

VCB dringt aan op extra logistieke terreinen en transportverbindingen

DE Vlaamse Confederatie Bouw (VCB) heeft op haar studiedag over 'Bouwstenen voor Logistiek Vlaanderen' in het Europese distributiecentrum van Nike in Laakdal beklemdoond hoe belangrijk de logistiek in Vlaanderen is geworden. De jongste zes jaar zijn in Vlaanderen 1.241 ha voor logistieke activiteiten bijgekomen en slechts 226 ha voor industriegebouwen. De perikelen rond Ford, Volkswagen en GM tonen aan dat de productiecentra in Vlaanderen inkrimpen. De logistiek levert echter 300.000 jobs, waaronder minstens 10.000 jobs in de bouw. Voor deze toekomstgerichte bedrijfstak is het belangrijk dat de Vlaamse regering met de nv Via-Invest vanaf 2008 een aantal nog ontbrekende schakels in onze transportinfrastructuur realiseert en niet alleen in stedelijke gebieden maar ook in buitengebieden bedrijventerreinen toestaat, zoals nu al rond het Albertkanaal.

In Vlaanderen is er enkel nog toekomst voor de productie van innovatieve en hoogtechnologische goederen. Tegelijk bestaat een belangrijk nieuw toekomstperspectief: de uitbouw van Vlaanderen tot de logistieke poort voor West-Europa. Dat is niet alleen belangrijk voor de 300.000 jobs in de logistieke sector zelf, maar ook voor de minstens 10.000 mensen die in de Vlaamse bouwsector met de aanleg, bouw en uitrusting van logistieke centra bezig zijn.

“Maar liefst 89% van de bedrijfsgebouwen die in België worden opgericht, verrijzen in Vlaanderen. Jaarlijks gaat het om een volume van zowat 18 miljoen m³. De oprichting van bedrijfsgebouwen is bijna uitsluitend een Vlaamse aangelegenheid en vormt een belangrijke en sterk gespecialiseerde tak van de bouwsector. Dat in de sector van de bedrijfsgebouwen een verschuiving plaatsvindt van productie-eenheden

naar logistieke gebouwen, is voor de bouwnijverheid van zeer groot belang. Vlaanderen beschikt nog steeds over enorm veel troeven op logistiek vlak. Zo zijn bedrijventerreinen nog relatief goedkoop en ligt de regio in het centrum van een zeer koopkrachtig deel van West-Europa. Maar haar positie is bedreigd”, stelt VCB-voorzitter Jean Biesmans.

Tekort aan bedrijventerreinen

Een eerste knelpunt is het acute tekort aan bedrijventerreinen in Vlaanderen. Rik Menten, adviseur Ruimtelijke Ordening van Voka, sprak over een tekort van 1.800 ha en een behoefte voor de periode 2006-2021 van 10.300 ha. Als voor dit gebrek aan bedrijventerreinen niet snel een oplossing komt, dreigt een verhuizing van logistieke activiteiten naar de buurregio's.

“De logistiek groeit het snelst in kleinere steden zoals Beveren, Tongeren, Kontich, Lokeren en Hooqstraten en in gemeenten van het buitengebied zoals Opglabbeek, Puurs en Zemst en veel minder in de grotere centrumsteden. De inplanting van logistieke gebouwen wordt immers in grote mate bepaald door de nabijheid van grote verkeersassen (water- en autowegen) en kan dus moeilijk beperkt worden tot de stedelijke gebieden. Het is belangrijk dat de overheid eveneens in het buitengebied bijkomende bedrijventerreinen toestaat. De Vlaamse regering besliste al in 2004 om in het economische netwerk langs het Albertkanaal niet alleen in stedelijk gebied maar ook in buitengebied bedrijventerreinen af te bakenen. De VCB roept de Vlaamse regering op deze aanpak te veralgemenen. Tevens moet ze de behoeften aan bijkomende bedrijventerreinen in het algemeen en die



De studiedag van de VCB over 'Bouwen aan voor logistiek Vlaanderen' werd afgesloten met een paneldismissie met (van links naar rechts) Frans Dieryck (Fedricchem Vlaanderen), Rudi De Meyer (Vlaamse Havenvereniging), Marc Dillen (Vlaamse Centraal- en de Bouw van Houtland), St. Nika, Rik Wemmen (Volcar) en Alex Van Breedam (Vlaams Instituut voor de Logistiek).

voor logistieke bedrijven in het bijzonder opnieuw inschatten in het licht van de recentste economische ontwikkelingen in Vlaanderen”, stipt Marc Dillen, directeur-generaal van de VCB, aan.

