

# Ruimtelijk-economische dynamiek van een Autoweg: de E17 tussen Kortrijk en Antwerpen.

Kevin Druwé, Aubry Lalush

Promotor: prof. dr. Georges Allaert

Begeleider: Thomas Verbeek

Masterproef ingediend tot het behalen van de academische graad van  
Master in de stedenbouw en de ruimtelijke planning

Vakgroep Civiele techniek

Voorzitter: prof. dr. ir. Julien De Rouck

Faculteit Ingenieurswetenschappen en Architectuur

Academiejaar 2011-2012





## VOORWOORD

---

In navolging van onze masterproef “Monografie van een Autoweg: de E3 tussen Kortrijk en Antwerpen”, die in het academiejaar 2010 – 2011 werd uitgeschreven aan de vakgroep Architectuur & Stedenbouw, besloten we bij aanvang van het academiejaar 2011 – 2012 voor onze masterproef van onze bijkomende opleiding – stedenbouw en ruimtelijke planning – een iets andere weg in te slaan. Na een volledig academiejaar gezwoegd te hebben op de landschappelijke impact van de E3 en de daarmee samenhangende verstedelijking, leek het interessant om dit academiejaar binnen de vakgroep Civiele Techniek verder te werken met de reeds gevonden resultaten van de E3-monografie om op die manier de ruimtelijk-economische dynamiek van deze Autoweg bloot te leggen.

*“Het schrijven van een masterproef is als het maken van een hele lange tocht waarbij je bij aanvang nog niet echt een idee hebt naar welke bestemming die tocht je uiteindelijk zal leiden.”<sup>1</sup>*

Een reeds begonnen tocht continueren, verloopt doorgaans makkelijker dan een totaal nieuwe tocht te ondernemen. Zo konden sommige reeds bewandelde wegen hernomen worden of bleken toenmalige doodlopende wegen toch nog verder bewandelbaar te zijn. Deze werkwijze aangevuld door enkele nieuwe ingeslagen wegen zou dusdanig snel tot een eindbestemming moeten leiden, doch bleef ook dit academiejaar de eindbestemming voor geruime tijd een vraagteken. Maar gebruikmakend van de nodige rustpauzes, die bij zulke langdurige tochten vrij noodzakelijk zijn, bereikten we met vallen en opstaan onze eindbestemming, namelijk onze masterproef “Ruimtelijk-economische dynamiek van een Autoweg: de E17 tussen Kortrijk en Antwerpen”.

---

<sup>1</sup> In: DRUWÉ K. & LALUSH A., *Monografie van een Autoweg: de E3 tussen Kortrijk en Antwerpen.*, Gent, 2011, p. 3.

Onze titel kondigt al in grote mate aan over wat onze masterproef zal handelen. Maar alvorens er daadwerkelijk ingegaan wordt op de ruimtelijk-economische dynamiek van de E17, vonden we het van groot belang om in ons eerste deel te achterhalen wat nu in feite de economische aspecten zijn die vasthangen aan autosnelwegen. Hierbij gingen we op zoek naar de Belgische introductie van het essentieelste element van de autosnelwegen: de automobiel. Dit verhaal leidde ons naar de oorsprong van de eigenlijke autosnelwegenaanleg op Belgisch grondgebied. In het tweede deel wordt er stilgestaan bij het ruimtelijk-economisch beleid die de nodige impulsen gaf voor de ontwikkeling van industriële corridors, industrieparken en andere economische ontwikkelingen. Vervolgens wordt de ruimtelijk-economische dynamiek van de E17-autosnelweg in beeld gebracht, zodat duidelijk blijkt gegeven wordt van de economische meerwaarde die deze snelweg genereert. En tenslotte worden er in het laatste deel enkele aanbevelingen gesuggereerd voor een toekomstig ruimtelijk-economisch beleid inzake autosnelwegen.

## TOELATING TOT BRUIKLEEN

---

De auteurs geven de toelating deze masterproef voor consultatie beschikbaar te stellen en delen van de masterproef te kopiëren voor persoonlijk gebruik. Elk ander gebruik valt onder de beperkingen van het auteursrecht, in het bijzonder met betrekking tot de verplichting de bron uitdrukkelijk te vermelden bij het aanhalen van resultaten uit deze masterproef.

Gent, 4 juni 2012

Kevin Druwé – Aubry Lalush



## DANKWOORD

---

*“The path of the righteous man is beset on all sides with the iniquities of the selfish and the tyranny of evil men. Blessed is he who in the name of charity and good will shepherds the weak through the valley of darkness, for he is truly his brother's keeper and the finder of lost children. And I will strike down upon those with great vengeance and with furious anger those who attempt to poison and destroy my brothers. And you will know that my name is the Lord when I lay my vengeance upon thee.”<sup>1</sup>*

Tijdens onze uitermate boeiende tocht stuitten we dikwijls op tal van hindernissen, die ons heel wat oponthoud bezorgden. Maar gelukkig konden we maar al te vaak rekenen op heel wat rechtvaardige mensen die onze herders wilden zijn tijdens onze tocht doorheen de duisternis. Bij deze willen we dan ook in eerste instantie onze promotor professor Georges Allaert uitdrukkelijk bedanken om ons, tijdens onze zware ruimtelijk-economische tocht, op de juiste weg te houden. En uiteraard willen we ten zeerste onze dank betuigen aan Thomas Verbeek en enkele occasionele begeleiders die ons licht waren in de duisternis en ons zoals het goede herders betaamt, de weg wezen naar onze eindbestemming.

Verder willen we Magda Poppe en Rik Declercq bedanken voor hun uitgebreide hulp bij het respectievelijk uitzoeken en inscannen van al onze topografische kaarten over het volledige E17-tracé op Belgisch grondgebied. We bedanken ook graag al onze geïnterviewde personen – Peter Cabus, Koen Vermoesen, Steven Betz en Steven Vanassche – om de nodige tijd vrij te maken en ons van interessante informatie te kunnen voorzien. Ook willen we alle bezochte bedrijven van de respectievelijke

---

<sup>1</sup> Quote uit ‘Pulp Fiction’. In: QUENTIN TARANTINO (reg.), *Pulp Fiction*. film, Verenigde Staten, 1994.

bedrijventerreinen ‘De Prikjels’ en ‘Zwijnaarde II en III’ bedanken voor hun bereidwillige medewerking tijdens onze doorgedreven bevragingen.

Ook onze ouders verdienen een woordje van dank voor hun morele steun en het vele lekkere eten dat ze ons verschaften, zodat we ook fysiek op de been bleven tijdens onze tocht. En uiteraard willen we ook onze geliefde vriendinnen bedanken voor hun ongebreidelde steun en begrip dat ze ons schonken tijdens deze loodzware opdracht. Verder willen we ook mekaar bedanken om elkaar tijdens de moeilijke periodes de nodige moed in te spreken om door te blijven gaan tot het bittere eind en steeds voor elkaar te blijven werken tot we beiden met een gerust gemoed en een voldaan gevoel het uiteindelijke resultaat in aanschouwing konden nemen.

*“You find out life's this game of inches, so is football. Because in either game – life or football – the margin for error is so small. I mean, one half a step too late or too early and you don't quite make it. One half second too slow, too fast and you don't quite catch it. ... On this team we fight for that inch. On this team we tear ourselves and everyone else around us to pieces for that inch. We claw with our fingernails for that inch. Because we know when we add up all those inches, that's gonna make the fucking difference between winning and losing! Between living and dying! ... I'll tell you this, in any fight it's the guy whose willing to die whose gonna win that inch. And I know, if I'm gonna have any life any more it's because I'm still willing to fight and die for that inch, because that's what living is, the six inches in front of your face. ... You've got to look at the guy next to you, look into his eyes. Now I think ya going to see a guy who will go that inch with you. Your gonna see a guy who will sacrifice himself for this team, because he knows when it comes down to it your gonna do the same for him.”<sup>2</sup>*

---

<sup>2</sup> Quote uit ‘Any Given Sunday’. In: OLIVER STONE (reg.), *Any Given Sunday*. Film, Verenigde Staten, Warner Bros, 1999.



# INHOUDSOPGAVE

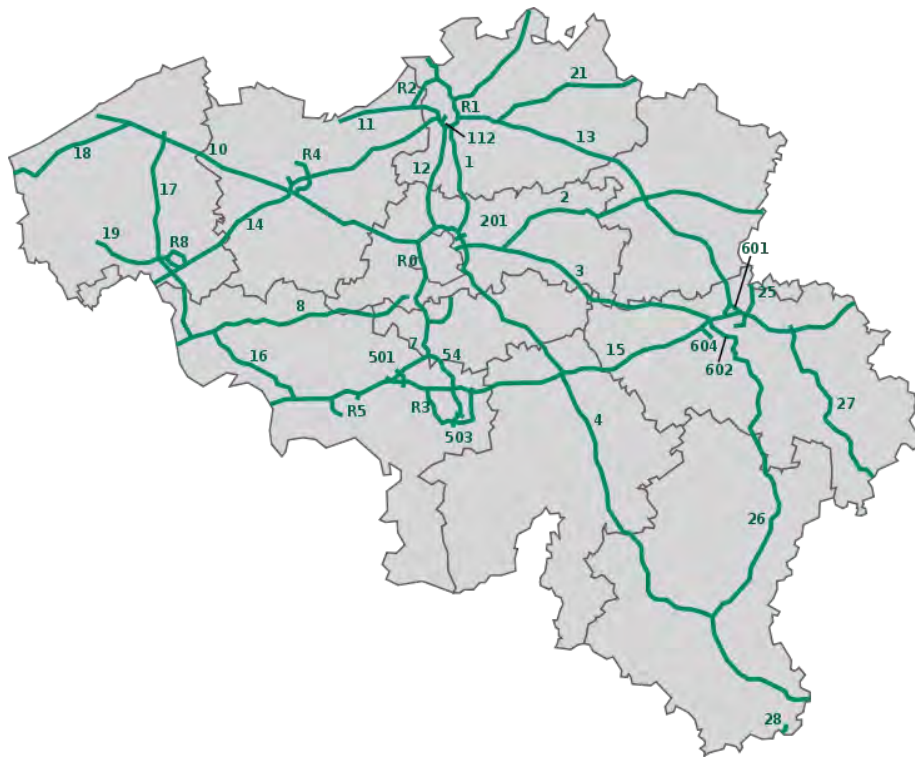
<b>VOORWOORD</b> .....	<b>3</b>
<b>TOELATING TOT BRUIKLEEN</b> .....	<b>3</b>
<b>DANKWOORD</b> .....	<b>5</b>
<b>INHOUDSOPGAVE</b> .....	<b>7</b>
<b>I. ECONOMISCHE ASPECTEN VAN AUTOSNELWEGEN</b> .....	<b>11</b>
<b>a. AUTOMOBIELBOUW</b> .....	<b>13</b>
DE VOOROORLOGSE PERIODE (1895 – 1914) .....	13
HET INTERBELLUM (1918 – 1940).....	19
<b>b. AUTO(SNEL)WEGENBOUW</b> .....	<b>29</b>
DE VOOROORLOGSE PERIODE (1895 – 1914) .....	29
HET INTERBELLUM (1918 – 1940).....	33
<b>c. INTRODUCERENDE BESCHOUWINGEN</b> .....	<b>45</b>
<b>II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE</b> .....	<b>51</b>
<b>a. RUIMTELIJK-ECONOMISCH BELEID</b> .....	<b>53</b>
ALGEMENE CONTEXT (1945 – 1980).....	53
<i>ECONOMISCHE RECONSTRUCTIE EN MODERNISATIE</i> .....	53
<i>CORRIDOR ONTWIKKELING</i> .....	59
<i>DE INDUSTRIËLE STRIP</i> .....	83
<i>REGIONAAL ECONOMISCHE EXPANSIEDOCTRINE</i> .....	89
<i>HET INDUSTRIEPARK</i> .....	103
POSITIONERING VAN DE E17 (1945 – 1980) .....	111
<i>INTERNATIONAAL</i> .....	111
<i>NATIONAAL</i> .....	117
<i>REGIONAAL</i> .....	125
<b>b. RUIMTELIJK-ECONOMISCHE DYNAMIEK</b> .....	<b>143</b>
MACRONIVEAU.....	145

<i>PLANNINGSPERIODE E17 (1950 – 1965)</i> .....	145
<i>AANLEG- EN EXPLOITATIEPERIODE E17 (1965 – 2012)</i> .....	153
MESONIVEAU.....	165
<i>LATERAAL – TRANSVERSALE DYNAMIEK</i> .....	167
<i>RING DYNAMIEK</i> .....	185
MICRONIVEAU .....	197
<i>CASE DE PRIJKELS</i> .....	197
<i>CASE ZWIJNAARDE II EN III</i> .....	237
<b>c. INTERTEMPORELE BESCHOUWINGEN</b> .....	<b>337</b>
<b>III. AUTOSNELWEGEN ALS BOUWSTENEN VOOR EEN TOEKOMSTIG RUIMTELIJK-ECONOMISCH BELEID</b> .....	<b>343</b>
<b>a. STELLINGNAME VOORNAAMSTE ACTOREN</b> .....	<b>345</b>
DEPARTEMENT RWO .....	345
<i>INTERVIEW</i> .....	345
<i>KRITISCHE REFLECTIE</i> .....	363
AGENTSCHAP ONDERNEMEN – DIENST RUIMTELIJKE ECONOMIE.....	365
<i>INTERVIEW</i> .....	365
<i>KRITISCHE REFLECTIE</i> .....	385
VOKA.....	389
<i>INTERVIEW</i> .....	389
<i>KRITISCHE REFLECTIE</i> .....	401
INTERCOMMUNALE LEIEDAL .....	403
<i>INTERVIEW</i> .....	403
<i>KRITISCHE REFLECTIE</i> .....	419
<b>b. CONCLUDERENDE BESCHOUWINGEN</b> .....	<b>421</b>
<b>BIBLIOGRAFIE</b> .....	<b>427</b>
<b>BIJLAGE 1</b> .....	<b>437</b>
<b>BIJLAGE 2</b> .....	<b>447</b>





# I. ECONOMISCHE ASPECTEN VAN AUTOSNELWEGEN



**Figuur 1:** Autosnelwegen in België. (Bron: Wikipedia®, [http://nl.wikipedia.org/wiki/Lijst\\_van\\_Belgische\\_autosnelwegen](http://nl.wikipedia.org/wiki/Lijst_van_Belgische_autosnelwegen), laatste update: 16 maart 2012, geraadpleegd op 12 april 2012.)



**Figuur 2:** Cover hoofdbron "I. ECONOMISCHE ASPECTEN VAN AUTOSNELWEGEN". (Bron: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010.)

## I. ECONOMISCHE ASPECTEN VAN AUTOSNELWEGEN

---

Wanneer we vandaag de dag een blik werpen op onze nabije omgeving merken we quasi overal artefacten van de automobielwereld op. Her en der zien we automobielen en infrastructures ten behoeve van de automobiel (automobielfabrieken, showrooms, garages, pompstations, autowegen, ...) opdoemen in ons Belgisch landschap.<sup>1</sup> Dit is niet verwonderlijk aangezien het wegvervoer de westerse mobiliteitsorganisatie domineert.<sup>2</sup> Deze dominantie komt in België vooral tot uiting door de talrijke autosnelwegen die het land herbergt.<sup>3</sup> Het is dan ook niet verrassend dat deze infrastructures veelvuldig gebruikt worden om de economische welvaart te bevorderen. Denk hierbij bijvoorbeeld maar aan hoe de meeste fabrieken voorzien worden van de nodige grondstoffen en hoe de eindproducten tot bij de consument gebracht worden. Maar niet alleen het transport over deze infrastructures draagt z'n steentje bij tot de economische welvaart. Ook merken we maar al te vaak dat deze automobielinfrastructures attractiepolen vormen voor de nieuwe industrie- en bedrijventerreinen die op hun beurt de economie aanzwengelen. Algemeen kan er zelfs beschouwd worden dat de personen- en goederenmobiliteit over de autosnelwegen onmisbaar geworden is voor een goed functionerende economie.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Een automobiel is een voertuig met een ingebouwde motor waardoor het zichzelf kan voortbewegen. 'Automobiel' wordt in deze masterproef als overkoepelende term gebruikt en bestaat uit verschillende deelcategorieën zoals personenwagens, motorfietsen, bestelwagens, vrachtwagens, autobussen, tanks en tractoren.

In: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 10.

<sup>2</sup> In: BAETEN G., SPITHOVEN A. en ALBRECHTS L., *Mobiliteit: Landschap van macht en onmacht*, ACCO, Leuven/Amersfoort, 1997, p. 7.

<sup>3</sup> Zie **Figuur 1**.

<sup>4</sup> In: DEBAUCHE W., *De weg, hefboom van mobiliteit en de economie*, Brussel : Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw, Brussel, 2000, p. 3.

Bijgevolg leek het dan ook onontbeerlijk – alvorens een gericht praktisch onderzoek te kunnen voeren naar de ruimtelijk-economische dynamiek van de E17 – om eerst enkele economische aspecten die inherent verbonden zijn met de Belgische autosnelwegen te onderzoeken. Concreet gaat het hier over de automobiel- en auto(snel)wegenbouw. Het is de bedoeling om de 'roots' van deze economische aspecten te ontwaren door middel van een korte, historische uiteenzetting. De klemtoon wordt hierbij vooral gelegd op de economische welvaart die deze industriële activiteiten genereerden bij de automobilisering van België. Om dit deel te onderbouwen werd voornamelijk gebruik gemaakt van het overzichtswerk WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010.<sup>5</sup>

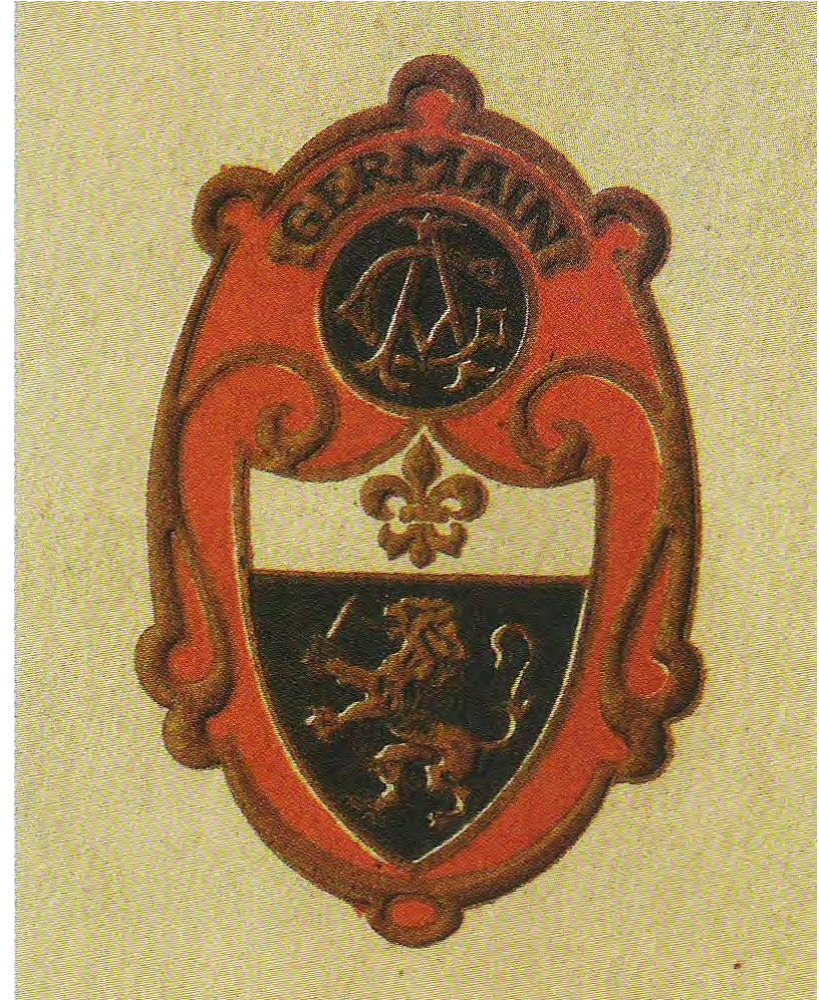
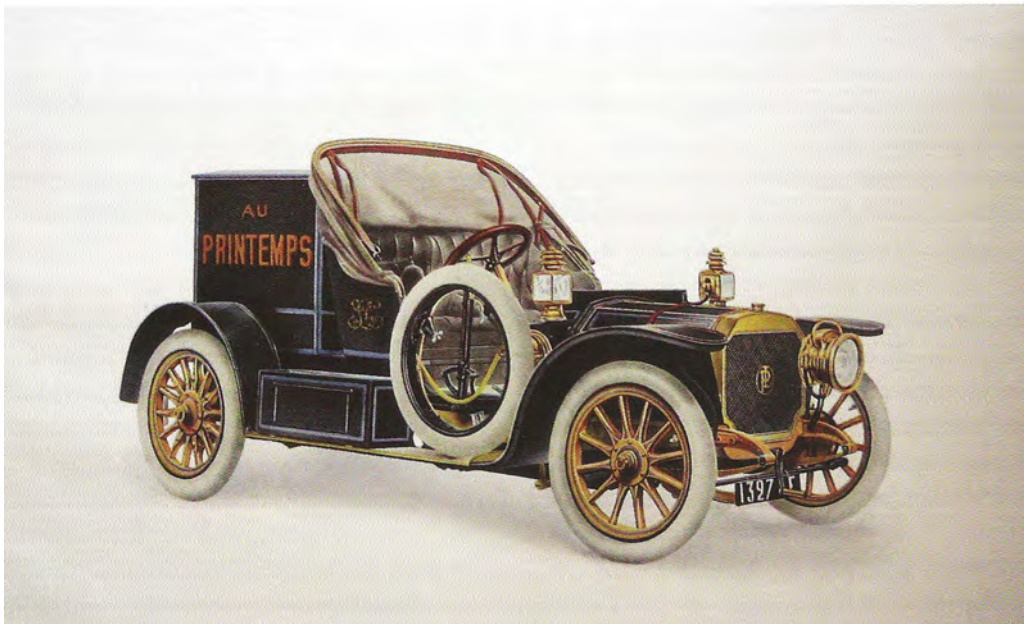
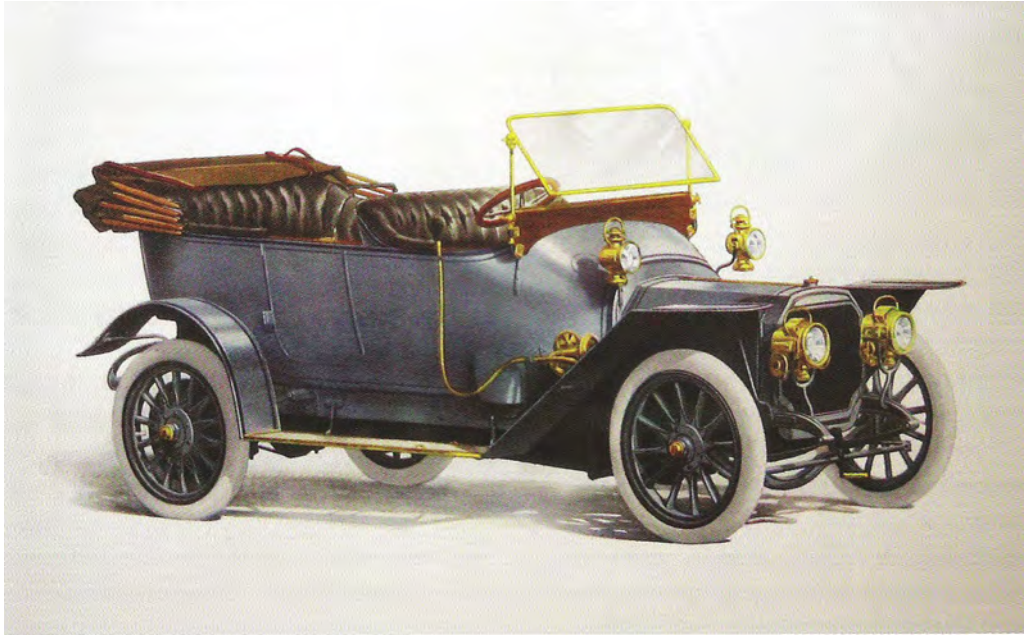
In het eerste deel "a. AUTOMOBIELBOUW" wordt er een historisch overzicht gegeven van de opkomst van de automobiel in België voor de tijdspanne van circa 1895 – 1940.

Het tweede deel "b. AUTO(SNEL)WEGENBOUW" tracht de economische kiemen van de Belgische auto(snel)wegenbouw bloot te leggen voor de tijdspanne van circa 1895 – 1940.

Het derde deel "c. INTRODUCERENDE BESCHOUWINGEN" formuleert de conclusies die uit de voorgaande delen getrokken kunnen worden om zo een duidelijk overzicht te geven van de economische aspecten die vasthangen aan de autosnelwegen. Het lijkt dus evident en noodzakelijk om de economische kiemen van de 'autosnelweg' te onderzoeken aan de hand van literatuur, ten einde met een open blik de ruimtelijk-economische dynamiek van de E17-autosnelweg tussen Kortrijk en Antwerpen te kunnen doorgronden.

---

<sup>5</sup> Zie **Figuur 2**.



**Figuur 3:** Logo Germain 1914. (Bron: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 40.)

**Figuur 4:** Panhard & Levassor modellen in 1912. (Bron: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 82.)

## **a. AUTOMOBIELBOUW**

De Eerste Wereldoorlog (1914 – 1918) vormde een belangrijk kantelpunt voor de automobiellindustrie in België. Zo kende de Belgische automobiellindustrie – hiermee bedoelen we merken van Belgische origine – haar hoogtepunt voor 1914. De periode na de Eerste Wereldoorlog wordt dan weer gekenmerkt door een enorme uitbreiding van het automobielbezit en de productie van buitenlandse merken op Belgische bodem, de zogenaamde assemblage-industrie. Vandaar wordt dit deel onderverdeeld in enerzijds “DE VOORROLOGSE PERIODE (1895 – 1914)” en anderzijds “HET INTERBELLUM (1918 – 1940)”.

### **DE VOORROLOGSE PERIODE (1895 – 1914)**

Het ontstaan van de automobiel ligt nog niet zo heel ver achter ons. Pas rond de jaren 1890 verschenen de eerste gemotoriseerde voertuigen in België.<sup>6</sup> Dit prille begin van de automobiel brengt ons bij de geschiedenis van het Belgische automobielmerk Germain.<sup>7</sup> De sleutelfiguur in deze geschiedenis is de Belgische ingenieur Edouard Sarazin.

Sarazin werd in de jaren 1870 vertegenwoordiger van de Duitse motorenfabriek Deutz in Parijs. In deze fabriek werden motoren ontworpen door de hand van de Duitse ingenieur Gottlieb Daimler. Tijdens zijn verblijf in Parijs nam Sarazin contact op met Emile Levassor waarmee hij vroeger nog samengewerkt had in de staalfabriek John Cockerill in Seraing. Op deze manier kon Sarazin een deal sluiten met de

---

<sup>6</sup> Nochtans werd de essentie van de moderne automobiel, namelijk de verbrandingsmotor, al in de jaren 1860 ontwikkeld door toedoen van onze landgenoot Etienne Lenoir. Deze verbrandingsmotor viel echter niet te vergelijken met de motoren die Gottlieb Daimler een kwarteeuw later zou creëren.

In: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 35.

<sup>7</sup> Zie **Figuur 3**.

metaalfabriek Panhard & Levassor om Daimler-motoren in Frankrijk te produceren. Toen Sarazin overleed in 1887 gingen zijn Daimler-rechten over op zijn echtgenote Louise. Tot dan toe was er nog geen sprake van automobielen. Er waren enkel nog maar motoren ontwikkeld die als stationaire fabrieksmotoren gebruikt werden. In 1888 kwam hier verandering in toen de grote Franse fietsenmaker Armand Peugeot een bijeenkomst met Daimler en Levassor organiseerde met de bedoeling dat zij hem motoren zouden leveren voor automobielproductie. Deze bijeenkomst bracht Levassor op het idee om te huwen met de weduwe Sarazin om zo de mederechten op het gebruik van de Daimler-motor in Frankrijk te verkrijgen. In 1890 voltrok hij zijn idee en nam hij zich voor om een eigen automobielprototype te ontwerpen. Het duurde niet lang voor hij zijn voornemen in de praktijk omzette, want al in 1891 bracht hij zijn eerste wagen op de markt en hiermee werd het begin van de moderne automobiellgeschiedenis ingeluid. Vervolgens groeide Panhard & Levassor uit tot het eerste legendarische automobielmerk.<sup>8</sup>

Maar voor het feitelijke begin van het automobilisme in België was het nog wachten tot in de winter van 1895 – 1896, toen de Belgische automobiellclub werd opgericht.<sup>9</sup> De rol van de Automobile Club is bijzonder groot geweest. Het was namelijk de eerste organisatie die zich expliciet en exclusief tot doel stelde om het gebruik van de automobiel in België te bevorderen. Aanvankelijk vormde de automobielsport en het automobielltoerisme de machtsbasis van de Automobile Club, maar al snel werd duidelijk dat ze ook ruimere maatschappelijke doelstellingen voor ogen hadden. Dit bleek uit de *Annuaire de l'Automobile Club de Belgique*

---

<sup>8</sup> Tot ruim na 1900 werd dit automobielmerk wereldwijd beschouwd als de meest superieure automobiel op de markt. Zie **Figuur 4**.

In: *Ibidem*, p. 40.

<sup>9</sup> Enkel Frankrijk en Groot-Brittannië hadden op dat moment al een automobiellclub.

In: *Ibidem*, p. 51.



MERK	AANTAL	%
<b>1901</b>		
GERMAIN	166	30,40
VIVINUS	103	18,86
DE DION-BOUTON*	37	6,78
DÉCHAMPS	35	6,41
PANHARD & LEVASSOR	35	6,41
FN	22	4,03
BENZ	14	2,56
RENAULT	14	2,56
DUREYA	11	2,01
PIEPER	9	1,65
MERK	AANTAL	%
<b>1907</b>		
GERMAIN	389	15,17
DE DION-BOUTON	389	15,17
VIVINUS	245	9,56
RENAULT	155	6,05
PIPE	152	5,93
PANHARD & LEVASSOR	121	4,72
MINERVA	90	3,51
MÉTALLURGIQUE	88	3,43
ROCHET-SCHNEIDER	83	3,24
DARRACQ	77	3,00

**Figuur 5:** Ateliers Germain in 1902. (Bron: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 67.)

**Figuur 6:** Meest verspreide automobielenmerken in België. (Bron: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 38.)

die het volgende vermeldde: *“De Automobile Club de Belgique heeft als doel om de ontwikkeling te steunen van de automobiellindustrie en verwante industrieën, om relaties te leggen tussen alle personen die betrokken zijn bij de automobiel, om aan zijn leden alle voordelen te bezorgen die de vereniging kan bieden, om hen inlichtingen te bezorgen en hen zijn morele steun te verlenen voor de verdediging van hun rechten.”*<sup>10</sup>

Om deze doelstelling in de praktijk om te zetten en de nodige financiële steun te kunnen bieden aan de beginnende automobiellindustrie werd in 1896 nog een afzonderlijke commerciële zusterorganisatie opgericht, namelijk Bureau technique et commerciale de l'Automobile Club belge. Deze firma focuste zich op alle industriële, financiële en commerciële activiteiten rond met motorkracht voortbewogen voertuigen en zou zich bezighouden met het bevorderen van relaties tussen investeerders, producenten en het publiek. De zusterorganisatie van de Automobile Club vormde slechts een poging om de automobiellindustrie onder haar vleugels te verenigen, want nog in hetzelfde jaar van de oprichting werd het Bureau Technique opgedoekt.

In navolging van de successen van de automobiel bij onze zuiderburen en onder impuls van de Automobile Club begonnen ook de Belgische industriëlen na te denken over de stap naar de automobiellindustrie. In 1896 werd door enkele Belgische industriëlen het nodige kapitaal bijeengebracht om hun plannen inzake de automobiellindustrie in vervulling te zien gaan. Kort nadien besloot deze groep industriëlen, vooral opgebouwd rond de Luikse ingenieur Paul Dewandre en zijn familie, om te fusioneren met Auguste Germain van het gelijknamige bedrijf voor spoorwegmateriaal in Monceau-sur-Sambre nabij Charleroi. Door deze fusie kreeg het automobiellmerk Germain een flinke duw in de rug en op het eind van 1897 uitte zich dat in de oprichting van de Société

---

<sup>10</sup> In: *Annuaire de l'Automobile Club de Belgique*, 1907, p. 4.

anonyme des Ateliers Germain.<sup>11</sup> Een extra impuls voor de automobiellproductie van Germain werd bekomen door de aankoop van de Belgische licenties voor de Daimler-motoren en Panhard & Levassor-automobiellen uit de handen van Louise, die opnieuw weduwe werd na de dood van haar tweede echtgenoot Emile Levassor. Op deze manier werd het automobiellmerk Germain dus de Belgische tegenhanger van Panhard & Levassor. Het merk maakte gebruik van onderdelen uit de Franse fabrieken en er werden eveneens Franse specialisten ingezet bij de productie. Deze factoren zorgden ervoor dat het merk een enorm succes kende op de Belgische automarkt.<sup>12</sup>

Vervolgens werden er vanaf 1898 onder impuls van de Automobile Club heel wat lokale automobiellclubs opgericht. De Automobile Club Liégeois was de eerste plaatselijke automobiellclub die opgericht werd. Kort daarna lanceerde ook Charleroi een gelijkaardig initiatief. In beide clubbesturen zetelden familieleden van Paul Dewandre zodat de belangen van de automobiellindustrie sowieso goed verdedigd zouden worden. En later in datzelfde jaar werden ook in Antwerpen en Gent lokale automobiellclubs opgericht. In 1900 kwam de Automobile Club met een nieuw initiatief op de proppen: er werd een beroepsgroep, de Chambre Syndicale de l'automobile, voor de ontluikende automobiellindustrie opgericht. Deze beroepsgroep heeft als organisator van het automobiellsalon telkens een zeer voorname rol gespeeld voor de automobiellindustrie.<sup>13</sup> Het

---

<sup>11</sup> Zie **Figuur 5**.

<sup>12</sup> Zie **Figuur 6**.

<sup>13</sup> De Chambre Syndicale had sterke banden met de Automobile Club. Zo kon deze laatste bedingen dat het automobiellsalon telkens zou plaatsvinden in januari in plaats van in april. Redenen hiervoor waren dat de fabrikanten dan nog konden leveren voor de start van het automobiellseizoen en daarenboven hadden de klanten net hun jaarrenten en winstuitkeringen ontvangen en dus geld om te besteden. In: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 67.



**Figuur 7:** Emblemen van lokale automobielfclubs. (Bron: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 58.)



**Figuur 8:** Salon van de Chambre Syndicale 1902. (Bron: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 67.)



**Figuur 9:** Stand op het automobielsalon 1906. (Bron: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 62.)



maatschappelijke en commerciële belang van dit salon mag niet onderschat worden, want hier kwam de automobiel nog meer in de publieke belangstelling te staan dan bijvoorbeeld bij sportieve evenementen. Het automobielsalon vormde dan ook de uitgelezen mogelijkheid om maatschappelijke eisen te formuleren en netwerken uit te breiden.

Kort na het ontstaan van de automobiellndustrie in Frankrijk en na de oprichting van de lokale automobielclubs en de Chambre Syndicale ging de Belgische automobiellndustrie pas goed en wel van start.<sup>14</sup> Deze industrie werd gekenmerkt door twee stichtingsmomenten: 1898 – 1900, waarin de meerderheid van de merken begon en 1904, toen drie van de belangrijkste merken (Minerva, Imperia en Excelsior) werden opgericht. Er kan zelfs gesteld worden dat België – op Frankrijk na – het land bij uitstek was die naar het einde van de negentiende eeuw toe de breedste belangstelling genoot inzake de automobielconstructie.<sup>15</sup> Deze stelling werd in 1903 kracht bijgezet door middel van een schatting van ‘L’automobile belge’ omtrent de Belgische automobiellndustrie. Hieruit bleek dat er zo’n 84 bedrijven, goed voor een tewerkstelling van 5.400 arbeiders, actief waren in deze sector (van constructeurs tot toeleveringsbedrijven). Verder kwam de belangstelling voor de automobiel ook tot uiting door het automobielbezit bij de Belgische bevolking. Uit een statistiek in verband met het automobielbezit in 1907, gepubliceerd door James Laux, bleek dat de Verenigde Staten en Groot-Brittannië de koplopers waren met respectievelijk 608 en 640 inwoners per motorvoertuig, België en Frankrijk volgden met 924 en 981 inwoners per motorvoertuig en de rest van de wereld hinkte achterop (Canada

---

<sup>14</sup> Zie **Figuur 7-9**.

<sup>15</sup> In: LAUX J., *La révolution automobile*, Albin Michel, Parijs, 1977, p. 51.

3.053, Duitsland 3.824 en Italië 5.554).<sup>16</sup> In 1908 werd er specifiek voor België een telling uitgevoerd onder het toezien van Paul Dewandre, directeur van de Belgische automobiefabriek Germain.<sup>17</sup> Hieruit bleek dat het automobielpark voor de helft bestond uit Belgische merken en dat het automobilisme voornamelijk een stedelijke of zelfs grootstedelijke aangelegenheid was. Steden zoals Brussel, Antwerpen en Luik hadden een veel groter automobielbezit dan het omliggende platteland of de kleinere steden. Dit is niet onlogisch daar de Belgische automobiellndustrie vooral in deze regio’s gevestigd was.

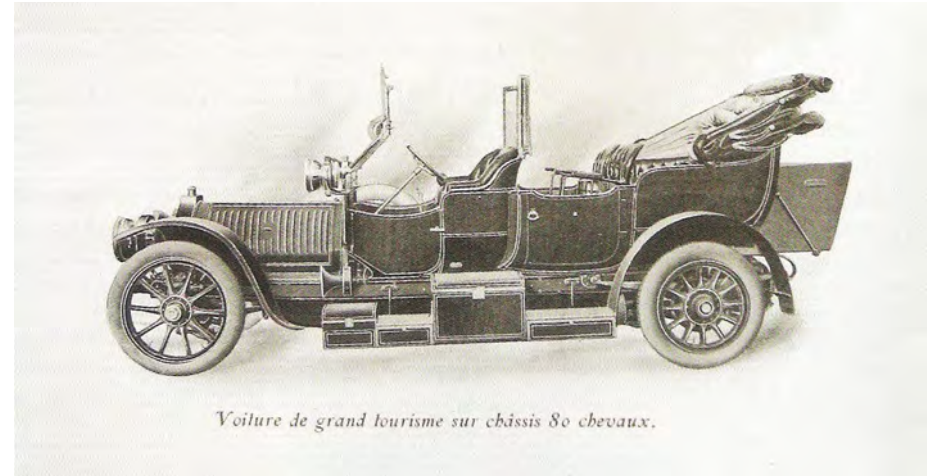
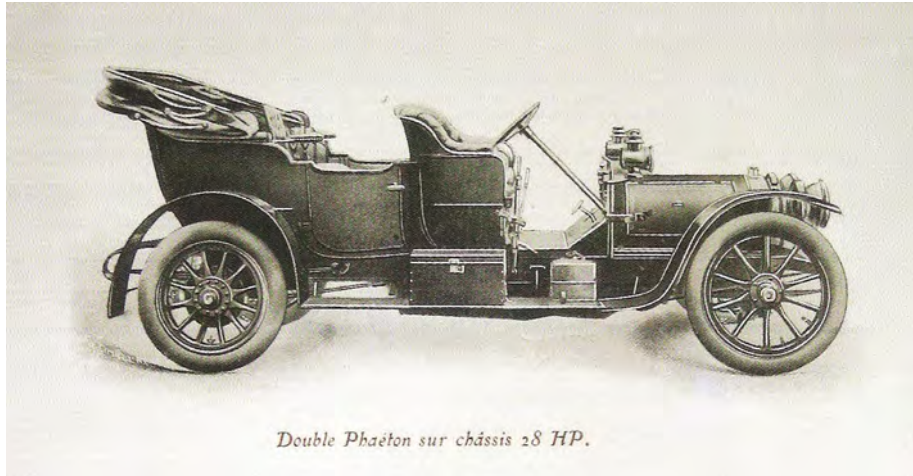
Acht van de achttien grootste Belgische automobiefabrieken waren gevestigd in of rond Brussel, dat de belangrijkste afzetmarkt vormde van de automobielverkoop. Nog eens acht waren gevestigd in de Waalse industriebekkens (drie te Luik, drie te Verviers en twee te Charleroi) en slechts twee waren gevestigd in Vlaanderen (beide in Antwerpen en daterend van het tweede stichtingsmoment).<sup>18</sup> Dit is niet onlogisch aangezien de automobiellndustrie via onze zuiderburen geïntroduceerd werd in België en aangezien er in Wallonië ook de meeste industriële bedrijvigheid aanwezig was. De kapitaalsoorsprong van deze bedrijven werd voornamelijk bepaald door twee factoren: de vestigingsplaats en de vroegere industriële bedrijvigheid. Wat hierbij opviel, is het feit dat maar liefst zeven van de acht Brusselse bedrijven nieuw werden opgericht om als hoofdproductie automobielen te maken. De groeiende Brusselse markt voor automobielen zorgde ervoor dat er nieuw kapitaal werd

---

<sup>16</sup> In: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 37.

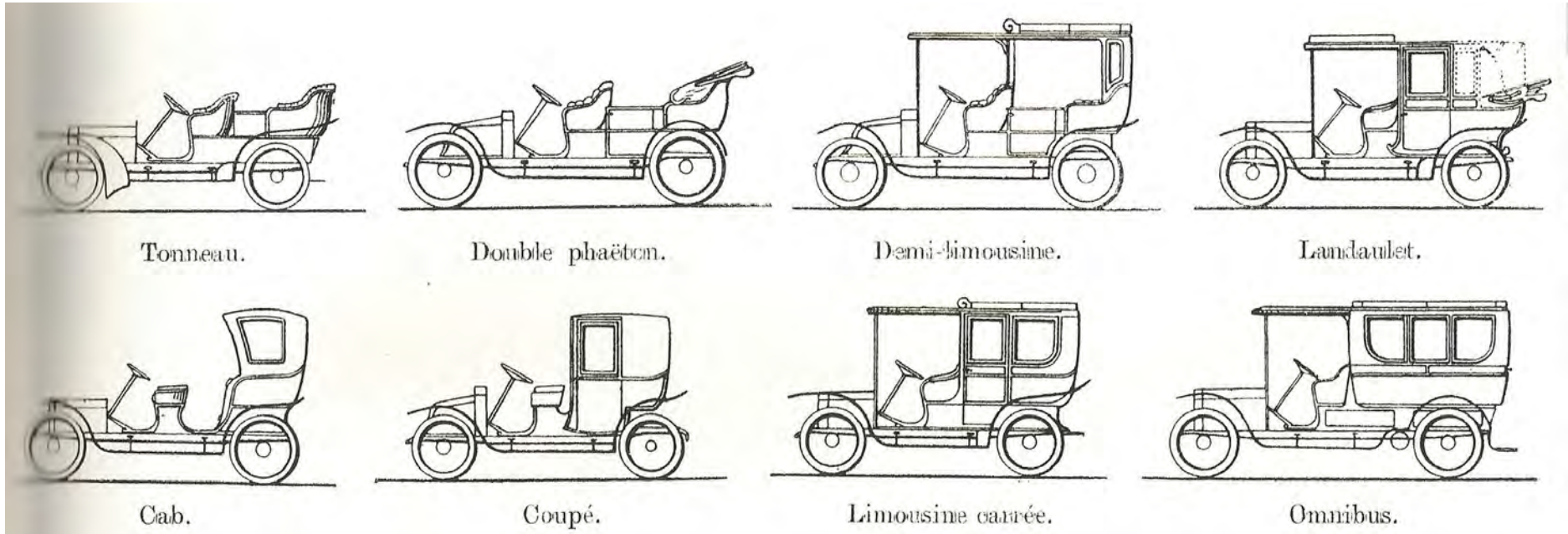
<sup>17</sup> In: *Ibidem*, p. 39.

<sup>18</sup> Antwerpen zou uiteindelijk in de jaren 1920 zelfs uitgroeien tot de hoofdplaats van de Belgische automobielproductie. De komst van de eerste grote assemblagebedrijven Ford en General Motors lag hierbij voornamelijk aan de basis. Zie “HET INTERBELLUM (1918 – 1940)”.



**Figuur 10:** Enkele modellen van Germain 1909. (Bron: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 41.)

**Figuur 11:** Verschillende automobielen modellen vóór 1910. (Bron: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 43.)



aangetrokken. Andere bedrijven bouwden dan weer verder op een reeds bestaand industrieel proces: zo kwamen er zes automobielproducenten uit de fietsindustrie, drie uit de wapenindustrie (Luik) en twee uit de grote metaalindustrie (Charleroi). Deze laatste categorie – bestaande uit Germain en La Métallurgique – kon door hun omvangrijk industrieel apparaat gemakkelijk de overstap maken naar de automobiellindustrie.<sup>19</sup> Maar desondanks de probleemloze switch slaagde geen van beide bedrijven erin om een blijvende toppositie in te nemen. Deze bedrijven, die gewoon waren om ruwe producten te fabriceren, hadden het namelijk moeilijk met de productie van fijne automobiellonderdelen en afgewerkte, consumentvriendelijke producten. In dat opzicht hadden wapenfabrikanten die overstapten naar de automobiellindustrie het veel gemakkelijker.

De jaarlijkse productiecijfers van deze bedrijven lagen aanvankelijk in de honderdtallen. Maar omwille van de economische en culturele motieven – de motorisering was namelijk goedkoper dan het onderhoud van een paard en het genot van de snelheid kreeg men er gratis bij – die samenhangen met het automobiellgebruik steeg de vraag naar automobiellen. Bijgevolg werd de automobiellproductie op een grotere schaal georganiseerd en werden er meer uiteenlopende modellen (automobiellen voor uitstapjes, leveringen, dokters, notarissen, ...) aangeboden.<sup>20</sup> Bijgevolg steeg de productie van enkele bedrijven in de periode tussen 1905 en 1914 tot in de duizendtallen. Volgens sommige bronnen bereikte Minerva in 1913 zelfs een productie van om en bij de 3.000 wagens.<sup>21</sup> In deze periode deed de Belgische automobiellproductie het bijzonder goed. Er werd ruimschoots voldaan aan de binnenlandse

---

<sup>19</sup> Zie **Figuur 10**.

<sup>20</sup> Zie **Figuur 11**.

<sup>21</sup> In: KUPÉLIAN Y., KUPÉLIAN J. EN SIRTAINE J., *De geschiedenis van de Belgische auto. Het fabelachtige verhaal van meer dan honderd automobiellmerken*, Tielt, 1980.

vraag en de exportcijfers overtroffen bovendien de importcijfers. Alles liep op wieltes tot de komst van de Eerste Wereldoorlog, waardoor meer dan de helft van de achttien voornaamste merken al uit productie ging.

## **HET INTERBELLUM (1918 – 1940)**

De Eerste Wereldoorlog zorgde voor een algemene stilstand van de automobilisering.<sup>22</sup> De Belgische automobiellindustrie werd volledig van de kaart geveegd en ook een groot deel van het automobiellpark moest er aan geloven. De meeste automobiellfabrieken werden door de Duitse bezetters geplunderd of in beslag genomen om hun defecte vrachtwagens te repareren. Maar niettegenstaande de automobiellfabrieken opnieuw moesten opgestart worden, herstelde de automobiellmarkt zich bijzonder snel. In 1920 meldde *La Moto* het volgende: “*Sinds het einde van de oorlog stellen we een erg opmerkelijke verhoging vast van het automobiellverkeer en we kunnen voorspellen dat deze toename nog intenser zal worden want het is door de mechanische tractie dat men in het algemeen de paarden vervangt die werden opgeëist.*”<sup>23</sup> Hieruit bleek dus dat de oorlog in feite functioneerde als een versnellingsmoment in de automobilisering. De personen die door de oorlog hun paard verloren hadden, investeerden niet in een nieuw paard, maar schakelden onmiddellijk over naar de automobiell. Dit zorgde er onder andere voor dat het automobiellgebruik steeg van een goede 10.000 personenwagens

---

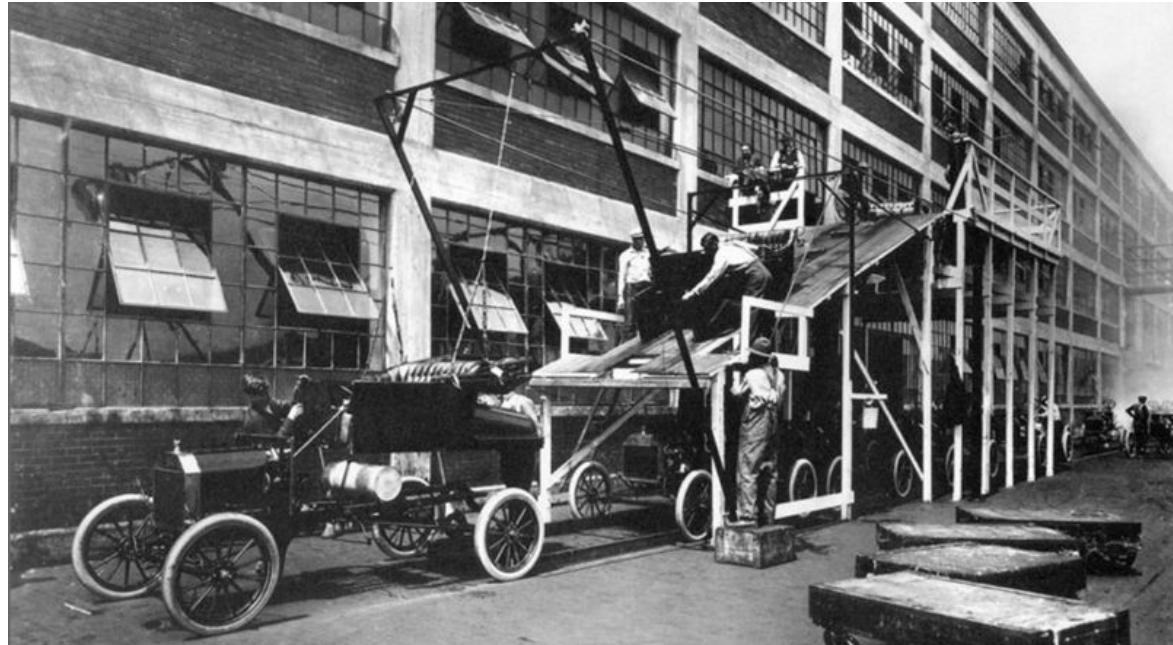
<sup>22</sup> Automobilisering was een proces dat uitgroeide tot een systeem, een dynamisch gebeuren dat in de loop van de tijd een eigen autonomie verwierf. De Britse socioloog John Urry noemde de automobiell een virus dat de planeet overwoekerd heeft en omschreef automobiliteit als “een niet-lineair zelforganiserend verschijnsel dat wagens, wagenbestuurders, wegen, olievoorraden en andere nieuwe voorwerpen, technologieën en tekens met elkaar verbindt in een relatief stabiel uitdeinend systeem dat onbedoelde effecten voortbrengt”.

In: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiell in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 10.

<sup>23</sup> In: *La Moto*, 7-20/1/1920, p. 693.



**Figuur 12:** Henry Ford in 1919. (Bron: Wikipedia®, [http://nl.wikipedia.org/wiki/Henry\\_Ford](http://nl.wikipedia.org/wiki/Henry_Ford), laatste update: 2 maart 2012, geraadpleegd op 14 mei 2012.)



**Figuur 13:** Boven: Ford lopende band productie met 'single-purpose' machines in 1913. (Bron: © PEDALtotheMETAL.com, [http://www.pedaltothemetal.com/index.php/news\\_image/3215.html](http://www.pedaltothemetal.com/index.php/news_image/3215.html), laatste update: 1 december 2010, geraadpleegd op 14 mei 2012.)



**Figuur 14:** Onder: Ford lopende band productie met 'single-purpose' werklieden in 1908. (Bron: © Copyright of Telegraph Media Group Limited 2012, <http://www.telegraph.co.uk/finance/newsbysector/transport/8474691/Fords-best-loved-models.html?image=1>, laatste update: 26 april 2011, geraadpleegd op 14 mei 2012.)

in 1914 tot meer dan 160.000 personenwagens in 1930. Een ander opmerkelijk feit is dat het aantal gespannen aanzienlijk afnam, ten bate van de automobiel. Vrachtwagens, camionettes en andere wagens werden sindsdien veelvuldig gebruikt om handel te drijven. Het was zelfs zo dat de groei van de gemotoriseerde vrachtvoertuigen hoger lag dan deze van de personenwagens. Dit bewijst dan ook de ommezwaai van een recreatief, toeristisch gebruik van de automobiel naar een meer utilitaristisch gebruik in het interbellum.

De wijzigende positie van de automobiel in de samenleving drong in 1919 ook door tot in het parlement. Een discussie omtrent de opname van een budget voor de aankoop van automobielen in de begroting gaf hiervan blijk. Minister van Openbare Werken Edward Anseele verdedigde deze opname door te stellen dat automobielen nuttig waren geworden voor de economie en dat ze de moderne ondernemer heel wat tijd bespaarden. Uiteindelijk kon iedereen van de parlementsbanken zich hiermee verzoenen. Maar een jaar later werd de minister weer onder vuur genomen naar aanleiding van de herstellingswerken van de wegen die hij liet uitvoeren. Volgens sommigen zouden dit luxewerken zijn en het algemeen belang niet ten goede komen. Minister Anseele had hierover het volgende te zeggen: *“Een weg voor automobielen, is dat een luxewerk? Naar mijn mening niet.[...] De waarheid is dat een land moet meegaan met zijn tijd. Het moet zijn industriële en wetenschappelijke uitrusting verbeteren, alsook zijn communicatiemiddelen, om te kunnen voldoen aan de moderne vereisten.”*<sup>24</sup> De doctrine Anseele zag het grote nut van de automobielen en de autowegen voor de economie in en achtte het dus de plicht van de overheid om deze automobilisering te steunen. Aldus werd er een nieuwe blik geworpen op de automobielen en dit werd vanaf dan de officiële beleidslijn.

---

<sup>24</sup> In: *Parlementaire Handelingen Senaat*, 1/7/1920, p. 482.

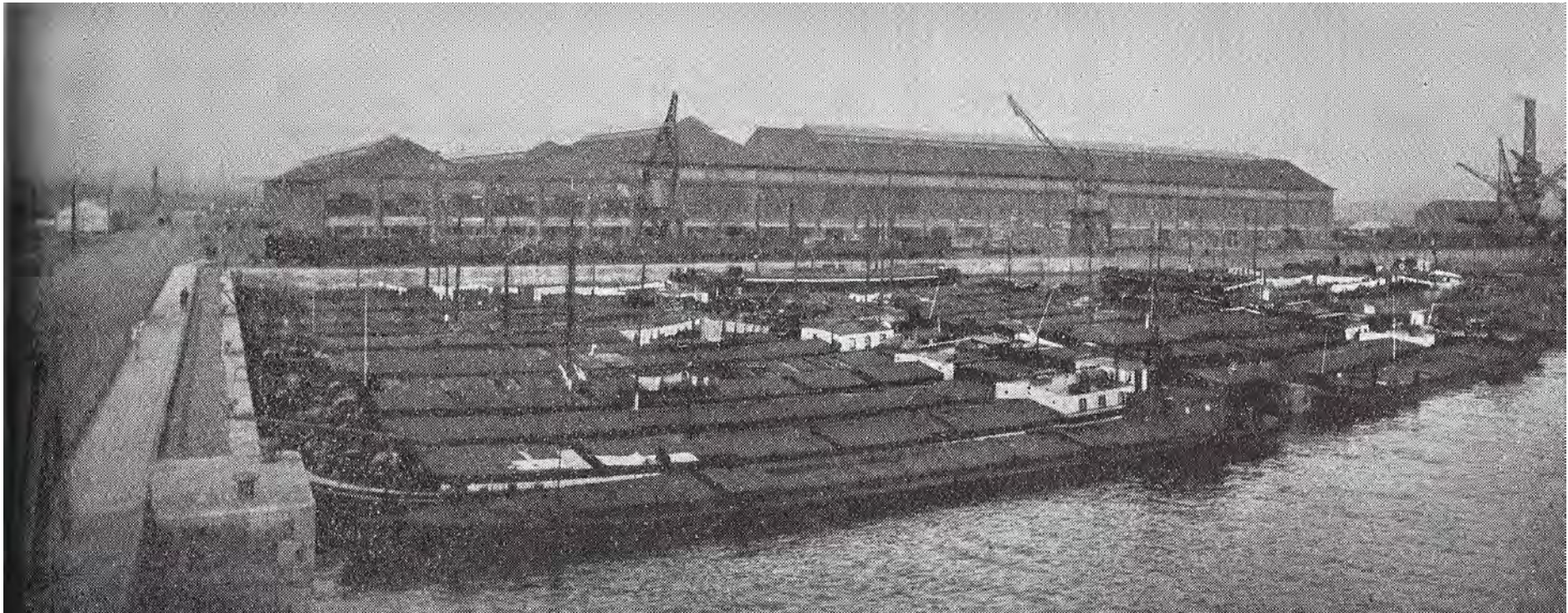
Door de sterke economische groei van de transportsector en de mobiliteit in het algemeen kende de motorisering in de jaren 1920 een forse stijging. Deze stijging is slechts in zeer kleine mate aan de Belgische automobielenindustrie te danken. Nochtans leek de Belgische automobielenindustrie zich na de oorlog goed te herstellen, want na zes jaar productiestilstand werden er opnieuw contacten gelegd met de oude afzetmarkten en werd er zelfs op verkenning gegaan naar nieuwe exportmarkten. Maar de importcijfers van de automobielen in België gaven blijk van een grotere interesse naar buitenlandse, goedkopere voertuigen – terwijl de Belgische automobielenbouwers alleen maar dure luxewagens aanboden – en al snel werd duidelijk dat de Belgische automobielenindustrie het moeilijk zou krijgen om zich weer op de wereldmarkt te begeven. Bovendien deed er zich in Amerika een nieuwe evolutie voor in de automobielenindustrie. Onder impuls van Henry Ford, een Amerikaanse industrieel, onderging het productieproces van de automobiel een grote verandering.<sup>25</sup> Hij introduceerde het systeem van de lopende band met daaraan ‘single-purpose’ machines en ‘single-purpose’ werklieden.<sup>26</sup> Door deze vorm van massale productie kon de prijs zeer laag gehouden worden.<sup>27</sup> Het was dan ook de vraag wanneer de Amerikaanse invasie zou beginnen in België en of de Belgische automobielenindustrie bestand zou zijn tegen de zondvloed van ‘Fordjes’ die er stond aan te komen.

---

<sup>25</sup> Zie **Figuur 12**.

<sup>26</sup> Zie **Figuur 13-14**.

<sup>27</sup> De Amerikaanse automobielenproductie beleefde een bloeiperiode tussen 1900 en 1930, met een piekproductie van meer dan vijf miljoen automobielen in 1929 alleen al. Door de massale productie daalde de verkoopprijs tot slechts 295 dollar, een bedrag dat overeenkwam met drie maandlonen van een staalarbeider. Het bekendste model was Model T. In: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 165.



**Figuur 15:** Fabriek General Motors in 1930 te Antwerpen. (Bron: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 167.)

De belangentegenstellingen tussen de fabrikanten en de importeurs hebben in 1920 geleid tot een schisma in de Chambre Syndicale de l'Automobile. Enkele pogingen van de Chambre Syndicale om de importtarieven te laten optrekken door de overheid zorgde voor heel wat beroering bij de aangesloten garagisten. Zij haalden namelijk hun grootste omzet uit de verkoop van geïmporteerde automobielen. In 1920 scheurden de garagisten zich uiteindelijk af en vormden zo de Chambre Syndicale des Négociants d'Automobiles, de Cycles et des Industries accessoires (later bekend onder het acroniem COMAUBEL). De overgebleven fabrikanten noemden zich van toen af aan de Chambre Syndicale des Constructeurs d'Automobile.<sup>28</sup>

Uiteindelijk bleek niet de import van buitenlandse automobielen de grootste bedreiging te zijn voor de Belgische automobielbouwers, maar wel de vestiging van de buitenlandse automobielindustrie in België. In de jaren 1920 kwamen namelijk de eerste assemblagebedrijven naar ons land. De succesvolle lopende band productie van de Amerikaanse bedrijven zoals Ford en General Motors liet toe om afgewerkte onderdelen te verschepen naar België en vervolgens hier samen te stellen tot een volwaardige automobiel. Via deze assemblagetechniek werden dure transportkosten en douanetarieven ontlopen en bovendien waren de arbeidskosten hier goedkoper dan in Amerika. Op deze manier konden de Amerikaanse bedrijven gemakkelijk overzeese markten veroveren. Maar ook het bestemmingsland was gebaat bij deze strategie, want er moest tenslotte een fabriek gebouwd worden om de automobielonderdelen te assembleren. De eerste assemblagefabriek van Ford werd gebouwd in Londen rond 1909 en was een groot succes. De productie steeg van 500 wagens in 1909 tot meer dan 8.000 wagens in

---

<sup>28</sup> In: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 177.

1914. Zo werd Ford de grootste automobielbouwer in Europa. Na Londen veroverd te hebben, was in 1922 het Europese vasteland aan de beurt. Hierbij werd Antwerpen, wegens haar goede ligging in Europa, uitgekozen als vestiging voor de Ford Motor Company Belgium. Twee jaar nadat men er met de productie van start ging, ontstond er een conflict met de Belgische overheid. Als reactie op de massale import van Amerikaanse automobielonderdelen verhoogde de overheid de douanetarieven. De Amerikaanse automobielbouwer was hiermee niet gediend en sloot stantepede zijn fabriek. Op deze manier kwamen er vele werknemers op de straat te staan en bijgevolg kon de overheid niet anders dan de economische slagkracht van de assemblagebedrijven te (h)erkennen. Toenmalig minister van Financiën Georges Theunis zag zich genoodzaakt om met Ford te onderhandelen over de importtarieven. Uiteindelijk werden de importtarieven opnieuw verlaagd en na vier dagen konden de werknemers terug aan de slag bij de Amerikaanse automobielgigant.<sup>29</sup>

Na Ford vestigden zich nog twee Amerikaanse assemblagebedrijven in Antwerpen, namelijk General Motors in 1924 en Chrysler in 1926.<sup>30</sup> In de nabijheid van Brussel gingen zich dan weer twee Franse bedrijven vestigen, namelijk Citroën in 1924 en Renault in 1925. De Belgische automobielindustrie kreeg het hierdoor hard te verduren. Met een piekverkoop in 1928 van 6.792 wagens – waarvan de helft in het buitenland verkocht – haalden de Belgische automobielbouwers samen slechts een fractie van het productiecijfer van de assemblagebedrijven (1/6 op de Belgische markt en 1/3 op de buitenlandse markt). Ford en General Motors waren de snelst groeiende assemblagebedrijven en een herlokalisatie drong zich op. De General Motors fabriek verhuisde in 1929 naar Ekeren en bestreek aldaar een oppervlakte van 65.000 m<sup>2</sup> en bood

---

<sup>29</sup> In: Ibidem, p. 168.

<sup>30</sup> Zie **Figuur 15**.



Figuur 16: Fabriek Minerva in 1913 te Antwerpen. (Bron: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 77.)



tewerkstelling voor 1.200 arbeiders. Dat zelfde jaar produceerden ze meer dan 25.000 wagens, wat goed was voor meer dan de helft van de Belgische automobielpductie (2/3 was voor de export). Ford diende in 1930 een aanvraag in bij de stad Antwerpen voor nieuwe terreinen in de haven om het grootste distributiepunt van Europa te vestigen.

In 1930 zat de Belgische overheid nog steeds gewrongen met het feit dat een Belgische industrietak met veel prestige en toekomstig potentieel van de kaart geveegd zou worden door de assemblagebedrijven. In het parlement werd er zelfs gediscussieerd over het aankoopbeleid van de regering inzake automobielen. De Antwerpenaar Huysmans nam het hierbij op voor de belangen van het Antwerpse bedrijf Minerva tegen het eveneens in Antwerpen gevestigde Ford en General Motors. Deze laatste waren volgens hem fraudeurs, die tientallen miljoenen aan douanerechten ontdoken door automobieleronderdelen in te voeren in plaats van de veel hoger belaste, rijklare automobielen. Hij vroeg de regering dan ook om de belangen van de Belgische bedrijven voorrang te geven, maar werd direct tegengesproken door de socialistische leider Emile Vandervelde die hem protectionistisch gedrag verweet. De druk van de Belgische automobiellouwers bleef na dit feit aanhouden en escaleerde in 1931 tot een controversiële campagne waarbij op grote affiches de volgende slogan te lezen viel: *“Anti-Belgen, koop buitenlandse auto’s. Ruïneer uw land.”*<sup>31</sup>

In 1932 werd er een Koninklijk Besluit voorgesteld die de vergunningsplicht invoerde voor de import van zowel automobielen als de onderdelen ervan. Hiermee trachtte men een politiek te voeren van contingentering van de automobiellimport.<sup>32</sup> Maar dit Besluit werd nooit

<sup>31</sup> In: *Royal Auto*, 15/6/1931, p. 179.

<sup>32</sup> Contingentering is het vaststellen van een maximale hoeveelheid van een bepaald product, het zogenaamde quotum, die tijdens een bepaalde periode mag worden

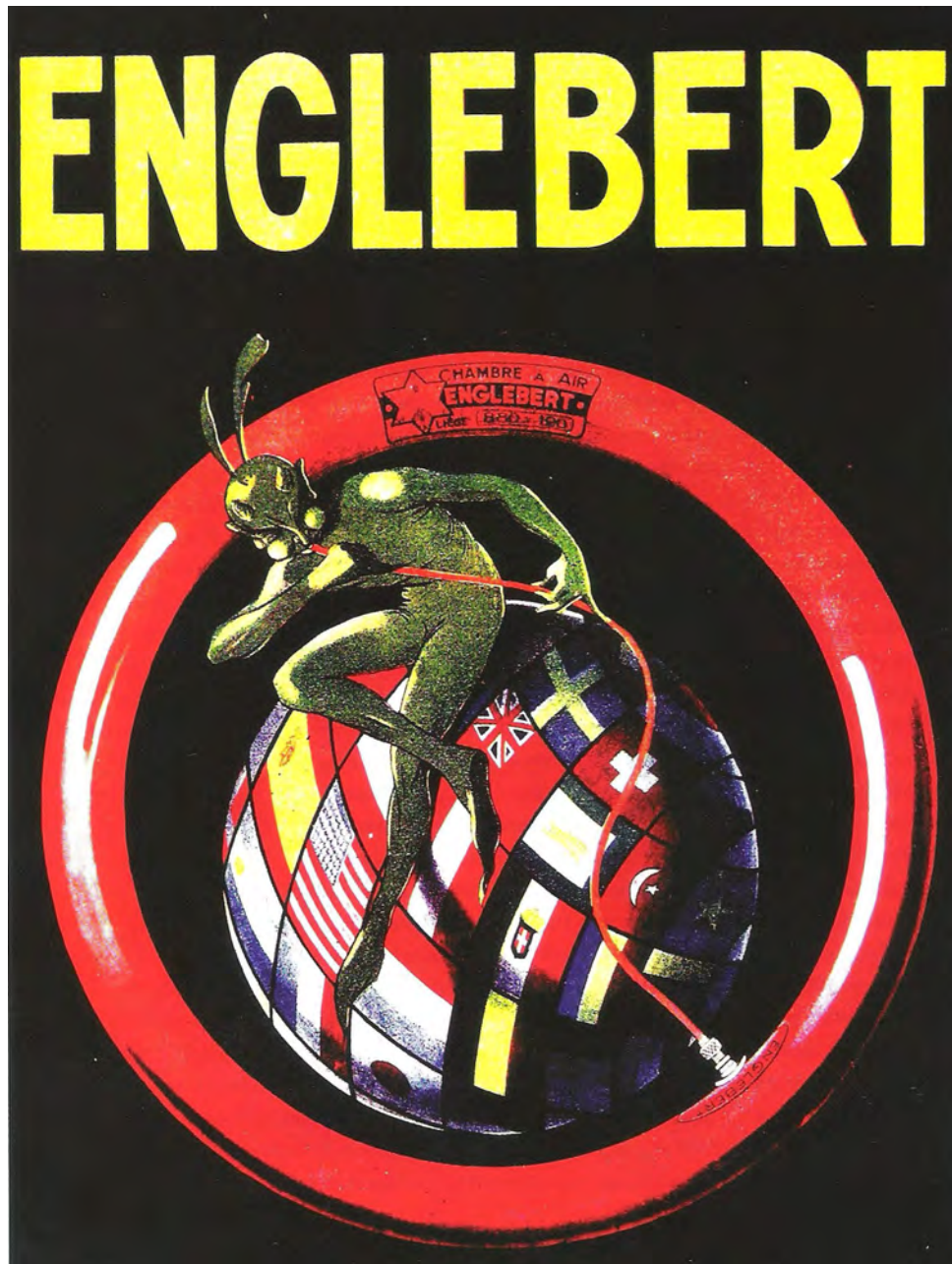
goedgekeurd, wel gingen de ministers van Buitenlandse Zaken en Industrie en Arbeid onderhandelen met Frankrijk en de Verenigde Staten omtrent de douanetarieven. Deze onderhandelingen resulteerden vanaf februari 1933 in verhoogde douanetarieven (anderhalf tot dubbel zo hoog). Op deze manier werd er een protectionistische muur gebouwd rondom de Belgische automobiellouwers. Maar desondanks de inspanningen van de overheid bleven de productiecijfers dalen zodat het tegen 1934 stilaan duidelijk werd dat de Belgische automobiellconstructeurs geen toekomst meer hadden. De sluiting van het Antwerpse bedrijf Minerva in 1934 was hierbij dan ook zeer schrijnend.<sup>33</sup> Later in datzelfde jaar werd een delegatie van de Belgische overheid, onder leiding van toenmalig minister van Openbare Werken Pierre Forthomme, op handelsmissie gestuurd naar de Verenigde Staten.<sup>34</sup> Eenmaal in de Verenigde Staten bleek al snel dat België in feite maar één onderhandelingselement had, namelijk de importtarieven voor automobielen en de onderdelen ervan. Dit feit in het achterhoofd houdende gecombineerd met het feit dat door het bankroet van Minerva maar liefst 55 miljoen Belgische frank aan overheidssteun verloren was gegaan, leidde ertoe dat in het delegatierapport kortingen tot 80% werden toegestaan op de importtarieven voor automobiellonderdelen (op voorwaarde dat de Verenigde Staten gunstige exportvoorwaarden zou bieden voor een reeks Belgische producten). Met dit voorstel werd in feite het einde van de Belgische automobiellindustrie aangekondigd en de regering was zich hier maar al te goed van bewust. Op de eerst volgende

---

ingevoerd. In het algemeen gaat het hier om een protectionistische maatregel. Vooral tijdens de Grote Depressie in de jaren 1930 werd dit middel veel toegepast. Wikipedia®, <http://nl.wikipedia.org/wiki/Invoerquota>, laatste update: 1 maart 2012, geraadpleegd op 3 mei 2012.

<sup>33</sup> Zie **Figuur 16**.

<sup>34</sup> In: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 168.



**Figuur 17:** Logo FEBIAC. (Bron: © FEBIAC, <http://www.febiac.be/>, laatste update: 3 mei 2012, geraadpleegd op 14 mei 2012.)

**Figuur 18:** Reclame van de bandenfabrikant Englebert in 1921. (Bron: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab- ISG, Gent, 2010, p. 147.)

ministerraad werd er namelijk besproken hoe men de overige Belgische automobiefabrieken zou transformeren naar assemblagebedrijven. Uiteindelijk werd in 1935 het handelsakkoord tussen de Belgisch-Luxemburgse Unie en de Verenigde Staten bekrachtigd. Niet veel later dat jaar kondigde ook FN, een andere grote Belgische autobouwer, aan dat ze de productie stillegden.

Naar aanleiding van het begrotingsrapport van Openbare Werken zette de Senaat in 1935 nog eens alles op een rijtje met betrekking tot de Belgische automobielenindustrie. De voorzitter van de begrotingscommissie Guillaume Solau en de verslaggever Ferdinand Demets verwezen in dit rapport naar *“de vergeefsheid van de aanzienlijke pogingen om, met kunstmatige, dure en voor de algemene economie nadelige middelen, een nijverheid in het leven te houden die de engheid onzer markt ten dode opschreef”*. Concreet werd er gedoeld op de protectionistische importtarieven die dienden om de Belgische nijverheid een eigen afzetmarkt te bezorgen en tegelijk te beschermen tegen *“den kwaden wil der in ons land gevestigde vreemdelingen”*. Toen de regering echter zag dat de Belgische automobielenproductie gedaald en de import gestegen was, besloot de regering om een nieuw beleid te hanteren. Dit beleid was gebaseerd op de vaststelling dat de Belgische automobielenindustrie niet bij machte was om te concurreren met de productie van gestandaardiseerde onderdelen op grote schaal. Bijgevolg besloot de overheid om zo snel mogelijk de switch van constructeur naar assembleur te maken. Naast de gunstige effecten zowel op industrieel als fiscaal vlak, benadrukte de overheid ook het grote belang van de verdere motorisering van België.<sup>35</sup> Het was vooral

---

<sup>35</sup> De motorisering van België had aanzienlijke vertragingen opgelopen ten opzichte van het buitenland. Vandaar eiste de overheid in 1936 een minimale verkoop van 16.000 automobielen op de Belgische markt.  
In: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 170.

aan de fiscale politiek van de overheid te danken dat het automobiliseringsproces gestimuleerd werd. Het Belgisch-Amerikaanse handelsverdrag werd hierbij dan ook als een actief instrument ingezet om meer automobielen te produceren en te exporteren. In 1937 bevestigde de Automobile Club dat er effectief meer automobielen geproduceerd werden en deze konden omwille van de goedkopere prijzen van de assemblage-industrie door een bredere bevolkingslaag aangeschaft worden.

De nieuwe assemblagebedrijven waren nog niet onmiddellijk vertegenwoordigd door een belangorganisatie. Hierop was het nog wachten tot na het Belgisch-Amerikaans handelsverdrag van 1935. Toen begon senator Ferdinand Demets, directeur van de Belgische Shell-afdeling en één van de grote promotoren van het verdrag, te polsen of er geïnteresseerden waren voor zo'n belangenorganisatie. General Motors zegde hiervoor toe en in 1936 verkondigde Demets via een brief aan enkele firma's dat er met de steun van General Motors en met de goedkeuring van het Ministerie van Economische Zaken een nieuwe organisatie zou opgericht worden met hemzelf als voorzitter.<sup>36</sup> Later in 1936 werd de Fédération belge des Industries de l'Automobile et du Cycle (FEBIAC) een feit.<sup>37</sup> Bij de stichters zaten klinkende namen: de assemblagebedrijven General Motors en Ford, grote oliebedrijven als American Petroleum Company en Shell, en nog een aantal Belgische bedrijven zoals de bandenfabrikant Englebert.<sup>38</sup> FEBIAC had tot doel om iedereen die zich bezighield met het produceren of verhandelen van automobielen, motorfietsen en fietsen, alsook verenigingen die zich bezighielden met automobiel- of fietsverkeer te groeperen. Aangezien

---

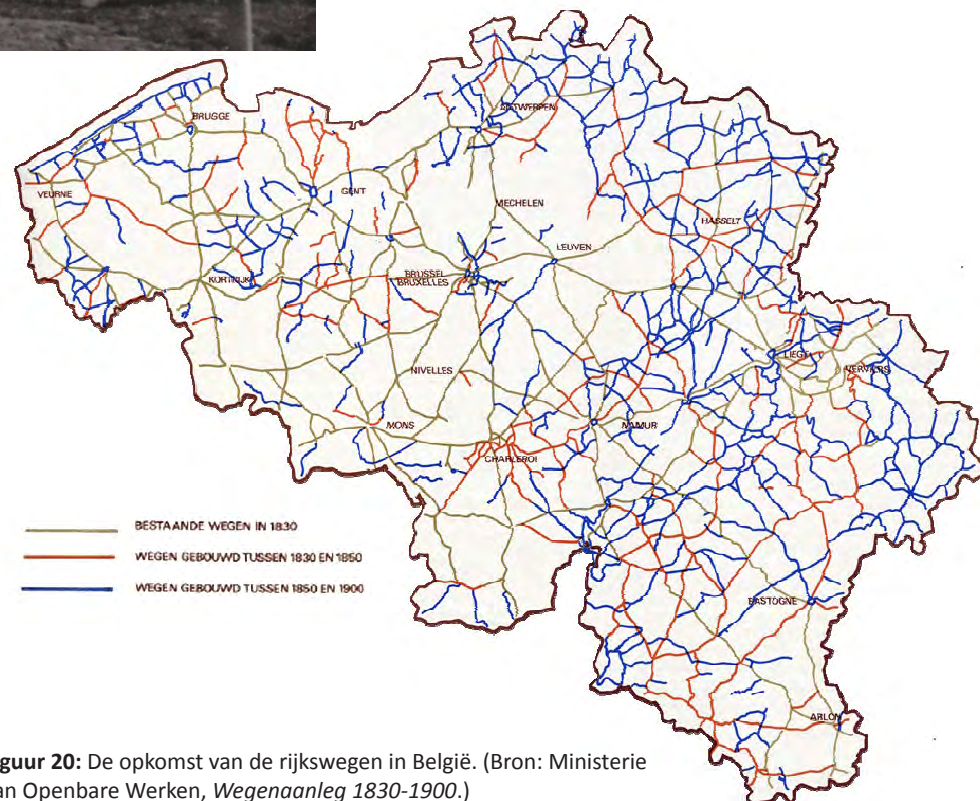
<sup>36</sup> In: Ibidem, p. 179.

<sup>37</sup> Zie **Figuur 17**.

<sup>38</sup> Zie **Figuur 18**.



**Figuur 19:** De strijd van het spoor tegen de automobiel. (Bron: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 238-239.)



**Figuur 20:** De opkomst van de rijkswegen in België. (Bron: Ministerie van Openbare Werken, *Wegenaanleg 1830-1900*.)

FEBIAC dezelfde belangen nastreefde als de Chambre Syndicale des Négociants, werd er onmiddellijk banden gesloten tussen beide organisaties. Hierop reageerde de Chambre Syndicale des Constructeurs furieus. FEBIAC noemde de strijd tussen de constructeurs en de monteurs *“een episode in het oude conflict tussen de routine die niet wil sterven en de vooruitgang die het zal halen”* en hoopte dat *“de Belgische regering zou doorzetten langs de weg die ingeslagen werd door het verdrag van 1935”*.<sup>39</sup>

Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog was de automobiel al enige tijd de norm op de wegen en dit uitte zich dan ook door de 300.000 voertuigen die het automobielpark toen telde. Daarmee mogen we spreken, op een bevolking van ruim acht miljoen, van een massale aanwezigheid van de automobiel in de Belgische samenleving.<sup>40</sup> Voor de overheid drong er zich een wijziging in het automobielbeleid op want de automobielen vormden een nieuwe en succesvolle transportsector, een steunpilaar van de nationale welvaart. Het eerste effect daarvan op politiek vlak was een lawine aan automobielbelastingen die tegen het einde van de jaren 1930 goed waren voor maar liefst één tiende van de staatsbegroting.<sup>41</sup> Ook de komende jaren zouden deze belastingen nog een groot aandeel hebben in de Belgische staatsbegroting.

---

<sup>39</sup> In: *Mon Auto*, januari 1938, p. 21.

<sup>40</sup> In: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 160.

<sup>41</sup> In: *Ibidem*, p. 157.

## **b. AUTO(SNEL)WEGENBOUW**

Ook bij de auto(snel)wegenbouw vormde de Eerste Wereldoorlog (1914 – 1918) een belangrijk kantelmoment. In de vooroorlogse periode groeide het besef inzake aangepaste wegen voor het gemotoriseerde verkeer maar langzaam aan. Ook had men nog geen idee wat het kostenplaatje voor de heraanleg van het volledige wegennet zou bedragen. Pas na de Eerste Wereldoorlog kwam hier een beter zicht op en kwam de auto(snel)wegenbouw in een stroomversnelling. Vandaar wordt ook dit deel onderverdeeld in enerzijds “DE VOORROLOGSE PERIODE (1895 – 1914)” en anderzijds “HET INTERBELLUM (1918 – 1940)”.

### **DE VOORROLOGSE PERIODE (1895 – 1914)**

Op het vlak van de wegenbouw werd de negentiende eeuw bestempeld als eeuw van de spoorwegen.<sup>42</sup> Hierbij fungeerde het spoorwegennet als nationaal transportsysteem, terwijl de landwegen gezien werden als regionale of zelfs lokale verbindingen rondom de grote treinstations.<sup>43</sup> In de periode tussen 1850 en 1900 gingen de landwegen erop achteruit. Vele landwegen werden versmald en ook de verharding verminderde drastisch van kwaliteit. Een bijkomende factor die zorgde voor een teloorgang van de landwegen was de opkomst van de buurtspoorwegen. Deze werden dikwijls gewoon op de landwegen aangelegd. Niettegenstaande de landwegen zich in de hoek bevonden waar de klappen vielen, groeide het rijkswegennet na 1860 fors aan.<sup>44</sup> Deze wegen bestonden ofwel uit kasseien (routes pavées) of uit steenslag (routes empierrées). De

---

<sup>42</sup> In: *Ibidem*, p. 218.

<sup>43</sup> Zie **Figuur 19**.

<sup>44</sup> Één van deze Rijkswegen is Rijksweg 14. Deze Rijksweg vormde de toenmalige verbinding tussen Kortrijk en Antwerpen. Zie ook “II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE – b. RUIMTELIJK-ECONOMISCHE DYNAMIEK – MESONIVEAU”. Zie **Figuur 20**.

Figure I.

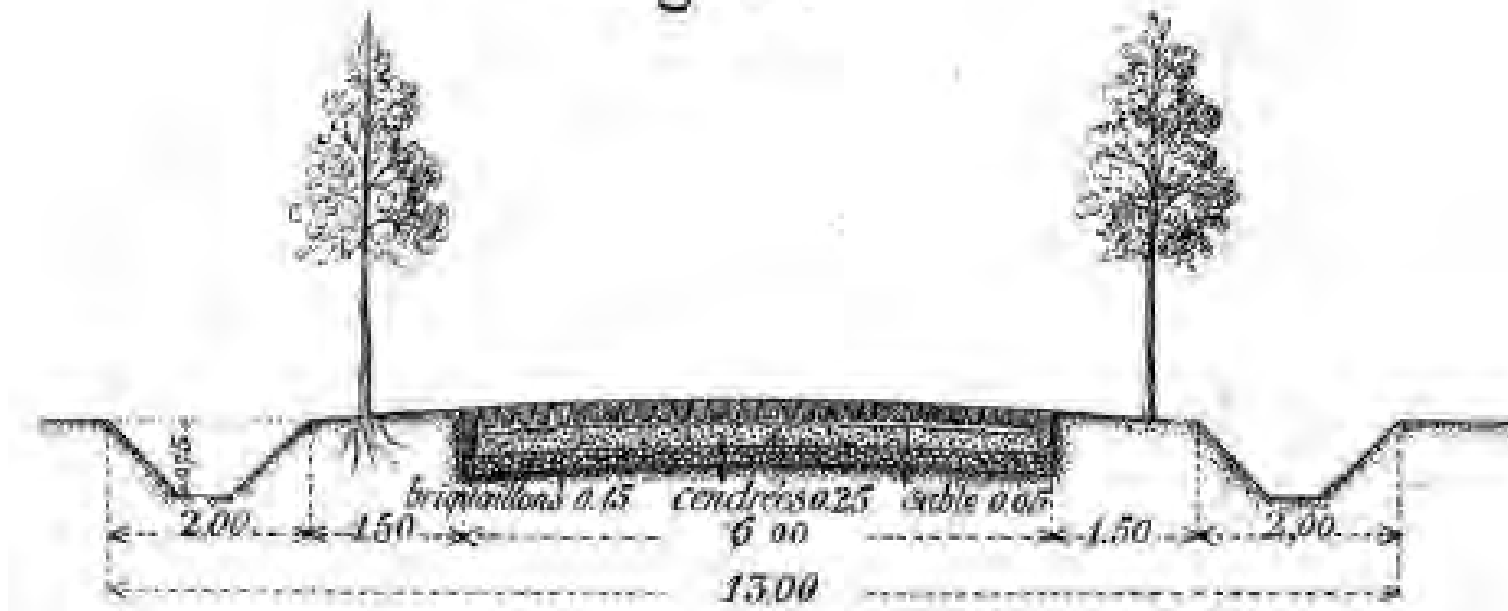


Figure II.

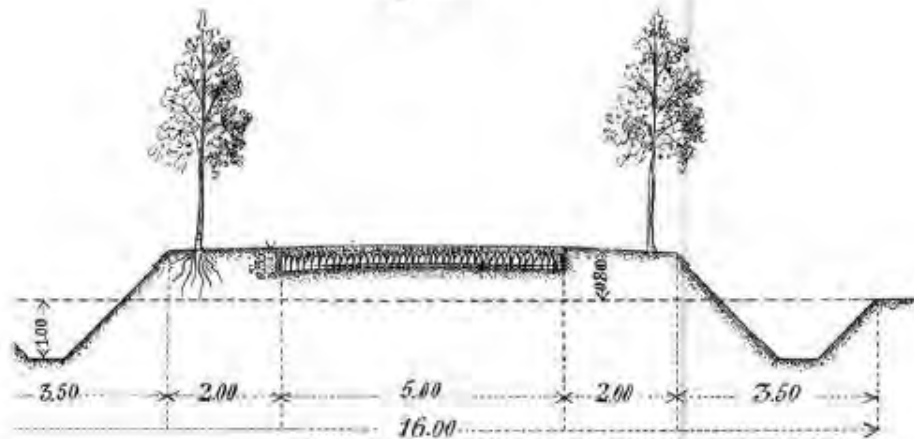
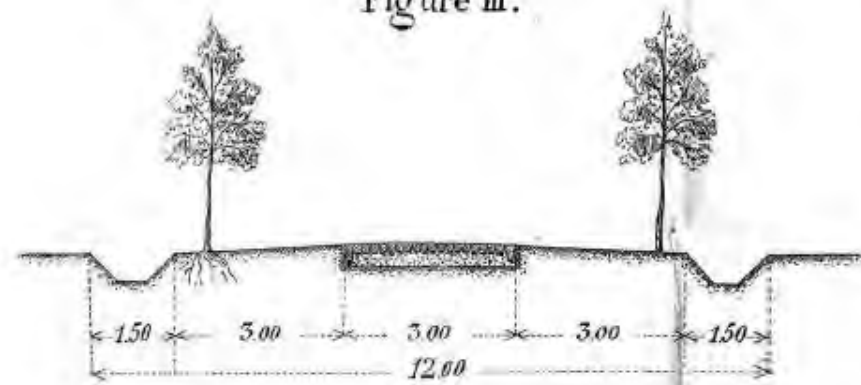


Figure III.



Figuur 21: Regels in verband met de wegbreedte en het wegdek. (Bron: JANSSENS C., *La construction et l'entretien des routes*, ATPB, 1899.)

kasseiwegen werden omwille van hun grote duurzaamheid gebruikt voor de meest en drukst bereden wegen. De overige wegen, dikwijls op het platteland, werden dan voornamelijk uitgevoerd in steenslag omwille van de goedkopere kostprijs. Het Bijzonder Wegenfonds – voorgesteld door minister van Landbouw en Openbare Werken Léon De Bruyn – werd in 1896 goedgekeurd en zorgde ervoor dat de eerst komende acht jaar een jaarlijks budget van telkens 10 miljoen Belgische frank ter beschikking zou gesteld worden voor de herstellingswerken van de belabberde landwegen.<sup>45</sup> Dit wegenfonds heeft de uitbreiding van het rijkswegennet nog een extra impuls gegeven. Wel diende er zuinig omgesprongen te worden met het ter beschikking gestelde budget. Vandaar was het voordeliger om meer steenwegen dan kasseiwegen aan te leggen. Bovendien pleitte de net opgerichte Automobile Club in deze periode vooral voor de aanleg van steenwegen omdat de eerste automobielen niet opgewassen waren tegen de schokken en het gehobbel die eigen zijn aan de kasseien.

Vóór de verkeerswet van 1899 in voege trad, waren er tal van wegenwetten die de klassering en de financiering van de wegen vastlegden.<sup>46</sup> Daarnaast waren er ook enkele wettelijke bepalingen die de bescherming en vrijwaring van de wegen en het gebruik ervan regelden. Deze wetgeving handelde in eerste instantie over de bescherming van de wegbreedte en het wegdek.<sup>47</sup> Want in die tijd waren zwaar geladen karren van boeren, handelaars en ondernemers het meest gebruikte vervoersmiddel. Pas in 1896 – in de aanloop van de verkeerswet van 1899 – werd de automobiel letterlijk ter sprake gebracht in het Belgische parlement. Het jonge Kamerlid graaf Charles de Broqueville sprak toen de

<sup>45</sup> In: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 31.

<sup>46</sup> In: Ibidem, p. 71.

<sup>47</sup> Zie **Figuur 21**.

volgende visionaire woorden uit: “Zoals U allen weet, zal een nieuwe uitvinding nog maar eens aantonen hoezeer de landwegen noodzakelijk en nuttig zijn. Ik wil hier praten over het automobilisme, dat voorzeker een van de vervoermiddelen van de toekomst zal zijn.”<sup>48</sup> Broqueville koos resoluut voor de voortbeweging van de toekomst en vroeg om voldoende budgetten te voorzien om het volledige wegennet aan te passen aan de komst van de automobiel.

Pas na 1900 verhoogde de regering langzaam de budgetten voor de wegenbouw en werden de eerste aan het gemotoriseerde verkeer aangepaste wegen aangelegd.<sup>49</sup> De dienst die instond voor de herstellings- en aanpassingswerken, namelijk Bruggen en wegen, maakte hiervoor vanaf 1902 gebruik van een automobiel. Op deze manier kon de administratie zich beter inleven in het standpunt van de automobilisten. De eerste weg die speciaal ontworpen was voor het gemotoriseerd vervoer, was de Koninklijke baan langs de kust.<sup>50</sup> Deze liep van Oostende over Nieuwpoort tot Veurne en boog daar af naar het zuiden over Ieper en Menen tot aan de Franse grens. Het was de eerste weg die al vanaf de planningsfase uitdrukkelijk bestemd werd voor het automobielverkeer en werd voorzien van een breedte van 26 tot 40 m, waarvan 7 m behandeld werd met teer. Deze weg, die ingehuldigd werd in 1903, werd beschouwd als de eerste ‘geasfalteerde’ Belgische weg. Maar helaas was deze weg quasi een unicum, want de overige landwegen bevonden zich rond de eeuwwisseling in slechte tot zeer slechte staat. Met de komst van de

<sup>48</sup> In: *Parlementaire Handelingen Kamer*, 28/5/1896, p. 1516.

<sup>49</sup> Tot dan toe werden de wegen vooral geconcipteerd voor fietsers en het vervoer via paard en kar.

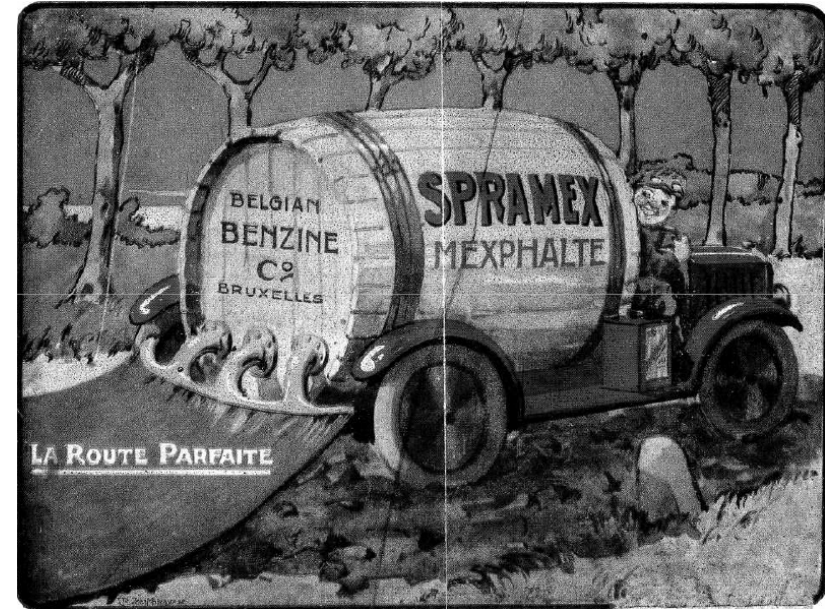
In: Ibidem, p. 218.

<sup>50</sup> De weg kwam er op verzoek van koning Leopold II, die aan de Parijzenaars een directe toegang wou bieden tot het Belgische toeristische kustgebied.

In: Ibidem, p. 218.



**Figuur 22:** Eerste Internationale Wegencongres te Parijs in 1908. (Bron: *First International Road Congress*, Paris, 1908.)



**Figuur 23:** Rechts boven: Reclame voor bitumen van Spramex in de jaren 1920. (Bron: Reclame voor 'Spramex - Belgian Benzine Company', *La Route Belge*, jaren 1920.)



**Figuur 24:** Rechts onder: Reclame voor bitumen van Spramex in de jaren 1920. (Bron: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 220.)



wegencongressen kwam hier weliswaar enige verandering in. Op het eerste Internationale Wegencongres te Parijs in 1908 werden al heel wat noden en eisen publiekelijk gemaakt aan de beleidsmakers.<sup>51</sup> Maar het was pas na het tweede Internationaal Wegencongres te Brussel in 1910, dat het grote belang van de wegen begon door te dringen in de automobielsector. Vandaar nam de Antwerpse automobiellouwer Minerva in samenwerking met de Chambre Syndicale de l'Automobile het initiatief om ook een reeks Belgische Wegencongressen te organiseren. De rapporten, moties en eisen die hierop geformuleerd werden, drongen vervolgens langzamerhand door tot in het parlement. Hier verdedigde de liberale senator Louis Catteau de eisen van de wegencongressen.<sup>52</sup> Hij klaagde de slechte staat van de Belgische wegen aan en vroeg deze dan ook met aandrang aan te passen aan de eisen van het automobilisme. Sindsdien werd het belang van de aanpassing van de wegen voor het gemotoriseerd vervoer niet meer in vraag gesteld en werd er nagedacht over de praktische uitvoering ervan.

Hoewel de steenwegen het meest geschikt waren voor de eerste automobielen, toch bleek deze keuze niet langer de ideale oplossing te zijn. De automobielen werden almaar krachtiger en reden bijgevolg almaar sneller, waardoor er enorme stofproblemen veroorzaakt werden op de steenwegen. Ook de duurzaamheid van deze wegen werd door het zuigeffect van de automobiellouwen quasi tot nul herleid. Er was bijgevolg nood aan een nieuwe techniek die deze problemen in de kiem zou smoren. Een eerste nieuwe techniek werd al in een proefstadium gehanteerd bij de aanleg van de Koninklijke Baan. Hier werd de bovenste laag van de weg in teer gedrenkt, zodat de steenslag ging samenklitten en

---

<sup>51</sup> Zie **Figuur 22**.

<sup>52</sup> In: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 219.

op die manier weerstand bood tegen het zuigeffect van de snel passerende automobielen.<sup>53</sup> Maar zo'n teerbehandeling was niet erg duurzaam. Bijgevolg werden sommige delen aangelegd met een mengsel van teer en zand (of fijn steengruis). Dit mengsel werd asfalt genoemd en vormde een fijne korst bovenop de steenslaglagen.<sup>54</sup> Zo een asfaltweg volstond aan quasi alle eisen. Het was soepel, effen en tamelijk duurzaam. Maar aangezien België geen olieproducerend land is, waren de voorraden aan teer niet ruim verspreid. En bovendien bleek de import van grote hoeveelheden bitumen geen gunstig economisch vooruitzicht. Maar gelukkig was er een alternatief, namelijk cement. Op basis van dit product was het mogelijk om betonplaten te produceren die eveneens als harde oppervlaktekorst konden aangewend worden.<sup>55</sup> En in tegenstelling tot de bitumen was cement een product dat door de Belgische industrie vervaardigd kon worden.

Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog waren de meeste wegen nog niet onder handen genomen met deze nieuwe verhardingstechnieken. De meeste automobielen werden zelfs opgeborgen uit schrik dat ze geconfisqueerd zouden worden door de Duitse bezetter. In de periode van de Eerste Wereldoorlog was de openbare ruimte dan ook quasi autovrij.

## **HET INTERBELLUM (1918 – 1940)**

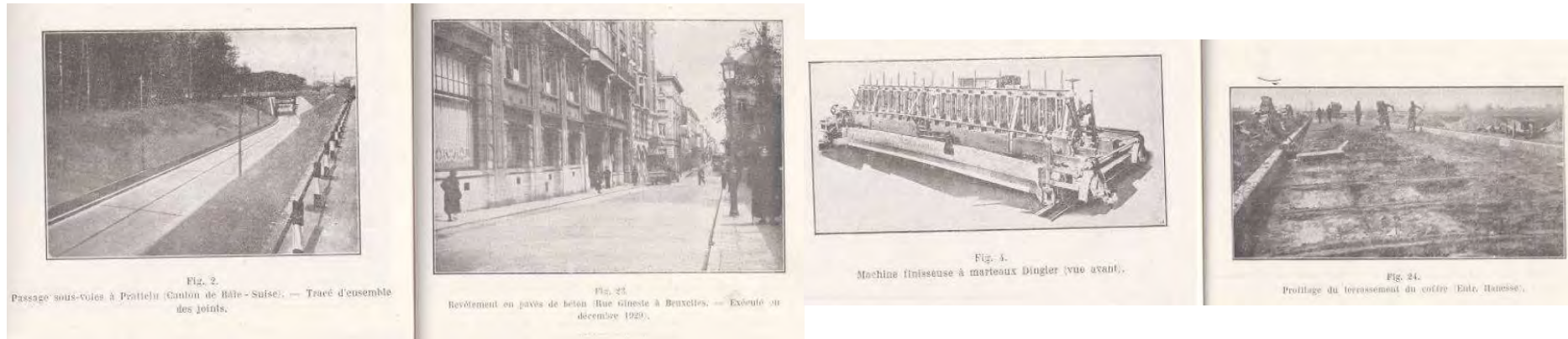
Na de Eerste Wereldoorlog lagen de wegen er erbarmelijk bij. Ook minister van Openbare Werken Anseele mocht dit aan de lijve ondervinden toen hij tijdens een automobieltocht met enkele hoge

---

<sup>53</sup> Zie **Figuur 23-24**.

<sup>54</sup> Asfalt werd toegeschreven aan E.J. De Smedt, een Belgische emigrant en chemicus aan de Columbia University in de Verenigde Staten, die dit mengsel in 1870 patenteerde. In: *Ibidem*, p. 219.

<sup>55</sup> Zie **Figuur 25-26**.



**Figuur 25:** Publicatie van betongebruik in België. (Bron: DESPA M., *La Route en béton en Belgique*, 1932.)



**Figuur 26:** Aanleg van een betonweg in 1930. (Bron: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 231.)

ambtenaren en parlementsleden de oorlogsschade op de wegen ging aanschouwen. De verwaarlozing van het wegennet in combinatie met de troepenbeweging over de wegen hebben ertoe geleid dat op het einde van de Eerste Wereldoorlog het volledige wegennet in ernstige mate beschadigd was. Op 8000 km rijkswegen moesten er ongeveer 1500 km volledig heraangelegd worden, en de overige 6500 km hadden dringend onderhoud nodig.<sup>56</sup> Met de nieuwe verhardingstechnieken van asfalt en beton, die al in de vooroorlogse periode hun opmars maakten, konden deze wegen gemakkelijk aangepakt worden. Maar binnen de wegenadministratie werd er ondertussen hevig gediscussieerd over welke techniek nu de beste was. Uiteindelijk werd er voor het grootste aantal wegen geopteerd voor beton van Belgische makelij.<sup>57</sup>

Na de aanhoudende klachten over de slechte wegen werd er in 1920 volgend advies afgekondigd in de Kamer: *“Twee grote verenigingen, de Touring Club en de Automobile Club, staan te trappelen om aan de administratie kostbare hulp te verlenen. Het zou wenselijk zijn mocht de Staat in de toekomst vaker een beroep doen op hun toewijding. Hun bekwaamheid is onbetwistbaar en hun raad is onontbeerlijk zowel voor herstellingswerken aan de wegen als voor de signalering.”*<sup>58</sup> Uiteindelijk duurde het nog tot 1923 aler er gehoor gegeven werd aan dit advies. Toen richtte minister van Openbare Werken baron Albéric Ruzette een wegenadviescommissie op, die bestond uit ambtenaren, organisaties uit de bouwnijverheid en enkele vertegenwoordigers van de Touring Club en

---

<sup>56</sup> In: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 158.

<sup>57</sup> Er werden tal van betonstudies uitgevoerd door de Groupement professionnel des fabricants de ciment Portland artificiel de Belgique. Deze studies toonden aan dat er ook in Amerika veelvuldig gebruik gemaakt werd van deze techniek en dat het gebruik van beton tot even duurzame resultaten leidde. Zie **Figuur 25-26**.

In: *Ibidem*, p. 221.

<sup>58</sup> In: *Parlementaire Stukken Kamer*, 25/3/1920, nr. 196, p. 14.

de Automobile Club.<sup>59</sup> Deze commissie had als doel om zo snel mogelijk een einde te maken aan de negatieve effecten die de automobielindustrie, de handel en het toerisme ondervonden ten gevolge van de lamentabele toestand van de wegen. Tegen 1925 had deze adviescommissie een volledige inventaris met alle te herstellen wegen klaar. De adviescommissie pleitte dan ook voor een globale aanpak van de herstellingen. De nieuwe minister van Openbare Werken Alfred Laboulle schaarde zich eveneens achter zulke aanpak, maar bemerkte dat deze plannen heel veel geld zouden kosten. Hiermee werd dan ook direct duidelijk dat louter een adviescommissie niet volstond om de wegenherstellingswerken aan te pakken. Ook de automobilistenorganisaties beseften dit en achtten het bijgevolg noodzakelijk om een wegenregie – dit is een semi-autonome overheidsdienst die zelf over een bepaald budget beschikt – in het leven te roepen waarbij ze zelf in het bestuur konden zetelen. Een bijkomend idee dat de automobilistenorganisaties in gedachten hadden was om een wegenlening aan te gaan, zodat het mogelijk werd om het gehele wegennet in één keer volledig te herstellen en daarna de lening gedurende een aantal jaren af te betalen door middel van de staatsbudgetten van Openbare Werken of de opbrengst van de automobielbelastingen.

Uiteindelijk was het pas in 1927 dat Henri Jaspar aan de ministerraad een wetsontwerp voorlegde met betrekking tot de oprichting van een commissie voor grote werken en een wetsvoorstel voor een commissie om de oprichting van een Nationale Wegendienst te bestuderen. Deze wetsontwerpen kwamen er naar aanleiding van een uiteenzetting over de voordelen van een wegenfonds door enkele automobilistenorganisaties (Union Routière, Touring Club, Automobile Club en Fédération des

---

<sup>59</sup> Voor meer info over de Touring Club, zie WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 31-32.



Transporteurs). Verder werd Jaspar ook al geïnformeerd door minister van Openbare Werken Henri Baels omtrent de wegenproblematiek. Hieruit bleek dat er nood was aan zo'n 120 à 130 miljoen Belgische frank over een periode van vijf jaar om bevredigende wegen aan te leggen die zouden beantwoorden aan de noden van de industrie en handel. Deze factoren zorgden ervoor dat de wegencommissie nog dat zelfde jaar werd opgericht. Deze commissie – samengesteld uit ambtenaren, vertegenwoordigers van de automobilistenbeweging en van de wegenbouwindustrie – gingen direct aan de slag en nog in 1927 werd er een nieuw ontwerp voorgesteld voor de oprichting van een Autonome Regie der Rijkswegen. Deze nieuwe instelling, voorgezeten door de minister van Openbare Werken, zou de rijkswegen beheren met een eigen rechtspersoonlijkheid en patrimonium.<sup>60</sup> De regie zou het personeel rekruteren uit gedetacheerde ambtenaren van Bruggen en Wegen en verder zou het een wegenfonds, afkomstig van het wegenbudget van de staat en de belastingopbrengsten, ter beschikking krijgen. Maar dit wetsontwerp voor een regie stootte op heel wat kritiek van zowel de ingenieurs van Bruggen en wegen als van de vakbond. Ze hadden niets tegen het feit dat er een wegenfonds zou komen, maar wel tegen het feit dat de bevoegdheden, personeel en budgetten in handen zouden gegeven worden in een externe instelling die gevormd zou worden uit geprivatiseerd overheids personeel. Bijgevolg werd in het eindrapport van de wegencommissie niet meer gerept over een regie, maar werd er enkel gesproken over de oprichting van een wegenfonds dat voor het grootste deel beheerd zou worden door de administratie en de dienst Bruggen en Wegen. Jaspar verklaarde in de Kamer dat zijn regering zich akkoord verklaarde met dit voorstel en benadrukte dat de wegenwerken door de

---

<sup>60</sup> In: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 222.

Staat zelf dienden uitgevoerd te worden. Verder kondigde hij aan dat er een nieuwe adviescommissie zou komen.

Op het einde van 1927 werd de Hogere Raad der Wegen in het leven geroepen. Deze dienst werd door de regering beschouwd als een uitbreiding van de wegenadviescommissie van 1923. De nieuwe wegenraad werd geacht de weggebruikers te vertegenwoordigen en de samenwerking met de administratie te bevorderen over wegeenvraagstukken van algemene aard.<sup>61</sup> Op de oprichting van het Bijzonder en Tijdelijk Fonds der Wegen was het nog wachten tot in 1928. Hiermee werd de buitengewone begroting aangesneden om zo gedurende zes jaar telkens 100 miljoen Belgische frank per jaar te kunnen besteden aan herstellingswerken van de zwaar geteisterde staatswegen. Aangezien deze sommen bovenop de reguliere wegenbegroting kwamen, was er dus afgerond zowat één miljard Belgische frank ter beschikking voor de wegenis.<sup>62</sup> Wel dient hierbij de kanttekening gemaakt te worden dat deze budgetten enkel mochten aangewend worden voor de herstelling van de bestaande wegen en niet voor de aanleg van nieuwe wegen.

Het wegenfonds van 1928 vormde het kantelmoment van de moderne Belgische wegengeschiedenis. Er werd namelijk massaal geïnvesteerd in de landwegen. Maar al snel bleek dat de ambities veel hoger lagen dan het beschikbare budget. In 1931 werd deze problematiek door Jules van Caenegem, de nieuwe minister van Openbare Werken, aangekaart bij de Senaat. Hij voegde er zelfs aan toe dat de volledige herstelling van het

---

<sup>61</sup> In: Ibidem, p. 223.

<sup>62</sup> Het wegenfonds maakte deel uit van een drieluik aan investeringen in staatsinfrastructuur. Zo was er ook een fonds voor grote werken en een fonds voor de uitbreiding van de Antwerpse haven.

In: Ibidem, p. 223.



**Figuur 27:** Duitse Autobahnen - beplanting langs de wegen. (Bron: ZELLER T., *Driving Germany: The Landscape of the German Autobahn, 1930-1970*, Berghahn Books, New York, 2007, p. 158.)



**Figuur 28:** Duitse Autobahnen - systematisering, rationaliteit en veiligheid. (Bron: ZELLER T., *Driving Germany: The Landscape of the German Autobahn, 1930-1970*, Berghahn Books, New York, 2007, p. 197.)

Belgische wegnnet nog eens een miljard zou kosten. Hoewel het wegnfonds wettelijk doorliep tot en met 1933 was in het begin van 1932 het volledige beschikbare budget al uitgegeven. Hiermee was er 2400 km rijkswegen heraangelegd of in herstelling. Dit was nog niet de helft van het volledige rijkswegennet. Bijgevolg werd er in 1933 een tweede Bijzonder Tijdelijk Wegennfonds aangevraagd. Deze keer liep het wegnfonds eveneens voor een periode van zes jaar maar nu met een budget van 800 miljoen Belgische frank. Dit voorstel werd zonder noemenswaardig protest goedgekeurd in het parlement. En bij aanvang van het Tweede Wegennfonds publiceerde de Automobile Club al een lijst met enkele aandachtspunten: verbreding van de wegen, rechttrekken van scherpe bochten, ringwegen rond de centra en herstellen van beschadigingen aan het wegdek, het eerst voor de axiale wegen (van Brussel uit naar de rest van het land).<sup>63</sup> Er werd in de jaren 1930 dus bijzonder veel aandacht besteed aan de verbetering van de wegen. Maar natuurlijk zou er niet blijvend kunnen gewerkt worden met Bijzondere en Tijdelijke fondsen. Daarom berekende de dienst Bruggen en Wegen hoeveel geld het zou kosten om het bestaande wegnnet in goede staat te onderhouden. Het resultaat hiervan liet blijken dat er een stijging van 50% van het jaarlijkse wegnbudget nodig was. Er dienden dus nog veel financiële inspanningen te gebeuren, maar er was tenminste een visie op lange termijn en een politieke wil aanwezig om die nodige kredieten te verzamelen.

Een nieuwigheid bij de wegnaanleg kwam er in de jaren 1930 naar aanleiding van de vele conflicten tussen automobilisten en voetgangers. Twee oplossingen werden hierbij gehanteerd: er werden voetpaden aangelegd die enkel toegankelijk waren voor voetgangers en er werden

---

<sup>63</sup> In: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 224.

nieuwe wegen aangelegd die speciaal voorbehouden waren voor de automobielen en uitdrukkelijk verboden voor voetgangers. Logischerwijs waren het de nieuwe autowegen die de meeste aandacht trokken. Deze wegen kondigden een nieuwe fase aan in de wegnegeschiedenis. Het was namelijk een unicum dat een gedeelte van de openbare ruimte exclusief werd voorbehouden voor slechts één categorie van weggebruikers. België was echter niet de voorloper van deze nieuwe autowegen. De Verenigde Staten, Italië en Duitsland waren de pioniers op het vlak van autosnelwegen.<sup>64</sup> België besepte maar al te goed dat de automobiel steeds meer utilitair geworden was en dat de wegnnetten in grote mate een verkeerseeconomische functie hadden. Dus om niet achterop te geraken met de economische ontwikkelingen in de andere landen zag ook België zich genoodzaakt om te beginnen nadenken over de aanleg van autosnelwegen.

