philippe muyters

vlaams minister van financiën, begroting, werk, ruimtelijke ordening en sport

antwoord

op vraag nr. 524 van 5

van wilfried vandaele

1. Vanuit ruimtelijke ordening kan ik u enkel meedelen hoeveel hectaren bedrijventerreinen de afgelopen jaren werden *herbestemd*. De effectieve ontwikkeling van bedrijventerreinen ligt immers niet zozeer binnen de bevoegdheid van het beleidsdomein ruimtelijke ordening, dan wel van andere actoren zoals provinciale ontwikkelingsmaatschappijen, intercommunales enzomeer.

Voor wat betreft de **herbestemmingen** van bijkomende bedrijventerreinen kan ik volgend overzicht geven per provincie over de laatste 5 jaar (in hectare, afgerond tot op 10 hectare):

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2006** | **2007** | **2008** | **2009** | **2010 (tot 31/08)** | **periode 01/01/2006 - 31/08/2010** |
| **Antwerpen** | 0 | 130 | 70 | 210 | 0 | **410** |
| **Limburg** | 90 | 20 | 70 | 50 | 80 | **310** |
| **Oost-Vlaanderen** | 60 | 120 | -30 | 190 | 0 | **340** |
| **Vlaams-Brabant** | 20 | 0 | 70 | 0 | 0 | **90** |
| **West-Vlaanderen** | 80 | 70 | 220 | 140 | 0 | **510** |
| **TOTAAL** | **250** | **340** | **400** | **590** | **80** | **1660** |

Op basis van een interne bevraging bij het Agentschap Ondernemen kan ik u meegeven dat het GIS-bedrijventerreinen van het Agentschap Ondernemen de laatste vijf jaar nog niet gestructureerd bijhield welke bedrijventerreinen *'ontwikkeld'* werden. Wel wordt op perceels­niveau de bezetting bijgehouden en geïnventariseerd, maar de vergelijking maken tussen de GIS-inventaris vandaag en die van vijf jaar terug is niet mogelijk.

In die zin  kan vanuit het Agentschap Ondernemen enkel een onvolledig antwoord gegeven worden, met name het aantal bedrijventerreinen waarvoor in de laatste vijf jaar een subsidie voor de ontwikkeling werd verleend. Dit zal in principe een onderschatting van de realiteit zijn, gezien niet alle ontwikkelaars een subsidie zullen aangevraagd hebben.

Hieronder een tabel met, zoals gevraagd, het aantal opgesplitst per jaar en per provincie.

| **DIM\_PROJECT\_Kruistabel** |
| --- |
| **Jaar** | **Antwerpen** | **Limburg** | **Oost Vlaanderen** | **Vlaams Brabant** | **West Vlaanderen** |
| 2005 | 5 | 10 | 2 |  | 1 |
| 2006 | 2 | 4 | 2 | 2 | 3 |
| 2007 | 2 | 2 | 1 | 1 | 3 |
| 2008 | 1 | 2 | 4 |  | 3 |
| 2009 | 7 | 3 | 4 | 2 | 2 |
| 2010 | 4 |  | 2 | 1 | 2 |

1. Op Vlaams niveau wordt geen systematisch overzicht bijgehouden met de mogelijkheden voor spoorontsluiting.

Om op deze vraag te kunnen antwoorden, heb ik daarom laten nagaan hoeveel hectaren bedrijventerreinen zich bevinden in een strook van 200m langs spoorwegen. Dit geeft mijns inziens een redelijke indicatie dat er een theoretische kans is op onmiddellijke aantakking op het spoor. Ik zeg wel degelijk “theoretische kans” omdat deze berekening uiteraard geen rekening houdt met de technische mogelijkheden om deze gebieden effectief op het spoor aan te takken. Dit kan enkel ingeschat worden door de beheerder van de spoorlijnen en op basis van de inrichting van het bedrijventerrein zelf. De strook van 200m houdt ook geen rekening met eventuele hindernissen om tot de spoorweg te komen vanaf het bedrijventerrein (zo kan het bvb. zijn dat een bedrijventerrein wel binnen 200m van een spoorweg ligt, maar dat er nog een kanaal of een autosnelweg tussen het betrokken terrein en de spoorweg ligt).

