



**Provincie  
Antwerpen**

**NOTA**

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



# **RUIMTE EN BEDRIJVGHEID**

**Naar een provinciaal beleid voor bedrijfslocaties in de  
provincie Antwerpen**

**ANALYSENOTA**

## Colofon

### Adres en contact

Provincie Antwerpen  
Dienst Ruimtelijke Planning  
Koningin Elisabethlei 22, 2018 Antwerpen  
[www.provincieantwerpen.be/beleidsplanruimte](http://www.provincieantwerpen.be/beleidsplanruimte)  
[beleidsplanruimte@provincieantwerpen.be](mailto:beleidsplanruimte@provincieantwerpen.be)

### Inhoudelijke ondersteuning

Atelier Romain i.s.m. RebelGroup Advisory Belgium en LDR-advocaten in opdracht van de provincie Antwerpen

### Foto voorpagina

© Provincie Antwerpen

### Disclaimer

Dit document vormt een beleidsvoorbereidende studie/onderzoek in het kader van de opmaak van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen en betreft louter een voorbereidend onderzoek. Dit document werd redactioneel afgesloten op 12/10/2018. Behoudens de uitdrukkelijk bij wet bepaalde uitzonderingen mag niets uit deze uitgaven worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van de verantwoordelijke uitgever.

# Inhoud

|           |   |           |
|-----------|---|-----------|
| <b>1.</b> | <b>Context en visie op de opdracht</b> .....  | <b>5</b>  |
| 1.1.      | Context van de opdracht .....   | 5         |
| 1.2.      | Doelstelling en onderzoeksvragen.....   | 6         |
| 1.3.      | Twee pilootzones als testcases .....  | 6         |
| 1.4.      | Procesverloop .....   | 7         |
| 1.4.1.    | Post 1: Kwantitatieve en kwalitatieve analyse.....                                      | 7         |
| 1.4.2.    | Post 2: Matrices voor een selectief locatiebeleid van bedrijven .....                   | 8         |
| 1.4.3.    | Post 3: Aftoetsing met concrete pilootprojecten .....                                   | 8         |
| 1.4.4.    | Post 4: Beleidsaanbevelingen .....  | 8         |
| 1.5.      | Projectopvolging .....  | 8         |
| <b>2.</b> | <b>Literatuur onderzoek</b> .....   | <b>10</b> |
| 2.1.      | Algemene drivers voor herlokalisatie .....  | 10        |
| 2.2.      | Vestigingsfactoren per type ruimtevrager .....  | 11        |
| 2.2.1.    | Logistieke bedrijvigheid .....  | 13        |
| 2.2.2.    | Verweven bedrijvigheid: vanuit verweven gebied richting regulier bedrijventerrein ..... | 14        |
| 2.2.3.    | Verweven bedrijvigheid: pullfactoren van het gemengd stedelijk weefsel .....            | 15        |
| 2.2.4.    | Hybride bedrijvigheid.....  | 16        |
| 2.2.5.    | Retail en groothandel .....   | 16        |
| 2.2.6.    | Watergebonden bedrijvigheid .....   | 16        |
| 2.3.      | Ruimtegebruik .....   | 18        |
| 2.3.1.    | Evolutie in het ruimtegebruik .....   | 18        |
| 2.3.2.    | Ruimtegebruik bij groei of krimp .....  | 18        |
| 2.3.3.    | Efficiënt ruimtegebruik .....   | 19        |
| 2.3.4.    | Functievermenging .....   | 20        |
| 2.3.5.    | Samenwerkingsverbanden op bedrijventerreinen .....                                      | 21        |
| <b>3.</b> | <b>Kwantitatief onderzoek</b> .....   | <b>22</b> |
| 3.1.      | Data op niveau van de pilootzones.....  | 22        |
| 3.1.1.    | Sterk verschillende ruimtelijk-economische profielen .....                              | 22        |
| 3.1.2.    | Pendel en werkgelegenheid in de pilootzone Boomsesteenweg .....                         | 23        |
| 3.1.3.    | Pendel en werkgelegenheid in de pilootzone Arendonk .....                               | 24        |
| 3.2.      | Data op vestigingsniveau .....  | 26        |
| 3.2.1.    | Methodiek.....  | 27        |
| 3.2.2.    | Stap 1: Niet-ruimtelijke koppeling van verschillende databanken .....                   | 27        |
| 3.2.3.    | Stap 2: Verruimtelijken van de databank .....   | 28        |
| 3.2.4.    | Stap 3: Selectie van relevante vestigingen voor deze studie .....                       | 30        |
| 3.2.5.    | Stap 4: Extra ruimtelijke attributen koppelen .....                                     | 32        |

|           |   |           |
|-----------|---|-----------|
| 3.2.6.    | Stap 5: Ruimtelijke versus niet-ruimtelijke output voor analyses .....  | 32        |
| 3.3.      | Resultaten .....  | 34        |
| 3.3.1.    | Data-analyse pilootzone Boomsesteenweg.....                             | 34        |
| 3.3.2.    | Data-analyse pilootzone Arendonk.....                                   | 52        |
| 3.4.      | Synthese uit het data-onderzoek.....                                    | 66        |
| <b>4.</b> | <b>Kwalitatief onderzoek .....</b>                                      | <b>68</b> |
| 4.1.      | Methodiek.....  | 68        |
| 4.1.1.    | Bestaand onderzoek rond ruimte en bedrijvigheid .....                   | 68        |
| 4.1.2.    | Geïnterviewden per pilootzone .....                                     | 69        |
| 4.1.      | Trends en push/pull-factoren in de pilootzones.....                     | 71        |
| 4.1.1.    | Trends en push- en pull-factoren in de pilootzone Arendonk .....        | 71        |
| 4.1.2.    | Trends en push- en pull-factoren in pilootzone Boomsesteenweg .....     | 75        |
| 4.2.      | Synthesetabellen .....  | 81        |
| 4.2.1.    | Synthesetabel push- en pullfactoren .....                               | 82        |
| 4.2.2.    | Synthesetabel uitdagingen voor beleid .....                             | 84        |
| 4.2.3.    | Synthesetabel pilootzone Boomsesteenweg naar vestigingsmilieus .....    | 86        |
| 4.2.4.    | Synthesetabel pilootzone Arendonk naar vestigingsmilieus .....          | 88        |
| <b>5.</b> | <b>Conclusie analyse .....</b>  | <b>89</b> |
| 5.1.      | Dynamieken huidige bedrijvigheid .....                                  | 89        |
| 5.2.      | Push- en pullfactoren per type bedrijf.....                             | 91        |
| 5.2.1.    | Logistieke bedrijvigheid .....  | 91        |
| 5.2.2.    | Watergebonden bedrijvigheid .....                                       | 92        |
| 5.2.3.    | Productie bedrijvigheid en hieraan gekoppelde hybride ruimtevraag ..... | 93        |
| 5.2.4.    | Verweving .....   | 93        |
| 5.3.      | Efficiënt ruimtegebruik .....   | 94        |
| 5.4.      | Knelpunten en opportuniteiten binnen het huidig instrumentarium .....   | 97        |
| 5.5.      | Rol Provincie .....   | 97        |
| 5.6.      | Verdere afwegingen.....   | 98        |
| <b>6.</b> | <b>Bijlagen .....</b>   | <b>99</b> |
| 6.1.      | Verslagen .....   | 99        |
| 6.2.      | Fiches .....  | 100       |



# 1. Context en visie op de opdracht

## 1.1. Context van de opdracht

Provincie Antwerpen schrijft een nieuwe strategische visie uit, de Nota Ruimte, om te kunnen inspelen op de wijzigende trends en maatschappelijke uitdagingen.

De Nota Ruimte is een eerste visiedocument dat de basis vormt voor de verdere uitwerking van het provinciaal ruimtelijk beleidsplan. De Vlaamse overheid heeft bepaald dat een beleidsplan moet bestaan uit een strategische visie en een set van beleidskaders (het operationaliseringsprogramma). Voor het opmaken van een operationaliseringsprogramma zet provincie Antwerpen in op volgende zes onderzoeken:

- knoop- en plaatswaardebepaling
- ruimte en bedrijvigheid (huidige opdracht)
- levendige kernen
- energietransitie in de bebouwde ruimte
- inschakelen van het landschap als productiefactor
- locatiebeleid detailhandel

Deze opdracht kadert met andere woorden in de verdere uitwerking van de Nota Ruimte. Het onderzoek wil input geven voor de uitwerking van een mogelijk beleidskader "ruimte en bedrijvigheid".

Het ontwikkelen van nieuwe regionale bedrijventerreinen is in Vlaanderen en in Provincie Antwerpen niet evident, men is op zoek om de lokale economische structuur te versterken. Die indeling wordt ook stilletjes aan verlaten naar manieren om naar meer gemengde gebieden over te gaan. De opdeling regionaal versus lokaal komt nog weinig overeen met de bestaande vragen.

Uit de Nota Ruimte worden bijgevolg volgende 3 principes doorgevoerd in deze opdracht:

1. Behoud van ruimte, niet van plek. De ruimte die momenteel door bedrijvigheid voorzien is, moet optimaal benut worden, waarbij het principe zuinig ruimtegebruik bepalend is. Behoud van ruimte wil zeggen dat de bestaande economische ruimte best bewaard wordt en reconversie van die bestaande economische ruimte, onder meer naar wonen, niet zomaar wenselijk is en veelal niet de beste ruimtelijke oplossing. Maar ook dat de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen meestal niet noodzakelijk of gewenst is. Meer doen binnen het bestaande ruimtebeslag is dus de opdracht.  
'Behoud van plek' is echter ook niet steeds de beste oplossing. Economische ontwikkeling binnen de huidige locatie is niet altijd evident. Slecht ontsloten en afgelegen locaties kunnen misschien beter hervormd of herbestemd worden? En lokaal gebonden bedrijventerreinen moeten wel opties naar uitbreiding krijgen.  
Netto bijkomend ruimtebeslag wordt dus vermeden, maar ook ruimteverlies wordt vermeden.
2. Sturend mobiliteitsprofiel. Nabijheid en multimodale bereikbaarheid zijn basisvoorwaarden. Te ontwikkelen, bestendigen of herbestemmen locaties worden mede bepaald door de knooppuntwaarde. Nieuwe bedrijfslocaties moeten dus prioritair worden gezocht bij multimodale knooppunten. Het mobiliteitsprofiel van een activiteit is dan een belangrijke sturende factor voor het locatiebeleid om het streven naar een optimale multimodale ontsluiting te kunnen realiseren.
3. Optimale verweving. Om ruimte voor bedrijvigheid te vrijwaren is het belangrijk om te kijken hoe we bedrijvigheid verweven met andere functies. Het principe van verwevenheid zorgt voor nabijheid, een vermindering van de mobiliteitsnood en een groter ruimtelijk rendement (meer doen met dezelfde ruimte). Het verweven van bedrijvigheid in de kernen is hiervan een belangrijk onderdeel, maar in het kader van zuinig ruimtegebruik willen we het principe van

optimale verweving doortrekken naar alle ruimten, inclusief bedrijventerreinen. Het zoeken naar mogelijke combinaties en meervoudig ruimtegebruik zal niet steeds evident of mogelijk zijn, maar we willen dit wel steeds als uitgangspunt in het locatiebeleid en de inrichting van locaties meenemen.

## 1.2. Doelstelling en onderzoeksvragen

### Doelstelling:

Zoeken naar kansen voor het toekomstig beleid om de juiste type bedrijvigheid op de juiste type plek te krijgen alsook het ruimtegebruik op bedrijventerreinen te optimaliseren.

### Onderzoeksvragen:

- Waar bevindt zich welke bedrijvigheid? Welke dynamieken spelen zich af, van welke type zijn ze en waarom komen ze voor. Zowel op als naast de bedrijventerreinen.
- Welke vestigingsfactoren (push- en pull-factoren voor bedrijven) zijn van invloed? Kunnen we type ruimtegebruikers matchen met vestigingsmilieus?
- Wat zijn kwalitatieve en ruimtelijke voorwaarden van bedrijven in functie van verweving, waar en hoe kan er nog aanbod gecreëerd worden?
- Hoe kunnen we efficiënt ruimtegebruik bevorderen op bestaande bedrijventerreinen?
- Wat zijn de knelpunten en opportuniteiten binnen het huidig instrumentarium (ruimtelijk, economisch, juridisch)?
- Welke rol kan de provincie opnemen?

## 1.3. Twee pilootzones als testcases

Om het onderzoek voldoende concreet te kunnen uitvoeren wordt er gefocust op twee pilootzones, Arendonk en Boomsesteenweg. De twee pilootzones werden zo gekozen dat ze complementair aan elkaar zijn. Daar waar de pilootzone Boomsesteenweg langs een belangrijke hoofdweg (A12, Boomsesteenweg) ligt tussen twee stedelijke gebieden (Antwerpen en Brussel) ligt de pilootzone Arendonk in een minder dicht gebied met veel open ruimte.

### Pilootzone Arendonk

Afbakening pilootzone Arendonk: gemeenten Arendonk, Retie en Ravels.

Volgende bedenkingen worden gemaakt:

- Kan er ingezet worden op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten?
- Wat is het toekomstperspectief van de pilootzone?
- Van waar komen de bedrijven die zich vestigen op Hoge Mauw?
- Welke dynamieken zijn er in verweven gebied (Arendonk, Ravels, ...) en welke push- en pullfactoren zijn op de verweven bedrijven van invloed?

De focus ligt niet op de open ruimte gezien deze grondig onderzocht werd in het ARO-onderzoek.

### Pilootzone Boomsesteenweg

Afbakening pilootzone Boomsesteenweg: gemeenten Aartselaar, Boom, Niel, Schelle en Hemiksem. Rumst wordt eveneens in het kwalitatief onderzoek opgenomen.

De demografische druk van Antwerpen is voelbaar in dit gebied, er worden veel voormalige industriële sites (Bekaert, Electrabel,...) omgezet naar woongebieden. Het Rupelgebied is zeer

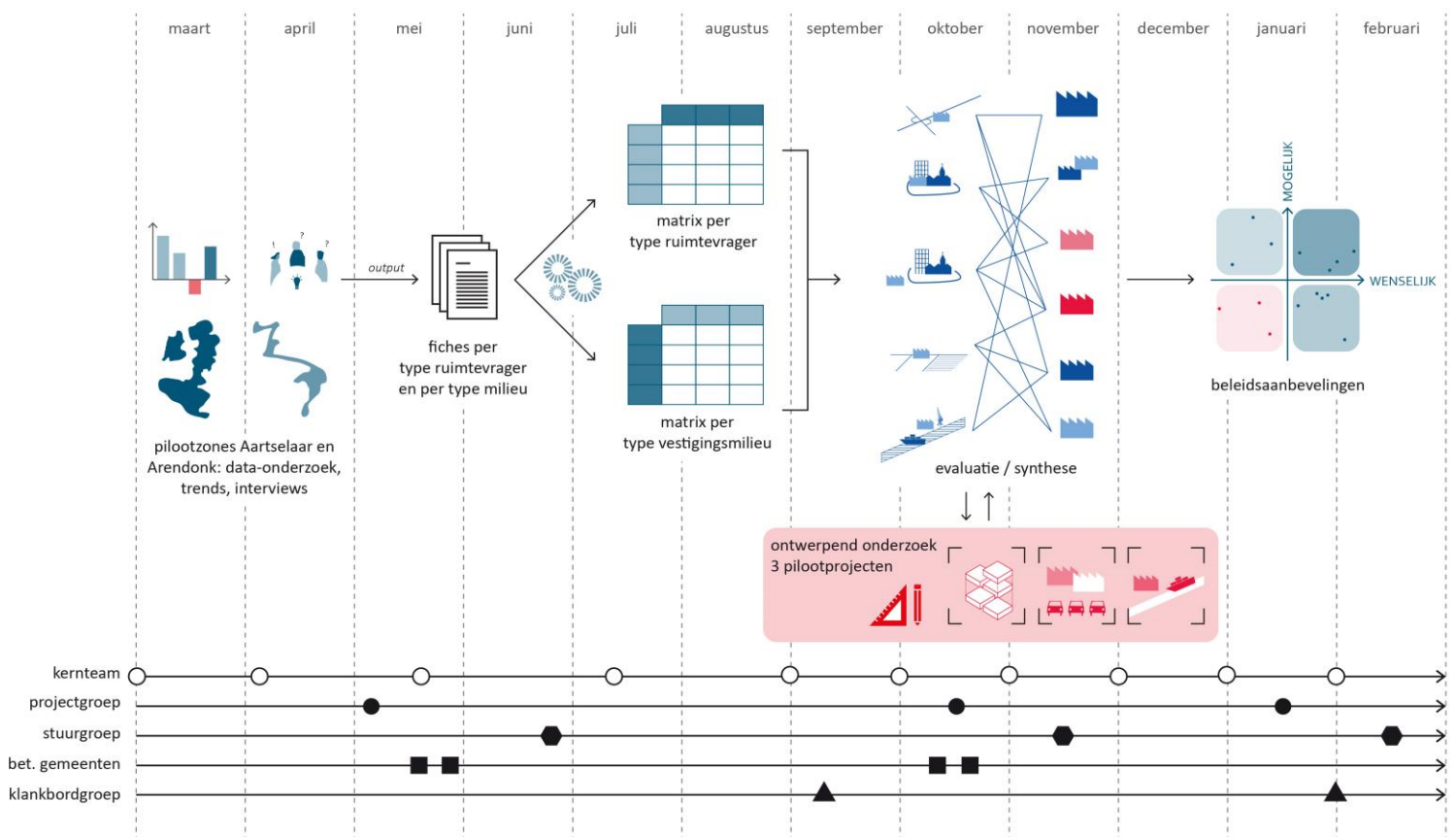
gemengd, verweving moet hier ook bekeken worden. De druk van wonen op verweven economie is een belangrijk issue in de pilootzone. Kan of wil het beleid daar iets aan doen? Is er daarnaast een beweging van of naar de A12?

Er wordt niet gefocust op retail maar deze worden wel opgenomen in de analyse. Hetzelfde geldt voor de bedrijventerrein langs de A12 op grondgebied Antwerpen.

## 1.4. Procesverloop

In onderstaand beeld wordt het proces schematisch geschetst.

We leggen de verschillende stappen zeer kort uit, de methodologie wordt in de respectievelijke hoofdstukken uitgebreid toegelicht.



### 1.4.1. Post 1: Kwantitatieve en kwalitatieve analyse

Post 1 is gericht op inventarisatie en analyse, we wensen een goed zicht te krijgen waar welke soort bedrijvigheid zich vestigt of wegtrekt, en wat de redenen hiertoe zijn.

Post 1 bestaat uit drie verschillende deelstappen:

- Data-onderzoek op niveau van de bedrijven
- Analyse van de trends op macro- en mesoniveau
- Interviews van stakeholders om kennis te verwerven over lokale push- en pullfactoren voor bedrijven

Post 1 focust op de twee pilootzones, namelijk de zone 'A12 Boomsesteenweg' en de zone 'Arendonk'.

#### **1.4.2. Post 2: Matrices voor een selectief locatiebeleid van bedrijven**

Op basis van de analyse worden er tijdens post 2 fiches opgemaakt van de verschillende vestigingsmilieus en type ruimtevragers die in de twee pilootzones voorkomen. De vestigingsmilieus vormen een combinatie aan vestigingsfactoren die hen geschikt maakt voor verschillende types aan economische activiteiten. De verschillende types ruimtevragers worden afgebakend op basis van de locatievoorwaarden en vestigingsfactoren die voor hen doorslaggevend zijn, en op basis van hun belang als ruimtevrager in de provincie Antwerpen.

De verschillende fiches worden in tabellen samengevat om een duidelijk overzicht te kunnen bieden. Vervolgens wordt een evaluatiematrix opgemaakt waarbij locaties worden geëvalueerd ten opzichte van mogelijke types van ontwikkeling en toekomstige ruimtevragers. De matrix laat toe om de juiste match weer te geven tussen bedrijfstypes en ontwikkelingsperspectieven van bepaalde locaties: versterken met incentives, behouden, afbouwen,...

#### **1.4.3. Post 3: Aftoetsing met concrete pilootprojecten**

De pilootprojecten worden zo gekozen zodat de voornaamste onderzoeksvragen onderzocht kunnen worden op een concrete locatie.

We onderscheiden volgende drie pilootprojecten:

- Optimalisatie van bestaande bedrijventerreinen
- Multimodale knoop
- Verweving van bedrijvigheid in kernen

De pilootprojecten worden op een abstract niveau onderzocht. Het is niet de bedoeling om voor elk project een specifieke visie te ontwikkelen. Wel wordt voor elk pilootproject de meest kansrijke weg bepaald (adhv instrumenten, concepten, methodieken,...) die de provincie kan ingaan, en die ook door de stakeholders gedragen wordt.

#### **1.4.4. Post 4: Beleidsaanbevelingen**

Uit de matrix en aftoetsing met concrete pilootprojecten worden er uitdagingen voor het beleid naar voor geschoven. Deze uitdagingen en uitgangspunten worden in deze stap verder uitgewerkt tot een voorstel van instrumentarium. Het instrumentarium kan dwingend van aard zijn of faciliterend. Eventuele kansen of knelpunten van een gekozen juridische uitwerking worden duidelijk weergegeven.

### **1.5. Projectopvolging**

Voor het creëren van een bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak worden er binnen het onderzoek verschillende overlegmomenten voorzien. We gaat uit van een open, constructief proces met interactie tussen onder andere het beleid, bedrijven en belangengroepen.

#### **Kernteam**

Het kernteam staat in voor de opvolging en bijsturing van het proces, hetzij het dagelijks bestuur. Het kernteam komt ongeveer maandelijks samen. Het kernteam bestaat uit de vertegenwoordigers van de provinciale diensten Ruimtelijke Planning (DRP), Economie en Internationale Samenwerking

(DEIS), Mobiliteit (DMOB), Ontwikkelingsmaatschappij Antwerpen (POM) en het studieteam. In functie van de te bespreken thematieken wordt de groep tijdelijk uitgebreid.

### **Projectgroep**

Om voldoende input te verkrijgen en om de vordering van het proces terug te koppelen met diverse betrokken actoren wordt een projectgroep opgesteld. De projectgroep bestaat uit de leden van het kernteam, vertegenwoordigers van andere betrokken interne diensten (Duurzaam Milieu- en Natuurbeleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, Welzijn, Gebiedsgericht Beleid, Omgevingsberoepen) en vertegenwoordigers van het Vlaamse Agentschap Innoveren en Ondernemen (VLAIO). De projectgroep komt drie maal samen.

### **Stuurgroep**

De stuurgroep bekrachtigt de resultaten van het onderzoek en wordt dan ook gekoppeld aan de belangrijke mijlpalen van de studie. Deze groep bestaat uit de bevoegde gedeputeerden voor Economie en Ruimtelijke ordening en de leidende ambtenaren van de verschillende diensten van het kernteam.

### **Betrokken gemeenten**

Het onderzoek wordt tweemaal besproken met de betrokken gemeenten van de respectievelijke pilootzones. Per pilootzone worden er met andere woorden twee workshops gehouden om de resultaten af te toetsen met de kennis vanuit de gemeenten. Zowel dienst economie als dienst ruimtelijk ordening worden betrokken.

### **Klankbordgroep**

Nog te bepalen in overleg met het kernteam.



## 2. Literatuur onderzoek

### Trends op macroniveau in locatiekeuze van bedrijvigheid o.b.v. voorgaande studies en literatuur

Voorliggende sectie is een overzicht van de trends op macroniveau die zich voordoen voor verschillende typen ruimtevragers. De bepalende vestigingsfactoren worden bondig weergegeven.

Hiervoor gaan wij uit van de aanwezige kennis van Rebel die opgedaan is in de marktverkenningen voor bedrijventerreinen, regio's en provincies en beleidsondersteunende studies. Zo voerde Rebel in de Antwerpse context een marktverkenning uit voor een nieuw te bestemmen terrein aan Luchthaven Deurne, en werkte zij aan strategisch advies voor ontwikkeling van de Kanaalkant (Antwerpen / Merksem / Wommelgem). Op de as Antwerpen-Brussel werkt Rebel aan strategisch advies omtrent trimodaal bedrijventerrein Puurs. In Limburg werd gewerkt op terreinen in Overpelt en Lummen. Voor Agentschap Ondernemen (VLAIO) is het economisch potentieel van de Noordrand van Brussel onderzocht. In dit onderzoek werden onder andere vestigingsfactoren voor bedrijven in deze regio in kaart gebracht. Daarnaast voerde Rebel i.s.m. professor Frank Witlox van de Universiteit Gent een onderzoek uit naar de ruimtevraag naar bedrijventerreinen in de Provincie West-Vlaanderen.

Deze opgedane kennis wordt aangevuld met inzichten verkregen uit literatuur van andere partijen. Op macroniveau levert dit inzicht op in trends en bepalende vestigingsfactoren voor o.a. logistieke bedrijvigheid, hybride bedrijvigheid, retail en watergebonden bedrijvigheid. Daarnaast zijn er al inzichten over verweefbaarheid voortgekomen uit deze bedrijvenstudies. Het geheel wordt in de studie afgetoetst aan de bottom-up analyses van de pilootzones om zaken te detecteren die spelen op provinciaal niveau.

#### 2.1. Algemene drivers voor herlokalisatie

In 2016 voerde de Universiteit Antwerpen een onderzoek uit naar de vestigingsfactoren in bedrijventerreinen in de Kanaalkant. De studie gaat uit van bestaande literatuur rond push-, pull- en keep-factoren voor bedrijvigheid in hun locatiekeuze. Vervolgens zoomt zij in op de Kanaalkant en formuleert zij aanbevelingen om herlokalisatie te realiseren. De relevantie van deze studie ligt in de drivers van herlokalisatie, dit zijn de push-factoren op de huidige locatie en de pull-factoren naar een andere locatie. Een tegenwerkende kracht gaat uit van de keep-factoren, die bedrijven doen besluiten juist niet te verhuizen.

De studie onderscheidt expliciete en impliciete drivers voor herlokalisatie. Expliciete drivers voor herlokalisatie hebben een wettelijke basis, bijvoorbeeld een objectieve hinderbeleving. Impliciete drivers voor herlokalisatie zijn bedrijfsinterne drivers, zoals bereikbaarheid, uitbreidingsmogelijkheden, parkeermogelijkheden, laad- en losmogelijkheden, functionaliteit van de locatie, prijs van gronden en vastgoed, representatie, nabijheid van alternatieve transportmodi en van arbeid. Deze hebben geen wettelijke basis. Andere factoren die vaak aan de basis liggen van herlokalisaties, zijn fusies en overnames. De locatiekeuze vanuit bedrijfseconomisch perspectief is het resultaat van een evaluatie van de kosten op de huidige locatie versus die op andere locaties.

#### Keep-factoren

In dezelfde studie worden keep-factoren op de huidige locatie genoemd die juist tegenwicht bieden aan de push- en pull-factoren die bijdragen aan herlokalisatie. Herlokalisatie doet zich voor wanneer ofwel de pushfactoren (huidige locatie) ofwel de pullfactoren (alternatieve locatie) zwaarder

doorwegen dan de keepfactoren (Meester<sup>1</sup>, 2012). Pushfactoren zijn dus geen garantie dat bedrijven willen verhuizen, er moet een momentum ontstaan dat de pushfactoren sterker zijn dan de keepfactoren voordat bedrijven besluiten ook daadwerkelijk te verhuizen, of dat de pullfactoren van een andere locatie sterker zijn dan de keepfactoren (Louw et al. 2, 2009). De keep-factoren worden onderscheiden in financieel-economische, locatie- en relationele belemmeringen:

- Financieel-economische belemmeringen: investeringen die gedaan moeten worden op de nieuwe locatie, beperkte verplaatsbaarheid van apparatuur, een tijdelijk productieverlies door verhuizing en het niet kunnen terugverdienen van een reeds gedane investering op de huidige locatie. Deze belemmering doet zich vooral voor bij productiebedrijven
- Locatiebelemmeringen: het vinden van een valabele alternatieve locatie en het verkopen van de huidige locatie. Dit doet zich vooral voor bij historisch gegroeide bedrijven op uitzonderlijk grote percelen (> 3 hectare).
- Relationele belemmeringen: een potentieel verlies van klanten, leveranciersrelaties en personeel omdat het bedrijf voor deze verschillende factoren erg gebonden is

Een bedrijf zal verhuizen als de combinatie aan pushfactoren van de huidige locatie en pullfactoren van de nieuwe locatie sterk genoeg is om bovenstaande 3 belemmeringen te overwinnen. Een eventuele verhuis hangt dus af van deze push- en pullfactoren, maar evengoed van de belemmeringen. Het is niet omdat een bedrijf op zijn huidige locatie blijft, dat het niet onderhevig is aan push- en pullfactoren. In het vervolg hebben we keep-factoren beschouwd als pull-factoren van de huidige locatie.

## 2.2. Vestigingsfactoren per type ruimtevrager

De vestigingsfactoren en het relatieve belang van vestigingsfactoren in de locatiebeslissing, verschilt per type ruimtevrager. Deze worden onderscheiden voor logistieke bedrijvigheid, hybride en verweven bedrijvigheid, retail en watergebonden bedrijvigheid.

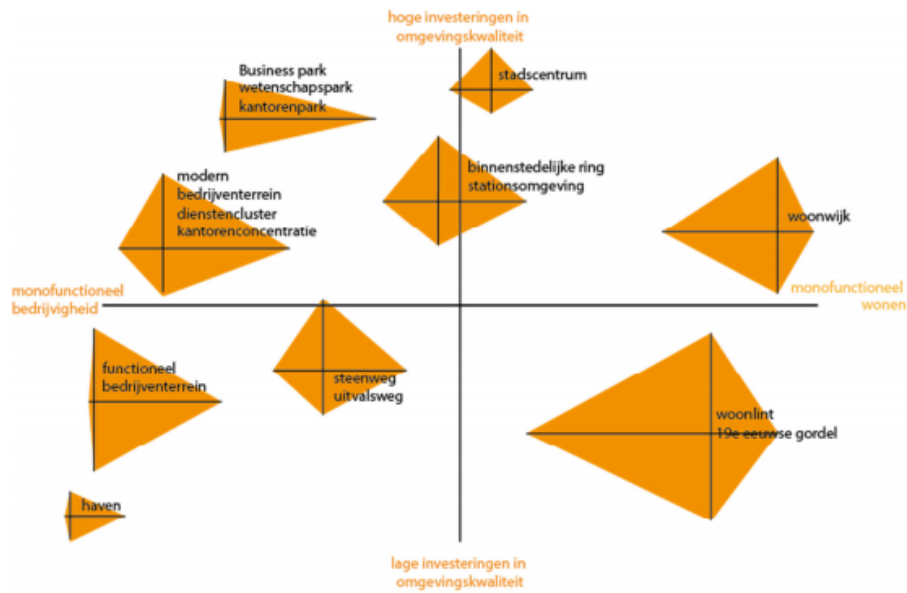
Het onderzoek van Royal Haskoning<sup>3</sup> naar segmentaties in types van werklocaties geeft aan dat de segmentatie van bedrijventerreinen best eenvoudig opgevat kan worden. Naast een mate van verwevenheid met wonen die het onderzoek onderscheidt, zijn er twee dimensies die hiervoor zeker in aanmerking komen. Een eerste is de ruimtelijke omgevingskwaliteit: veel bedrijven verwachten net deze hoge omgevingskwaliteit, maar anderzijds dient niet elke locatie hoogwaardig te zijn en zijn veel sectoren eerder gediend met lage grondprijzen. Een tweede dimensie voor segmentatie wordt gevormd door de eisen op vlak van bereikbaarheid en ontsluiting, wat meteen aangeeft dat deze essentieel zijn in het beslissingsproces van ruimtezoekers.

---

<sup>1</sup> Locational Preferences of Entrepreneurs - Stated Preferences in The Netherlands and Germany, Meester, 2012

<sup>2</sup> Planning van bedrijventerreinen, Louw et al., 2009

<sup>3</sup>Segmentatie van werklocaties in Vlaanderen', Royal Haskoning in opdracht van Ruimte Vlaanderen, november 2015.



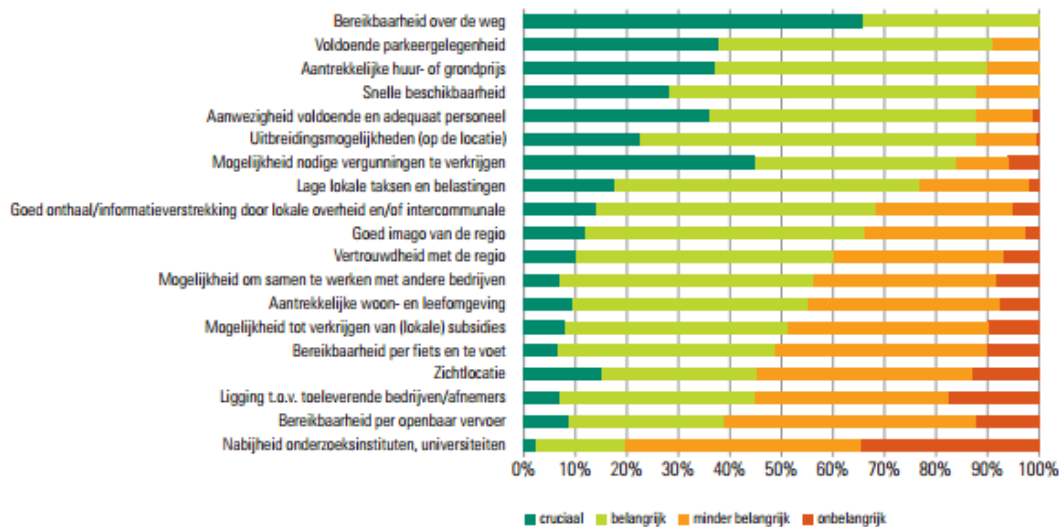
Figuur 1: Schematische weergave van woon-werkomgevingen volgens het onderzoek van Royal Haskoning

In het algemeen wordt een belangrijk kwalitatief aspect van de vraag naar bedrijventerreinen gevormd door verschillende factoren die onder de noemer 'bereikbaarheid' vallen. Voor veel bedrijven die nieuwe bedrijfsruimte op een bedrijventerrein zoeken, is deze kwalificatie een doorslaggevend argument. Immers, de gemiddelde rij-afstand voor leveranciers, klanten en eigen werknemers is erg belangrijk en onmiddellijk afhankelijk van afstand tot een oprit naar een snelweg (bereikbaarheid over de weg). Voor logistieke bedrijvigheid is de rij-afstand tot een op-/afrit van het snelwegennetwerk zelfs maximaal 5 minuten. Dit wordt aangehaald zowel in de literatuur<sup>4</sup> als uit praktijkvoorbeelden van onderzoek door Rebel<sup>5</sup>. Van 19 vestigingsfactoren komt 'ontsluiting via de weg' met kop en schouders bovenaan de lijst te staan als zijnde 'meest cruciaal' in het onderzoek in het kader van Spazio<sup>6</sup>, uitgevoerd via enquêtering van 340 bedrijven in verschillende sectoren. Deze factor wordt gevolgd door parkeergelegenheid, grondprijs, rechtszekerheid, uitbreidingsmogelijkheden en aanwezigheid van geschikt personeel. De studie legt de nadruk op het belang van ontsluiting naar het hoofdwegennet, waarbij een verkorting van de ontsluiting met enkele minuten al doorslaggevend kan zijn, net als het voorzien van een ontsluiting waarbij niet langer een woonkern gepasseerd dient te worden.

<sup>4</sup> Location of logistics companies: a stated preference study to disentangle the impact of accessibility, Journal of Transport Geography, Volume 42, January 2015, Pages 110–121, Verhetsel, A., et al., 2015,

<sup>5</sup> Raming van de behoefte aan bedrijventerreinen in West-Vlaanderen, Rebel, 2017, in opdracht van Provincie West-Vlaanderen

<sup>6</sup> Voka draaiboek Spazio: gemeenten geven ruimte aan bedrijven, multifunctionele invulling van woonwerkgebieden, beleidsaanbevelingen en praktische tips voor gemeentebesturen, mei 2016



Figuur 2: Enquêteresultaat i.v.m. vestigingsfactoren uit onderzoek van VVSG in kader van Spazio

### 2.2.1. Logistieke bedrijvigheid

Uit de EDC-studie<sup>7</sup> blijkt dat Vlaanderen een enorm potentieel blijft hebben binnen Europa, zowel qua ligging als qua investeringsfactoren. Toch is er een aantal push-factoren op regionaal en federaal niveau, zoals te weinig mogelijkheden tot flexibel werken, te complexe wetgeving en negatieve perceptie (politiek, lonen, taxen,...). Hierdoor belandt Vlaanderen vaak niet op de shortlist van grote investeerders, zodat Zuid-Nederland en het Ruhrgebied nog vaak de voorkeur krijgen in de locatiekeuze voor Europese Distributiecentra. Belangrijke pull-factoren zijn een ligging nabij de afzetmarkt, de aanwezigheid van voldoende arbeidskrachten, zowel basisgeschoold als hooggeschoold en de mogelijkheden voor wegvervoer en waterontsluiting. Belangrijke push-factoren ter aanvulling op eerstgenoemde zijn congestie en de flexibiliteit van het arbeidskader. Aan het laatste wordt gewerkt door de Vlaamse Overheid met bijvoorbeeld de mogelijkheid tot het verrichten van nachtwerk.

Dichter bij de klant in de logistieke keten, vindt e-fulfilment plaats. Dit betreft de volledige afhandeling van orders vanuit bijvoorbeeld webshops (zoals Zalando, Amazon, Coolblue, ...). Hierin zijn ook logistieke dienstverleners actief die de e-fulfilment verzorgen. De locatiebeslissing voor e-fulfilment wordt gedreven door drie belangrijke parameters: een centrale ligging in een afzetgebied, de nabijheid van pakketnetwerk hubs of depots (zoals TNT, DHL, ...) en de nabijheid van voldoende en inzetbare arbeidskrachten. Hoe de kwantiteit van de ruimtevraag evolueert, hoe de verschillende regio's in Vlaanderen zich tot elkaar verhouden en of er sprake is van een latente vraag betreft gronden geschikt voor logistiek vastgoed, is afgetoetst middels interviews met Voka, De Vlaamse Waterweg en logistieke spelers. De latente vraag is de vraag die op vandaag niet kan ingevuld worden omdat het aanbod niet aanwezig is.

Uit onderzoek van Idea Consult<sup>8</sup>, blijkt dat de transacties boven de 10.000 m<sup>2</sup> veelal logistiek vastgoed betreffen. De centralisatie van logistieke activiteiten, met het oog op kostenefficiëntie leidt volgens hen tot een schaalvergroting. Hoe trends in logistiek vastgoed en de optimalisatie van locaties de ruimtevraag van logistieke spelers impacteert, is afgetoetst met ontwikkelaar van logistiek vastgoed Goodman Group.

<sup>7</sup> Studie rond potentieel voor huisvesting Europese Distributiecentra dat Rebel uitvoerde in opdracht van het Departement MOw, uitvoering 2017

<sup>8</sup> Raming van behoefte aan bedrijventerreinen in het Vlaams Gewest, Idea Consult, 2014, in opdracht van VLAIO

### 2.2.2. Verweven bedrijvigheid: vanuit verweven gebied richting regulier bedrijventerrein

In de ruimtevraag voor West-Vlaanderen voor de periode 2017 en 2027, uitgevoerd door Rebel, werd de volledige bijkomende vraag van 130 hectare verklaard door het netto-effect van bedrijven die verhuizen uit verweven gebied naar reguliere bedrijventerreinen. Zonder deze evolutie zou de vraagevolucie in West-Vlaanderen zelfs negatief geweest zijn, onder invloed van dalende secundaire werkgelegenheid en stijgende ruimtelijke duurzaamheid. Een structurele trend weg van de centra werd hier geconstateerd voor groeiende bedrijven (IT, zorg, ...) en maakbedrijvigheid die een bepaalde schaal bereiken waardoor er overlast ontstaat voor buurtbewoners en dit een push-factor vormde. De overlast lag hierin vaak in het productieproces en de mobiliteitsgeneratie door leveranciers, klanten, bezoekers en werknemers.

In het onderzoek van Rebel in Noordrand Brussel en Lummen viel een zeer sterke ruimtevraag op naar klassiek verkavelde KMO-parken die hybride vormen van bedrijvigheid toelaten. Ook in het onderzoek aan Luchthaven Deurne viel de hybride ruimtevraag op. Hierin ging het om bedrijven die weggedrukt werden uit het stedelijk weefsel omwille van hun beperkte verweefbaarheid, maar ook geen plaats vinden op een bedrijventerrein. Het betreft in vele gevallen bouwondernemingen, schrijnwerkers, garages, lokale logistieke ondernemers,... die typisch een vraag hebben naar units van 200 – 1.000 m<sup>2</sup>. Er is op dit type KMO-ontwikkelingen een stijgende vraag naar diensten op het terrein, net zoals bij kantooromgevingen. In geval van een lagere densiteit aan werknemers, is het niet eenvoudig deze rendabel te krijgen.

Doorslaggevende pullfactoren van een bedrijventerrein zijn parking voor werknemers en klanten, bereikbaarheid via de weg voor werknemers en leveranciers, groene omgeving, uitstraling van een nieuwbouw, rechtszekerheid en garanties op vlak van kwaliteit (parkmanagement), mogelijkheid. In West-Vlaanderen viel ook op dat er stelselmatig een woonproject werd voorzien op de verlaten bedrijfssites indien deze site geen bestemd industriegebied betrof: middelgrote bedrijven in woonzone hebben een incentive om hun grond als woongebied te verkopen en de opbrengst te gebruiken voor een verhuis naar een bedrijventerrein. Bovendien blijken gemeentebesturen de incentive te hebben om bedrijvigheid te herbestemmen tot woongebied, omdat bijkomende inwoners interessanter zijn voor de lokale begroting dan bedrijvigheid.

Vaak gaat deze evolutie ook gepaard met aanhoudende auto-oriëntatie in niet-grootstedelijke gebieden, die bijdraagt aan de wens van bedrijvigheid om gevestigd te zijn aan weginfrastructuur, ook al hebben zij geen logistieke stromen.

Een andere factor die zorgt voor een verschuivingsvraag uit verweven gebied richting bedrijventerrein is de samenwerking tussen bedrijven. Deze clusterbeweging manifesteert zich vaak op bedrijventerreinen, omdat hier in vele gevallen ook een stuk productie en opslag bij betrokken is. Bovendien zijn er in een aantal sectoren consolidatiebewegingen en schaalvergrotingen aan de gang, die ook aanleiding geven tot een stijgende vraag naar ruimte op bedrijventerreinen. Dit blijkt uit onderzoek naar segmentatie van woon-werklocaties in Vlaanderen<sup>9</sup>.

Het onderzoek "Labo XX\_Werk" heeft deze push-factoren die leiden tot ontweving en een stroom van bedrijven uit de kern naar bedrijventerreinen, opgedeeld in categorieën. Het onderzoek onderscheidt financiële, intolerante en juridische verdringing van bedrijvigheid. Financiële verdringing ontstaat wanneer de onderliggende grondwaarde voor andere functies, zoals wonen, toeneemt, bijvoorbeeld door de aanwezigheid van residentiële bebouwing in de omgeving, toename van functies, ... Intolerante verdringing ontstaat door omwonenden die bedrijvigheid in hun buurt liever naar andere omgeving zien verhuizen wegens de (perceptie van) overlast waarmee zij gepaard gaat. Juridische verdringing ontstaat omwille van weigeringen en procedures, waarom bedrijven kiezen voor locaties met grotere rechtszekerheid, of met weinig omwonenden.

---

<sup>9</sup> Royal Haskoning in opdracht van Ruimte Vlaanderen, 'Segmentatie van werklocaties in Vlaanderen', november 2015



Labo XX geeft verschillende oplossingsrichtingen. Hierbij gaat sterke aandacht naar de samenwerking tussen overheden, publieke bedrijven zoals zorginstellingen, private bedrijven en omwonenden. Zo zouden vergunningen voor bepaalde activiteiten gekoppeld kunnen worden aan een charter met omwonenden. Of er kunnen ook zones ingesteld worden met meer flexibele regelgeving, zoals het geval is in Amsterdam voor bepaalde industriële zones of winkelgebieden. Het onderzoek pleit eveneens voor het niet-herbestemmen van industriële zones in de 20<sup>ste</sup>-eeuwse gordel, maar voor een actief herlocalisatiebeleid waarbij de Stad of een hogere overheid faciliteert in kavelruil, betere ontsluiting,...

### 2.2.3. Verweven bedrijvigheid: pullfactoren van het gemengd stedelijk weefsel

Toch zijn er ook evoluties die aangeven dat bepaalde vormen van bedrijvigheid in stijgende mate hun plaats vinden in het stedelijk gemengd weefsel, en ook hun weg vinden naar deze gemengde stadsgebieden. Volgens Labo XX\_Werk, dat specifiek onderzoek deed naar de situatie in de 20<sup>ste</sup>-eeuwse gordel van Antwerpen, vindt nieuwe stedelijke maakbedrijvigheid haar economische logica van klanten, grondstoffen, personeel, kapitaal en kennis in de stad. Tegelijkertijd biedt zij, volgens het onderzoek, een antwoord op een aantal uitdagingen waar de stad voor staat, zoals verkeerscongestie, het sluiten van kringlopen, efficiënter ruimtegebruik en sociale inclusie. In de literatuur is er vooral aandacht voor stijgende verweefbaarheid en het toelaten van meer verweefbaarheid in stedelijk gebied is bovendien vaak ook een wens vanuit het ruimtelijk beleid, zoals blijkt uit onderzoek van VVSG in het kader van Spazio.

Een pull-factor voor bedrijvigheid naar verweving is de stijging van kwaliteitsvereisten die werknemers stellen aan de werkomgeving, waarbij aandacht gaat naar een multifunctionele omgeving met voldoende diensten en ontspanningsmogelijkheden in de buurt, mogelijkheden tot het betrekken van de buurt bij de werkomgeving, en snelle verbindingen met openbaar vervoer naar de omliggende grote steden. Er is ook stijgende vraag van werknemers om hun werkplaats dichtbij de woonplaats te hebben (fietsafstand).

Deze pull-factoren blijken een duidelijk effect te hebben op de lokalisatie van bedrijven in grote steden zoals Gent<sup>10</sup> en Antwerpen<sup>11</sup>, maar voorlopig veel minder in kleinere steden zoals Roeselare of Waregem. Dit heeft ook te maken met een specifieke bedrijvendoelgroep, namelijk deze van innovatieve starters uit de maakindustrie, design of IT-sector, die zich vooral in deze steden bevinden. In de grote steden leidt deze evolutie intussen tot dalende leegstand in de 20<sup>ste</sup> eeuwse gordels, en stijgende functionaliteit en leefbaarheid in deze gebieden. Toch begint de kentering ook te ontstaan in kleinere steden, voornamelijk rond stationsomgevingen die de gewenste mix aan diensten en bereikbaarheid bieden<sup>12</sup>. We zien deze evolutie in de stationsomgevingen van Leuven, Mechelen, Aalst,... mede doordat er in grote en middelgrote steden een sterk groeiend publiek aan werknemers ontstaat dat minder en minder auto-georiënteerd is.

Labo XX\_Werk gaat in op de rol die zowel publieke als private stakeholders kunnen opnemen om ruimte voor bedrijvigheid te maken in stedelijke omgevingen. Een potentiële rol voor beleidsmakers ligt volgens hen onder andere in het oprichten van een fonds dat vastgoed koopt en openstelt voor ondernemerschap in de buurt, een cluster manager die ruimtevragers verbindt met locaties in de kern, interim-management voor tijdelijke invullingen gericht op ondernemerschap, het bijeenbrengen van stakeholders en financiële bijdragen ter compensatie van het verschil in opbrengst tussen residentiële ontwikkeling en ruimte voor ondernemerschap. De prikkels die leiden tot ontweving in de stad, zoals onder andere het verschil in prijs tussen bedrijfsgrond en residentiële grond, intolerante verdringing, gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden voor bedrijven die profiteren

---

<sup>10</sup> Onderzoek makerseconomie Gent, RebelGroup

<sup>11</sup> Marktonderzoek naar ontwikkeling van KMO-bedrijventerrein aansluitend op Luchthaven Deurne, Rebel Group

<sup>12</sup> Onderzoek naar ontwikkeling van hoofdstations in Vlaanderen, BUUR ism RebelGroup

van schaalvoordelen en/of centralisatie van hun activiteiten, spelen ook in de steden in de Pilotzones. Naar aanvoelen zijn de push-factoren iets minder sterk, de tolerantie van bewoners iets hoger, maar zijn ook de pull-factoren van de meerwaarde van een multifunctionele omgeving minder sterk. De push- en pull-factoren moeten ondervangen worden om een eenmalige actie van de beleidsmaker een duurzaam effect te doen hebben. Daarnaast moet de financiële haalbaarheid van de voorgestelde oplossingen in Labo XX\_Werk geëvalueerd worden. Bijvoorbeeld het voorgestelde publieke fonds voor kmo-locaties in residentiële omgevingen zou een aanzienlijk publieke bijdrage kunnen vereisen om zijn doelstelling te realiseren. In voorliggende opdracht wordt de financiële haalbaarheid van een pilootproject rond verweving geëvalueerd en dit kan een eerste inzage geven in de haalbaarheid van een concreet project met doelstelling verweving in de Provincie Antwerpen in een kleinere stad.

#### **2.2.4. Hybride bedrijvigheid**

Door snelle opeenvolging van economische en technologische ontwikkelingen ontstaan meer en meer hybride bedrijven: dit zijn bedrijven die verschillende vastgoedverschijningsvormen (kantoor, magazijn, labo, productieruimte,...) combineren. Deze bedrijven hebben daarom voldoende flexibiliteit nodig op vlak van fysieke vestiging. Dit soort bedrijven splitst soms ook in twee vestigingen, een kantoor (dienstverlening) en een site aan de rand (logistiek). Voorbeelden zijn te vinden in industrieel design, digitale ontwikkelingen, logistiek, ...

Deze trend wordt steeds sterker, waardoor de huidige regelgeving te rigide kan zijn. De functiemenging botst volgens Spazio steeds vaker met vergunningenbeleid en toewijzingscriteria. Dit werd bevestigd door het onderzoek van Rebel in West-Vlaanderen en Lummen. Ook het onderzoek van Idea Consult, uitgevoerd in 2014, wijst aan dat nieuwe concepten en sectoren, in de zorg- en dienstensector en kennisintensieve bedrijvigheid, zich in stijgende mate huisvesten op bedrijventerreinen, maar andere eisen met zich meebrengen wat betreft vastgoed. Het betreft eisen binnen semi-industrieel en logistiek vastgoed, KMO-units, starterscentra, doorgangsgebouwen, onderzoeksinfrastructuur, grootschalige retail, en (creatieve) ateliers.

#### **2.2.5. Retail en groothandel**

Hoewel retail niet de focus heeft in dit onderzoek en andere typen bedrijvigheid juist wordt onderzocht, heeft de aanwezigheid van retail invloed op de ruimte voor bedrijvigheid. In de Vlaamse Noordrand van Brussel werd een stijgende vraag naar baanwinkels, showrooms van autoconcessionairs en supermarkten op bedrijventerreinen vastgesteld, wat ook concreet zichtbaar is op het terrein. Deze wensen zich te vestigen langs grote invalswegen, op de rand van bedrijventerreinen. Op deze baanlocatie treden zij in concurrentie met B2B-groothandels, die eveneens zoveel mogelijk een 'uithangbord' langs een belangrijke invalsweg wensen.

#### **2.2.6. Watergebonden bedrijvigheid**

Uit een analyse van de toekomst voor de binnenvaart, die Rebel uitvoerde<sup>13</sup> in opdracht van De Vlaamse Waterweg, blijkt dat slechts 20% van het totale aanbod aan watergebonden bedrijventerreinen in Vlaanderen ook effectief gebruik maakt van de waterweg. Dit komt enerzijds doordat sommige terreinen nog niet optimaal ontsloten zijn via het water en anderzijds door de aanwezigheid van bedrijven waarvan de activiteiten zich omwille van historisch gegroeide redenen zich niet goed lenen tot het gebruik van de waterweg. Indien vraag en aanbod met elkaar worden

---

<sup>13</sup> "Binnenvaart 2.0" en "Build over Water", onderzoek van Rebel in samenwerking met de Vrije Universiteit Brussel – onderzoeksgroep Mobi – in opdracht van De Vlaamse Waterweg, 2015-2016

geconfronteerd, is het duidelijk dat sommige provincies in Vlaanderen op de korte termijn een tekort aan ruimte gaan hebben voor watergebonden bedrijvigheid (bijvoorbeeld West-Vlaanderen<sup>14</sup>).

Watergebonden bedrijvigheid is wenselijk vanuit maatschappelijk oogpunt omwille van haar impact op congestie en haar duurzame karakter. Er zijn voorbeelden van watergebonden Europese Distributiecentra, zoals dat van Nike in Laakdal, waar inbound stromen over het water komen. De nabijheid van inland terminals kan dan ook een belangrijke pull-factor zijn voor logistieke spelers. Een voorbeeld van een containerterminal nabij de Pilootzone is de TCT Belgium terminal in Willebroek. Onderzoek rond Build over Water, Distribouw, Watertruck en Binnenvaart 2.0 hebben Rebel inzichten opgeleverd over de potentie van watergebonden bedrijvigheid voor specifieke typen goederen. Op dit moment betreft een groot aandeel van de watergebonden overslag in beide pilootzones bulkvervoer van bouwmaterialen.

Belangrijkste pull-factoren voor watergebonden bedrijvigheid zijn de mogelijkheid om grootschalige inkomende grondstoffen, nodig voor het productieproces, over het water te organiseren. Dit is het geval voor afvalverwerkers en grondsaneerders, betonfabrieken, fabrieken van bouwmaterialen, verwerkers van veevoeders,... (dit blijkt ook uit studies Noordrand Brussel, Lummen, Transport BIS). Er moet in deze zin ook goed nagedacht worden in de toewijzing van watergebonden sites. Grote opportuniteiten ontstaan wanneer voor bijvoorbeeld de bouw een geïntegreerde logistieke keten aan het water kan ontstaan. Indien een betonproducent bijvoorbeeld op een site gehuisvest wordt waar deze ook kan ontginnen, is de first mile van de logistieke keten al uitgespaard. Ook voor DOPs (definitieve opslagplaatsen) van bouwprojecten liggen hier potenties, waarschijnlijk ook in de Rupelstreek. Verder kan het zo veel mogelijk consolideren van de logistieke keten op een site, of in een hub-and-spoke netwerk over water, het aantal logistieke bewegingen over de weg tussen ontginning en eindklant verminderen.

De belangrijkste push-factor is de overlast die wordt veroorzaakt door de outbound stromen, omdat die vaak hun weg moeten zoeken richting hoger wegennet via het lokale wegennet. Er zijn wel enkele voorbeelden van stromen naar de eindklant over het water, zoals de varende betoncentrale Bonton (van Bouwmaterialen De Rycke) en Gyproc in de Waaslandhaven.

Het is problematisch dat de meerwaarde van watergebonden bedrijvigheid, zoals impact op het milieu en wegcongestie, zich vooral bovenlokaal manifesteert. Op lokaal niveau wordt watergebonden bedrijvigheid in bijvoorbeeld de bouw geassocieerd met extra mobiliteitsstromen over de weg en geluids- en stofoverlast. De doelstellingen verweving en watergebonden bedrijvigheid conflicteren in dit opzicht en hiervoor moeten bovenlokale oplossingen gezocht worden.

Andere push-factoren zijn de onzekerheid van watergebonden bevoorrading op lange termijn (aan kleinere kanalen) en de grote investeringen aan kade-infrastructuur. In principe kan de druk vanuit de ontwikkelwereld (woonontwikkelingen of gemengde ontwikkelingen) niet spelen, gezien de meeste watergebonden bedrijven op een bestemd industrieterrein gelegen zijn, en er dus geen bestemmingswijziging nodig is. De combinatie met recreatie en zacht weggebruik vormt slechts in weinig gevallen een push-factor omdat hier meestal oplossingen gevonden worden.

---

<sup>14</sup> Transport BIS – studie van Rebel in opdracht van POM West-Vlaanderen, 2017

## 2.3. Ruimtegebruik

### 2.3.1. Evolutie in het ruimtegebruik

Volgens het onderzoek naar behoefte aan bedrijventerreinen in het Vlaams Gewest<sup>15</sup> bedraagt het gemiddeld ruimtegebruik per vestiging (op bedrijventerrein) vandaag 7.526 m<sup>2</sup>. Hierbij moet wel vermeld worden dat de meeste bedrijventerreinen al jarenlang in gebruik zijn, ze werden ontworpen in een tijd waar het gebrek aan ruimte nog niet als een probleem werd aanzien. Vandaag wordt er algemeen erkend dat bij nieuwe bedrijventerreinen het accent veel sterker op zorgvuldig ruimtegebruik ligt. Daarbij komen er nog weinig grote productiebedrijven bij, die meestal zeer ruimterovend zijn, waardoor de gemiddelde kaveloppervlakte op bedrijventerreinen daalt.

Dit werd in het onderzoek bevestigd door de recente vergunningen voor bedrijfsgebouwen onder de loep te nemen. De gemiddelde vloeroppervlakte van vergunningen voor gebouwen 'industrie en opslag' is in Vlaanderen vrij stabiel en varieert tussen 2.000 en 2.500 m<sup>2</sup>. Bij een bebouwingsdichtheid van 50%, welke wordt aangenomen in het onderzoek van IDEA-consult, komt dit neer op een vereist kaveloppervlak van 5.000 m<sup>2</sup>. Ook makelaars bevestigen deze tendens en zien veel kavels op de markt met een oppervlakte van 5.000 m<sup>2</sup>. Daarnaast is er ook een toegenomen vraag naar kleinere units van 300-500 m<sup>2</sup> voor KMO's, waardoor het gemiddeld ruimtegebruik per nieuwe vestiging daalt.

### 2.3.2. Ruimtegebruik bij groei of krimp

Wanneer bedrijven groeien, hebben ze extra ruimte nodig, en gaan ze op zoek naar uitbreidingsruimte. Zoals hierboven reeds toegelicht is het niet kunnen uitbreiden op de bestaande locatie één van de belangrijkste redenen waarom bedrijven verhuizen. De omgekeerde beweging is minder direct. Bedrijven waar de tewerkstelling daalt, en ruimte over hebben, gaan minder snel verhuizen naar een kleinere locatie.

In het kader van een Nederlandse studie werden bedrijven bevestigd naar hun reactie bij krimp van de tewerkstelling<sup>16</sup>. Uit de antwoorden bleek dat de werkgelegenheid gemiddeld 52% moet dalen vooraleer bedrijven ruimte gaan afstoten. En pas wanneer de tewerkstelling 71% daalt besluiten bedrijven om te verhuizen.

Stopzettingen en krimp van bedrijven zorgen bijgevolg voor onderbenut aanbod. Om nieuwe bedrijven en groeiers de kans te geven op een geschikte ruimte is het essentieel dat de ruimtes die vrijkomen of leegstaan op een degelijke manier terug op de markt komen. De rol die hiervoor weggelegd is voor de overheid, is meerledig. Ten eerste moeten vrijgekomen bedrijfssites niet herbestemd worden tot een residentiële bestemming wanneer verweving een doelstelling is en dit haalbaar en gewenst is voor de specifieke bedrijfssite. In vele gevallen betreft de site reeds woongebied. In dat geval kan de overheid een rol spelen in de matchmaking tussen vrijgekomen bedrijfslocaties en de ruimtevragers. Het valt te overwegen om te werken met economiecoaches die de regio en zijn ruimtevragen goed kennen en een hernieuwde invulling met bedrijvigheid kunnen katalyseren.

---

<sup>15</sup> Raming van de behoefte aan bedrijventerreinen in het Vlaams Gewest, Deel 2: Ruimtebehoefteraming. IDEA-consult, i.o.v. Vlaamse Overheid, 2014.

<sup>16</sup> BCI (1998) Locatievoorkeur en ruimtegebruik van verhuisde bedrijven. Studie in opdracht van het Centraal Planbureau.

### 2.3.3. Efficiënt ruimtegebruik

Over hoe bedrijven met hun ruimte omgaan is nog vrij weinig onderzoek gedaan. De behoefte om de efficiëntie van het ruimtegebruik te meten is pas ontstaan bij het bewust worden dat we schaars moeten omgaan met de ruimte.

Er worden meerdere meeteenheden gebruikt doorheen de verschillende onderzoeken, elk met hun voor- en nadelen. Hieronder een selectie van de meeteenheden die nuttig kunnen zijn in kader van dit onderzoek:

- De ruimtetefficiëntie is de ruimte-inname per werknemer. Het wordt ook 'ruimtegebruik per werknemer' of 'terreinquotiënt' genoemd.
- Omgekeerd wordt ook de dichtheid van de werkgelegenheid berekend: het aantal werkplaatsen per oppervlakte-eenheid.
- Het bebouwingspercentage geeft het percentage bebouwde grondoppervlakte van een bedrijventerrein weer. Het wordt ook Ground Space Index (GSI) genoemd. Het bebouwingspercentage zegt echter niets over hoe de niet-bebouwde oppervlakte wordt gebruikt, noch over het ruimtegebruik in de hoogte.
- De Floor Space Index (FSI) deelt de totale vloeroppervlakte van de gebouwen door de oppervlakte van het terrein. De FSI geeft inzicht in de fysieke dichtheid maar houdt geen rekening met de programmatische invulling van een terrein. Zo zal de FSI sterk verschillen voor bijvoorbeeld kantoorgebouwen versus bedrijfshallen.

Deze verschillende meeteenheden geven aan dat het complex is om het ruimtegebruik op bedrijventerreinen te meten. Daarbij hebben we geen zicht op de manier waarop bedrijven hun ruimte binnenin benutten, terwijl dit zeer sterk kan meespelen.

Uit recente literatuur blijkt dat de ruimtetefficiëntie dalend is. Louw<sup>17</sup> geeft aan dat dit voornamelijk komt door een intensievere bebouwing van bedrijventerreinen, zijnde meer vloeroppervlakte per terrein en een gelijkblijvend aantal werknemers per vloeroppervlakte.

In de literatuur worden eveneens andere redenen aangehaald:

- Meerlagig bouwen van kantoor- en opslagunits wordt interessanter gezien de grondprijzen stijgen.
- Compacter bouwen wordt een trend om energie-efficiënter en duurzamer te zijn
- Binnen industriële bedrijven is er een tertiaïrisering aan de gang: door de evoluties van automatisering werken er meer en meer werknemers in de ondersteunende diensten binnen een kantooromgeving en minder in de productie of distributie/logistiek
- Bedrijfsruimte wordt meer en meer flexibel gehuurd in plaats van op de groei gekocht

Uit het onderzoek "De markt voor bedrijventerreinen" blijkt dat het grondgebruik maar marginaal reageert op een stijging van de werkgelegenheid en bovendien is de time lag groter dan bij het vloergebruik. Een verhuizing heeft invloed op de intensiteit van het ruimtegebruik gemeten in werkgelegenheid, maar niet gemeten in termen van bebouwing.