De eerste hersenspinsels in België betreft de aanleg van wegen exclusief voor automobielen dateren van in 1900. Maar de automobilisten en de politieke wereld waren hiervoor nog niet volledig te vinden. Senator Émile Braun, toenmalig burgemeester van Gent, vertelde er het volgende over: *“Natuurlijk zou het wenselijk zijn om speciale wegen te hebben voor de automobielen. Maar als we aanstalten maken om dit te eisen, dan hoor ik de begrotingsopmakers van mijnheer de minister van Openbare Werken al zuchten, en aan de andere kant hoor ik de automobilisten protesteren, omdat die zich niet kunnen voorstellen om verwezen te worden naar bijzondere wegen. Wat zij nodig hebben is de weg van iedereen, het landschap, de verrassingen en het onvoorziene van de weg; ik wil niet zover gaan om te beweren dat ze er plezier in scheppen om voorbijgangers*

---

<sup>64</sup> Zie ook DRUWÉ K. & LALUSH A., *Monografie van een Autoweg: de E3 tussen Kortrijk en Antwerpen.*, Gent, 2011, p. 11-23. voor een korte uiteenzetting over de autosnelwegenegeschiedenis van enkele grenslanden van België. Zie **Figuur 27-28**.





overhoop te rijden, maar het is zeker dat het niet naar hun zin zou zijn om te rijden tussen twee groene hellingen, op de bodem van een diepe gracht, zonder iets anders te zien dan op een trein.”<sup>65</sup> Later volgden er bij de wegeaanleg enkele voorlopers van autosnelwegen: de Grote Ringlaan van Brussel, de verbinding Brussel – Antwerpen die de verbinding vormde tussen de commerciële en administratieve hoofdsteden van het land. Verder werden er tussen de jaren 1924 en 1934 heel wat voorstellen geopperd in verband met de aanleg van autosnelwegen. Maar deze voorstellen werden in 1935 allemaal in de kiem gesmoord door Paul Christophe, hoofd van Bruggen en Wegen: “[Onze] projecten hebben niets gemeen met wat sommige publicisten naar voren hebben gebracht in de pers onder de naam autostrades of, om het in het Nederlands te zeggen, autowegen. Het is zinloos om hier te debatteren over deze ideeën die geheel uit snobisme zijn opgetrokken en nooit ondersteund worden door een ernstig aanbod om bij te dragen in de kosten.”<sup>66</sup> Christophe opperde een hele reeks bezwaren tegen het aanleggen van autowegen in België. Zo kon er voor de financiering van deze wegen geen beroep gedaan worden op een tolheffing – zoals wel het geval was in Italië en Duitsland – omdat de overige wegen van België door de talrijke herstellingswerken nu wel in een goede staat verkeerden. Een verhoging van de automobielbelastingen zou dan weer oneerlijk zijn omdat deze wegen in verschillende fases zouden aangelegd worden en dat er op die manier belastingbetalers zouden zijn in wiens streek er nog geen autosnelweg was aangelegd. Maar met het naderend pensioen van directeur Christophe waren enkele jonge ingenieurs van Bruggen en Wegen ondertussen al bezig met een nieuw tijdperk voor te bereiden.

---

<sup>65</sup> In: *Parlementaire Handelingen Senaat*, 9/6/1909, p. 234.

<sup>66</sup> In: CHRISTOPHE P., *L'histoire des routes belges*, p. 291-4. Zie **Figuur 29**.

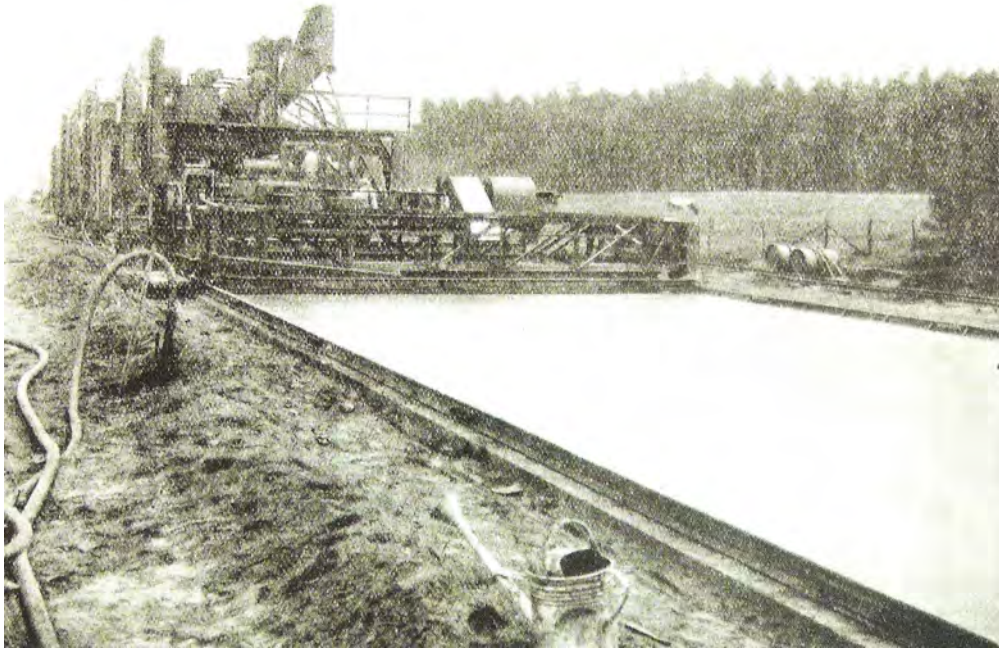
Onder impuls van minister van Openbare Werken Hendrik De Man werd er vanaf 1936 van start gegaan met de bouw van de eerste autosnelwegen in België.<sup>67</sup> Deze gebeurtenis kwam nauwelijks onverwachts daar er de voorgaande jaren al voldoende evoluties hadden plaatsgevonden om de overheid klaar te maken voor de autosnelwegen. Ten eerste was er het internationale voorbeeld. Hierbij werd er met veel bewondering gekeken naar het ingenieus autosnelwegennet van de Duitsers. Ook de Internationale Wegencongressen speelden hierbij een belangrijke rol. Ten tweede waren er de Belgische Wegencongressen, die als forum en spreekbuis fungeerden voor de voorstanders van autosnelwegen. Een wens die daar uitdrukkelijk geuit werd, was dat de regering zich zou ontfermen over de studie van een netwerk van Belgische autosnelwegen die zouden aansluiten op het autosnelwegennet van de buurlanden. Ten derde waren er enkele jonge ingenieurs van Bruggen en Wegen die ambitieuze plannen hadden voor een autosnelweg Brussel – Oostende. Ten vierde was er het keynesiaanse beleid van de regering Van Zeeland, die in 1935 aantrad.<sup>68</sup> De Belgische goudvoorraad werd geherwaardeerd en van het geld dat vrijkwam werd 3,5 miljard Belgische frank toevertrouwd aan het Office de Redressement Économique (OREC). Deze dienst schoof op haar beurt maar liefst 700 miljoen Belgische frank door naar minister van Openbare Werken Hendrik De Man. Op die manier had hij een budget van om en bij het miljard Belgische frank ter beschikking om te investeren in de wegenbouw.

---

<sup>67</sup> In: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 232.

<sup>68</sup> Bij een keynesiaans beleid stuurt de overheid in grote mate de economie. In tijden van crisis opereert de overheid dikwijls als opdrachtgever van grootschalige bouwprogramma's om zo voldoende werkgelegenheid te creëren. Zie ook "II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE – a. RUIMTELIJK-ECONOMISCH BELEID – ALGEMENE CONTEXT (1945 – 1980)". In: BAETEN G., SPITHOVEN A. en ALBRECHTS L., *Mobiliteit: Landschap van macht en onmacht*, ACCO, Leuven/Amersfoort, 1997, p. 44+49+59.

**Figuur 30:** Aanleg van de autosnelweg Brussel - Oostende in 1937. (Bron: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 234.)



**Figuur 31:** Autosnelweg Brussel - Oostende tussen Aalter en Jabbeke in 1938. (Bron: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 236.)



Niettegenstaande dat minister van Openbare Werken De Man beschikte over een enorm groot budget voor de wegenbouw stond de aanleg van autowegen niet centraal in het gedachtengoed van De Man. Hij weigerde zelfs om in zijn openingspeech voor het Belgisch Wegencongres van 1935 expliciete uitspraken te doen over de bestemming van zijn budget: *“Ik verzoek u, Dames en Heren, om niet te besluiten dat men dit geld gaat besteden aan de aanleg van autostrades! Over deze kwestie druk ik mijn mening vooralsnog niet uit.”*<sup>69</sup> Eerst dienden er nog een aantal technische consultaties te gebeuren en bovendien beschouwde hij de autosnelwegenbouw slechts als een deel van de oplossing van het moderne verkeersprobleem.<sup>70</sup> Later in 1935 diende minister De Man een ontwerpbegroting in voor een bedrag van 125 miljoen Belgische frank om te besteden aan nieuwe wegen: Brussel – Oostende, Aarschot – Sint-Truiden, Tervuren – Tienen en Antwerpen – Zee. Deze wegen waren grotendeels overgenomen uit het programma van Christophe en waren deels een antwoord op de vraag naar autosnelwegen.<sup>71</sup> De redenen voor de aanleg voor zo’n autowegen waren vooral van economische aard: ze zijn vlot, snel, economisch en zullen sowieso vaak bereden worden.

In 1937 werden reeds de eerste aanbestedingen gedaan voor de autosnelweg Brussel – Oostende.<sup>72</sup> De eerste spadesteek van de eerste autosnelweg van België werd dat zelfde jaar nog gegeven door minister

---

<sup>69</sup> In: *Tijdschrift der Bestendige vereniging der Belgische wegencongressen*, 1935, p. 100.

<sup>70</sup> Er werd namelijk heel wat gediscussieerd over het tracé van deze autowegen: “Door of rondom de steden?”. Zie ook DRUWÉ K. & LALUSH A., *Monografie van een Autoweg: de E3 tussen Kortrijk en Antwerpen.*, Gent, 2011, p. 97-117 en p. 283-353. voor de tracépolemie en de landschappelijk impact van de E17 in Gentbrugge.

<sup>71</sup> Maar het was nog tot de begroting van 1939 wachten aler er expliciet gesproken werd over een ‘autoweg’.

In: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 234.

<sup>72</sup> Zie **Figuur 30**.

Merlot. Maar bij aanvang van de werken was het duidelijk dat de autowegen zeer kostelijk en langdurig zouden worden. De nieuwe minister van Openbare Werken August Balthazar trad dan ook aan in een bijzonder ondankbare periode. Er was namelijk spraken van een financiële crisis, ernstige begrotingstekorten, crisisbijdragen en algemene besparingen. Hierdoor werden tal van werken – waaronder ook de autosnelweg tussen Brussel en Oostende – opgeschort en doorverwezen naar de toekomst. Het budget voor autowegen, dat in 1938 al was gedaald tot 60 miljoen Belgische frank, moest door Balthazar nogmaals verlaagd worden tot 25 miljoen Belgische frank voor het begrotingsjaar 1939.<sup>73</sup> Hiermee werd de aanleg van een autowegennet op de lange baan geschoven. Het werd zelfs nog erger onder de regering Pierlot, toen Camille Gutt als minister van Financiën belast werd met de sanering van de uitgaven. Deze laatste was absoluut geen voorstander van de dure betonnen linten in het landschap: *“Het kan niet dat wij werken verderzetten zoals de aanleg van 600 kilometer autostrade aan 5 miljoen de kilometer, dus voor 3 miljard frank, en dat voor autostrades die dubbel op zijn met bestaande wegen, zoals Brussel-Oostende, Brussel-Luik, Brussel-Antwerpen. Ook dit behoort tot een tijdperk dat voorbij is.”*<sup>74</sup> Uiteindelijk was bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog het enige stuk autosnelweg in België een strook van ongeveer 28 km lang tussen Aalter en Jabbeke (deel van het tracé Brussel – Oostende).<sup>75</sup>

---

<sup>73</sup> In: *Ibidem*, p. 236.

<sup>74</sup> In: *Parlementaire Handelingen Kamer*, 29/2/1940, p. 811.

<sup>75</sup> Zie **Figuur 31**.



### **c. INTRODUCERENDE BESCHOUWINGEN**

Dat de Belgische autosnelwegen een belangrijke rol spelen in de economische en sociale ontwikkeling van ons land is vandaag de dag algemeen geweten. Een goed uitgebouwd transportnetwerk zorgt namelijk voor heel wat positieve effecten: tijdswinst; meer uitwisselingsverkeer van personen, goederen en diensten; een hogere productiviteit en een groter concurrentievermogen; rendabelere investeringen; regionale ontwikkelingen; een bloei van het toerisme; ....<sup>76</sup> De autosnelwegen hebben dus een structureel effect op de Belgische economie. Maar deze hedendaagse, economische fenomenen zijn niet de enige economische aspecten die verbonden zijn met de autosnelwegen.

Wanneer we terugkijken naar de 'roots' van de Belgische autosnelwegen, komen we onvermijdelijk uit bij de start van de automobilisering in België. Op het einde van de 19<sup>de</sup> eeuw waren de eerste indicaties van de komende automobilisering reeds waar te nemen. Er waren namelijk heel wat rijke industriëlen, die in navolging van de successen van de automobiel in Frankrijk, van start gingen in de automobielindustrie. Deze sector zorgde toen al voor heel wat toegevoegde waarde. Er werden namelijk grote investeringen gedaan voor de bouw van productiehallen en de aankoop van geschikt productiemateriaal. Bovendien zorgden de automobielfabrieken voor een groot aanbod van werkgelegenheid. Met de komst van de automobiel rees stilaan ook de vraag naar aan het gemotoriseerd verkeer aangepaste wegen. De Belgische overheid kwam tegemoet aan die vraag door middel van het Bijzonder Wegenfonds van 1896. Dit maakte het mogelijk om grote kapitalen te investeren voor de aanpassings- en verbeteringswerken van de wegen. Algemeen kan de vooroorlogse periode (1895 – 1914) dus beschouwd worden als de

---

<sup>76</sup> In: DEBAUCHE W., *De weg, hefboom van mobiliteit en de economie*, Brussel : Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw, Brussel, 2000, p. 3.

periode waarin het besef groeide dat de fysieke ruimte beperkingen legt op de economie. Vandaar werd er niet enkel geïnvesteerd in mobiel kapitaal (automobielen), maar ook in geïmmobiliseerd kapitaal (wegen). Transportinfrastructuren kunnen namelijk aangewend worden om de beperkingen die de ruimte aan kapitaalbeweging oplegt te overwinnen.<sup>77</sup>

De Eerste Wereldoorlog (1914 – 1918) zorgde voor een tijdelijke stilstand van de automobilisering. Heel wat productiehallen werden geplunderd of vernield en de wegenis werd in grote mate beschadigd. Bij aanvang van het interbellum (1918 – 1940) was het dan ook van groot belang om de automobielproductie zo snel mogelijk weer op gang te krijgen zodat de automobilisering geen verdere vertraging zou oplopen. De Belgische automobielindustrie herstelde zich relatief snel, maar door de opkomst van de buitenlandse assemblagebedrijven in de jaren 1920 kregen de Belgische automobielbouwers opnieuw rake klappen. De overheid trachtte in te grijpen met protectionistische en voor de economie nadelige middelen. Maar door de hoge toegevoegde waarde (enerzijds door investeringen in Belgische vestigingen, anderzijds door de hoge tewerkstellingsgraad) die de assemblagebedrijven genereerden, zag de Belgische overheid zich genoodzaakt om zich open te stellen voor de assemblage-industrie. Uiteindelijk werden de Belgische automobielbouwers zelfs gedwongen om de switch te maken van constructeur naar assembleur. Op het vlak van de wegenbouw was het wachten op het wegenvonds van 1928 aler er grote investeringen gebeurden voor de herstellingswerken van de wegen. Maar al snel bleek dat het vooropgestelde budget niet volstond voor de herstelling van het volledige wegennet en bijgevolg werd er in 1933 een nieuw wegenvonds ingesteld.

---

<sup>77</sup> In: BAETEN G., SPITHOVEN A. en ALBRECHTS L., *Mobiliteit: Landschap van macht en onmacht*, ACCO, Leuven/Amersfoort, 1997, p. 22.



Ondertussen liet de Grote Depressie zich ook voelen in België.<sup>78</sup> De nieuwe arbeids- en productieprocessen, die in het begin van de jaren 1920 geïntroduceerd werden in ons land, hebben geleid tot massaproductie. Maar de loonreguleringen leidden niet tot massaconsumptie. Hierdoor was er in de jaren 1930 heel wat overproductie en de overheid zag zich dan ook genoodzaakt om in te grijpen. Met het wegefonds van 1933 bood de overheid de kans om hun keynesiaanse rol waar te maken. Er kwamen heel wat voorstellen voor de aanleg van autosnelwegen, maar hoofd van Bruggen en Wegen Paul Christophe (1935) hield zijn been stijf. Het was uiteindelijk onder minister van Openbare Werken Hendrik De Man (1936) dat de eerste Belgische autosnelwegenprogramma's gerealiseerd werden. Hij zag in deze grootschalige infrastructuur de mogelijkheid om kapitaal 'weg te investeren' op lange termijn om zo de crisis te omzeilen.<sup>79</sup> Een bijkomend voordeel van deze autosnelwegenaanleg was het creëren van een voldoende grote werkgelegenheid om zo de heersende werkloosheid tegen te gaan. Ook op het vlak van de autosnelwegbouw was er dus een grote toegevoegde waarde.

Vanuit verkeerseconomisch standpunt was de investering in autosnelwegen een sprong in het ongewisse, want niemand had enig idee wat de toekomstige 'traffic demand' zou zijn. Wel kan er gesteld worden dat deze investeringen een antwoord waren op de verlangens en fantasieën van

---

<sup>78</sup> De Grote Depressie (*The Great Depression*) is de naam voor de crisisjaren in de jaren dertig van de 20<sup>ste</sup> eeuw, voornamelijk in de Verenigde Staten. Deze economische crisis of depressie liet zich echter over heel de wereld voelen. Het was de grootste en belangrijkste economische depressie in de nieuwste tijd en wordt in de 21<sup>ste</sup> eeuw als voorbeeld aangehaald van hoe diep de wereldeconomie kan vallen. Wikipedia®, [http://nl.wikipedia.org/wiki/Grote\\_Depressie](http://nl.wikipedia.org/wiki/Grote_Depressie), laatste update: 5 mei 2012, geraadpleegd op 19 mei 2012.

<sup>79</sup> In: BAETEN G., SPITHOVEN A. en ALBRECHTS L., *Mobiliteit: Landschap van macht en onmacht*, ACCO, Leuven/Amersfoort, 1997, p. 68.

wegenbouwers en vooruitstrevende individuen. De autosnelwegen zouden namelijk aangewend worden om snelle en verre verplaatsingen met behulp van de moderne technologie mogelijk te maken. En bovendien zouden ze het antwoord bieden op de enorme behoefte van industriële economieën in een vrije markt om zo groot mogelijke hoeveelheden goederen en personen te kunnen verplaatsen.<sup>80</sup>

Nu, in 2012, merken we dat de autoweg inderdaad de voornaamste vervoerswijze is. Er wordt zelfs verwacht dat tegen 2015 het aantal reizigerskilometers nog zal toenemen met 30% en het aantal tonkilometers zelfs met 70%.<sup>81</sup> Al de voorgaande economische aspecten in beschouwing genomen, kunnen we er dus vanuit gaan dat de autosnelwegen generators zijn van economische meerwaarde. En aangezien de E17-autosnelweg destijds geconcipeerd werd vanuit economische motieven, zal deze economische meerwaarde hier des te duidelijker naar voren komen.<sup>82</sup> Bijgevolg leek het ons dan ook bijzonder interessant om te onderzoeken wat de ruimtelijk-economische dynamiek van de E17 nu precies behelst. Maar alvorens we hierover concrete uitspraken kunnen doen, is het van primordiaal belang om een duidelijk inzicht te krijgen in het toenmalig ruimtelijk-economisch beleid. Eenmaal we achterhaald hebben wat de ruimtelijk-economische dynamiek van de E17 behelst, zullen we met een verruimde en gerichte blik aanbevelingen kunnen formuleren omtrent de autosnelwegen als bouwstenen voor een toekomstig ruimtelijk-economisch beleid.

---

<sup>80</sup> In: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010, p. 275.

<sup>81</sup> In: DEBAUCHE W., *De weg, hefboom van mobiliteit en de economie*, Brussel : Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw, Brussel, 2000, p. 3.

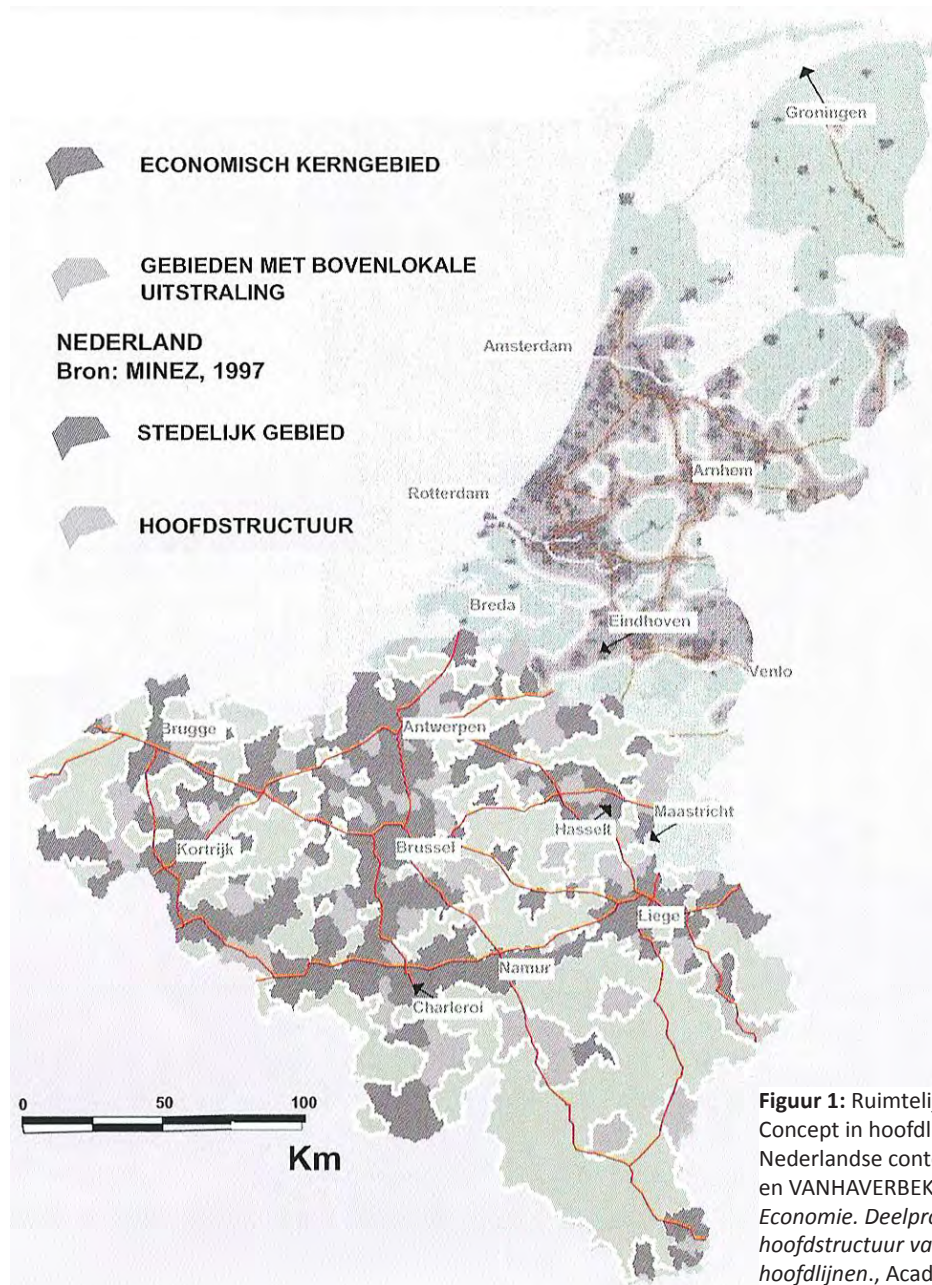
<sup>82</sup> Voordat de E17 zijn huidige naam kreeg, heette deze autosnelweg de E3. Deze snelweg werd in hoofdzaak aangelegd vanuit economische motieven.

In: DRUWÉ K. & LALUSH A., *Monografie van een Autoweg: de E3 tussen Kortrijk en Antwerpen.*, Gent, 2011, p. 49-59.





## II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE



**Figuur 1:** Ruimtelijk-economische hoofdstructuur. Concept in hoofdlijnen. Inpassing in Belgische en Nederlandse context. (Bron: CABUS P., ALLAERT G. en VANHAVERBEKE W., *Strategisch Plan Ruimtelijke Economie. Deelproject: De ruimtelijke-economische hoofdstructuur van Vlaanderen - Concept in hoofdlijnen.*, Academia Press, Gent, 2001, p. 47.)



**Figuur 2:** Cover: Building the Economic Backbone of the Belgian Welfare State. Infrastructure, planning and architecture 1945-1973. (Bron: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011.)

## II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE

---

In navolging van deel “I. ECONOMISCHE ASPECTEN VAN AUTOSNELWEGEN” zal in dit gedeelte van de masterproef stilgestaan worden bij de economische meerwaarde die de E17-autosnelweg genereert. In het voorgaande deel werd al uitvoerig besproken hoe de automobiel- en auto(snel)wegenbouw hun steentje bijdroegen in de Belgische economie, maar vandaag de dag zijn deze economische aspecten ietwat van het voorplan verdwenen. De meest prominent aanwezige economische generatoren anno 2012 zijn ongetwijfeld de talrijke industrie- en bedrijventerreinen (soms ook met aanwezige auto-industrie) langsheen de autosnelwegen.<sup>1</sup> Vandaar zal er in dit deel dan ook vooral gefocust worden op deze hedendaagse economische aspecten.

Concreet zullen we in dit deel trachten aan te tonen hoe het toenmalig ruimtelijk-economisch beleid geleid heeft tot de huidige ruimtelijk-economische dynamiek van de E17. Zoals het woord ‘dynamiek’ al inherent in zich draagt, gaat het hier niet over een statische momentopname. De periode die wij in beschouwing nemen, vat aan met de planning van de E17-autosnelweg en wordt gevolgd door achtereenvolgens de aanleg, uitvoering en exploitatie van deze autosnelweg tot op vandaag de dag. Uiteindelijk is het ons doel om de ruimtelijk-economische dynamiek van de E17 zo goed mogelijk in beeld te brengen en op een zo treffende mogelijke manier te beargumenteren.

In het eerste deel “a. RUIMTELIJK-ECONOMISCH BELEID” wordt er gezocht naar hoe de E17 zich positioneert – gedurende de planvorming, aanleg en realisering (1945 – 1980) – binnen de context van het gevoerde ruimtelijk-economisch (infrastructuur)beleid. Op deze wijze trachten we te

---

<sup>1</sup> Zie **Figuur 1**.

achterhalen hoe men de E17 precies heeft ingezet om economische meerwaarde te laten genereren. Het dient ook al opgemerkt te worden dat er in dit deel louter zal gesproken worden over de ‘E3-autosnelweg’, aangezien de huidige E17-benaming pas werd toegekend vanaf 1986. Dit deel is voornamelijk gebaseerd op het overzichtswerk RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011.<sup>2</sup>

Het tweede deel “b. RUIMTELIJK-ECONOMISCHE DYNAMIEK” tracht de opgewekte dynamiek van de E17-autosnelweg in beeld te brengen. Dit doen we eerst over het volledige traject van de E17 tussen Kortrijk en Antwerpen, waarna er stelselmatig ingezoomd wordt op enkele relevante secties. Vervolgens zal er afgedaald worden tot op het niveau van het bedrijventerrein om aldus een idee te geven van de toegevoegde waarde van enkele bedrijven langsheen de E17. Op alle schaalniveaus wordt de periode vanaf de planning van de E17 tot en met vandaag de dag in beschouwing genomen. Verder zal er bij elk schaalniveau een weloverwogen beargumentering gegeven worden omtrent de zichtbare fenomenen die zowel letterlijk als figuurlijk ‘plaatsgrijpen’. Deze beargumentering zal in grote mate gebaseerd worden op het toenmalige ruimtelijk-economische beleid.

En in het derde deel “c. INTEREMPORELE BESCHOUWINGEN” formuleren we onze bevindingen omtrent de ruimtelijk-economische dynamiek van de E17. Aan de hand van deze dynamiek zal er een beeld gevormd kunnen worden van de E17 als generator van economische meerwaarde. Er zal zelfs getracht worden om hier enkel cijfers op te plakken. Vervolgens zal op basis van onze bevindingen de aanzet gegeven worden tot ons laatste deel “III. AUTOSNELWEGEN ALS BOUWSTENEN VOOR EEN TOEKOMSTIG RUIMTELIJK-ECONOMISCH BELEID”.

---

<sup>2</sup> Zie **Figuur 2**.



## **a. RUIMTELIJK-ECONOMISCH BELEID**

In “ALGEMENE CONTEXT (1945 – 1980)” zal voornamelijk het naoorlogse Belgisch ruimtelijk-economisch beleid geschetst worden. De beleidsmaatregelen die destijds gevoerd werden – gedurende de planning, aanleg en uitvoering van de E3-autosnelweg – vormen de kiemen van de grote infrastructuurwerken. Er was sprake van een impliciete planning waarbij de invloed van de diverse actoren – politici, ambtenaren, wegebouwers, industriëlen, economen en geografen – gebaseerd was op complexe relaties, machtsverhoudingen en maatschappelijke posities. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in een zeer typerend economisch beleid met karakteristieke, overeenstemmende ruimtelijke patronen. Teneinde de planningscontext van de E3 goed te begrijpen, nemen we zowel het verstedelijkingsproces, de gehanteerde concepten als de politieke context in beschouwing. Het infrastructuur- en economisch beleid speelden een cruciale rol bij de regionalisatie discussies waardoor de E3-autosnelweg daadwerkelijk zijn vermogen tot het genereren van economische meerwaarde kon ontgrendelen.

In “POSITIONERING VAN DE E17 (1945 – 1980)” zullen we de planning van de E17 autosnelweg (aanleg, uitvoering en exploitatie) kaderen en schetsen ten opzichte van de hiervoor besproken “ALGEMENE CONTEXT (1945-1980)”.

## **ALGEMENE CONTEXT (1945 – 1980)**

### *ECONOMISCHE RECONSTRUCTIE EN MODERNISATIE*

In de periode na de Tweede Wereldoorlog heerste er in België een politiek onstabiel klimaat. Zo werd het land in de periode van 1944 tot 1954 bestuurd door maar liefst tien verschillende regeringen. Hoewel deze regeringen sterk beïnvloed werden door de Londense politieke ideeën omtrent een gecentraliseerd economisch herstel, toch faalden ze om een sturend economisch herstel uit te stippelen. Het was nog wachten tot de komst van het sociaal-liberaal kabinet onder leiding van Eerste Minister Van Acker (1954) aler er nog eens een regering haar vierjarige ambtstermijn volbracht.<sup>3</sup>

Ondanks de turbulente periode tijdens en vlak na de Tweede Wereldoorlog werden economische issues toch op een zeker niveau gehouden. De regering Pierlot IV (1940 – 1944) die vanuit Londen ballingschap opereerde, had al snel de voeling met de economische realiteiten verloren. Maar gelukkig waren er enkele belangrijke stakeholders in de Belgische nationale economie die de teugels naar zich toetrokken. Concreet gaat het hier over de ‘Société Générale de Belgique’ en de toenmalige leidende banken. Zij vormden samen de ‘Group of Three’ en hadden de reële beslissingskracht met betrekking tot economische zaken. In de vroege naoorlogse jaren werden ze tijdens de besluitvormingsprocessen zelfs bijgestaan door de traditionele sectoren (staal en steenkool). Op deze manier slaagden ze erin om de industrieproductie op acceptabele niveaus te houden.<sup>4</sup> De klemtoon lag in deze periode vooral op een zo snel mogelijke heropleving en groei van de

---

<sup>3</sup> In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 19.

<sup>4</sup> In: Ibidem, p. 20.



traditionele sectoren.<sup>5</sup> Een ‘geplande’ benadering voor economische reconstructie was hierdoor totaal niet aan de orde. Zelfs zeer dure structurele infrastructuurhervormingen werden hierdoor op de lange baan gestuurd.

In dezelfde periode werd vervolgens een ‘politique d’abandance’ naar voor geschoven door de economische elite. Dit neoklassiek economisch beleid werd later overgenomen door de eerstvolgende naoorlogse regeringen. Het voorgenoemde economisch beleid trof samen met enkele keynesiaanse beleidslijnen de vraagzijde van de markt; wat resulteerde in relatief hoge lonen en een stabiele koopkracht voor de werknemers.<sup>6</sup> Er werden eveneens keynesiaanse maatregelen getroffen op de aanbodzijde van de markt; zoals de planning voor de vernieuwing en modernisatie van het infrastructuur- en industrieweefsel maar deze plannen werden grotendeels afgewezen.<sup>7</sup> De specifieke houding van het ‘niet tussenkomen’ in de economie werd verder ook zeer duidelijk in de discussies omtrent de implementatie van het ‘Marshallplan’.<sup>8</sup> België wees

---

<sup>5</sup> Zo was bijvoorbeeld de reconstructie van de Antwerpse haven vlak na WOII van cruciaal belang. De infrastructuren (spoorwegen, bruggen, nationale wegen) werden zo goed en snel mogelijk hersteld. Een ander voorbeeld was de gangbare ‘Battle for Coal’.  
In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 20.

<sup>6</sup> Voorbeelden van deze keynesiaanse beleidslijnen waren o.a. het sociale zekerheids-systeem en de formalisering van loononderhandeling.  
In: *Ibidem*, p. 20.

<sup>7</sup> Maatregelen voor dit soort aangelegenheden werden vóór WOII reeds bestudeerd door Hendrik De Man en lagen in de lijn van het gelijkaardig buitenlands beleid ‘Roosevelt’s New Deal’. Een aantal socialistische en christen-democratische politici ondersteunden dit idee, inzake het moderniseren van infrastructuur en het productiesysteem, net door een toename van de regeringstussenkomst. Weliswaar konden deze politici op niet veel aanhang rekenen waardoor ze slechts een beperkte invloed hadden op het beleid.  
In: *Ibidem*, p. 22.

<sup>8</sup> Het Marshallplan gaf prioriteit aan het herstel van de industrie en een verhoging van de mechanisatiegraad. In een tweede fase werd een budget voorzien voor het herstel van wegen van militair belang en pas daarna ging de aandacht naar nieuwe wegen.  
In: PROVOOST M., *Asfalt*, 1996, p. 61.

zo’n direct economisch interventionisme af – dit in tegenstelling tot de buurlanden – en opteerde eerder voor een indirecte ondersteuning in de vorm van dollarleningen voor de meest belangrijke handelspartners.<sup>9</sup>

Ondanks de terugkeer tot een vooroorlogse economische orde na de Tweede Wereldoorlog én de afwijzing van verdere staatsinterventie in het economisch leven, resulteerden een aantal initiatieven in de late jaren 1940 en de vroege jaren 1950 niettemin in keynesiaanse principes die zich hebben vastgeklampt in de Belgische maatschappij; weliswaar op geleidelijke wijze. Een voorbeeld hiervan is uiteraard het sociale zekerheidssysteem. Deze maatregel lijkt dan ook sterk op het beleid van het ‘De Man Plan’ van 1930 waarbij men de werknemers meer sociale bescherming wou bieden onmiddellijk na de crisis. Los hiervan was er echter geen politieke interventie in de economie of een meer ‘geplande’ aanpak omtrent economische zaken zoals bepleit werd door de theorie van Keynes en zijn volgers.<sup>10</sup>

Als traditionele partij waren de christen-democraten fervente tegenstanders van het communistisch regime en bijgevolg ook van staatsgecontroleerde beleidsmaatregelen. Niettemin was het net binnen diezelfde christen-democratische kringen – voornamelijk gevormd rondom professor in de economie Gaston Eyskens – waar de fundamenteën gelegd werden voor een aantal instrumenten en concepten die in de naoorlogse jaren van grote waarde waren voor het economisch beleid. Eyskens was kennelijk invloedrijk door het introduceren van twee belangrijke concepten, namelijk ‘economische expansie’ én ‘regionaal economisch beleid’. Beide begrippen waren geïnspireerd op Keynes.<sup>11</sup> Hoewel er een duidelijke afkeer was van zowel staatscontrole als een

---

<sup>9</sup> In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 22.

<sup>10</sup> In: *Ibidem*, p. 22.

<sup>11</sup> In: *Ibidem*, p. 54.





interventionistisch beleid, toch werden de verdiensten van een sturende overheid op economisch gebied erkend en geleidelijk aan ook opgenomen in de Belgische maatschappij. Een duidelijk voorbeeld hiervan was het 'Kerstprogramma' van 1945. De christen-democratische partij verwierp nog steeds sterk het idee van een 'geplande economie' maar wat het economisch beleid betrof ondersteunde dit programma een selectieve toepassing van keynesiaanse principes. Naast systemen die het familieinkomen stabiliseerden, beklemtoonde het programma eveneens de noodzaak van een infrastructuurprogramma opdat de regering in staat zou zijn om een anticyclisch investeringsbeleid te kunnen aanhouden.<sup>12</sup> De regering moest met andere woorden voortdurend bijsturen om een gunstig economisch klimaat te kunnen verzekeren waarin private initiatieven konden opbloeien. Verder benadrukte het programma de noodzaak van een gecoördineerd openbaar beleid om de economie te sturen. Om dit te kunnen verwezenlijken werden een aantal instanties voorgesteld waarvan het 'Comité Ministeriel pour la Coördination Economique (CMCE)' één van de voornaamste was. Deze instantie stond in voor de coördinatie van de verschillende overheidsacties die een impact hadden op de economie.<sup>13</sup>

Eyskens' drijfveer voor de emancipatie van Vlaanderen verantwoordde deels waarom hij geïnteresseerd was in het nastreven van een meer keynesiaanse benadering met betrekking tot een economische groei in het begin van de jaren 1950. Het was immers duidelijk dat de voordelen van de economische reconstructie van de jaren 1940 voornamelijk voor de industriële vestigingen rondom Luik en Charleroi bestemd waren. Deze gebieden werden namelijk geconfronteerd met een overaanbod aan tewerkstelling, terwijl op hetzelfde moment – in een periode van

---

<sup>12</sup> In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 55.

<sup>13</sup> In: *Ibidem*, p. 55.

economische bloei in België – bepaalde regio's in Vlaanderen duidelijk achterop hinkten.<sup>14</sup> Hierdoor realiseerden zowel Eyskens' entourage als enkele Vlaamse economen, zoals Karel Pinxten en André Vlerick, dat er een regionaal gediversifieerde overheidsaanpak nodig was om de problemen in deze regio's op te lossen.<sup>15</sup>

In tegenstelling tot klassieke economen zoals Baudhuin, die geloofde dat ruimtelijke of regionale verschillen – inzake tewerkstelling – automatisch zouden afvlakken door middel van de marktwerking, volgden de Vlaamse economen Keynes in zijn pleidooi dat de 'onzichtbare hand' niet zou volstaan om de ruimtelijke verschillen te mitigeren.<sup>16</sup> Aldus werd 'ruimte' opnieuw geïntroduceerd als een belangrijke variabele in de economische analyse.

Gedurende het tijdperk van de christen-democratische kabinetten (1949 – 1954) met Eyskens als Eerste Minister (1949 – 1950), resulteerden een aantal initiatieven in een soort niche waaruit een meer 'gepland' of 'gestuurd' economisch beleid kon voortkomen. Een eerste initiatief was de oprichting van het voornoemde CMCE dat de eerste en overigens enige overheidsinstantie was met economische sturing als taak.<sup>17</sup> De Belgische situatie verschilde in die zin danig met deze van de buurlanden waar de coördinatie van de economie de vorm had aangenomen van economische planning.<sup>18</sup> België had in tegenstelling tot Frankrijk en Nederland een eerder gelimiteerde scope betreffende de economische

---

<sup>14</sup> Bepaalde regio's in West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen, de Campine en Hageland zijn hier voorbeelden van.

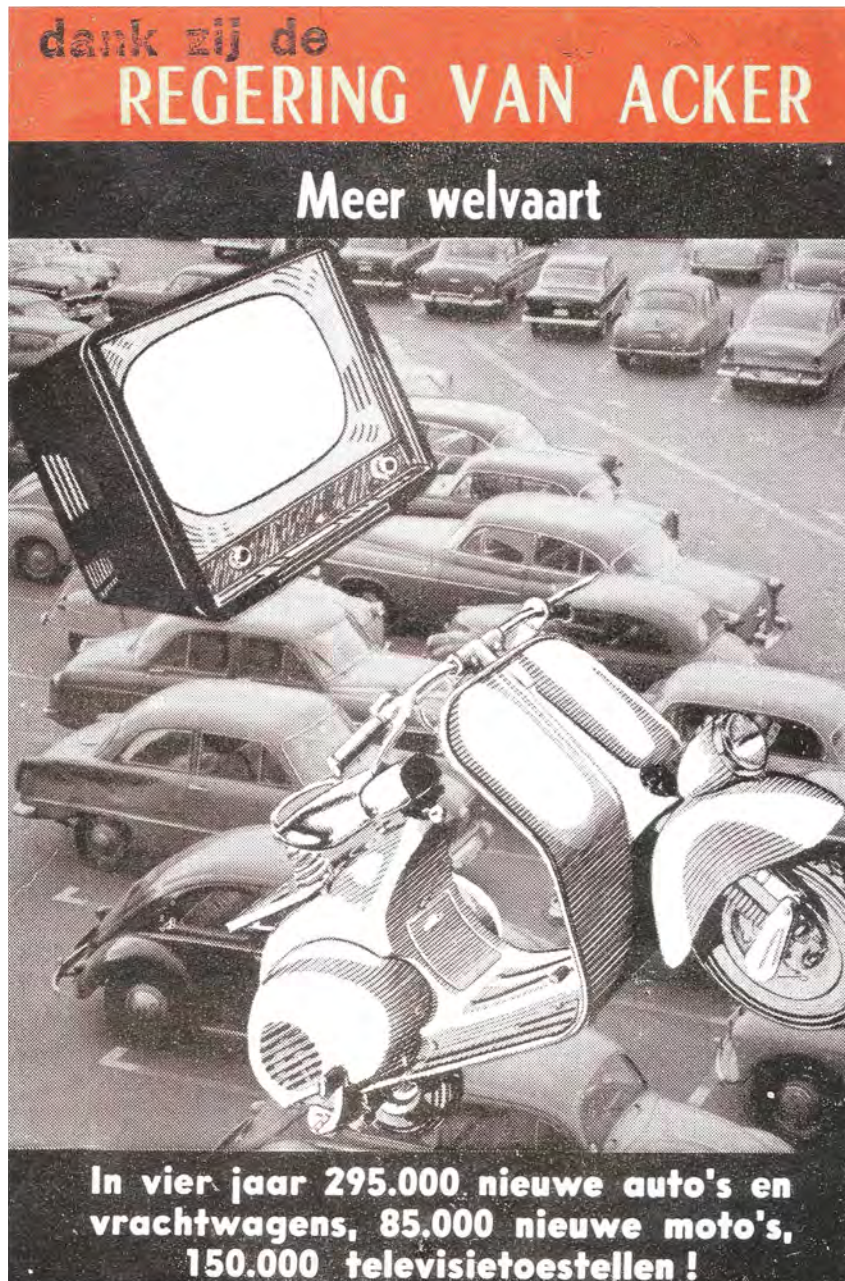
<sup>15</sup> In: *Ibidem*, p. 57.

<sup>16</sup> In: *Ibidem*, p. 58.

<sup>17</sup> In: *Ibidem*, p. 58.

<sup>18</sup> Kort na WOII werden in Frankrijk en Nederland vijfjarenplannen inzake economische ontwikkeling opgemaakt. In beide landen werd hiervoor een machtige administratie op poten gezet; voor Nederland was dit het 'Centraal Planbureau', voor Frankrijk de 'Commissariat Général au Plan'.

In: *Ibidem*, p. 56.



**Figuur 3:** Affiche regering Van Acker (1954 - 1958).  
(Bron: WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-  
ISG, Gent, 2010, p. 276.)

sturing. Maar de CMCE was toch een zeer direct en flexibel beleidsorgaan. De politieke natuur van het CMCE bestond er zodoende uit dat beslissingen ondersteund moesten worden door de politieke partijen die aan de macht waren. Hierbij moesten de beslissingen eerder gebaseerd worden op de consensus van de verschillende partijen dan op de wetenschappelijke of rationele planningsprocessen die opgemaakt werden door technocraten die niet noodzakelijk een onderliggende politieke gedachte weerspiegelden.<sup>19</sup> Eyskens' primaire doel beantwoordde dan ook aan de context van de prille jaren 1950: tewerkstelling en industriële expansie genereren in bepaalde regio's die dit nodig hadden.<sup>20</sup> Het ministerie van Economische Zaken bestudeerde bijgevolg deze structurele problemen in de verschillende regio's en om bepaalde inspanningen te kunnen sturen werd in 1952 de 'Service du planning et de l'expansion économique' opgericht binnen het ministerie van Economische Zaken.<sup>21</sup> Hoewel deze planningsafdeling niet echt een duidelijke missie voor ogen had kon het succes ervan niet volledig ontkend worden. Het zou immers inefficiënt zijn om een volledig nieuw economisch framework op te zetten aangezien de huidige inspecteurs zeer ervaren waren en beschikten over uitstekende contacten met provinciale gouverneurs, lokale zakenpartners, werkgeversorganisaties en ondernemingen. Goede contacten met de ondernemingswereld werden aldus meer gewaardeerd dan een gecentraliseerde algemene benadering.<sup>22</sup> Een tweede belangrijk initiatief was een wetsvoorstel van

---

<sup>19</sup> In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 57.

<sup>20</sup> In: BAETEN G., SPITHOVEN A. en ALBRECHTS L., *Mobiliteit: Landschap van macht en onmacht*, ACCO, Leuven/Amersfoort, 1997, p. 50.

<sup>21</sup> In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 58.

<sup>22</sup> Bijkomend aan de gangbare wetgeving was er nog de belangrijke 'Duvieusart Wet'. Deze wet impliceerde de voorziening van staatsgaranties op leningen uitgegeven door openbare investeringsbanken (bv. de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid) voor de uitbreiding of oprichting van nieuwe industriële activiteiten. De 'Duvieusart Wet'

het departement 'Planning en Economische Expansie' van het ministerie van Economische Zaken dat werd bestudeerd door de CMCE. Dit wetsvoorstel (1953) impliceerde fiscale maatregelen ter bevordering van de oprichting van nieuwe ondernemingen en de uitbreiding van ondernemingen in gebieden met louter structurele werkloosheid en onvoldoende economische ontwikkeling. Maar de regering Van Acker heeft het wetsvoorstel pas goedgekeurd in 1954 waardoor zelfs taksvrijstelling voor 'alle' productieve investeringen – ongeacht regionale criteria – werden toegestaan.<sup>23</sup> Eyskens bemerkte eveneens meermaals de vele tegenstand voor een regionale aanpak; het zou de vrijmarktcompetitie belemmeren en België zou een te klein land zijn om een 'discriminerend beleid' door te voeren.<sup>24</sup>

#### *CORRIDOR ONTWIKKELING*

De verkiezing van de sociaal-liberale regering – geleid door Van Acker in 1954 – kan beschouwd worden als het startpunt van een nieuw tijdperk inzake Belgisch economisch beleid. Hierbij was het leidmotief ontegensprekelijk het genereren van tewerkstelling. In tegenstelling tot een gekoesterde christen-democratische aandacht voor een regionale aanpak van economische problemen, opteerde de sociaal-liberale coalitie voor een algemeen economisch expansiebeleid voor het hele land.<sup>25</sup> Hierbij waren grootschalige programma's (openbare investeringen) aan de orde met als doel de modernisatie van de economische infrastructuur.<sup>26</sup>

---

ondersteunde alle investeringen in de industrie en kleine ondernemingen die ten dienste stonden van het algemeen economisch belang. Hierdoor kon het economisch beleid niet zomaar enkele algemene richtlijnen implementeren. En net omwille van de grote marge die politici kregen bij hun besluitvorming, werd het beleid dus flexibeler.

In: *Ibidem*, p. 58.

<sup>23</sup> In: *Ibidem*, p. 58.

<sup>24</sup> In: *Ibidem*, p. 59.

<sup>25</sup> Zie **Figuur 3**.

<sup>26</sup> Economische problemen die voorheen beperkt bleven tot bepaalde regio's, begonnen vanaf midden de jaren 1950 hun impact te hebben op het gehele nationale landschap. Dit



Weliswaar was er een verschillende inspiratiebron op te merken tussen de socialisten en de liberalen. Terwijl in socialistische kringen de idee voor een meer geplande aanpak voor investeringen z'n inspiratie vond in buitenlandse voorbeelden, prefereerden de liberalen een aanpak die voorgesteld werd door de CMCE.<sup>27</sup> Drie actiezones werden vervolgens uitgewerkt waarvan de derde actiezone bedoeld was om zich te concentreren op grote publieke werken zoals wegen, kanalen en gebouwen; maar ook de oprichting van nieuwe industrie viel onder deze derde actiezone. Dit was het domein waarop de regering Van Acker een soort afgezwakte versie van het idee van een 'Fonds d'Équipement' aanwendde. Hierbij beperkte de regering zich strikt tot de provisie van openbare infrastructuur. Het ministerie van Openbare Werken werd vervolgens verantwoordelijk gesteld voor het uitvoeren van deze acties en het was onder impuls van Omer Vanaudenhove – lid van de liberale regering – dat deze ambitieuze programma's geëffectueerd konden worden.<sup>28</sup> Voor het tweede deel van het programma – de oprichting van de nieuwe industrie – werd geen enkele regeringsinstantie verantwoordelijk gesteld en bijgevolg zou dit deel integraal gecoördineerd worden door de CMCE. Aan de uitbreiding van de nieuwe industrie waren verder nog drie modaliteiten verbonden. De derde en tevens belangrijkste

---

was o.a. te wijten aan het einde van de economische reconstructie van de buurlanden én de integratie van de staal- en steenkoolmarkten.

In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 59.

<sup>27</sup> De socialisten presenteerden het Franse 'Plan d'Équipement' voor de regering Van Acker. Het document bediscussieerde het eerste (1947 – 1952) en het tweede (1952 – 1957) vijfjarenplan die afgekondigd werden door het 'Commissariat Général du Plan de Modernisation et d'Équipement'. Het eerste plan had als taak het moderniseren van de productie-infrastructuur van vitale economische sectoren. Het tweede plan was voornamelijk gericht op bijstandsfondsen om bepaalde productievolumes te verhogen. De Belgische socialisten stelden bijgevolg een gelijkaardig plan op inzake infrastructuurvoorzieningen en bijstandsfondsen.

In: *Ibidem*, p. 60.

<sup>28</sup> In: VANAUDENHOVE O., *Twee noodzakelijke wetten*, Brussel: Heymanscentrum, 1961.

modaliteit handelde over de hoeveelheid industriegronden. Hiervoor maakte de Nationale Survey Dienst van het departement Ruimtelijke Planning een inventaris op en leverde deze aan de CMCE.<sup>29</sup> Los van deze succesvolle onderneming was het duidelijk dat de regering nooit de intentie heeft gehad om te streven naar een meer gecentraliseerd beleid of een openbaar beleid inzake industriegronden. De essentie van de regering Van Acker was net om de vraag van bedrijven of industrieën te matchen aan nieuwe locaties. Hierbij werd er rekening gehouden met de wensen van lokale autoriteiten om nieuwe industrieën te huisvesten op hun grondgebied en aldaar tewerkstelling te genereren voor hun inwoners.<sup>30</sup> De centrale rol van de regering bestond er dus in om een flexibele coördinatie van zowel private als lokale initiatieven te bewerkstelligen in de plaats van het opleggen van een uitgebreide locatiestrategie.

De effectieve toepassing van het tewerkstellingsplan werd verder ontwikkeld in de EXPA rapporten.<sup>31</sup> Deze documenten voorzagen richtlijnen voor overheidsacties omtrent industriële expansie en het creëren van tewerkstelling. Het EXPA rapport nr. 2 – en tevens het belangrijkste rapport – focuste voornamelijk op 'economische expansie' door middel van de uitbreidingsmogelijkheid van nieuwe activiteiten in expanderende economische sectoren.<sup>32</sup> Een andere belangrijke richtlijn uit de EXPA rapporten had een markante, indirecte impact op de ruimtelijke organisatie van het Belgisch productielandschap. Dit rapport bevatte namelijk de krijtlijnen van een nieuw algemeen expansiewetsvoorstel dat aanvullend was op de eerdere 'Duvieusart Wet' en de 'Wet op taksvrijstelling'. Het betreffende wetsvoorstel werd

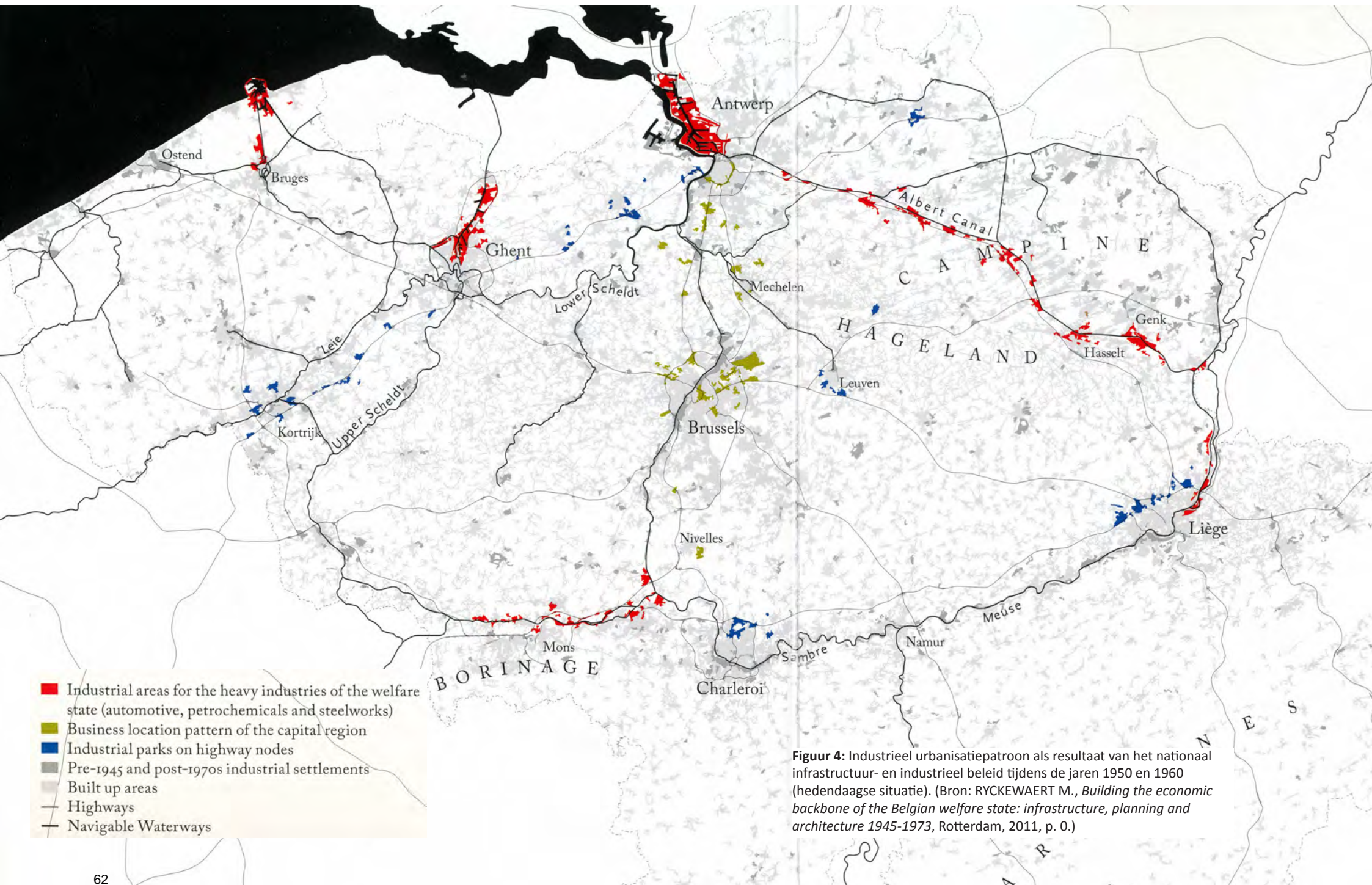
---

<sup>29</sup> In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 61.

<sup>30</sup> In: *Ibidem*, p. 61.

<sup>31</sup> In: *Ibidem*, p. 62.

<sup>32</sup> In: DETROOZ A., *Instructies 'EXPA'*, nr. 2. 1<sup>ste</sup> herziening, Brussel, 1954.



- Industrial areas for the heavy industries of the welfare state (automotive, petrochemicals and steelworks)
- Business location pattern of the capital region
- Industrial parks on highway nodes
- Pre-1945 and post-1970s industrial settlements
- Built up areas
- Highways
- Navigable Waterways

**Figuur 4:** Industrieel urbanisatiepatroon als resultaat van het nationaal infrastructuur- en industrieel beleid tijdens de jaren 1950 en 1960 (hedendaagse situatie). (Bron: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 0.)

ingediend door de liberale minister van Economische Zaken Jean Rey en werd vervolgens, naar analogie met de wet voor private woningbouw, gedoopt tot de 'De Taeye Premium Wet voor industriegebouwen'.<sup>33</sup> Maar de meest belangrijke notie in EXPA rapport nr. 2 beklemtoonde de nood voor constructie en modernisatie van de infrastructuur zodat industriële expansie net mogelijk kon worden. De regering Van Acker hechtte dan ook veel belang aan dit beleidsveld en bereikte belangrijke resultaten door het legislatief werk van Omer Vanaudenhove en de latere toepassing van een gestuurd infrastructuurbeleid. Het infrastructuurbeleid – voorgesteld door de regering Van Acker – werd vervolgens opgenomen in drie wetten die de mechanismen voor de infrastructuraanleg over een periode van meerdere jaren vastlegden.<sup>34</sup> Het hoofddoel van deze drie wetten bestond erin om naast de jaarlijkse budgetten een aparte financiering te voorzien voor infrastructuurprojecten van 'urgent' nationaal belang. Hiertoe werden er gescheiden financieringsprogramma's opgericht en in het geval van het wegenfonds zelfs een aparte administratie.

Zoals al indirect aan bod kwam, was de aanpak van de werkloosheid ongetwijfeld dé primaire zorg van de regering Van Acker. Het keynesiaanse recept voor het creëren van tewerkstelling door het lanceren van een groot openbaar bouwprogramma paste dan ook zeer goed binnen dit doel. Dit infrastructuurbeleid had eveneens een veel verder reikende impact dan enkel de agenda van de directe werkgelegenheid. Zowel ruimtelijk als economisch vormde dit beleid immers de ruggengraat van het economische weefsel en speelde het een

---

<sup>33</sup> In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 63.

<sup>34</sup> Deze drie wetten waren het wegenfonds (1955) ter financiering van investeringen inzake weginfrastructuur (1955 – 1969); het tienjarenplan voor de haven van Antwerpen (1956 – 1965) en tenslotte de Kanaalwetten (1957).

In: *Ibidem*, p. 65.

kritische rol in het naoorlogse economisch landschap tot op vandaag de dag.<sup>35</sup> Het was dan ook niet verwonderlijk dat het infrastructuurprogramma – als een nationaal ruimtelijk project – aangevat werd onder een sociaal-liberale regering. Voor de socialisten was het creëren van jobs en het winnen van het vertrouwen van vakbonden en arbeiders de primaire agenda. Weliswaar hebben deze sociale issues nogal liberale principes aangenomen waarbij men de voorkeur gaf aan private onderneming. Bovendien vormden zowel de socialisten als de liberalen in de jaren 1950 twee unionistische en patriottistische partijen die de nadruk legden op de eenheid van het land. Dit was in tegenstelling tot de christen-democraten waarvan de Vlaamse vleugel voornamelijk bezig was met culturele emancipatie en regionalisme.<sup>36</sup>

Minister van Openbare Werken en Wederopbouw Omer Vanaudenhove concretiseerde de voorgenoemde liberale agenda in zijn 'Programma-wetten'.<sup>37</sup> In tegenstelling tot Eyskens en de christen-democraten was Vanaudenhove een fervent voorvechter van nationale eenheid in België.<sup>38</sup> Deze bijzondere politieke kloof tussen de nationalistisch geïnspireerde christen-democraten enerzijds en de unicentrische socialisten en liberalen anderzijds heeft dan ook een niet te onderschatten invloed uitgeoefend op zowel het politiek als het ruimtelijk beleid. De afwijzing van een regionale benadering door de regering Van Acker kon verklaard worden doordat zo'n beleid net de ongunstige situatie van Vlaanderen tegenover Wallonië zou kunnen blootleggen en dit zou bijgevolg een bedreiging

---

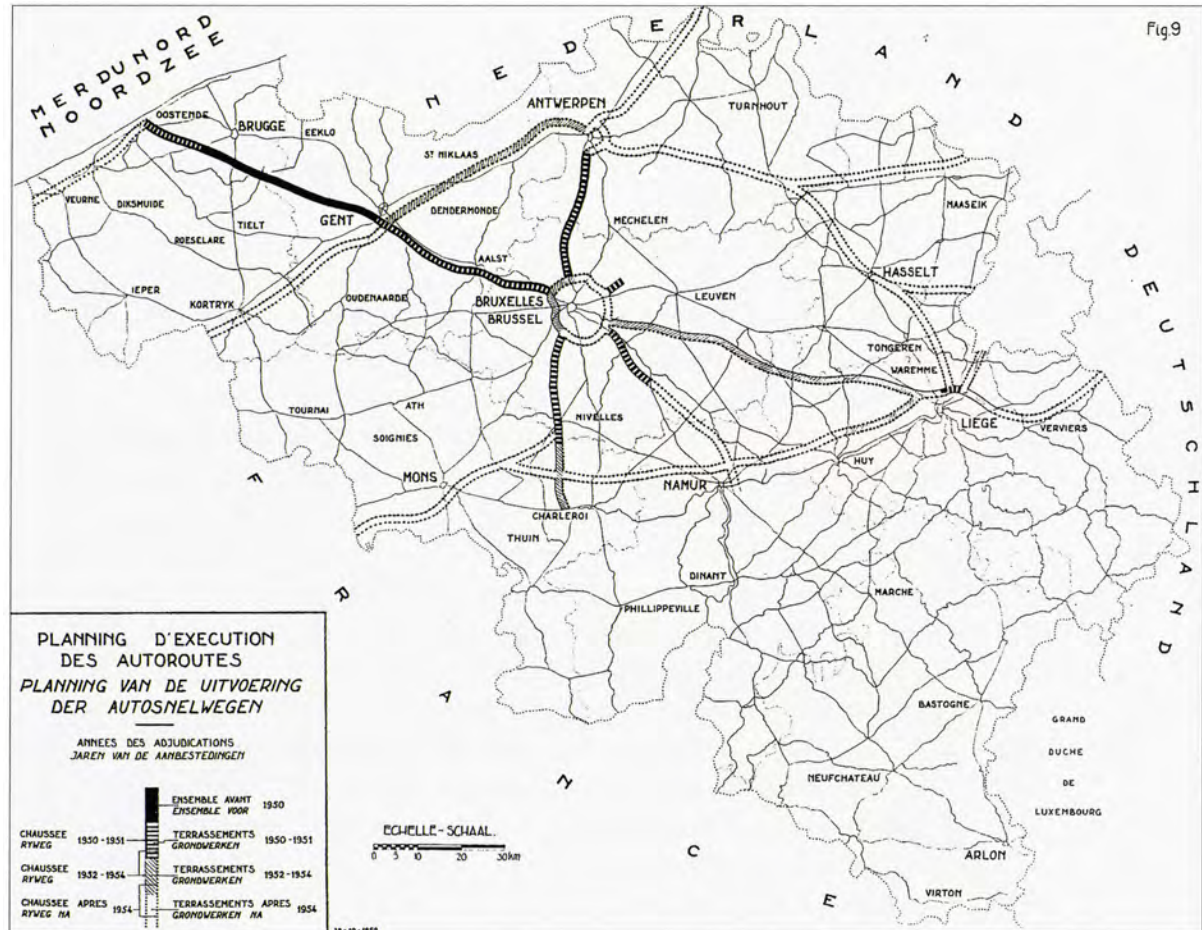
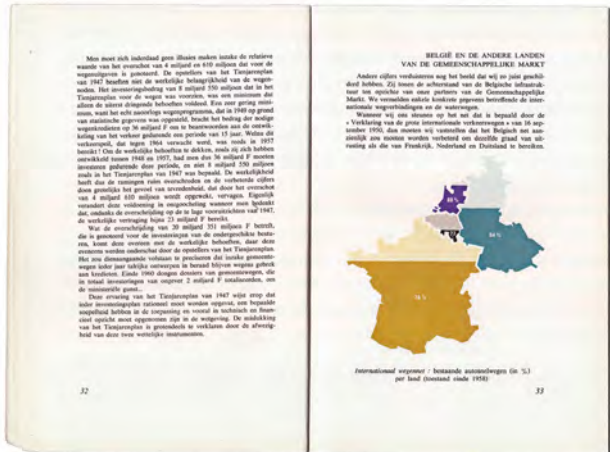
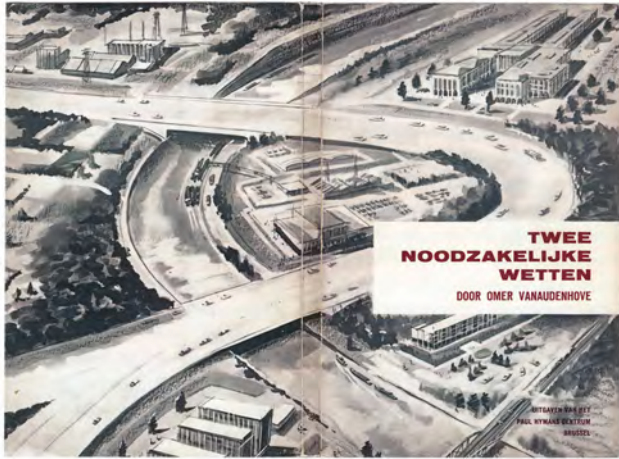
<sup>35</sup> In: *Ibidem*, p. 65. Zie **Figuur 4**.

<sup>36</sup> In: *Ibidem*, p. 65.

<sup>37</sup> In: *Ibidem*, p. 65.

<sup>38</sup> Als leider van de liberale partij, op het einde van de jaren 1960, streefde Vanaudenhove immers om de partij samen te houden over de culturele en regionale scheidelijnen van het land heen; en dit in een tijd waarin de christen-democraten zich reeds hadden opgesplitst in een Vlaams en Frans sprekende partij.

In: *Ibidem*, p. 66.



**Figuur 5:** Twee Noodzakelijke Wetten. (Bron: VANAUDENHOVE O., *Twee noodzakelijke wetten*, Brussel: Heymanscentrum, 1961.)

**Figuur 6:** Autosnelwegenprogramma Hondermarcq, 1949. (Bron: HONDERMARCQ H., *De Belgische Wegen*, Militair Geografisch Instituut, Brussel, 1952.)



kunnen betekenen voor de eenheid van het land.<sup>39</sup> In de plaats hiervan opteerde de regering voor een 'nationaal economisch beleid' onder leiding van de 'bruggenbouwer' Vanaudenhove. Dit infrastructuurprogramma nam de vorm aan van een nationaal infrastructuurbeleid. Naast dit ideologisch getint standpunt betreffende het nationale infrastructuurbeleid, was ook de ondernemingsachtergrond van Vanaudenhove sterk bepalend voor de aard van het programma. Zo gaven zijn 'Programmawetten' blijk van een grote belangstelling voor kosteneffectiviteit en winstgevendheid van openbare investeringen.<sup>40</sup> Verder stipuleerde Vanaudenhove het grote belang van de administratie Openbare Werken. Personen zoals Hondermarcq (autosnelwegen) en Delmer (waterwegen) speelden een cruciale rol bij het uitvoeren van deze 'Programmawetten'. De nauwe banden tussen de ambtenaren binnen de administratie gecombineerd met de politieke verantwoordelijkheden hebben zodoende geleid tot een sterke politieke steun voor deze plannen. Hierdoor werd net een krachtig infrastructuurbeleid mogelijk gemaakt.<sup>41</sup>

Hoewel er in 1947 verrassend genoeg geen consensus bereikt werd over de noodzaak van een autosnelwegennetwerk in België, toch veranderde dit grondig met de komst van Henri Hondermarcq die in 1949 een compleet nieuw autosnelwegennetwerk voor België ontwierp.<sup>42</sup> Eveneens

---

<sup>39</sup> In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 66.

<sup>40</sup> In Vanaudenhoves politiek testament 'Twee Noodzakelijke Wetten' bepaalde hij vier basisprincipes die in elk van deze wetten benadrukt werden. Zo mochten enkel projecten ondernomen worden die binnen een bepaalde tijdsperiode winstgevend waren.

In: VANAUDENHOVE O., *Twee noodzakelijke wetten*, Brussel: Heymanscentrum, 1961. Zie **Figuur 5**.

<sup>41</sup> In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 67.

<sup>42</sup> Directeur-generaal Devallée van de Administratie Wegen was geen voorstander van autosnelwegen. Hij stelde enerzijds een upgradering van de bestaande wegen voor (tot 3-rijstrookwegen voor de grote verkeersvolumes) en anderzijds hogere snelheden op de bestaande wegen.

voorzag de toenemende samenwerking tussen de Europese landen een bijkomend argument voor het introduceren van de autosnelwegenbouw. In 1950 was de 'European Economic Board of the United Nations' vervolgens overeengekomen om een Trans Europees Autosnelwegennetwerk te concipiëren waarbij België duidelijk aanzien werd als een strategisch kruispunt voor diverse internationale verbindingen. In 1951 heeft Hondermarcq het ontwerp van dit netwerk (voor België) gepubliceerd.<sup>43</sup> Niettegenstaande de regering hun goedkeuring had gegeven aan het plan, vorderden de eigenlijke autosnelwegenwerken gedurende vele jaren tergend traag. Om dit probleem te verhelpen werden er – tot in de jaren 1950 – diverse wegenfondsen opgericht, maar deze hadden vaak beperkingen en waren gelimiteerd in omvang en in tijd.<sup>44</sup> Het geïnstitueerde wegenfonds van 1955 (onderdeel van de liberale agenda) had in tegenstelling tot de voorgaande fondsen een veel bredere scope.<sup>45</sup> Hierbij moest zestig procent van de totale dertig miljard van het

---

In: GREGOIRE J.M., *Autosnelwegen in België. Ontstaan en verwezenlijking*, Brussel, 1985, p. 25.

<sup>43</sup> In: HONDERMARCQ H., *De Belgische Wegen*, Militair Geografisch Instituut, Brussel, 1952. Zie **Figuur 6**.

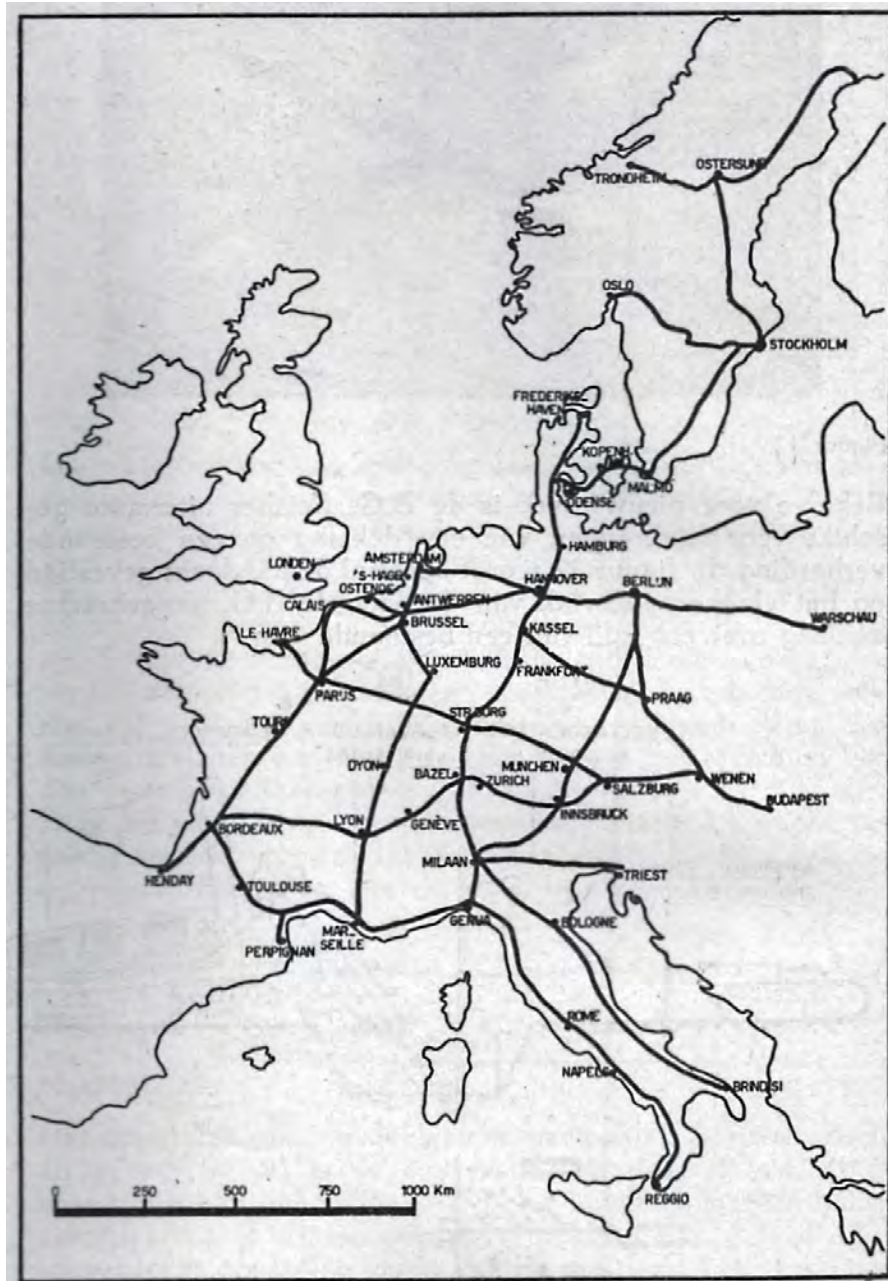
<sup>44</sup> Een eerste poging om meer weginvesteringen te maken kwam er met het wegenfonds van 1952. Maar dit 'fonds' concept voor openbare werken van nationaal belang werd eveneens al eerder gebruikt voor o.a. wegenconstructies (1886), militaire doeleinden (1897 en 1906) en opnieuw voor wegeaanleg (1928 en 1933).

In: GREGOIRE J.M., *Autosnelwegen in België. Ontstaan en verwezenlijking*, Brussel, 1985, p. 54.

<sup>45</sup> Het wegenfonds van 1955 was in staat om leningen uit te geven waarop eenieder kon inschrijven. Maar het werd ook opgezet als een aparte, onafhankelijke overheidsinstelling met een normale juridische status. Door deze onafhankelijkheid had deze instelling de macht om leningen uit te geven, om te sturen, om offertes uit te geven voor studies, bouwwerkzaamheden en om personeel in te huren.

Hondermarcq, hoofd van de Administratie Wegen, was eveneens het hoofd van het wegenfonds. Deze instelling werd gesuperviseerd door de minister van Openbare Werken én een Raad bestaande uit verschillende afgevaardigden van de departementen van Openbare Werken, Financiën, Economische Zaken en het departement van Transport en Communicatie.

In: *Ibidem*, p. 55.



**Figuur 7:** Vroege representatie van het E-wegen netwerk in formatie, 1948. (Bron: SCHIPPER F., *Driving Europe: Building Europe on roads in the twentieth century*, Aksant, Amsterdam, 2008, p. 192.)

fonds voorbehouden worden voor de constructie van het autosnelwegennetwerk. Dit netwerk omvatte eveneens het autosnelwegenprogramma zoals opgenomen in de 'Declaration on the Construction of a Trans European Highway Network', die door verscheidene Europese landen ondertekend werd op 16 september 1950 te Genève.<sup>46</sup> De overige veertig procent werd bestemd voor de verdere modernisering van de bestaande primaire en secundaire wegen en voor de verbetering van de verkeersaders in de grote agglomeraties. Hierbij werd in de aanloop van Expo '58 een absolute prioriteit gegeven aan de Brusselse regio.

Het wegenfonds van 1955 werd al snel door zowel het parlement als door het grote publiek positief onthaald. Het bood namelijk een oplossing voor de explosieve toename van het autobezit en -verkeer tijdens de jaren 1950.<sup>47</sup> Een continue 'mismatch' tussen de verkeersintensiteit en de actuele conditie van het wegenennetwerk had twee markante gevolgen. Ten eerste waren er de vele accidenten. Daarom heeft de regering voor de wegenfondsleningen ook direct beroep gedaan op de weggebruikers zelf maar ook op diegenen die een aandeel hadden in de groeiende automobiemarkt zoals de autofabrikanten. Het wegenfonds werd in die zin instrumenteel aangewend om het automobielbezit aan te wakkeren (want betere wegen trekken meer gebruikers aan). Een tweede en belangrijker gevolg was de erbarmelijke staat van de transportfaciliteiten. Het wegenfonds kon ook hier gerechtvaardigd worden doordat de herstelling van de wegen de Belgische economie ten goede zou komen. Een opvallende nota bij de wegenfondswetgeving – namelijk de 'Nota omtrent de winstgevendheid' – bevatte ter duiding berekeningen omtrent

---

<sup>46</sup> In: SCHIPPER F., *Driving Europe: Building Europe on roads in the twentieth century*, Aksant, Amsterdam, 2008. Zie **Figuur 7**.

<sup>47</sup> In: BAETEN G., SPITHOVEN A. en ALBRECHTS L., *Mobiliteit: Landschap van macht en onmacht*, ACCO, Leuven/Amersfoort, 1997, p. 51.

de rendementen voor de overheidsbegroting.<sup>48</sup> Hieruit bleek dat het wegenfonds winstgevend zou zijn voor de overheidsbegroting, maar ook de gemeenschap was gebaat met het wegenfonds aangezien de transportkosten daalden. Het snelle vervoer van personen en goederen tussen de verschillende industriegebieden was uiteraard het meest directe voordeel. Deze gehele calculatie is dan ook een typerend voorbeeld van een kosten-baten analyse gecombineerd met keynesiaanse principes die aanwezig waren in Vanaudenhoves 'Programmawetten'.<sup>49</sup> Tenslotte was ook de economische impact een belangrijk punt op de agenda. Zo werd er prioriteit gegeven aan de wegen binnen de Brusselse agglomeratie, de voltooiing van de autosnelweg Oostende – Brussel, de constructie van de verbinding Antwerpen – Luik – Aachen, die de link vormde tussen de Antwerpse haven en de industriële bassins van Luik en Duitsland. Maar door nieuwe vertragingen en geldtekorten diende er een bijkomende financiering en alternatieve financieringssystemen ingezet te worden om het autosnelwegennetwerk te kunnen voltooiën.<sup>50 en 51</sup>

We kunnen stellen dat het infrastructuurprogramma – ingebed in drie 'Programmawetten' – gebaseerd was op plannen en projecten die opgemaakt werden door technici en specialisten. De plannen en projecten werden vervolgens vertaald in duidelijke prioriteiten en er werd een gedetailleerd financieel plan met accurate kosten-baten analyses gemaakt. De Wetten schetsten daardoor ook een rationeel infrastructuurbeleid. Maar zoals de 'Nota omtrent de winstgevendheid' aantoonde, was

---

<sup>48</sup> Deze rendementen zouden grotendeels het gevolg zijn van multiplicatoreffecten die men verwachtte bij de investering in de wegeninfrastructuur.

In: *Ibidem*, p. 55.

<sup>49</sup> In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 71.

<sup>50</sup> In: COENE J. ea., *Europaweg E3*, Lannoo, Tiel, 1973, p. 25.

<sup>51</sup> Om bepaalde autosnelwegen (waaronder ook de E3) te kunnen realiseren, dienden alternatieve financieringssystemen gezocht te worden. Meer hierover in "POSITIONERING VAN DE E17 (1945 – 1980) – REGIONAAL".



de scope van het programma veel breder dan het louter verbeteren van de infrastructuur ten bate van de transportefficiëntie. Achter het gordijn van deze wetten school er duidelijk een 'economische agenda' waarbij directe werkgelegenheid door middel van overheidsuitgaven slechts één effect was. Het scheppen van gunstige vestigingscondities voor ondernemingen bleek van veel groter belang te zijn dan de korte termijn effecten op de werkgelegenheid.<sup>52</sup> Dit werd enerzijds duidelijk door de impact van de wetten op het verstedelijkingsproces en anderzijds tijdens de discussies naar aanleiding van de goedkeuring van de 'Programmawetten'.<sup>53</sup> De infrastructuurverbeteringen dienden met andere woorden ook om nieuwe gebieden aan te snijden en te openen voor industriegebruik. Een ander economisch aspect, dat naar voor werd gebracht in de discussies, was de lange termijn omgang van de infrastructuurprogramma's. Door het toekennen van overheidsinvesteringen over een langere periode, op basis van een gedetailleerd programma, konden private partijen hun eigen beleggingsstrategieën aanpassen aan deze van de overheid. Dit gold immers niet enkel voor de bouwsector maar ook voor locatiebeslissingen van investeerders in diverse sectoren. De principes van 'nationale planning' zoals ze gekend waren door de regering Van Acker – door o.a. hun studie van het Franse 'Plan d'Équipement' – waren dan ook duidelijk aanwezig in de 'Programmawetten'.<sup>54</sup> Hoewel de structuur van de 'nationale planning' formeel nogal verschillend was, waren de 'Programmawetten' desgevallend een implementatie van het idee van een 'Fonds d'Équipement' dat onderzocht werd door de sociaal-liberale coalitie. De

---

<sup>52</sup> In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 74.

<sup>53</sup> Zo bestonden er lijsten van bedrijven die zich wilden lokaliseren in het havengebied en nabij de waterwegen. Deze locaties werden gepromoot als attractiepolen voor zware en middelgrote industrie.

In: *Ibidem*, p. 74.

<sup>54</sup> In: *Ibidem*, p. 75.

Belgische casus verschilde in dat opzicht met de Franse situatie doordat men in de 'Programmawetten' enkel het openbare investeringsprogramma heeft gespecificeerd; private industriële investeringen moesten zich bijgevolg vrijwillig adapteren aan het programma.<sup>55</sup> Het leek er dus op dat Belgische politici nog steeds terughoudend waren om openlijk en vanuit overheidswege planningsmethodes in de praktijk toe te passen.<sup>56</sup> Aangezien de 'Programmawetten' enkel noodzakelijke, minimale acties impliceerden, konden verdere economische beleidsbeslissingen overgelaten worden aan de CMCE die op hun beurt snel kon optreden naargelang de veranderende economische context. In dat opzicht was de Belgische benadering dus wel meer flexibel dan in de buurlanden en liet het meer ruimte voor private ondernemingen. In de plaats van de toepassing van een geformaliseerd, technocratisch planningsconcept, werd het Belgische 'model' aldus adequaat gekenmerkt als een 'economisch coördineringsmodel'.<sup>57</sup>

Het belangrijkste resultaat van de politieke besluitvorming omtrent de 'Programmawetten' was te vinden in het beleid inzake 'regionaal

---

<sup>55</sup> De Franse 'Plans' en de Nederlandse 'Industrie Nota's' waren de wettelijke basis voor de industriële investeringsprogramma's van (nationale) bedrijven en sectoren. In België was dit kennelijk niet het geval wegens het ontbreken van een monolithisch planningslichaam. In: *Ibidem*, p. 75.

<sup>56</sup> Een bewijs van de graduele zin voor 'planning' was op te merken met de verandering van de titel van de Kanaalwet zodat het de notie van planning in zich zou dragen. Het programma voor de Antwerpse haven werd hierdoor algemeen bekend als het tienjarenplan voor de haven van Antwerpen.

In: *Ibidem*, p. 76.

<sup>57</sup> Een ander element dat de flexibiliteit van het economisch coördinatiemodel aantoonde werd weerspiegeld door de leden van het CMCE, namelijk ministers met portfolio's die invloed hadden op het economisch beleid. Dit betekende dat de primaire beslissingen en verantwoordelijkheden bij de politici lagen. Hun beslissingen waren op hun beurt gebaseerd op gedetailleerde technische verslagen en bovenal op politieke overwegingen. In: *Ibidem*, p. 76.



evenwicht'.<sup>58</sup> Hoewel de regering Van Acker regionaal economische maatregelen – die geliefd waren bij de christen-democraten – afwees, werd de verdeling van de investeringen op vlak van de regionale behoeften niettemin gewaarborgd.<sup>59</sup> Deze regionale balansen werden uiteraard ook sterk bekritiseerd doordat ze in sommige gevallen geleid hebben tot investeringen die later toch niet prioritair waren.<sup>60</sup> Hoewel deze politieke overwegingen – omtrent welke zaken al dan niet opgenomen dienden te worden in de 'Programmawetten' – gecontroleerd en onderworpen werden aan de technische rationaliteit van de netwerklogica van het programma, resulteerde de zoektocht naar politieke rationaliteit in een brede politieke ondersteuning en betrokkenheid. Dit was zonder twijfel de motor voor de noodzakelijke modernisatie van de infrastructuur in een algemeen turbulent en onstabiel politiek klimaat dat gedomineerd werd door de Koningskwestie, de schoolstrijd en een opkomende trend van culturele en regionale autonomie.<sup>61</sup> Als gevolg hiervan werden de 'Programmawetten' van Vanaudenhove gestemd met een grote meerderheid waarbij de christen-democraten, onder leiding van Eyskens, zelfs niet tegen stemden. Een

---

<sup>58</sup> Tijdens de late jaren 1960 en de vroege jaren 1970 ontspoorde het principe van deze regionale balansen. Dit was te wijten aan het ontbreken van een duidelijk lange-termijn programma én een teruggrijpen naar een relatief lukraak investeringsbeleid op basis van jaarlijkse begrotingsbesprekingen. Het was net dit gevolg dat Vanaudenhove expliciet wou vermijden met zijn 'Programmawetten'. Deze problematiek is ook beter gekend als de 'Wafelijzer politiek'.

In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 77.

<sup>59</sup> Zo werden bijvoorbeeld de wensen en de vraag van lokale politici en ondernemers in achtving genomen bij het tienjarenplan van de Antwerpse haven. Verder was het tienjarenplan ten bate van Vlaanderen én de Kanaalwet op zijn beurt ten bate van Wallonië.

In: *Ibidem*, p. 78.

<sup>60</sup> Vanaudenhove zelf stelde bijvoorbeeld dat de voltooiing van de Ringvaart rondom Gent veel belangrijker was voor de regio Borinage dan de upgradung van de 'Canal du Centre' die op verzoek van de 'Conseil Économique Wallon' wel werd opgenomen in de Kanaalwet.

In: *Ibidem*, p. 77.

<sup>61</sup> In: *Ibidem*, p. 78.

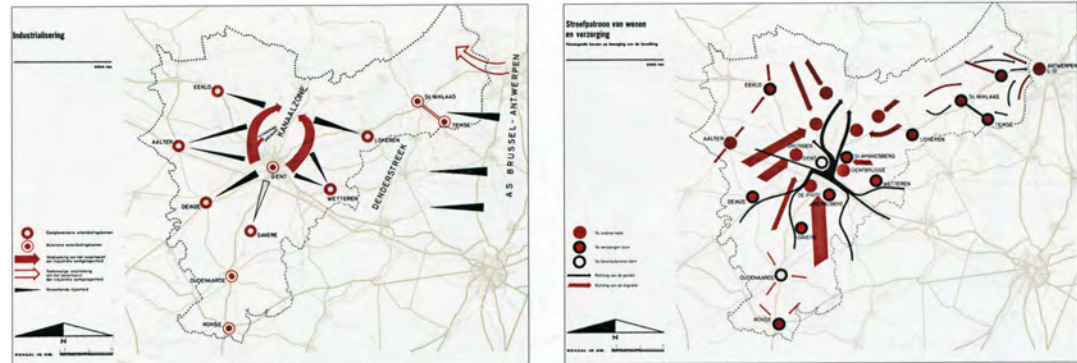
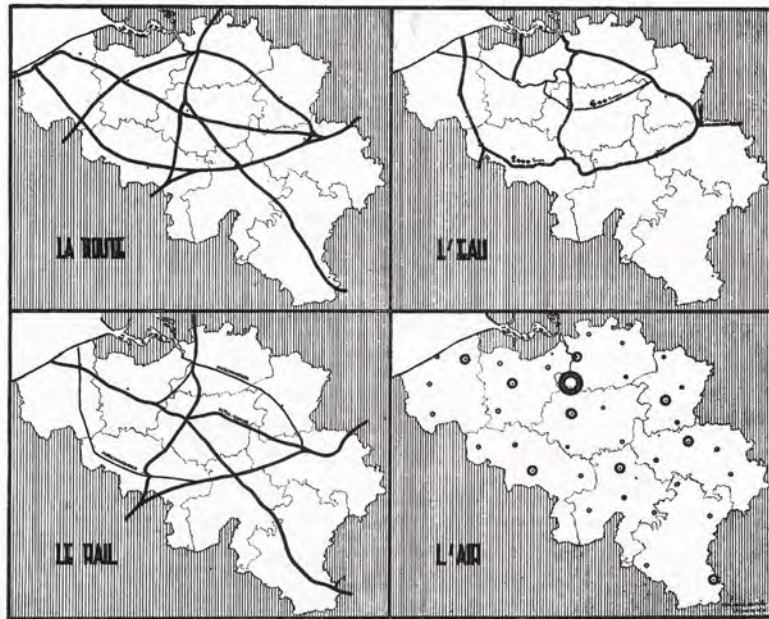
brede politieke consensus was immers noodzakelijk om de continuïteit van de programma's doorheen de opeenvolgende kabinetstermijnen te kunnen verzekeren.<sup>62</sup>

Niettegenstaande vele planners het eens waren omtrent de noodzaak van een openbaar grondbeleid, klampte deze idee zich niet vast op grote schaal in België. In België zaten er immers lange standvastige tradities ingebed inzake private eigendomsrechten en een grondontwikkeling door openbare autoriteiten. Het was dan ook precies dit mechanisme, namelijk het aansnijden van nieuwe gronden voor urbane activiteiten – in hoofdzaak industrie – dat vastgelegd werd door de 'Programmawetten' van Vanaudenhove. Het meest expliciet kwam dit naar voren met de Kanaalwetten en het tienjarenplan voor de Antwerpse haven én het meest impliciet met het wegefonds. Op het eerste zicht waren deze 'Programmawetten' dan ook zeer selectief door de strikte focus op industriële activiteiten. De modernistische planners noemden dit de 'werk sector' van de functionele stad. Men zou hierdoor kunnen stellen dat de 'Programmawetten' niet instonden voor een coherent urbanisatieproject maar eerder voor het creëren van condities voor het industrialisatieproject. Deze aanname klopt echter niet wanneer we bijvoorbeeld de conceptie van de waterwegen in achtving nemen. Deze plannen namen naast industrie ook andere stedelijke activiteiten voor hun rekening en combineerden ze met de voorgestelde industriële infrastructuur. Ze werden vaak ontworpen op vraag van lokale of regionale autoriteiten en hoewel 'nationale plannen' gebaseerd waren op een politieke consensus – ten gevolge van het ontbreken van een nationaal ruimtelijke planningsbureau – werden lokale en regionale plannen niettemin systematisch opgenomen in het ontwerpproces van het nationale programma.<sup>63</sup> Aangezien geen enkele van deze plannen of

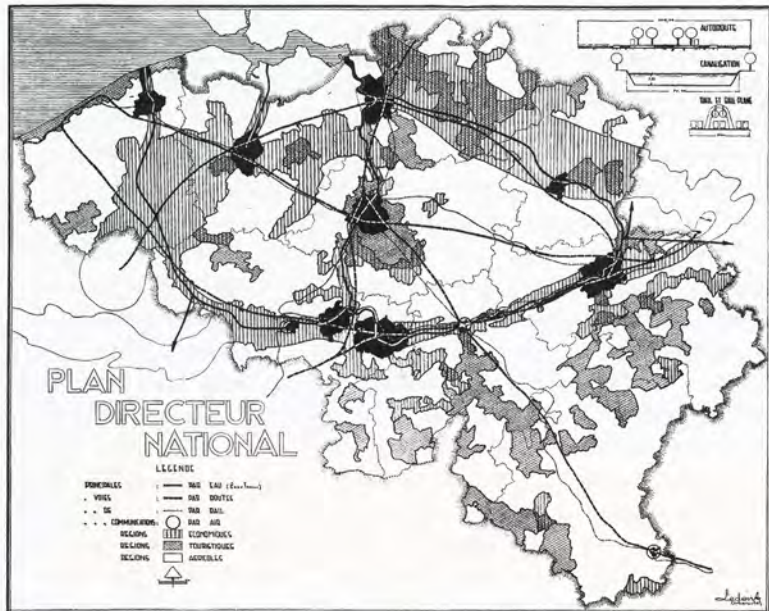
---

<sup>62</sup> In: *Ibidem*, p. 78.

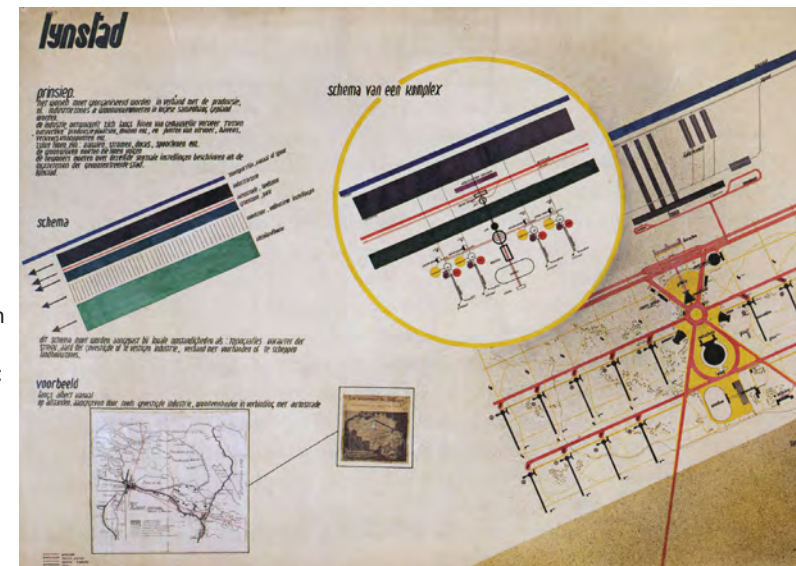
<sup>63</sup> In: *Ibidem*, p. 80.



**Figuur 10:** Verwachte beweging van industriële activiteiten in Gent en geprojecteerde residentiële patroon. De rode bollen zonder zwarte cirkel weergeven de nieuwe residentiële kernen. (Bron: ANSELIN M., *Richtplan voor de ruimtelijke ordening en ontwikkeling van de gewesten het Gentse, Meetjesland, Vlaamse Ardennen, Land van Waas, Gent, 1964.*)



**Figuur 9:** Infrastructuurverbindingen en knooppunten in het nationaal plan van Alfred Ledent. (Bron: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 150.)



**Figuur 8:** Lineair stad voorstel voor het Albert Kanaal door Renaat Braem, 1934. (Bron: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 152.)



ontwikkelingsconcepten ooit een formeel legale status hebben verkregen, was dit proces weliswaar grotendeels informeel. Maar toch hebben de meeste van deze plannen een helder ruimtelijk concept, namelijk het model van de 'lineaire industriële stad'. Dit model van de ruimtelijke planning werd eveneens gebruikt in vele ontwerpen en projecten van de Belgische planners.<sup>64</sup> We kunnen dus stellen dat al deze concepten hun oorsprong vonden in het infrastructuurbeleid van Vanaudenhove dat indirect ook enkele naoorlogse planconcepten in zich droeg.

Het model van lineaire verstedelijking met als basis industriële corridors dook eveneens op in verscheidene voorstellen voor een 'nationaal plan' voor België. In 1935 bijvoorbeeld stelde Paul Otlet de lijnen voor zo'n plan op waarbij – volgens Otlet – het net de rol van de overheid was om een economisch plan te determineren op basis van de locatie van industriële bassins en de ontwikkeling van verkeersnetwerken. Otlet verklaarde verder dat het gehele grondgebied zou moeten beschouwd worden als één enkele grote agglomeratie. Hierbij verwees hij naar Victor Bourgeois die eveneens een corridor voorstelde bestaande uit de steden Antwerpen, Brussel en Charleroi (de ABC-as) als de economische kern van het land. Hieraan werden andere assen bevestigd om zo de economische ruggengraat van het land te vormen.<sup>65</sup> Na de Tweede Wereldoorlog werd vervolgens door Alfred Ledent opnieuw een 'nationaal plan' voorgesteld. Dit plan kwam goed overeen met dat van Otlet en bovendien strookte het met de visie omtrent de verbonden stedelijke agglomeraties.<sup>66</sup> Belangrijke

<sup>64</sup> Bijvoorbeeld de voorstellen van Vanderswaelmen en Hoste voor Zelzate en de industriële bandstad van Braem. Zie **Figuur 8**.

<sup>65</sup> Dit voorstel van Otlet omtrent toekomstige industriële ontwikkeling vond reeds plaats in 1933 en werd gepresenteerd tijdens het 4<sup>de</sup> CIAM Congres in 1933.

In: OTLET P., *Plan Belgique: essai d'un plan général, économique, social, culturel. Plan d'urbanisation nationale. Liaison avec le plan mondial: conditions, problèmes, solutions, réformes*, Brussel, 1935.

<sup>66</sup> In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 80.

verkeersverbindingen en industriële bassins determineerden het plan wat resulteerde tot een spinnenweb van perifere industriële corridors met de ABC-as als het centrum.<sup>67</sup> Verder vormde dit concept – niet onbelangrijk – een visie omtrent de verstedelijking van het platteland. Het verdwijnen van de tegenstelling stad versus platteland kon in die zin ertoe bijdragen dat de 'werkende man' zich kon vestigen in een groene omgeving nabij zijn werk.<sup>68</sup>

Maar ondanks het conceptueel voorbereidend werk voor een 'nationaal plan' had België slechts een kleine administratie met aparte ambtelijke kantoren. En niettegenstaande er weliswaar een zekere vorm van coördinatie tussen de verschillende diensten bestond, was er nooit één enkel administratief officieel toezicht op het gehele territoriale proces. Ten gevolge hiervan was een 'master viewpoint' een exclusief privilege van de regering en zijn ministers die zelfs de oprichting van een comprehensief ruimtelijk plan op het nationale niveau hebben afgewezen. De focus was immers reeds verschoven naar het regionale niveau met als resultaat de richtplannen.<sup>69</sup>

In de praktijk heeft de Belgische aanpak betreffende de economische coördinatie zodoende geleid tot een driedig institutioneel kader als substituut voor gecentraliseerde nationale planning; namelijk nationale infrastructuurplanning, industrie vestigingsbeleid en regionale ruimtelijke planning. Indien afstemming nodig bleek tussen deze aparte

<sup>67</sup> Zie **Figuur 9**.

<sup>68</sup> Deze territoriale oplossingen voor de problemen van de werkende man vonden hun oorsprong in de de-urbanistische experimenten van de Russische avant-garde Organisation of Contemporary Architects (OCA). Deze groep stelde lineaire steden voor met parallelle industriële en residentiële strips gescheiden van de verkeersinfrastructuur. Op die manier kon zowel de boer als de arbeider stedeling worden zonder zich te bekommeren omtrent de nadelen van de kapitalistische stad.

In: *Ibidem*, p. 81.

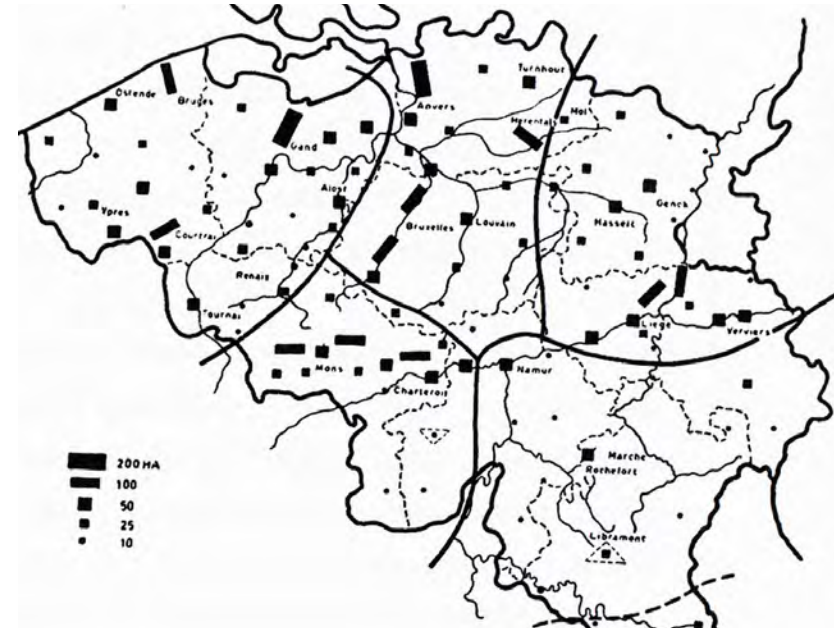
<sup>69</sup> Richtplannen werden bijvoorbeeld opgemaakt voor de regio Gent. Zie **Figuur 10**.



**Figuur 11:** Autosnelwegen- en waterwegenprogramma's van Vanaudenhove inclusief de lange termijn plannen buiten de scope van het Wegenfonds (1955 - 1969). (Bron: VANAUDENHOVE O., *Twee noodzakelijke wetten*, Brussel: Heymanscentrum, 1961.)



**Figuur 12:** Economische regio's en industriële zones zoals voorgesteld door J.A. Sporck. De grootste zones worden afgebeeld als rechthoeken georiënteerd op infrastructuur corridors. (Bron: SPORCK J.A., "La localisation de l'industrie en Belgique. Situation actuelle, politique d'avenir, essai de géographie appliquée." in *Les Cahiers d'urbanisme*, 34-36, Bruxelles, 1960.)



**FIGURE XI Synthèse par grande région économique**



programma's, kon dit formeel gebeuren binnen de CMCE – dat het politieke sturingslichaam was – of informeel via de verschillende betrokken actoren.<sup>70</sup> De nationale infrastructuurplanning speelde vooral in de departementen Wegen en Waterwegen van het ministerie van Openbare Werken een determinerende rol bij het opmaken van een basispatroon voor een nationale planningsstrategie.<sup>71</sup> Wanneer de programma's voor de water- en autosnelwegen van Vanaudenhove in kaart worden gebracht, duikt er een patroon op dat zeer gelijkaardig lijkt te zijn aan bijvoorbeeld het voorstel van Alfred Ledent voor een 'nationaal plan'.<sup>72</sup> Aan de andere kant van het spectrum werkte het centrale departement Ruimtelijke Planning in een ondergeschikte rol. Terwijl het de andere departementen ondersteunde door middel van surveywerk, hield het eveneens toezicht op de talrijke regionale planningsstrategieën. De regionale plannen zochten hierbij naar het voorzien van een comprehensief kader voor territoriale transformatie waarbij ze verder eveneens een coördinerende rol speelden tussen de verschillende infrastructuurprojecten; zoals bijvoorbeeld de afstemming van de nationale infrastructuurplannen voor de water- en autosnelwegen.<sup>73</sup> Andere autoriteiten zoals de intercommunales of de provinciale overheden waren op hun beurt verantwoordelijk voor het adapteren van nationale beleidsmaatregelen tot regionale realiteiten.<sup>74</sup> Belangrijk bij deze setup was dat 'lokale issues' daadwerkelijk ook het nationale besluitvormingsproces hebben beïnvloed.<sup>75</sup> Het derde element in het

---

<sup>70</sup> In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 151.

<sup>71</sup> Hierbij verwijzen we naar o.a. naar het autosnelwegenprogramma van Hondemarcq.

<sup>72</sup> Zie **Figuur 9** en **11**.

<sup>73</sup> In: *Ibidem*, p. 155.

<sup>74</sup> In: RYCKEWAERT M., *Planning & mass motorization in Belgium since 1945. Building an 'urban' highway system*, Transfers, Interdisciplinary Journal of Mobility Studies, 2011.

<sup>75</sup> Een typerend voorbeeld hiervan was de destijdsse polemiek omtrent de E3-autosnelweg in de Gentse agglomeratie. Zie DRUWÉ K. & LALUSH A., *Monografie van een Autoweg: de E3 tussen Kortrijk en Antwerpen*, Universiteit Gent, 2011, 97-115.

driedelig systeem – tussen het nationale infrastructuurprogramma en de regionale planning – was het industrie vestigingsbeleid dat gevoerd werd door de regering. Hierbij waren de locatiebeslissingen voor belangrijke (buitenlandse) investeringsprojecten het voorrecht van de CMCE. Deze component steunde eveneens – op vraag van de CMCE – op belangrijke ondersteuning van de Nationale Survey Dienst die een inventaris moest maken van de potentieel interessante industriegronden op basis van een bevraging van de lokale overheden. De CMCE had met andere woorden toegang tot een gedetailleerde inventaris van mogelijke industriële locaties die de lokale autoriteiten wensten en bereid waren om te ontwikkelen. Verder presenteerde het departement Ruimtelijke Planning enkele voorstellen voor de nationale distributie van industrie waardoor deels aan de belofte van de 'nationale industriële planning' werd voldaan. Geograaf Sporck ontwierp hiervoor een nationaal industrieel locatieplan dat gebaseerd was op een gedetailleerde studie van het bestaande industriële weefsel.<sup>76</sup> Hierbij was het doel om de ontwikkeling van de perifere regio's te stimuleren om zo de ontwikkeling van de hoofdstad te vertragen. Sporck verdeelde het land in vijf grote regio's waarbij de rechthoeken de grootste industriegebieden waren. Deze industriegebieden werden beschouwd als zijnde van nationaal belang en waren dikwijls georiënteerd naar de waterwegen en kanalen. Ze suggereerden een lineaire, gebundelde ruimtelijke organisatie. Sporcks voorstel was gebaseerd op gedetailleerde kennis van de lokale condities waardoor men aldus beroep kon doen op zijn plannen om bijkomende industriezones te voorzien voor bestaande industriële projecten die geïnventariseerd werden door de Nationale Survey Dienst.<sup>77</sup>

---

<sup>76</sup> Zie **Figuur 12**.

<sup>77</sup> In: SPORCK J.A., "La localisation de l'industrie en Belgique. Situation actuelle, politique d'avenir, essai de géographie appliquée" in *Les Cahiers d'urbanisme*, 34-36, Bruxelles, 1960. en in: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 155.

Within the area of the northern expansion of the port of Antwerp under the Ten-year plan (1956–1965)			
Bayer (P)		Antwerp	1961
BASF (P)		Antwerp	1964
Monsanto (P)		Antwerp	1965
Opel GM (A)		Antwerp	1966
BASSE MEUSE AREA			
Espérance Longdoz (S)		Basse Meuse	1963
BORINAGE-CENTRE REGION			
Total (P)		Feluy	1971
Pirelli (A)		Ghlin Baudour	1964
Air Liquide (P)		Ghlin Baudour	1969
Akzo Nobel (P)		Ghlin Baudour	1972
ALBERT CANAL			
Amoco (P)		Geel	1969
Ford (A)		Genk	1962
Tessenderlo Chemie (P)		Tessenderlo	1958
PORT OF GHENT			
Volvo (A)		Ghent	1965
Sidmar (S)		Ghent	1966
Texaco (P)		Ghent	1967

**Figuur 13:** Belangrijke industriële vestigingen in staal (S), automotive (A) en petrochemie (P) sectoren. (Bron: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 159.)

We kunnen hierdoor vaststellen dat de ‘basisstructuur’ van het nationale grondgebied grotendeels gedetermineerd werd door het ontwerp van zowel het waterwegen- als het autosnelwegennetwerk. De contouren van een nationaal plan leek sterk op een spinnenweb van industriële corridors en was het gevolg van regionaal territoriale operaties. De havens van Brugge, Gent en Antwerpen werden zodoende gevormd door lineaire patronen met industriële ringwegen parallel aan de waterwegen en gebruikt om de zware industrie – typerend aan het fordistische tijdperk – te huisvesten.<sup>78</sup> Indien we de destijdse verdeling van de grootschalige industrie – opgericht in België tussen 1945 en 1969 – beschouwen zien we dat het grotendeels ook overeenstemt met het patroon van rechthoeken van Sporck. We kunnen hier de voorlopige conclusie maken dat het institutioneel framework (nationale infrastructuurplanning, regionale planning en industrie vestigingsbeleid) in se een ‘ruimtelijk project’ vormde voor de zware industrie van de welvaartsstaat op nationaal niveau.