|  |  |
| --- | --- |
|  | **evolutie industrie binnen 200 meter van een spoorontsluiting** |
|  | **weergave in hectare:** |  |
|  | **2006** | **2007** | **2008** | **2009** | **2010 (tot 31/08)** | **periode 01/01/2006 - 31/08/2010** |
| **Antwerpen** | 0 | 0 | -20 | 70 | 0 | **50** |
| **Limburg** | 10 | 10 | 0 | 0 | 0 | **20** |
| **Oost-Vlaanderen** | 0 | -10 | 10 | 0 | 0 | **0** |
| **Vlaams-Brabant** | 0 | 0 | 20 | 0 | 0 | **20** |
| **West-Vlaanderen** | 0 | 0 | 10 | -30 | 0 | **-20** |
| **TOTAAL** | **10** | **0** | **20** | **40** | **0** | **70** |

Naast de zuiver kwantitatieve benadering waarbij per bedrijventerrein gekeken wordt of er een spoorlijn in de nabijheid ligt die aansluiting op het spoor mogelijk maakt, is het absoluut noodzakelijk ook een kwalitatieve benadering te volgen.

Het beleid van de Vlaamse overheid is er immers op gericht om de slimme logistiek[[1]](#footnote-2) uit te bouwen. Door centrale overslagpunten te genereren (hubs) waar voldoende kritische massa aan transportstromen samenkomt, kan immers een bundeling van goederenstromen gerealiseerd worden. Hierdoor kunnen ook bedrijven die zelf niet voldoende kritische massa aan transportstromen hebben hun goederenstromen multimodaal afwikkelen. Op dergelijke hubs kunnen bovendien allerlei bijkomende diensten aangeboden worden zoals de monitoring van de goederenstromen zodat just-in-time leveringen mogelijk zijn e.d.m. Het Vlaams Instituut voor de Logistiek heeft rond dit soort thema's al contractonderzoek en proefprojecten uitgevoerd.

Dergelijke overslagpunten op het spoor werden de voorbije jaren gecreëerd of uitgebouwd op verschillende plaatsen in Vlaanderen, telkens met financiële of andere ondersteuning van de Vlaamse overheid. Voorbeelden hiervan zijn:

* Containerterminal in Meerhout langs het Albertkanaal: doortrekking spoorlijn tot aan de containerterminal met EFRO-steun en het creëren van uitbreidingsruimte voor containerterminal via RUP Ham Zwartenhoek
* Overslagpunt in Lanaken langs het Albertkanaal: nieuwe spoorterminal op bedrijventerrein met financiële ondersteuning van Vlaamse en Europese overheid
* Overslagpunt op de transportzone LAR in het Kortrijkse langs de E17
1. Bij de planning van bijkomende bedrijventerreinen is de mogelijkheid van een spoorontsluiting een bijzonder aandachtspunt. Het navolgende overzicht van planningsinitiatieven dient gelezen met het voorbehoud dat het onderzoek en procedures nog lopen. Het geeft geen inzicht in de uiteindelijke besluitvorming.

Spoorontsluiting van bedrijventerreinen wordt voornamelijk onderzocht voor de regionale bedrijven­terreinen die worden bestemd door de provincies en de Vlaamse regering. Lokale bedrijventerreinen hebben in regel (omwille van de beperkte schaalgrootte van de bedrijven en het lokaal karakter) weinig potenties voor spoorontsluiting.