---

<sup>17</sup> De markt voor bedrijventerreinen, E. Louw, 2015



### 2.3.4. Functievermenging

Functievermenging is een thema dat zeer sterk evolueert in de tijd. In de periode waar men nog niet zo mobiel was gingen bedrijven zich vestigen nabij grondstoffen of faciliteiten, waarbij de beschikbaarheid van goedkope grond (bijvoorbeeld aan de stadsranden) en arbeidskrachten een belangrijke rol speelde. Met de jaren ontstond een dubbel fenomeen, enerzijds kenden de steden een demografische groei en breidden ze verder uit in de stadsranden, anderzijds evolueerden de ambachtelijke bedrijven tot grote industriële bedrijven, met grote hinder naar de mens toe (geur, lawaai, vervoer,...). Hierdoor ontstond de vraag om bedrijven op aparte terreinen te vestigen. Met de komst van de personen- en vrachtwagens was de bereikbaarheid van bedrijventerreinen geen issue meer.

Terwijl we oorspronkelijk van een sterke functievermenging komen in de stedelijke gebieden merken we vandaag een sterke scheiding van functies. Niettemin worden er maatschappelijke trends vastgesteld die een nieuwe draai kunnen geven aan de functievermenging: het aantal zelfstandigen neemt toe, bedrijven worden kleiner, richten zich meer op hun kernactiviteiten, besteden meer uit aan andere bedrijven of huren experts in voor tijdelijke projecten (verdienstelijking van de economie) en hechten meer belang aan de werklocaties.

Zowel in de literatuur als in de werkelijkheid zijn er duidelijke verschuivingen te zien. Zo komen steeds meer horecazaken rond werklocaties, is er meer aandacht voor de openbare ruimte en enkele kantoren verhuizen opnieuw naar de binnenstad. Het onderzoek "De geografie van het werken in Nederland verandert"<sup>18</sup> stelt dat kennisintensieve bedrijven en diensten baat hebben bij de urbanisatievoordelen, dicht bij elkaar zitten maakt het snel afstemmen makkelijker. Korte afstanden zouden de kansen vergroten dat hoogopgeleide werknemers elkaar regelmatig ontmoeten en daarmee de kans op kennisuitwisseling en innovatie. Formele grootschalige werklocaties aan de rand van de stad worden opzij gelaten voor meer informele gemengde werkplekken in de historische binnensteden. Voor de werknemer van de 21<sup>ste</sup> eeuw is de werk- en leefomgeving vaak even bepalend voor de keuze als het bedrijf zelf. De meerwaarde om het werken terug in de stad te krijgen wordt aan de hand van casegebieden uitgewerkt in het onderzoek "Labo XX Antwerpen"<sup>19</sup>. Weliswaar vinden we deze trends in de literatuur slechts terug voor bedrijvigheid van het type "kantoren".

---

<sup>18</sup> De geografie van het werken in Nederland verandert, Planbureau voor de Leefomgeving, Den Haag, 2016

<sup>19</sup> Labo XX\_Work, a consolidation of the research, BUUR, WES, Connect & Transform, 2015, in opdracht van Stad Antwerpen

### 2.3.5. Samenwerkingsverbanden op bedrijventerreinen

Binnen het huidig park aan bedrijventerreinen bestaat er een groot contrast in het ruimtegebruik op enerzijds de 'verouderde' bedrijventerreinen en anderzijds de 'recente' bedrijventerreinen. Omdat bedrijventerreinmanagement hier een van de spelende factoren is gaan we daar even dieper op in.

Samenwerkingsverbanden op bedrijventerreinen zijn eigen aan elk terrein en vallen of staan met het initiatief van de trekker. Bedrijven denken vandaag nog vaak als individuele entiteit en zien niet direct de meerwaarde van een collectieve samenwerking. De stimulans om een samenwerkingsverband op te starten vertaalt zich meestal in de ondersteuning van basisbehoeften op ruimtelijk en logistiek niveau.

Francis Desmet deed een grondig onderzoek in 2011 naar de verduurzaming en samenwerkingsverbanden op bedrijventerreinen in Vlaanderen, aan de hand van enquêtes en interviews met bedrijven, bedrijventerreinverenigingen, steden, gemeenten, intercommunales, provincies en agentschappen<sup>20</sup>. Hieruit blijkt dat bedrijventerreinenmanagement in Vlaanderen voornamelijk een goede ontsluiting van het terrein voorziet en dat er voorwaarden gekoppeld worden voor een intensief ruimtegebruik. De samenwerkingsacties focussen zich vooral op het verbeteren van de infrastructuur, homogene bewegwijzering, infosessies en acties rond beveiliging. Samenwerking rond duurzame energie (zonnepanelen en windmolens) wordt meer en meer afgewogen maar wordt zelden uitgevoerd.

Knelpunten bestaan voornamelijk uit een gebrek aan engagement en de afwezigheid van een trekker om de acties waar te maken. Daarbij zijn er op Vlaamse bedrijventerreinen vaak vrij differentiële sectoren aanwezig, wat een samenwerking bemoeilijkt. Andere redenen voor bedrijven om af te haken bij samenwerkingen zijn de afwezigheid van een overkoepelende structuur of wetgeving en de financiële aspecten.

De bindende kracht op bestaande bedrijventerreinen is helaas moeilijk wijzigbaar, aangezien men geen juridische poot heeft om op te staan.

---

<sup>20</sup> F. Desmet, Analyse van de verduurzaming en samenwerkingsverbanden op bedrijventerreinen in Vlaanderen, 2011

### 3. Kwantitatief onderzoek

Binnen de eerste fase in dit onderzoek werken we een grondige data-analyse uit. In deze kwantitatieve analyse streven we ernaar om reeds te zien waar bedrijven zijn gevestigd in de pilotzones, welke soort bedrijven dit zijn, en wat de verhuistrends en tendensen zijn van bedrijven in de laatste jaren. In wat volgt wordt de data in detail besproken, de methodologie voor de verwerking van de data, alsook de resultaten van dit kwantitatief luik.

Vooreerst wordt de data onderzocht op het niveau van de twee pilotzones. Nadien onderzoeken we de data op vestigingsniveau.

#### 3.1. Data op niveau van de pilotzones

##### 3.1.1. Sterk verschillende ruimtelijk-economische profielen

Beide pilotzones zijn erg verschillend op ruimtelijk-economisch vlak. Dit was één van de uitgangspunten door de opdrachtgever ex ante, en werd bevestigd door zowel de plaatsbezoeken, de interviews, als door de kerncijfers in onderstaande tabel:

|  | PZ Boomssteenweg | PZ Arendonk |
|--|------------------|-------------|
| Inwoners                                   | 61,836           | 39,255      |
| Oppervlakte (km <sup>2</sup> )             | 36.77            | 197.26      |
| Bevolkingsdichtheid (inw/km <sup>2</sup> ) | 1,682            | 199         |
| % verharde oppervlakte                     | 56%              | 17%         |
| Werkgelegenheid                            | 26,465           | 14,844      |
| % secundair                                | 20%              | 30%         |
| Werkgelegenheid / inwoners                 | 43%              | 38%         |
| Oppervlakte bedrijventerrein (ha)          | 552              | 288         |
| Aandeel oppervlakte bedrijventerrein       | 15%              | 1%          |
| Bevolking 2017                             | 57,120           | 36,629      |
| Bevolkingsevolutie 2011-2017               | 8%               | 7%          |
| Evolutie werkgelegenheid 2011-2016         | -5.30%           | 6.60%       |

Tabel 1: Kerncijfers pilotzones

Pilotzone Arendonk is een relatief dun bevolkt gebied met veel open ruimte en relatief compact en uit elkaar liggende dorpskernen. Het aandeel werkgelegenheid is er relatief hoog in secundaire sectoren. Pilotzone Boomssteenweg is een volledig verstedelijkte zone op de as tussen Antwerpen en Brussel. Met een bevolkingsdichtheid van bijna 1.700 inwoners per km<sup>2</sup> is deze pilotzone dichter bevolkt dan bepaalde centrumsteden zoals Mechelen (volledig grondgebied). De verstedelijking manifesteert zich in een erg hoog aandeel verharde oppervlakte (56%) en een groot aandeel bedrijventerrein in de totale oppervlakte (maar liefst 15% ten opzichte van 1% in pilotzone Arendonk).

De pilotzones vormen bijna twee uitersten op het spectrum van landelijk naar verstedelijkt, zowel wat betreft ruimte, inwoners en economische activiteiten. Met als enige verschil dat de concentratie van werkgelegenheid, en meer bepaald in de tertiaire sectoren, in vergelijking met pilotzone Boomssteenweg nog een stuk groter is in de centrumsteden zoals Antwerpen, Mechelen en Turnhout.

### 3.1.2. Pendel en werkgelegenheid in de pilootzone Boomsesteenweg

|            | Antwerpen | Pilootzone | Aartselaar | Boom   | Niel   | Hemiksem | Schelle |
|------------|-----------|------------|------------|--------|--------|----------|---------|
| Aartselaar | 19,12%    | 16,33%     | 5,94%      | 3,47%  | 2,35%  | 2,34%    | 2,22%   |
| Boom       | 15,23%    | 36,64%     | 3,70%      | 17,64% | 6,79%  | 4,41%    | 4,10%   |
| Niel       | 14,51%    | 39,80%     | 2,98%      | 7,29%  | 18,00% | 3,93%    | 7,60%   |
| Hemiksem   | 28,45%    | 42,07%     | 4,38%      | 3,27%  | 4,38%  | 22,31%   | 7,73%   |
| Schelle    | 17,07%    | 25,56%     | 2,97%      | 3,73%  | 5,45%  | 3,66%    | 9,75%   |

Tabel 2: Pendel naar de pilootzone Boomsesteenweg

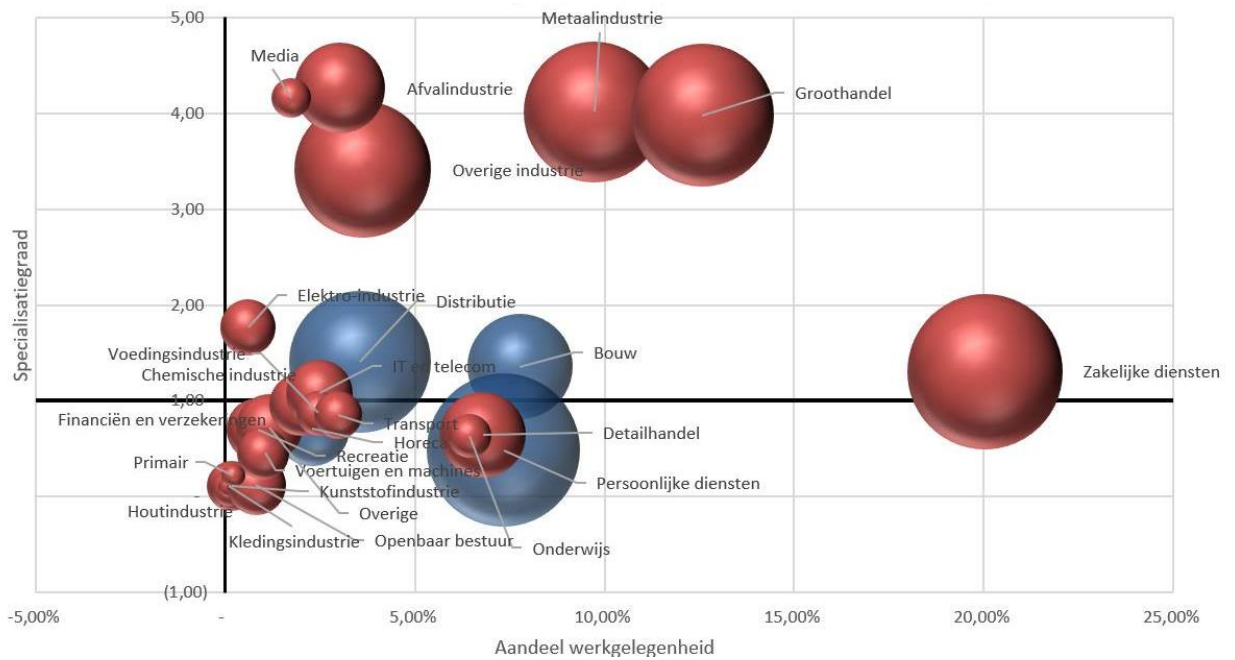
Van de werkenden in de gemeenten in de pilootzone, komt ongeveer 15 tot 30 procent uit Antwerpen en 15 tot 40 procent uit de pilootzone. Voornamelijk in Hemiksem valt het grote aantal werknemers uit Antwerpen op. Daarnaast is er een grote instroom van pendelaars uit de omliggende gemeenten in de pilootzone, zoals Rumst, Kontich, Mechelen, Willebroek, Edegem, Mortsel en Puurs.

| Woont in/werkt in (%) | Antwerpen | Pilootzone | Aartselaar | Boom   | Niel  | Hemiksem | Schelle |
|-----------------------|-----------|------------|------------|--------|-------|----------|---------|
| Aartselaar            | 39,18%    | 17,55%     | 10,16%     | 3,80%  | 0,94% | 1,10%    | 1,56%   |
| Boom                  | 24,82%    | 22,77%     | 4,64%      | 14,17% | 1,80% | 0,64%    | 1,53%   |
| Niel                  | 45,85%    | 19,83%     | 4,59%      | 5,20%  | 1,42% | 6,42%    | 2,20%   |
| Hemiksem              | 31,92%    | 25,13%     | 4,89%      | 8,50%  | 6,92% | 1,34%    | 3,48%   |
| Schelle               | 35,50%    | 26,84%     | 5,84%      | 6,48%  | 3,69% | 2,98%    | 7,86%   |

Tabel 3: Pendel vanuit pilootzone Boomsesteenweg

Andersom geldt dat veel van de inwoners van de pilootzone Boomsesteenweg, naar Antwerpen pendelen. In Niel betreft dit zelfs 45 procent van de werkende inwoners. Daarnaast wordt veel gependeld naar Rumst, Kontich, Mechelen, Edegem, Mortsel & Puurs. Slechts een kleine 18 à 27 procent van de werknemers die in de pilootzone wonen, werken ook in de pilootzone. We kunnen dus spreken van een beperkte arbeidsbinding van de pilootzone op de eigen bevolking. Dit is niet verwonderlijk gezien de relatief kleine oppervlakte van de pilootzone, en de nabijheid van zowel stedelijke centra zoals Mechelen en Antwerpen als andere verstedelijkte gemeenten zoals Willebroek, Bornem, Rumst,...

Uit interviews kan wel afgeleid worden dat er een veel sterkere lokale binding is voor jobs in de secundaire sectoren (productie en logistiek), maar dit kan niet gestaafd worden met officiële cijfers. Het kan dus een uitdaging zijn om werkgelegenheid in de pilootzone te verankeren, aangezien het pendelgedrag van inwoners sterk bijdraagt aan de congestie in de pilootzone.



**Figuur 3: Evolutie werkgelegenheid in de pilotzone Boomsesteenweg**

Bovenstaande figuur geeft de evolutie weer van de werkgelegenheid over de afgelopen vijf jaar van verschillende sectoren in de pilotzone Arendonk. De y-as geeft de specialisatiegraad weer; dit is de verhouding tussen het aandeel in de werkgelegenheid van de pilotzone en datzelfde aandeel in de Vlaamse werkgelegenheid. Het aandeel in de werkgelegenheid bepaalt de positie op de x-as. De straal van de bollen geeft vervolgens de evolutie weer; hoe groter de straal hoe groter de absolute evolutie in termen van aantal arbeidsplaatsen. Een blauwe kleur betekent een positieve evolutie, een rode betekent een daling van het aantal arbeidsplaatsen.

De werkgelegenheid in de pilotzone Boomsesteenweg is met 5 procent afgenomen over 5 jaar tijd. Dit komt overeen met een afname van een klein procent per jaar. Doordat de bollen de evoluties in absolute zin weergeven en het aantal werknemers in de pilotzone Boomsesteenweg relatief groot is, lijkt de evolutie sterker dan zij is. Toch is er daadwerkelijk sprake van een afname in de werkgelegenheid, die zich concentreert in de zakelijke diensten, de groothandel, de metaalindustrie en de overige industrie. Zakelijke diensten zijn net ook een sterk vertegenwoordigde sector in de werkgelegenheid van de pilotzone.

Daarentegen tekent de bouwsector een winst van 152 arbeidsplaatsen op ten opzichte van een totaal van 1.297 in 2011. De metaalindustrie en groothandel zijn relatieve specialisaties (specialisatiegraad > 4) van de pilotzone. Opvallend is dat detailhandel niet sterk naar voren komt in de werkgelegenheid in de pilotzone, terwijl deze sector de pilotzone typeert. Het zou zo kunnen zijn dat deze RSZ-cijfers een onderschatting zijn, doordat een onevenredig aantal werknemers toebedeeld worden aan de hoofdzetel van de keten waartoe de detailhandelsvestiging behoort.

### 3.1.3. Pendel en werkgelegenheid in de pilotzone Arendonk

De volgende sectie geeft een kort overzicht van de meest opvallende zaken in de analyse van pendelgegevens en de evolutie van de werkgelegenheid in verschillende sectoren. Pendelgegevens zijn verkregen via de Provincie Antwerpen (Rudy Marijnissen) en hebben als primaire bron de Vlaamse Arbeidsrekening. De gegevens dateren van het jaar 2015. De cijfers in verband met werkgelegenheid beslaan de jaren 2011 en tot en met 2015. Op deze manier is de situatie over 5 jaar berekend. Het betreft RSZ-gegevens die specifiek bij RSZ werden opgevraagd in het kader van deze opdracht. De data-analyse werd uitgevoerd ter ondersteuning van de bevindingen die werden gedaan op het veld (plaatsbezoek, meetings, interviews).



Vlaamse werkgelegenheid. Het aandeel in de werkgelegenheid bepaalt de positie op de x-as. De straal van de bollen geeft vervolgens de evolutie weer; hoe groter de straal hoe groter de absolute evolutie in termen van aantal arbeidsplaatsen. Een blauwe kleur betekent een positieve evolutie, een rode betekent een daling van het aantal arbeidsplaatsen.

De werkgelegenheid is over de periode van 2011 tot en met 2016 met 7 procent gestegen in de pilootzone, dit staat gelijk aan een kleine 1,4 procent per jaar. Deze positieve evolutie heeft voor een groot deel plaatsgevonden in tertiaire sectoren zoals persoonlijke en zakelijke diensten, maar ook in de metaalindustrie. Ook dit is een opvallende evolutie: het is vrij uitzonderlijk dat er in Vlaanderen stijgende werkgelegenheid wordt waargenomen in secundaire sectoren. Dit geeft aan dat de secundaire sector een sterke aanwezigheid behoudt.

Samen met de metaalindustrie is de bouwindustrie een zeer sterk vertegenwoordigde sector in de pilootzone. De werkgelegenheid in de bouwsector is echter sterk afgenomen. Dit kan echter ook aan internationale competitie op de arbeidsmarkt in de bouwsector en zijn conjunctuurgevoeligheid liggen. Mogelijk kunnen hier ook enkele recente overnames aan de basis liggen, waardoor werknemers tijdelijk niet op de juiste vestigingslocatie worden ingeschreven, waardoor de cijfers vertekenen.

### 3.2. Data op vestigingsniveau

De belangrijkste gegevensbron in dit luik van de studie is de data uit de Verrijkte versie van de KruispuntBank van Ondernemingen (VKBO) databank (op de datum 03/05/2018). Deze bestanden zijn ons via Kelly Bonneure van de Vlaamse Overheid toegeleverd. De gegevens bestaan uit niet-ruimtelijke databanken, die aan elkaar gekoppeld kunnen worden op basis van het vestigingsnummer. Het gebruik maken van deze VKBO data voor dergelijke analyses is pionierswerk, waar verschillende voordelen en nadelen aan verbonden zijn, die tijdens de verwerking van de data naar voren kwamen. Tijdens de methodologie zullen we bespreken hoe we de data gebruiken en welke voor- en nadelen er opduiken bij het gebruik van de data.

Voor de doelpopulatie in dit onderzoek werden alle **vestigingen** van bedrijven die in de laatste 10 jaar (tussen 2008 en 2018) actief waren in de twee pilootgebieden (Arendonk en Boomsesteenweg, zie hoofdstuk 1) gekozen. In verschillende databestanden kregen we de volgende informatie meegedeeld:

- Het vestigingsnummer dat gepaard gaat met de bedrijfsvestiging
- De adressen van de vestiging doorheen de tijd
- De hoofd- en neven-NACE-codes doorheen de tijd, opgedeeld naar sectie, groep, afdeling (RSZ data)
- De tewerkstellingsklasse (RSZ data)

Op basis van deze data kunnen we voor de actieve vestigingen in het studiegebied verschillende gegevens koppelen en verzamelen, maar ook zien welke bedrijven verhuist zijn vanuit of naar de pilootzone.

Verder gebruiken we een aantal andere databronnen om de vestigingen in meer detail te analyseren:

- CRAB-adressen (2018)
- Perceelsgegevens uit het GRB (2018)
- Ruimteboekhouding voor de bestemmingen (2017)
- De kernafbakening volgens de Nota Ruimte, Visie voor het provinciaal ruimtelijk beleid – Deel2 Ruimtelijke vertaling (ontwerp 26.04.2018)

### 3.2.1. Methodiek

Het verwerken van de VKBO databank gebeurt in verschillende stappen. Dit doen we grotendeels aan de hand van FME software, die ons in staat stelt om grote databanken op een semi-automatische manier aan elkaar te koppelen en te onderzoeken.

In een eerste stap creëren we een niet-ruimtelijke databank, met behulp van alle informatie die we uit de VKBO databanken (inclusief de RSZ gegevens) halen. In de volgende stap verruimtelijken we deze databank door CRAB-adressen te koppelen aan de adresgegevens van de VKBO. Dankzij deze stap is het mogelijk om alle vestigingen op kaart weer te geven. Daarna herleiden we de data tot een werkbare dataset, waarbij de vestigingen met een ruimtelijke impact (zie stap 3) worden geselecteerd. Tenslotte voegen we aan de ruimtelijke databank enkele ruimtelijke kenmerken toe, met name de bestemming en de oppervlakte van het perceel.

Het onderzoeksteam wenst te duiden op het feit dat de ontsluiting van de VKBO-gegevens in functie van beleidsondersteunend onderzoek pionierswerk is. Het voordeel is dat er analyses kunnen gemaakt worden die voorheen amper gemaakt konden worden. Het nadeel is dat mogelijkheden en beperkingen van de gegevens en cours de route duidelijk worden.

In elk geval is het onze doelstelling om aan de hand van VKBO-gegevens binnen de pilootzones ruimtelijk weer te geven welk type onderneming zich in welke vestigingsmilieus recent heeft gevestigd.

### 3.2.2. Stap 1: Niet-ruimtelijke koppeling van verschillende databanken

#### Actieve vestigingen

De VKBO databank werd ons toegeleverd in verschillende niet-ruimtelijke tekstbestanden. Voor alle vestigingsnummers van bedrijven die actief waren tussen 2008 en 2018 in de twee pilootzones vinden we informatie over de naam van de vestiging, de status (actief/niet meer actief), het adres, de activiteit (in de vorm van NACE-codes: zowel hoofd- als nevenscodes als zowel opgedeeld naar sectie, afdeling, groep) en de tewerkstelling in verschillende deelbestanden. Deze data wordt allemaal verzameld in een eindtabel, waar we voor elke vestiging het vestigingsnummer, het ondernemingsnummer, laatste NACE-codes, de laatste tewerkstelling en het eerst voorkomende en laatst voorkomende adres opslaan. Er zijn vaak een hele reeks van hoofd-NACE-codes aanwezig voor één enkele vestiging. Omdat we geen van deze hoofdcodes kunnen naar voren plaatsen als de belangrijkste, worden verschillende hoofd-NACE-codes per vestiging meegenomen in de analyse.

#### Verhuisbewegingen

Daarnaast kijken we naar de laatste verhuisbeweging van elke vestiging die tussen 2008 en 2018 actief was in de pilootzones. Dit doen we door voor eenzelfde vestigingsnummer, de VKBO databank te scannen op verschillende adressen. Voor de laatste verhuisbeweging bewaren we het adres waarvan de vestiging verhuist, naast het adres waarheen (naar-beweging) de vestiging verhuist is. Ook voor deze vestigingen worden de activiteit en de tewerkstelling bewaard als kenmerken in een attributentabel.

We delen de verhuisbewegingen in in drie categorieën:

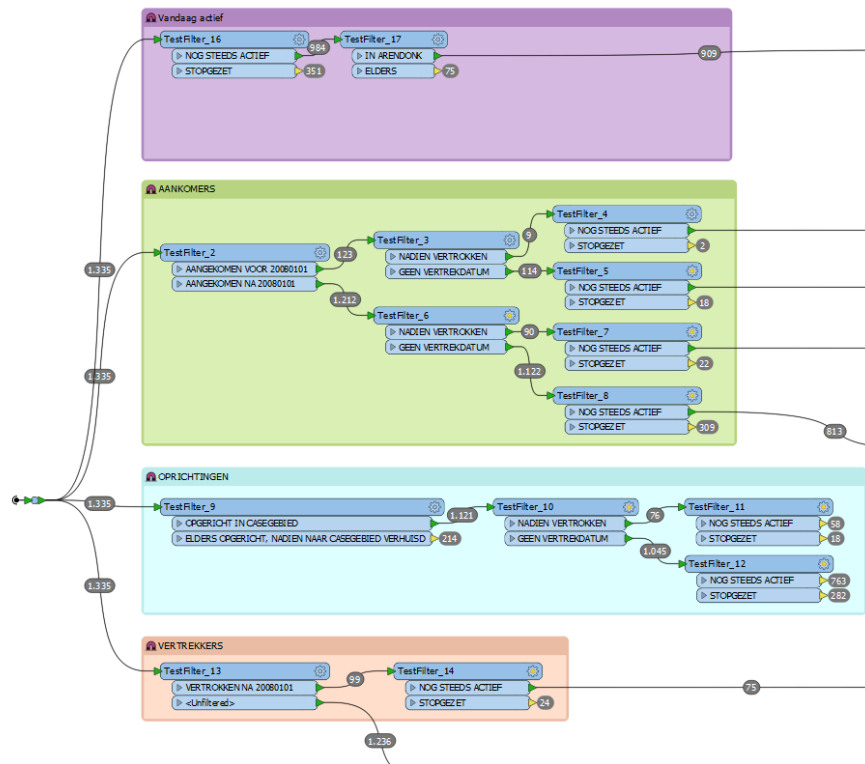
- De vertrekkers: deze bedrijven vertrekken uit de pilootzones.
- De aankomers: deze bedrijven komen aan in de pilootzones.
- De interne verhuizers : dit zijn bedrijven die binnen de pilootzone verhuizen.

Voor deze verhuisbewegingen hebben we enkel informatie over de verhuizers binnen België. Wanneer verhuist wordt van of naar een ander land, wordt dit niet in de VKBO opgenomen.



We kiezen verder voor interne verhuisbewegingen die in vogelvlucht groter zijn dan 500 meter. Op deze manier worden kleine non-verhuizingen, zoals huisnummerwijzigingen of voordeurwijzigingen, geëlimineerd uit de databank.

Figuur 5: Screenshot uit het programma FME, vertaling naar verhuisbewegingen



### 3.2.3. Stap 2: Verruimtelijken van de databank

Vervolgens verruimtelijken we de databank aan de hand van een koppeling met CRAB-adressendatabank. Op deze manier kunnen alle vestigingen via een puntenlaag op kaart geplaatst worden. We screenen de adresgegevens binnen het CRAB en VKBO databank op vreemde tekens, hoofdletters, etc., opdat de koppeling tussen de databank niet door verschillen in schrijfwijze zou mislukken.

Door zelf een koppeling te maken aan de CRAB-databank en niet beroep te doen op een reeds verruimtelijke VKBO-databank, streven we ernaar om meer informatie over de accuraatheid van de koppeling te leren kennen, alsook meer te weten over de type activiteit en verhuisbewegingen van vestigingen in het verleden. We maken dan ook een extra kenmerk op voor elke vestiging die de kwaliteit van de adreskoppeling weergeeft:

- Indien kan gekoppeld worden op straatnaam, huisnummer en busnummer, spreken we van een perfecte koppeling met het CRAB.
- Wanneer we enkel kunnen koppelen op straatnaam en huisnummer, is de ruimtelijke koppeling minder sterk. Tijdens analyses moeten we dan ook rekening houden met de beperkte accuraatheid van deze ruimtelijke locatie.
- Voor een beperkt aantal adressen, vinden we geen CRAB-adres terug. Voor deze locaties is geen ruimtelijke koppeling mogelijk.

Bij een verhuisbeweging moeten we zowel de van-locatie als de naar-locatie koppelen met een adres. Op deze manier hebben we een punt voor de begindatum en een punt voor de einddatum, die

we kunnen verbinden. In de volgende tabel tonen we de koppelaccuraatheid van de vestigingen met de adresposities binnen het CRAB voor de twee pilotzones. Voor de meeste soorten vestigingen kunnen we meer dan 90% van de vestigingen weergeven op kaart.

**Tabel 6: Pilotzone Arendonk: Accuraatheid van de CRAB-koppeling met de VKBO databank**

|                            | Alle vestigingen | Gekoppeld met CRAB | Niet gekoppeld met CRAB | Percentage gekoppeld |
|----------------------------|------------------|--------------------|-------------------------|----------------------|
| <b>Actieve vestigingen</b> | 4.882            | 4.637              | 245                     | 95 %                 |
| <b>Aankomers</b>           | 2.511            |                    |                         |                      |
| -Aankomstlocatie           |                  | 2.474*             | 37                      | 99 %                 |
| -Vertreklocatie            |                  | 1.049              | 103                     | 91 %                 |
| <b>Vertrekkers</b>         | 394              |                    |                         |                      |
| -Vertreklocatie            |                  | 370                | 24                      | 94 %                 |
| -Aankomstlocatie           |                  | 374                | 20                      | 95 %                 |
| <b>Interne verhuizers</b>  | 922              |                    |                         |                      |
| -Vertreklocatie            |                  | 828                | 94                      | 90 %                 |
| -Aankomstlocatie           |                  | 894                | 28                      | 97 %                 |

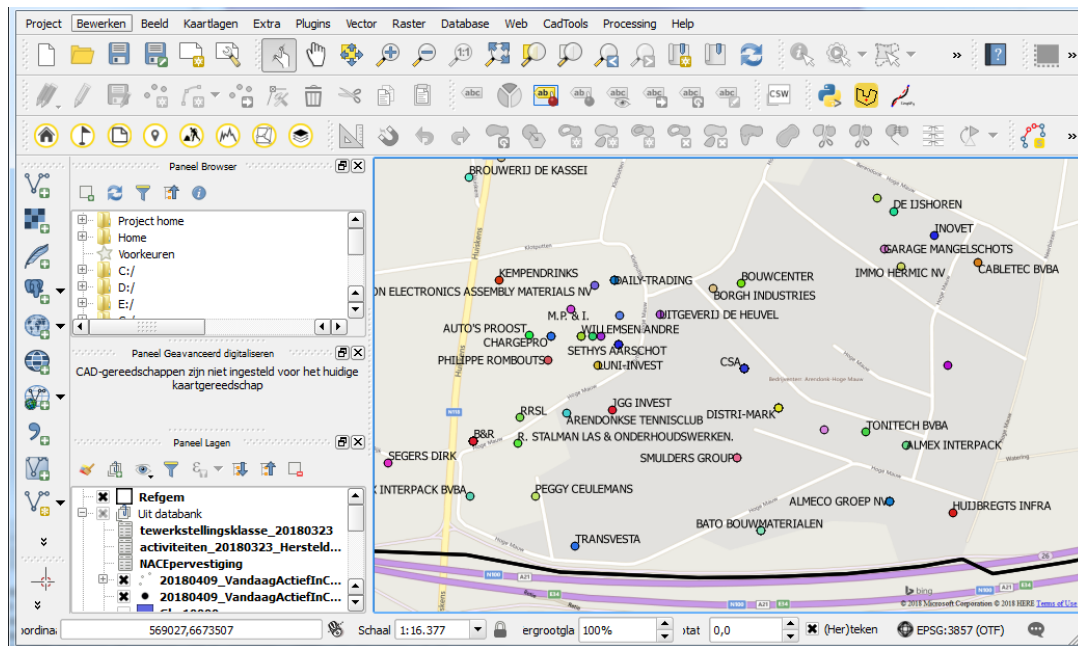
\*De aankomstlocatie is in een groot aantal gevallen gekend, maar de vertreklocatie niet. Dit gaat dan vaak over nieuw opgestarte vestigingen.

**Tabel 7: Pilotzone Boomsesteenweg: Accuraatheid van de CRAB-koppeling met de VKBO databank**

|                            | Alle vestigingen | Gekoppeld met CRAB | Niet gekoppeld met CRAB | Percentage gekoppeld |
|----------------------------|------------------|--------------------|-------------------------|----------------------|
| <b>Actieve vestigingen</b> | 6.533            | 6.226              | 307                     | 95 %                 |
| <b>Aankomers</b>           | 3.703            |                    |                         |                      |
| -Aankomstlocatie           |                  | 3.608*             | 95                      | 97 %                 |
| -Vertreklocatie            |                  | 570                | 31                      | 95 %                 |
| <b>Vertrekkers</b>         | 1.015            |                    |                         |                      |
| -Vertreklocatie            |                  | 929                | 86                      | 92 %                 |
| -Aankomstlocatie           |                  | 978                | 37                      | 96 %                 |
| <b>Interne verhuizers</b>  | 964              |                    |                         |                      |
| -Vertreklocatie            |                  | 903                | 61                      | 94 %                 |
| -Aankomstlocatie           |                  | 927                | 37                      | 96 %                 |

\*De aankomstlocatie is in een groot aantal gevallen gekend, maar de vertreklocatie niet. Dit gaat dan vaak over nieuw opgestarte vestigingen.

Figuur 6: Screenshot uit het programma QGIS, verruimtelijken van de databank



### 3.2.4. Stap 3: Selectie van relevante vestigingen voor deze studie

De VKBO geeft ons heel veel informatie over de bedrijvigheid in Vlaanderen. Een groot aandeel van de bedrijvigheid wordt beoefend door kleine zelfstandigen (bv. artsen, bakkers, etc.). Gezien dit onderzoek de focus legt op bedrijvigheid met een ruimtelijke impact wordt er beslist om de zelfstandigen weg te laten uit de analyse. De bedrijvigheid van zelfstandigen is daarnaast meestal gelinkt aan de persoonlijke woning, en bijgevolg zijn verhuisbewegingen van deze “bedrijven” vaak te linken met persoonlijke beslissingen, in plaats van economische beslissingen.

Hiervoor koppelen we in eerste instantie de vestigingen met de RSZ-gegevens, waar we de tewerkstellingsklasse kunnen uithalen. In de pilootzone Arendonk hebben we volgens de VKBO databank zo’n 4.637 actieve vestigingen die gekoppeld kunnen worden aan een CRAB-adres. Slechts 18 % van de vestigingen kan gekoppeld worden met een tewerkstellingsklasse op vestigingsniveau. Omdat dit percentage vrij laag is, werd besloten om hierop verder in te gaan en dit hieronder meer in detail te onderzoeken. De uitkomsten worden hieronder beschreven.

Een vestiging behoort tot een onderneming. Een onderneming kan bijgevolg verschillende vestigingen hebben op verschillende locaties. In sommige gevallen vinden we geen informatie terug over de tewerkingstelling binnen de vestiging, maar wel de totale tewerkingstelling binnen de onderneming. Bij 378 vestigingen zijn er op deze manier in de pilootzone Arendonk wel tewerkingstellingsgegevens op het niveau van de onderneming.

Tabel 8: Aantal vestigingen per tewerkstellingscategorie voor de pilootzone Arendonk

| Aantal werknemers      | Tewerkstelling op het vestigingsniveau | Tewerkstelling op het ondernemingsniveau | Totaal |
|------------------------|--|--|--------|
| <5 werknemers          | 511                                    | 314                                      | 825    |
| >=5 werknemers         | 302                                    | 64                                       | 366    |
| <b>Totaal</b>          | 813                                    | 378                                      | 1.191  |
| <b>Percentage</b>      | 18 %                                   | 8 %                                      | 26 %   |
| <b>Geen informatie</b> | 3.824                                  | 3.446                                    |        |

In de pilootzone Boomsesteenweg hebben we in totaal volgens de VKBO 6.226 actieve ondernemingen die op kaart kunnen plaatsen. Voor deze pilootzone kan 20 % van de vestigingen gekoppeld worden aan tewerkstelling op vestigingsniveau, en nog eens 11 % heeft informatie over de tewerkstelling op ondernemingsniveau.

Tabel 9: Aantal vestigingen per tewerkstellingscategorie voor de pilootzone Boomsesteenweg

|                        | Tewerkstelling op het vestigingsniveau | Tewerkstelling op het ondernemingsniveau | Totaal |
|------------------------|--|--|--------|
| <5 werknemers          | 712                                    | 502                                      | 1.214  |
| >= 5werknemers         | 557                                    | 168                                      | 725    |
| <b>Totaal</b>          | 1.269                                  | 670                                      | 1.939  |
| <b>Percentage</b>      | 20 %                                   | 11 %                                     | 31 %   |
| <b>Geen informatie</b> | 4.957                                  | 4.287                                    |        |

Voor een groot deel van de vestigingen voor beide pilootzones is dus geen informatie beschikbaar over het aantal werknemers. Het is daarom belangrijk om de redenen hiervoor uit te zoeken. Er zijn een aantal redenen waarom een vestiging geen informatie heeft over zijn tewerkstelling:

- De vestigingen behoren tot zelfstandigen, die niet RSZ-plichtig zijn als vestiging, maar enkel ingeschreven staan als zelfstandigen
- Het gaat om zogenaamde 'slapende ondernemingen' (niet-actieve bedrijven), die bijgevolg niet BTW-plichtig zijn.

In principe zou dus voor elke vestiging die een actieve BTW-hoedanigheid heeft, de tewerkstelling moeten ingevuld zijn.

Om na te gaan of voor alle belangrijke vestigingen tewerkstellingsgegevens aanwezig zijn en we de vestigingen zonder tewerkstellingsklasse mogen beschouwen als 'kleine zelfstandigen' of 'slapende

ondernemingen', maken we een koppeling met de **KRIS-databank**. Dit is een databank waarbij op de terrein zichtbare vestigingen werden verzameld.

Voor de pilootzone Arendonk hebben slechts 49 actieve vestigingen in de KRIS-databank geen informatie over tewerkstelling op het vestigingsniveau. Dit komt neer op 4 %. Voor de pilootzone Boomsesteenweg zijn er 96 actieve vestigingen of 5 % zonder tewerkstelling. Binnen deze 4-5% die niet gekoppeld konden worden, kunnen we opnieuw een groot aantal kleinere bedrijven zien (schrijnwerkers, kleinere familiebedrijven, etc.). Deze staan immers ook in de KRIS-databank, als ze zichtbaar zijn op de site zelf. Omdat we op deze manier dus meer dan 95 % van bedrijven die in KRIS zijn opgenomen, meenemen in de analyse, besluiten we dat we op basis van de tewerkstellingsgegevens een correcte steekproef kunnen maken aan de hand van de gegevens die we reeds hebben.

In de verdere analyses zullen we dus enkel de gegevens gebruiken waarbij tewerkstellingsinformatie aanwezig is op het niveau van de vestiging. Tewerkstellingsgegevens op het niveau van de onderneming werden eerst als potentiële piste gezien voor de vestigingen zonder tewerkstellingsgegevens, maar worden uiteindelijk niet gebruikt: een onderneming met meer dan 1.000 werknemers (bv. een bank) kunnen we niet allemaal gaan toekennen aan één vestiging.

### **3.2.5. Stap 4: Extra ruimtelijke attributen koppelen**

Tenslotte kunnen we extra attributen toevoegen aan de ruimtelijke databank, met name de oppervlakte van het perceel, de bestemmingen en de kernafbakening. Op deze manier kunnen we de databank verder verrijken met informatie, die in de analyse gebruikt wordt om de eigenschappen van (verhuizende) bedrijven na te gaan.

### **3.2.6. Stap 5: Ruimtelijke versus niet-ruimtelijke output voor analyses**

In wat volgt analyseren we de kenmerken van de actieve vestigingen en daarna deze van de verhuizers die in de laatste 10 jaar actief waren in het studiegebied. We focussen daarbij op vestigingen met minimaal 5 werknemers.

- Wanneer we trends op kaart bekijken, werken we met alle vestigingen die gekoppeld kunnen worden aan een CRAB adres en met een tewerkstelling van minimum 5 werknemers. Ook de minder kwalitatieve koppeling wordt meegenomen, omdat de verschillen op kaart niet zichtbaar zijn.
- Wanneer we kijken naar de oppervlakte van het perceel of bestemming, kiezen we ervoor om enkel te werken met vestigingen waarbij de kwaliteit van de CRAB-koppeling perfect is. De adrespositie kan immers in werkelijkheid naast het perceel liggen waarop we het gelokaliseerd hebben.

We kunnen op deze manier 302 actieve vestigingen op kaart plaatsen voor de pilootzone Arendonk. Er zijn 14 vestigingen die we niet gebruiken in de ruimtelijke analyse (kruising met bestemming en/of oppervlakte), omdat deze de kwaliteitstest niet doorstaan. We werken dus verder met 288 vestigingen. Voor de pilootzone Boomsesteenweg vertrekken we van actieve 557 vestigingen. Daarbij zijn er 37 vestigingen die niet voldoen aan de kwaliteitseisen. 520 vestigingen worden in de volgende secties dan ook onderzocht. Op dezelfde manier bekijken we de verhuisbewegingen van de bedrijven.

Tabel 10: Aantal vestigingen met meer dan 5 werknemers voor de actieve vestigingen, alsook de verhuisbewegingen voor beide pilootzones

|                            | Totaal gekoppeld | Kwaliteitsvolle koppeling | Minder kwaliteitsvolle koppeling | Percentage kwaliteitsvolle koppeling |
|----------------------------|------------------|---------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|
| <b>Actieve vestigingen</b> |                  |                           |                                  |                                      |
| Arendonk                   | 302              | 288                       | 14                               | 95 %                                 |
| Aartselaar                 | 557              | 530                       | 27                               | 5 %                                  |
| <b>Interne bewegingen</b>  |                  |                           |                                  |                                      |
| Arendonk                   | 37               | 36                        | 1                                | 97 %                                 |
| Aartselaar                 | 61               | 54                        | 7                                | 89 %                                 |
| <b>Aankomers</b>           |                  |                           |                                  |                                      |
| Arendonk                   | 23               | 21                        | 2                                | 91 %                                 |
| Aartselaar                 | 91               | 81                        | 10                               | 89 %                                 |
| <b>Vertrekkers</b>         |                  |                           |                                  |                                      |
| Arendonk                   | 23               | 20                        | 3                                | 87 %                                 |
| Aartselaar                 | 79               | 60                        | 19                               | 76 %                                 |

### 3.3. Resultaten

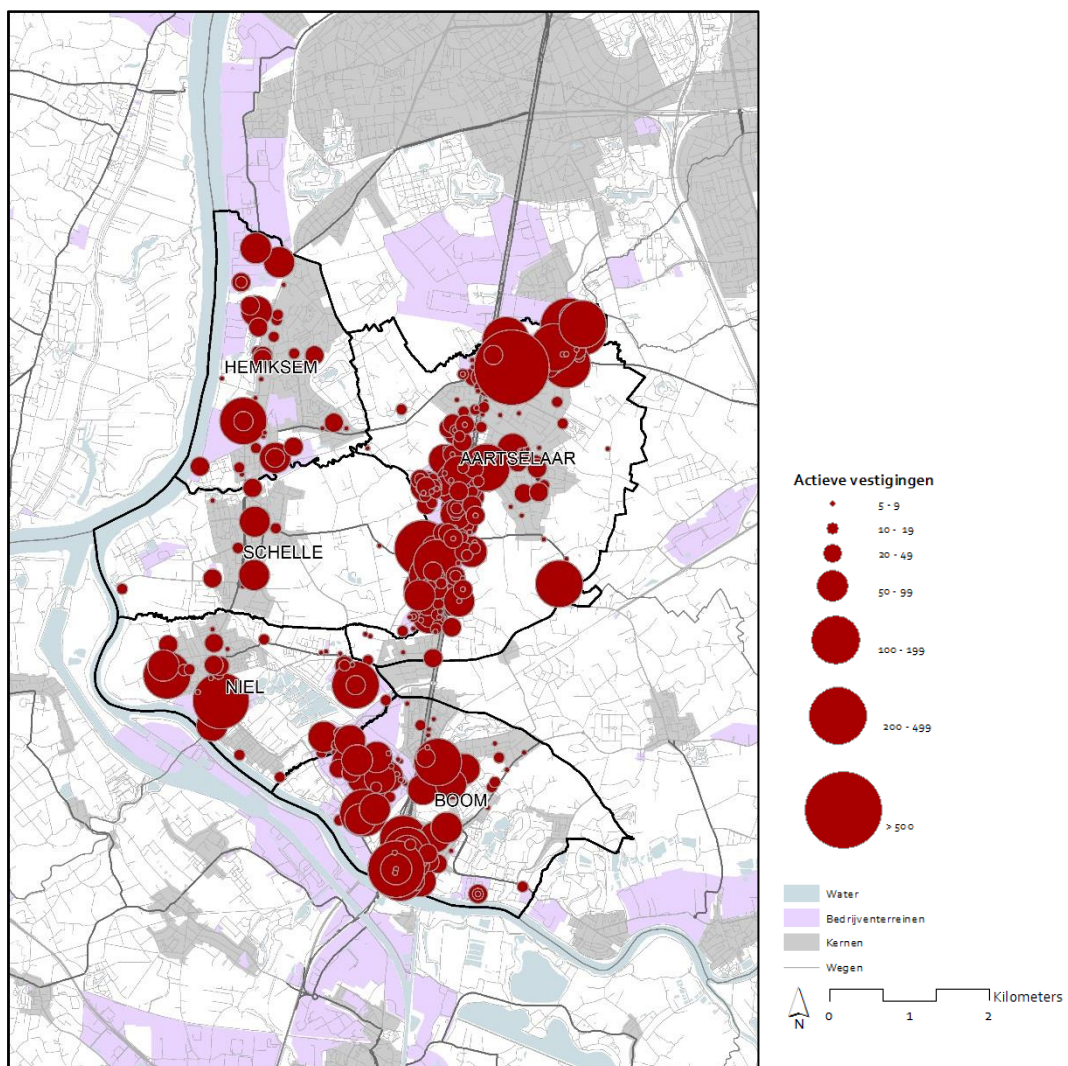
In de volgende alinea's geven we de ruimtelijke spreiding en kenmerken weer van vestigingen binnen de twee pilotzones, alsook de verhuisbewegingen van de vestigingen binnen de pilotzones. We focussen ons op de vestigingen met een tewerkstelling van minimum 5 werknemers. We bespreken de twee pilotzones apart, en maken vervolgens een vergelijking op tussen beide pilotzones.

#### 3.3.1. Data-analyse pilotzone Boomsesteenweg

##### Actieve vestigingen

Op de volgende figuur tonen we de actieve vestigingen uit de VKBO databank met minstens 5 werknemers volgens RSZ op kaart. In de pilotzone Boomsesteenweg is de meeste tewerkstelling geconcentreerd langs de A12 (Boomsesteenweg). Ook langs de verkeersas N48 in het westen zien we een verhoogde bedrijvigheid in de pilotzone. De gemeenten Aartselaar (256) en Boom (131) hebben daardoor het grootste aantal vestigingen binnen de pilotzone, gevolgd door Schelle (81), terwijl in Niel (44) en Hemiksem (41) slechts een veertigtal vestigingen aanwezig zijn met meer dan 5 werknemers.

Figuur 7: Actieve vestigingen in pilotzone Boomsesteenweg, naar tewerkstelling



In de volgende tabel tonen we het aantal werknemers per vestiging voor de pilootzone. De meeste vestigingen hebben een laag tewerkstellingsaantal. Daarnaast zien we in de pilootzone Boomsesteenweg een aantal grote vestigingen met meer dan 200 werknemers. De vestiging van (Engie) Fabricom kent meer dan 1.000 werknemers. Verder zijn er nog de grote bedrijven met 200 tot 499 werknemers: Besix Infra, Van Den Berg, Aquafin NV, Cofely Axima en Synergie. In het geval van het interimkantoor Synergie moeten we deze tewerkstellingsaantallen op vestigingsniveau wel relativeren, omdat werknemers vaak in opdracht van het kantoor werken in andere bedrijven. In het lokale kantoor van Synergie zullen bijgevolg geen 200 mensen werken. Wanneer we kijken naar het ondernemingsniveau, zien we dat meer dan 1.000 werknemers zijn ingeschreven.

**Tabel 11: Aantal werknemers per vestiging in de pilootzone Boomsesteenweg**

| Aantal werknemers | Aantal vestigingen |
|-------------------|--------------------|
| 5 tot 9           | 220                |
| 10 tot 19         | 147                |
| 20 tot 49         | 111                |
| 50 tot 99         | 51                 |
| 100 tot 199       | 21                 |
| 200 tot 499       | 6                  |
| >1.000            | 1                  |

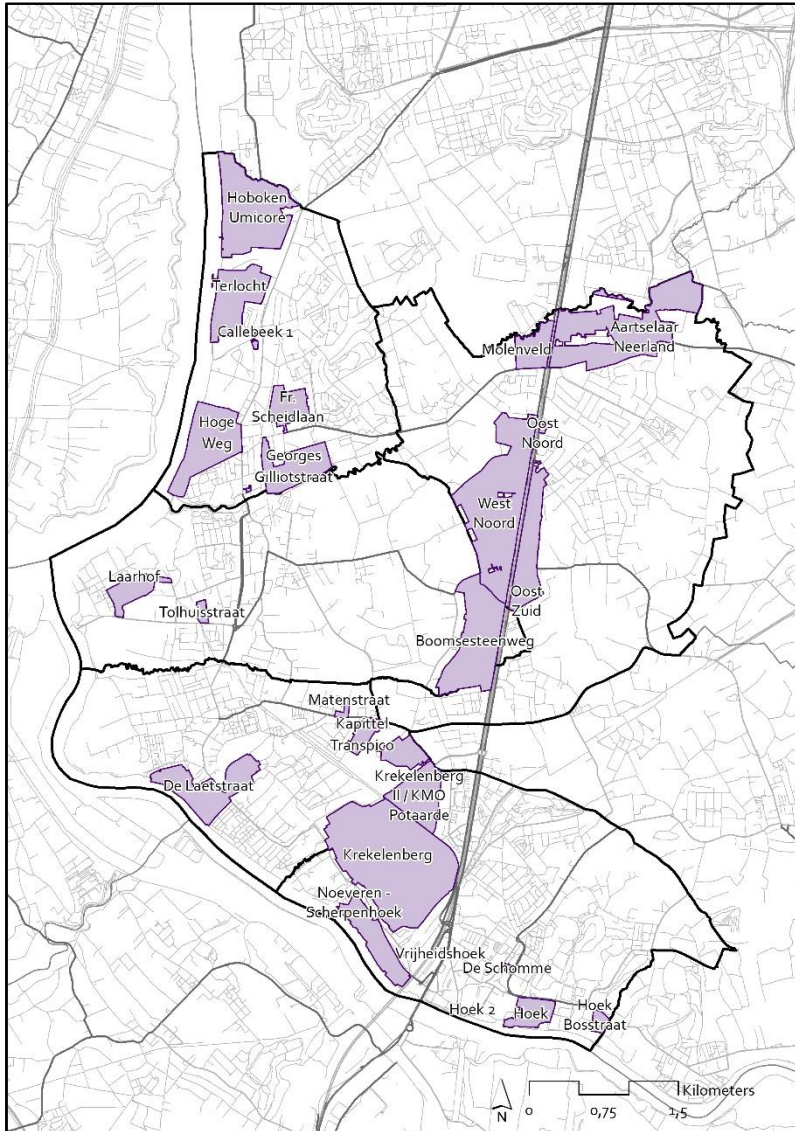
Opvallend in de pilootzone is de grote aanwezigheid van vestigingen binnen de bedrijventerreinen langs de A12. 5 van de 7 grootste bedrijven binnen de pilootzone bevinden zich dan ook langs de as. In de volgende tabel tonen we daarom een aantal bedrijventerreinen met het grootst aantal vestigingen (zie ook de figuur voor locatie). Voor deze bedrijventerrein sommen we het aantal vestigingen op met meer dan 5 werknemers. 51% van de bedrijven in deze pilootzone zijn gevestigd in deze bedrijventerreinen langs de A12. De hoogste dichtheden van bedrijven vinden we voornamelijk terug in de kleinere bedrijventerreinen, zoals Molenveld, Oost-Zuid en de Boomsesteenweg in Schelle/Aartselaar.

**Tabel 12: Aantal vestigingen per industriegebied aan de Boomsesteenweg**

| Bedrijventerrein    | Gemeente               | Oppervlakte bedrijventerrein (ha) | Aantal vestigingen | Densiteit (vest./ha) |
|---------------------|------------------------|-----------------------------------|--------------------|----------------------|
| Molenveld           | Aartselaar             | 13                                | 16                 | 1,2                  |
| Aartselaar Neerland | Aartselaar (+Neerland) | 68                                | 76                 | 1,1                  |
| West Noord          | Aartselaar             | 78                                | 65                 | 0,8                  |
| Oost Zuid           | Aartselaar             | 28                                | 32                 | 1,1                  |
| Boomsesteenweg      | Schelle/Aartselaar     | 45                                | 50                 | 1,1                  |
| Krekelenberg        | Boom/Niel              | 110                               | 44                 | 0,4                  |
|                     | <b>Gemiddelde</b>      | <b>57</b>                         | <b>47</b>          | <b>0,8</b>           |



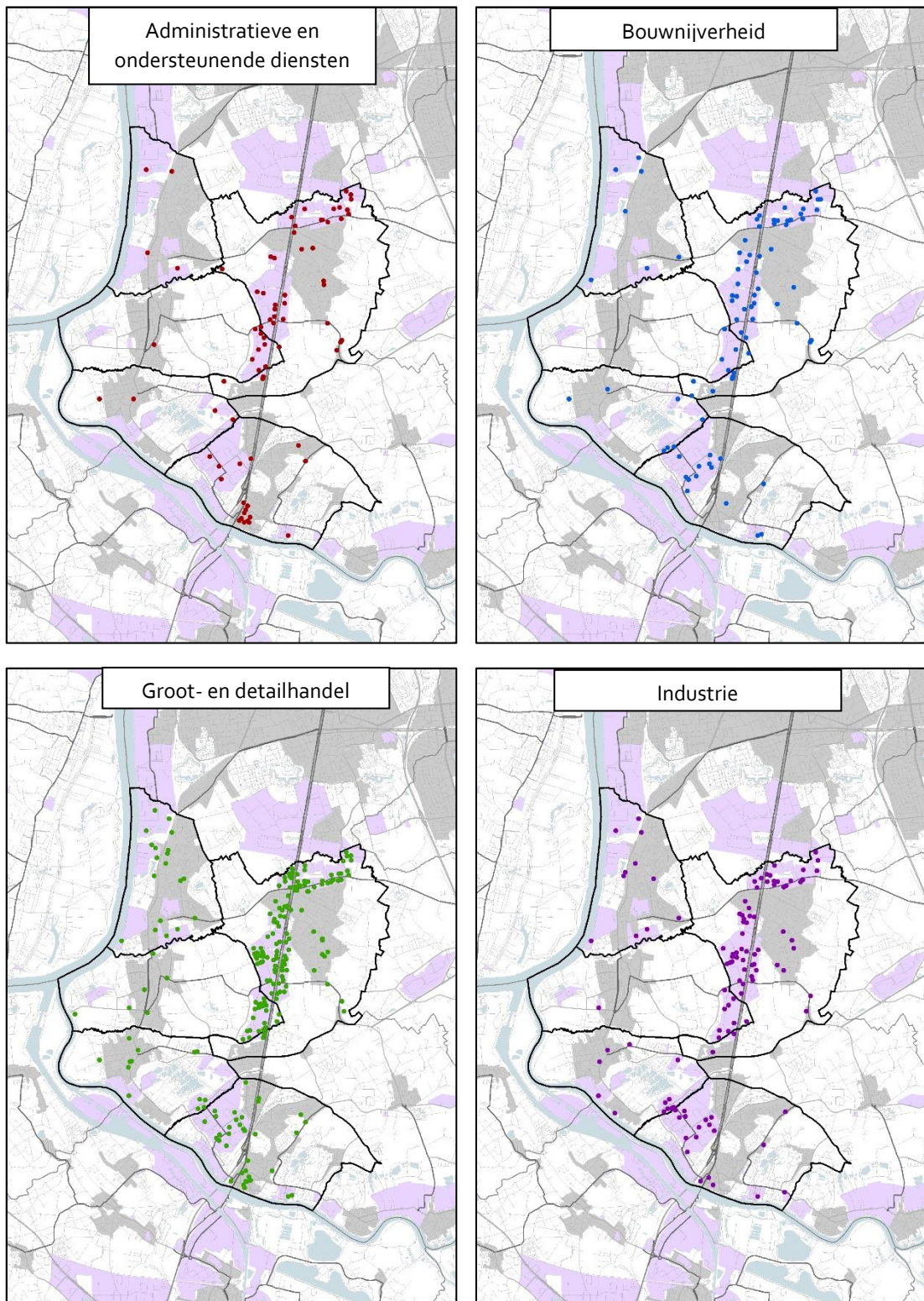
Figuur 8: Bedrijventerreinen in de pilootzone Boomssteenweg



Daarnaast tonen we voor een aantal belangrijke hoofd-NACE-codes de ruimtelijke spreiding van de vestigingen binnen de pilootzone. We kiezen voor de NACE-sectiecodes, de indeling binnen NACE die het laagst aantal klassen kent. We zien in een aantal sectoren een vrij gelijkaardige ruimtelijke spreiding. Dit komt doordat per vestiging vaak meer dan één hoofd NACE-code geregistreerd werd. Het is onmogelijk om de belangrijkste NACE-code te onderscheiden. Dit is een nadeel van de huidige databank en de reden waarom we niet alle verschillende sectoren op eenzelfde kaart plaatsen.

De sectoren industrie en bouwnijverheid gaan vaak hand in hand en komen het vaakst voor in de bedrijventerreinen langs de A12. Dit is ook het geval voor groot- en detailhandel in de pilootzone, alhoewel deze ook in de kernen langs de A12 gesitueerd zijn. Administratieve diensten bevinden zich ook vaak langs deze as en verder ook in de kern van Boom. De meer logistieke functies (vervoer en opslag) situeren zich voornamelijk langs de A12, maar ook in andere bedrijventerreinen in het casegebied (bv. in Terlocht in het noorden van de pilootzone).

Figuur 9: Actieve vestigingen in pilotzone Boomsesteenweg, naar sector: administratieve ondersteunende diensten, bouwnijverheid, groot- en detailhandel en industrie

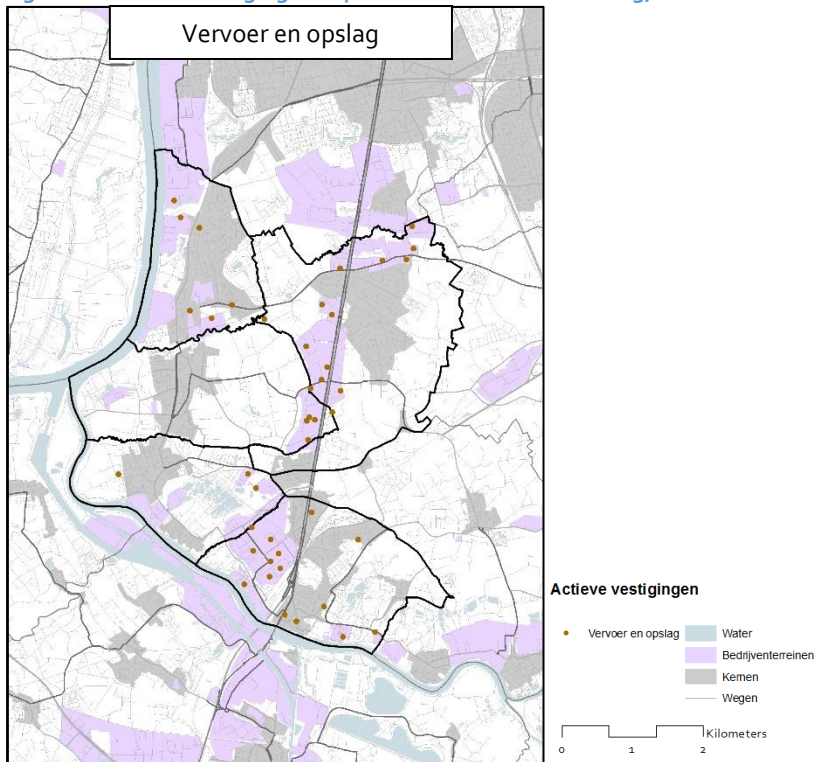


**Actieve vestigingen**

- Bouwnijverheid
- Groot- en detailhandel
- Industrie
- Administratieve en ondersteunende diensten
- Water
- Bedrijventerreinen
- Kernen
- Wegen



Figuur 10: Actieve vestigingen in pilotzone Boomsesteenweg, naar sector: Vervoer en opslag



Vervolgens kijken we naar het aantal vestigingen in de pilootzone Boomsesteenweg en de respectievelijke oppervlakte van het perceel die deze innemen. De meeste vestigingen in de pilootzone bevinden zich in de sectoren groot- en detailhandel, én de industrie. De vestigingen binnen de sectoren vervoer en opslag, onderwijs en industrie kennen de grootste mediane oppervlakken. Deze wordt gevolgd door de bouwnijverheid en de groot- en detailhandel. Door een aantal uitzonderingen is de gemiddelde oppervlakte van de percelen veel groter dan de mediaan voor heel wat sectoren, zoals vestigingen actief in de vervoer en opslag en in de industrie.