De lineaire vestigingspatronen in Antwerpen, de Borinage, het Albert Kanaal, Gent en Brugge – Zeebrugge delen allen een basispatroon van parallelle water- en wegeninfrastructuur gecombineerd tot een infrastructurele bundel. Weliswaar zijn deze ontwikkelingen in de vorm van een kralensnoer – d.i. de opeenvolging van productiepunten – die hier en der afgewisseld werden met reeds bestaande woonkernen tussen de industriële corridor. Vanuit het standpunt van de Ruimtelijke Planning werden deze industriële en infrastructurele voorzieningen beschouwd als de ‘werkzone’ voor de parallelle urbane gebieden die elk een verschillende functie huisvesten zoals wonen of recreatie. Het concept van de satellietstad heeft het daardoor mogelijk gemaakt om het gebied net buiten de industriële strip te zien als een potentiële woonomgeving. Weliswaar werden voorgenoemde concepten – zoals de satellietstad –

---

<sup>78</sup> Zie **Figuur 13**.

niet ‘letterlijk’ geprojecteerd op het Belgische grondgebied. De ‘lineaire industriële stad’ diende eerder als een soort ‘guiding image’ die hielp om de opkomende nederzettingenpatronen te rationaliseren tot een coherente ruimtelijke structuur.<sup>79</sup>

Verder werden zowel de lineaire vestigingspatronen als de fordistische periode gedetermineerd door zeer selectieve investeringen in specifieke gedeelten van het waterwegennetwerk.<sup>80</sup> Voor zover de industriële locatie betrof, werd de naoorlogse periode getypeerd door een daling van de watergerelateerde industrie (met uitzondering van de verschuiving van de zware industrie naar de maritieme locaties zoals de havens). Traditioneel werden industriegebieden immers ontwikkeld op intersecties van de waterwegeninfrastructuur of op plaatsen waar de industrie in contact kwam met de stedelijke agglomeratie. Hier kwamen er verschillende processen bij elkaar op ‘dezelfde’ locatie: overslag van grondstoffen, de transformatie van grondstof tot halffabricaat of eindproduct en de verkoop van dergelijke goederen.<sup>81</sup> Maar door de opkomst van lineaire patronen en het fordisme werd de ‘territoriale productieketen’ als leidraad aangewend voor infrastructuur- en economische planning, wat vervolgens resulteerde in ‘industriële strips’. Alexander Delmer was zich dan ook zeer bewust van het belang van de waterwegen voor de industriële geografie van het land. Hij legde de basis voor een volledig nieuwe layer van watergerelateerde industrie.<sup>82</sup> Zijn ideeën boden vervolgens een nieuwe visie voor de rol van waterwegen, namelijk niet louter als transportmiddel maar vooral als een mechanisme voor economische ontwikkeling. Het hernieuwde waterwegennetwerk van de jaren 1920 tot de vroege jaren 1960 had niet enkel als doel om

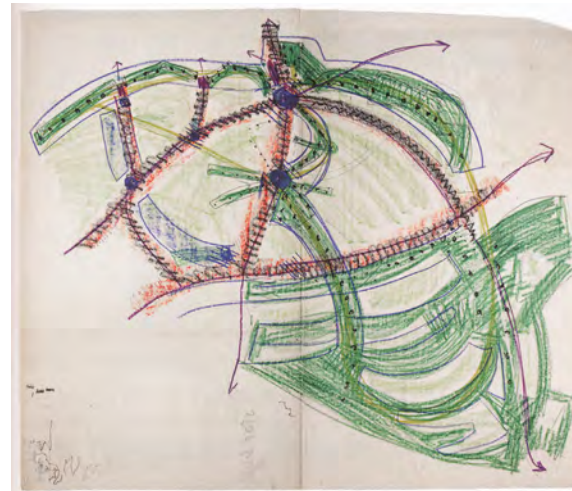
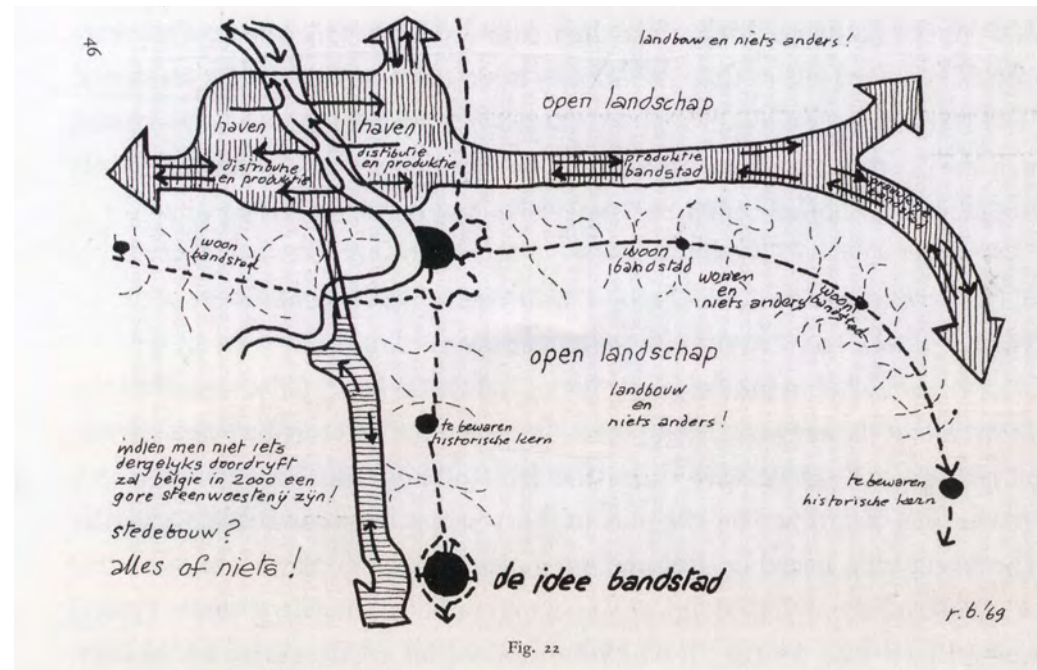
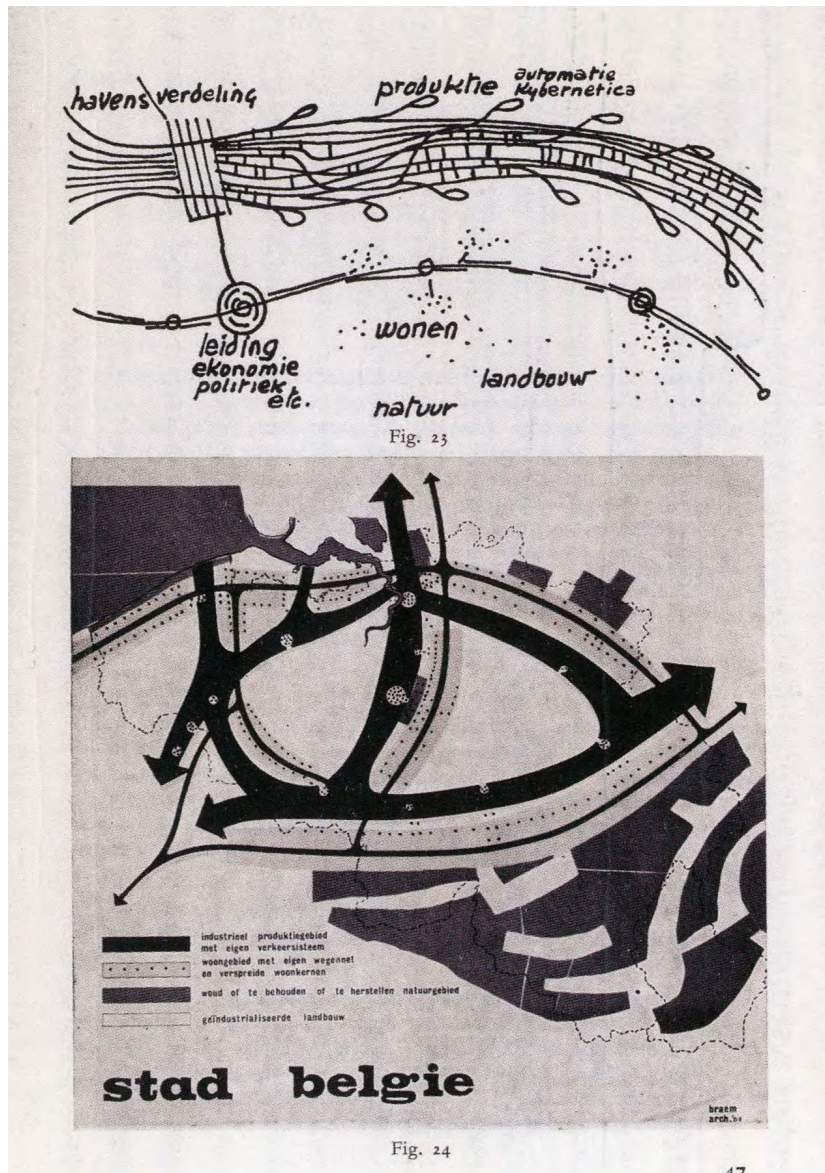
---

<sup>79</sup> In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 160.

<sup>80</sup> In: *Ibidem*, p. 161.

<sup>81</sup> In: *Ibidem*, p. 161.

<sup>82</sup> In: *Ibidem*, p. 163.



**Figuur 14:** Theoretische schema's en gedetailleerde voorstellen voor de 'Productie band stad' toegepast op de haven van Antwerpen, het Albert Kanaal en het territorium van het ganze land. (Bron: BRAEM R., *Alles of niets*, Brussel, 1971, p. 50.)

productiepunten en overslagpunten te verbinden, maar ook om nieuwe productiepunten op te richten in die gebieden waar zelfs geen stedelijk weefsel aanwezig was.<sup>83</sup> Belangrijk hierbij was dat men zich niet baseerde op de aanwezigheid van een grondstof – wat vroeger wel het geval was – om het gebied te industrialiseren en/of te verstedelijken, maar dat planners zoals Delmer nu uitsluitend rekenden op de introductie van een ‘infrastructuur’ om het territoriale industrialisatieproces op gang te brengen.

Zoals we reeds beschreven, was de ‘maritimisering’ van de industrie (of de verschuiving van de industrie naar locaties nabij de zee) een belangrijke trend betreffende de watergerelateerde industriële vestiging in de naoorlogse jaren. Industrieën rekenden immers meer en meer op de import van goedkope grondstoffen (bijvoorbeeld Sidmar te Gent). Maar voor andere maritieme industrieën was dit fenomeen echter nog veel problematischer. De petrochemie bijvoorbeeld maakte vooral gebruik van pijpleidingen voor hun transport en de staalindustrie verzorgde hun transport voornamelijk over het spoor. De rol van de waterwegen had dus klaarblijkelijk een verminderde waarde gekregen. Voor wat de maritieme locaties betrof, leek het er dan ook op dat het model van de ‘industriële polder’ een veel belangrijkere rol speelde dan het transportaspect. Landwinningsprojecten werden aldus gebruikt om nieuwe ruimte aan te snijden voor de grond-consumerende industriële activiteiten.<sup>84</sup>

Afgaande op bovenstaande onderstelling kan de clustering van ondernemingen in de corridor van bijvoorbeeld het Albertkanaal niet louter begrepen worden door enkel en alleen de transportnoden te beschouwen. Tijdens de jaren 1950 leidde de opkomst van een regionale ontwikkelingstheorie in combinatie met de identificatie van economieën

---

<sup>83</sup> Zie **Figuur 14**.

<sup>84</sup> In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 165.

van de agglomeratie tot de ontwikkeling van de notie ‘pôle de croissance’ of de ‘groeipool’. Zelfs al kwam dit idee enkel op de voorgrond tijdens het later (regionaal) economisch ontwikkelingsbeleid onder Eyskens, toch leek het erop dat een soortgelijke veronderstelling verantwoordelijk was voor de conceptie van watergerelateerde industrievestigingen door figuren als Delmer en Sporck in de late jaren 1950.<sup>85</sup> In zijn basisvorm rekende de ‘groeipool’ notie op het bestaan van input-output relaties tussen ondernemingen waardoor ze ook geografisch clusterden. Beschouwen we aldus de ‘groeipool’ als een clustering van productieactiviteiten en veronderstellen we dat de waterweg een geschikt transportmiddel is om deze input-output relaties te garanderen dan vervult de waterweg dezelfde rol als de lopende band binnen één enkele onderneming.<sup>86</sup> De watergerelateerde groeias – als de lineaire organisatie van groeipolen – wordt dan een ‘ruimtelijk territoriale productieketen’. Maar ook andere effecten – naast het bestaan van input-output relaties en de nabijheid van de markt – speelden een markante rol. Het betrof de overheidsinterventie inzake het woonbeleid voor arbeiders en de voorziening van infrastructuur. De waterwegeninfrastructuur voor industrievestiging in de naoorlogse jaren moet niet enkel begrepen worden vanuit het transportstandpunt maar eerder vanuit het gebruik van infrastructuur als middel voor urbanisatie. De ruimtelijke productieketen – als hét onderliggend principe van de watergerelateerde industrie in de naoorlogse periode – was geen economische noodzaak maar eerder een ‘guiding image’.<sup>87</sup>

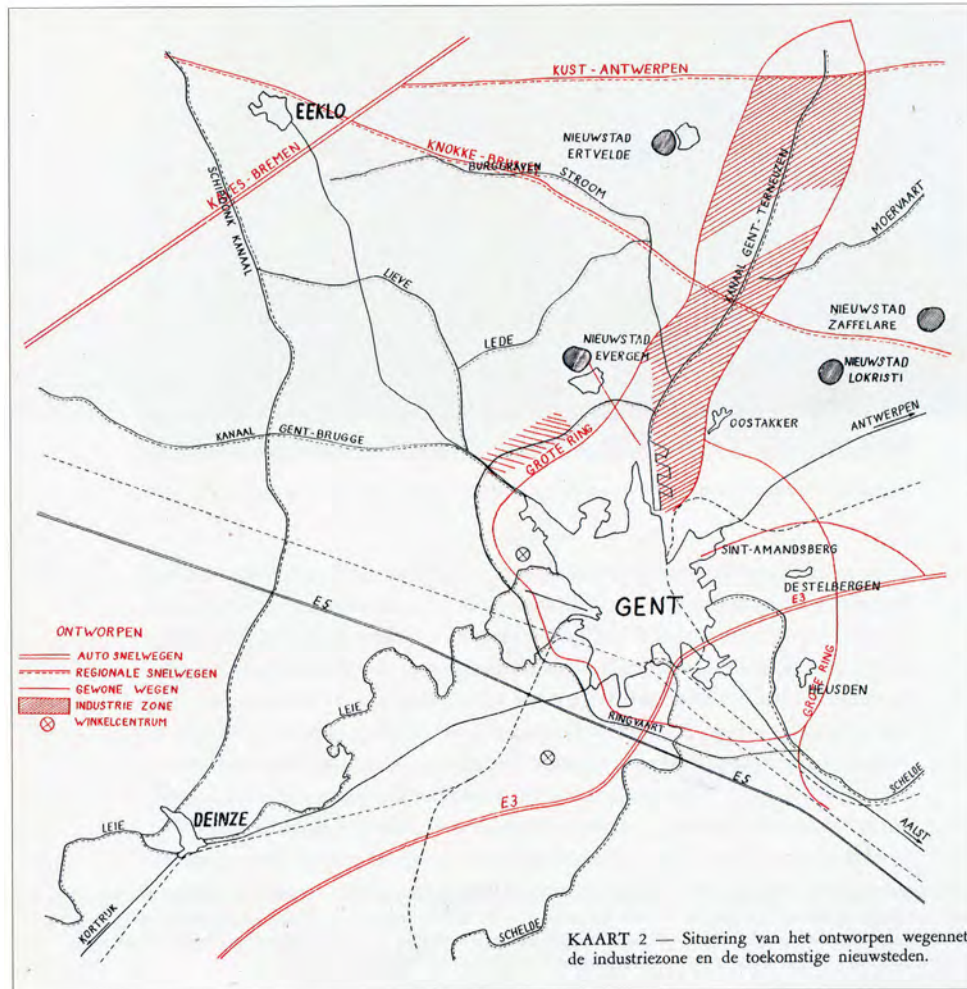
Een belangrijke bijdrage omtrent de territoriale productieketen en zijn ruimtelijke impact werd gegeven door Renaat Braem. In ‘Industriële Band Stad België’ van 1971 was zijn beschrijving van de ‘productie band stad’

---

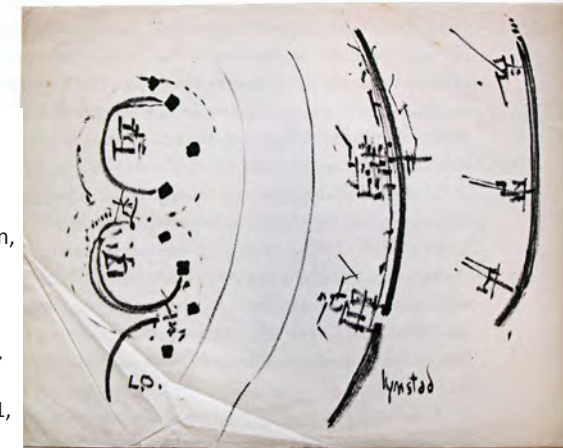
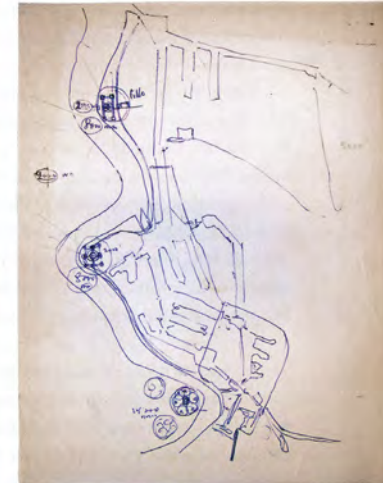
<sup>85</sup> In: *Ibidem*, p. 165.

<sup>86</sup> In: *Ibidem*, p. 165.

<sup>87</sup> In: *Ibidem*, p. 166.



**Figuur 16:** Project voor Gent en omliggende gemeentes, met 'nieuwsteden' in Ertevelde, Evergem, Zaffelare en Lochristi. (Bron: Sociaal Economische Werkgroep van de Volksunie, *Het Gent van morgen. Ruimtelijk ordeningsplan voor de stad Gent en omliggende gemeentes*, Gent, 1964.



**Figuur 15:** Schetsen en schema's van Braem voor een lineair stadsvoorstel op basis van het tienjarenplan van de haven van Antwerpen, 1958. (Bron: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 85.)



eigenlijk ook meer een analyse van een nederzettingspatroon dat aan het ontstaan was ten gevolge van het gevoerde infrastructuur- en industrialisatiebeleid.<sup>88</sup> Braems publicatie illustreerde duidelijk dat architecten en planners het potentieel erkenden van de opkomende productiepatronen die werden gegenereerd door een ruimtelijk beleid dat hoofdzakelijk nagestreefd werd binnen de departementen van Infrastructuur en Economie.<sup>89</sup> De opkomst van de lineaire nederzettingspatronen in de naoorlogse jaren was klaarblijkelijk niet zomaar het gevolg van een toevallig proces waarbij planningsparadigma's de motor vormden voor verstedelijking. Het was wel het gevolg van een wederzijdse versterking van twee bepaalde modellen, namelijk een 'ruimtelijk model voor de productieorganisatie' (of de 'groeias') én een 'stedelijk model' (of het 'lineair stadsmodel'). Verder werden eveneens de-urbanistische modellen geïnspireerd door Henri Ford.<sup>90</sup> Als zodanig hadden zowel de 'groeias' als het de-urbanistische 'lineaire stadsmodel' hun wortels in een ruimtelijk-geografische vertaling van principes voor een rationale organisatie van de productie.

Terwijl lineaire patronen makkelijk geïdentificeerd konden worden in de infrastructuurbundels en in de grote industriële faciliteiten die gepland en

---

<sup>88</sup> In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 168.

Zie **Figuur 15**.

<sup>89</sup> Dit verscheen eveneens in vele andere plannen (o.a. van Panis, Montrieux en Soeteway), die het opkomende productiepatroon als een beginpunt zagen voor regionale bestemmingsplannen in de zin van 'lineaire industriële steden'.

In: *Ibidem*, p. 169.

<sup>90</sup> Mikhail Okhitovich gebruikte Ford als een bron voor zijn theorie omtrent de ontbinding van steden: '*Deurbanization is a centrifugal process, a rejection. It is based on an identical trend in the technical sphere. Despite inauspicious circumstances related to private land ownership, Ford has extended his production through specialization linked to the proximity of primary materials: the finished product is born of the 'encounter' of parts on the shop floor, and the workshops are themselves subject to centrifugal law.*'

In: *Ibidem*, p. 169.

gebouwd werden tijdens de jaren 1950 en 1960, werd de residentiële component van het model nauwelijks uitgevoerd in de vorm die bedacht werd door de planners.<sup>91</sup> Niettemin continueerde de regering na de Tweede Wereldoorlog – met de implementatie van de 'De Taeye Wet' – de traditie van de anti-stedelijke oplossing voor het wonen. Dit bijzonder woonbeleid kon dan ook gezien worden als een product van christen-democratische ideologie, dat eveneens zou doordringen in het 'economisch expansie en infrastructuurbeleid' van de regering Van Acker (1954-1958) als hét product van een sociaal-liberale ideologie. Maar indien we verder kijken dan louter de politieke-ideologische dimensie, zien we dat het ruimtelijke model – inzake de organisatie van productie en het anti-stedelijk woonbeleid – eigenlijk een expressie was van een 'ruimtelijk project voor welvaartscreatie'. Hoewel het model van de 'satellietstad' dus praktisch nooit uitgevoerd werd, voorzag het wel een vorm voor rationalisatie voor een anti-stedelijk woonbeleid waardoor uiteindelijk een verdere suburbanisatie van het platteland verwezenlijkt werd.<sup>92</sup> Zodoende moedigde de satellietstad – als een rationalisatie voor het oplossen van het woonprobleem buiten de stad – de beoogde industrialisatie aan van het ommeland op een ongekennde schaal.<sup>93</sup>

Doorheen de naoorlogse periode hebben planners en architecten altijd al gesteld dat een 'openbaar grondbeleid' de enige manier was om een rationeel ruimtelijk beleid te kunnen voeren. Deze zorg werd eveneens

---

<sup>91</sup> Hierbij bedoelen we de geconcentreerde modellen van o.a. Soeteway, Panis en L'Equerre, de hoogbouw van Braem, ... Deze modellen waren dan ook zeer verschillend in vergelijking met de werkelijk, verspreide familiewoning die optrad in de nasleep van de industrialisatie van de water- en autowegen (jaren 1960).

In: *Ibidem*, p. 170. Zie **Figuur 15**.

<sup>92</sup> Zie **Figuur 16**.

<sup>93</sup> Hierbij verwijzen we bijvoorbeeld naar de noordoostelijke uitbreiding van de Antwerpse haven die gedreven werd door de enorme fordistische industriële complexen (in tegenstelling tot de 19<sup>de</sup> en de 20<sup>ste</sup> eeuwse concentrische groeigordels).

In: *Ibidem*, p. 170.



gedeeld door politici aan de linkerkzijde van het spectrum. Maar zulk 'openbaar grondbeleid' – zij het op lokaal, regionaal of nationaal niveau – kon nooit op een brede steun rekenen aangezien de bescherming van de private eigendom (inclusief onroerend goed) immers een fundamenteel principe was dat ingebed zat in de Belgische Grondwet. Niettemin vertrouwde het naoorlogse industrialisatiebeleid en industrieel locatiebeleid voor een groot deel op het vermogen van de regering om 'gronden' te voorzien voor industriële projecten. Anders dan wat bijvoorbeeld Delmer had voorgesteld in zijn strategie voor het verwerven van gronden langsheen het kanaal, was er geen voordeel voor de overheid inzake gestegen grondwaarde maar wel op vlak van tewerkstelling. Dit lag dan ook volledig in de lijn met de opkomst van de 'regionale expansiedoctrine' van 1959 waarbij economische ontwikkelingen en het genereren van tewerkstelling tot stand kwamen door middel van een 'openbaar beleid' omtrent het voorzien van industriegronden tegen lage kosten. En hoewel een openbaar grondbeleid voor industriële doeleinden reeds bestond in Engeland sinds de 'Depressed Areas Act' van 1930 waardoor de oprichting van de zogenaamde 'Trading Estates' mogelijk werd, kwam zulk soort innovatie in het Belgisch economisch beleid pas tijdens de late jaren 1950 en de vroege jaren 1960.

De legitimering om watergerelateerde locaties te kiezen voor de naoorlogse industriële complexen, zat dus eenvoudigweg in het feit dat er 'openbare gronden' beschikbaar waren langsheen de oevers van de waterwegen. Het is daardoor een mechanisme geworden dat urbanisatie aanmoedigde én het was aldus een zeer specifieke maar indirecte manier om een openbaar grondbeleid uit te voeren voor industriële doeleinden. Voorgenoemd fenomeen heeft zodoende geleid tot lineaire industriële nederzettingenpatronen. Maar aangezien vanaf midden de jaren 1950 andere transportmiddelen – zoals de autosnelwegen en pijpleidingen – belangrijker werden dan de waterwegen én dat de sleutel om

industrialisatiebeleid uit te voeren erin bestond om in staat te zijn ontwikkelingsgronden aan te kunnen bieden, zou deze realisatie uiteindelijk leiden tot de implementatie van een nieuw model, namelijk het 'industrialpark'.

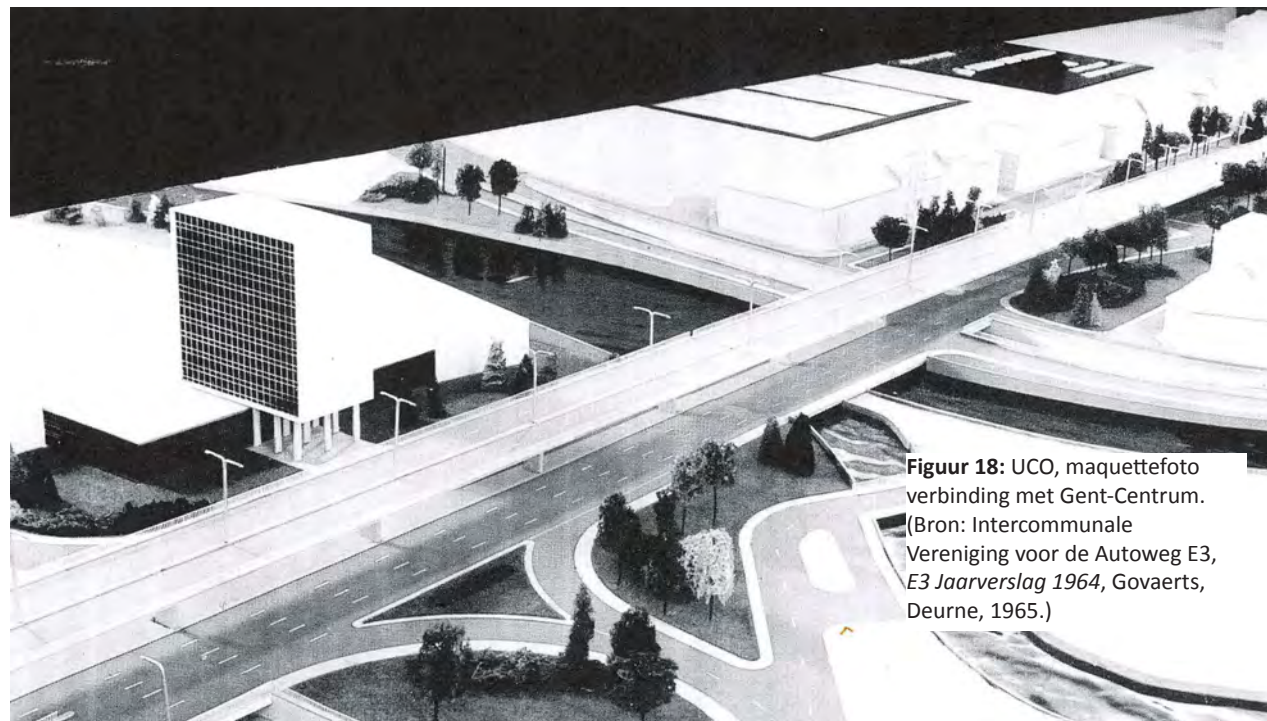
Het feit dat ruimtelijke beleidsmaatregelen voor industrie en huisvesting complementair waren, zoals expliciet tot uiting kwam in de verschillende regionale plannen, toonde aan dat de krijtlijnen voor een coherent urbanisatie regime opkwam tijdens de jaren 1950. Opvallend hierbij was de afwezigheid van een expliciete interventie van de ruimtelijke planning als discipline. Deze impliciete allure van de nationale verstedelijkingsstrategie van het Belgische naoorlogse ruimtelijk modernisatieproces was dan ook fundamenteel verschillend met die van de buurlanden (Nederland en Frankrijk). Niettemin spelen de infrastructuur en de industriële basis van de zware industrie nog steeds een bepalende rol in het economische landschap tot op vandaag. Ook al werd er een zeer geavanceerde waterwegeninfrastructuur ontwikkeld voor het ganse land, toch waren het voornamelijk de fordistische industriële vestigingen in de havengebieden die succesvol waren. Gezien het belang van de logistiek voor een open Belgische economie en de steeds toenemende beperkingen inzake automobilititeit, kunnen watergebonden locaties vandaag de dag misschien opnieuw een betekenisvolle rol gaan spelen.

#### *DE INDUSTRIËLE STRIP*

In 1958 stelde Van Acker dat de toenemende economische ontwikkeling van de centrale regio van het land rekende op een 'toegankelijkheid' die gebaseerd was op goede infrastructuur en de aanwezigheid van goede locatiecondities. En vergeleken met de ontwikkelingen in de zware industriële corridors betekende goede infrastructuur dan ook 'goede wegen'. Het belang van het wegtransport bij de locatiekeuze van nieuwe economische activiteiten in de centrale regio kwam vervolgens duidelijk

1958 -1962 (195 enterprises)			
	Industrial enterprises	Commercial enterprises	Services
Antwerp	28	18	10
Brabant	20	44	29
West Flanders	4		
East Flanders	22		
Hainaut	5		
Liège	4		
Namur		1	
Limburg	8		
Dispersed	2		
	93	63	39

**Figuur 17:** Regionale verdeling van Amerikaanse investeringen in België tussen 1958 en 1962. (Bron: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 195.)



**Figuur 18:** UCO, maquettefoto verbinding met Gent-Centrum. (Bron: Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E3 Jaarverslag 1964*, Govaerts, Deurne, 1965.)

**Figuur 19:** Ontwerp voor de Antwerpse ring als dubbele infrastructuur: Autosnelwegring (zwart) en de Singel (binnenring). (Bron: Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E3 Jaarverslag 1964*, Govaerts, Deurne, 1965.)



tot uiting in de ideeën voor het moderniseren van het Belgische wegennetwerk en het introduceren van een nieuwe wegentypologie (de autosnelweg). De rationalisatie van het nieuwe autosnelwegennetwerk – ontworpen door Hondermarcq – bestond uit een aantal elementen. Eerst en vooral incorporeerde het netwerk de voorgestelde Belgische secties van het Trans Europese Autosnelwegennetwerk.<sup>94</sup> Een tweede belangrijk element, dat vastgelegd werd in een Toelichtingsmemo van de wegenfondswet, bepaalde expliciet dat een aantal wegverbindingen ‘industriële snelwegen’ waren. De verbinding Antwerpen – Luik verbinding en de Autoroute de Wallonië, die onderling de Waalse industrieregio’s verbonden, waren hier twee voorbeelden van.<sup>95</sup>

De Brusselse regio heeft kennelijk een belangrijke invloed uitgeoefend op het infrastructuur- en economisch expansiebeleid. Hier heeft de internationale context een zeer cruciale rol gespeeld bij de uitwerking van het economisch landschap tijdens de jaren 1960.<sup>96</sup> De vestigingsvoorwaarden voor Amerikaanse ondernemingen bleken optimaal te zijn.<sup>97</sup> Eveneens verruimde de arbeidsmarkt zienderogen, terwijl tegelijkertijd ook de gezinsinkomens en de levensstandaard groter werden door een

---

<sup>94</sup> Zie **Figuur 6-7**.

<sup>95</sup> Opmerkelijk was het feit dat de E3-autosnelweg niet vermeld werd: hij werd niet aangewezen als een ‘economische’ autosnelweg in de Toelichtingsmemo van het wegenfonds. Later met de oprichting van de Intercommunale E3, zal duidelijk worden dat deze autosnelweg toch van primordiaal belang bleek te zijn voor de economie. Zie “POSITIONERING VAN DE E17 (1945 – 1980) – REGIONAAL”.

<sup>96</sup> In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 192.

<sup>97</sup> Eerst en vooral bereikten de lonen en levensstandaarden in de V.S. een hoog niveau waardoor in de jaren 1960 de Amerikaanse markt vertraagde. Een andere drijfveer was het vooruitzicht van een eengemaakte markt in Europa als resultaat van het verdrag tot de oprichting van de ‘European Economic Community’ in 1957. Hierin zouden de interne toltarieven geleidelijk aan afgeschaft worden. Dit deed de vrees ontstaan voor hoge externe tarieven aan de grenzen van de gemeenschappelijke markt. De enige manier om importtarieven te vermijden, was om zich binnenin de Europese Markt zelf te vestigen. In: *Ibidem*, p. 194. Zie **Figuur 17**.

toenemende arbeidsparticipatie van de vrouw. Hierdoor kreeg de lichtere industrie een enorm boost.

De opkomst van een nieuw type bedrijfslocatie in de Brusselse periferie was ongetwijfeld toe te schrijven aan een goede bereikbaarheid én het potentieel om geschoolde en technisch getrainde werknemers te vinden in de nabijgelegen stadsdelen.<sup>98</sup> De arbeidskrachten, die mobieler geworden werden door de sterke opkomst van het autobezit, waren in die zin niet te onderschatten factoren. Verder begon gedurende de jaren 1960 nog een ander type van binnenlandse ondernemingen – zoals de hoofdkantoren van nationale bedrijven, banken, verzekeringsmaatschappijen en ook grote industriële bedrijven – te opteren voor een onderscheidend type van perifere locatie, namelijk de ‘parkway’-achtige boulevards van de intermediaire ring in het zuidoosten van Brussel. Gelijkaardige patronen doken eveneens op in andere grote steden zoals Antwerpen en Gent.<sup>99</sup> Amerikaanse en andere buitenlandse ondernemingen in Brussel kozen eveneens voor locaties aan de nieuwe autosnelweg, die deel uitmaakte van zowel het vroege autosnelwegenprogramma nabij de Heysel (de site van de Expo ’58) als van de nieuwe luchthavenautosnelweg.<sup>100</sup> Ze hadden allemaal hetzelfde primaire doel, namelijk zich verankeren in de Europese markt én in de lokale context waarbij men ingenieurs en technisch hoogopgeleiden vanuit de lokale arbeidsmarkt rekruteerde.

---

<sup>98</sup> Voorbeelden van binnenlandse bedrijven die opereerden in geavanceerde industriële sectoren rond de luchthaven van Zaventem waren SABCA, ADB, MBL en Philips.

In: *Ibidem*, p. 195.

<sup>99</sup> Voorbeelden hiervan zijn: de ontwikkelingen langs de Singel in Antwerpen; de UCO textielonderneming (1961) die opgericht werd op een prominente site aan de stadsrand waar de nieuw ontworpen E3-autosnelweg de stad zou penetreren. Zie **Figuur 18-19**.

<sup>100</sup> Voorbeelden van enkele ondernemingen zijn: IMB (1963), Procter & Gamble (1963), ESOC Research Center (1965), andere meer high-tech ondernemingen zoals CIBA, Sikkens. Zij kozen allen gronden nabij de intersectie van de E40 met de Brusselse Ring.

In: *Ibidem*, p. 198.

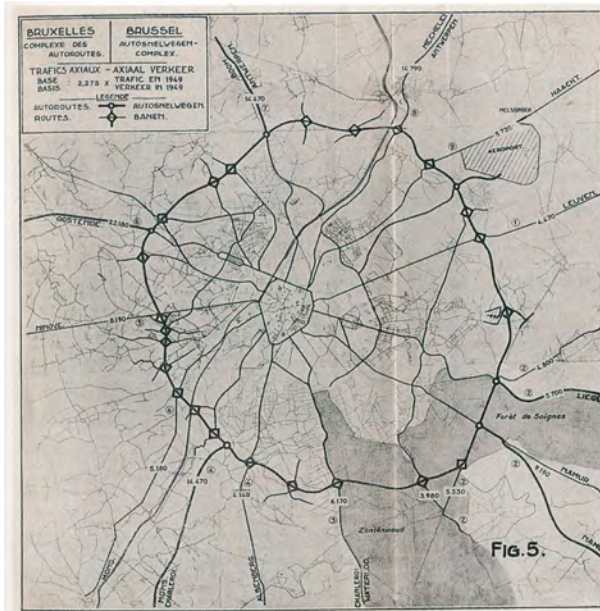


FIG. 5.

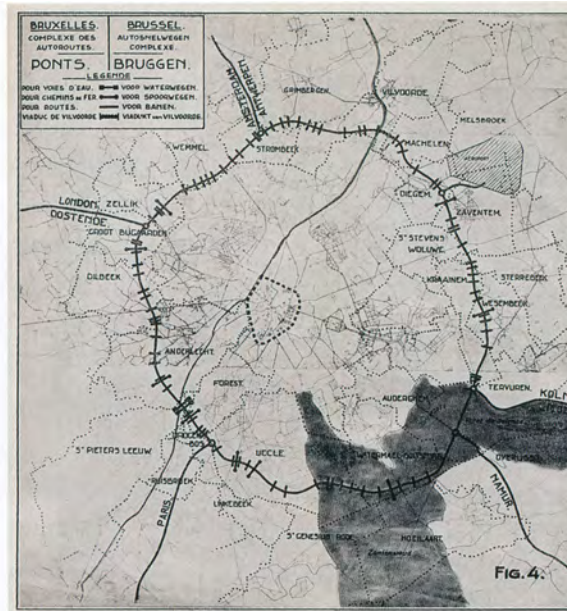


FIG. 4.

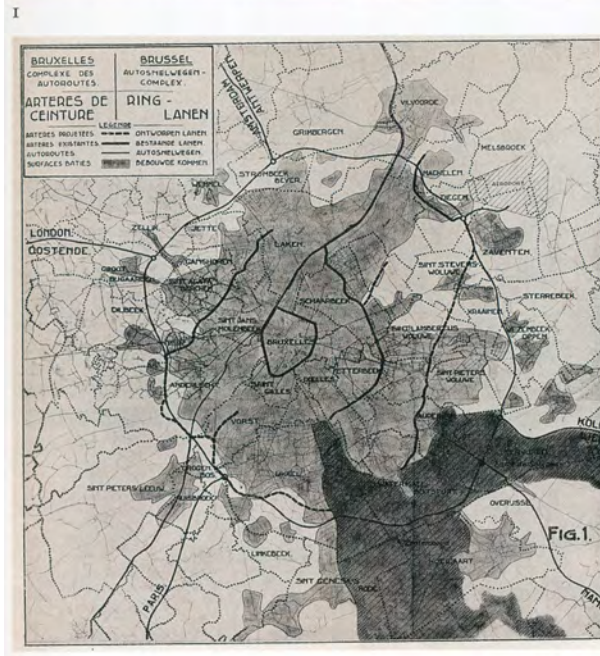


FIG. 1.



Figuur 20: Snelwegtoegangspunten van het ringontwerp van Hondermarcq. (Bron: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 181.)

Voorgenoemde keuze inzake ondernemingslocaties langsheen het opkomend autosnelwegennetwerk vond zijn inspiratie – in de prille jaren 1950 – bij de Boston Route 128. Ontwikkelaar Blakeley of Cabot was zich maar al te bewust van dit potentieel.<sup>101</sup> Eveneens garandeerde de aanwezigheid van universiteiten in Brussel en nabij Leuven, dat de Amerikanen voldoende lokale hoogopgeleiden konden vinden. Hoewel in de vroege jaren 1960 het campusmodel nog niet op grote schaal ingevoerd werd én er geen gecoördineerde ontwikkeling van zogenaamde ‘business parks’ voor commerciële doeleinden aanwezig was in België, heeft deze situatie niettemin geleid tot een ander fenomeen. Mede doordat ingenieur Hondermarcq met zijn specifiek autosnelwegenconcept expliciet het potentieel van de intersecties accentueerde, leek het dan ook niet onwaarschijnlijk dat deze gebieden ‘knopen van urbanisatie’ zouden worden.<sup>102</sup> De lokale autoriteiten maakten vervolgens ook effectief gebruik van de mogelijkheden die inherent verbonden waren aan deze nieuwe infrastructures. Kleine clusters begonnen zich gaandeweg te ontwikkelen tot een reeks van ondernemingskernen waarvan velen voornamelijk gelokaliseerd waren binnen de kleine randgemeenten zoals Strombeek Bever (P&Q), Diegem (IBM, ESSO), Zaventem (ADB), Evere (Philips, MBL, NATO hoofdkwartier), ...<sup>103</sup>

---

<sup>101</sup> ‘Blakeley was among the first to fully recognize the economic potency of this combination of cheap land along Route 128, easy automobile access to MIT and downtown Boston, a ready labor pool, and the burgeoning demand for low-rise research, manufacturing, and distribution space in the Boston metropolitan area.’

In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 200.

<sup>102</sup> In: HONDERMARCQ H., *De Belgische Wegen*, Militair Geografisch Instituut, Brussel, 1952. Zie **Figuur 20**.

<sup>103</sup> Bijkomende argumenten voor de vestiging van deze bedrijven in perifere randgemeenten was het aanbod van goedkopere gronden en bedrijfstaxen in vergelijking met het Brusselse metropolitaan gebied.

In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 201.

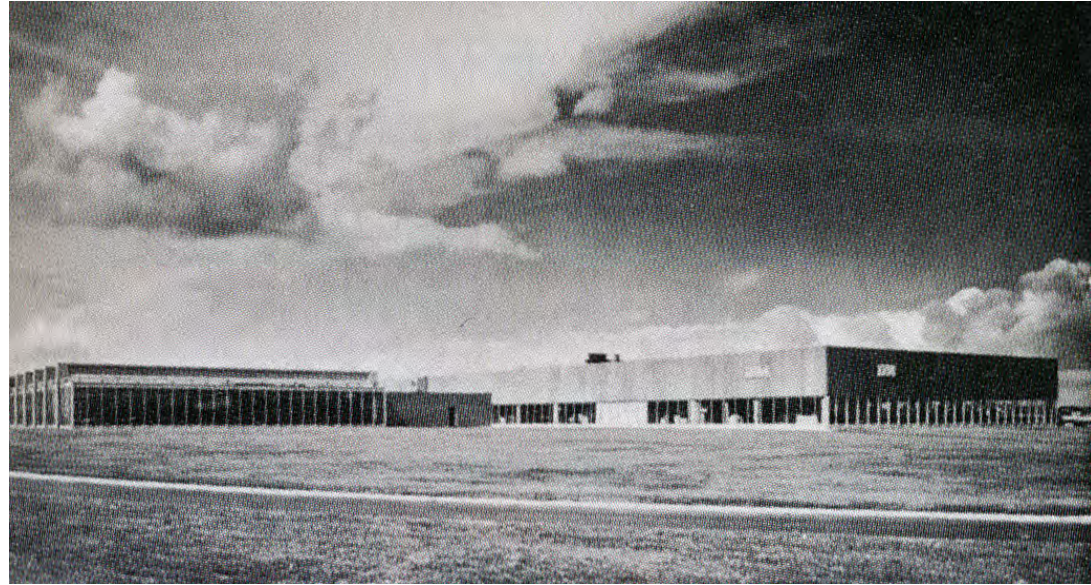
We kunnen stellen dat – op basis van het specifiek autosnelwegennetwerk – de economische boom van de centrale regio (Brussel – Antwerpen) werd bijgestaan door een explosie aan innovatieve bedrijfsarchitectuur (‘corporate architectuur’).<sup>104</sup> Vervolgens nam dit nieuwe ‘industriële’ ontwerp een prominente plaats in bij de opkomende stedelijke realiteit van de randgebieden. Hierbij verschoven industrie en diensten vanuit de oudere industriële stadskwartieren – langs kanalen en spoorwegemplacements – naar de nieuwe fordistische ruimte van automobilité. Deze fordistische ruimtes kwamen onder vele gedaantes voor (kantoorgebouwen langs de Brusselse parkways, Amerikaanse campussen langsheen de autosnelwegen, bloeiende bedrijven langs de nationale wegen), maar hadden toch een aantal gemeenschappelijke typerende kenmerken. De meest opvallende karakteristiek was deze van de ‘industriële strip’ die een combinatie vormde van een specifiek wegenontwerp met een typerende ‘corporate architectuur’. Hierbij werd opnieuw het potentieel van een ‘lineaire organisatie’ voor economische activiteiten naar voren gebracht. De industrialisatie van de centrale regio van het land kan aldus ook gezien worden als het resultaat van het nagestreefde beleid – van de regering Van Acker tussen 1954 en 1958 – als onderdeel van een impliciete nationale planningsstrategie. Aldus was infrastructuurontwikkeling nog maar eens het primaire – zo niet het enige – instrument voor de opstart van urbane ontwikkelingen waarbij de infrastructuur als het ware indirect fungeerde als een grondontwikkelingsmechanisme. De combinatie van verschillende functies in één infrastructuur – namelijk het verbinden van productiepunten met transportknopen – én het genereren van stedelijke ontwikkelingen langsheen de infrastructuurroutes, kwam zowel voor bij de water- als

---

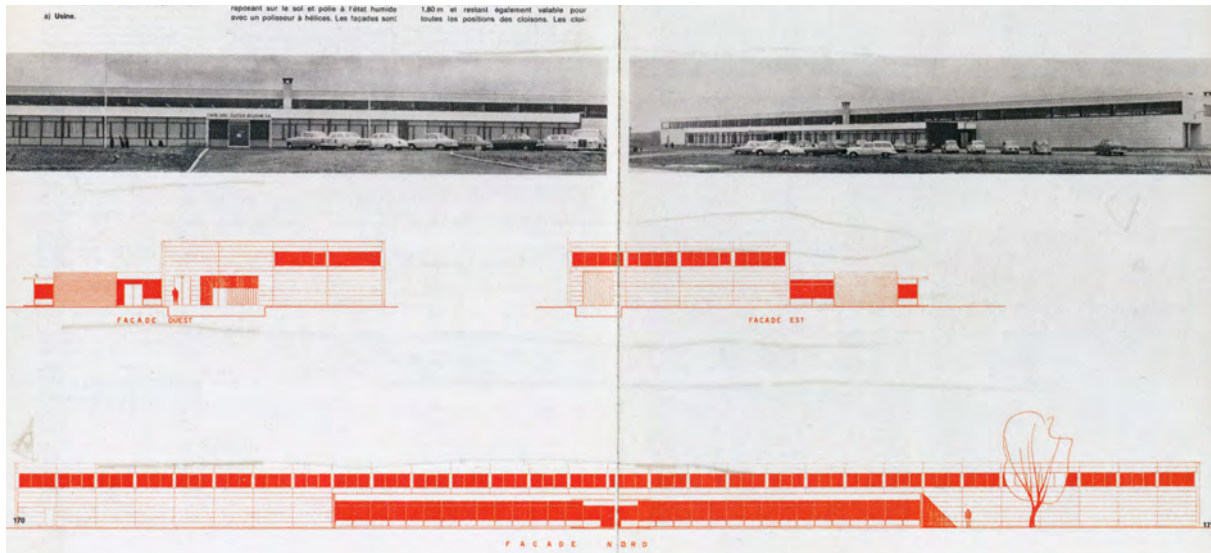
<sup>104</sup> Deze architectuur werd o.a. gepromoot door befaamde architecten die de zogenaamde ‘Atomic Style’ naar voren brachten en werd gestimuleerd door de Expo ’58. In: *Ibidem*, p. 206.



**Figuur 21:** P&G European Technical Center ca. 1980. (Bron: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 205.)



**Figuur 22:** IBM, 1963. (Bron: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 181.)



**Figuur 23:** Twin Disc Clutch factory in Nivelles, 1961. (Bron: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 181.)



autosnelwegen. Maar de weg, als belangrijkste transportmiddel, kondigde een nieuw ontwikkelingsmechanisme aan, namelijk het industriepark.<sup>105</sup>

#### DE REGIONAAL ECONOMISCHE EXPANSIE DOCTRINE

Tot 1958 concentreerde de centrale overheidsinterventie met betrekking tot de economie zich hoofdzakelijk op het bouwen van de noodzakelijke infrastructuur, zoals we reeds besproken hebben in “CORRIDOR ONTWIKKELING”. Het was duidelijk dat de nationale infrastructuurprogramma’s en de dynamiek van de lokale autoriteiten bij het huisvesten van industrie-activiteiten meestal enkel succesvol waren in de centrale regio’s van het land (ABC-as). Ze veroorzaakten echter geen fundamentele heroriëntatie voor de Belgische economie als één geheel. Een belangrijke stap naar de implementatie van een meer regionaal economisch expansiebeleid kwam er dankzij het legislatief proces van de christendemocraten dat reeds van start ging in de vroege jaren 1950. Niettemin verwierp de regering Van Acker (1954 – 1958) grotendeels de idee van een regionaal gediversifieerde benadering voor economische expansie. Pas wanneer deze nogal algemene benadering geëvolueerd was tot een meer concrete methodiek, werd het een krachtig instrument voor een ruimtelijk beleid.<sup>106</sup>

Het expansiebeleid van Van Acker (1954 – 1958) was gebaseerd op een reeks ‘algemene’ expansiewetten zoals bijvoorbeeld De Rey Wet. Het ontbreken van een regionale aanpak in deze wet werd door de christendemocraat Dequae dan ook hevig bekritiseerd: “...*You have said that companies will automatically settle in regions with structural unemployment. From this I recognize someone who still believes in*

<sup>105</sup> De typerende Amerikaanse ‘industriële strips’ breidden later lateraal uit en werden gaandeweg industrieparken. Zie **Figuur 21-23**.

In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 207.

<sup>106</sup> In: Ibidem, p. 217.

*classical economic principles, and that according these economic laws everything will turn out fine at the end.*”<sup>107</sup> Verder brachten statistieken het disproportioneel aandeel van de regeringssteun voor Wallonië (vooral Luik en Charleroi) en Vlaanderen (vooral het Kortrijkse en Gent) duidelijk in beeld. Bij het einde van de kabinetstermijn erkende de regering Van Acker deze opvallende trend en onderzocht verschillende manieren om de investeringssteun van de Rey Wet meer af te stemmen op de nieuwe ondernemingsvestigingen in andere – achterophinkende – regio’s.<sup>108</sup> De implementatie van bepaalde projecten kon echter niet geschieden doordat er tijdens de laatste maanden van de regering Van Acker grote budgettaire problemen waren (door belangrijke financiële engagementen in hun infrastructuurprogramma en de organisatie van de Expo ’58). De gehele kabinetstermijn werd verder ook nog gekenmerkt door een sterke oppositie van de christendemocraten. En hoewel Eyskens de initiële beleidsmaatregelen van de regering Van Acker bewonderde (vooral het infrastructuurprogramma en de strijd tegen de werkloosheid), was er niettemin een hevig debat omtrent het onderwijsbeleid ‘Schoolstrijd’ aan de gang. In de CVP campagne werd de focus logischerwijs geplaatst op een socio-economische agenda om zo de begroting terug in evenwicht te brengen. Het resulterende ‘Sleutelplan’ kan in die zin nogal letterlijk opgevat worden.<sup>109</sup>

De periode waarin de christendemocraten in de oppositie zaten (1954 – 1958), liet toe om verder intellectueel onderzoek uit te voeren omtrent de ontwikkeling van de regionaal economische benadering. Dit gebeurde

<sup>107</sup> In: Ibidem, p. 217.

<sup>108</sup> Één van deze voorstellen was bijvoorbeeld om de subsidies voor goedkope leningen uit te breiden tot de private banken. De reden hiervoor was dat de grote openbare investeringsbanken allemaal gevestigd waren in Brussel en bovendien zouden de private banken – met hun extensief netwerk van lokale instanties – betere kennis hebben van de lokaal economische noden.

In: Ibidem, p. 218.

<sup>109</sup> In: Ibidem, p. 218.



voornamelijk binnen het beleidsdomein van de Vlaamse (industriële) kringen en binnen het academische milieu van de KULeuven (o.a. Karel Pinxten).<sup>110</sup> Het resultaat was één van de eerste regionaal economische analyses. Het werd opgemaakt door twee Vlaamse studenten (Vanneste en Declercq) en betrof in feite een studie omtrent de 'Structurele werkloosheid in West-Vlaanderen (1954)'.<sup>111</sup> Verder werd eveneens het vooroorlogse initiatief van de Vlaams Economische Congressen opnieuw geactiveerd. En daarenboven werden, op initiatief van de industriële, sociale organisaties en vakbonden, in alle Vlaamse provincies Regionaal Economische Raden opgericht. Binnen deze context richtte Karel Pinxten het 'Centrum voor Economische Studies' (CES) op.<sup>112</sup> Dit centrum maakte een aantal belangrijke economische studies en surveys die gebaseerd waren op de voorgenoemde analyse van Vanneste en Declercq. Het ging om gedetailleerde rapporten inzake de verschillende industriële sectoren die actief waren in de regio's. Hierbij identificeerde men steeds of deze sectoren aan het uitbreiden waren of net niet. Het was met andere woorden een eerste cruciale stap in het voorzien van een wetenschappelijke onderbouwde basis voor een regionaal economisch expansiebeleid. De economen van de CES waren er aldus van overtuigd dat de problemen van de regio's enkel overwonnen konden worden door een multi-gefacetteerde overheidsinterventie. We denken hierbij onder andere aan de verbeteringen van de infrastructuur, de promotie voor het aantrekken van investeerders in de regio of de ruimtelijke plannings-initiatieven om industriegebieden te creëren.<sup>113</sup> Vanneste en Declercq

---

<sup>110</sup> In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 219.

<sup>111</sup> In: VANNESTE O. en DECLERCQ G., *Structurele werkloosheid in West-Vlaanderen. Een regionaal-economische studie*, Roeselare: Bank van Roeselare, 1954.

<sup>112</sup> In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 219.

<sup>113</sup> Het belang van de promotie voor een regio, om een gunstige atmosfeer te creëren voor economische activiteiten, werd o.a. benadrukt door Declercq: 'Als een zakenman naar mij

hebben zodoende in verschillende gebieden in West-Vlaanderen pogingen ondernomen om voldoende industrieruimte te voorzien en vast te leggen volgens een bestemmingsplan.<sup>114</sup> Hierbij werden ze uiteraard ook sterk geïnspireerd door verschillende concepten: concepten omtrent de auto-industrie, concepten als de 'groeipool' van Perroux en concepten met betrekking tot 'ontwikkeling'.<sup>115</sup> De concepten van Perroux linkten ruimtelijke configuraties aan een economisch beleid met de veronderstelling dat ondernemingen met gelijkaardige of complementaire activiteiten zich in elkaars buurt zouden vestigen. De auto-industrie was meestal een zeer grote onderneming die de ontwikkelingsketen opstartte. Het concept van 'ontwikkelingspolen' en 'ontwikkelingscorridors' zou dan ook blijven voortbestaan als een centrale dimensie van het regionaal economische denken in België.

Deze nieuwe economische benadering hield eveneens nauw verband met het emancipatiedoel van Eyskens. 'Werk nabij de woning' garandeerde immers een gezond familieleven, wat verloren was gegaan door seizoensarbeid of lange werkdagen door de lange afstanden. Anderzijds was er een opdringende wens om de regio te herstructureren en te moderniseren zodat de 'regio' als een geavanceerd gebied aantrekkelijk kon zijn voor zowel binnen- als buitenlandse ondernemingen én waarin men getrainde arbeidskrachten kon rekruteren. Zodoende werden – op basis van deze socio-economische agenda van het 'Sleutelplan' – twee economische expansiewetsvoorstellen uitgewerkt. Een eerste wet was in

---

*toekomst en me vraagt waar er mogelijke locaties zijn om zich te vestigen, wijs ik hem enkel die gemeentes aan waarvan ik weet dat ze een plan hebben'*

In: VANNESTE O. en DECLERCQ G., *Structurele werkloosheid in West-Vlaanderen. Een regionaal-economische studie*, Roeselare: Bank van Roeselare, 1954.

<sup>114</sup> Hierbij verwijzen we o.a. naar het Gemeentelijk Algemeen AanlegPlan (GAAP) dat door diezelfde auteurs opgemaakt werd voor de Kortrijkse agglomeratie. Meer informatie hieromtrent volgt in "POSITIONERING VAN DE E17 (1945 – 1980) – REGIONAAL".

<sup>115</sup> In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 220.



	REGION	CRITERIA
A	Borinage	d
B	Zuiderkempen-Hageland	a,c
C	La Louvière area	d
D	Meetjesland and Ghent Canal area	a,c
E	Southern Ardennes	a, c
F	Waasland	a, c
G	Central West Flanders	a, c
H	Verviers area	a, d
I	Dender area	a, d
J	South West Flanders (Ypres area)	a, c
K	Ath-Tournai area	a, d
L	Huy area	d
M	Oudenaerde-Renaix area	b
N	Geraardsbergen area	b, d
O	Basse Meuse area north of Liège	d

**Figuur 24:** Tabel van de geselecteerde ontwikkelingsregio's in 1959. (Bron: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 223.)

**Figuur 25:** Kaart van de geselecteerde ontwikkelingsregio's in 1959 (rode hatch) en 1967 (gele hatch). (Bron: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 224.)

feite een uitbreiding van de algemene expansiewetten van 1953 en 1955.<sup>116</sup> Een tweede cruciale wet voorzag bijkomende voordelen voor bepaalde regio's waardoor voor de eerste maal effectief een 'regionaal economisch beleid' in België werd geïnstalleerd.<sup>117</sup> Zoals op de tabel en bijhorende kaart zichtbaar is, waren vooral de grootschalige emigratie (b) en het lange afstand woon-werkverkeer voor de Vlaamse regio's (c) dé selectiecriteria in het programma. Opvallend was echter ook dat de geselecteerde regio's voornamelijk overeenstemden met de gebieden, waar ook grote investeringen werden geprogrammeerd voor de water- en snelwegeninfrastructuur. Men opteerde aldus om deze gebieden te ontwikkelen als industriële corridors. Het was in die zin een strategische en rationele aanpak, aangezien op deze wijze toegevoegde waarde kon geaccumuleerd worden bovenop de eerdere infrastructuurinvesteringen. Een finale selectie van de regio's onthulde een dubbele agenda inzake de regionale expansiewetten. Zo werden agrarische regio's die nood hadden aan industrialisatie of regio's met afnemende industrie gecombineerd met regio's waar er een overwegend potentieel was voor (her)ontwikkeling. Zoals te zien is op de figuur, werden Antwerpen en Brussel expliciet uitgesloten van een steunverlening voor een regionale uitbreiding.<sup>118</sup> We merken eveneens op dat het voorstel van geograaf Sporck uit de jaren

---

<sup>116</sup> Hierbij verwijzen we naar de Duvieusart Wet en Vanaudenhoves 'Programmawetten'. Zie "CORRIDOR ONTWIKKELING".

<sup>117</sup> Net als de Britse Depressed Areas Wet uit 1937 richtten specifieke ondersteunende maatregelen voor industriële vestiging zich op een beperkt aantal regio's. De selectie van de zogenaamde ontwikkelingsregio's werd gezien als een dynamisch proces en werd vastgelegd in een Koninklijk Besluit. Regio's zouden gesubsidieerd worden voor een relatief korte periode (3-5 jaar) tot ze hun problemen hadden opgelost. Hierdoor konden andere regio's vervolgens profiteren van de overheidssteun.

In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 222.

<sup>118</sup> Zie **Figuur 24-25**.

1960 (zie "CORRIDOR ONTWIKKELING") de onderliggende logica van de regioselectie door de overheid expliciet duidelijk maakte.<sup>119</sup>

Op het moment dat Eyskens de economische expansiewetsvoorstellen aankondigde stelde hij eveneens de oprichting voor van een planningslichaam. Hij erkende immers de nood aan een studie voor lange- en middellange termijn doeleinden als onderbouw voor het economisch beleid.<sup>120</sup> Weliswaar vond men de connotatie van de term 'planning' nogal beperkend en niet zo flexibel. *"De woorden 'plan' en 'planningsinstantie' hadden een sterk sturende connotatie dat hevige tegenhang zou hebben veroorzaakt binnen de liberale partij en conservatieve kringen. Hierdoor koos de regering voor de term 'Agentschap Economische Programmering'. Deze term beantwoordt ook beter aan mijn inzichten. Economische planning zou niet te streng of dwangmatig mogen beschouwd worden. Het moest richtlijnen bieden aan de overheid en private autoriteiten wanneer zij economische beslissingen moesten nemen."*<sup>121</sup> In 1959 werd vervolgens het 'Agentschap Economische Programmering' opgericht onder het ministerie van Economische Zaken. Het agentschap had een adviserende agenda en moest rapporteren aan de CMCE. Deze markante allure van het agentschap bevestigde opnieuw de voorrang van het politieke besluitvormingsproces boven een administratieve planning. Verder bemerken we nog een ander, niet te onderschatten artikel uit de 'Regionale Expansiewet' dat van primordiaal belang bleek te zijn voor de stedenbouw en urbanisatie. Het 'Artikel 16' verruimde zodoende de macht van de regering, provincies, gemeenten en andere openbare

---

<sup>119</sup> De rechthoeken (industriegebieden van 100-200 ha) correspondeerden elk met een industriële corridor geprojecteerd nabij de waterwegen terwijl de kleinere rechthoeken (50 ha en kleiner) het industrieweefsel in een lagere hiërarchie voorstelden en een rol speelden op het regionale en lokale niveau. Zie **Figuur 12**.

In: Ibidem, p. 225.

<sup>120</sup> In: Ibidem, p. 225.

<sup>121</sup> In: Ibidem, p. 225.



instanties zodat ze gemakkelijk land konden onteigenen voor industriële doeleinden.<sup>122</sup> Belangrijk was dat dit net gedaan kon worden zonder het bestaan van een voorafgaand lokaal bestemmingsplan. Hierdoor vereiste deze vereenvoudigde procedure enkel een plan van de bestaande situatie met een aanduiding van de te onteigenen contouren van het gebied. De insluiting van dit artikel had met andere woorden het doel om de procedure van ondernemingsontwikkelingen te vereenvoudigen. En hoewel in het naoorlogse planningsframework uitsluitend door lokale overheden praktiserende stedenbouw werd uitgeoefend, werden slechts sporadisch algemene bestemmingsplannen opgemaakt. Rurale gemeenten hadden zeker niet zo'n plannen en steeds meer werden deze gebieden dan ook onderworpen aan een zekere industrialisatie die grotendeels te wijten was aan de nieuwe aanpak inzake regionaal economische ontwikkeling. Deze situatie was tijdens de naoorlogse jaren verantwoordelijk voor de oprichting van een nieuw legaal framework voor de stedenbouw. Planners en politici wilden immers een framework dat het lokale niveau kon overstijgen.<sup>123</sup> Vandaar werden er in het ministerie van Openbare Werken een nieuw stedenbouwwetsvoorstel geschreven door de verenigde krachten van Victor Bure en een commissie van experts onder de autoriteit van Vanaudenhove. Dit wetsvoorstel werd eveneens bijgestaan door een tweede wetsvoorstel dat een algeheel financieel programma van openbare werken – gespreid over 15 jaar – voorzag. Vanaudenhove presenteerde deze 'Twee Noodzakelijke Wetten' als een ruim-omvattend instrument voor de uitvoering van een rationeel en coherent ruimtelijk beleid in België. Het was verder een logische en verbeterde verderzetting van het beleid dat hij reeds in de vorige jaren had nagestreefd.<sup>124</sup> Maar enkel het nieuwe stedenbouwwetsvoorstel

---

<sup>122</sup> In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 226.

<sup>123</sup> In: Ibidem, p. 228.

<sup>124</sup> In: VANAUDENHOVE O., *Twee noodzakelijke wetten*, Brussel: Heymanscentrum, 1961.

werd in 1962 gestemd tot wet door Vanaudenhoves opvolger Merlot.<sup>125</sup> Onder deze stedenbouwwet verkreeg 'de regio' een prominente rol als de primaire planningsentiteit zoals werd gesuggereerd in de heersende regionale ontwikkelingsplanningsdoctrine.

Deze nieuwe stedenbouwwet vormde zodoende het startpunt van een zeer lang proces dat uiteindelijk geleid heeft tot de gewestplannen. Het planningswerk baseerde zich in hoofdzaak op de regionale plannen en agglomeratieplannen van de voorgaande jaren.<sup>126</sup> Maar aangezien de meeste van de gewestplannen pas finaal gerealiseerd werden tijdens de jaren 1970 en 1980, genoten deze voorbereidende plannen gedurende vele jaren slechts een officieuze status waardoor er eigenlijk geen 'regionaal ruimtelijk planningskader' beschikbaar was tijdens de jaren 1960. Dit betekende de facto dat planningspraktijk beperkt was tot lokale initiatieven.<sup>127</sup> Het enige terrein waar een 'ruimtelijke aanpak' op regionaal niveau mogelijk was, situeerde zich dientengevolge in de ontwikkeling van industrie waarvoor zeer specifieke bepalingen opgenomen werden in de 'Regionale Expansiewet' van 1959.<sup>128</sup> Naast het bestaan van het befaamde voorgenoemde Artikel 16 voorzag de wet eveneens een legaal kader voor de oprichting van 'intergemeentelijke regionale ontwikkelingsinstanties' of beter gekend als de 'intercommunales'. Aangezien Artikel 16 een legaal kader schiep dat industriële grondontwikkeling toeliet, garandeerde de oprichting van een intercommunale op zijn beurt de effectieve uitvoering van industriële ontwikkelingen.<sup>129</sup> We kunnen gerust concluderen dat de opname van het

---

<sup>125</sup> In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 228.

<sup>126</sup> In: Ibidem, p. 228.

<sup>127</sup> In: Ibidem, p. 228.

<sup>128</sup> In: Ibidem, p. 229.

<sup>129</sup> In: GREGOIRE J.M., *Autosnelwegen in België. Ontstaan en verwezenlijking*, Brussel, 1985, p. 62.





Artikel 16 in de wet, in feite een stedenbouwinstrument was ten behoeve van de economische ontwikkeling. Het fungeerde hierdoor als de voorbode van een nieuwe ruimtelijke en regionale planningswetgeving. Hierdoor kunnen we ook stellen dat de expansiewetten in de naoorlogse jaren waarschijnlijk belangrijker waren voor industriële ontwikkeling dan de stedenbouwwetgeving zelf. Meer specifiek heeft het voornoemd Artikel 16 een zeer belangrijke invloed uitgeoefend op de conceptie van het industriepark.

Het belang van een regionaal economisch expansiebeleid en bepaalde artikels (zoals Artikel 16) die instrumenten voorzagen om grond te ontwikkelen voor industrie, mogen niet onderschat worden. De algemene consensus voor een regionaal beleid rees immers vanuit de beperkingen van een exclusieve infrastructuur-gedreven aanpak inzake industrialisering; hierbij verwijzen we naar de grote infrastructuurwerken onder naam van Vanaudenhove. Voor bepaalde regio's was dit voldoende.<sup>130</sup> Maar voor andere regio's die minder gunstige condities hadden in vergelijking met de as Antwerpen – Brussel, was een infrastructuurprogramma niet voldoende om het urbanisatieproces op gang te brengen.<sup>131</sup> Er was daardoor nood aan maatregelen die vertrokken vanuit de wetgeving voor regionaal economische expansie. In die zin vormde deze wetgeving de noodzakelijk aanvulling op het infrastructuur-beleid van Van Acker. Deze economische

---

<sup>130</sup> In de haven van Antwerpen was een grootschalig infrastructuurprogramma voldoende om de verstedelijking van het gehele territorium van de stad te activeren. In het Brusselse speelde zich hetzelfde scenario af waarbij het infrastructuurprogramma de noodzakelijke aanleiding vormde voor de ontwikkeling van nieuw economisch weefsel aan de randen van de agglomeratie.

In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 229.

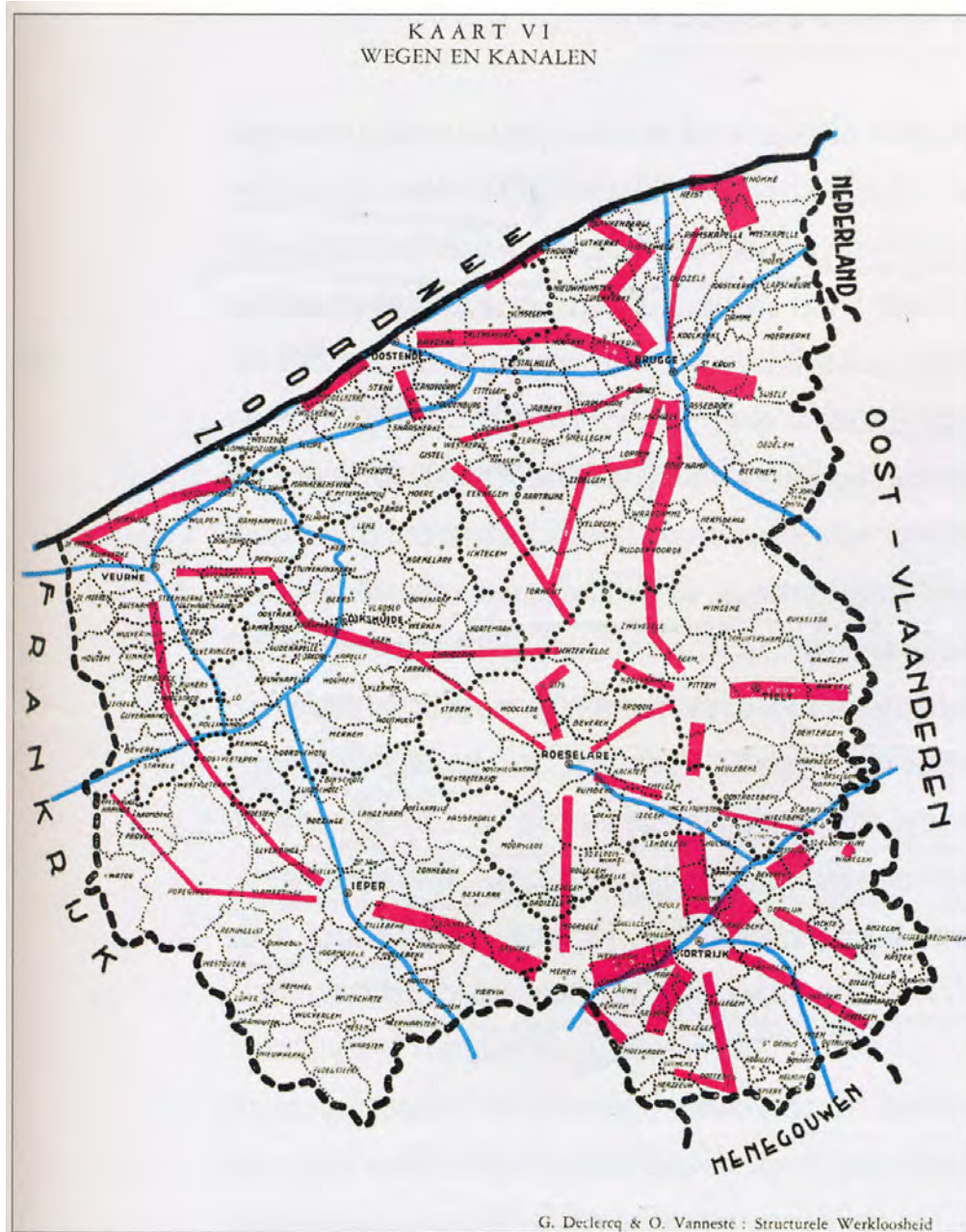
<sup>131</sup> Hierbij verwijzen we naar de Basse Meuse, de Borinage, het gebied rondom het Albertkanaal, de haven van Gent, de Kortrijkse agglomeratie, het Meetjesland, ... In: *Ibidem*, p. 200-250.

expansiewetgeving was echter niet het hoogtepunt van een grootschalig nationaal programma betreffende de industriële structuur van het land. Het deed tevens ook dienst als uitgangspunt voor een nieuw model inzake 'ondernemings-vestiging' dat zich zou ontwikkelen in de jaren 1960. Vanaf de jaren 1970 en voornamelijk in de jaren 1980 zou dit model zich vervolgens materialiseren tot een generiek model van economische ontwikkeling, namelijk het industriepark.

Hoewel regionaal economische expansie uiteindelijk pas formeel werd in het jaar 1959, toch was de tussenliggende periode zeker niet vruchteloos. Eerst en vooral vormde het infrastructuurbeleid van Van Acker een essentiële conditie waaruit een succesvol economisch expansiebeleid kon voortvloeien. Deze regering legde aldus de basis voor de fundamentele economische sectoren die tot op vandaag nog steeds het economische landschap structureren.<sup>132</sup> Ten tweede maakte dit grootschalige infrastructuurprogramma de conceptvorming van de idee van regionaal economische ontwikkeling net mogelijk. Academisch onderzoek was hierbij van cruciaal belang en industriële kringen en andere socio-economische actoren werden hierbij steevast betrokken. De aarzeling om een echte planningsadministratie op poten te zetten was dan ook een opzettelijke keuze zodat gouvernementele interventie in de economie min of meer beperkt kon worden gehouden. Niettemin benadrukte het concept van 'coördinatie' de voorrang van het politiek besluitvormingsproces bovenop administratieve regels en voorschriften waardoor men de groei van een monolithische planningsadministratie heeft vermeden. Hierdoor werd het dan ook duidelijk dat het 'regionaal economisch expansiebeleid' een bepalende rol heeft gespeeld bij het

---

<sup>132</sup> De basisindustrieën van de welvaarts- en consumptie maatschappij waren de petrochemie, de automobielsector en de staalproductie. Deze creëerden de ruggengraat van het economische landschap (en werden bijvoorbeeld door Braem gebruikt in zijn 'Bandstad België' die de productieorganisatie als basis in zich droeg). In: *Ibidem*, p. 160-171.



**Figuur 26:** Intensiteiten van het wegverkeer in West-Vlaanderen. (Bron: VANNESTE O. en DECLERCQ G., *Structurele werkloosheid in West-Vlaanderen. Een regionaal-economische studie*, Roeselare: Bank van Roeselare, 1954.)

introduceren van een 'regionale ontwikkelingsagenda' van de stedenbouw als discipline.<sup>133</sup> De dominantie van de economische ontwikkelingsagenda in de regionale planningsbenadering tijdens de jaren 1960 – met relatief machtige intercommunales – heeft zodoende geleid tot een 'ruimtelijke ordening' die zich vervolgens ook identificeerde met regionaal (economische) ontwikkelingen. Er was aldus een duidelijke verschuiving te merken binnen de stedenbouw als discipline. Terwijl in de vroege naoorlogse jaren de stedenbouw nog steeds aan het zoeken was om een coherente stedelijke realiteit vorm te geven, werd de stedenbouw – door het gangbare concept van regionale ontwikkeling – steeds meer begaan met het vormgeven van het grondgebied om aan sociale behoeften te voldoen.

Een zeer belangrijke bijdrage inzake regionale ontwikkeling werd geleverd door Vanneste en Declercq met hun publicatie 'Structurele werkloosheid in West-Vlaanderen' in 1954; waarbij het regionaal economisch beleid ingezet werd als een operationeel instrument.<sup>134</sup> De herintroductie van de ruimtelijke dimensie in de economische analyse was hierbij van ontegensprekelijk cruciaal belang.<sup>135</sup> Uit de analyse – op basis van een doordachte survey van werkloosheidsstatistieken en het economische weefsel – kwam men tot de conclusie dat structurele werkloosheid het gevolg was van een structureel dalende regio. Op basis van dit model bedachten de auteurs vervolgens een regionaal economisch beleid om de structurele daling te counteren. Om deze problemen te verhelpen, benadrukten de auteurs het belang van een selectieve aanpak zowel op

<sup>133</sup> In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 230.

<sup>134</sup> In: VANNESTE O. en DECLERCQ G., *Structurele werkloosheid in West-Vlaanderen. Een regionaal-economische studie*, Roeselare: Bank van Roeselare, 1954. Zie **Figuur 26**.

<sup>135</sup> Het neoklassiek economisch geloof in de 'onzichtbare hand' werd aldus uitgedaagd door beide auteurs.

In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 20-81.

vlak van ruimte, tijd als economische activiteit. Teneinde kosteneffectief te zijn, moest de ondersteuning zich dan ook voornamelijk focussen op bepaalde 'ontwikkelingszones' in de provincie. Hierbij concentreerden de auteurs zich op de corridor (Brugge – Kortrijk), zodat nieuwe initiatieven zich op het bestaande industriële weefsel konden vastpinnen en gebruik konden maken van de goede transportverbindingen.<sup>136</sup> Verder benadrukte men dat de nieuwe activiteiten zich niet als een strip langsheen deze routes mochten ontwikkelen, maar dat ze geconcentreerd dienden te worden in de verschillende kernen van dorpen en kleine steden langsheen de corridor.<sup>137</sup> Een succesvol economisch beleid zou in die zin opzettelijk discriminerend moeten zijn, aangezien de sterkere regio's en sectoren altijd meer voordeel haalden uit de algemene maatregelen vergeleken met de zwakkere regio's.<sup>138</sup> Dit objectief werd grotendeels gehaald uit het gebied Kortrijk – Brugge dat eveneens opgenomen werd als 'Regio G – Centraal West-Vlaanderen' in het economisch expansiebeleid van 1959.<sup>139</sup> Finaal stelde men dat er prioriteit gegeven moest worden aan initiatieven die op vlak van diversifiëring konden bijdragen aan het toekomstig economisch weefsel van de regio. Op deze manier zou seizoensgebonden fluctuatie vermeden kunnen worden. Bijkomende activiteiten die zorgen voor een toename van de tewerkstelling zouden niet mogen geherlokaliseerd worden uit andere regio's, maar zouden moeten resulteren in de uitbreiding van veelbelovende bestaande ondernemingen en de oprichting van nieuwe

<sup>136</sup> In: VANNESTE O. en DECLERCQ G., *Structurele werkloosheid in West-Vlaanderen. Een regionaal-economische studie*, Roeselare: Bank van Roeselare, 1954.

<sup>137</sup> Een ander belangrijk aspect was de aanwezigheid van 'lifestyle voorzieningen'. Dit was noodzakelijk voor het creëren van een aangename woonomgeving zodat investeerders zouden aangetrokken worden. Deze voorzieningen waren bijvoorbeeld compleet afwezig in de Westhoek, waar de situatie het meest problematisch was.

In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 234.

<sup>138</sup> Hierbij verwijzen we bijvoorbeeld naar de as Antwerpen – Brussel.

<sup>139</sup> In: *Ibidem*, p. 234.



faciliteiten. Hierbij moeten de kleine lokale ondernemingen (KMO's), die de capaciteit van expansie en modernisatie vertonen, aangemoedigd worden. De regionale zwakte – resulterend in lagere koopkracht en consumptie – heeft immers een lokale 'ondernemingsboom' voorkomen. Regionale expansie kon op die manier multiplicator-effecten genereren die op hun beurt de koopkracht en consumptie versterkten.<sup>140</sup>

Een andere markante implementatie van regionaal beleid heeft betrekking op de agglomeraties Kortrijk en Brugge. Beide operaties illustreerden drie belangrijke ruimtelijke aspecten van Vannestes regionaal economische benadering. In de eerste plaats waren de ruimtelijke maatregelen van het regionaal economisch beleid gericht op het creëren van gunstige locatiecondities voor nieuwe ondernemingen. Het potentieel van een bepaald gebied om te ontwikkelen tot industriezone werd gezien als een belangrijk criterium voor het insluiten van dat gebied in een 'ontwikkelingszone'. Zonder echt de term te gebruiken, erkenden Vanneste en Declercq het potentieel van het 'industriepark' voor een regionaal economisch beleid. Ten tweede beklemtoonden de auteurs de nood aan infrastructuurverbeteringen zoals transportfaciliteiten of het openbaar domein. En finaal werd het belang van een woonbeleid en de ontwikkeling van recreatie naar voor geschoven. Voorgenoemde issues moesten hoofdzakelijk aangepakt worden op het regionale niveau. En bovendien moesten de stad en gemeentelijke autoriteiten ten minste hun huisvestings-, dienstverlenings- en recreatiebeleid aanpassen ten behoeve van de overkoepelende economische doelstellingen van de bredere regio. Op deze manier kon de mobiliteit van de 'arbeider' namelijk zienderogen verbeterd worden.<sup>141</sup>

---

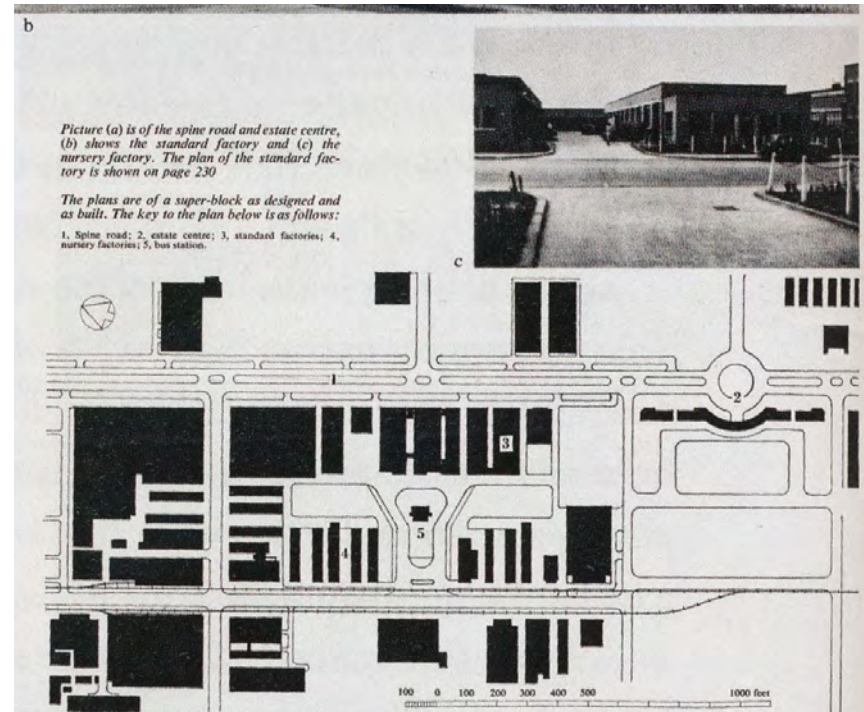
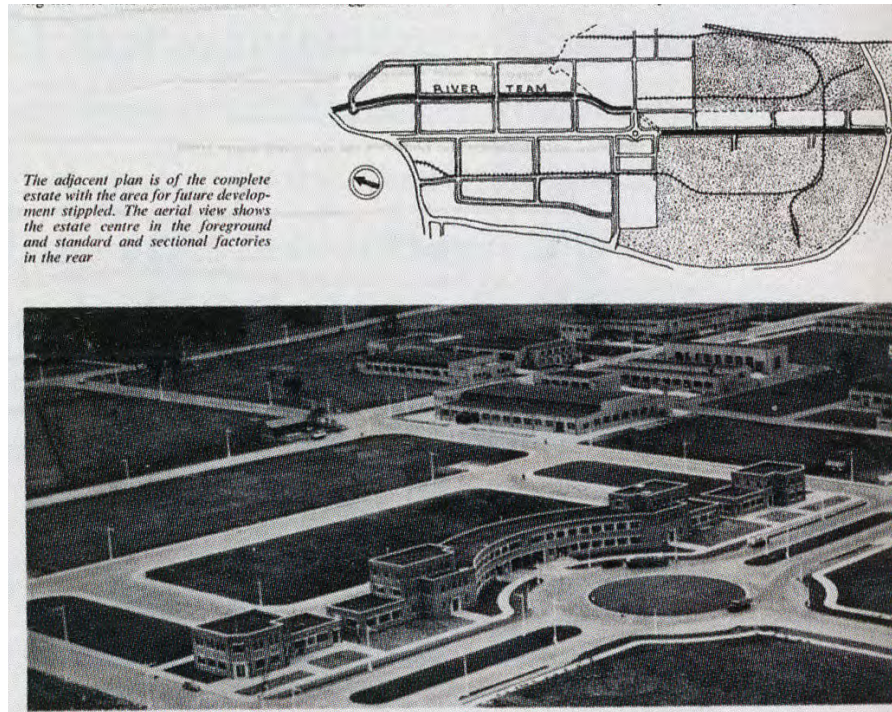
<sup>140</sup> In: VANNESTE O. en DECLERCQ G., *Structurele werkloosheid in West-Vlaanderen. Een regionaal-economische studie*, Roeselare: Bank van Roeselare, 1954.

<sup>141</sup> In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 240.

De regionale aanpak inzake economische uitbreidingsontwikkeling, zoals toegepast door o.a. Vanneste en Declercq in West-Vlaanderen, heeft in een embryonale vorm een nieuw paradigma van ruimtelijk economische ontwikkeling aangetoond. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in de ontwikkeling van een consumptiemaatschappij in België. Dit opkomende paradigma was enerzijds gebaseerd op het principe van openbaar ontwikkelde industriegronden en anderzijds op het nieuwe mobiliteitsprofiel van de economische activiteiten.<sup>142</sup> In de late jaren 1950 was deze vorm van ontwikkeling echter nog beperkt tot een aantal succesvolle ondernemingen van de lokale autoriteiten (voornamelijk in Brugge, Kortrijk, Brussel en Antwerpen). Deze ontwikkelingsmodus werd dan ook slechts mogelijk door een aantal cruciale voorwaarden. Ten eerste moest men de mogelijkheid hebben om op treden op het regionale niveau; een voorwaarde waaraan voldaan werd door de oprichting van intercommunales voor economische ontwikkeling (dit gebeurde uiteraard onder impuls van de regionaal economische expansiewetten). Een tweede fundamentele voorwaarde was de aanwezigheid van een goed functionerend wegennetwerk. Hierbij speelde de intercommunale opnieuw een prominente rol. Deze nieuwe aanpak met betrekking tot autosnelwegenconstructie maakte het immers mogelijk om 'regionale noden' te betrekken bij het integrale proces van de autosnelwegenbouw. De nieuwe stedenbouwwetgeving van 1962 stimuleerde dit opkomend ruimtelijk ontwikkelingsparadigma verder door het expliciet promoten van het 'regionale niveau' als de elementaire ruimtelijke planningsentiteit. Last but not least, is er nog een ander element dat het nieuwe regionaal ruimtelijk economische ontwikkelingsparadigma compleet heeft gemaakt: de conceptuele ontwikkeling van het idee van het 'industriepark' was impliciet aanwezig in bijvoorbeeld het GAAP in Kortrijk en was ook hét onderwerp van een bewuste reflectie door de planners en beleidsmakers.

---

<sup>142</sup> In: Ibidem, p. 249.



**Figuur 27:** Team Valley Trading Estate zoals gepubliceerd in Gibberds Town Design. (Bron: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 254.)

## HET INDUSTRIEPARK

Hoewel de idee van het industriepark, tijdens de jaren 1950 en 1960, vooral in de regionale plannen voorkwam, werden de kiemen ervan gevonden bij het Britse 'Trading Estates' model.<sup>143</sup> Dit model werd door Delmer – die een cruciale rol speelde bij vele aspecten van de naoorlogse ruimtelijk economische ontwikkeling – onder de attentie gebracht van planners en andere ambtenaren van de regering.<sup>144</sup> Aangezien minister Eyskens in 1950 op zoek was naar maatregelen om de hoge werkloosheid in bepaalde regio's tegen te gaan, was er ook vanuit de hoogste politieke kringen veel interesse in de 'Trading Estates'. Een onderzoek van het ministerie van Economische Zaken werd vervolgens in 1954 voorgelegd aan de nieuwe Eerste Minister Van Acker die op zijn beurt een ware research missie ontzettende omtrent de Britse industrieparken. Deze missie werd geleid door Lievens en resulteerde in een wezenlijk rapport dat later gepubliceerd werd in het magazine van het departement Openbare Werken.<sup>145</sup> Lievens' conclusie over zijn studie haalde aan dat zowel op nationaal als op regionaal niveau het industriepark-concept zich ertoe leende om toegepast te worden in een breed scala aan patronen en omstandigheden; het was aldus een zeer flexibel concept. Verder gaf Lievens niet echt de voorkeur aan één type patroon maar, opteerde eerder om de diversiteit aan te halen met betrekking tot de ruimtelijke layout van de 'Estates'. Deze grote verscheidenheid bewees net hoe generiek het industriepark kon zijn als planningsconcept.<sup>146</sup> Evenmin kwam hij tot een beslissende conclusie over dé meest geschikte vorm voor het industriepark, aangezien de activiteiten in Groot-Brittannië zeer

<sup>143</sup> In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 251.

<sup>144</sup> Delmers interesse voor dit soort industriemodel kwam er naar aanleiding van de begeerte om de oevers van kanalen te kunnen ontwikkelen tot ondernemingslocaties.

In: *Ibidem*, p. 251.

<sup>145</sup> In: *Ibidem*, p. 252.

<sup>146</sup> In: *Ibidem*, p. 255.

uiteenlopend van aard waren. Hun enige gemeenschappelijk kenmerk was dat ze de oprichting van nieuwe ondernemingen – door het uitrusten van de sites en zeer vaak ook door het oprichten van gebouwen die verhuurd werden aan fabrikanten – in de hand werkten.<sup>147</sup> Verder verwees Lievens naar de Amerikaanse 'Planned Industrial Districts'.<sup>148</sup> Dit concept werd gedefinieerd als '*een geschikt gelokaliseerd stuk grond dat onderverdeeld en gepromoot wordt voor industrieel gebruik en met hulp van een sponsorende managementorganisatie*'.<sup>149</sup> Het Amerikaanse model verschilde voornamelijk van het Britse model op vlak van het autobezit. Terwijl het Britse model hoofdzakelijk gericht was op openbaar vervoer voor de arbeiders (Team Valley Trading Estate), werden in het Amerikaanse model de industriepLOTS vergroot om zeker voldoende parkeergelegenheid aan te bieden. In dit verband gaf Lievens echter de voorkeur aan het Britse voorbeeld, maar hij onderkende de stijgende nood aan parkeerruimte niet. Verder was er in Amerika nog een ander verschil op te merken. Enerzijds was er het 'industriepark' dat beschouwd werd als een model met hoge architecturale en landschappelijke kwaliteiten en anderzijds waren er ook meer generisch 'geplande industriële districten'.<sup>150</sup>

Ondanks de aanwezigheid van vele literatuur met richtlijnen omtrent de layout en het ontwerp van de 'Trading Estates' en de 'Industrial Districts', beklemtoonde Lievens niettemin het institutionele aspect van het

<sup>147</sup> Dit stond in fel contrast met bijvoorbeeld Gibberts definitie van het industriepark.

Gibbert benadrukte namelijk de noodzaak van een voorafgaandelijk determinerend plan waarbij industriële vestigingen conform moesten zijn met het plan. Het Team Valley Trading Estate is hier een goed voorbeeld van. Zie **Figuur 27**.

<sup>148</sup> Tijdens de jaren 1950 was dit de gebruikelijke term voor ontwikkelingen in de trend van industrieterreinen.

<sup>149</sup> In: *Ibidem*, p. 256.

<sup>150</sup> In: *Ibidem*, p. 257.





industriepark-concept.<sup>151</sup> Hierbij was Lievens een sterke voorstander van verschillende opties inzake de verhuur van gebouwen. En wanneer we dit in een breder perspectief bekijken, valt op te merken dat Lievens' onderzoek dan ook zeer nauw samenhangt met het overheidsbeleid inzake economische expansie. In dit opzicht verwees hij naar een artikel van Wauters, hoofd van de dienst 'Industriële Planning en Economische Expansie' van het ministerie van Economische Zaken. Als onderdeel van hun beleid, voorzag de 'Duvieusart Wet' van 1953 goedkope leningen met overheidsgaranties voor initiële investeringen voor nieuwe of uitbreidende ondernemingen.<sup>152</sup> Bovendien lag de focus van het expansiebeleid van Van Acker op de lichte (en innovatieve) industrie die vaker fondsen nodig dan de meer kapitaalsintensieve zwaardere ondernemingen. Het is dan ook de voorgenoemde agenda die Lievens' focus op de institutionele aspecten van het industriepark verantwoordde. Hierbij lag de klemtoon op het verhuur-mechanisme van gestandaardiseerde 'built-on-demand' industriegebouwen. Deze maatregelen hadden immers als doel om niet te struikelen over de belemmerende beginkosten voor de terreinontwikkeling waarmee vele startups of uitbreidende ondernemingen vaak geconfronteerd werden.

De bovenvermelde studies omtrent het 'industriepark' hadden vervolgens een kenmerkende invloed op de plannerskringen in België. Dit werd bijvoorbeeld duidelijk door een publicatie van het 'VI<sup>e</sup> Congrès National of

---

<sup>151</sup> "All this indicates that investments in such operations can yield interesting returns, albeit after several years of relatively low revenues, while further investments are necessary as the project develops. This is exactly the nature of the investments required from the government. If the authorities wish to encourage the industrialization of certain regions or municipalities, public funds need to be used for the initial investments" In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 257.

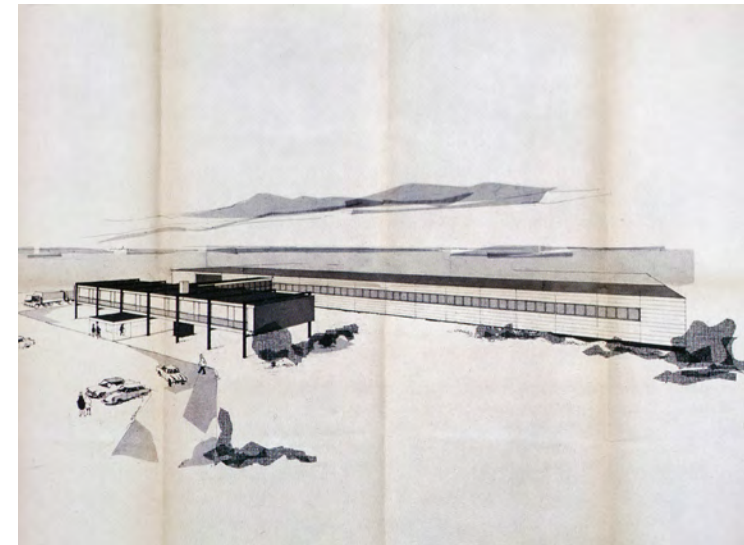
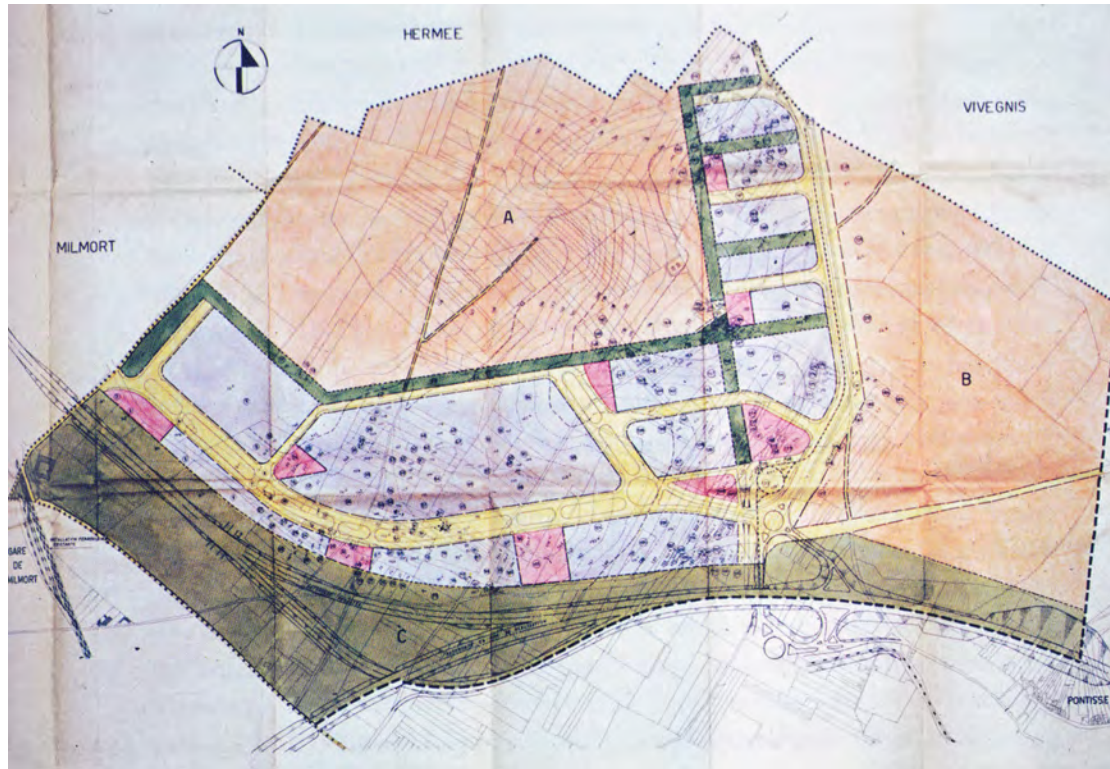
<sup>152</sup> Goedkope leningen waren voornamelijk bestemd voor de bouwkosten of de aankoop van industriële gebouwen en de uitrusting ervan. In: *Ibidem*, p. 258.

*the Fédération de l'Urbanisme et de l'Habitation*' omtrent 'Le plan régional d'aménagement'. Opvallend was dat vele bijdrages de focus plaatsten op de economische dimensies van regionale planning. Hierbij werd het institutionele aspect van het industriepark zelfs nog meer in de verf gezet dan bij het rapport van Lievens uit 1954.<sup>153</sup> Dit bevestigt vervolgens de titelkeuze van volgend artikel, namelijk '*les parc industriels pré-équipés*'. De belangrijkste eigenschap van het industriepark was kennelijk het voorzien van goed uitgeruste terreinen voor de ondernemingen. In plaats van specifieke planningsprincipes voor de layout van het industriepark te voorzien, anticipeerde men op het nieuwe legale planningskader (stedenbouwwet 1962) waarbij een algemeen ruimtelijk framework werd voorzien voor de regionale bestemmingsplannen. Verder werd de instrumentalisering van het industriepark duidelijk in de discussie omtrent hun juridische eigendomsstatus.<sup>154</sup> Hierbij refereerde Hendrickx naar de bestaande economische expansiewetgeving – Duvieusart Wet van 1953 en de Rey Wet van 1955 – die later beter gekend werd als de 'De Taeye Wet voor industriegebouwen'. Dit institutioneel framework, dat voorgesteld werd voor het industriepark, was in die zin nogal gelijkaardig aan de overheidsinterventie in de woonsector. Niettemin was er een contradictie die de kop kwam op steken, doordat de regionaal economische expansiewetten van 1959 enkele principes van de voorgaande algemene economische expansiewetten onderhielden. De belangrijkste innovatie

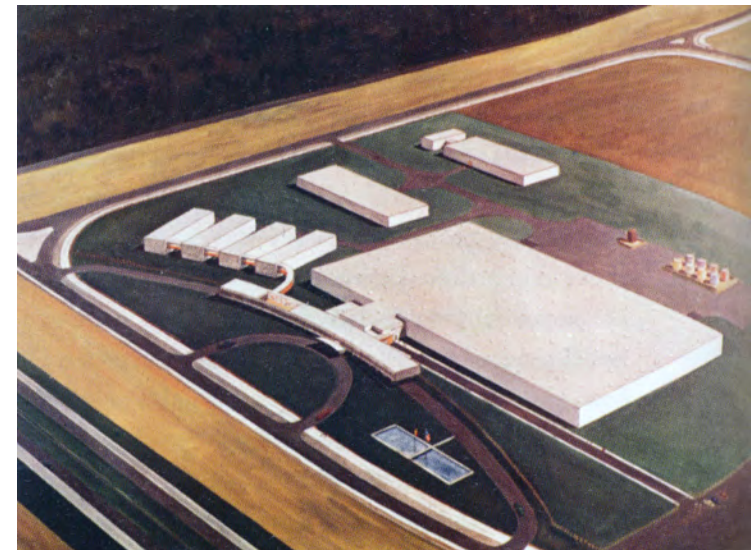
---

<sup>153</sup> In: *Ibidem*, p. 259.

<sup>154</sup> Hendrickx (Inspecteur-Generaal van het departement Planning) maakte een onderscheid tussen vier verschillende toestanden: 1. de lange leasing waarbij de fabrikant zelf het ondernemingsgebouw opricht op land dat hij huurt voor 99 jaar; 2. de fabrikant is eveneens eigenaar van de grond; 3. gestandaardiseerde werkplaatsen worden verhuurd aan kleine, ambachtelijke of experimentele ondernemingen; 4. het agentschap van het industriepark verhuurt een op-maat-gemaakt gebouw op basis van de bedrijfsvraag in kwestie. Hendrickx zelf verkoos de laatste 2 opties aangezien de derde toestand garantie verschaft terwijl de vierde toestand het risico opende op speculatie. In: *Ibidem*, p. 259.



**Figuur 28:** Haut Sarts industriepark: lokaal bestemmingsplan (links boven), Memorex gebouw 1964 (onderaan) en impressie van het Spirlet project 1963 (rechts boven). (Bron: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 265.)



was dat financiële stimuli voor vestiging en expansie van industrie in bepaalde regio's verruimd werden. Maar doordat de mechanismen van de Rey Wet voor subsidies, goedkope leningen en taksvrijstellingen verdergezet en versterkt werden in de regionaal economische expansiewetten van 1959, was er niet echt een speciale rol meer voor de intercommunale verenigingen. Want de bedrijven konden immers profiteren van de taksvrijstellingen en goedkope leningen die aangeboden werden met de economische expansiewetten. Ten gevolge hiervan werd de rol van de intercommunales gelimiteerd tot o.a. wegenbouw, riolering en het voorzien van bepaalde faciliteiten.<sup>155</sup> Verder heeft het befaamde Artikel 16 van de regionale expansiewetten de onteigeningsprocedure zienderogen vereenvoudigd voor de ontwikkeling van industrieparken, waarbij men zelfs kon onteigenen zonder het bestaan van een lokaal bestemmingsplan. En niettegenstaande de regionaal economische expansiewet expliciet de mogelijkheid bood voor het verhuren van industriële gebouwen, interpreteerde Eyskens dit hoofdzakelijk als een temporele maatregel, want hij prefereerde immers dat ondernemingen hun eigen gronden en gebouwen konden verwerven. Aldus ontstond er een onderscheid tussen overheidsgestuurde terreinontwikkeling én een privaat ontwikkelde gesubsidieerde superstructuur. Deze eigenaardige institutionele setup voor het industriepark suggereerde dus dat het industriepark werd opgevat als een primair instrument voor economische ontwikkeling en niet als een middel van de stedenbouw op zich.

Het is duidelijk dat het ruimtelijk concept van het industriepark 'institutioneel' aangepast werd aan een Belgische context die flexibiliteit inzake ondernemingsvestiging hoog in het vaandel droeg. Planning werd niet in eerste instantie gebruikt om een specifieke stedelijke vorm te genereren, maar was eerder een mechanisme om het territorium vorm te

---

<sup>155</sup> In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 261.

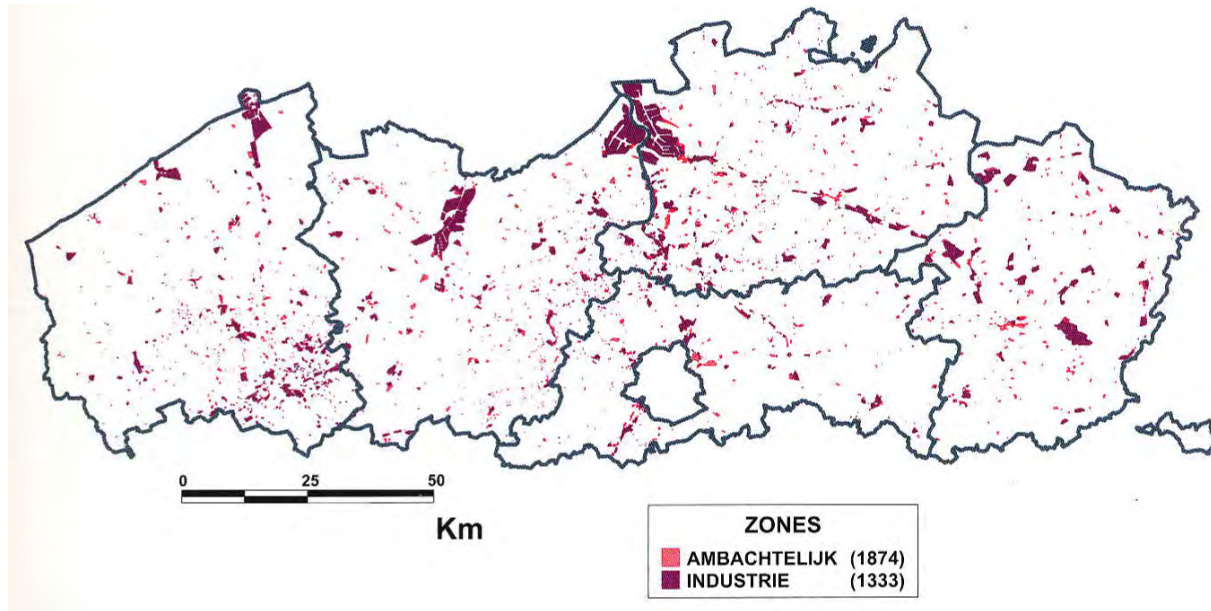
geven teneinde te kunnen voldoen aan de noden van de maatschappij als geheel. Industrieparken dienden in die context als de 'ruimtelijke expressie' van maatschappelijke doeleinden, namelijk tewerkstelling en welvaart.

Het industriepark werd later (vanaf de jaren 1970) toegepast als een generisch apparaat. Het Belgische Haut Sarts industriepark vertolkte de hoofdrol bij de translatie van 'model' tot ware praktijk.<sup>156</sup> Het Haut Sarts project vormde een toonaangevend voorbeeld van de regionaal economische benadering. Bij het Haut Sarts industriepark liet het opkomend autosnelwegennetwerk eveneens toe dat het terrein kon aansluiten op een grotere regionale, nationale en internationale ruimte. De autosnelweg introduceerde bijgevolg een nieuwe economische geografie. Er waren substantieel meer openbare middelen beschikbaar dan bij louter lokale operaties. De schaarsheid van openbare middelen resulteerde in een bekommernis omtrent het optimaliseren van investeringsbeslissingen. Ook waren er bekommernissen omtrent het introduceren van een managementbenadering voor industriële grondontwikkeling waarbij het ultieme doel de regionale tewerkstelling was.

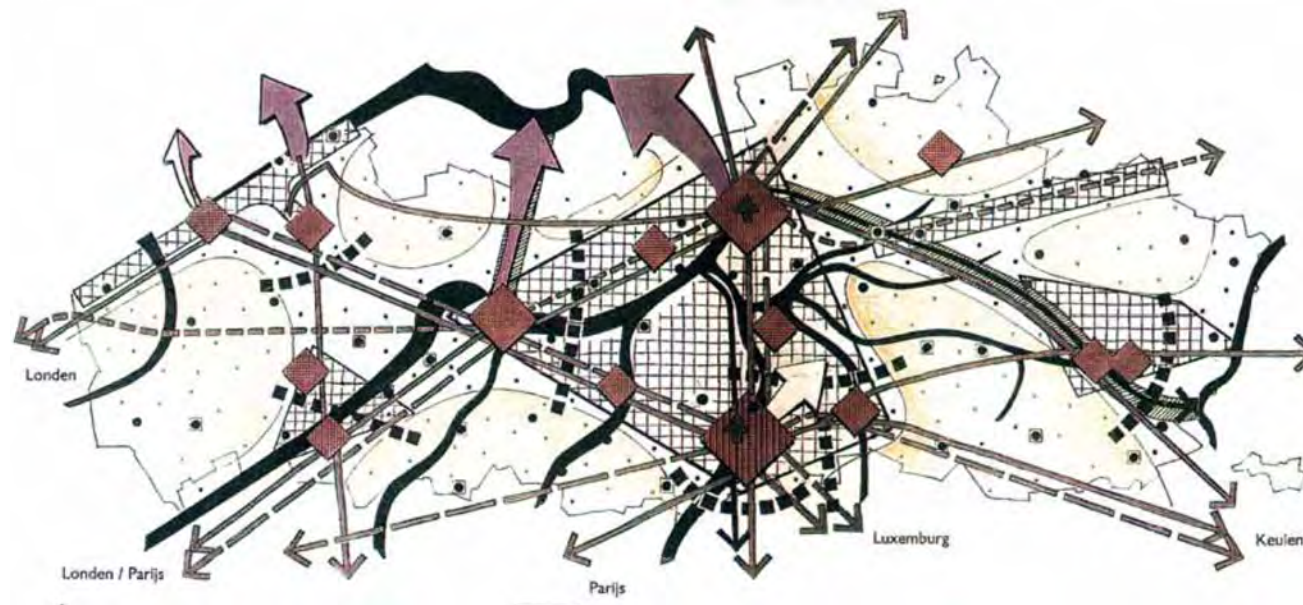
Ruimtelijke planningsoverwegingen kwamen dan ook vooral op de voorgrond wanneer ze betrekking hadden op de locatie van het industriepark. Zoals duidelijk bleek uit de studies omtrent structurele werkeloosheid, liet het toenemend belang van autotransport een veel lossere en meer flexibele samenhang toe tussen de stedelijke activiteiten werken en wonen. Het is voornamelijk in die zin dat 'zonering' een rol gespeeld heeft in België. Het model van het industriepark bewees zich

---

<sup>156</sup> In: Ibidem, p. 263. Zie **Figuur 28**.



**Figuur 29:** Bedrijventerreinen en ambachtelijke zones volgens het gewestplan. (Bron: CABUS P. en VANHAVERBEKE W., *Eindrapport: Ruimte en economie in Vlaanderen, Series: Strategisch Plan Ruimtelijke Economie (SPRE)*, Gent, Academia press, 2003, p. 61.)



**Figuur 30:** Gedeconcentreerde bundeling. (Bron: Vlaamse Overheid, *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, gecoördineerde versie*, Brussel, 2011, p. 194.)

immers als een zeer flexibele ‘tool’ voor de lokalisering van diverse types ondernemingen op verschillende schaalniveaus.<sup>157</sup>

De generische praktijk van het industriepark was slecht één indicatie van een nieuwe tijdperk dat er stond aan te komen in de jaren 1970. Internationaal bracht de oliecrisis (1973) een einde aan de bijna ongelimiteerde economische groei van de jaren 1960. Deze crisis had dan ook een fundamentele impact op het economisch, infrastructureel en regionaal planningsbeleid. Ten gevolge hiervan werden in de jaren 1970 ontspoorde subsidiemechanismen toegepast waardoor men de strikte selectiecriteria van voorgaande decennia opzij schoof. Uiteraard was deze methode niet onlogisch, aangezien in een periode van economische recessie alle initiatieven welkom waren. Een ander verklarende factor was de toenemende regionale autonomie. Het economisch beleid werd in de jaren 1970 overgedragen aan de regio's zelf (Terwagne Wet) waarbij aparte regionaal economische expansielichamen werden opgericht. Voor Vlaanderen groepeerde het 'Vlaamse Economische Verbond (VEV)' de industriële en zakenelite. Deze organisatie was in feite de primaire vertegenwoordiger voor Vlaamse ondernemingsinteresses sinds de jaren 1930.<sup>158</sup> Het toenemende decentralisatieproces verplaatste eveneens de niveaus van de overheid en de administratie. Dit kwam duidelijk tot uiting in de rol van intercommunales bij de constructie van autosnelwegen. Voorbeelden hiervan waren uiteraard de aanleg van de E3-autosnelweg en de autosnelwegendriehoek in West-Vlaanderen. En naarmate meer intercommunales ingezet werden voor economische ontwikkeling, verwierven ze bijgevolg ook meer macht inzake regionaal economische ontwikkelingsaangelegenheden (in het bijzonder omtrent industriële vastgoedontwikkeling). Het decentralisatieproces dat uiteindelijk geleid heeft tot de gewestplannen, was verder een hevig politiek proces,

---

<sup>157</sup> Zie **Figuur 29**.

<sup>158</sup> Vandaag ook beter gekend als VOKA.

aangezien de bestemmingen van de gronden – waarbij de ‘regio’ centraal stond – vaak in strijd waren met de wensen van individuele grondeigenaars.

