar de wafels worden bereid.



Figuur 40: Groothandelsbakkerij Eigenbak - Leeuwerfstraat (Arendonk)

4.2.2.9 Garage Westhof (De Daries)

Ook vlakbij het plangebied De Daries, langsheen de gelijknamige straat bevindt zich verweven economische activiteit. Garage Westhof sluit vanuit het straat aan op de naastgelegen wooneenheden maar in de diepte bevindt zich een gebouw van grote korrel waar plek is voor herstellingen en onderhoud van auto's.



Figuur 41: Garage Westhof - De Daries (Arendonk)

4.3 Ontwerpend onderzoek

4.3.1 Bestaande toestand



Figuur 42: bestaande toestand – De Daries

De Daries site is momenteel een nagenoeg onverhard gebied binnen het kernweefsel van Arendonk en is vandaag in gebruik als (braakliggend) landbouwgebied. Een gedeelte wordt door de school gebruikt. De enige verharding bevindt zich in het zuiden onder de vorm van een aantal vrijstaande woningen. Ten zuiden van het plangebied, parallel met de straat De Daries loopt de Wamp. Deze waterloop doorkruist de dorpskern van Arendonk en is drager van de Wampbeekvallei, een belangrijke groenblauwe structuur die vooral buiten het bebouwd weefsel van de kern visueel waarneembaar is in het landschap.

Het plangebied is strategisch gepositioneerd op de overgang tussen de rand van het dorp en het dorpskernweefsel met concentratie aan voorzieningen. Dit vertaalt zich in de randen waar het plangebied aan grenst. In het noorden en het westen grenst het plangebied aan de achterkant van een woonverkaveling, gekenmerkt door woningen in open bouwvorm. De oostrand daarentegen wordt gekenmerkt door compacte, gesloten rijwoningen. Verder grenst het plangebied in het oosten ook aan een schoolomgeving nl. de Sint-Clara school dat bestaat uit een aantal beeldbepalende gebouwen met een bepaalde erfgoed waarde. De zuidgrens wordt bepaald door De Daries en de warenhuisketen Aldi.

4.3.2 Ontwikkelingsvisie

1) Innovatieve verweven, bedrijvige zone

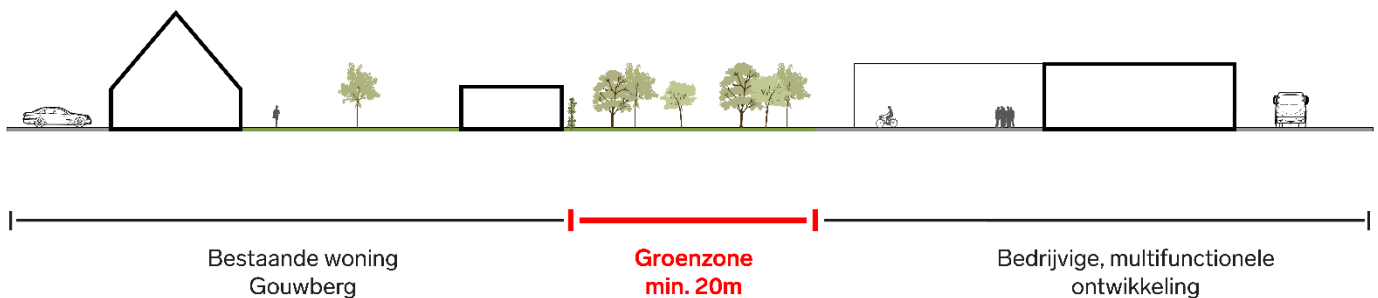


Het westelijk deel van De Daries wordt voorbehouden voor een innovatieve bedrijvige zone. Hierbij wordt de gevellijn van de bestaande warenhuisketen gevolgd. De bedrijvige zone wordt voorzien van nieuwe, duurzame technieken en ingevuld door kleinschalige maak- en productiebedrijven op maat van de kern, aangevuld met (bedrijfs)kantoren en ondersteunende diensten en voorzieningen. Detailhandel wordt hier per definitie sterk beperkt (om concurrentie met het kernwinkelgebied te vermijden). Detailhandel onder de vorm van een beperkt verkooppunt of kleinschalige winkel nevens geschikt aan en ter ondersteuning van de productieve maakruimte is mogelijk.

Er wordt verder onderzoek gedaan naar de wenselijkheid van eventuele andere (beperkte) vormen van detailhandel en/of dorpsondersteunende diensten en voorzieningen (bv. leisure mogelijkheden op verdiep) t.h.v. De Daries.

Figuur 43: Ontwikkelingsvisie De Daries – Innovatieve verweven, bedrijvige zone

Tussen het bestaande woonweefsel aan de westkant en de bedrijvige volumes wordt een groene buffer voorzien die fungeert als visuele afscherming tussen wonen en werken. Door middel van de inplanting en vorm van de bedrijfsgebouwen kan er gezocht worden naar een verhoogde collectiviteit en connectie tussen het plangebied en zijn omliggend weefsel en voorzieningen. Actieve voorkanten met commerciële aantrekkingskracht helpen de dynamiek van deze plek te verhogen en maken de openbare ruimte aantrekkelijk.