**Tabel 13: Aantal vestigingen per NACE-sectie-code (waar minimum 10 vestigingen bij aanwezig zijn) en de oppervlakte**

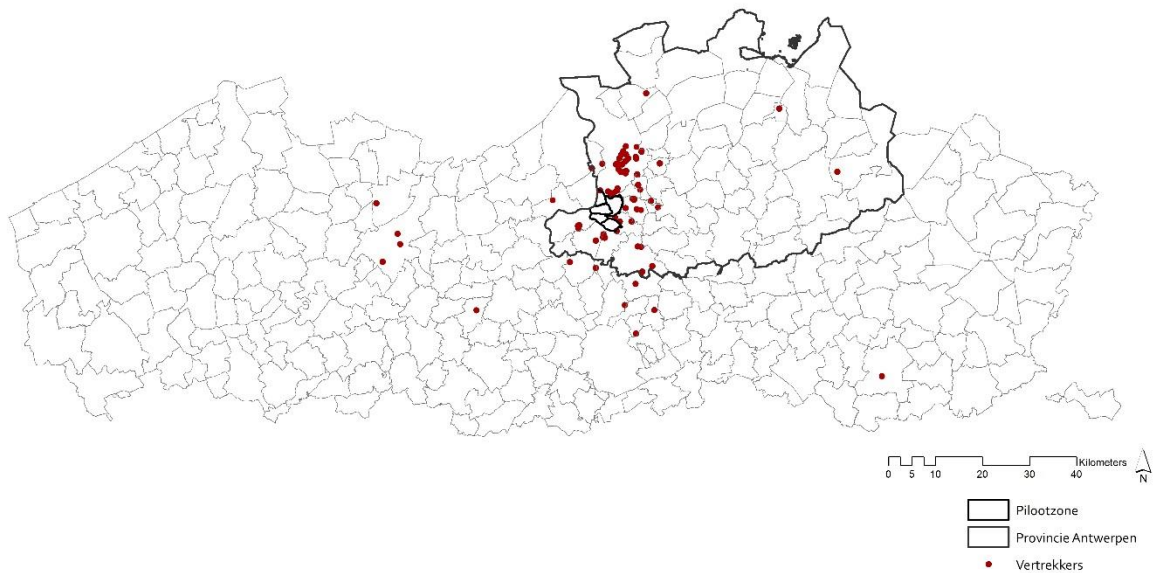
|  | Hoofd NACE code | Aantal vestigingen | Som van de oppervlakte | Gemiddelde opp. (m <sup>2</sup> ) | Mediane opp. (m <sup>2</sup> ) |
|--|-----------------|--------------------|------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| Landbouw, bosbouw en visserij                                  | A               | 10                 | 17.627                 | 1.763                             | 1.144                          |
| Industrie  | C               | 127                | 1.024.336              | 8.066                             | 3.791                          |
| Bouwnijverheid   | F               | 33                 | 186.197                | 5.642                             | 3.491                          |
| Groot- en detailhandel; reparatie van auto's en motorfietsen   | G               | 157                | 1.142                  | 7.271                             | 3.550                          |
| Vervoer en opslag  | H               | 30                 | 452.850                | 15.095                            | 7.471                          |
| Verschaffen van accommodatie en maaltijden                     | I               | 16                 | 29.632                 | 1.852                             | 710                            |
| Informatie en communicatie                                     | J               | 14                 | 93.072                 | 6.648                             | 1.974                          |
| Financiële activiteiten en verzekeringen                       | K               | 13                 | 11.561                 | 889                               | 572                            |
| Vrije beroepen en wetenschappelijke en technische activiteiten | M               | 22                 | 141.942                | 6.452                             | 2.477                          |
| Administratieve en ondersteunende diensten                     | N               | 26                 | 112.554                | 4.329                             | 2.354                          |
| Onderwijs  | P               | 33                 | 209.705                | 6.355                             | 4.113                          |
| Menselijke gezondheidszorg en maatschappelijke dienstverlening | Q               | 19                 | 74.413                 | 3.917                             | 1.483                          |
| ...  |                 |                    |                        |                                   |                                |
| <b>Totaal</b>  |                 | 520                | 3.573.696              | 6.873                             | 3.065                          |



## Vertrekkers

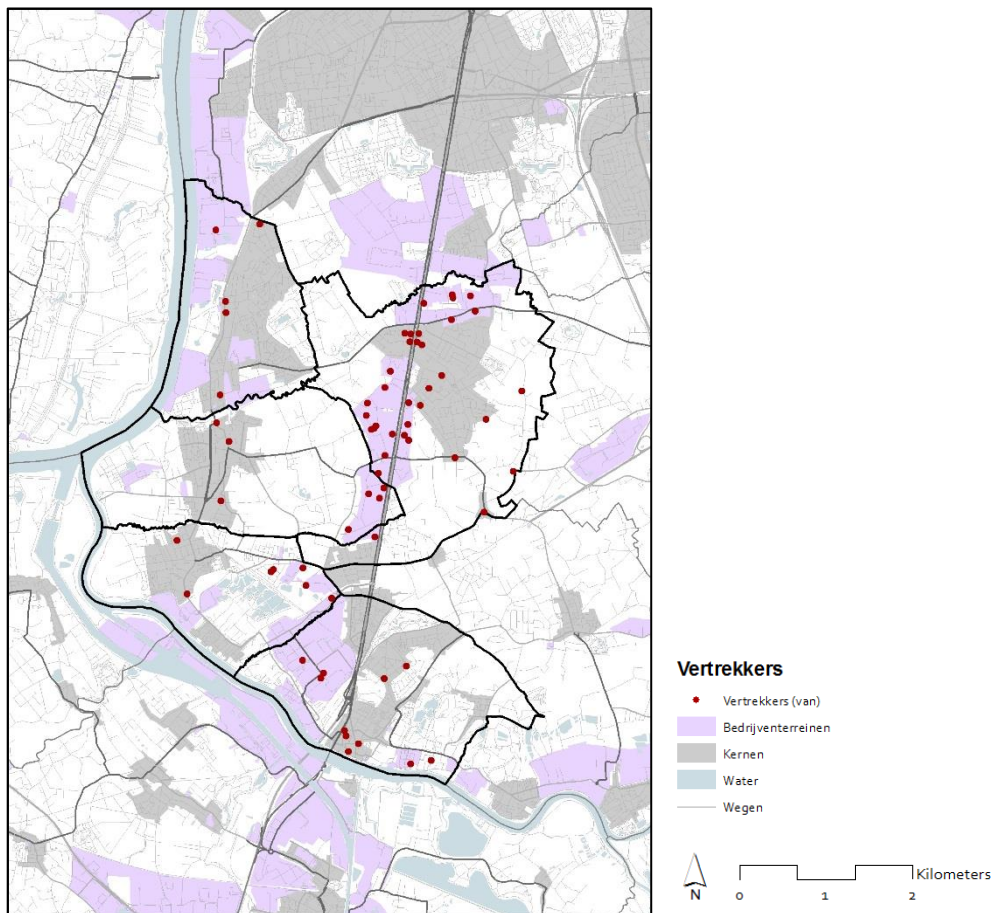
In het volgende onderdeel kijken we naar de verhuisbewegingen (231 in totaal op 10 jaar tijd), en meer specifiek naar de vertrekkers (79) uit de pilotzone Boomsesteenweg. We zien dat de meeste vertrekkers uit de pilotzone, in de nabijheid van de gemeente blijven. Een groot deel vertrekt naar Antwerpen, Kontich, Willebroek en de andere aangrenzende gemeenten. In slechts een aantal gevallen verhuist de vestiging naar een andere provincie. Drie verhuisbewegingen werden bijvoorbeeld gemaakt naar de stad Gent. De meeste vestigingen die verhuizen hebben 5 tot 9 werknemers (41%) of 10 – 19 werknemers (41%). 20% van de vestigingen heeft een tewerkstelling groter of gelijk aan 20 werknemers.

**Figuur 11: Aankomstlocatie van vertrekkers vanuit de pilotzone Boomsesteenweg**



In de volgende figuur plaatsen we de vertreklocatie op beeld. Vanuit het noordelijke en vooral centrale gedeelte van de A12 verhuisden reeds veel vestigingen. Dit is dan ook de locatie waar de dichtheid van bedrijven het hoogst is. Meer dan de helft van de bedrijven in deze pilotzone bevindt zich immers op de bedrijventerreinen langs de A12.

**Figuur 12: Vertreklocatie van vertrekkers vanuit de pilotzone Boomsesteenweg**



Tenslotte willen we een inzicht krijgen welke type bedrijven voornamelijk verhuizen vanuit de pilotzone. We kijken naar de meest voorkomende sectoren bij de vertrekkers en zien dat het voornamelijk gaat over diensten (administratieve functies, detailhandel, vrije beroepen), en niet zozeer over industriële activiteiten.

**Tabel 14: De meest voorkomende sectoren bij de vertrekkers en het aandeel van de vestigingen die actief zijn in deze sectoren**

| Indeling naar sector (volgens NACE codes)                    | Aandeel van de vertrekkers (%) |
|--|--------------------------------|
| Groot- en detailhandel                                       | 51                             |
| Vrije beroepen; wetenschappelijke en technische activiteiten | 29                             |
| Informatie en communicatie                                   | 25                             |
| Administratieve en ondersteunende functies                   | 25                             |

Ruimtelijk bekeken zijn de vestigingen die vanuit de A12 verhuizen nagenoeg allemaal actief in de sector groot- en detailhandel, terwijl de vestigingen met de NACE-code voor vrije beroepen, informatie en communicatie en administratieve functies de vertrekkers zijn die uit de kernen van de verschillende gemeenten vertrekken.

### **Interne verhuizers**

Bij de interne verhuisbewegingen (61) kiezen we ervoor om volgende drie verschillende soorten verhuisbewegingen op kaart te plaatsen: de verhuisbewegingen binnen de afgebakende kernen, de verhuisbewegingen binnen bedrijventerreinen en de overige verhuisbewegingen (tussen kern en bedrijventerrein, van het buitengebied naar de kern,...). Ze worden op de drie volgende kaarten getoond.

Vrij veel verhuisbewegingen vinden plaats langs de A12, het zwaartepunt van de bedrijvigheid. Deze bewegingen zien we voornamelijk in de bewegingen **tussen bedrijventerreinen**, die voor 54% van het aantal interne verhuisbewegingen uitmaken. Ook zijn er een aantal verhuisbewegingen aanwezig tussen de **verschillende kernen** binnen de pilootzone (bv. 3 verhuizers vanuit Boom). Dit gaat echter over een achttal bewegingen of 13% van de interne verhuisbewegingen.

Ongeveer  $\frac{1}{3}$ <sup>de</sup> (33%) van de verhuisbewegingen zijn **gemengde of gemixte bewegingen**. Vanuit Hemiksem zien we duidelijk dat verhuisbewegingen voornamelijk gericht zijn op bedrijventerreinen in de gemeente en in de richting van de A12. Dit zien we ook in Niel. De helft van deze bewegingen zijn gericht naar een bedrijventerrein vanuit een kern, 45% van de bewegingen zijn bewegingen buiten de kernen en bedrijventerreinen en slechts 1 of 5% van de bewegingen zijn gericht op de kern vanuit een bedrijventerrein.

Figuur 13: Interne verhuisbewegingen: tussen kernen, tussen bedrijventerreinen en gemixte bewegingen





We bekijken de meest voorkomende sectoren voor elk type van verhuisbeweging aan de hand van de volgende tabel. We zien dat verhuisbewegingen **tussen kernen** gedomineerd worden door de dienstensector (administratieve diensten, informatie en communicatie, detailhandel). Bij bewegingen **tussen bedrijventerreinen** gaat het vaker over de industriesector (industrie, bouwnijverheid), maar ook groot- en detailhandel is een belangrijke sector bij verhuizers binnen bedrijventerreinen.

Tenslotte zien we binnen de **gemixte verhuisbewegingen** bedrijven die een combinatie van voornamelijk diensten (detailhandel, vrije beroepen), en in mindere mate ook van vestigingen die actief zijn binnen de industriële sectoren (bouwnijverheid, industrie) zijn.

**Tabel 15: de meest voorkomende sectoren bij de interne verhuizers en het aandeel van de vestigingen die actief zijn in deze sectoren**

| Sector                     | Tussen kernen (%) | Sector                   | tussen bedrijventerreinen (%) | Sector   | Gemixte bewegingen (%) |
|----------------------------|-------------------|--------------------------|-------------------------------|--|------------------------|
| Administratieve diensten   | 44                | Groot- en detailhandel   | 58                            | Groot- en detailhandel                                     | 40                     |
| Bouwnijverheid             | 33                | Industrie                | 30                            | Vrije beroepen en wetenschappelijk/technische activiteiten | 25                     |
| Informatie en communicatie | 22                | Bouwnijverheid           | 21                            | Bouwnijverheid   | 20                     |
| Groot- en detailhandel     | 22                | Administratieve diensten | 12                            | Industrie  | 20                     |

We kunnen de gemixte bewegingen verder opdelen, naargelang de gekozen bestemming (bedrijventerrein, kern)... :

- Voor de bedrijven die van kern naar bedrijventerrein verhuizen (en bijgevolg van woonbestemming naar industriebestemming), zien we dat het voornamelijk gaat over bedrijven die actief zijn in de groot- en detailhandel
- Er is slechts een bedrijf die van een bedrijventerrein naar een kern gaat, en dit gaat over een groot- en detailhandelzaak.
- De overige bewegingen bestaan uit 56% uit bewegingen binnen woongebied, die zich buiten de kernen bevinden. Deze vestigingen hebben heel variabele NACE-codes (administratie, onderwijs, maaltijden en accommodatie), voornamelijk in de tertiaire sector.

**Tabel 16: de meest voorkomende sectoren en het aandeel van de vestigingen die actief zijn in deze sectoren bij de interne verhuizers – gemixte bewegingen in de pilotzone Boomsesteenweg en het aandeel van de vestigingen die actief zijn in deze sectoren**

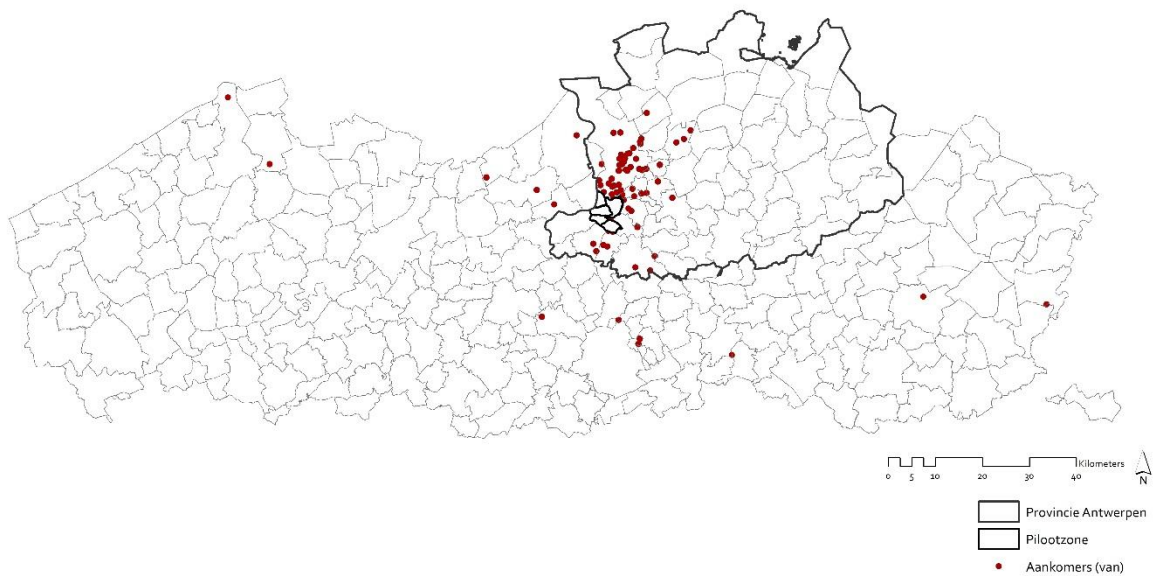
| Sector   | Gemixte bewegingen: van kern naar bedrijventerrein (%) | Sector                 | Gemixte bewegingen: van bedrijventerrein naar kern (%) | Sector   | Gemixte bewegingen: Overig (%) |
|--|--|------------------------|--|--|--------------------------------|
| Groot- en detailhandel   | 60   | Groot- en detailhandel | 100*   | Administratieve en ondersteunende diensten                     | 22                             |
| Industrie  | 30   |                        |  | Verschaffen van accommodatie en maaltijden                     | 22                             |
| Bouwnijverheid   | 30   |                        |  | Vrije beroepen en wetenschappelijke en technische activiteiten | 22                             |
| Vrije beroepen en wetenschappelijke en technische activiteiten | 30   |                        |  | Onderwijs  | 22                             |

\*slechts één bedrijf verhuisde van een bedrijventerrein naar een kern

## Aankomers

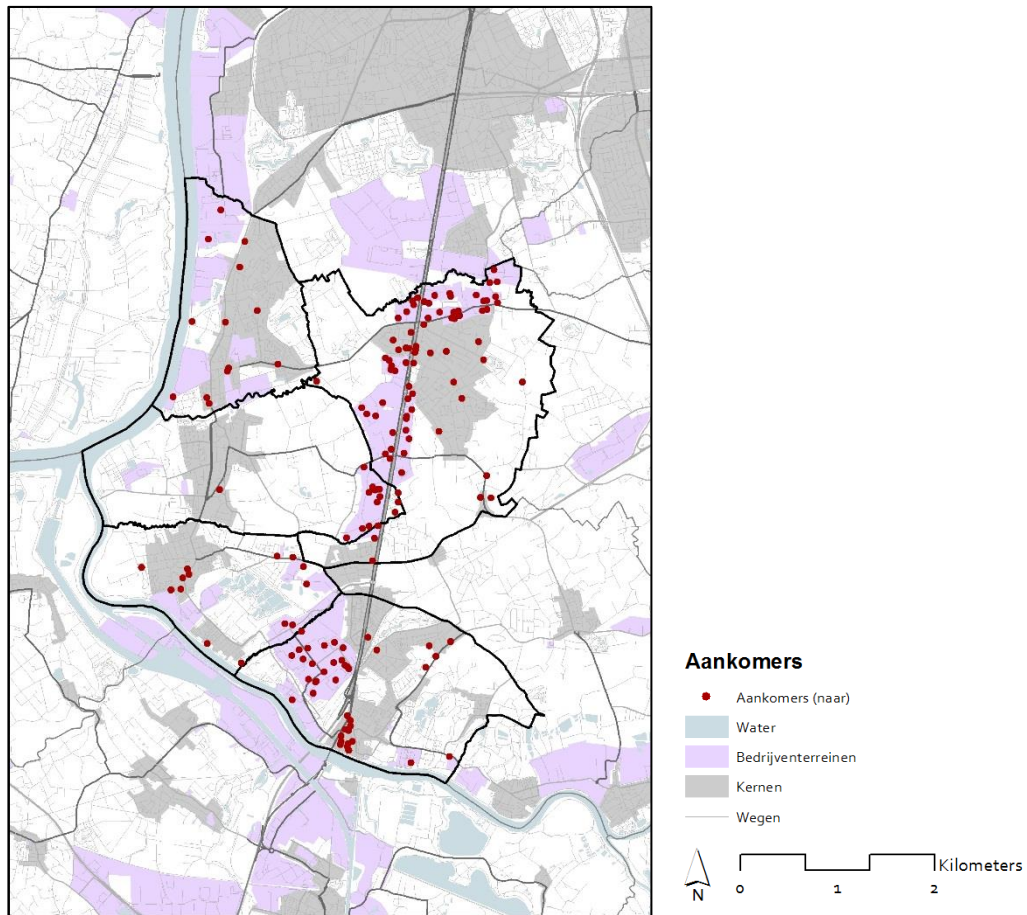
Op eenzelfde manier als bij de vertrekkers, kijken we naar de aankomers binnen de pilootzone (91). We zien daarin een vrij gelijkaardige spreiding als bij de vertrekkers. Een groot aantal bedrijven komt vanuit de onmiddellijke omgeving én Antwerpen naar de pilootzone. Het gaat in dit geval ook voor 74% over kleine bedrijven met minder dan 20 werknemers.

**Figuur 14: Vertreklocatie van aankomers binnen de pilootzone Boomsesteenweg**



De aankomers komen veelal aan op bedrijventerreinen langs de A12, maar ook in het centrum van een aantal gemeenten, zoals Boom.

Figuur 15: Aankomstlocatie van aankomers binnen de pilotzone Boomsesteenweg



Als we kijken naar welk type bedrijven er naar de pilotzone komen, zien we dat een groot aantal bedrijven die actief zijn in de groot- en detailhandel zich komen vestigen in de pilotzone. Daarnaast zijn bijna 1/3<sup>de</sup> van vestigingen die aankomen actief in industrie. Terwijl we bij vertrekkers zagen dat voornamelijk bedrijven in de dienstensector vertrekken, tonen de aankomers dat de pilotzone wel de secundaire sector (industrie, bouwnijverheid) aantrekt.

| Indeling naar sector (volgens NACE codes)                      | Aankomers (%) |
|--|---------------|
| Groot- en detailhandel   | 41            |
| Industrie  | 27            |
| Vrije beroepen en wetenschappelijke en technische activiteiten | 28            |
| Administratieve en ondersteunende diensten                     | 25            |
| Bouwnijverheid   | 21            |

Opnieuw zien we dat sectoren die actief zijn in groot- en detailhandel zich voornamelijk langs de A12 vestigen. Ook vestigingen actief in bouwnijverheid en industrie komen aan langs deze belangrijke verkeersas. De andere sectoren verhuizen eerder naar een kern.

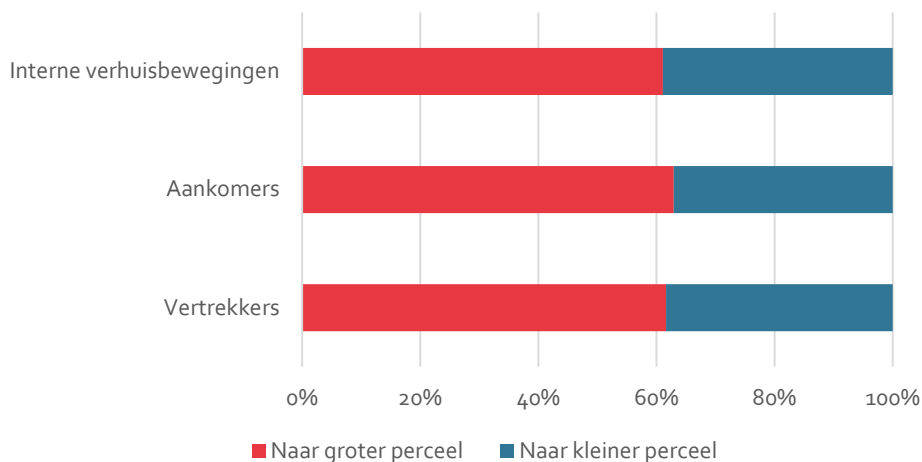
## Waarom verhuizen bedrijven?

Het is niet eenvoudig om drijfveren achter verhuisbewegingen van bedrijven te onderzoeken aan de hand van kwantitatieve data. Verhuisbewegingen kunnen we linken aan het zoeken van een locatie met een betere bereikbaarheid, met betere uitbreidingsmogelijkheden voor het bedrijf, of persoonlijke redenen kunnen aan de grondslag liggen van de verhuis. Hieronder bestuderen we twee drijfveren voor bedrijven om te verhuizen: schaalvergroting (verhuizen naar een groter perceel) en bestemmingsverandering.

### Oppervlakte

Een achterliggende reden voor verhuis is schaalvergroting. Aan de hand van de percelen die onder de CRAB-punten gelegen zijn, kunnen we de oppervlakte van het perceel achterhalen. Iets meer dan 60% van de verhuizers gaat naar een groter perceel, dit is zowel het geval voor de interne verhuizers als voor de aankomers en de vertrekkers.

**Figuur 16: De verandering in oppervlakte van percelen in pilootzone Boomsesteenweg bij een verhuis voor de interne verhuizers, de aankomers en de vertrekkers**



Als we kijken naar welke type bedrijven naar een groter of kleiner perceel verhuizen, kunnen we hetvolgende besluiten voor elke type verhuizer:

- Interne verhuizers (61): Er wordt vaak voor een groter perceel gekozen in de sectoren landbouw (100%), industrie (77%), terwijl de meeste sectoren die meer dienstgericht zijn (bv. administratieve functies en diensten) naar kleinere oppervlaktes gaan. Binnen de sector groot- en detailhandel zien we dat in 67% van de gevallen naar een groter perceel wordt verhuisd.
- Aankomers (91): Terwijl de vestigingen binnen de industrie (88%) voor vaak grotere percelen gaat, is dit voor groot- en detailhandel (67%) niet altijd het geval en volgt deze eerder het gemiddelde.
- Vertrekkers (79): Bij de grootste sectoren zien we geen noemenswaardige sterke trend naar grotere of kleinere percelen. Voor bv. de sectoren detail en groothandel (61%) en industrie (58%) zien we een aandeel die dicht aansluit bij de gemiddelde waarde. Voor de vertrekkers kiezen vestigingen actief in vrije beroepen voor 80% een groter perceel. Vestigingen binnen de sector informatie en communicatie gingen naar locaties met kleinere perceelsoppervlakken in 100% van de gevallen.

Binnen de interne verhuisbewegingen zien we veel bewegingen langs de Boomsesteenweg in de bedrijventerreinen. Deze verhuisbewegingen kunnen we echter niet louter linken aan oppervlakteveranderingen. Slechts bij 67% van de gevallen ging de verhuizer naar een locatie met een groter perceel. Bij interne bewegingen van de kern naar de bedrijventerrein zien we wel dat in 9 van de 10 gevallen een groter perceel wordt gekozen.

### *Bestemming*

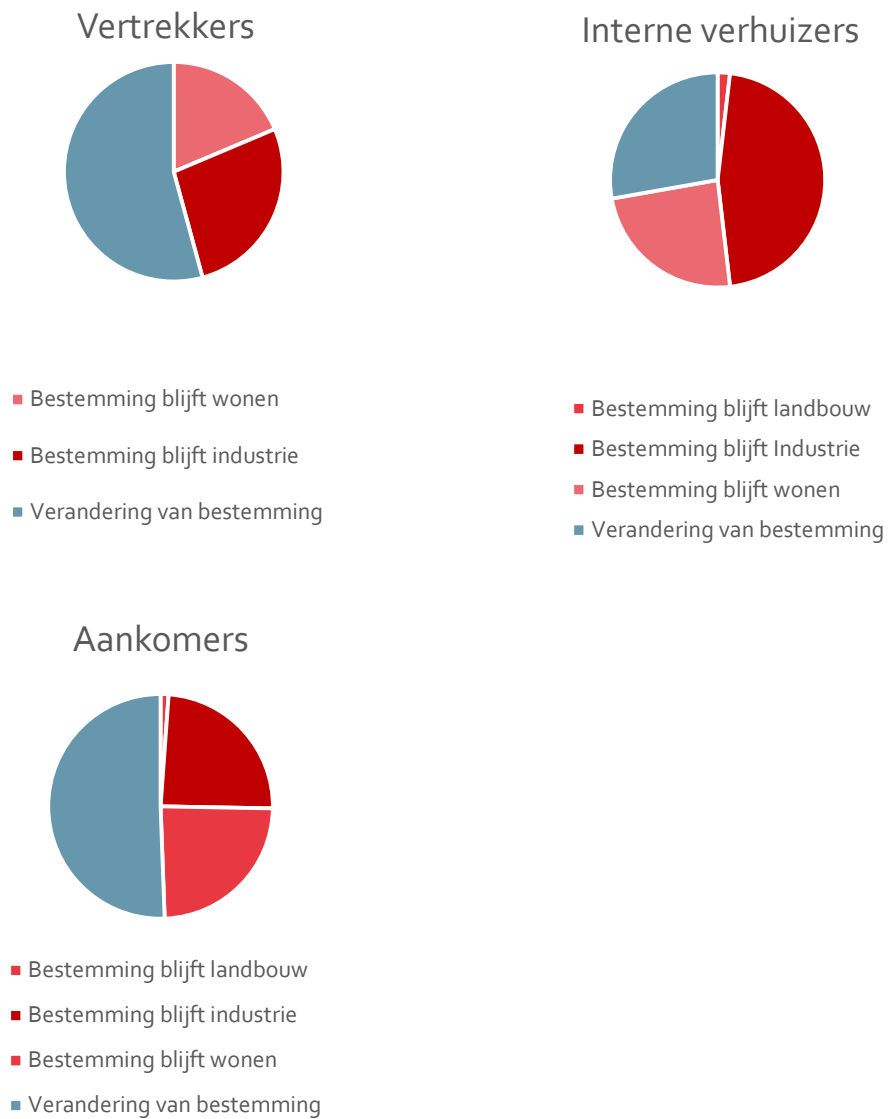
Vervolgens kunnen we kijken naar bestemmingswijzigingen bij de verhuizers. Bij veel verhuizers wordt gekozen voor een andere bestemming van de nieuwe locatie: 54% voor de vertrekkers, 28% voor de interne verhuizers en 51% voor de aankomers.

Voor **vertrekkers** blijft bijna de helft (46%) van de verhuisbewegingen, binnen dezelfde bestemming, met name wonen (19%) of industrie (27%). Bij een verandering van bestemming, kiest de helft voor een verandering van woongebied naar industriegebied, terwijl iets meer dan 1/3<sup>de</sup> van de vestigingen de omgekeerde beweging maken.

Bij **interne verhuizers** kiest 72% voor dezelfde bestemming. Maar liefst 52% van deze vestigingen blijft in de bestemming industriegebied (zie verhuisbewegingen tussen en binnen bedrijventerreinen) en 44% in de bestemming woongebied. Voor de interne verhuizers kiest 28% van de verhuizers voor een andere bestemming. In 3/4 (73%) van de gevallen is het een verhuisbeweging van woongebied naar industriegebied, terwijl slechts in 14% de omgekeerde beweging wordt gemaakt.

Ongeveer de helft (51%) van de **aankomers** binnen het gebied, kiest voor dezelfde bestemming. De bedrijven die in dezelfde bestemming blijven, blijven voornamelijk in een woon- (24%) of industriebestemming (24%). Wanneer gekozen wordt voor een verandering van bestemming, zien we dat ook hier van een woongebied naar een industriegebied wordt verhuisd.

Figuur 17: Verandering van bestemming in pilootzone Boomsesteenweg bij een verhuis voor de vertrekkers, interne verhuizers en aankomers



Figuur 18: De verandering van bestemmingen bij verschillende soorten verhuizers

| Verandering van bestemming     | Vertrekkers (%) | Interne verhuizers (%) | Aankomers (%) |
|--------------------------------|-----------------|------------------------|---------------|
| Woongebied naar industrie      | 50              | 73                     | 77            |
| Industrie naar woongebied      | 38              | 14                     | 2             |
| Landbouwgebied naar woongebied | 3               |                        | 2             |
| Woongebied naar landbouwgebied | 6               |                        | 5             |
| Overige                        | 3               | 12                     | 14            |

Er zijn een groot aantal bedrijven die binnen eenzelfde bestemming blijven bij een verhuis:

- Bij vertrekkers wordt deze voornamelijk gedomineerd door de industriële sector en de groot- en detailhandel
- Bij interne verhuizers zijn voornamelijk de vestigingen die actief zijn in industrie, groot- en detailhandel en bouwnijverheid die binnen dezelfde bestemming blijven.
- Bij aankomers zien we dat binnen de meest voorkomende sectoren (industrie, groot- en detailhandel), binnen de bestemming wordt gebleven

Verder kijken we naar welk type bedrijven naar een andere bestemming verhuizen bij de verschillende types van verhuizers.

- **Vertrekkers:** Dezelfde sectoren domineren hier als de sectoren waarbij binnen dezelfde bestemming verhuisd wordt, met name de industriële sector en de groot- en detailhandel. In deze sectoren wordt voornamelijk van woongebied naar industriegebied verhuisd. Daarnaast zien we ook een groot aandeel actief in de informatie en communicatie, waar tussen industrie- en woongebied verhuisd wordt in beide richtingen.
- **Interne verhuizers:** De vestigingen die een andere bestemming krijgen, zijn de groot- en detailhandel (voornamelijk van woongebied naar industriegebied), gevolgd door enkele bewegingen bij de vrije beroepen, het onderwijs en industrie.
- Naast de grotere sectoren (industrie, groot- en detailhandel), waarbij vaak verhuisd wordt naar een andere bestemming (voornamelijk van wonen naar industrie), zien we ook dat sectoren binnen vervoer en opslag vaak veranderen van bestemming, voornamelijk van woon- naar industriebestemming.

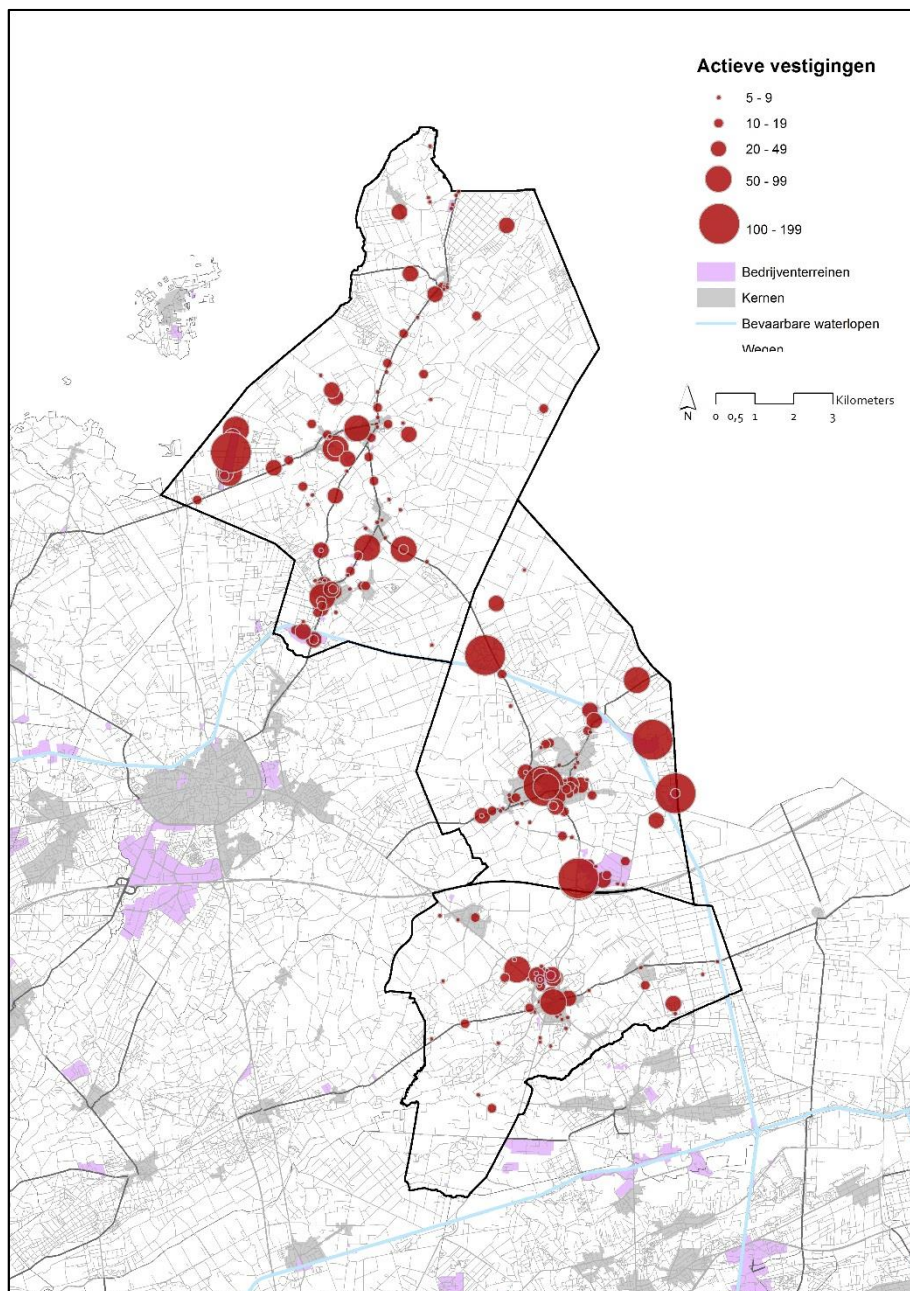


### 3.3.2. Data-analyse pilotzone Arendonk

#### Actieve vestigingen

In de volgende figuur tonen we de actieve vestigingen in de pilotzone Arendonk met meer dan 5 werknemers. In de pilotzone Arendonk zien we de grootste bedrijvigheid in de kernen en in een aantal bedrijventerreinen, zoals Hoge Mauw. Daarnaast zien we op een aantal plaatsen buiten de kern of bedrijventerrein een verhoogde tewerkstelling, zoals in het woon- en zorgcentrum De Hoge Heide en RAVAGO. Gemeente Ravels kent het grootst aantal vestigingen (123), gevolgd door Arendonk (105) en Retie (74).

Figuur 19: actieve vestigingen in pilotzone Arendonk, naar tewerkstelling



In de pilootzone van Arendonk zijn de bedrijven gemiddeld iets kleiner in tewerkstelling dan in de pilootzone Boomsesteenweg. Bij vestigingen van minimum 5 werknemers hebben meer dan de helft van de vestigingen (155 vestigingen) 5 tot 9 werknemers. De grootste vestigingen zijn Ravago Coordination Center en Ravago Production, DOVRE, Indupol International NV, Hooyberghs, het woon- en zorgcentrum De Hoge Heiden en het Sint-Claracollege.

Tabel: aantal werknemers per vestiging in de pilootzone Boomsesteenweg

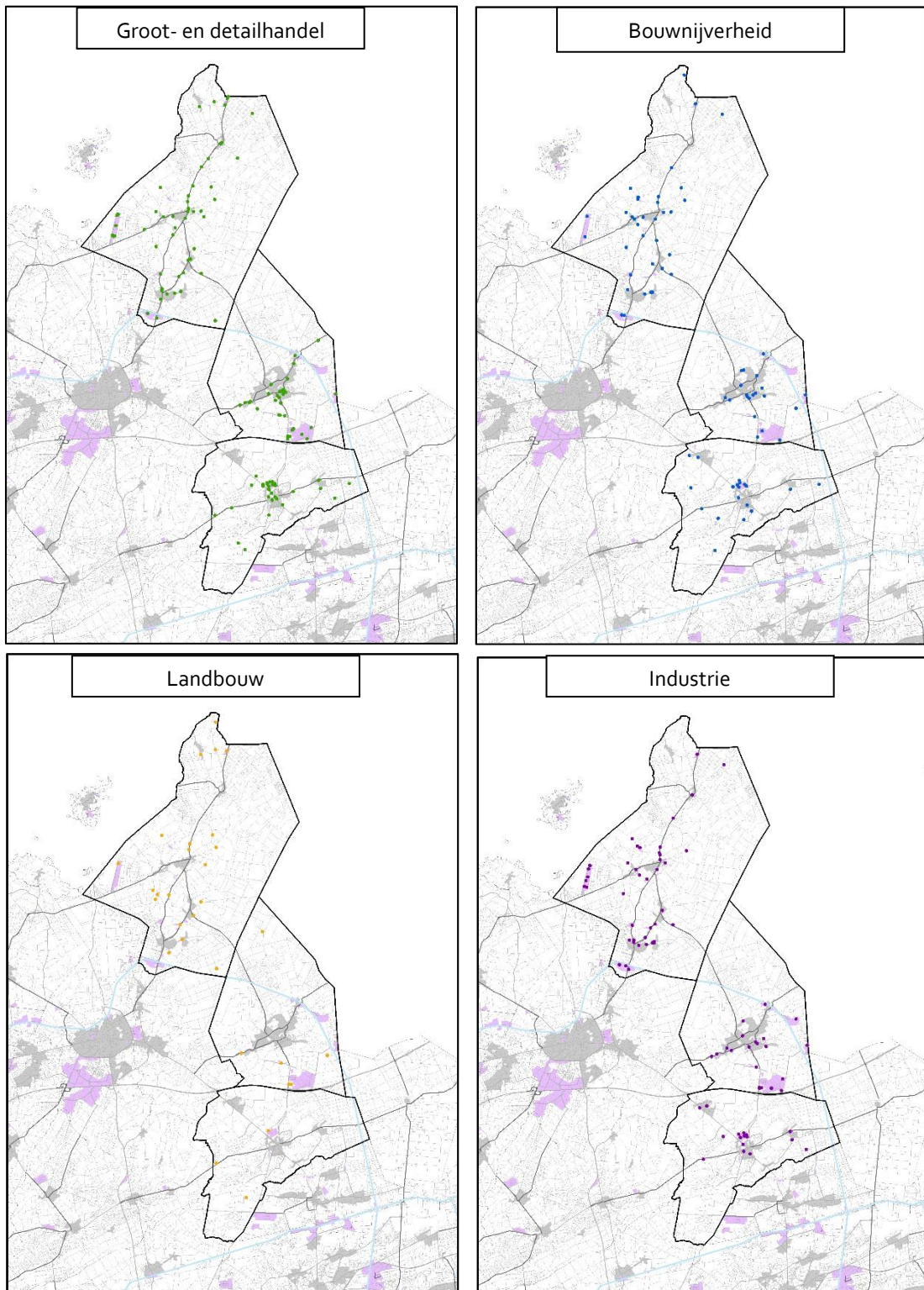
| Aantal werknemers | Aantal vestigingen |
|-------------------|--------------------|
| 5 tot 9           | 155                |
| 10 tot 19         | 75                 |
| 20 tot 49         | 54                 |
| 50 tot 99         | 11                 |
| 100 tot 199       | 7                  |

Hier zien we dat veel tewerkstelling is geclusterd in de kernen van de gemeenten. 4,2% van de vestigingen zit in de kernen binnen deze pilootzone. We lijkten daarom het aantal vestigingen op per afgebakende kern met meer dan 5 werknemers. In de kernen van Retie en Arendonk zijn er het meeste tewerkstelling aanwezig.

| Vestigingsmilieu                     | Gemeente | Oppervlakte van de kern (ha) | Aantal vestigingen | vestigingen/ha |
|--------------------------------------|----------|------------------------------|--------------------|----------------|
| Kern Retie                           | Retie    | 95                           | 26                 | 0,27           |
| Kern Ravels                          | Ravels   | 67                           | 16                 | 0,24           |
| Kern Arendonk (inclusief Wampenberg) | Arendonk | 290                          | 45                 | 0,16           |

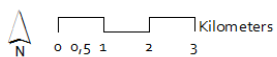
Op de volgende kaarten tonen we de sector waarin de bedrijven actief zijn volgens de opgenomen NACE code. De landbouwbedrijven bevinden zich voornamelijk buiten de kernen en bedrijventerreinen. Gemeente Arendonk kent het grootste aantal grotere landbouwbedrijven. Industriële bedrijven komen voornamelijk voor in bedrijventzones, op belangrijke assen en aan (de periferie van) kernen. Dit geldt ook voor de bouwnijverheid sector, aangezien veel bedrijven zowel de NACE-code "industrie" als "bouwnijverheid" dragen.

Figuur 20: Actieve vestigingen in pilotzone Arendonk, naar sector



**Actieve vestigingen**

- Groot- en detailhandel
- Bouwnijverheid
- Industrie
- Landbouw
- Bedrijventerreinen
- Kernen
- Water
- Wegen



In de volgende tabel stellen we enkel voor de bedrijven met meer dan 5 werknemers de oppervlakte per NACE-code. We nemen enkel de NACE codes met minimum 10 vestigingen. De meest voorkomende sectoren zijn industrie, groot-en detailhandel, bouwnijverheid en landbouw. Onderwijs komt hierbij naar voren als vestigingen met grote mediane oppervlakte, gevolgd door menselijke gezondheidszorg en maatschappelijke dienstverlening en groot- en detailhandel. Ook in dit geval zien we bij een aantal sectoren een groot verschil tussen gemiddelde en mediane oppervlaktes, zoals in de menselijke gezondheidszorg en maatschappelijke dienstverlening.

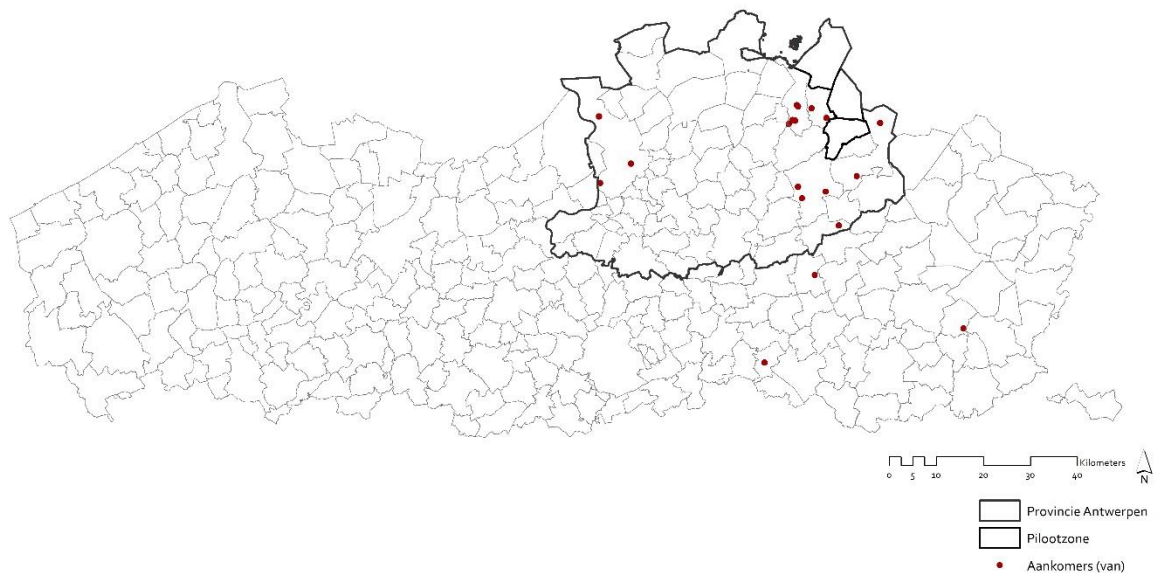
**Tabel 17: Aantal vestigingen per NACE-sectie-code (waar minimum 10 vestigingen bij aanwezig zijn) en de oppervlakte**

|  | Hoofd NACE code | Aantal vestigingen | Som van de oppervlakte (m <sup>2</sup> ) | Gemiddelde opp. (m <sup>2</sup> ) | Mediane opp. (m <sup>2</sup> ) |
|--|-----------------|--------------------|--|-----------------------------------|--------------------------------|
| Landbouw, bosbouw en visserij                                  | A               | 31                 | 120.398                                  | 3.884                             | 1.621                          |
| Industrie  | C               | 74                 | 542.121                                  | 7.326                             | 1.946                          |
| Bouwnijverheid   | F               | 31                 | 75.293                                   | 2.429                             | 1.636                          |
| Groot- en detailhandel; reparatie van auto's en motorfietsen   | G               | 43                 | 128.635                                  | 2.992                             | 2.286                          |
| Vervoer en opslag  | H               | 17                 | 67.547                                   | 4.222                             | 1.672                          |
| Verschaffen van accommodatie en maaltijden                     | I               | 12                 | 51.230                                   | 4.270                             | 1.054                          |
| Financiële activiteiten en verzekeringen                       | K               | 16                 | 14.676                                   | 917                               | 860                            |
| Onderwijs  | P               | 17                 | 121.425                                  | 7.143                             | <b>6.808</b>                   |
| Menselijke gezondheidszorg en maatschappelijke dienstverlening | Q               | 21                 | 597.358                                  | 28.446                            | 2.335                          |
| ...  |                 |                    |  |                                   |                                |

## Vertrekkers

Vervolgens bestuderen we de verhuisbewegingen van de verschillende vestigingen in het studiegebied (83 in totaal op 10 jaar tijd). Ten eerste bestuderen we de vertrekkers (23), de vestigingen die uit de pilotzones vertrekken naar andere gebieden binnen Vlaanderen. Voor de pilotzone Arendonk blijven de meeste bedrijven wel binnen de grenzen van de provincie. We zien enkele verhuisbewegingen naar Gent, Zulte, en het noordwesten van Limburg. De directe buurgemeenten wordt het vaakst gekozen bij een verhuis (Oud-Turnhout, Dessel). Bijna de helft (48%) van de verhuizers zijn bedrijven met 5 tot 9 werknemers, 26% van de verhuizers hebben 10-19 werknemers en 26% van de bedrijven hebben meer dan 20 werknemers.

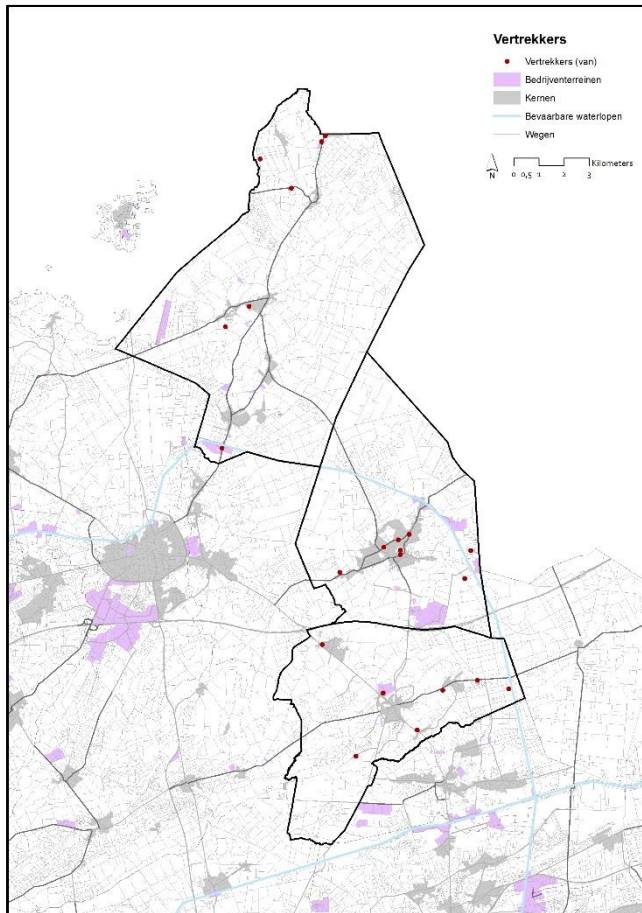
Figuur 21: De aankomstlocatie van vertrekkers uit de pilotzone Arendonk





In de volgende figuur plaatsen we de vertreklocatie op beeld. Vanuit het centrum van Arendonk zien we een groot aantal vestigingen verhuizen. De andere verhuizers bevinden zich meer verspreid over de pilootzone. Er vertrekken slechts 3 vestigingen vanuit een bedrijventerrein (Poppel, Bempdekens en Kanaaldijk).

**Figuur 22: De vertreklocatie van vertrekkers uit de pilootzone Arendonk**



In de volgende tabel tonen we de type bedrijven die vertrekken uit het casegebied. De meest voorkomende sectoren van de vertrekkers zijn groot- en detailhandel en administratieve en ondersteunende diensten. Ook vestigingen van vrije beroepen verhuizen vaak in het studiegebied. Opnieuw is de som van de cijfers in de tabel groter dan 100%, omdat veel vestigingen meer dan één hoofd-NACE-code hebben.

**Tabel 18: Meest voorkomende NACE-codes voor de vertrekkers binnen de pilootzone Arendonk**

| Indeling naar sector (volgens NACE codes)                    | Vertrekkers (%) |
|--|-----------------|
| Groot- en detailhandel                                       | 35              |
| Administratie en ondersteunende diensten                     | 35              |
| Vrije beroepen; wetenschappelijke en technische activiteiten | 26              |
| Bouwnijverheid   | 22              |
| Exploitatie van en handel in onroerend goed                  | 22              |

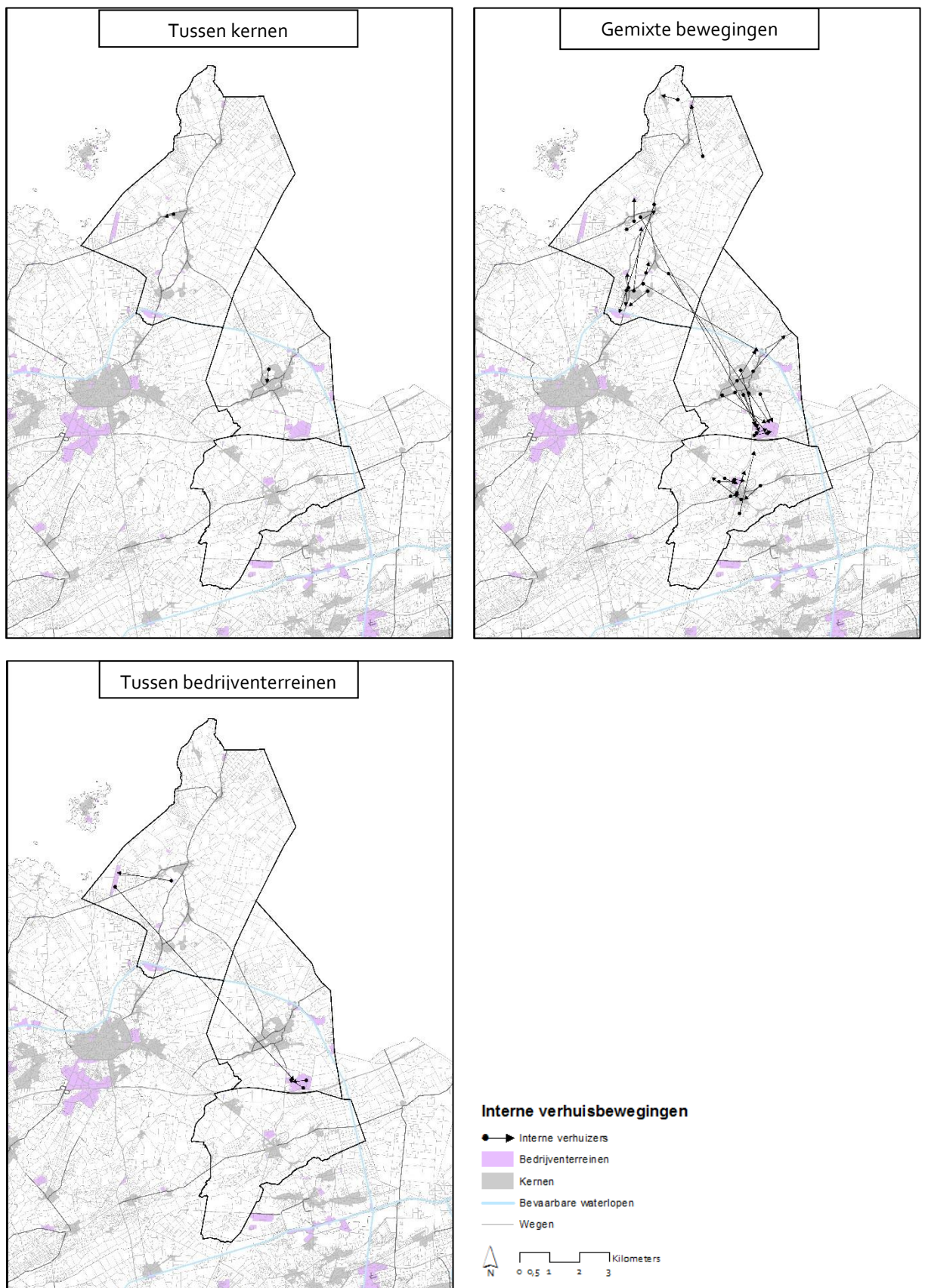
Vanuit de bedrijventerreinen zijn twee van de drie vestigingen een groot- of detailhandel. De bedrijven die uit de kernen verhuizen zijn ook actief in de tertiaire sector (administratieve diensten, groot- en detailhandel, vrije beroepen...).

### **Interne verhuizers**

Bij de interne verhuisbewegingen (37) kiezen we opnieuw ervoor om drie verschillende soorten verhuisbewegingen op kaart te plaatsen: de verhuisbewegingen binnen de afgebakende kernen, de verhuisbewegingen binnen bedrijventerreinen en de overige verhuisbewegingen (tussen kern en bedrijventerrein, van het buitengebied naar de kern,...). Ze worden op de drie volgende kaarten getoond.

Op deze kaarten zien we dat er weinig interne bewegingen gebeuren **tussen de kernen** van de gemeenten binnen de pilootzone Arendonk (2 of 18% van de interne bewegingen). Er zijn een aantal bewegingen **tussen bedrijventerreinen** (voornamelijk naar Hoge Mauw), maar deze beweging is ook beperkt (27%). De meest voorkomende bewegingen die we zien, zijn de **gemixte bewegingen** (55%). Er is een sterke aantrek van Hoge Mauw en een aantal andere bedrijventerreinen, vanuit de kern van Arendonk. Ook bij de andere kernen in de pilootzone valt op dat er veel verhuisbewegingen zijn naar plaatsen buiten de kern.

Figuur 23: Interne verhuisbewegingen binnen de pilotzone Arendonk





Vervolgens kijken we voor elke type interne beweging over welke sectoren dit gaat. Bij de bewegingen tussen kernen gaat het maar over twee vestigingen. De voorkomende sectoren zijn bij deze vestigingen zijn bouwnijverheid, industrie en administratieve en ondersteunende diensten. Voor de bewegingen tussen bedrijventerreinen gaat het over vestigingen actief in industrie, groot- en detailhandel en bouwnijverheid. Voor de gemixte bewegingen zien we dezelfde sectoren opduiken in dit casegebied.

**Tabel 19: Meest voorkomende NACE-codes voor de interne verhuizers binnen de pilotzone Arendonk**

| Sector                                     | Bewegingen tussen kernen (%) | Sector                 | Bewegingen tussen bedrijventerreinen | Sector                 | Gemixte bewegingen |
|--|------------------------------|------------------------|--------------------------------------|------------------------|--------------------|
| Bouwnijverheid                             | 50                           | Industrie              | 50                                   | Bouwnijverheid         | 48                 |
| Industrie                                  | 50                           | Groot- en detailhandel | 50                                   | Industrie              | 42                 |
| Administratieve en ondersteunende diensten | 50                           | Industrie              | 50                                   | Groot- en detailhandel | 39                 |
|  |                              | Bouwnijverheid         | 25                                   |                        |                    |

Opnieuw bekijken we de gemixte bewegingen in wat meer detail. Daarbij valt op dat bedrijven die actief zijn in bouwnijverheid en industrie voornamelijk verhuizen van de kern naar een bedrijventerrein, terwijl er slechts een beweging werd gemaakt in de omgekeerde richting. Het gaat om het bedrijf Lucodex, die van het bedrijventerrein Hoek in Boom naar de Dorpstraat in Niel is verhuisd. Het is een bedrijf die deelt in verschillende electronica, zoals TV's, PC's, Tablets, smartphones, etc. Het gaat vermoedelijk over kantoren die er gevestigd zijn.

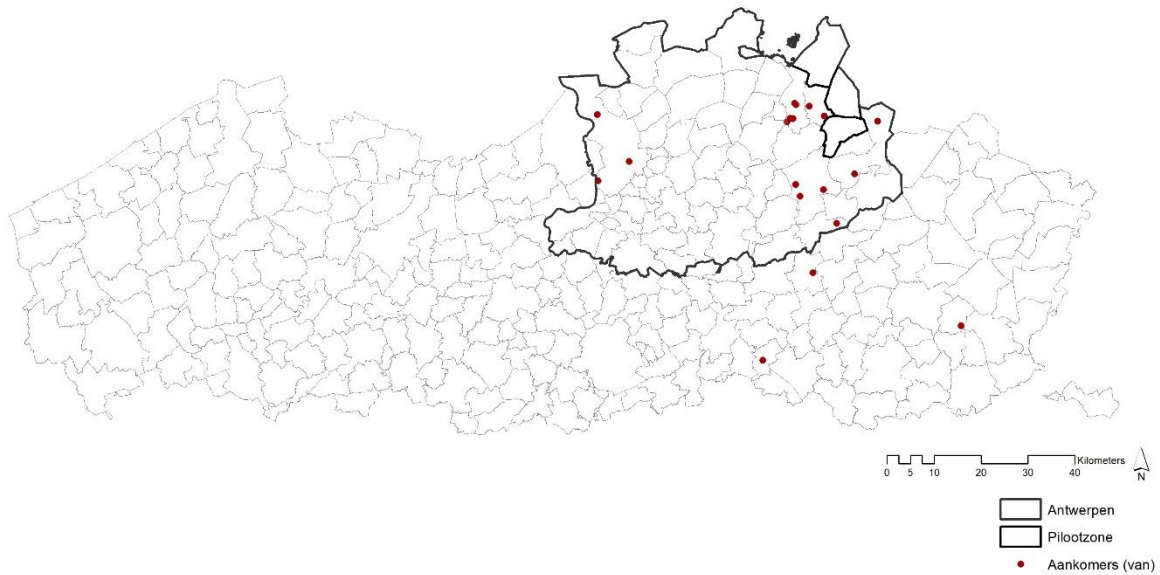
**Tabel 20: Meest voorkomende NACE-codes voor de gemixte interne verhuizers binnen de pilotzone Arendonk**

| Sector                                     | Gemixte bewegingen: van kern naar bedrijventerrein (%) | Sector         | Gemixte bewegingen: van bedrijventerrein naar kern (%) | Sector                 | Gemixte bewegingen: overig (%) |
|--|--|----------------|--|------------------------|--------------------------------|
| Bouwnijverheid                             | 73   | Bouwnijverheid | 100  | Industrie              | 32                             |
| Industrie                                  | 55   |                |  | Groot- en detailhandel | 32                             |
| Administratieve en ondersteunende diensten | 55   |                |  | Bouwnijverheid         | 32                             |
|  |  |                |  |                        |                                |

## Aankomers

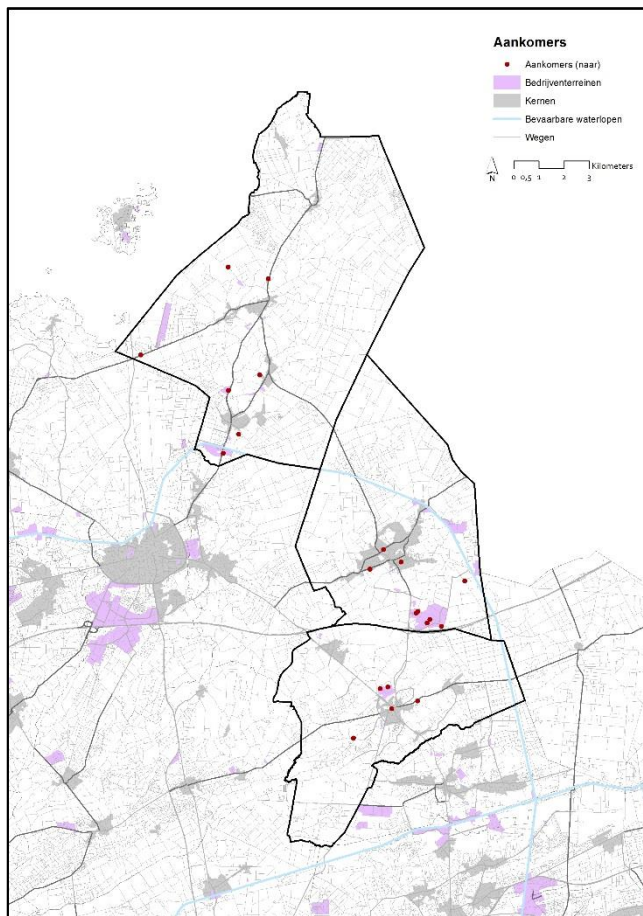
De aankomers (23) in het studiegebied komen van verschillende plaatsen, maar zijn opnieuw eerder lokaal (Oud-Turnhout, Turnhout, etc.). 65% van de aankomers hebben een tewerkstelling tussen 5 en 9 werknemers. 13% van de aankomende vestigingen heeft een tewerkstelling hoger dan 20 werknemers.

Figuur 24: De vertreklocatie van aankomers uit de pilotzone Arendonk



De aankomers komen voornamelijk aan in het centrum van Arendonk, Hoge Mauw, het centrum van Retie, en langs grote verkeersassen in Ravels.