In de jaren 1990 werd vervolgens een nieuw ruimtelijk planningskader – namelijk het RSV – opgericht voor Vlaanderen. Het is dan ook zeer opvallend dat in dit plan opnieuw de modellen uit de naoorlogse jaren benadrukt worden. Eén van de primaire concepten doorheen het RSV was vervolgens ook de ‘gedeconcentreerde bundeling’.<sup>159</sup> Verder werden de lineaire patronen van de zeehavens eveneens opgenomen onder het concept van ‘gateways als motors voor ontwikkeling’. Of anders gezegd, lineaire patronen en gebundelde ontwikkeling fungeerden opnieuw als hoofdreferentie waarbij men impliciet beroep deed op voorgaande ruimtelijke modellen.<sup>160</sup> Op het niveau van België werden volgend ruimtelijke structuren in het RSV (en het SDER) opgenomen: het stedelijk netwerk rondom Brussel (Vlaamse Ruit en de Waalse driehoek) samen met de oostelijke en westelijke grensoverschrijdende netwerken (Kortrijk – Lille en Hasselt – Luik – Aachen). Voorgenoemde ruimtelijke concepten reflecteren duidelijk de ‘webstructuur’ van vroegere nationale plannen in België (cfr. Alfred Ledent).<sup>161</sup>

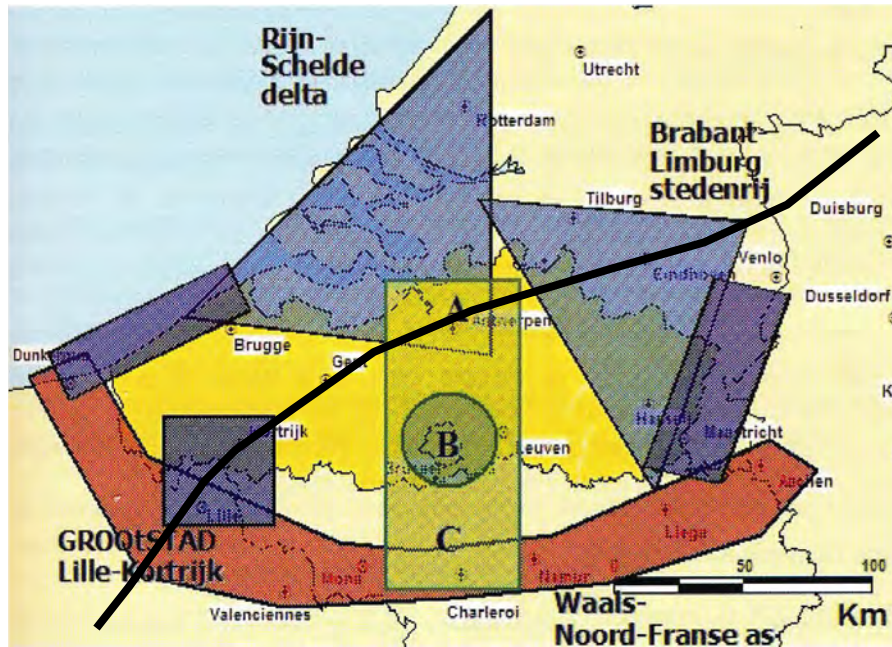
Het is duidelijk dat de ruimtelijke transformatie een primair instrument was voor het creëren van welvaart. Dit doel was bijgevolg meer dan louter een manier om grondgebied te consumeren voor economisch gewin en kapitaalaccumulatie. Dit werd duidelijk in het regionaal economisch ontwikkelingsparadigma dat bepleit werd door de christen-democraten als een ‘geïntegreerd ontwikkelingsconcept’ voor zowel het economische,

---

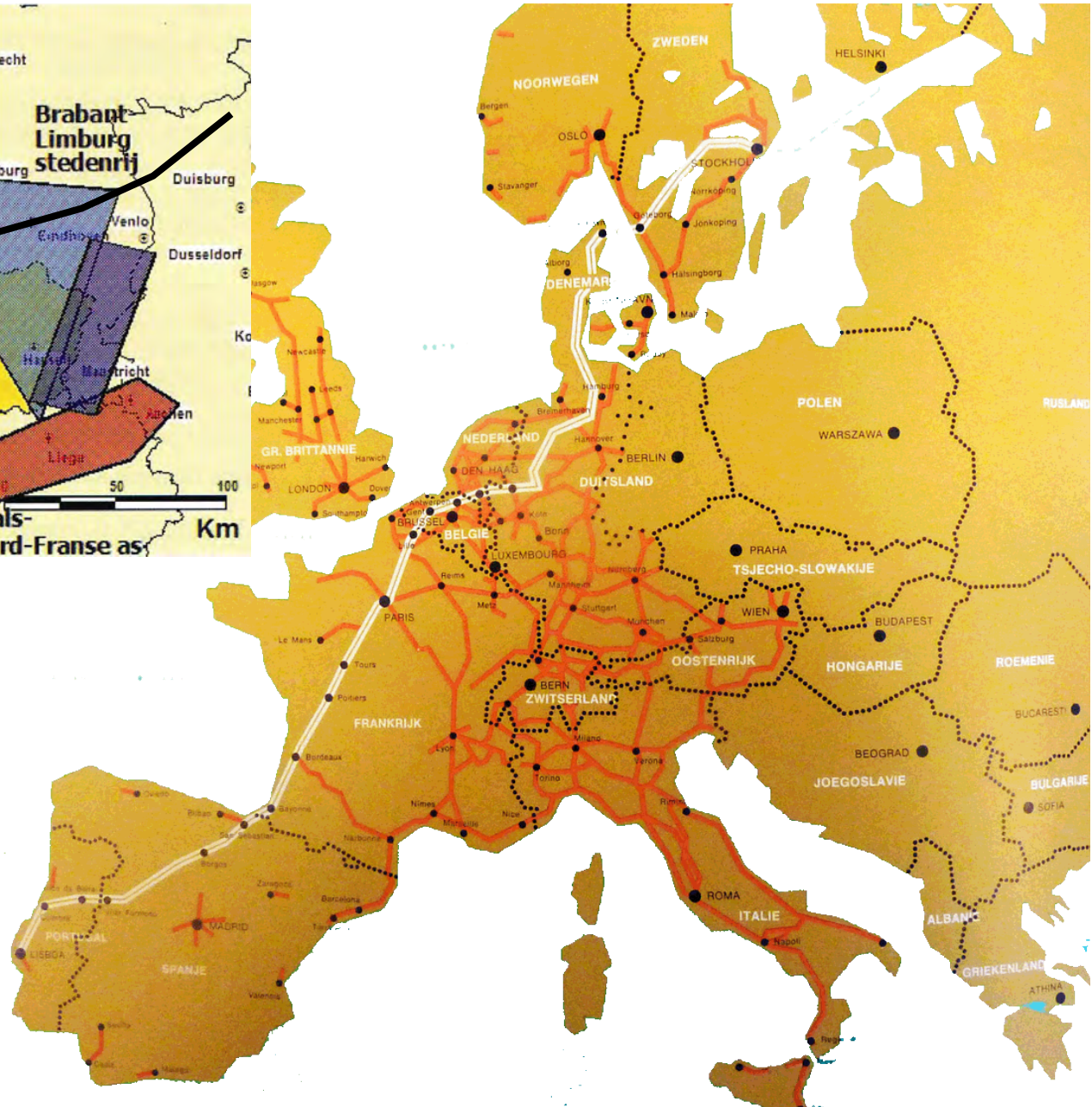
<sup>159</sup> Zie **Figuur 30**.

<sup>160</sup> Hierbij denken we o.a. aan de corridor van het Albertkanaal (die geselecteerd werd als een economisch netwerk), maar ook aan andere hoofdgebieden van ontwikkeling zoals de Vlaamse Ruit, de Kustregio en grensoverschrijdende regio's rondom Kortrijk.

<sup>161</sup> Zie **Figuur 9**.



**Figuur 32:** Positionering van de E3 ten opzichte van de hedendaagse grensoverschrijdende economische gebieden. (Bron: CABUS P. en VANHAVERBEKE W., *Eindrapport: Ruimte en economie in Vlaanderen, Series: Strategisch Plan Ruimtelijke Economie (SPRE)*, Gent, Academia press, 2003, p. 24 en eigen bewerking.)



**Figuur 31:** E3 route, 1973. (Bron: COENE J. ea., *Europaweg E3*, Lannoo, Tielt, 1973, p. 4.)

intellectuele als culturele niveau. Voorgenoemd beleid in combinatie met het sociaal-liberaal infrastructuurbeleid voor tewerkstelling (bijvoorbeeld de bouw van een krachtig infrastructuurnetwerk) ondersteunde hierbij de opkomst van een stedelijk weefsel 'out-of-town'.<sup>162</sup>

### POSITIONERING VAN DE E17 (1945 – 1980)

Dit gedeelte heeft als doel om de planning van de E17-autosnelweg (tracering, aanleg, uitvoering en exploitatie) te schetsen tegenover de hiervoor besproken "ALGEMENE CONTEXT (1945 – 1980)".<sup>163</sup> We hebben gezien dat het programmeren van grote infrastructuren – waaronder eveneens de E3-autosnelweg – niet zomaar heeft geleid tot economische meerwaarde voor de omliggende gebieden. Concepten als de corridor, regionaal economische ontwikkeling, het industriepark, ... hebben zodoende stelselmatig de opportuniteiten bijgesteld zodat infrastructuren – en autosnelwegen in het bijzonder – ingezet konden worden in een verhaal van economische surplus op internationale, nationale, regionale en zelfs lokale schaal.

#### INTERNATIONAAL<sup>164</sup>

*"Het volstaat de kaart van Europa te bekijken en enkele economisch-geografische begrippen te hebben van de grote productie- en verbruikscentra, om te zien dat België in het centrum ligt van Europa 's sterkst geconcentreerde industriële zones en bevolkingszone. De E3 schraagt dit belangrijke Europese gebied als een ruggengraat tussen Parijs in het Zuiden en Hamburg in het Noorden, waardoor Antwerpen, Gent en*

<sup>162</sup> In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 300.

<sup>163</sup> Een duidelijk overzicht inzake de E17-planning wordt weergegeven in **Figuur 33**.

<sup>164</sup> Positionering van de E3-autosnelweg als onderdeel van het E-wegennetwerk.

Zie **Figuur 31**.

*Kortrijk rechtstreeks verbonden zijn met het Ruhrgebied en met de Noordfranse industrie."*<sup>165</sup>

De in 1950 afgelegde Verklaring van Genève die een internationaal autosnelwegennet voorstelde (in het kader van de Economische Commissie voor Europa van de UNO), heeft een enorme impuls gegeven aan de ontwikkeling van economische activiteiten. Mede doordat vele havens langsheen de route gelegen waren, werd de E3 ook betiteld als de Hansa-havenroute.<sup>166</sup> En bovendien was de E3 niet enkel de ruggengraat van het West-Europese wegennet, maar werd hij ook rechtstreeks verbonden met de havens van Antwerpen en Gent én heeft hij daarenboven uitstekende aansluiting gekregen met Brussel (E5 en E10), Luik (E5 en E41) en de Kanaaltunnel in Antwerpen. De grote export- en importstromen verantwoordden dan ook in de eerste plaats de aanleg van de E3-autosnelweg.<sup>167</sup>

Sinds de Verklaring ondertekend werd in 1950, wijzigde de locatie van de E-wegen nog meerdere malen. Dit was o.a. het gevolg van een 'nationale vormgeving' van de krijtlijnen van een internationale Verklaring.<sup>168</sup> Zo werden eveneens, in afwachting van beter geschikte wegen, bepaalde routes die nauw aansloten bij de lijnen van de Verklaring als onderdelen van het E-netwerk opgenomen. Vóór de E3 doorheen België werd aangelegd, nam de Rijksweg 14 deze functie op zich. Deze toenmalige nationale weg (vandaag de dag de N70 en de N43) werd tot de aanvang van de werken in 1965 betiteld als de voorlopige E3-route.

<sup>165</sup> In: BERTRAND A., "De E-3, ruggengraat van het West-Europese grote wegennet" in *E-STRADE, Antwerpen en de E3*, Jaargang 1, nr. 2, mei 1965, p. 4-8. Zie **Figuur 32**.

<sup>166</sup> In: COENE J. ea., *Europaweg E3*, Lannoo, Tielt, 1973, p. 17.

<sup>167</sup> In: CLAEYS E., "De Autoweg E-3 in België" in *E-STRADE, Antwerpen en de E3*, Jaargang 1, nr. 2, mei 1965, p. 9-18.

<sup>168</sup> In: SCHIPPER F., *Driving Europe: Building Europe on roads in the twentieth century*, Aksant, Amsterdam, 2008, p. 203.

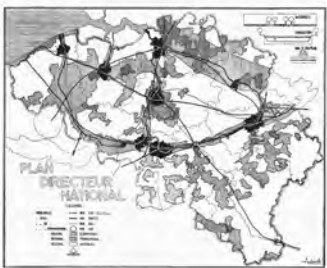
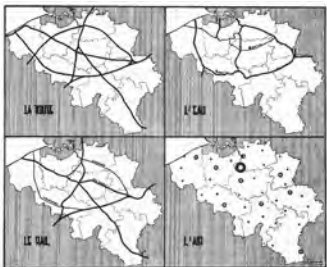


Opkomst regionaal economische expansiedoctrine



1945

Infrastructuurverbindingen en knooppunten in het nationaal plan van Alfred Ledent.



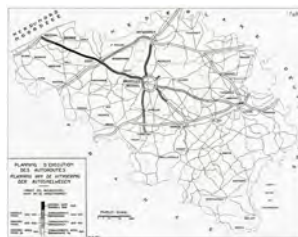
1 Infrastructure connections and traffic hubs in Alfred Ledent's national plan. (Ledent, Contribution à l'urbanisme national, 1948)

1950

Conventie van Genève: Europees Autosnelwegen Netwerk vastgelegd op 16 september 1950.



Nationaal autosnelwegenplan Hondermarcq, 1949.



1954

Plan Vanaudenhove.



Regionale plannen. Het GAAP Kortrijk: belang van het industriepark.



1958

De E3 vastgelegd voor België met het K.B. van 26 augustus 1958.

Nationaal plan van Sporck: Industrieel locatieplan, 1960.



Geselecteerde ontwikkelingsregio's, 1959 en 1967.



1963

Oprichting Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3.





## Aanleg E3-autosnelweg

## Gewestplannen

1968

1972

1980



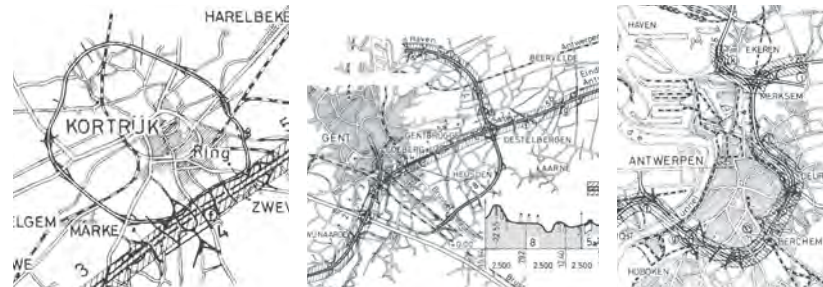
Enkele bijkomende opdrachten, van links naar rechts: *ring Kortrijk, vervolledig ringvaart Gent, Aftakking zeehaven Antwerpen.*



Eerste 'industrialparken'.



Voltooiing E3-autosnelweg (zonder bijkomende werken ingerekend).

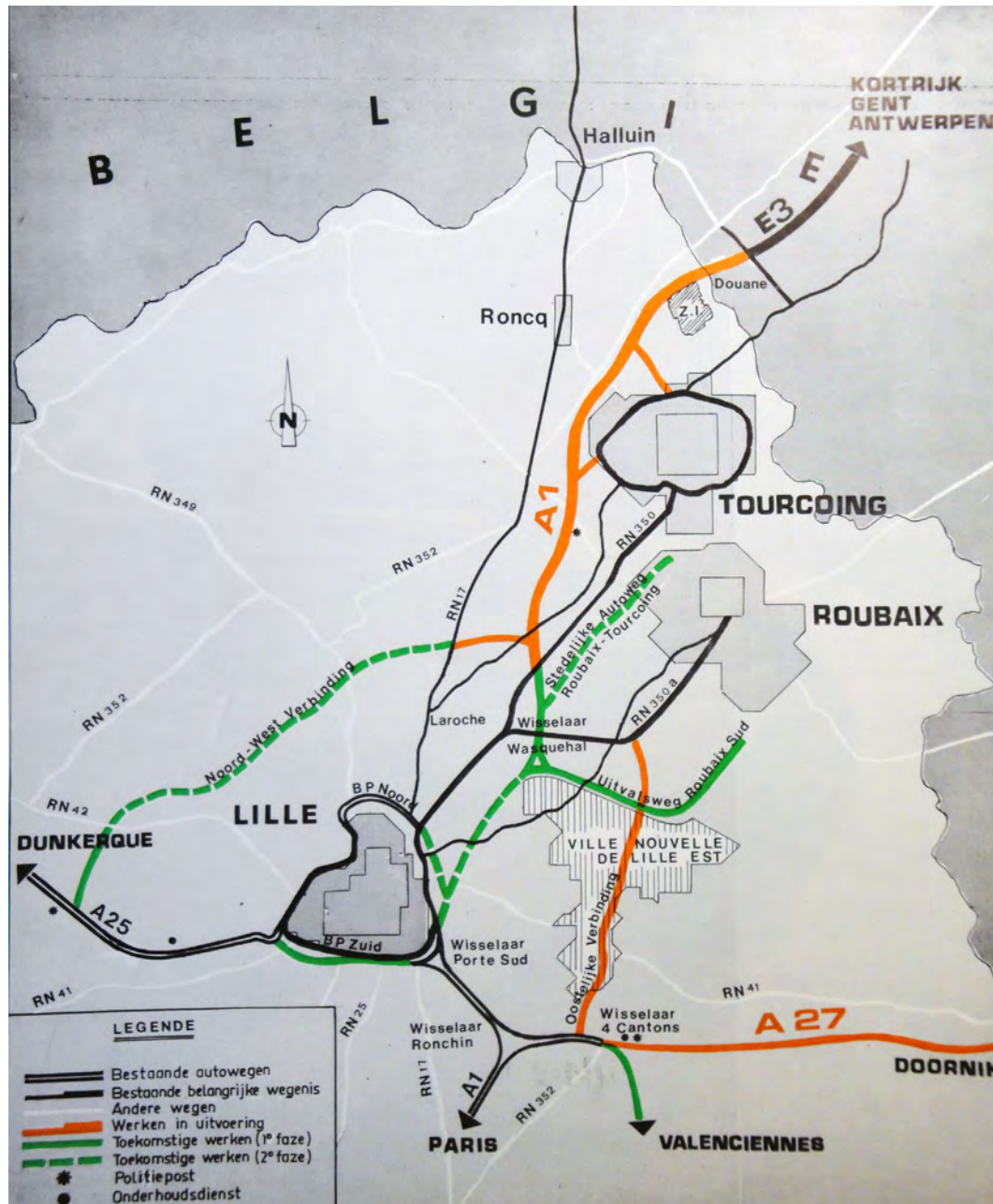


Voltooiing bijkomende werken.

Sterke opkomst van bedrijventerreinen langsheen het E3-tracé.



**Figuur 33:** Overzicht planning E3 autosnelweg. (Bron: divers en eigen bewerking.)



Figuur 34: De E3-aansluiting in Frankrijk. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 463, Gentbrugge.)

De chronische herzieningen van het netwerk resulteerden in een aanzienlijke verdichting ervan. Hoofdrolspeeler hierbij was de ‘Europese Conferentie Ministers van Transport’ die de eerste resolutie van 1950 met betrekking tot het wegverkeer had aangepast in oktober 1953.<sup>169</sup> Maatstaven voor internationale wegen en statuten voor de financiering werden opgesteld. Financiering was begrijpelijk van cruciaal belang om de afgesproken wegen te kunnen realiseren. In de resolutie stipuleerde men – misschien verrassend – dat afgezien van het internationale karakter, de E-wegen een primordiaal nationaal belang vertegenwoordigden en bijgevolg diende ieder land zijn eigen E-wegen te financieren. Inzake financiering spoorde de ‘Inland Transport Committee’ de landen aan om wegenfondsen op te richten die vergelijkbaar waren met die van België en Frankrijk.<sup>170</sup> Contradictorisch genoeg zou net België – naar aanleiding van de uitvoering van de E3 – een alternatief financieringssysteem uitdokteren om de aanleg te verwezenlijken.<sup>171</sup>

De internationale besprekingen waren belangrijk in die zin dat ze de nationale plannen moesten coördineren zodat de tracés zouden overeenstemmen aan de grenzen en zodat het toenemend grensoverschrijdend economisch belang gewaarborgd kon worden.<sup>172</sup> Maar medio de jaren 1950 was, desondanks het algemene enthousiasme, het E-netwerk nog nauwelijks zichtbaar. Dit was het gevolg van

---

<sup>169</sup> De ‘Europese Conferentie van Ministers van Transport (ECMT)’ kwam tot stand naar aanleiding van het Marshallplan, een Amerikaans hulpplan dat gericht was op de economische wederopbouw van Europa.

In: SCHIPPER F., *Driving Europe: Building Europe on roads in the twentieth century*, Aksant, Amsterdam, 2008, p. 220.

<sup>170</sup> De ‘Inland Transport Committee (ITC)’ was een belangrijke pijler van het ECE die zich hoofdzakelijk bezighield met mobiliteitskwesaties. Spoorwegen, autowegen en binnenlandse waterwegen behoorden tot het takenpakket.

In: *Ibidem*, p. 169.

<sup>171</sup> Meer hieromtrent in “REGIONAAL”.

<sup>172</sup> Zie **Figuur 34**.

budgettaire tekortkomingen waardoor de toekomstige E-wegen op zich lieten wachten. Het Belgische E3-verhaal vormde hier maar al te goed een illustratie van, aangezien de aanleg pas van start ging in 1964 – na de oprichting van de I.V.A. E3 – en volledig voltooid werd in 1973 (exploitatie, onderhouds- en uitbreidingswerken niet meegerekend).

De herziening van 1975 transformeerde de Verklaring tot een Europese Overeenkomst (AGR-Agreement). Hierdoor werd de triangulaire wegenstructuur van het netwerk gedwongen tot een eerder orthogonale gridstructuur; de hernummering van het net werd aldus een feit. Deze revisie was het resultaat van een samenwerkingsverbond tussen de ECE, ECMT, IRF, OTA en de PIARC.<sup>173</sup> In dat jaar hadden praktisch alle hoofdadrs van het netwerk reeds een specifiek nummer toegewezen (E1-E30). De E3, die tot op dat moment Lissabon met Stockholm verbond, werd in segmenten opgedeeld om zich aan te passen aan de nieuwe netwerkstructuur. Het tracé van Antwerpen tot Beaune (Frankrijk) kreeg zodoende vanaf 1986 het wegnummer E17.

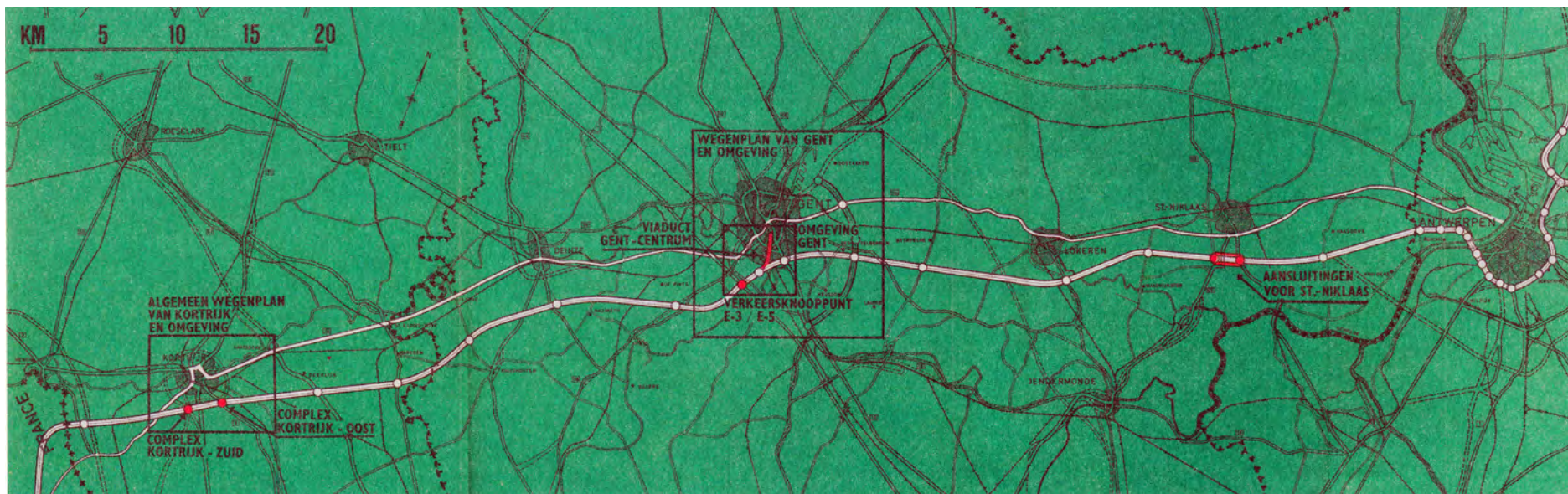
*“...de E3 zal zowel bijdragen tot het neutraliseren van het intern als het extern economisch isolement. Inderdaad de West-Europese maritieme Noord-Zuidverbinding zal meerdere economische zwaartepunten van grote betekenis dicht bij elkaar brengen: de Parijse agglomeratie, de agglomeratie Rijsel-Roubaix-Tourcoing, het Kortrijkse, het Gentse, het Antwerpse, Eindhoven en omgeving en verder het Ruhrgebied.”<sup>174</sup>* Aan het economisch belang van de E3-autosnelweg twijfelt niemand. De opzet van

---

<sup>173</sup> Het samenwerkingsverbond maakte het mogelijk om bij wijze van debat de verschillende standpunten van de organisaties, waaronder een mogelijke hernummering van de wegen, te bewerkstelligen. De OTA (Organisation Mondiale de Tourisme et de l’Automobile) was zeer ongelukkig met de onsystematische werkwijze die gehanteerd werd om de nummering van de E-wegen te bepalen.

In: *Ibidem*, p. 175.

<sup>174</sup> In: VAN OUTRYVE D. en DEWALLE P., “De provincie West-Vlaanderen en de E-3” in *E-STRADE, Oost- en West-Vlaanderen en de E3*, Jaargang 2, nr. 1, maart 1966, p. 1-52.



**Figuur 35:** Kaart van de nationale weg, de geplande E3-autosnelweg en de afritten van Kortrijk tot Antwerpen. (Bron: E-STRADE, *Oost- en West-Vlaanderen en de E3*, Jaargang 2, nr. 1, maart 1966, addendum.)



**Figuur 36:** Problemen op de Rijksweg nr. 14. (Bron: Vrt steekkaarten, nieuwsduiding, 29 december 1962.)

een Europese samenwerking lag dan ook hoofdzakelijk in dat motief. Uit de screening van de internationale context blijkt dat Europa hier een coördinerende rol speelde bij het bepalen van de ruimtelijke layout van de E-wegentracés.<sup>175</sup>

#### NATIONAAL

*“Om talrijke redenen evenwel is het de E3-autostrade als ontubbeling van de Rijksweg nr. 14 die ons het meest belang inboezemt. Met die ontubbeling is men 10 jaar en zelfs meer te laat begonnen. De bewijzen hiervoor liggen zomaar te rapen. Verder zijn er de ‘bottlenecks’ die het verkeer totaal wurgen. De meest bekende zijn gelegen te Antwerpen, en in de agglomeraties van Gent, Deinze en Kortrijk.”<sup>176</sup>*

Bovenstaande woorden van E. Claeys, burgemeester van Gent en voorzitter van de Raad van Beheer van de I.V.A. E3, reflecteerden nadrukkelijk het hoofdbelang van de E3 binnen de Belgische landsgrenzen. Nationaal kon Rijksweg 14 (de toenmalige nationale weg, vandaag de dag de N43 tussen Kortrijk – Gent en de N70 tussen Gent – Antwerpen) het opkomende goederen- en personenverkeer niet meer aan. Dorpskernen werden hierdoor belast met grootse verkeersstromen waardoor deze weg ook beter bekend werd als de ‘dodenweg 14’.<sup>177</sup> Deze problematische toestand werd reeds hiervoor goed bestudeerd door het ministerie van Openbare Werken en weergegeven in de publicatie (1951) van Hondermarcq als verantwoording voor het nieuw ontworpen Belgische autosnelwegennetwerk waarbij de E3 tot de drukste routes van

<sup>175</sup> Deze kalklijnen met bijhorende richtlijnen omtrent diverse kenmerken dat de E-wegen in de verdere uitwerking dienden te bezitten, werden vastgelegd in het resultaat van de Europese samenwerking, namelijk de Verklaring van Genève van 1950.

In: SCHIPPER F., *Driving Europe: Building Europe on roads in the twentieth century*, Aksant, Amsterdam, 2008.

<sup>176</sup> In: CLAEYS E., “De Autoweg E-3 in België” in *E-STRADE, Antwerpen en de E3*, Jaargang 1, nr. 2, mei 1965, p. 9-18. Zie **Figuur 35**.

<sup>177</sup> In: Vrt steekkaarten, nieuwsduiding, 29 december 1962. Zie **Figuur 36**.

het land behoorde.<sup>178</sup> Verder hebben we ook gezien dat Hondermarcq bij de bekendmaking van zijn specifiek autosnelwegenconcept expliciet het potentieel van de knooppunten heeft aangewezen als economisch aantrekkelijke zones.<sup>179</sup> Deze premisse correspondeerde duidelijk met de doelstellingen van het nationale infrastructuurprogramma van Vanaudenhove. Naast het verbeteren van infrastructuur op gebied van transportefficiëntie, was de economische agenda – gericht op het creëren van werkgelegenheid en gunstige vestigingscondities voor ondernemingen – even belangrijk als de problematische congestieproblemen van de rijkswegen. Zo ook was de Rijksweg 14 van groot economisch belang in de aanloop van de komst van de E3.<sup>180</sup>

*“Zolang deze weg er niet ligt betekent dit immers een rem op de expansie van het wegverkeer, van de industrie, van de handel en van het algemeen welzijn in de beschouwde zone.”<sup>181</sup>* Door de komst van de E3-autosnelweg konden met andere woorden gebieden aangesneden worden ten behoeve van nieuwe en geherlokaliseerde industriële activiteiten. Deze mogelijkheid was dan ook inherent aanwezig in de snelwegtracering van de E3 en werd des te meer geaccentueerd door het grote aantal op- en afritten.<sup>182</sup>

Deze potentiële economische activering van de omliggende regio’s waardoor de E3-autosnelweg zou snijden, was eveneens expliciet

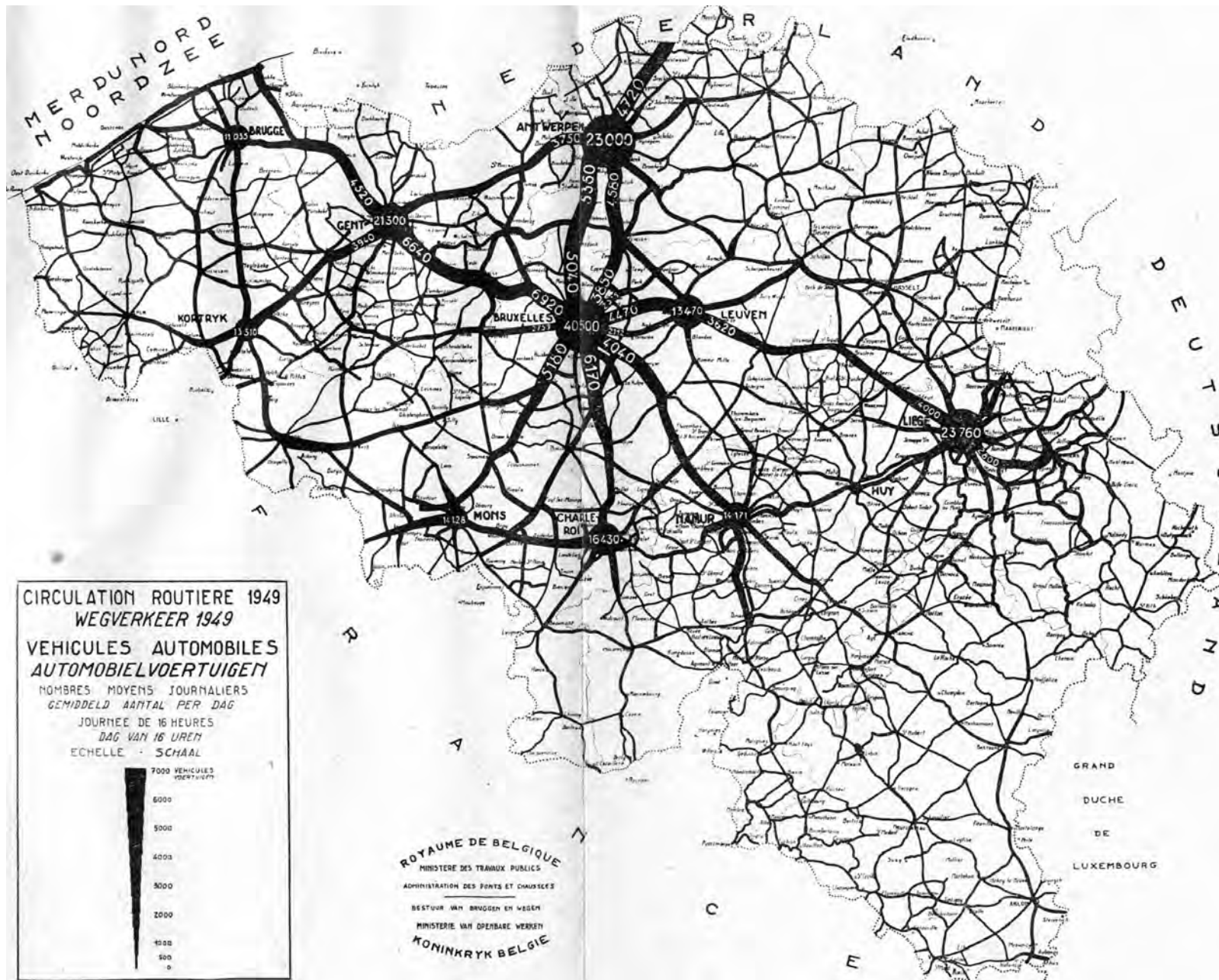
<sup>178</sup> Zie **Figuur 37**.

<sup>179</sup> Zie “ALGEMENE CONTEXT (1945 – 1980) – DE INDUSTRIËLE STRIP”.

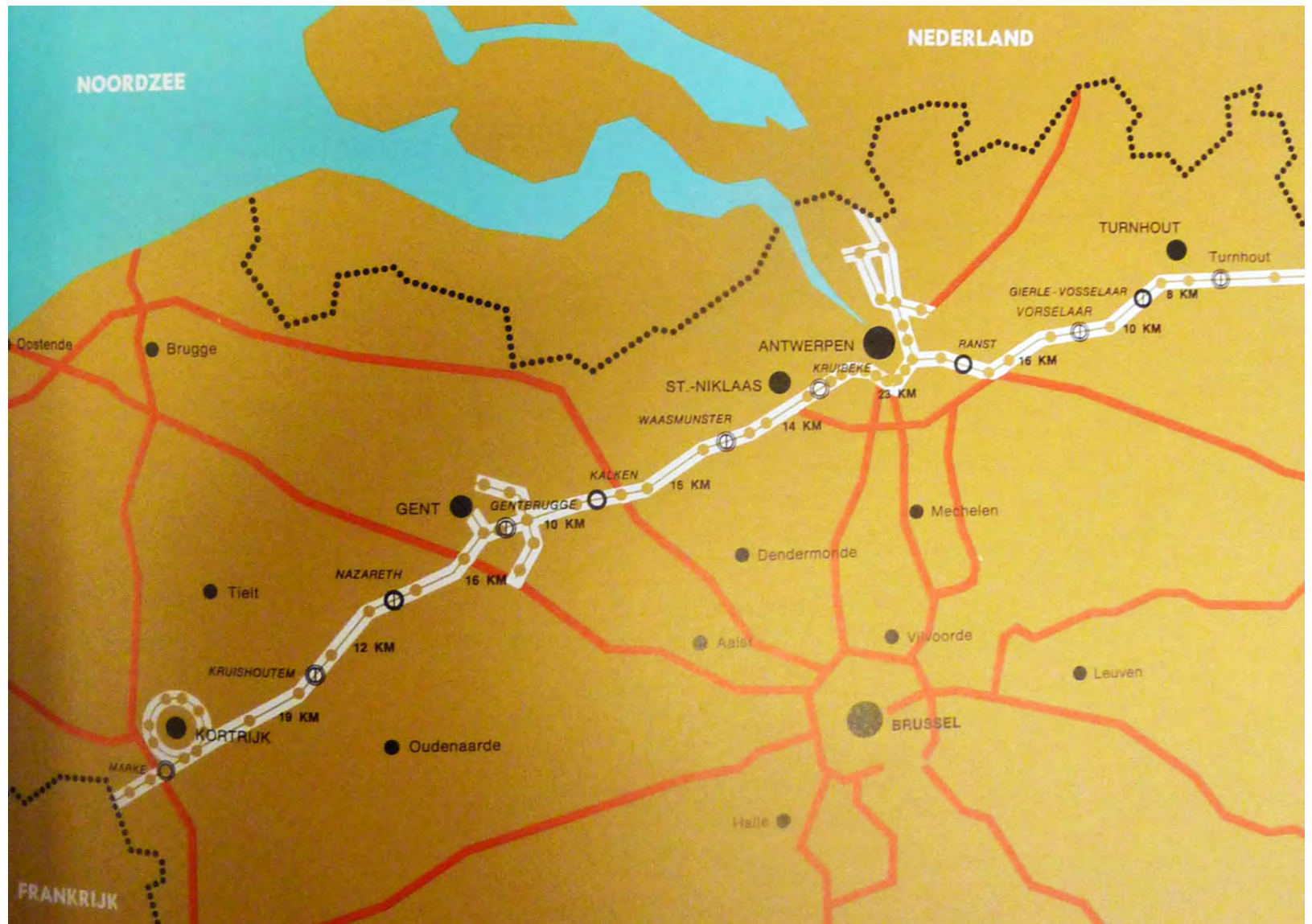
<sup>180</sup> Reeds in 1954 werd een wetsvoorstel goedgekeurd waarbij taksvrijstelling voor alle productieve investeringen – ongeacht de regionale criteria – werden toegestaan. Aangezien in het hiernavolgend decennium de E3-autosnelweg nog niet aangelegd was, konden ondernemingen zienderogen uitbreiden langsheen de rijkswegen. Dit vormde – naast de grote gegenereerde goederenstromen van de havens en het opkomend autobezit – een bijkomende oorzaak van de congestieproblemen van Rijksweg 14.

<sup>181</sup> In: BERTRAND A., “De E-3, ruggengraat van het West-Europese grote wegennet” in *E-STRADE, Antwerpen en de E3*, Jaargang 1, nr. 2, mei 1965, p. 4-8.

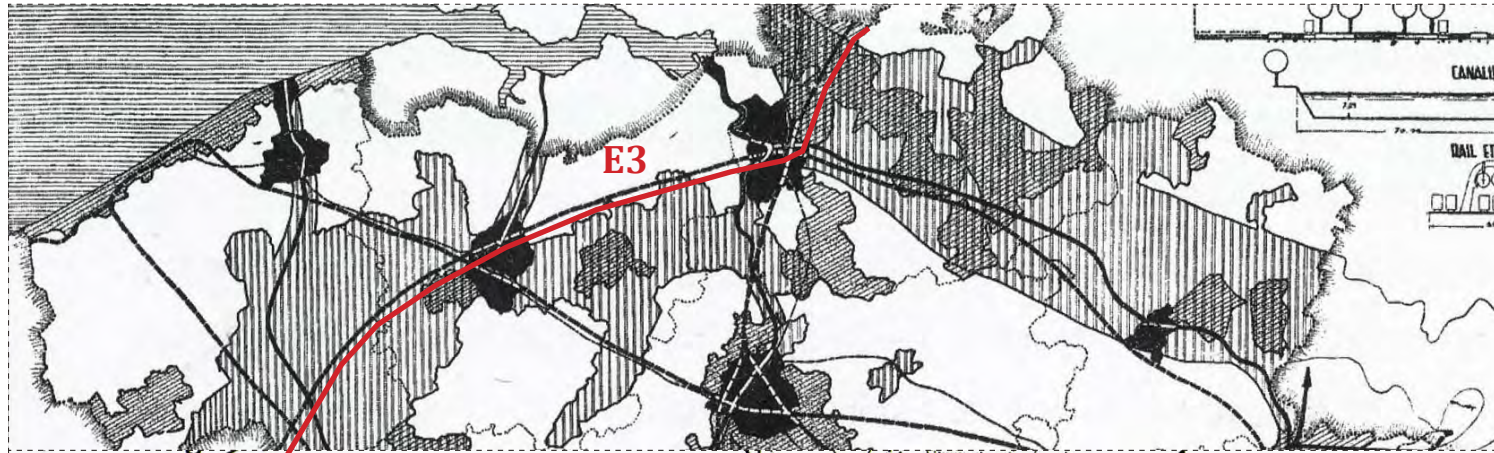
<sup>182</sup> Zie **Figuur 38**.



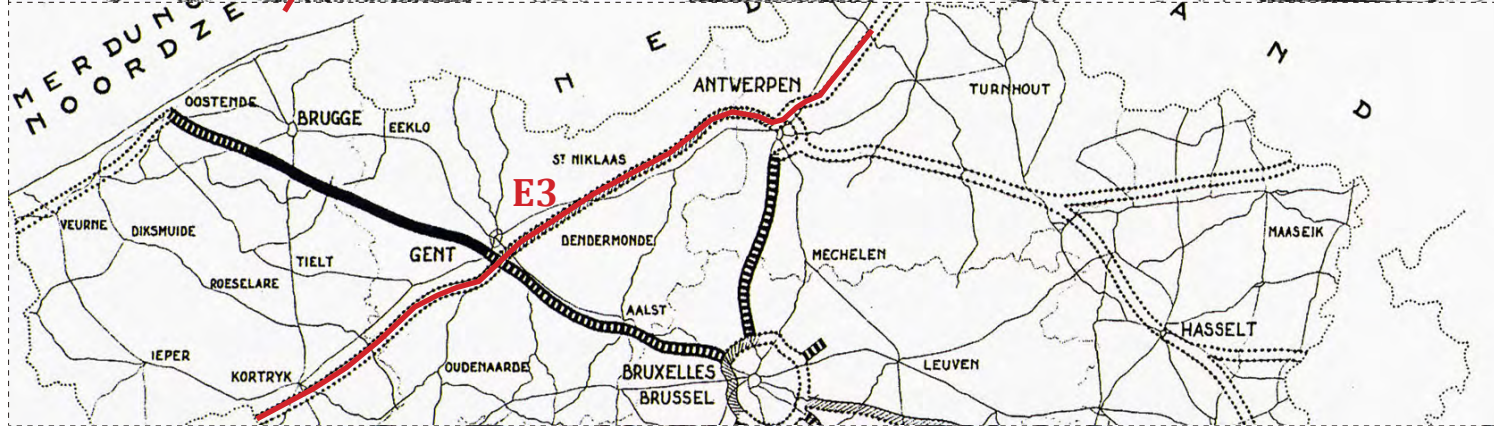
**Figuur 37:** Wegverkeer 1949. (Bron: HONDERMARCQ H., *De Belgische Wegen*, Militair Geografisch Instituut, Brussel, 1952.)



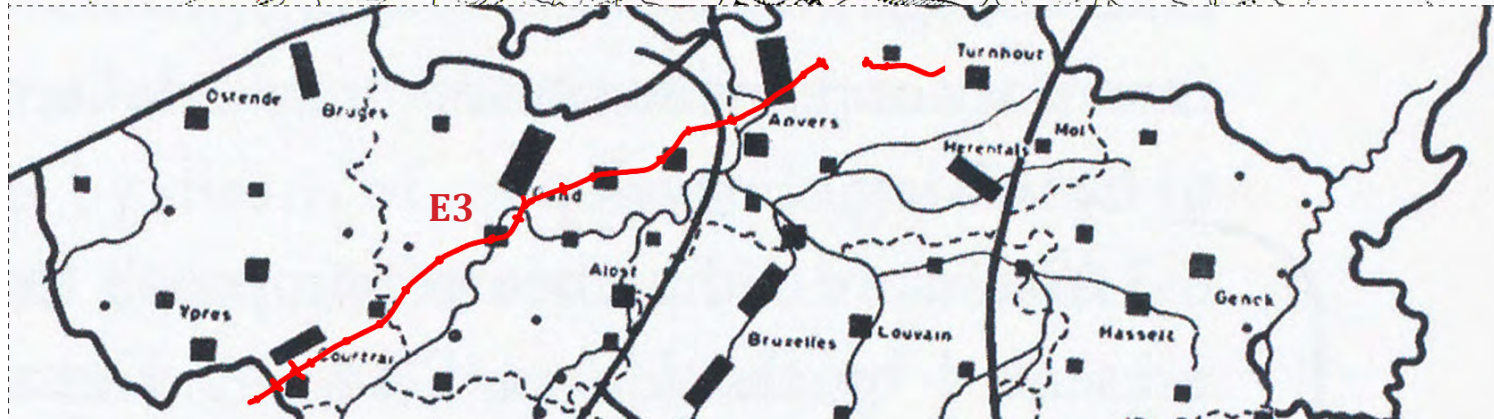
**Figuur 38:** Op- en afrittencomplexen & aantakingspunten op de E3. (Bron: COENE J. ea., *Europaweg E3*, Lannoo, Tiel, 1973.)



**Figuur 39:** Infrastructuurverbindingen en knooppunten in het nationaal plan van Alfred Ledent en de E3. (Bron: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011 en eigen bewerking.)



Autosnelwegenprogramma Hondermarcq, 1949. (Bron: HONDERMARCQ H., *De Belgische Wegen*, Militair Geografisch Instituut, Brussel, 1952 en eigen bewerking.)



**Figuur 40:** Economische regio's en industriële zones zoals voorgesteld door J.A. Sporck en de E3. (Bron: SPORCK J.A., "La localisation de l'industrie en Belgique. Situation actuelle, politique d'avenir, essai de géographie appliquée." in *Les Cahiers d'urbanisme*, 34-36, Bruxelles, 1960 en eigen bewerking.)



aanwezig in het 'nationaal plan' van Alfred Ledent uit 1945.<sup>183</sup> In dit plan determineerden de destijdsse verkeersverbindingen en industriegebieden een spinnenweb van perifere industriële corridors. We merken hierbij de opvallende gelijkheid op tussen voorgenoemd plan en het autosnelwegenontwerp van Hondermarcq dat opgenomen werd in het nationaal (economisch) infrastructuurprogramma van Vanaudenhove medio de jaren 1950. Verder formuleerde het concept van Ledent eveneens een boeiende visie omtrent de verstedelijking van het platteland waardoor het plan duidelijk in overeenstemming was met de sociale imperatieven van de christen-democraten.<sup>184</sup> Bijgevolg gaf dit plan eigenlijk in een zeer vroege fase aan welke regionaal economische uitbreiding – op basis van de aanwezige industrie langsheen de rijkswegen en steenwegen – kon optreden door het positioneren van de E3-autosnelweg tussen de steden Kortrijk, Gent en Antwerpen.

Beschouwen we vervolgens het 'nationaal industrieel locatieplan' uit 1960 van geograaf Sporck en plaatsen we het tegenover het nationaal plan van Ledent dan duikt opnieuw de suggestie voor een lineair, gebundeld ruimtelijk organisatiepatroon op.<sup>185</sup> Weliswaar zag Sporck het opgespannen gebied tussen de steden Kortrijk en Antwerpen niet zomaar als een continue industriële corridor maar eerder als een kralensnoer van opeenvolgende industriezones. De E3 zou in die zin de industriegebieden van Kortrijk, Waregem, Deinze, Gent, Lokeren, Sint-Niklaas en Antwerpen verbinden en enerzijds functioneren als bypass voor de Rijksweg 14 en

---

<sup>183</sup> Zie **Figuur 39**.

<sup>184</sup> "Techniek is evenwel geen doel op zichzelf, maar een middel dat gericht wordt op basis van economische en sociale imperatieven." Hiermee wezen de christen-democratische kringen op het feit dat een draagkrachtige infrastructuur niet voldoende was om economische meerwaarde te genereren. In navolging hiervan werd de zoektocht ingezet omtrent regionaal economisch expansiebeleid.

In: CLAEYS E., "De Autoweg E-3 in België" in *E-STRADE, Antwerpen en de E3*, Jaargang 1, nr. 2, mei 1965, p. 9-18.

<sup>185</sup> Zie **Figuur 40**.

anderzijds functioneren als interregionale distributeur.<sup>186</sup> Het groeiritme van voorgenoemde steden werd eveneens geconstateerd door een vergelijkende telling.<sup>187</sup> Het leek er dus op dat de E3-basisinfrastructuur noodzakelijk was om de reeds sterk geconcentreerde industrie en handel – na de voltooiing van de autosnelweg – nog te laten toenemen door de aantrekkingskracht van arbeidskrachten en de uitstekende verbindingen met de havens en het achterland.

Desalniettemin bleek dat het nationale infrastructuurprogramma en de dynamiek van de industriële activiteiten voornamelijk succesvol waren in de centrale regio's van het land (ABC-as). Bijgevolg werd er geen fundamentele heroriëntatie veroorzaakt voor de economie als een geheel.<sup>188</sup> In concreto wordt hier bedoeld dat de regio's waardoor de E3-route zou lopen, niet overal automatisch slagkrachtige regio's zouden worden door enkel en alleen de aanwezigheid van voorgenoemde autosnelweg. Om dit negatief toekomstperspectief te voorkomen, was een eerste belangrijk stap uiteraard het legislatief studiewerk van de CES onder toezicht van minister Eyskens. Dit heeft geleid tot geselecteerde regio's die in aanmerking kwamen voor bijkomende structurele economische maatregelen.<sup>189</sup> Bij het beschouwen van deze kaart, merken we echter dat enkel het gebied Lokeren – Sint-Niklaas langsheen het E3-traject geselecteerd werd als een ontwikkelingsregio. Opmerkelijk was

---

<sup>186</sup> We spreken hier van een 'kralensnoer' in plaats van een 'corridor' aangezien het hoofddoel van de E3-autosnelweg nog steeds zijn verbindende functie impliceerde.

<sup>187</sup> Groeiritme van het verkeer (1962-1963): 14% te Lochristi, 26% te Waasmunster, 17% te Zulte, 13% te Beveren-Leie, 8,4% te Beveren, 6,6% te Astene, maar ook tussen Kortrijk en de Franse grens waren de verkeersbehoeften niet alleen zeer aanzienlijk, maar was eveneens het groeiritme buitengewoon groot: 38% in één jaar.

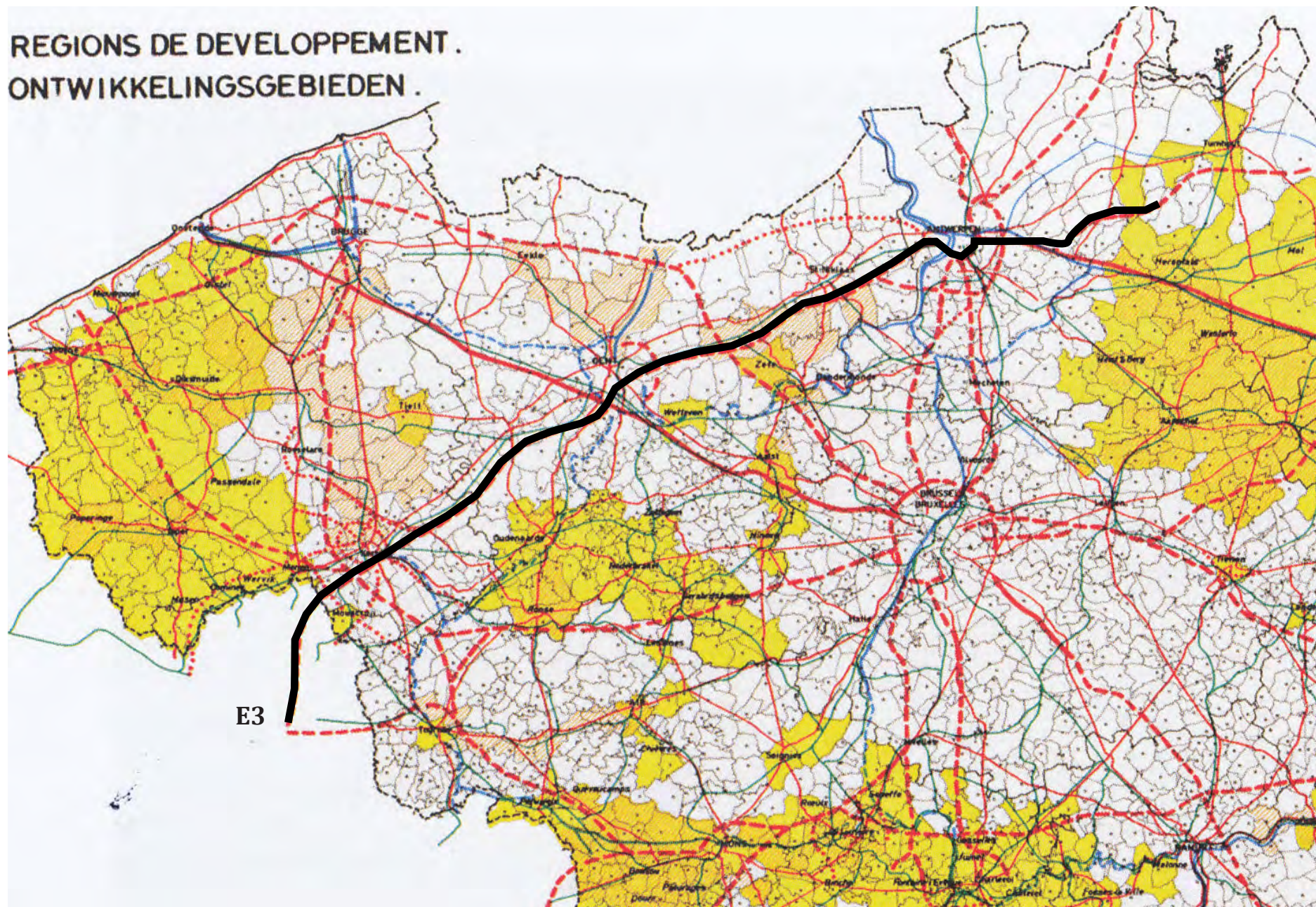
In: BERTRAND A., "De E-3, ruggengraat van het West-Europese grote wegennet" in *E-STRADE, Antwerpen en de E3*, Jaargang 1, nr. 2, mei 1965, p. 4-8

<sup>188</sup> Zie "ALGEMENE CONTEXT (1945 – 1980) – REGIONAAL ECONOMISCHE EXPANSIEDOCTRINE".

<sup>189</sup> Zie **Figuur 41**.

**Figuur 41:** (rechts) Kaart van de geselecteerde ontwikkelingsregio's in 1959 (rode hatch) en 1967 (gele hatch) & aanduiding E3. (Bron: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011 en eigen bewerking.)

# REGIONS DE DEVELOPPEMENT . ONTWIKKELINGSGEBIEDEN .





dan ook het feit dat de E3 zelfs niet opgenomen werd in het wegenfonds wegens de prioriteit aan de ‘industriële snelwegen’. Hierdoor kunnen we deels besluiten dat de meerwaarde van de toekomstige E3 voor een groot deel enkel en alleen kon geschieden door de opkomst en uitvoering van een regionaal economisch expansiebeleid (hoofdzakelijk vanaf 1959).<sup>190</sup> Het Artikel 16 liet immers meer uitvoerende macht toe voor intercommunale verenigingen waardoor de E3-autosnelweg effectief gerealiseerd kon worden en waarbij de regionale, lokale en zelfs supra lokale economische meerwaarde kon ontgrendeld worden met behulp van de E3-autosnelweg en zijn vele interregionale verbindingen.

## REGIONAAL

### Activering van de regio

*“In alle gewesten langs de E3 gaan stemmen op om aan te duiden, dat deze autoweg onontbeerlijk is voor de regionale economie of de gewestelijke economische ontplooiing zal vergemakkelijken. Het gaat zo ver, dat deskundigen waarschuwend op minder deskundige vingers tikken. “Geen denkbeeldige behoeften”, zegt de adviseur inzake vervoereconomie A. De Waele in een studie waarin hij de intensiteit der trafieken op de diverse wegen in België en het groeiritme van de hierop voorkomende trafiek ontleedt en de vergelijking maakt tussen de E3 en de andere Belgische wegen. De infrastructuur is geen wondermiddel om naar beliefte verkeersactiviteit op te roepen en derhalve om een economische opbloei te brengen in zwakkere gebieden, schrijft hij. De E3 is trouwens een permanent bewijs, dat het verkeer niet groeit omwille van de infrastructuur, doch wel uit hoofde van behoeften, die buiten de sector van het verkeer liggen, beoogt hij verder. Het is stellig niet de kwaliteit van de*

---

<sup>190</sup> De E3 ging in se een belangrijke rol spelen voor de havens (de grote goederenstromen, import en export kon vlot geschieden), maar dit feit stond los van de economische meerwaarde die bepaalde regio's ondervonden.

*infrastructuur, die op de E3 de relatief zeer sterke stijging van de trafieken zal verklaren.”<sup>191</sup>*

Bovenvermelde stelling van ondervoorzitter Detiège van de Raad van Beheer van de I.V.A. E3, wees impliciet op het belang en de gevolgen van een regionaal economisch beleid – naast het bestaan van E3-autosnelweg – als een cruciale voorwaarde om een economische bloei te kunnen opwekken. Deze vaststelling correspondeerde dan ook sterk met de drang om achterop gestelde regio's opnieuw economisch te activeren gedurende de jaren 1950.<sup>192</sup> Hoewel de economische infrastructuur van Vanaudenhove wel de basis heeft gevormd waaruit vervolgens een regionaal economisch expansiebeleid voortvloeide, toch waren er ook additionele maatregelen noodzakelijk. Hierdoor werd het mogelijk om reeds voor de oprichting van de I.V.A. E3 rekening te houden met de economische meerwaarde die een autosnelweg voor haar omgeving kon betekenen.

Alvorens we dieper zullen ingaan op de I.V.A. E3 – de werkelijk regionale motor in het verhaal – zullen we eerst een opmerkelijke primordiale implementatie schetsen van de regionaal economische ontwikkelingsgedachte. Hierbij werd de E3-autosnelweg opgenomen om welvaart na te streven in specifieke regio's langsheen het E3-traject. In het GAAP voor Kortrijk – opgesteld door Vanneste en Declercq – waren de ruimtelijke maatregelen van het regionaal economisch beleid in de eerste plaats gericht op het creëren van gunstige locatiecondities voor nieuwe

---

<sup>191</sup> In: DETIEGE F., “Het economisch belang van de E-3” in *E-STRADE, Antwerpen en de E3*, Jaargang 1, nr. 2, mei 1965, p. 27-32.

<sup>192</sup> De jaren 1950 werden immers getypeerd door een evenwichtsoefening waarbij de overheid enerzijds sterk moest sturen in de economie (theorie van Keynes) of anderzijds een neoklassiek beleid moest hanteren en de vrije marktprincipes vooropstellen. Zie “ALGEMENE CONTEXT (1945 – 1980)”.



Figuur 42: Het GAAP (boven) en informatiebrochure voor de ondernemingswereld (onderaan). (Bron: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 220 en eigen bewerking.)

ondernemingen.<sup>193</sup> En zonder echt de term te gebruiken erkenden de auteurs hierbij het potentieel van het ‘industriepark’ als regionale economische motor.<sup>194</sup> Verder beklemtoonde men de nood aan goede infrastructuurverbeteringen en het belang van het woonbeleid. Hierdoor kunnen we duidelijk afleiden dat het GAAP dienst deed als een ruimtelijk kader voor economisch herstel waarbij de transportinfrastructuur – en de E3-autosnelweg in het bijzonder – een prominente rol speelde.<sup>195</sup> In de diverse bijlagen werd eveneens meermaals benadrukt dat het plan zowel als een ‘bestemmingsplan’ als een ‘ontwikkelingsprogramma’ moest beschouwd worden. Zoals we eveneens gezien hebben in “ALGEMENE CONTEXT (1945 – 1980)”, voorzag de expansiewetgeving van 1959 eveneens een vernieuwde legale basis voor de oprichting van intercommunales met volgend doel: het nastreven van regionaal ontwikkelingsbeleid. De intercommunale Leiedal, opgericht in 1963, kon zodoende beschouwd worden als een voorloper van de I.V.A. E3. Het primaire doel van de intercommunale Leiedal was logischerwijs om het GAAP effectief te bekrachtigen of tenminste toch die elementen van het programma waarvoor een regionale benadering op niveau van de agglomeratie noodzakelijk bleek te zijn. Dit was klaarblijkelijk het geval voor de economische aspecten waarbij men prioriteit gaf aan de oprichting van een aantal industrieterreinen. In 1960 onteigende Leiedal – op basis van de mogelijkheden die ontstaan waren door de

---

<sup>193</sup> ‘Gemeenschappelijk Algemeen AanlegPlan’ van de Kortrijkse agglomeratie of kortweg GAAP, opgemaakt vanaf 1953.

<sup>194</sup> zie **Figuur 42**.

<sup>195</sup> Dit werd eveneens zeer duidelijk opgemerkt in de surveynota voorafgaand aan het GAAP. “*Het doel van gewestplanning, namelijk een hogere welvaart door middel van industriële vestiging, vereist een transportsysteem die de vestiging van alle mogelijke vormen van industrie kan dragen. Bij middel van gecoördineerde, flexibele ruimtelijke ordening kan het GAAP helpen voor een verbetering van het voorgenomen welvaartsbeleid.*”

In: VANNESTE O. en DECLERCQ G., *Structurele werkloosheid in West-Vlaanderen. Een regionaal-economische studie*, Roeselare: Bank van Roeselare, 1954.

expansiewetten – de noodzakelijke gronden voor het optrekken van de industrieterreinen. Bijkomend aan de E3-autosnelweg die gepland werd sinds 1953, werden eveneens andere routes voorgesteld om belangrijke steden in West-Vlaanderen te verbinden met de voorgenoemde autosnelweg. Zo werd bijvoorbeeld de ring rondom Kortrijk beschouwd als een bypass-autosnelweg op regionaal niveau.<sup>196</sup>

*“De intensief industriële bedrijvigheid van het Kortrijkse, de hoge bevolkingsdichtheid, de massale aangroei van het aantal auto’s, zowel voor het vervoer van personen als goederen, dreigden het Kortrijkse te doen stikken. Het was daarom dat de streek van Kortrijk zo verlangend uitziet naar het in gebruik nemen van de autoweg E3”.*<sup>197</sup>

Maar zoals het geval was met het GAAP en met andere regionale plannen of agglomeratieplannen, werd het GAAP nooit formeel goedgekeurd als hét ruimtelijk plan voor de Kortrijkse agglomeratie. Dit was het gevolg van een verschuiving van het ruimtelijk planningsparadigma en het onderzoek voor de oprichting van een nieuwe legaal framework. De focus verschoof hierbij stevast naar de ‘regio’ waardoor voortaan de regio als meest adequate planningsunit beschouwd werd.<sup>198</sup> In 1968 werd het GAAP, als onderdeel van het gebied Kortrijk – Brugge, vervolgens ingebed in het ‘Richtplan voor de ruimtelijke ordening van West-Vlaanderen’.<sup>199</sup> Dit plan – en ook andere richtplannen – vormde zodoende de onderlaag voor de gewestplannen die pas in de jaren 1970 en later werden goedgekeurd.<sup>200</sup> Een grote bedrijfstoename langs de E3 trad vervolgens pas op in het begin

---

<sup>196</sup> LAMBRECHT J., “De Kortrijkse groei en de E-3” in *E-STRADE, Oost- en West-Vlaanderen en de E3*, Jaargang 2, nr. 1, maart 1966, p. 25-27.

<sup>197</sup> In: *Ibidem*, p. 26.

<sup>198</sup> Het concept van ‘de regio’ werd eveneens door Vanneste geformuleerd als een ‘economische unit’.

<sup>199</sup> In: RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011, p. 220.

<sup>200</sup> Zie **Figuur 43**.

## Infrastructuur

Voorstellen

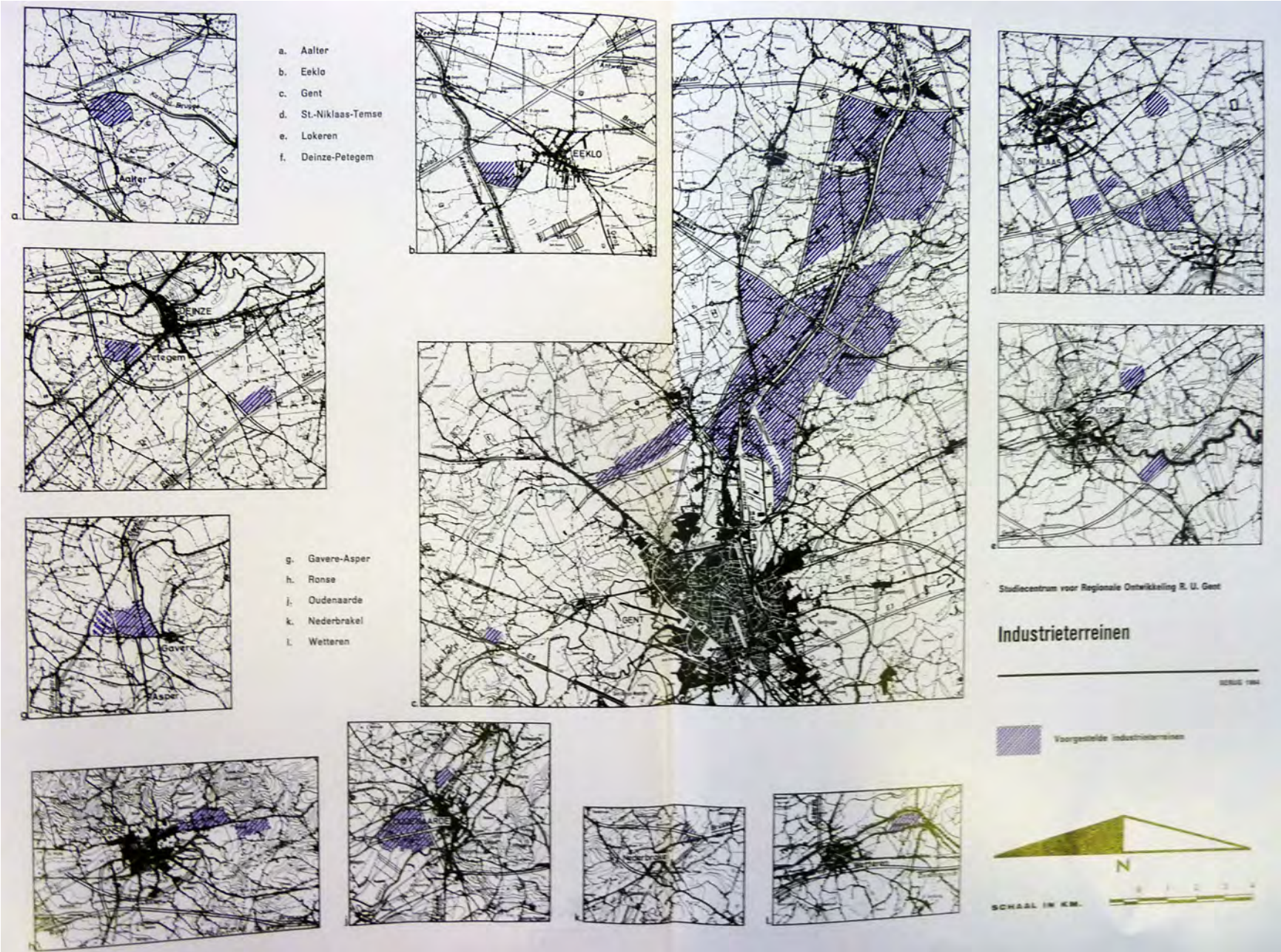
SERUG 1964

-  Ministerie van Openbare Werken (Toestand 1965)
-  Voornaamste geplande wegen
-  Geplande waterwegen
-  Ministerie van Openbare Werken (Wegen verworpen door SRO)
-  Voorgestelde wegen SRO
-  Voorgestelde spoorweg SRO
-  Voorgestelde oeververbindingen SRO
-  Strook met prioritaire aanleg



**Figuur 43:** Richtplannen Gent. In volgorde: Infrastructuur, industrieterreinen, industrialisering, streefpatroon van wonen en verzorging. (Bron: ANSELIN M., *Richtplan voor de ruimtelijke ordening en ontwikkeling van de gewesten het Gentse, Meetjesland, Vlaamse Ardennen, Land van Waas, Gent, 1964.*)





- a. Aalter
- b. Eeklo
- c. Gent
- d. St-Niklaas-Temse
- e. Lokeren
- f. Deinze-Petegem

- g. Gavere-Asper
- h. Ronse
- j. Dudenarde
- k. Nederbrakel
- l. Wetteren

StuDiecentrum voor Regionale Ontwikkeling R. U. Gent

### Industrieterreinen

1985/1984

Voorgestelde industrieterreinen

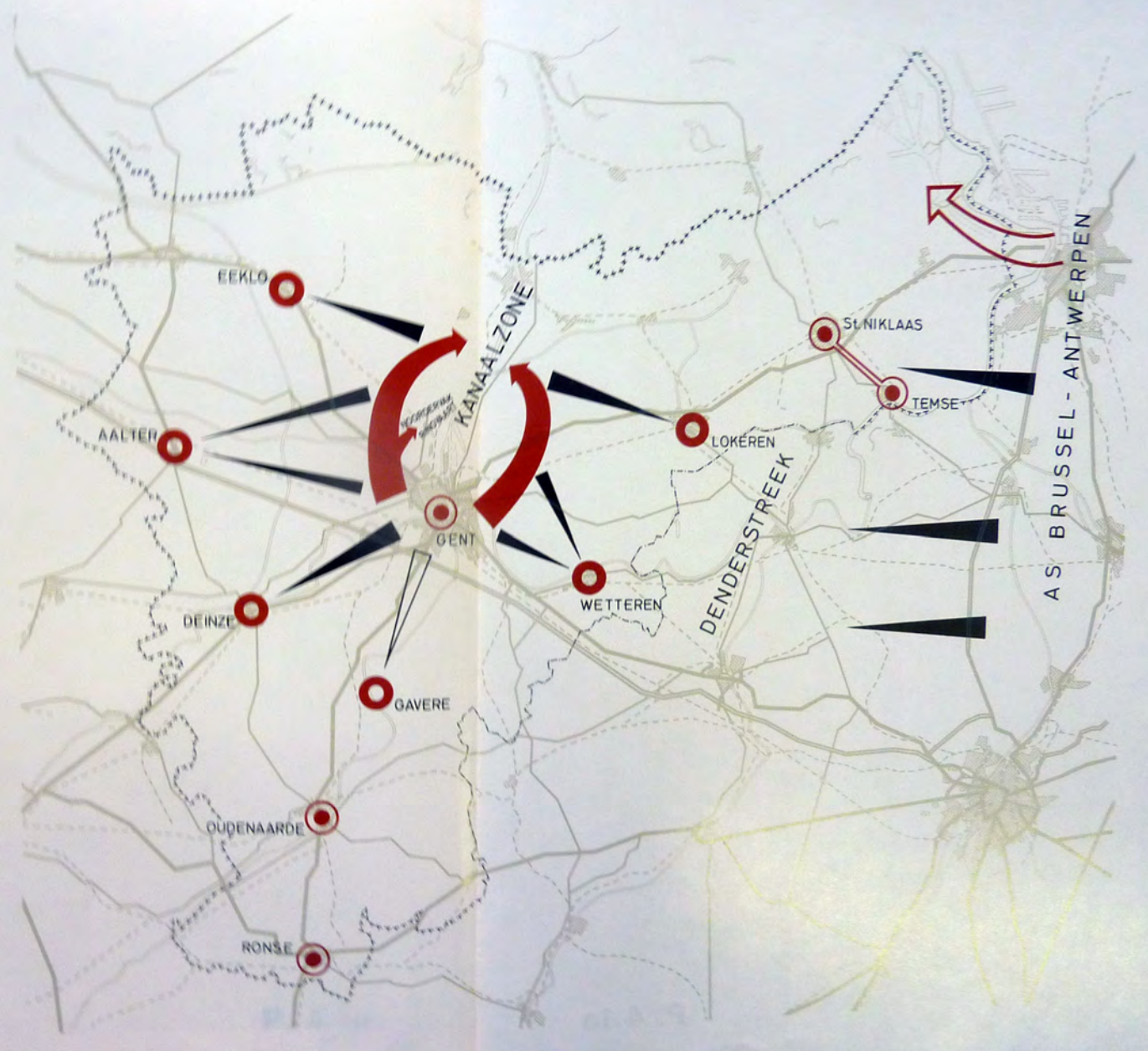
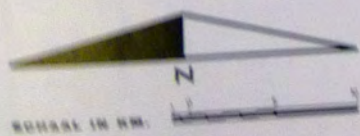


SCHAAL IN KM.

# Industrialisering

BERIJN 1964





- Complementaire ontwikkelingskernen
- Autonome ontwikkelingskernen
- Verplaatsing van het zwaartepunt der industriële werkgelegenheid
- Toekomstige verplaatsing van het zwaartepunt der industriële werkgelegenheid
- Verwerkende nijverheid

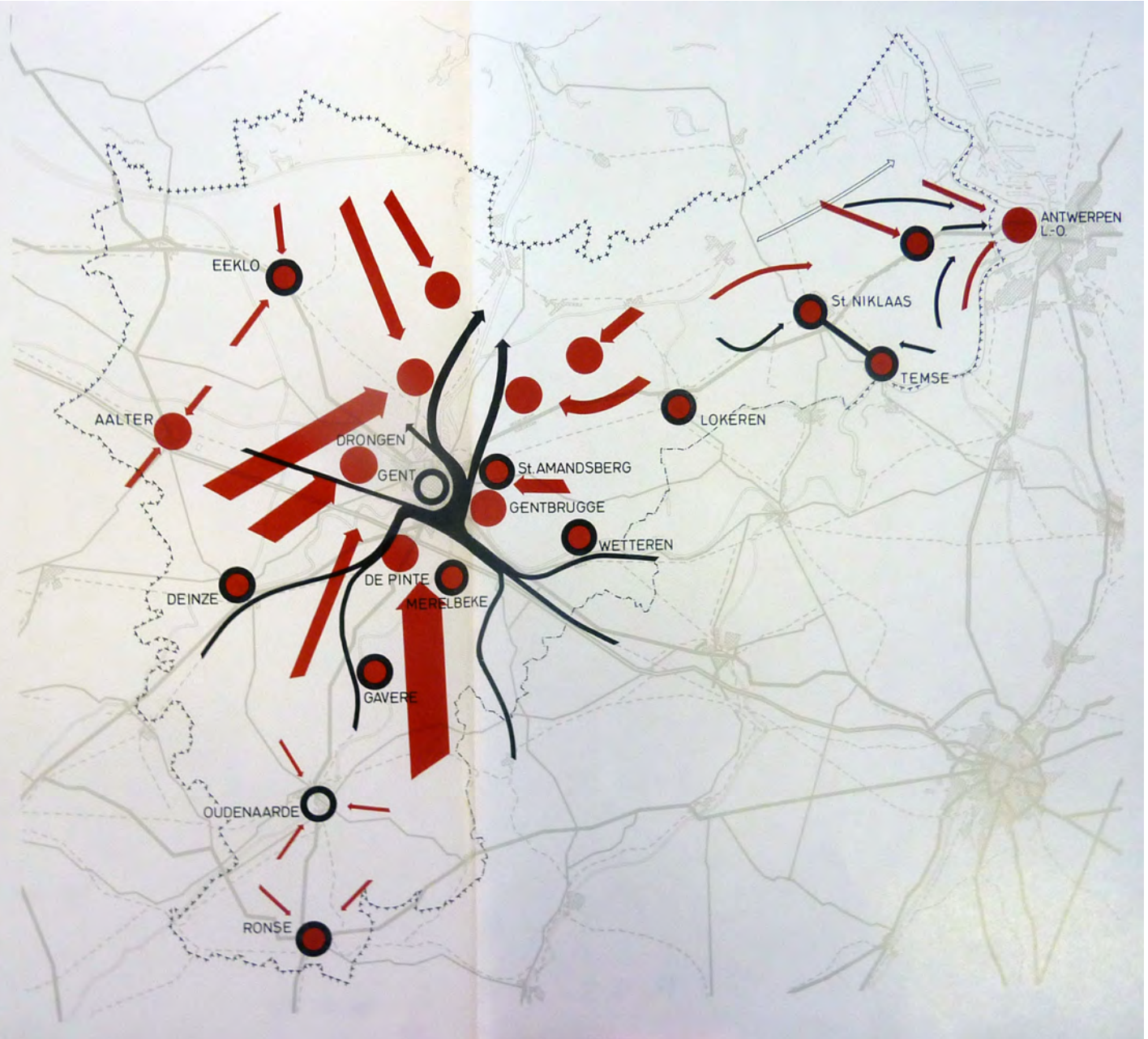
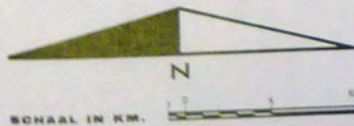


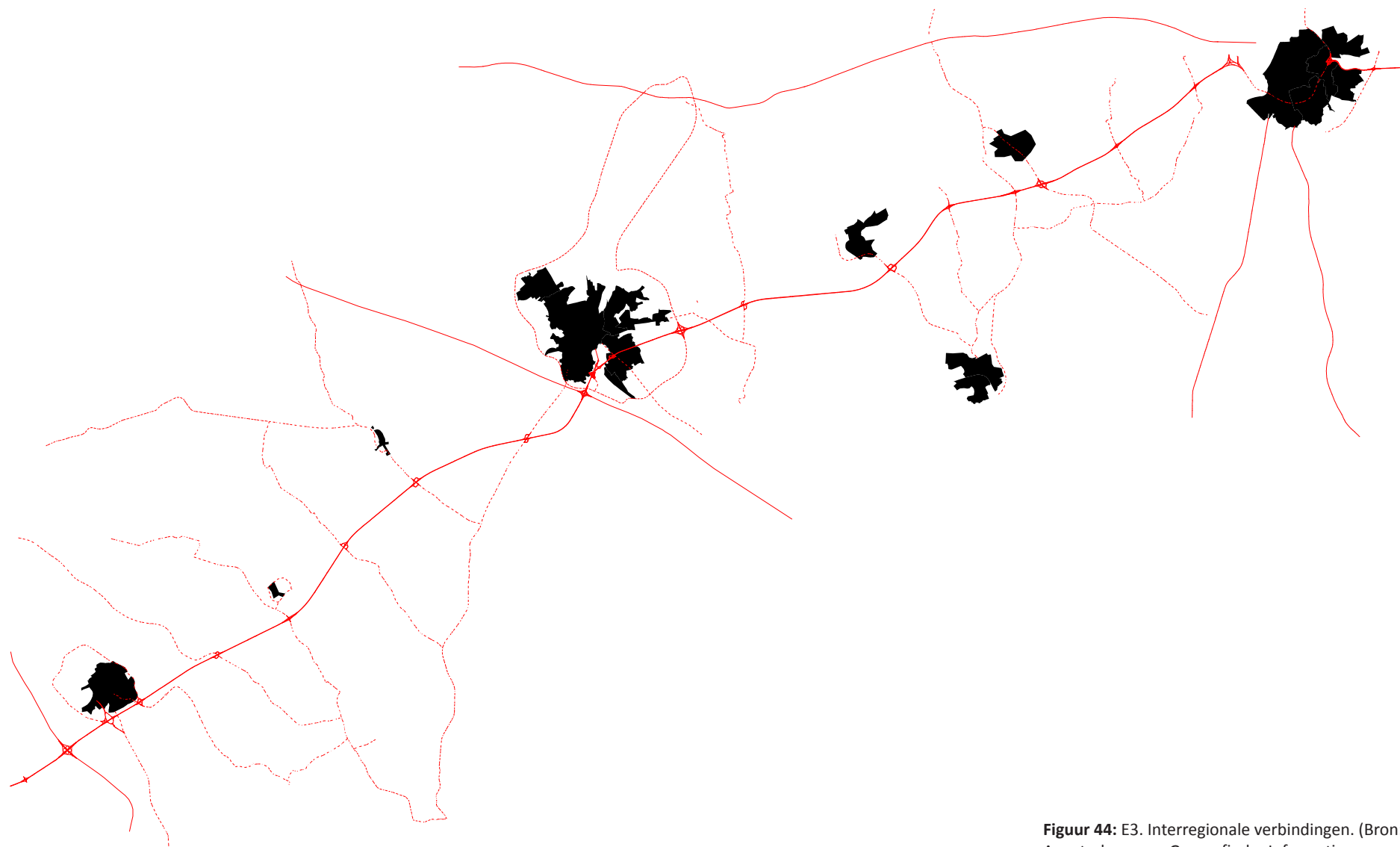
# Streefpatroon van wonen en verzorging

Verzorgende kernen en beweging van de bevolking

SERUG 1964

-  Te creëren kern
-  Te verstevigen kern
-  Te herstructureren kern
-  Richting van de pendel
-  Richting van de migratie





**Figuur 44:** E3. Interregionale verbindingen. (Bron: Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen® en eigen bewerkingen.)

de jaren 1980, nadat de autosnelweg volledig gerealiseerd was en de grote verkeersstromen kon absorberen.

De regering had eveneens – door een tekort aan middelen in het wegenfonds – een nieuwe techniek ter financiering van de E3-autosnelweg bedacht, dat z'n kiemen duidelijk gehaald heeft uit de regionaal economische expansie-doctrine. De E3 werd namelijk niet uitgevoerd door de centrale overheid, maar door een intercommunale die al de betrokken gemeentes verzamelde langsheen de route. Deze nieuwe aanpak om autosnelwegen aan te leggen, vormde dan ook een integraal onderdeel van een trend die 'de regio' in het centrum van het ruimtelijk beleid positioneerde. Mede daardoor werd de werkelijke ruimtelijke distributie van ondernemingsvestigingen eerder opgevat als een patroon van verschillende locaties langsheen de E3-autosnelweg (zoals we eveneens gezien hebben in het 'industriële locatieplan' van Sporck in 1960) dan als een corridor of lint van ontwikkelingen.

Een ander belangrijk element die duidelijk voortkwam uit het GAAP, was het contrast tussen enerzijds het concept van 'infrastructuur en economische activiteiten' én anderzijds het concept van 'huisvesting en recreatie'. Beide structuren konden makkelijk gescheiden worden, aangezien de eerste ontworpen werd vanuit een economisch ontwikkelingsperspectief op schaal van de regio, terwijl de laatste gehecht werd aan bestaande kernen om de lokale gemeenschappen intact te houden. De toename van het wegtransport samen met de E3 als interregionale verdeler maakte immers flexibele ruimtelijke relaties tussen beide structuren mogelijk.<sup>201</sup>

Het resultaat van de gewestplannen vond dan ook zijn oorsprong in de regionale planningsentiteit die hoofdzakelijk economische welvaart als

---

<sup>201</sup> Zie **Figuur 44**.

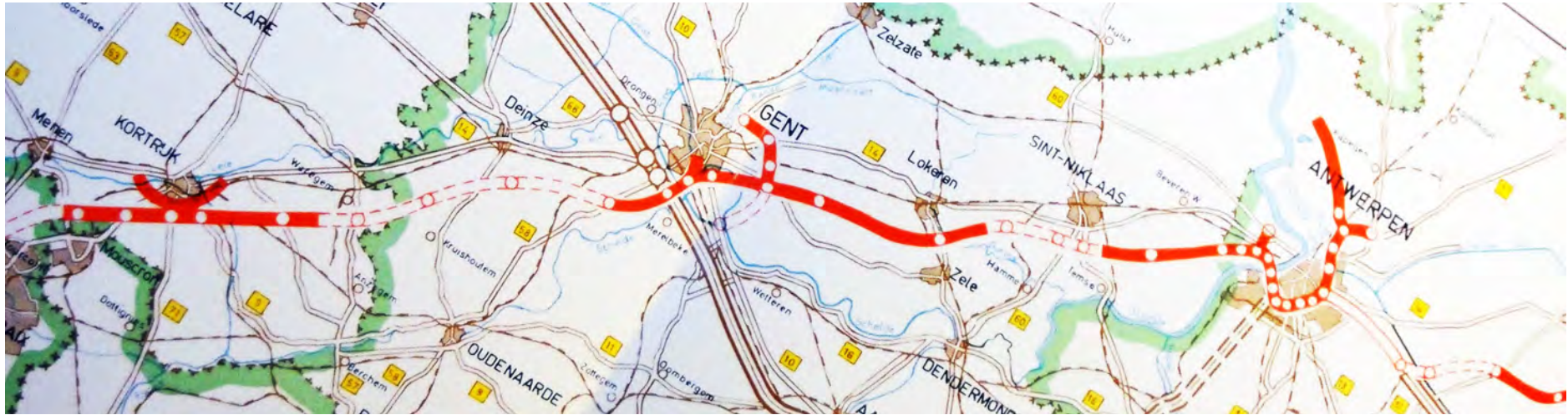
motief had. De grote infrastructuren – zoals de E3 – hebben aldus aanleiding gegeven tot het verder intensifiëren van bepaalde regio's langsheen het tracé waarbij men in de regionale plannen zeer duidelijk heeft ingespeeld op het nieuwe mobiliteitsprofiel van de arbeider en de komst van de autosnelwegen (waaronder de E3).

### De Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3

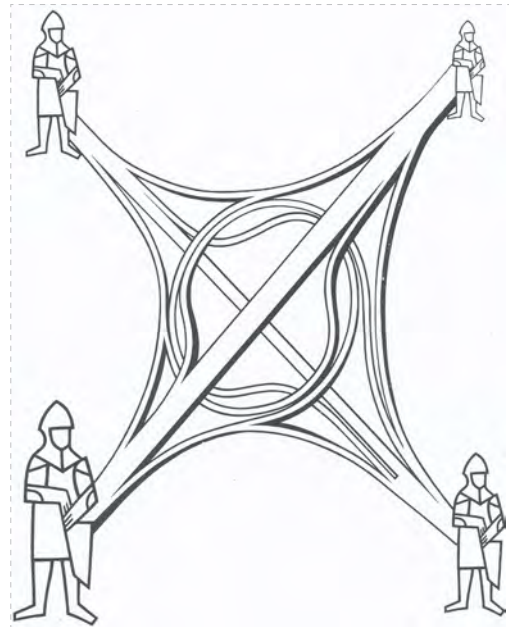
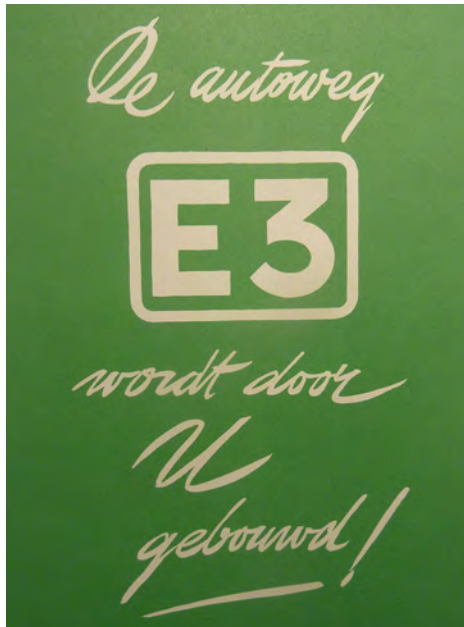
In België heeft men de E3 kunnen verwezenlijken dankzij het innovatief intergemeentelijk systeem. De reden hiervoor was tweeledig: enerzijds beschikte het ministerie van Openbare Werken niet over voldoende technisch personeel en ingenieurs, anderzijds was de financiële draagkracht onvoldoende om terzelfdertijd in te staan voor de gewone onderhoudswerken, verbeteringswerken en de aanleg van nieuwe wegen, naast de constructie van twee totaal nieuwe autosnelwegen (Koning Boudewijnautosnelweg en de Waalse autosnelweg). Bijgevolg konden noch de staatsbegroting noch het wegenfonds onmogelijk terzelfdertijd alle lasten dragen. Mede hierdoor en mede doordat de E3 – merkwaardig genoeg – niet meteen opgenomen werd in het vijftienjarenplan, schreef toenmalig minister van Openbare Werken, O. Vanaudenhove, het volgende: *“Het gaat hier nochtans om een verbinding, die ongewijld zou moeten verwezenlijkt worden. Daar de kredieten begrensd zijn en daar ze gedurende de eerste vijf jaren van het plan volledig voorbehouden zijn aan de voltooiing van de Autosnelweg Koning Boudewijn (Antwerpen-Luik-Duitse grens) en aan de onmiddellijke aanleg van de Waalse autosnelweg, heb ik voor de E3-autosnelweg een financieringsformule gekozen die buiten het plan valt...”*<sup>202</sup> en <sup>203</sup> Verder benadrukte de minister dat een

---

<sup>202</sup> Het vijftienjarenplan werd opgemaakt in 1949 door directeur-generaal van Bruggen en Wegen, Henri Hondemarcq. Het autosnelwegenprogramma plande een samenhangend netwerk van 930 km. Deze Belgische snelwegen werden een jaar later samengevoegd met het internationale netwerk van E-wegen, waaronder de E3. Desalniettemin werd de E3 niet opgenomen in het Belgische wegenbeleid. We bemerken hierbij dat Europa nochtans



**Figuur 45:** Enkele bijkomende opdrachten, van links naar rechts: ring Kortrijk, vervolledig ringvaart Gent, Aftakking zeehaven Antwerpen. (Bron: Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E3 Jaarverslag 1970*, Govaerts, Deurne, 1971.)



**Figuur 46:** Pamfletten van het Gemeentekrediet. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 463, Gentbrugge.)

oplossing in feite voor de hand lag, aangezien de autoweg méér dan alle andere infrastructuurnetwerken voordelen mee zou brengen voor de doorkruiste gebieden. Het leek hierdoor quasi vanzelfsprekend dat de plaatselijke besturen dan ook nauw betrokken zouden worden bij de aanleg. Interactie tussen diezelfde lokale besturen en hogere bestuursniveaus ten gevolge van de komst van de E3 was – met de Intercommunale – evenwel geen plots opduikend fenomeen.<sup>204</sup> De intrede van dit systeem verplaatste aldus het initiatief van de autosnelwegenbouw dat voorheen enkel nationaal (het ministerie van Openbare Werken) gecoördineerd en uitgevoerd werd tot het regionale en zelfs supralokale niveau. De vele bijkomende opdrachten naast het eigenlijke E3-tracé waren hier het resultaat van.<sup>205</sup>

Minister Vanaudenhove vond zijn inspiratie voor dit alternatief financieringssysteem in Italië. Daar werden de 'Autostrada del sole' gefinancierd bij middel van een consortium met de lokale, regionale en nationale besturen.<sup>206</sup> Fundamenteel voordeel van dit intercommunaal systeem was de flexibiliteit inzake de financiering én de vrijheid om voldoende technisch personeel aan te wenden. De noodzakelijke kapitalen werden bijeengebracht door de vennoten die deel uit maakten

---

voor de verwezenlijking van de E-wegen, de Belgische financieringsmethodiek heeft aangespoord.

© 2007-2010 Wegen-Routes.be, <http://wegen-routes.be/hist/hist2n.html>, laatste update: 16 april 2008, geraadpleegd op 14 mei 2011.

<sup>203</sup> In: COENE J. ea., *Europaweg E3*, Lannoo, Tielt, 1973, p. 25.

<sup>204</sup> Het was immers duidelijk dat de lokale besturen reeds vanaf het moment dat er sprake was van primordiale 'tracé voorontwerpen' (opgemaakt door de Dienst der Autosnelwegen onder het ministerie van Openbare Werken in 1950) noodzakelijkerwijs betrokken werden bij het tracéproces.

In: DRUWÉ K. & LALUSH A., *Monografie van een Autoweg: de E3 tussen Kortrijk en Antwerpen*, Universiteit Gent, 2011.

<sup>205</sup> Zie **Figuur 45**.

<sup>206</sup> In: RYCKEWAERT M., *Planning & mass motorization in Belgium since 1945. Building an 'urban' highway system*, Transfers, Interdisciplinary Journal of Mobility Studies, 2011.

van het consortium. De werken en grondaankopen werden gefinancierd door leningen van de Intercommunale Vereniging hetzij bij het Gemeentekrediet van België, hetzij op de kapitaalmarkt (de staatsbegroting werd aldus vermeden).<sup>207</sup> Het contract tussen de staat en de Intercommunale bepaalde immers dat de staat de lasten van de leningen aan de Intercommunale zou terugbetalen. De staat had bijgevolg 'schulden' en zou na de voltooiing van de weg de kosten terugbetalen door middel van een jaarlijkse cijns die evenredig was met het verkeer (0,77 fr/km/voertuig). Op deze wijze werd vastgesteld dat de geraamde kosten op het einde van de dertigjarige concessie zouden gedelgd zijn.<sup>208</sup>

Besprekingen tussen het ministerie van Openbare Werken, het wegenfonds, het Gemeentekrediet en de betrokken provincies en gemeenten die rechtstreeks belang hadden bij een onmiddellijke verwezenlijking, resulteerden concreet in de oprichting van de 'Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3' (vastgelegd in het K.B. van 21 januari 1963). Op 9 februari 1963 werd vervolgens te Gent de 'Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3' door de toenmalige minister van Openbare Werken, Bohy, plechtig opgezet.<sup>209</sup>

---

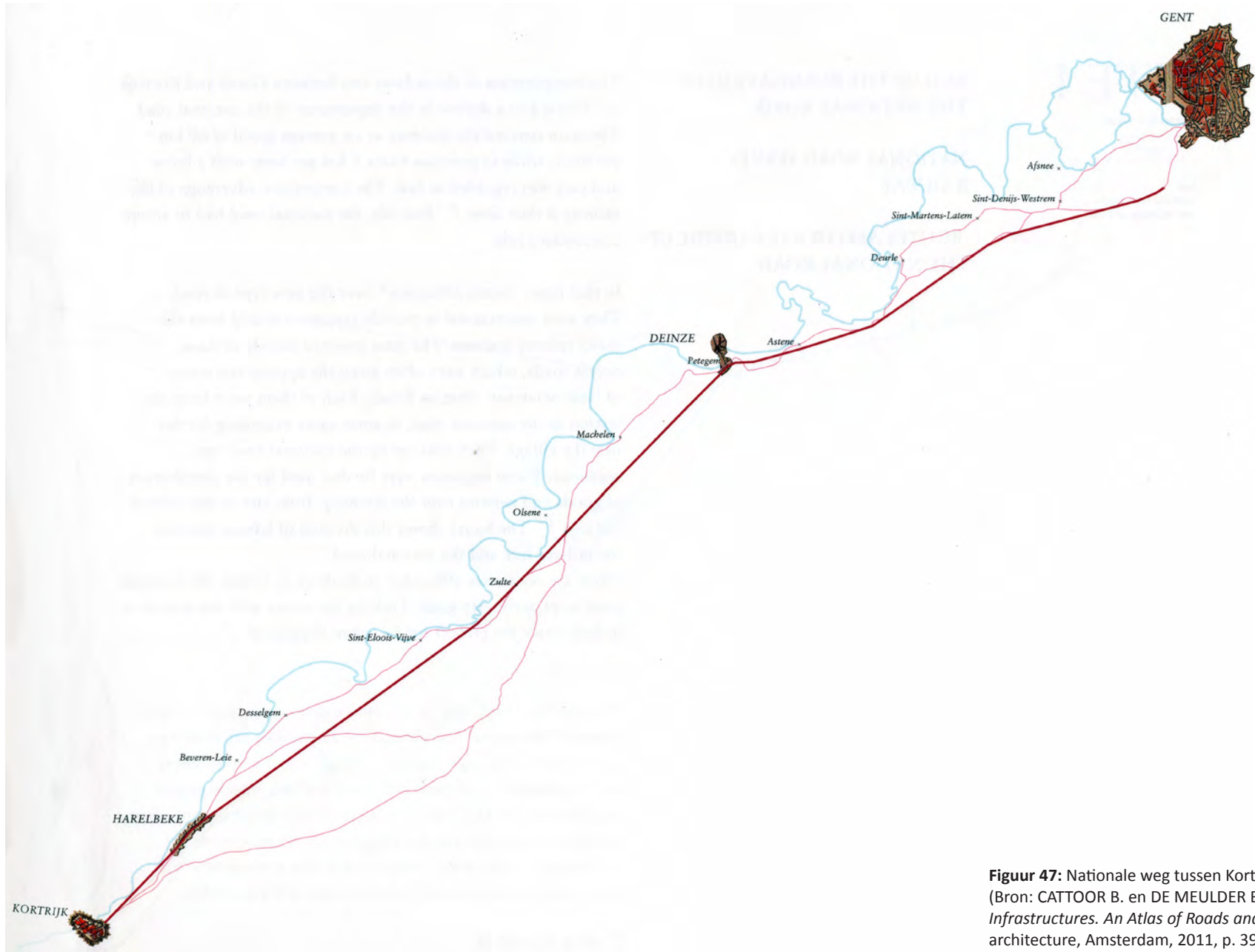
<sup>207</sup> Het Gemeentekrediet was de traditionele bankier van de gemeenten, provincies en intercommunale maatschappijen. De hulp bestond uit het ter beschikking stellen van voldoende financiële middelen aan de betrokken provincies en steden met het oog op de storting van het beginkapitaal en de vrijgeving van aanzienlijke bedragen ter financiering van de werking van de Intercommunale.

Zie **Figuur 46**.

In: CLAEYS E., "De Autoweg E-3 in België" in *E-STRADE, Antwerpen en de E3*, Jaargang 1, nr. 2, mei 1965, p. 9-18.

<sup>208</sup> In: GREGOIRE J.M., *Autosnelwegen in België. Ontstaan en verwezenlijking*, Brussel, 1985, p. 33.

<sup>209</sup> Bij het K.B. van 20 juni 1963 werden vervolgens de statuten van de vereniging goedgekeurd, zodat vanaf die datum alle daden van de Intercommunale wettelijke grond verkregen. Door de ondertekening van de concessieovereenkomst met de staat op 2 juli 1963 werd de I.V.A. E3 concessiehouder van de staat voor de aanleg, de uitrusting, de exploitatie en het onderhoud van de ontworpen autosnelweg.



**Figuur 47:** Nationale weg tussen Kortrijk en Gent.  
(Bron: CATTOOR B. en DE MEULDER B., *Figures, Infrastructures. An Atlas of Roads and Railways.*, Sun architecture, Amsterdam, 2011, p. 39.)



Het economisch doel van de E3 dat dankzij de Intercommunale bereikt kon worden, werd door E. Claeys, voorzitter van de Raad van Beheer van de I.V.A. E3, op treffende wijze geformuleerd: *“Door de opdracht toe te vertrouwen aan een tussengemeentelijke vereniging, hebben de Regering en de Wetgever - zonder het aldus misschien te bedoelen - aangeknoopt bij een traditie die reeds eeuwen geleden van een nationaal verbond kon doen spreken tussen steden en graafschappen. Deze hebben immers meer dan eens door het gemeenschappelijk aanpakken van wegeaanleg en het graven van kanalen bewezen welke waarde moest gehecht worden aan een samenwerking die de bevordering van de economische bloei tot doel had.”*<sup>210</sup> Dat het intercommunaal systeem wezenlijk geen recentelijk uitgedokterd systeem was, werd ons des te meer duidelijk wanneer we de totstandkoming van de nationale weg tussen Kortrijk en Gent (Rijksweg 14) nader in beschouwing namen. Het betrekken van de lokale belangen heeft, net zoals bij de E3, invloed uitgeoefend op de positionering van het tracé. De route van de nationale weg werd bijgevolg niet ontworpen volgens een rechte lijn van Kortrijk tot Gent, maar week af daar waar zich belangrijke handelssteden bevonden (Harelbeke, Deinze).<sup>211</sup> Eveneens werd de weg gefinancierd door middel van tolgeden en concessies. Verschillende tolhuizen werden geplaatst waardoor de route opgedeeld werd in segmenten. Deze secties werden vervolgens elk apart gefinancierd en uitgevoerd. Deze ‘opdeling’ van de weg in secties ten behoeve van een efficiënte uitvoering werd eveneens toegepast door de I.V.A. E3. Om de studie van de ontwerpen tijdig klaar te krijgen en de werken efficiënt te kunnen uitvoeren, verdeelde de Raad van Beheer het tracé in zeven vakken. Elk vak werd vervolgens uitbesteed aan aparte studie bureaus. Volgende wegvakken waren van toepassing: Franse Grens-

---

In: CLAEYS E., “De Autoweg E-3 in België” in *E-STRADE, Antwerpen en de E3*, Jaargang 1, nr. 2, mei 1965, p. 9-18.

<sup>210</sup> In: *Ibidem*, p. 9-18.

<sup>211</sup> Zie **Figuur 47**.

Waregem, Waregem-Zevergem, Zevergem-Beervelde en de vertakking naar de haven van Gent, Beervelde-Kruikebeke, Kruikebeke-Burcht - Kleine Ring om Antwerpen en vertakking naar de haven, Ranst-Wechelderzande en Wechelderzande-Postel.<sup>212</sup>

De I.V.A. E3, waarvan de duur op 30 jaar werd bepaald, was samengesteld uit de provincies Antwerpen, West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen; de steden Kortrijk, Gent, Sint-Niklaas, Antwerpen, Turnhout en het wegenfonds 1955-1969. Haar Raad van Beheer telde 18 leden, met name 2 vertegenwoordigers van het wegenfonds, 7 van de provincies, 7 van de steden, een afgevaardigde van de minister van Financiën en tenslotte een afgevaardigde van de minister van Openbare Werken. De taak van de vereniging als concessie-houdster was drieledig. Ze stond in voor de studie, bouw, uitrusting, onderhoud en exploitatie van de autoweg E3. Ten tweede behoorde ook de oprichting en exploitatie van diensten ten behoeve van de weggebruikers tot haar takenpakket.<sup>213</sup> En als laatste verplichting moest de I.V.A. E3 onroerende goederen, die een meerwaarde konden verkrijgen door de bouw van de autoweg, valoriseren. De opdracht van de I.V.A. E3 omvatte niet enkel de aanleg van 167 km E3-autosnelweg, maar ook zo’n 30 km aansluitende autosnelwegen en tientallen kilometers rijks-, provincie- en gemeentewegen die dienden herbouwd te worden ter plaatse en nabij de aansluitingspunten en de overwegen.<sup>214</sup>

---

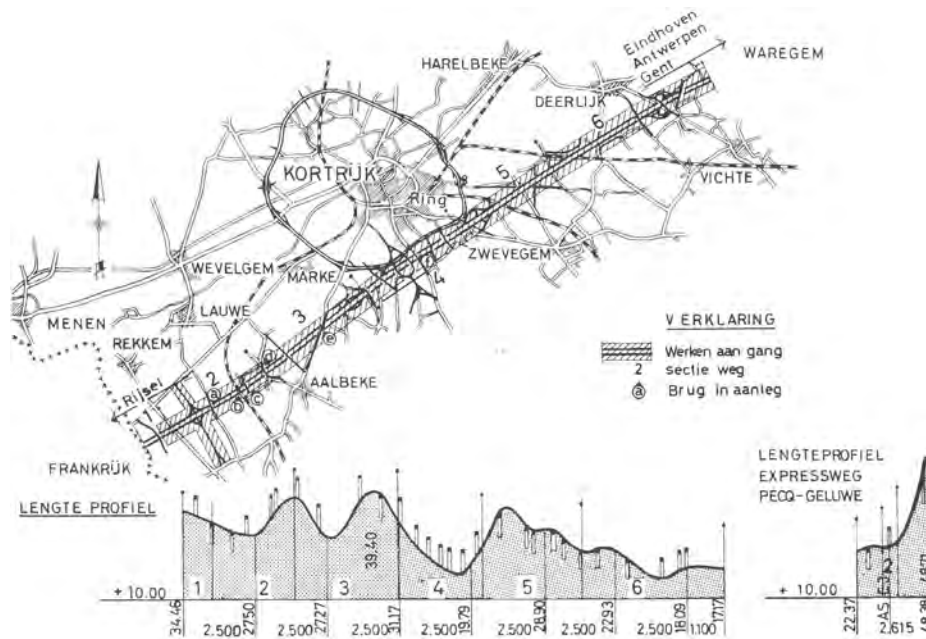
<sup>212</sup> Zie **Figuur 48-52**.

<sup>213</sup> Er kunnen 4 types nevenbedrijven langs de autoweg E3 ingedeeld worden: gewone rustplaatsen met kiosk, pleisterplaatsen met benzinstation en snackbar, pleisterplaatsen met benzinstation en restaurant en pleisterplaatsen met benzinstation, restaurant en motel.

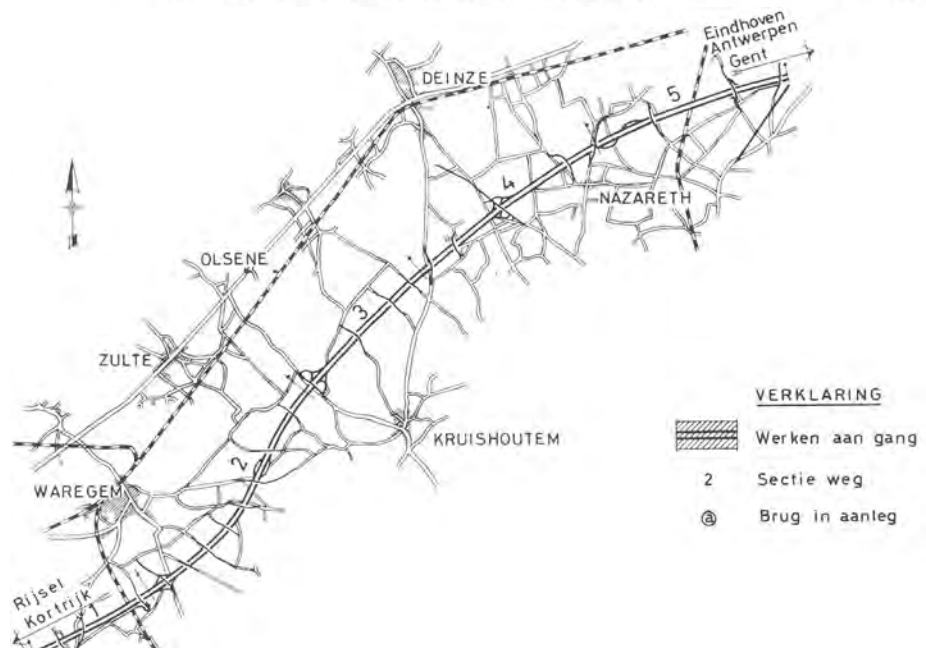
In: COENE J. ea., *Europaweg E3*, Lannoo, Tielt, 1973, p. 60.

<sup>214</sup> Een kosten en baten analyse van prof. Kirshen gaf aan dat op het einde van 1972, de kosten voor de E3 en de bijwerken zo’n 35 miljard Belgische frank bedroegen.

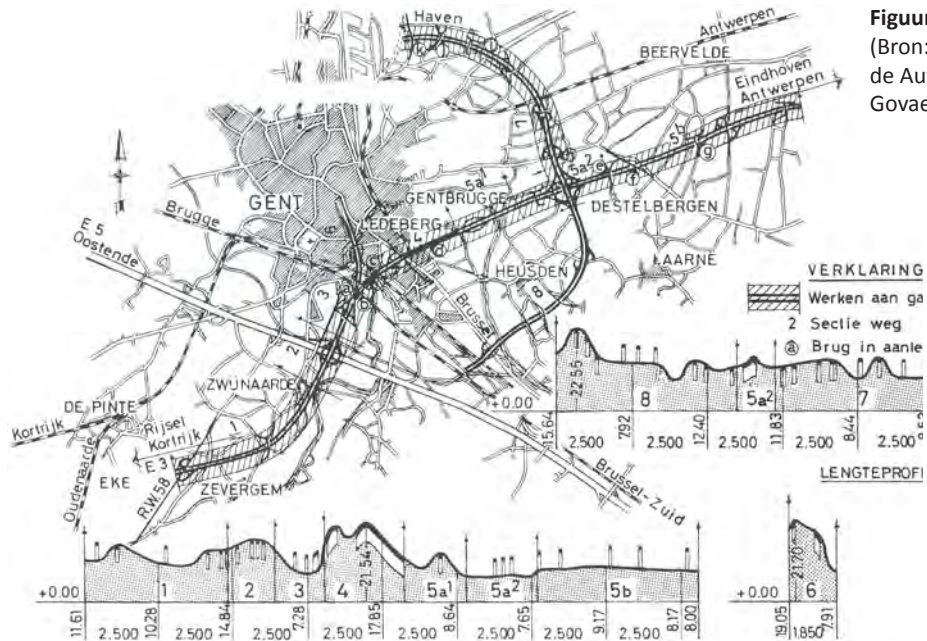
In: *Ibidem*, p. 25.



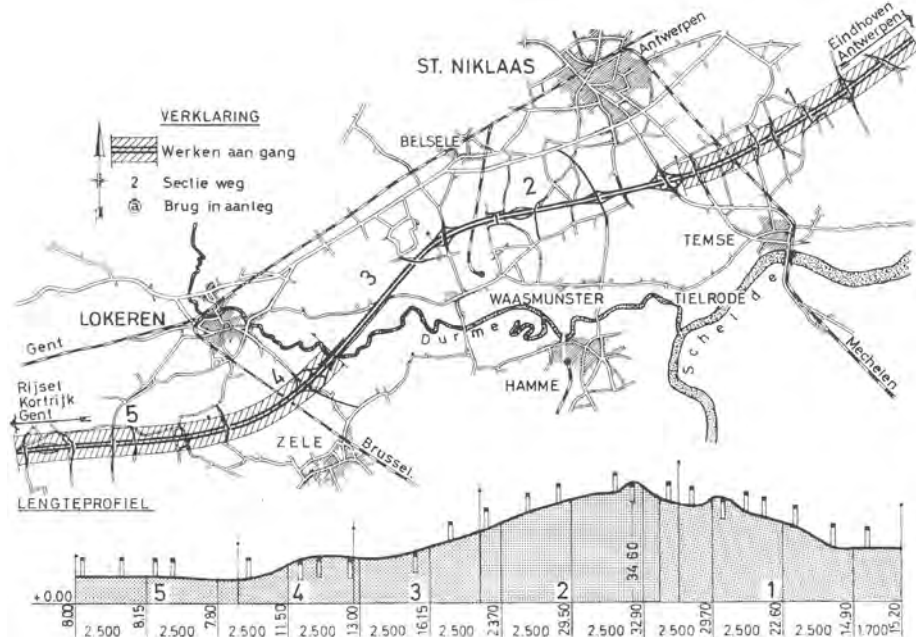
**Figuur 48:** Vak Franse grens - Waregem.  
(Bron: Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E3 Jaarverslag 1967*, Govaerts, Deurne, 1968.)