Figuur 44: Snede met aanduiding groene bufferzone tussen woningen en nieuwe, bedrijvige zone

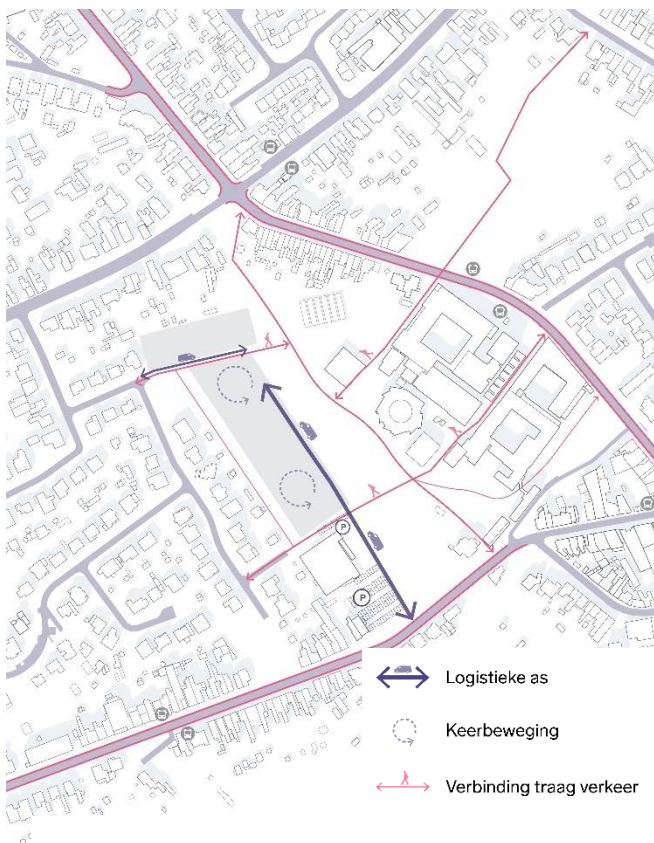


Figuur 45: Ontwikkelingsvisie De Daries – Afwerken van randen

2) Afwerken van randen

De noordrand van het plangebied krijgt een gemengde invulling, hier worden namelijk atelierwoningen voorzien. De gelijkvloerse ruimte blijft voorbehouden voor ondernemingen, maar op verdiep kan wonen voorzien worden. De oostrand van het plangebied wordt middels een groenbuffer afgewerkt naar het woonweefsel toe. De zuidrand van het plangebied krijgt een vernieuwde invulling. De supermarktsite wordt heringericht en langs de straatkant wordt een nieuw markant gebouw voorzien. Hier wordt een invulling onderzocht die de site kan opladen met een bepaalde aantrekking en zichtbaarheid. Tenslotte wordt er aan de zuidrand ook een visuele connectie gezocht met de groene open ruimte.

-  Atelierwoningen
-  Markant gebouw
-  Groene connectie
-  Buffer wonen - bedrijvigheid



Figuur 46: Ontwikkelingsvisie De Daries – Veilig en leesbaar mobiliteitssysteem

3) Veilig en leesbaar mobiliteitssysteem

Op vlak van mobiliteit is de zone voor bedrijvigheid een aandachtspunt. De toegang voor vrachtverkeer zou geen problemen mogen veroorzaken voor de school- en woonomgeving en in harmonie moeten lopen met de supermarkt. De ontsluiting voor logistiek verkeer gebeurt via De Daries, zowel inkomend als uitgaand verkeer. Via een 'logistieke backbone' met geïntegreerde keerbeweging wordt de volledige bedrijvenzone bediend en blijft het logistiek verkeer volledig gescheiden van ander gemotoriseerd en zacht verkeer. Aanpalend aan De Daries wordt een parkeerzone voorzien die door de supermarkt, bedrijvigheid en scholen gebruikt kan worden. Er wordt tenslotte ingezet op een verhoogde doorwaadbaarheid voor trage weggebruikers, in harmonie met de scholen en bedrijvigheid. Er wordt maximaal ingezet op de aansluiting van het plangebied op het omliggende woonweefsel en de aantakking op bestaande trage wegen.



Figuur 47: Ontwikkelingsvisie De Daries – Groen park

4) Groen park

Ter hoogte van de oostelijke rand, in relatie met de school, wordt ingezet op het maximaal behoud van het onverharde karakter van de site. Hierbij kan deze zone een invulling krijgen als publiek park. Via het uitbreiden en doortrekken van zachte, trage doorsteken richting de schoolomgeving en het omliggend weefsel wordt de toegankelijkheid en de doorwaadbaarheid van de site verhoogd. Op die manier evolueert het plangebied naar een groene stapsteen binnen het groenblauwe netwerk waarbij er voor de nabije omgeving kwalitatief buurtgroen wordt gecreëerd. Het behoud van een groot aandeel aan onverharde, groene zone komt ook tegemoet aan mogelijke (toekomstige) waterproblematiek en bestendigt de huidige infiltratiemogelijkheden.