**Figuur 25: De aankomstlocatie van aankomers in de pilotzone Arendonk**



De aankomers zijn voornamelijk actief in de sectoren groot en detailhandel, bouwnijverheid en industrie, en in mindere mate in de administratieve en ondersteunende diensten. De bedrijven actief in industrie en bouwnijverheid vestigen zich voornamelijk in de bedrijventerreinen. Bedrijven actief in de tertiaire sector kiezen dan weer voor een locatie in de kern.

**Tabel 21: Meest voorkomende NACE-codes voor de aankomers binnen de pilotzone Arendonk**

| Indeling naar sector (volgens NACE codes)  | Aankomers (%) |
|--|---------------|
| Groot- en detailhandel                     | 48            |
| Industrie                                  | 43            |
| Bouwnijverheid                             | 33            |
| Administratieve en ondersteunende diensten | 29            |

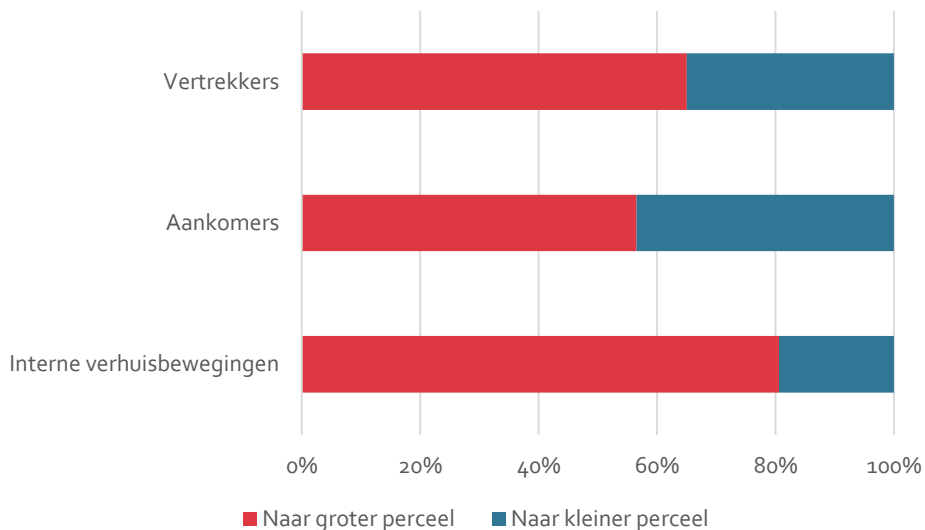
## Waarom verhuizen bedrijven?

Aan de hand van enkele factoren proberen we te onderzoeken waarom er verhuisbewegingen plaatsvinden. In de pilotzone werken we met een twintigtal verhuisbewegingen per type, waardoor ze niet altijd statistisch kenmerkend kunnen zien.

Hieronder zien we reeds dat voor de pilotzone Arendonk de interne verhuizers vaker een groter perceel hebben na de verhuis. In Arendonk ontvluchten vestigingen vaak de kern voor het buitengebied of een bedrijventerrein. Voor verhuizers van een kern naar een bedrijventerrein zien we dat voor 72% van alle gevallen een groter oppervlakte wordt gekozen.

Voor vertrekkers en aankomers is dit aantal veel kleiner. Andere redenen zullen dan ook aan de oorsprong liggen van het vertrek. Hierbij moeten we wel aandachtig zijn bij het feit dat het hier in het geval van de pilotzone Arendonk maar over een 20-30 verhuisbewegingen gaat per categorie.

**Figuur 26: De verandering in oppervlakte van percelen in pilotzone Arendonk bij een verhuis voor de interne verhuizers, de aankomers en de vertrekkers**



Als we verder in detail kijken naar de sectoren waarbinnen vestigingen actief zijn die voor een grotere oppervlakte kiezen, kunnen we voor de verschillende type verhuisbewegingen het volgende zien:

- Interne verhuizers (37): voornamelijk vestigingen in de meest voorkomende sectoren, met name industrie (80%) en bouwnijverheid (88%) kiezen voor een groter perceel bij verhuis en domineren het beeld voor de interne verhuisbewegingen.
- Bij de vertrekkers (23) zien we dat vestigingen binnen de sectoren landbouw (100%) en bouwnijverheid (75%) vaak kiezen voor een grotere oppervlakte, terwijl bij andere sectoren het meer verdeeld is.
- Aankomers (23): vestigingen binnen de sectoren landbouw (100%), industrie (100%), bouwnijverheid (75%) kiezen vaak voor een grotere oppervlakte. Vestigingen actief in groot- en detailhandel kiezen slechts in 33% van de gevallen voor een groter perceel, waardoor het gemiddelde rond 60% ligt bij de aankomers.

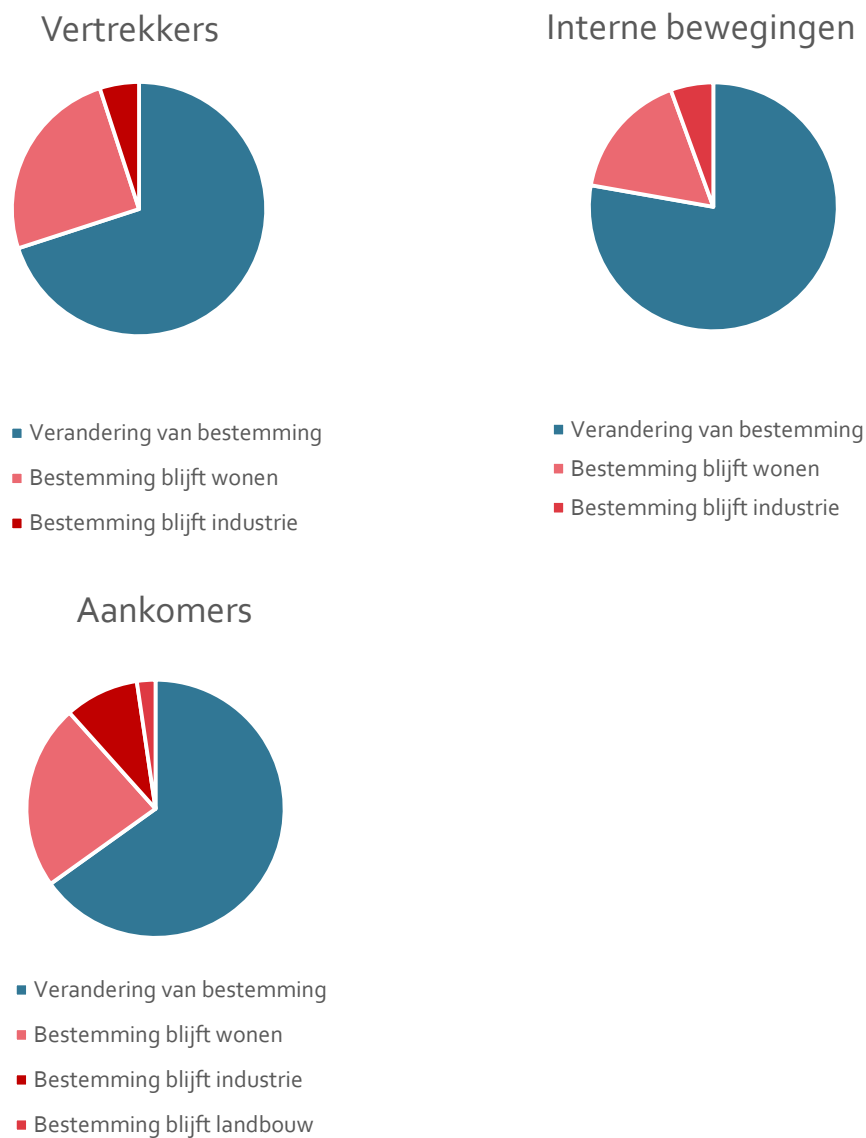
Daarnaast kijken we naar de bestemming van de locatie voor en na de verhuis. In een groot aandeel van de verhuisbewegingen, is er een verandering van de bestemming aanwezig: voor 65% van de aankomers, voor 70% van de vertrekkers en voor 78% van de interne bewegingen.

Voor de **vertrekkers** kiest iets meer dan 25% voor dezelfde bestemming. Bij iets meer dan 1/4<sup>de</sup> van de vertrekkers blijft de bestemming wonen of industrie. De verandering van de bestemming gaat in de helft van de gevallen gepaard met een verandering van wonen naar industrie.

Bij de **interne verhuisbewegingen** zien we het vaakst een verandering van bestemming. Het gaat ook in dit geval over voornamelijk verhuisbewegingen naar industriegebieden vanuit wonen, maar we zien ook een aantal bewegingen naar industriegebieden vanuit landbouwgebied.

Voor de **aankomers** zien we dat in 65% van de bewegingen de bestemming verandert. Het gaat grotendeels over bedrijven die verhuizen vanuit woongebied naar industriegebied of landbouwgebied.

**Figuur 27: Bestemmingsverandering bij de vertrekkers, interne verhuisbewegingen en aankomers**



De overige-categorie is in deze tabel veel groter, omdat er ook verhuisbewegingen plaatsvinden tussen bedrijventerreinen en landbouwgebied.

**Figuur 28: De verandering van bestemmingen bij verschillende soorten verhuizers**

| Verandering van sector  | Vertrekkers (%) | Interne verhuizers (%) | Aankomers (%) |
|---|-----------------|------------------------|---------------|
| Woongebied naar industrie   | 50              | 33                     | 25            |
| Industrie naar woongebied   | 7               | 7                      |               |
| Landbouwgebied naar woongebied                                    | 7               | 5                      |               |
| Woongebied naar landbouwgebied                                    |                 | 11                     | 25            |
| Overige (naar parkgebied, landbouwgebied naar industriegebied...) | 36              | 41                     | 50            |

De vestigingen die voor dezelfde bestemming kiezen bij verhuis, variëren binnen deze pilootzone. Bij aankomers zien we dat dit meer over vestigingen binnen detailhandel en industrie gaat, bij de interne verhuizers gaat het vaak over industrie en bouwnijverheid. Voor vertrekkers springt geen sector er uit.

Bij een verandering van de bestemming kunnen we het volgende concluderen:

- Vertrekkers: de bedrijven die voor een andere bestemming kozen waren voornamelijk bedrijven met codes in de landbouw (21%), industrie (21%), vervoer en opslag (14,%) en bouwnijverheid (14,3%).
- Interne verhuizers: voor de interne verhuizers zien we een grote verandering in bestemmingen van bedrijven die actief zijn in de industrie (86%) en bouwnijverheidssector (75,%). Deze verhuizen voornamelijk naar bedrijventerreinen.
- Aankomers: veel aankomers zijn van bestemming veranderd bij het verhuizen (groot- en detailhandel, bouwnijverheid).

In de pilootzone Arendonk is de dataset met verhuisbewegingen (83) relatief beperkt. Daarom kunnen enkele vestigingen reeds een stempel drukken op de trend in de pilootzone. Dit is belangrijk om in het achterhoofd te houden.

### 3.4. Synthese uit het data-onderzoek

#### Methodologische conclusie

Het gebruik maken van de VKBO-databank is baanbrekend en zorgt ervoor dat verhuisbewegingen kunnen worden gedetecteerd, iets wat niet mogelijk is door gebruik te maken van databronnen. Daarnaast zijn er een aantal nadelen verbonden aan het gebruik van de databank:

- De databanken van de VKBO databank zijn niet gebruiksvriendelijk om verhuisbewegingen te onderzoeken. Verhuisbewegingen detecteren kan enkel aan de hand van complexe transformaties van de data in verschillende modelleer software.
- het gebruik van NACE-codes is niet eenduidig opgenomen in de databank. Bedrijven gebruiken een wijde reeks van verschillende codes, waardoor het niet mogelijk is om de belangrijkste aan te duiden.
- een groot aandeel van de vestigingen kent geen tewerkstellingsgegevens. In dit onderzoek hebben we een aanname gemaakt dat de belangrijke vestigingen overeenkomen met de KRIS-databank.
- De oppervlakte van een perceel is niet altijd een correcte weergave van de oppervlakte waarop het bedrijf actief is. Een bedrijf kan zijn oppervlakte delen met andere bedrijven op het perceel. Daarom is het onmogelijk om na te gaan of de werkelijke bedrijfsoppervlakte overeenkomt met de oppervlakte die we meten aan de hand van het GRB.

Dit kwantitatief onderzoek vormt niettemin pionierswerk op het vlak van onderzoek naar verhuisbewegingen van bedrijven in Vlaanderen. Het eerste onderzoek vormt bovendien een sterke basis voor het verdere kwalitatieve onderzoek binnen deze studie. De eerste resultaten worden daar getoetst met actoren, alsook worden zaken die niet onderzocht konden worden in deze eerste data-analyse verder bestudeerd aan de hand van interviews.

#### Algemene synthese

Uit dit eerste dataonderzoek komt duidelijk naar voren dat we te maken hebben met **twee verschillende type gebieden** wat betreft de ligging van bedrijven. In de pilotzone in Arendonk is de bedrijvigheid voornamelijk gevestigd in de bedrijventerreinen en in de kernen van de gemeenten. In de pilotzone Boomsesteenweg is de bedrijvigheid dan weer voornamelijk gevestigd langs de vervoersas A12, die richting Antwerpen loopt, en in mindere mate langs de N148. Het zwaartepunt van bedrijvigheid ligt niet binnen de kernen in deze pilotzone.

Verder kunnen we zien dat in de pilotzone Boomsesteenweg veel meer bedrijven actief zijn dan in Arendonk. Dit verschil kunnen we grotendeels linken aan de strategische ligging van de pilotzone Boomsesteenweg ten opzichte van de stad Antwerpen, terwijl de gemeenten in de pilotzone Arendonk veel verder gelegen zijn van zowel Belgische als Nederlandse regionale steden.

Toch zien we op volgende vlakken **gelijkenissen** tussen beide pilotzones:

- De **meest vertegenwoordigde sectoren** in beide pilotzones zijn industrie, bouwnijverheid en groot-en detailhandel. In de pilotzone Arendonk zien we daarnaast een verhoogde concentratie aan landbouwbedrijven.
- In beide pilotzones blijven de meeste **verhuizende vestigingen vrij lokaal**. Ze verhuizen van en naar gemeenten die zich in de buurt vinden van locatie waar ze actief zijn.
- In beide pilotzones zien we dat bedrijven zich **graag vestigen op een bedrijventerrein**. We zien dit door te kijken naar de interne verhuis van de kernen (of woongebied) richting de bedrijventerreinen. In de pilotzone Arendonk zien we heel duidelijk de verhuisbeweging van de kern richting het bedrijventerrein van Hoge Mauw. In de pilotzone Boomsesteenweg gebeuren de meeste verhuisbewegingen in de bedrijventerreinen langs de A12-as, omwille van de

strategische ligging (bereikbaarheid voor werknemers en klanten). Het gaat veelal over bedrijven die actief zijn industrie en/of bouwnijverheid en groot- en detailhandel.

- Vaak gaat de verhuis gepaard met een schaalvergroting. Bij de drie types verhuisbewegingen **kiest ongeveer 60% van de verhuizers voor een groter perceel**. De verhuisbewegingen kunnen niet louter gelinkt worden aan het kiezen van een groter perceel.

We kunnen hieruit besluiten dat we binnen deze twee aanvullende pilootzones reeds veel gelijkaardige trends terugvinden. Op deze manier kunnen we veronderstellen dat in andere gebieden in de provincie Antwerpen waarschijnlijk gelijkaardige trends zullen terugkomen, zoals de meest voorkomende sectoren (bouwnijverheid, industrie, groot- en detailhandel), de voorkeur voor een bedrijventerrein en grotere perceelsoppervlakken bij een verhuis en het kiezen voor een nieuwe locatie die niet ver gelegen is van de vorige locatie.



## 4. Kwalitatief onderzoek

Trends op macroniveau geven de context weer rond de bedrijven in de pilootzones en hun positie ten opzichte van de Provincie Antwerpen en de wijdere regio. Deze trends verschillen per ruimtevrager en per vestigingsmilieu.

### 4.1. Methodiek

Er werd een top-down methodiek toegepast voor het onderzoek naar trends die impact hebben op de vestigingsdynamiek van bedrijvigheid. Dit wil zeggen dat uitgegaan is van reeds bestaande kennis van ruimtelijk-economische trends, aangevuld met observaties op lagere schaalniveaus en een aftoetsing van trends op macro- en mesoniveau aan de lokale context van de pilootzones. Voorbeelden van deze trends zijn de evolutie in verweefbaarheid van bedrijvigheid met andere functies, de hybridisering van de ruimtevraag, evoluties in binnenvaart en meer duurzame vormen van (stads)distributie. Op deze manier is het onderzoek voldoende toegespitst op de concrete gebieden in de Provincie Antwerpen.

De bronnen hiervoor zijn eerdere onderzoeken van Rebel en Atelier Romain, bestaand onderzoek en literatuur rond ruimte en bedrijvigheid, terreinbezoek, desk research, interviews met bedrijven en publieke stakeholders en workshops met betrokken gemeenten.

#### 4.1.1. Bestaand onderzoek rond ruimte en bedrijvigheid

##### Rol beleidsmakers

- Segmentatie van werklocaties Vlaanderen, Royal HaskoningDHV, november 2015, in opdracht van Ruimte Vlaanderen.
- Voka draaiboek Spazio: gemeenten geven ruimte aan bedrijven, multifunctionele invulling van woonwerkgebieden, beleidsaanbevelingen en praktische tips voor gemeentebesturen, mei 2016
- Gemeenten geven ruimte aan bedrijven – Multifunctionele invulling van woonwerkgebieden – Beleidsaanbevelingen en praktische tips voor gemeentebesturen, VOKA en AIO, mei 2016

##### Trends op macroschaal

- Raming van de behoefte aan bedrijventerreinen in West-Vlaanderen, Rebel, 2017, in opdracht van Provincie West-Vlaanderen
- Raming van de behoefte aan bedrijventerreinen in het Vlaams Gewest, Idea Consult, 2014, in opdracht van VLAIO
- Krabbenborg L. en Daalhuizen F., 2016, De geografie van het werken in Nederland verandert, [http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/pbl-2016-geografie-van-het-werken-in-Nederland-verandert\\_2263.pdf](http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/pbl-2016-geografie-van-het-werken-in-Nederland-verandert_2263.pdf)
- Europese Distributiecentra in Vlaanderen, onderzoek van Rebel in opdracht van Vlaamse Overheid, departement Mobiliteit en Openbare Werken, 2017
- Potentie voor economische ontwikkelingen in Noordrand Brussel, Rebel in opdracht van VLAIO, 2017

##### Push- en pull-factoren

- Evaluatie van de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de Vlaamse hoofdstations, BUUR, Rebel en Proflow, 2018, in opdracht van Departement Omgeving
- Brainstorm met UA Antwerpen rond vestigingsfactoren in de Kanaalkant, waarin drivers voor herlokalisatie worden onderscheiden, 2016

- Labo XX\_Work, a consolidation of the research, BUUR, WES, Connect & Transform, 2015, in opdracht van Stad Antwerpen
- Enquete herlokalisatie bedrijven in bedrijventerreinen, POM Antwerpen
- Location of logistics companies: a stated preference study to disentangle the impact of accessibility, Verhetsel et al. 2015, Journal of Transport Geography 42 (2015) 110–121
- Desmet F., 2011, Analyse van de verduurzaming en samenwerkingsverbanden op bedrijventerreinen in Vlaanderen, UGent

### Verweefbaarheid

- Kameleon, ondernemen in de kern, overzicht vestigingseisen van bepaalde bedrijven en verwevingsprofiel van typen activiteiten, in opdracht van VLAIO en Leiedal, juni 2016
- E. Louw, 2015, Efficiënt ruimtegebruik op bedrijventerreinen (in 'De markte voor bedrijventerreinen')

#### 4.1.2. Geïnterviewden per pilootzone

Per pilootzone werden een zestal stakeholders geïnterviewd om hun visie op en ervaringen met de verschillende aspecten van het onderzoek te evalueren.

#### Pilootzone Boomssteenweg

Voor de pilootzone Boomssteenweg metd aan publieke zijde gepraat met De Vlaamse Waterweg, District Zeeschelde. Met hen is de potentie van watergebonden overslag aan de Schelde en de Rupel in de pilootzone besproken, samen met de tendensen die spelen op de watergebonden bedrijventerreinen.

Aan private zijde is gesproken met gevestigde bedrijven in de pilootzone. Zo is met Wolf Oil besproken hoe en of hun grootschalige bedrijvigheid verweefbaar is met de woonomgeving in Hemiksem. Succes Koffie verhuisde van een verweven locatie naar een zichtlocatie langs de A12 op een bedrijventerrein in Schelle. Met hen zijn push- en pull-factoren besproken die geleid hebben tot deze beslissing. Het gesprek met Coeck heeft inzage gegeven in de praktijk van watergebonden bedrijvigheid in de pilootzone en haar randvoorwaarden. Tot slot werd met Goodman de vestigingsfactoren voor logistiek vastgoed langs de A12 besproken, meerbepaald in het kader van hun beslissing op risico te ontwikkelen op Boom-Krekelenberg.

| Instantie           | Geïnterviewde(n)                        | Expertise   |
|---------------------|---|---|
| De Vlaamse Waterweg | Districtshoofd Zeeschelde               | Potentie Schelde en Rupel   |
| Coeck Beton         | CEO                                     | Watergebonden overslag  |
| Wolf Oil            | Milieucoördinator en de voorzitter VIBH | Relatief grootschalige verweven activiteiten  |
| Succes Koffie       | COO                                     | Verhuisde van kern Niel naar locatie aan A12 in Schelle                                 |
| Goodman             | Country Manager Belgium                 | Marktkennis logistiek vastgoed A12 en keuze ontwikkeling op risico op Boom-Krekelenberg |
| Decathlon           | CEO en voorzitter van retailforum       | Expertise omtrent vestiging van grootschalige retail langs A12                          |

## Pilootzone Arendonk

Voor de pilootzone Arendonk zijn aan publieke zijde Voka Kempen-Oost, De Vlaamse Waterweg en de intercommunale IOK geïnterviewd. Met Voka is hun visie op bedrijvigheid in de pilootzone, bedrijventerreinmanagement en de wensen en knelpunten van lokale ondernemers besproken. Het gesprek met De Vlaamse Waterweg focuste op de opportuniteiten van het Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten, met name in relatie tot het Albertkanaal. Met Intercommunale IOK is de ontwikkeling, de uitgifte en het beheer van terreinen in de Pilootzone besproken.

Aan private zijde is gesproken met MPI Pumps, Fietsen Van der Veken en Mermans Beton. MPI Pumps centraliseerde zijn activiteiten uit Overpelt (magazijn) en Oud-Turnhout (kantoor) op de uitbreiding Hoge Mauw. Fietsen Van der Veken verliet met zijn showroom, magazijn en werkplaats de kern van Arendonk en koos een zichtlocatie op het bedrijventerrein Retie de Beemdekens. Mermans Beton is historisch gevestigd aan het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten, met enige residentiële bebouwing achter hun kade. Met hen is de verweefbaarheid van hun activiteiten besproken en de potentie van de binnenvaart voor bouwmaterialen, specifiek het Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten.

| Instantie             | Geïnterviewde(n)                              | Expertise   |
|-----------------------|---|---|
| Voka Kempen-Oost      | Secretaris                                    | Wensen en knelpunten lokale ondernemers                                     |
| MPI Pumps             | CEO   | Maakte specifieke keuze voor verhuis naar Arendonk                          |
| De Vlaamse Waterweg   | Diensthofd Commercieel Beheer Oost & Vastgoed | Opportuniteiten Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten                              |
| Fietsen Van der Veken | CEO   | Verhuisde van kern naar De Beemdekens                                       |
| Mermans beton         | Bedrijfsleider                                | Watergebonden overslag  |
| IOK                   | Dienst Projectontwikkeling                    | Ontwikkeling terreinen, samenwerking met bedrijven en uitgifte van percelen |

## 4.1. Trends en push/pull-factoren in de pilootzones

De pilootzones verschillen sterk in concentratie van bebouwing en type bedrijvigheid. Dit was dan ook een initieel uitgangspunt bij de keuze van beide pilootzones door Provincie Antwerpen, en wordt bevestigd door de data-analyse. Waar de pilootzone Arendonk relatief homogeen is, is de pilootzone Boomssteenweg meer heterogeen qua werkgelegenheid. Niel onderscheidt zich bijvoorbeeld met de vestiging van het Wetenschapspark en Boom onderscheidt zich met meer tertiaire werkgelegenheid (persoonlijke en zakelijke diensten), typisch voor meer stedelijke omgevingen. Deze diversiteit vertaalt zich in verschillende vestigingsmilieus en typen ruimtevragers per pilootzone.

Een gemene deler echter is de relatieve grootte van secundaire sectoren ten opzichte van Vlaanderen, met name de bouw- en de metaalsector. Enkele trends zijn dus van toepassing op beide pilootzones, waar andere specifiek voor één pilootzone opgaan. In volgende secties wordt ingegaan op de trends in respectievelijk de pilootzones Arendonk en Boomssteenweg.

### 4.1.1. Trends en push- en pull-factoren in de pilootzone Arendonk

#### Verweven bedrijvigheid op kleine tot middelgrote schaal<sup>21</sup>

Plaatsbezoek en ruimtelijke analyse toont aan dat er in beide pilootzone sterke vormen van verweven bedrijvigheid aanwezig zijn. Een belangrijk voorbeeld in pilootzone Arendonk is de houtzagerij en -handel Van Mechgelen. Op een site van 1,2 hectare nabij de kern van Arendonk produceert het bedrijf houtconstructies en plaatmateriaal voor in- en exterieur. In vervolgonderzoek wordt nagegaan hoe deze locatie in de praktijk functioneert. Ook Mermans Beton kan gezien worden als een verweven vorm van bedrijvigheid. Het bedrijf is dan wel watergebonden, het wordt ook omgeven door woongebied en vele stromen van materialen en werknemers dienen ook door het dorpscentrum van Arendonk te passeren.

Er zijn echter heel wat push-factoren die bedrijven voelen om weg te trekken uit woongebied, ook al worden zij daar juridisch helemaal niet toe verplicht. Een voorbeeld is Metaalwerken Claesen in Arendonk. Dit bedrijf startte een smederij en atelier aan de Koeistraat in Arendonk in 1946. Decennia later breidde het bedrijf uit op Industriezone Hoge Mauw en is daar nog steeds gevestigd. Hoewel de locatie aan de Koeistraat behouden is, is de bedrijvigheid hier toch aan het uitdoven. De schaal van bedrijvigheid van Claesen, met de bouw van staalconstructies en industriële loods, is de kern van Arendonk ontgroeid. De push-factor is hier dus voornamelijk fysiek ruimtegebrek, in combinatie met transportstromen.

In Retie verhuisde Fietshandel Van der Veken van zijn locatie in de kern van Retie naar het recent ontwikkelde bedrijventerrein Retie de Beemdakens. Een pushfactor voor dit bedrijf was het gebrek aan parkeergelegenheid, doordat veel klanten per auto naar de zaak komen. Dit gemak vond het bedrijf niet in het centrum. Ook fysieke uitbreidingsmogelijkheden waren niet eenvoudig: hiervoor moest de fietshandel aanpalende panden opkopen, die op vandaag wooneenheden zijn en uiteraard ook aan prijzen van wooneenheden verkocht worden. Dit is veel duurder dan een nieuwbouw te realiseren op een bedrijventerrein. Via contacten met IOK kwam de fietshandel uit op de nieuwe locatie op het bedrijventerrein. Doordat het bedrijf ook fietsen monteert en onderhoud uitvoert, werd een vestiging op het bedrijventerrein toegestaan. IOK is zich echter ook bewust van het feit dat dit type bedrijven in principe in de dorpskern zou kunnen blijven, en daar een meerwaarde kan betekenen op vlak van verweving. De nieuwe site heeft ruimte geboden om de omzet te verhogen en op het moment heeft het bedrijf verdere uitbreidingsplannen. Ook de uitstraling van de nieuwbouw

<sup>21</sup> Er is geen eenduidige indeling in schaalgroottes voor bedrijvigheid. Indien we de oppervlaktedimensie gebruiken, kunnen we spreken van grootschalige bedrijvigheid vanaf de oppervlakte van een halve hectare. Indien we spreken over de tewerkstellingsdimensie, is een bedrijf met meer dan 15 werknemers grootschalig.

op het bedrijventerrein, samen met de ruime showroom die in woongebied fysiek moeilijk zou geweest zijn, hebben hieraan bijgedragen. Doordat het bedrijf een regionale uitstraling krijgt, denkt het nu ook na over een uitbreiding in de richting van Turnhout.

Over het algemeen zijn de push-factoren die spelen op verweven bedrijvigheid, gerelateerd aan de overlast die zij genereert in relatie tot de draagkracht die de omgeving heeft. Dit zijn factoren als mobiliteitsgeneratie, geluidsoverlast en milieu-overlast en deze zijn sterk afhankelijk van de activiteit en schaal van het bedrijf, maar ook van het gebouw, de manier waarop ontsluiting is georganiseerd en de site is ingericht. Uit de interviews in beide pilootzones leren we dat dit draagvlak bij omwonenden in sommige gevallen kan verschillen. In pilootzone Arendonk zou er bijvoorbeeld een lage tolerantie zijn ten opzichte van dense volumes of hoogbouw in verweven gebied (interview Van der Veken). In elk geval is het draagvlak bij bewoners eindig en dienen bedrijven, bij hun werking of uitbreidingsplannen, hier constant rekening mee te houden.

Of bedrijven uiteindelijk, onder invloed van deze push-factoren, de stap zetten naar een locatie op een bedrijventerrein, hangt ook nog af van verhuiskost. Door de lage grondprijzen in pilootzone Arendonk lijken bedrijven in deze pilootzone sneller geneigd om de stap effectief te zetten (interviews MPI Pumps, Van der Veken, IOK). Het verhuizen van productiecapaciteit is altijd duurder dan een verhuis van magazijnen en kantoren (eigen onderzoek Rebel), wat zich ook vertaalt in productiebedrijven die het minst geneigd zijn om hun verweven locatie te verlaten.

### **Watergebonden bedrijvigheid : transportvraag vs aanbod van percelen**

Hoewel de watergebonden overslag beperkt lijkt in vergelijking met het Albertkanaal, vindt er relatief veel overslag plaats op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten. Bijvoorbeeld Janssens in Sint-Lenaerts (buiten de pilootzone) is één van de grootste klanten (Top 10) van De Vlaamse Waterweg (interview De Vlaamse Waterweg). Watergebonden overslag van bulk over het Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten zit stelselmatig in de lift: tonnages van passage en overslag bevinden zich in stijgende lijn. Om deze reden is De Vlaamse Waterweg ook bezig met het vernieuwen van bruggen en oevers. Specifiek in Retie worden ook bruggen vernieuwd. Op het moment zijn er negen actieve aanvragen bij De Vlaamse Waterweg voor kaaimuren aan het Kanaal, waarvan één belangrijke binnen de pilootzone (Ravels Kanaaldijk). Hoewel er dus verdere potentie lijkt te zijn voor het kanaal, en bedrijven geïnteresseerd zijn in watergebonden overslag, mede omwille van de congestie rond Turnhout, zijn er ook factoren die de potentie juist beperken. Zo is de diepgang te beperkt voor grote schepen en is de sluis in Rijkevorsel een andere beperkende factor. Daarnaast is het moeilijk nog extra watergebonden terreinen te bestemmen door de aanwezigheid van natuurgebieden in de pilootzone langs het kanaal.

Een andere push-factoren voor watergebonden bedrijvigheid ligt in de vereniging van economische activiteiten met recreatie. Zowel watergebonden bedrijvigheid als recreatie hebben een claim op locaties langs waterwegen, iets wat soms wordt opgelost door een kant van een waterweg voor recreatie te reserveren en de overzijde voor bedrijvigheid.

### **Watergebonden bedrijvigheid: innovatieve concepten zoals Watertruck**

Een evolutie die zou kunnen resulteren in een push-factor van watergebonden bedrijven, is het beperkt aantal binnenvaartschippers en binnenvaartschepen. De schepen die dergelijke kanalen van CEMT-klasse II kunnen bevaren, de zogenaamde Kempenaren, raken uit roulatie. De jongste schepen dateren van de jaren 1940 en raken maar moeilijk hersteld. Nieuwe binnenvaartschepen hebben altijd een groter gabarit, omdat het bouwen van nieuwe Kempenaren commercieel niet interessant is. Binnen afzienbare tijd kan het dus zelfs zijn dat er geen schepen voorradig zijn om de watergebonden bedrijven langs de kanalen zoals Dessel-Turnhout-Schoten te belevaren.

Het innovatieve concept van de watertrucks zouden hier verandering in kunnen brengen. Watertrucks zouden op de kleinere kanalen af en aan kunnen varen tussen grote depots en

afnemers. Het vervoer tussen de brongebieden van de materialen (bv de Rijn in Duitsland) en de grote depots zou dan nog altijd via grotere schepen kunnen gebeuren. Volgens de Vlaamse Waterweg zijn deze op het moment in productie en kunnen de eerste 18 van de in totaal 28 Watertrucks eind 2019 gebruikt worden. In 2014 evalueerde Rebel de potentie van watertrucks voor kanalen met een CEMT-klasse van I tot IV. Een van de hoofdbevindingen was dat 77% van het ultiem geselecteerde geaggregeerde volume in West-Vlaanderen en de Kempen bulkstromen weerspiegelt (hoofdzakelijk zand en grind, afvalstromen, bouwmaterialen en voederstromen). Op basis van een shortlist van bedrijven met potentieel voor modal shift, werd uit een 58-tal stromen van 30 bedrijven via vraagmodellen bepaald dat de potentie voor modal shift in de regio Kempen ongeveer 2 miljoen ton bedroeg. Uit het interview met Mermans Beton blijkt toch enige bezorgdheid over de business case van deze watertrucks. Er zouden grote inefficiënties optreden ten gevolge van de extra overslag en hieraan gekoppelde werklust en administratie. Mermans Beton verwacht daarom niet dat watertrucks op korte termijn het probleem van de verdwijnende Kempenaars zullen oplossen.

### **Logistieke bedrijvigheid in de pilootzone**

De locatiekeuze van grote logistieke activiteiten, zoals bijvoorbeeld Europese Distributiecentra (EDC's) gebeurt voornamelijk op internationale schaal, en wordt gedreven door zaken als de nabijheid van de afzetmarkt, beschikbare infrastructuur, multimodaliteit, loonkost en arbeidsvoorwaarden, goed opgeleide werknemers, congestie en flexibiliteit van de arbeidsmarkt (eigen onderzoek van Rebel). Arendonk Hoge Mauw lijkt in stijgende mate in het vizier te komen voor dergelijke investeringen. Dit omdat de locatie centraal gelegen is in een groot Europees afzetgebied, een erg vlotte verbinding heeft met de snelweg E34 (Antwerpen – Ruhrgebied) en zich buiten het congestiegebied van de Antwerpse agglomeratie bevindt (interview met VOKA Kempen, MPI Pumps). Ook de onmiddellijke aansluiting op de E34 zonder omwegen, is een belangrijke factor. Dit wordt ook bevestigd in de literatuur (Verhetsel et al, 2015). De recente vestiging van Van Moer Logistics is hier een voorbeeld van. Op een beperkt deel (ongeveer een hectare) van de grote onderbenutte site op Industriezone Hoge Mauw, opent het bedrijf een nachthub om containers die het overdag verzamelt op deze locatie naar Antwerpen te brengen. Van Moer stelt de locatie ook open voor andere bedrijven. De interesse blijkt ook uit een aantal nieuwe invullingen van de uitbreiding van industrieterrein Hoge Mauw. Ook volgens dienstverlener in commercieel vastgoed JLL (Jones Lang LaSalle), drijft de mobiliteitsproblematiek op de as Antwerpen-Brussel, logistieke bedrijvigheid oostwaarts. De take-up van logistiek vastgoed verschuift naar trimodale sites langs de as Antwerpen – Limburg- Luik.

De checklist qua vestigingsfactoren is echter niet volledig afgevinkt op Hoge Mauw. Het gebrek aan multimodaliteit, maakt dat andere locaties nog steeds interessanter zullen worden bevonden voor grootschalige distributiecentra, zoals bijvoorbeeld Nike in Laakdal/Ham. Ook als vestiging voor e-fulfillment voor e-commerce lijkt niet kansrijk, omdat de bevolkingsdichtheid in de nabije omgeving van het gebied te laag is. Hiervoor wordt toch eerder naar de rand van stedelijke agglomeraties gekeken (eigen onderzoek Rebel, interview met VOKA).

Logistiek is vooralsnog geen zeer sterke specialisatie van de pilootzone ten opzichte van Vlaanderen. Toch zijn er enkele voorbeelden op Industripark Weelde en Industriezone Hoge Mauw. De aanwezige logistieke bedrijvigheid in de pilootzone Arendonk is vooral gericht op het reeds aanwezige economische weefsel op regionaal niveau (Kempen). Zo heeft Van de Pol transport sinds 2017 zijn hoofdkantoor gevestigd op Industripark Weelde. Het bedrijf vervoert grondstoffen, voedingswaren en farmaceutische producten naar klanten in de regio Turnhout, Antwerpen, net over de Nederlandse grens, maar voor een deel ook naar Luxemburg, Frankrijk en Duitsland. Op Industriezone Hoge Mauw zijn grote lokale spelers actief als Transport Arendonk Van Steenberghe, Mermans Van Houdt (onderdeel van Van Moer Logistics) en een groot distributiecentrum van de Deense bandenfabrikant Starco. Belangrijke pull-factoren voor de logistieke sector, zijn de ligging ten opzichte van Antwerpen en Eindhoven, de competitieve prijs van de gronden en de vlotte ontsluiting via de E34 die op dit punt congestievrij is. Een push-factor wordt gevormd door de

houding van lokale besturen ten aanzien van grote ruimtevragers met beperkte toegevoegde waarde, waartoe sommige logistieke activiteiten behoren.

### **Efficiënt ruimtegebruik**

Een van de drie principes van de Nota Ruimte, is het niet aansnijden van nieuwe ruimte voor bedrijvigheid, maar het beter benutten van de bestaande ruimte. Voorschriften in nieuw bestemde bedrijventerreinen sturen hier reeds op aan en de uitbreiding van Hoge Mauw is hier een voorbeeld van. Het verschil tussen de bestaande Industriezone en de uitbreiding is bijzonder groot. Waar eerstgenoemde weinig ruimtelijke kwaliteit uitstraalt, verouderde loodsen en een onderbenutte site van 9 hectare huisvest, biedt de uitbreiding Hoge Mauw plaats aan tal van bedrijven met meerdere bouwlagen. Dit verschil laat zien dat er niet alleen een uitdaging voor beleid ligt in efficiënter ruimtegebruik op bestaande terreinen en bedrijventerreinmanagement, maar dat inspanningen op dat vlak ook effectief mooie resultaten opleveren.

Ontwikkelaar IOK geeft aan dat hier ook specifiek in samenspraak met de gemeente Arendonk op werd ingezet. Tot tien jaar geleden was dit moeilijker in de praktijk te brengen omwille van een conservatieve ingesteldheid van veel bedrijven. Nu beginnen bedrijven in stijgende mate in te zien dat zuinig ruimtegebruik ook voor hen voordelig is. Veel bedrijfsleiders opteren zelfs voor een bedrijfspand dat aaneengesloten gebouwd wordt met andere bedrijfspanden, omdat er anders toch verloren oppervlakte bedrijfsgrond overblijft.

**Figuur 29: uitbreiding Hoge Mauw met aaneengesloten gebouwen, fietspaden en groenaanleg**



### **Bedrijvigheid op landbouwgrond**

Uit de meetings met stakeholders en de interviews komt naar voren dat er in stijgende mate kleinschalige bedrijvigheid plaatsvindt op landbouwgrond. De prijs voor landbouwgrond is veel lager dan deze voor industriegrond, waardoor buitenopslag en opslag in loodsen veel goedkoper kan in landbouwgebied. Wettelijk gezien zijn deze activiteiten al snel oneigenlijk gebruik van landbouwgebied.

Het is een uitdaging voor (lokale) overheden om dit verschijnsel tegen te gaan: dit oneigenlijk gebruik verdringt de landbouwactiviteiten waarvoor de landbouwgebieden nog steeds bedoeld zijn, en creëren anderzijds ook ongewenste verkeersstromen, omdat zij zich erg verspreid voordoen (in tegenstelling tot een concentratie op bedrijventerrein) en zich voordoen op landelijke wegen die niet geschikt zijn voor andere vormen van transport. Het blijkt in de praktijk echter bijzonder moeilijk om hier een gepast beleid tegenover te zetten, waarbij een moeilijk evenwicht gezocht moet worden tussen voldoende afrandend te werk gaan enerzijds en anderzijds niet al te repressief op te treden.



#### 4.1.2. Trends en push- en pull-factoren in pilootzone Boomsesteenweg

##### Verweven bedrijvigheid op kleine schaal

Verweven bedrijvigheid in de kernen van de pilootzone Boomsesteenweg, staat onder druk. Tijdens plaatsbezoek bleek dat een relatief groot deel van de verweven locaties op het moment leeg staat. Dit werd ook bevestigd in contactnames met stakeholders (workshops met gemeenten, Succes Koffie). Het data-onderzoek wijst uit dat de gemixte bewegingen (tussen bestemmingen) voor een relatief groot deel uit verhuizingen naar bedrijventerreinen bestaan. Dit geeft aanleiding te veronderstellen dat op meso-niveau (op provinciaal niveau) een beweging bestaat van verweving naar vestiging op een bedrijventerrein. De push-factoren die spelen op verweven bedrijvigheid zijn gerelateerd aan de overlast die zij genereert in relatie tot de draagkracht die de omgeving heeft. Dit zijn factoren als mobiliteitsgeneratie, geluidsoverlast en milieu-overlast en deze zijn sterk afhankelijk van de activiteit en schaal van het bedrijf. Uit interviews blijkt echter dat deze sterk getemperd kunnen worden door de organisatie van het bedrijf zelf, zoals de conceptualisering van de gebouwen, de manier waarop ontsluiting is georganiseerd en de site is ingericht, en de manier waarop logistieke stromen worden georganiseerd (bv Wolf Oil Company).

In de pilootzone Boomsesteenweg zijn deze trends en push- en pull-factoren afgetoetst met het bedrijf Succes Koffie en met de gemeenten. Succes Koffie schetste het beeld dat het een kwestie van tijd was dat het de kern van Niel zou verlaten, als resultaat van beperkte uitbreidingsmogelijkheden en het stijgend aantal verkeersbewegingen van en naar de branderij in Boom. Het aan- en afrijden van kleine vrachtwagens nabij een school was geen ideale combinatie. De belangrijkste pull-factor naar de nieuwe locatie was visibiliteit. Met een groot bord langs de A12 zouden meer potentiële klanten aangeboord kunnen worden: dit was belangrijk ondanks het feit dat Succes alleen B2B werkt en voornamelijk levert aan horeca en kantoren. De nieuwe locatie is beter ontsloten en beter gepositioneerd ten opzichte van klanten, werknemers en de branderij in Boom. De wens bestaat nog steeds om verder te centraliseren in bijvoorbeeld Boom uit efficiëntie-overwegingen. De overweging te verhuizen heeft lang geduurd, doordat veel waarde werd gehecht aan de historie die het bedrijf had op de site die het verlaten heeft, een pull-factor die lange tijd doorslaggevend bleef.

Vervolgstappen in het onderzoek moeten een aanzet maken in het uitklaren van de vraag hoe een verweving te bereiken die de voordelen omvat en de nadelen ondervangt. Hoe kunnen pull-factoren gecreëerd worden naar verweven gebieden en hoe kunnen de push-factoren voor bedrijvigheid in verweven gebieden gereduceerd worden? In de pilootprojecten zal dit verdere uitwerking krijgen. Via ontwerpend onderzoek wordt gezocht naar mogelijkheden de functionele incompatibiliteiten die optreden te ondervangen. Daarnaast worden de financiële prikkels die invloed hebben op verweving en de juridische instrumenten die ingezet kunnen worden in dit vraagstuk onderzocht. Tijdens de workshops met de gemeenten, werd hier ook een rol voor de provincie en gemeenten gesuggereerd in het behandelen van locatie-aanvragen, en het faciliteren van bedrijven naar de maatschappelijk meest gewenste locatie. Enerzijds moet gekeken worden hoe er opnieuw plaats kan zijn voor nieuwe bedrijvigheid op een vrijgekomen locatie, wanneer een ander verweven bedrijf verhuist naar een bedrijventerrein. Anderzijds moet bekeken worden voor bedrijven die een locatie zoeken op een bedrijventerrein, of hun activiteit niet ook verweefbaar is en gefaciliteerd kan worden in het centrum van het dorp of de stad. In de Pilootzone Boomsesteenweg werd door de burgemeester van Rumst een good practice naar voor gebracht: een consultingkantoor dat specifiek koos voor een locatie in een groot woonhuis in het centrum, in plaats van een meer typische kantoorlocatie.

##### Verweven bedrijvigheid op grote schaal

In Hemiksem valt een aantal bedrijven op dat historisch gegroeid is en omgeven wordt door residentiële bebouwing. Het betreft Lamifil, Wolf Oil Corporation en Proviron. De laatste twee bedrijven voeren petrochemische activiteiten uit en enkele bedrijven behoren tot Seveso-bedrijvigheid. Het geïnterviewde bedrijf Wolf Oil geeft aan dat het belevd wordt vanuit de

Antwerpse haven en hier opslagruimte gebruikt. Een locatie in een zeehaven is aantrekkelijk voor bedrijven in de oliesector. Er zijn echter een aantal belangrijke factoren dat maakt dat dit type grootschalige bedrijvigheid op zijn locatie blijft. Ten eerste is de verhuiskost zeer hoog: de valorisatiewaarde van een groot terrein in woonomgeving is relatief beperkt, de aan te kopen site is op een gewilde bedrijfslocatie en de investering in bestaande infrastructuur is aanzienlijk geweest. Ten tweede genereert dit type bedrijvigheid belangrijke (hoogwaardige) werkgelegenheid in de pilootzone. Hoewel de meerwaarde voor leefbaarheid van dit type bedrijvigheid beperkt is, is werkgelegenheid een belangrijke factor voor lokale goodwill.

Er bestaan echter wel belangrijke push-factoren voor dit type bedrijvigheid. Zo is de toename van de residentiële druk in de pilootzone een belangrijke factor die de ruimte voor (watergebonden) bedrijvigheid inperkt en de druk op de weginfrastructuur richting A12 verder zal doe toenemen. Ook de logistieke stroom tussen het bedrijf en de A12 (werknemers, inkomende en uitgaande goederen) verloopt over lokale wegen. Verder zijn er ook de veiligheidsrisico's, inherent aan dit type bedrijvigheid. Naast de mitigerende maatregelen die ook gelden voor kleinschalige verweven bedrijvigheid, blijkt hier ook een goede en duidelijke communicatie met de buurt doorslaggevend te zijn om voldoende draagvlak te bewaren.

### **Logistiek als ruimtevrager : positie van Vlaanderen**

Vlaanderen is met zijn positie ten opzichte van de havens van Rotterdam en Antwerpen, een zeer belangrijke logistieke draaischijf in Europa (EDC's in Vlaanderen, Rebel, 2017). De locatiekeuze op internationale schaal, van bijvoorbeeld Europese Distributiecentra, wordt gedreven door zaken als de nabijheid van de afzetmarkt, beschikbare infrastructuur, loonkost, goed opgeleide werknemers, congestie en flexibiliteit van de arbeidsmarkt. De beslissing voor e-fulfilment<sup>22</sup> wordt gedreven door centrale ligging in een afzetgebied, arbeidskrachten en de nabijheid van een pakketnetwerk hub of depot (DHL, TNT, ...). De logistieke activiteit in de Provincie Antwerpen resulteert in een belangrijke ruimtevraag van deze sector<sup>23</sup>. Door de opkomst van e-commerce is de ruimtevraag steeds groter, maar zijn de eisen aan logistiek vastgoed ook evolutief. Logistieke ontwikkelaars (WDP, Montea, Goodman, ...) ontwikkelen veelal op maat van de klant, wiens eisen steeds specifieker worden. Volgens Goodman Group is verticaliteit echter nog niet aan de orde in Vlaanderen, dit is een kwestie van grondprijs en dit zou in de toekomst dus wel zo kunnen zijn. Hoe het type ruimtevraag evolueert, is voor iedereen de vraag. Enerzijds leidt schaalvergroting tot grote (Europese) Distributiecentra, anderzijds vraagt stadsdistributie om kleinere centra aan de stadsrand van grote steden (eigen onderzoek van Rebel)

### **Logistiek als ruimtevrager: as Brussel-Antwerpen**

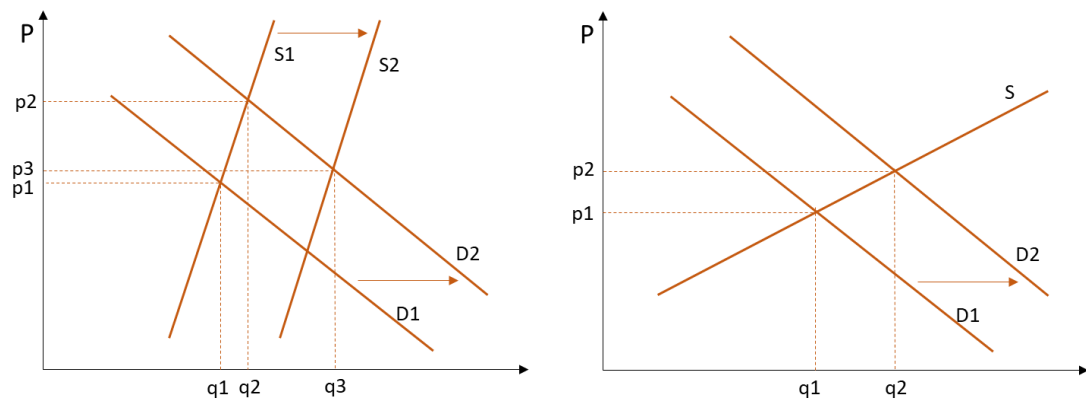
De laatste decennia was de as Brussel-Antwerpen erg in trek voor logistieke activiteiten doordat aan de meeste van de vestigingsvoorwaarden die door logistieke spelers worden gesteld, werd voldaan. Als we inzoomen op de Pilootzone, zien we de laatste jaren echter een ander beeld. Voornamelijk congestie, in combinatie met een gebrek aan (goedkope / vlakke ) uitbreidingsmogelijkheden, zorgt voor een kleiner transactievolume op de as Antwerpen-Brussel. Volgens dienstverlener in commercieel vastgoed, Jones Lang LaSalle (JLL), bedroeg het transactievolume in 2017 op de as Antwerpen-Brussel 180.000 m<sup>3</sup>. Volgens hen is dit de helft van vorig jaar en zo'n 40% onder het vijfjarig gemiddelde op de as. JLL constateert een verschuiving naar trimodale sites langs de as Antwerpen – Limburg- Luik. Ontwikkelaar van logistiek vastgoed Goodman, heeft besloten op risico een terrein te ontwikkelen op Boom – Krekelenberg. Blijkbaar blijft er toch voldoende vraag naar

---

<sup>22</sup> Verwerking van goederen na een transactie via internet: inslag en opslag, verzamelen, verpakken en verzenden van goederen naar de opgegeven adresgegevens

<sup>23</sup> NB: tegelijkertijd zijn (geautomatiseerde) magazijnen steeds hoger

goed ontsloten terreinen (rechtstreeks op A12) met logistiek vastgoed dat aan de hedendaagse normen voldoet. Volgens het bedrijf is congestie weliswaar een pijnpunt, maar het verwacht dat de aanpassingen aan de A12 en de aanleg van een verbindingsweg tussen de A12 en de E19 deze gaan oplossen.



**Figuur 30: Stijgende vraag naar gronden/vastgoed in geval van inelastisch aanbod (links) en elastisch aanbod (rechts)**

Zoals wordt weergegeven op Figuur 30, mogen we ons niet laten leiden door take-up van bijkomende gronden of logistiek vastgoed om uitspraken te doen over al dan niet stijgende vraag vanuit de markt. Zoals blijkt uit de interviews met onder andere Goodman, en uit de workshop met de gemeenten uit pilotzone Boomsesteenweg, kenmerkt het aanbod aan logistieke gronden en vastgoed zich in deze pilotzone door een inelastisch aanbod. Dit betekent dat het aanbod op korte termijn slechts in zeer beperkte mate kan voldoen aan eventuele vraagstijgingen, omwille van beperkt aantal bestemde gronden en moeilijke vergoedbaarheid van logistiek vastgoed. Dit wordt weergegeven op de linkerkant van de figuur, met een inelastische curve S1. In geval van een stijging van de vraag van D1 naar D2, evolueren we van evenwichtspunt  $q_1p_1$  naar evenwichtspunt  $q_2p_2$ . De totale inname  $q_2$  is amper gestegen in vergelijking met  $q_1$ , maar de prijs  $p_2$  ligt wel een pak hoger. Dit is exact de situatie die zich voordoet volgens Goodman.

In pilotzone Arendonk daarentegen hebben we een elastische aanbodscurve. Een stijgende vraag in de pilotzone, bijvoorbeeld omwille van bedrijven die uitwijken door congestieproblemen elders, kan wel grotendeels opgevangen worden in het bestaande aanbod. Een goed voorbeeld is de take-up door de nachthub van Van Moer Logistics op Hoge Mauw. Dit wordt weergegeven op de rechterkant van de figuur. De positieve vraagevolutie van D1 naar D2 leidt van evenwichtspunt  $q_1p_1$  naar  $q_2p_2$ . In dit nieuwe evenwichtspunt is de prijs beperkt gestegen, maar is vooral de totale take-up ( $q_2 - q_1$ ) sterk positief.

In beide gevallen hebben we echter een even sterke vraagstijging. Om uitspraken te doen over een eventuele vraagstijging, dient dus evenzeer gekeken te worden naar de stijgende druk op bestaande gronden, als naar de bijkomende take-up. In het vervolgonderzoek wordt hier specifiek aandacht aan besteed. Er wordt dieper ingegaan op het extensieve gebruik van gronden door carrossiers. Indien zij ook deze druk voelen, zou het logisch lijken dat zij zoeken naar oplossingen om deze gronden rendabeler te benutten als vandaag het geval is. Anderzijds moet rekening gehouden worden met het feit dat verschillende geografische markten niet los gezien kunnen worden. De vraagstijging op de as Brussel-Antwerpen kan slechts gedeeltelijk voldaan worden binnen het inelastisch aanbod. Een deel van deze vraag is gevoelig aan prijsstijgingen en/of is niet sterk geografisch gebonden: dit deel zal 'overlopen' naar de geografische markten in het oosten van Vlaanderen, waaronder deze van pilotzone Arendonk, waar het aanbod elastischer is en de prijsstijgingen beperkter zijn. Dit is de evolutie die Jones Lang Lasalle waarneemt.

## **Logistiek als ruimtevrager: evoluerende eisen**

Er worden sterk evoluerende eisen op vlak van vastgoed voor kantoren en logistiek waargenomen (interview met Goodman): deze betreffen voornamelijk eisen op vlak van energie-efficiëntie van gebouwen. Dit zorgt voor een duale markt: deze kenmerkt zich door een groot aandeel verouderd logistiek vastgoed met relatief hoge leegstandscijfers of beperkte benutting. Het nieuw ontwikkeld vastgoed kent daarentegen een snelle take-up en zeer lage leegstandscijfers. Het is de vraag wat met verouderd logistiek vastgoed dient te gebeuren in de pilootzone, en wat hiermee zou moeten gebeuren, ook in het kader van zuinig ruimtegebruik. Wanneer de grondprijs hoog is, zou dit volgens Goodman echter geen probleem moeten zijn. De grond maakt dan een relatief groot deel van de prijs van logistiek vastgoed uit, waardoor het de moeite loont te herontwikkelen.

Ten slotte dient opgemerkt te worden dat de houding van lokale besturen ten opzichte van de logistieke sector niet langer verwelkomend is. Dit omwille van de relatief grote ruimtevrage en mobiliteitsgeneratie van deze activiteiten, in combinatie met de relatief lage werkgelegenheid door doorgedreven automatisering (interview Goodman, bevestigd op workshop met gemeenten). Goodman heeft hier op zich geen problemen mee, maar verwacht wel een heldere en consequente behandeling tijdens vergunningsprocessen. Dit gebeurt vaak niet, en zorgt voor extra risico voor grote logistieke investeringen.

De gemeenten uit de pilootzone geven aan dat Willebroek / Puurs, meer zuidelijk gelegen op de as Antwerpen-Brussel, een interessantere locatie is voor verdere concentratie van nieuwe logistieke activiteiten, vooral ook omdat hier meer mogelijkheden zijn met het oog op multimodaliteit. Vanuit expertise met andere projecten (onder andere ontwikkeling trimodaal bedrijventerrein Puurs) kan bevestigd worden dat ook de markt hierin lijkt te volgen. Ook Goodman bevestigt het stijgend belang van multimodaliteit, al zien zij nog steeds een beperkt belang van spoorontsluiting. In elk geval kan de unimodale ontsluiting via de weg binnen afzienbare tijd een belangrijke push-factor voor logistieke bedrijvigheid vormen.

## **Watergebonden overslag in de pilootzone**

Watergebonden overslag van bulk in Vlaanderen zit stelselmatig in de lift (cijfergegevens en gesprekken met De Vlaamse Waterweg, eigen onderzoek). Dit is vanuit maatschappelijk opzicht een zeer wenselijke ontwikkeling, gezien het duurzame karakter van de binnenvaart en zijn impact op congestie op de weg.

Een belangrijke specifieke pull-factor in de pilootzone is de nabijheid van stedelijk gebied. Vooral voor betonproducenten (de belangrijkste watergebonden activiteit in de pilootzone) is het van belang nabij stedelijk gebied gevestigd te zijn om beton per mixer over de weg te kunnen leveren, met een levertermijn van beton die best niet meer dan 45 minuten bedraagt.

De grondstoffen om beton te produceren komen aan in bulk over het water. De meeste bedrijven werken actief aan een beleid om de inkomende materialenstromen via de waterweg te organiseren, met succes. Een erg belangrijk element van dit type bedrijven zijn de outbound stromen die grotendeels over de weg verlopen. Betonfabriek Coeck in Niel zet bijvoorbeeld wel in op pelletisering van outbound stromen, maar een groot deel hiervan vertrekt per vrachtwagen. Dit is nu eenmaal inherent aan de activiteit, waarbij werven in de buurt beleverd worden met bouwmaterialen en beton. Om de kern van Niel te ontlasten, heeft het bedrijf tezamen met publieke partners zoals Provincie Antwerpen, fors geïnvesteerd in een betere, gescheiden ontsluiting.

Er zijn ook andere factoren die de potentie van de binnenvaart specifiek in deze pilootzone belemmeren. Zo is de aanleg van kade-infrastructuur relatief duur door de sterke getijdewerking van de Schelde en de Rupel. Daarnaast is er over het algemeen een tekort aan binnenvaartschippers. Een belangrijke ontwikkeling voor de binnenvaart is die van infrastructuuronafhankelijk schepen (Zulu's) en innovatieve concepten zoals Watertruck. Toch lijkt de business case voorlopig niet positief genoeg om het niveau van pilootprojecten te overstijgen en te evolueren naar grote schaal (gesprek

de Vlaamse Waterweg). Dit is het gevolg van het bijkomend aantal overslagmomenten, waarbij de hieraan gelinkte kosten (certifiëring, tijd) de financiële haalbaarheid negatief beïnvloeden.

### **Watergebonden bedrijvigheid versus gemengde ontwikkeling**

In sommige gevallen moet er een keuze gemaakt worden om terreinen, die potentieel hebben voor watergebonden economische activiteiten, te behouden voor deze activiteiten. De sites aan het water zijn namelijk erg in trek bij ontwikkelaars van residentiële en gemengde projecten, zoals bijvoorbeeld het geval bij ontwikkeling Hemixveer en Hemiksem. In interviews werd meermaals aangegeven dat economische activiteiten niet weggedrukt worden door residentiële ontwikkelingen. Zolang de sites als industriezone bestemd blijven, wat ze in bijna alle gevallen zijn, is er namelijk ook geen residentiële ontwikkeling mogelijk. Het is eerder een lokale beleidskeuze om al dan niet toe te laten dat op watergebonden economische sites een gemengde of residentiële ontwikkeling wordt voorzien, zoals nu het geval is op de Bekaert-site.

Er is bij de betrokken gemeenten geen eenduidigheid wat nu de beste keuze is. Er is consensus over het belang van watergebonden activiteiten, met het oog op werkgelegenheid en het creëren van een modal shift in goederentransport. Anderzijds wil men met nieuwe residentiële ontwikkelingen een oplossing zoeken voor terreinen die met economische activiteiten ongewenste mobiliteitsstromen door de dorpskernen teweegbrengen, of anders leeg blijven staan. Het nadeel van residentiële ontwikkelingen is dan weer dat zij kunnen zorgen voor een (te) snelle groei van de gemeente, en dat de personenmobiliteit van nieuwe bewoners op de site eveneens extra verkeer tussen de site en de grotere verkeersassen genereert, via lokale wegen.

### **R&D in de pilootzone**

Innovatie is een belangrijke drijver voor de competitiviteit van de Vlaamse maakindustrie. Een bedrijf als Wolf Oil heeft een laboratorium en een speciale afdeling die zich bezighoudt met onderzoek en ontwikkeling. Voor de maakbedrijven in de Pilootzone en de bedrijven nabij Hemiksem in het bijzonder, is R&D een belangrijke activiteit om hun onderscheidend vermogen te behouden. Veel bedrijven in de pilootzone kennen een stijgend aandeel R&D-activiteiten, en ook een stijgend aandeel van de werknemers bestaan zakelijke dienstverleners die voor (en vaak op locatie bij) klanten diensten leveren, eerder dan dat zij rechtstreeks bij productie-activiteiten op de site betrokken zijn.

Met de vestiging van het Wetenschapspark in Niel, is een cluster van onderzoeks- en consultancybedrijven naar de pilootzone getrokken, gericht op samenwerking met UAntwerpen. In het kielzog van de bedrijfjes die werken rond medische ontwikkelingen en life sciences, de inhoudelijke focus van het wetenschapspark, zijn ook andere innovatieve bedrijven gevolgd die werken binnen IT of andere diensten. De aanwezigheid van sectorgenoten (clustereffect), de samenwerkingen met de universiteit en de flexibiliteit in grootte van huisvesting zijn hierbij belangrijke pull-factoren. De relatief beperkte bediening per openbaar vervoer en de relatief grote afstand tot de Universiteit Antwerpen zijn vestigingsfactoren waaraan niet voldaan is, maar die slechts een beperkte pushfactor vormen. Er worden dan ook volop plannen gemaakt voor uitbreiding van het wetenschapspark.

### **Specifiek in de pilootzone: dealers, carrossiers en grootschalige retail**

Veel grootschalige retail is gevestigd langs steenwegen zoals de Boomsesteenweg. Ongeveer 17% van de oppervlakte op bedrijventerreinen in de gemeenten Aartselaar en Schelle (32 hectare van de 195) wordt ingenomen door retailers en hun activiteiten (gebouwen, parking voor klanten, opslag). De zichtlocatie en de mogelijkheden voor parkeren zijn hierbij de belangrijkste pullfactoren (eigen onderzoek).