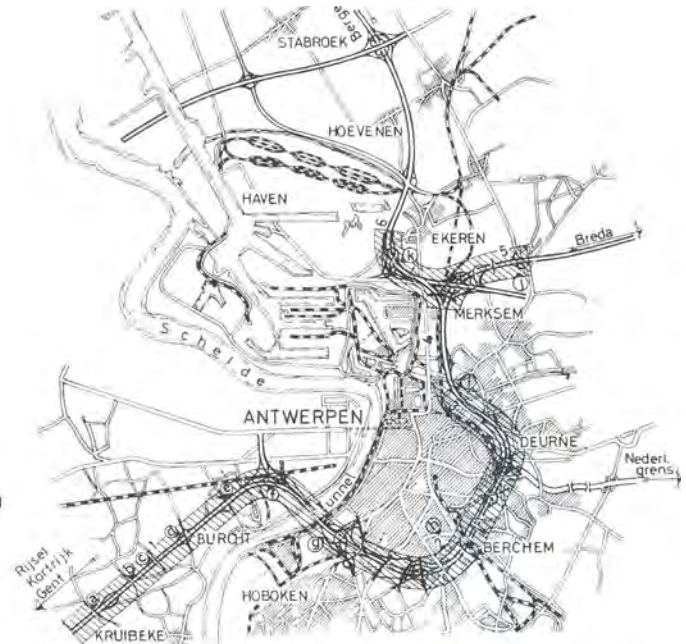
**Figuur 49:** Vak Waregem - Zevegem.  
(Bron: Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E3 Jaarverslag 1967*, Govaerts, Deurne, 1968.)



**Figuur 50:** Vak Zevegem - Beervelde.  
 (Bron: Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E3 Jaarverslag 1967*, Govaerts, Deurne, 1968.)



**Figuur 51:** Vak Beervelde - Kruikeke.  
 (Bron: Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E3 Jaarverslag 1967*, Govaerts, Deurne, 1968.)



**Figuur 52:** Vak Kruikeke - Antwerpen.  
 (Bron: Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E3 Jaarverslag 1967*, Govaerts, Deurne, 1968.)



Het eerste bestaansjaar van de vereniging, met name 1963, was hoofdzakelijk een voorbereidingsjaar waarbij de concrete diensten en studies van de trajecten werden aangevat.<sup>215</sup> De studies van de trajecten hadden de volste aandacht; derhalve werden strikte termijnen vastgelegd om tijdig met de aanleg te kunnen starten.<sup>216</sup> Hierbij kwam telkens een bepaalde speling van enkele maanden voor onderzoek en goedkeuring door de Intercommunale én de minister van Openbare Werken. Het opduiken van het ministerie reflecteerde zodoende het semi-zelfstandige statuut van het intergemeentelijk systeem. Ter illustratie verwijzen we naar de ‘tunnel of viaduct’ kwestie te Gentbrugge dat op het einde van de rit uitsluitsel zou vinden door een ministeriële beslissing. Dat het ministerie van Openbare Werken prominent aanwezig leek te zijn tijdens het tracéproces, werd bewezen in het tweede dienstjaar van de I.V.A. E3. Zo werd de oorspronkelijke opdracht op bepaalde punten uitgebreid op initiatief van het ministerie.<sup>217</sup> Daarenboven kregen de voor het betrokken

---

<sup>215</sup> De bijzonderste punten waren: uitbouw van de technische en administratieve diensten en van het personeelsstatuut; studie van het principe der onteigeningen; omschrijving van de taak van de studie bureaus en grondig onderzoek van de dienst aanbiedingen van in totaal een 30-tal studie bureaus; verdeling in stroken, aanduiding van de studie bureaus en afsluiten van de overeenkomsten voor de onderscheidene gedeelten: Zevergem tot en met Beervelde, Beervelde-Kruikebeke, Kruikebeke plus Kleine Ring te Antwerpen (tot Ranst), Ranst-Wechelderzande, Wechelderzande-Postel, Zevergem-Deerlijk, Deerlijk-Franse grens. In: CLAEYS E., “De Autoweg E-3 in België” in *E-STRADE, Antwerpen en de E3*, Jaargang 1, nr. 2, mei 1965, p. 9-18.

<sup>216</sup> Deze termijnen stonden eveneens in de concessie-overeenkomst met de staat. De termijnen voor het indienen van voorontwerpen en de definitieve ontwerpen bedroegen, 12 maanden resp. 3 maanden voor het vak Antwerpen-Gent, de Ring om Antwerpen inbegrepen, en 18 maanden resp. 3 maanden voor de vakken Antwerpen-Nederlandse grens en Gent-Franse grens. In: CLAEYS E., “De Autoweg E-3 in België” in *E-STRADE, Antwerpen en de E3*, Jaargang 1, nr. 2, mei 1965, p. 9-18.

<sup>217</sup> De verbinding van de Kleine Ring te Antwerpen met de Boomse Steenweg, de verkeerswisselaar te Merksem met Rijksweg nr. 1, een gedeelte van de autoweg naar Bergen-op-Zoom, het vak Heusden-Merelbeke, de verbinding tussen de E3-autostrade en het noordelijk Antwerpse havengebied, evenals de nieuwe Rijksweg 58 te Zevergem en Eke vormen hiervan enkele voorbeelden.

vak aangeduide ingenieurbureaus eveneens de opdracht om de studie van de ringwegen om Kortrijk, Sint-Niklaas en (gedeeltelijk) Turnhout uit te werken. Logischerwijs kreeg de eigenlijke autosnelweg voorrang op deze bijkomende opdrachten. In 1965 werden opnieuw enkele uitbreidingen voorzien waaronder de aanvang van de Gentse Ringvaart.

Op 28 oktober 1971 werd de concessie van de Intercommunale uitgebreid (de duur werd bij de oprichting immers bepaald op 30 jaar). Naast de taak van exploitatie en het onderhoud van de autosnelweg E3, zou de Intercommunale eveneens de aanleg of vernieuwing van vele rijkswegen op zich nemen. Dit bewijst nog maar eens dat de aanleg van een autosnelweg vele bijkomende adaptaties teweegbrengt.

Aangezien de E3-autosnelweg pas volledig voltooid werd in 1973 en het nog tot 1980 duurde vooraleer ook de bijkomende werken gerealiseerd werden, zal deze periode hoogstwaarschijnlijk gekenmerkt worden door een zeer grote ruimtelijk-economische dynamiek.<sup>218</sup> Zoals professor Kirshen immers destijds aangehaald heeft, moeten de economische baten van de E3 logischerwijs op langere termijn bekeken worden.<sup>219</sup> Op korte termijn kunnen de baten die voortvloeien uit het veiliger verkeer weliswaar berekend worden, maar van echte economische baten zou er pas sprake zijn wanneer de E3 werkelijk verkeersdragend is geworden; of wanneer de E3 fungeert als een stuwend mechanisme voor zowel bedrijfslocaties in de nabije omgeving, als voor de regio's, als voor de absorptie van grote import- en exportstromen.

---

In: CLAEYS E., “De Autoweg E-3 in België” in *E-STRADE, Antwerpen en de E3*, Jaargang 1, nr. 2, mei 1965, p. 9-18.

<sup>218</sup> Zie “b. RUIMTELIJK-ECONOMISCHE DYNAMIEK”.

<sup>219</sup> In: COENE J. ea., *Europaweg E3*, Lannoo, Tielt, 1973, p. 20.



## **b. RUIMTELIJK-ECONOMISCHE DYNAMIEK**

*“Deze autostrade die in ons land belangrijke nijverheidscentra met elkander zal verenigen, zal op haar beurt machtig bijdragen tot de ontluiking van nieuwe takken van nijverheid in haar omgeving”<sup>220</sup>*

In dit deel van het onderzoek is het voornamelijk de bedoeling om de ruimtelijk-economische dynamiek, die de E17-autosnelweg heeft gegenereerd, te onderzoeken. Uit “a. RUIMTELIJK-ECONOMISCH BELEID” bleek duidelijk dat de regionale ontwikkeling en het generieke industriepark aangewend werden om van de welvaartsstaat een aanhoudend feit te maken. Echter hebben we ook gezien dat een infrastructuur als de E17 niet automatisch heeft geleid tot economische opwaardering van het omliggende gebied en de regio. Een moeilijke evenwichtsoefening tussen politiek-economisch beleid en planningsinitiatieven heeft stelselmatig geleid tot steeds meer potentiële vestigingslocaties voor ondernemingen langsheen de autosnelweg.

Het onderzoek zal drie schaalniveaus omvatten: ten eerste is er het “MACRONIVEAU” waar het volledige tracé tussen Kortrijk en Antwerpen in beschouwing genomen wordt; vervolgens wordt er bij het “MESONIVEAU” ingezoomd op enkele sprekende secties uit het tracé Kortrijk – Antwerpen zodat de merkbare dynamiek beter kan geduid worden; en tenslotte dalen we af tot het “MICRONIVEAU” waar de dynamiek van enkele bedrijventerreinen besproken zal worden. Op deze manier beginnen we met een zeer ruim observatieveld waarna we geleidelijk aan inzoomen tot op niveau van het bedrijventerrein. Omgekeerd evenredig hiermee worden de observatievelden diepgaander geanalyseerd en besproken. Om voorgenoemde schaalniveaus op een goede manier te onderbouwen, zullen we extensief gebruik maken van de

---

<sup>220</sup> In: VANDEPUTTE R., “De bijdrage van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid” in *E-STRADE, Financiering E3*, Jaargang 1, nr. 2, oktober 1965, p. 53.

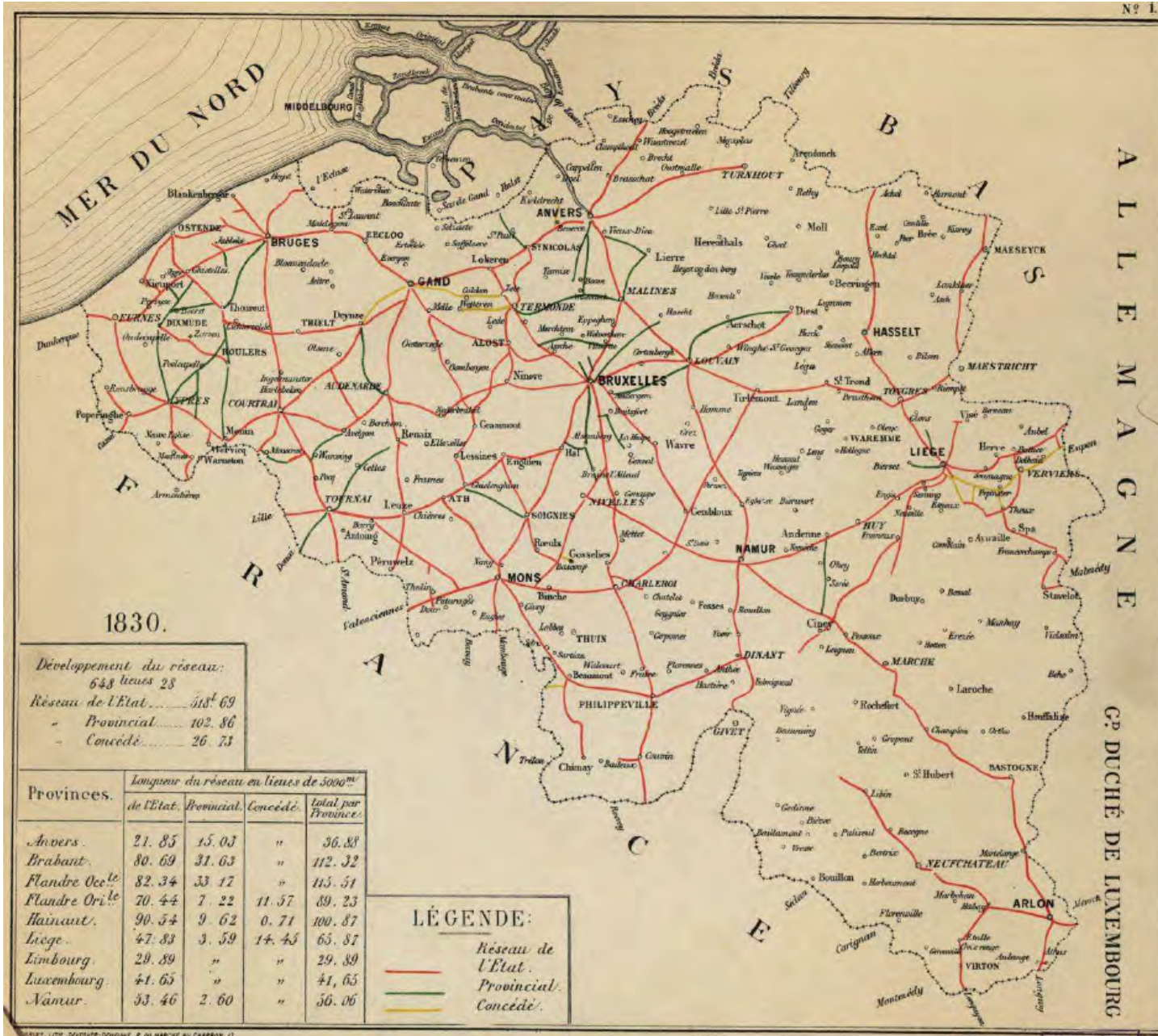
SPRE-reeks, die een zeer uitgebreide en wetenschappelijke verzameling gegevens bevat omtrent de ruimtelijke-economie.<sup>221</sup> Verder zullen we ook in grote mate beroep doen op het GIS-data bestand met alle bedrijventerreinen van Vlaanderen.<sup>222</sup> Deze gegevens zullen in combinatie met de historische topografische kaarten in achtig genomen worden en ons vervolgens in staat stellen om de ruimtelijk-economische dynamiek van de E17-autosnelweg helder uiteen te zetten.

Deze uiteenzetting zal sowieso opgebouwd worden vanuit het ruimer contextueel kader van de E17. Zoals reeds besproken, werd deze autosnelweg in eerste instantie aangelegd om op internationaal niveau een rol van betekenis te kunnen spelen voor de economie. Maar al tijdens de planning zagen de doorkruiste gemeenten (gegroepeerd in de I.V.A. E3) de economische potenties van de aanwezigheid van deze nieuwe wegeninfrastructuur in. Dit verklaarde dan ook waarom zo vele gemeenten erop gebrand waren om een toerittencomplex op hun grondgebied te hebben. De bespreking van de ruimtelijk-economische dynamiek vertrekt bijgevolg ook van de grote verhaallijn, om dan stelselmatig in te zoomen op de ‘neveneffecten’ die de autosnelweg genereerde.

---

<sup>221</sup> Het Strategisch Plan Ruimtelijke Economie (SPRE) werd in november 2000 opgesteld door minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, Dirk Van Mechelen.

<sup>222</sup> De GIS-data is verkregen via het AGIV (Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen) en werd het laatst geactualiseerd op 23 juni 2011.



Figur MA 1: Wegenkaart 1830. (Bron: Presentatie van David Peleman "Een geschiedenis van het wegennet en de verstedelijking van België, 1890 - 1960", Universiteit Gent, 2009.)



## MACRONIVEAU

Om ons onderzoek op macroniveau aan te vatten, hebben we geopteerd om een bufferzone van 2,5 km langs weerszijden van het huidige E17-tracé in beschouwing te nemen. We achten deze keuze gerechtvaardigd omdat we op die manier de meest directe economische impact van de E17 in aanschouwing kunnen nemen. Een andere argumentatie van deze keuze ligt in het feit dat er ook heel wat voorname lijninfrastructuren – al dan niet gedeeltelijk – binnen deze buffer vallen. Zo merken we de aanwezigheid van enkele voorname waterwegeninfrastructuren op (Leie, Schelde en het zeekanaal Gent – Terneuzen), die al sinds oudsher een rol van betekenis speelden in de Belgische economie (havens). Ook de spoorwegverbinding tussen Kortrijk en Antwerpen, die de verbinding vormde met de havengebieden en het achterland, was vroeger een niet te verwaarlozen economische transportinfrastructuur. Verder is er ook de Rijksweg 14, die een oude handelsroute vormt tussen Kortrijk en Antwerpen.<sup>223</sup> Deze rijksweg werd vroeger beschouwd als de voorlopige E3-route en speelde bijgevolg ook een grote rol van betekenis bij de economische dynamiek. Zelfs tot op de dag van vandaag zijn de restanten van deze oude economische as nog zichtbaar. Wanneer we het volledige E17-tracé op Belgisch grondgebied in beschouwing nemen, merken we dus dat de E17 de meest recente component is in een historisch gegroeide infrastructuurbundel.<sup>224</sup> Dit ruimtelijk stramien van lijninfrastructuren heeft zodoende geleid tot heel wat nieuwe ontwikkelingen op verschillende schaalniveaus. Wij zijn dan ook vooral geïnteresseerd hoe economische opportuniteiten – tijdens de planning, aanleg en exploitatie van de E17 – gegenereerd werden voor het initieel doorsneden weefsel. Onze focus gaat hierbij – zoals reeds eerder vermeld – uit naar de opkomst van bedrijventerreinen rondom de E17-autosnelweg.

<sup>223</sup> In 1830 was de Rijksweg 14 al een feit. Zie **Figuur MA 1**.

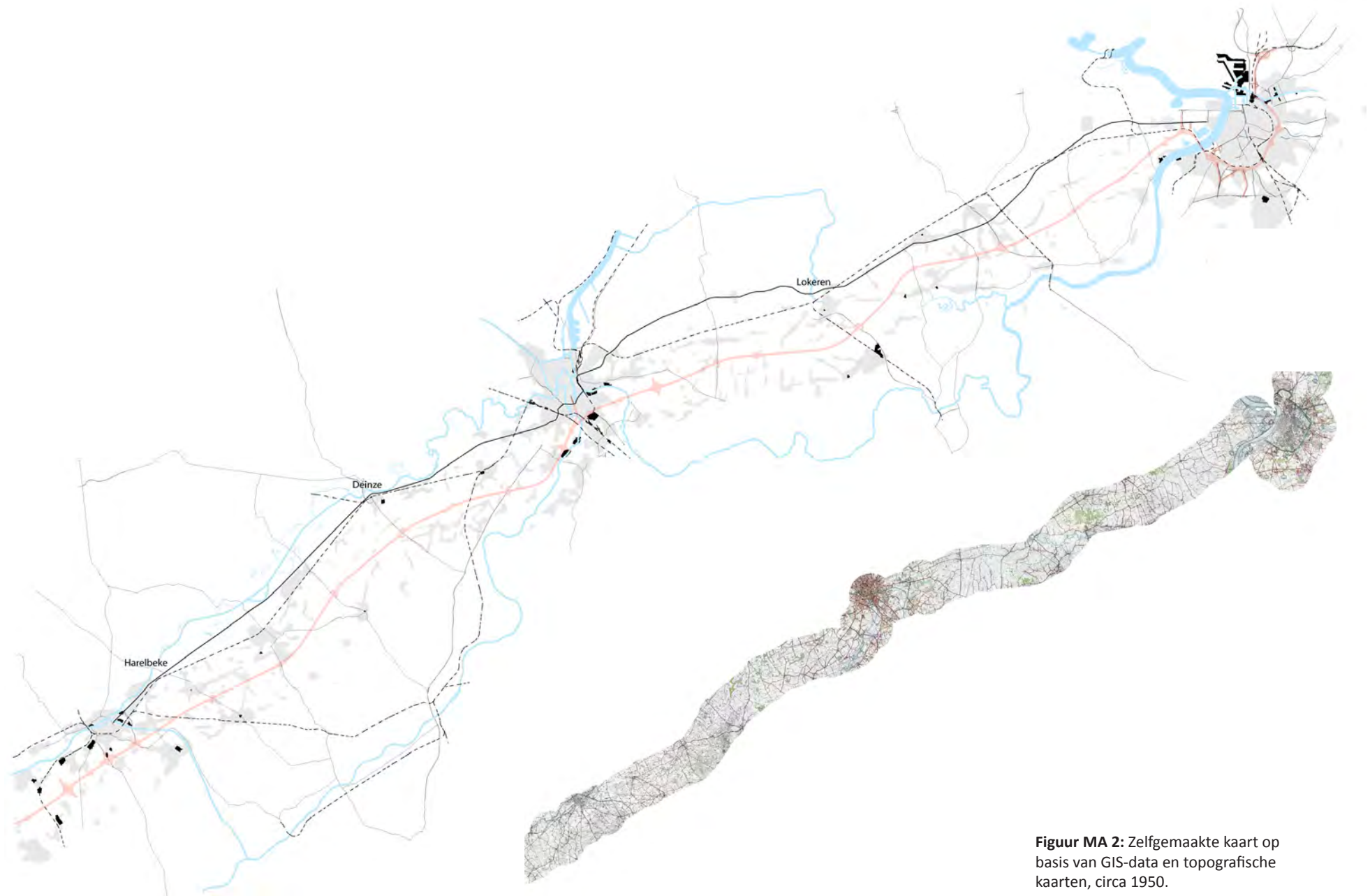
<sup>224</sup> Zie opeenvolging van **Figuur MA 2-5** + **Figuur MA 22**.

Kesteloot stelt dat de strategieën die ondernemers hanteren om hun kapitaal uit te breiden, gecombineerd met economische transformatieprocessen, gezorgd hebben voor een verschuiving van de ruimtelijke organisatie van de economie.<sup>225</sup> Zo heeft iedere groei- en crisisperiode een eigen geografische organisatie tot gevolg, waarbij vroegere groeigebieden (infrastructuurverbindingen zoals water-, spoor- en steenwegen) verlaten worden en nieuwe gebieden (infrastructuurverbindingen zoals de E17) ingericht worden met het oog op nieuwe groeikansen. Doch blijven er altijd restanten over van deze vroegere ruimtelijke organisatievormen. Vandaar ook dat we in ons onderzoek een tijdsdimensie inbouwen om zo de locatiekeuze van bedrijven te verklaren. De eerste tijdsperiode die we onder de loep zullen nemen, is de “*PLANNINGSPERIODE E17 (1950 – 1965)*”. In deze periode werd namelijk de aanzet gegeven tot een grote economische herlocatie van bedrijven die in de “*AANLEG- EN EXPLOITATIEPERIODE E17 (1965 – 2011)*” duidelijk naar de voorgrond zal treden. We maken hierbij de kanttekening dat de bedrijventerreinaanduidingen gebaseerd zijn op het GIS-data bestand van 2011. Op basis van deze data gingen we op subtractieve wijze na of deze bedrijventerreinen ook in de respectievelijke tijdperiode van de topografische kaarten aanwezig waren. Stelselmatig vormde zich zo een zelfgemaakte kaartreeks die de evolutie van de bedrijventerreinen in beeld bracht. Doch moet er gezegd worden dat de voormalige industrieterreinen langsheen de Rijksweg 14 niet opgenomen werden in het GIS-data bestand en dus ook geen deel uitmaken van de studie op macroniveau.

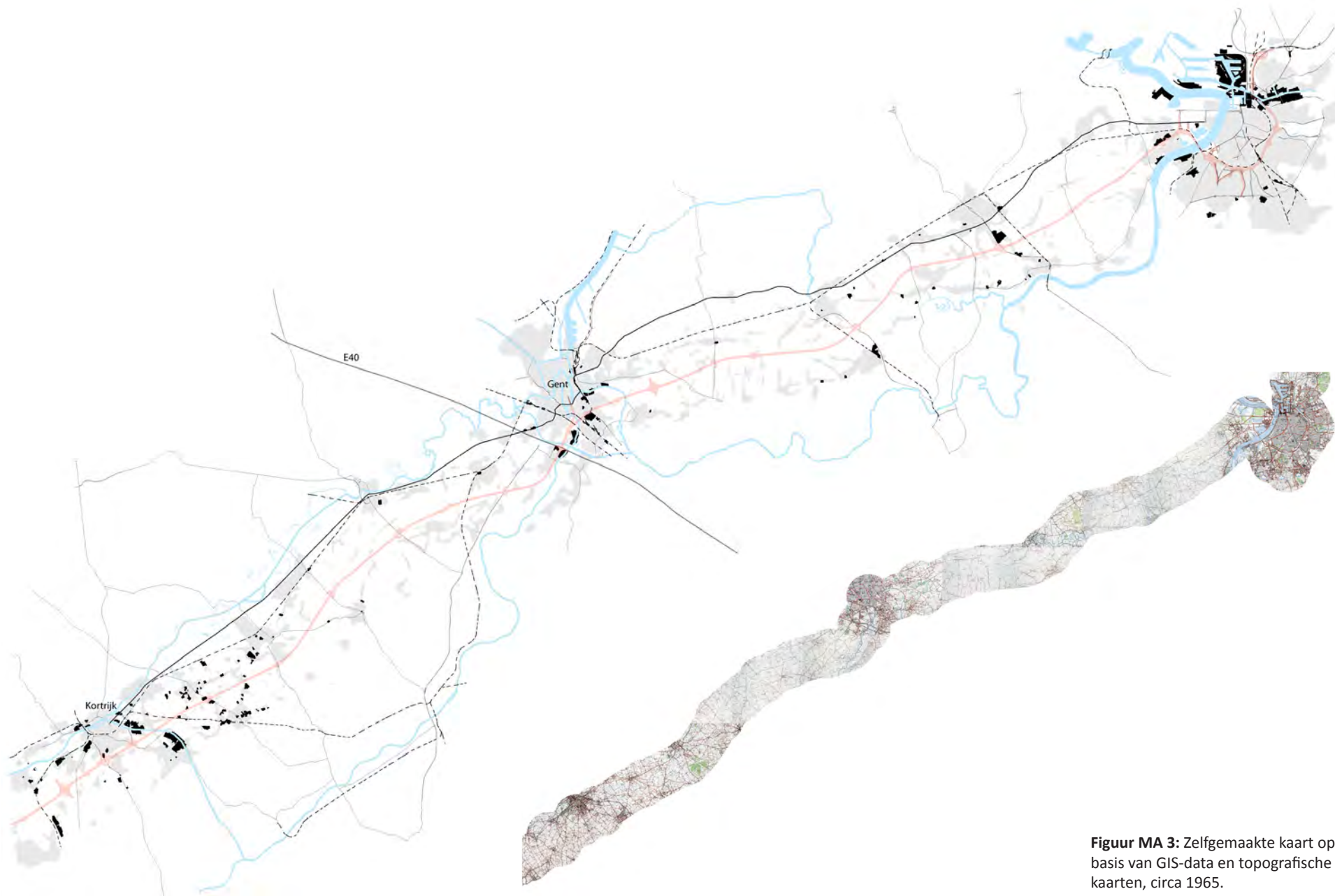
### *PLANNINGSPERIODE E17 (1950 – 1965)*

Wanneer de kaart van 1950 bekeken wordt, merken we dat de meeste industriële vestigingen voornamelijk langs water- en spoorwegen

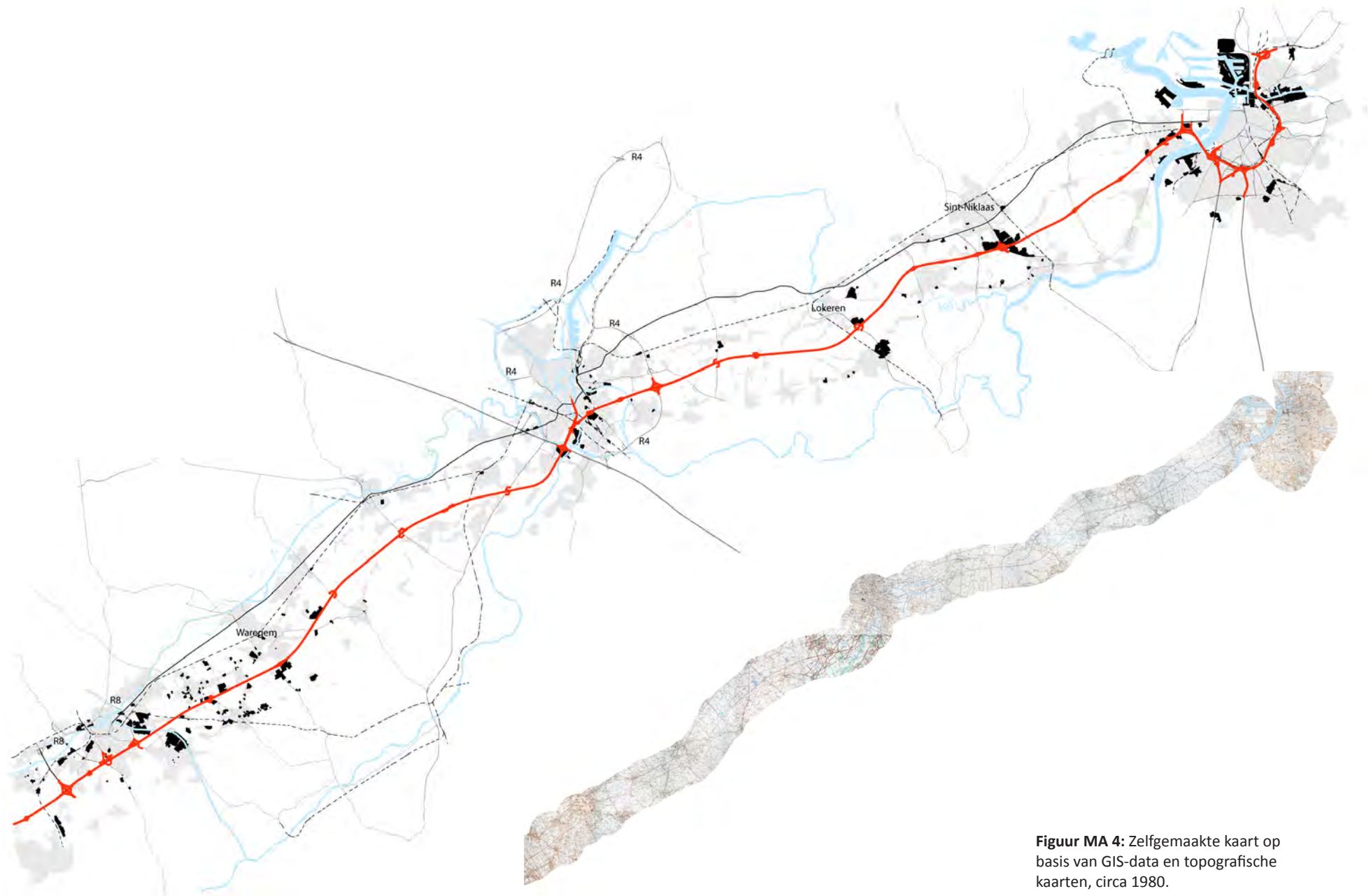
<sup>225</sup> KESTELOOT C., “Intermezzo: de ruimtelijkheid van het kapitalisme.” in *MORT SUBITE, Barsten in België, een geografie van de Belgische maatschappij*, EPO, 1990, p. 67-74.



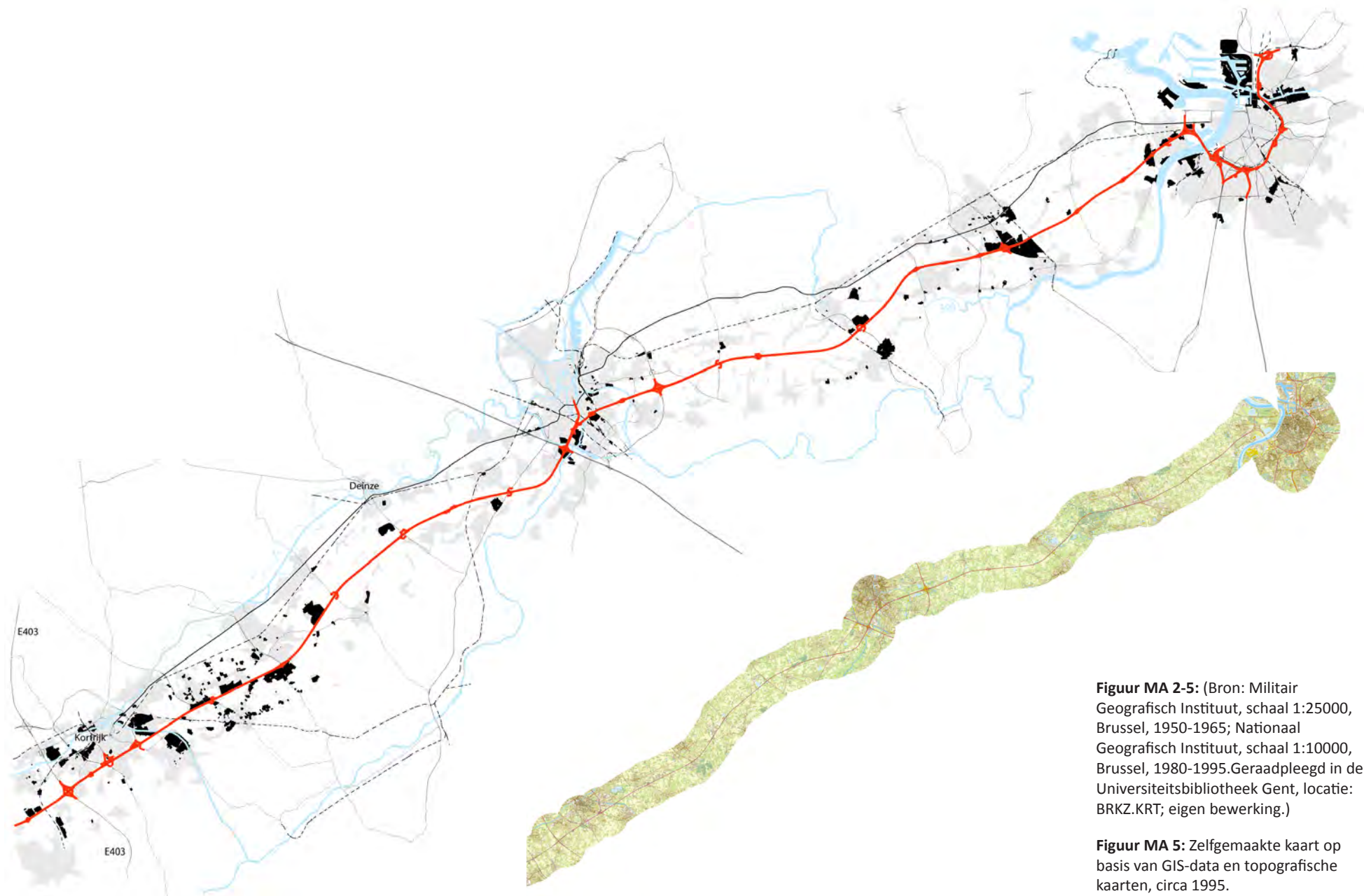
**Figuur MA 2:** Zelfgemaakte kaart op basis van GIS-data en topografische kaarten, circa 1950.



**Figuur MA 3:** Zelfgemaakte kaart op basis van GIS-data en topografische kaarten, circa 1965.



**Figuur MA 4:** Zelfgemaakte kaart op basis van GIS-data en topografische kaarten, circa 1980.



**Figuur MA 2-5:** (Bron: Militair Geografisch Instituut, schaal 1:25000, Brussel, 1950-1965; Nationaal Geografisch Instituut, schaal 1:10000, Brussel, 1980-1995. Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie: BRKZ.KRT; eigen bewerking.)

**Figuur MA 5:** Zelfgemaakte kaart op basis van GIS-data en topografische kaarten, circa 1995.



gesitueerd waren.<sup>226</sup> Dit is niet onlogisch daar de water- en spoorwegen in deze periode de belangrijkste industriële transportsystemen waren. Na de Tweede Wereldoorlog diende de economie zich zo snel mogelijk te herstellen en minister Eyskens introduceerde bijgevolg de termen van ‘regionale expansie’ en ‘regionaal economisch beleid’. Deze concepten zouden voor een overheidsgestuurde economische groei moeten zorgen. Hierbij werd in eerste instantie gekeken naar het herstel van de traditionele sectoren (staal en steenkool). Deze zware industrietakken lagen bij voorkeur langs de water- of spoorwegen om op eenvoudige wijze grote hoeveelheden grondstoffen of afgewerkte producten aan- en af te kunnen voeren. De aanleg van nieuwe, grote infrastructuurnetwerken werd hierdoor – wegens het niet-prioritaire karakter van deze projecten t.o.v. het economische herstel – op de lange baan geschoven. Wel was er toen al sprake van de Rijksweg 14. Deze weg werd mogelijk gemaakt door de verenigde krachten van de doorsneden gemeenten en was het eerste resultaat van een intercommunale samenwerking. De sporen van deze intergemeentelijke samenwerking kunnen afgeleid worden uit de tracé-afbuigingen aan belangrijke handelssteden (dikwijls in de buurt van water- en/of spoorwegen).<sup>227</sup> Voor de financiering werd er – net zoals later het geval zou zijn bij de E3 – eveneens gebruik gemaakt van een alternatief systeem. Er werd hier namelijk geopteerd voor tolgeden en concessies.

De Rijksweg 14 vormde aldus een extra ontubbeling van de verkeersstromen op de water- en spoorwegen. Al in deze vroege periode kan er een soort van lineaire economische ontwikkelingsstrategie getraceerd worden. Deze strategie werd nog verder benadrukt door Vanaudenhoves ‘Programmawetten’, dewelke een nationaal economisch expansiebeleid opperden. De modernisatie van de economische infrastructuur was hierbij één van de belangrijkste agendapunten.

---

<sup>226</sup> Zie **Figuur MA 2**.

<sup>227</sup> Voorbeelden van zo’n steden zijn: Harelbeke, Deinze, Lokeren, Beveren.

Uiteindelijk werd dit nationaal programma vertaald op regionale schaal waar er expliciet gezocht werd naar de beste vestigingslocaties van bedrijven. Het gevoerde beleid zorgde aldus voor enkele keynesiaanse maatregelen die onder andere de werkgelegenheid verhoogden en tegelijkertijd een economische groei op langere termijn bewerkstelligden.

Op de kaart van 1965 zijn een aantal van deze infrastructurele ingrepen reeds zichtbaar.<sup>228</sup> Een eerste grootschalig infrastructuurproject was de autosnelwegverbinding Brussel – Oostende. Deze autosnelweg werd al aangevat eind de jaren 1930 maar werd pas volledig opengesteld in 1956. De E40 werd niet zozeer aangelegd omwille van economische motieven, maar wel omwille van de toeristische motieven. Als hoofdstad van het land, was het uitermate belangrijk dat Brussel een goede verbinding had met alle andere landsdelen.<sup>229</sup> Een tweede belangrijk infrastructuurproject was de uitgraving van de Ringvaart te Gent. En een derde was de uitbreiding van de havenaccommodatie van Antwerpen. Deze laatste twee infrastructuurprojecten waren voornamelijk belangrijk voor de zware industrie. Het is ook duidelijk zichtbaar op de kaart dat er een bedrijventoename was rondom de waterwegeninfrastructuur. Dit werd in 1960 ook al aangetoond op de kaarten van Sporck.<sup>230</sup> Aldus kan er een lineair vestigingspatroon bemerkt worden langsheen de infrastructuurbundel van water-, spoor- en steenwegen. Wel dient de kanttekening gemaakt te worden dat productiepunten her en der afgewisseld werden met bestaande woonkernen tussen de industriële corridor.

Een ander opmerkelijk feit, met betrekking tot de bedrijvenlocatie, is dat de bedrijven zich voornamelijk gingen vestigen aan de rand van stedelijke gebieden. De reden hiervoor ligt logischerwijs in het feit dat er in deze

---

<sup>228</sup> Zie **Figuur MA 3**.

<sup>229</sup> Ook het radiale wegenpatroon die vroeger reeds gepland werd, geeft hiervan blijk. Zie “1. ECONOMISCHE ASPECTEN VAN AUTOSNELWEGEN – Figuur 29.”.

<sup>230</sup> Zie “a. RUIMTELIJK-ECONOMISCH BELEID – Figuur 12.”.





gebieden veel arbeidskrachten aanwezig waren om in de respectievelijke bedrijven te gaan werken. Een ander begrip die de kop kwam opsteken was de ‘groeipool’. Vanuit de drie grootste stedelijke kernen – Kortrijk, Gent en Antwerpen – is er al een duidelijke aangroei van bedrijvigheid waarneembaar. In de haven van Antwerpen is deze clustering van bedrijven het best waar te nemen, maar ook in de omgeving van Kortrijk zien we heel wat kleinere bedrijventerreinen uit de grond rijzen. Dit was voornamelijk te danken aan de intercommunale Leiedal, die het GAAP effectief bekrachtigde of toch tenminste die elementen van het programma uitvoerde die van belang waren voor de regio.

#### *AANLEG- EN EXPLOITATIEPERIODE E17 (1965 – 2011)*

Ondertussen werd in de omgeving van Kortrijk al begonnen aan de grondwerken van de nieuwe E3-autosnelweg (1967). De gronden daar bestonden voornamelijk uit klei, dat minder draagkrachtig is dan zand. Bijgevolg zou het daar langer duren aler de grond gezet zou zijn en was men genoodzaakt om dit vak van de E3 als één van de eersten aan te vatten. Bijgevolg werd in deze regio al vroeger dan in andere regio’s ingespeeld op de komst van de E3. Op de kaart van 1980 is dan ook duidelijk merkbaar dat in de regio van Kortrijk het meeste bedrijventerreinen zijn bijgekomen, weliswaar uitdeinend richting Gent.<sup>231</sup> Maar ook rondom de haven van Antwerpen nemen we een toename van de bedrijventerreinen waar. Ook dit is niet onlogisch daar ongeveer in dezelfde periode (1968) de aanleg van de Scheldetunnel – nu beter gekend als de Kennedytunnel – van start ging. Bijgevolg werden er enkele industrieterreinen aangelegd voor de prefabricage van de tunnelementen alsook voor de oprichting van een plaatselijke betoncentrale.

---

<sup>231</sup> Zie **Figuur MA 4**.

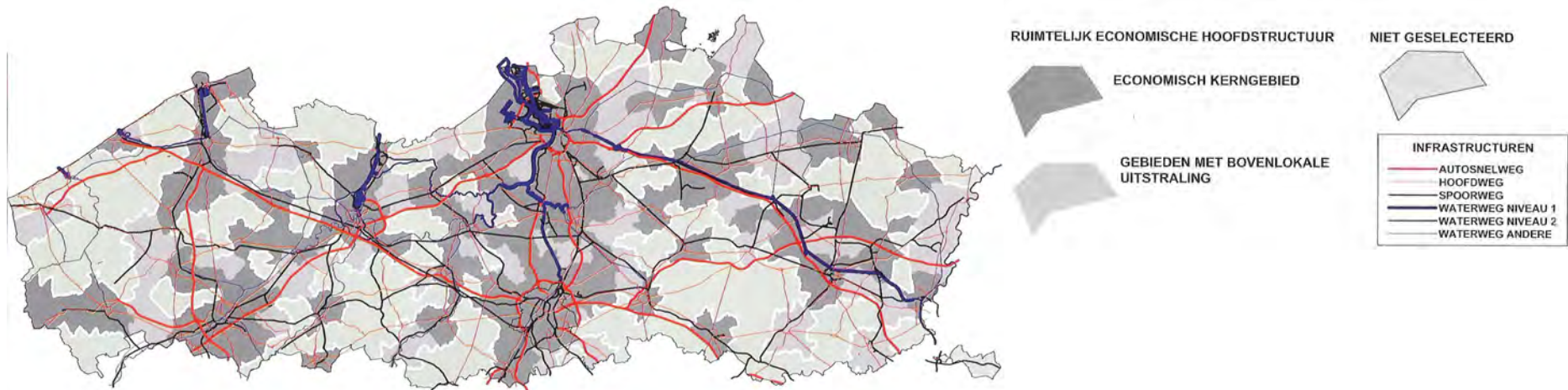
Met de komst van de E3 werd de voormalige Rijksweg 14 ontlast van de overvloedige verkeersstromen en van toen af ging deze rijksweg een secundaire rol spelen in de ontstane infrastructuurbundel. Deze rol mag echter niet miskend worden. Want de Rijksweg 14 werd door middel van de zogenaamde ‘routes affluentes’ intensief verbonden met de E3.<sup>232</sup> Omwille van die goede bereikbaarheid zijn er zich dan ook heel wat baanwinkels komen vestigen langsheen deze rijksweg, weliswaar ten koste van vroegere industriële bedrijvigheid.<sup>233</sup> De vele toeritten die voorzien werden op het tracé Kortrijk – Antwerpen waren dan ook een direct gevolg van de intercommunale samenwerking. Steden zoals Waregem, Lokeren en Sint-Niklaas hadden al in de jaren 1980 gevolg gegeven aan de opportuniteiten die gecreëerd werden door deze autosnelwegeninfrastructuur. Op de kaart van 1980 duiken er namelijk heel wat nieuwe bedrijventerreinen op in de dichte nabijheid van deze respectievelijke toerittencomplexen. Deze locatiekeuze van bedrijven was vooral te verantwoorden door de vlotte bereikbaarheid, maar ook de meerwaarde van de zichtlocatie speelde een zeer belangrijke rol.

Naast de vele toerittencomplexen werden er ook heel wat ‘nevenwerken’ uitgevoerd onder leiding van de I.V.A. E3. Zo bemerken we de aanleg van enkele ringwegen, namelijk de R8 rond Kortrijk en de R4 rond Gent. Ook rondom deze wegen treffen we op de kaart van 1980 heel wat nieuwe bedrijventerreinen aan. Deze wegen moesten in de eerste plaats zorgen voor een ontlasting van het stadsverkeer, maar zowel de R8 als de R4 namen ook een economische functie op zich door respectievelijk de industrieterreinen van Kortrijk en het havengebied van Gent te verbinden met de internationale E3-autosnelweg.

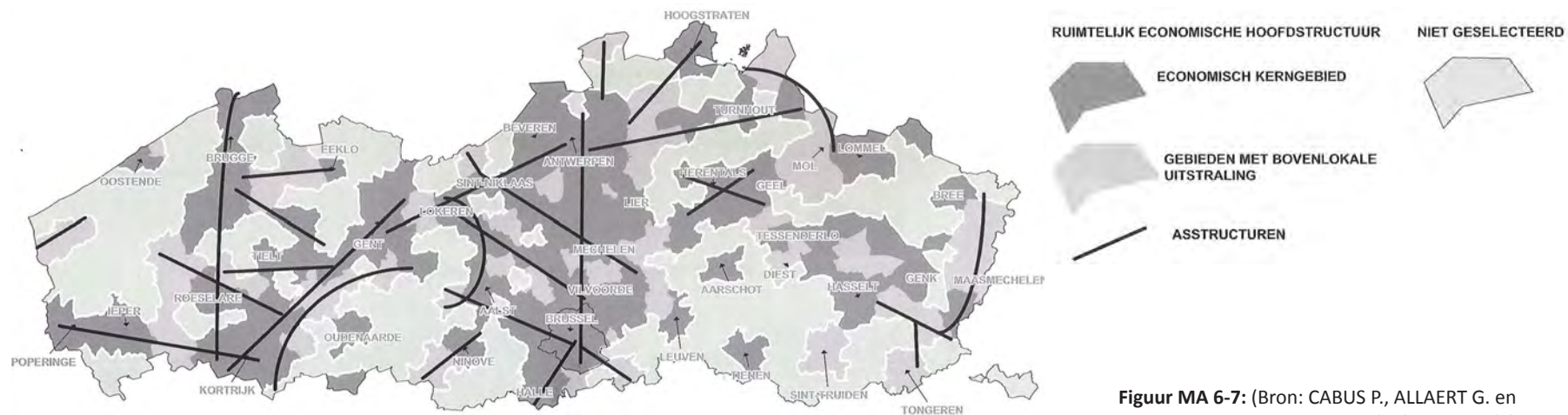
---

<sup>232</sup> Op de kaart van 1980 is te zien hoe deze wegen aansluiten op de toerittencomplexen van de E3 en zorgen voor een dubbele kamstructuur waarvan één kant de verbinding vormt met de Rijksweg 14.

<sup>233</sup> Zie ook “MESONIVEAU”, waar deze dynamieken diepgaander geanalyseerd worden.



**Figuur MA 6:** Ruimtelijk-economische hoofdstructuur van Vlaanderen. Concept in hoofdlijnen. Inclusief belangrijke infrastructuren.



**Figuur MA 7:** Ruimtelijk-economische hoofdstructuur van Vlaanderen. Concept in hoofdlijnen. Schematische structuur.

**Figuur MA 6-7:** (Bron: CABUS P., ALLAERT G. en VANHAVERBEKE W., *Strategisch Plan Ruimtelijke Economie. Deelproject: De ruimtelijk-economische hoofdstructuur van Vlaanderen - Concept in hoofdlijnen.*, Academia Press, Gent, 2001, p. 41 en p. 42.)

Op de kaart van 1995 bemerken we voornamelijk dat er meer bedrijventerreinen zijn die uitbreiden dan er nieuwe bijkomen.<sup>234</sup> Dit feit is grotendeels te wijten aan het concept van het 'industriepark'. Dikwijls werden volledige terreinen al aangelegd en uitgerust voor toekomstige bedrijven, maar bleven ze braak liggen totdat er zich een geschikte kandidaat kwam aanmelden. In de jaren 1990 werden al deze gronden stelselmatig ingevuld. Het industriepark was dus een zeer flexibele tool voor de lokalisering van diverse types ondernemingen op verschillende schaalniveaus. Een andere reden van voor de uitbreiding van bestaande bedrijventerrein zit hem verscholen in het RSV. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (in de jaren 1990) schrijft namelijk een gedeconcentreerde bundeling voor. Dit komt erop neer dat men de verschillende kernen volgens het bestaande spreidingspatroon wil groeperen om zo een dynamiek aan te wenden. Deze dynamiek is het gevolg van de groei van de maatschappelijke activiteiten door de selectieve concentratie van de verschillende kernen.<sup>235</sup> Zo wil men de open ruimte tussen Kortrijk – Gent en Gent – Antwerpen zoveel mogelijk vrijwaren. Vandaar dat de meeste bedrijventerreinen gewoon uitbreiden in de bestaande kernen. De enige infrastructuur die verder afgewerkt werd, was de E403 die de verbinding maakte tussen Kortrijk en Brugge. Hierlangs zien we ook een nieuw bedrijventerrein opdoemen.

Maar naast deze zichtbare elementen op de zelfgemaakte kaartreeks kunnen we voor onze argumentatie ook beroep doen op enkele statistische gegevens van de periode 1981 – 1999. Het Strategisch Plan Ruimtelijke Economie beschrijft namelijk op basis van deze statistische gegevens de Ruimtelijk-Economische Hoofdstructuur (REH) van

---

<sup>234</sup> Zie **Figuur MA 5**.

<sup>235</sup> In: Vlaamse Overheid, *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen*, gecoördineerde versie, Brussel, 2011, p. 194.

Vlaanderen.<sup>236</sup> Op deze figuren komt de as van de E17 duidelijk naar voren als economisch kerngebied. Wel is te merken dat de invloedsfactor van de E17 kleiner was dan deze van de noordelijker gelegen lijninfrastructuren. De combinatie van verschillende transportmogelijkheden in de infrastructuurbundel tussen Kortrijk en Antwerpen zorgde er net voor dat de asstructuren duidelijk naar voren komen. Wanneer we vervolgens kijken naar de dichtheid van de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid per oppervlakte-eenheid in 2000, merken we dat de E17-as er weer uitspringt.<sup>237</sup> In de zone rondom de E17 was er een toegevoegde waarde van minimaal 110 miljoen Belgische frank per vierkante kilometer. De zone van de werkgelegenheid verschilt enigszins van deze van de toegevoegde waarde en had minimaal 1,2 werknemers per ha tewerkgesteld.

Wanneer we vervolgens de evolutie van de werkgelegenheidsdichtheid van 1981 tot 1999 in beschouwing nemen, merken we dat langsheen het E17-tracé overwegend een sterke toename van werkgelegenheid was.<sup>238</sup> Dit lijkt ook heel logisch, want wanneer we terugkijken naar de zelfgemaakte kaartreeks, merken we over de jaren heen een toename van bedrijventerreinen. Doch nam de werkgelegenheid wel af in Antwerpen en Sint-Niklaas. Dit kan mogelijks te wijten zijn aan een doorgedreven automatisering van zware industriële processen of bedrijven die meer oppervlakte gebruiken voor stockage in de plaats van productieprocessen.<sup>239</sup> Wanneer we nu vervolgens de evolutie van het aantal werknemers van 1981 tot 1999 afzonderlijk bekijken voor enerzijds de industrie en anderzijds de diensten, wordt onze veronderstelling al deels

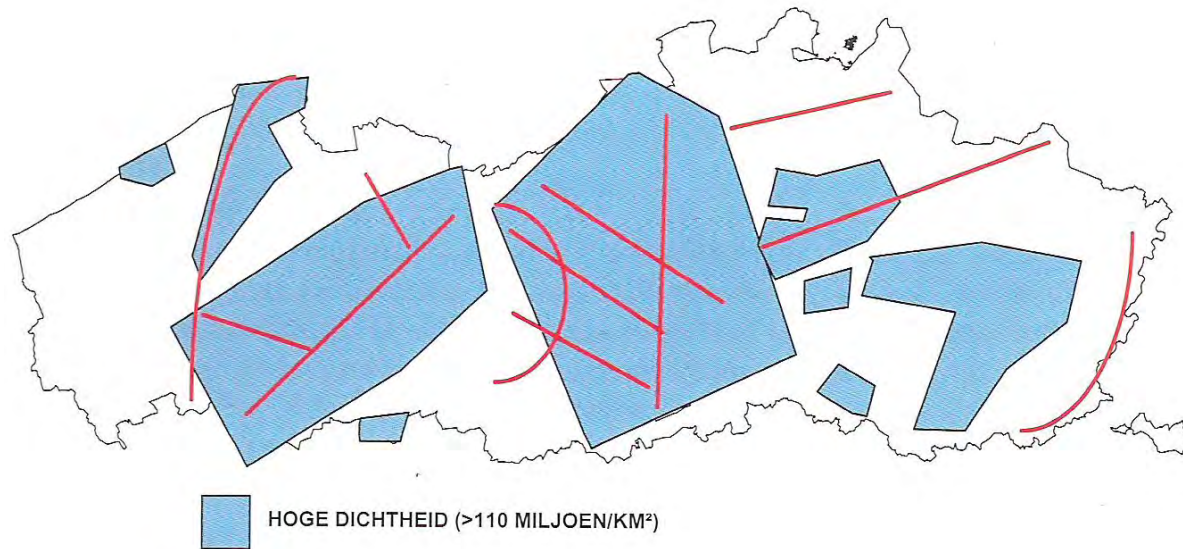
---

<sup>236</sup> CABUS P., ALLAERT G. en VANHAVERBEKE W., *Strategisch Plan Ruimtelijke Economie. Deelproject: De ruimtelijke-economische hoofdstructuur van Vlaanderen - Concept in hoofdlijnen.*, Academia Press, Gent, 2001. Zie **Figuur MA 6-7**.

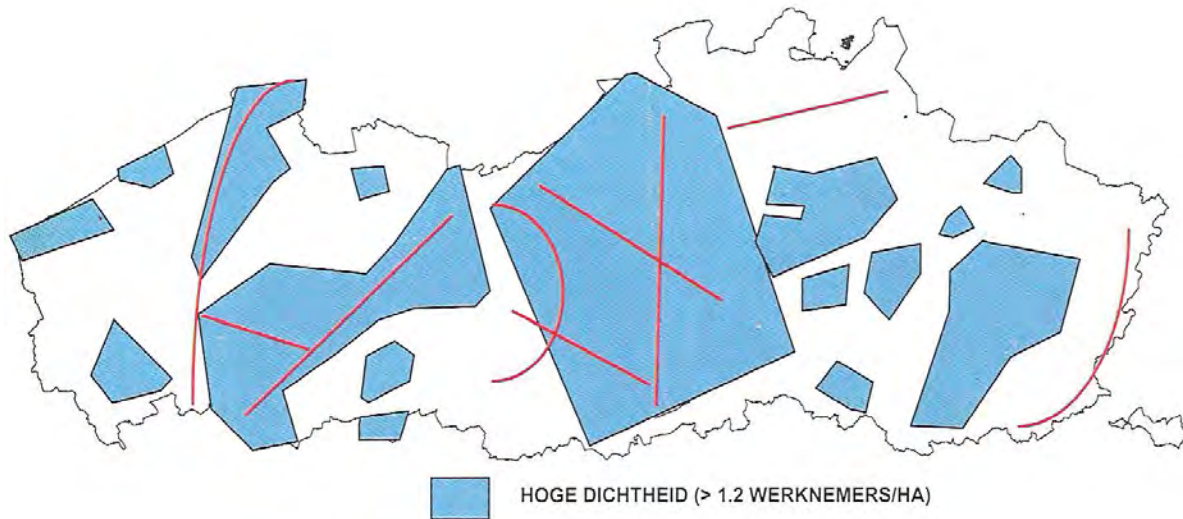
<sup>237</sup> Zie **Figuur MA 8-9**.

<sup>238</sup> Zie **Figuur MA 10**.

<sup>239</sup> In de casestudies op "MICRONIVEAU" zal hier nog verder op ingegaan worden.

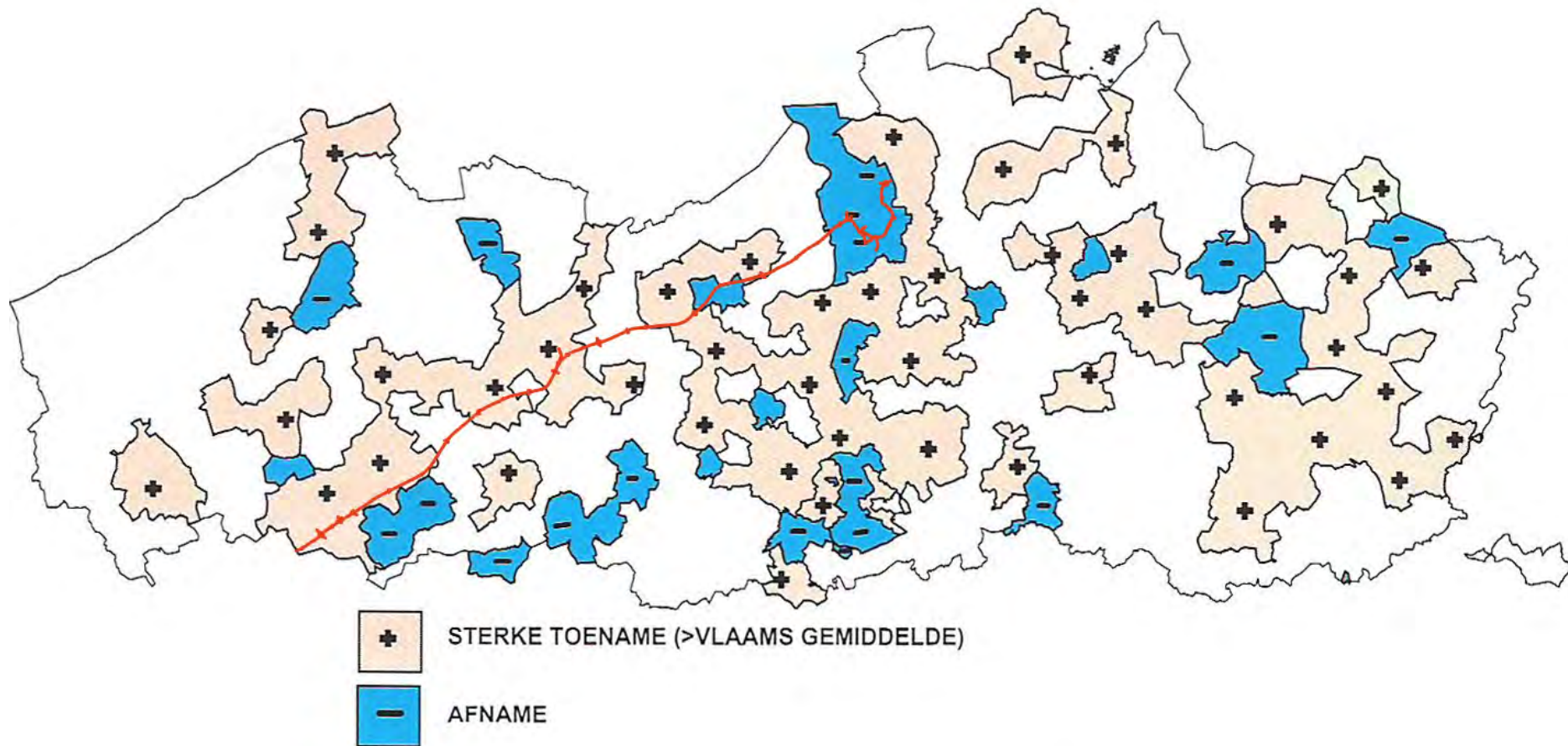


**Figuur MA 8:** Economische hoofdstructuur.  
Dichtheid toegevoegde waarde.  
Schematische structuur.

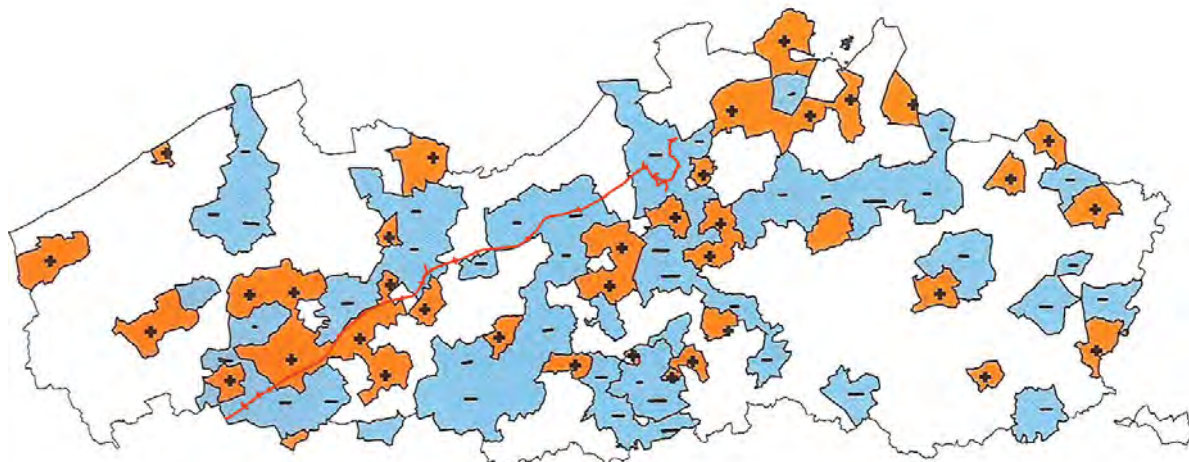


**Figuur MA 9:** Economische hoofdstructuur.  
Dichtheid werkgelegenheid  
Schematische structuur.

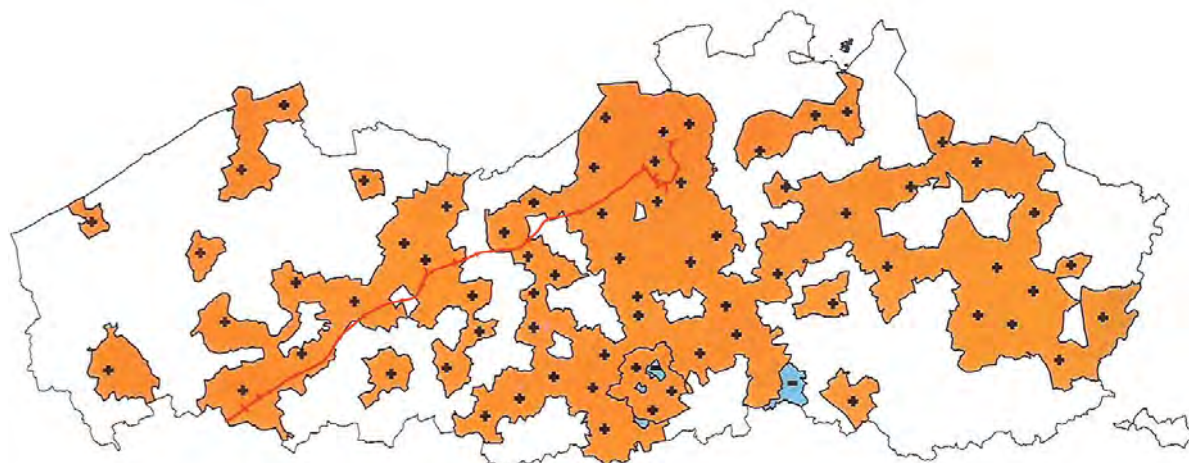
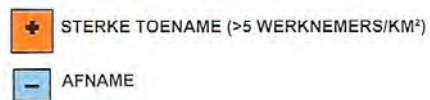
**Figuur MA 8-10:** (Bron: CABUS P, ALLAERT G. en VANHAVERBEKE W., *Strategisch Plan Ruimtelijke Economie. Deelproject: De ruimtelijke-economische hoofdstructuur van Vlaanderen - Concept in hoofdlijnen.*, Academia Press, Gent, 2001, p. 68, 79 en 84.)



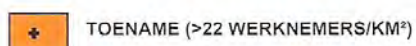
**Figuur MA 10:** Economische hoofdstructuur.  
 Evolutie van werkgelegenheidsdichtheid RSZ 1981-1999. Schematische voorstelling.



**Figuur MA 11:** Economische hoofdstructuur. Evolutie werknemers/km<sup>2</sup> 1981-1999 in de industrie. Schematische voorstelling.



**Figuur MA 12:** Economische hoofdstructuur. Evolutie werknemers/km<sup>2</sup> 1981-1999 in de diensten. Schematische voorstelling.



**Figuur MA 11-12:** (Bron: CABUS P., ALLAERT G. en VANHAVERBEKE W., *Strategisch Plan Ruimtelijke Economie. Deelproject: De ruimtelijke-economische hoofdstructuur van Vlaanderen - Concept in hoofdlijnen.*, Academia Press, Gent, 2001, p. 86 en p. 88.)

bevestigd.<sup>240</sup> De industriële tewerkstelling nam inderdaad af in de omgeving van Lokeren en Antwerpen. Ook de omgeving van Kortrijk kende een afname in tewerkstelling in de industrie. Maar de dienstensector zat in deze periode wel enorm in de lift. Overall langsheen het E17-traject was een toename van minimaal 22 werknemers per vierkante kilometer te merken.

Wanneer we vervolgens de ruimtelijk-economische dynamiek in Vlaanderen – een ander deelproject van het SPRE – bekijken, zullen we ook in staat zijn om uitspraken te kunnen doen omtrent de demografie en mobiliteit van de bedrijven.<sup>241</sup> Een eerste kaart betreft de gemiddelde oprichtingsdatum van bedrijven.<sup>242</sup> Hier merken we dat de oudste bedrijven (1985 – 1988) gevestigd waren in Antwerpen en Kortrijk. Dit kan verklaard worden doordat op deze plaatsen de E3 al het snelst opengesteld werd voor het verkeer.<sup>243</sup> Bijgevolg beschikten deze locaties over de beste ontsluiting op dat moment en kon er al vroeg ingespeeld worden op de nabijheid van deze nieuwe transportinfrastructuur. Het overgrote gedeelte langsheen de E17 valt in de zone met een gemiddelde oprichtingsdatum van 1988 tot 1989. Enkel een kleine zone rondom Gent herbergde nog jongere bedrijven met een gemiddelde oprichtingsdatum van 1989 tot 1990. Wanneer we vervolgens de sectoren van de industrie en de diensten naast elkaar bekijken (in de periode van 1993 tot 2000), merken we dat de dienstensector langsheen de E17-autosnelweg voornamelijk kon bestempeld worden als een jonge sector.<sup>244</sup> De

---

<sup>240</sup> Zie **Figuur MA 11-12**.

<sup>241</sup> In: CABUS P. en VANHAVERBEKE W., *Strategisch Plan Ruimtelijke Economie. Deelproject: Ruimtelijk-economische dynamiek in Vlaanderen.*, Academia Press, Gent, 2003.

<sup>242</sup> Zie **Figuur MA 13**.

<sup>243</sup> Zie **Figuur MA 14**.

<sup>244</sup> Zie **Figuur MA 15-16**.

industriële sector daarentegen bestond in de omgeving van Gent en Antwerpen voornamelijk uit oude bedrijven met een beperkte dynamiek.

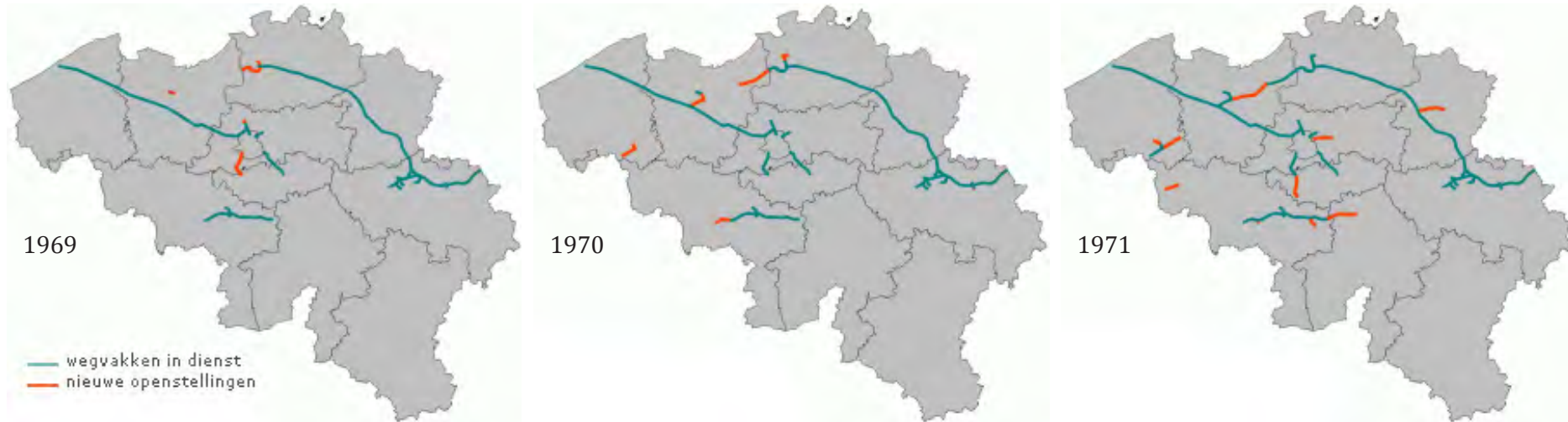
Een ander aspect is de verhuisbeweging van bedrijven. Wanneer we achtereenvolgens de verhuisbeweging van Kortrijk, Gent en Antwerpen bekijken voor de periode 1990 tot 2001, zien we dat Gent als grote overwinnaar uit de strijd komt ten koste van bedrijven in het Kortrijkse en Antwerpse.<sup>245</sup> In Kortrijk bemerken we een grote uitstroom van bedrijven richting Gent. Op de zelfgemaakte kaartreeksen is deze uitdeining van Kortrijkse bedrijven naar Gent ook goed te merken door de opkomst van nieuwe bedrijventerreinen richting Gent. In Antwerpen was er eveneens een grote uitstroom van bedrijven merkbaar. De meeste bedrijven gingen andere oorden gaan opzoeken in de Gentse regio. Wel won Antwerpen enkele bedrijven ten koste van de Brusselse regio. En tenslotte was Gent de enige stad van de drie grote kerngebieden langsheen de E17 die winst boekte op vlak van het aantrekken van nieuwe bedrijven (winst van 86 bedrijven). Doch is de dynamiek wel het grootst in Antwerpen waar er maar liefst 1440 bedrijfsbewegingen genoteerd werden.

De voorgaande kaarten werden vervolgens nog samenvattend weergegeven.<sup>246</sup> Hieruit blijkt dat in de haven van Antwerpen en Gent heel wat bedrijven verdwenen in de periode van 1990 tot 2000, terwijl er geen nieuwe in de plaats kwamen. Ook in het Kortrijkse trokken er meer bedrijven weg dan er bijkwamen. Deze feiten zijn niet altijd te zien op de zelfgemaakte kaartreeksen, maar dit kan ook liggen aan het feit dat sommige bedrijventerreinen leeg kwamen te staan. De impact van deze bedrijfsverhuizingen liet ook haar sporen na in de toegevoegde waarde. In de omgeving van Antwerpen daalde de toegevoegde waarde enorm, niettegenstaande er aldaar steeds meer bedrijventerreinen opdoemden.

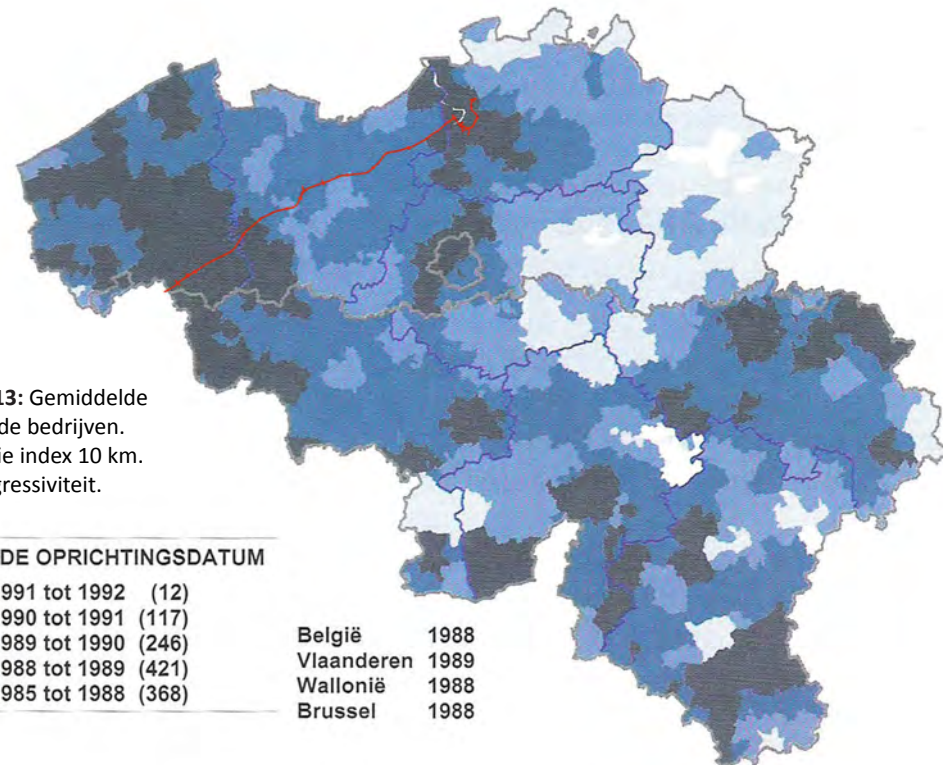
---

<sup>245</sup> Zie **Figuur MA 17-19**.

<sup>246</sup> Zie **Figuur MA 20-21**.

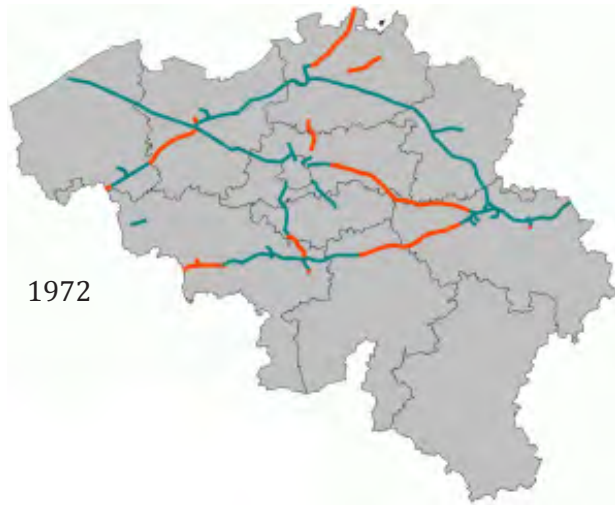


**Figuur MA 14:** Evolutie van de aanleg en exploitatie van de E17-autosnelweg. (Bron: ©2007-2010 Wegen-Routes.be, <http://wegen-routes.be/maps/mapsn.html>, laatste update: 16 april 2008, geraadpleegd op 28 mei 2012.)



**Figuur MA 13 en 15-16:** (Bron: CABUS P. en VANHAVERBEKE W., *Strategisch Plan Ruimtelijke Economie. Deelproject: Ruimtelijk-economische dynamiek in Vlaanderen.*, Academia Press, Gent, 2003, p. 124, 132 en 136.)





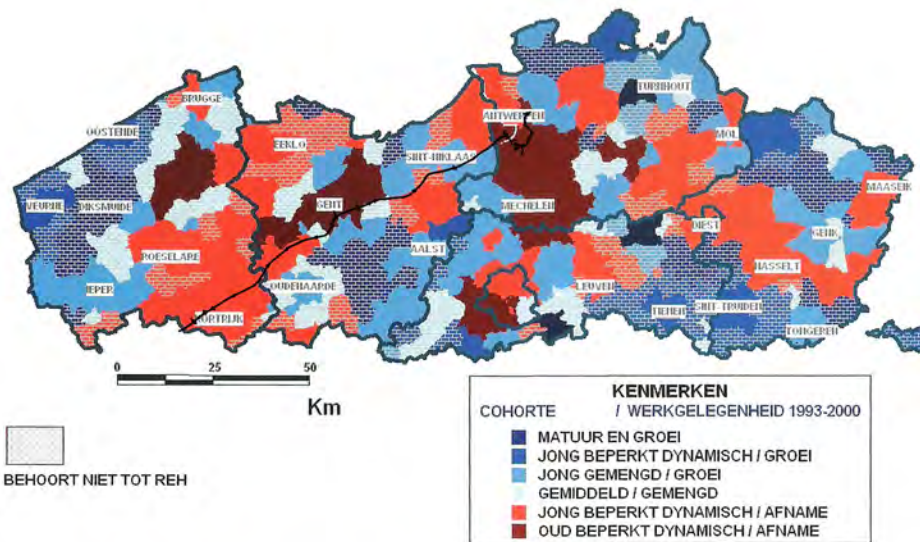
1972



1973

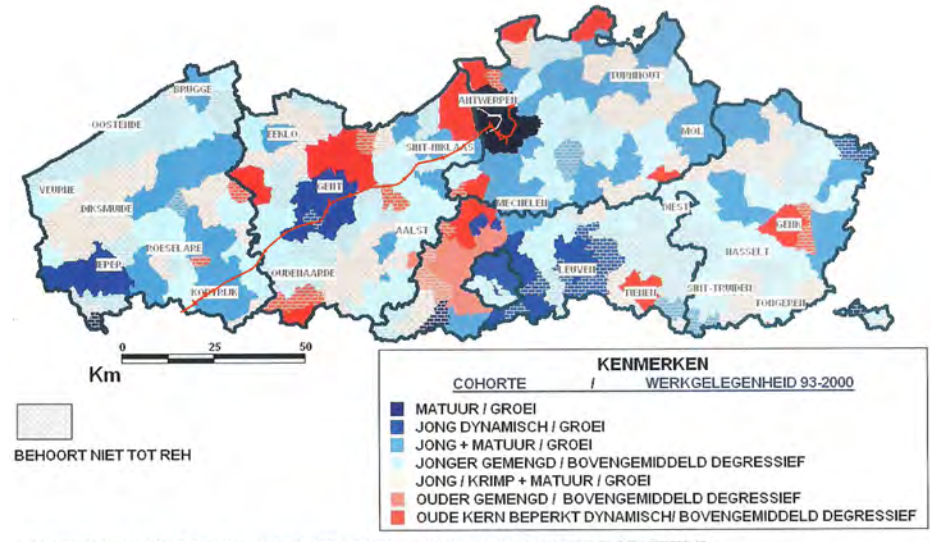


1974



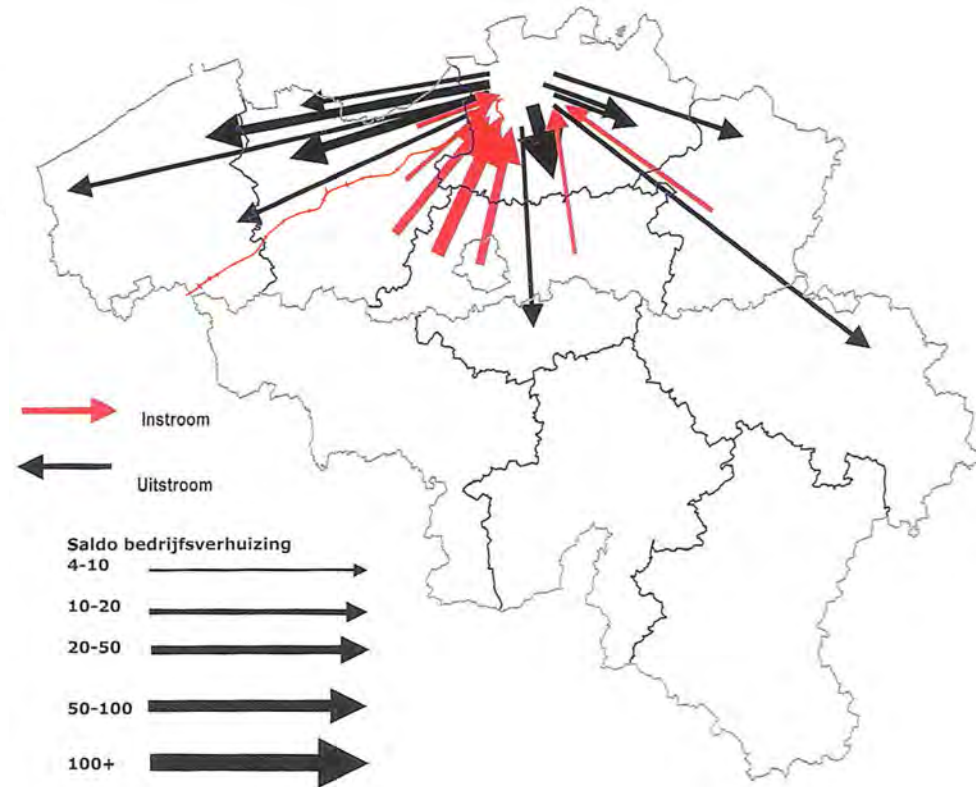
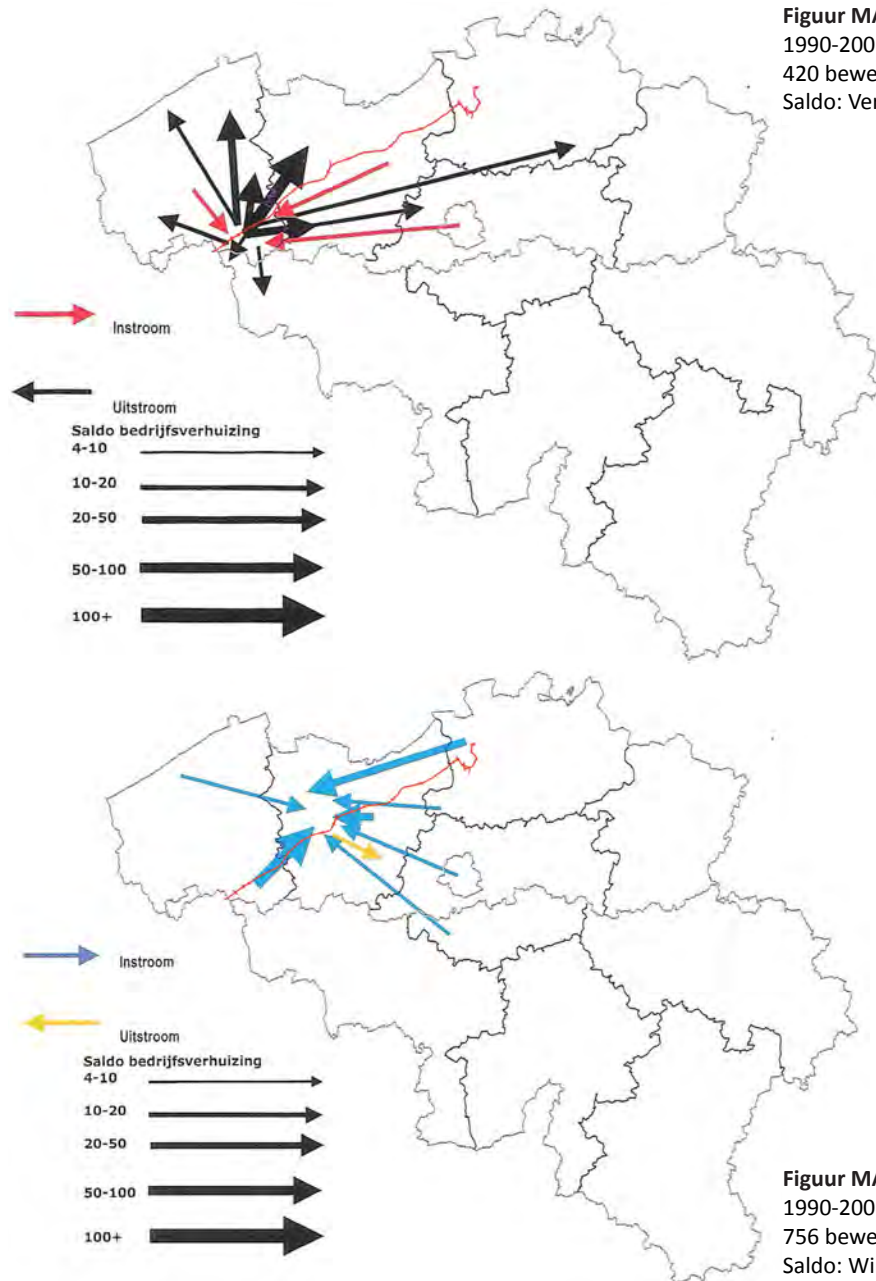
CLUSTERANALYSE OP BASIS VAN AANWEZIGE BEDRIJVENCOHORTES, GEMIDDELDE LEEFTIJD EN WERKGELEGENHEIDSPRESTATIE 1993-2000

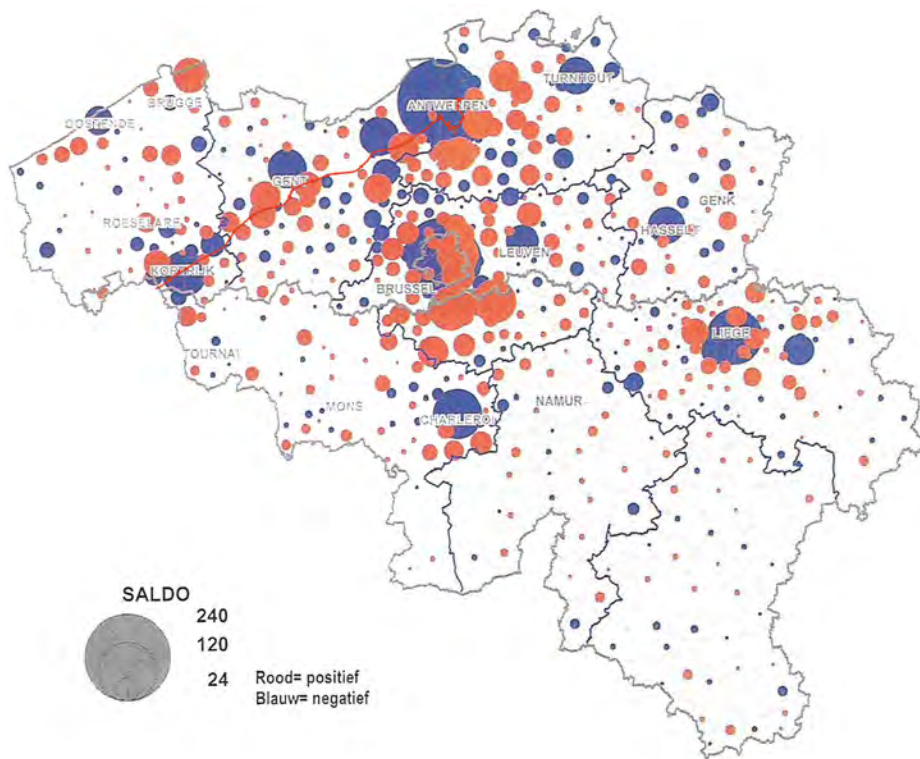
**Figuur MA 15:** Synthese dynamiek in de industrie. Vlaams referentiekader. 6 clusters.



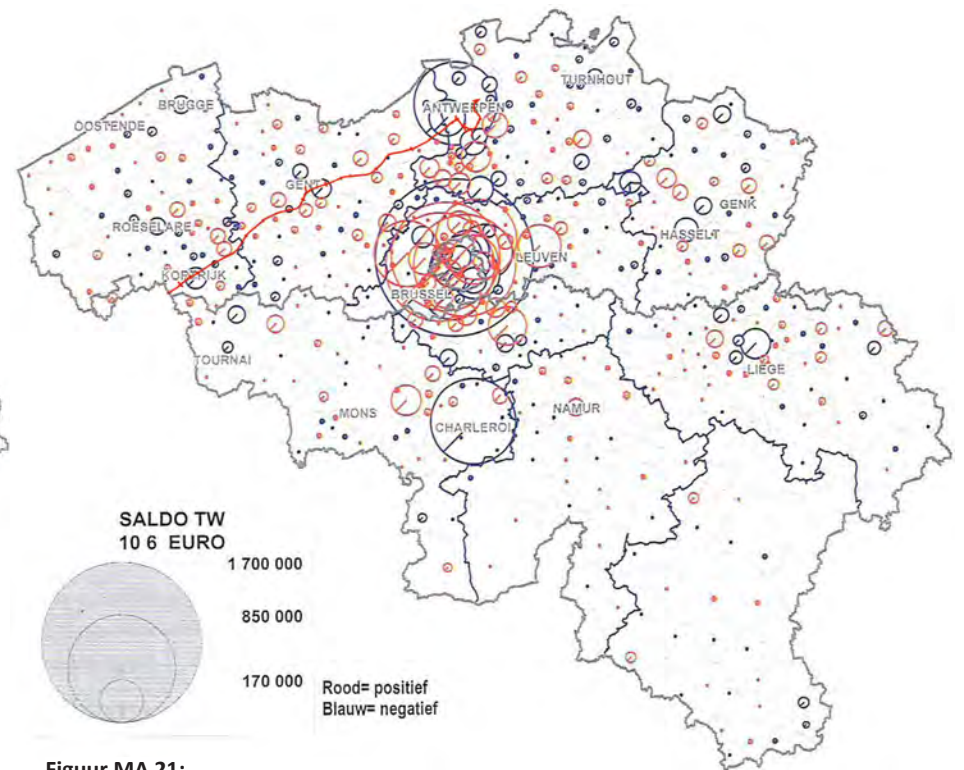
CLUSTERANALYSE OP BASIS VAN AANWEZIGE BEDRIJVENCOHORTES, GEMIDDELDE LEEFTIJD EN WERKGELEGENHEIDSPRESTATIE 1993-2000

**Figuur MA 16:** Synthese dynamiek in de diensten. Vlaams referentiekader. 7 clusters.



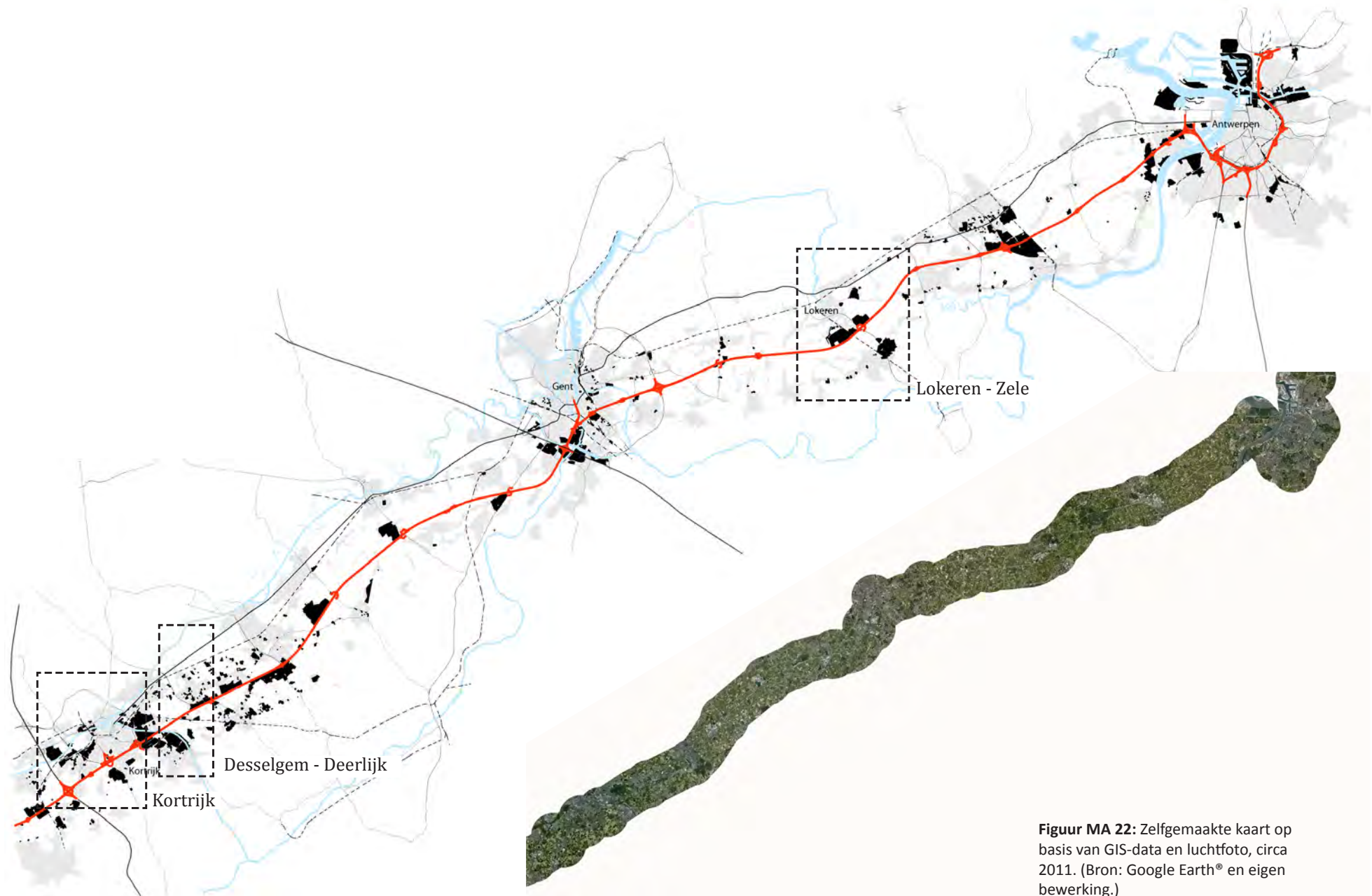


**Figuur MA 20:**  
Bedrijfsmobiliteit 1990-2000.  
Saldo verhuisde bedrijven.



**Figuur MA 21:**  
Bedrijfsmobiliteit 1990-2000.  
Saldo verhuisde toegevoegde waarde.

**Figuur MA 17-21:** (Bron: CABUS P. en VANHAVERBEKE W., *Strategisch Plan Ruimtelijke Economie. Deelproject: Ruimtelijk-economische dynamiek in Vlaanderen.*, Academia Press, Gent, 2003, p. 199, 197, 195 en 160.)



**Figuur MA 22:** Zelfgemaakte kaart op basis van GIS-data en luchtfoto, circa 2011. (Bron: Google Earth® en eigen bewerking.)

Dit was vaak te wijten aan het feit dat er daar niet zo veel mensen tewerkgesteld waren, maar dat er wel veel ruimte nodig was om bijvoorbeeld containers te stockeren. In Gent en Kortrijk was er ongeveer een stagnatie qua toegevoegde waarden. Er verdween wat toegevoegde waarde, maar er kwam er ook wat bij door de nieuwe bedrijven.

Op de kaart van 2011 merken we dat er weer heel wat bedrijventerreinen zijn bijgekomen ten opzichte van 1995.<sup>247</sup> De tendensen die bleken uit het SPRE blijken ook doorgetrokken te kunnen worden voor 2011. We merken dat Gent heel wat nieuwe bedrijventerreinen bijkreeg. Ook hier is dit vooral te danken aan een nieuwe infrastructuur die aangelegd zal worden, namelijk het deel R4 buitenring van Zwijnaarde tot Merelbeke. Bij Kortrijk en Antwerpen zien we voornamelijk uitbreidingen van de bestaande bedrijventerreinen met een lichte uitwaaiing richting Gent (bijvoorbeeld Deinze en Lokeren). Dit ruimtelijk stramien is overigens het resultaat van een jarenlange dynamiek van de bedrijven rondom deze infrastructuurbundel waarvan de E17 vandaag de dag vrijwel de voornaamste is.

Het leek ons dan ook interessant om op een lager schaalniveau te onderzoeken welke dynamieken er ontdekt kunnen worden langsheen het E17-tracé.<sup>248</sup> Op basis van de resultaten op macroniveau, lijkt het erop dat er twee grote categorieën te onderscheiden zijn: een lateraal – transversale dynamiek en een ring dynamiek. Deze dynamieken zullen hoogstwaarschijnlijk enkele antwoorden bieden op de ‘neveneffecten’ die de komst van de E17-autosnelweg teweegbracht.

---

<sup>247</sup> Zie **Figuur MA 22**.

<sup>248</sup> Zie “MESONIVEAU”.

## MESONIVEAU

Zoals reeds aangehaald werd in “MACRONIVEAU”, zal er in dit deel verder ingezoomd worden op enkele secties van de E17-autosnelweg om zo de onderliggende dynamiek van de bedrijven langsheen de snelweg beter te begrijpen.<sup>249</sup> Bij een observatie van de resultaten op macroniveau hebben we ontdekt dat er twee grote categorieën te onderscheiden zijn over het volledige tracé.

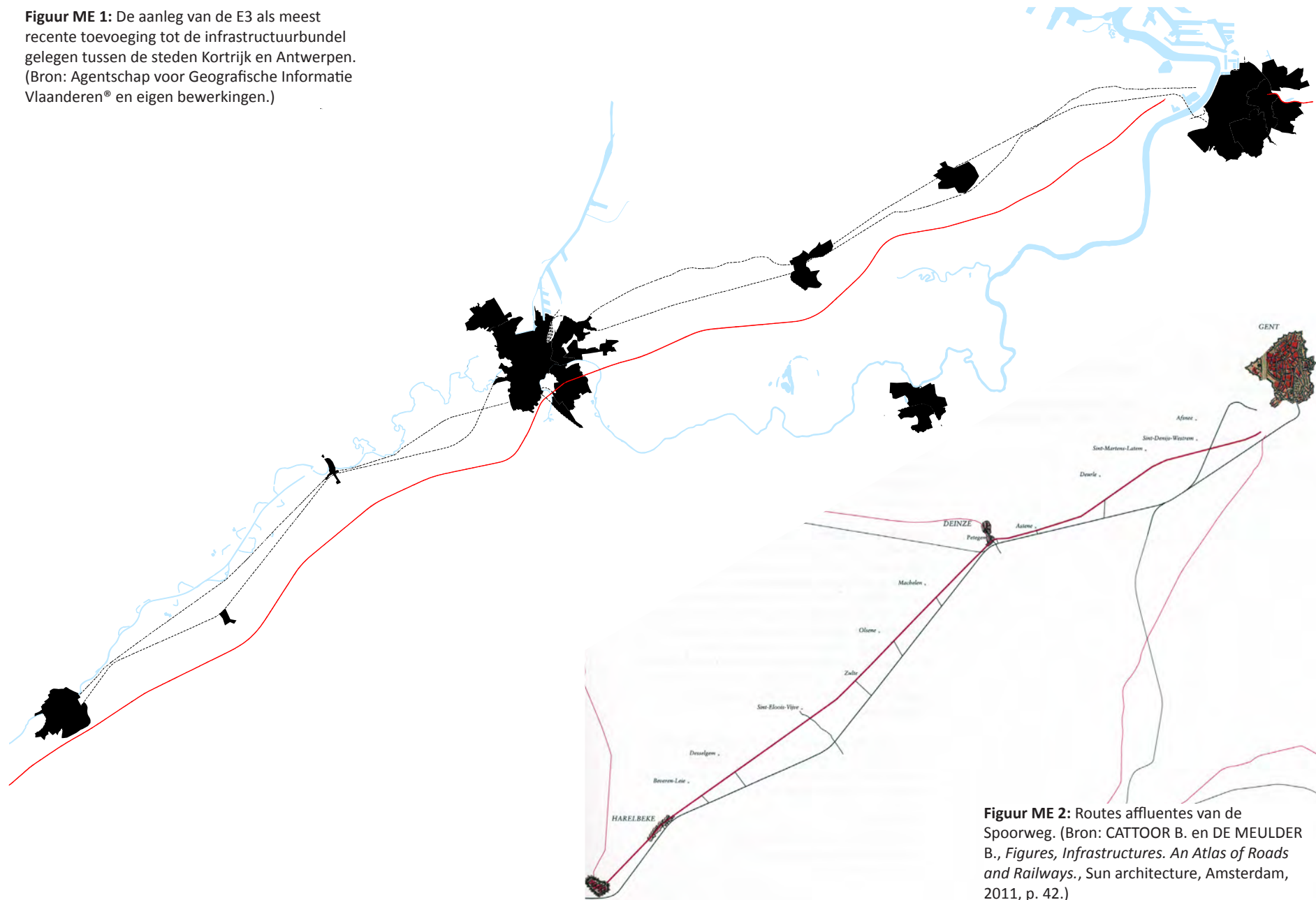
De eerste categorie is de “*LATERAAL – TRANSVERSALE DYNAMIEK*” waar er vooral aandacht besteed zal worden aan hoe de komst van de E17 de laterale en transversale wegen langsheen diezelfde autosnelweg getransformeerd heeft op het vlak van bedrijvigheid. Er zullen twee welgekozen cases besproken worden. De eerste case omvat het gebied van Desselgem – Deerlijk. Deze case leek ons bijzonder interessant aangezien dit gebied deel uitmaakt van een uitwaaiende bedrijvigheid richting Gent. Bovendien was er al voor de komst van de E17 al wat bedrijvigheid aan te merken. Dus hier zal er kunnen gezien worden welk effect zo’n grote infrastructuur heeft op de omliggende bedrijven. Een tweede case die behandeld zal worden, omvat het gebied Lokeren – Zele. Deze case leek dan weer interessant omdat hier één van de eerste bedrijventerreinen langsheen de E17 tevoorschijn kwam. En in tegenstelling tot de vorige case was er vóór de komst van de E17 nog geen bedrijvigheid aanwezig.

De tweede categorie is de “*RING DYNAMIEK*” waar er vooral aandacht besteed zal worden aan één van de voornaamste bijkomende wegeniswerken die eveneens onder de I.V.A. E3-concessie vielen, namelijk de ringwegen. Hier werd er geopteerd om de ring rondom Kortrijk nader te bekijken. Deze case leek ons bijzonder interessant aangezien deze ringweg al in het GAAP van Kortrijk (1950) werd opgenomen om de structurele

---

<sup>249</sup> Zie aanduiding op **Figuur MA 22**.

**Figuur ME 1:** De aanleg van de E3 als meest recente toevoeging tot de infrastructuurbundel gelegen tussen de steden Kortrijk en Antwerpen. (Bron: Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen® en eigen bewerkingen.)



**Figuur ME 2:** Routes affluents van de Spoorweg. (Bron: CATTOOR B. en DE MEULDER B., *Figures, Infrastructures. An Atlas of Roads and Railways.*, Sun architecture, Amsterdam, 2011, p. 42.)

werkloosheid tegen te gaan. Op deze manier zou er werkgelegenheid gecreëerd worden voor de ganse regio.

*“Ook de streek van Mechelen steunt met overtuiging de spoedige verwezenlijking van de E3-weg, en verhoopt dankzij niet minder dan drie vertakkingen aansluiting te krijgen met de E3. Het economisch rendement van een autosnelweg ligt immers evenzeer in het secundair wegennet waarop hij aansluiting krijgt.”<sup>250</sup>*

Bovenstaande stellingname van een I.V.A. E3-lid benadrukt kennelijk dat de E17 meer dan alleen een verbindende functie diende te vervullen. Evenmin impliceerde de autosnelweg een ‘letterlijke verschuiving’ van de economie maar op haar beurt liet de autosnelweg wel toe dat de bestaande economie verder kon groeien op de locatie die hij ongeveer had: hetzij langsheen de nationale wegen en steenwegen die aansluiting verkregen op de E17, hetzij door de opkomst van de vele bedrijventerreinen langsheen de autosnelweg zelf. Voorgenoemde economische ontwikkelingen kwamen immers zeer duidelijk tot uiting in de analyse op het “MACRONIVEAU” waarbij de autosnelweg ontegensprekelijk een belangrijke invloed heeft uitgeoefend op de ruimtelijk-economische structuur. De geëvolueerde economische structuur (densiteit) in de omgeving van de E17 was vervolgens ook een complex ruimtelijk dynamisch proces. Dit proces vertrok zowel vanuit het bedrijfsleven zelf als vanuit de opportuniteiten die de infrastructuur boden. Dientengevolge zal op het mesoniveau gekeken worden welke ruimtelijke figuren precies hebben geleid tot de huidige kristallisatie van een decennia lang aanhoudend groei- en vernieuwingsproces.<sup>251</sup>

---

<sup>250</sup> In: DE VOCHT R., “De E-3-weg, as van expansie voor de provincie Antwerpen” in *E-STRADE, Antwerpen en de E3*, Jaargang 1, nr. 2, mei 1965, p. 21-26.

<sup>251</sup> CABUS P. en VANHAVERBEKE W., *Eindrapport: Ruimte en economie in Vlaanderen, Series: Strategisch Plan Ruimtelijke Economie (SPRE)*, Gent, Academia press, 2003, p. 200.

## LATERAAL – TRANSVERSALE DYNAMIEK

Zoals we gezien hebben in “a. RUIMTELIJK-ECONOMISCH BELEID – POSITIONERING VAN DE E17 (1945 – 1980)” was de ontubbeling of bypass van de Rijksweg 14, die door middel van een autosnelweg zou gemaakt worden, van primordiaal belang voor het land. De E17 werd bijgevolg door de diensten van het Ministerie van Openbare Werken parallel ontworpen ten opzichte van deze nationale weg.<sup>252</sup> Met de komst van de E17 kreeg de voormalige Rijksweg 14 voortaan een secundaire rol van opvang- en aanvoeroute voor de nieuwe autosnelweg. Het regionale en lokale belang van deze nationale weg werd zodoende gedeeltelijk herleid tot de status van een suburbane winkelstraat, gekenmerkt door diverse baanwinkels en allerhande soorten kleinhandelszaken. Nieuwe ‘routes affluentes’ van en naar de toerittencomplexen van de autosnelwegen hadden tot doel een optimale diffusie van het verkeer over het territorium mogelijk te maken.<sup>253</sup> Het grote aantal toeritten van de E17 was dan ook bijna vanzelfsprekend gevolg van het intergemeentelijk verbond om de snelweg te verwezenlijken. Het Ministerie van Openbare Werken heeft weliswaar het tracé in grote lijnen uitgetekend, maar dit betekende niet dat alle knooppunten hierbij concreet ontworpen of gelokaliseerd werden. Vaak werden immers nog bijkomende wijzigingen teweeggebracht nadat het E17-tracé bij Koninklijk Besluit officieel was vastgelegd.<sup>254</sup>

---

<sup>252</sup> Zie “POSITIONERING VAN DE E17 (1945 – 1980) – **Figuur 6.**” en zie **Figuur ME 1.**

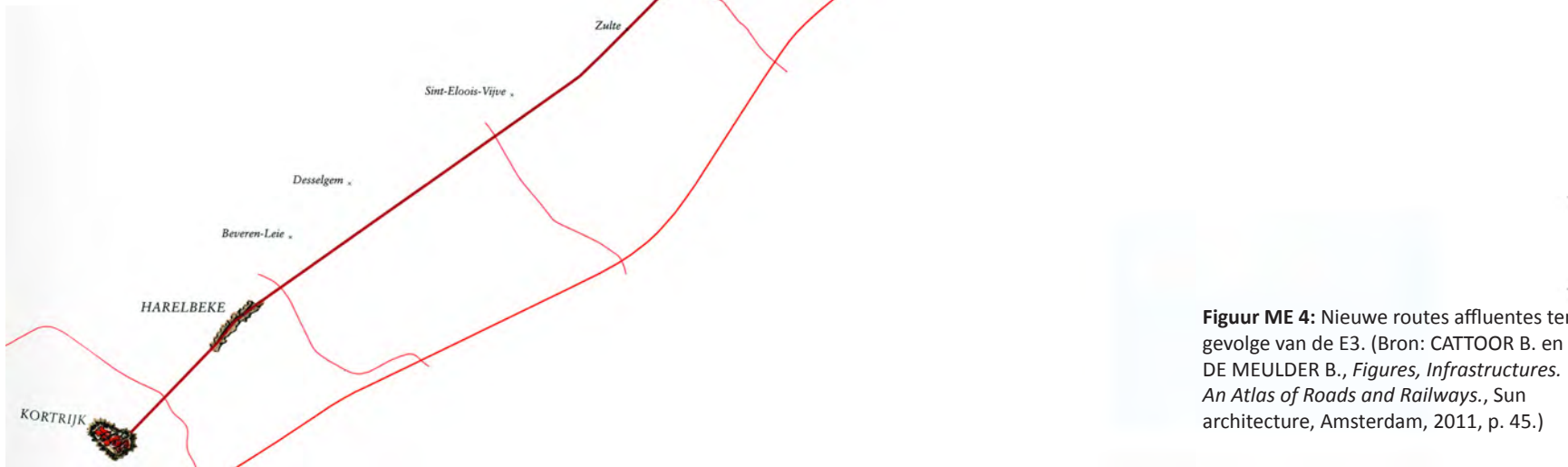
<sup>253</sup> Hetzelfde scenario deed zich voor met de spoorweg 75 (Kortrijk – Gent) en spoorweg 59 (Gent – Antwerpen). Op regelmatige intervallen werden dwarse bedieningswegen voorzien om het transport van en naar de vele stations te kunnen opvangen. Elk van deze wegen (‘Stationsstraten’) verbonden het station met de nationale weg (Rijksweg 14). Zie **Figuur ME 2.**

In: CATTOOR B. en DE MEULDER B., *Figures, Infrastructures. An Atlas of Roads and Railways.*, Sun architecture, Amsterdam, 2011, p. 42.

<sup>254</sup> Zie “POSITIONERING VAN DE E17”.



**Figuur ME 3:** N43 (Rijkweg 14) in Harelbeke, 1930 en 2010. (Bron: CATTOOR B. en DE MEULDER B., *Figures, Infrastructures. An Atlas of Roads and Railways.*, Sun architecture, Amsterdam, 2011, p. 40.)



**Figuur ME 4:** Nieuwe routes affluentes ten gevolge van de E3. (Bron: CATTOOR B. en DE MEULDER B., *Figures, Infrastructures. An Atlas of Roads and Railways.*, Sun architecture, Amsterdam, 2011, p. 45.)