Ontbrekende schakels

Ten tweede is er het probleem van de transportverbindingen. In het Vlaamse transportnetwerk ontbreken nog een aantal belangrijke schakels. Vooral de ringwegen rond de grootste centrumsteden en de verbindingen van noord naar zuid, niet alleen in Limburg maar ook in de Kempen en Oost-Vlaanderen, zijn problematisch. De Vlaamse regering wil nog deze legislatuur een derde van deze missing links realiseren via de reguliere begroting of via alternatieve financiering.

De VCB is blij met de oprichting van Via-Invest nv als instrument om via alternatieve financiering op korte termijn vijf cruciale missing links te kunnen realiseren. De VCB dringt er wel op aan dat deze nv reeds in 2008 operationeel wordt en dan met de eerste aanbestedingen kan starten. Dat is niet alleen goed voor de continuïteit van de bouwactiviteit, maar ook voor de concurrentiepositie van de logistiek in Vlaanderen.

Precies om de logistieke positie van Vlaanderen te versterken, ontwikkelde het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) het concept 'Extended Gateway Vlaanderen' waarin multimodaliteit, bundeling van bedrijven in logistieke hotspots en voortdurende vernieuwing centraal staan. Alex Van Breedam, bestuursdirecteur van het VIL, ging er op de studiedag dieper op in. Rudi De Meyer beklemtoonde namens de Vlaamse Havenvereniging het belang van een multimodale hinterlandontsluiting voor de Vlaamse zeehavens. Frans Dieryck,

gedelegeerd bestuurder van Fedichem Vlaanderen, bracht de belangrijke impact van veiligheids- en milieueisen op de inplanting van chemische bedrijven en het vervoer van chemische producten onder de aandacht. Tevens herinnerde hij eraan dat ook pijpleidingen een belangrijke vervoersmodus vormen.

Flanders Logistics

Namens Vlaams minister van Openbare Werken en Leefmilieu Kris Peeters sprak diens raadgever Koen De Winne. De minister wil de mobiliteit in goede banen leiden en tegelijk de milieulast ervan aan banden leggen. De logistieke ontwikkeling van Vlaanderen is voor de Vlaamse regering één van de vier top-prioriteiten. Minister Peeters werkte al een aantal testprojecten uit.

Zo wil de minister tot andere laad- en lostijden in de zeehaventerminals komen, zodat het goederenvervoer minder samenvalt met de ochtend- en avondspits. Het moet mogelijk zijn met lange en zware vrachtwagencombinaties dezelfde hoeveelheid goederen met minder vrachtwagens te vervoeren. De binnenvaart haalt nu jaarlijks 600.000 vrachtwagenritten van de weg. Via het project 'Estuaire Vaart' moeten aangepaste binnenschepen ook op het deel van de zee tussen Zeebrugge en Vlissingen kunnen varen. De publiek-private samenwerking (pps) met bedrijven voor de bouw van kaaimuren werd uitgebreid.

Voor de alternatieve financiering van een aantal missing links heeft de Vlaamse regering vorig jaar de oprichting van Via-Invest goedgekeurd. Intussen wordt gewerkt aan de juridische en financiële basiscontracten. Onlangs werd besloten aan Via-Invest naast de noord-zuid-verbindingen in Limburg en de Kempen,

de zuidelijke ring rond Gent, de noordelijke ontsluiting van de luchthaven in Zaventem en de omvorming van de AX Havenrandweg Zuid naar Zeebrugge ook de realisatie van de N60 naar Ronse toe te vertrouwen. De bouwkost van dit project wordt op 66 miljoen EUR geraamd en de uitvoering is gepland voor 2011.

Logistiek in buitengebied

Van groot belang voor de oprichting van bedrijfsgebouwen in het buitengebied is de ontwikkeling van een beleidskader voor zogenaamde 'ruimtelijke netwerken'. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) heeft de aanleg van bijkomende bedrijventerreinen in het buitengebied willen inperken. Dit betekent echter niet dat enkel in de stedelijke gebieden nog bedrijventerreinen kunnen komen.

Het RSV schrijft voor dat de overheid stedelijke gebieden moet afbakenen, maar tegelijk stelt het RSV voor een beleidskader op te zetten voor 'stedelijke netwerken'. Deze moeten de ruimte tussen de stedelijke kernen activeren voor ontwikkeling, maar dan wel vanuit een integrale visie. Zo blijft het mogelijk economische ruimte 'buiten' de stedelijke gebieden te ontwikkelen.

De Vlaamse overheid kon het afbakeningsproces voor de stedelijke gebieden Aalst, Turnhout, Gent, Kortrijk en Sint-Niklaas reeds afronden. Dit jaar hoopt ze ook de afbakening van de stedelijke gebieden Mechelen, Oostende, Brugge, Roeselare en Antwerpen tot een goed einde te brengen. In de volgende fase wordt de ontwikkeling tussen de steden aangepakt. De uitwerking van een operationeel beleidskader voor ruimtelijke netwerken staat in de beleidsbrief van minister Van Mechelen voor dit jaar.