Opvallend in de pilootzone is dat ook grootschalige dealers en carrossiers kiezen voor een zichtlocatie langs de steenweg. Door overnames tussen grote verdelers van auto's, lijkt hier ook een schaalvergroting gaande. Het meest opvallend zijn de grote parkeerplaatsen die worden gebruikt voor de opslag van wagens door enkele grote partijen. Het ruimtegebruik strekt soms tot zelfs 3 à 4 hectare per speler. Er zijn wel enkele dealers (bijvoorbeeld KIA en Smart) die parkeertorens hebben gebouwd voor de opslag van hun wagens. Mogelijk is dit een oplossing voor het extensieve ruimtegebruik (veel oppervlakte-inname voor relatief beperkte activiteit) van de autosector aan de Boomsesteenweg. Het lijkt ook een logische rationalisering richting rendabeler ruimtegebruik, gezien de hoge kostprijs van bedrijfsgronden in de pilootzone. De vestiging van dealers, carrossiers en grootschalige retail zet de ruimte voor bedrijvigheid langs de A12 onder druk, resulteert in congestie en heeft vermoedelijk als neveneffect een negatieve invloed op de levendigheid van de kernen van de Pilootzone (workshop met gemeenten). Uit de workshop met gemeenten werd ook opgetekend dat de visuele vervuiling als een negatief effect wordt ervaren, en dat de autohandel op deze terreinen in sommige gevallen ook wordt ingezet voor illegale exportactiviteiten.

## 4.2. Synthesetabellen

Doel van het onderzoek is de match tussen typen bedrijvigheid en typen vestigingsmilieus, in de tabel worden beiden verder beschreven. Apart opgemaakte fiches zijn in een evaluatiematrix opgemaakt waarbij locaties worden geëvalueerd ten opzichte van mogelijke types van ontwikkeling en toekomstige ruimtevragers. De tabellen laten toe om de juiste match weer te geven tussen bedrijfstypes en ontwikkelingsperspectieven van bepaalde locaties: versterken met incentives, behouden, afbouwen,...

#### 4.2.1. Synthesetabel push- en pullfactoren

| Type ruimtevrager |  | Vestigingsmilieus   | Push / pullfactoren en trends  |
|-------------------|--|---|--|
| Kantoren          | (Medische) onderzoeksbedrijven               | Wetenschapspark Niel  | - Pull-factoren: Onderzoeksinstituten werken graag in clusters voor samenwerking en het delen van faciliteiten (diensten, congresvoorzieningen), waarbij ook publieke bedrijven en academische instellingen belangrijk zijn (triple helix). Daarnaast locatie nabij voorzieningen en goed ontsloten door OV. Jonge en groeiende bedrijven hechten belang aan goedkope en flexibele ruimte-inname (kantoren, labo's, vergaderruimtes,...)   |
|                   | Zakelijke diensten                           | Wetenschapspark Niel en stedelijk weefsel Boom  | - Trend: Grote internationale consultingkantoren en hoofdkantoren vestigen zich hoofdzakelijk in de buurt van de luchthaven (internationale bereikbaarheid, uitstraling, nabijheid diensten, nabijheid hoofdstad,...)<br>- Trend: ruimtevragers in zakelijke diensten zoeken in stijgende mate naar IC-stationslocaties (Antwerpen-Berchem, Mechelen, Leuven, Sint-Niklaas) door toenemende congestieproblematiek, de aanwezigheid van diensten, de stijgende uitstraling van deze omgevingen en de vraag van werknemers om in een stedelijke locatie te kunnen werken<br>- Pull-factor: incubator - voor starters is het van belang om risico's te minimaliseren: voor hen blijft een incubator ideaal (ondersteuning, geen hoge huurprijzen, facility sharing,...)   |
| Hybride           | Dealer/carrossier                            | Grootschalige bedrijventerreinen en verweven in woongebied (kleinschalig en mindere mate) | - Trend: Concentratie aan Steenwegen omwille van bereikbaarheid met de wagen en zichtlocatie (showroomfunctie), met grootschalige inname achterliggende gebieden<br>- Trend: Schaalvergroting door overnames is zichtbaar; beperkte verweefbaarheid door deze grootschalige ruimte-inname. In stijgende mate wordt nagedacht over verticalisering van opslag (nog maar beperkt zichtbaar)<br>- Kleine concessiehouders in woongebied worden beconcurrerd door concurrenten met meer schaal die overnemen en consolideren (onderhoudsmarges zijn scherp voor fleetwagens)<br>- Push-factor uit verweven gebied: gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden, problemen met veiligheid voor bepaalde carrosseriebehandelingen (bepaalde verven en zuren)<br>- Pull-factor verweven gebied: lokale klantenkring en lokale werknemers |
|                   | B2B groothandel annex showroom annex kantoor | Grootschalige bedrijventerreinen  | - Pull-factor: Stijgend belang voor zichtlocaties doet deze B2B-bedrijven concurreren met B2C-bedrijven om locaties langs steenwegen - naast visibiliteit zijn perceelsgrootte en bereikbaarheid met de wagen de belangrijkste pull-factoren<br>- Trend: Congestie is in stijgende mate een push-factor (dalende bereikbaarheid voor klanten en leveranciers)<br>- Trend: Deze ruimtevrager is een belangrijke doelgroep voor nieuwe ontwikkelingen op bedrijventerreinen, zeker in geval van ruimtevraag gecombineerd met kantoor en showroom, mede door push-factoren vanuit verweven gebied (beperkte uitbreidingsmogelijkheden, te veel mobiliteitsgeneratie)  |
|                   | Klassieke semi-industriële KMO's             | Verweven in woongebied of op reguliere bedrijventerreinen                                 | - Trend: Bedrijvigheid in de kernen van de pilootzone staat zichtbaar onder druk<br>- Trend: Wegtrekken van deze bedrijvigheid uit kernen zorgt voor meer monofunctionele kernen. Pushfactoren zijn gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden en overlast van de activiteiten (mobiliteit, geluid, stof,...).<br>- Pullfactoren van bedrijventerreinen zijn uitstraling, mogelijkheid tot centralisatie van activiteiten, vlotte bereikbaarheid voor klanten en werknemers, rechtszekerheid, aanwezigheid van bedrijventerreinmanagement en relatief goedkope gronden. Lokale klantenkring en lokale werknemers zorgen ervoor dat dit type bedrijf verhuisbewegingen maakt binnen erg beperkte straal (max 10km)  |

Figuur 31: Synthesetabel naar type ruimtevrager: push- en pullfactoren (deel 1)



| Type ruimtevragers |   | Vestigingsmilieus  | Push / pullfactoren en trends   |
|--------------------|---|--|---|
| Productie          | Productie van chemische producten, metaalconstructies, ...                  | Watergebonden terreinen                                  | - Pull-factor: gunstige grondprijzen ten opzichte van Haven Antwerpen<br>- Push-factoren: hoge investeringen voor uitbreiding watergebonden overslag (aanleggen in getijderivieren), moeilijke ontsluiting over de weg voor outbound stromen die moeilijk te organiseren vallen over het water  |
|                    | Productie: voedingsbedrijven, metaalconstructies, bouwbedrijven             | Reguliere bedrijventerreinen                             | - Trend: Sterke vraag door technisch opgeleide lokale arbeidsmarkt<br>- Pull-factoren: grote sites, lage grondprijzen, ontsluiting naar snelweg (bv Hoge Mauw rechtstreeks op E34), ligging binnen Benelux en Europa, aanwezigheid van geschoold technisch personeel<br>- Push-factoren: voornamelijk op internationaal niveau (loonkost, arbeidsvoorwaarden, fiscaliteit,...)  |
|                    | Productie van chemische producten, metaalconstructies, voedingsbedrijven... | Grootschalige bedrijventerreinen omgeven door woongebied | Pull-factoren huidige locatie (keep-factoren): Belangrijke werkgevers met lokale verankering, zeer hoge verhuiskost<br>- Push-factor: mobiliteitsgeneratie door werknemers en leveranciers, veiligheidsrisico's, visuele vervuiling door grootschalige bebouwing (schaduw, blinde muren,...), mogelijkheden voor verkopen grond aan residentiële ontwikkelaar indien woongebied   |
|                    | Bouwbedrijven   | Watergebonden terreinen                                  | - Pull-factor: toename watergebonden overslag van bulk in heel Vlaanderen; nabijheid stedelijke omgevingen met veel grote bouwwerven  |
| Logistiek          | Koerierdiensten en andere grootschalige opslag en EDC's                     | Grootschalige bedrijventerreinen                         | - Trend: stijgend belang van stadsdistributie in de grotere steden; tweedeling logistiek vastgoed met enerzijds laagwaardig patrimonium met hoge leegstand en anderzijds bouw en verkoop van nieuw patrimonium met hoge standaarden; aanhoudend lage werknemersdichtheden (FTE / ha) van logistieke ontwikkelingen; verschuiving van zwaartepunt naar het oosten van Vlaanderen door een combinatie van minder congestie, goedkopere gronden en een op ruimere geografische schaal bekeken even goede ligging.<br>- Pull-factor: schaalvergroting eist grote percelen, nabijheid stedelijke omgevingen als afzetmarkt, nabijheid verschillende types werknemers (bedienden, magazijniers, geschoolde technici,...) stijgend belang van watergebonden ontsluiting (eventueel tweedelijns), beperkt belang van spoorontsluiting in meeste gevallen<br>- Pushfactor: lokaal vergunningsbeleid faciliteert niet langer elke ontwikkeling als er beperkte lokale meerwaarde is |
| Retail             | Retail periodieke / uitzonderlijke goederen                                 | Bedrijventerreinen                                       | - Trends: Sterk cluster-effect dat moeilijk om te keren is omwille van klanten. Verdere uitbreiding van de reetailzone A12 langs de belangrijkste kruisende wegen van de A12. Leidt tot congestie ten nadele van doorgaand verkeer en inname van industriegebied door niet-industriële activiteiten.<br>- Pullfactoren: bereikbaarheid met de wagen, mogelijkheid tot schaalvergroting, cluster-effect, zichtlocatie<br>- Pushfactoren: er zijn locaties met meer beleving en sfeer in stedelijke gebieden, beleid maakt het moeilijker voor nieuwe ontwikkelingen  |
|                    | Retail dagelijkse goederen  | Bedrijventerreinen en retailomgevingen                   | - Pull-factor: bereikbaarheid met de wagen, mogelijkheden tot schaalvergroting, cluster-effecten in combinatie met retail periodieke goederen, zichtlocatie.  |
| Landbouw           | Industriële landbouwbedrijven   | Solitair   | - Trends: historisch gegroeide serreteelt onder druk in pilootzone Boomsesteenweg; industrialisering van landbouwbedrijven (pluimvee, agro-industrie), stijgend gebruik van landbouwbedrijven door activiteiten die niet eigen zijn aan landbouw<br>- Pull-factor (keep-factor): grondgebondenheid van agro-industrie en clustervorming met andere landbouwbedrijven  |

Figuur 32: Synthesetabel naar type ruimtevragers: push- en pullfactoren (deel 2)

#### 4.2.2. Synthesetabel uitdagingen voor beleid

| Type ruimtevrager |  | Vestigingsmilieus   | Voorbeelden in Pilotzone Arendonk   | Voorbeelden in pilotzone Boomsesteenweg  | Uitdagingen voor het beleid   |
|-------------------|--|---|---|--|---|
| Kantoren          | (Medische) onderzoeksbedrijven               | Wetenschapspark Niel  |   | BioNotus, The Cell Factory, BioOrg, Nexeon, Yun, Fluida                          | Duurzaam vervoer (bijvoorbeeld verhogen knooppuntwaarde station Boom), verbeteren connectie met universiteit  |
|                   | Zakelijke diensten                           | Wetenschapspark Niel en stedelijk weefsel Boom  |   | Uitzendbureaus Boom, consulting in Wetenschapspark Niel (Orycx, JooS, Tri-Vizor) | Duurzaam vervoer (bijvoorbeeld verhogen knooppuntwaarde station Boom), connectie met universiteit. Vermijden van zakelijke diensten op terreinen voor productie en/of logistiek |
| Hybride           | Dealer/carrossier                            | Grootschalige bedrijventerreinen en verweven in woongebied (kleinschalig en mindere mate) |   | Jorssen, Nissan Beerens, Renault Van Der Straeten                                | Creëren van ruimte door het stimuleren van een meer efficiënt ruimtegebruik, bijvoorbeeld middels opslag wagens in de hoogte. Verminderen visuele vervuiling.                   |
|                   | B2B groothandel annex showroom annex kantoor | Grootschalige bedrijventerreinen  | MPI Pumps (B2B), Keukens De Jong (B2C), Segers Interieur (B2C), Timstor (B2B) | Ak Horecagroothandel, Van Marcke Technics, Cheyns, Rexel, Novoferm Industrie     | Onderscheid tussen groothandel en retail (die gefaciliteerd kan worden in kernen) in toewijzing ruimte  |
|                   | Klassieke semi-industriële KMO's             | Verweven in woongebied of op reguliere bedrijventerreinen                                 | VDA Technics Retie, Carrosserie Claessen, Moons                               | Succes Koffie (Boom), Winsol, Clean-It, Arte Constructo, Indic, ...              | Het vinden van manieren / criteria om wenselijke bedrijvigheid te huisvesten en te behouden in de kernen  |

Figuur 33: Synthesetabel uitdagingen voor het beleid (deel 1)

| Type ruimtevrag |   | Vestigingsmilieus  | Voorbeelden in Pilootzone Arendonk  | Voorbeelden in pilootzone Boomsesteenweg   | Uitdagingen voor het beleid   |
|-----------------|---|--|---|--|---|
| Productie       | Productie van chemische producten, metaalconstructies, ...                  | Watergebonden terreinen                                  | Niet aanwezig   | Tank Opslag Verbeke (blending en drumming), Siebens Spoorbouw (geen gebruik water)                     | Afwegingskader op te maken voor keuze tussen bedrijvigheid en gemengde ontwikkelingen gegeven de beperkte draagkracht van lokale weginfrastructuur, onderlinge incompatibiliteiten tussen functies en beleidsambities op vlak van wonen en economie |
|                 | Productie: voedingsbedrijven, metaalconstructies, bouwbedrijven             | Reguliere bedrijventerreinen                             | Staalstraat Weelde, Claessen, Eiffage, Beva Metal, Ravago, Orakel, Louis Blockx, Arkana, B&R Bouwgroep, Leo Verheyen, Van de Craen, Pluvera, Wilki, Biscuiterie Thijs,... | Vermetal, Vleeswaren Peeters, WVT Industries   | Belangrijk dit type bedrijven verder te faciliteren gezien zij zorgen voor verschillende vormen van werkgelegenheid en een belangrijke schakel vormen binnen de gehele economie   |
|                 | Productie van chemische producten, metaalconstructies, voedingsbedrijven... | Grootschalige bedrijventerreinen omgeven door woongebied | Houthandel en -zagerij van Mechelen   | Proviron, Wolf Oil, Petronas, Lamifil, ...   | Faciliteren van de communicatie tussen bedrijf en omwonenden, maatregelen ter ondersteuning van mitigeren van overlast  |
|                 | Bouwbedrijven   | Watergebonden terreinen                                  | Mermans Beton, Stradus Aqua   | Coeck, Jacobs en Transportbeton Boom   | Afweging in ruimte voor bedrijvigheid en wonen in verband met beperkte draagkracht  |
| Logistiek       | Koerierdiensten en andere grootschalige opslag en EDC's                     | Grootschalige bedrijventerreinen                         | Van de Pol Transport, Transport Van Steenbergen, Van Moer Logistics, Starco, LB International   | DHL, H. Essers, Ceva Logistics, TNT/FedEx, Arcese, C&A   | Concentratie van logistieke activiteiten op basis van knoop- en plaatswaarde ivm hun mobiliteitsgeneratie, afweging in werkgelegenheid en toegevoegde waarde in de toewijzing van grote percelen<br>Faciliteren van duurzame stadsdistributie       |
| Retail          | Retail periodieke / uitzonderlijke goederen                                 | Bedrijventerreinen                                       | Ravago Fashion  | Grando, IKEA, Van Marcke, Decathlon, Matrabike, GAMMA, Kwantum, Concept Fashion, Bel&Bo, Delhaize, ... | Verkeersveiligheid: compatibiliteit van lokaal/afslaand/zoekverkeer met bv fietsverkeer. Verbeteren algemene doorstroom voor alle modi.   |
|                 | Retail dagelijkse goederen  | Bedrijventerreinen en retailomgevingen                   | Beperkt aanwezig  | Colruyt, Delhaize, Lidl, ...   | Verkeersveiligheid: oversteken steenweg. Faciliteren van deze retail in dorpskernen   |
| Landbouw        | Industriële landbouwbedrijven   | Solitair   | Kippenkwekerijen, agro-industrie, varkenskwekerijen, mestverwerkers,...   | Slechts kleinschalige voorbeelden, zoals maistelers, aardappelteelers en beperkte veeteelt             |   |

Figuur 34: synthesetabel uitdagingen voor het beleid (deel 2)

#### 4.2.3. Synthesetabel pilootzone Boomsesteenweg naar vestigingsmilieus

De synthesetabel vestigingsmilieus duidt de omgevingen waarin bedrijvigheid in de pilootzones gevestigd is. Daarnaast worden de trends, push- en pull-factoren, eventuele incompatibiliteiten met andere functies, randvoorwaarden voor verdere ontwikkeling en aandachtspunten voor het beleid weergegeven. In de sectie na deze weergave wordt weergegeven wat uit de tabel gedestilleerd wordt en de vertaling naar pilootprojecten gemaakt.

| Vestigingsmilieus   | Types ruimtevragers binnen dit vestigingsmilieu                   | Voorbeelden uit pilootzone   | Algemene trends mbt ruimtevraag   | Push-factoren   | Pull-factoren   | Randvoorwaarden voor verdere ontwikkeling  | Uitdagingen en aandachtspunten voor het beleid   |
|---|---|--|---|---|---|--|--|
| <b>Grootschalige bedrijvigheid op reguliere bedrijventerreinen</b>            | Grootschalige maak- en installatiebedrijven en logistieke spelers | Bedrijven in Schelle en Aartselaar, zoals Winsol, Vermetal en Frano Packaging          |   | Beter ontsloten locaties, grotere sites, fusies en overnames, grondprijzen, congestie   | Ligging tov Antwerpen en Brussel, ligging binnen Benelux en Europa, aanwezigheid verschillende types werknemers, ontsluiting vlak aan oprit snelweg | Vergroting wegcapaciteit en/of beperking mobiliteitsgeneratie                        | Toewijzing grote sites. Omgaan met mobiliteitsdruk door retail.  |
| <b>Grootschalige logistiek en productie omgeven door grootschalige retail</b> | Grootschalige maak- en installatiebedrijven en logistieke spelers | Bedrijven op Boom-Krekelenberg, zoals Ceva Logistics, Toyo Ink Arets, Atlas Copco, ... | Logistieke bedrijven beginnen de as Brussel-Antwerpen te mijden; toch risico op ontwikkeling door Goodman | Congestie, sites meer nabij stedelijk weefsel   | Ligging tov Antwerpen en Brussel, ontsluiting   | Vergroting wegcapaciteit en/of beperking mobiliteitsgeneratie                        | Mobiliteitsgeneratie door retail en logistiek  |
| <b>Grootschalige bedrijvigheid omgeven door woonweefsel</b>                   | Grootschalige industriële bedrijven                               | Historisch gegroeide bedrijven zoals Wolf Oil, Proviron en Lamifil                     | Door beperkte uitbreidingsmogelijkheden, is de ruimtevraag vrij constant                                  | Draagkracht omgeving ten gevolge van geluid, veiligheid en mobiliteitsstromen, gebrek uitbreidingsmogelijkheden (fysiek, vergunbaarheid of door hoge kostprijs van aanpalende woonpanden) | Lokale verankering, hoge verhuiskost (vooral bij bedrijven met productieproces)   | Afweging tussen het voorzien van ruimte en ruimte voor (watergebonden) bedrijvigheid | Inname voormalige sites door niet-economische activiteiten doet totale ruimte voor economie gevoelig dalen |

Tabel 22: synthesetabel pilootzone Boomsesteenweg naar vestigingsmilieu (deel 1)

| Vestigingsmilieus   | Types ruimtevragers binnen dit vestigingsmilieu                                    | Voorbeelden uit pilootzone  | Algemene trends mbt ruimtevraag  | Push-factoren   | Pull-factoren   | Randvoorwaarden voor verdere ontwikkeling   | Uitdagingen en aandachtspunten voor het beleid  |
|---|--|---|--|---|---|---|---|
| <b>Kleinschalige bedrijvigheid omgeven door woonweefsel</b> | Schrijnwerkerijen, installateurs, carrossiers, ateliers en kleinschalige productie | Voormalige ruimtevragers zoals Succes Koffie en Sanitair Van de Velde           | Verweven bedrijvigheid staat onder druk en heeft een ruimtevraag op bedrijventerreinen | Draagkracht omgeving ten gevolge van geluid, veiligheid en mobiliteitsstromen, gebrek uitbreidingsmogelijkheden (fysiek, vergunbaarheid of door hoge kostprijs van aanpalende woonpanden), parkeergelegenheid en bereikbaarheid, hoge verkoopprijs van grond (woongebied) | Lokale werkgelegenheid, klantenkring, identiteit, ...                 | Het faciliteren van een verweving die de voordelen ervan omvat en de functionele incompatibiliteiten tegengaat.                   | Zoeken naar manieren om activiteiten beter verweefbaar te maken.  |
| <b>Watergebonden bedrijventerrein</b>                       | Bouwbedrijven en een petrochemisch bedrijf   | Tank Opslag Verbeke, Jacobs Beton en Coeck                                      | Stijgende vraag naar watergebonden locaties  | Dure kade-investeringen aan Schelde en Rupel, conflict door outbound stromen met omliggend woonweefsel  | Relatief lage prijs tov Haven van Antwerpen of andere zeehavens       | Beperking congestie, aandacht voor outbound stromen, zoeken naar beter ontsloten watergebonden sites                              | Afwegingskader voor residentiële projecten langs het water. Omgaan met conflict tussen natuur / recreatie en outbound stromen |
| <b>Wetenschapspark Niel</b>                                 | Onderzoeks- en consultingbedrijven   | BioNotus, The Cell Factory, BioOrg, Nexeon, Yun, Fluida, Oryx, JooS, Tri-Vizor. | Nood aan flexibiliteit voor startende en groeiende bedrijven                           | Relatief grote afstand tot voorzieningen, universiteiten en beperkte bediening openbaar vervoer   | Flexibiliteit ruimten, aanwezigheid sectorgenoten, representativiteit | Ontsluiting per openbaar vervoer. Is in principe compatibel met woonfunctie. Zou een pool moeten worden met hoge knooppuntwaarde. | Faciliteren duurzame verplaatsing.  |

Tabel 23: synthesetabel pilootzone Boomsesteenweg naar vestigingsmilieu (deel 2)

#### 4.2.4. Synthesetabel pilootzone Arendonk naar vestigingsmilieus

| Vestigingsmilieus                 | Types ruimtevragers binnen dit vestigingsmilieu  | Voorbeelden uit pilootzone   | Algemene trends mbt ruimtevraag   | Push-factoren  | Pull-factoren   | Randvoorwaarden voor verdere ontwikkeling  | Uitdagingen en aandachtspunten voor het beleid   |
|-----------------------------------|--|--|---|--|---|--|--|
| Grootschalige bedrijventerreinen  | Grootschalige maak- en installatiebedrijven en logistieke spelers; daarnaast ook KMO's met hybride ruimtevraag (kantoren / showroom / magazijn / atelier /...) | Nordex, Eiffage, Van Moer, Beva Metal, Starco, Pluvera, Thijs Biscuits, Transport Arendonk Van Steenberghe, Van de Pol Transport, B&R Bouwgroep, PMI Pumps, Theo Moons,... | Arendonk Hoge Mauw lijkt in het vizier te komen voor logistiek vastgoed, congestie drijft logistiek vastgoed verder naar het oosten van Vlaanderen, ...   | Relatief grote afstand tot stedelijk gebied, aanwezigheid goedkopere sites richting Overpelt | Ligging tov Antwerpen en Eindhoven, ligging aan E34, specifiek technisch opgeleid personeel | Vergroting wegcapaciteit en/of beperking mobiliteitsgeneratie. Creatie van voldoende meerwaarde aan lokale economie.   | Efficiënt ruimtegebruik bij uitbreidingen van terreinen. Nagaan van mogelijkheden om watergebonden te ontwikkelen zonder dorpskernen te belasten.  |
| Solitaire grote bedrijven         | Grootschalige bedrijvigheid  | Ravago Plastics, Tuytelaers Natuursteen en Moons   |   | Geen aanwezigheid sectorgenoten, dienstverleners, ...  | Ruimte voor bedrijvigheid, een relatief lage grondprijs                                     |  | Mobiliteitsgeneratie in landbouwgebied en door dorpskernen. Duidelijke afwegingskaders nodig in geval van uitbreidingen.   |
| Verweven economische activiteiten | Schrijnwerkers, installateurs, carrossiers, ateliers en kleinschalige productie  | Van Mechelen, kleine bedrijfjes en autogarages in Retie en Ravels, Plumveehouderij Spoormans, VDA Technics, ...  | Draagkracht omgeving ten gevolge van geluid, veiligheid en mobiliteitsstromen, gebrek uitbreidingsmogelijkheden (fysiek, vergunbaarheid of door hoge kostprijs van aanpalende woonpanden), parkeergelegenheid en bereikbaarheid, hoge verkoopprijs van grond (woongebied) | Uitbreidingsmogelijkheden en beperkte verweefbaarheid  | Lokale werkgelegenheid, klantenkring, ...   | Het faciliteren van bepaalde schaalgroottes die de voordelen van verweving omvat, zodat wordt bijgedragen aan multifunctionele dorpskernen met lokale werkgelegenheid. | Tendens blijft voornamelijk evolueren naar minder draagvlak voor verweven activiteiten, met drempels die in de pilootzone al redelijk laag liggen. Vanaf bepaalde schaal snel incompatibel met woonfunctie, zeker in perceptie. Faciliterend beleid en sensibilisering over de mogelijkheden zijn nodig. |
| Watergebonden bedrijventerrein    | Bouwbedrijven (overslag van bulk)  | Stradus Aqua, Mermans Beton, ACRS Asfalt, ...  | Stijgende vraag naar watergebonden locaties, voornamelijk aan het Albertkanaal  | Beperkte diepgang Kanaal, combinatie met recreatie, dalend aantal binnenvaartschippers       | Betaalbaarheid sites, mogelijkheden Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten                          | Aandacht voor outbound stromen, innovatieve concepten voor de binnenvaart . Niet in het gedrang brengen van recreatiefunctie langs het kanaal.                         | Verder faciliteren watergebonden bedrijvigheid omwille van haar duurzame karakter door ondersteunen business cases van innovatieve concepten voor de binnenvaart.  |

Tabel 24: synthesetabel pilootzone Arendonk naar vestigingsmilieus

## 5. Conclusie analyse

### 5.1. Dynamieken huidige bedrijvigheid

Een van de eerste doelstellingen in het kwantitatief en kwalitatief onderzoek, was het zicht krijgen op de huidige bedrijvigheid en de dynamieken die zich afspelen. We focussen ons daarbij niet enkel op de bedrijventerreinen, maar ook de kernen en het buitengebied. We onderzochten de huidige activiteiten van de bedrijven, de dynamieken en de ruimtelijke spreiding van deze dynamieken.

De belangrijkste push-factoren die we uit het literatuuronderzoek haalden zijn de volgende:

- Ruimtegebrek
- Bereikbaarheid
- Enkele 2<sup>de</sup> rang push-factoren: parkeermogelijkheden, laad-en losmogelijkheden, functionaliteit van de locatie, prijs, representatie, nabijheid van alternatieve transportmodi en van arbeid.

Uit de interviews blijkt dat de bedrijven inderdaad verhuisd zijn omwille van ruimtegebrek, en daarbij speelde de bereikbaarheid van de nieuwe aangeboden locatie ook een belangrijke rol. Bijkomende redenen waren het gebrek aan parkeerplaatsen, de uitstraling van het bedrijf en de interessante prijs. De nabijheid van alternatieve modi en van arbeid zijn push-factoren bij deze bedrijven niet hebben meegespeeld.

Uit het data-onderzoek zagen we dat er meer verhuisbewegingen zijn van een kern naar een bedrijventerreinen dan omgekeerd (zie figuren 13 en 23). Op de 20 gemengde bewegingen in de laatste 10 jaar in de pilotzone Boomssteenweg zijn er 12 van kern naar bedrijventerrein verhuisd. Binnen de pilotzone Arendonk verhuist iets minder dan de helft van kern naar bedrijventerrein. In de andere helft vallen 5 andere type bewegingen (bijvoorbeeld van open ruimte naar kern of bedrijventerrein). Daarbij valt het op dat de toestroom groter is in bedrijventerreinen gelegen langs grote verkeersassen (Boomssteenweg en E34).

De sterke meerderheid van verhuisbewegingen van een kern naar een bedrijventerreinen kunnen we linken aan volgende trends: de bereikbaarheid (één van de twee belangrijkste push-factoren) van bedrijventerreinen is meestal groter dan die van de kernen en daarbij ondervinden verweven bedrijven een sterke druk in kernen (cfr. Literatuuronderzoek). Een andere mogelijkheid is dat kleine startende bedrijven vaak in woonplaats in de kern starten, en pas bij verdere groei en hinder voor de buurt, verhuizen naar bedrijventerreinen.

Uit het data-onderzoek kunnen we niet besluiten dat 'ruimtegebruik' een belangrijke push-factor is geweest die ervoor zorgde dat bedrijven verhuisden. We zien dat 60% van de bedrijven naar een groter perceel verhuisde, wat relatief laag lijkt te zijn. Weliswaar zou dit verantwoord kunnen worden door het feit dat er bij een verhuis efficiënter omgegaan wordt met de ruimte (en bv. in de hoogte de ruimte wordt gebruikt), zoals gesuggereerd door IOK. Daarnaast zien we wel dat voor de pilotzone Boomssteenweg bij bedrijven die van de kern naar een bedrijventerrein verhuizen, 9 op 10 voor een grotere kavel kiezen, bij de pilotzone Arendonk is dat 9 op 11 verhuizers.

Er zijn een aantal belangrijke pull-factoren die uit het literatuuronderzoek komen:

- Financieel-economische belemmeringen: Investerings die gedaan moeten worden op een nieuwe locatie
- Locatiebelemmeringen: Valabele alternatieve locatie vinden en verkoop van de huidige locatie:
- Relationele belemmeringen: Potentieel verlies van klanten, leveranciersrelaties en personeel

Uit interviews halen we dat de twee eerste pull-factoren effectief de hoofdredenen zijn waarom een bedrijf op zijn huidige locatie blijft, al moeten er compromissen gemaakt worden. Zo blijft Wolfoil

nog op de huidige site zitten, ook al kunnen ze daar niet verder uitbreiden en moet er voorzichtig met de buurt omgegaan worden. Verder vrezen ze dat ze hun huidig terrein niet goed genoeg kunnen verkopen omwille van de slechte ontsluiting en complexe context, verweven in kern.

*"Een belangrijke factor om te blijven is financieel. Het aankopen van een andere site, opbouwen van infrastructuur aldaar kost veel geld. Daarnaast wordt verwacht dat de opbrengst van het valoriseren van de huidige site beperkt is. Enerzijds omwille van de saneringskost mocht residentieel vergund worden, anderzijds omwille van de congestie in geval van invulling als bedrijvigheid (vrees dat er weinig kandidaten zullen zijn)."* interview Wolf Oil dd. 20.06.18

Het grotendeels lokaal verhuizen naar een locatie binnen de gemeente of naar een buurgemeente; (data-onderzoek, zie bv. figuur 14) van bedrijven kan verklaard worden door de derde pull-factor: het potentieel verlies van klanten, leveranciersrelaties en personeel indien ze verder zouden verhuizen. De relationele factor lijkt vandaag in de eerste plaats een keep-factor te zijn, met andere woorden een reden om het bedrijf niet te verplaatsen, of als het niet anders kan, over een zo kort mogelijke afstand.

Uit het data-onderzoek zijn de kaarten (figuren 13) van de verhuisbewegingen in de pilootzone Boomsesteenweg zeer sprekend. De meeste verhuisbewegingen vinden plaats tussen bedrijventerreinen onderling (32 bewegingen in 10 jaar tijd, of 54 % van de totale bewegingen), over een relatief korte afstand (< 7 km).

Gezien de korte afstanden en de gelijkaardige bereikbaarheid van de vertrek- en aankomstlocaties (allen nabij de A12) kunnen we ervan uitgaan dat bedrijven met zulke verhuisbewegingen gezocht hebben naar een zelfde type ontsluiting en het behoud van hun relationeel netwerk (keep-factoren). Is hun voornaamste push-factor dan in dit geval de nood aan uitbreidingsmogelijkheid? Data-onderzoek vertelt dat 60% van de bedrijven die verhuizen naar een groter perceel gaan, dit is iets meer dan één op twee bedrijven, onvoldoende om te besluiten dat ruimtegebruik de belangrijkste push-factor is geweest.

Wanneer we enkel kijken naar de bedrijven die langs de A12 verhuizen (interne verhuisbewegingen binnen de bedrijventerreinen), zien we dat 2/3<sup>de</sup> van de verhuizers kiezen voor een groter perceel, dit is iets meer dan de gemiddeldes die we reeds uitkwamen voor andere type van bewegingen (vertrekkers, aankomers, etc.). Zowel ontsluiting, bestemming als grootte van het perceel kan in hier niet worden gezien als push of pullfactor. Vaak moeten andere push- en pullfactoren dus worden gezocht.

De rol van overheden en intercommunales mag niet verwaarloosd worden in de keuze van een nieuwe locatie door een bedrijf. Hoewel het familiebedrijf Succes Koffie heeft aangegeven weinig interactie te hebben met een overheid, had het bedrijf MPI Pumps wel positieve interacties en ondersteuning van het IOK en de gemeente, ook al kwam het bedrijf oorspronkelijk niet vanuit de streek. Door subsidies was de locatie Hoge Mauw ook zeer gewild door het bedrijf. Het IOK zorgt voor de bedrijven in de pilootzone Arendonk voor een zekere lokale verankering.



## 5.2. Push- en pullfactoren per type bedrijf

Voor enkele specifieke types van ruimtevragers zijn een aantal randvoorwaarden en vestigingsfactoren van specifiek belang voor hun verdere ontwikkeling. Het betreft de logistieke bedrijvigheid, de productie-activiteiten en de watergebonden bedrijvigheid. Hieronder gaan we kort in op de push- en pullfactoren van deze types ruimtevragers.

### 5.2.1. Logistieke bedrijvigheid

De locatiekeuze van logistieke activiteiten wordt gevormd door een redelijk vaste set aan vestigingsfactoren. Naast een aantal nationale / regionale factoren zoals loonkost, flexibiliteit van de arbeidsmarkt en fiscaliteit, betreft het nabijheid van de afzetmarkt, een erg vlotte en liefst congestievrije ontsluiting (primair via de weg, secundair via het water), beschikbare infrastructuur, prijs van gronden en vastgoed, en goed opgeleide werknemers. Veel locaties binnen Provincie Antwerpen liggen in het vizier van logistieke spelers en investeerders van logistiek vastgoed. De as Brussel-Antwerpen is altijd erg in trek geweest door de ontsluiting en nabijheid van afzetmarkten. De as langs het Albertkanaal en E313 is erg in trek omwille van de bimodale ontsluitingsmogelijkheden. De as langs de E34 is in stijgende mate in trek, omwille van de ligging ten opzichte van afzetmarkten Eindhoven en Antwerpen, de relatief goedkope gronden en de aanwezigheid van goed opgeleide werknemers.

Overheden, en meer bepaald ook lokale besturen, staan vaak weigerachtig tegen de komst van (grootschalige) logistieke infrastructuur. Zoals blijkt uit een aantal duidelijke voorbeelden in de pilootzones, maar ook uit ander onderzoek (Provincie West-Vlaanderen, provincie Limburg), nemen deze logistieke activiteiten grote stukken bestemde industriegrond in beslag zonder dat daar veel werkgelegenheid (in termen van FTE / hectare) tegenover staat. In veel gevallen betreft het tussen 5 en 10 werknemers per FTE, ten opzichte van een gemiddelde van 25 à 35 FTE's per hectare, en een ambitie in sommige regio's van 50 FTE's per hectare voor nieuwe ontwikkelingen. Inname van deze gronden door logistiek wordt -vaak terecht - gezien als een verloren opportuniteit voor meer dense economische activiteiten, met meer lokale toegevoegde waarde en werkgelegenheid. Aan de andere kant blijkt uit onderzoek dat Vlaanderen een uitstekende regio blijft voor logistieke activiteiten, en is het zo dat deze activiteiten op regionale schaal, omwille van de verwevenheid met de rest van de regionale economie, erg belangrijk zijn.

Het bepalen van geschikte locaties voor deze activiteiten lijkt dan ook niet iets wat op lokale schaal dient te gebeuren, en waarbij lokale besturen naar elkaar kijken om beslissingen te nemen. Dit leidt tot een incoherent beleid en wordt zelfs gezien als een push-factor voor verdere investeringen. Het is dan ook noodzakelijk dat er een duidelijk beleid op hoger niveau wordt uitgewerkt (provinciaal en mogelijk zelfs regionaal) op vlak van concrete locatiemogelijkheden voor verschillende vormen van logistiek, en waarbij ook een provinciaal / regionaal afwegingskader wordt opgesteld op vlak van economische en maatschappelijke wenselijkheid van de activiteiten. Hierbij kan rekening gehouden worden met parameters als efficiënt ruimtegebruik, duurzaamheid, modal split, werkgelegenheid, innovativiteit, connectie met belangrijke economische sectoren,... Op deze manier kunnen de locaties uitgekozen worden die zowel economisch als maatschappelijk duurzaam zijn (bimodaal ontsloten zonder belasting van het achterliggend woonweefsel), en waarbij gemeenten die deze vormen van logistiek faciliteren indien nodig zelfs kunnen gecompenseerd worden.

Het is echter niet zo dat lokale overheden aan de zijlijn moeten toekijken wanneer het gaat om logistieke activiteiten. Zij hebben ook een actieve rol, meer bepaald in het sturen naar en faciliteren van meer duurzaam ruimtegebruik. In pilootzone Arendonk werd genoteerd dat er bij omwonenden niet veel draagvlak bestaat ten opzichte van hoogbouw op bedrijventerreinen; omdat men bang is het landelijke karakter van de regio te verliezen. Het kan een taak zijn hierin te sensibiliseren naar zowel bedrijven als bewoners.

### 5.2.2. Watergebonden bedrijvigheid

Watergebonden overslag van bulk in Vlaanderen zit de laatste jaren duidelijk in de lift. Dit is vanuit maatschappelijk opzicht een zeer wenselijke ontwikkeling, gezien het duurzame karakter van de binnenvaart en zijn impact op congestie op de weg. De Provincie Antwerpen is goed ontsloten via verschillende types waterwegen: van het Albertkanaal tot de Kempische kanalen en de getijdegevoelige Schelde en Rupel. Veel watergebonden zones in de provincie liggen bovendien in de buurt van stedelijk gebied, een belangrijke vestigingsfactor voor veel watergebonden activiteiten. Uit ons onderzoek blijkt dat het faciliteren van watergebonden activiteiten gebonden is aan een aantal randvoorwaarden.

Een eerste randvoorwaarde is de beschikbaarheid van watergebonden terreinen: deze is in de onderzochte zones eerder beperkt. Dit heeft te maken met het feit dat grote delen van de bestemde watergebonden terreinen ingevuld zijn door bedrijven die niet functioneel van het water gebruik maken. Het herbestemmen van gebieden langs kanalen richting bedrijvigheid ligt dan weer moeilijk omdat het hier in vele gevallen gaat om recreatiegebied of natuurgebieden.

Een tweede randvoorwaarde is het voldoende mitigeren van uitgaande stromen. In vele gevallen van watergebonden activiteiten, zoals typisch de fabrikanten van bouwmaterialen, wordt de inkomende logistiek georganiseerd over water. De uitgaande logistiek van beton en afgewerkte producten verloopt inherent over de weg. In vele gevallen betekent dit dat de uitgaande verkeersstroom zich een weg moet banen doorheen woonweefsel richting de grote verkeersassen (E34, A12).

Net om deze reden staat het ontwikkelen van het bestaande aanbod aan watergebonden terreinen tot effectief watergebonden activiteiten, vaak onder druk. In combinatie met een stijgende vraag vanuit de ontwikkelingswereld naar terreinen voor gemengde ontwikkelingen, waarbij een locatie aan het water eveneens als een enorme plus wordt gezien, kiezen lokale besturen in sommige gevallen voor een bestemmingswijziging. Een duidelijk afwegingskader dient zich op, waarbij het verlies aan watergebonden terreinen, en hieraan verbonden duurzame economie, afgewogen moet worden ten opzichte van de nieuwe multifunctionele ontwikkeling. Deze laatste heeft naast de voordelen namelijk eveneens de nadelen van bijkomende mobiliteitsstromen. Bovendien moet mogelijk nagedacht worden om dergelijke bestemmingswijzigingen te koppelen aan omgekeerde bestemmingswijzigingen op specifieke locaties, waarbij gelijkaardige terreinen worden bestemd voor watergebonden activiteiten, en waar de vertrekkende logistiek stromen vlot naar het hoger wegennet kunnen worden geleid. Dergelijk beleid dient op bovenlokaal niveau georganiseerd te worden.

Er zijn nog een aantal andere factoren die de verdere ontwikkeling van binnenvaart in de Provincie belemmeren. Zo is de aanleg van kade-infrastructuur in de Schelde en Rupel relatief duur door de sterke getijdewerking. De overheid heeft de laatste jaren al sterk mee geïnvesteerd samen met de betrokken bedrijven, en een verderzetting van dit beleid lijkt gewenst. Specifiek op de Kempische kanalen is er het probleem van de beperkte capaciteit (CEMT II-klasse of Kempenaren) in combinatie met het feit dat er een daling is in zowel schippers als schepen die deze kanalen kunnen bevaren. Een belangrijke ontwikkeling voor de binnenvaart is die van infrastructuuronafhankelijk schepen (Zulu's) en innovatieve concepten zoals Watertruck, waarbij watergebonden bestemmingen aan de Kempische kanalen beleverd worden vanop grotere depots aan bijvoorbeeld het Albertkanaal. Toch lijkt de business case voorlopig niet positief genoeg om het niveau van pilootprojecten te overstijgen en te evolueren naar grote schaal. Er is dus blijvend een taak voor de overheid om dit business model te ondersteunen.

### 5.2.3. Productie bedrijvigheid en hieraan gekoppelde hybride ruimtevraag

Beide pilotzones kennen een relatief sterke aanwezigheid van tewerkstelling in secundaire sectoren. Het betreft in grote mate tewerkstelling in de bouwsector en metaalindustrie, en specifiek in zone Boomsesteenweg ook in de chemische industrie. Zoals de literatuurstudie ook aangeeft, kennen vooral deze maakbedrijven met een eigen productielijn, de hoogste verhuiskosten waardoor zij slechts in geval van sterke pushfactoren ten opzichte van hun huidige locatie, of sterke pullfactoren ten opzichte van een nieuwe locatie, zullen aangezet worden tot verhuizen.

Het is deze hoge verhuiskost die bepaalde bedrijven ertoe aanzet om hun historisch gegroeide verweven locatie te behouden, ook al zou een hypothetische locatiekeuze op vandaag nooit tot de huidige locatie leiden. Deze bedrijven zijn verplicht om een 'modus operandi' te vinden om om te gaan met alle stakeholders, waarbij omwonenden en de gemeentebesturen de belangrijkste zijn. Het vormen good practices op vlak van het mitigeren van de negatieve effecten van verweving tussen economie en wonen. Anderzijds lijkt de situatie van erg grootschalige productie-activiteiten omgeven door woongebied niet bepaald optimaal, noch voor de bedrijven, noch voor omwonenden. Een metaalconstructiebedrijf als Claessen in Arendonk heeft enkele jaren geleden toch gekozen voor een verhuisbeweging naar het bedrijventerrein 'Hoge Mauw'.

Een aantal bedrijven uit de bouwmaterialenindustrie, waaronder een aantal betonfabrieken, vallen onder de watergebonden bedrijven en de daaraan gebonden voorwaarden. De typische bouwbedrijfjes (aannemers, schrijnwerkers, keuken en sanitair, schilders,...) hebben dan weer een hybride ruimtevraag, met een combinatie van kantoor, showroom, opslagruimte en kleinschalige productieruimte of ateliers. Deze sector is ook in andere Vlaamse regio's een enorm belangrijke ruimtevrager op nieuwe ontwikkelingen van bedrijventerreinen. Doorslaggevende factoren voor deze bedrijven zijn de mogelijkheid om flexibel te bouwen, parkeergelegenheid, uitstraling van het gebouw, nabijheid tot de snelweg (en dus klanten of werven),... Deze doelgroep is in sterk stijgende mate bereid om in te stappen in systemen van zuinig ruimtegebruik op bedrijventerreinen (aaneensluitend bouwen, gedeelde voorzieningen,...), en is erg gesteld op kwaliteit van de omgeving (architectuur, omgevingsaanleg, parkmanagement,...).

Uit de data-analyse blijkt dat de tewerkstelling in enkele van subsectoren van de productie-industrie nog verder stijgt. Aangehaalde drivers hiervoor zijn de beschikbaarheid van geschoold personeel en opnieuw, net als bij logistiek, de nabijheid van afzetmarkten en de goede verbindingen naar congestievrije snelwegen voor de mobiliteit van werknemers en het transport van in- en uitgaande goederenstromen. Deze blijvende aanwezigheid is erg belangrijk voor onze economie, en dit zelfs op regionaal niveau. De productiebedrijven uit de metaalindustrie vormen bijvoorbeeld een belangrijke schakel in het Vlaamse economisch weefsel, met directe links naar sectoren waar Vlaanderen sterke comparatieve voordelen heeft, zoals design en innovatief materiaalgebruik.

### 5.2.4. Verweving

Er is in beide pilotzones een duidelijke netto-stroom van bedrijven uit verweven gebied richting reguliere bedrijventerreinen. Dit is een evolutie die wordt waargenomen in meerdere Vlaamse regio's, en die wordt bevestigd door dit onderzoek in Provincie Antwerpen. In de pilotzone Boomsesteenweg zien we dat in de laatste 10 jaar bij de interne verhuisbewegingen, er 12 op de 20 bedrijven van kern naar bedrijventerrein verhuisd zijn. Bij de pilotzone Arendonk zijn dat er 11 van de 31. De omgekeerde richting zien we nagenoeg niet terug, in elke pilotzone is er één bedrijf van een bedrijventerrein naar een kern verhuisd.

De achterliggende redenen voor de verhuis zijn in de meeste gevallen niet juridisch: er zijn erg weinig bedrijven die verplicht worden deze verhuisbeweging te maken omwille van problemen rond bijvoorbeeld vergunningen. De achterliggende redenen zijn echter wel een combinatie van duidelijk uitgesproken push- en pullfactoren.

De push-factoren om weg te trekken zijn het dalend draagvlak bij omwonenden ten opzichte van mobiliteitsstromen, parkeeroverlast, en geluidsoverlast. Er zijn ook de beperkte mogelijkheden voor uitbreiding: in sommige gevallen betreft het de fysieke onmogelijkheid van uitbreiden in woongebied, in andere gevallen moeten dure woonpanden worden overgekocht. Een verkoop van het bedrijfsvastgoed zorgt vaak ook voor een grote inkomst, omdat de bestemming in veel gevallen 'wonen' is. De pull-factoren naar regulier bedrijventerrein zijn de parkeergelegenheid (zowel voor B2C als voor B2B), de uitstraling van een nieuwbouw, de goedkope gronden (in sommige gevallen), de toegankelijkheid voor leveranciers en werknemers, en de mogelijkheid om productie, opslag en kantoren te combineren op 1 site. Het is uiteraard zo dat het vanuit de overheid ondersteunen van deze pull-factoren, zoals bijvoorbeeld het aanbod aan goedkope gronden, mee kan bijdragen aan verhuisbewegingen vanuit gemengd gebied die vanuit maatschappelijk oogpunt minder gewenst zijn.

Sommige bedrijven zijn door hun historische groei, in combinatie met de te hoge verhuiskost, gebonden aan hun verweven locatie. Uit de situatie van deze bedrijven leren we dat een pro-actieve communicatie, zowel met omwonenden als met gemeentediensten, een erg belangrijke factor is die leidt tot draagvlak voor het behouden van de activiteiten. Deze communicatie moet uiteraard in twee richtingen verlopen en gekoppeld worden aan concrete acties, zoals bijvoorbeeld opmaak van een verbeterd veiligheidsplan of het aanpakken van de parkeeroverlast rond de site.

Deze evolutie van verweven locaties richting reguliere bedrijventerreinen zorgt voor een dalende functionele mix en centra van dorpen, verstedelijkte gemeenten en kleine steden. Deze centra worden monofunctioneler, verliezen hun functie als tewerkstellingspool en met het verlies aan werkgelegenheid dalen ook de mogelijkheden voor het voorzien van diensten in deze centra.

Het is een logische evolutie dat overheden, vanuit een zoektocht naar duurzame werkgelegenheid, duurzame mobiliteit en multifunctionele dorps- en stadskernen, zoeken naar mogelijkheden om voldoende werkgelegenheid in deze centra te behouden. Omdat elke situatie maatwerk is (type dorpskern, functie van het bedrijf, redenen van vertrek,...), lijkt het niet vanzelfsprekend algemene maatregelen op te leggen om deze evolutie te kenteren. De overheid kan echter wel een duidelijk faciliterende rol spelen. Bij bedrijven die overwegen te vertrekken kan faciliterend opgetreden worden om bepaalde pushfactoren te mitigeren, zoals bijvoorbeeld de dure uitbreidingskosten. Indien bedrijven toch vertrekken, kan actief gezocht worden naar nieuwe bedrijven of starters die de achtergelaten bedrijfslocatie wensen in te vullen, zodat er opnieuw werkgelegenheid komt. Ten slotte kan de (lokale) overheid ook bij nieuwe ontwikkelingen in de centra van dorpen en steden verplichtingen opleggen op vlak van functionele mix, waarbij bepaalde vormen van economische activiteiten en diensten in de nieuwe ontwikkeling worden opgenomen. Op deze manier kan de negatieve spiraal naar minder werkgelegenheid in deze centra worden doorbroken.

### 5.3. Efficiënt ruimtegebruik

We zien dat 60% van de bedrijven naar een groter perceel verhuisde, wat relatief laag lijkt te zijn. Weliswaar zou dit verantwoord kunnen worden door het feit dat er bij een verhuis efficiënter omgegaan wordt met de ruimte, zoals gesuggereerd door IOK. Dit houdt vaak in dat het verticale niveau van een bedrijfsgebouw beter benut wordt.

Efficiënter gebruik maken van ruimte kan, afhankelijk van de sector waarin het bedrijf actief is, gemakkelijker of minder gemakkelijk gerealiseerd worden. Industriële sites hebben vaak een grotere oppervlakte nodig (bv. bouwnijverheid, industrie), alsook opslag neemt vaak grote oppervlaktes in (zie Tabel 13 en Tabel 17). Bedrijven in de dienstensector (bv. kantoren), hebben een kleinere bedrijfsoppervlakte nodig. We zien ook grote verschillen tussen de twee pilotzones in Antwerpen. Bedrijven met NACE-code 'bouwnijverheid', 'groot en detailhandel', 'vervoer en opslag' nemen gemiddeld dubbel zo veel oppervlakte in in de pilotzone Boomsesteenweg dan in de pilotzone Arendonk.

In verschillende interviews kwam reeds naar voren dat bedrijfsleiders, die actief zijn in groothandel, toch reeds denken om hun bedrijfsruimte zo volledig mogelijk te benutten:

- Wanneer naar het horizontaal niveau gekeken wordt, zien we dat bij het bedrijf MPI Pumps voor een kleinere bedrijfsoppervlakte op Hoge Mauw gekozen werd, in vergelijking met zijn locatie in Oud-Turnhout. Het gebouw wordt wel verticaal optimaal benut, wat kan gezien worden doordat op verschillende niveaus materiaal wordt opgeslagen (neemt de volledige hoogte in van het gebouw). Daarnaast is bijna het volledige perceel bebouwd, zodat de totale oppervlakte van het perceel ook optimaal benut kan worden.
- Ook in het interview met Succes Koffie kwam het belang van efficiënt ruimtegebruik naar boven. De vestiging zelf heeft een te klein magazijn, en kan extra ruimte huren van een van zijn burens op de Boomssesteenweg. Dit soort van flexibel verhuur en huur van beschikbare lege ruimte dient dan ook te worden gepromoot volgens de COO van het bedrijf.

### **Verdiepend onderzoek omtrent het ruimtegebruik**

*Om een beeld te krijgen van de evolutie van het ruimtegebruik zoomen we even in op het bedrijventerrein **Hoge Mauw**. Bij het lezen van de morfologische structuur van Hoge Mauw kunnen we duidelijk twee delen onderscheiden, enerzijds een organisch gegroeid deel met grote en kleine gebouwen en percelen, anderzijds een compacter gestructureerd en homogener deel.*

*Het eerste deel werd stilletjes aan ingenomen door bedrijven in de jaren '80, kort na de realisatie van de autostrade E34 begin jaren '70. Vandaag is de volledige site die ingenomen is door bedrijvigheid ongeveer 100ha groot. De recente uitbreiding, van ongeveer 13,8 ha, is het resultaat van een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) dat goedgekeurd werd eind 2008.*

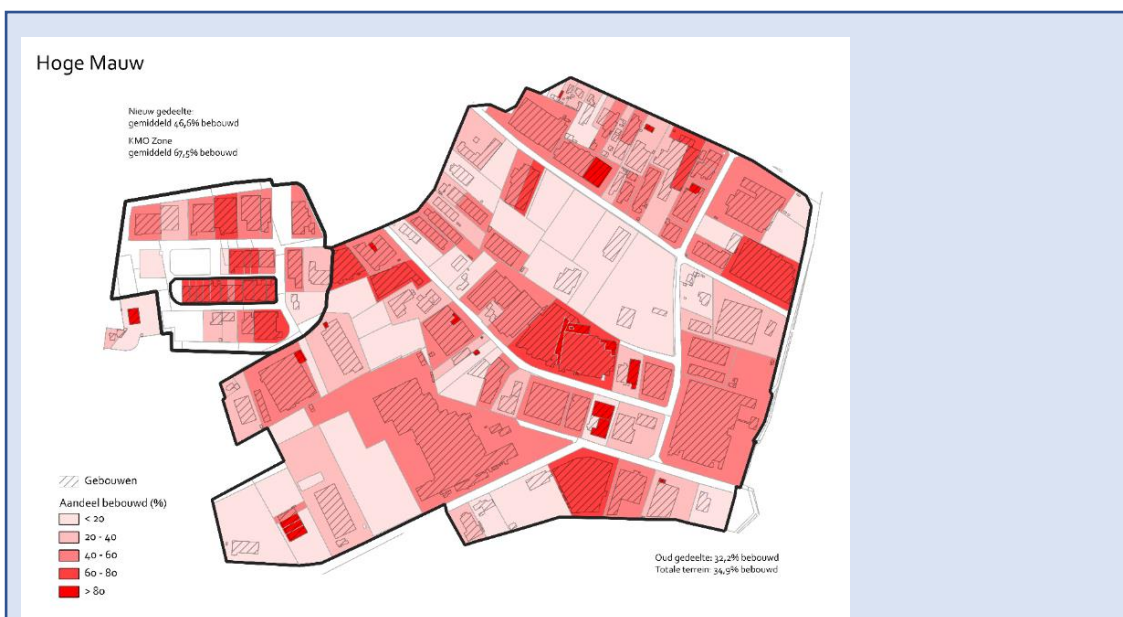
*Voor beide delen is het mogelijk om de bebouwingspercentage, of Ground Space Index (GSI), te berekenen. Per perceel wordt het aandeel bebouwde oppervlakte ten opzichte van de totale oppervlakte van het perceel weergegeven, wegens werd niet meegerekend.*

*Op het oude deel zijn er een aantal onbebouwde percelen, hetzij verhard hetzij groen. Aangezien deze percelen volgens de gebruikspcelen ingeschreven staan als 'reservegebieden voor bedrijven' en eigendom zijn van een bedrijf worden deze meegerekend in de berekening van de bebouwingspercentage. De onbebouwde percelen in het nieuw deel worden daarentegen niet meegerekend gezien deze oftewel vandaag in uitvoering zijn of in de nabije toekomst nog bebouwd zullen worden volgens dezelfde randvoorwaarden (cfr voorschriften RUP<sup>24</sup>). De twee gemeenschappelijke parkings worden wel meegerekend omdat deze bijdragen tot het goed functioneren van de bedrijven.*

*Gemiddeld gezien is de bebouwingspercentage 35 % over het hele bedrijventerrein. In het nieuwe gedeelte is 47 % van de oppervlakte bebouwd, in tegenstelling tot 32 % in het oude gedeelte. Het is met andere woorden duidelijk dat er veel efficiënter gebruik gemaakt werd van de ruimte bij de recente uitbreiding van Hoge Mauw. Binnen het nieuw deel kent de KMO-zone nog hogere dichtheden: 68 % van de oppervlakte is er bebouwd.*

---

<sup>24</sup> Inrichting - Percelering en perceelsbezetting: Per bedrijf moet de verhouding effectief bebouwde oppervlakte (incl. technische installaties en functionele verhardingen) t.o.v. de totale bebouwbare oppervlakte van het bedrijfspceel minimaal 2/3 bedragen. Parkings voor personenwagens worden niet tot de effectief bebouwde oppervlakte gerekend.



Weliswaar zijn deze cijfers niet alleszeggend en is het volgens het literatuuronderzoek aangewezen om deze ook te vergelijken met de Floor Space Index (FSI) en de ruimtecoëfficiënt. Al zouden we beschikken over de nodige gegevens voor de berekening van de FSI hebben we hier toch enkele bedenkingen bij gezien de ruimtelijke interne invulling van een bedrijf ook heel sterk meespeelt. Zo zal een bedrijf met een overdekte opslagruimte die slechts gelijkvloers wordt benut even goed scoren als een bedrijf met dezelfde opslagruimte die wel in de volle hoogte wordt benut.

Voor de ruimtecoëfficiënt laten de tewerkstellingsgegevens binnen de VKBO ons niet toe om dichtheden van de werkgelegenheid te berekenen. Wel liet IOK weten dat ze een dichtheid van 25 à 35 tewerkgestelden/ha nastreven voor de uitbreiding op Hoge Mauw.

Daarbij zijn we in staat de evolutie in de ruimtegebruik in beeld te brengen, aan de hand van GRB verschilbestanden (Grootschalig Referentie Bestand). Het GRB werd voor de gemeenten binnen de pilotzones sinds 2012-2013 bijgehouden, we kunnen dus GRB-verschilbestanden over vijf jaar evalueren (begin 2013 tot begin 2018). Wanneer we enkel naar het oud deel van Hoge Mauw kijken zien we dat een tiental bedrijven een significante uitbreiding hebben gerealiseerd. In de laatste vijf jaar werd slechts één gebouw afgebroken en één ingekort. Op het nieuw deel van Hoge Mauw werden logischerwijze de meeste bedrijven tussen 2013 en nu gebouwd.



In de volgende post zullen we dieper ingaan op ruimte-efficiëntie in de bedrijven aan de hand van de pilootprojecten.

*Verdere aanpak: efficiënt ruimtegebruik wordt best verder onderzocht adhv de pilootprojecten. Micro-niveau. Nood aan meer detail, focus op een bedrijventerrein en op een bedrijf zelf.*

#### **5.4. Knelpunten en opportuniteiten binnen het huidig instrumentarium**

Lokale overheden gebruiken op vandaag bijna enkel de vergunning als instrument, waarbij ze wel af en toe uitstel van een ongewenste ontwikkeling bekomen, maar deze finaal niet kunnen tegenhouden. Tenzij er een RUP bestaat voor een bepaalde zone. Dit bij gebrek aan een deftig opgestelde bovenlokale visie, bijvoorbeeld op vlak van logistieke activiteiten, watergebonden activiteiten of koppeling van bedrijfshuisvesting aan mobiliteitsaspecten. Een officiële visie van Provincie Antwerpen op de locatie van bedrijfshuisvesting met voorwaarden op vlak van ruimtegebruik zou gemeenten in de mogelijkheid stellen een lokaal beleid uit te werken én ook juridische basis geven om ongewenste activiteiten niet te vergunnen.

*Verdere aanpak: input uit interviews verder verwerken en samenvoegen met de uitwerking van de pilootprojecten en feedback/input van de klankbordgroep.*

#### **5.5. Rol Provincie**

Uit bovenstaande conclusies blijkt dat heel wat afwegingen en beleidsdoelstellingen zich afspelen op een bovenlokaal niveau. Denken we maar aan het behouden van logistieke activiteiten of het beter koppelen van het huisvestingsbeleid voor bedrijven aan het strategisch mobiliteitsbeleid. Hier ligt telkens een duidelijke rol voor de Provinciale overheid in een duidelijke visievorming, kaderend binnen de Vlaamse visievorming, waarbij op provinciaal niveau duidelijke keuzes worden gemaakt. Deze duidelijke keuzes betreffen onder andere locatiekeuzes: waar wordt grootschalige logistiek, productie-activiteiten en zakelijke diensten gefaciliteerd? Hoe wordt dit gekoppeld aan het mobiliteitsbeleid op bovenlokaal niveau? Daarnaast moeten ook duidelijke afwegingskaders opgemaakt worden waarbij lokale besturen bijvoorbeeld ondersteund worden in afwegingen tussen watergebonden ontwikkelingen versus gemengde ontwikkelingen.

De provincie investeert op vandaag al sterk mee om watergebonden activiteiten te ondersteunen: dit bijvoorbeeld door mee te investeren in betere ontsluiting voor de uitgaande transportstromen van betonbedrijven.

Met een verbeterde kennis omtrent push- en pullfactoren van bepaalde types bedrijvigheid, kan de Provincie ook actieve rollen opnemen om gewenste vestigingsfactoren te ondersteunen en ongewenste te mitigeren. Zo kunnen budgetten geplaatst worden ten voordele van bedrijven met uitbreidingsplannen en verweven gebied, ten voordele van innovatieve projecten van functiemenging in dorpskernen, of ten voordele van zuinig ruimtegebruik op nieuwe of bestaande bedrijventerreinen.