De impact van de 'routes affluentes' kwam ruimtelijk tot uiting in een verdere opdeling in segmenten van de Rijksweg 14. Vele van de intersecties van de Rijksweg werden opnieuw vormgegeven in recentelijke jaren.<sup>255</sup> Deze aanpassingen hebben aldaar de Rijksweg 14 een continue onderbroken karakter gegeven, overeenkomstig met het groeiritme van de dorpscentra en de commerciële activiteiten langsheen deze voormalig dominerende route. We kunnen stellen dat met de komst van de E17, de nationale weg van zijn absolute protagonistische rol om het verkeer te absorberen ontdaan werd. Gaandeweg kreeg deze rijksweg verscheidene secundaire taken, waaronder de bediening van een nieuwe dominante infrastructuurlijn, namelijk de E17. Het aantal chronologisch tot stand gekomen transversale verbindingen getuigen zodoende van de complementerende functie die verbonden bleef aan deze weg. Ondanks de dominantieswitch van Rijksweg 14 naar de E17, heeft deze nationale weg dus nog steeds zijn recht tot bestaan. Enerzijds vertonen bepaalde secties van de Rijksweg 14 (N70 en N43) wel degelijk een aangroei van bedrijfsactiviteiten (voornamelijk commercieel van aard) na de aanleg van de E17. Anderzijds werd er een ruimtelijk bepalende dynamiek aangewakkerd: de ettelijke hectaren naast de E17 (en zijn knooppunten) genereren namelijk de mogelijkheid tot herlokalisatie en vestiging van nieuwe toekomstige spelers.

Indien we vervolgens het opgespannen gebied tussen Kortrijk en Antwerpen beschouwen, merken we dat de E3-positionering inderdaad getuigt van een 'planningsgedachte' die reeds voor de komst van de autosnelweg systematisch werd toegepast. De ligging van de spoorlijnen 59 + 75 en de Rijksweg 14 tussen voornoemde steden geven duidelijk blijk

---

<sup>255</sup> Een graduele verwijdering van de bomen langs de wegganten en de verschillende adaptaties van het wegprofiel hebben eveneens geleid tot het verbreken van de 'visuele eenheid' van de nationale weg. Zie **Figuur ME 3**.  
In: CATTOOR B. en DE MEULDER B., *Figures, Infrastructures. An Atlas of Roads and Railways*, Sun architecture, Amsterdam, 2011, p. 46.

van een streven naar lineaire ontwikkelingsmogelijkheden.<sup>256</sup> Dit lineair ontwikkelingsparadigma heeft gedurende de planningsperiode en aanleg van de E17 eveneens meegespeeld in het ruimtelijk-economisch beleid.<sup>257</sup> De totstandkoming en logica van de Rijksweg 14 betreft eveneens een gelijkaardig economisch motief als dat van de E17. En net zoals de dorpen aan de Leie gelinkt werden door de Grote Heerweg en ontdebeld door de nationale weg, heeft de E17 op zijn beurt de 'bypass' functie van de Rijksweg 14 op zich genomen waardoor ook de transversale nationale wegen zich (in)direct hebben geadapteerd.<sup>258</sup>

De adaptaties van de verschillende transversale (nationale) wegen die voor transformaties van de Rijksweg 14 zorgden én de opkomst van bedrijventerreinen langsheen de E17, resulteerden zodoende in een gecombineerde tweerichtingsdynamiek. Enerzijds is er de laterale dynamiek langsheen de Rijksweg 14 en de E17 én anderzijds is er de transversale dynamiek van de nationale wegen en de steenwegen die direct of indirect verbinding hebben gemaakt met de E17. In de afgelopen decennia heeft de totstandkoming van de E17 met andere woorden de positie en de rol van het infrastructureel netwerk (nationale wegen, steenwegen) radicaal gewijzigd. Terwijl deze wegen vóór de aanleg van de E17- autosnelweg zeer uiteenlopende rollen vervulden, lijken ze vanaf de aanleg van de E17 primair in te staan voor zowel een optimale diffusie van

---

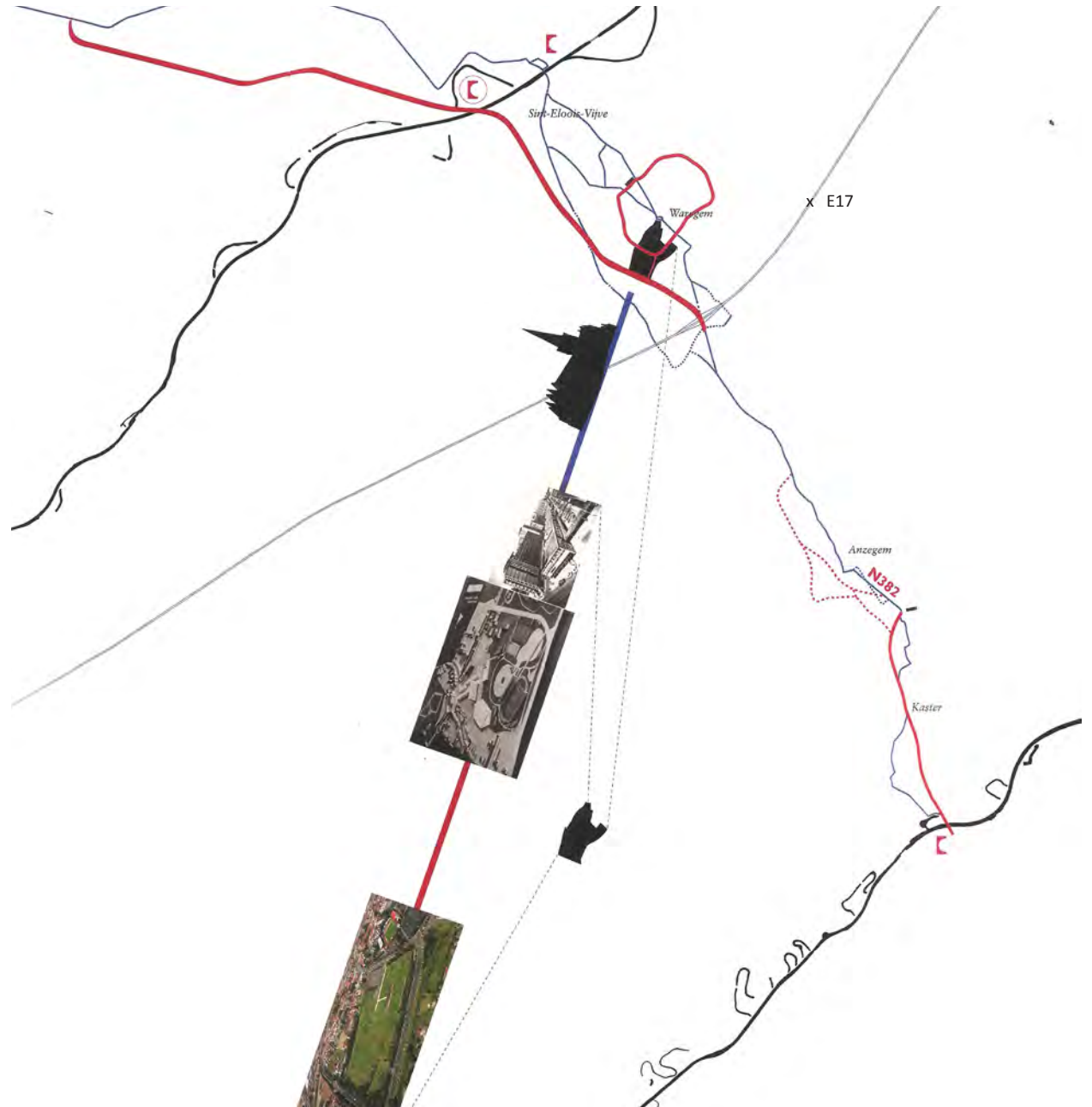
<sup>256</sup> De Rijksweg 14 werd net zoals de E17 vanuit een samenwerkingsverbond tussen de destijdse belangrijke handelssteden verwezenlijkt. De invloed hiervan heeft dan ook de ligging van het tracé bepaald. In 1839 werd vervolgens de spoorweg parallel aan de Rijksweg gepositioneerd.

In: *Ibidem*, p. 48.

<sup>257</sup> Hierbij verwijzen we naar deel "[a. RUIMTELIJK-ECONOMISCH BELEID – POSITIONERING VAN DE E17 \(1945 – 1980\) – NATIONAAL](#)" waarin we o.a. de nationale plannen van Ledent en Vanaudenhove contextueel hebben geplaatst tegenover de planning van de E17.

<sup>258</sup> Zie **Figuur ME 4-5**.





**Figuur ME 5:** Modificaties wegeprofielen in Waregem omwille van het aansluiten op de E17-autosnelweg. (Bron: CATTOOR B. en DE MEULDER B., *Figures, Infrastructures. An Atlas of Roads and Railways.*, Sun architecture, Amsterdam, 2011, p. 158-160.)



**Figuur ME 6:** Economische dichtheid ten gevolge van ruimtelijk-economische dynamiek. De E17 en aagentakte transversale nationale wegen (rood). (Bron: CABUS P. en VANHAVERBEKE W., *Eindrapport: Ruimte en economie in Vlaanderen, Series: Strategisch Plan Ruimtelijke Economie (SPRE)*, Gent, Academia press, 2003, p. 240 en eigen bewerking.)

en naar de autosnelweg als voor het verder laten groeien van de economie.<sup>259</sup> Hierna wordt er ingezoomd op enkele treffende cases.

Een eerste lateraal-transversale dynamiek die geregistreerd kan worden, vinden we terug in het gebied Desselgem – Deerlijk. Loodrecht op deze infrastructuurbundel heeft de dwarse steenweg in Desselgem zich telkenmale synchroon met de komst van nieuwe lijninfrastructuren ontwikkeld.<sup>260</sup> Met het sluiten van het voormalige station, leek het er sterk op dat deze bedieningsweg ('route affluente') grotendeels zijn functie zou verliezen. Maar door de aanleg van de E17 werd echter de opportuniteit geboden om zich aan te sluiten met een nieuwe en snellere lijninfrastructuur tussen Kortrijk en Antwerpen. De steenweg heeft vervolgens met zoveel mogelijk bovenlokale infrastructuren verbinding gemaakt. Adaptaties gingen dus verder dan het louter verlengen van de steenweg. Teneinde de link met de E17 te kunnen bewerkstelligen diende de steenweg eerst de E17 te overbruggen waarna de verbinding kon gemaakt worden met de nationale weg N36 die op zijn beurt aansluiting maakte met de autosnelweg. De geoptimaliseerde connectiviteit zorgde op zijn beurt voor de inplanting van diverse nieuwe bedrijvigheid langsheen de steenweg en de laterale wegen (o.a. Rijksweg 14). En doordat deze dwarse verbindingsweg immers niet tot een specifieke categorie behoorde op vlak van wegtypering, werden er zelfs geen restricties opgelegd en kon de steenweg zonder problemen verder urbaniseren. Zo hadden de rechttrekking of de afbuiging van de weg tot gevolg dat de route op bepaalde punten werd verdubbeld. Deze stukken wegoverschot werden afgesneden van het doorgaand verkeer en herleid tot appendices waarlangs meestal al bebouwing aanwezig was waardoor ze de status van een woonstraat verwierven. De bouwactiviteiten langs de rechtgetrokken delen resulteerden zodoende in uitbreidingen van de

---

<sup>259</sup> Zie **Figuur ME 6**.

<sup>260</sup> Zie **Figuur ME 7**.

lintbebouwing.<sup>261</sup> Eveneens merken we dat synchroon met de opkomst van bedrijfsactiviteiten eveneens het wonen stelselmatig is uitgebreid. Deze ruimtelijke expansie past uiteraard perfect binnen het kader van de regionale economische expansie-doctrine waarbij men de opportuniteiten om wonen nabij het werk te realiseren ten volle benutte (door de komst van de E17 en de hiermee gepaard gaande upgradering van de dwarse wegen). We stellen dus vast dat de reden voor het verlengen en upgraden van deze dwarse steenweg grotendeels voortkwam uit het steeds opkomen van nieuwe lagen infrastructuur. De drang om steeds opnieuw de link te maken met een modernere infrastructuur bleek dan ook onweerstaanbaar. Ad hoc extensies, rechttrekkingen en ontdubbelingen waren de instrumenten om dit te bereiken. Deze kenschetsende transversale figuur is dan ook waarneembaar over diverse intervallen langsheen de bundel lijninfrastructuren waarvan de E17-autosnelweg een laatste additie uitmaakt.<sup>262</sup>

De E17-autosnelweg heeft naast de bovenvermelde dwarse dynamiek van een steenweg ook geleid tot meer complexere transversale dynamiek. De aanleg van de autosnelweg verbreedde de parallelle infrastructuurbundel tussen Kortrijk en Antwerpen waardoor Deerlijk een meer centrale plaats kreeg binnen de uiterste infrastructuurlijnen en waardoor de E17 een zuidelijke grens aftekende.<sup>263</sup> De hiërarchie van de nationale weg die doorheen Deerlijk loopt, veranderde net door de komst van de E17. De nationale weg (N36) won zodoende aan belang doordat het via het afrittencomplex verbinding maakte met de autosnelweg. Hierdoor steeg het verkeer zienderogen op diezelfde nationale weg. Een oplossing lag in het construeren van een 'halve ring' waaraan een 'bypass' functie

---

<sup>261</sup> Zie **Figuur ME 9**.

<sup>262</sup> Zie **Figuur ME 8**.

<sup>263</sup> Zie **Figuur ME 7**.

2011



1995



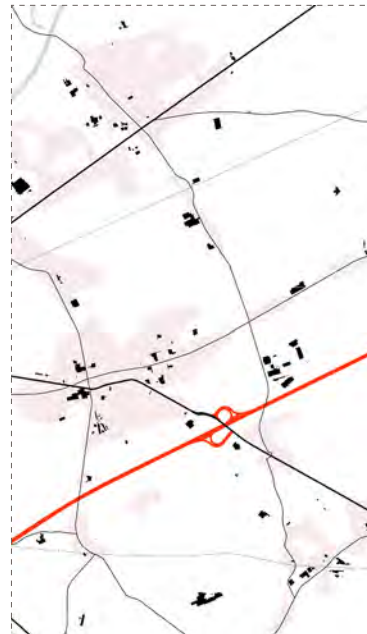
1980



1965



1950



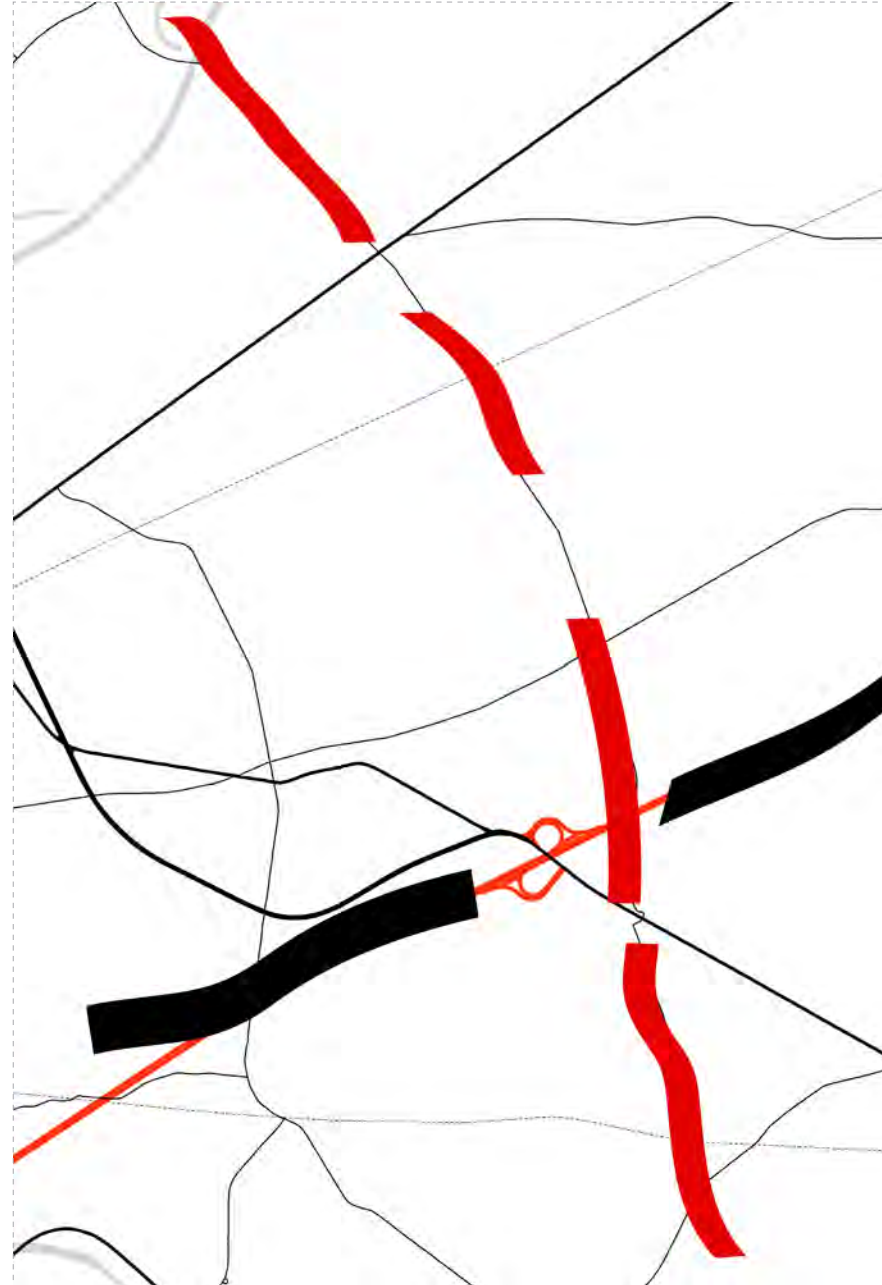


Localisatieplan Desselgem en Deerlijk.

**Figuur ME 7:** (linker pagina) Aanduiding evolutie bedrijvigheid en infrastructuurmodificaties, Desselgem. (Bron: Militair Geografisch Instituut, schaal 1:25000, Brussel, 1950-1965; Nationaal Geografisch Instituut, schaal 1:10000, Brussel, 1980-1995. Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie: BRKZ.KRT; eigen bewerking.)

**Figuur ME 8:** Waargenomen laterale (zwart) en transversale (rood) dynamiek in Desselgem ten gevolge van de E17. (Bron: Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen® en eigen bewerking.)

**Figuur ME 9:** (rechts) Transversale weg te Desselgem van noord naar zuid, 2010. (Bron: CATTOOR B. en DE MEULDER B., *Figures, Infrastructures. An Atlas of Roads and Railways.*, Sun architecture, Amsterdam, 2011, p. 61.)



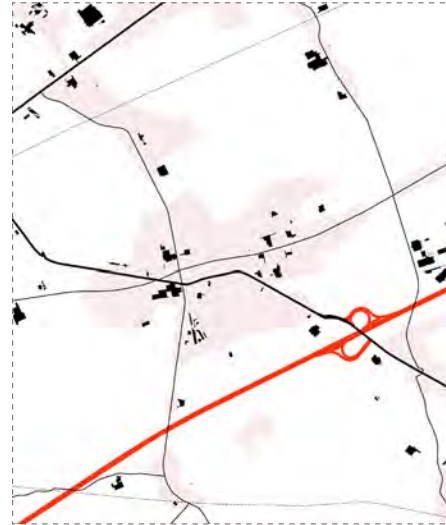
2011



1995



1980

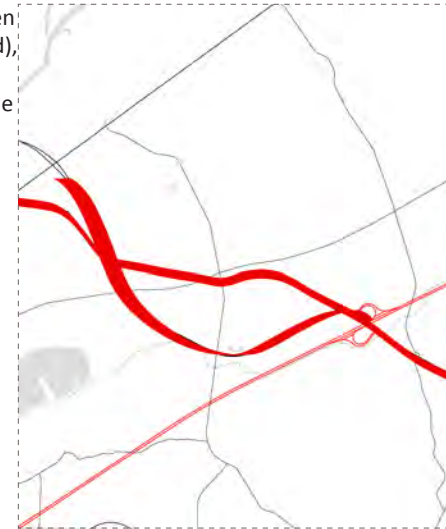


1965

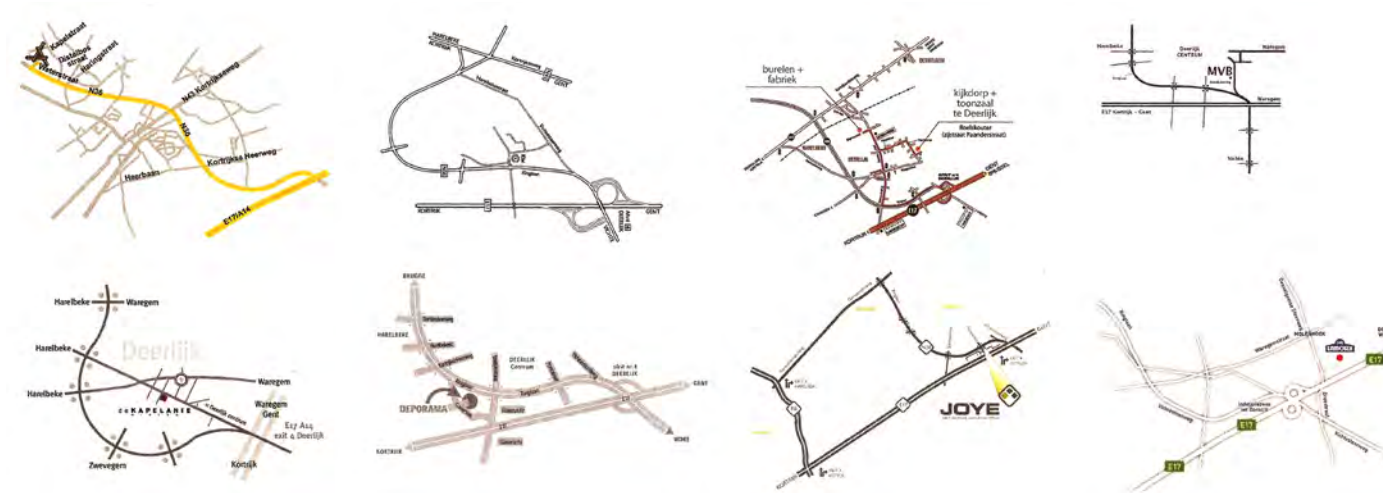


**Figuur ME 10:** Aanduiding evolutie bedrijvigheid en infrastructuurmodificaties, Deerlijk. (Bron: Militair Geografisch Instituut, schaal 1:25000, Brussel, 1950-1965; Nationaal Geografisch Instituut, schaal 1:10000, Brussel, 1980-1995. Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie: BRKZ.KRT; eigen bewerking.)

**Figuur ME 11:** Waargenomen transversale dynamiek (rood), Deerlijk. (Bron: Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen® en eigen bewerking.)



**Figuur ME 12:** (links) Wegenkaarten van bedrijven die gelokaliseerd zijn in en rondom Deerlijk. (Bron: CATTOOR B. en DE MEULDER B., *Figures, Infrastructures. An Atlas of Roads and Railways.*, Sun architecture, Amsterdam, 2011, p. 114.)





toebedeeld werd om de N36 deels te ontlasten.<sup>264</sup> Dit systeem leidde eveneens tot een heroriëntatie van het dorpscentrum in de richting van de halve ringfiguur en hierbij samengaand werden bedrijven opgericht die konden profiteren van een uitstekende bereikbaarheid en zichtlocatie langsheen de E17.<sup>265</sup>

Tot slot zullen we nog aan de hand van een laatste casus illustreren hoe de E17-ontwikkelingsas een lateraal-transversale ruimtelijke dynamiek heeft bewerkstelligd. De verankering van de as Lokeren – Zele – Dendermonde vormt in die zin een belangrijke dwarsrelatie die eveneens deel uitmaakt van een grotere economische (dragende) W-structuur. Deze structuur waarin Lokeren een belangrijke schakel is, is dan ook per definitie een historisch gegroeide dynamische dwarsrelatie waardoor Lokeren in staat was zich te verbinden met de dynamiek van de Vlaamse Ruit.<sup>266</sup>

Wanneer we de evolutie van de bedrijvigheid gedurende de periode 1950 – 1965 beschouwen, bemerken we een geringe economische groei die zich voornamelijk voordeed langsheen de toenmalige Rijksweg 14 (N70), de nationale weg (N47) en de spoorweg Gent – Antwerpen.<sup>267</sup> In Zele deed zich een gelijkaardig scenario voor. De voornaamste economische activiteit situeerde zich hier langs de spoorweg Lokeren – Dendermonde (een industriële strip) en langs de invalswegen van het centrum. We merken eveneens op dat zowel Lokeren als Zele in het jaar 1959 en 1967 geselecteerd werden als ontwikkelingsregio's.<sup>268</sup> Deze opname binnen de ontwikkelingsregio's was uiteraard een sterke indicatie van de structurele

---

<sup>264</sup> Zie **Figuur ME 10-11**.

<sup>265</sup> Zie **Figuur ME 12**.

<sup>266</sup> Deze W-structuur (8-structuur) bestaat uit de steden Lokeren, Zele, Dendermonde, Sint-Niklaas, Willebroek, Mechelen en Antwerpen. Zie **Figuur ME 13**.

<sup>267</sup> Zie **Figuur ME 14-15**.

<sup>268</sup> Zie "a. RUIMTELIJK-ECONOMISCH BELEID – Figuur 41".

werkloosheidsproblemen. De toenmalige regionale expansiewetgeving, met zijn royale subsidiemechanismen voor industriële vestiging én het flexibel industrieparkmodel, heeft er dusdanig toe geleid dat ook in Lokeren dit concept zijn intrede kon doen. Begin de jaren 1960 werd bijgevolg een eerste industrieterrein langsheen de laterale Rijksweg 14 (N70) en de spoorweg in het noordoosten van Lokeren opgericht.<sup>269</sup> Hierna volgde het industrieterrein 'Rozen' waar de eerste firma's al in 1966 percelen opkochten. Ook hier bemerken we een aanzienlijke uitbreiding van het bedrijventerrein tot op de dag vandaag. Vóór de aanleg – gedurende de planning – van de E17 kende Lokeren een economische gerichtheid op de Rijksweg 14 (N70) en de parallelle spoorlijn Antwerpen – Gent. Het zuidelijk gelegen Zele kende op zijn beurt voornamelijk een gerichtheid op de spoorweg Lokeren – Dendermonde wat tevens een aanzet vormde voor de toekomstige noord – zuid ontwikkelingsas. De oostelijke ligging van voorgenoemde historische industriegebieden in Lokeren kan verder verklaard worden vanuit twee principes. Enerzijds was er de nabijheid van de stad en bijgevolg de aanwezigheid van werkkrachten; anderzijds was er de aanwezigheid van de N70 en het spoor, die samen als een industriële transportas functioneerden.

Gedurende de periode van 1965 tot 1970 heeft Lokeren – omwille van o.a. de sterke bevolkingstoename – belangrijke verwezenlijkingen voor de bevordering van de toegankelijkheid van het centrum bewerkstelligd.<sup>270</sup> En mede doordat de opportuniteit zich aanbood om aan te sluiten op een snellere infrastructuur (de E17) werd de upgrading van de Koning Boudewijnlaan (N47) en het eerste deel van de ring rond Lokeren-

---

<sup>269</sup> Momenteel zijn er reeds een veertigtal bedrijven gevestigd. Zie **Figuur ME 14** voor de waargenomen uitbreidingen.

In: GRONTMIJ (in opdracht van het Stadsbestuur Lokeren), *Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Lokeren*, Mechelen, maart 2005, p. 64.

<sup>270</sup> In: *Ibidem*, p. 65.

2010



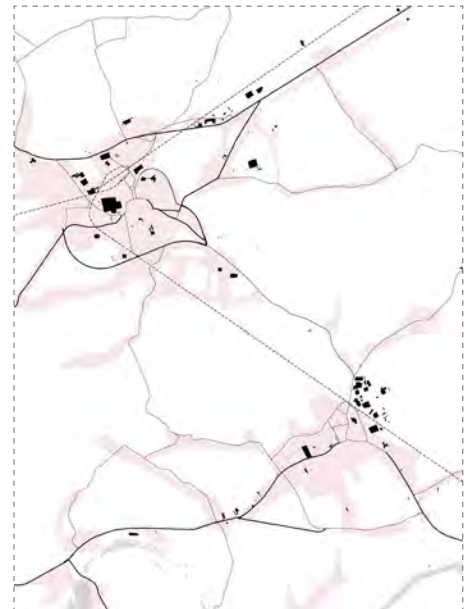
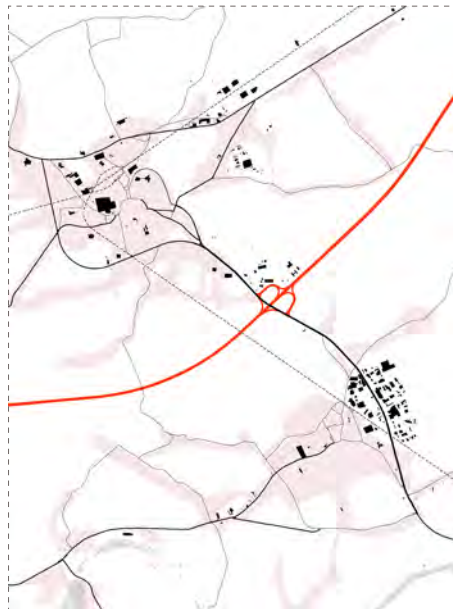
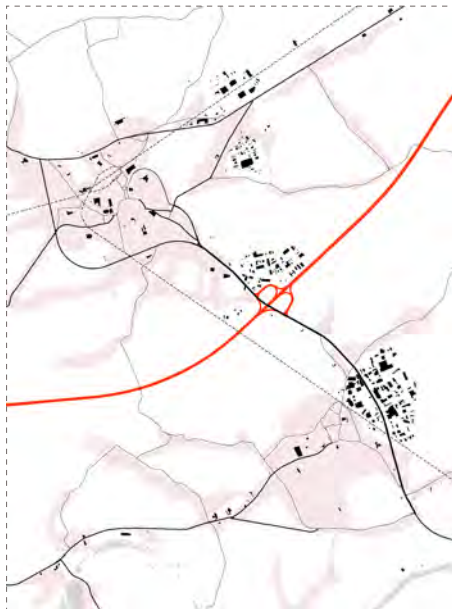
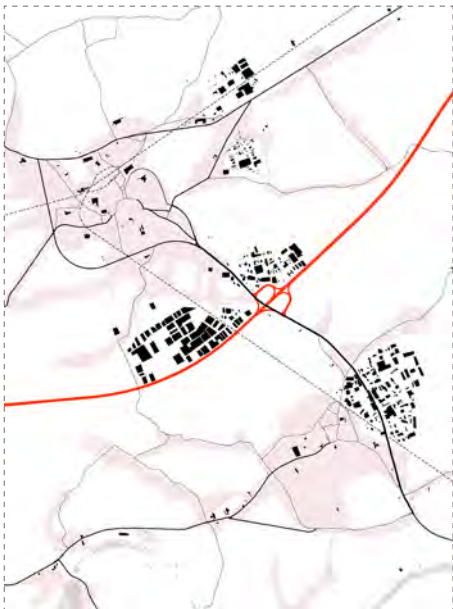
1995



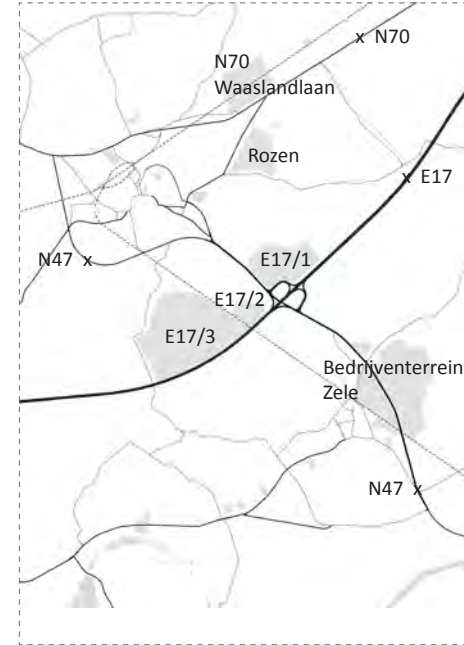
1980



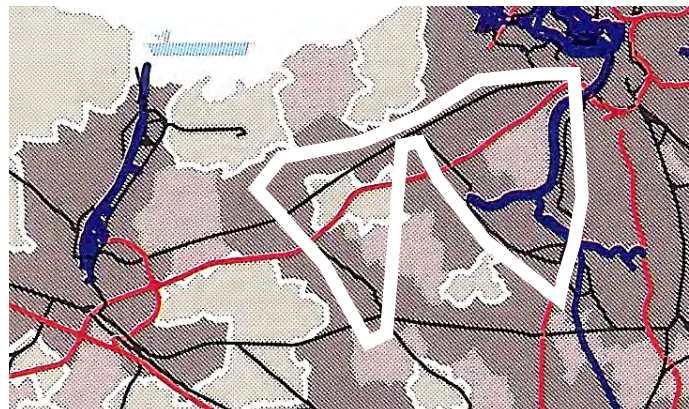
1965



1950



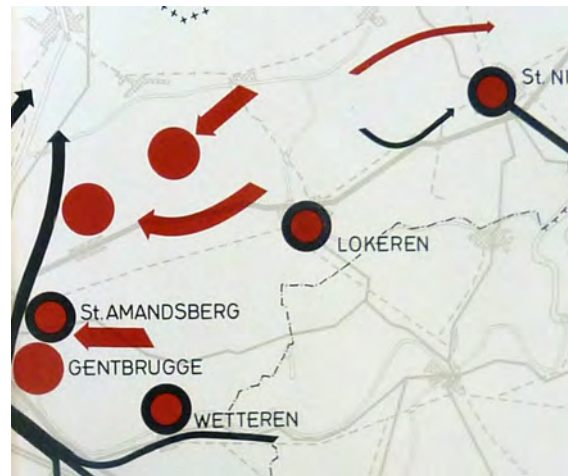
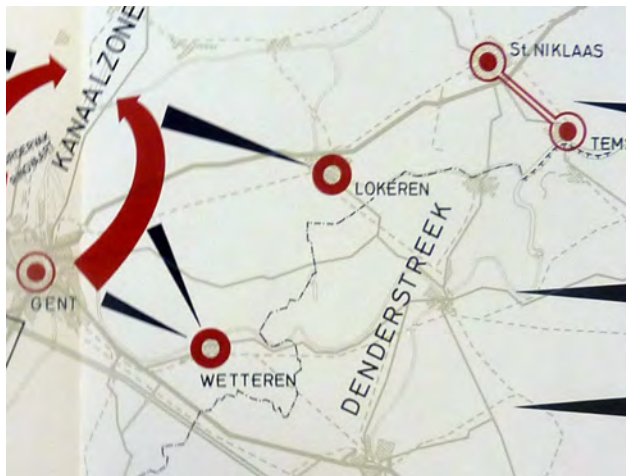
Localisatieplan Lokeren.



**Figuur ME 15:** Waargenomen laterale (zwart) en transversale (rood) dynamiek in Lokeren en Zele ten gevolge van de E17. (Bron: Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen® en eigen bewerking.)

**Figuur ME 14:** (linker pagina) Aanduiding evolutie bedrijvigheid en infrastructuurmodificaties, Lokeren en Zele. (Bron: Militair Geografisch Instituut, schaal 1:25000, Brussel, 1950-1965; Nationaal Geografisch Instituut, schaal 1:10000, Brussel, 1980-1995. Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie: BRKZ.KRT; eigen bewerking.)

**Figuur ME 13:** Economische W-structuur. (Bron: CABUS P. en VANHAVERBEKE W., *Eindrapport: Ruimte en economie in Vlaanderen, Series: Strategisch Plan Ruimtelijke Economie (SPRE)*, Gent, Academia press, 2003, p. 240 en eigen bewerking.)



**Figuur ME 16:** Richtplannen. Van links naar rechts: Lokeren als complementaire ontwikkelingskern; Lokeren te versterken kern; Mogelijke inplanting industrieparken. (Bron: ANSELIN M., *Richtplan voor de ruimtelijke ordening en ontwikkeling van de gewesten het Gentse, Meetjesland, Vlaamse Ardennen, Land van Waas, Gent, 1964.*)

centrum een feit. Ook in Zele bemerken we een markante adaptatie van de infrastructuur. Omwille van de verbinding van de N47 met het toerittencomplex van de E17 steeg het verkeer op deze nationale weg zienderogen. Daarom bedacht men een oplossing waarbij men een aanzienlijk segment van de N47 omhoog buitenom de bestaande industriële activiteiten. Dit bood vervolgens opnieuw de gelegenheid om de bestaande industrie uit te breiden in noordoostelijke richting. Voorgenoemde infrastructuurmodificaties in Lokeren en Zele – deels ten gevolge van de aanleg van de E17 – resulteerden bijgevolg in aanzienlijke uitbreidingen van de industrieparken uit de jaren 1960 en de commerciële activiteiten ten noorden van het centrum langsheen de N70.

Naast de bovenvermelde bestaande industriële uitbreidingen begonnen zich in 1968 investeerders te vestigen in het eerste industriepark dat gerealiseerd werd langsheen de E17, namelijk het industriepark E17/1.<sup>271</sup> Het autosnelwegenontwerp van Hondernarcq (1951) en de sterk ‘regionaal’ gekleurde realisering van de E17 door toedoen van de I.V.A. E3 hadden immers duidelijk tot doel om de aangesneden gronden rondom de knooppunten te promoten als potentiële magneten voor industriële vestiging.<sup>272</sup> Eveneens werden deze potentiële industrielocaties (ook voor Lokeren) gesuggereerd in de diverse richtplannen die later mee opgenomen werden tijdens de opmaak van de gewestplannen.<sup>273</sup> Maar wat eveneens van primordiaal belang bleek te zijn, vinden we terug door even kort ‘het bedrijfsleven’ zelf in beschouwing te nemen. De opportuniteit om zich te vestigen langsheen de op- en afrittencomplexen

---

<sup>271</sup> Zie **Figuur ME 14**.

<sup>272</sup> Hiermee ging een kenmerkende vormgeving gepaard: lange rechte straten, lichte bochten, grote cirkelvormige gebieden waarbij vaak krampachtig gepoogd werd om het afrittencomplex zo snel mogelijk te kunnen bereiken, werden er waargenomen. In: DRUWÉ K. & LALUSH A., *Monografie van een Autoweg: de E3 tussen Kortrijk en Antwerpen.*, Gent, 2011, p. 63 - 95.

<sup>273</sup> Zie **Figuur ME 16**.

van de E17 liet immers toe dat bedrijven uit de desbetreffende regio zich konden herlokalisieren, uitbreiden en zich hierdoor zelfs konden inschakelen in een verruimd regionaal, nationaal en zelfs internationaal netwerk. Het SPRE onderzoek stelde eveneens in zijn analyse dat het hoofdmotief van de verhuizing van bedrijven net lag in het kunnen uitbreiden opdat men zou kunnen groeien.<sup>274</sup> Het infrastructuur- en industrialisatiebeleid uit de jaren 1950 en 1960 droeg aldus direct bij tot de opwekking van een voorlopige IJzeren Voorraad voor bedrijven net doordat de positionering van de E17 een zeer gegeerd bijproduct met zich meebracht, namelijk industriegronden.<sup>275</sup> En doordat de knooppunten net gevormd werden door de E17 en de nationale wegen, liet het des te meer een interregionale, nationale en internationale dynamiek toe. Het resultaat van dit dynamisch ruimtelijk-economisch proces zien we uiteraard in een voorlopige kristallisatie die weergegeven wordt door de economische densiteit waarbij de ontwikkelingsas Lokeren – Zele – Dendermonde duidelijk een integraal onderdeel vormt van de economische W-structuur.<sup>276</sup>

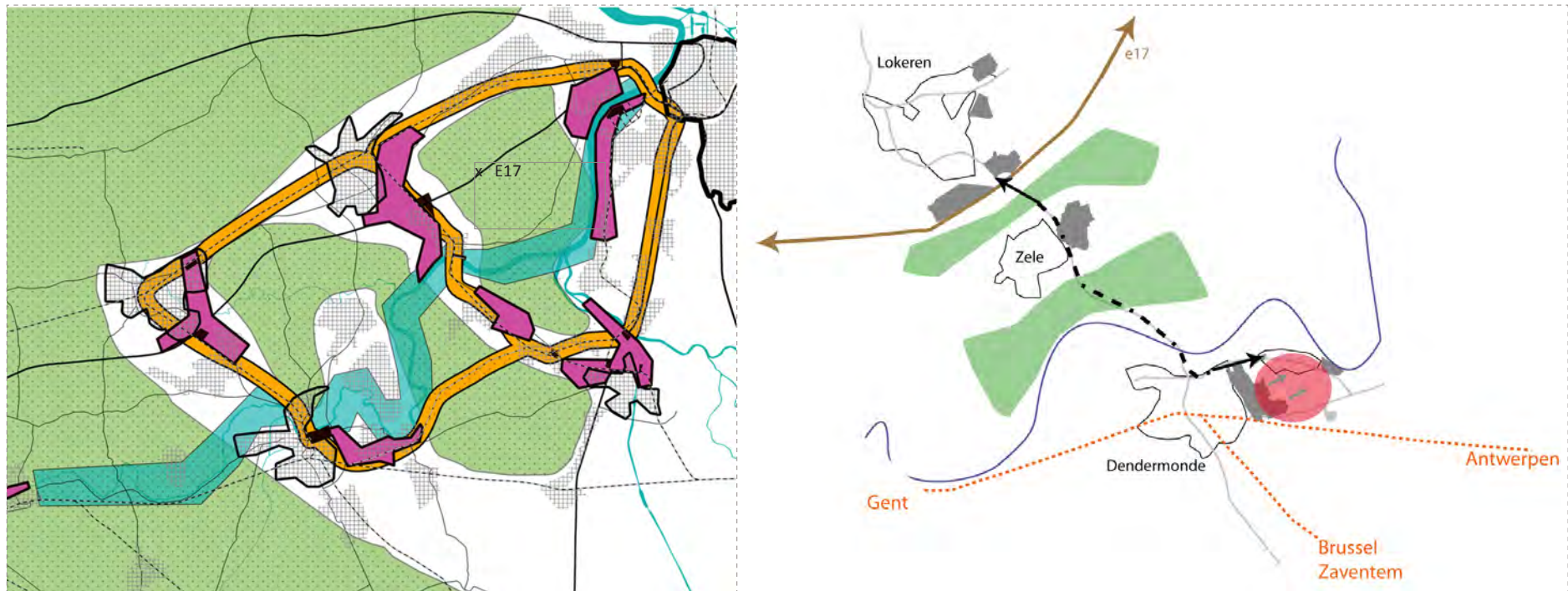
In het kader van de regionale economie waren deze knooppunten in eerste instantie ook zeer gegeerd door ondernemingen uit de regio of toch uit de nabije omgeving. Deze vaststelling wordt eveneens gesterkt doordat de vastgestelde verhuisafstanden van ondernemingen gemiddeld

---

<sup>274</sup> In: CABUS P. en VANHAVERBEKE W., *Eindrapport: Ruimte en economie in Vlaanderen, Series: Strategisch Plan Ruimtelijke Economie (SPRE)*, Gent, Academia press, 2003, p. 240.

<sup>275</sup> Infrastructuren (water- en autosnelwegen) waren in het beleid immers een mechanisme geworden dat urbanisatie aanmoedigde én deze infrastructuren vormden aldus zeer specifieke maar indirecte manieren om een openbaar grondbeleid uit te voeren voor industriële doeleinden. Zie ook “a. RUIMTELIJK-ECONOMISCH BELEID – ALGEMENE CONTEXT (1945-1980)”.

<sup>276</sup> De ontwikkelingsas (Lokeren – Zele – Dendermonde) groeide stelselmatig aan naarmate bedrijven zich meer en meer gingen vestigen op zowel de terreinen rond het toerittencomplex als op de bestaande industrielocaties in het noorden (Lokeren) en zuiden (Zele).



**Figuur ME 17:** Netwerking en clustering. De industriële clusters worden op verschillende manieren verbonden aan de hand van een distributiesysteem. Belangrijk hierbij is het optimaal benutten van de aanwezige infrastruuren (weg, water en spoor). Dendermonde kan zodoende als logistiek platform fungeren voor zowel de Vlaamse Ruit als voor de Extended Gateways. (Bron: DEWULF E., LATTRE B, ea., *Atelier Ruimtelijke Analyse & Regionaal Ontwerp - E17*, UGent, 2009-2010.)

slechts 8 tot 20 kilometer bedragen.<sup>277</sup> Hierdoor concordeert de E17 (met zijn op- en afrittencomplexen op een gemiddelde tussenafstand van slechts vijf kilometer) des te meer met de vestigingslogica van bedrijven.

Op de kaarten van 1980 en 1995 nemen we vervolgens verdere uitbreidingen waar volgens een noord-zuid ontwikkelingsas (N70 – Rozen – E17/1 – Zele). Opvallend hierbij is ook de verschuiving van de economische activiteiten uit het centrum van Lokeren naar voorgenoemde economische as. En hoewel tussen de jaren 1980 en 1990 de werkgelegenheid in Lokeren weliswaar daalde van 60 naar 55 procent was er tegelijkertijd een toename van het aantal arbeidsplaatsen in de land- en tuinbouw en in de handels- en dienstensector.<sup>278</sup> De industriezones langsheen de E17 – die voornamelijk gericht waren op handel, distributie en dienstverlening – hebben met andere woorden een verschuiving van het ruimtelijk-functioneel spanningsveld teweeggebracht (naar het zuiden) en dit werd vervolgens geïntensifieerd door een tweede en derde industriepark, respectievelijk E17/2 en E17/3. De ruimtelijk-economisch lateraal – transversale dynamiek is met andere woorden kennelijk het gevolg van enkele structurele infrastructuuradaptaties gecombineerd met een geëvolueerde bedrijfslogistiek.<sup>279</sup> Deze economische logica is uiteraard onlosmakelijk verbonden met de industriële context en met de opportuniteiten die zich aanboden. Deze opportuniteiten zijn o.a. de aanleg van de E17, modificaties en

---

<sup>277</sup> In: CABUS P. en VANHAVERBEKE W., *Eindrapport: Ruimte en economie in Vlaanderen, Series: Strategisch Plan Ruimtelijke Economie (SPRE)*, Gent, Academia press, 2003, p. 257.

<sup>278</sup> In: GRONTMIJ (i.o.v. Stadsbestuur Lokeren), *Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Lokeren*, Mechelen, maart 2005, p. 65.

<sup>279</sup> Hierbij bedoelen we de opkomst van de dienstensector en de handel. De mobiliteit ligt immers hoger bij de diensten dan bij de industrie en de bouw (en landbouw). Vandaar dat het van groot belang is voor een industrieel bedrijf om een geschikte locatie te vinden waar het mogelijk is ter plaatse uit te breiden.

In: CABUS P. en VANHAVERBEKE W., *Eindrapport: Ruimte en economie in Vlaanderen, Series: Strategisch Plan Ruimtelijke Economie (SPRE)*, Gent, Academia press, 2003, p. 254.

aantakkingen van de nationale wegen op voorgenoemde autosnelweg, subsidiemechanismen voor vestiging, ... Om te kunnen groeien in een steeds sneller groeiende context waren de uitbreidingsmogelijkheden dus van primordiaal belang. Om geen arbeidskrachten en bestaande economische relaties te verliezen, opteerde men vaak voor een herlokalisatie in de nabije omgeving. Door de oprichting van nieuwe bedrijventerrein langs de E17 werd deze doelstelling duidelijk bewerkstelligd. *“Het nieuwe industriepark E17/3 in Lokeren moet duizend jobs creëren. Dat stelt schepen van Economische Expansie Marc Maes (VLD). Twee grote bedrijven tonen alvast interesse om zich op het terrein te vestigen. Het ene is een vleesverwerkend bedrijf, het andere heeft momenteel een onderkomen in het centrum van Lokeren en gaat zich herlokaliseren op het industrieterrein. Daar kan het zonder problemen uitbreiden.”*<sup>280</sup>

Vandaag de dag beschikt Lokeren in totaal over zo'n 300 ha industriegronden verdeeld over vijf industrieterreinen met een totale tewerkstelling van ongeveer 5800 mensen.<sup>281</sup> Het aanhoudend groei- en vernieuwingsproces (o.a. de zeer sterke opkomst van de tertiaire sector en diensten in de laatste decennia) hebben verder geleid tot de kristallisatie van de transversale dynamische ontwikkelingsas Lokeren – Zele – Dendermonde. Hoewel er weinig Economische Distributie Centra (EDC) aanwezig zijn en de economie vooral geschakeld is rond één as lijken er nochtans sterke opportuniteiten te liggen om deze 'regionale centrale as' verder te optimaliseren.<sup>282</sup> Omwille van de steeds toenemende goederenstromen op voorgenoemde assen lijkt het daarom

---

<sup>280</sup> ©Nieuwsblad, <http://www.nieuwsblad.be/article/detail.aspx?articleid=NBRA>, laatste update: 14 mei 2012, geraadpleegd op 14 mei 2012.

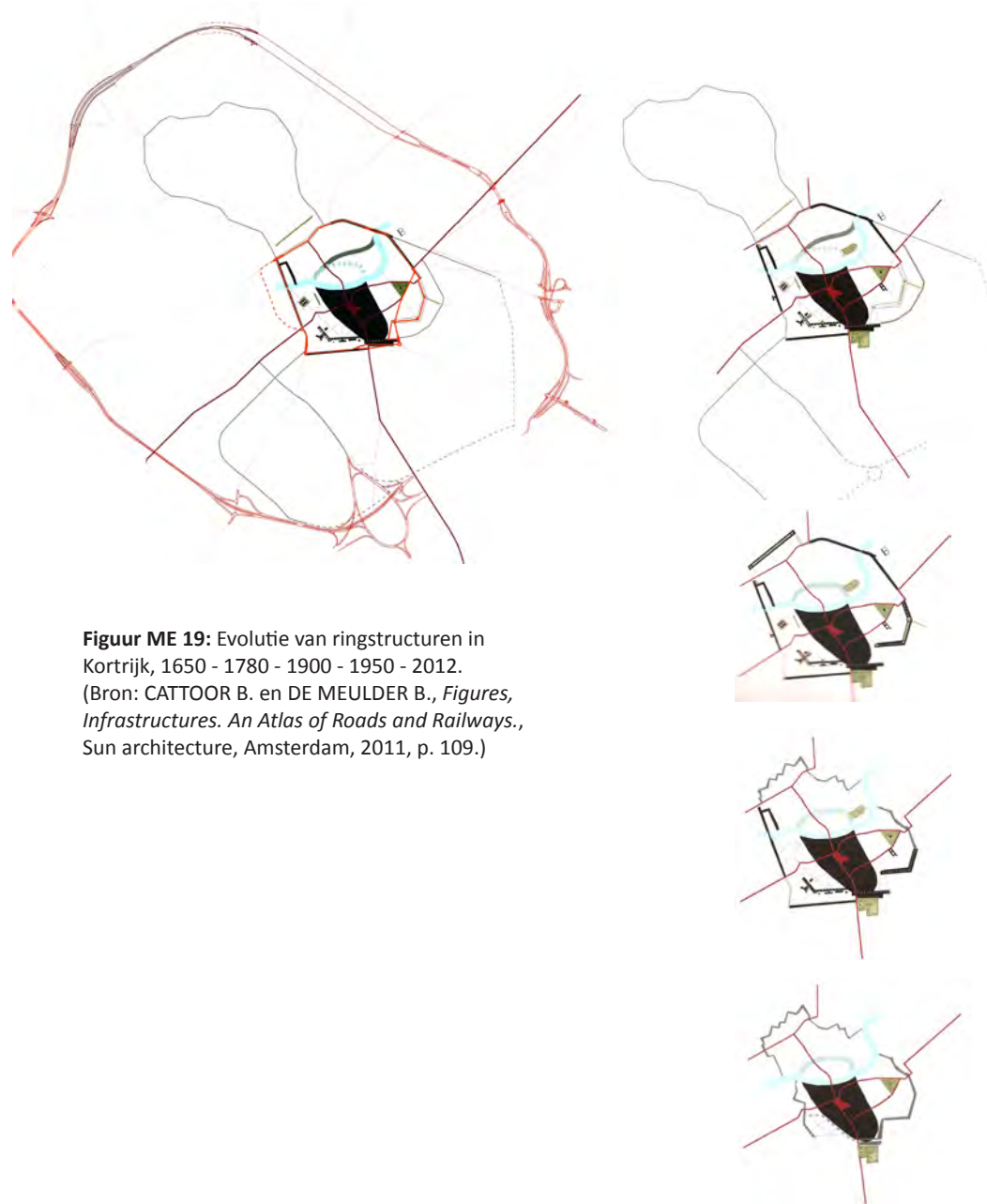
<sup>281</sup> Bedrijventerreinen in Lokeren: Sterrestraat-H.Hartlaan, Oude-Bruglaan Slachthuis, E17/1 Zelebaan, E17/2 Bokslaar, E17/3 Everslaar, Rozen, Beukendreef en Nieuwe Molenstraat.

<sup>282</sup> Zie **Figuur ME 17**.



**Figuur ME 18:** R8 ringlaan om Kortrijk, Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, in brochure, 1987. (Bron: Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 463, Gentbrugge.)

**Figuur ME 20-21:** (volgende pagina's) Aanduiding evolutie bedrijvigheid en infrastructuurmodificaties, zone R8 Kortrijk en waargenomen ringdynamiek ten gevolge van de E17. (Bron: Militair Geografisch Instituut, schaal 1:25000, Brussel, 1950-1965; Nationaal Geografisch Instituut, schaal 1:10000, Brussel, 1980-1995. Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie: BRKZ.KRT; eigen bewerking.)



**Figuur ME 19:** Evolutie van ringstructuren in Kortrijk, 1650 - 1780 - 1900 - 1950 - 2012. (Bron: CATTOOR B. en DE MEULDER B., *Figures, Infrastructures. An Atlas of Roads and Railways.*, Sun architecture, Amsterdam, 2011, p. 109.)



waarschijnlijk aangewezen om binnen dit economisch dens gebied te denken aan multimodaliteit. In Lokeren en Zele kunnen de bestaande bedrijventerreinen zodoende als clusters beschouwd worden waarbij goederenvervoer gebundeld wordt voor een grotere efficiëntie. Het zuidelijke punt van de as, Dendermonde, kan hierbij de functie van een logistiek platform vervullen. Vandaag de dag merken we weliswaar dat bijvoorbeeld het waterverhaal nog steeds een moeilijk vraagstuk blijkt te zijn en de toepassing ervan is nog volop aan het ontwikkelen.<sup>283</sup>

### *RING DYNAMIEK*

Zoals bleek uit het onderzoek gevoerd op “MACRONIVEAU” is er naast de hierboven geïllustreerde lateraal-transversale dynamiek nog een ander belangrijke ruimtelijke motor die mede verantwoordelijk was voor de huidige economische structuur in de omgeving van de E17. Het belang van ringmechanismen werd eveneens beklemtoond gedurende de aanleg van de E17.<sup>284</sup> Bijgevolg werden deze stedelijke bypass-structuren opgenomen in de E3-concessie, des te meer doordat de I.V.A. E3 de lokale, regionale, nationale en internationale belangen hoog in het vaandel droeg. Maar ook van oudsher dienden ringmechanismen steeds belangrijke functies te vervullen. Hierbij denken we voornamelijk aan de uitbreidingsmogelijkheden van de stad en zijn verdediging.<sup>285</sup>

Wanneer we de topografische kaart van 1950 beschouwen, merken we dat de meeste industrie zich situeert in het centrum, langsheen de nationale wegen, de spoorwegen en de waterwegen.<sup>286</sup> Deze ruimtelijk-

---

<sup>283</sup> Dit werd ons onder meer verteld door Koen Vermoesen, diensthoofd Dienst Ruimtelijke Economie, tijdens een gesprek op 18 april 2012 te Brussel. Hieromtrent zal nog dieper ingegaan worden in “III. AUTOSNELWEGEN ALS BOUWSTENEN VOOR EEN TOEKOMSTIG RUIMTELIJK-ECONOMISCH BELEID”.

<sup>284</sup> Zie **Figuur ME 18**.

<sup>285</sup> Zie **Figuur ME 19**.

<sup>286</sup> Zie **Figuur ME 20-21**.

economische ontwikkeling was het gevolg van twee nieuwe infrastructuurwerken in de 19<sup>de</sup> eeuw: de bouw van een spoorwegennet en het uitgraven van het kanaal Bossuit – Kortrijk, dat de Leie met de Schelde verbindt. Als gevolg van de aanleg van het station ten zuiden van de stad en de industriële ontwikkeling langs het kanaal Bossuit – Kortrijk groeide de stad vooral in zuidelijke en oostelijke richting. Langs de spoorlijn Kortrijk – Moeskroen – Doornik vestigden zich pannenfabrieken. Langs het kanaal heeft zich een lint van industriële vestigingen ontwikkeld, voornamelijk textielbedrijven. Naast concentraties van industriële activiteiten was de industrialisatie van de streek ook nauw verbonden met de agrarische economie en was er een sterke functionele verweving van wonen en werken door de thuisnijverheid. Deze verbondenheid drukt zich ruimtelijk uit door een sterk verspreid economisch patroon dat een verspreide verstedelijking induceerde. Na de eeuwwisseling evolueerde de vlasnijverheid immers naar een meer gedifferentieerde textielsector (tapijt, confectie, ...).

Beschouwen we de periode van 1950 tot 1965, dan merken we dat de belangrijkste groei van de bebouwde oppervlakte en de bedrijvigheid zich voordeed in de kernen gelegen op de as Wevelgem – Kortrijk – Harelbeke. Dit waren dan ook precies de kernen waar een combinatie van gunstige factoren aanwezig was: de nabijheid van de Leie, de ontsluiting door spoorlijnen en de ligging aan een steenweg.<sup>287</sup> De jaren 1950 werden echter gekenmerkt door structurele problemen inzake tewerkstelling.<sup>288</sup> Hierbij verwijzen we naar de uitgekende regionale ontwikkelingsstudies van Vanneste en naar het GAAP (Gemeenschappelijk Algemeen AanlegPlan) dat de ontwikkelingen van het Kortrijkse in goede banen

---

<sup>287</sup> In: Intercommunale Leiedal (in samenwerking met de Stad Kortrijk), *Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Kortrijk*, Kortrijk, 26 april 2007, p. 165.

<sup>288</sup> Hierbij verwijzen we naar het GAAP dat eveneens besproken werd in “a. RUIMTELIJK-ECONOMISCH BELEID – POSITIONERING VAN DE E17 (1945 – 1980)”.

2011



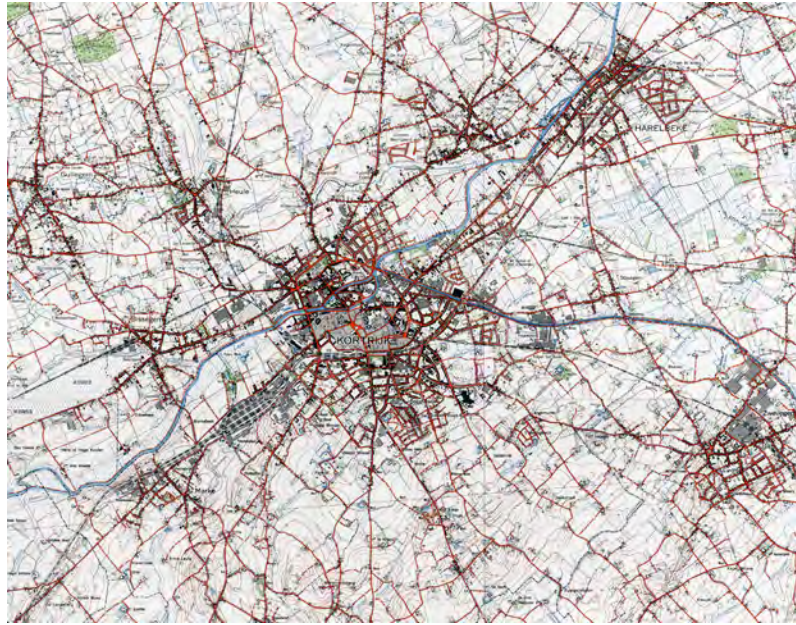
1995



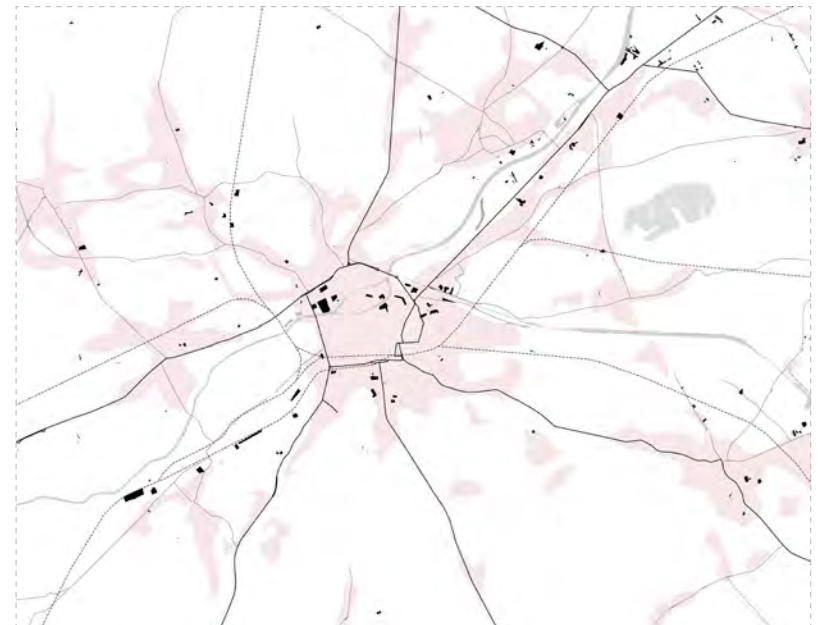
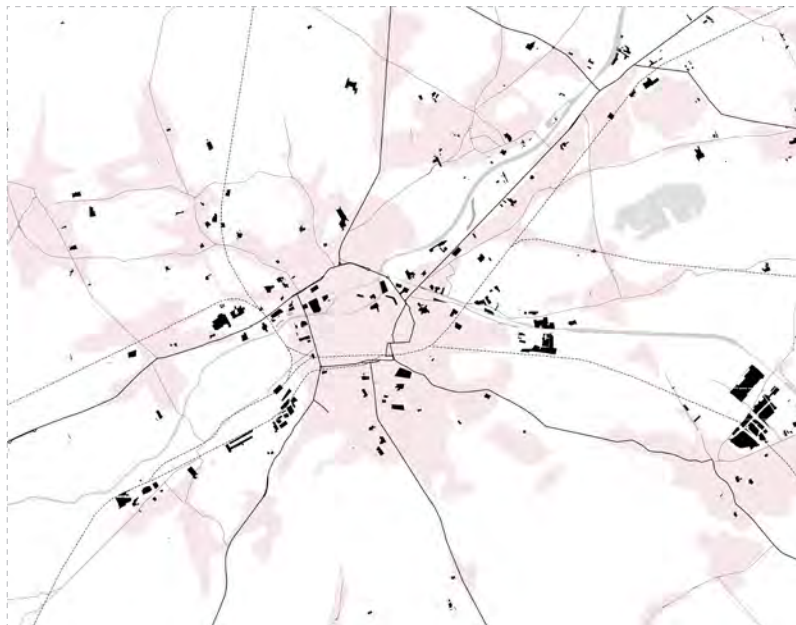
1980



1965

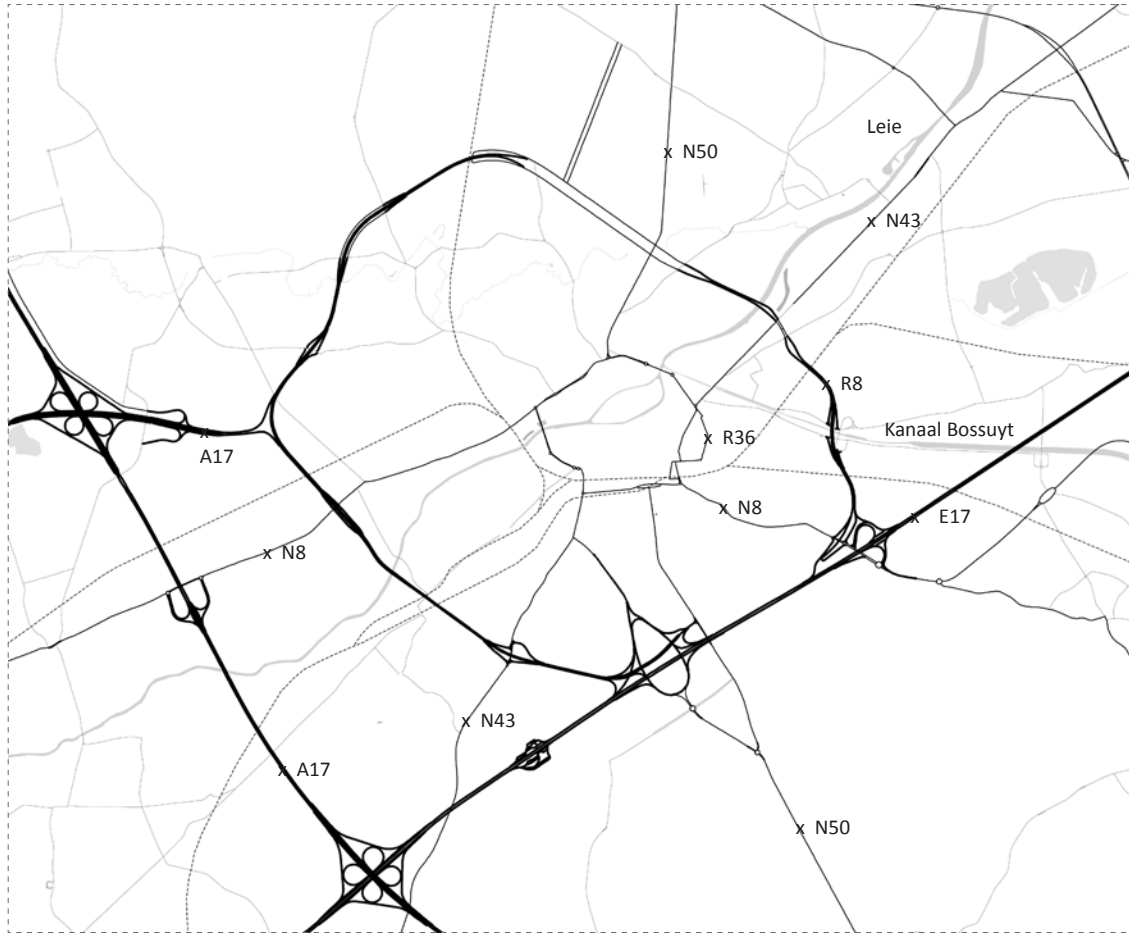


1950



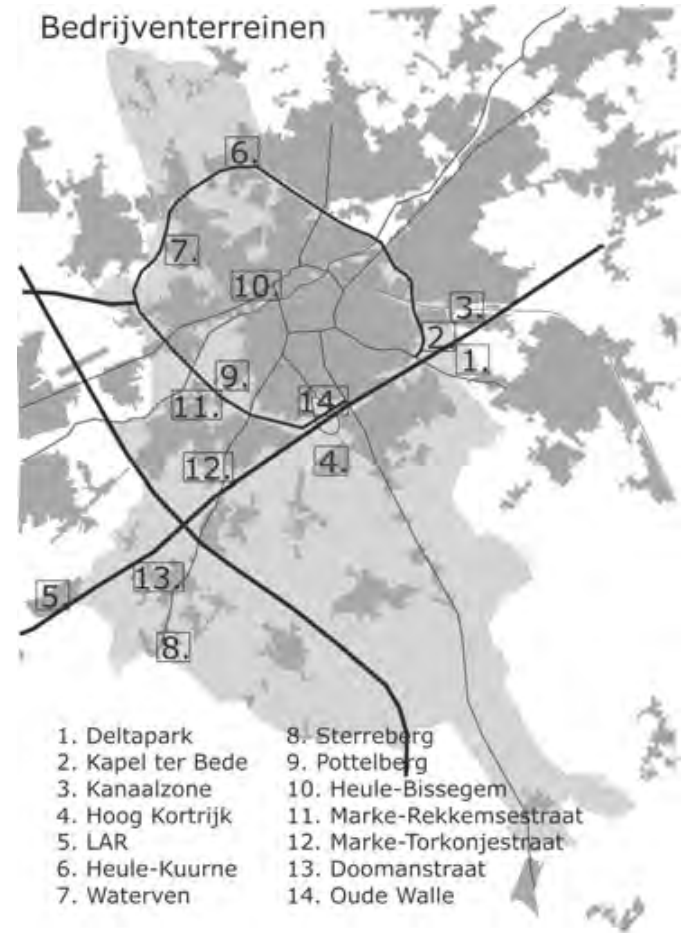


**Figuur ME 21:** Waargenomen ring dynamiek in Kortrijk ten gevolge van de E17. (Bron: Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen® en eigen bewerking.)

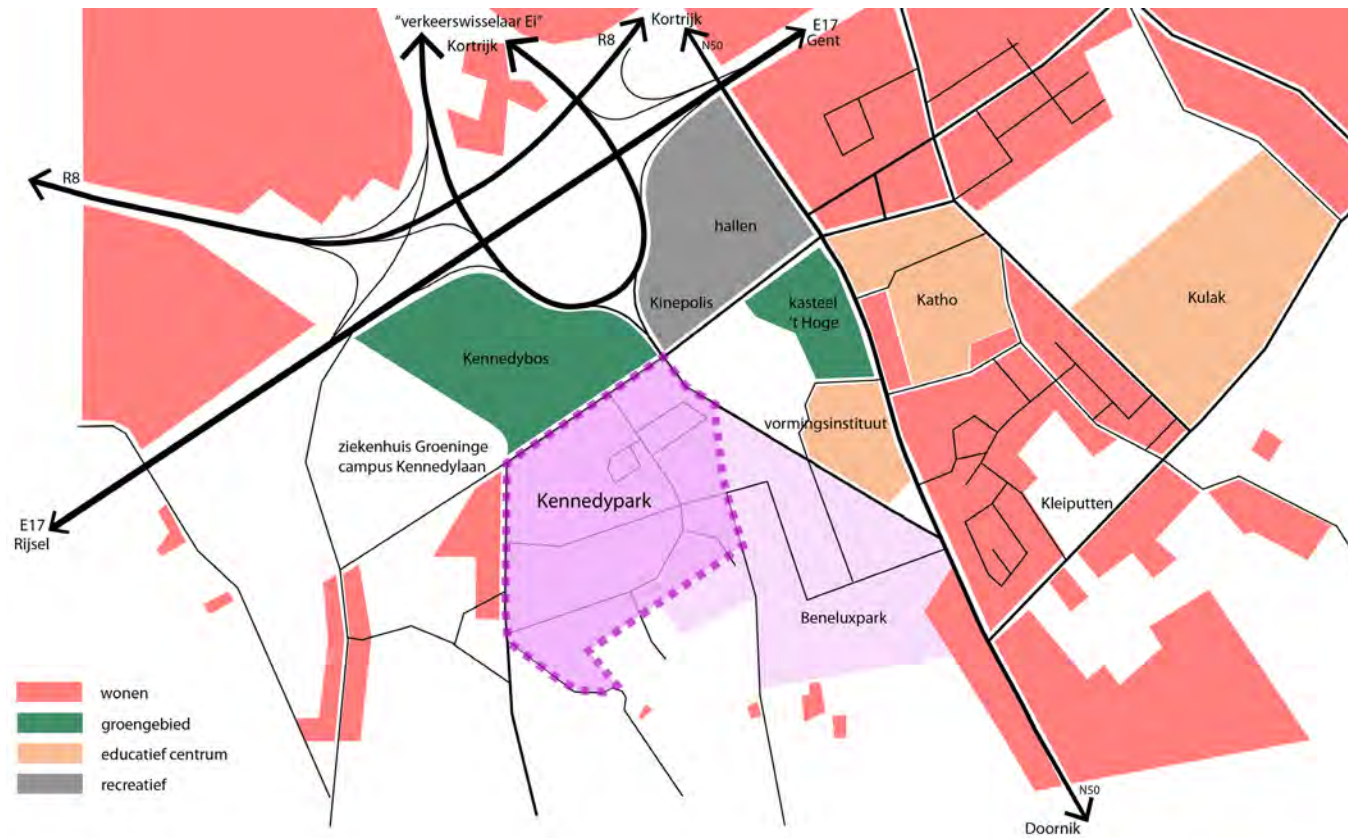


Localisatieplan Kortrijk.

### Bedrijventerreinen



- |                   |                          |
|-------------------|--------------------------|
| 1. Deltapark      | 8. Sterreberg            |
| 2. Kapel ter Bede | 9. Pottelberg            |
| 3. Kanaalzone     | 10. Heule-Bissegem       |
| 4. Hoog Kortrijk  | 11. Marke-Rekkemsestraat |
| 5. LAR            | 12. Marke-Torkonjestraat |
| 6. Heule-Kuurne   | 13. Doomanstraat         |
| 7. Watervan       | 14. Oude Walle           |



**Figuur ME 22:** Situering Kennedypark, Kulak, Katho... ter hoogte van het open afrittencomplex van de E17. (Bron: PENTCHEVA J., *Dienstzones Kennedypark, Kortrijk*, Universiteit Gent, academiejaar 2011-2012.)

diende te leiden. Dit gemeenteoverschrijdend plan vormde gedurende enkele jaren een blauwdruk voor de ontwikkeling van de streek en benadrukte tevens de nood voor infrastructuurverbeteringen. De E17-autosnelweg bood aldus een ideale opportuniteit om Kortrijk tegelijkertijd in een ruimer netwerk in te schakelen door middel van een 'industriële ring' op regionaal niveau. En tevens merken we op dat de destijds voorgestelde industrieparken (in het GAAP) tot op heden waarneembaar zijn en zelfs nog uitgebreid zijn. We registreren verder nog een markant gegeven. Terwijl gaandeweg nieuwe woongebieden ontwikkeld werden in relatie tot de bestaande kernen, werden de nieuwe industriegebieden (met het GAAP) gepland op een nogal verschillende basis. De industrieparken werden in die zin geprogrammeerd tot het noorden van de agglomeratie om op deze wijze de meer vruchtbare agrarische gronden in het zuidelijk gebied te beschermen. Maar nog belangrijker was het feit dat deze locaties congrueerden met het geprojecteerde wegennetwerk (de R8, de A17 en de A19) waardoor een vlotte verbinding – vanuit o.a. Ieper, de Westhoek en Tielt – met deze (noordelijk gelegen) industriële gebieden kon verzekerd worden. De locaties van de industriële zones beantwoordden met andere woorden aan de visie die Vanneste voor ogen had: meerbepaald de Kortrijk – Brugge corridor als ontwikkelingszone. Hierbij was een ringmechanisme onmiskenbaar van cruciaal belang om de dynamiek – en aldus bedrijvigheid en tewerkstelling – te verzekeren.

Gedurende de periode 1965 – 1980 (en nadat de R8 gedeeltelijk voltooid was) bemerken we voornamelijk een sterke afname van de centrumbedrijvigheid.<sup>289</sup> Het leek er dus op dat de semi-ringstructuur een

---

<sup>289</sup> De leegstand van bedrijfsgebouwen buiten de bedrijventerreinen was vooral het gevolg van de onverenigbaarheid van die bedrijven met hun omgeving, de ouderdom van de gebouwen of het stopzetten van een bepaalde activiteit. Deze leegstaande voormalige nijverheidsgebouwen waren voornamelijk geconcentreerd in het gebied binnen de R8 in de omgeving van de R36.

moderne aantrekkingspool was voor zowel bestaande als nieuwe activiteiten. Verder was de lokalisering van nieuwe bedrijventerreinen voor een belangrijk deel gericht op het garanderen van ontwikkelingskansen voor 'lokaal verankerde bedrijven' binnen de eigen gemeente. Deze bedrijven werden bijgevolg ook gelokaliseerd in de nabijheid van reeds bestaande bedrijventerreinen (industrieterrein Harelbeke – Stasegem langs het kanaal) of werden geënt op nieuwe infrastructures die vanaf de jaren 1970 door een toegenomen automobilitéit op grote schaal werden aangelegd (industrieterrein Heule – Kuurne). Langs de steenwegen (N43, N8 en N50) en uiteraard de R8 (Ring-Schoppingcenter) ontstonden concentraties van kleinhandelszaken.<sup>290</sup>

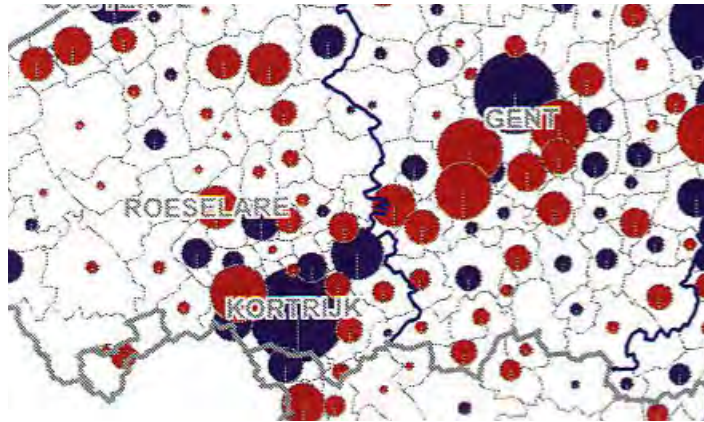
De E17 met zijn vele toerittencomplexen werd eveneens vaak gebruikt als een lokale verbindingsweg en dit had vervolgens een ruimtelijke heroriëntatie tot gevolg. Deze heroriëntatie zorgde voor een nieuwe dynamiek op de gronden die gelegen waren in de omgeving van de E17 of aan de E17-toerittencomplexen. Door een vlotte bereikbaarheid ter hoogte van het op- en afrittencomplex Kortrijk-Zuid werd het aldaar gelegen gebied ten zuiden van de E17 ('t Hoge, later Hoog-Kortrijk genoemd) bestempeld als de ontwikkelingspool van de regio voor tertiaire activiteiten en diensten (het Kennedypark, de KULAK, KATHO, de Xpo, ...).<sup>291</sup> Deze dynamische ontwikkelingen (vanaf de jaren 1970 vooral afkomstig van de E17 en de bijhorende R8) hebben bijgevolg geleid tot het schaarser worden van de open ruimte. De aanleg van voorgenoemde infrastructures en het bijproduct hiervan, namelijk versnipperde gebieden, hebben hierdoor een verdere specialisering en intensivering van de agrarische bedrijfsvoering bewerkstelligd.

---

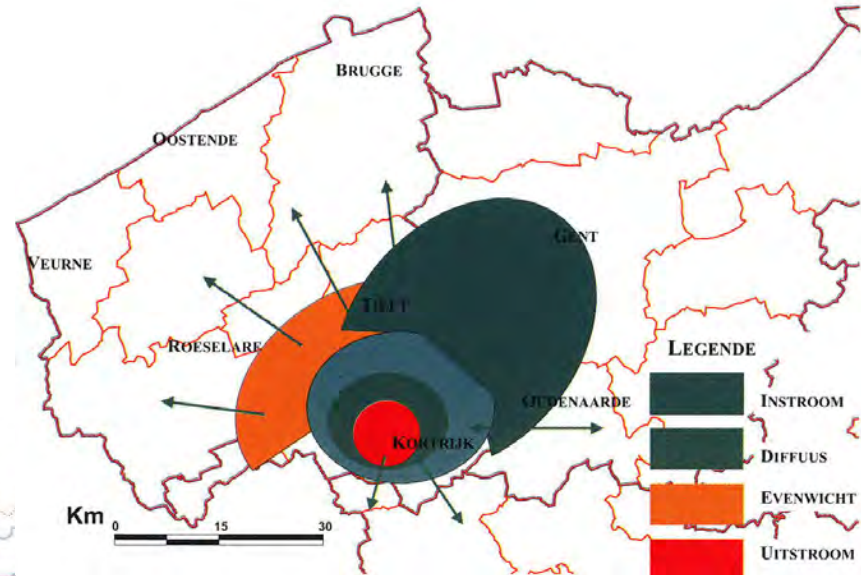
In: Intercommunale Leiedal (in samenwerking met de Stad Kortrijk), *Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Kortrijk*, Kortrijk, 26 april 2007, p. 199.

<sup>290</sup> Zie **Figuur ME 20-21**.

<sup>291</sup> Zie **Figuur ME 22**.



**Figuur ME 24:** Migratiesaldo 1990-2001. (Bron: CABUS P. en VANHAVERBEKE W., *Eindrapport: Ruimte en economie in Vlaanderen, Series: Strategisch Plan Ruimtelijke Economie (SPRE)*, Gent, Academia press, 2003, p. 262.)



**Figuur ME 23:** Model van de verhuisbewegingen in en rond het arrondissement Kortrijk. (Bron: CABUS P. en VANHAVERBEKE W., *Eindrapport: Ruimte en economie in Vlaanderen, Series: Strategisch Plan Ruimtelijke Economie (SPRE)*, Gent, Academia press, 2003, p. 266.)

**Figuur ME 25:** Seine-Scheldenetwerk (globaal project). (Bron: Intercommunale Leiedal, Persconferentie Leiedal – Watergebonden bedrijvigheid, 24 januari 2011.)



Bijzonder is tevens de vaststelling dat de aantrekkingskracht van de bedrijventerreinen relatief beperkt is. 90% van de bedrijven is afkomstig uit de onmiddellijke 'lokale' omgeving.<sup>292</sup> Deze herlokalisaties gingen gepaard met een sterke toename van bedrijfsruimte per arbeidsplaats. Desondanks het grote aantal endogene bedrijven is vandaag de dag de exportgerichtheid van deze bedrijven zeer hoog. Ze zijn dus wel afkomstig uit de regio maar hebben een afzetgebied dat zonder twijfel de regio overstijgt.<sup>293</sup> Tegelijkertijd stelt het SPRE een model vast van de voornaamste verhuisbewegingen in en rond het arrondissement Kortrijk. Hierbij valt onmiddellijk de instroom in de richting van Gent op.<sup>294</sup> Deze vaststelling stemt eveneens overeen met het onderzochte migratiesaldo 1990-2001.<sup>295</sup> Hieruit blijkt duidelijk het belang van de E17 als vestigingslocatie voor ondernemingen.

Het hedendaagse economische ontwikkelingspatroon (in een laatste stadium aangedreven door de R8 en de E17) heeft uiteraard belangwekkende gevolgen teweeggebracht voor de economie en de ecologie. Hierdoor grijpt het vooruitstrevende Leiedal ook terug naar concepten uit de jaren 1950 en 1960 om het goedertransport te organiseren op basis van de opportuniteit die zich voordoet.<sup>296</sup> Om de ruimtelijk-economische dynamiek functioneel te houden, moet met andere woorden rekening

---

<sup>292</sup> Intercommunale Leiedal (in samenwerking met de Stad Kortrijk), *Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Kortrijk*, Kortrijk, 26 april 2007, p. 200.

<sup>293</sup> In: Intercommunale Leiedal (in samenwerking met de Stad Kortrijk), *Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Kortrijk*, Kortrijk, 26 april 2007, p. 102.

<sup>294</sup> Zie **Figuur ME 23**.

<sup>295</sup> Zie **Figuur ME 24**.

<sup>296</sup> Vlaanderen heeft vandaag immers een uitgebreid waterwegennetwerk van 1351 km in totaal. Een klein rekenvoorbeeld: een schip van 1200 ton kan de inhoud van zo'n 60 vrachtwagens transporteren.

In: Intercommunale Leiedal, *Persconferentie Leiedal – Watergebonden bedrijvigheid*, 24 januari 2011.

gehouden worden met de hedendaagse mobiliteitsproblematiek en gezocht worden naar slim ruimtegebruik.<sup>297</sup>

Ook de openstelling van de Europese binnengrenzen in 1993 heeft bijgedragen tot het groeien van de grensoverschrijdende Europese metropool.<sup>298</sup> De positie langs internationale wegen en de nabijheid van Lille laten toe dat Kortrijk zich ook in internationaal en Europees verband kan profileren. Daartegenover staat dat Roubaix en Tourcoing een hoge werkloosheid kennen, terwijl in het Kortrijkse in bepaalde sectoren een tekort aan arbeidskracht bestaat. Druppelsgewijs groeide dan ook het besef dat grensoverschrijdende samenwerking in functie van het creëren van een groter gewicht binnen Europa nuttig kan zijn zowel voor de regio Kortrijk als voor de regio Lille – Roubaix – Tourcoing. Niet alleen is Kortrijk gelegen vlak nabij de Franse grens, daarenboven grenst Kortrijk rechtstreeks aan de Waalse provincie Henegouwen. En net zoals de relatie op internationaal niveau met Frankrijk verzekerd is door de E17, is de noord-zuid relatie met Wallonië op nationaal niveau verzekerd via de A17. Opvallend in deze context is ook dat reeds gedurende de planning en de aanleg van de E17 de verbindingen buiten de landsgrenzen van cruciaal belang waren om de dynamiek van de E17 ten volle te kunnen benutten.<sup>299</sup>

Tenslotte kunnen we stellen dat de positie van de E17-autosnelweg ten opzichte van de aanwezige lijninfrastructuren opmerkelijke ruimtelijke (dynamische) figuren met een versneld tempo laat ontwikkelen. Beide dynamische alteraties (lateraal – transversaal en ring) in de voor-

---

<sup>297</sup> Momenteel is Leiedal bezig met het zoeken naar een oplossing voor de dichtslibbende wegen. De Seine-Scheldeverbinding (met de Leie als onderdeel van deze nieuwe verbinding) biedt in die zin belangrijke opportuniteiten voor de economische ontwikkeling van de regio. Zie **Figuur ME 25**.

<sup>298</sup> In: Intercommunale Leiedal (in samenwerking met de Stad Kortrijk), *Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Kortrijk*, Kortrijk, 26 april 2007, p. 157.

<sup>299</sup> Hierbij verwijzen we naar "[a. RUIMTELIJK-ECONOMISCH BELEID – Figuur 34.](#)".



genoemde casussen hebben ertoe geleid dat de economische hoofdstructuur gaandeweg gestalte heeft gekregen. Of het nu gaat over modificaties van de steenwegen, nationale wegen of de nieuw gevormde knopen, het was net de combinatie van beide dynamieken die heeft geleid tot de economische densiteit. Hoewel deze hoofdstructuur echter relatief stabiel lijkt te zijn, heeft de opkomst van de netwerkonderneming de ruimtelijke dynamiek weliswaar nog gewijzigd.<sup>300</sup> De hoekstenen van de economische structuur (voornamelijk gegenereerd door de basisinfrastructuren) werden aldus overstegen door de zeer uiteenlopende (ruimtelijke) netwerkrelaties van de individuele bedrijven(terreinen).<sup>301</sup>

Verder geven de hierboven besproken dynamieken duidelijk aan op welke manier de E17-autosnelweg – met zijn logica van snelheid en functionaliteit – bepaalde ruimtelijke processen en patronen in de hand gewerkt heeft. De E3 werd niet zoals de Rijksweg 14 als een ‘directe’ link tussen de steden ontworpen. Omwille van een interregionale logica, kwam de autosnelweg meestal op een bepaalde bufferafstand van de steden te liggen. Het vermijden van bebouwde ruimte was eveneens expliciet een richtlijn van de Verklaring van Genève. Beschouwen we het traject Kortrijk – Antwerpen, dan zien we echter dat deze bufferregel met een korrel zout moet genomen worden. Steden als Gent en Antwerpen vormen hiervan het bewijs. In de Gentse agglomeratie snijdt de E3

---

<sup>300</sup> Hierbij verwijzen we naar het belang van de netwerkonderneming. De ontwikkeling van aangepaste ondernemingsstrategieën vraagt immers om de omgevingsfactoren op peil te houden. Het voorzien en kwalitatief inrichten van ruimte voor deze bedrijven op aangepaste plekken is daar één belangrijk element van. Een vaststelling hierbij is eveneens dat bedrijven op professionele werklocaties (goed uitgeruste bedrijventerreinen) meer connecties hebben met bedrijven met een internationaal marktgebied dan andere. In: CABUS P. en VANHAVERBEKE W., *Eindrapport: Ruimte en economie in Vlaanderen, Series: Strategisch Plan Ruimtelijke Economie (SPRE)*, Gent, Academia press, 2003, p. 163.

<sup>301</sup> De ruimtelijk-economische dynamiek van het bedrijventerrein en de individuele bedrijven zal bijgevolg het onderwerp uitmaken van de analyse op het “MICRONIVEAU”.

namelijk de gemeenten Ledeborg en Gentbrugge alvorens hij penetreert tot in het Gentse stadscentrum. In Antwerpen kwam de E3 als ringweg te liggen op de plaats van de voormalige stedelijke fortengordel en vormt aldus de scheiding tussen de kernstad en de verschillende randsteden. Het begrip ‘bufferafstand’ moet dientengevolge genuanceerd en voorzichtig gehanteerd worden. Des te meer doordat de E3 door zijn interne logica als het ware een urbanisatiemotor werd voor de omliggende gebieden. De losse adaptatie van de interregionale logica kwam eveneens nadrukkelijk tot uiting doordat een Intercommunale Vereniging werd aangesteld voor het verwezenlijken van de E17. De vele promotiebrochures die de I.V.A. E3 verspreid heeft, benadrukten keer op keer de ‘lokale’ belangen van de autosnelwegsecties die in aanleg of uitgevoerd waren. De steden Kortrijk, Waregem, Deinze, Gent, Lokeren en Sint-Niklaas kregen zo elk hun eigen afrit waardoor de verdere verstedelijking van deze stedelijke centra in stadia kon gebeuren. Ringwegen (of delen ervan) verbonden de steden met de eigenlijke autosnelweg. Naast de op- en afritten die de steden kregen, werden eveneens afritten voorzien aan praktisch elke nationale weg die gekruist diende te worden door diezelfde autosnelweg. Een nieuwe ruimtelijke figuur werd op die manier waarneembaar waarbij de E17 de centrale as van een dubbele kamstructuur vervulde.<sup>302</sup>

---

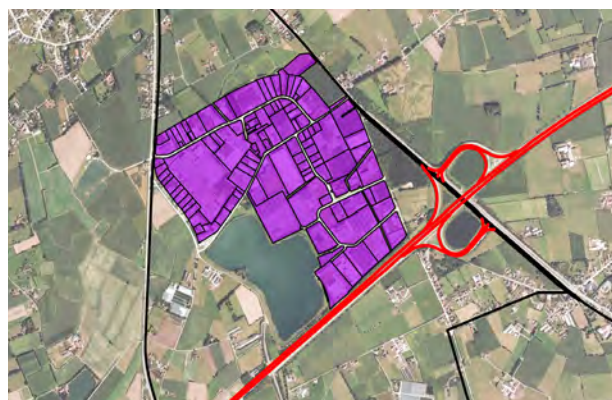
<sup>302</sup> Zie “a. RUIMTELIJK-ECONOMISCH BELEID – Figuur 44.”.



**Figuur MI 1:** Situering van de gemeenten Deinze en Nazareth in Oost-Vlaanderen. (Bron: Agiv.)



**Figuur MI 2:** Situering van de deelgemeenten Petegem-aan-de-Leie en Nazareth. (Bron: Agiv.)



**Figuur MI 3:** Situering van de bedrijventerreinen op satellietfoto Google Earth. (Bron: Agiv en Google Earth.)

Bedrijf	Sector	TW	Aantal werknemers	Oppervlakte [m <sup>2</sup> ]	TW/ha [eurox1000]	TW/werknemer [eurox1000]
Omega Pharma Belgium	Farmaceutische producten, verkoop	29220836	146+	18351,83	15923	200
Bekaert Advanced Coatings	Metaal (oppervlaktebehandeling, bekleding)	14381541	113+	15195,23	9465	127
Willequet nv	Voedingsindustrie	7758126	62+	37626,25	2062	125
Victaulic Europe Idc	Metaal	7276684	105+	19125,41	3805	69
Beddeleem	Afwerking	7215663	64+	46825,02	1541	113
Spiromatic nv	Metaalverwerking, opslagsystemen	5243212	66	33785,64	1552	79
Sadel nv	Staal, staalproducten	4478589	37+	43748,45	1024	121
Brachot-Hermant nv	Natuursteen verwerkend bedrijf	4290173	51+	103873,86	413	84
Nagel Belgium BVBA	Transport en logistiek	3807387	61	29096,24	1309	62
Creaplan nv	Standenbouw en displays	3177169	32	10574,72	3004	99
Stagobel nv	Electrische en elektronische apparaten, verkoop	2952018	23	19925,8	1482	128
Maes Compressoren	Compressoren	2902788	21	10249,71	2832	138
Dakota Coatings	Chemische nijverheid (kunststoffen)	2624949	27+	13333,51	1969	97
KettenWulf	Machines en onderdelen, verkoop	2240087	22+	16157,03	1386	102
HMC International	Hulpmiddelen voor mindervaliden	2079763	11	2652,05	7842	189
Euronyl nv	Spuitsieten van kunststofartikelen voor industrie	1989775	30+	6150,45	3235	66
Plastec	Plastec	1927170	21	24291,78	793	92
Hesse Benelux NV	Beitsen, vernissen en lakken (houthandel)	1888800	19	3207,56	5889	99
Play nv	Audiovisuele materialen (verkoop & verhuur)	1829314	18+	6468,15	2828	102
AppliTek	Milieu & procesanalyse, biotech, ruimtevaart	1763214	22	6623,28	2662	80
P. Nijs	Bouwondernemingen	1723939	38	4974,93	3465	45
Opsinox nv	Fabricage buizen, pijpen en pijpleidingen	1501150	28	21803,44	688	54
GMP	Plastiek	1480830	19	8262,36	1792	78
VDP industries	Machines en onderdelen, verkoop (onderhoud)	1313343	22	6459,23	2033	60
PM componenten nv	Behuizingen, electronica componenten	1309523	16	4814,48	2720	82
Asphalt Equipment	Dakmaterialen	1285424	17	1547,14	8308	76
Torck Poorten bvba	Installatie, overige of meer dan één specialiteit	1284007	17	4772,59	2690	76
Van Renterghem Trans. Int.	Transport: algemeen of meer dan één specialiteit	1203245	18	6566,76	1832	67
Nestor Company	Producten voor toegangscontrole en veiligheid	1202838	16	5072,54	2371	67
Dewahout - Timberco	Houthandel	1068987	14	1081,73	9882	75
Snel Logistic Solutions	Opslag, overslag, goederenbehandeling (transport)	1043877	15	34133,74	306	76
Becewa nv	Milieuadviesbureaus, studie bureaus (labo)	993833	19	3719,75	2672	70
Bucomat	Distributie landbouwmaterialen en tuinbouw	729078	11	4897,69	1489	52
JDC	Textiel, voeringen	617327	3	2214,74	2787	66
Chanterie Dekzeilen nv	Textielindustrie	577502	15	4821,39	1198	206
Dibo Deinze nv	Reinigingsinstallaties voor industrie en food	541852	8	3509,49	1544	39
Profalux nv	Schrijnwerk (hout, metaal, PVC)	515295	8	1897,45	2716	64
Van Daele Drukkerij	Drukkerijen	513127	10	3034,45	1691	51
Castrom Keukens	Keukenmeubels, vervaardiging en verkoop	508348	8	6310,01	806	64
Rumat nv	Natuursteen, productie	438409	6	5571,13	787	73
Van Beversluys & zonen bvba	Afsluitingen, tuinhout en tuinhuisen	430586	5	7452,77	578	86
BX Textiles	Textiel	245131	1	3992,69	614	245
Face iD	Reclame	104151	2	3897,68	267	52

**Figuur MI 4:** Overzichtstabel bedrijven. (Bron: Agiv en Trendstop.)

## MICRONIVEAU

Nadat we in “MESONIVEAU” de waar te nemen dynamieken van de E17-autosnelweg voor bepaalde regio's in beschouwing namen, leek het ons interessant om in dit deel op zoek te gaan naar de dynamieken die zich afspelen op het niveau van het 'bedrijventerrein' zelf. Op deze manier kan er een beeld gevormd worden van hoe de respectievelijke bedrijventerreinen en bedrijven rondom de E17 functioneren. Om een zo breed mogelijk spectrum te bekleden, hebben we geopteerd om één recentelijk aangelegd bedrijventerrein en één historisch gegroeid bedrijventerrein te analyseren. Onze keuze viel hierbij respectievelijk op de bedrijventerreinen 'De Prijkels' te Nazareth (Deinze) én 'Zwijnaarde II en III' te Zwijnaarde.

### CASE DE PRIJKELS

#### Steekkaart

Het bedrijventerrein De Prijkels is een gemengd terrein, gelegen nabij de E17 autosnelweg Antwerpen-Rijsel en telt 113 ha, waarvan 52 ha op grondgebied Deinze onder het beheer van de Stad Deinze en 61 ha op grondgebied Nazareth onder het beheer van de intercommunale Veneco.<sup>303</sup> De Prijkels telt momenteel zo'n 100 bedrijven en genereert een tewerkstelling van ongeveer 1850 arbeidsplaatsen.<sup>304</sup> Eveneens is er een VZW opgericht die vandaag een deelnamepercentage van 95% heeft. VZW Prijkels bestaat uit verschillende werkgroepen (ruimtelijke ordening, sport, milieu, ..). Het parkmanagement komt hoofdzakelijk onder de hoede van de terreinbeheerder Veneco. Bij het ontwerp van het terrein ging extra aandacht naar duurzaamheid en het beheer na realisatie. De bedrijven op het terrein hebben zich verenigd in vzw De Prijkels die als doel had het duurzaam ondernemen op het industrieterrein te

<sup>303</sup> Zie **Figuur MI 1-2**.

<sup>304</sup> Zie **Figuur MI 3**.

ondersteunen en te stimuleren. Samen met alle bedrijven wenst de vzw de individuele vooruitgang van elke onderneming of lid te bevorderen en te ondersteunen. Betreffende het parkmanagement van het bedrijventerrein volgt later in deze casus meer uitleg.<sup>305</sup> Veneco is door de gemeenten Nazareth en Kruishoutem en de stad Deinze eveneens aangeduid als projectontwikkelaar van het regionaal bedrijventerrein die zij momenteel aanduiden met de naam 'groot Prijkels'.<sup>306</sup> De uitbreiding van dit regionale bedrijventerrein komt dan ook op het grondgebied van deze 3 gemeenten.<sup>307</sup>

Voor de analyse werd een overzichtstabel gemaakt van ongeveer 50% van de totaal aanwezige bedrijven op De Prijkels (grondgebied van Nazareth en Deinze) met bijhorend aangegeven in welke sector de ondernemingen actief zijn.<sup>308</sup> Bijgevoegde kentallen zijn: de toegevoegde waarde, het aantal werknemers, de bruto-oppervlakte van het perceel waarop de onderneming gevestigd is, de toegevoegde waarde per hectare en tot slot de toegevoegde waarde per werknemer.<sup>309</sup>

<sup>305</sup> Zie “Kosten en baten van het bedrijventerrein”.

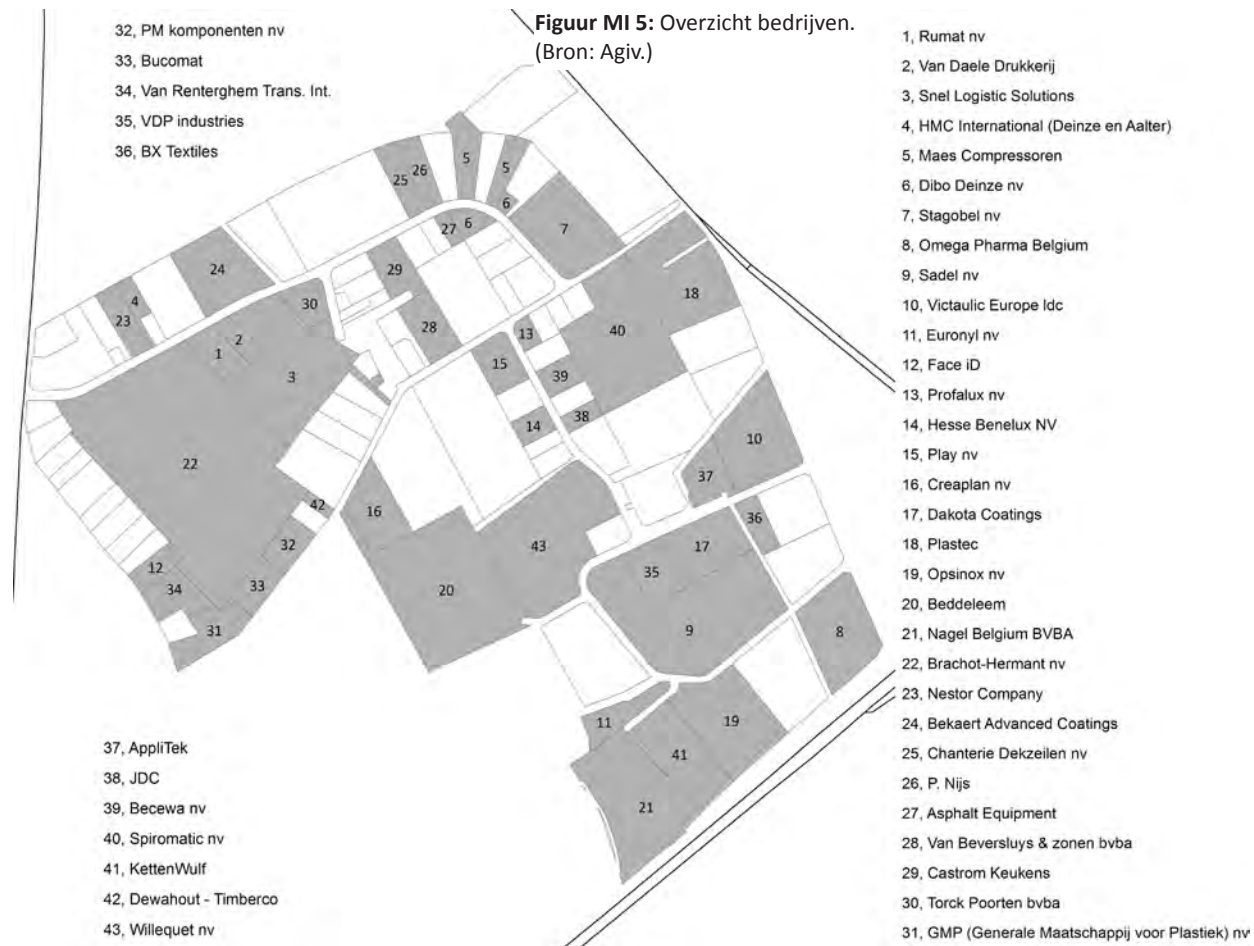
<sup>306</sup> Veneco is een dienstverlenende vereniging op het gebied van de economische, agrarische toeristische en sociale ontwikkeling van de streek (de arrondissementen Gent en Eeklo – 27 gemeenten) en is actief inzake de planningsprocessen voor huisvesting voor bedrijven en bewoners, verlenen van advies aan de aangesloten gemeenten, enz... Veneco heeft tot eind 2003 alle aandacht besteed aan de afwerking van haar Alfa-plan. Dit heeft op het terrein geresulteerd in 2 bedrijventerreinen, namelijk De Prijkels te Nazareth en de Lozen Boer te Lochristi en verschillende woonprojecten. Veneco is in de zogenaamde Alfa-periode op financieel vlak uitgegroeid tot een gezonde onderneming met een sterke financiële ruggengraat.

©Veneco, [http://www.veneco.be/ndl/bedrijventerreinen\\_prijkels.asp](http://www.veneco.be/ndl/bedrijventerreinen_prijkels.asp).

<sup>307</sup> Zie ook “Ruimtelijke economie vanuit historisch perspectief”.

<sup>308</sup> Zie **Figuur MI 4**.

<sup>309</sup> Deze cijfergegevens werden gehaald van de website: <http://trendstop.knack.be>. Op basis van de shapefile van alle bedrijventerreinen en bedrijvenpercelen in Vlaanderen werden vervolgens in ArcGIS de TW/ha en TW/werknemers berekend.



Figuur MI 6: Spiromatic.



Figuur MI 7: Euronyl Belgium.



Figuur MI 8: Snel Logistic Solutions.



De bedrijven werden in de overzichtstabel voorlopig gerangschikt volgens hun gegenereerde toegevoegde waarde. Op deze manier kan al een beeld gevormd worden van de grote spelers op het bedrijventerrein. In een latere fase van het onderzoek zullen deze cijfers bijdragen tot de analyse van o.a. de ruimteproductiviteit.<sup>310</sup>

Uit voorgenoemde tabel blijkt eveneens dat er duidelijk een groot aantal producerende bedrijven zich bevinden op De Prijkels (metaal, textiel, voeding, natuursteen, ...). De afvalstromen bijvoorbeeld die gegenereerd werden door deze activiteiten werden in 2006 door de milieugroep van vzw De Prijkels in kaart gebracht zodat een gemeenschappelijk contract afgesloten kon worden met een afvalbeheerder.<sup>311</sup> Naast de zuiver producerende activiteiten zijn er ook tal van groothandelszaken, logistieke bedrijven en kennisintensieve ondernemingen gevestigd.

Om “Productiestructuur versus productiemilieu” en “Methodologische vraagstukken” te onderzoeken zal onder andere de focus gelegd worden op een aantal diepte verhalen (Spiromatic, Euronyl, Snel Logistic Solutions, Eurofins Becewa, Brachot-Hermant, Applitek, Beddeleem en Play AV).<sup>312</sup>

Perceel 40. Spiromatic heeft een leidinggevende positie voor opslag, transporteren en doseren van ingrediënten in de deegverwerkende sector.<sup>313</sup> Ondernemerschap, innovatie, professionalisme en klantgerichtheid liggen aan de basis. Door de kennis van de behoeftes van de klant en door de inzet van geautomatiseerde systemen van Spiromatic, wordt de klant in staat gesteld zijn proces perfect te beheersen zodat hij

<sup>310</sup> Zie “Productiestructuur versus productiemilieu”.

<sup>311</sup> Meer hierover in “Kosten en baten van het bedrijventerrein”.

<sup>312</sup> Voor een overzicht van voorgenoemde bedrijven én de bedrijven uit de overzichtstabel:

zie **Figuur MI 4-5**.

<sup>313</sup> Zie **Figuur MI 6**.

maximaal rendement haalt uit zijn installatie.<sup>314</sup> Het bedrijf bestaat uit 4 verschillende afdelingen: Ontwikkelingsafdeling, constructieafdeling, Glasvezel silo's & tanks en een installatiedienst. 75% van de vloeroppervlakte van het gebouw wordt gebruikt voor het productieproces, 25% voor de opslag van de eindproducten. Spiromatic telt 66 werknemers waarvan 60 mannen en 6 vrouwen. 34 werknemers hebben een diploma hoger onderwijs, 32 werknemers een diploma secundair onderwijs.

Perceel 11. Euronyl Belgium, gelokaliseerd in Nazareth (De Prijkels), is de hoofdzetel van de Euronyl Plastics Group.<sup>315</sup> De groep werd opgericht in 2006. De groep concentreert zijn activiteiten op twee grote business segmenten: Industriële onderaanneming en MFC onderaanneming (biomedische & farmaceutische apparaten, voeding en cosmetische verpakking).<sup>316</sup> De Euronyl Plastics group bestaat uit het hoofdkantoor in Nazareth, 10 productiecentra (België, Nederland, Frankrijk, Polen, Tunesië en China) en 4 R&D departementen (België, Frankrijk). Euronyl te Nazareth telt 30 werknemers waarvan 21 mannen en 6 vrouwen. 1 werknemer heeft een universitair diploma, 4 werknemers een diploma hoger onderwijs en 25 werknemers een diploma secundair onderwijs.

Perceel 3. Snel Logistic Solutions Belgium werd in 1984 opgericht met transportdiensten als hoofdactiviteit.<sup>317</sup> De onderneming anticipeerde snel op de duizelingwekkende marktevolutie en verruimde het aanbod met een waaier van uitgekiende logistieke diensten. In nauw partnership met haar klanten groeide Snel Logistic Solutions Belgium uit van een traditionele leverancier van geïntegreerde transport- en logistieke diensten tot een ontwikkelaar van doordachte totaaloplossingen met

<sup>314</sup> ©Spiromatic, <http://www.spiromatic.be> en in gesprek met Mevr. Ann en Dirk Dhont, gedelegeerd bestuurders bij Spiromatic en tevens bestuursleden van de vzw De Prijkels.

<sup>315</sup> Zie **Figuur MI 7**.

<sup>316</sup> ©GEuronyl, <http://www.euronylplastics.com>.

<sup>317</sup> Zie **Figuur MI 8**.



**Figuur MI 9:** Eurofins Becewa.



**Figuur MI 11:** AppliTek.



**Figuur MI 10:** Brachot-Hermant.





toegevoegde waarde.<sup>318</sup> Vandaag is Snel Logistic Solutions een logistieke partner die oplossingen zoekt op maat. Hiervoor doet het bedrijf beroep op een gedreven team, een uitgebreid wagenpark, strategische hubs en een sterke IT ondersteuning. De tevredenheid van de eindgebruiker, een performante logistieke flow en duurzaamheid staan hierbij centraal. Het eindresultaat is een duidelijke toegevoegde waarde voor de producten. Snel Logistic Solutions telt 21 werknemers waarvan 17 mannen en 3 vrouwen. 1 werknemer heeft een universitair diploma, 4 werknemers een diploma hoger onderwijs, 13 werknemers een diploma hoger secundair en 2 een diploma lager onderwijs.

Perceel 39. Het doel van Becewa is een totaaloplossing aanbieden aan industrieën, KMO's, federaties, particulieren,... op het vlak van milieu.<sup>319</sup> Het bedrijf slaagt hierin door zijn multidisciplinair karakter, want Becewa reikt naast laboratoriumanalyses ook verschillende andere diensten aan: optreden als bodemsanerings-deskundige, uitvoeren van luchtemissie-metingen, verlenen van milieudadvies en milieuadministratie in het algemeen, optreden als externe milieuoördinator of mer-deskundige en onderzoeksprojecten uitvoeren in deeldomeinen van het milieu. Op 26 september 2011 heeft de laboratoriumorganisatie Eurofins de overname bekendgemaakt van het laboratorium Becewa nv. Op langere termijn zullen alle Belgische milieuactiviteiten van Eurofins in de nieuwe site in Nazareth gegroepeerd worden (Eurofins Belgium NV: Oostkamp en Mechelen; Eurofins Belgium Testing BVBA: Genk). Eurofins Becewa op De Prijkels telt 19 werknemers waarvan 11 mannen en 8 vrouwen, 2 werknemers hebben een diploma hoger onderwijs, 17 werknemers een diploma hoger secundair.

---

<sup>318</sup> ©Gsnel, <http://www.gsnel.net>, <http://www.truck-business.com> en in gesprek met enkele truckchauffeurs.

<sup>319</sup> ©Eurofins, <http://www.becewa.be>, <http://www.eurofins.be> en in gesprek met diverse onderzoekers. Zie **Figuur MI 9**.

Perceel 22. Brachot-Hermant is een natuursteen verwerkend bedrijf. Met eigen steengroeves en zagerijen verspreid over de gehele wereld verwerkt Brachot-Hermant ruwe blokken tot semi-afgewerkte platen en tegels.<sup>320</sup> Eveneens bezit het verschillende overdekte stocks in Europa en een uitgebreid eigen vrachtwagenpark. Hierdoor kan het natuursteen verder optimaal verdeeld worden naar de klanten natuursteenverwerkers en tegenhandelaars. Brachot-Hermant telt 51 werknemers waarvan 45 mannen en 6 vrouwen. 4 werknemers hebben een universitair diploma, 15 werknemers een diploma hoger onderwijs, 13 werknemers een diploma secundair onderwijs en 15 een diploma lager onderwijs.