Opnieuw binnen een strook van 200m van een spoorlijn, kunnen volgende cijfers gegeven worden:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | totaal | nabijheid spoorweg |
| gewestelijke rup's in voorontwerp | 70 ha | 0 ha |
| gewestelijke rup's in ontwerp | 190 ha | 100 ha |

Voor de provincie Antwerpen kunnen volgende recent bestemde bedrijven en lopende planningsinitiatieven vermeld worden:

* binnen afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen (gewestelijk RUP): Petroleum Zuid
* binnen afbakening regionaal stedelijk gebied Mechelen (gewestelijk RUP): Arsenaalsite (spoorweggebonden bedrijven)
* binnen Brabantse Poort (provinciale RUP’s): Krekelenberg + De Hulst + Willebroek Noord
* Heirenbroek in Herentals
* Onderzoek Wommelgem-Ranst
* Veedijk in Tunhout waar een specifiek project werd uitgezet om het terrein te ontsluiten per spoor

In de provincie Limburg zijn er 3 Ruimtelijke Uitvoeringsplannen lopende die een mogelijke aansluiting op het spoor kunnen hebben. In Riemst is dat het bedrijventerrein De Kieleberg, in Lommel is dat de uitbreiding te Balendijk en voor Alken is dat de uitbreiding te Kolmen. Daarnaast zijn er nog de projecten Ham Zwartenhoek, Lanaken spoorterminal, Kristalpark te Lommel.

In de provincie Oost-Vlaanderen zijn buiten de omschrijving van de zeehavens van Antwerpen (Linkerschelde oever) en Gent, geen bijkomende bedrijventerreinen met spoorontsluiting bekend.

In de provincie West-Vlaanderen kan het gebied Schaapbrugge (Roeselare) – Sasbrug (Izegem) vermeld worden waar een aansluiting op het spoor voorzien zal worden. Het gebied De Spie te Brugge heeft de theoretische mogelijkheid in zich voor een spoorontsluiting.

In de provincie Vlaams-Brabant is op de internationale luchthaven van Zaventem een reservegebied aangeduid om de cargozone aan te sluiten op het spoor.

Tot slot geef ik nog mee dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen de zeehavens van Gent, Zeebrugge en Antwerpen, de internationale luchthaven van Zaventem en de zeehaven van Oostende in combinatie met de luchthaven als poort[[2]](#footnote-3) selecteert. Het RSV bepaalt dat alle poorten multimodaal met elkaar en met hun achterland verbonden worden. In de strategische planprocessen voor de poorten en de bijhorende ruimtelijke uitvoeringsplannen is de spoorontsluiting van de poorten onderzocht, en is de aansluiting op het hoofdspoorwegennet voor goederenvervoer zoals geselecteerd in het RSV gegarandeerd. Enkele voorbeelden zijn:

* het RUP ‘Liefkenshoek spoortunnel’ (definitief vast gesteld door de Vlaamse Regering op 9 mei 2008 – project in uitvoering) voor de verbinding tussen linker- en rechter Schelde-oever,
* het RUP ‘Noordelijke ontsluiting van de internationale luchthaven van Zaventem’ (definitief vast gesteld door de Vlaamse Regering op 10 maart 2006 – project in uitvoering) om in de toekomst rechtstreeks vanuit verschillende Vlaamse steden naar de luchthaven te kunnen sporen,
* de rangeerbundel Zwankendamme en spoorbocht Ter Doest in het RUP ‘Afbakening Zeehavengebied Zeebrugge’ (definitief vast gesteld door de Vlaamse Regering op 19 juni 2009 – project in fase project-MER),
* of de spoor­ontsluiting van het Kluizendok in het RUP ‘Afbakening zeehavengebied Gent - Inrichting R4-oost en R4-west’ (definitief vast gesteld door de Vlaamse Regering op 15 juli 2005 – project in uitvoering).
1. Zoals bedoeld in de ViA-doorbraak ‘Slimme draaischijf van Europa’, [www.vlaandereninactie.be](http://www.vlaandereninactie.be) [↑](#footnote-ref-2)
2. De zeehavens, de internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken, de internationale luchthaven en het station voor de hogesnelheidstrein, zijn in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (blz. 586) bindend als poort geselecteerd. [↑](#footnote-ref-3)