Ten slotte kan de Provincie ook een pro-actieve rol opnemen in het faciliteren van bedrijvigheid in bepaalde kernen van dorpen en kleine steden, met als oogpunt de doelstellingen rond meer functiemenging. Partijen als IOK leveren op vandaag al erg goed werk op vlak van het faciliteren van lokale ondernemers naar een voor hen geschikte locatie. Bovenlokale doelstellingen zoals het behoud van ruimte en functiemenging in de kernen, spelen hier echter minder mee in de overwegingen. De Provincie zou hier een rol kunnen opnemen om bijvoorbeeld vrijgekomen ruimtes in verweven gebied, die ontstaan zijn na het wegtrekken van een bedrijf, een nieuwe economische functie te geven.

*Verdere aanpak: wordt verder aangevuld en genuanceerd in de loop van de opdracht.*

## 5.6. Verdere afwegingen

Tijdens de analysefase van dit onderzoek zijn nog heel wat afwegingen naar boven gekomen, die ofwel een beleidskeuze inhouden, ofwel verder onderzoek buiten de scope van dit onderzoek vereisen om hier voldoende zicht op te krijgen. Op een aantal van deze vragen wordt evenwel specifiek ingegaan in het vervolgtraject van dit onderzoek. Het betreft onder andere volgende aspecten:

- Hoe kan het bedrijfsvestigingsbeleid ondersteunend zijn / blijven aan het beleid rond kernversterking? Welk type activiteiten kunnen perfect gedogen in dorpskernen, en vervullen daar een versterkende functie (bijdrage aan functiemix, bijdrage aan levendigheid van de kern, dorpskernen als werkgelegenheidspool met kritische massa voor ondersteunende diensten,...)?
- Aansluitend op bovenstaande afweging: welke activiteiten qua type en schaal zijn op lange termijn duurzaam verweefbaar, en vanaf wanneer wordt het draagvlak overschreden? Hoe kunnen we de beweging van bedrijvigheid uit de kernen richting reguliere bedrijventerreinen, die zowel uit de kwalitatieve als de kwantitatieve analyse naar voor komt, ondervangen?
- Welke juridische mogelijkheden zijn er voor lokale besturen om economische activiteiten te behouden op een locatie waar er een recente verhuisbeweging heeft plaatsgevonden? Welke juridische mogelijkheden zijn er om economische activiteiten te faciliteren / verplichten bij nieuwe ontwikkelingen?
- Hoe moet / kan omgegaan worden met een relatief groot areaal aan verouderd en extensief gebruikt logistiek vastgoed, terwijl er ook nog aanvragen zijn voor nieuwe loodsen en magazijnen op nieuwe terreinen of uitbreidingen?
- Hoe kan zuinig ruimtegebruik juridisch worden opgelegd bij nieuwe ontwikkelingen of uitbreidingen van bedrijventerreinen? Hoe kan verweving op bedrijventerreinen bijdragen tot de optimalisatie van het ruimtegebruik? Welke leereffecten uit recente uitbreidingen zoals deze van Hoge Mauw kunnen we doortrekken naar een ruimer beleid? En mogelijk nog belangrijker, hoe kan dit worden geïnstalleerd op bestaande bedrijventerreinen?
- Welke afwegingen dienen er concreet gemaakt te worden tussen veilige en duurzame mobiliteit van logistieke stromen enerzijds en anderzijds watergebonden economische activiteiten? In vele gevallen zijn de locaties die via het water ontsloten zijn, niet direct ontsloten op het hoger wegennet.
- Hoe kan er een betere koppeling ontstaan tussen het beleid rond bedrijfshuisvesting enerzijds en het strategisch mobiliteitsbeleid dat wordt opgebouwd rond knooppunten anderzijds? Hoe kan deze koppeling gemaakt worden voor tertiaire activiteiten (diensten, wetenschapspark,...), en hoe kan deze gemaakt worden voor activiteiten binnen productie en logistiek? Wat zijn de locatievoorwaarden voor te intensifiëren economische locaties?



## 6. Bijlagen

### 6.1. Verslagen

Verslagen kernteam

Verslag worskhop met gemeenten van de pilootzone Arendonk

Verslag worskhop met gemeenten van de pilootzone Boomsesteenweg

Verslag projectgroep

Verslag stuurgroep

Verslagen interviews met stakeholders van de pilootzone Arendonk

Verslagen interviews met stakeholders van de pilootzone Boomsesteenweg

## 1802 – Ruimte en bedrijvigheid provincie Antwerpen

Verslag kernteam 1 dd. 28.02.2018

| Team   | Naam                    | email                           | tel          | A | V |
|--|-------------------------|---------------------------------|--------------|---|---|
| Provincie Antwerpen                                      | Myriam Rebahi (DEIS)    |                                 |              | x |   |
|  | Jan Blancke (POM)       |                                 |              | x |   |
|  | Tom Dumez (DRP)         | tom.dumez@provincieantwerpen.be | 03 240 68 34 | x |   |
|  | Jannes Vercammen (DMOB) |                                 |              | x |   |
| Atelier Romain –<br>RebelGroup Advisory<br>Belgium - LDR | Céline Wellens          | celine@atelierromain.be         | 09 233 69 76 | x |   |
|  | Hans Vandermaelen       | hans@atelierromain.be           |              | x |   |
|  | Pieter Staelens         | Pieter.staelens@rebelgroup.com  | 03 293 86 44 | x |   |
|  | Wouter Kruijver         | Wouter.Kruijver@rebelgroup.com  |              | x |   |

Verslaggever – cw

Goedkeuring – ja/nee

Volgende vergadering – kernteam 2 op 13.04

### 1. Doelstelling

Het onderzoeksteam Atelier Romain – Rebel werd aangesteld door Provincie Antwerpen om de opdracht 'Ruimte & bedrijvigheid, naar een provinciaal beleid voor bedrijfslocaties' uit te werken. De gunningsbrief en het gunningsverslag zijn via post vertrokken.

Dit eerste kernteam wordt aanzien als een startoverleg voor het proces. Bedoeling is om de vragen, gesteld door de Provincie op 26.02, te bespreken en het verloop van de eerste post te doorlopen.

### 2. Bespreking

Het onderzoeksteam heeft een presentatie (zie bijlage) opgemaakt met antwoorden op de gestelde vragen door de Provincie. De discussies worden hieronder toegelicht.

#### 2.1. Kwantitatieve analyse

In de kwantitatieve analyse zal er zowel een momentopname gebeuren (adhv Locatus en VLAIO) als een onderzoek naar ruimtelijke evoluties door historische versies van het VKBO en GRB met elkaar te vergelijken.

Hierbij wenst het onderzoeksteam te duiden op het feit dat de ontsluiting van de VKBO-gegevens in functie van beleidsondersteunend onderzoek pionierswerk is. Het voordeel is dat er analyses kunnen gemaakt worden die voorheen amper gemaakt konden worden. Het nadeel is dat mogelijkheden en beperkingen van de gegevens en cours de route duidelijk worden.

In elk geval is het onze doelstelling om adhv VKBO-gegevens binnen de pilotzones ruimtelijk weer te geven welk type onderneming zich in welke vestigingsmilieus recent heeft gevestigd.

Het kwantitatief onderzoek wordt zo breed mogelijk opgevat, rekening houdend met een hanteerbare hoeveelheid aan data en verwerking.

## 2.2. Data

Atelier Romain – Rebel zorgt voor volgende data: VKBO en GRB.

Het onderzoeksteam vraagt volgende data aan de Provincie:

- Locatus databank, voor de hele provincie, van verschillende jaartallen > Myriam bekijkt dit met collega Hilde
- VLAIO databank > deze aanvraag wordt best via de POM geregeld, Jan vraagt dit aan.

Tom geeft reeds een dossier mee met allerlei interessante studies en documentatie.

## 2.3. Verweving

Het uiteindelijke doel van dit onderzoek is onder andere te concretiseren wat de rol van de provincie kan zijn. De Provincie wenst een zicht te krijgen op de huidige verweving op bedrijventerreinen en in kernen en een verder begrip van de vestigingsfactoren (push- en pull-factoren voor bedrijven) die van invloed zijn op verweving (en ontweving) te verkrijgen. Het onderzoeksteam zal starten met het in beeld brengen van een zo breed mogelijke waaier aan economische activiteiten. Per locatie zal er verder bestudeerd waar welke activiteiten voorkomen en of er concentraties zichtbaar zijn. Aan de hand van de verschilbestanden kan er ook een beeld gekregen worden van de 'recent verhuisde activiteiten' of 'recent verbouwd/gebouwd'. Het kwantitatief onderzoek wordt verder afgetoetst tijdens de interviews.

Het onderzoeksteam is het ermee eens dat een SWOT-analyse hiervoor een goed kader biedt. Hiermee kan er ook gezegd worden waar verweving een meerwaarde is en waar niet.

## 2.4. Gebiedsindicatie

De Provincie geeft uitleg over de redenering achter de afbakening van de twee pilootzones. Het onderzoeksteam kan zich hierin vinden en is van mening dat de gebiedsaanduidingen verder verfijnd kunnen worden na het kwantitatief onderzoek. Door een brede groep gemeenten van bij het begin te betrekken in het proces (zie 2.7.2.) zijn de pilootzones sowieso gecoverd.

### 2.4.1. Pilootzone Aartselaar

De demografische druk van Antwerpen is voelbaar in dit gebied, er worden veel voormalige industriële sites (Bekaert, Electrabel,...) omgezet naar woongebieden. Het Rupelgebied is zeer gemengd, verweving moet hier ook bekeken worden. De druk van wonen op verweven economie is een belangrijk issue in de pilootzone. Kan of wil het beleid daar iets aan doen? Is er daarnaast een beweging van of naar de A12 in Hemiksem?

Er wordt niet gefocust op retail maar deze worden wel opgenomen in de analyse. Hetzelfde geldt voor het bedrijventerrein gelegen in Antwerpen.

### 2.4.2. Pilootzone Arendonk

De indicatieve gebiedsaanduiding vertrok vanuit de vraag die de Provincie kreeg om het Specifiek Economisch Knooppunt (SpEK) van ongeveer 10 ha af te bakenen.

Volgende bedenkingen worden gemaakt:

- Kan er ingezet worden op het kanaal ten opzichte van het Albertkanaal?
- Wat is het toekomstperspectief van de pilootzone en de bedrijvigheid langs de Kempische Kanalen?
- Van waar komen de bedrijven die zich vestigen op Hoge Mauw?
- Welke dynamieken zijn er in verweven gebied (Oud-Turnhout, Ravels, ...) en welke push- en pullfactoren zijn op de verweven bedrijven van invloed?

De focus ligt niet op de open ruimte, dat is/was onderdeel van het ARO-onderzoek.

## 2.5. Trends op macroschaal

Algemene macro- en mesotrends worden via gesprekken afgetoetst in Provincie Antwerpen. Lokale trends zullen blijken uit plaatsbezoek en vershilanalyse. Bij de analyse zullen ook specifiek de evoluties in perceelsoppervlakte onderzocht worden. Er zou een vraag zijn naar grote percelen, belangrijk hierbij is om 'groot' te definiëren, gaat het om percelen van 10ha of 1ha? Er wordt afgesproken om niet te focussen op heel grote percelen (rond de 10ha), gezien er daar nauwelijks ruimte voor is.

## 2.6. Beleidsaanpak

Het onderzoeksteam stelt voor om de screening van het instrumentarium hand in hand te laten lopen met het kwalitatief onderzoek, waarbij de vraag naar het instrumentarium concreet in opgenomen zal worden. De screening van het instrumentarium wordt geen exhaustief onderzoek, dit zou namelijk een studie op zich betekenen. De aangehaalde problemen tijdens de interviews worden meegenomen naar post 4 en zullen verwerkt worden tot concrete voorstellen met inspiratie uit het buitenland en out-of-the-box denken.

De Provincie is het eens met dit voorstel en vraagt om te focussen op de rol die de Provincie kan opnemen.

## 2.7. Communicatie

De Provincie en de POM wensen de verschillende actoren op de hoogte te brengen van het onderzoek, vooraleer het onderzoeksteam met hen contact opneemt.

### 2.7.1. Interviews

Bezorgdheid van de Provincie is om voldoende lokale actoren te betrekken in het proces. Het onderzoeksteam wenst in te gaan op deze vraag door stakeholders te bevragen die lokaal actief zijn in de twee pilootzones en die kennis hebben over lokale push- en pullfactoren voor bedrijven.

Volgende actoren worden momenteel in overweging genomen:

- Lokale besturen: liefst gebundeld per pilootzone, met diensten ruimte en economie aanwezig, in workshopvorm
- Lokale bedrijven: bijvoorbeeld Atlas Copco (zone Boom), logistieke bedrijven (TNT, FedEx,...), watergebonden bedrijven langs Kanaalkant in Ravels / Oud-Turnhout, nieuwe bedrijven op Hoge Mauw Arendonk,...
- Publieke of private ontwikkelaars: Intercommunale Ontwikkeling Kempen (IOK)
- Stakeholders rond nieuwe ontwikkelingen: Wetenschapspark Niel, laadpalen Arendonk,...

Deze lijst zal verder verfijnd worden op basis van de resultaten van de kwantitatieve analyse, net om opvallende resultaten te kunnen aftoetsen.

### 2.7.2. Gemeenten

Het onderzoeksteam stelt voor om twee overleggen te houden met de gemeenten, gegroepeerd per pilootzone, waarbij zowel dienst economie als dienst ruimtelijk ordening betrokken worden.

- Voor de pilootzone Boomseseenweg wordt er een werkvergadering gepland met Aartselaar, Boom, Schelle, Niel en Hemiksem. Er wordt afgesproken om Antwerpen niet van bij de start te betrekken in het proces, dit kan achteraf wel indien gewenst.
- Voor de pilootzone Arendonk zullen Arendonk, Retie, Oud-Turnhout en Ravels betrokken worden in het proces

Bedoeling is om op het eerste overleg met de gemeenten reeds resultaten van het kwantitatief onderzoek toe te lichten en met hen af te toetsen. De overleggen met beide pilootzones kunnen in de maand mei ingepland worden. De Provincie zal de gemeenten reeds informeren over het proces.

Verder in het traject worden de gemeenten betrokken in de klankbordgroep.

### 2.7.3. Klankbordgroep

Op het eerste infomoment van 28.04.17 werden er vooral experts uitgenodigd als Unizo, VOKA, universiteiten, Leiedal, POM, BMA,... Er werden geen gemeenten noch bedrijven uitgenodigd. Provincie stuurt de lijst van uitgenodigden door naar het onderzoeksteam.

Diezelfde actoren kunnen uitgenodigd worden op de klankbordgroepen van deze opdracht, alsook de betrokken gemeenten.

### 2.7.4. Projectgroep

De vraag stelt zich welke Vlaamse administraties best betrokken worden in het proces, het kernteam denkt in eerste instantie aan VLAIO en aan departement Omgeving.

Het onderzoeksteam stelt voor om Stefaan Baeteman (VLAIO) uit te nodigen, hij heeft ervaring met zulke opdrachten en is inhoudelijk goed mee.

## 3. Bijlagen

- Presentatie dd. 28.02.2018

## 4. Afspraken

Contactpersoon bij de Provincie: Tom Dumez.

Contactpersonen bij het onderzoeksteam: Céline Wellens (Atelier Romain) en Pieter Staelens (Rebel).

Kernteam 2 vindt plaats op 13.04.18 om 10u.

Onderwerp: eerste resultaten van het kwantitatief onderzoek, procesverloop.

Projectgroep 1 zal op 07.05.18 doorgaan, om 14 uur.

Onderwerp: eerste resultaten van het kwantitatief onderzoek, procesverloop.

De eerste stuurgroep ligt vast op 20.06.18 om 14 uur.

Onderwerp: resultaten analysefase en overzicht van de vervolgstappen.

## 1802 – Ruimte en bedrijvigheid provincie Antwerpen

Verslag kernteam 2 dd. 13.04.2018

| Team   | Naam                    | email                           | tel          | A | V |
|--|-------------------------|---------------------------------|--------------|---|---|
| Provincie Antwerpen                                      | Myriam Rebahi (DEIS)    |                                 |              |   | x |
|  | Jan Blancke (POM)       |                                 |              | x |   |
|  | Tom Dumez (DRP)         | tom.dumez@provincieantwerpen.be | 03 240 68 34 | x |   |
|  | Jannes Vercammen (DMOB) |                                 |              | x |   |
| Atelier Romain –<br>RebelGroup Advisory<br>Belgium - LDR | Céline Wellens          | celine@atelierromain.be         | 09 233 69 76 | x |   |
|  | Hans Vandermaelen       | hans@atelierromain.be           |              | x |   |
|  | Eva Gadeyne             | eva@atelierromain.be            |              | x |   |
|  | Pieter Staelens         | Pieter.staelens@rebelgroup.com  | 03 293 86 44 | x |   |
|  | Wouter Kruijver         | Wouter.Kruijver@rebelgroup.com  |              | x |   |

Verslaggever – cw

Goedkeuring – ja/nee

Volgende vergadering – kernteam 3 op dinsdag 22.05 om 13:30 uur

### 1. Doelstelling

Op het tweede kernteam worden de eerste resultaten van het kwantitatief onderzoek en sitebezoek besproken. Er wordt in eerste instantie gefocust op de pilootzone Arendonk. Eens de methodiek goed zit zal deze ook toegepast worden op de pilootzone Aartselaar.

Agendapunten zijn: bespreking van de data op macro-/mesoniveau, data op individueel bedrijfsniveau, onderzoeksvragen en planning.

### 2. Bespreking

Het onderzoeksteam heeft een presentatie (zie bijlage) opgemaakt om de vier agendapunten toe te lichten en te bespreken. De discussies worden hieronder toegelicht.

#### 2.1. Data op macro-/mesoniveau (obv VLAIO)

Uit de cijfers is het snel duidelijk dat de twee pilootzones, Arendonk en Aartselaar, van een ander type zijn, wat leerrijk is voor het onderzoek.

Het onderzoeksteam schetst de ruimtelijke situering en geeft een aantal economische indicatoren weer voor de pilootzone Arendonk. Hieronder geven we de opvallende elementen mee:

- De werkloosheid in de Pilootzone Arendonk, ligt ongeveer op het niveau van dat van Vlaanderen. De Provincie Antwerpen heeft de hoogste werkloosheid van alle Vlaamse provincies, maar deze werkloosheid concentreert zich waarschijnlijk in en rond Stad Antwerpen.
- Pendelgegevens: slechts 10% komt van andere gemeenten, 75% van de inwoners van de pilootzone werkt ook in de pilootzone.
- In de Pilootzone evolueert de tertiaire sector in termen van werkgelegenheid het meest, maar ook de metaalindustrie en de primaire sector laten banengroei zien.
- De specialisatiegraad van de metaalsector is het hoogst van alle sectoren in de Pilootzone Arendonk
- Algemene stijging van de werkgelegenheid met 7% in 5 jaar tijd

Verder wordt een overzicht gegeven van de vestigingsmilieus in de pilootzone Arendonk. Een aantal aandachtspunten:

- Data tewerkstelling wordt nog gekoppeld aan de percelen om een zicht te krijgen op de werkdensiteit
- Fietsen Van der Veken is in 2017 verhuisd van de kern van Retie naar het bedrijventerrein Beemdekens, terwijl deze functie wel verweven zou kunnen zijn in de kern en Retie naar kernversterking zoekt. Verder te onderzoeken, waarschijnlijk adhv een interview
- Verweven economie wordt het meest in Arendonk teruggevonden. Mogelijks wordt er een interview gehouden met houtzagerij Van Mechelen
- 'conform bestemming' en 'geregulariseerd' hebben een verschillende betekenis, opletten met het gebruik van deze termen
- Ravago Plastics is een historisch gegroeid familiebedrijf dat kunststofafval recycleert, vermoedelijk onder andere van petroleumbedrijven. De ligging zou hierdoor dus eventueel gelinkt zijn aan pijpleidingen. Het terrein aan de Poederstraat is echter in 1966 gekocht van een voormalige dynamietfabriek. 72 VTE lijkt heel laag, dit komt doordat Ravago uit veel verschillende vennootschappen in veel verschillende landen bestaat en dit getal op de jaarrekening zoals neergelegd bij de NBB is gebaseerd. Wordt verder onderzocht. Volgens een artikel in De Tijd 'hangen 500 gezinnen in Arendonk af van Ravago'.
- Schepen die geschikt zijn voor het kanaal Dessel-Schoten worden 'De Kempenaars' genoemd

## 2.2. Data op individueel bedrijfsniveau (obv VKBO)

Het onderzoeksteam heeft data opgevraagd aan het Agentschap Informatie Vlaanderen uit het VKBO voor alle vestigingen die ooit in de periode tussen 2008 en nu in Arendonk hebben gezeten. Enkel voor Arendonk (testcase) worden er 1335 vestigingen onderzocht.

De gekregen aftap is ruw materiaal (lijsten) dat opgekuist werd om verder te kunnen gebruiken in FME, dit is de eerste stap (preprocessing). Vervolgens wordt er een vertaling naar bewegingen geformuleerd: bedrijven die vandaag nog actief zijn, aankomers, oprichtingen, vertrekkers, al dan niet nog actief,... Ten slotte kunnen er ruimtelijke analyses van de bewegingen opgemaakt worden.

De eerste resultaten worden besproken. Het is bijvoorbeeld mogelijk om de bestemming van herkomst en van aankomst weer te geven (obv de ruimteboekhouding), of om verhuisbewegingen in kaart te brengen. De eerste taartdiagrammen tonen de verhouding tussen de verschillende type activiteiten van de vestigingen. Indien de tewerkstelling gekoppeld wordt aan de vestigingen zou dit natuurlijk een andere verhouding geven.

In de data zitten alle vestigingen, het is opvallend te merken dat er veel verweven economie zich in woongebied bevinden. Bij de volgende aanvraag van data (voor alle gemeenten van de pilootzones) zal de tewerkstellingsklasse op ondernemingsniveau ook opgevraagd worden. Op die manier kan er een onderscheid gemaakt worden tussen éénmanszaken, middelgrote en grotere bedrijven. Onder 'verweven economie' verstaat de provincie 'bedrijvigheid die ruimtelijk verweven zit, met een ruimtelijke impact'.

De data laat veel toe, het is nu kwestie om de interessante selecties op te maken en de juiste onderzoeksvragen te stellen.

Er blijven een aantal uitdagingen over:

- Omgaan met de veelheid aan NACE-codes (soms tot 160 NACE-codes voor één vestiging, 2 versies van de codetabellen,...)
- Logica van de data achterhalen

In het verder verloop van het onderzoek zullen de resultaten per pilootzone weergegeven worden.

### 2.3. Tussentijdse onderzoeksvragen en zooms

De voorgestelde tussentijdse onderzoeksvragen zijn goed.

Extra vragen:

- welke wensen zijn er vanuit de lokale actoren? Waarom en voor welke activiteiten.
- Intoleranties onderzoeken bij blijvers (in verweven/hybride context).
- Invloed beleidsmatige instrumenten en voorschriften onderzoeken adhv interviews
- In Arendonk zijn er detailhandelcoaches aangesteld. Tom stuurt hier meer info over door.
- In recente bedrijventerreinen als de uitbreiding van Hoge Mauw, hoe gaan ze om met kleine kavels als er uitbreiding gevraagd wordt?
- Koppeling met het mobiliteitsbeleid? Voorbeeld nachthub Van Moer
- Waarom verhuizen welke activiteiten naar bijvoorbeeld Hoge Mauw? (te achterhalen in interviews)
- De vraag is ook: wat gebeurt er na een verhuisbeweging? Komt er nieuwe economie of iets puur residentieel? Moet daar beleidsmatig iets mee gebeuren?
- Het zou interessant zijn om te zien waar het grote aantal groot- en detailhandelsvestigingen gevestigd zijn, of het groot aantal vrije beroepen, groot aantal vestigingen uit bouwnijverheid,...
- Zeker na te denken over beter gebruik van het kanaal op bedrijventone Kanaaldijk

Afbakening pilootzone Arendonk: gemeenten Arendonk, Retie en Ravels. Oud-Turnhout, die bij de pilootzone zat (volgens bestek) door een kleine strook ten zuiden van het kanaal, wordt niet meegenomen gezien er in die strook geen bedrijven zitten, noch potenties voor later.

Afbakening pilootzone Aartselaar: gemeenten Aartselaar, Boom, Rumst, Niel en Hemiksem. Hemiksem wordt opgenomen, er worden daar veel voormalige industriële sites omgezet naar woongebieden. Om de cluster van bedrijven in Wilrijk op te nemen in het onderzoek zou alle data van stad Antwerpen opgevraagd en onderzocht moeten worden. Gezien de reeds grote complexiteit van de databank en het feit dat er al veel materiaal bestaat over die clusters wordt er beslist om deze niet mee op te nemen in het kwantitatief onderzoek.

Er wordt even gezoomd op de houtzagerij in Arendonk die zich in woongebied bevindt (volgens Gewestplan) en sterk verweven zit een stedelijke context, alsook op het RUP Hoge Mauw. De voorschriften hebben geleid tot een nieuw type bedrijventerrein waar gebouwen gegroepeerd worden, waar er ook ongelijkvloers gebouwd wordt en rekening gehouden wordt met de aanleg van de publieke ruimte. Bedrijfswoningen worden geïntegreerd in het hoofdgebouw, dit voorkomt het probleem van de loskoppeling van de woning en het bedrijf, bij stopzetting of verkoop van het bedrijf.



## 2.4. Interviews

Volgende actoren worden momenteel in overweging genomen:

- Intercommunale Ontwikkeling Kempen (IOK): er wordt op het kernteam voorgesteld om deze mee te vragen op de projectgroep overleggen
- VOKA Kempen-Oost
- Gemeenten Arendonk, Retie, Ravels: deze worden samen bevestigd op een workshop eind mei (zie afspraken)
- Houthandel Van Mechelen
- MPI Pumps
- De Vlaamse Waterweg
- Eventueel: Fietsen Van der Veken

Deze lijst word verder verfijnd op basis van de resultaten van de kwantitatieve analyse en opnieuw voorgesteld aan het kernteam.

Bedoeling is om de interviews eind-mei en in juni te houden.

## 3. Bijlagen

- Presentatie dd. 13.04.2018

## 4. Afspraken

Op 16.04 informeert de provincie de gemeenten van pilootzone Arendonk over het onderzoek.

Projectgroep 1 zal op 07.05.18 doorgaan, om 14 uur.

Onderwerp: eerste resultaten van het kwantitatief onderzoek, procesverloop.

Kernteam 3 vindt plaats op 22.05.18 om 13u30.

Onderwerp: resultaten van het kwantitatief onderzoek voor beide pilootzones, procesverloop.

De eerste workshops met de gemeenten, respectievelijk die van pilootzone Arendonk en pilootzone Aartselaar, zullen eind mei plaatsvinden. Er wordt onderzocht of 30 of 31 mei zouden passen.

De eerste stuurgroep ligt vast op 20.06.18 om 14 uur.

Onderwerp: resultaten analysefase en overzicht van de vervolgstappen.

## 1802 – Ruimte en bedrijvigheid provincie Antwerpen

Verslag kernteam 3 dd. 22.05.2018

| Team   | Naam  | email                           | tel          | A | V |
|--|---|---------------------------------|--------------|---|---|
| Provincie Antwerpen                                | Myriam Rebahi (DEIS)                            |                                 |              |   | x |
|  | Jan Blancke (POM)                               |                                 |              | x |   |
|  | Tom Dumez (DRP)                                 | tom.dumez@provincieantwerpen.be | 03 240 68 34 | x |   |
|  | Jannes Vercammen (DMOB)                         |                                 |              | x |   |
|  | Rudy Marynissen (Dienst Economie, data&analyse) |                                 |              | x |   |
|  | Erik Lejeune (detailhandel)                     |                                 |              | x |   |
|  | Marloes Decraemer (POM Antwerpen)               |                                 |              | x |   |
|  | Karine Blauw (DRP)                              |                                 |              | x |   |
| Atelier Romain – RebelGroup Advisory Belgium - LDR | Céline Wellens                                  | celine@atelierromain.be         | 09 233 69 76 | x |   |
|  | Eva Gadeyne                                     | eva@atelierromain.be            |              | x |   |
|  | Pieter Staelens                                 | Pieter.staelens@rebelgroup.com  |              | x |   |
|  | Wouter Kruijver                                 | Wouter.Kruijver@rebelgroup.com  | 03 293 86 44 | x |   |

Verslaggever – cw

Goedkeuring vorig verslag – ja

Volgende vergadering – kernteam 4 te bepalen

### 1. Doelstelling

Op het kernteam 3 worden de verdere resultaten van het kwantitatief onderzoek besproken. Er wordt gefocust op de pilootzone Arendonk.

Agendapunten zijn: bespreking van de data op macro-/mesoniveau, data op individueel bedrijfsniveau, onderzoeksvragen en planning.

### 2. Bespreking

Vooreerst geeft Erik Lejeune een toelichting over het onderzoek naar detailhandel in de gemeente Arendonk.

Vervolgens geeft het onderzoeksteam een presentatie (zie bijlage) omtrent de vier agendapunten. De discussies worden hieronder toegelicht.

#### 2.1. Detailhandel in de gemeente Arendonk

Periodieke goederen zijn allen verdwenen, door stevige ontwikkeling van Ravago site (nu 8000 m<sup>2</sup>) die ook op zondag open is. Turnhout en Oud-Turnhout zijn de grote concurrenten.

Er staan nu 32 panden leeg op de 750 meter lange straat 'De Vrijheid' in Arendonk. De gemiddelde oppervlakte van de panden ligt tussen de 65 en 95 m<sup>2</sup>, dit is onvoldoende. Ook het parkeren in de

kern is een probleem. De ontwikkeling aan Hoge Mauw (industrie en retail die zich beperkt tot volumineuze goederen) wordt niet ervaren als storend, de concurrentie van Ravago met 8.000 m<sup>2</sup> aan fashion en textiel vanaf een bedrijventerrein richting Nederland wel.

Overtuiging is dat men dringend moet beginnen clusteren. Oplossingen moeten voor elke kern zeer gedifferentieerd zijn op basis van typologieën. Noch Arendonk, Retie en Ravels hebben een voldoende groot verzorgingsgebied om er een handelskern te ontwikkelen. Dagelijkse goederen (geclusterd in een 'buurtcentrum', zie ook het DORV-concept in Duitsland, waar crowdfunding gebruikt is) hebben daar wel hun plaats.

Het eindrapport werd gevalideerd door middenstand en gemeentebestuur. De implementatie is lopende.

Dit onderzoek wijst ook op het belang van het opnemen van socio-demografische gegevens (o.a. vergrijzing, dalende geboortecijfers,...). Bijvoorbeeld in Edegem is 34 procent van de bevolking ouder dan 65 jaar en bepaalde ambachtelijke zaken zijn hier zeer succesvol. Krimp is ook te checken als factor van invloed op onder andere retail, indien op termijn aan de orde.

Voor de data uit Locatus (o.a. voor leegstaande panden) wordt er contact genomen met Hilde. Ter info, met het model van Retailsonar kan een impactstudie gemaakt worden op de omgeving.

## 2.2. Data op macro-/mesoniveau (obv VLAIO)

Het onderzoeksteam schetst de ruimtelijke situering en geeft een aantal economische indicatoren weer voor de pilootzone Aartselaar. Hieronder geven we de opvallende elementen mee:

- De aangegeven 'bebouwde oppervlakte' gaat eigenlijk over de 'bebouwde percelen'
- De werkloosheid in de Pilootzone Aartselaar is hoger dan in de pilootzone Arendonk, vooral in Boom.
- De pilootzone is heterogeen: Boom huisvest andere werkgelegenheid dan de rest van de pilootzone en is meer op diensten gericht, wat meer typisch is voor grotere steden. Ook de bevolking is van diverse komaf, hoewel dit niet gecheckt is in de demografische analyse. Niel onderscheidt zich juist met het wetenschapspark, terwijl de rest van de pilootzone meer gekenmerkt wordt door relatief veel werkgelegenheid in de secundaire sector (metaal, bouw, ...) en de huisvesting van groothandels en distributiecentra.
- Pendelgegevens: van de werkenden in de pilootzone, komt ongeveer 15 – 30 procent (verschilt per plaats) uit Antwerpen en 16 tot 42 procent (verschilt per plaats) uit de pilootzone. Andersom werkt slechts 18 a 27 procent van de inwoners in de pilootzone in de pilootzone en 25 tot liefst 45 procent in Antwerpen.
- De zakelijke diensten, groothandel, metaalindustrie en de bouwsector zijn in termen van werkgelegenheid de grootste sectoren van de Pilootzone.
- In tegenstelling tot in de pilootzone Arendonk, is de werkgelegenheid in de bouwsector toegenomen in de pilootzone Aartselaar. De metaalindustrie en de groothandel laten de grootste afname zien.
- Toename van werkgelegenheid in persoonlijke diensten, maar afname in zakelijke diensten.
- Algemene daling van de werkgelegenheid met 5% in 5 jaar tijd.

Verder wordt een overzicht gegeven van de vestigingsmilieus in de pilootzone Aartselaar. Een aantal aandachtspunten:

- Grote diversiteit van perceelsgrootte op Boom-Krekelenberg.
- Proviron: historisch gegroeid bedrijf, woonweefsel is er rond gegroeid.
- Coeck en Wienerberger: oorspronkelijk was de nabestemming natuur. Bestemming werd aangepast op voorwaarde dat er een beter ontsluiting gerealiseerd zou worden.

- Ten westen van het bedrijf COP ligt er een brownfield die bestemd is voor watergebonden industrie. Net naast die site werd er recent een nieuwe KMO-faciliteit (Hoek76) aangelegd die niet watergebonden is.
- Het wetenschapspark Niel breidt uit met drie nieuwe gebouwen. Het gemeentelijk RUP is in opmaak. De ligging van het wetenschapspark is te wijten aan mogelijkheden die gegeven werden om kleiputten te kopen, bij het sluiten van de steenbakkerij en de invloed van het reconversiefonds. Dit geldt ook voor Kerkelenberg en Krekelenberg II. Deze locatie is vanuit een bereikbaarheidsperspectief ten opzichte van de A12 en de UAntwerpen niet logisch, maar lijkt toch goed te functioneren; Ook met het oog op R&D voor de industrie in zijn omgeving.
- Er worden momenteel verschillende industriële sites omgezet naar woongebieden (vb: Ter Hoge in Rumst, Molenveld, Bekaertsite,...). Oorspronkelijk worden er meestal ook KMO's voorzien, die bij verder verloop van het project verdwijnen, meestal omwille van een slechte ontsluiting. De vraag is of er ter compensatie elders ruimte voor bedrijvigheid wordt voorzien? Volgens het principe "behoud van ruimte, niet van plek" is dit van belang.

Betreffende de pendelgegevens van pilootzone Arendonk komt Provincie Antwerpen op andere cijfers uit, de gegevens dateren van 2015 en zouden meer detail bevatten dan die waarover het studie bureau beschikt. De provincie stuurt deze gegevens door.

De lokale verankering van de tewerkstelling zou beter gedefinieerd kunnen worden door de verschillende niveaus van jobs te onderzoeken, het aantal bezitters en aandeelhouders en de lokale inkomsten voor gemeenten. Het onderzoeken van de lokale verankering is weliswaar niet het doel op zich van deze opdracht.

De provincie beschikt wel over cijfers van inkomsten als de gemeente een project al dan niet zelf ontwikkelt en stuurt deze gegevens door naar het studie bureau.

### 2.3. Data op individueel bedrijfsniveau (obv VKBO)

Het onderzoeksteam heeft een week geleden alle data uit het VKBO gekregen van het Agentschap Informatie Vlaanderen, voor alle vestigingen die ooit in de periode tussen 2008 en nu in de twee pilootzones hebben gezeten. Het verwerken van de data verloopt goed. Er zijn 6533 actieve vestigingen in de pilootzone Aartselaar, waarvan 94 à 97% ruimtelijk gekoppeld kan worden. De actieve vestigingen worden op kaart weergegeven, naar NACE code. De mediaan en gemiddelde oppervlakte worden onderzocht alsook de voor- en nabestemming van verhuizers. De kaart van verhuisbewegingen bevestigt dat bedrijven meest niet ver weg verhuizen. De 'heat-kaarten' zijn interessante visualisaties, mits we ons focussen op de grotere bedrijven.

De data van de tewerkstelling moet verder onderzocht worden. Vandaag is de tewerkstellingsklasse voor RSZ-gegevens ingevuld voor 18%-20% van de actieve vestigingen. VLAIO verklaart dit door het bestaan van "slapende ondernemingen" zonder BTW-hoedanigheid. Waarschijnlijk zitten er ook veel zelfstandigen bij, en wie er niet in België ingeschreven is kunnen we niet zien.

Volgens het kernteam zouden de grote bedrijven (> of = aan 5 werknemers) hoogstwaarschijnlijk wel horen tot de vestigingen met RSZ-gegevens. Er wordt afgesproken dat het studie bureau een steekproef doet, bijvoorbeeld op Hoge Mauw, om te bepalen of de uitkomst relevant is.

Provincie Antwerpen werkt met Belfirst, een databank die VKBO, RSZ en gegevens van de nationale bank met elkaar koppelt van bedrijven die nog actief zijn. De KRIS-databank is een databank waarbij bedrijven op bedrijventerrein worden gecontroleerd. Het studie bureau zal deze databanken ook onderzoeken en nagaan of de tewerkstellingsgegevens dermate correct zijn.

Via het Geoloket worden de vestigingen met hun adressen gekoppeld. Deze bron werd niet gebruikt omdat de methodiek met FME tot betere resultaten komt. Daarnaast kunnen we ook de kwaliteit van de koppeling achterhalen (bv. kunnen koppelen op straatnaam+huisnummer+busnummer of enkel op straatnaam+huisnummer), zodat we indachtig zijn bij het bestuderen van ruimtelijke kenmerken, zoals de oppervlakte van het perceel waarop de vestiging is gesitueerd.

Er wordt gevraagd of het mogelijk is om één NACE code te bepalen per vestiging. Dit is niet mogelijk gezien er geen hoofdcode bepaald kan worden. Bedrijven geven vaak meer dan een NACE-code aan, zonder enige volgorde van belang mee te delen.

#### **2.4. Interviews**

Volgende actoren van de pilootzone Arendonk werden gecontacteerd:

- Gemeenten Arendonk, Retie, Ravels: workshop op 30 mei.
- Intercommunale Ontwikkeling Kempen (IOK): Provincie zorgt voor het vastleggen van een overleg, eventueel samen met de gemeenten op 30 mei.
- VOKA Kempen-Oost: is bereid om mee te werken
- Houthandel Van Mechelen: is niet bereid om mee te werken
- MPI Pumps: is bereid om mee te werken
- De Vlaamse Waterweg: is bereid om mee te werken
- Fietsen Van der Veken: is bereid om mee te werken

Voor de pilootzone Aartselaar worden volgende actoren voorgesteld:

- Gemeenten Hemiksem, Aartselaar, Schelle, Niel en Boom: workshop op 31 mei
- De Vlaamse Waterweg (zone Zeeschelde en Rupel)
- Coeck Beton / Wolf Oil Company / Koffie Van Reeth / Goodman
- Handel industrie: directeur Proviron? Provincie stuurt contactpersoon door.
- Retailsector? Provincie stuurt contactpersoon door.

De interviews worden eind-mei en in juni gehouden.

### **3. Bijlagen**

- Presentatie dd. 22.05.2018

### **4. Afspraken**

De eerste stuurgroep gaat door op 20.06.18 om 14 uur.

Onderwerp: resultaten analysefase en overzicht van de vervolgstappen.

Kernteam 4 werd achteraf vastgelegd op 10 juli, om 14uur in Antwerpen.

## 1802 – Ruimte en bedrijvigheid provincie Antwerpen

Verslag kernteam 4 dd. 10.07.2018

| Team   | Naam                    | email                           | tel          | A | V |
|--|-------------------------|---------------------------------|--------------|---|---|
| Provincie Antwerpen                                      | Myriam Rebahi (DEIS)    |                                 |              |   | x |
|  | Jan Blancke (POM)       |                                 |              | x |   |
|  | Tom Dumez (DRP)         | tom.dumez@provincieantwerpen.be | 03 240 68 34 | x |   |
|  | Jannes Vercammen (DMOB) |                                 |              | x |   |
|  | Miranda Coppens (DRP)   |                                 |              | x |   |
| Atelier Romain –<br>RebelGroup Advisory<br>Belgium - LDR | Céline Wellens          | celine@atelierromain.be         | 09 233 69 76 | x |   |
|  | Eva Gadeyne             | eva@atelierromain.be            |              | x |   |
|  | Pieter Staelens         | Pieter.staelens@rebelgroup.com  |              | x |   |
|  | Wouter Kruijver         | Wouter.Kruijver@rebelgroup.com  | 03 293 86 44 |   | x |

Verslaggever – cw

Goedkeuring vorig verslag –

Volgende vergadering – kernteam 5 op 29.08 om 10 uur

### 1. Doelstelling

Op het kernteam 4 wordt de afronding van de analysefase besproken.

De aanpak voor fase 2 'opmaak matrices en synthesekader' en fase 3 'pilotprojecten' worden voorgesteld.

Het verder verloop wordt verfijnd en afspraken voor de komende maanden worden vastgelegd.

### 2. Bespreking

#### 2.1. Analysefase

Om de analysefase te kunnen afronden vraagt de Provincie om volgende zaken uit te werken:

- Het verschil aangeven tussen de push- en pullfactoren in de pilotzone Arendonk enerzijds en in de pilotzone Aartselaar anderzijds.
- Onderzoeken van waar de inkomers komen, en over welk type bedrijf het gaat (tewerkstelling, NACE-codes, oppervlakte,...).
- Een vergelijkende conclusie over de twee pilotzones om naar de volgende stap te kunnen gaan op provinciaal niveau.
- De output van het onderzoek uit verschillende bronnen (interviews, data, trends) duidelijk maken.
- De methodiek van de analyse duidelijk opnemen in de analysenota.

- De mobiliteitsimpact verder onderzoeken. Het wordt opgenomen in de tabellen (zie fase 2) maar heeft ook nood aan concrete cijfers. De pendelcijfers (twee versies) worden herbekeken.
- De pilotzones worden op een abstract niveau onderzocht. Het mag niet de bedoeling zijn dat er voor elke zone een specifieke visie ontwikkeld wordt. De pilotzones dienen als toetsing van de methodiek.
- De analysesnota mag een verdere uitwerking zijn van de presentaties, of een Word-document. De inhoud van de analysesnota primeert op de vorm. Het studiebureau bekijkt het intern en koppelt dan terug met de provincie.

## 2.2. Fiches en matrix

Het studiebureau stelt voor om een fiche op te maken per type vestigingsvorm en per type vestigingsmilieu. Deze fiches verzamelen alle informatie van het onderzoek.

De fiches worden achteraf samengevat in twee tabellen: een tabel met alle vestigingsvormen (type clusters) en een tabel met alle vestigingsmilieus.

In de kolommen worden volgende elementen toegelicht:

- type ruimtevrager
- voorbeeld uit pilotzone
- algemene trends
- specifieke push- en pullfactoren
- compatibiliteit met andere functies
- randvoorwaarden voor verdere ontwikkeling
- uitdagingen en uitgangspunten voor het beleid.

Zulke tabellen hebben het voordeel een overzicht te bieden, maar het nadeel dat er enkele nuances verloren gaan. Uit vorige studies bleek deze aanpak waardevol te zijn. Ook de provincie kan zich hierin terugvinden.

## 2.3. Pilotprojecten

### Algemene doelstelling voor de pilotprojecten

De pilotprojecten worden op een abstract niveau onderzocht. Het mag niet de bedoeling zijn dat er voor elk project een specifieke visie ontwikkeld wordt die tot een RUP zou leiden.

Voor elk pilotproject wordt de meest kansrijke weg bepaald (adhv instrumenten, concepten, methodieken,...) die de provincie kan ingaan, en die ook door de stakeholders gedragen wordt.

Dit onderzoek geeft input voor het einddoel van de provincie, zijnde het opstellen van afwegingskaders.

### PP1 – Optimalisatie van bestaande bedrijventerreinen

- Afbakening pilotproject carrossiers in Aartselaar: N: Schelselei, O: Boomsesteenweg, Z: Bist, W: Zinkvalstraat. Uiteraard wordt de nabije omgeving ook meegenomen in het ontwerpend onderzoek.
- Onderzoeksvragen: hoe kan de huidige ruimte inname geoptimaliseerd worden? Hoe kan de mobiliteit verbeterd worden vanuit een ruimtelijk onderzoek (worden parkings best geclusterd? Ontsluiting naar buiten toe?...)? Welke functionele combinaties zijn er mogelijk en wat is de meerwaarde ervan?
- De combinatie met grijze exporteconomie is geen ruimtelijk component. Het hoort niet bij de onderzoeksvragen.
- Er is twijfel of de grote openlucht parking van ongeveer 480 plaatsen (perceel van 1,3 ha) wel vergund is geweest. Er wordt beslist om daar niet verder op in te gaan gezien het niet de bedoeling is om een gedetailleerde visie voor het gebied zelf te ontwikkelen. De pilotprojecten dienen om een visie op provinciaal niveau af te toetsen.

- Kaart tewerkstelling: elk gebouw kan niet gekoppeld worden aan data, daar de tewerkstelling vaak gekoppeld wordt aan de hoofdzetel. Er zullen twee kaarten opgemaakt worden, één met objectieve weergave van de data, een tweede met een interpretatie van de data.
- Vanuit Vlaanderen loopt er momenteel een conceptstudie over de A12 tussen Boom en Wilrijk. Bedoeling is om barrières weg te werken door de dwarse kruisingen met de A12 aan te pakken. Er is ook sprake van een fietssnelweg langs de A12 en een sneltram.
- De provincie organiseert een eerste overleg met de gemeentelijke ambtenaren van gemeente Aartselaar, eind augustus.

#### **PP2 – Multimodale knoop**

- Afbakening stationsomgeving Boom: N: N177, O: A12, Z: N148, W: Plantsoenstraat. Uiteraard wordt de nabije omgeving ook meegenomen in het ontwerpend onderzoek.
- Onderzoeksvragen: welk programma en functievermenging, hoe realiseren, welke rol voor bedrijvigheid. Wordt nog verder verfijnd.
- De provincie nodigt Stijn De Vleeschouwer (Team Vlaamse Bouwmeester) eind augustus uit om de aanpak voor de stationsomgeving van Boom te bespreken.

#### **PP3 – Verweving van bedrijvigheid in kernen**

- Afbakening: bouwblok Van Mechelen en nabije omgeving.
- Onderzoeksvragen: hoe krijg je bedrijven (van welk type en onder welke voorwaarden) in een verweven context, hoe kan er vermeden worden dat verweefbare bedrijvigheid naar industriegebieden zou verhuizen, wat is de bijdrage aan kernversterking (inclusief lokale meerwaarde).
- De provincie zal Van Mechelen contacteren om een overleg vast te leggen eind augustus. Van Mechelen was niet bereid om een interview vast te leggen met het studiebureau tijdens post 1.

### **3. Bijlagen**

- Presentatie dd. 10.07.2018

### **4. Afspraken**

Het is wenselijk dat bedrijvenverenigingen, VOKA,... aanwezig zouden zijn op de klankbordgroepen. Bedoeling is om de mogelijke instrumenten en voorstellen af te toetsen en input verzamelen. Om dit te bereiken lijkt het voor de POM aangewezen om de klankbordgroep te organiseren rond de drie pilootprojecten, zodat de discussie concreet genoeg kan zijn. Dit wordt verder besproken op kernteam 5 in augustus.

De provincie maakt een voorstel op voor de gunning van fase 2 'opmaak matrices en syntheseskader' en fase 3 'pilotprojecten' (administratieve opstart).

Op 22.08 (één week voor kernteam 5) zal het studieteam de analyzenota doorsturen.

Kernteam 5 vindt plaats op woensdag 29.08 om 10u.

Agenda voor kernteam 5:

- Bespreking analyzenota
- Aanpak klankbordgroep
- Stakeholders van de pilootprojecten definiëren en aanpak overlegstructuur
- Analysekaarten pilootprojecten

De tweede stuurgroep zal plaats vinden in november.

De tweede projectgroep wordt nog vastgelegd.



## 1802 – Ruimte en bedrijvigheid provincie Antwerpen

Verslag projectgroep 1 d.d. 07.05.2018

| Team   | Naam                               | email                           | tel          | A | V |
|--|------------------------------------|---------------------------------|--------------|---|---|
| Provincie Antwerpen                                | Myriam Rebahi (DEIS)               |                                 |              |   | x |
|  | Jan Blancke (POM)                  |                                 |              | x |   |
|  | Tom Dumez (DRP)                    | tom.dumez@provincieantwerpen.be | 03 240 68 34 | x |   |
|  | Jannes Vercammen (DMOB)            |                                 |              | x |   |
|  | Mathias De Beucker (DMOB)          |                                 |              | x |   |
|  | Stéphanie Haesendonck (DOB)        |                                 |              | x |   |
|  | Senne Van Hoof (Team detailhandel) |                                 |              | x |   |
|  | Liesbet Tilsley (DEIS, Team wonen) |                                 |              | x |   |
|  | Isolde Aelvoet (DMN)               |                                 |              | x |   |
| Atelier Romain – RebelGroup Advisory Belgium - LDR | Céline Wellens                     | celine@atelierromain.be         | 09 233 69 76 | x |   |
|  | Eva Gadeyne                        | eva@atelierromain.be            |              | x |   |
|  | Pieter Staelens                    | Pieter.staelens@rebelgroup.com  | 03 293 86 44 | x |   |
|  | Wouter Kruijver                    | Wouter.Kruijver@rebelgroup.com  |              | x |   |

Verslaggever – cw

Goedkeuring – ja

Volgende vergadering – projectgroep 2 in september/oktober, datum wordt nog bepaald

### 1. Doelstelling

Het onderzoeksteam Atelier Romain – Rebel – LDR werd aangesteld door Provincie Antwerpen om de opdracht 'Ruimte & bedrijvigheid, naar een provinciaal beleid voor bedrijfslocaties' uit te werken. De Provincie wenst een zicht te krijgen op de huidige verweving op bedrijventerreinen en in kernen en een verder begrip van de vestigingsfactoren (push- en pull-factoren voor bedrijven) die van invloed zijn. Er zal ook onderzocht worden welke rol de provincie kan opnemen. Het onderzoek is een aanzet naar een beleidskader.

Op deze projectgroep worden de eerste resultaten van het kwantitatief onderzoek en sitebezoek besproken. Er wordt in eerste instantie gefocust op de pilootzone Arendonk. Eens de methodiek goed zit zal deze ook toegepast worden op de pilootzone Aartselaar.

Agendapunten zijn:

- bespreking van de data op macro-/mesoniveau,
- data op individueel bedrijfsniveau,
- onderzoeksvragen en planning.

## 2. Bespreking

Het onderzoeksteam heeft een presentatie (zie bijlage) opgemaakt om de vier agendapunten toe te lichten en te bespreken. De discussies worden hieronder toegelicht.

### 2.1. Data op macro-/mesoniveau (obv VLAIO)

Uit de cijfers is het snel duidelijk dat de twee pilootzones, Arendonk en Aartselaar, van een ander type zijn, wat leerrijk is voor het onderzoek.

Het onderzoeksteam schetst de ruimtelijke situering en geeft een aantal economische indicatoren weer voor de pilootzone Arendonk. Hieronder geven we de opvallende elementen mee:

- De werkloosheid in de Pilootzone Arendonk, ligt ongeveer op het niveau van dat van Vlaanderen. De Provincie Antwerpen heeft de hoogste werkloosheid van alle Vlaamse provincies, maar deze werkloosheid concentreert zich waarschijnlijk in en rond Stad Antwerpen.
- Pendelgegevens: Ongeveer 50% van de werknemers in de Pilootzone Arendonk, woont ook in de pilootzone. Verder komen werknemers uit Turnhout, Oud-Turnhout, Mol en Dessel. Van de werkende inwoners in de Pilootzone, werkt ongeveer 30% in de Pilootzone, een ruime 20% werkt in Turnhout, verder werken zij in Antwerpen, Geel, omliggende dorpen en Nederland.
- In de Pilootzone evolueert de tertiaire sector in termen van werkgelegenheid het meest, maar ook de metaalindustrie en de primaire sector laten banengroei zien.
- De specialisatiegraad van de metaalsector is het hoogst van alle sectoren in de Pilootzone Arendonk
- Algemene stijging van de werkgelegenheid met 7% in 5 jaar tijd

Verder wordt een overzicht gegeven van de vestigingsmilieus in de pilootzone Arendonk. Een aantal aandachtspunten:

- Data tewerkstelling wordt nog gekoppeld aan de percelen om een zicht te krijgen op de werkdensiteit
- Fietsen Van der Veken is in 2017 verhuisd van de kern van Retie naar het bedrijventerrein Beemdekens, terwijl deze functie wel verweven zou kunnen zijn in de kern en Retie naar kernversterking zoekt. Verder te onderzoeken, waarschijnlijk adhv een interview
- Verweven economie wordt het meest in Arendonk teruggevonden. Mogelijks is dit gelinkt aan de historische groei van de kern. Er wordt een interview voorzien met houtzagerij Van Mechgelen
- Ravago Plastics is een historisch gegroeid familiebedrijf dat kunststofafval recycleert, vermoedelijk onder andere van petroleumbedrijven. De ligging zou hierdoor dus eventueel gelinkt zijn aan pijpleidingen. Het terrein aan de Poederstraat is echter in 1966 gekocht van een voormalige dynamietfabriek. Wordt verder onderzocht. Volgens een artikel in De Tijd 'hangen 500 gezinnen in Arendonk af van Ravago'.

### 2.2. Data op individueel bedrijfsniveau (obv VKBO)

Het onderzoeksteam heeft data opgevraagd aan het Agentschap Informatie Vlaanderen uit het VKBO voor alle vestigingen die ooit in de periode tussen 2008 en nu in Arendonk hebben gezeten. Enkel voor Arendonk (testcase) worden er 1335 vestigingen onderzocht.

De gekregen aftap is ruw materiaal (lijsten) dat opgekuist werd om verder te kunnen gebruiken in FME, dit is de eerste stap (preprocessing). Vervolgens wordt er een vertaling naar bewegingen geformuleerd: bedrijven die vandaag nog actief zijn, aankomers, oprichtingen, vertrekkers, al dan niet nog actief,... Ten slotte kunnen er ruimtelijke analyses van de bewegingen opgemaakt worden.

De eerste resultaten worden besproken. Het is bijvoorbeeld mogelijk om de bestemming van herkomst en van aankomst weer te geven (obv de ruimteboekhouding), of om verhuisbewegingen in

kaart te brengen. De eerste taartdiagrammen tonen de verhouding tussen de verschillende type activiteiten van de vestigingen. Indien de tewerkstelling gekoppeld wordt aan de vestigingen zou dit natuurlijk een andere verhouding geven.

In de data zitten alle vestigingen, het is opvallend te merken dat er veel verweven economie zich in woongebied bevinden. Bij de volgende aanvraag van data (voor alle gemeenten van de pilootzones) zal de tewerkstellingsklasse op ondernemingsniveau ook opgevraagd worden. Op die manier kan er een onderscheid gemaakt worden tussen éénmanszaken, middelgrote en grotere bedrijven.

Onder 'verweven economie' verstaat de provincie 'bedrijvigheid die ruimtelijk verweven zit, met een ruimtelijke impact'.

De data laat veel toe, het is nu kwestie om de interessante selecties op te maken en de juiste onderzoeksvragen te stellen.

Er blijven een aantal uitdagingen over:

- Omgaan met de veelheid aan NACE-codes (soms tot 160 NACE-codes voor één vestiging, 2 versies van de codetabellen,...)
- Logica van de data achterhalen

In het verder verloop van het onderzoek zullen de resultaten per pilootzone weergegeven worden.

### 2.3. Tussentijdse onderzoeksvragen en zooms

De voorgestelde tussentijdse onderzoeksvragen zijn goed.

Extra onderzoeksvragen:

- Ligging van de bedrijven is van belang. Afstand tov de autostrade, tov de werknemers,...
- De Vlaamse Waterweg participeert in enkele projecten die de potentie van de binnenvaart ook op kleinere kanalen kan vergroten, zoals 'watertruck+'. Voor specifiek het Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten wordt dit afgetoetst. Een ander interview met De Vlaamse Waterweg heeft juist de Schelde en de Rupel als scope.
- Hoe lokaal zijn werknemers op bijv. Hoge Mauw? Anonieme cijfers van postcodes vragen aan bedrijven, of bestaan er binnen de provincie cijfers over pendelaars? Is er een interactie tussen werknemers van een bedrijf en de kern zelf?
- Kan detailhandel op bedrijventerreinen? Kunnen kleine bedrijven in woongebied? Prestige kan ook een reden zijn voor de verhuis van bedrijven van een woongebied naar een bedrijventerrein. Planologisch verhaal opnemen, juridische factor nagaan, vergunningenbeleid
- Functie van het kanaal in het netwerk bekijken: recreatief, fauna & flora, watergebonden activiteiten, toeristisch potentieel,...
- De bestemming van herkomst en aankomst zijn van belang.

Afbakening pilootzone Arendonk: gemeenten Arendonk, Retie en Ravels. Oud-Turnhout, die bij de pilootzone zat (volgens bestek) door een kleine strook ten zuiden van het kanaal, wordt niet meegenomen gezien er in die strook geen bedrijven zitten, noch potenties voor later.

Afbakening pilootzone Aartselaar: gemeenten Aartselaar, Boom, Schelle, Niel en Hemiksem. Hemiksem wordt opgenomen, er worden daar veel voormalige industriële sites omgezet naar woongebieden. Om de cluster van bedrijven in Wilrijk op te nemen in het onderzoek zou alle data van stad Antwerpen opgevraagd en onderzocht moeten worden. Gezien de reeds grote complexiteit van de databank en het feit dat er al veel materiaal bestaat over die clusters is er beslist om deze niet mee op te nemen in het kwantitatief onderzoek.

Er wordt even gezoomd op de houtzagerij in Arendonk die zich in woongebied bevindt (volgens Gewestplan) en sterk verweven zit een stedelijke context. Daarnaast wordt het RUP Hoge Mauw besproken. De voorschriften hebben geleid tot een nieuw type bedrijventerrein waar gebouwen gegroepeerd worden, waar er ook ongelijkvloers gebouwd wordt en rekening gehouden wordt met de aanleg van de publieke ruimte. Bedrijfswoonwoningen worden geïntegreerd in het hoofdgebouw, dit

voorkomt het probleem van de loskoppeling van de woning en het bedrijf, bij stopzetting of verkoop van het bedrijf.

Er wordt voorgesteld om ook volgende collega's te betrekken:

- Rudy Marijnissen ivm data
- Erik Lejeune ivm detailhandel in gemeente Arendonk
- Mark ivm ARO studie
- Sander ivm biodiversiteit op industriegebieden

#### **2.4. Interviews**

Volgende actoren zullen bevroegd worden ivm pilootzone Arendonk:

- Intercommunale Ontwikkeling Kempen (IOK)
- Voka Kempen-Oost
- Gemeenten Arendonk, Retie, Ravels: deze worden samen bevroegd op een workshop op 30 mei
- Houthandel Van Mechelen
- MPI Pumps
- De Vlaamse Waterweg
- Fietsen Van der Veken

Bedoeling is om de interviews eind-mei en in juni te houden.

### **3. Bijlagen**

- Presentatie d.d. 07.05.2018

### **4. Afspraken**

De eerste workshops met de gemeenten, respectievelijk die van pilootzone Arendonk en pilootzone Aartselaar, zullen plaatsvinden op 30 en 31 mei.

De eerste stuurgroep ligt vast op 20.06.18 om 14 uur.

Onderwerp: resultaten analysefase en overzicht van de vervolgstappen.

De volgende projectgroep zal plaats vinden in september of oktober 2018. De datum wordt later vastgelegd.

## 1802 – Ruimte en bedrijvigheid provincie Antwerpen

Verslag overleg met gemeenten van pilotzone Arendonk d.d. 30.05.2018

| Team   | Naam                                       | email                           | tel          | A | V |
|--|--|---------------------------------|--------------|---|---|
| Provincie Antwerpen                                      | Myriam Rebahi (DEIS)                       |                                 |              | x |   |
|  | Jan Blancke (POM)                          |                                 |              |   | x |
|  | Tom Dumez (DRP)                            | tom.dumez@provincieantwerpen.be | 03 240 68 34 | x |   |
|  | Jannes Vercammen (DMOB)                    |                                 |              |   | x |
|  | Miranda Coppens (DRP)                      |                                 |              | x |   |
| Gemeente Ravels  | Carine Couwenberg, schepen                 |                                 |              | x |   |
| Gemeente Retie   | Patrick Geuens, burgemeester               |                                 |              | x |   |
|  | Johan Weyts,<br>stedenbouwkundig ambtenaar |                                 |              | x |   |
| Gemeente Arendonk  | Ann Hermans, schepen                       |                                 |              | x |   |
|  | Tom Vermeiren,<br>omgevingsambtenaar       |                                 |              | x |   |
|  | Kris Wouters, algemeen<br>directeur        |                                 |              | x |   |
|  |  |                                 |              |   |   |
| Atelier Romain –<br>RebelGroup Advisory<br>Belgium - LDR | Céline Wellens                             | celine@atelierromain.be         | 09 233 69 76 | X |   |
|  | Pieter Staelens                            | Pieter.staelens@rebelgroup.com  | 03 293 86 44 | x |   |
|  | Wouter Kruijver                            | Wouter.Kruijver@rebelgroup.com  |              | x |   |

Verslaggever – cw

Goedkeuring – ja/nee

Volgende vergadering – 24.10.18 om 9:30

### 1. Doelstelling

Het onderzoeksteam Atelier Romain – Rebel – LDR werd aangesteld door Provincie Antwerpen om de opdracht 'Ruimte & bedrijvigheid, naar een provinciaal beleid voor bedrijfslocaties' uit te werken. De Provincie wenst een zicht te krijgen op de huidige verweving op bedrijventerreinen en in kernen en een verder begrip van de vestigingsfactoren (push- en pull-factoren voor bedrijven) die van invloed zijn. Er zal ook onderzocht worden welke rol de provincie kan opnemen. Het onderzoek is een aanzet naar een beleidskader.

Om het onderzoek te kunnen aftoetsen met de werkelijkheid worden er twee pilotzones onder de loep genomen, enerzijds de pilotzone Arendonk-Retie-Ravels, anderzijds de pilotzone Aartselaar-Schelle-Niel-Hemiksem-Rumst.

De pilotzones worden op een abstract niveau onderzocht, het is niet de bedoeling zijn dat er voor elke zone een specifieke visie ontwikkeld wordt. De pilotzones dienen als toetsing van de methodiek.

Dessel, Mol en Poppel worden in dat opzicht (geen exhaustief onderzoek) niet meegenomen in het onderzoek, maar Provincie Antwerpen zorgt wel voor afstemming tussen de verschillende gebieden.

Op dit overleg worden de eerste resultaten van het kwantitatief onderzoek en sitebezoek besproken. Bedoeling is om de resultaten af te toetsen aan de kennis van de gemeenten en input verwerven over de pilootzone.

Agendapunten zijn:

- Situering van de opdracht
- bespreking van de data op macro-/mesoniveau,
- data op individueel bedrijfsniveau,
- onderzoeksvragen en planning.

## 2. Bespreking

Het onderzoeksteam heeft een presentatie (zie bijlage) opgemaakt om de vier agendapunten toe te lichten en te bespreken. De discussies worden hieronder toegelicht.