Perceel 37. AppliTek ontwikkelt, produceert en integreert analyseapparatuur voor milieu- en industriële toepassing.<sup>321</sup> In 2009 heeft AppliTek een wereldwijde overeenkomst gesloten met het beursgenoteerd bedrijf Modern Water uit het Verenigd Koninkrijk. Het akkoord bestond erin dat AppliTek de wereldwijde productie- en patentrechten zou verwerven van een hoogtechnologisch meetsysteem voor milieu en anti-bio-terrorisme doeleinden. De ondertekening van dit akkoord was een belangrijke stap voor AppliTek, daar het op deze manier haar productenplatform verder kon uitbouwen, en deze hoogtechnologische apparatuur gelijktijdig kon lanceren in zo'n 120 landen.<sup>322</sup> Het hoofdkwartier van het bedrijf bevindt zich in Nazareth, de holdings bevinden zich in Dentergem (Innovest). Meestal ontwikkelt AppliTek zelf haar apparatuur met een intern R&D team, maar in sommige gevallen wordt er geopteerd voor een technologische samenwerking waar beide partners knowhow inbrengen. De uitvalsbasis van AppliTek bevindt zich in Thailand en Louisiana. De onderneming is momenteel actief in 120

---

<sup>320</sup> Zie **Figuur MI 10**.

<sup>321</sup> Zie **Figuur MI 11**.

<sup>322</sup> ©AppTek, Nieuwsblad, de Standaard, <http://www.applitek.com/en/home>, [http://www.nieuwsblad.be/article/detail.aspx?articleid=BLGBA\\_20090716\\_001](http://www.nieuwsblad.be/article/detail.aspx?articleid=BLGBA_20090716_001), en in gesprek met Dhr. David Laurier, gedelegeerd bestuurder bij AppliTek.



Figuur MI 12: Beddeleem.



Figuur MI 13: Play AV.

landen, dit alles gecentraliseerd vanuit haar kantoren te Nazareth. De Analyseapparatuur is actief in volgende sectoren: olie, gas, chemie, petrochemie, bio-terrorisme en farmacie.

Perceel 20. Beddeleem – actief in de afbouwsector – ontwerpt, produceert en installeert verplaatsbare systeemwanden.<sup>323</sup> Kantoren, ziekenhuizen, scholen, openbare gebouwen worden daarmee esthetisch en gebruiksvriendelijk ingericht. In 2002 verhuist Beddeleem (van het bedrijfspand aan Flanders Expo te Gent) naar het industrieterrein De Prijkels in Nazareth. Het nieuwe gebouw huisvest alle activiteiten: ontwikkeling, productie, verkoop en administratie. Op een oppervlakte van 43.000 m<sup>2</sup> wordt voorzien in verdere groei en wordt er door de onderneming gestreefd om activiteiten die voorheen werden uitbesteed, voortaan zelf te doen.<sup>324</sup> Beddeleem heeft ervoor gekozen de productie zo verticaal mogelijk te organiseren en uit te bouwen. Het begon allemaal met de eerste productieafdeling, namelijk een schrijnwerkerij. Bij het verhuis naar De Prijkels werd er fors geïnvesteerd in een poederlakafdeling en een aluminiumafdeling. Vroeger verwerkte Beddeleem zelf alle houten panelen, deuren en aluminiumprofielen. Staal werd uitbesteed. Beddeleem was immers geen meester in plaatbewerking maar streefde ernaar om een totaalproject te kunnen realiseren. Hierdoor richtte de onderneming op het nieuwe terrein een eigen toeleveranciers-bedrijf Metal Systems. Beddeleem telt 70 werknemers waarvan 60 mannen en 10 vrouwen. 3 werknemers hebben een universitair diploma, 33 werknemers een diploma hoger onderwijs, 35 werknemers een diploma secundair onderwijs en 2 een diploma lager onderwijs.

---

<sup>323</sup> Zie **Figuur MI 12**.

<sup>324</sup> ©Beddeleem, Microsoft, Metallerie, <http://www.beddeleem.be>, <http://www.microsoft.com/belux/nl/dynamics/cases/?case=beddeleem>, <http://www.metallerie.be> en emailbevraging met Dhr. Jo Beddeleem, gedelegeerd bestuurder bij Beddeleem.

Perceel 15. Play AV is een toonaangevend bedrijf in de audiovisuele markt met vestigingen in Nazareth (De Prijkels) en Brussel.<sup>325</sup> De kernactiviteiten (zowel B2B- als B2C-gericht) zijn: verhuur, multimedia, verkoop en installatie van audiovisuele diensten en materialen Sinds kort (2011) vormen AV Line en Play AV één sterke organisatie, dat gespecialiseerd is in audiovisuele oplossingen en technieken.<sup>326</sup> Het verhaal van Play begint in 1988 toen huidig zaakvoerder Dirk Verhellen CD Acoustics oprichtte. Enkele jaren later kwam er de naamsverandering naar PLAY maar de corebusiness is altijd hetzelfde gebleven: een pionier in de audiovisuele markt met als kernactiviteiten: verhuur, verkoop en installatie van audiovisuele diensten en materialen. Play AV telt 19 werknemers waarvan 15 mannen en 4 vrouwen. 1 werknemer heeft een universitair diploma, 17 werknemers een diploma hoger onderwijs, 1 werknemer een diploma secundair onderwijs.

#### Ruimtelijk-economische positionering

De ruimtelijk-economische positionering kan gevisualiseerd worden aan de hand van drie componenten. Ten eerste is er de consumptiemarkt, die bestaat uit de bevolkingsconcentraties en knooppunten van consumptie, ten tweede de infrastructuur en bereikbaarheid van het bedrijventerrein en ten slotte de economische krachten in de vorm van bedrijventerreinen.<sup>327</sup>

Om de ruimtelijk-economische positionering van het bedrijventerrein De Prijkels op microniveau te bespreken, werd geopteerd om de afbakening te baseren op de economische knooppunten Deinze en Nazareth.<sup>328</sup> De wegeninfrastructuur en de daaraan gekoppelde bereikbaarheid zijn

---

<sup>325</sup> Zie **Figuur MI 13**.

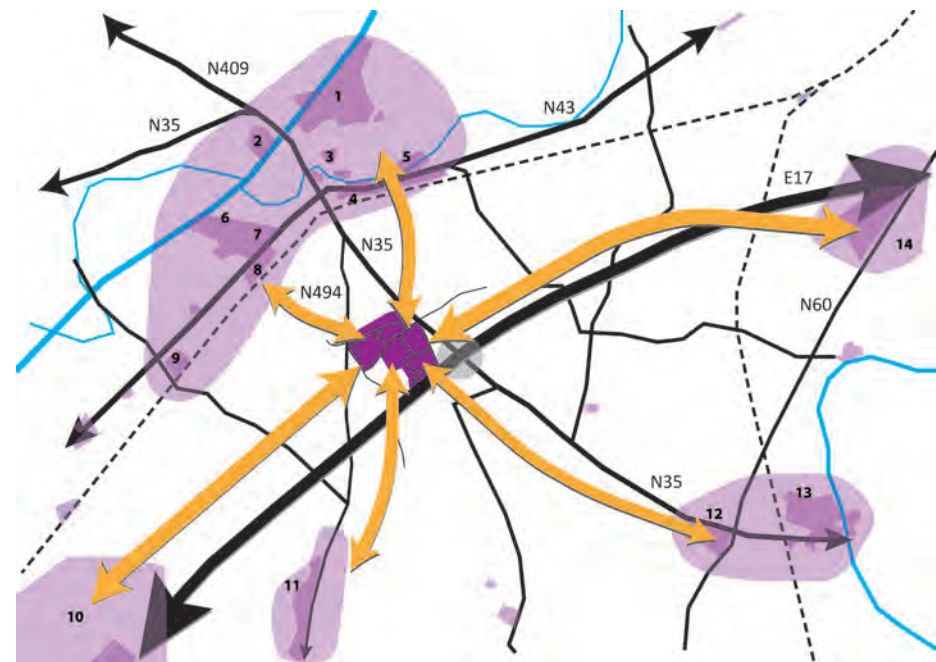
<sup>326</sup> ©Playbiz, <http://www.playbiz.be> en emailbevraging met Dhr. Pieter Voet, projectleider bij Play AV.

<sup>327</sup> In: ALLAERT G., *Wegwijs in ruimtelijke economie*, Academia press, Gent, 2010, p. 40.

<sup>328</sup> Zie **Figuur MI 14**.



**Figuur MI 16:** Consumptiemarkten op microniveau.  
(Bron: Agiv en eigen bewerking.)



**Figuur MI 17:** Economische krachten op microniveau.  
(Bron: Agiv en eigen bewerking.)



**Figuur MI 15:** Lokale wegen. (Bron: Agiv.)



**Figuur MI 14:** Micro. (Bron: Google Earth.)

<b>1</b>	Vaartlaan Filliersdreef
<b>2</b>	Dossche
<b>3</b>	Karel Picquélaan
<b>4</b>	Astene - Gentsesteenweg
<b>5</b>	Astene
<b>6</b>	Europalaan
<b>7</b>	Industrielaan
<b>8</b>	De Tonne
<b>9</b>	Olsene
<b>10</b>	Karreweg - Zulte - Kruishoutem
<b>11</b>	Ambachtelijke zone Deinsesesteenweg
<b>12</b>	Vogelzang - Nazareth - Zingem
<b>13</b>	Gavere - Asper - Gavere
<b>14</b>	Eke

factoren die van cruciaal belang zijn bij het goed functioneren van een bedrijventerrein. De grondstoffen die nodig zijn voor het productieproces dat plaatsvindt in de meeste bedrijven van De Prijkels wordt uitsluitend aangevoerd via vrachtwagens, bestelwagens of auto's. Ook voor de distributie van goederen wordt er louter gebruik gemaakt van voorgenoemde vervoerswijzen. Verder is het ook van belang voor de werknemers dat zij over een gemakkelijk bereikbare werkomgeving beschikken. Bij de bevraging van de werknemers is duidelijk gebleken dat de auto nog steeds het meest gebruikte vervoersmiddel is om de woon-werk afstand te overbruggen. Het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer is ongeveer dezelfde.

De Prijkels wordt ontsloten aan oostzijde, via de Karreweg en de Prijkelstraat, op de N35 en aan de westzijde via de E3-laan en de Souverainestraat op de N494. De Karreweg is de centrale bedieningsweg van de bedrijvenzone en sluit aan via een lichtengeregeld kruispunt op de N35. De Prijkelstraat ontsluit het meest zuidoostelijk deel van de bedrijvenzone en is enkel via een rechts-in-rechts-uit aangesloten op de N35. De N35 geeft zuidwaarts aansluiting op het op- en afrittencomplex van de E17 en gaat verder richting N60 (Nazareth/Gavere/Oudenaarde). Noordwaarts loopt de N35 naar Tielt en geeft hij aansluiting op de N43 (Kortrijk-Gent), de N409 (Deinze/Aalter – E40) en de N466 (Deinze/Gent). De E3-laan en de Souverainestraat zijn zijstraten van de Karreweg en ontsluiten het bedrijventerrein via twee gewone voorrangskruispunten naar de N494, de verbindingsweg Deinze – Kruishoutem – Oudenaarde.<sup>329</sup>

De voornaamste consumptiemarkten in de buurt van De Prijkels zijn de stedelijke kern Deinze, Leihoek, Dries, Petegem, Astene, Machelen en Nazareth. Op het gebied van voorzieningen kan gesteld worden dat Deinze beschikt over een goed uitgebouwd onderwijsnet. Daarnaast is

---

<sup>329</sup> Zie **Figuur MI 15-16**.

ook de voedingssector en de gezondheidszorg zeer sterk aanwezig. HMC International (sector: hulpmiddelen voor mindervaliden, gelegen op De Prijkels) is een voorbeeld van een bedrijf dat hierop inspeelt.<sup>330</sup>

De economische krachten op microniveau situeren zich voornamelijk in en rondom de stedelijke kern van Deinze en Nazareth.<sup>331</sup> De vereniging Econa tracht immers door samenwerking het economisch beleid op het grondgebied van Nazareth en gedeeltelijk Deinze te ondersteunen en te dynamiseren. SE Industries (gespecialiseerd in piping, industriële projecten, prefab en uitbouw) ter illustratie is een groep waarvan het opslaggedeelte van de onderneming zich op de Prijkels bevindt en het hoofdkantoor op de terreinen van Eke in Nazareth; ook is er bijvoorbeeld spreiding van textielactiviteiten (groothandel, productie, onderaanneming) die een belangrijke toegevoegde waarde voor de regio impliceren. Volgens een studie scoort Deinze (en Nazareth) dan ook beter dan haar omliggende gemeenten op vlak van het aantal ondernemingen en werknemers, met uitzondering van Gent. Een indicator wees op een globaal gezien hogere positieve netto-groeiratio voor Deinze, wat betekent dat er meer bedrijven starten dan stoppen.<sup>332</sup> Een aantal bedrijvenzones liggen immers niet altijd even strategisch. Eveneens is de regio Deinze een belangrijk knooppunt voor regionale overslag en distributie dat momenteel heel wat vrachtverkeer genereert doorheen

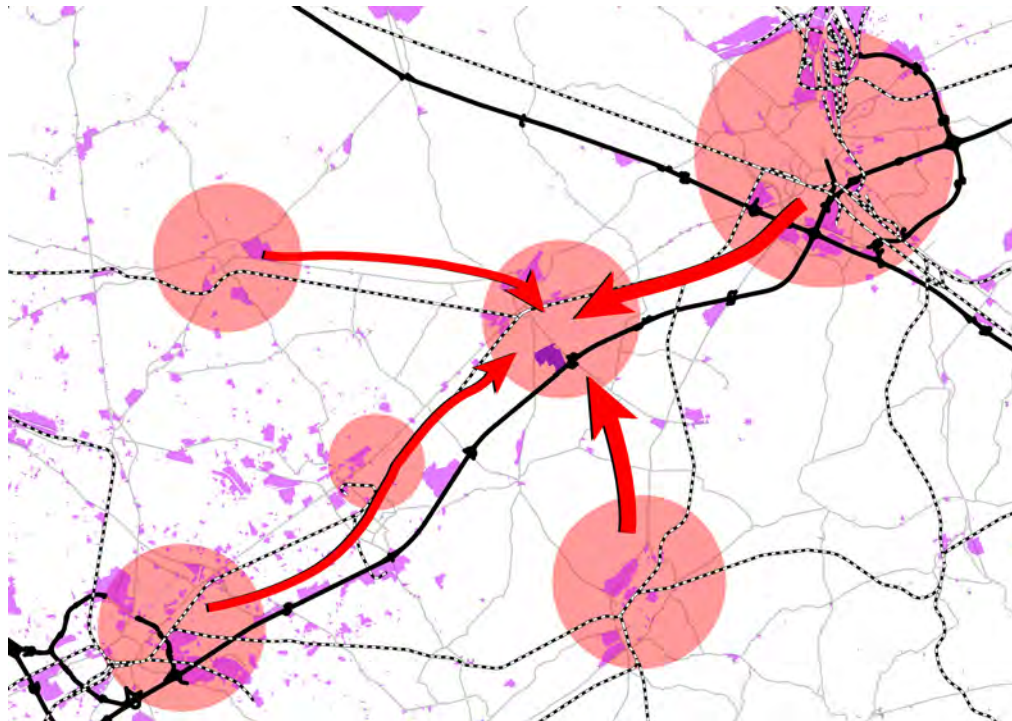
---

<sup>330</sup> Zie **Figuur MI 16**.

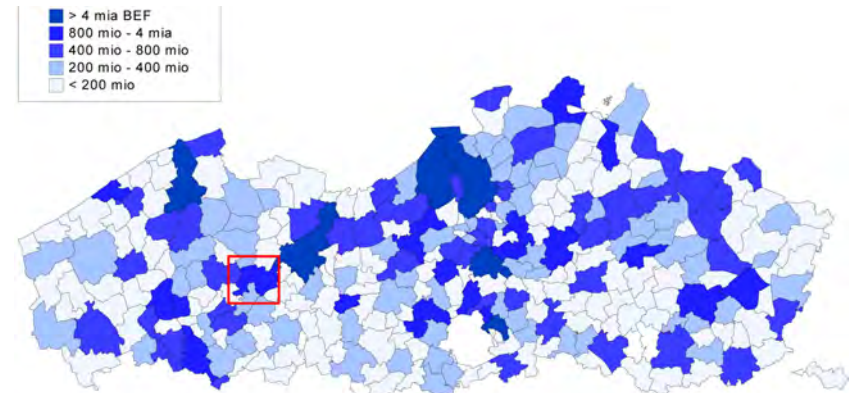
<sup>331</sup> Econa heeft immers tot doel om het economisch beleid op het grondgebied van het economisch knooppunt Nazareth en Deinze te ondersteunen en te dynamiseren.

©Econa, <http://www.econa.be> en zie **Figuur MI 17**.

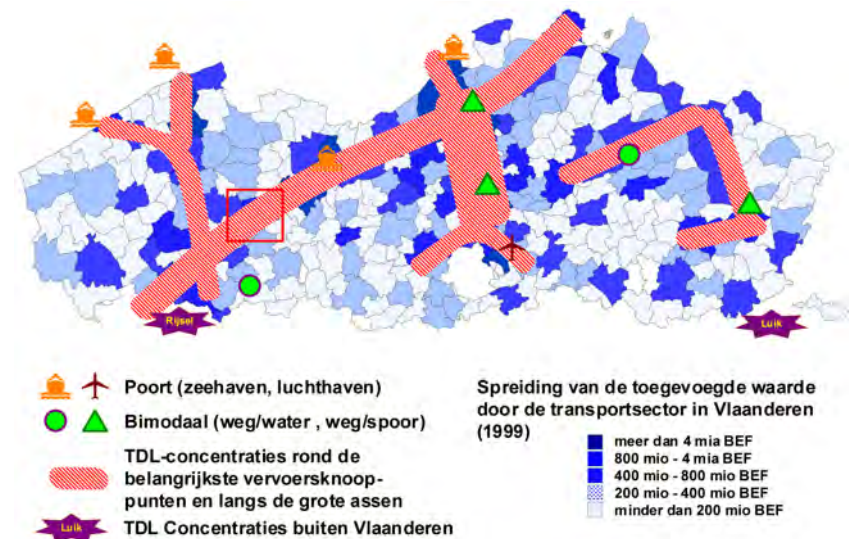
<sup>332</sup> In: HUYGHEBAERT J., *Het strategisch commercieel plan van de gemeente Deinze*, UGent, 2010. Tevens blijkt dit zo het geval te zijn voor De Prijkels (Bron: gesprek met Dhr. Vandewalle, Veneco).



**Figuur MI 18:** Pendelstromen (rood), bedrijventerreinen (paars). (Bron: Agiv en eigen bewerking.)



**Figuur MI 19:** Spreiding van de toegevoegde waarde door de transportsector in Vlaanderen (1999). (Bron: Ruimtelijk-economische aspecten van de ontwikkelingen in transport, *distributie en logistiek in Vlaanderen*, 2008.)



**Figuur MI 20:** Bestaande ruimtelijk-economische structuur TDL. (Bron: Ruimtelijk-economische aspecten van de ontwikkelingen in transport, *distributie en logistiek in Vlaanderen*, 2008.)

het centrum.<sup>333</sup> Toekomstige ontwikkelingen liggen dan ongetwijfeld ook in gevorderde multimodaliteit.

Om de ruimtelijk-economische positionering van De Prijkels op mesoniveau te bespreken, wordt rekening gehouden met de ligging langsheen de E17 en de positie tussen de economische concentratiegebieden Kortrijk, Tielt, Oudenaarde en Gent. In de ruimtelijk-economische structuur behoort Deinze en Nazareth met een tewerkstelling tussen 10.000 en 25.000 werknemers tot een belangrijke tewerkstellingspool.<sup>334</sup> Naast werknemers uit Deinze en Nazareth zelf is er een pendelstroom vanuit vooral Zulte, Nevele, Oudenaarde, Tielt, Kortrijk en Gent.<sup>335</sup>

In een onderzoek van het 'Vlaamse Instituut voor de bevordering van het wetenschappelijk-technologisch onderzoek in de industrie' heeft de toepassing van bepaalde clusteridentificatiemethodes geleid tot het vaststellen van 5 megaclusters. De sterke variatie aan type bedrijvigheid op het regionaal gemengd terrein van De Prijkels bewerkstelligt dan ook een bepaalde graad van verwevenheid met praktisch elke megacluster (agro-voeding in mindere mate).<sup>336</sup> De kennisfactor in de megaclusters noodzaakt de bedrijven (eveneens op De Prijkels) tot een continue vernieuwing en aanpassing van productiemethodiek. De nabijheid van de kennisintensieve steden Gent en Kortrijk vormen dan ook een surplus. In "Productiestructuur versus productiemilieu" wordt hier verder op ingegaan.

---

<sup>333</sup> In: VIL, *Extended Gateway Vlaanderen - Logistieke Poort Oost-Vlaanderen*, Antwerpen, 2008.

<sup>334</sup> In: SORESMA, *Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Deinze*, Deinze, 2007.

<sup>335</sup> Zie **Figuur MI 18**.

<sup>336</sup> Volgende clusters werden geïdentificeerd: Agro-voeding, Bouw & Metaal, Chemie, Transportmiddelen & Distributie, Diensten.

In: IWT Studies, *Identificatie van techno-economische clusters in Vlaanderen op basis van input-outputgegevens voor 1995*, Brussel, 2000.

De uitzonderlijke ligging van Deinze binnen 'bandstad' tussen Kortrijk en Gent en de goede verbindingen met het achterland (o.a. Tielt en Oudenburg) dragen bij tot het belang van de transportfunctie van de gemeente.<sup>337</sup> In het kader van het RSV heeft een studie de spreiding van de toegevoegde waarde door de transportsector in Vlaanderen dit aangetoond.<sup>338</sup>

#### Ruimtelijke economie vanuit historisch perspectief

Alvorens de ontwikkeling van De Prijkels onderging Deinze en Nazareth enkele kenmerkende (industriële) transformaties. Een belangrijke ingreep in de 19<sup>e</sup> eeuw was de aanleg van de spoorlijn Gent - en het station in Deinze. Ook het nabijgelegen Astene kreeg na verloop van tijd een stopplaats. Hoewel beide kernen met elkaar verbonden waren door de N43, vormden ze nog duidelijk gescheiden morfologische eenheden. De noord-zuidoriëntatie van de stad was nog sterk aanwezig. Het zwaartepunt van de kern was gelegen in het centrum van Deinze ten noorden van de Leie. Het station van Deinze en de stopplaats van Astene vormden twee duidelijke ontwikkelingspolen, ook in Petegem waren al ontwikkelingen waar te nemen ter hoogte van de verbindingsweg Gent-Kortrijk, loodrecht op de oude ontwikkelings-as Brugge-Oudenaarde. Het gevolg was dat vanaf het begin van de 20ste eeuw watergebonden nijverheid zich is gaan vestigen in het gebied tussen Astene en Deinze ten westen van de N 43 vestigt, terwijl de oostkant dan weer bedrijven aantrok die via het spoor konden ontsloten worden. De smalle strook

---

<sup>337</sup> De term 'bandstad' verwijst de parallelle infrastructurele ontwikkelingen tussen Gent en Kortrijk (de Leie, het spoor, de nationale weg en de autosnelweg). Telkens er een modernere verbinding tot stand kwam, bracht dit een economische dynamiek met zich mee.

In: CATTOOR B., *Figures infrastructures: an atlas of roads and railways*, Amsterdam, 2011, p. 174.

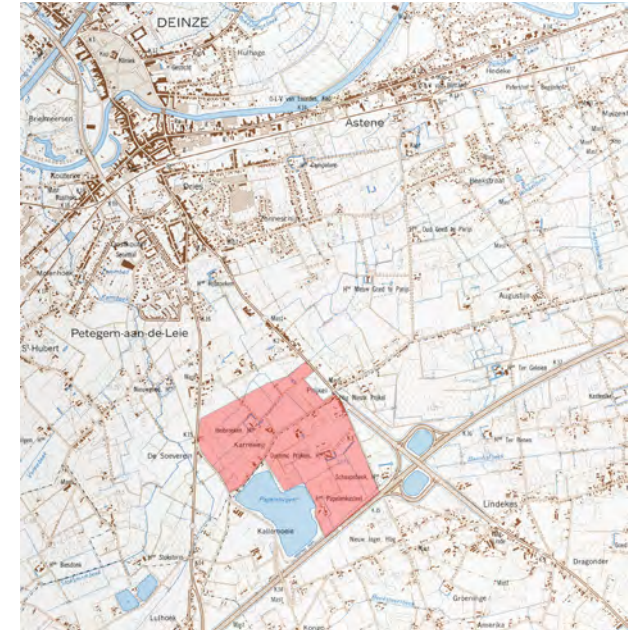
<sup>338</sup> In: IDEA CONSULT, *Ruimtelijk-economische aspecten van de ontwikkelingen in transport, distributie en logistiek in Vlaanderen*, Brussel, 2001. Zie **Figuur MI 19-20**.



Figuur MI 21: 1948.



Figuur MI 22: 1965.



Figuur MI 23: 1975.



Figuur MI 24: 2000.



Figuur MI 25: 2010. (Bron: Google Earth en eigen bewerking.)

**Figuur MI 21-24:** (Bron: Militair Geografisch Instituut, schaal 1:25000, Brussel, 1948-1965; Nationaal Geografisch Instituut, schaal 1:10000, Brussel, 1975-2000. Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie: BRKZ.KRT; eigen bewerking.)



tussen Leie en spoorweg vormde zo vanaf Petegem tot Astene één lint van afwisselend woning en fabrieken.<sup>339</sup>

Na de Tweede Wereldoorlog, jaren 1960 en 1970, leidde het veralgemeend autobezit tot een versnelde transformatie. Ook in de rurale gebieden werd verstedelijking waargenomen. Landelijke kernen die niet aan een spoorlijn gelegen zijn breidden zich uit. De oorspronkelijke morfologie vervaagde, Deinze en de omliggende kernen vormden zodoende een nevelvlek waarin de oude verkeersassen - door hun dichte bebouwing - wel nog goed herkenbaar bleven.<sup>340</sup>

Belangrijke industriezones ontwikkelden zich niet meer in de stadskern, zoals in het verleden, maar aan de randen van het stedelijk weefsel: langs het Schipdonkkanaal in het noorden, en tussen de spoorwegen naar Kortrijk en De Panne in het westen. Langs de N43 vestigden zich heel wat KMO's en baanwinkels, soms in de plaats van de vroegere industriële vestigingen. Door de infrastructuurbundel van de spoorlijn en de N43, met alle dynamische ontwikkelingen die daaraan gekoppeld waren, vormden Astene en Deinze-Petegem een morfologisch geheel, hoewel ze nog steeds van elkaar gescheiden zijn door het bosgebied rond Astene-Dreef.

De jaren 1960 worden gekenmerkt door grootschalige infrastructuurprojecten. Voor Deinze mag de E17 (Gent-Kortrijk) uiteraard niet onvermeld blijven. Sinds de jaren 1980 zijn de oude verkeersassen dan ook minder bepalend geworden voor de morfologie. De aanwezigheid van de E17 wijzigde de hiërarchie van de oorspronkelijke verbindingssassen, waardoor dynamische ontwikkelingen geïnitieerd konden worden. Bij het op- en afrittencomplex van de E17 werd een nieuwe bedrijfzone ontwikkeld (E3-laan/De Prijkels). Ook ten noorden van de Leie, langs het

---

<sup>339</sup> Zie **Figuur MI 21**.

<sup>340</sup> Zie **Figuur MI 22**.

Schipdonkkanaal, breidde de bedrijvigheid zich verder uit in oostelijke richting.<sup>341</sup>

Met het KB van 24/2/1977 (Gewestplan) werd de E3-laan/De Prijkels als 'industriegebied voor milieubelastende industrieën' bestemd. In de jaren 1980 vestigden de eerste bedrijven zich op het ontwikkelde lokale bedrijventerrein 'E3-laan' (noordelijk deel van 'De Prijkels') door de stad Deinze.<sup>342</sup>

Eind de jaren 1990 en begin de jaren 2000 werd het zuidelijk deel van 'De Prijkels' als regionaal bedrijventerrein door de intercommunale vereniging Veneco ontwikkeld. Een gewestplanwijziging in 1999 heeft de bestemming van de Papelenvijver 'stortgebied met nabestemming natuurontwikkeling' aangevuld met een omzetting van ongeveer 8 ha agrarisch gebied naar industriegebied tussen de vijver en het al bestemde industriegebied (beperkte uitbreiding van 'De Prijkels').<sup>343</sup> Vanaf 2004 (datum van de goedkeuring van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen) werd de provincie bevoegd voor afbakeningen van kleinstedelijke gebieden.

In 2011 werd de 'Afbakening kleinstedelijk gebied Deinze' goedgekeurd waardoor de uitbreiding van het bedrijventerrein 'De Prijkels' met een grafisch plan zijn verordenend karakter heeft verkregen.<sup>344</sup> Het terreinbeheer van deze uitbreiding (40 ha voor Deinze en 20 ha voor Nazareth) gebeurt eveneens door de Intercommunale ontwikkelingsvereniging Veneco (regionale samenwerking tussen Deinze, Nazareth en Kruishoutem; dit zijn de gemeenten waarop De Prijkels in de toekomst verder zal uitbreiden). De plannen reflecteren een uitbreiding bestaande

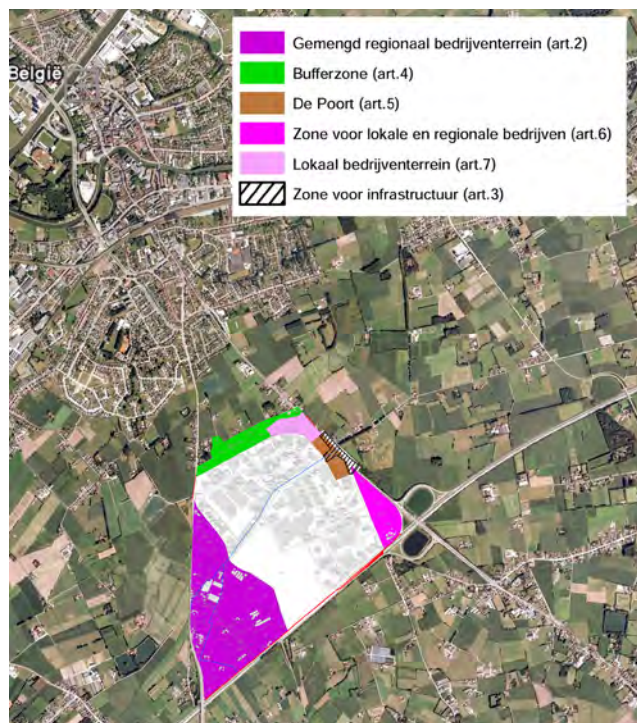
---

<sup>341</sup> Zie **Figuur MI 23**.

<sup>342</sup> Zie **Figuur MI 24**.

<sup>343</sup> Zie **Figuur MI 25**.

<sup>344</sup> In: Provincie Oost-Vlaanderen, *Afbakening kleinstedelijk gebied Deinze*, Gent, 2011.



**Figuur MI 26:** Geplande uitbreiding van De Prijkels. (Bron: Google Earth en PRUP Deinze.)

**Figuur MI 27:** Waarden Economische beslissingskracht. (Bron: Trendstop.)

Bedrijf	Sector	TW [euro]	Investeringen [euro]	Omzet [euro]
Omega Pharma Belgium	Farmaceutische producten, verkoop (geen apothekers)	29220836	297301	239426089
Bekaert Advanced Coatings	Metaal (oppervlaktebehandeling, bekleding)	14381541	712921	34749395
Willequet nv	Voedingsindustrie	7758126	1034908	39358620
Victaulic Europe Idc	Metaal	7276684	4500	13627893
Beddeleem	Afwerking	7215663	313752	33207992
Spiromatic nv	Metaalverwerking (opslagsystemen)	5243212	286489	12079989
Sadel nv	Staal, staalproducten	4478589	78934	48682753
Brachot-Hermant nv	Natuursteen verwerkend bedrijf	4290173	141664	35220536
Nagel Belgium BVBA	Transport en logistiek	3807387	245072	14779571
Dakota Coatings	Chemische nijverheid (kunststoffen)	2624949	144115	14570079
KettenWulf	Machines en onderdelen, verkoop	2240087	70666	9561446
HMC International (Deinze en Aalter)	Hulpmiddelen voor mindervaliden	2079763	62942	3410422
Hesse Benelux NV	Beitsen, vernissen en lakken (houthandel)	1888800	265468	2477390
Play nv	Audiovisuele materialen (verkoop & verhuur)	1829314	504156	6199626

van enkele tientallen hectares waarbij zones gepland werden voor regionale bedrijven, lokale bedrijven en complementaire bedrijven.<sup>345</sup>

Zoals men kan zien op bovenstaande figuur komt er extra ruimte voor zowel regionale als lokale bedrijven. Ook zal een zone voor zgn. complementaire bedrijven, d.w.z. bedrijven die een activiteit hebben die ondersteunend is voor regionale bedrijven, ontwikkeld worden. Deze locatie moet dan ook als een poort fungeren voor het al ontwikkelde bedrijventerrein 'De Prijkels' te Nazareth en E3-laan op het grondgebied van Deinze en de ontwikkelingen die de komende jaren inzake bedrijfshuisvesting op stapel staan.<sup>346</sup> Andere invullingen waaraan men denkt zijn: offsetbedrijven, labo's, onderzoekscentra, gebouw waarin telecom en computerondersteuning gegeven wordt en opslag van hoogtechnologisch materiaal. De uitbreiding biedt met andere woorden positieve opportuniteiten doordat een groot geschakeld bedrijventerrein van aanzienlijke omvang vele voordelen kan bieden inzake het beheer, logistiek, duurzaamheid, ... In "Trends" zullen deze potenties aan bod komen.

### Productiestructuur versus productiemilieu

Op basis van de verschillende componenten van de PS en PM uit het handboek en een selectie van enkele bedrijven (zie "Steekkaart") zal in dit gedeelte getracht worden om zowel de ondernemings- als omgevingsdynamiek uit te diepen van het bedrijventerrein De Prijkels.

#### *Productiestructuur*

Grote versus Kleine Ondernemingen. Op het bedrijventerrein De Prijkels hebben zich voornamelijk (stuwende) KMO's gevestigd. De grootteorde van de percelen laat immers een mooie mix toe op basis ruimte-

---

<sup>345</sup> Zie **Figuur MI 26**.

<sup>346</sup> ©Veneco, [http://www.veneco.be/ndl/bedrijventerreinen\\_prijkels.asp](http://www.veneco.be/ndl/bedrijventerreinen_prijkels.asp).

behoefte.<sup>347</sup> Momenteel bevinden zich er gevarieerde bedrijven, zowel naar grootte als naar activiteiten: zowel ambachtelijke bedrijven als grootschalige verwerkende industrie, kleinhandel, groothandel. Tevens bevindt het merendeel van de kleine ondernemingen zich voornamelijk op het grondgebied van Deinze (houthandelszaken, garages, bouwondernemingen, ...). Het louter maken van een cijfermatige opdeling op basis van het aantal werknemers zegt ons immers niet zoveel. De ondernemingsdynamiek kan aldus – vanuit de ruimtelijke economie – pas blootgelegd worden door een analyse van de bestaande netwerken op de zeer uiteenlopende schaalniveaus tussen de activiteiten.

Economische beslissingskracht.<sup>348</sup> De relatief hoge cijfers bevestigen de analyse van Professor Allaert, die de EDP-gegevens in het licht van het structuurplan Vlaanderen heeft onderzocht en opmerkte dat de EDP vooral in het buitengebied sterk is gestegen.<sup>349</sup> Zowel de gemeente Deinze als Nazareth (grondgebied De Prijkels) reflecteren een algemeen stijgende trend betreffende omzet, investeringen en toegevoegde waarde ten opzichte van de regio.<sup>350</sup>

Sectordynamiek en clusterdynamiek. 'De geografische schaal van een cluster kan gaan van een industrie-ontwikkeling tot een regio of zelfs aangrenzende landen. Clusters kunnen ook allerlei vormen aannemen.'<sup>351</sup> Clusters of netwerken worden in deze optiek gezien als bestaande relaties tussen bedrijven, instellingen, leveranciers, ...

---

<sup>347</sup> Zie "Steekkaart" en zie **Figuur MI 3**.

<sup>348</sup> Zie **Figuur MI 27**.

<sup>349</sup> In: Vlaams Ministerie, *De Economic Decision Power (EDP) in Vlaanderen* - Stativaria 21, Brussel, 1999.

<sup>350</sup> Weliswaar is er bij enkele bedrijven een lichte daling op te merken in 2009 als gevolg van de crisis.

<sup>351</sup> In: ALLAERT G., *Wegwijs in ruimtelijke economie*, Academia press, Gent, 2010, p. 49.



De geografische schaal van de aanwezige clusters of netwerken op het bedrijventerrein De Prijkels gaat van zeer lokaal tot regionaal en tot over de landsgrenzen heen. Op schaal van het bedrijventerrein werkt de transportfirma Snel Logistic Solutions met enkele bedrijven samen op gebied van goederenopslag, -overslag, en -vervoer. Voor de Prijkels werd in 2008 immers een uitgebreide studie gevoerd (door het studie bureau Traject nv) inzake de gegenereerde goederenstromen op het terrein.<sup>352</sup> Tegenwoordig maakt zo'n 15% van de gevestigde bedrijven gebruik van deze gemeenschappelijke goederendienst. Uiteraard is dit relatief lage percentage het gevolg van het type activiteiten op De Prijkels. Bepaalde bedrijven leveren bijvoorbeeld enkel in bulk (Spiromatic), werken samen met een gespecialiseerde transportfirma (Brachot-Hermant) of hebben een logistieke afdeling (Play AV). Binnen een sector kan er eveneens gesproken worden van soms zeer lokale clusters of samenwerkingsverbanden. Spiromatic heeft zo sinds kort de constructie van roestvrijstaal en aluminium deels uitbesteed aan Inkonox (gevestigd op het terrein van Spiromatic). Beddeleem heeft een eigen toeleveranciersbedrijf (plaatbewerkingsafdeling) opgericht (Metal Systems), de verhuis naar De Prijkels (43.000 m<sup>2</sup>) vormde hiervoor aldus een mooie opportuniteit.

De regionale en mondiale schaal belichamen zeer complexe en diverse relaties en structuren tussen de bedrijven en instellingen. Het nichebedrijf Spiromatic verkoopt hun producten vanuit Nazareth, maar werken ook samen met verdelers (Benelux, Tsjechië, Australië, Mexico,...) die actief zijn op de deegverwerkende sector (kleden volgt immers op de systemen van Spiromatic). Tegelijkertijd probeert Spiromatic zo direct mogelijk met de eindklant te communiceren zodat ze hun technisch verhaal zelf kunnen

---

<sup>352</sup> Doel van het onderzoek was om een globaal inzicht te verkrijgen in het vrachtvervoer dat genereerd werd door de aanwezige bedrijven. Op basis van de onderzoeksresultaten wenste de VZW Prijkels nieuwe groepsacties te distilleren die betere voorwaarden en interessantere prijzen zouden genereren.

In: Emailbevraging met Bart Desmedt, Traject nv - mobility management.

uiteenzetten aangezien een verdeler soms afremmend kan werken. De meeste klanten situeren zich in Oost- en West-Vlaanderen, maar de grote omzet van het bedrijf wordt voornamelijk gehaald uit export (85%) door sterke toename van de Oost-Europese landen. De grondstoffen voor de onderdelen dat Spiromatic vervaardigd zijn afkomstig uit Frankrijk, Spanje en Nederland. De Euronyl Plastic Group (spuitgieten) heeft zich gespecialiseerd in onderaanneming (subcontracting) en kan bijgevolg als toeleverancier (supplier) van diverse producten ten behoeve de automotive, farmasector, voedingssector, ...gezien worden. Vanwege de specifieke eisen van de producten vormt de synergie tussen de verschillende bedrijven van deze group een essentieel element. De hoofdzetel van de group bevindt zich op De Prijkels, waar eveneens een productieafdeling, een R&D afdeling en groothandel plaatsvinden. Overigens vormt de Euronyl group een netwerk dat zich uitstrekt tot China (zie "Steekkaart"- perceel 11). Netwerken, partnerships, kennis en innovatie behoren immers tot de kritische succesfactoren voor een clusterontwikkeling.<sup>353</sup> Dit bewijst ook het bedrijf Beddeleem, dat partners heeft in de Verenigde Emiraten, Griekenland en Portugal. Beddeleem International werkt eveneens samen met lokale partners die instaan voor de commercialisering en plaatsing.

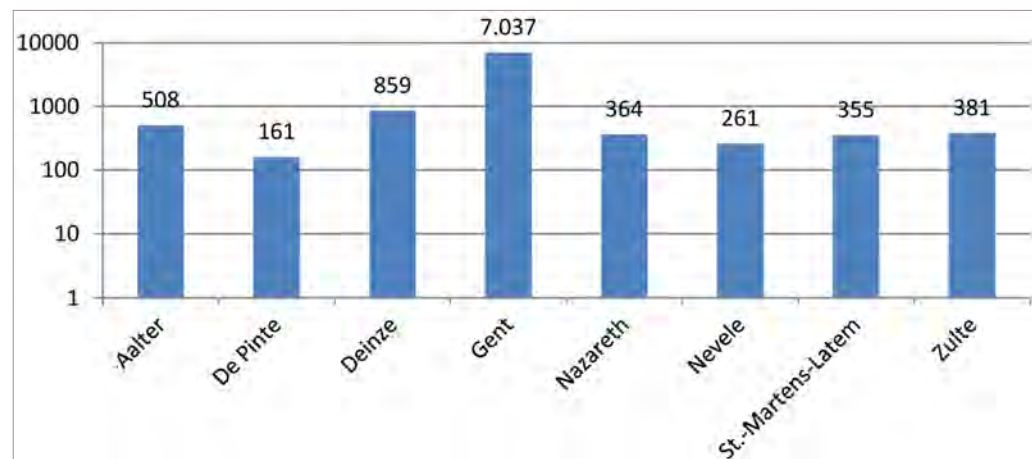
De economische-technologische dynamiek. Op De Prijkels kan er gesproken worden van een min of meer evenwicht tussen de 'economies of scale' en 'economies of scope' met een trend naar 'economies of scope'. Euronyl Plastics Group is een B2B (Business to Business) producerend bedrijf dat gespecialiseerd is in spuitgieten. De aard van hun activiteiten kan geclassificeerd worden ergens tussen discontinue processen en productgroepen. Doordat het bedrijf aan 'custom moulding' doet, is het communicatieaspect tussen de klant enerzijds en het bedrijf anderzijds uitermate belangrijk. De 4 R&D departementen die deel

---

<sup>353</sup> In: ALLAERT G., *Wegwijs in ruimtelijke economie*, Academia press, Gent, 2010, p. 51.

Oprichtingsratio								
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Deinze</b>	7,8	6,2	6,6	6,1	5,7	6,7	7,7	6,6
<b>Structuurondersteunende steden</b>	8,0	6,8	7,1	6,6	6,7	6,6	7,9	7,9
<b>Vlaams Gewest</b>	8,4	7,0	7,2	7,0	6,9	6,7	8,1	8,3
Uittredingsratio								
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Deinze</b>	5,1	5,6	6,5	6,4	5,3	4,8	6,6	5,6
<b>Structuurondersteunende steden</b>	7,3	6,9	7,3	7,0	6,5	6,7	6,8	6,2
<b>Vlaams Gewest</b>	7,4	7,2	7,1	6,9	6,5	6,4	6,5	6,3
Nettogroeiratio								
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Deinze</b>	2,6	0,6	0,1	-0,3	0,4	1,8	1,2	1,0
<b>Structuurondersteunende steden</b>	0,7	-0,1	-0,2	-0,4	0,2	-0,1	1,1	1,6
<b>Vlaams Gewest</b>	1,1	-0,2	0,1	0,0	0,3	0,4	1,6	2,0

**Figuur MI 28:** Evolutie bedrijvigheid voor Deinze en het Vlaams Gewest van 1999 t.e.m. 2006. (Bron: HUYGHEBAERT J., *Het strategisch commercieel plan van de gemeente Deinze*, UGent, 2010.)



**Figuur MI 29:** Aantal ondernemingen in Deinze en omliggende gemeenten 2006. (Bron: HUYGHEBAERT J., *Het strategisch commercieel plan van de gemeente Deinze*, UGent, 2010.)

uitmaken van de Group wijzen duidelijk op een sterke nood aan de kennisfactor om de producten steeds goed af te stemmen op de klant en op deze wijze de consumentenmarkt breed te houden. Specialisatie vormt immers een must, Euronyl concentreert zijn activiteiten dan ook op twee hoofdsegmenten (o.a. automotive en MFC) en werd hierdoor een onmisbare schakel in diverse maakketens (supply chains). Beddeleem is dan vooral gericht op middellange en korte series van heterogene producten (productgroepen). De verticaal uitgebouwde productie van Beddeleem (panelenfabriek, aluminiumafdeling, volautomatische poederlakafdeling, plaatbewerkingsafdeling,...) weerspiegelt een technologische dynamiek kenmerkend voor vele ondernemingen op het bedrijventerrein. Het bedrijf Spiromatic vertrekt steeds vanuit gestandaardiseerde onderdelen, maar maakt technologische producten in nauw overleg met de klant. Een groot deel van hun investeringen zijn bijvoorbeeld ten laste van de klant doordat het veelal om 'custom made' producten gaat (projectsituaties). Becewa doet onderzoek van water, bodem, lucht en afvalstoffen (kennisintensieve dienstverlening). Play AV verschaft audiovisuele diensten en materialen voor specifieke situaties (projectsituaties).

Het is duidelijk dat er op De Prijkels een zeer uitgebreid arsenaal van productpakketten aanwezig is. Deze context (marktvraag) en een toenemende concurrentie hebben vele bedrijven genoodzaakt tot grote investeringen die voor het overgrote gedeelte toegewezen werden in technologische innovatie.

Faillissementen en oprichting nieuwe ondernemingen. 'Een goed investeringsklimaat in een regio kenmerkt zich doordat er bedrijven ontstaan en zich ontplooiën. Dit economisch proces van oprichtingen (geboorten) en verdwijningen (sterften) van bedrijven noemt men de

demografie van de ondernemingen'<sup>354</sup> voor Deinze ligt zowel de oprichtings- als uittredingsratio lager dan die van de structuur ondersteunende steden en het Vlaams Gewest, maar er zijn ook minder stopzettingen.<sup>355</sup> Als gevolg hiervan ligt de netto-groeiratio globaal hoger in Deinze, wat betekent dat er een hoger investeringsklimaat heerst in de regio.<sup>356</sup> De relatief recente vestigingen (sinds 2000) op De Prijkels wakkeren dit positieve klimaat sterk aan. Eveneens heeft Deinze en Nazareth samen (na Gent) het grootste aantal ondernemingen heeft in Oost-Vlaanderen.<sup>357</sup>

Octrooiaanvragen. Octrooiaanvragen kunnen inzicht geven in de mate waarin bedrijven innovatief zijn. Creativiteit en investering in zowel technologie als arbeid vormen cruciale factoren met betrekking tot het groeien van een onderneming. Een octrooi of patent is een exclusief recht tot het industrieel maken of verkopen van een product.<sup>358</sup> Octrooien oefenen in bepaalde gevallen eveneens een sterke invloed uit op toekomstige exportmarkten en dragen zodoende bij tot een verdergaande globalisering. AppliTek vormt hiervan een mooi voorbeeld. In 2009 heeft het bedrijf een wereldwijd licentie- en patentakkoord ondertekend met het beursgenoteerde bedrijf Modern Water. Het akkoord bestond erin dat AppliTek de wereldwijde productie- en patentrechten zou verwerven van een hoogtechnologisch meetsysteem voor milieu en anti-doeleinden.<sup>359</sup> De ondertekening van dit akkoord was dan ook een belangrijke stap voor AppliTek, daar het op deze manier haar productenplatform verder kon uitbouwen, en deze apparatuur gelijktijdig lanceren in circa 120 landen.

<sup>354</sup> In: POM-ERSV Limburg in: HUYGHEBAERT J., *Het strategisch commercieel plan van de gemeente Deinze*, UGent, 2010.

<sup>355</sup> Zie **Figuur MI 28**.

<sup>356</sup> In: HUYGHEBAERT J., *Het strategisch commercieel plan van de gemeente Deinze*, UGent, 2010.

<sup>357</sup> Zie **Figuur MI 29**.

<sup>358</sup> ©Wikipedia, <http://nl.wikipedia.org/wiki/Octrooi>.

<sup>359</sup> ©Nieuwsblad, <http://www.nieuwsblad.be>.



**Figuur MI 30:** Situering van O&O bedrijven. (Bron: POM Oost-Vlaanderen, *Uitmuntende kennisregio: de O&O bedrijven in Oost-Vlaanderen*, Gent, 2010.)



Overige bedrijven op De Prijkels die in het laatste decennium patenten hebben aangevraagd zijn: Beddeleem (glaskopperprofiel, koppelprofiel), Dakota Coatings, Plav AV en Opsinox (gecombineerd rookgasafvoer, luchttoevoer en ventilatieluchtafvoersysteem). Het nichebedrijf Spiromatic heeft enkele jaren geleden bijvoorbeeld geen patent voor hun spirosift (zeefapparaat) aangevraagd waardoor er indirect nadelen konden optreden. Hierbij denken we aan het risico dat het product gekopieerd wordt door concurrenten en goedkoper op de markt aangeboden wordt.

### *Productiemilieu*

Kennismilieu. Regio's met een sterk kennismilieu zijn economisch sterker gewapend dan regio's waar het kennismilieu zwakker is ingebed.<sup>360</sup> Uit een onderzoek van POM Oost-Vlaanderen is gebleken dat het aantal technologieën die bedrijven nodig hebben om te kunnen concurreren op de wereldmarkt, sterk is toegenomen. Dat heeft geleid tot de ontwikkeling van open innovatiesystemen waarbij bedrijven kennis en ideeën extern zijn gaan zoeken: bij universiteiten, onderzoeksinstituten, hoogtechnologische starters, leveranciers, klanten en andere bedrijven.<sup>361</sup> Het merendeel van de O&O bedrijven (67,5%) is gevestigd op een bedrijventerrein. Zoals te zien is op onderstaande figuur bevinden zich in de regio Deinze en specifiek op De Prijkels een relatief sterke concentratie aan O&O bedrijven.<sup>362</sup>

Een opmerkelijke evolutie op het bedrijventerrein is de toename van kennisintensieve ondernemingen het laatste decennium. In bepaalde gevallen zijn het vaak ook bedrijven die direct of indirect input kunnen leveren aan het duurzaamheidsconcept. Hierbij denken we bijvoorbeeld aan Eurofins Becewa (milieulaboratorium) of Applitek (analytische

---

<sup>360</sup> In: ALLAERT G., *Wegwijs in ruimtelijke economie*, Academia press, Gent, 2010, p. 62.

<sup>361</sup> In: POM Oost-Vlaanderen, *Uitmuntende kennisregio: de O&O bedrijven in Oost-Vlaanderen*, Gent, 2010.

<sup>362</sup> Zie **Figuur MI 30**.

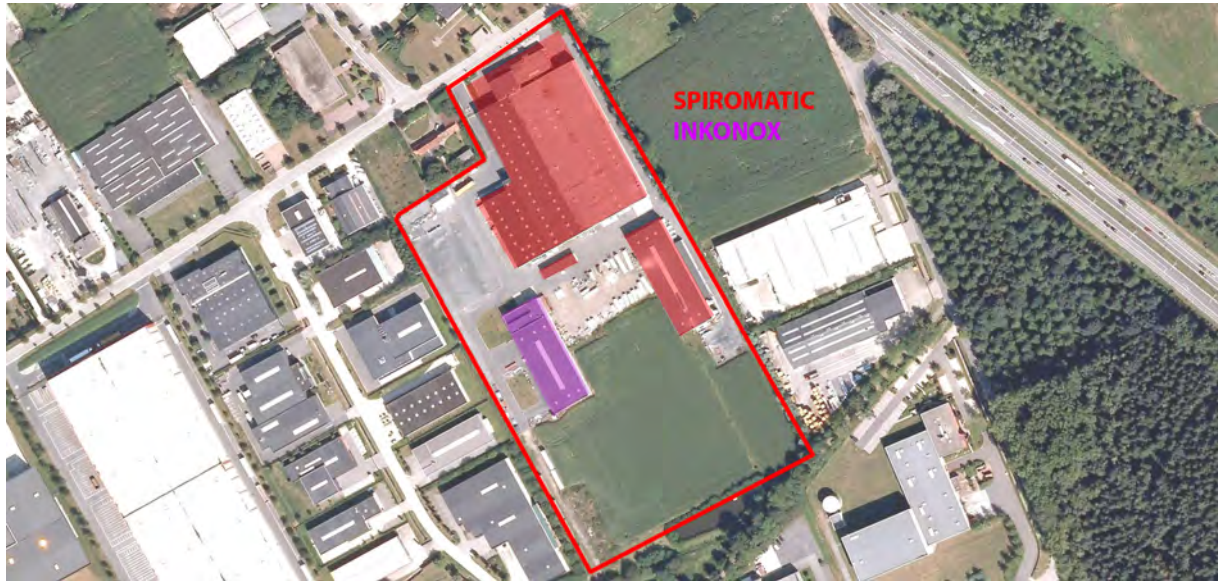
technologie). Op langere termijn zullen eveneens alle Belgische milieuactiviteiten van Eurofins in de nieuwe site in Nazareth gegroepeerd worden.<sup>363</sup>

Producterende bedrijven hebben afhankelijk van hun activiteit een verhoogde technologische en innovatieve basis nodig. Dit uit zich op het terrein in diverse afdelingen (R&D afdelingen) per onderneming (Euronyl, Spiromatic, Play AV, Applitek,...). Het inspelen op de wereldmarkt en een toenemende productmix dankzij technologische vernieuwing resulteert dan ook in een expansie van de markt. Verder maken de bedrijven gebruik van ondersteunende diensten betreffende ICT infrastructuur. Edan Integrator NV uit Gent bijvoorbeeld levert Spiromatic geïntegreerde bedrijfsoplossingen (software). Snel Logistic Solutions maakt gebruik van een CarCube boordcomputer van Punch Telematix, waardoor het bedrijf ecologisch verantwoord kan rijden. Enzovoort...

Ruimte (grond) voor ontwikkeling. De Prijkels is door zijn omvang (113 ha en in de toekomst 200 ha) een exemplarisch voorbeeld van een geschakeld bedrijventerrein. Momenteel is het terrein voor 90% bezet. Ten gevolge van deze bezettingsgraad wordt in de nabije toekomst ruimte voor uitbreiding voorzien (zie "Ruimtelijke economie vanuit historisch perspectief"). Belangrijk te vermelden is dat men verder wil diversifiëren. De huidige bedrijfsactiviteiten op De Prijkels vormen immers een mooie aanzet voor verdergaande ondersteuning (complementaire bedrijven). De voordelen en gevolgen van de ontwikkeling van het bedrijventerrein zal toegelicht worden in "Kosten en baten van het bedrijventerrein" waarbij door middel van een kwalitatieve analyse het parkmanagement van De Prijkels onder de loep genomen zal worden.

---

<sup>363</sup> ©Eurofins, <http://www.eurofins.be/nl/nieuws/nieuws/becewa-bij-eurofins.aspx>.



Figuur MI 31: Terrein Spiromatic. (Bron: Google Earth en eigen bewerking.)



Figuur MI 32: Hoofdingang De Prijkels. Verkeersproblemen. (Bron: eigen bewerking.)

Een groot aantal van de bedrijven op De Prijkels (op het grondgebied van Nazareth) hebben zich er gevestigd omwille van uitbreidingsdrank en regionale motieven. Grond voor ontwikkeling kan hierbij in verband gebracht worden met een typerend Belgische KMO-groei-verhaal. Het familiebedrijf Spiromatic bijvoorbeeld werd opgericht in 1963 in het centrum van Nazareth (kleine KMO-zone) in nabijheid van landbouwbedrijven en bakkerijen. Uit de agrosector putte het bedrijf input voor het ontwikkelen van zeer gegeerde systemen voor opslag en transport van o.a. graanproducten (silo's). Omwille van een ruimtetekort voor uitbreiding, weigeringen van milieuvergunning- en exploitatievergunning verlengingen (landbouwgronden transformeerden immers tot woonwijken) en een marktwijziging werd het bedrijf genoodzaakt een andere locatie op te zoeken. In 1987 her vestigde Spiromatic zich in Nazareth (36.000 m<sup>2</sup>) en in 2000 kocht het bedrijf opnieuw dezelfde oppervlakte (40.000 m<sup>2</sup>) van de ontwikkelaar Veneco. Deze hervestiging bood ademruimte voor de onderneming en voortaan richtte Spiromatic zich voornamelijk op de voedingssector i.p.v. de agrosector wat de export in sterke mate liet toenemen (vandaag de dag is meer dan 85%). Op het grotendeels braakliggend gedeelte van Spiromatic heeft zich recentelijk Inkinox gevestigd, een metaalverwerkende onderaanneming.<sup>364</sup>

Bereikbaarheid en infrastructurele dichtheid. Ruimtelijk-economische ontwikkeling gaat onlosmakelijk gepaard met de graad van bereikbaarheids- en infrastructuuruitrusting. De ontsluiting van het bedrijventerrein de Prijkels voor het openbaar vervoer is beperkt, aangezien er enkel een reguliere buslijn langs de N494 loopt, en geen langs de N35. Enkel de belbus rijdt doorheen het bedrijventerrein. Het westelijk deel van De Prijkels wordt bijgevolg bediend door buslijn 83 Deinze-Oudenaarde, die via de N494 loopt. Aangezien momenteel geen

---

<sup>364</sup> Zie **Figuur MI 31**.

enkele buslijn de N35 volgt richting Nazareth of Gavere, wordt het oostelijk deel van De Prijkels slecht bediend.

Via bevraging komen de meeste werknemers met de auto, de fiets of de bus. De afstand van het station van Deinze naar De Prijkels bedraagt maximaal 3 km. Het Pendelfonds (Vlaams initiatief) stelt fietsen in fietskluisen aan het station van Deinze ter beschikking zodat de werknemers hiervan gebruik kunnen maken om het bedrijventerrein te bereiken.<sup>365</sup> Bepaalde bedrijven (o.a. Drukkerij Sint-Luc) hebben eveneens geïnvesteerd met betrekking tot het actief stimuleren van het fietsen (o.a. stalling, dienstfietsen).

Het merendeel van de goederenstromen wordt gegenereerd door vrachtwagens en bestelwagens. Tussen 12 en 13u werden 80 vrachtwagens geteld. Aan de hoofdingang van De Prijkels (kruispunt Steenweg Deinze & Karrewegstraat) stelt zich vandaag de dag een mobiliteitsprobleem.<sup>366</sup> In toekomstige plannen zal dit verholpen worden d.m.v. een rotonde.

Kwaliteit van wonen en verzorging. Volgens het Lowry-effect volgt het wonen het werken<sup>367</sup>. Mensen vestigen zich meer en meer waar ze werken dus moet werken en wonen samen bekeken worden. Daarbij spelen ook scholen en recreatieve mogelijkheden een factor. Indien deze factoren aanwezig zijn in de omgeving, zijn ze een positief gegeven bij het aantrekken en onderhouden van de ondernemingsdynamiek. Het centrum van Deinze ligt op een geringe afstand van het terrein, er is een sterke aanwezigheid van de verzorgende sector (rusthuizen, mindervaliden-

---

<sup>365</sup> ©ocp,  
<http://www.ocp.be/images/deprijkels/documents/prijkelpost%20def%20zomer09.pdf> en bevragingen.

<sup>366</sup> Zie **Figuur MI 32**.

<sup>367</sup> In: ALLAERT G., *Wegwijs in ruimtelijke economie*, Academia press, Gent, 2010, p.78.



centrum) en een relatief beperkt commercieel centrum. Bij uitbreiding van De Prijkels kan het kwalitatief interessant zijn om de bufferzones een functioneel karakter te geven.<sup>368</sup> Maar ook functies als kinderdagverblijven, een fitnesscentrum,... kunnen een meerwaarde betekenen zowel voor de omwoners als voor de bedrijven.

Politiek en institutioneel kader. Beleid is een facet dat niet te onderschatten valt voor een optimale en dynamische werking van de ondernemingen. Bij een screening van De Prijkels werd het immers snel duidelijk dat er vele actoren direct of indirect verbonden zijn met het beheer en ontwikkeling van het terrein.

Econa heeft tot doel om, via samenspraak en samenwerking van de lokale economische actoren, de bedrijven- en handelsverenigingen en het gemeentebestuur, het economisch beleid in de ruimte zin op het grondgebied van het economisch knooppunt Nazareth te ondersteunen en te dynamiseren.

Veneco is een autonome dienstverlenende vereniging voor ruimtelijke ordening en economische ontwikkeling in overeenstemming met het Decreet van 6 juli 2001 houdende de intergemeentelijke samenwerking.<sup>369</sup> Momenteel werkt de vereniging in vennootschap met 26 Oost-Vlaamse gemeenten. Hierbij strekt haar beleidsdomein zich gemeentegrens-overschrijdend zodat het 'regionale verhaal' steeds in het achterhoofd wordt gehouden.<sup>370</sup> Het ontwikkelen van bedrijventerreinen en de tweede stap na de ontwikkeling van het terrein (het parkmanagement) zijn de

---

<sup>368</sup> Hierbij verwijzen we naar het project 'Gentse Kanaalzone' waarbij de zogenaamde koppelingsgebieden een specifieke inrichting kunnen krijgen.

©Gentse Kanaalzone, <http://www.gentsekanaalzone.be>

<sup>369</sup> Het belang van de Intercommunales wordt duidelijk bij het in beschouwing nemen van enkele Vlaamse streekontwikkeling-intercommunales: DDS, Haviland, ICW, Leiedal, IOK, Solva, ...

<sup>370</sup> ©Veneco, [http://www.veneco.be/ndl/bedrijventerreinen\\_prijkels.asp](http://www.veneco.be/ndl/bedrijventerreinen_prijkels.asp).

voornaamste taken van Veneco<sup>2</sup>. In de case van de Prijkels betreft het een regionale samenwerking tussen de gemeenten Deinze, Nazareth en Kruishoutem (uitbreiding van het bedrijventerrein).

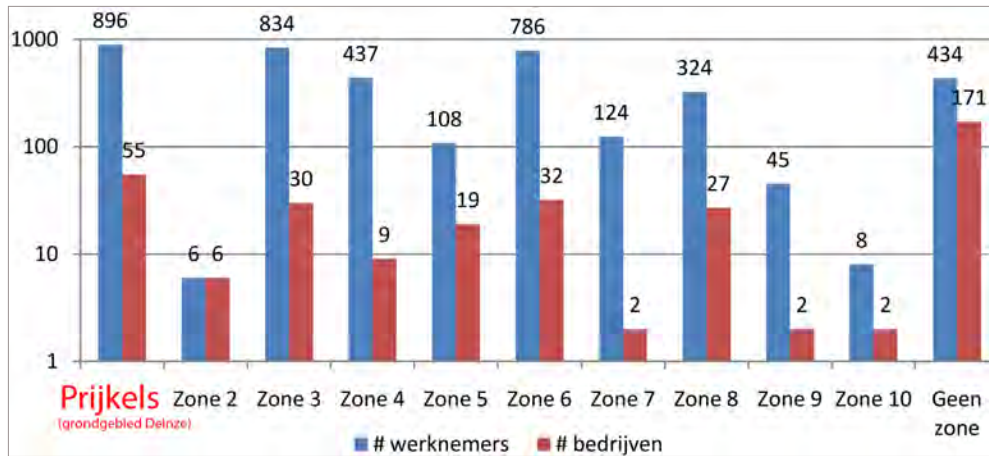
Met betrekking tot het parkmanagement speelt de vzw De Prijkels een centrale rol. De vereniging groepeerd een 90- tal bedrijven, slechts een 10- tal bedrijven op het industrieterrein zijn géén lid. Het structurele samenwerkingsverband is ontstaan uit het initiatief van vijf bedrijven om een groepsbewaking op te zetten vanwege een gezamenlijk onveiligheidsgevoel op het bedrijventerrein. Vanuit deze samenwerking is in 2003 de vzw opgericht en werd de samenwerking uitgebreid naar andere werkingsgebieden. Vijf werkgroepen behandelen de thema's ruimtelijke ordening, marketing, personeelsbeleid, energie, en milieu en sport. De vzw verdedigt de belangen van de ondernemingen en slaat de brug tussen de leden en de overheid (gemeente, provincie, gewest), organisaties (Voka, GOM, VDAB, De Lijn,...) en diensten (politie, brandweer). Door het opstellen van samenwerkingsinitiatieven beoogt men, en dit vanuit de drievoudige optiek van de triple bottomline aanpak, voordelen te creëren op individueel bedrijfsvlak. De vzw heeft een coördinerende, faciliterende en communicatieve functie. De praktische organisatie voor de clusteractiviteiten is de verantwoordelijkheid van de vzw, de financiële ondersteuning ervoor komt van de bedrijven.<sup>371</sup>

Daarnaast ondersteunt de POM Oost-Vlaanderen als clusterexpert de coördinatie van de clusteractiviteiten door de inbreng van onder andere technische en juridische expertise. Zij faciliteert als bemiddelaar tevens het contact en interactie tussen overheid en bedrijven.

Interreg III (Europees programma) biedt ondersteuning op financieel vlak op het gebied van bedrijventerreinmanagement. Een dergelijk project

---

<sup>371</sup> In: VAN EETVELDE G. ea., *Praktijkboek duurzaam bedrijventerreinmanagement*, EcoTips/Vanden Broeie Uitgeverij, 2008, p. 117.



**Figuur MI 33:** Aantal werknemers en bedrijven naar industriezone in Deinze. (Bron: HUYGHEBAERT J., *Het strategisch commercieel plan van de gemeente Deinze*, UGent, 2010.)



**Figuur MI 34:** Toegevoegde waarde/hectare. (Bron: Agiv en eigen bewerking.)

rond interbedrijfssamenwerking (IBS) loopt op het bedrijventerrein De Prijkels. Met het geld kan de vzw De Prijkels verder aan hun project uitwerken.<sup>372</sup>

#### *Beeld tewerkstelling, toegevoegde waarde en ruimteproductiviteit*

Om een beeld te verkrijgen van bovenstaande topics wordt gebruik gemaakt van gegevens van 43 bedrijven.<sup>373</sup> Tewerkstelling en een begrip als toegevoegde waarde vormen een cruciaal gegeven in het meten van de gezondheid van een regio. Hierbij denken we bijvoorbeeld aan de cumulatieve causatie van Myrdal, waarbij bepaalde gebieden sterk groeien als gevolg van gecumuleerde effecten.<sup>374</sup> Momenteel bedraagt de tewerkstelling op De Prijkels ongeveer 1850 werknemers (Deinze en Nazareth). Uit bevestigingen blijkt dat de meeste werknemers afkomstig zijn uit de regio Oudenaarde, Gent, Kortrijk en Tielt. De uitstekende bereikbaarheid via de E17 positioneert immers het Prijkels terrein in de lineaire ontwikkelingscorridor tussen Kortrijk en Gent. Anderzijds komen ook een aandeel van de werknemers uit de directe omgeving (Deinze en Nazareth).

Wanneer we het tewerkstellingscijfer van De Prijkels vergelijken met de bedrijvigheid in Deinze wordt het duidelijk dat Deinze en Nazareth beiden grote tewerkstellingspolen vormen. Deinze is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen aangeduid als structuur ondersteunend kleinstedelijk gebied, het nabijgelegen Nazareth werd bestempeld als een specifiek economisch knooppunt.<sup>375</sup> Als gevolg van de uitbreiding van De Prijkels (vanaf 2000) op het grondgebied van Nazareth ontstond er één groot geschakeld bedrijventerrein (113 ha) dat in de toekomst een

belangrijk scharnierpunt kan betekenen voor de regionale economie. Ter illustratie: in totaal zijn er 184 bedrijven gevestigd in 10 bedrijventerreinen.<sup>376</sup> Buiten deze industriezones zijn er nog eens 171 verspreid over het grondgebied. In totaal spreken we dus over 355 bedrijven die goed zijn voor de tewerkstelling van 4.074 werknemers.<sup>377</sup> Tevens blijkt Nazareth - op Gent na - de grootste werkgelegen in Oost-Vlaanderen te hebben, gevolgd door Oudenaarde op een derde plaats.<sup>378</sup>

Aandacht voor ruimteproductiviteit (TW/ha) is noodzakelijk om een verruimend ruimtelijk beeld te verkrijgen.<sup>379</sup> Uiteraard hangt dit cijfer sterk samen met het type bedrijfsactiviteit. Van de 43 ondernemingen steken echter enkele op kop: HMC International, Asphalt equipment, Bekaert Advanced Coatings, Dewahout-Timberco en Omega Pharma.

Ondernemingen met een lage TW/ha zijn: Sadel nv (staal), Castrom Keukens (vervaardiging en verkoop keukenmeubels), Plastec (plastiek), Rumat nv (productie natuursteen), Opsinox nv (fabricage buizen), BX textiles (textiel), Van Beversleys & zonen bvba (afsluitingen, tuinhout en tuinhuisen), Brachot-Hermant nv (verwerking natuursteen), Snel Logistic Solutions (opslag, overslag en goederenbehandeling) en Face iD (reclame). Het louter bekijken van de sector waarin deze bedrijven actief zijn blijkt onvoldoende om conclusies te trekken in verband met ruimteproductiviteit. Er dient dus vooral gekeken te worden naar de sectorstructuur samen met de intensiteit van het ruimtegebruik en de ruimtelijke structuur. Brachot-Hermant nv en Sadel nv genereren bijvoorbeeld een zeer hoge toegevoegde waarde, maar de aard van hun

---

<sup>372</sup> ©Meetjesland,

[http://www.meetjesland.be/leader/PDF/20070212\\_Goedgekeurde\\_proj\\_interreg.pdf](http://www.meetjesland.be/leader/PDF/20070212_Goedgekeurde_proj_interreg.pdf)

<sup>373</sup> Zie **Figuur MI 4-5**.

<sup>374</sup> In: ALLAERT G., *Wegwijs in ruimtelijke economie*, Academia press, Gent, 2010, p. 77.

<sup>375</sup> In: Vlaamse Overheid, *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen*, Brussel, 1997.

---

<sup>376</sup> Zie **Figuur MI 33**.

<sup>377</sup> In: HUYGHEBAERT J., *Het strategisch commercieel plan van de gemeente Deinze*, UGent, 2010.

<sup>378</sup> Werkgelegenheidsgraad: Gent 107,3% - Nazareth 104,5% - Oudenaarde 95,4% - Oost-Vlaanderen 65,1%

©Nazareth, <http://www.nazareth.be>.

<sup>379</sup> Zie **Figuur MI 34**.



**Figuur MI 35:** Toegevoegde waarde/werknemer.  
(Bron: Agiv en eigen bewerking.)



activiteit noodzaakt echter een grote ruimtelijke oppervlakte voor het opslaan en stallen van grondstoffen en semi-afgewerkte producten.<sup>380</sup> Hetzelfde verhaal geldt voor het transportbedrijf Snel Logistic Solutions. Opslag, overslag en goederenbehandeling vereisen nu eenmaal de nodige ruimte waardoor er in het geval van Snel Logistic Solutions gesproken kan worden van een misleidend ruimteproductiviteitscijfer. Het bedrijf ondersteunt immers ondernemingen op en buiten de Prijkels op gebied van gemeenschappelijk goederenvervoer. Op deze wijze draagt het transportbedrijf indirect bij tot een verhoging in toegevoegde waarde van andere ondernemingen op het terrein wat zou kunnen resulteren in een hogere ruimteproductiviteit van het bedrijventerrein De Prijkels. De gemiddelde TW/hectare bedraagt 210000 euro/ha.

De Prijkels - regionaal gemengd bedrijventerrein - levert een Toegevoegde waarde/werknemer van 92000 euro/werknemer.<sup>381</sup> Deze berekening werd gemaakt op basis van de gevonden gegevens van 43 bedrijven.<sup>382</sup> Wanneer we dit getal even vergelijken met enkele waardes van enkele lokale bedrijventerreinen merken we dat voor De Prijkels de TW/werknemer net iets hoger ligt.<sup>383</sup>

#### Methodologische vraagstukken

In dit gedeelte wordt een regionaal methodologische vraagstuk besproken. Het betreft een specifieke regionale benadering, namelijk de competitieve strategische benadering (de clusterbenadering in het werk van Porter).

---

<sup>380</sup> Zie "Steekkaart – perceel 22: Brachot-Hermant"

<sup>381</sup> Zie **Figuur MI 35**.

<sup>382</sup> Zie **Figuur MI 4**.

<sup>383</sup> Diepenbeek: 81888 euro; Lochristi 74006 euro; Erpe-Mere: 86505 euro.

In: ALLAERT G., *Wegwijs in ruimtelijke economie*, Academia press, Gent, 2010, p. 258.

Bedrijven die in een bepaalde sector succesvol zijn, blijken vaak afkomstig te zijn uit hetzelfde land of zelfs uit dezelfde regio.<sup>384</sup> Een mooi voorbeeld hiervan vinden we bij de textielindustrie in voornamelijk de provincies Oost- en West-Vlaanderen. Het grootste deel van de ondernemingen (90%) bevindt zich zelfs nabij de E17 autosnelweg die daarom ook wel de "textielautostrade" genoemd wordt.<sup>385</sup> Op het bedrijventerrein van De Prijkels zijn er eveneens enkele ondernemingen direct of indirect bezig met textiel: o.a. Mistral, Dakota Coatings, BX Textiles, JDC en Chanterie Dekzeilen. Ook op de bedrijventerreinen in de regio bevinden zich een aanzienlijk aantal textielgerichte activiteiten.<sup>386</sup>

Porter geeft aan dat landen een sterke of zwakke positie hebben op basis van een geheel van factoren, waarbij hij vier determinanten ziet: factorcondities, de aard van de nationale vraag, het netwerk van met elkaar verbonden en elkaar ondersteunende bedrijven en tot slot de context voor bedrijfsstrategie en rivaliteit.<sup>387</sup> Ook de overheid speelt een belangrijke rol in dit analysekader. Zij beïnvloeden immers aanzienlijk deze vier factoren die de concurrentiekracht van een sector bepalen.

Om een inzicht te verwerven in de concurrentiële dynamiek die uitgaat van de textielcluster beschouwen we hieronder het gedrag van de sector in het licht van politieke, sociale en technologische wijzigingen die zich de afgelopen jaren hebben voltrokken. Onderstaande bevindingen zijn

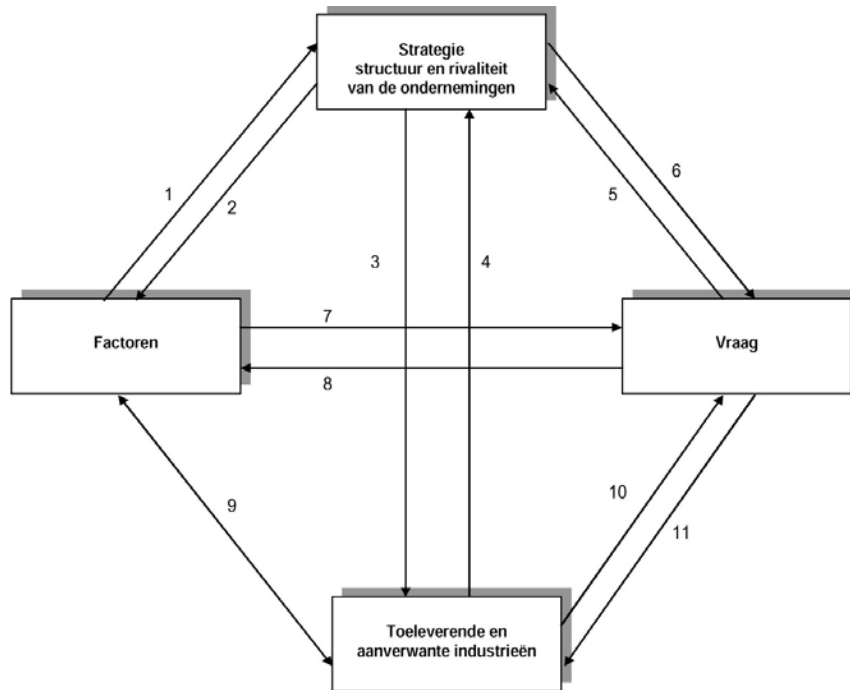
---

<sup>384</sup> In: ALLAERT G., *Wegwijs in ruimtelijke economie*, Academia press, Gent, 2010, p. 84.

<sup>385</sup> In: CRB, *Studie over het concurrentievermogen van de Belgische textielindustrie*, Brussel, december 2008, p. 36.

<sup>386</sup> In Waregem ter illustratie bevinden zich enkele markante spelers: Concordia Textiles, Bekaert Textiles, Elasta Ind, Lomat International. Ook op de bedrijvenzones in Deinze langsheen de N43 en regionale invalswegen vinden we o.a. textielhandel terug.

<sup>387</sup> In: ALLAERT G., *Wegwijs in ruimtelijke economie*, Academia press, Gent, 2010, p. 86.



1. De aanwezigheid van gespecialiseerde productiefactoren stelt de Belgische textielindustrie in staat om een strategie na te streven gericht op het hogerop schuiven binnen de waardeketen.
2. De aanwezigheid van een textielcluster trekt de aandacht van de regionale onderwijsinstellingen en stimuleert de vestiging van onderzoekscentra en textielmachinefabrikanten waardoor gespecialiseerde productiefactoren gevormd worden.
3. De concentratie van textielondernemingen stimuleert de creatie van gespecialiseerde aanverwante en toeleverende ondernemingen.
4. Veel innovaties en nieuwe applicaties zijn afkomstig van aanverwante sectoren en helpen textielbedrijven bij hun productinnovatie.
5. De veeleisende lokale vraag naar specifieke toepassingen stimuleert de efficiëntie, de productdifferentiatie en de innovatie binnen de Belgische textielnijverheid. De afzetmogelijkheden op de West-Europese markt en de vraag naar kwaliteit die ervan uitgaat, laten de Belgische textielnijverheid toe om een strategie na te streven die gericht is op een verhoging van de kwaliteit.
6. De strategie van outsourcing en de bijhorende fragmentatie van het productieproces geeft de vraag een belangrijkere rol bij het bepalen van de te produceren goederen. Daardoor stijgt het belang van marketing en just-in-time productie in het productieproces. De aanwezigheid van een intense lokale concurrentie zorgt voor een kwalitatief aanbod aan producten tegen betaalbare prijzen en stimuleert verder een veeleisende binnenlandse vraag.
7. De aanwezigheid van mechanismen die de creatie van gespecialiseerde productiefactoren bevorderen, trekt buitenlandse bedrijven aan die op hun beurt de buitenlandse vraag verhogen.
8. De vraag naar complexe producten stimuleert de vorming van complexe productiefactoren.
9. Gespecialiseerde productiefactoren van leveranciers en aanverwante industrieën zijn vaak inzetbaar in de textielsector en vice versa.
10. Internationaal succesvolle Belgische industrieën die verwant of complementair zijn met de textielnijverheid versterken mede het imago van de Belgische textielnijverheid, wat een extra stimulans betekent voor de vraag naar Belgische textielproducten.
11. De opportuniteiten die uitgaan van een complexer wordende vraag stimuleert de ontwikkeling en perfectionering van aanverwante industrieën.

**Figuur MI 36:** Interactie tussen de verschillende bronnen van competitiviteit van de Belgische textielsector. (Bron: CRB, *Studie over het concurrentievermogen van de Belgische textielindustrie*, Brussel, december 2008.)

gedeeltelijk gebaseerd op de 'studie over het concurrentievermogen van de Belgische Textielindustrie.'<sup>388</sup>

In België is de gestegen internationale concurrentie benut door de minst productieve activiteiten uit te stoten; de behouden productie zo sterk mogelijk te automatiseren en zich toe te leggen op de productie van producten met hogere kwaliteit en kennisintensiteit.

De binnenlandse (nationale) concurrentie binnen de textielcluster spoort de bedrijven voortdurend aan tot efficiëntie, product-differentiatie, innovatie en specialisatie. Door verzadiging van de binnenlandse vraag moesten bepaalde ondernemingen zich richten op de internationale markt. Een voorbeeld hiervan is de firma Mistral; de productie gebeurt in vier Oost-Europese en twee Belgische productievestigingen en wordt vanuit de hoofdzetel in Nazareth gestuurd.

Een opwaardering van de Belgische textielcluster werd mogelijk door een relatief hoog aanbod van hooggeschoolden en de oprichting van onderzoekscentra. Centexbel (Technologiepark, Zwijnaarde) is hier een goed voorbeeld van. De samenwerking tussen de bedrijven en de geografische concentratie leidt tot een kruisbestuiving die het innovatievermogen van de sector versterkt. Bekaert Textiles (Waregem) en Dakota Coatings (De Prijkels) bijvoorbeeld nemen actief deel aan conferenties met het onderzoekscentrum Centexbel.

De opwaardering van de kwaliteit en de efficiëntie van de Belgische textielproductie werd verder in de hand gewerkt door de concentratie en de grootte van de Belgische textielsector. Dit zorgt voor een efficiënte toelevering en afwerking voor de textielbedrijven. In de textielregio bevinden zich zo heel wat textielmachinefabrikanten (enkele verdelers in

---

<sup>388</sup> Zie **Figuur MI 36** met bijhorende lijst die de interacties weerspiegelt tussen de verschillende bronnen van competitiviteit van de Belgische textielsector.

Deinze: Alfatex, Oostrotex, Liebaert Marcel). De aanwezigheid van veredelingsbedrijven in de onmiddellijke omgeving is eveneens een belangrijke troef. Hierdoor kunnen textielbedrijven, en in het bijzonder producenten van technisch textiel, heel snel inspelen op nieuwe ontwikkelingen en tendensen in de markt. Deze flexibiliteit wordt verder bevorderd door gebruik van CAD- en CAM-systemen bij de textielproductie en door elektronische informatie-uitwisseling tussen leveranciers en klanten.

De hogere internationale concurrentie en de uitstoot van de minder productieve productieprocessen naar lageloonlanden als gevolg van de globalisering heeft geleid tot een fragmentatie van het textielproductieproces. Door de verspreiding van de verschillende productiefasen hebben de grote distributeurs meer keuze gekregen in welke textielproducten zij aankopen bij welk bedrijf. Hierdoor is het belang van de vraag toegenomen bij de bepaling van de textielproductie. Deze legt de nadruk op korte levertijden en productontwikkeling.

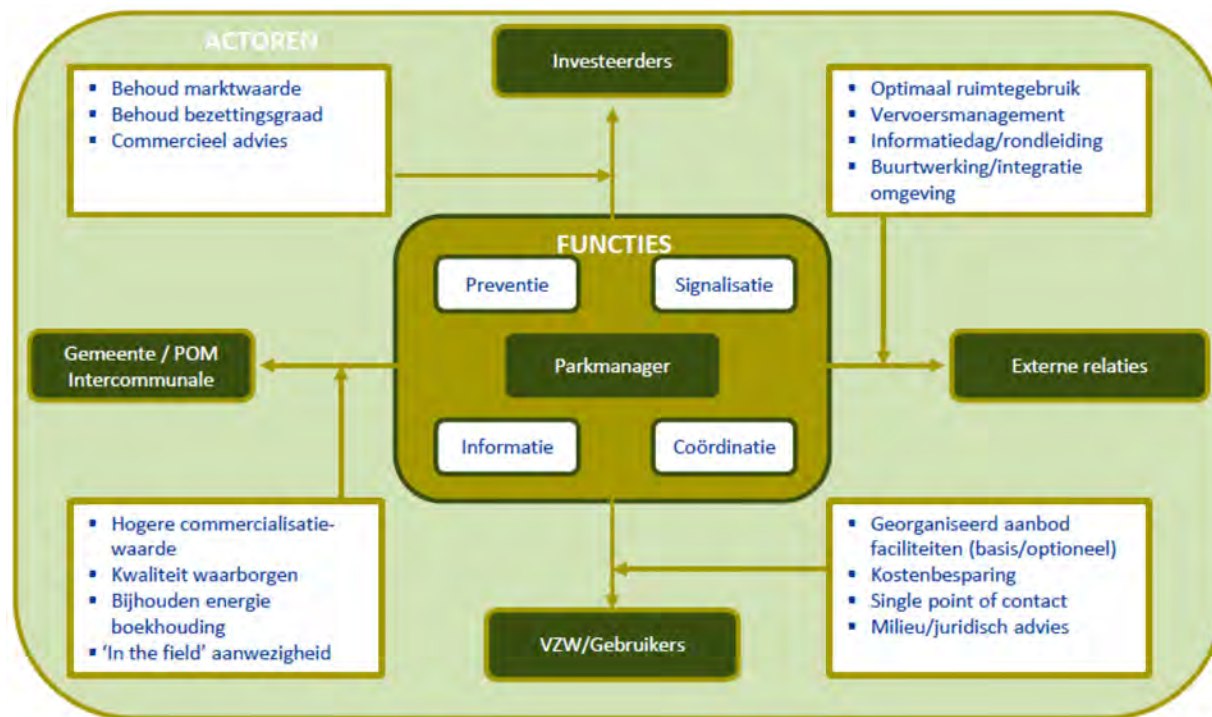
#### Kosten en baten van het bedrijventerrein

Dit deel heeft tot doel om een kwalitatief inzicht te geven in de verschillende aspecten van de kosten en baten van het bedrijventerrein De Prijkels. Het bedrijventerrein staat immers bekend op het gebied van duurzame ontwikkelingen.

DBTM (Duurzaam bedrijventerreinmanagement) speelt zich af op drie niveaus: individueel, de inrichting van het terrein en het collectieve aspect.<sup>389</sup> Individueel gaat het voornamelijk over het verhogen van de efficiëntie, het stimuleren van eco-innovatie, procesoptimalisatie en kostenverlaging. Of anders gezegd, een serviceverhoging, zodat de individuele bedrijven zich kunnen focussen op hun kernactiviteiten. Het

---

<sup>389</sup> In: CLEANTECHPLATFORM, *Collectief cleantech Realisatieplan Genk-Zuid. Van een bestaande industriële cluster naar duurzame symbiose*, 27 januari 2011.



Figuur MI 38: Foto's terrein.

Figuur MI 37: Actoren-functies DBTM. (Bron: Cleantechplatform, Collectief cleantech Realisatieplan Genk-Zuid. Van een bestaande industriële cluster naar duurzame symbiose, 27 januari 2011.)



inrichtingsniveau bevat aspecten als een centraal facility point, bewegwijzering, duurzaam bouwen, kwalitatieve openbare ruimte (groenstructuur), transportvoorzieningen en nutsvoorzieningen. Het collectieve aspect tot slot impliceert: gezamenlijk afvalbeheer, valorisatie van reststromen, collectief waterbeheer, consortiumbewaking, facilitaire diensten, collectieve energie en aankoop en technieken.

Een cruciale factor in het succesvol omgaan met duurzaamheid op een bedrijventerrein betreft de algemene structurele organisatie. Alle actoren dienen goed te weten wat hun positie concreet impliceert om tot goede samenwerkingsverbanden te komen.<sup>390</sup>

Specifiek voor De Prijkels werd in 2003 de bedrijvenvereniging vzw De Prijkels opgericht. De vereniging heeft momenteel een jaarbudget van ongeveer 75.000 euro. Dit bedrag komt van lidgelden (15.000 euro), sponsoring (30.000 euro) en subsidies (30.000 euro). Elk lid (de bedrijven) betaalt 250 euro lidgeld per jaar en heeft 1 stem bij stemrondes, ongeacht de grootte van het bedrijf. Op deze manier wordt er gestreefd naar bottom-up initiatieven. De sponsorende partners (interim, bank, hotel, restaurant,...) zijn geen hardsellers maar netwerkers. Ze krijgen één maal per jaar de kans om hun diensten naar voor te brengen tijdens een evenement georganiseerd door de vzw. Subsidies komen van de provincie Oost-Vlaanderen (POM) en van het Interreg project.<sup>391</sup>

Diane De Cat is aangesteld als externe manager van de vereniging en werkt aan de organisatie en coördinatie van de acties. Acties worden voorgesteld door 5 werkgroepen (Ruimtelijke Ordening, Marketing, Personeelsbeleid, Energie & Milieu en Sport).

---

<sup>390</sup> Zie **Figuur MI 37**.

<sup>391</sup> In: POM West-Vlaanderen, *Verslag terreinbezoeken en workshop. Bedrijventerreinmanagement*, april 2006 en een gesprek met Dirk Dhont, gedelegeerd bestuurder bij Spiromatic en tevens bestuurslid van de vzw De Prijkels.

Veneco is de terreinbeheerder en beschouwt 'parkmanagement' als onderdeel van hun taak. In het verleden zijn er moeilijke discussies geweest over de taakverdeling tussen Veneco en vzw De Prijkels, maar deze punten zijn door overleg uitgeklaard. In het kader van het parkmanagement werden eveneens enkele acties ondernomen op De Prijkels.<sup>392</sup>

Voor De Prijkels kan besloten worden dat de verschillende soorten van parkmanagement (site-, facility-, utility-, en vestigingsmanagement) allen min of meer geoperationaliseerd werden. Al dient opgemerkt te worden dat het optimisme de laatste jaren sterk achteruit is gegaan. Een gesprek met Ann en Dirk Dhont (gedelegeerd bestuurders van Spiromatic en tevens bestuursleden van de vzw De Prijkels) heeft dit bevestigd. Zij stellen o.a. dat het contact met de collega's sterk verminderd is. De thematische werkgroepen onder de vzw werken tegenwoordig slechts sporadisch enkele thema's uit. Eveneens lijkt het collectief afvalbeheer geen al te een groot succes te zijn. Elk bedrijf heeft in 2006 voor zichzelf afgetoetst of ze goed bezig waren, de afvalstroom is in kaart gebracht, en daar is het ook bij gebleven (slechts een beperkt aantal bedrijven maakt tegenwoordig gebruik van de dienst SITA). Weliswaar dient vermeld te worden dat het onderhoud van het bedrijventerrein zeer goed is. De stimuli voor een ecologische clustering (o.a. cradle to cradle) zijn potentieel aanwezig op het terrein. De gerealiseerde acties en de aanwezigheid van diverse milieu-analytische bedrijfsactiviteiten (Becewa, Applitek, Epas) kunnen hierbij sterke bijdragen leveren. Maar om dit te bereiken dient men het parkmanagement nog veel verder te drijven. In "Toekomstige ontwikkelingen" wordt hier verder op ingegaan.

---

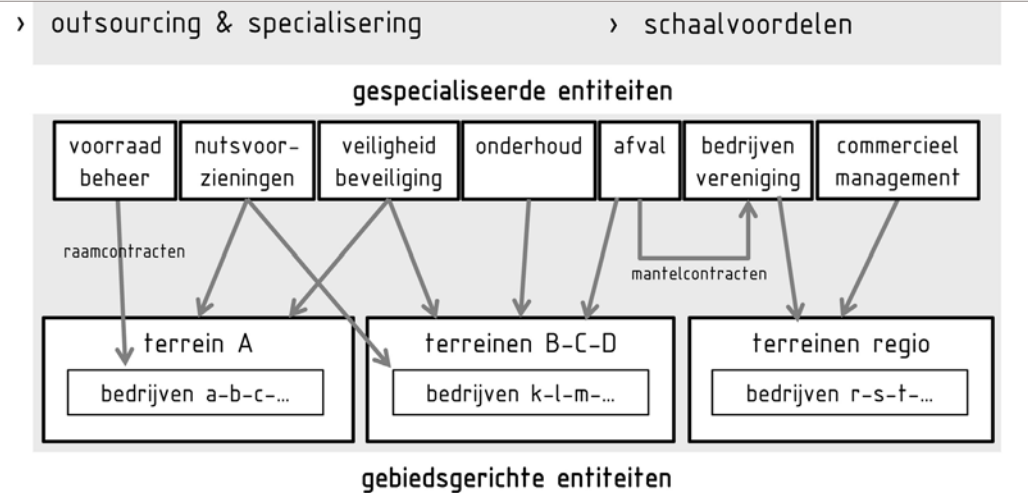
<sup>392</sup> Onder andere: gezamenlijk onderhoud van de infrastructuur (extra belbushalte, collectief groen, bewegwijzering, gezamenlijke parking), collectieve aankoop van goederen en diensten (collectieve aankoop afvalbekeer, SITA), voorzieningen voor bedrijven (jobbeurs, netwerkactiviteiten, website, Pendelfonds) en voorzieningen voor de werknemers (nv gezond). En zie **Figuur MI 38-39**.



Domein	Actie	Coördinatie	Resultaat			JERTS
			Peo	Pla	Pro	
Bedrijvenvereniging	vzw De Prijkels	Bestuur, incl. parkmanager	x	x	x	JES
Themawerkgroepen	Kyoto/CO <sub>2</sub> -reductie	vzw	w	x	x	JERT
	Marketing	vzw	w	w	x	ES
	Personeelsbeleid	vzw	x	w	x	JES
	Ruimtelijke ordening	vzw	w	w	x	JRT
	Sport	vzw	x	w	x	JES
Afval	Ophaling huishoudelijk afval (raamcontract)	vzw	w	x	x	JET
Beveiliging/veiligheid	Aanleg buffervijver en -bekken	beheerders	w	x	x	JERT
	Consortiumbeveiliging	vzw, politie	x	w	x	JET
	Sociale controle bedrijvennetwerk	vzw	x	w	x	S
	Opstellen noodplan wateroverlast	beheerders	x	w	x	TS
Communicatie	De Prijkels Post	vzw	x	w	x	S
Groenvoorziening	Groepsaankoop	POM	x	x	x	JERT
Jobpromotie	Jobbeurs	vzw	x	w	x	ES
	Jobkanaal	vzw	x	w	x	S
Mobiliteit	Aanleg collectieve parking	Veneco	x	w	w	JERT
	Aanleg fietsoversteek	vzw, gemeente	x	x	w	JERT
	Belangenverdediging signalisatie terrein op E17	vzw	w	w	x	JRT
	Bewegwijzering	vzw	x	w	x	JERT
	Harmonisering signalisering	vzw	x	w	w	JRS
	Stimuleren fietsverkeer	vzw	x	x	w	ES
	Streefbeeldstudie N35	GeCoRo	x	x	x	ERTS
Netwerking	Prijkelpop, infosessies, nieuwsjaarsreceptie,...	vzw	x	w	x	ES
	Voetbaltornooi	vzw	x	w	w	S
Terreinpromotie	Website vzw	vzw	w	w	x	S
Werknemersfaciliteiten	Broodautomaat	Externe facilitator	x	w	w	E

**Figuur MI 39:** Clusterfiche 'De Prijkels'.

Overzicht van de verschillende projecten die in het kader van het Interreg III-project 'Bedrijventerreinmanagement' ondernomen werden op het bedrijventerrein 'De Prijkels', met indicatie van het duurzaamheidsaspect waar zij al (=x) dan niet (=w) op inspelen: Peo=people, Pla=planet, Pro=profit. De laatste kolom geeft aan welke organisatorische managementdisciplines bij de realisatie vooral van belang zijn: J=juridisch, E=economisch, R=ruimtelijk, T=technisch, S=sociaal. (Bron: VAN EETVELDE G. ea., *Praktijkboek duurzaam bedrijventerreinmanagement*, EcoTips/Vanden Broele Uitgeverij, 2008.)



**Figuur MI 40:** Beheersbaarheid parkmanagement. (Bron: VAN EETVELDE G. ea., *Parkmanagement op logistieke terreinen*, Slotcongres Kwaliteitsontwikkeling Logistiek Centrum Hazeldonk-Meer, 30 mei 2008, Hazeldonk.)



**Figuur MI 41:** Uitbreiding De Prijkels (Poort). (Bron: <http://www.veneco.be>.)



**Figuur MI 42:** Koppeling industrie – wonen (Amersfoort). (Bron: Google Earth.)



## Trends

In dit gedeelte zullen twee trends besproken worden. Een eerste bouwt verder op punt “Kosten en baten van het bedrijventerrein” waarbij de mogelijkheden voor een verdere potentiële verduurzaming toegelicht zal worden. Een tweede vraagstuk spitst zich toe op de ‘Spatial Logistics’.

In “Kosten en baten van het bedrijventerrein” kwam duidelijk tot uiting dat De Prijkels inzake duurzaamheid reeds op het goede spoor zit. De drie pijlers van duurzame ontwikkeling (People, Planet, Profit) kregen dankzij de oprichting van een overlegplatform (vzw De Prijkels) een serieuze boost. Weliswaar is het opvallend dat de meeste acties (los van de ondersteunende sociale voorzieningen) voornamelijk gericht zijn op algemene kostenbesparing voor de bedrijven (Eveneens blijkt uit bevraging dat het algemeen enthousiasme sinds de oprichting van de vzw sterk gedaald is. Toch blijft een beheersbaarheid van het parkmanagement cruciaal in de toekomst, aangezien zonder enige vorm van ‘aanzet’ geen sprake kan zijn van een goed regionaal beleid voor bedrijventerreinen.<sup>393</sup>

Toekomstperspectieven kunnen zich ongetwijfeld laten inspireren door een ecopolisstrategie. Energieclustering, ruimtelijke verweving, glocalisering,... zijn immers allen concepten die kunnen bijdragen tot het maken van slimme duurzame ruimte. De uitspraak van op een BTM-conferentie: ‘*Wil je kwaliteit van een bedrijventerrein verhogen, zorg er dan voor dat ondernemers op het terrein kunnen wonen*’ benadrukt eveneens een interessante invalshoek. Woongebieden zijn veelal overdag leeg, bedrijventerreinen ’s nachts. Indien wonen meer direct betrokken zou worden kan dit enkele voordelen genereren zoals: sociale controle, verschillende mengbare functies en leefbaarheid voor zowel bewoners als bedrijven. In Amersfoort (Nederland) wordt bijvoorbeeld al de koppeling

---

<sup>393</sup> In: VAN EETVELDE G. ea., *Parkmanagement op logistieke terreinen*, Slotcongres Kwaliteitsontwikkeling Logistiek Centrum Hazeldonk-Meer, 30 mei 2008, Hazeldonk. Zie **Figuur MI 40**.

gemaakt tussen industrie en wonen.<sup>394</sup> Eveneens kan het een aanzet vormen voor de twee stromingsnetwerken van de ecopolisstrategie (S2N). Zowel natuurontwikkeling, groenontwikkeling, energie, waterhuishouding, stedenbouw, architectuur worden in 2N (networks) gelegd.<sup>395</sup> Op het terrein van De Prijkels bevinden zich zoals al vermeld diverse bedrijfsactiviteiten plaats waarbij grote bedrijven afgewisseld worden met kleine.<sup>396</sup> Een gedeelte van de geplande uitbreiding zal worden ingericht met complementaire bedrijven die ondersteunend werken voor regionale bedrijven.<sup>397</sup> De poortfunctie van dit gebied kan als slimme schakel fungeren voor gans het bedrijventerrein. Bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein heeft Veneco eveneens getracht om de mogelijkheden uit de natuur te behouden. De beek op het terrein werd bijvoorbeeld een bufferbekken voor regenwater. Parkmanagement kan en dient nog veel meer tot het uiterste te gaan, en dit niet enkel betreffende de inrichting van bedrijventerreinen; maar als piloot voor gebiedsontwikkeling waarbij zowel de stad, het platteland als het bedrijventerrein als één geheel integraal (ecologisch) benaderd worden.

Het vraagstuk van de ‘Spatial Logistics’ betekent voor de regio Deinze en (Oost)-Vlaanderen een belangrijke kwestie. Spatial Logistics zoekt naar de verbanden en afstemmingen tussen logistiek en ruimte en de invulling via multimodaliteit en infrastructuur”.<sup>398</sup> In de studie ‘Oost-Vlaanderen: logistieke topregio’ van het Consortium Logistiek Oost-Vlaanderen wordt

---

<sup>394</sup> Zie **Figuur MI 41**.

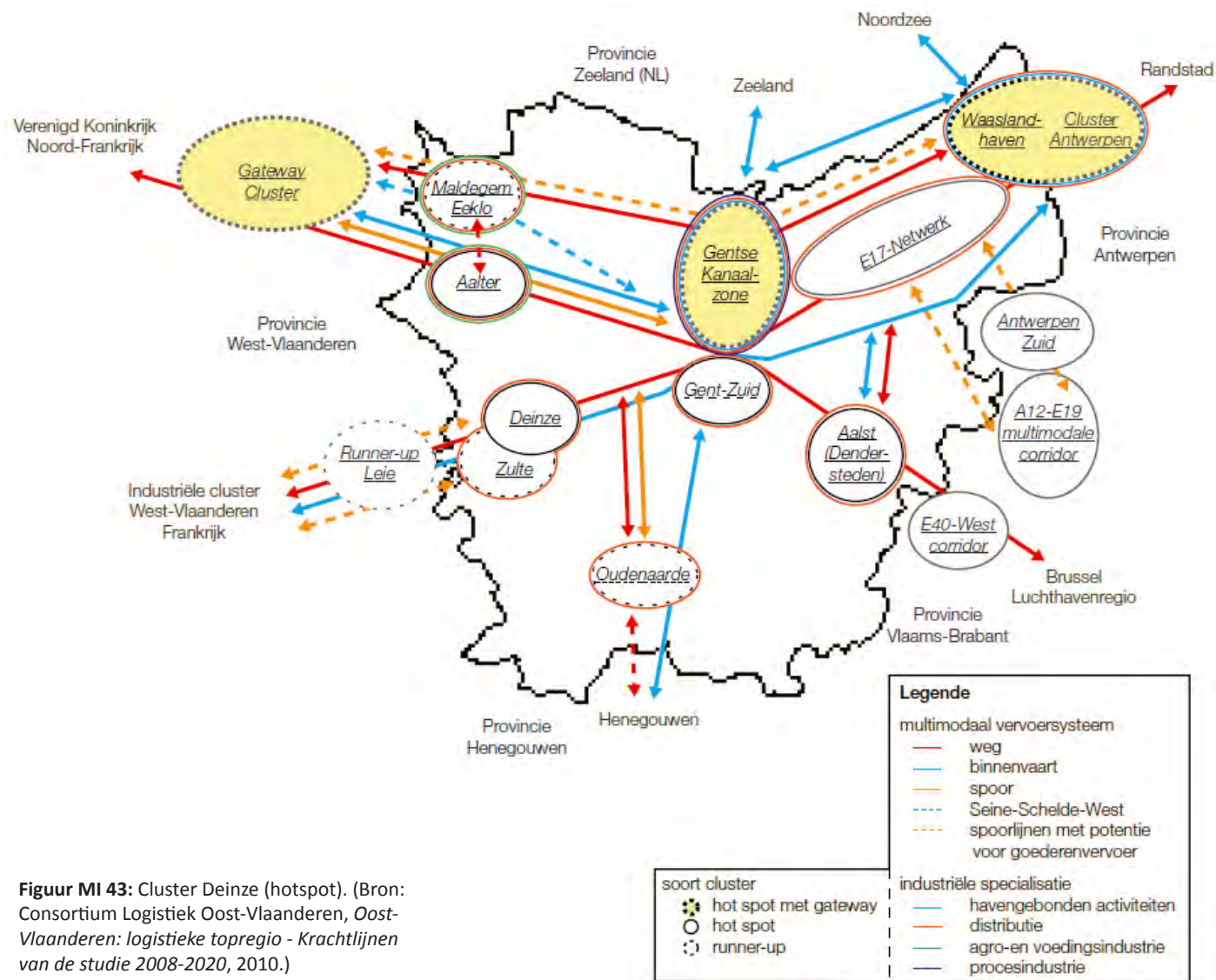
<sup>395</sup> In: ALLAERT G., *Wegwijs in ruimtelijke economie*, Academia press, Gent, 2010, p. 128.

<sup>396</sup> Veneco heeft het gedeelte in Nazareth opgedeeld in verschillende perceelgroottes. Die mix van activiteiten had nog een voordeel volgens de Intercommunale: indien het slecht ging in een sector, dan zou dit maar een beperkte weerslag hebben op het bedrijventerrein.

©Vlaanderen, <http://www2.vlaanderen.be/economie/energiesparen/reg/kmo/praktijkervaringen/G20080404-ZO-Bedrijventerrein.pdf>

<sup>397</sup> Zie **Figuur MI 42**.

<sup>398</sup> In: ALLAERT G., *Wegwijs in ruimtelijke economie*, Academia press, Gent, 2010, p. 187.



**Figuur MI 43:** Cluster Deinze (hotspot). (Bron: Consortium Logistiek Oost-Vlaanderen, *Oost-Vlaanderen: logistieke topregio - Krachtlijnen van de studie 2008-2020, 2010.*)

hierbij een onderscheid gemaakt tussen primaire hotspots, waar voornamelijk internationale logistieke activiteiten thuishoren, en secundaire hotspots, die op korte of langere termijn tot het achterland van de gateways kunnen gaan behoren. Deze hotspots zijn de Extended Gateways.<sup>399</sup> Deinze fungeert als een secundaire hotspot. Dit betekent dat Deinze (met de Leieruimte, E17 autosnelweg) zowel een Regionaal Overslag Centrum (ROC) als Regionaal Distributie Centrum (RDC) is.<sup>400</sup> De aanwezigheid van bijkomende spoorvoorzieningen kunnen hierbij tot trimodaliteit leiden. De cluster Deinze wordt hierbij afgebakend door de gemeenten Deinze, Nazareth, Kruishoutem en Zulte.<sup>401</sup>

Bij het openleggen van de Vlaamse Ruit naar een Vlaamse Driehoek (triangulatie Antwerpen-Kortrijk-Hasselt/Genk) kan het belang van de extended gateway Deinze nog toenemen.<sup>402</sup> Het bevorderen van multimodaliteit staat hierbij centraal. De modal split moet zoveel mogelijk ten voordele van het spoorvervoer en de binnenvaart evalueren, zonder daarbij uit het oog te verliezen dat het vervoer over de weg een belangrijke rol als vervoermodus zal blijven spelen om de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen te optimaliseren. Bereikbaarheid blijft immers een van de meest cruciale beslissingsfactoren voor bedrijven om zich in Oost-Vlaanderen te vestigen.

Onder de noemer 'logistiek' verstaan we het beheersproces inzake goederen- en dienstenbehandeling waarbij tijdstip, plaats en kwaliteit van

---

<sup>399</sup> Consortium Logistiek Oost-Vlaanderen, *Oost-Vlaanderen: logistieke topregio - Krachtlijnen van de studie 2008-2020*, 2010.

<sup>400</sup> Een conclusie dat het VIL heeft gemaakt met betrekking tot het logistieke beleid is de volgende. Tot hiertoe is volgens hun het beleid te indirect en te passief gebleven in Oost-Vlaanderen, waarbij initiatieven met betrekking tot het achterland beperkt zijn gebleven. Het beleid dient met andere woorden pro-actiever en klantgerichter te worden. In: *Ibidem*, p. 32.

<sup>401</sup> In: *Ibidem*, p. 35. En zie **Figuur MI 43**.

<sup>402</sup> In: ALLAERT G., *Wegwijs in ruimtelijke economie*, Academia press, Gent, 2010, p. 188.

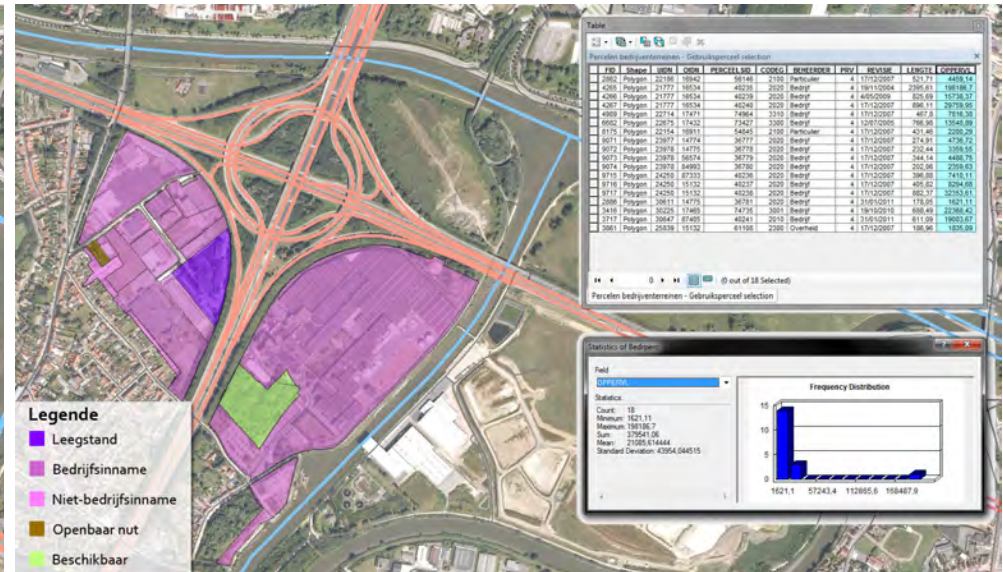
leveringen in een netwerking centraal staat en waarbij de aandacht zowel gaat naar de grondstof als naar het eindproduct bij de klant.<sup>403</sup> In het zog van deze definitie en het integrale ruimtelijk logistieke verhaal vormen ondergronds logistieke parken misschien een optie. Deze infrastructuren kunnen bijvoorbeeld parallel aan de grote infrastructuren (bv. de E17) lopen zodat een optimale bundeling en versterkte corridorwerking kan optreden.

---

<sup>403</sup> In: ALLAERT G., *Wegwijs in ruimtelijke economie*, Academia press, Gent, 2010, p. 186.