### 2.1. Data op macro-/mesoniveau (obv VLAIO)

Het onderzoeksteam schetst de ruimtelijke situering en geeft een aantal economische indicatoren weer voor de pilootzone Arendonk. Hieronder geven we de opvallende elementen mee:

- De werkloosheid in de pilootzone Arendonk, ligt ongeveer op het niveau van dat van Vlaanderen. De Provincie Antwerpen heeft de hoogste werkloosheid van alle Vlaamse provincies, maar deze werkloosheid concentreert zich waarschijnlijk in en rond Stad Antwerpen.
- Pendelgegevens: Ongeveer 50% van de werknemers in de pilootzone Arendonk, woont ook in de pilootzone. Verder komen werknemers uit Turnhout, Oud-Turnhout, Mol en Dessel. Van de werkende inwoners in de Pilootzone, werkt ongeveer 30% in de Pilootzone, een ruime 20% werkt in Turnhout, verder werken zij in Antwerpen, Geel, omliggende dorpen en Nederland.
- In de pilootzone evolueert de tertiaire sector in termen van werkgelegenheid het meest, maar ook de metaalindustrie en de primaire sector laten banengroei zien. De bouwsector heeft een opvallende afname laten zien van 2011 tot 2016.
- De specialisatiegraad van de metaalsector is het hoogst van alle sectoren in de pilootzone Arendonk. Deze is hoger dan 5,5, wat betekent dat het aandeel metaalindustrie in de totale werkgelegenheid meer dan 5,5 keer zo groot is als in Vlaanderen. Andere sectoren met een hoge specialisatiegraad zijn de bouw, de afvalindustrie en de primaire sector.
- Algemene stijging van de werkgelegenheid met 7% in 5 jaar tijd

### 2.2. Data op individueel bedrijfsniveau (obv VKBO)

Het onderzoeksteam heeft data opgevraagd aan het Agentschap Informatie Vlaanderen uit het VKBO voor alle vestigingen die ooit in de periode tussen 2008 en nu in Arendonk hebben gezeten. Enkel voor Arendonk (testcase) worden er 1335 vestigingen onderzocht.

De gekregen aftap is ruw materiaal (lijsten) dat opgekuist werd om verder te kunnen gebruiken in FME, dit is de eerste stap (preprocessing). Vervolgens wordt er een vertaling naar bewegingen geformuleerd: bedrijven die vandaag nog actief zijn, aankomers, oprichtingen, vertrekkers, al dan niet nog actief,... Ten slotte kunnen er ruimtelijke analyses van de bewegingen opgemaakt worden.

Eerste conclusies uit het data-onderzoek zijn:

- De huidige bedrijvigheid is voornamelijk gesitueerd in de kernen en in enkele bedrijventerreinen
- Groot-en detailhandel, industrie en bouwnijverheid zijn de grootste sectoren
- Er waren 73 interne en 23 externe verhuisbewegingen in de laatste 10 jaar voor ondernemingen met minimum 5 werknemers
- Verhuizers binnen de pilootzone kiezen iets vaker voor een grotere oppervlakte en voor een andere bestemming

- Verhuizers naar gebieden buiten de pilootzone kiezen iets vaker voor een grotere oppervlakte en voor een andere bestemming (wonen -> industrie)
- De meeste verhuizers blijven binnen de provincie Antwerpen
- We zien een verhuis vanuit de centra van de gemeenten richting de bedrijventerreinen.

Gemeente Arendonk bevestigt dat de huisnummers op Hoge Mauw een tiental jaar geleden veranderd zijn geweest, wat de vele verhuizen binnen Hoge Mauw zelf verklaart.

Theo Boons is wel reeds verhuisd binnen Hoge Mauw wegens een snelle groei van het bedrijf.

De verhuisbeweging "van bedrijventerrein naar kern" van de Aldi market is te verklaren doordat Aldi zich tijdelijk op Hoge Mauw gevestigd heeft, tijdens de verbouwing van zijn gebouw in de kern van Arendonk.

Gemeente Arendonk stelt de verhuisbewegingen van de NACE code "landbouw" in vraag. Naar hun weten zouden er niet zo veel landbouwers vertrokken zijn uit de pilootzone. Dit is waarschijnlijk gelegen aan het feit dat er per vestiging meerdere NACE-codes gekoppeld zijn. Elk bedrijf kan meerdere NACE-codes ingeven als hoofdactiviteit, maar daarbij kan het zijn dat de landbouwactiviteit zelf ondergeschikt is aan de andere activiteiten.

### 2.3. Tussentijdse onderzoeksvragen

Verweving wonen en werken:

- Alle drie gemeenten RUP's voor zonevreemde bedrijven opgemaakt. Ten gevolge van de RUP's geraakten de nieuwe bedrijventerrein ingevuld. De verlaten sites werden meestal met wonen ingevuld.
- Claesen (in de kern) is een uitdovende zaak. Houthandel Van Mechelen heeft voldoende ruimte. Houthandel Jacobs heeft onvoldoende ruimte en wenst te verhuizen naar Hoge Mauw. Bedrijven die niet naar Hoge Mauw vertrokken zijn eerder de historisch gegroeide bedrijven. Jonge bedrijven die snel groeien verhuisden naar Hoge Mauw.
- Fietsen Van der Veken is van de kern naar het bedrijventerrein Beemdekens verhuisd. Voor de gemeente Retie zijn dat "geen afstanden". Van de Perre, Segers interieur en Fietsen Van der Veken passen volgens de gemeente wel in de kern.
- Uitbreidingsmogelijkheden in de kern zijn ook te overwegen, maar als een ondernemer kan kiezen tussen uitbreiden in een woonzone of in bedrijventerrein dan speelt de grondprijs ook sterk mee.
- Voor de gemeenten mag ambacht in de kern blijven, bedrijvigheid niet. De grootte maakt niet uit, het is de impact.
- Ravels is een nieuw RUP aan het opmaken om handel, horeca en kantoorvoorzieningen mogelijk te maken op de gelijkvloerse verdiepingen in de kern. Ravels denkt niet dat ambachtelijke functies een kern kunnen versterken. Ravels vindt het wel goed als er een contact/relatie is tussen de productie en het publiek.

Type bedrijvigheid?

- Gemeenten willen geen extra logistiek, zetten liever in op ambachtelijke bedrijven
- Gemeente Arendonk staat niet positief t.o.v. nachthub Van Moer. Verschuift het vrachtverkeer van Antwerpen naar de gemeente.
- Gemeente Arendonk heeft de vraag van twee tankstations voor vrachtwagens op Hoge Mauw geweigerd, wil ze liever langs de autostrade zien.
- De vestiging van Ravago Fashion, heeft vermoedelijk bijgedragen aan sluiting van een aantal detailhandelszaken in de kernen

#### Ruimtelijke invulling van bedrijventerreinen?

- Bedrijfswoning in bedrijfsgebouw wordt als positief ervaren: extra inkomst voor de eigenaar en visuele controle op de site 's avonds en in het weekend. Er is geen probleem met de compatibiliteit van functies, hoewel dit als woonomgeving wellicht niet heel aangenaam is, er een gebrek aan voorzieningen is en het vrachtverkeer gevaarlijk kan zijn voor spelende kinderen.
- De gemeenten kunnen zich vinden in de voorschriften voor de uitbreiding van Hoge Mauw: beperkte showroom, bedrijfswoning inpandig,...
- Lokale tewerkstelling is groot, gemeenten zetten in op goede fietspaden, ook langs bedrijventerreinen (bus wordt minder gebruikt).
- Retie geeft aan dat het bedrijf BEVA metal, bij groei van het bedrijf, van Turnhout naar Retie verhuisde omdat de grond er goedkoper was.

#### Potentie van watergebonden activiteiten?

- In de gemeente Retie is het kanaal vooral omgeven door landbouw- en natuurgebieden.
- Er is een vraag geweest voor gezamenlijke laad- en loskades maar dit is niet verder concreet uitgewerkt geweest.
- Er is bezorgdheid voor de buurt die in de nabijheid van watergebonden bedrijven ligt, ook aan de overkant van het water (er kwam bijvoorbeeld klacht vanuit de buurt over de geuroverlast van ACRS asfalt in Ravels-Kanaaldijk).
- De gemeenten zien geen incompatibiliteit tussen toeristische en watergebonden functies.

#### Nood aan bijkomende ruimte voor bedrijven?

- Gemeente Ravels geeft aan dat er een aantal zonevreemde bedrijven in landbouwgebied zitten. Gemeente Ravels wenst extra ruimte voor bedrijvigheid om zonevreemde bedrijven in landbouwgebied te vermijden. Ze kunnen moeilijk alternatieven bieden, waardoor bedrijven oude hoeses opkopen.
- Gemeente Ravels heeft het moeilijk om ruimte te kunnen geven aan een aantal type bedrijven zoals voor tuinbouw, grondwerken en loonwerken. Volgens de gemeenten wil IOK ze niet in industriegebied.
- Gemeente Ravels heeft inkomsten nodig, nood aan nieuwe bedrijventerreinen. Is ook het geval in gemeente Retie, volgens hen zijn veel bedrijven naar Hoge Mauw vertrokken.
- Alle gemeenten zijn op zoek naar bijkomende ruimte om bedrijven te faciliteren voor ruimtevraag. Als de mogelijkheid er is, gaan de vragen zeker komen. Er zijn bedrijven naar Dessel en Arendonk vertrokken, omdat Retie hen niets kon aanbieden.
- Elke gemeente bindt graag de economie aan zijn dorp en onder andere de fiscale inkomsten daaruit. Intergemeentelijke vereveningen worden in kaart gebracht. Er wordt gezocht naar systemen waarbij het niet voorzien van ruimte voor bedrijvigheid ook financieel interessant kan zijn.
- Het ontwikkelen van nieuwe regionale bedrijventerreinen is in Vlaanderen niet evident, men is op zoek om de lokale economische structuur te versterken. Die indeling wordt ook stilletjes aan verlaten om naar een meer gemengde versie over te gaan. De opdeling regionaal versus lokaal komt nog weinig overeen met de bestaande vragen.

### 3. Bijlagen

- Presentatie d.d. 30.05.2018



#### **4. Afspraken**

Het volgende overleg zal plaats vinden op 24 oktober 2018 om 9u30.

Agenda voor het overleg:

- Voorstel selectief locatiebeleid van bedrijven
- Bespreking pilootprojecten
- Verder verloop

## 1802 – Ruimte en bedrijvigheid provincie Antwerpen

Verslag overleg met gemeenten van pilootzone Aartselaar d.d. 31.05.2018

| Team   | Naam                                  | email                           | tel          | A | V |
|--|---------------------------------------|---------------------------------|--------------|---|---|
| Provincie Antwerpen                                      | Myriam Rebahi (DEIS)                  |                                 |              |   | x |
|  | Jan Blancke (POM)                     |                                 |              | x |   |
|  | Tom Dumez (DRP)                       | tom.dumez@provincieantwerpen.be | 03 240 68 34 | x |   |
|  | Jannes Vercammen (DMOB)               |                                 |              | x |   |
|  | Miranda Coppens (DRP)                 |                                 |              |   | x |
| Gemeente Aartselaar                                      | René Lauwers, schepen                 |                                 |              | x |   |
| Gemeente Hemiksem  | Kristof Boving,<br>omgevingsambtenaar |                                 |              | x |   |
|  | Dany Bosteels, schepen                |                                 |              | x |   |
| Gemeente Boom  | Pamela Piters,<br>omgevingsambtenaar  |                                 |              | x |   |
|  | Geert Antonio, burgemeester           |                                 |              | x |   |
| Gemeente Rumst   | Simon Verreckt,<br>omgevingsambtenaar |                                 |              | x |   |
|  | Tom de Vries, burgemeester            |                                 |              | x |   |
| Atelier Romain –<br>RebelGroup Advisory<br>Belgium - LDR | Céline Wellens                        | celine@atelierromain.be         | 09 233 69 76 | x |   |
|  | Pieter Staelens                       | Pieter.staelens@rebelgroup.com  | 03 293 86 44 | x |   |
|  | Wouter Kruijver                       | Wouter.Kruijver@rebelgroup.com  |              | x |   |

Verslaggever – cw

Goedkeuring – ja/nee

Volgende vergadering – 24.10.18 om 14:00

### 1. Doelstelling

Het onderzoeksteam Atelier Romain – Rebel – LDR werd aangesteld door Provincie Antwerpen om de opdracht 'Ruimte & bedrijvigheid, naar een provinciaal beleid voor bedrijfslocaties' uit te werken. De Provincie wenst een zicht te krijgen op de huidige verweving op bedrijventerreinen en in kernen en een verder begrip van de vestigingsfactoren (push- en pull-factoren voor bedrijven) die van invloed zijn. Er zal ook onderzocht worden welke rol de provincie kan opnemen. Het onderzoek is een aanzet naar een beleidskader. Een beleidskader heeft geen juridische afdwingbaarheid.

Om het onderzoek te kunnen aftoetsen met de werkelijkheid worden er twee pilootzones onder de loep genomen, enerzijds de pilootzone Arendonk-Retie-Ravels, anderzijds de pilootzone Aartselaar-Schelle-Niel-Hemiksem-Rumst.

De pilootzones worden op een abstract niveau onderzocht, het is niet de bedoeling zijn dat er voor elke zone een specifieke visie ontwikkeld wordt. De pilootzones dienen als toetsing van de methodiek.

Door een misverstand is Rumst niet opgenomen geweest in de eerste onderzoeken. Wel kunnen we uit de databanken de bedrijven uitlichten die van of naar Rumst vanuit de andere gemeenten

verhuisd zijn. Rumst wordt bij het verder verloop van het onderzoek meegenomen in de mate van het mogelijke.

Op dit overleg worden de eerste resultaten van het kwantitatief onderzoek en sitebezoek besproken. Bedoeling is om de resultaten af te toetsen aan de kennis van de gemeenten en input verwerven over de pilootzone.

Agendapunten zijn:

- Situering van de opdracht
- bespreking van de data op macro-/mesoniveau,
- data op individueel bedrijfsniveau,
- onderzoeksvragen en planning.

## 2. Bespreking

Het onderzoeksteam heeft een presentatie (zie bijlage) opgemaakt om de vier agendapunten toe te lichten en te bespreken. De discussies worden hieronder toegelicht.

### 2.1. Data op macro-/mesoniveau (obv VLAIO)

Het onderzoeksteam schetst de ruimtelijke situering en geeft een aantal economische indicatoren weer voor de pilootzone Arendonk. Hieronder geven we de opvallende elementen mee:

- De werkloosheid in de Pilootzone Aartselaar is hoger dan in de pilootzone Arendonk, vooral in Boom.
- De pilootzone is heterogeen: Boom huisvest andere werkgelegenheid dan de rest van de pilootzone en is meer op diensten gericht, wat meer typisch is voor grotere steden. Ook de bevolking van Boom is van diverse komaf, hoewel dit niet gecheckt is in de demografische analyse. Niel onderscheidt zich juist met het Wetenschapspark, terwijl de rest van de pilootzone meer gekenmerkt wordt door relatief veel werkgelegenheid in de secundaire sector (metaal, bouw, ...) en de huisvesting van groothandels en distributiecentra.
- Pendelgegevens: van de werkenden in de pilootzone, komt ongeveer 15 – 30 procent (verschilt per plaats) uit Antwerpen en 16 tot 42 procent (verschilt per plaats) uit de pilootzone. Andersom werkt slechts 18 a 27 procent van de inwoners in de pilootzone in de pilootzone en 25 tot liefst 45 procent in Antwerpen.
- De zakelijke diensten, groothandel, metaalindustrie en de bouwsector zijn in termen van werkgelegenheid de grootste sectoren van de pilootzone. Beide sectoren hebben een specialisatiegraad van 4, wat inhoudt dat hun aandelen in de totale werkgelegenheid 4 keer zo groot zijn als gemiddeld in Vlaanderen.
- In tegenstelling tot in de pilootzone Arendonk, is de werkgelegenheid in de bouwsector toegenomen in de pilootzone Aartselaar. De metaalindustrie en de groothandel laten juist de grootste afname zien.
- Toename van werkgelegenheid in persoonlijke diensten, maar afname in zakelijke diensten. Dus geen sprake van duidelijke tertiarisering.
- Algemene daling van de werkgelegenheid met 5% in 5 jaar tijd.

Enkele opmerkingen:

- Detailhandel kan een onderschatting zijn, omdat te veel werknemers toebedeeld worden aan de hoofdzetel. Groothandel is B2B. Detailhandel kan ook op gemeentelijk niveau bekeken worden. Schelle langs A12, Niel en Hemiksem ernaast.
- Boom vraagt om de absolute cijfers van de pendel te onderzoeken.

### 2.2. Data op individueel bedrijfsniveau (obv VKBO)

Het onderzoeksteam heeft data opgevraagd aan het Agentschap Informatie Vlaanderen uit het VKBO voor alle vestigingen die ooit in de periode tussen 2008 en nu in de pilootzone hebben gezeten. Enkel voor de pilootzone Aartselaar worden er 557 actieve vestigingen met meer of gelijk aan 5 werknemers onderzocht.

De gekregen aftap is ruw materiaal (lijsten) dat opgekuist werd om verder te kunnen gebruiken in FME, dit is de eerste stap (preprocessing). Vervolgens wordt er een vertaling naar bewegingen geformuleerd: bedrijven die vandaag nog actief zijn, aankomers, oprichtingen, vertrekkers, al dan niet nog actief,... Ten slotte kunnen er ruimtelijke analyses van de bewegingen opgemaakt worden.

Eerste conclusies uit het data-onderzoek zijn:

- De huidige bedrijvigheid is voornamelijk gesitueerd langs de Boomsesteenweg
- Groot- en detailhandel, industrie en bouwnijverheid zijn de grootste sectoren
- Er waren 105 interne en 85 externe verhuisbewegingen in de laatste 10 jaar voor ondernemingen met minimum 5 werknemers
- Verhuizers binnen het casegebied kiezen iets vaker voor een grotere oppervlakte en voor dezelfde bestemming
- Verhuizers naar gebieden buiten het casegebied kiezen iets vaker voor een grotere oppervlakte en voor een andere bestemming (wonen <-> industrie)
- De meeste verhuizers blijven binnen de provincie Antwerpen
- We zien een aantal gebieden waar er vaak naartoe wordt verhuist (bv. Boomsesteenweg en centrum van Boom), terwijl andere gebieden leeglopen.

### 2.3. Tussentijdse onderzoeksvragen

Verweving wonen en werken?

- Gemeenten zitten met verschillende visies omtrent het al dan niet toelaten van bijkomende detailhandel langs de Boomsesteenweg (Aartselaar laat detailhandel niet meer toe, de andere gemeenten laten het wel nog toe). Aartselaar werkt volgens volgende principe: zaken die voor gewone mensen bereikbaar zijn moeten in de kern, zaken die voor leveranciers en derden bereikbaar moeten zijn, mogen langs de Boomsesteenweg.
- Unipartners: mooi voorbeeld van bedrijf in herenhuis in Rumst dat voor een andere functie misschien opgedeeld had moeten worden. Outsourcing bedrijf (15 in huis, 150 werknemers). Medewerkers parkeren in een zonevreemde loods.
- Lamifil (hoogspanningskabels) wil in kern blijven maar heeft problemen met milieuvergunning, leeft op de rand van het aanvaardbare. Is slecht ingekleurd geweest op gewestplan. Gemeente zou daar eventueel KMO zone voorzien om verweefbare activiteiten een plaats te geven.
- Reflex inbouwen om bij elke aanvraag na te gaan of het bedrijf, dat zich wenst te vestigen op een bedrijventerrein, toch niet verweefbaar is in de kern.
- Mogelijke parameters voor bedrijvigheid in kernen: ifv lokale tewerkstelling, ruimte inname, toegevoegde waarde product, mobiliteit vrachtverkeer, hinder (lawaaï, stof, geur,...),... Dichte gebouwen of labo's kunnen wel in kernen.

Potentie van watergebonden activiteiten?

- De nieuwe woonontwikkelingen langs de Schelde aan Hemiksem zijn er gekomen omdat de nieuwe vormen van industrie zeer mobiliteitsgericht zijn en te veel vervoer door de kernen met zich mee zouden brengen, om tot de A12 te geraken. Tegelijkertijd brengen de nieuwe inwoners ook weinig toegevoegde waarde gezien de meesten buiten de gemeente werken.
- De vraag stelt zich of de Rupel als logistieke infrastructuur kan dienen. De maximum tonnage is 2000. Door de getijden moeten de laad- en loskades redelijk ver komen in het water, wat een meerkost vormt bij de aanleg van de infrastructuur.
- Bij watergebonden bedrijvigheid zou de penalisatie te laag staan als ze hun parameters niet halen (bijv: 80% van het vervoer moet via water). Daarbij zijn de voorwaarden verbonden aan de

partij en niet aan de site, waardoor de voorwaarden verwateren als het perceel doorverkocht wordt.

- De gemeenten staan open voor watergebonden bedrijvigheid, op voorwaarde dat er eveneens een goede ontsluiting via de baan is. Dit moet gekoppeld worden aan de studie van de knoopen en plaatswaarde. Nike is een goed voorbeeld. Voor Coeck en Jacobs beton werd de ontsluiting aangepakt. Recent werden er ook camera's geplaatst om enkel de vrachtwagens van die bedrijven te laten komen. Er zou meer overleg mogen zijn tussen de gemeenten en de Vlaamse Waterweg om de relatie tussen watertransport en hinterland te bespreken.

Ruimtelijke invulling van bedrijventerreinen?

- Problematiek van de carrossiers, groothandelaars die ook aan grijze exporteconomie doen. Ruimte-inname zou verbeterd kunnen worden door het realiseren van parkeertorens aan de zijde van de Boomseseenweg. Aan de zijde van het landbouwgebied krijgt de inpassing in het landschappelijk verhaal meer belang. Verdere ruimtelijke richtlijnen nodig voor bedrijventerreinen.
- Beleid nodig om ruimte voor vrachtwagens te voorzien op het bedrijventerrein (o.a. bij Seveso bedrijven waar camions moeten wachten om binnen te mogen) zelf voor overnachting (zitten anders verspreid in kern). Kan dit vergunningstechnisch opgelegd worden?
- Bedrijven die slechts voor de helft in gebruik zijn (strategische reserve) zouden ook ingezet kunnen worden.

Type bedrijvigheid en locatie?

- Rumst wenst meer interactie met de provincie voor advies (o.a. betreffende de vraag van Aldi om zich in Rumst te vestigen, in welke bestemming? Via opmaak RUP?)
- R&D neemt toe in pilootzone en wordt goed ontvangen als het de lokale productie kan ondersteunen. R&D is toegevoegde waarde van Vlaanderen en versterkt de competitiviteit van productie en productiegerelateerde sectoren.. De kracht van het Wetenschapspark is ook zijn internationale uitstraling.
- Ook bij R&D moet er voldoende aandacht gaan naar mobiliteit.
- Er zijn plannen om in Willebroek verder op logistiek in te zetten, die zou kunnen leiden tot een centralisatie van de logistiek langs de Boomseseenweg.
- Er is nood aan meer intergemeentelijke en provinciale afstemming (vb: logistiek bedrijf dat niet vergund wordt door de gemeente maar wel door de provincie, bedrijvigheid van klasse 1 wordt door de provincie beheerst,...). Omgevingsloket zou ofwel op gemeentelijk ofwel op provinciaal niveau moeten zitten.
- De gemeenten hebben nood aan een overkoepelende visie. Waar passen welk type bedrijven? Kapstokken nodig voor gemeenten voor vergunningenbeleid.

Nood aan bijkomende ruimte voor bedrijven?

- Gemeenten kunnen moeilijk alternatieven bieden als ze de vraag krijgen van bedrijven waar ze zich kunnen vestigen.
- Boom heeft nog één paars gebied en onderzoekt voor welk type bedrijvigheid dit in te kunnen zetten.
- Er kan zeker iets gedaan worden met het leegstaand logistiek vastgoed, de vraag is waar je nieuwe wilt vergunnen en waar concentreren? Er is een intergemeentelijke afstemming nodig om naar een uitdoofbeleid te kunnen gaan voor specifieke sites.
- Voor herlokalisering moet de incentive op lokaal niveau overschreden worden.

### 3. Bijlagen

- Presentatie d.d. 31.05.2018

#### **4. Afspraken**

Het volgende overleg zal plaats vinden op 24 oktober 2018 om 14u00.

Agenda voor het overleg:

- Voorstel selectief locatiebeleid van bedrijven
- Bespreking pilootprojecten
- Verder verloop

## 1802 – Ruimte en bedrijvigheid provincie Antwerpen

Verslag stuurgroep 1 dd. 20.06.2018

| Team   | Naam   | email                           | tel          | A | V |
|--|--|---------------------------------|--------------|---|---|
| Provincie Antwerpen                                      | Ludwig Caluwé, gedeputeerde<br>bevoegd voor Economie   |                                 |              | x |   |
|  | Wim Lux, departementshoofd<br>DESE   |                                 |              | x |   |
|  | Thomas Van Herbrugge, Adviseur<br>Kabinet gedeputeerde Lemmens,<br>bevoegd voor ruimtelijke ordening |                                 |              | x |   |
|  | Maarten Puls, departementshoofd<br>DREM  |                                 |              | x |   |
|  | Miranda Coppens (DRP)  |                                 |              | x |   |
|  | Tom Dumez (DRP)  | tom.dumez@provincieantwerpen.be | 03 240 68 34 | x |   |
|  | Myriam Rebahi (DEIS)   |                                 |              | x |   |
|  | Jan Blancke (POM)  |                                 |              | x |   |
|  | Jannes Vercammen (DMOB)  |                                 |              |   | x |
| Atelier Romain –<br>RebelGroup Advisory<br>Belgium - LDR | Céline Wellens   | celine@atelierromain.be         | 09 233 69 76 | x |   |
|  | Eva Gadeyne  | eva@atelierromain.be            |              |   | x |
|  | Pieter Staelens  | Pieter.staelens@rebelgroup.com  |              | x |   |
|  | Wouter Kruijver  | Wouter.Kruijver@rebelgroup.com  | 03 293 86 44 | x |   |

Verslaggever – cw

Goedkeuring vorig verslag – ja

Volgende vergadering – november 2018

### 1. Doelstelling

De Provincie wenst een zicht te krijgen op de huidige verweving op bedrijventerreinen en in kernen en een verder begrip van de vestigingsfactoren (push- en pull-factoren voor bedrijven) die van invloed zijn. Er zal ook onderzocht worden welke rol de provincie kan opnemen. Het onderzoek is een aanzet naar een beleidskader, in het kader van de Nota Ruimte.

Het onderzoeksteam Atelier Romain – Rebel – LDR werd aangesteld door Provincie Antwerpen om de opdracht 'Ruimte & bedrijvigheid, naar een provinciaal beleid voor bedrijfslocaties' uit te werken. Op deze eerste stuurgroep worden de resultaten van het data-onderzoek, onderzoek naar trends en stakeholdersanalyse besproken. De eerste conclusies worden meegegeven.

Vervolgens wordt het procesverloop toegelicht en worden de pilootprojecten gedefinieerd.

## 2. Bespreking

### 2.1. Resultaten ruimtelijke invalshoek

Het onderzoeksteam werkt met data uit het VKBO, gekregen van het Agentschap Informatie Vlaanderen, van alle vestigingen die ooit in de periode tussen 2008 en nu in de twee pilootzones hebben gezeten. De actieve vestigingen naar NACE code alsook verhuisbewegingen worden op kaart weergegeven.

Conclusies uit het data-onderzoek, voor beide pilootzones:

- Grootste sectoren: groot- en detailhandel, industrie en bouwnijverheid
- 70% van de verhuizers blijft in de pilootzone Arendonk, 60% van de verhuizers blijft in pilootzone Aartselaar
- Vertrekkers blijven meestal in de provincie Antwerpen
- 60% van de verhuizers gaat naar een groter perceel
- In het algemeen zien we meer bewegingen van kernen naar industrieterreinen

Er wordt gevraagd of er ook zicht is op de inkomers in de pilootzones. Het studie bureau zal de data onderzoeken.

Het feit dat er per vestiging meerdere NACE-codes gekoppeld zijn werkt belemmerend in het data-onderzoek om gedetailleerde informatie te kunnen destilleren.

### 2.2. Resultaten economische invalshoek

Het studie bureau heeft voor elke pilootzone de algemene trends als werkgelegenheid, werkloosheid en pendelgegevens onderzocht. De verschillende vestigingsmilieus worden gedefinieerd en geïllustreerd met voorbeelden uit de pilootzones.

Eerste conclusies mbt trends in de pilootzone Arendonk:

- De sterke positie van de secundaire sectoren (metaal en bouw) valt op en de werkgelegenheidsanalyse laat zien dat de werkgelegenheid in secundaire sectoren zelfs verder toeneemt. Grote uitzondering is de evolutie van de werkgelegenheid in de bouw tussen 2011 en 2016. Desondanks blijft dit een sector die sterk vertegenwoordigd is in de werkgelegenheid in de pilootzone.
- Hybridisering van de ruimtevrage naar combinaties van kantoren, opslag en productiecapaciteit op dezelfde site.
- Er zijn heel wat pull-factoren voor een bedrijventerrein als Hoge Mauw: zoals onder andere de ontsluiting via de E34 naar Antwerpen en Eindhoven en de competitieve prijs.
- Er zit een beleidsafweging tussen enerzijds het verder faciliteren van ondernemers en bedrijven op reguliere bedrijventerreinen, en anderzijds het ondersteunen van dorpskernversterking.
- Sterke rol van IOK met erg specifieke kennis van de noden van de lokale bedrijven, zorgt voor goede matchmaking tussen uitbreidende bedrijven en nieuwe uitgifte
- Hoewel de watergebonden overslag beperkt lijkt in vergelijking met het Albertkanaal, vindt er relatief veel overslag, van hoofdzakelijk zware bulk, plaats op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten en stijgt deze hoeveelheid gestaag.
- Ondanks de op het eerste zicht beperkte problematiek met verwevenheid (beperkte push-factoren), ondervinden heel veel ondernemers toch sterke pull-factoren van woongebied richting regulier bedrijventerrein.
- Trend van inname van landbouwbedrijven voor andere economische activiteiten.



Eerste conclusies mbt trends in de pilootzone Aartselaar:

- Hybridisering van de ruimtevrage naar combinaties van kantoren, opslag en productiecapaciteit op dezelfde site. Gaat in tegen trend van opsplitsen front- en backoffice in steden als Antwerpen.
- Sterke evolutie naar R&D in de gehele pilootzone. Valt af te leiden uit de nieuwe bedrijven op wetenschapspark, als in transformatie van bestaande grote productiebedrijven.
- De problematische ontsluiting van (watergebonden) bedrijvigheid nabij de Schelde ten opzichte van de dorpen richting A12, maakt dat deze onder druk staat.
- Grootschalige bedrijvigheid nabij de kernen staat onder druk en uitbreiding residentiele bebouwing aan de Schelde bestendigt deze.
- Er ontstaat een dualiteit in logistiek vastgoed met enerzijds verouderd vastgoed met hoge leegstandsgraden, en anderzijds nieuwe ontwikkelingen op risico (bv Goodman op Boom-Krekelenberg).
- Dealers en carrossiers kennen een enorme ruimte-inname met hun 'logistieke tak' van opslag van wagens, vermoedelijk soms in combinatie met ongewenste exportactiviteiten.
- Grootschalige retail zet substantiële druk op ruimte voor bedrijven in productie en logistiek.

Er wordt gevraagd om te verduidelijken waarom push- en pullfactoren verschillend zijn voor de pilootzones Arendonk en Aartselaar.

### 2.3. Plan van aanpak

De eerste conclusies van de analysefase leiden tot volgende onderzoeksvragen:

- Wat is de invloed van instrumenten en het planologisch verhaal?
- Hoe kan een efficiënt ruimtegebruik bevorderd worden op bestaande bedrijventerreinen?
- Welke type ruimtegebruikers matchen met de verschillende vestigingsmilieus?
- Hoe kunnen multimodale mobiliteitsstromen beheersbaar blijven?
- Wat is de ruimtebehoefte van bedrijven en kwalitatieve voorwaarden ifv verweving?
- Hoe kan een overkoepelende visie ontstaan met voldoende differentiatie?

De offerte voorzag volgende posten:

- Post 1: kwalitatieve en kwantitatieve analyse
- Post 2: matrix van vestigingsmilieus en types bedrijven, mogelijke combinaties
- Post 3: vertaling naar de ruimte adhv pilootprojecten
- Post 4: beleidsaanbevelingen

Post 1 wordt eind juni afgerond.

Post 2 kan begin juli opgestart worden.

Posten 3 en 4 worden verder gedefinieerd in functie van de uitkomsten van posten 1 en 2.

### 2.4. Voorstel pilootprojecten

De pilootprojecten hebben als doel om de matrix af te toetsen met de werkelijkheid en om concrete voorstellen te kunnen uitwerken.

De pilootprojecten worden zo gekozen dat ze de verschillende vraagstukken coveren en als voorbeeld kunnen functioneren binnen de provincie.

Tijdens de stuurgroep worden volgende pilootprojecten gedefinieerd:

#### 2.4.1. Verweving van bedrijvigheid in kernen

Ondanks de op het eerste zicht beperkte problematiek met verwevenheid (beperkte push-factoren), ondervinden heel veel ondernemers toch sterke pull-factoren van woongebied richting regulier bedrijventerrein. Redenen zijn: uitbreidingsmogelijkheden, meer parking, uitstraling van een nieuw gebouw, combinatiemogelijkheden van showroom met magazijn, kantoor en werkplaats en goedkope kavels.

Dit pilootproject wil mogelijke pistes onderzoeken om bedrijvigheid in de kern te kunnen houden. Hoe kan een bedrijf in de kern blijven groeien? Wat zijn de randvoorwaarden en knelpunten? Uit het overleg met de gemeenten kwam het voorbeeld van de houtzagerij Van Mechelen in Arendonk naar voor.

#### 2.4.2. Optimalisatie van bestaande bedrijventerreinen

In beide pilootzones is het huidig ruimtegebruik op bestaande bedrijventerreinen verre van optimaal, met uitzondering van de uitbreiding op Hoge Mauw.

Uit het overleg met de gemeenten van de pilootzone Aartselaar kwam de zone van de 'carrossiers' als problematisch naar voor, enerzijds omwille van hun grootte ruimte-inname, anderzijds omwille van de combinatie met grijze exporteconomie. Ook uit het data-onderzoek blijkt dat de sector 'vervoer en opslag' veruit de grootste ruimtegebruiker is in de pilootzone Aartselaar.

Om deze redenen wordt de zone van de carrossiers aan de Boomsesesteenweg als pilootproject gekozen.

#### 2.4.3. Multimodale knoop

Het principe 'sturend mobiliteitsprofiel' uit de Nota Ruimte wordt hier vormgegeven. Dit pilootproject wil onderzoeken welk type bedrijvigheid zich kan vestigen in een onderbenutte zone met een hoge knoop- en plaatswaarde. De link zal gelegd worden met het lopend onderzoek naar knoop- en plaatswaarde.

Stationsomgeving Boom wordt als voorbeeld naar voor gebracht voor volgende redenen: de treinfrequentie wordt er verdubbeld van 1/uur naar 2/uur (op lang termijn naar 4/uur), het station ligt vlak aan de A12 en aan het water, de nabije omgeving is onderbenut en biedt vervolgens voldoende ontwikkelingsperspectieven.

### 3. Bijlagen

- Presentatie dd. 20.06.2018

### 4. Afspraken

De tweede stuurgroep zal doorgaan in november 2018, exacte datum wordt nog vastgelegd. Onderwerp: resultaten van de matrix, ontwerpend onderzoek van de drie pilootprojecten en evaluatie van de mogelijke/wenselijke combinaties.



## 1802 – Ruimte en bedrijvigheid provincie Antwerpen

Overleg met De Vlaamse Waterweg (Afdeling Commercieel Beheer Oost & Vastgoed) dd. 28.05.2018

| Team   | Naam            | email                          | tel          | A | V |
|--|-----------------|--------------------------------|--------------|---|---|
| De Vlaamse Waterweg<br>– District Zeeschelde             | Joel Bijmens    |                                |              | x |   |
|  | Raf Daniels     |                                |              | x |   |
| Atelier Romain –<br>RebelGroup Advisory<br>Belgium - LDR | Céline Wellens  | celine@atelierromain.be        | 09 233 69 76 |   | x |
|  | Eva Gadeyne     | eva@atelierromain.be           |              |   | x |
|  | Pieter Staelens | Pieter.staelens@rebelgroup.com | 03 293 86 44 | x |   |
|  | Wouter Kruijver | Wouter.Kruijver@rebelgroup.com |              |   | x |

Verslaggever – wk  
Goedkeuring – ja/nee  
Volgende vergadering – nvt

### 1. Doelstelling

Het onderzoeksteam Atelier Romain – Rebel werd aangesteld door Provincie Antwerpen om de opdracht 'Ruimte & bedrijvigheid, naar een provinciaal beleid voor bedrijfslocaties' uit te werken.

Hiervoor worden er twee pilotzones geselecteerd, Arendonk en Boomssteenweg. Per pilotzone worden een zestal stakeholders geïnterviewd om hun visie op en ervaringen met de verschillende aspecten van het onderzoek te evalueren.

De Vlaamse Waterweg beheert en exploiteert de waterwegen van Vlaanderen. De Vlaamse Waterweg nv versterkt het vervoer via de binnenvaart, zorgt voor waterbeheersing en vergroot de aantrekkelijkheid van de waterwegen voor recreatie, toerisme en natuurbeleving.

Gesproken is met de afdeling Commercieel Beheer & Vastgoed omdat deze afdeling het best zicht heeft op de bedrijvigheid gevestigd langs het Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten. De scope van het interview betrof de potentie van het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten, van het project watertruck+ en de specifieke watergebonden sites binnen de pilotzone Arendonk.

#### 1.1. Project watertruck+

Een kleine vloot van zo'n 30 vaartuigen – hoofdzakelijk bestaande uit duwbakken die geschikt zijn voor CEMT I- en II-waterwegen (kanaal Schoten – Mos is CEMT II). Tijdens het eerste decennium van deze eeuw zijn elk jaar 33 schepen met een gelijkaardige vrachtcapaciteit geleidelijk uit de Belgische vloot verdwenen. Deze investering zal dus enkel de voortdurende afname van de Europese vloot bufferen.

## 1.2. Overslag Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten

In 2014 vervoerde tonnage over Albertkanaal: 35 miljoen ton, versus 861.000 ton over Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten

De huidige overslag bestaat voor 94% uit ruwe of verwerkte delfstoffen plus bouwmaterialen, 6% ertsen, de rest is verwaarloosbaar. Verdere statistieken betreft de binnenvaart van onder andere het Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten, zijn [hier](#) te vinden

## 2. Bespreking

### 2.1. Potentie Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten

Hoewel de watergebonden overslag beperkt lijkt in vergelijking met het Albertkanaal, vindt er relatief veel overslag plaats op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten. Bijvoorbeeld Janssens in Sint-Lenaerts is een van de grootste klanten (Top 10) van De Vlaamse Waterweg. Om de potentie van het kanaal verder te benutten, is De Vlaamse Waterweg ook bezig met het vernieuwen van bruggen en oevers. Specifiek in Retie worden ook bruggen vernieuwd. 9 bedrijven worden beleverd via de waterweg op dit moment.

Begin mei was er een studiedag waar 21 bedrijven aanwezig waren die meer wilden inzetten op watergebonden bedrijvigheid. De zone rond Turnhout heeft mobiliteitsproblematiek en daarom zijn meerdere partijen geïnteresseerd om in te zetten op watergebonden overslag.

Als we verder op Ravels inzoomen, zien we ook dat Van Pelt (hoofdzetel in Zoersel en een grote leverancier van Janssens) plannen heeft om daar bouwmaterialen over te slaan. Bouwmaterialen zijn grote volumes asfalt en beton. Ravels is een partner die goed meedenkt betreft het faciliteren van watergebonden overslag.

Vermoedelijk is Gedimat Van Gils (bouwmaterialen) geïnteresseerd in watergebonden ruimte in Ravels. Daarnaast doen IOK, Adams, Wienerberger (en afvalbedrijf Sita evt.) testvaarten om het centrum van Beerse te ontlasten.

Een opwaardering van de klasse van het kanaal is niet uitgesloten, maar niet evident. Het kost veel moeite om het kanaal uit te diepen en opnieuw in te bedden.

#### Andere opportuniteiten

Er is een zandweg tussen Hoge Mauw en een site aan het Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten die de Vlaamse Waterweg in het bezit heeft. Dit zou in de toekomst mogelijkheden kunnen bieden naar watergebonden activiteiten nabij Hoge Mauw.

Ravago heeft een nieuwe plant manager die voorstander is van watertransport, maar containeroverslag op kleine kanalen is nog niet kosten-efficiënt. Zij krijgen zo'n 15 à 20 containers per dag binnen in de Antwerpse haven.

#### Belemmeringen

De regio rond het kanaal is doorgaans niet evident omdat paarse en 'donker'groene zones met elkaar botsen; natuur versus bedrijvigheid. Mensen fietsen graag langs het kanaal en bedrijvigheid conflicteert hiermee.

Het is ook problematisch om nog van natuur industrie te maken en dus moet binnen de bestaande bestemmingen gewerkt worden.

Outbound stromen gaan veelal over de weg. Bijvoorbeeld die van Stradus Aqua (volumineus en zwaar), gaan waarschijnlijk over de weg.

## 2.2. Innovatieve concepten in de binnenvaart

De Watertrucks zijn nu in productie en de eerste 18 van de 28 kunnen eind volgend jaar gebruikt worden. Het concept is dat bakken in een rij geduwd worden, of dat ze zelf verder kunnen varen. Een aantal projecten kan zo grotere volumes halen.

Watertrucks en Zuluschepen kunnen zeker extra mogelijkheden bieden. Om bedrijven te belevaren zonder overslaginfrastructuur, moet een schip tegen de kade kunnen liggen. Er zijn hierom sterkere, stalen, damwanden (oeverinfrastructuur) aangelegd. Een Zuluschip is zo gebouwd dat een vorklift vanaf de kade het schip op kan rijden om hem te beladen. Het schip heeft ook zijn eigen kraan.

Het voordeel van het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten is dat de breedte relatief gelijk is. Zo kan bijvoorbeeld een Zuluschip zichzelf met een rietstekker beladen.

Op het moment is er een tekort aan kleine schepen en schippers die deze kunnen bevaren. De beperkende factoren voor transport over water zijn voorlopig nog de diepte van het kanaal en de sluis in Rijkevorsel (de meest beperkende), er kunnen dus grotere schepen via Dessel dan via Schoten.

## 2.3. Kaaimuren

Het nut van een kaaimuur is sterk afhankelijk van het terrein dat er achter ligt, in termen van bedrijvigheid. De lengte wordt bepaald door het type schip waarvoor het gebruikt wordt (bijvoorbeeld een kempenaar), plus een bepaalde marge om te manoeuvreren. Het is ook afhankelijk van de laad- en losinfrastructuur en de lading. Sommige schepen kunnen bijvoorbeeld (afhankelijk van de lading) bevoorrad worden met een rietstekker.

Doorgaans is er ongeveer 10 meter tussen de kade en de achterliggende bedrijven. Het product is ook een bepalende factor voor de lengte van de kaaimuur en hoe diep het terrein erachter is. Containers hebben doorgaans minder lengte nodig, maar een grote grindberg meer.

Gedeelde kade-infrastructuur is goed in theorie, maar in de praktijk gebeurt het nog maar weinig. Mermans en Stradus halen hun overslag op zichzelf, maar bijvoorbeeld Ebema in Rijkevorsel heeft zijn kaaimuur opengesteld voor Staalbeton in Rijkevorsel. Daarnaast heeft IOK zijn kaaimuur opengesteld voor Nova voor zijn snelbouwstenen. IOK vaart ook met zijn afval. De Vlaamse Waterweg heeft één aanspreekpunt en als die de overslagdoelstellingen op zichzelf halen, is dat goed. Wanneer men openstelt en meer overslag haalt, krijgt men korting op de concessieprijs voor de grond.

## 2.4. Incompatibiliteit tussen fietstoerisme en industrie

Er is relatief weinig conflict, omdat op de linkeroever wordt verhard en het fietsverkeer op de andere oever plaatsvindt.

Als er conflict is, wordt er gekeken hoe er ruimte gebruikt kan worden om dat op te lossen en de ontsluiting op een bepaalde afstand van de bedrijvigheid te leggen. Niet te ver, want dan negeren fietsers soms de afzettingen.

Het ARO-project komt bijvoorbeeld in de buurt van het overslagpunt dat potentieel te ontwikkelen is op Kanaaldijk (nabij Stradus Aqua).

## 2.5. Plannen met het patrimonium en voorkeepsrecht rond Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten

Als het in groen gebied ligt, is dat gewoon het onderhouden van de bermen. In paars gebied liggen er nog weinig zaken (Rijkevorsel, Brecht, ...), Ravels is nog niet helemaal vol. In Turnhout is er nog propere grond, maar op die locatie staat de stad niet per se positief tegenover watergebonden activiteiten.

Industriegrond wordt niet verkocht en gaat altijd in concessie. Ook landbouwgrond wordt niet verkocht, in geval van een aanleg van een sluis, kan daar gecompenseerd worden en dat geldt ook voor natuurcompensatie.

**Voorkooprecht**

Soms is dit in Wijnegem ingezet voor grote bedrijventerreinen en soms waar grote bedrijvenontwikkelingen gaan komen. Daarnaast in het kader van het Sigmaplan, om Vlaanderen beter te beschermen tegen overstromingen.



## 1802 – Ruimte en bedrijvigheid provincie Antwerpen

Interview Fietsen Van der Veken dd. 30.05.2018

| Team   | Naam  | email   | tel                              | A               | V |
|--|---|---|----------------------------------|-----------------|---|
| Fietsen Van der Veken                                    | CEO   |   |                                  | x               |   |
| Atelier Romain –<br>RebelGroup Advisory<br>Belgium - LDR | Céline Wellens<br>Eva Gadeyne<br>Pieter Staelens<br>Wouter Kruijver | celine@atelierromain.be<br>eva@atelierromain.be<br>Pieter.staelens@rebelgroup.com<br>Wouter.Kruijver@rebelgroup.com | 09 233 69 76<br><br>03 293 86 44 | x<br><br>x<br>x |   |

Verslaggever – cw

Goedkeuring – ja/nee

Volgende vergadering – nvt

### 1. Doelstelling

Het onderzoeksteam Atelier Romain – Rebel werd aangesteld door Provincie Antwerpen om de opdracht 'Ruimte & bedrijvigheid, naar een provinciaal beleid voor bedrijfslocaties' uit te werken.

Hiervoor worden er twee pilotzones geselecteerd, Arendonk en Boomsesteenweg. Per pilotzone worden een zestal stakeholders geïnterviewd om hun visie op en ervaringen met de verschillende aspecten van het onderzoek te evalueren.

Fietsen Van der Veken is een interessante case omdat het bedrijf recent de kern van Arendonk verliet met zijn showroom, magazijn en werkplaats. Het bedrijf vestigde zich op het bedrijventerrein Retie de Beemdekens.

### 2. Bespreking

Het onderzoeksteam heeft onderzoeksvragen (zie tekst in *italic*) voorbereid die de leidraad vormen voor de bespreking. De vragen worden niet letterlijk gesteld zoals hierin opgenomen, het zijn geheugensteunpuntjes. Het overleg verliep constructief en op een open wijze.

#### 2.1. Algemene informatie over het bedrijf

- Fietsen Van der Veken verkoopt een breed gamma fietsen: elektrische fietsen, racefietsen, mountainbikes, sportfietsen, kinderfietsen en loopfietsen.
- Het bedrijf heeft geen webshop.
- Het gebouw heeft een footprint van 977m<sup>2</sup>, op een perceel van ongeveer 3000m<sup>2</sup>.
- In het gebouw is er plaats voor een showroom, fietsen van klanten, opslag en werkatelier.

## 2.2. Push-factoren voormalige locatie in kern

- *Welke push-factoren speelden op de verweven locatie in de kern?*
- *Heeft het bedrijf alternatieve locaties overwogen t.o.v. zijn huidige en vorige locatie?*
- *Wat is er gebeurd met de vrijgekomen gebouwen/percelen?*
- *Had de overheid de partij op de verweven locatie kunnen houden door bijvoorbeeld te investeren in een gescheiden ontsluiting of op een andere manier?*
  
- Het parkeren in de kern was een groot probleem. Het bedrijf had een klein perceel aan de overkant van de straat in bezit genomen om enkele parkeerplaatsen te kunnen voorzien voor klanten. De parkeerplaatsen lagen dwars op de straat en er was nauwelijks ruimte, lees veilige ruimte, om een fiets in de auto te laden.
- Het bedrijf kon niet meer uitbreiden, enerzijds omwille van de benodigde oppervlakte, anderzijds omwille van de kostprijs in de kern. Wanneer er percelen vrijkwamen in de kern waren ze te klein of niet naast elkaar. Het bedrijf nam dan contact op met IOK.
- Er was geen probleem van geur of lawaai.

## 2.3. Pull-factoren voormalige locatie in kern

- *Welke pull-factoren speelden op de verweven locatie in de kern?*
  
- Wat betreft de zichtbaarheid was de vorige locatie zeer goed. De winkel lag op de verbinding tussen Mol en Turnhout (N18). Om dit gebrek te counteren heeft het bedrijf een website opgemaakt en maakt het meer reclame.

## 2.4. Push-factoren nieuwe locatie op bedrijventerrein

- *Welke push-factoren spelen op de nieuwe locatie op het bedrijventerrein?*
  
- De zichtlocatie zou binnen enkele jaren sterk verbeteren, wanneer de ring aangelegd zal worden via de Veldenstraat (huidige locatie Fietsen Van der Veken) om de kern te ontlasten.

## 2.5. Pull-factoren nieuwe locatie op bedrijventerrein

- *Naar welke ruimtelijke condities (overstijging draagkracht omgeving, ruimtelijke kwaliteit, uitbreidingsmogelijkheden, ...) was het bedrijf op zoek bij het vinden van zijn locatie?*
- *Naar welke economische condities (werknemers, prijs, bereikbaarheid, zichtlocatie, toeleveranciers en sectorgenoten, grootte perceel voor centralisatie activiteiten, representatie, ...) was het bedrijf op zoek bij het vinden van zijn locatie?*
- *Welke ruimtelijke en economische kwaliteiten hebben zij uiteindelijk gevonden op de plaats waar zij zich vestigden?*
  
- Het bedrijf zocht genoeg parkeerplaatsen
- Locatie in de nabijheid van Retie om zijn klanten te kunnen houden, Arendonk had ook goed geweest. Zeker niet naar Turnhout omwille van de moeilijke bereikbaarheid.
- Fietsen Van der Veken wou niet in landbouwgebied of andere zonevreemde site voor het imago.
- Het bedrijf mocht zich vestigen op de Beemdekens omdat het ook een atelier heeft. Supermarkten, tankstations of transportbedrijven worden niet toegelaten.
- Het imago van het gebouw was belangrijk, de visuele kwaliteit. Ze hebben extra geïnvesteerd in de architectuur. Het gebouw moest aaneengesloten zijn met de buur en er mocht maximaal één ingang voorzien worden. In de hoogte bouwen was niet verplicht (er zijn nu twee niveau's).



- Er is op dit perceel geen waterproblematiek, wel iets verder. Er zou een nieuwe waterbuffer aangelegd worden.
- Op één jaar tijd is het bedrijf met 33% gegroeid in omzet, dankzij de nieuwe locatie (voldoende ruimte, parkeerplaatsen).



*Voorgevel Fietsen Van der Veken, nieuwe locatie Veldenstraat 22, Retie. Bron: Fietsen Van der Veken*



## 1802 – Ruimte en bedrijvigheid provincie Antwerpen

Interview met Coeck Beton nv dd. 04.06.2018

| Team   | Naam  | email   | tel                              | A             | V           |
|--|---|---|----------------------------------|---------------|-------------|
| Coeck Beton  | Thomas Coeck  |   |                                  | x             |             |
| Atelier Romain –<br>RebelGroup Advisory<br>Belgium - LDR | Céline Wellens<br>Eva Gadeyne<br>Pieter Staelens<br>Wouter Kruijver | celine@atelierromain.be<br>eva@atelierromain.be<br>Pieter.staelens@rebelgroup.com<br>Wouter.Kruijver@rebelgroup.com | 09 233 69 76<br><br>03 293 86 44 | <br><br><br>x | x<br>x<br>x |

Verslaggever – wk

Goedkeuring – ja/nee

Volgende vergadering – nvt

### 1. Doelstelling

Het onderzoeksteam Atelier Romain – Rebel werd aangesteld door Provincie Antwerpen om de opdracht 'Ruimte & bedrijvigheid, naar een provinciaal beleid voor bedrijfslocaties' uit te werken.

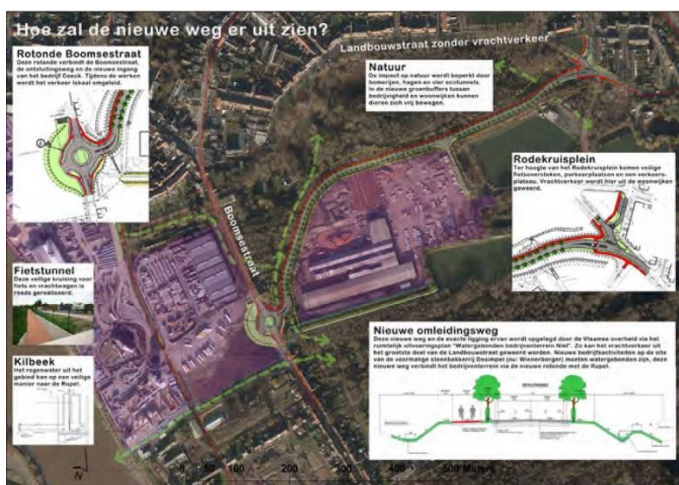
Hiervoor worden er twee pilotzones geselecteerd, Arendonk en Boomssteenweg. Per pilotzone worden een zestal stakeholders geïnterviewd om hun visie op en ervaringen met de verschillende aspecten van het onderzoek te evalueren.

Coeck nv is de grootste watergebonden speler aan de Rupel. Het betonbedrijf heeft 170 medewerkers in dienst en streeft een modal shift na voor een zo groot mogelijk aandeel van de in- en uitgaande goederenstromen. Daarnaast investeerde het samen met publieke partners in een omleidingsweg tussen de Boomsestraat en de Landbouwstraat. Het bedrijf ging in 2011 een PPS-overeenkomst met De Vlaamse Waterweg aan voor de bouw van een nieuwe kaaimuur. Daarnaast nam het deel aan het 'Build over water' project van het Vlaams Instituut voor Mobiliteit, omtrent watertransport van gepelletiseerde ladingen via Regionaal Watergebonden Bedrijvencentra.

Ludo Coeck in het duurzaamheidsverslag van Heidelberg Cement Benelux in 2011 (onder andere CBR): *"De plannen liggen op tafel om onze kade aan de Rupel bijna te verdubbelen in oppervlakte. Goed nieuws om transport per schip een boost te geven, waar ook omringende bedrijven van kunnen genieten. Sterker zelfs: in de toekomst zal Coeck geen contracten meer afsluiten met leveranciers van grondstoffen die niet per schip kunnen leveren. Als we de Europese regelgeving van 2020 willen halen, moeten we nu reageren en maatregelen nemen om onze producten zo energieneutraal mogelijk te produceren."*

Gesproken is met Thomas Coeck, directeur van het bedrijf over de mogelijkheden van watergebonden overslag voor bulk en in het bijzonder bouwmaterialen aan de Rupel, met onderscheid tussen inbound en outbound stromen.

## 2. Bespreking



Afbeelding: plannen reeds aangelegde omleidingsweg Coeck en Wienerberger

Wat betreft werkgelegenheid is Coeck zeer lokaal verankerd. Liefst 75 procent van de werknemers van Coeck komt uit de Rupelstreek, het bedrijf is dus zeer aan de streek gebonden.

### 2.2. Uitbreidingsmogelijkheden

Recent heeft Coeck het terrein van Wienerberger aangekocht en dit is nog niet volledig volzet. Er is dus nog genoeg ruimte om uit te breiden voor het bedrijf.

### 2.3. Watergebonden overslag: doelstellingen en het delen van kade-infrastructuur

Het bedrijf maakt zeer intensief gebruik van watergebonden aanvoer van grondstoffen, de doelstelling is 90% van deze aanvoer over de Rupel te laten komen. Voor outbound stromen ligt dit moeilijker. Het bedrijf heeft twee kades, waarvan een voor de aan- en afvoer van gepelletiseerde goederen wordt gebruikt. Ondanks het feit dat het bedrijf maximaal probeert in te zetten op watergebonden overslag, gaat de rest van de afvoer nog altijd veelal per vrachtwagen. Bijvoorbeeld voor beton is het simpelweg slechts mogelijk dit met een draaiende betonmolen op een boot naar werven te vervoeren.

Voorlopig wordt de kade niet gedeeld met andere partijen, de overslag van eigen goederen volstaat voorlopig om aan de voorwaarden van de overeenkomst te voldoen. Heel af en toe komen er aanvragen van andere partijen en op beperkte schaal wordt hier weleens invulling aan gegeven.

### 2.1. Verweving

De aanleg van de omleidingsweg tussen de Boomsstraat en Landbouwstraat is opgenomen met de Provincie, de gemeenten en met Wienerberger. Hieraan heeft Coeck nu aanzienlijk bijgedragen en deze moet een ontsluiting garanderen naar de A12 met minder belasting voor de omliggende kernen. Coeck is historisch gegroeid van een cement- en baksteenfabriek tot het grote bedrijf dat het nu is. Ook zijn de kernen de afgelopen honderd jaar gegroeid tot wat ze nu zijn en de toegenomen outbound stromen door de kernen waren problematisch.



## 1802 – Ruimte en bedrijvigheid provincie Antwerpen

Interview MPI Pumps dd. 08.06.2018

| Team   | Naam                   | email                          | tel          | A | V |
|--|------------------------|--------------------------------|--------------|---|---|
| MPI Pumps  | Reinier Teunissen, CEO |                                |              | x |   |
| Atelier Romain –<br>RebelGroup Advisory<br>Belgium - LDR | Céline Wellens         | celine@atelierromain.be        | 09 233 69 76 | x |   |
|  | Eva Gadeyne            | eva@atelierromain.be           |              |   |   |
|  | Pieter Staelens        | Pieter.staelens@rebelgroup.com | 03 293 86 44 | x |   |
|  | Wouter Kruijver        | Wouter.Kruijver@rebelgroup.com |              | x |   |

---

Verslaggever – cw

Goedkeuring – ja/nee

Volgende vergadering – nvt

---

### 1. Doelstelling

Het onderzoeksteam Atelier Romain – Rebel werd aangesteld door Provincie Antwerpen om de opdracht 'Ruimte & bedrijvigheid, naar een provinciaal beleid voor bedrijfslocaties' uit te werken.

Hiervoor worden er twee pilotzones geselecteerd, Arendonk en Boomsesteenweg. Per pilotzone worden een zestal stakeholders geïnterviewd om hun visie op en ervaringen met de verschillende aspecten van het onderzoek te evalueren.

MPI Pumps is een interessante case omdat het zijn activiteiten uit Overpelt (magazijn) en Oud-Turnhout (kantoor) recent op de uitbreiding Hoge Mauw centraliseerde.

### 2. Bespreking

Het onderzoeksteam heeft onderzoeksvragen (*zie tekst in italic*) voorbereid die de leidraad vormen voor de bespreking. De vragen worden niet letterlijk gesteld zoals hierin opgenomen, het zijn geheugensteunpuntjes. Het overleg verliep constructief en op een open wijze.

#### 2.1. Algemene informatie over het bedrijf

- MPI is een technische groothandel voor pompen, accessoires, en beregenings- & leidingsystemen. Ze leveren uitsluitend aan professionelen of de betere vakhandel & erkende installatiebedrijven. MPI Pumps heet MPI/SAER, SAER is een Italiaanse pompenfabrikant.
- Hybride bedrijf: in het gebouw is er plaats voor kantoren, een groot magazijn (opslag, volledige hoogte van het gebouw +/- 8m wordt benut) en een klein testcentrum.
- Er werken vandaag 16 mensen voltijds in het bedrijf, voor de verhuis waren ze met 8.
- Het perceel is 1850 m<sup>2</sup>, het gebouw neemt 85% van het perceel in.

- Het bedrijf heeft 2 x 12000 kW aan zonnepanelen op het dak geplaatst, dit is goed voor 80% van de stroom. MPI Pumps heeft twee huisnummers aangevraagd om de regelgeving om te zeilen (max. 12000 kW op 1 aansluiting).
- Meeste leveranciers uit Noord-Italië en China. Het bedrijf ontvangt ongeveer 10 containers per maand via vrachtwagens.
- Klanten zitten doorheen de Benelux. Afnemers zijn de betere doe-het-zelfzaken, hoveniersbedrijven, putboorders, droogzuiging, landbouwmechanisatiebedrijven, enz.
- De meeste medewerkers komen uit Turnhout, Vosselaar, Dessel, Arendonk. Ook eentje uit Overpelt, Maastricht (NL) en Arnhem (NL).

## 2.2. Push-factoren voormalige locaties

- *Wat waren de redenen om de locaties in Oud-Turnhout en Overpelt te verlaten?*
- Sterke groei. Eerste locatie was Oud-Turnhout (Donk (N18), vlakbij de op- en afrit n°25 van de E34), waar er geen mogelijkheden tot groei of uitbreiding waren. Perceel van 1265 m<sup>2</sup>. Villa met uitbreiding aan de achterkant. In 2010 hebben ze het magazijn tijdelijk verhuisd naar Overpelt, Leo Baekelandlaan 5209. Toen ze de kans kregen om een grond te kopen hebben ze niet gearzeld, perceel was 6000 m<sup>2</sup> met een gebouw van 3000 m<sup>2</sup>.
- Gescheiden locaties werkte toch niet echt geweldig.
- De CEO heeft geen idee welke functie zich op de vorige locatie (woongebied met landelijk karakter) heeft gehuisvest.



Voormalige locatie kantoren. Bron: Google Feb 2011.

## 2.3. Pull-factoren nieuwe locatie op uitbreiding Hoge Mauw

- *Naar welke ruimtelijke condities was het bedrijf op zoek bij het vinden van zijn locatie?*
- *Naar welke economische condities was het bedrijf op zoek bij het vinden van zijn locatie?*
- *Werd er specifiek gekozen voor een vestiging op een bedrijventerrein?*
- *Potentie watergebonden transport?*
- Reden verhuis is de redelijk forse groei.
- De aankoopprijs was zeer interessant op het nieuw bedrijventerrein. De grond kostte 150€/m<sup>2</sup> waarbij het bedrijf 50% terug kreeg dankzij een Europese subsidie om de ontwikkelingszone te stimuleren. Het bedrijf betaald dus 75€/m<sup>2</sup> in een ontwikkeld gebied, terwijl de niet-ontwikkelde grond op het oude industrieterrein 100€/m<sup>2</sup> kost. In Nederland zitten de prijzen in een gelijkaardig gebied eerder rond de 225€/m<sup>2</sup>.
- De locatie is zeer interessant: vlak aan de uitrit van de E34, in het 'centrum' van Benelux, goed gelegen ten opzichte van hun klanten, geen congestie.



- Het bedrijf is zeer tevreden over het bedrijfterreinmanagement en de aanleg van de uitbreiding: fietspaden, 4G, groenbeheer, weinig onbenutte ruimte (aaneengesloten gebouwen),... Sommige (meer conservatieve) bedrijven vinden de gemeenschappelijke kosten hoog, maar de meeste zien er een meerwaarde in en vinden het comfortabel.
- De totale overheadkost is gedaald door minder transport en lagere energiekosten.
- 14,8% per jaar groei (verdubbeld op bijna drie à vier jaar tijd)
- Het bedrijf ontvangt 10 containers per maand aan goederen, is te weinig om over transport via water te denken.



Huidige locatie. Bron: Atelier Romain 2017

#### 2.4. Push-factoren nieuwe locatie op uitbreiding Hoge Mauw

- *In recente bedrijventerreinen als de uitbreiding van Hoge Mauw, hoe gaan ze om met de gevraagde flexibiliteit in het vergunningenbeleid? Bijv. kleine kavels en/of aaneengesloten gebouwen, wat als er uitbreiding gevraagd wordt?*
- Het bedrijf huurt een extra ruimte van 225m<sup>2</sup> voor opslag bij LB-International, op 200 m afstand. Ze kunnen er met een heftruck naartoe. Voor de komende twee à drie jaar is het in orde.
- MPI Pumps zou reeds naar een groter perceel willen verhuizen en hoopt dat een ander perceel terug vrijkomt (indien dat bedrijf er niet in slaagt om zijn gebouw te zetten, krijgt het financieel plaatje momenteel niet rond). De uitbreiding van Hoge Mauw is vandaag volzet.
- bezig met overname in Wallonië, de opslag zou op Hoge Mauw gecentraliseerd worden, sales en offices zouden in Wallonië blijven.

#### 2.5. Proces / rol overheid

- *Hoe is MPI er achter gekomen dat er bedrijfsruimte ontwikkeld werd op Hoge Mauw?*
- *Wat is verder de rol geweest van respectievelijk IOK en de gemeente Arendonk?*
- *Hoe kan bedrijvigheid in deze pilootzone gestimuleerd worden?*
- MPI Pumps was oorspronkelijk niet op zoek naar een ander terrein maar hoorde via een buurman dat hij best contact zou opnemen met IOK. IOK organiseert alles met een centraal aanspreekpunt (enkel voor de uitbreiding van Hoge Mauw)
- In de eerste instantie kwam het bedrijf niet in aanmerking om een grond te kopen op Hoge Mauw omdat bedrijven uit Arendonk voorrang kregen.
- Kreeg een perceel aangeboden tussen Turnhout en Oud-Turnhout (tussen de R13 en Heerestraat, RUP in opmaak dat nu vast ligt). Is van mening dat het een zeer slechte locatie is

door de slechte ontsluiting en omdat het veel verkeer door het dorp van Oud-Turnhout met zich mee zou brengen. Een bedrijventerrein aan de op- en afrit n°25 van de E34 zou volgens hem een betere locatie zijn.

- Gesprekken gehad met IOK die alle steun verleend heeft, MPI Pumps heeft toch een perceel op Hoge Mauw kunnen aankopen. Niets dan lof voor IOK, omdat de mensen meedenken.
- Arendonk heeft een dynamische en betrokken burgemeester (Christoph Hendrickx), dat helpt ook.



## 1802 – Ruimte en bedrijvigheid provincie Antwerpen

Interview met Voka Kempen-Oost dd. 08.06.2018

| Team   | Naam            | email                          | tel          | A | V |
|--|-----------------|--------------------------------|--------------|---|---|
| Voka Kempen-Oost   | Brenda Boons    |                                |              | x |   |
|  | Katty Geeraerts |                                |              | x |   |
|  | Sam Daems       |                                |              |   | x |
| Atelier Romain –<br>RebelGroup Advisory<br>Belgium - LDR | Céline Wellens  | celine@atelierromain.be        | 09 233 69 76 | x |   |
|  | Eva Gadeyne     | eva@atelierromain.be           |              | x |   |
|  | Pieter Staelens | Pieter.staelens@rebelgroup.com | 03 293 86 44 | x |   |
|  | Wouter Kruijver | Wouter.Kruijver@rebelgroup.com |              | x |   |

---

Verslaggever – wk

Goedkeuring – ja/nee

Volgende vergadering – nvt

---

### 1. Doelstelling

Het onderzoeksteam Atelier Romain – Rebel werd aangesteld door Provincie Antwerpen om de opdracht 'Ruimte & bedrijvigheid, naar een provinciaal beleid voor bedrijfslocaties' uit te werken.

Hiervoor worden er twee pilotzones geselecteerd, Arendonk en Boomsesteenweg. Per pilotzone worden een zestal stakeholders geïnterviewd om hun visie op en ervaringen met de verschillende aspecten van het onderzoek te evalueren.

Voka Kempen-Oost is geïnterviewd met het oog op volgende zaken:

- Visie op bedrijvigheid in de pilotzone Arendonk en de noden van bedrijven betreft locaties
- Ontwikkeling Hoge Mauw en vestiging Nachthub Van Moer

### 2. Bespreking

#### 2.1. Bedrijventerreinmanagement en de ontwikkeling van Hoge Mauw Arendonk

In de Kempen ontwikkelt voornamelijk IOK. Wel organiseert Voka samen met IOK het bedrijventerreinmanagement van onder andere Hoge Mauw en Retie de Beemdekens. De bedrijventerreinmanager is verantwoordelijk voor de operationele uitvoering en Voka organiseert de communicatie tussen de bedrijven op het terrein en de bedrijventerreinmanager.

Iedereen is heel tevreden over de ontwikkeling Arendonk Hoge Mauw: het gemeentebestuur van Arendonk en specifiek de burgemeester worden genoemd. De samenwerking tussen de bedrijven wordt ook genoemd: iedereen kent elkaar en op de Beemdekens is dat ook het geval.



Op bestaande terreinen is bedrijventerreinmanagement moeilijker in te voeren en niet overal verloopt bedrijventerreinmanagement even vlot. Op Hoge Mauw is sprake van een verplichte bijdrage en dit komt ten goede aan de representativiteit. Binnen bedrijventerreinmanagement bestaat een free rider-probleem; er is geen een-op-een relatie tussen bijdrage aan het management en het genot van de organisatie, bijvoorbeeld in termen van uitstraling van het terrein. Er is altijd sprake van enige mate van solidariteit tussen de bedrijven.

Voor bedrijventerreinmanagement zijn altijd een aantal trekkers nodig, zoals Dirk Spooren van de firma Orakel dat in Retie is. Deze trekker stellen bijvoorbeeld hun AED open voor de bedrijven op het terrein om te beginnen.

Ondanks de sterke positie van IOK, wordt er regelmatig overleg gevoerd tussen Voka en IOK. Voka wil graag dat er lange termijn vooruitzichten gegeven worden om ruimte te geven voor bedrijvigheid, in de zin van een aantal hectare per aantal jaar. Ludo Borgers van Ravago pleit voor 'Om de tien jaar tien hectare erbij'.

## 2.2. Push- en Pull-factoren van de regio

**Pull-factoren:** Een belangrijke pull-factor die vaak over het hoofd gezien wordt, is dat zo dicht bij de autostrade gemakkelijker talent aangetrokken kan worden. In Antwerpen en Brussel is mobiliteit een kwestie en dat is een voordeel van deze pilotzone. Daarnaast is Arendonk een uitvalshoek naar Nederland en meer specifiek Eindhoven, met bovendien een betaalbaar prijsniveau.

**Push-factor:** Wanneer bedrijven uit de regio vertrekken, is dat doorgaans omwille van te weinig vestigingsruimte. Er wordt bijvoorbeeld naar Baaldijk (Kristalpark) in Lommel gekeken. Deze terreinen zijn relatief slechter ontsloten, maar er is wel meer ruimte voor bedrijvigheid en de prijs is bovendien significant lager.

## 2.3. Nachthub Van Moer Logistics

De site is in eigendom van Frank Mols. Er is nu wat bouwhandel en houthandel op gevestigd en Van Steenbergen gebruikt de site voor vrachtwagens. Mermans Van Houdt is overgenomen door Van Moer en gebruikt een deel van de site nu als nachthub. Containers kunnen nu onder andere 's nachts worden verzameld en in de daluren naar Antwerpen worden getransporteerd. Volgens Voka is er weinig hinder door extra verkeer, omdat dit in de daluren gebeurt. Vroeger stond er een betoncentrale op de site en het terrein is verhard geweest omdat het een opslagterrein was voor zware materialen. Net over de grens, in Hapert, staat een vergelijkbaar terrein.

Een eventueel contact bij Van Moer, is Koen Vandenabeele.

## 1802 – Ruimte en bedrijvigheid provincie Antwerpen

Overleg met IOK dd. 27.06.2018

| Team   | Naam             | email                          | tel          | A | V |
|--|------------------|--------------------------------|--------------|---|---|
| Intercommunale van de Ontwikkeling van de Kempen (IOK) | Johan Van Opstal | johan.vanopstal@iok.be         |              | x |   |
|  | Dimitri Deiteren | dimitri.deiteren@iok.be        |              | x |   |
| Provincie Antwerpen                                    | Tom Dumez        |                                |              | x |   |
| Atelier Romain – RebelGroup Advisory Belgium - LDR     | Céline Wellens   | celine@atelierromain.be        | 09 233 69 76 | x |   |
|  | Eva Gadeyne      | eva@atelierromain.be           |              |   | x |
|  | Pieter Staelens  | Pieter.staelens@rebelgroup.com | 03 293 86 44 | x |   |
|  | Wouter Kruijver  | Wouter.Kruijver@rebelgroup.com |              |   | x |

Verslaggever – cw  
Goedkeuring – ja/nee  
Volgende vergadering – nvt

### 1. Doelstelling

Het onderzoeksteam Atelier Romain – Rebel werd aangesteld door Provincie Antwerpen om de opdracht 'Ruimte & bedrijvigheid, naar een provinciaal beleid voor bedrijfslocaties' uit te werken.

Hiervoor worden er twee pilotzones geselecteerd, Arendonk en Boomssteenweg. Per pilotzone worden een zestal stakeholders geïnterviewd om hun visie op en ervaringen met de verschillende aspecten van het onderzoek te evalueren.

De Intercommunale van de Ontwikkeling van de Kempen (IOK) speelt een overkoepelende rol in de pilotzone en heeft een goed zicht op huidige dynamieken en tendensen.

### 2. Bespreking

Het onderzoeksteam heeft onderzoeksvragen (*zie tekst in italics*) voorbereid die de leidraad vormen voor de bespreking.

#### 2.1. Algemene informatie

- IOK ontwikkelde uitbreiding KMO-zone Hoge Mauw en Retie de Beemdekens in de Pilotzone Arendonk.
- IOK voert samen met VOKA het bedrijventerreinmanagement voor deze twee terreinen.
- IOK werpt zich op als matchmaker tussen bedrijven met een ruimtevraag en de ruimtelijke mogelijkheden in hun werkingsgebied

## 2.2. Verweving van bedrijvigheid

- *Hoe staat IOK ten opzicht van verweving van bedrijvigheid in kernen?*
- *Welke functie komt er meestal in de plaats van het bedrijf als het uit de kern weggaat?*
- IOK is van mening dat die bedrijven gerust in de kern hadden kunnen blijven (bvb. fietshandelaar). Doordat de gemeente één van de vennoten is bij IOK zorgt dit soms voor een spanningsveld (wanneer een gemeente een bedrijf uit de kern wil).
- Vanuit de gemeente worden enkele bedrijven uit de kern gepusht. Het zijn die bedrijven die zich op de uitbreiding van Hoge Mauw hebben gevestigd.
- Meestal wordt de site ingenomen door wonen (zeker als kleur al rood was). Als het bedrijf weggaat, heeft men weinig pak op het beheer van het terrein. Indien het perceel eigendom is van IOK of de gemeente kan het proces wel begeleid worden. Oplossing? Overheidsrol aan koppelen bij beheer.
- Lage prijs op nieuwe bedrijventerreinen (bvb. Hoge Mauw) zorgt voor lage drempel (hogere prijs zou kunnen helpen om bedrijf te ontmoedigen om kern te verlaten).
- Sterkste hinder? IOK kan dit moeilijk beantwoorden. Bedrijven veroorzaken minder hinder/overlast als vroeger, het gaat vooral omtrent communicatie. IOK zoekt soms een andere zone indien er veel bezwaren zijn van de bewoners, met uitzondering wordt er ook aan bemiddeling gedaan.

## 2.3. Uitbreiding Hoge Mauw (HM)

- *Wat was de economische ambitie? Prijszetting, keuze bedrijven,...?*
- *Welke randvoorwaarden voor de ruimtelijke invulling?*
- *Succesfactoren bij deze uitbreiding?*
- De verkoop van percelen is gestart in 2012. Enkele percelen werden ook ingenomen door bestaande bedrijven die van het oude deel naar het nieuwe deel wilden verhuizen.
- De site werd goed ontwikkeld, terwijl het een economische crisistijd was.
- IOK wou een mix van percelen. De diepte ligt meestal vast, de lengte niet, die werd op maat van het bedrijf bepaald. Toewijzing bedrijven wordt met de gemeente zelf afgestemd. Voor regionale bedrijventerrein speelt tewerkstelling ook mee, bij HM niet gezien het bestemd is voor lokale bedrijven. IOK gaat bewust om met ruimte (als bedrijf een perceel van 5000 m<sup>2</sup> vraagt voor een magazijn van 800 dan krijgt die minder).
- De prijsbepaling ligt onder de private marktprijs, maar wel met een aantal randvoorwaarden. Grond moet binnen de 2 jaar in gebruik zijn met gebouw (om speculatie te vermijden).
- Gemiddelde tewerkstelling: tussen 25 en 35 pers/ha
- Gebouwen moeten aaneengesloten zijn. Bedrijven krijgen op voorhand van IOK de contacten van burens links en rechts, zodat ze zouden samenwerken. Wordt nog niet veel gedaan, looptijd van realisatie loopt vaak niet samen. In Turnhout hebben twee bedrijven met dezelfde architect gewerkt. Kleurgebruik werd 'opgelegd', voorgevel vrij. 10 jaar geleden was dat een probleem, nu werken bedrijven mee.
- Bedrijfswoning wordt toegestaan, zolang er een link is tussen de bewoner en het bedrijf. Goed voor sociaal controle. Mensen zijn ook meer bekommerd met hun bedrijventerrein.
- Liefst worden de individuele noden voor waterbuffer collectief voorzien (of alles of 2/3 van de verplichting).
- Bedrijventerreinmanagement (BTM) is verplicht en werd opgenomen in de verkoopvoorwaarde. Groen is collectief dus collectieve verplichting van onderhoud. IOK doet het beheer zelf (maaien, wegwijzers,...), er gaat veel aandacht naar, bedrijven zijn kritisch.

- Er zijn specifieke werkgroepen (vb. rond mobiliteit, fietsroute,...). Communicatie tussen bedrijven en IOK is belangrijk. Bedrijven vragen bijvoorbeeld voor een rood licht aan de kruising met Huiskens, IOK zorgt voor een proefstelling met meting.

#### 2.4. Watergebonden bedrijvigheid

- *Hoe staat IOK tegenover watergebonden bedrijvigheid?*
- *Ziet IOK potenties in het stimuleren van transport via water?*
- Is niet hun core business. Hoeft geen nadeel te zijn, hangt ervan af hoe het op de markt gebracht wordt.
- Watergebonden bedrijven zijn meestal historisch gegroeid, IOK heeft er geen beheer op.
- IOK ziet een potentie voor afvalstromen, adhv 'duobakken' (afvalcontainers), handig voor kleinere hoeveelheden. Nu hub in Mol en Beersel (gelijksoortig kanaal langs Mol als in de pilotzone Arendonk). Zijn uitgestapt van watertruck verhaal, idee werken ze wel apart uit als IOK. De spoorlijn 207 (industriële lijn) langs de E313, wordt minder gebruikt (één lijn, capaciteit klein). Zelfde probleem van overslag bij transport via spoor als via water.
- Treintransport: meer bulk nodig om die vol te krijgen om tot bestemming te komen met rendabiliteit. Langs water kan je met kleinere tonnages vooruit, en je kan in de Kempen overal terecht.
- Bij watergebonden bedrijven gebeurt de instroom via water, uitstroom meestal via weg (is moeilijk te veranderen, vb beton moet binnen de 45 min op bestemming zijn).

#### 2.5. Bestaande bedrijventerreinen

- *Hoe kunnen bestaande bedrijventerreinen beter benut worden?*
- *Waarom blijkt BT-management op bestaande bedrijventerreinen veel moeilijker in te voeren?*
- Historische bedrijventerreinen kunnen beter benut worden. Vb groene buffer voorzien tussen bedrijven.
- Op een bestaand bedrijventerrein kan enkel een BedrijfsInvesteringsZone (BIZ) worden opgelegd.
- Als er een probleem ontstaat (bijvoorbeeld veiligheid of zwerfvuil) wordt er wel gevraagd naar een overkoepelend beheer.
- Voor de Beemdekens, bedrijventerrein in Retie, is er geen bedrijventerreinmanager. Wel is er een werkgroep die goed werkt. Er zijn trekkende bedrijven nodig op een bestaande zone om een actiepunten op te vragen.
- Mogelijke piste voor bestaande bedrijventerreinen: RUP opmaken en stedenbouwkundige voorschriften toepassen. Beheer inschrijven zodat het via IOK kan. Voorkooprecht voor IOK. Voorschriften zeer ruim opnemen in RUP (minimum 2 bouwlagen, ruimte benutten, waterbuffer koppelen aan groen,...) en specifieke voorschriften juridisch opnemen in het contract van aankoop.
- IOK heeft onderzocht hoe ze bestaande bedrijventerreinen kunnen optimaliseren. Quick win als ze op hun eigen terrein kunnen uitbreiden tot aan de randen. Knelpunt: brandwegen worden dan collectief, zou in akkoord moeten gelegd worden, overeenkomst nodig. Indien de uitbreiding wordt toegestaan vraagt IOK voor de aanleg van een groene buffer.
- Nieuwe principes worden vaak misbruikt. Gemeente handhaaft niet voldoende. Er is werk aan de winkel op vlak van ondersteuning.

## 2.6. Andere bedrijfstypes

- *Wat is volgens jullie een geschikte locatie voor functies als grondwerkers, houthandels,... ?*
- *Wat is jullie visie op logistieke bedrijvigheid in de pilootzone?*
- Grondwerkers is een probleem in de regio (Kasterlee, Retie,...). Moeilijk. Moet per bedrijf bekeken worden. Soms in agrarische zone, soms op een bedrijventerrein. Handhaving nog moeilijker bij landbouwgebied. Hun afzetmarkt is zeer lokaal (30km is al veel), een cluster kan je dus niet maken. Daarbij is de tewerkstelling zeer laag voor IOK.
- In de gemeente Balen is er een professionele grondwerker aanwezig op een bedrijventerrein. Er wordt gespoeld en gereinigd, het geeft overlast (o.a. stof) bij de bedrijven.
- Een houthandel ligt volgens IOK goed in landbouwgebied, maar houthandels worden met de tijd steeds meer aanzien als industriële activiteit. De klant verwacht een andere uitstraling, het wordt geprofessionaliseerd, waardoor houthandels naar bedrijventerreinen verhuizen.
- Zakelijke diensten wijken momenteel nog niet uit naar bedrijvenzone, in deze pilootzone. Kantoor van 80 man vindt moeilijk ruimte in de kern, maar zou daar wel een grote meerwaarde brengen naar kernversterking toe.
- IOK vindt de komst van Nachthub Van Moer op Hoge Mauw (oud deel) een spijtige zaak. Er zijn andere logistieke clusters die beter zijn zoals E313 (trimodaal ontsloten). Kanaal Schoten-Dessel is ook een optie. IOK heeft de oude zone van Hoge Mauw nooit ontwikkeld en is pas laat op de hoogte geweest van de verkoop van het perceel. Er is ook een waterproblematiek, IOK had een inbreidingsproject gewenst, maar nu blijft het verhard.
- Lommel was als hub gekozen want trimodaal. Goedkope gronden en onbenutte terminal. Lommel werd uiteindelijk niet weerhouden omdat het vervoer via de weg zeer slecht is, het zit tussen twee snelwegen.

## 2.7. Ruimte voor bedrijven

- *Is er volgens IOK voldoende ruimte voor bedrijvigheid?*
- Met het 'Specifiek Economisch Knooppunt' (SPeK) was het oorspronkelijk de bedoeling om Hoge Mauw extra uit te breiden. Er werd gesproken van 10 ha, vandaag stelt men zich de vraag of het noodzakelijk is om nieuwe ruimte aan te snijden.
- Gemeenten gaan geen ruimte voor bedrijvigheid schrappen omdat ze geen alternatief hebben.
- Discussie met POM: onmogelijk om zicht te hebben op de vraag naar ruimte. Het is niet omdat bedrijventerreinen snel ingevuld geraken dat er ruimte nodig is.
- In Weelde (gemeente Ravels) is er een uitbreiding van 5ha bruto (netto blijft er 3ha over door de nood aan een aangepaste ontsluiting. Ontwikkeling start dit jaar. Lokaal bedrijventerrein, percelen van 700 tot 5000 m<sup>2</sup>. Menging van activiteiten op de zone (heel grote op bestaande zone, kleinere op uitbreiding). Logistiek sterk aanwezig (Van De Pol), door hun lokaal netwerk. IOK heeft reeds contacten gehad met bedrijven die vandaag zonevreemd zijn (RUP zonevreemde bedrijven) en bereid zijn te verhuizen. Een klein perceel van 700 is bijvoorbeeld goed voor een startende schrijnwerker (is een traditionele sector in de Kempen).
- Arendonk-Retie werkt als één cluster. Het is een aantrekkelijke regio met een vrij groot wervingsgebied en weinig bedrijvenlocaties. IOK zou hier wel een nieuw ontwikkelingsgebied zien voor lokale bedrijventerreinen (in Turnhout ligt de focus meer op regionale bedrijventerreinen), uit economische dynamiek. De E34 is een grote troef.
- Een bedrijventerrein wordt best minimaal bimodaal ontsloten.
- De grond is duurder in Nederland, maar tewerkstelling goedkoper, zeker voor logistiek (2 shiften, wordt duurder in België).

- Volgens het data-onderzoek van het studie bureau verhuist 60% van de bedrijven naar een groter perceel. IOK linkt dit relatief laag cijfer aan het feit dat er misschien verhuisd wordt naar efficiëntere percelen en gebouwen.

## **2.8. Proces / rol voor de overheid**

- *Wat is de visie van IOK op de rol die de overheid kan spelen?*
- Eventueel is het inzetten van bemiddelingscoaches voor verweving een goede optie.
- Rol moet in overheid verankerd zijn (principe verweving en zuinig ruimtegebruik moet duidelijk zijn). Verweving moet gezamenlijk aangepakt worden. De 'graad van verweving' zou als extra randvoorwaarde kunnen opgenomen worden (in aangiftebeleid).
- Mogelijkheden bij fusie van gemeenten benutten om specifieke diensten op te zetten.
- Provincie helpt bij met detailhandelcoach.
- Verevening nodig om gemeenten te stimuleren dat extra ruimte voor bedrijvigheid niet noodzakelijk op hun gemeente moet.
- Er moeten tools uitgebouwd worden om de gemeenten te ondersteunen bij bedrijvigheid (BizLocator werkt niet goed).



## 1802 – Ruimte en bedrijvigheid provincie Antwerpen

Interview Succes Koffie dd. 14.06.2018

| Team   | Naam                | email                          | tel          | A | V |
|--|---------------------|--------------------------------|--------------|---|---|
| Succes Koffie  | Paul Van Reeth, COO |                                |              | x |   |
| Atelier Romain –<br>RebelGroup Advisory<br>Belgium - LDR | Céline Wellens      | celine@atelierromain.be        | 09 233 69 76 |   | x |
|  | Eva Gadeyne         | eva@atelierromain.be           |              | x |   |
|  | Pieter Staelens     | Pieter.staelens@rebelgroup.com | 03 293 86 44 |   | x |
|  | Wouter Kruijver     | Wouter.Kruijver@rebelgroup.com |              | x |   |

---

Verslaggever – eg

Goedkeuring – ja/nee

Volgende vergadering – nvt

---

### 1. Doelstelling

Het onderzoeksteam Atelier Romain – Rebel werd aangesteld door Provincie Antwerpen om de opdracht 'Ruimte & bedrijvigheid, naar een provinciaal beleid voor bedrijfslocaties' uit te werken.

Hiervoor worden er twee pilootzones geselecteerd, Arendonk en Boomsesteenweg. Per pilootzone worden een zestal stakeholders geïnterviewd om hun visie op en ervaringen met de verschillende aspecten van het onderzoek te evalueren.

Succes Koffie is een interessante case omdat het bedrijf nu gevestigd is aan de Boomsesteenweg in Schelle, maar tot voor twee jaar was gevestigd in de kern van Niel. We stellen ons de vraag waarom dit bedrijf heeft gekozen voor een nieuwe locatie.

### 2. Achtergrondinformatie

- Paul Van Reeth was vroeger een van de eigenaars van het familiebedrijf Succes koffie, samen met enkele andere familieleden. Momenteel is hij COO van het bedrijf.
- Het familiebedrijf is in 1888 is opgericht in de kern van Niel (Kerkstraat). Het was oorspronkelijk een kruidenierswinkel die gegroeid is in de koffiebranche in het begin van de jaren 1900. Ze zijn op hun locatie in de Kerkstraat gebleven tot 2016.

- De koffiebranderij is in 2004 verhuisd naar Boom (op het bedrijventerrein Hoek), terwijl de burelen, magazijn, het inpakken nog gebeurde in de kern van Niel.
- In 2015 werd het familiebedrijf verkocht. Het was immers een moeilijke samenwerking met 4 familieleden. De nieuwe eigenaar verhuisde meteen naar de Boomsesteenweg. Een jaar later werd het bedrijf opnieuw verkocht, maar werd niet meer verhuisd.
- De huidige activiteiten vinden plaats in Schelle, aan de Boomsesteenweg (magazijn en kantoren) en in een bedrijventerrein (Hoek) in Boom (koffiebranderij en verpakking).

### 3. Bespreking

Het onderzoeksteam heeft onderzoeksvragen (*zie tekst in italic*) voorbereid die de leidraad vormen voor de bespreking. De vragen worden niet letterlijk gesteld zoals hierin opgenomen, het zijn geheugensteunpuntjes. Het overleg verliep constructief en op een open wijze.

#### 3.1. Activiteiten

- *Wat zijn de activiteiten van Succes Koffie en waar zijn deze gevestigd?*
- *Hoe zit Succes Koffie gevestigd ten opzichte van zijn toeleveranciers, afnemers en werknemers?*
- *Wat zijn de activiteiten van Succes Koffie en waar zijn deze gevestigd?*
- Succes Koffie is een koffiebranderij die vooral is toegespitst op horecabedrijven: ze maken de koffie, de koekjes, melkjes, suiker en de koffiemachines die KMO's en horecazaken kunnen gebruiken.
- Ze doen ook workshops (bv. Barista-opleidingen), maar dit is niet hun hoofdbranche
- Hun voornaamste klanten zitten in een radius van 50-60 km rondom hun locatie. Hun werknemers komen van maximaal 30 minuten rijden met de auto. De meeste gaan met de auto of de fiets naar het werk.
- Ze importeren de koffiebonen via importeurs: van de Antwerpse haven rijdt vervolgens een camion naar het bedrijventerrein Hoek in Boom (waar de branderij en verpakking plaatsvindt) en dan vervolgens naar de Boomsesteenweg in Schelle (magazijn).

#### 3.2. Push- en pullfactoren

- *Welk traject heeft Succes Koffie ondergaan in de laatste 100 jaar?*
- *Welke push-factoren ondervindt het bedrijf op zijn huidige/vorige locatie?*
  - *Klachten overlast? (mobiliteit, ruimtebeslag, geur, veiligheid, geluid, ...)*
  - *Gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden?*
- *Welke pull-factoren ondervindt het bedrijf op zijn huidige locatie? (snelle verbinding, nabijheid van bedrijvigheid en horecagroothandels (klanten), parking?)*
- *Indien uitbreiding gewenst is, volstaat de huidige locatie?*
- *Heeft het bedrijf alternatieve locaties overwogen t.o.v. zijn huidige en vorige locatie en/of overweegt het deze nog?*

Het bedrijf is reeds een aantal keer verhuisd. Hieronder bespreken we eerst de verschillende verhuisbewegingen, alsook de push- en pullfactoren voor de verhuis.

- In het begin was Succes Koffie op de Antwerpsesteenweg gevestigd.
- rond 1938 zijn ze verhuisd naar de Kerkstraat in Niel, waar zowel het bureel, de branderij en een woonst aanwezig waren.



- Eind de jaren '80 hebben de vader en broer van Mr. Van Reeth de zaak verdergezet en een aanpalend pand in de Kerkstraat gekocht. Toen hebben ze ook een magazijn kunnen opzetten op deze plaats.
- In 2004 moesten de koffiebrander machines vernieuwd worden, er moesten drastische veranderingen gebeuren met de infrastructuur. Daarom werd gekozen om nieuwe infrastructuur te zetten. Dit ging niet in Niel (omdat ze nieuwe vergunningen moesten aanvragen die ze niet gingen krijgen in de kern), dus hebben ze deze in Boom gezet. Daar huren ze tot nu nog een pand. In Niel bleven de burelen, alsook het magazijn en het inpakken gebeurde daar nog.
- Na de verkoop van Succes Koffie zijn ze pas verhuisd naar de Boomsesteenweg. Een jaar later werd het bedrijf opnieuw verkocht.
- Momenteel is alle productie (branden en verpakken) in het industriegebied Hoek Boom gevestigd. Het magazijn en kantoren zijn in Schelle aan de A12 gevestigd.

De eigenaars konden maar geen akkoord krijgen onder de zaakvoerders: de ene wou verhuizen, de andere zag dat niet zitten. Doordat de zaakvoerders niet tot een akkoord kwamen, bleven ze toch een lange tijd op de locatie in de Kerkstraat in Niel, die niet ideaal was voor hun activiteiten:

- De toelevering van koffie naar Niel was problematisch. De Kerkstraat is immers een klein en smal straatje. De koffie moest immers van de branderij in Boom naar Niel, omdat de verpakking van de koffie nog steeds daar gebeurde.
- Daardoor moesten er wel een 10-tal auto's of 3-4 camionetten over en weer rijden per week van Boom naar Niel met de koffie. Ook de kleinere zaken (bv. suiker en melk) moesten via een camion worden aangevoerd naar Niel. Daardoor ontstonden veel spanningen met de school in de nabijheid en de burelen.
- De locatie binnen een kern was niet belangrijk voor de activiteiten van het bedrijf. Het gaf geen meerwaarde om gelegen te zijn in de kern, omdat hun klanten voornamelijk KMO's zijn.



Vorige locatie van Succes Koffie in Kerkstraat, Niel. Bron: Google Streetview 2018

Na de eerste verkoop van het bedrijf, kwam er meteen een verhuis van Niel naar Schelle langs de A12. De belangrijke pullfactoren waren hierbij de volgende:

- Voor de koper van het bedrijf was de grootste pullfactor de visibiliteit langs de A12. Voor de COO, Mr. Van Reeth, was dat echter niet persé. Hij heeft na de verhuis ook geen hogere vraag waargenomen. De visibiliteit speelt niet zo'n belangrijke factor bij de verkoop volgens hem (mailing en sociale media is belangrijker om klanten te lokken).

- Een ander voordeel van hun huidige locatie aan de A12 is de bereikbaarheid voor klanten en werknemers.

Van Reeth ziet echter ook een aantal pushfactoren, want de locatie is nog niet geschikt.

- De kantoren zijn groot genoeg, maar het magazijn is te klein (400m<sup>3</sup>). Daarom huren ze staanplaatsen per pallet bij een bedrijf naast hun (momenteel 12 paletten). Mr. Van Reeth is daarom wel fan van de deeleconomie: wat leegstaat, zou moeten gemakkelijk te verhuren zijn. Hun magazijn is vooral heel laag, zodat het niet mogelijk is om veel te stapelen. De kantoren zijn dan weer te groot, zodat ze een deel daarvan momenteel verhuren. Het gelijkvloers van het kantoorgebouw staat wel leeg, maar heeft als functie kantoor. Kantoorruimte is duurder om te huren dan magazijnruimte, waardoor ze deze ruimte niet aanwenden.
- Het pand dat ze momenteel huren is in handen van het cateringbedrijf J&M en een deel wordt ingenomen door het cateringbedrijf. Het cateringbedrijf heeft reeds aangegeven dat hun deel van het magazijn ook te klein is. Succes koffie heeft een huurcontract van 7 jaar, dus zijn ze niet zeker dat het contract daarna zal verlengd worden, omdat het cateringbedrijf ook plaats te kort heeft.



Huidige locatie van Succes Koffie. Bron: Google Streetview 2018

De keuze voor de locatie in Boom voor de koffiebranderij berust ook op een aantal pull-factoren:

- De locatie in Boom is relatief goed bereikbaar
- De structuur van het gebouw is ook belangrijk bij een koffiebranderij. Ze moet zo'n 8 m hoog zijn, omwille van de grootte van de machines. In Boom was er zo'n site beschikbaar, en dat is een van de redenen dat ze naar daar geweest zijn. Op Krekelenberg hebben ze immers ook nog gekeken, maar vonden ze niet de juiste type gebouwen.

Globaal gezien zijn de huidige locaties logistiek en organisatorisch nog niet optimaal volgens Mr. Van Reeth:

- Het liefst zou hij alles gecentraliseerd krijgen binnen het bedrijf en alle activiteiten in Boom plaatsen. Er zijn in het verleden opportuniteiten geweest om uit te breiden in Boom, maar door familiale discussies is het er niet van gekomen. Verhuizen kost echter geld, dus daarom ligt het wat gevoelig.

### 3.3. Relatie met de overheden

- *Welke rol speelde de overheid in dit verhaal? Had de overheid de partij op de verweven locatie kunnen houden door bijvoorbeeld te investeren in een gescheiden ontsluiting of op een andere manier?*
- De gemeente Niel heeft nooit actief contact opgenomen met het bedrijf. Eind de jaren '90 werd de Kerkstraat heraangelegd. Er was in de straat parking voorzien. Het bedrijf heeft toen aan de lokale overheid gevraagd om de staanplaatsen voor het bedrijf autovrij te maken tussen 9 en 17 uur, omdat ze anders moeilijkheden kregen met laden en lossen. Het was echter niet mogelijk, men kon of mocht geen beslissingen nemen die ten goede kwamen van een private ondernemer. Ze hebben zelf dan maar het heft in handen genomen en zelf plakaten gezet. De overheid heeft er nooit iets van gezegd.
- Ze zijn nooit benaderd geweest door andere partijen, zoals VOKA. Ze zijn ook zelf niet bezig met subsidies en dergelijke.

### 3.4. De oude locatie in Niel

- *Welke activiteiten zijn aanwezig op de vorige locatie in de kern van Niel?*
- De vorige locatie van het bedrijf in de kern van Niel staat nu niet leeg. Het magazijn is nu van de gemeente Niel, die er eerst een OCMW van wou maken, maar nu zijn de plannen niet duidelijk. In een ander deel zit het Niels erfgoedarchief, huurt HEMA een stuk voor kantoren en een stuk is van de oude branderij, waar oude machines worden gestockeerd. Ook Brouwerij de Klem zat op de plaats maar zit nu op het bedrijventerrein achter het wetenschapspark. Aan de voorkant bevinden zich appartementen en een woonst. Er is echter een doorgang die nog van Succes Koffie is, alsook het gebouw achterin (ingesloten). Achter hun locatie stond een oude schoenfabriek die de gemeente heeft afgebroken en waar een binnengebied is ontwikkeld (met parking). De vorige CEO wou van hun locatie in Niel een museum maken, maar deze plannen zijn niet doorgegaan.



## 1802 – Ruimte en bedrijvigheid provincie Antwerpen

Overleg met De Vlaamse Waterweg (District Zeeschelde) dd. 14.06.2018

| Team   | Naam  | email   | tel                              | A             | V                |
|--|---|---|----------------------------------|---------------|------------------|
| De Vlaamse Waterweg<br>– District Zeeschelde             | Gert Huylebroeck  |   |                                  | x             |                  |
| Atelier Romain –<br>RebelGroup Advisory<br>Belgium - LDR | Céline Wellens<br>Eva Gadeyne<br>Pieter Staelens<br>Wouter Kruijver | celine@atelierromain.be<br>eva@atelierromain.be<br>Pieter.staelens@rebelgroup.com<br>Wouter.Kruijver@rebelgroup.com | 09 233 69 76<br><br>03 293 86 44 | <br><br><br>x | x<br>x<br>x<br>x |

Verslaggever – wk

Goedkeuring – ja/nee

Volgende vergadering – nvt

### 1. Doelstelling

Het onderzoeksteam Atelier Romain – Rebel werd aangesteld door Provincie Antwerpen om de opdracht 'Ruimte & bedrijvigheid, naar een provinciaal beleid voor bedrijfslocaties' uit te werken.

Hiervoor worden er twee pilotzones geselecteerd, Arendonk en Boomsesteenweg. Per pilotzone worden een zestal stakeholders geïnterviewd om hun visie op en ervaringen met de verschillende aspecten van het onderzoek te evalueren.

De Vlaamse Waterweg beheert en exploiteert de waterwegen van Vlaanderen. De Vlaamse Waterweg nv versterkt het vervoer via de binnenvaart, zorgt voor waterbeheersing en vergroot de aantrekkelijkheid van de waterwegen voor recreatie, toerisme en natuurbeleving.

Gesproken is met District Zeeschelde, omdat de Schelde en de Rupel binnen de Pilotzone Boomsesteenweg onder hun bevoegdheid valt.

### 2. Bespreking

#### 2.1. Evaluatie van de potentie van watergebonden bedrijvigheid in dit gebied

De Vlaamse Waterweg suggereert dat de Waterbus ook ingezet zou kunnen worden voor pakketlevering in de omgeving van de stad Antwerpen. Het aantal lijnen wordt uitgebreid (bijvoorbeeld tussen Antwerpen en Boom) en vanwege de snelheid van 40 km/uur, ziet de Vlaamse Waterweg hier een potentie. Het is te onderzoeken wat de algemene en specifiek financiële haalbaarheid is van een dergelijk scenario, dit ligt echter buiten de scope van het onderzoek.

De Schelde en de Rupel zijn beiden getijdenrivieren. Door het grote verschil tussen hoog- en laagwaterstand, worden hoge eisen gesteld aan de laad- en losinfrastructuur. Kades moeten hoog gebouwd worden en dit vereist grote investeringen. De meest economische infrastructuur voor rivieren met grote getijden is een laad- en losinfrastructuur op palen, ofwel een 'jetty'.

## **2.2. Visie op watergebonden sites aan Schelde en Rupel**

De site naast Transportbeton Boom is vrij laag en vervuild. Voor een zeer klein deel in eigendom van De Waterweg, voor een groot deel van de familie Castelein. Het is onduidelijk wat de familie ermee van plan is, maar De Waterweg is vragende partij voor ambtshalve sanering bij OVAM. De Vlaamse Waterweg verricht alleen Sigmawerken (ophoging) wanneer de site ook gesaneerd wordt. In een scenario van de aanleg van 300 meter kaai, is het een toplocatie voor watergebonden bedrijvigheid, net voor de spoorbrug.

De vroegere Electrabelsite in Schelle aan de Schelde is gekocht door de familie Cardoen en er moet nu een PRUP opgemaakt worden, als de bestemming van bedrijvigheid gewijzigd wordt. De gemeente stond hier negatief tegenover watergebonden overslag in verband met de gegenereerde mobiliteit door de kern van Schelle. Als mogelijke oplossing hiervoor pleitte De Vlaamse Waterweg voor 'overslag naar overslag', ofwel overslag van het water verder over het water. Het is te onderzoeken voor welk type goederen dit mogelijk is en wederom of dit financieel haalbaar is voor bedrijven.

Wat betreft de site van de ontwikkeling van Hemixveer is het een gegeven dat er een RUP is met overwegend residentiele invulling. Er is geen druk uitgevoerd vanuit De Waterweg. Ook het voorkeepsrecht is niet ingezet, het is ook nodig om financiële middelen te hebben om het voorkeepsrecht in te zetten.

## **2.3. Toekomstige ingrepen in Schelde en Rupel**

Coek nv is een vragende partij om de Rupel dieper uit te baggeren. Het feit dat er een strandingsbank voor hun kade ligt, belemmert de diepgang en daarmee de grootte van de schepen die het kan gebruiken.

## **2.4. Combinatie met recreatie**

Er wordt om recreatie en doorgaande fietsers gedacht. Bij Rumst Recycling gaat het jaagpad door de kaai, maar de infrastructuur is zo ontworpen dat de fietsers er veilig onderdoor kunnen. Elders liggen er tunnels om watergebonden overslag en fietsrecreatie te kunnen combineren. Er wordt altijd naar het ontwerp gekeken om dit in te passen, en de financiële haalbaarheid wordt ervan geëvalueerd samen met de gemeente.



## 1802 – Ruimte en bedrijvigheid provincie Antwerpen

Interview Wolfoil dd. 20.06.2018

| Team   | Naam            | email                          | tel          | A | V |
|--|-----------------|--------------------------------|--------------|---|---|
| Wolfoil  | Bjorn van Dyck  |                                |              | x |   |
|  | Marc Moreau     |                                |              | x |   |
| Atelier Romain –<br>RebelGroup Advisory<br>Belgium - LDR | Céline Wellens  | celine@atelierromain.be        | 09 233 69 76 | x |   |
|  | Eva Gadeyne     | eva@atelierromain.be           |              | x |   |
|  | Pieter Staelens | Pieter.staelens@rebelgroup.com | 03 293 86 44 |   | x |
|  | Wouter Kruijver | Wouter.Kruijver@rebelgroup.com |              | x |   |

Verslaggever – cw

Goedkeuring – ja/nee

Volgende vergadering – nvt

### 1. Doelstelling

Het onderzoeksteam Atelier Romain – Rebel werd aangesteld door Provincie Antwerpen om de opdracht 'Ruimte & bedrijvigheid, naar een provinciaal beleid voor bedrijfslocaties' uit te werken.

Hiervoor worden er twee pilootzones geselecteerd, Arendonk en Boomssteenweg. Per pilootzone worden een zestal stakeholders geïnterviewd om hun visie op en ervaringen met de verschillende aspecten van het onderzoek te evalueren.

Wolfoil is een interessante case omdat het bedrijf historisch gegroeid is in de kern van Hemiksem.

We stellen ons de vraag hoe een grootschalige bedrijvigheid verweefbaar is met een woonomgeving.

### 2. Achtergrondinformatie

#### 2.1. Geïnterviewden

Bjorn van Dyck is preventie-adviseur/milieu-coördinator binnen Wolf Oil. Hij is opgegroeid in de straat naast Wolf Oil en werkt er al 17 jaar.

Marc Moreau is Materials Management Coordinator binnen Wolf Oil en voorzitter van het VIBH (Vereniging Industriële Bedrijvigheid Hemiksem).

#### 2.2. Wolf Oil als bedrijf

Wolf Oil is een producent van motorolie en aanverwante producten. Het bedrijf werd in 1955 opgericht. Wolf Oil kent een groei met piekende cijfers in de laatste 5 jaar. De uitbreiding van hun partnernetwerk brengt hen in meer dan 90 landen.

Wolf Oil heeft twee merken: Wolf Lubes en Champion Lubes.

Het aantal voltijdse tewerkgestelden (VTE) ligt in de categorie 50-99.

Activiteiten: R&D-team, on-site laboratorium en blending op de site.  
Omzet: € 160 miljoen (waarvan €116 miljoen aankopen handelsgoederen, grond- en hulpstoffen).  
Het perceel is 11224 m<sup>2</sup>.

### 2.3. Vereniging Industriële Bedrijvigheid Hemiksem

*“De leden beseften maar al te goed dat Hemiksem slechts 3 in- en uitgangswegen heeft. Iedereen zoekt actief naar oplossingen om ‘s ochtends minder uitrijdend en ‘s avonds minder inrijdend verkeer te hebben. Tegelijk bleek dat er bij de bedrijven relatief weinig inwoners van Hemiksem actief zijn in de bedrijven. Gemiddeld stellen deze bedrijven slechts 10% mensen te werk uit Hemiksem zelf. Uiteraard zoekt elk bedrijf de juiste m/v op de juiste plaats, maar hier wilden de bedrijven van de VIBH toch iets aan veranderen.”<sup>1</sup>*

Leden VIBH: Petronas Lubricants, Proviron, Wolf Oil, Lamifil, Caldic en Tank Opslag Verbeke.

## 3. Bespreking

Het onderzoeksteam heeft onderzoeksvragen (zie *tekst in italics*) voorbereid die de leidraad vormen voor de bespreking. De vragen worden niet letterlijk gesteld zoals hierin opgenomen, het zijn geheugensteunpuntjes. Het overleg verliep constructief en op een open wijze.

### 3.1. Activiteiten van het bedrijf

- *Wat zijn de activiteiten van Wolf Oil en waar zijn deze gevestigd?*
- *Lokale teams en hubs (in het buitenland?)*
- *Hoe zit Wolf Oil gevestigd ten opzichte van zijn toeleveranciers, afnemers en werknemers?*
  
- Wolf Oil stelt 220 mensen te werk, waarvan er ongeveer 100 in de productie werken en 120 in de kantoren of op de baan. Alle administratieve diensten werden recentelijk gecentraliseerd op de huidige site.
- Alle activiteiten in Hemiksem (kantoor, R&D, opslag en productie) zijn gevestigd op de site.
- Er is R&D en labo op de site, maar het leeuwendeel van de R&D betreft de additieven. Additieven worden door externe partijen geproduceerd, Wolf Oil koopt deze aan.
- Olie komt aan in de Haven van Antwerpen in de Noord Natie Terminals, vanaf daar vervoer naar Wolf Oil over de weg.
- Outbound stromen zijn over de weg. 90% van de productie gaat buiten België en zelfs naar Rusland gaat dit over de weg. Buiten Europa gaat dit over het water via de Antwerpse haven.
- Als Wolf Oil wil uitbreiden, zal dit voornamelijk zijn door de lokale teams en hubs in het buitenland en de herschikking van activiteiten op de site. Bijvoorbeeld de verplaatsing van de opslag (o.a. naar Lyon). Groei zou nog kunnen via samenwerking met externe partners voor bijvoorbeeld opslag. Wolf Oil heeft ook een site in de buurt in bezit en een groenzone. Eerstgenoemde zou men parking op willen realiseren, de groenzone is overeengekomen dat er een fietspad wordt aangelegd.
- De werknemers komen voor een beperkt deel uit Hemiksem en meer uit de Rupelstreek an sich. Komen veelal met de bedrijfswagen.

---

<sup>1</sup> <https://hemiksem.be/leefomgeving/werken-in-hemiksem>

### 3.2. Push-factoren

Welke push-factoren ondervindt het bedrijf op zijn locatie?

- Klachten overlast? (mobiliteit, ruimtebeslag, geur, veiligheid, geluid, ...)
  - Gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden?
  - Geen watergebonden site?
  - Sites dichtbij de Antwerpse haven en beter ontsloten (dichtbij verkeersaders)
- 
- Klachten uit de buurt komen voornamelijk door de verkeersgeneratie en het parkeren van wagens van Wolf Oil in de buurt. Wolf Oil heeft een akkoord met het sportcomplex om daar te kunnen parkeren, en toch wordt het niet altijd benut door de werknemers omdat het iets verder gelegen is (500m). De gemeente Hemiksem wil bewust geen zone voorzien met een blauwe schijf (ten voordele van de bewoners) omdat dit ten nadele zou zijn van het café 't Wolfke.
  - Veiligheid is wel een issue, er is in de jaren '90 een brand uitgebroken met twee dodelijke slachtoffers. Sindsdien werd een buurtcomité opgesteld om klachten te verzamelen en informatie te geven. Eind 2017 werd het buurtcomité stopgezet omdat er gemerkt werd dat de meeste bewoners hun klachten indienen via een centrale email van Wolf Oil. Daarbij is het de bedoeling dat de aanspreekpunten van Wolf Oil voor de communicatie met de buurt rechtstreeks met de bewoners zouden gaan praten. Een voorbeeld van compromis is dat er geen laad- en lossen mag plaats vinden voor 7uur om geluidshinder te vermijden in de buurt.
  - Wolf Oil heeft niet het gevoel dat mensen ongerust zijn over de veiligheid van het bedrijf.
  - De gemeente lijkt het bedrijf goed gezind te zijn en krijgt steun op politiek vlak (willen het bedrijf hier houden, financieel gezien en naar tewerkstelling toe). Met de ruimtelijke ambtenaren ligt dit soms moeilijker (discussie geweest over de gevelsteen en het kunstwerk voor de inkom).
  - Het is een voordeel dat Wolf Oil een Klasse I-bedrijf is; de vergunning moet aangevraagd worden bij de Provincie en dat wordt op een zakelijkere manier opgenomen dan bij de gemeente.
  - Watergebonden overslag zou mooi zijn, maar niet mogelijk op deze site. Er wordt wel samengewerkt met Tank Opslag Verbeke, enkel voor de opslag (niet voor de aanvoer). Op een andere site zou dit ook duur zijn vanwege de diepgang van de Schelde en Rupel. De infrastructuur die daarvoor nodig is komt ver op het water (zoals aangelegd door Tank Opslag Verbeke).
  - Wolf Oil heeft overwogen om te verhuizen nabij de Antwerpse Haven, maar de grond is daar veel duurder.
  - Er is gekeken naar de Bekaert site, maar er is besloten dat dit residentieel wordt. Er is wel door de VIBH aangedrongen dit te beperken en meer ruimte te voorzien voor groen, om de congestieproblemen van Hemiksem richting A12 niet te vergroten.

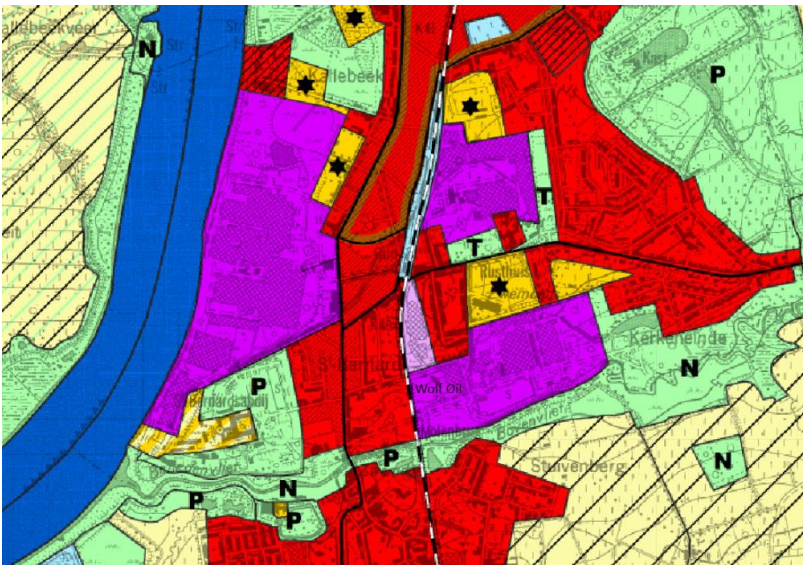


Voorgevel kantoren Wolf Oil. Bron: Atelier Romain 2018





Georges Gilliotstraat waar werknemers Wolf Oil soms parkeren. Bron: Atelier Romain 2018



Ligging Wolf Oil. Bestemming: bedrijventerrein.



Verweving bedrijf Wolf Oil in de kern, gelegen op 600m van het station Hemiksem.

### 3.3. Pull-factoren

*Welke pull-factoren ondervindt het bedrijf op zijn huidige locatie?*

- *Aanwezigheid andere (petro)chemische bedrijven zoals Proviron (remvloeistoffen, ontijzingsmiddelen voor luchthavens, ...), Petronas (ook smeermiddelen), Caldic (chemie en voeding) en Tank Opslag Verbeke (opslag en blending olie en andere vloeistoffen).*
  - *Ziet het bedrijf met zijn R&D activiteit een link met de activiteiten op het Wetenschapspark in Niel?*
  - *Lokale verankering en goodwill*
  - *Kostprijs om te verhuizen, grootte huidige site*
  - *Wat kan de overheid doen om verweven activiteiten te behouden/te stimuleren?*
  - *In de gemeente Niel werden er camera's geplaatst om de centra te vrijwaren van zwaar doorgaand verkeer. Hoe zit het met de ontsluiting van de site?*
- 
- Er wordt weinig samengewerkt met de andere bedrijven van dezelfde sector, wel zijn zij verenigd in de VIBH en delen Proviron en Wolf Oil de brandweer. Petronas Lubricants is een concurrent.
  - Er is geen link met het Wetenschapspark in Niel: de R&D en de labo-faciliteiten zijn relatief beperkt en gebeuren vooral in de additieven die aangekocht worden.
  - Een belangrijke factor om te blijven is financieel. Het aankopen van een andere site, opbouwen van infrastructuur aldaar kost veel geld. Daarnaast wordt verwacht dat de opbrengst van het valoriseren van de huidige site beperkt is. Enerzijds omwille van de saneringskost mocht residentieel vergund worden, anderzijds omwille van de congestie in geval van invulling als bedrijvigheid (vrees dat er weinig kandidaten zullen zijn).
  - Lokale verankering en goodwill is heel belangrijk en daarom is er veel contact met de buurt en wordt geflyerd wie de aanspreekpunten zijn.
  - Om verweven activiteiten te stimuleren moeten eerst en vooral de ontsluiting van de site en de congestie aangepakt worden.
  - Beperking vrachtverkeerbewegingen via een camerasysteem vindt Wolf Oil een vervelende ontwikkeling. De omrijbewegingen die dit tot gevolg zou hebben, maken het voor bedrijven nog moeilijker. Indien een vrachtwagen bijvoorbeeld meerdere leveringen moet doen in verschillende bedrijven zorgt dit voor grote omwegen.

### 3.4. Vereniging Industriële Bedrijvigheid Hemiksem (VIBH)

- *Wat is de visie van het VIBH met het oog op de locatie en de verweefbaarheid van de industriële bedrijven die zij vertegenwoordigt?*
  - *Wat is de visie van VIBH op de residentiele ontwikkelingen in Hemiksem, zoals Hemixveer?*
- 
- De VIBH komt 4 keer per jaar samen om de algemene belangen van bedrijven naar de provincie en gemeente sterk te maken.
  - De besturen onderkennen het belang van werkgelegenheid, maar de meningen zijn verdeeld. Sommigen staan positief tegenover de bedrijvigheid in de kern, anderen zouden die het liefst zien verdwijnen. Geen eenduidig beeld. Congestie vormt het grootste conflict.
  - VIBH had liever (watergebonden) bedrijvigheid of natuur gezien op de Electrabelsite in Schelle, op de Bekaertsite en de site van Hemixveer. Wolf Oil had zelfs interesse in Bekaert. Volgens de gemeente waren er geen geïnteresseerde bedrijven omwille van de verkeersproblematiek, volgens VIBH is er te weinig gezocht geweest. Tegelijkertijd heeft een residentiele ontwikkelingen ook nadelen gezien die het lokale wegennetwerk nog verder onder druk zet.
  - De A12 moet aangepakt worden, de kruispunten zijn problematisch voor vrachtwagens. Het kruispunt in Wilrijk, Moerelei – A12, is een voorbeeld van een goed kruispunt.



## 1802 – Ruimte en bedrijvigheid provincie Antwerpen

Interview met Goodman Group nv dd. 07.09.2018

| Team   | Naam               | email                          | tel          | A | V |
|--|--------------------|--------------------------------|--------------|---|---|
| Goodman Group  | Sarah Van Hoecke   |                                |              | x |   |
|  | Benoit D'Hollander |                                |              | x |   |
| Atelier Romain –<br>RebelGroup Advisory<br>Belgium - LDR | Céline Wellens     | celine@atelierromain.be        | 09 233 69 76 |   | x |
|  | Eva Gadeyne        | eva@atelierromain.be           |              |   | x |
|  | Pieter Staelens    | Pieter.staelens@rebelgroup.com | 03 293 86 44 |   | x |
|  | Wouter Kruijver    | Wouter.Kruijver@rebelgroup.com |              |   | x |

Verslaggever – wk

Goedkeuring – ja/nee

Volgende vergadering – nvt

### 1. Doelstelling

Het onderzoeksteam Atelier Romain – Rebel werd aangesteld door Provincie Antwerpen om de opdracht 'Ruimte & bedrijvigheid, naar een provinciaal beleid voor bedrijfslocaties' uit te werken.

Hiervoor worden er twee pilootzones geselecteerd, Arendonk en Boomsesteenweg. Per pilootzone worden een zestal stakeholders geïnterviewd om hun visie op en ervaringen met de verschillende aspecten van het onderzoek te evalueren.

Goodman bezit, ontwikkelt en beheert industrieel en logistiek vastgoed. De Belgische portfolio bestaat uit 6 eigendommen, samen goed voor ruim 236.000 m<sup>2</sup> logistieke ruimte. Het bedrijf heeft bijvoorbeeld Makro als klant, dat al zijn winkels in België vanuit het magazijn van 32.000 m<sup>2</sup> in Puurs belevt. Daarnaast heeft Goodman locaties in Mechelen en Willebroek en ontwikkelt het nu Boom Logistics Center op Boom-Krekelenberg.

#### Relevantie voor onderzoek:

- Push- en pull-factoren voor logistiek vastgoed, in het bijzonder in de Pilootzone Boomsesteenweg
- Markt voor logistiek vastgoed, in het bijzonder langs de A12

Hierover is gesproken met Sara Van Hoecke, Country Manager Belgium en Benoit D'Hollander, Senior Valuation Manager Belgium

## 2. Bespreking

### 2.1. Marktvraag logistiek vastgoed

Goodman spreekt tegen dat er een verminderde interesse is in logistiek vastgoed op de as tussen Brussel en Antwerpen, zoals Jones Lang LaSalle (JLL) zegt. Het bedrijf is zeker dat het de locatie gaat kunnen invullen en ontwikkelt op risico. De daling aan transacties is volgens hen door een beperkt aanbod en een relatief groot aanbod oostwaarts, niet door een vraagdaling. Daarnaast is er volgens hen geen sprake van een trend, maar een tijdelijk verschijnsel.

### 2.2. Locatie logistiek vastgoed en typische ruimtevrage

Het is voor iedereen de vraag hoe de kwantiteit van de ruimtevrage van logistiek vastgoed evolueert. Schaalvergroting leidt tot grotere percelen, de opkomst van stadsdistributie maakt juist dat de vraag naar kleinere units dicht bij de stad(skern) opkomt. Goodman gelooft sterk in e-commerce en distributiecentra zo dicht mogelijk bij bijvoorbeeld Brussel. De beleving van Antwerpen is wel nog goed mogelijk vanaf Boom. Brussel wil juist distributiecentra buiten de stad houden. Kleinere distributiecentra zouden op hun beurt belevd kunnen worden vanuit de grotere centra op de huidige locaties.

### 2.3. Verticaliteit

Verticaliteit kan in de toekomst interessant worden, naarmate de grondprijs toeneemt. Momenteel is de druk op de grondprijs in Vlaanderen nog niet dusdanig dat er een sterke prikkel is naar verticaliteit.

### 2.4. Verouderd logistiek vastgoed

Voor de locaties waarin Goodman geïnteresseerd is, is verouderd logistiek vastgoed niet een probleem. De evoluerende eisen betreffen voornamelijk energie-efficiëntie: met een investering in isolatie en moderne verlichting kan hieraan voldaan worden. Deze investering is relatief klein vergeleken met de waarde van de locatie. De locatie is zeer belangrijk voor logistiek vastgoed en de grondprijs maakt dan ook een belangrijk deel uit van de totale kosten.

### 2.5. Rol gemeentebesturen

Goodman begrijpt niet waarom gemeentebesturen weigerachtig tegen de vestiging van logistiek vastgoed zouden staan. De distributiecentra leveren veel werkgelegenheid voor zowel laagopgeleiden als hoogopgeleiden. In Venlo in Nederland is de vraag naar werkrachten zelfs dusdanig groot dat arbeidsmigranten uit Centraal- en Oost-Europa worden ingezet. Met het oog op vergunningen wenst het bedrijf een vlot en consequent proces. Wanneer een gemeente niet consequent is in bijvoorbeeld de vergunningsverlening, is het zeer risicovol voor Goodman om grote bedragen te investeren voor de ontwikkeling van logistiek vastgoed. De business case van de ontwikkeling wordt sterk geïmpacteerd door dergelijke onzekerheden.

### 2.6. Watergebonden logistiek

Op het moment geen marktfragen voor watergebonden logistiek, dit is afhankelijk van de klanten waarvoor ontwikkeld wordt. Goodman heeft geen klanten die zware bulk vervoeren, wel bijvoorbeeld een klant die motoren vervoert. De ligging nabij een inland terminal, zoals in Willebroek, is absoluut een pluspunt.

### 2.7. Push- en pull-factoren voor logistiek

Andere pull-factoren zijn de nabijheid van de Haven van Antwerpen, waar veel van de goederen voor de distributiecentra binnenkomen. Daarnaast is de aanwezigheid van voldoende werknemers een belangrijke pull-factor naar stedelijke gebieden. Verder is ieder bedrijf op zoek naar de meest

efficiënte locatie voor zijn economische activiteiten, hier zijn ook werknemers binnen de bedrijven mee bezig.

Een belangrijke push-factor voor logistiek in Vlaanderen, is de flexibiliteit van de arbeidswetgeving ten opzichte van de omliggende landen. Daarnaast werkt de overheid in bijvoorbeeld Nederland proactiever en meer faciliterend. Hierdoor wordt nog altijd een deel van de Belgische markt vanuit deze landen beleverd; dit is inefficiënt en levert wel de mobiliteitsstromen maar niet de werkgelegenheid van logistieke activiteiten.

Een andere push-factor is congestie, maar Goodman verwacht dat met de aanpassingen van de A12 en de aanleg van een verbindingsweg tussen de A12 en de E19 dit zal verminderen. Prijs is op het moment zeker geen push-factor.

## 6.2. Fiches

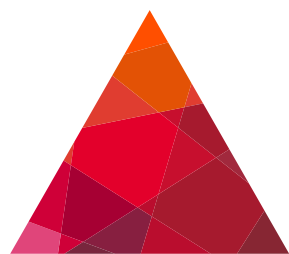
(zie presentaties)

**Fiches type ruimtevragers Boomsesteenweg**

**Fiches type ruimtevragers Arendonk**

**Fiches vestigingsmilieus Boomsesteenweg**

**Fiches vestigingsmilieus Arendonk**



**Provincie  
Antwerpen**