**Figuur MI 47:** Werkelijke toestand bedrijventerrein. (Bron: Google Earth en Agiv.)



**Figuur MI 46:** Situering van de bedrijventerreinen. (Bron: Google Earth en Agiv.)



**Figuur MI 44:** Situering van de gemeente Gent in Oost-Vlaanderen. (Bron: Agiv.)



**Figuur MI 45:** Situering van de deelgemeente Zwijnaarde in Gent. (Bron: Agiv.)

## CASE ZWIJNAARDE II en III

### Steekkaart

De Oost-Vlaamse regionale bedrijventerreinen Zwijnaarde II en Zwijnaarde III zijn gesitueerd in het zuiden van de gemeente Gent en behoren meer bepaald tot het grondgebied van de deelgemeente Zwijnaarde.<sup>404</sup> De terreinen liggen vlak naast de verkeerswisselaar van Zwijnaarde dat het knooppunt vormt tussen twee internationale snelwegen, namelijk de E40 en de E17. Andere grote infrastructuren die in de nabijheid van de bedrijventerreinen voorkomen zijn de Ringvaart en het Kanaal van Zwijnaarde. Bij aanschouwing van een satellietfoto van het gebied valt dan ook direct het zeer industrieel karakter op van het landschap aldaar.<sup>405</sup>

Via een GIS-analyse met ArcMap van de metadataset 'Percelen bedrijventerreinen' kon er geconstateerd worden dat beide bedrijventerreinen te samen een oppervlakte van 37,9 ha bestrijken.<sup>406</sup> Verder kan er gezien worden dat niet alle percelen ingenomen zijn door bedrijven. Zo zijn er – volgens de GIS-data – twee percelen aangeduid als 'Niet-bedrijfsinname', één perceel als 'Leegstand', één dat fungeert als perceel voor 'Openbaar nut' en één perceel is nog 'Beschikbaar' voor bedrijvigheid.<sup>407</sup>

Op basis van het op afstand verzamelde bronnenmateriaal werd er op 7 november 2011 een eerste terreinbezoek uitgevoerd.<sup>408</sup> Bij dit terreinbezoek werd er in eerste instantie gekeken of de percelering zoals

die te zien is wel overeenstemt met de werkelijkheid.<sup>409</sup> Vervolgens werd gekeken welke bedrijven er zich gevestigd hebben per perceel. Uit observaties tijdens dit terreinbezoek is gebleken dat de GIS-data van bedrijventerrein Zwijnaarde III op bepaalde vlakken toch wat afwijkt van de realiteit. Daarom werd er een nieuwe kaart opgemaakt met de correcte huidige toestand.<sup>410</sup> Hierop kan er gemerkt worden dat twee voormalige bedrijvenpercelen van Zwijnaarde III zijn samengevoegd tot het huidige perceel 4. Deze samenvoeging was het gevolg van een bedrijfsuitbreiding.<sup>411</sup> Verder werd er ook geconstateerd dat perceel 9 niet ingenomen wordt door een bedrijf maar compleet braak ligt.

Hoewel verschillende bedrijven van beide bedrijventerreinen lid zijn van de vzw IZZE, is uit het terreinbezoek gebleken dat er een hoge mate van verschil te merken is bij de inrichting van beide bedrijventerreinen.<sup>412</sup> Vandaar wordt er geopteerd om vanaf dit punt beide bedrijventerreinen als twee aparte cases op te vatten. Enerzijds is er het bedrijventerrein Zwijnaarde II dat ten westen begrensd wordt door de E17, ten noorden door de E40, ten oosten door het kanaal van Zwijnaarde en ten zuiden door de straat Nederzwijnaarde. De totale oppervlakte van dit bedrijventerrein bedraagt circa 23,4 ha. Anderzijds is er het bedrijventerrein Zwijnaarde III dat ten oosten begrensd wordt door de E17, ten zuiden door een huizenrij aan de straat Nederzwijnaarde, ten westen door Heerweg-Noord en ten noorden door de E40. De totale oppervlakte van dit bedrijventerrein bedraagt circa 14,5 ha.

---

<sup>404</sup> Zie **Figuur MI 44** en **MI 45**.

<sup>405</sup> Zie **Figuur MI 46**.

<sup>406</sup> De GIS-data is verkregen via het AGIV (Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen) en werd het laatst geactualiseerd op 23 juni 2011.

<sup>407</sup> Zie **Figuur MI 46**.

<sup>408</sup> De daaropvolgende terreinbezoeken gebeurden op 29 en 31 december 2011 en op 3 januari 2012.

---

<sup>409</sup> Zie **Figuur MI 46**.

<sup>410</sup> Zie **Figuur MI 47**.

<sup>411</sup> Zie "**BIJLAGE 1**".

<sup>412</sup> IZZE staat niet alleen voor Industriezones Gent Zuid I en ZwijnaardE maar legt onmiddellijk de link naar de opdracht van de vzw. Ze willen namelijk het ondernemen aangenamer, interessanter en efficiënter maken. Ze maken het de ondernemer dus "izze" of "easy".



Figuur MI 48: DOMO Investment Group.

Hieronder volgt een oplistings van de aanwezige bedrijven per bedrijventerrein met bijhorend een korte uiteenzetting over hun economische bedrijvigheid. Het meeste van deze informatie werd gehaald via bevraging aan de respectievelijke bedrijven, via de websites van deze bedrijven en via de website Trendstop van Knack.

### *Zwijnaarde II*

Perceel 1 + 2: DOMO Investment Group.<sup>413</sup> De holding DOMO Investment Group is onderverdeeld in drie grote bedrijfstakken, namelijk DOMO Industries, DOMO Chemicals en Alinso.<sup>414</sup> DOMO Industries is voornamelijk gericht op managementactiviteiten van holdings en coördinatiecentra. De hoofdzetel is gevestigd in Zwijnaarde en telt 6 werknemers. DOMO Chemicals is een competitieve en dynamische speler binnen de kunststofmarkt (nylon, polypropyleen). Het bedrijf valt onder de noemer 'Chemische nijverheid' en telt 7 werknemers. Alinso heeft zich dan weer toegelegd op de bemiddeling bij aankoop van onroerende goederen (residentieel, commercieel, industrieel en kantoren). Deze bedrijfstak zorgt onder andere voor de verhuur van logistiek en kantoren in het Zwijnaarde II Business Park. Er werken zo'n 10-tal werknemers.

De DOMO Investment Group telt 26 werknemers waarvan 18 mannen en 8 vrouwen. 8 werknemers hebben een universitair diploma, 13 een diploma hoger onderwijs en 5 een diploma secundair onderwijs.

---

<sup>413</sup> Zie **Figuur MI 48**.

<sup>414</sup> Ook Rechem Sa in Luxemburg, Infraleuna, Delta Teppichboden Service en DOMO Caproleuna GMBH in Duitsland, DOMO Inc in de VS, Chorwon Investments Pty in Zuid-Afrika, Xentrys Barcelona SI in Spanje, DOMO Polypropylene in Nederland, Hilde Development in Tsjechië, Poznan Industrial Invest in Polen, Aerosleep, DOMO Zele, Investments&Participation, DOMO Service Polymers, DOMO Oudenaarde Propertie, D'Hooie, Cabrita Immo, Gronden DB, Auguria Funds Management, DOMO Sint-Niklaas Propertie, Enfinity, DOMO Vastgoed, Fasiver, Alinso, Domoware, Transroute en Mlp Holding in België zijn eveneens dochterbedrijven van de DOMO Investment Group.

Ook een ander dochterbedrijf EXELTO (nieuwe benaming sinds 2 november 2010 van het voormalige 'Xentrys Polypropyleen garen- en vezelactiviteiten') maakt hier eveneens gebruik van de site voor de productie en stockage van hun textielproducten.<sup>415</sup> Ze zijn gespecialiseerd in de vervaardiging van synthetische en kunstmatige vezels (tapijtnijverheid). Er werken 237 werknemers waarvan 207 mannen en 30 vrouwen. 3 personen hebben een universitair diploma, 9 personen een diploma hoger onderwijs, 77 personen een diploma secundair onderwijs en 148 personen een diploma lager onderwijs.

Verder wordt er ook een stockageafdeling van het bedrijf Sidaplast VOF bemerkt. Zij zijn gespecialiseerd in de vervaardiging van platen, vellen, buizen en profielen van kunststof (plastic). Het hoofdfiliaal op Belgische bodem is gevestigd in Gentbrugge en heeft links met de hoofdkwartieren in de Verenigde Staten. Hier zijn er geen werknemers op vaste basis actief. Enkel voor het lossen en laden van producten in de magazijnen zijn er werknemers aanwezig.

Ook het bedrijf D-Drinks is hier gevestigd en maakt gebruik van de stockageloozen. D-Drinks is een groothandel in dranken (algemeen assortiment). D-Drinks telt één werknemer en deze heeft een diploma hoger onderwijs

Ook bevindt er zich een afdeling van het Rode Kruis Vlaanderen. Ook hier gaat het voornamelijk om de opslag van goederen in de aanwezig magazijnen. Er zijn zo'n 5-tal werknemers werkzaam op de site.

---

<sup>415</sup> EXELTO maakt integraal deel uit van Gent Industries NV (vanaf 1 December Exelto NV), onderneming die sedert de closing op 02/11/2010, tussen Domo Industries en Balta Group, deel uitmaakt van de Business Unit Balta Industry. De hoofdzetel van Balta Industries is gevestigd in St.-Baafs-Vijve in België.



Figuur MI 48: DOMO Investment Group.



Figuur MI 49: Ghent Dredging.



Figuur MI 50: DACOR Imperial Meat Products.





Perceel 3: Ghent Dredging.<sup>416</sup> Ghent Dredging is gespecialiseerd in burgerlijke bouwkunde, utiliteitsbouw, wegenwerken en waterbouw. De hoofdzetel bevindt zich in Sint-Denijs-Westrem. Het perceel in kwestie wordt louter gebruikt als stockageplaats voor het werkmateriaal. Er zijn dus geen werknemers aanwezig tenzij voor het laden en lossen van het aldaar gestockeerde of te stockeren materiaal.

### *Zwijnaarde III*

Perceel 1: DACOR Imperial Meat Products.<sup>417</sup> DACOR Imperial Meat Products is een bedrijf dat gespecialiseerd is in de vleesindustrie of meerbepaald in het vervaardigen van producten van vlees of van vlees van gevogelte. Deze afdeling is een dochterfiliaal. Het hoofdfiliaal is gevestigd in Lovendegem en telt 704 werknemers.<sup>418</sup>

Perceel 2: Thuiszorgwinkel Midden-Vlaanderen.<sup>419</sup> Thuiszorgwinkel Midden-Vlaanderen is gespecialiseerd in detailhandel in medische en orthopedische artikelen in gespecialiseerde winkels. Zij zorgen voor zowel de verhuur en verkoop als de reiniging van hun producten na gebruik. Thuiszorgwinkel Midden-Vlaanderen telt 80 werknemers, inclusief de werknemers in de 7 winkels. Het logistiek centrum in Zwijnaarde telt circa 40 werknemers.

Perceel 3: MIPS (Medical Information Professional Systems).<sup>420</sup> MIPS is gespecialiseerd in het ontwerpen en programmeren van computer-

---

<sup>416</sup> Zie **Figuur MI 49**.

<sup>417</sup> Zie **Figuur MI 50**.

<sup>418</sup> Het aantal werknemers is gevonden op de website van Trendstop onder het hoofdfiliaal in Lovendegem. Hierdoor is het niet duidelijk hoeveel werknemers er precies tewerkgesteld zijn in Zwijnaarde. De toegevoegde waarde bedraagt 67115454 euro voor boekjaar 2010. Deze cijfers worden verder niet gebruikt daar er een vermoeden is dat ze niet louter voor het filiaal in Zwijnaarde van toepassing zijn.

<sup>419</sup> Zie **Figuur MI 51**.

<sup>420</sup> Zie **Figuur MI 52**.

programma's voor klinische labo's.<sup>421</sup> MIPS telt 57 werknemers waarvan 45 mannen en 12 vrouwen. 22 personen hebben een universitair diploma, 33 een diploma hoger onderwijs en 2 personen een diploma secundair onderwijs.

Perceel 4: B.A.R.C. (Bio Analytical Research Corporation) /C.R.I. (Centrum voor Radio-Immunologie).<sup>422</sup> B.A.R.C is gespecialiseerd in activiteiten van medische laboratoria en is dus bedrijvig binnen de farmaceutische nijverheid. Ook C.R.I. is bedrijvig in dezelfde discipline en is zelfs gevestigd in hetzelfde gebouw.<sup>423</sup> B.A.R.C. telt 106 werknemers waarvan 23 mannen en 83 vrouwen. 1 persoon heeft een universitair diploma, 2 personen hebben een diploma hoger onderwijs en 103 personen hebben een diploma secundair onderwijs. C.R.I. telt 103 werknemers waarvan er 29 mannen en 74 vrouwen. 1 persoon heeft een universitair diploma, 4 personen een diploma hoger onderwijs en 98 personen een diploma secundair onderwijs.

Perceel 5: Spirax-Sarco.<sup>424</sup> Spirax-Sarco is een gespecialiseerde groothandel in machines en werktuigen op stoom. Ze staan in voor de verkoop van machines en onderdelen. Spirax-Sarco telt 20 werknemers waarvan 16 mannen en 4 vrouwen. 1 persoon heeft een universitair diploma, 12 personen een diploma hoger onderwijs en 7 personen een diploma secundair onderwijs.

---

<sup>421</sup> De hoofdzetel van MIPS is gevestigd in Zwijnaarde. MIPS heeft ook 5 dochterbedrijven, namelijk MIPS GMBH in Duitsland, MIPS in Frankrijk, MIPS Software Iberica in Spanje en Clinisys Solutions en Clinisys Scotland Ltd in Groot-Brittannië.

<sup>422</sup> Zie **Figuur MI 53**.

<sup>423</sup> B.A.R.C. heeft verschillende dochterondernemingen: BARC USA INC in de Verenigde Staten, BARC International in Australië, BARC Central Laboratories PTE LTD in Singapore, Laboraco in België, BARC South Africa (PTY) LTD in Zuid-Afrika en C.R.I. in België. Dit laatste bedrijf heeft ook nog een dochterbedrijf in Vorst genaamd LBS.

<sup>424</sup> Zie **Figuur MI 54**.



Figuur MI 50: DACOR Imperial Meat Products.



Figuur MI 51: Thuiszorgwinkel Midden-Vlaanderen.



Figuur MI 52: MIPS (Medical Information Professional Systems).





Figuur MI 53: B.A.R.C. (Bio Analytical Research Corporation).



Figuur MI 54: Spirax-Sarco.



Figuur MI 55: Innogenetics.



Figuur MI 56: TMVW.



Figuur MI 57: UNDA Groupe Boiron NV.

Perceel 6: Innogenetics.<sup>425</sup> Innogenetics is een bedrijf dat instaat voor de vervaardiging van chemische producten (medicijnen) en valt aldus ook volledig onder de noemer van de farmaceutische nijverheid. Op dit perceel was enkel de Research en Development afdeling gevestigd. Bij de overname van Innogenetics door de Japanse farmagroep Fujirebio uit handen van het Amerikaanse farmaconcern Abbott, is er besloten om deze afdeling op te doeken en meer in te zetten op de verkoop van enkele eigen producten en vooral op die van de Japanners.<sup>426</sup>

Perceel 7: TMVW (Tussengemeentelijke Maatschappij der Vlaanderen voor Watervoorziening).<sup>427</sup> TMVW staat in voor de winning, behandeling en distributie van water. Dit perceel wordt gebruikt om de watertoren van Zwijnaarde te huisvesten. Bijgevolg zijn er ook geen werknemers aanwezig.

Perceel 8: UNDA Groupe Boiron NV.<sup>428</sup> UNDA Groupe Boiron is gespecialiseerd in de vervaardiging van geneesmiddelen.<sup>429</sup> Dit perceel huisvest enkel het distributiecentrum. De hoofdzetel is gevestigd in Brussel. Deze vestiging van UNDA Groupe Boiron telt 11 werknemers.

Perceel 9: Dit perceel ligt tot op heden braak en wordt aldus door geen enkel bedrijf ingenomen.<sup>430</sup>

---

<sup>425</sup> Zie **Figuur MI 55**.

<sup>426</sup> Zie "BIJLAGE 1".

<sup>427</sup> Zie **Figuur MI 56**.

<sup>428</sup> Zie **Figuur MI 57**.

<sup>429</sup> UNDA Groupe Boiron heeft ook één dochteronderneming in België, namelijk Archibel. De vestiging in Zwijnaarde maakt deel uit van een wereldwijd netwerk met vestigingen in Frankrijk, Italië, Spanje, Zwitserland, Duitsland, Nederland, Portugal, Tsjechië, Slowakije, Roemenië, Hongarije, Polen, Bulgarije, Verenigde Staten, Canada, Tunesië, Marokko, Rusland en Brazilië.

<sup>430</sup> Zie **Figuur MI 58**.

Perceel 10: Interparts.<sup>431</sup> Interparts is een bedrijf dat gespecialiseerd is in de groothandel van machines voor de mijnbouw, de bouwnijverheid en de weg- en waterbouw. Ook wordt de service na verkoop zoals herstellingen aan machines gedaan in één van de twee aanwezige ateliers. Het bedrijf is de exclusieve verdeler van het Doosan productgamma. Interparts telt 20 werknemers waarvan 16 mannen en 4 vrouwen. 3 personen hebben een diploma hoger onderwijs, 17 personen een diploma secundair onderwijs.

Perceel 11 + 12: PTB-Compaktuna.<sup>432</sup> PTB-Compaktuna is een bedrijf dat gespecialiseerd is in de vervaardiging van lijm, pleisters, voegmortels en toeslagstoffen voor mortel en beton.<sup>433</sup> PTB-Compaktuna telt 38 werknemers waarvan 31 mannen en 7 vrouwen. 2 personen hebben een universitair diploma, 11 personen een diploma hoger onderwijs, 21 personen een diploma secundair onderwijs en 4 personen een diploma lager onderwijs.

Perceel 13: Flandria labo.<sup>434</sup> Flandria labo is een bedrijf dat gespecialiseerd is in de groothandel van farmaceutische producten.<sup>435</sup> Meer specifiek zorgt het voor de distributie van geneesmiddelen, grondstoffen voor verwerking in magistrale bereidingen, cosmetica, dieetmiddelen, verbandmiddelen en medische hulpmiddelen naar apothekers. Flandria labo telt 130 werknemers.

---

<sup>431</sup> Zie **Figuur MI 59**.

<sup>432</sup> Zie **Figuur MI 60**.

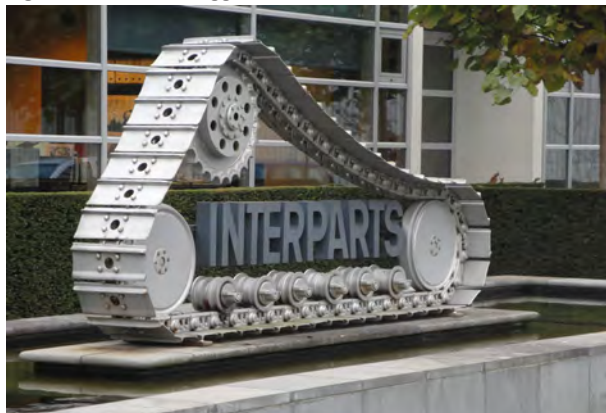
<sup>433</sup> PTB-Compaktuna is het dochterbedrijf van de holding Albatros Invest. Ze hebben ook contacten met tal van bedrijven in andere landen die hun producten verdelen: China, Frankrijk, Hongarije, Nederland, Democratische Republiek Congo, Roemenië, Servië & Montenegro, Slovenië, Spanje en de Tsjechische Republiek.

<sup>434</sup> Zie **Figuur MI 61**.

<sup>435</sup> Flandria labo is een dochterbedrijf van Pharma Partners dat gevestigd is te Oostende in België.



Figuur MI 58: Braakliggend.



Figuur MI 59: Interparts.



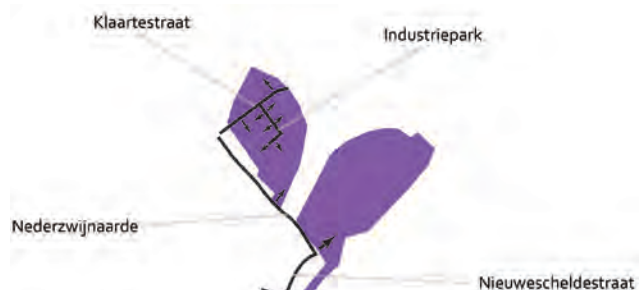
Figuur MI 60: PTB-Compaktuna.





Figuur MI 61: Flandria labo.





**Figuur MI 63:** Lokale wegen. (Bron: Agiv en eigen bewerking.)



**Figuur MI 64:** Regionale wegen. (Bron: Agiv en eigen bewerking.)



**Figuur MI 65:** R4 als link tussen regionaal en nationaal. (Bron: Agiv en eigen bewerking.)



**Figuur MI 62:** Afbakening microniveau. (Bron: Google Earth.)



**Figuur MI 66:** (Inter)nationale infrastructures. (Bron: Agiv en eigen bewerking.)



### Ruimtelijk-economische positionering

Om de ruimtelijk-economische positionering van de bedrijventerreinen Zwijnaarde II en Zwijnaarde III op microniveau te bespreken, werd geopteerd voor een afbakening die het zuidelijkste deel van de gemeente Gent en een deel van de gemeente Merelbeke in beschouwing neemt. De afbakening is zo gekozen, zodat de voornaamste invalswegen naar de respectievelijke bedrijventerreinen waar te nemen zijn.<sup>436</sup>

De weginfrastructuur en de daaraan gekoppelde bereikbaarheid zijn factoren die van cruciaal belang zijn bij het goed functioneren van een bedrijventerrein. De grondstoffen die nodig zijn voor het productieproces dat plaatsvindt in enkele bedrijven wordt uitsluitend aangevoerd via auto's, bestelwagens of vrachtwagens. Ook voor de distributie van goederen wordt er louter gebruik gemaakt van voorgenoemde vervoerswijzen. Verder is het ook van belang voor de werknemers dat ze over een gemakkelijk bereikbare werkomgeving beschikken. Bij de bevraging van de werknemers is duidelijk gebleken dat de auto nog steeds het meest gebruikte vervoersmiddel is om de woon-werk afstand te overbruggen. Het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer valt kwantitatief ongeveer samen, maar met de geplande doortrekking van de tramlijn 21/22 van de Zwijnaardsesteenweg tot Zwijnaarde-dorp zou daar wel eens verandering in kunnen komen ten voordele van het openbaar vervoer.

Wanneer men de satellietfoto bekijkt, is het zeer moeilijk om het functioneren van de weginfrastructuur te begrijpen.<sup>437</sup> Daarom wordt er via enkele kaartschetsen duidelijk gemaakt hoe de bedrijventerreinen ontsloten worden vanop lokaal niveau tot op (inter)nationaal niveau. Er zijn vier lokale wegen die voor de ontsluiting van de twee bedrijven-

---

<sup>436</sup> Zie **Figuur MI 62**.

<sup>437</sup> Zie **Figuur MI 62**.

terreinen zorgen.<sup>438</sup> Drie van deze wegen sluiten aan op het regionale wegennetwerk: Nederzwijsnaarde en de Klaartestraat worden beiden ontsloten via Heerweg-Noord en de Nieuwescheldestraat wordt ontsloten via de N469.<sup>439</sup> Deze laatste weg zorgt dan weer voor de verbinding met de N60, dewelke loopt van Gent naar Oudenaarde, en met de N444, dewelke loopt van Gent naar Baaigem. Wat opvalt, is de vlotte verbinding met één van de belangrijkste consumptiemarkten, namelijk Gent-Centrum (ook Heerweg-Noord loopt naar Gent-Centrum). Verder hebben alle voorgenoemde wegen een zeer vlotte verbinding (al dan niet rechtstreeks) met de grootstedelijke ring R4 rondom Gent.<sup>440</sup> Deze weg fungeert als link tussen het regionale en het (inter)nationale verkeer en speelt aldus een zeer belangrijke rol in de ruimtelijk-economische dynamiek van Gent. Deze R4 is dan op haar beurt op enkele plaatsen verbonden met het (inter)nationale wegennet. Hoewel deze grote infrastructuren (E17 en E40) passeren langs de bedrijventerreinen, toch zorgen ze niet voor een rechtstreekse ontsluiting en dient er bijgevolg nog een zekere afstand afgelegd te worden op de regionale en lokale wegenis alvorens de bedrijventerreinen bereikt kunnen worden.<sup>441</sup> Ook de waterinfrastructuur raakt aan één van de bedrijventerreinen, maar vandaag de dag wordt er noch door Zwijnaarde II, noch door Zwijnaarde III gebruik van gemaakt (wel wordt het Kanaal van Zwijnaarde gebruikt voor de voorbereidende werken aan het gemengd regionaal bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde (zie "Ruimtelijke economie vanuit

---

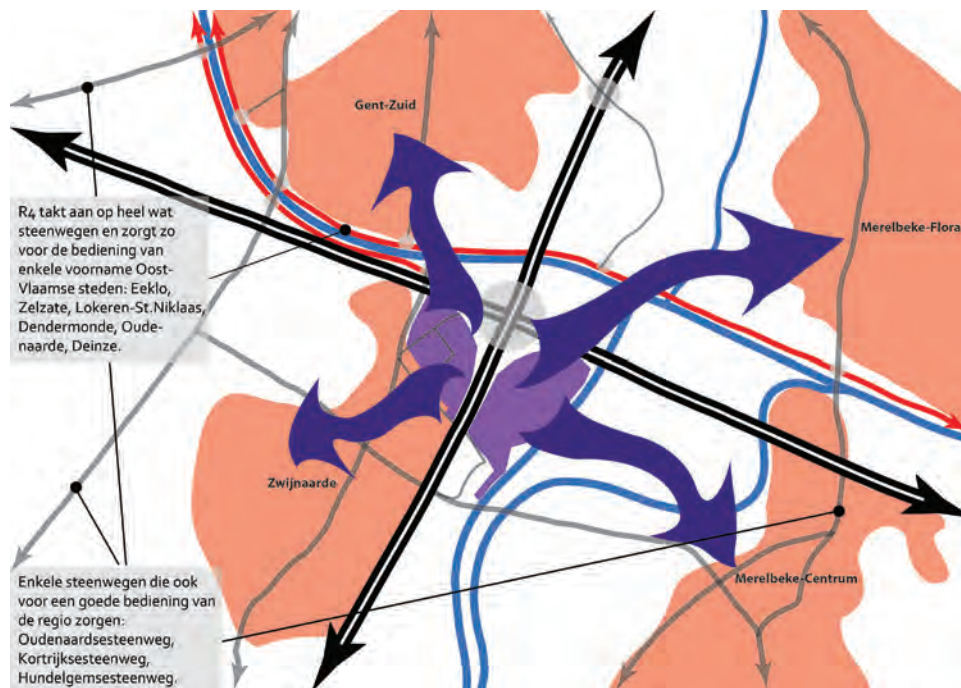
<sup>438</sup> Zie **Figuur MI 63**.

<sup>439</sup> Merk hierbij op dat deze wegen allemaal met de letter 'N' worden benoemd. Dit is te wijten aan het feit dat deze wegen vroeger (voor de komst van de autosnelwegen) ook effectief de enige 'nationale' verbindingen vormden doorheen het land. Nu echter – zoveel jaren na de naamgeving van deze wegen en na de komst van de autosnelwegen – worden deze wegen zelden of nooit meer gebruikt om een verplaatsing op nationaal niveau te maken. Vandaar wordt hier – en ook verder – gesproken over 'regionale' wegen.

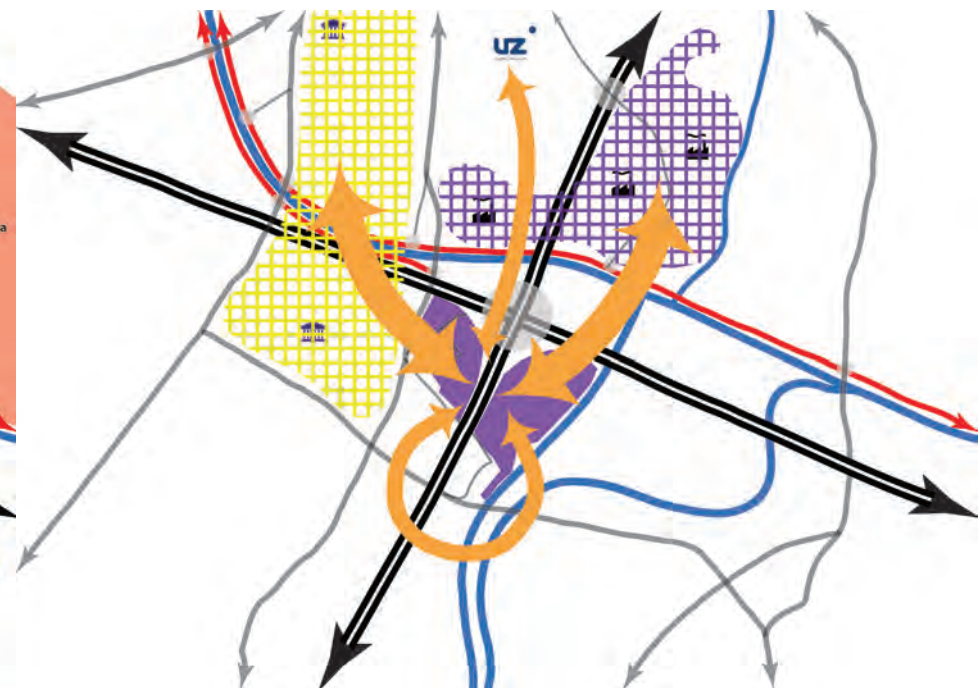
Zie **Figuur MI 64**.

<sup>440</sup> Zie **Figuur MI 65**.

<sup>441</sup> Zie **Figuur MI 66**.



**Figuur MI 67:** Consumptiemarkten op microniveau. (Bron: Agiv en eigen bewerking.)



**Figuur MI 68:** Economische krachten op microniveau. (Bron: Agiv en eigen bewerking.)

historisch perspectief”). De spoorwegen liggen dan weer op een grotere afstand van de respectievelijke bedrijventerreinen en worden aldus niet echt ingezet voor de economische bedrijvigheid op de respectievelijke bedrijventerreinen.

De voornaamste consumptiemarkten in de buurt van de bedrijventerreinen zijn Zwijnaarde, Merelbeke-Centrum, Merelbeke-Flora en Gent-Zuid.<sup>442</sup> De grootste consumptiemarkt wordt ongetwijfeld gevormd door de stad Gent die nog meer noordwaarts gesitueerd is (er zijn trouwens ook het meest regionale wegen die vanaf de bedrijventerreinen Gent bedienen). Naast deze consumptiemarkten vormen ook enkele voorname Oost-Vlaamse steden gemakkelijk te bereiken consumptiemarkten. Het belangrijkste voorbeeld die hierbij gegeven kan worden, vormt het logistiek hoofdkwartier van de Thuiszorgwinkel. Zij zorgen namelijk voor de bevoorrading van hun winkels in Gentbrugge, Wetteren, Deinze, Oudenaarde, Eeklo, Aalter en Lokeren.

De economische krachten die op microniveau inwerken op de bedrijventerreinen Zwijnaarde II en Zwijnaarde III zijn voornamelijk te danken aan de strategisch gekozen locatie aan de rand van de stad Gent. Zo zijn er tal van sectoren aanwezig die bijdragen tot een grotere economische kracht van de respectievelijke bedrijventerreinen.<sup>443</sup> Er is namelijk een volledige sector die gewijd is aan de kennis-bedrijvigheid, namelijk de noord-zuid as bestaande uit tal van universiteitscampussen met in het uiterste zuiden het Technologiepark van Zwijnaarde. Dit Technologiepark heeft onder andere een textielafdeling die leert uit de knowhow van Exelto (en vroeger ook van DOMO Chemicals). Omgekeerd levert de universiteit onderzoek naar innovaties en verbeteringen binnen de textielnijverheid. Een andere sector die voor een extra impuls van de

---

<sup>442</sup> Zie **Figuur MI 67**.

<sup>443</sup> Zie **Figuur MI 68**.

economische kracht zorgt, is de zorgverstrekkende sector waaronder het Universitair Ziekenhuis en tal van apothekers vallen. MIPS en Flandria labo leveren aan het Universitair Ziekenhuis respectievelijk software voor het klinisch labo en medicijnen. Flandria labo voorziet zelfs quasi alle Oost-Vlaamse apothekers van medicijnen. Verder is er een vzw IZZE opgericht die een samenwerking tussen de bedrijven van Gent-Zuid, Zwijnaarde II en Zwijnaarde III bewerkstelligd. Ook hier treedt er een dynamiek op die zorgt voor een grotere economische kracht. Tenslotte is er op de bedrijventerreinen van Zwijnaarde zelf ook heel wat synergie tussen de verschillende bedrijven. Zo is Flandria labo jarenlang de grootste klant geweest van UNDA Groupe Boiron. Verder maakt B.A.R.C./C.R.I. gebruik van de software van MIPS voor hun klinisch labo. Deze economische krachten versterken elkaar en zorgen voor een grotere toegevoegde waarde zowel op lokale als regionale schaal.

Om de ruimtelijk-economische positionering van de bedrijventerreinen Zwijnaarde II en Zwijnaarde III op mesoniveau te bespreken, werd geopteerd voor een afbakening die grotendeels gebaseerd is op de positionering van de R4.<sup>444</sup> Deze structuur toont mooi hoe de bedrijventerreinen Zwijnaarde II en Zwijnaarde III verbonden zijn met de andere Gentse bedrijventerreinen. Deze grootstedelijke stadsring vormt eveneens de schakel tussen het lokale en het (inter)nationale wegennet en vormt aldus de link naar andere filialen in België of zelfs in het buitenland.

Op mesoniveau komt de hiërarchische opbouw van de wegeninfrastructuur al duidelijker naar voren op de satellietfoto.<sup>445</sup> Maar om de werking van het systeem, gaande van de regionale tot de (inter)nationale ontsluiting, duidelijk uit te leggen wordt er wederom geopteerd voor

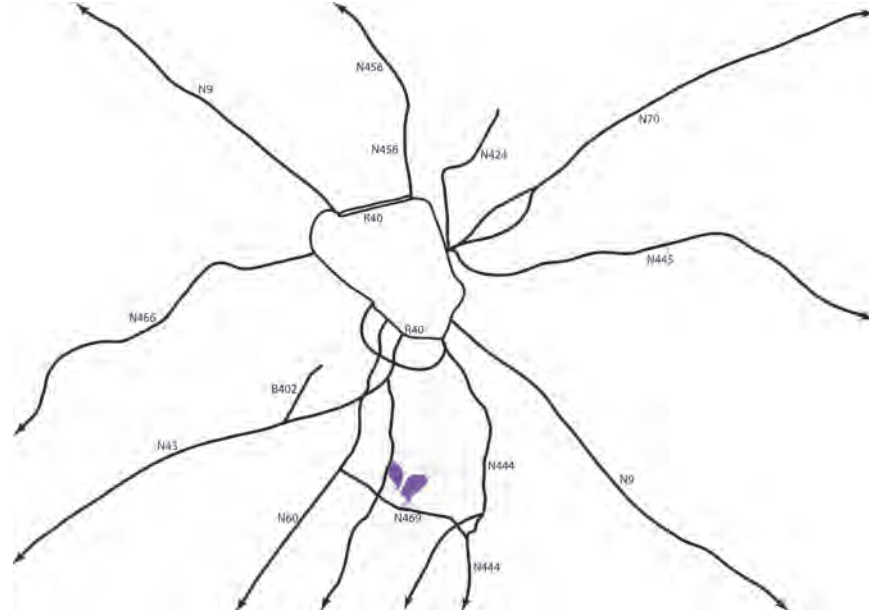
---

<sup>444</sup> Zie **Figuur MI 69**.

<sup>445</sup> Zie **Figuur MI 69**.



**Figuur MI 69:** Afbakening mesoniveau. (Bron: Google Earth.)



**Figuur MI 70:** Regionale wegen. (Agiv en eigen bewerking.)



**Figuur MI 71:** R4 als link tussen regionaal en nationaal. (Agiv en eigen bewerking.)



**Figuur MI 72:** R4 als link tussen regionaal en nationaal. (Bron: Agiv en eigen bewerking.)

enkele kaartschetsen. Wanneer de regionale wegen in beschouwing worden genomen, valt het duidelijk op dat het zuiden van Gent het meeste invalswegen telt.<sup>446</sup> Dit verklaart mede waarom dit zuidelijke deel van de stadsboulevard R40 het frequentst onderhevig is aan fileleed. Tussen de mazen van deze regionale wegen bevinden zich de bedrijventerreinen Zwijnaarde II en Zwijnaarde III. Aldus kan besloten worden dat de ligging aan de zuidelijke rand van de stad Gent een bijzonder interessante locatie vormt. Vanaf deze terreinen is er namelijk een vlotte verbinding met zowel het Gentse stadscentrum als met de voornaamste Oost-Vlaamse steden. Verder is dit regionale wegennet op tal van plaatsen verbonden met de grootstedelijke stadsring R4.<sup>447</sup> Ook hierbij valt het op dat het zuidelijke gedeelte van de R4 het meeste toerittencomplexen telt. Er is dus een ruim aanbod aan wegen die leiden naar de respectievelijke bedrijventerreinen (doch is er geen rechtstreekse ontsluiting met de R4 doordat de buitenring niet doorloopt tot in Merelbeke). De R4 vormt de schakel tussen het regionale en het (inter)nationale verkeer.<sup>448</sup> Op 6 plaatsen is deze grootstedelijke ring verbonden met het snelwegennetwerk: de N466 verbindt de R4 met de E40; de B402 en de N43 takken vanaf de R4 aan op een gemeenschappelijke toeritcomplex van de E40; de R4 takt rechtstreeks aan op de E40 ter hoogte van Merelbeke; de Corneel Heymanslaan verbindt via de Ottergemsesteenweg-Zuid de R4 met de E17; de N9 verbindt dan weer de R4 met de E17 en als laatste is er nog een rechtstreekse aantakking van de R4 met de E17 ter hoogte van Destelbergen. Tenslotte wordt een voorstelling gegeven van alle (inter)nationale infrastructuur.<sup>449</sup> Hierop valt duidelijk de aanwezigheid van heel wat waterinfrastructuur op. Doch wordt deze infrastructuur

---

<sup>446</sup> Zie **Figuur MI 70**.

<sup>447</sup> Zie **Figuur MI 71**.

<sup>448</sup> Zie **Figuur MI 72**.

<sup>449</sup> Zie **Figuur MI 73**.

totaal niet benut voor de bedrijventerreinen Zwijnaarde II en Zwijnaarde III. Via de ringvaart is nochtans een rechtstreekse aansluiting met de haven van Gent mogelijk om goederen te transporteren. Maar voor de meeste bedrijven is het water als transportsysteem financieel niet rendabel (te weinig productie van goederen zou leiden tot maar half gevulde schepen). Het goederenspoorverkeer is voornamelijk in het Gentse havengebied geconcentreerd. Door de nog af te leggen afstand tussen de respectievelijke bedrijventerreinen en het goederenspoor zal er steeds een secundair transportsysteem nodig zijn (water of weg). Ook dit blijkt financieel niet zo rendabel te zijn.

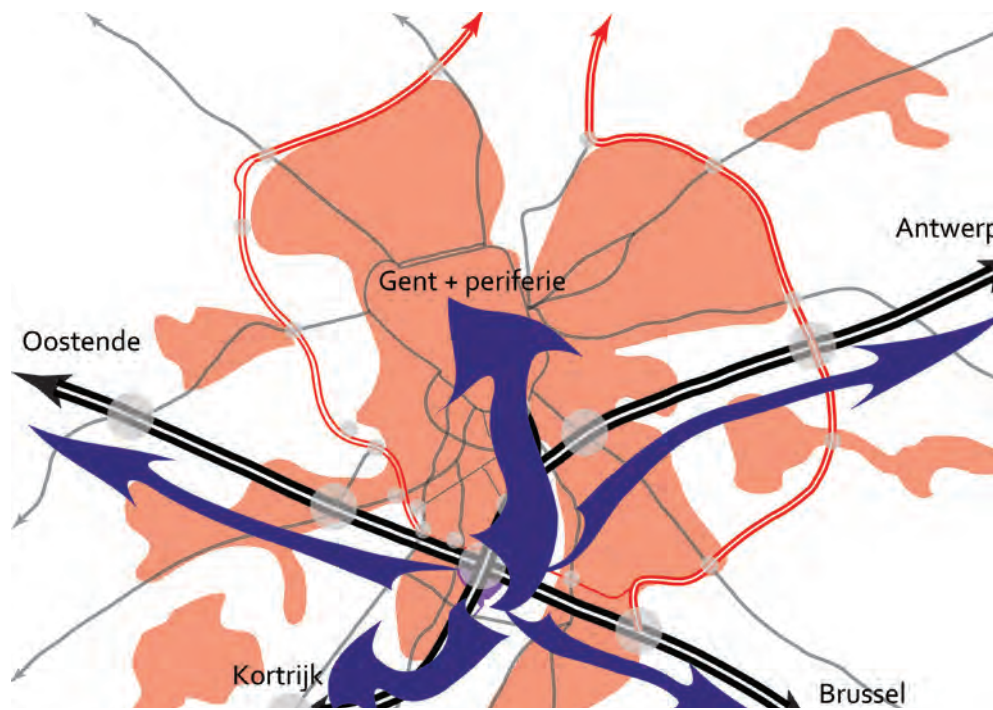
De voornaamste consumptiemarkten op mesoniveau zijn wederom de stad Gent en haar periferie.<sup>450</sup> Uiteraard wordt de consumptiemarkt op dit schaalniveau verruimd met Antwerpen – Kortrijk en Brussel – Oostende. Wel is het zo dat Kortrijk de meest plausibele consumptiemarkt vormt. De omgeving van Kortrijk fungeert namelijk als één van de voornaamste afzetmarkten van garen- en textielproducten vanuit DOMO Chemicals en Exelto. Vervolgens worden deze tussenproducten daar tot volwaardige eindproducten verwerkt. Antwerpen, Brussel en Oostende beschikken zelf over heel wat economische bedrijvigheid (zeehaven en luchthaven gebonden economische bedrijvigheid), waardoor deze steden in mindere mate een consumptiemarkt vormen. Wanneer deze steden bedrijven huisvesten die dezelfde producten ter beschikking stellen als de bedrijven in Zwijnaarde zal er sowieso geopteerd worden om de producten van de streek zelf te consumeren in de plaats van deze van Zwijnaarde. Enkel in het geval van exclusieve producten – zoals dit het geval is met Interparts als exclusieve verdeler van het DOOSAN productgamma – zullen deze steden ook als consumptiemarkt gebruikt worden.

---

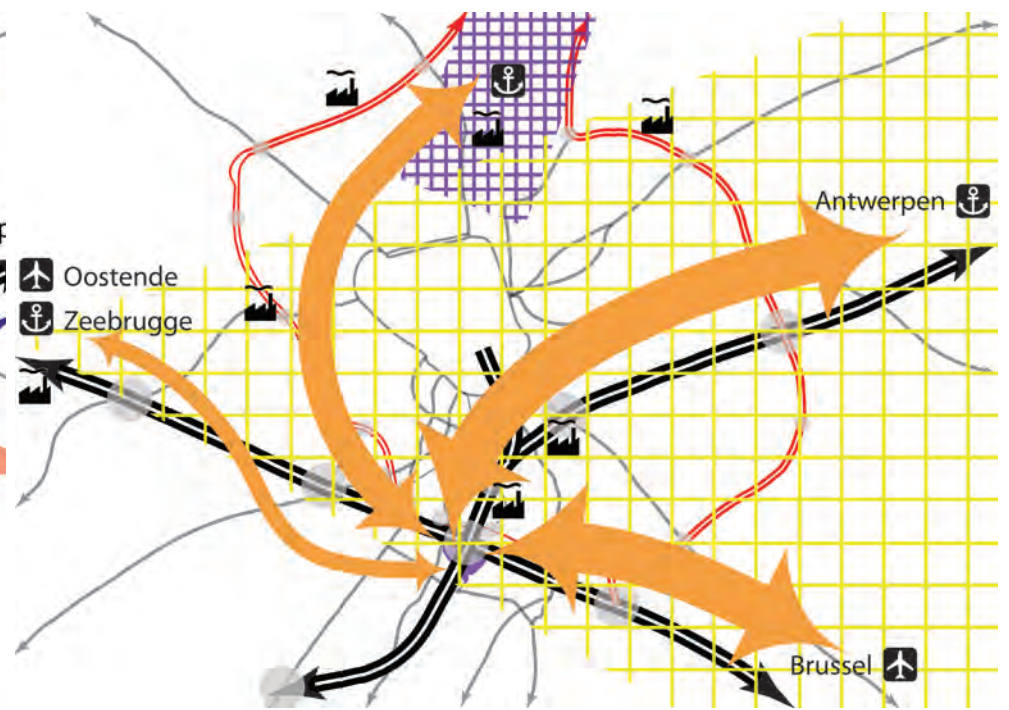
<sup>450</sup> Zie **Figuur MI 74**.



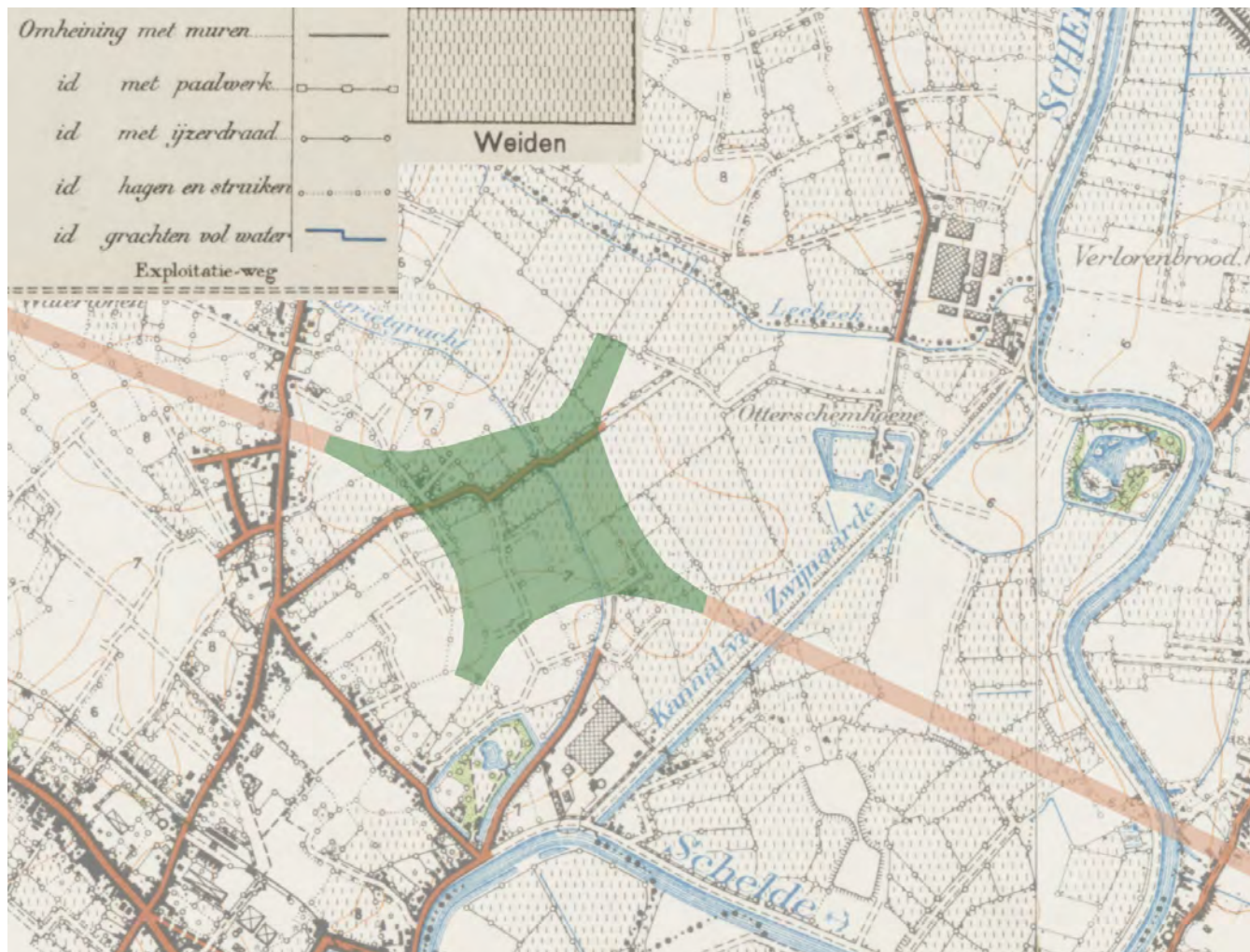
**Figuur MI 73:** (Inter)nationale infrastructuur.  
 (Bron: Agiv en eigen bewerking.)



**Figuur MI 74:** Consumptiemarkten op mesoniveau.  
(Bron: Agiv en eigen bewerking.)



**Figuur MI 75:** Economische krachten op mesoniveau.  
(Bron: Agiv en eigen bewerking.)



Figuur MI 76: Topografische kaart van 1948.

Figuur MI 76-77 en 81-82: (Bron: Militair Geografisch Instituut, schaal 1:25000, Brussel, 1948-1965; Nationaal Geografisch Instituut, schaal 1:10000, Brussel, 1982-1995. Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie: BRKZ. KRT; eigen bewerking.)



De economische krachten op mesoniveau komen vooral tot uiting door de integratie van de stad Gent binnen twee voornaamste netwerken.<sup>451</sup> Enerzijds zien we dat beide bedrijventerreinen opgenomen zijn in het stedelijk netwerk van de Vlaamse Ruit. Heel wat verstedelijkingstrends zijn er waar te nemen, waaronder ook de uitbating van verschillende bedrijventerreinen. De aanwezigheid van deze bedrijventerreinen verklaart dan ook waarom de Vlaamse Ruit voor meer dan de helft van het Bruto Nationaal Product zorgt.<sup>452</sup> Factoren die bijdragen tot de verstedelijking van deze ruimtelijke entiteit zijn de aanwezige ‘poorten’. Zowel Antwerpen en Brussel zijn hierbij van groot belang daar beide steden een ‘poort’-functie hebben: Antwerpen heeft haar goed uitgebouwde zeehaven, Brussel heeft haar internationale luchthaven. Antwerpen is heel belangrijk voor de respectievelijke bedrijventerreinen en dan vooral voor de invoer van grondstoffen voor onder andere DOMO Chemicals en Exelto. Brussel daarentegen huisvest de hoofdzetel van UNDA Groupe Boiron NV op Belgisch grondgebied. Brussel is overigens ook de ‘poort’ naar filialen in het buitenland: MIPS wisselt data uit met haar filialen in Frankrijk, Duitsland, Spanje en het Verenigd Koninkrijk; B.A.R.C. heeft dan weer hoofdfilialen in de Verenigde Staten van Amerika, Zuid-Afrika en Australië; Spirax-Sarco heeft haar hoofdfiliaal gevestigd in het Verenigd Koninkrijk en heeft verder nog verschillende buitenlandse filialen;<sup>453</sup> UNDA Groupe Boiron NV heeft vestigingen overal ter wereld;<sup>454</sup>

---

<sup>451</sup> Zie **Figuur MI 75**.

<sup>452</sup> Zie “**BIJLAGE 1**”.

<sup>453</sup> Argentinië, Australië, Brazilië, Canada, China, Tsjechië, Denemarken, Egypte, Frankrijk, Duitsland, Hongarije, Ierland, Italië, Japan, Zuid-Korea, Maleisië, Mexico, het Midden-Oosten, Nieuw Zeeland, Noorwegen, Polen, Portugal, Roemenië, Rusland, Singapore, Zuid-Afrika, Spanje, Finland, Zweden, Zwitserland, Taiwan, Thailand, Turkije, Verenigd Koninkrijk, Oekraïne en de Verenigde Staten van Amerika.

<sup>454</sup> Brazilië, Canada, Colombia, Martinique, Mexico, Verenigde Staten van Amerika, Venezuela, Baltische Staten, Bulgarije, Tsjechië, Frankrijk, Hongarije, Italië, Nederland, Noorwegen, Polen, Portugal, Roemenië, Slowakije, Spanje, Zwitserland, Burkina Faso,

Interparts heeft dan weer linken met de DOOSAN fabriek in Korea; PTB-Compaktuna exporteert haar producten naar verschillende landen over de wereld.<sup>455</sup> Anderzijds merken we dat de bedrijventerreinen zich ook in de nabijheid bevinden van de economische corridor van de haven van Gent. Ook in de regio zijn er nog tal van andere bedrijventerreinen te vinden. Deze zorgen ervoor dat er een zekere economische dynamiek leeft in en rondom de stad. Dit zijn dan ook interessante locaties voor bedrijven om zich te vestigen (arbeidskrachten, afzetmarkt, concurrentie). In mindere mate dragen ook Oostende en Zeebrugge (respectievelijk met een lucht- en zeehaven) bij tot de economische kracht van de bedrijventerreinen.

### Ruimtelijke economie vanuit historisch perspectief

De bedrijventerreinen Zwijnaarde II en Zwijnaarde III kennen een zeer rijke historische achtergrond. Op circa 65 jaar tijd is het rurale landschap van Zwijnaarde dorp aan de rand van de stadskern van Gent uitgegroeid tot een verstedelijkt gebied met tal van industriële bedrijvigheid.

Op de topografische kaart van 1948 valt nog duidelijk de rurale structuur te zien met tal van weilanden en braakliggende gronden.<sup>456</sup> De Ringvaart was op dit moment zelfs nog niet aangelegd (de aanleg zou pas in 1950 van start gaan). Wel was de E5 (huidige E40) op dat moment in aanleg. Qua industriële bedrijvigheid was enkel het eerste gebouw van de ‘Fabelta’ fabriek naast het Kanaal van Zwijnaarde opgericht.<sup>457+458</sup>

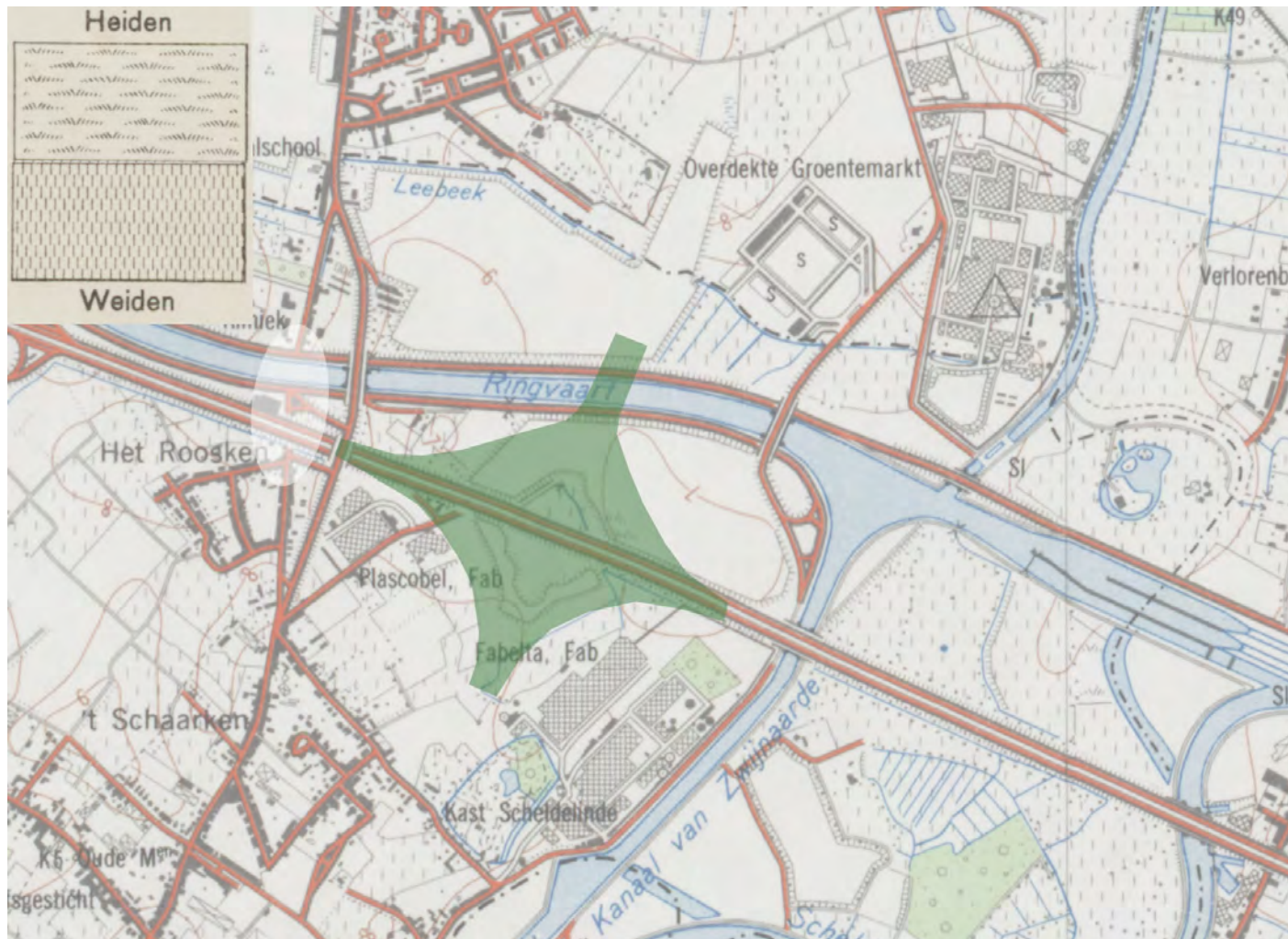
---

Ivoorkust, Mauritius, Marokko, Senegal, Zuid-Afrika, Tunesië, Australië, Israël, Libanon, Pakistan, Rusland, Saudi Arabië, Oman, Taiwan, Verenigde Arabische Emiraten.

<sup>455</sup> China, Frankrijk, Hongarije, Nederland, Democratische Republiek Congo, Roemenië, Servië & Montenegro, Slovenië, Spanje en de Tsjechische Republiek.

<sup>456</sup> Zie **Figuur MI 76**.

<sup>457</sup> De N.V. ‘Union des Fabriques Belges de Textiles Artificiels’ of kortweg ‘Fabelta’ werd opgericht in 1932 en slaagde erin om op enkele jaren tijd alle Belgische kunstvezelproducenten te verenigen. Ze bezat aan het einde van de jaren ’30 een 8-tal vestigingen waaronder deze te Zwijnaarde. ‘Fabelta’ kreeg zo het Belgische monopolie voor de productie van kunstvezels uit rayonne en fibraan in handen.



Figuur MI 77: Topografische kaart van 1965.

Op de topografische kaart van 1965 kan er bemerkt worden dat er zich een serieuze landschapstransformatie heeft voorgedaan.<sup>459</sup> De Ringvaart en de E5 snijden het grondgebied van Zwijnaarde van west naar oost door. Op deze manier werd er een enorme fysieke barrière gecreëerd in het landschap die vandaag de dag nog steeds de afbakening vormt tussen de kernstad en de periferie. De hoofd-ontsluitingsweg van en naar Gent werd door deze grote infrastructuur-werken doorsneden en een nieuwe weg met bijhorende bruggen deed haar intrede.<sup>460</sup> De landelijke omgeving, die op de topografische kaart van 1948 zichtbaar was, veranderde in een geïndustrialiseerd landschap met tal van fabrieken langs de waterlopen.<sup>461</sup> Zo zijn er onder andere uitbreidingen op te merken aan de 'Fabelta' fabriek. Dit is te verklaren door de in 1961 gerealiseerde fusie tussen 'Fabelta', Union Chimique Belge, Société Continentale du Pegamoïd en Sidac (Société Industrielle de la Cellulose), waaruit de groep Union Chimique Belge (U.C.B.) ontstond. Nog in 1961 werd de Plascobel fabriek opgericht. Deze fabriek was onderdeel van de N.V. Scobel en was gespecialiseerd in de toepassing van plastieken materialen. Beide fabrieken moesten echter enkele van hun percelen afstaan aan de staat ten bate van de aanleg van de E3 autosnelweg (huidige E17).

Tot dan toe waren er nog geen stedenbouwkundige plannen van toepassing om te bepalen welke gronden voor welke functie bestemd waren. Het eerste stedenbouwkundig plan die hieromtrent een uitspraak doet is het 'Voorlopig Structuurplan van Gentse en Kanaalzone' van

---

<sup>458</sup> Wanneer de omgeving rondom Gent in beschouwing genomen wordt, valt het op dat bijna alle industriële bedrijven zich vestigen in de periferie.

<sup>459</sup> Zie **Figuur MI 77**.

<sup>460</sup> Zie de witte ovaal op **Figuur MI 77**.

<sup>461</sup> Wanneer de omgeving rondom Gent in beschouwing genomen wordt, valt het op dat er steeds meer industrie bijkomt in de periferie en dat de stad stelselmatig uitbreidt tot aan de periferie.

1968.<sup>462</sup> Hierop is te zien dat de terreinen ten zuiden van de E5 (huidige E40) bestemd werden als industriezone. Deze terreinen bleven echter nog onaangeraakt tot na de voltooiing van de verkeerswisselaar Zwijnaarde in 1970.<sup>463</sup> Op het 'Gewestplan' van 1977 is een verdere specificatie van het voorlopig structuurplan te zien.<sup>464</sup> Wel dient er opgemerkt te worden dat de zone naast het Kanaal van Zwijnaarde dat aangeduid staat als buffergroen in werkelijkheid ook gebruikt wordt als industrieterrein (namelijk als stockageplaats voor het bedrijf Ghent Dredging). Op beide plannen is ook duidelijk het 'conflict' te zien tussen de naast elkaar gelegen functies van wonen en industrie.

Verder is het ook relevant om even stil te staan bij de functieverandering van de gronden ten noorden van de verkeerswisselaar van Zwijnaarde. Deze gronden werden op het 'Voorlopig Structuurplan van Gentse en Kanaalzone' van 1968 bestemd als recreatief groen, terwijl ze op het 'Gewestplan' van 1977 bestemd werden als bufferzones. Deze aanpassing heeft dan ook veel te maken met de toenmalige plannen om de R4 buitenring door te trekken tot in Merelbeke.<sup>465</sup> Een nieuwe weg aanleggen in een zone bestemd voor buffergroen zou hoogstwaarschijnlijk minder problemen opleveren dan dat dit het geval zou zijn in een zone bestemd voor recreatief groen. Wat ook opvalt, is dat de terreinen ten oosten van het Kanaal van Zwijnaarde eveneens een functiewijziging ondergaan hebben (van recreatief groen naar bijzonder reservatiegebied). Dit is grotendeels te wijten aan het feit dat de 'Fabelta' fabriek jarenlang hun vervuilde slibdeposities daar geloosd heeft. Bijgevolg dienden deze gronden eerst gesaneerd te worden alvorens een nieuw bedrijventerrein zich daar zou kunnen vestigen.

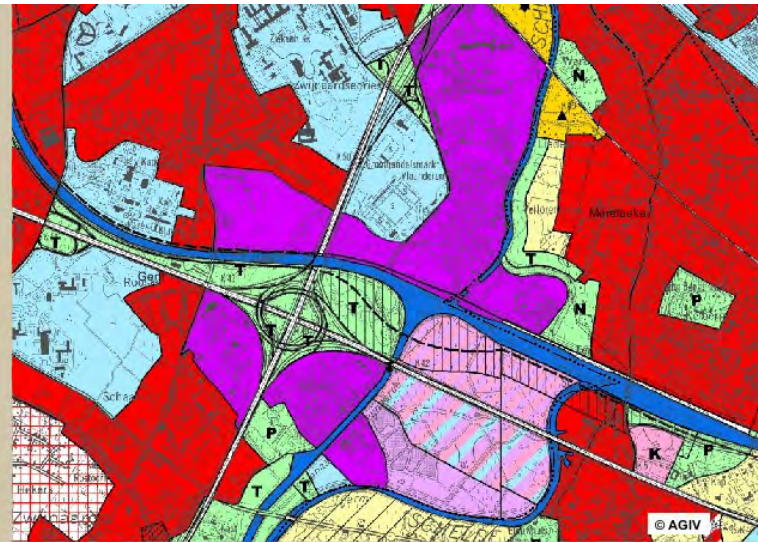
---

<sup>462</sup> Zie **Figuur MI 78** links.






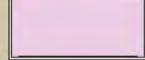


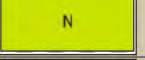
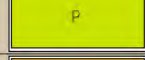
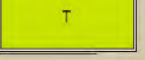

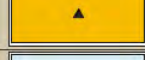

<sup>463</sup> Zie **Figuur MI 79**.

<sup>464</sup> Zie **Figuur MI 78** rechts.

<sup>465</sup> Zie **Figuur MI 80**.



 woonzone (schematische begrenzing)	 recreatief groen
 landelijke kern (perimeter nader te bepalen)	 gewestelijke recreatie kern
 agrarisch gebied	 industriezone
 landschappelijk waardevolle agrarisch gebied	 spaarbekken
 algemeen gewestelijk groen	 vliegveld

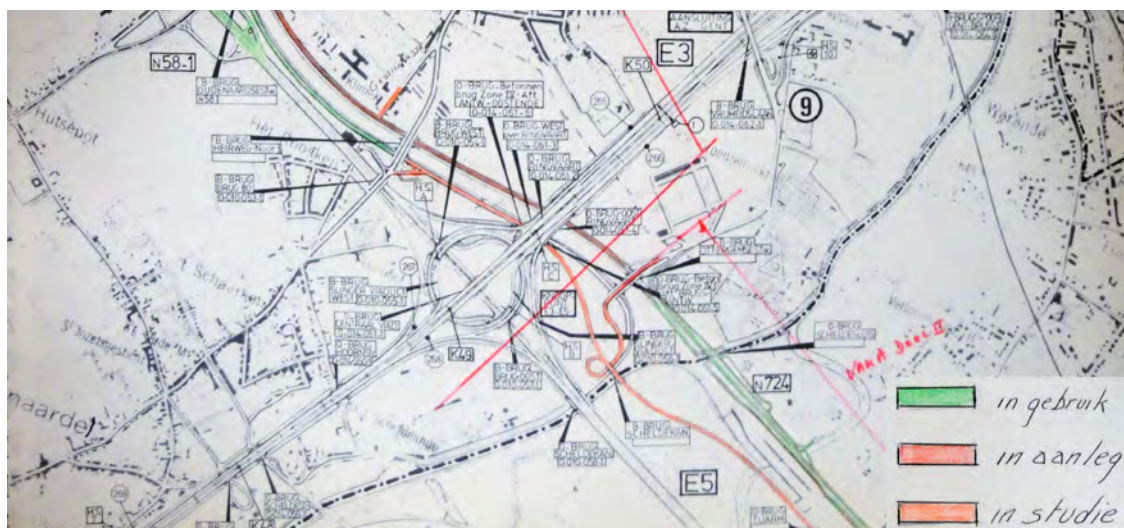
 Woongebieden	 Bijzonder reservatiegebied
 Woonuitbreidingsgebieden	 Teleport
 Industriegebieden	
 Gebieden voor ambachtelijke bedrijven en de gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen	
 Agrarische gebieden	
 groengebieden	 Natuurgebieden
 Parkgebieden	 Bufferzones
 Gebieden voor dagrecreatie	
 Gebieden voor dag- en verblijfsrecreatie	
 Gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen	

**Figuur MI 78:** Links: Voorlopig Structuurplan van Gentse en Kanaalzone 1968; rechts: Gewestplan 1977. (Bron: Administratie voor Ruimtelijke Ordening, Gewestplan 'Gentse en kanaalzone', 1977.)

**Figuur MI 79:** Historische foto van verkeerswisselaar Zwijnaarde 1970. (Bron: Stadarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 463.)



**Figuur MI 80:** Visionaire plannen i.v.m. doortrekking van de R4 buitenring (begin jaren 1970). (Bron: Agentschap voor Wegen en Verkeer.)





**Figuur MI 81:**  
Topografische kaart  
van 1982.

Op de topografische kaart van 1982 is er te zien dat er niets meer overschiet van het ooit zo rurale landschap.<sup>466</sup> Fabrieksgebouwen en opslagplaatsen van bedrijven vulden de ‘lege’ ruimtes ten zuidwesten van de verkeerswisselaar op tot aan de bestaande woningen – die al op de kaart van 1965 aanwezig waren. Interparts was het eerste bedrijf dat zich op deze site kwam vestigen in 1972. De Plascobel fabriek was ondertussen al in vlammen opgegaan en ruimte op termijn plaats voor de fabrieken van het vleesvervaardigend bedrijf Imperial Meat Products. Ook de contouren van het huidige hoofdgebouw van Flandria labo is hier reeds te herkennen. De gronden (circa 4 ha) bestemd voor de gebouwen van Flandria labo werden aangekocht in 1973 en werden in gebruik genomen vanaf 1975. In 1974 vestigde PTB-Compaktuna hun fabriek in Zwijnaarde omdat ze in Merelbeke geen voldoende plek hadden om uit te breiden en te groeien. Ook de watertoren van Zwijnaarde is al waarneembaar op deze kaart.

Op de topografische kaart van 1995 valt vooral op dat de industriële bedrijvigheid nog is toegenomen.<sup>467</sup> Op het bedrijventerrein Zwijnaarde III is te merken dat bepaalde braakliggende gronden getransformeerd zijn naar productiegebouwen van bepaalde bedrijven. Ook de site van Zwijnaarde II heeft er enkele gebouwen bijgekregen. Dit is dan weer te wijten aan het feit dat in 1992 het bedrijf DOMO werd opgericht na de integratie van de vloerbekledingsbedrijven Eurantex, DOMO Sint-Niklaas en ‘Fabelta’. De ruggengraat van dit bedrijf wordt gevormd door de bedrijfstak DOMO Chemicals die zorgt voor de productie gaande van kunststoffen, over garens en vezels tot het breed gamma aan vloerbekleding. Dit bedrijf vormt een mooi voorbeeld van een historisch gegroeide economische activiteit.

---

<sup>466</sup> Zie **Figuur MI 81**.

<sup>467</sup> Zie **Figuur MI 82**.

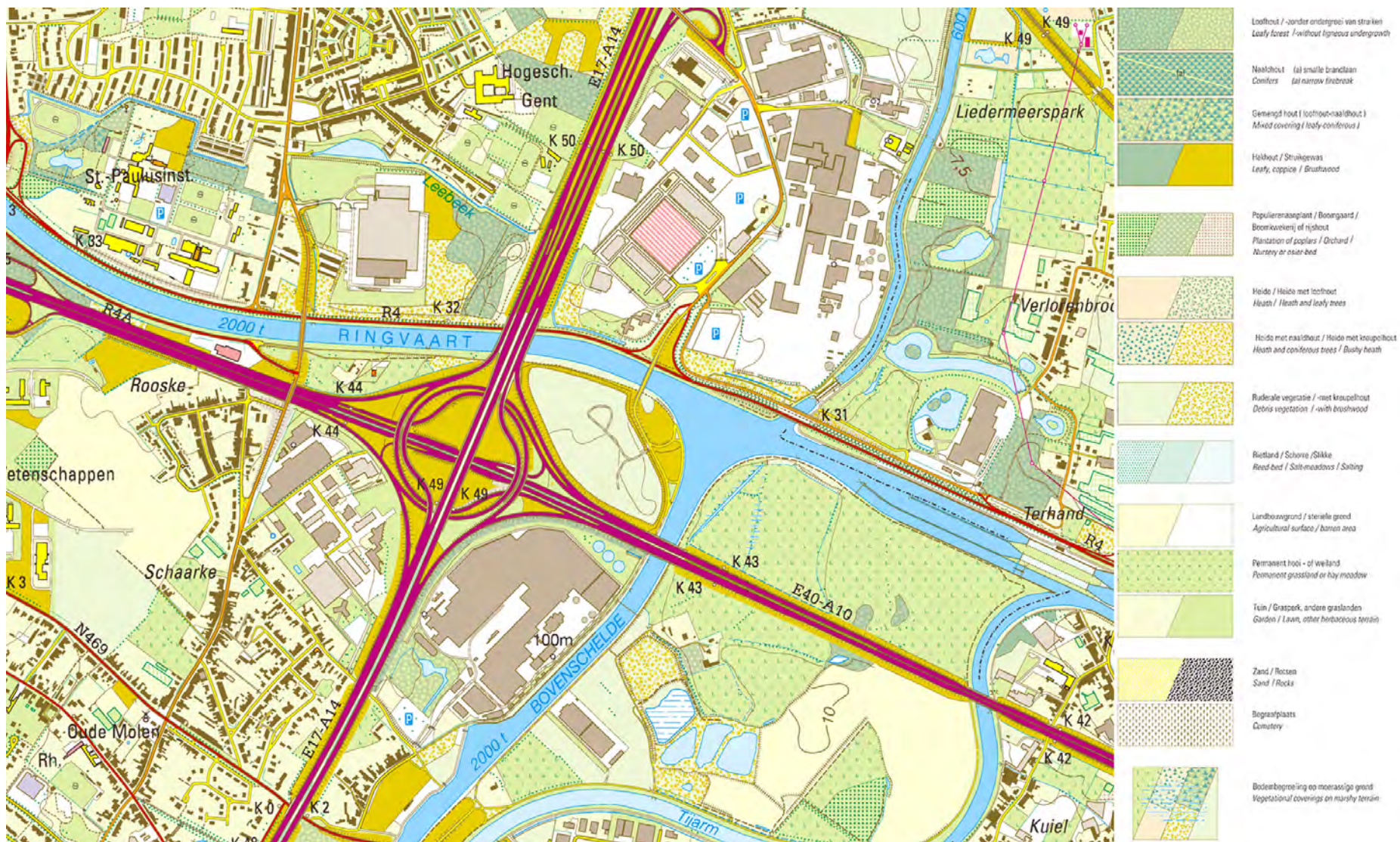
In 2003 werd het ‘Ruimtelijk Structuurplan Gent’ goedgekeurd. Hierin werd er verwezen naar de interne ruimtelijke dynamiek die gegenereerd wordt door de nabijheid van de twee Europese autosnelwegen (E17 en E40) en de grootstedelijke ring (R4). Deze ruimte fungeert als de tweede internationale poort van Gent. Verder blijkt uit dit plan ook de grote belangrijkheid van de ontbrekende schakel van de R4 in het zuiden. Dit deel van de R4 is namelijk nodig voor de betere ontsluiting van bedrijventerreinen Zwijnaarde II en Zwijnaarde III. Deze gebieden moeten volgens het GRS verder geoptimaliseerd, verdicht en ontwikkeld worden.

Vervolgens werd in 2005 het ‘Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan voor het Grootstedelijk Gebied Gent’ opgemaakt. Hierin werd al specifiek omschreven wat er allemaal gerealiseerd diende te worden. Bij het deelgebied ‘Gemengd regionaal bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde’ moesten de gronden van het gewestplan herbestemd worden als zone voor gemengde regionale bedrijvigheid.<sup>468</sup> De eerste stappen werden daarbij al gezet in het ‘Gewestplan’ van 1987 door de gronden die vervuild waren door het viscoseslib van de ‘Fabelta’ fabriek te saneren. Een volgende stap is de aanleg van het ontbrekende zuidelijk deel van de R4 die zal zorgen voor een ontlasting van de A. della Faillelaan en de Zwijnaardsesteenweg, dewelke nu fungeren als verbindingsas tussen de kernen van Zwijnaarde en Merelbeke.<sup>469</sup> Het bedrijfsverkeer dat gebruik maakt van deze as zorgt namelijk voor heel wat hinder in de stedelijke kernen. Ook de bedrijventerreinen Zwijnaarde II en Zwijnaarde III zullen via de R4 ontsloten worden om het woongebied van Zwijnaarde enigszins te ontlasten van overtollig bedrijfsverkeer.

---

<sup>468</sup> Het bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde is een Publiek-Private Samenwerking (PPS) van Alinso NV met de stad Gent, AG Stadsontwikkelingsbedrijf Gent, de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij (POM), de Provincie Oost-Vlaanderen en Waterwegen en Zeekanaal NV en heeft als doel de ontwikkeling van een gemengd regionaal bedrijventerrein te bewerkstelligen.

<sup>469</sup> Zie **Figuur MI 83**.



Figuur MI 82: Topografische kaart van 1995.





**Figuur MI 83:** Doortrekking buitenring R4.  
 (Bron: VLAAMS MINISTERIE LEEFMILIEU EN  
 INFRASTRUCTUUR, Gewestelijk ruimtelijk  
 uitvoeringsplan, Afbakening grootstedelijk  
 gebied Gent, Bijlage 3a: toelichtingsnota,  
 2005, p. 110.)



### Productiestructuur versus productiemilieu

Om een duidelijk beeld te geven van de productiestructuur zal er per bedrijf per bedrijventerrein een korte uiteenzetting gegeven worden van de ondernemingsdynamiek, de sectorendynamiek, de economisch-technologische dynamiek en de researchdynamiek. Voor het productiemilieu zal er gekeken worden naar de omgevingsdynamiek per bedrijventerrein. Tenslotte worden beide bedrijventerreinen te samen bekeken en geëvalueerd op basis van de toegevoegde waarde en de ruimteproductiviteit.

#### *Zwijnaarde II – Productiestructuur*

Perceel 1 + 2: DOMO Investment Group. Aangezien dit perceel meerdere ondernemingen huisvest, zal er per onderneming een analyse gemaakt worden. Wel dient er opgemerkt te worden dat afhankelijk van het verkregen bronnenmateriaal de analyses soms meer of minder diepgaand zullen zijn.

DOMO Investment Group. De ondernemingsdynamiek wordt in grote mate bepaald door het aantal werknemers, de omzet en de maatschappelijke beslissingskracht van het bedrijf. Deze onderneming telt 26 werknemers. Hieruit kan afgeleid worden dat het gaat om een Kleine Onderneming.<sup>470</sup> Dit moet natuurlijk wel in zijn context bekeken worden, want de DOMO Investment Group is een holding dewelke dus hiërarchisch de hoogste maatschappij is binnen een groep van maatschappijen. Het houdt de aandelen in de andere maatschappijen van de groep. Het bestuur van de holding treedt op als de gezamenlijke leiding van de groep. Op zich produceert deze holding dus niets. Het haalt zijn winst uit de opbrengsten van de aandelenparticipaties (deze participaties

---

<sup>470</sup> Om te oordelen of het gaat over een Micro Onderneming, Kleine Onderneming, Middelgrote Onderneming of Grote Onderneming werd er gekeken naar de definitie vastgelegd door de Europese Commissie (1 januari 2005). Deze is terug te vinden in "BIJLAGE 1".

werden onder "Steekkaart – Zwijnaarde II" al opgesomd). Deze holding heeft geïnvesteerd in verschillende bedrijven van uiteenlopende aard. Zo is er voornamelijk geïnvesteerd in een textiel- en een vastgoedafdeling. Door dit te doen wordt het risico voor de eigenaars van de holding gespreid. Dit in beschouwing genomen en wetende dat de DOMO Investment Group over de ganse wereld actief is, kan er in feite besloten worden dat het hier gaat om een Grote Onderneming. De hoofdzetel op Belgische bodem is gevestigd te Zwijnaarde. Bijgevolg is er heel wat beslissingskracht aanwezig. Hoogstwaarschijnlijk zal de afdeling van Exelto verhuizen omdat er op deze site geen uitbreidingsmogelijkheid meer mogelijk is. Zulke beslissingen worden genomen door het hoogste beslissingsorgaan. Deze onderneming is een Naamloos Vennootschap.<sup>471</sup>

De sectorendynamiek wordt in grote mate bepaald door de NACE-nomenclatuur, de oude of nieuwe economie die het bedrijf hanteert en de clustervorming.<sup>472</sup> Deze onderneming wordt geclassificeerd onder de noemer 'Holdings (64200)'. Het lijkt hierbij niet zo interessant om te spreken over een oude of een nieuwe economie, aangezien er niets geproduceerd wordt. Het enige dat een indicatie kan geven van een 'vernieuwing' zijn de talrijke ICT mogelijkheden waarop men op de dag van vandaag beroep kan doen. Ook de beurzen zijn allemaal digitaal te volgen op het internet. Dus op dat vlak kan er wel gesteld worden dat ook holdings evolueren met hun tijd. Ook kan er in de directe omgeving nog een andere holding gevonden worden, namelijk Albatros Invest. Ook hierbij is het niet echt zinvol om van een cluster te spreken. Dit bedrijf is zich immers niet op deze locatie komen vestigen omwille van de

---

<sup>471</sup> Een Naamloos Vennootschap is een rechtspersoon waarvan het maatschappelijk kapitaal verdeeld is in aandelen die in beginsel vrij overdraagbaar zijn. Beperkte aansprakelijkheid en rechtspersoonlijkheid zijn logischerwijs verbonden met deze anonimiteit.

<sup>472</sup> Alle NACE-nomenclatuur die gebruikt wordt in dit document valt specifiek onder de noemer Nacebel.



aanwezigheid van de andere holding. Beide bedrijven versterken elkaars werking totaal niet.

Over de economische-technologische dynamiek kan men heel kort zijn. Aangezien er niets geproduceerd wordt, kan dit bedrijf niet ingedeeld worden tot een 'economie of scale' of een 'economie of scope'. Wel behoort dit bedrijf tot de 'kennisintensieve zakelijke dienstverlening'. Dit bedrijf staat het hoogst in de hiërarchie van bedrijven verbonden met DOMO, maar stelt niets voor zonder de productie van de dochterondernemingen. Ze halen namelijk hun winst uit de winsten van deze dochterbedrijven.

Ook over de researchdynamiek kan er niet veel gezegd worden. Er is geen specifieke R&D afdeling aanwezig, maar hoogstwaarschijnlijk zal het bedrijf wel kijken naar de werking van andere holdings.

DOMO Industries. De ondernemingsdynamiek wordt in grote mate bepaald door het aantal werknemers, de omzet en de maatschappelijke beslissingskracht van het bedrijf. Deze onderneming telt 6 werknemers en kan aldus geclassificeerd worden als Micro Onderneming. Op basis van een omzet van meer dan 2 miljoen euro voor boekjaar 2010 blijkt dat deze onderneming onder de noemer Kleine Onderneming valt. De hoofdzetel is ook gevestigd in Zwijnaarde. Dit is niet onlogisch aangezien de hoofdzetel van de holding van de DOMO Investment Group zich eveneens op deze locatie bevindt. DOMO Industries is namelijk gespecialiseerd in het management van holdings. Aldus vormt de nabijheid van deze twee ondernemingen een uiterst interessante synergie. Deze onderneming is een Naamloos Vennootschap.

De sectorendynamiek wordt in grote mate bepaald door de NACE-nomenclatuur, de oude of nieuwe economie die het bedrijf hanteert en de clustervorming. Deze onderneming wordt geclassificeerd als

'Activiteiten van hoofdkantoren (70100)'. Ook hierbij lijkt het niet dusdanig interessant om te spreken over oude of nieuwe economie, aangezien er wederom niets geproduceerd wordt. Wederom kan er gesteld worden dat het management van de holdings op een meer georganiseerde manier kan verlopen door alle nieuwe ICT toepassingen (smartphones, internet, ...). In de directe omgeving van DOMO Industries vormen ook DOMO Chemicals en Barc Finance bedrijven die geclassificeerd staat als zijnde 'Activiteiten van hoofdkantoren (70100)'. De cluster op Zwijnaarde II valt wel te begrijpen daar alle beslissingskracht op die manier gecentraliseerd is. Dus op zich is het een logische keus om zulke bedrijven te verenigen op hetzelfde bedrijventerrein. De aanwezigheid van Barc Finance kan daarentegen niet gezien worden als onderdeel van deze cluster aangezien er totaal geen causaal verband is tussen dit bedrijf en de twee anderen. Verder dient er ook gezegd te worden dat de drie bedrijven uit een andere sector komen. Zo behoort DOMO Industries tot de sector 'Managementactiviteiten van holdings en coördinatiecentra', DOMO Chemicals tot de sector 'Chemische nijverheid' en Barc Finance tot de sector 'Holdings'.

Ook hier kan men over de economisch-technologische dynamiek zeer kort zijn. Wederom wordt er niets geproduceerd op de vestiging in Zwijnaarde. Bijgevolg kan er niet gesproken worden over een 'economie of scale' of een 'economie of scope'. Wel valt deze onderneming onder de noemer van 'kennisintensieve zakelijke dienstverlening'. Ze coördineert zo het management van de holding. Dus ook deze onderneming neemt een hoge plaats in op de hiërarchische ladder. Maar wederom kan dit bedrijf niet bestaan zonder de arbeiders die zorgen voor de productie van de goederen.

Ook over de researchdynamiek kan men heel kort zijn. Er is geen R&D afdeling aanwezig op het bedrijventerrein. Hoogstwaarschijnlijk zal het bedrijf wel knowhow opdoen uit de ervaring van gelijkaardige bedrijven.



DOMO Chemicals. De ondernemingsdynamiek wordt in grote mate bepaald door het aantal werknemers, de omzet en de maatschappelijke beslissingskracht van het bedrijf. Deze onderneming telt 7 werknemers en kan op basis van het aantal werknemers aangeduid worden als Micro Onderneming. Op basis van een omzet van 176469 euro voor boekjaar 2010 blijkt dat deze onderneming eveneens onder de noemer van Micro Onderneming valt. Op basis van bovengenoemde feiten lijkt een indeling binnen de categorie Micro Onderneming aannemelijk. De hoofdzetel van DOMO Chemicals is gevestigd in Zwijnaarde. De productie daarentegen is hier niet meer zo sterk vertegenwoordigd. Dit komt voornamelijk omdat een dochteronderneming, namelijk Exelto, het grootste aandeel van de productie op zich neemt. DOMO Chemicals is een Naamloos Vennootschap.

De sectorendynamiek wordt in grote mate bepaald door de NACE-nomenclatuur, de oude of nieuwe economie die het bedrijf hanteert en de clustervorming. Deze onderneming wordt eveneens geclassificeerd onder de noemer 'Activiteiten van hoofdkantoren (70100)'. Voor de overige factoren die de sectorendynamiek bepalen wordt er verwezen naar DOMO Industries.

Over de economisch-technologische dynamiek kan er niet veel gezegd worden. Ook in deze onderneming vindt er geen actief productieproces plaats. Bijgevolg kan er niet gesproken worden over een 'economie of scale' of een 'economie of scope'. Vroeger, toen het bedrijf nog actief was in de synthetische garen- en vezelindustrie kon er absoluut gesproken worden over een 'economie of scale'. Het betrof hier namelijk een continue proces gericht op massaproductie van basisproducten. De productie vindt plaats in lange series met weinig variëteit. De vestiging in Zwijnaarde doet vandaag de dag dienst als 'kennisintensieve zakelijke dienstverlening'. Ze coördineert de activiteiten van Exelto.

De researchdynamiek komt vandaag de dag niet meer aanbod daar het filiaal in Zwijnaarde geen textiel meer produceert. Wel wordt de knowhow doorgegeven aan het zusterfiliaal Exelto, dat op haar beurt wel kritisch onderzoek verricht naar innovatieve producten. In een andere vestiging van DOMO Chemicals is er wel een octrooiaanvraag te vinden voor tapijttegels en kunstgrasmatten.<sup>473</sup>

Alinso. De ondernemingsdynamiek wordt in grote mate bepaald door het aantal werknemers, de omzet en de maatschappelijke beslissingskracht van het bedrijf. Deze onderneming telt 10 werknemers en valt aldus onder de noemer Kleine Onderneming. Op basis van een omzet van meer dan 3 miljoen euro voor boekjaar 2010 blijkt eveneens dat het om een Kleine onderneming gaat. Het is een klein dynamisch vastgoedbedrijf die volop aan het groeien is. Zo heeft het ook tal van projecten in het buitenland lopen. De hoofdzetel is eveneens gevestigd in Zwijnaarde. Aldus is ook alle beslissingskracht hier aanwezig. Ook dit is niet onlogisch want als derde bedrijfstak van de holding DOMO is het interessant dat alle hoofdkwartieren verzamelt zijn op dezelfde locatie. Dit maakt het makkelijker mogelijk om eens te overleggen met het overkoepelende bestuur van de holding. Verder is het volledige domein Zwijnaarde II in het bezit van Alinso. Deze onderneming is een Naamloos Vennootschap.

De sectorendynamiek wordt in grote mate bepaald door de NACE-nomenclatuur, de oude of nieuwe economie die het bedrijf hanteert en de clustervorming. Deze onderneming is geclassificeerd als 'Verhuur en exploitatie van eigen of geleased niet-residentieel onroerend goed, exclusief terreinen (68203)'. Deze onderneming is absoluut een nieuwe economie. De klemtoon is de laatste jaren steeds meer verschoven naar de vastgoedwereld en dit ten koste van de bankenwereld. Dit is voornamelijk te wijten aan het feit dat het vertrouwen in de

---

<sup>473</sup> Zie "BIJLAGE 1".





bankenwereld enorm gedaald is wegens de financiële crisis. De mensen steken vandaar hun geld liever in vastgoed. Ook is het bedrijf volledig uitgerust met de nieuwste ICT snufjes. Er zijn geen andere bedrijven aanwezig die op dezelfde wijze als Alinso geclassificeerd worden volgens de NACE-nomenclatuur. Aldus kan er volgens deze indeling zeker en vast niet van een cluster gesproken worden. Wel kan er van een cluster gesproken worden doordat de meeste bedrijven aanwezig in het Business Park behoren tot de DOMO Investment Group. Hier krijgt men dus een centralisatie van enkele bedrijven die deel uitmaken van de DOMO holding.

De economisch-technologische dynamiek kan kort besproken worden. Daar Alinso zelf geen producten produceert, kan er niet gesproken worden over een 'economie of scale' of een 'economie of scope'. Wel behoort het bedrijf toe tot de klasse van de 'kennisintensieve zakelijke dienstverlening'. Het bedrijf is namelijk gespecialiseerd in grote vastgoedontwikkelingsprojecten met een bijzondere focus op bedrijventerreinen en alternatieve energieprojecten. Hieruit blijkt duidelijk dat deze aangeboden diensten heel hard steunen op de industriële sector die zorgt voor de productie voor onder andere de bouwmaterialen, zonnepanelen, ...

De researchdynamiek beperkt zich tot de expertise van het personeel om interessante gronden op te kopen en te ontwikkelen tot bloeiende projectgebieden. Verder heeft dit bedrijf geen R&D afdeling aangezien het zelf geen producten fabriceert.

Exelto. De ondernemingsdynamiek wordt in grote mate bepaald door het aantal werknemers, de omzet en de maatschappelijke beslissingskracht van het bedrijf. Deze onderneming telt 237 werknemers en valt hiermee onder de noemer Middelgrote Onderneming. Op basis van een omzet van meer dan 79 miljoen euro voor boekjaar 2010 valt het echter onder de

noemer van een Grote Onderneming. Exelto is verder een dochter-onderneming van de Balta Group. Hun hoofdzetel is gevestigd in St.-Baafs-Vijve. De sector die momenteel hier gevestigd is heeft aldus slechts een geringe beslissingskracht. Enkel over lokale aangelegenheden zoals de productie en efficiëntie heeft Exelto beslissingskracht. De kans bestaat dus, indien het bedrijf volgens de huidige tendens blijft groeien, dat er door de Balta Group een andere locatie zal moeten gezocht worden om uit te breiden. Deze onderneming is een Naamloos Vennootschap.

De sectorendynamiek wordt in grote mate bepaald door de NACE-nomenclatuur, de oude of nieuwe economie die het bedrijf hanteert en de clustervorming. Deze onderneming valt onder de noemer 'Vervaardiging van synthetische en kunstmatige vezels (20600)'. Dit bedrijf is een mooi voorbeeld van een nieuwe economie: ze staan voor een uitstekende dienstverlening, duurzame productinnovatie en kwaliteit in elk aspect, van bestelling tot levering en van onderzoek tot marktontwikkeling. Ook maakt het bedrijf gebruik van allerlei ICT-snufjes waardoor de machines volgens de vragen van de klant het gewenste product produceren. Op de bedrijventerreinen Zwijnaarde II en Zwijnaarde III kan er niet van een textielcluster gesproken worden, aangezien Exelto nog het enige productieve textielbedrijf is op de site. Indien de ruimere omgeving beschouwd wordt, kan er wel gesproken worden van een textielcluster. Zo is er onder andere de aanwezigheid van een textielafdeling binnen de universiteit Gent gevestigd op het Technologiemarkt in Zwijnaarde. Deze twee bedrijvigheden versterken elkaar.

De economisch-technologische dynamiek kan hier beschreven worden als een 'economie of scale'. Dit bedrijf voert namelijk continue processen uit gericht op de massaproductie van basisproducten (synthetische garen en vezels). Hierbij vindt de productie plaats in lange series met weinig variëteit. Er is heel veel ruimte nodig om deze productieprocessen te



kunnen uitvoeren (zowel voor productie als tijdelijke stockage). Ook wordt het kwaliteitsbeheer hoog in het vaandel gedragen. Hun producten zijn gecertificeerd op basis van ISO 9001 en 14001.

De researchdynamiek komt vooral tot uiting door het onderzoek dat men voert betreft innovatie en ontwikkeling van producten. De klemtoon ligt hierbij op verbeterde prestaties en technische eigenschappen. Zo werd er zelfs een reeks specifieke producten voor de automobielsector ontwikkeld en op de markt gebracht. Exelto ontwikkelt en vervaardigt eveneens producten voor de tapijt- en geotextielsector. Dit gebeurt in samenspraak met de klanten uit deze sectoren. Exelto beschikt momenteel over heel wat knowhow gaande van additieven zoals antioxidanten, antibacteriële stoffen, vlamvertragers en uv-stabilisatoren tot vezels met een laag smeltpunt en hoge treksterkte tot heel gespecialiseerde vezels.

Sidaplast VOF. De ondernemingsdynamiek wordt in grote mate bepaald door het aantal werknemers, de omzet en de maatschappelijke beslissingskracht van het bedrijf. Deze onderneming telt 59 werknemers en kan op basis van het aantal werknemers aangeduid worden als Middelgrote Onderneming. Op basis van een omzet van meer dan 24 miljoen euro voor boekjaar 2010 blijkt dat ook op basis van de omzet kan gesproken worden van een Middelgrote Onderneming. Wel dient er hier opgemerkt te worden dat het filiaal in Zwijnaarde louter gebruikt wordt als stockageplaats. Met andere woorden wordt er hier niets geproduceerd en heeft dit filiaal ook totaal geen beslissingskracht. De hoofdzetel op Belgisch grondgebied van deze onderneming is gesitueerd te Gentbrugge. Dit filiaal moet op haar beurt de beslissingen vanuit de hoofdzetel uit de

Verenigde Staten nakomen. Deze onderneming is een Vennootschap Onder Firma.<sup>474</sup>

De sectorendynamiek wordt in grote mate bepaald door de NACE-nomenclatuur, de oude of nieuwe economie die het bedrijf hanteert en de clustervorming. Deze onderneming kan geclassificeerd worden als 'Vervaardiging van platen, vellen, buizen en profielen van kunststof (22210)'. Hier lijkt het niet zo zeer relevant om over een oude of een nieuwe economie te spreken, aangezien het enkel over een stockageplaats gaat. De enige manier waarop er al dan niet sprake is van een cluster ligt in het feit dat op het bedrijventerrein Zwijnaarde II verschillende magazijnen ter beschikking zijn als stockageplaats voor andere bedrijven. Maar of die elkaar versterken blijft zo zeer de vraag.

Over de economisch-technologische dynamiek kan men hier zeer kort zijn. Er wordt hier niets geproduceerd, dus 'economie of scale' of 'economie of scope' is hier niet van toepassing. Wel valt deze vestiging onder de noemer 'overige goederenbehandeling'. Deze activiteit gaat wel nauw samen met de 'producerende' activiteiten. Bij gebrek aan directe leveringen moeten de producten ergens tussentijds kunnen gestockeerd worden.

Ook over de researchdynamiek valt er bij gebrek aan informatie niet zoveel te vertellen. Hoogstwaarschijnlijk zal de producerende afdeling van de plastic folies wel een onderzoeksdepartement hebben die zich bezighoudt met het optimaliseren van hun producten. Hierbij spelen de grondstoffen en de productietechnologieën een grote rol. Deze veronderstellingen zijn louter speculatief.

---

<sup>474</sup> Een Vennootschap Onder Firma of VOF, is in Nederland en België een eenvoudige manier waarop twee of meer personen samen een onderneming kunnen oprichten. Er is geen beperkte aansprakelijkheid.



D-Drinks. De ondernemingsdynamiek wordt in grote mate bepaald door het aantal werknemers, de omzet en de maatschappelijke beslissingskracht van het bedrijf. Deze onderneming telt 1 werknemer en valt op basis hiervan onder de noemer Micro Onderneming. Op basis van een omzet van 17371 euro voor boekjaar 2010 kan ook hier gesproken worden over een Micro Onderneming. De hoofdzetel is gevestigd in Zwijnaarde maar stelt naar verluid niet veel meer voor dan een opslagplaats voor dranken. Wel is de beslissingskracht hier aanwezig. Het feit dat men zich hier gevestigd heeft, geeft wel blijk van heel wat interessante voorwaarden die vervuld worden. Deze onderneming is een Besloten Vennootschap met Beperkte Aansprakelijkheid.<sup>475</sup>

De sectorendynamiek wordt in grote mate bepaald door de NACE-nomenclatuur, de oude of nieuwe economie die het bedrijf hanteert en de clustervorming. Deze onderneming valt onder de noemer 'Groothandel in dranken, algemeen assortiment (46349)'. Deze onderneming valt volledig onder de noemer oude economie. Er zijn geen indicaties dat dit bedrijf enige innovaties doorvoerde om een hoger rendement te halen. Net zoals bij Sidaplast kan er gesproken worden over clustervorming op basis van het feit dat dit bedrijf hier een magazijn huurt om producten in te stockeren. Zulke clusters lijken dan ook niet echt te leiden tot een versterking van de economie.

Over de economisch-technologische dynamiek van D-Drinks kan er niet veel gezegd worden. Net zoals Sidaplast VOF gaat het hier om een stockageruimte voor een ruim assortiment aan dranken. Bijgevolg valt deze onderneming ook onder de noemer van 'overige goederen-

---

<sup>475</sup> Een Besloten Vennootschap met Beperkte Aansprakelijkheid of in het kort Besloten Vennootschap (in Nederland afgekort tot BV, in België BVBA) is een rechtspersoon waarvan het maatschappelijk kapitaal verdeeld is in aandelen die niet vrij overdraagbaar zijn; de aandelen staan op naam.

behandeling'. Deze groothandel vormt de schakel tussen de producenten van de dranken en de winkels / consumenten.

Researchdynamiek is er sowieso niet in de klassieke betekenis van de term terug te vinden. Wel zal er hoogstwaarschijnlijk onderzocht worden welke dranken er goed in de markt liggen bij de consumenten. Op basis van deze bevindingen zal het bedrijf hun dranken aankopen en prijzen.

Rode Kruis Vlaanderen. Over deze onderneming kon er geen toereikende informatie achterhaald worden. Bijgevolg worden er ook geen uitspraken gedaan over de ondernemingsdynamiek, de sectordynamiek, de economisch-technologische dynamiek en de researchdynamiek.

Perceel 3: Ghent Dredging. De ondernemingsdynamiek wordt in grote mate bepaald door het aantal werknemers, de omzet en de maatschappelijke beslissingskracht van het bedrijf. Deze onderneming telt 37 werknemers en valt op basis van het aantal werknemers onder de noemer Kleine Onderneming. Op basis van een omzet van meer dan 14 miljoen voor boekjaar 2010 blijkt dat deze onderneming onder de noemer Middelgrote Onderneming valt. Wel moet er gezegd worden dat het respectievelijke perceel louter dienst doet als stockageruimte. Bijgevolg is er dus totaal geen economische beslissingskracht aanwezig. Zo kan het best zijn dat de stockageruimte binnen de kortste keren een andere, betere locatie krijgt. Maar dit zal dus afhangen van wat de hoofdzetel, gevestigd in St.-Denijs-Westrem, hieromtrent beslist. Verder vormt deze onderneming een Naamloos Vennootschap.

De sectorendynamiek wordt in grote mate bepaald door de NACE-nomenclatuur, de oude of nieuwe economie die het bedrijf hanteert en de clustervorming. Deze onderneming valt volgens de NACE-nomenclatuur onder de noemer 'Waterbouw, m.u.v. baggerwerken (42919)'. Deze onderneming kan sowieso geclassificeerd worden onder de



noemer nieuwe economie. Sinds de opstart van het bedrijf is een toenemende innovativiteit te merken: begonnen bij louter baggerwerken en vandaag de dag eveneens actief bij grond-, wegen- en bodemsaneringswerken. Verder wordt er steeds gebruik gemaakt van specifiek materiaal zoals hydraulische graafkranen uitgerust met overdrukcabines. Indien nodig doen ze beroep op gespecialiseerde onderaannemers voor diverse deelaspecten, eigen aan saneringswerken (boringen, bouwput beschoeiingen, ...). Deze uitbestedingsvorm kan sowieso onder de noemer nieuwe economie geclassificeerd worden. Een mogelijke cluster is deze tussen Ghent Dredging en Interparts. Deze laatste verkoopt namelijk specifiek materiaal voor onder andere de wegen waterbouw. Wel is er geen zekerheid over de interactie tussen deze bedrijven, vooral omdat de site in Zwijnaarde slechts een stockageruimte omvat (wel waren op het terrein gelijkaardige machines als bij Interparts te bespeuren...).

Over de economisch-technologische dynamiek valt er ook hier niet zoveel te bespreken. De onderneming maakt gebruik van de terreinen om het materiaal te stockeren. Er wordt dus niets geproduceerd waardoor er niet kan gesproken worden over 'economie of scale' of 'economie of scope'. Wel valt dit bedrijf onder de noemer van 'kennisintensieve zakelijke dienstverlening'. Door hun expertise in het baggermilieu, kunnen ze hun diensten aanbieden voor dergelijke werken uit te voeren. Hiervoor hebben ze materiaal nodig en dit bevindt zich op dit respectievelijke terrein in Zwijnaarde.

Over de researchdynamiek kan er geen uitspraak gedaan worden bij gebrek aan informatie. Sowieso beschikt het bedrijf over een dynamisch en gemotiveerd team die beschikt over de nodige kwalificaties. Deze medewerkers zullen wel naar andere baggerbedrijven kijken om zo nog beter te worden. Nu al is het bedrijf ISO 9001 en VCA\*\* gecertificeerd.

### *Zwijnaarde II – Productiemilieu*

De omgevingsdynamiek van het bedrijventerrein Zwijnaarde II wordt in grote mate gestuurd door het kennismilieu, de ruimte voor ontwikkelingen, de bereikbaarheid en infrastructurele dichtheid, de kwaliteit van het wonen en het politiek institutioneel kader.

Om te beginnen is deze site al sinds de jaren '30 aangewend voor de textielnijverheid. Op deze manier is er gedurende al deze jaren heel wat knowhow met betrekking tot de textielnijverheid opgebouwd geworden. Met de aanwezigheid van de universitaire textielafdelingen op het Technologiepark in Zwijnaarde wordt deze bedrijvigheid verder onderhouden. Een optimalisatie en verbetering van de producten worden door deze interactie in de hand gewerkt. Verder behoort Zwijnaarde tot de periferie van de stad Gent. Dus op dit vlak ligt het ook op zeer korte afstand van heel wat kennisbedrijvigheid in de vorm van tal van universiteitsfaculteiten. Meestal zijn de steden ook een aantrekkingspool voor hoger opgeleiden. Vandaar ook dat er heel wat hoofdzetels terug te vinden zijn op het bedrijventerrein van Zwijnaarde II. Wel dient er ook genuanceerd te worden dat de periferie meestal ook veel arbeiders huisvest (grote arbeidsmarkt). Dit zou een blijk kunnen geven waarom een textielfabriek zich hier is komen vestigen (vooral historisch gezien).

Een tweede belangrijk aspect bij het productiemilieu vormt de ruimte voor ontwikkeling. Het bedrijventerrein Zwijnaarde II is zo goed als volledig volgebouwen (de gebouwen nemen zelfs de 'vorm' van de verkeerswisselaar aan). Met andere woorden is een uitbreiding van productieprocessen op deze site niet meer mogelijk. Concreet komt dit erop neer dat een bedrijf dat wil uitbreiden genoodzaakt zal zijn om uit te kijken naar een nieuwe locatie. Uit goed ingelichte bron – namelijk via de CEO van Alinso – werd vernomen dat de afdeling van Exelto hoogstwaarschijnlijk zal verhuizen naar een nieuwe locatie daar de vestiging op het Business Park in Zwijnaarde te klein wordt. De site zal dan



**Figuur MI 84:** Ruimtegebruik bedrijventerrein  
Zwijnaarde II. (Bron: Google Earth en Agiv.)



herontwikkeld worden door het vastgoed bedrijf Alinso die nu overigens al de beheerder is van het Business Park. Dit bedrijventerrein is een schoolvoorbeeld van een 'geschakeld' bedrijventerrein. De mobiliteit, ICT-ontwikkeling en energieontwikkeling die samen gegroepeerd worden op dit terrein vormen milieutechnologisch gezien een veel betere oplossing dan een 'spread' situatie. Dit bedrijventerrein werd ontwikkeld vanuit een 'park management' gedachte (zie "Kosten en baten van het bedrijventerrein – Zwijnaarde II"). Verder kan er ook gesteld worden dat niet alle oppervlakte momenteel gebruikt wordt voor het productieproces. Zo gaat er onder andere wat oppervlakte verloren aan parkeerruimte en ontspanningsruimte.<sup>476</sup>

Een derde belangrijk punt bij het productiemilieu vormt de infrastructuurlijke bereikbaarheid. Hier valt het één en het ander over te vertellen. Uit een bevraging aan de werknemers van het bedrijventerrein Zwijnaarde II werd geconstateerd dat de meerderheid van de mensen absoluut tevreden is over de vlotte bereikbaarheid van het Business Park. Via tal van afritten op de nabijgelegen E17 en E40 kan er verbinding gemaakt worden met de R4 die op haar beurt aantakt op enkele primaire wegen die leiden naar de lokale ontsluitingswegen van het bedrijventerrein. Hoewel er nu reeds sprake is van een goede ontsluiting zal deze ontsluiting nog verbeteren met de doortrekking van de buitenring van de R4 tot in Merelbeke. Hierop zal er een nieuwe ontsluitingsweg voor de bedrijventerreinen Zwijnaarde II en Zwijnaarde III, langsheen het Kanaal van Zwijnaarde, aansluiten. Wel moet er opgemerkt worden dat tijdens de jaren van de aanleg van deze weg heel wat hinder zal kunnen verwacht worden. Verder wil het bedrijventerrein op termijn ook gebruik gaan maken van het water als transportsysteem, maar dit enkel op voorwaarde als de regering ook effectief subsidies zal geven voor transport over het water. Momenteel is de financiële kost te hoog om transport via een boot

---

<sup>476</sup> Zie **Figuur MI 84**.

mogelijk te maken. Vrachtwagens zijn veel goedkoper en zijn een veel beter vervoersmiddel voor het JIT-principe toe te passen.<sup>477</sup>

Een vierde belangrijke factor bij het productiemilieu vormt de kwaliteit van het wonen en de verzorging. Op het eerste zicht kan er wel gesteld worden dat Zwijnaarde-dorp een aangename locatie is om te wonen (zie ook "Methodologische vraagstukken" voor de resultaten van de socio-economische enquête 2001 uitgezet per statistische sector van Gent). Er zijn heel wat nieuwbouwwijken te bespeuren en er is ook heel wat groen aanwezig (Kasteel van Zwijnaarde, het nieuwe Parkbos). Wel dient er opgemerkt te worden dat de woningen die grenzen aan de bedrijventerreinen minder goed gelegen zijn. De aanliggende straten fungeren namelijk als ontsluitingsweg naar de bedrijventerreinen waardoor deze woningen toch tamelijk wat hinder ondervinden van voorbijrijdend vrachtverkeer. Maar de nieuwe ontsluitingsweg die rechtstreeks zal aantakken op de R4 zou hierbij voor soelaas moeten zorgen. Verder is er op het Business Park zelf ook een klein park voorzien, dewelke voor een aangenamer werkklimaat voor de werknemers kan zorgen (wandelen, lunchen, ... tijdens de pauze).

Ten slotte draagt ook het politiek en institutioneel kader bij tot het productiemilieu van het bedrijventerrein. Van overheidswege werd er in de 'Beleidsnota Economie en Werk 2008-2012' vastgelegd dat het bedrijventerrein Zwijnaarde II geselecteerd werd om te ontwikkelen tot een duurzaam bedrijventerrein.<sup>478</sup> Verder werd er ook een structureel samenwerkingsverband opgestart tussen bedrijven met het oog op het invoeren van bedrijventerreinmanagement. Dit is ondertussen al omgezet in de praktijk door de oprichting van de vzw IZZE. Ze willen naast de samenwerking tussen de bedrijven onderling, ook de band met de buurt

---

<sup>477</sup> JIT = Just In Time.

<sup>478</sup> Zie "BIJLAGE 1".



en de overheden bevorderen. Het doel is dat de bedrijven samenwerken rond thema's zoals duurzame bedrijfsprocessen, duurzame inrichting van het bedrijventerrein, duurzaam facilitair en/of utilitair beheer. Maar in eerste instantie wil de vzw zich buigen over acties betreffende de mobiliteit en ontsluiting van de infrastructuur. Al deze zaken tonen aan dat de stad Gent intensief bezig is om de verouderde bedrijventerreinen op te waarderen en dit in samenwerking met de Dienst Economie. Deze politieke factoren zijn onontbeerlijk bij het productiemilieu.

### *Zwijnaarde III – Productiestructuur*

Perceel 1: DACOR Imperial Meat Products. De ondernemingsdynamiek wordt in grote mate bepaald door het aantal werknemers, de omzet en de maatschappelijke beslissingskracht van het bedrijf. Deze onderneming telt 704 werknemers en kan aldus beschouwd worden als een Grote Onderneming. Op basis van een omzet van meer dan 195 miljoen euro kan ook hier gesproken worden over een Grote Onderneming. De hoofdzetel is gevestigd in Lovendegem en heeft aldus de beslissingskracht over het filiaal in Zwijnaarde. Het is echter onduidelijk voor welk aandeel van de omzet het filiaal in Zwijnaarde instaat en hoeveel werknemers er tewerkgesteld zijn.<sup>479</sup> Deze onderneming is een Vennootschap Onder Firma.

De sectorendynamiek wordt in grote mate bepaald door de NACE-nomenclatuur, de oude of nieuwe economie die het bedrijf hanteert en de clustervorming. Deze onderneming valt hierbij onder de noemer 'Vervaardiging van producten van vlees of van vlees van gevogelte (10130)'. Deze onderneming kan sowieso bestempeld worden als een nieuwe economie. Ze blijven immers streven naar het verbeteren en

---

<sup>479</sup> Bij het terreinbezoek op 29 december kon men mij aan het onthaal niet de nodige informatie verschaffen. Wel werd mij vriendelijk gevraagd om een mailtje te sturen naar de algemene administratie van DACOR met mijn te stellen vragen. Helaas werd mijn mail nooit beantwoord...

optimaliseren van hun aanbod. Wat aantoont dat er heel wat research verricht wordt om hun producten nog beter te maken. De geschiedenis van het bedrijf toont ook aan dat ze beschikken over de nodige knowhow (HACCP- principes voor kwaliteitscontrole) om steeds weer nieuwe en betere producten op de markt te brengen waarvoor ze tal van erkenningen gekregen hebben (kwaliteitslabel 'Meesterlyck', ISO9001-certificaat).<sup>480</sup> Ook hier verloopt quasi elke handeling met behulp van ICT toepassingen. Op de respectievelijke bedrijventerreinen Zwijnaarde II en Zwijnaarde III kan er in geen geval gesproken worden van een cluster. Het is namelijk het enige voedselproducerende bedrijf. Wanneer men echter de ruimere omgeving beschouwt, kan er wel gezien worden dat er ook nog een afdeling van DACOR gevestigd is op het bedrijventerrein Gent-Zuid naast de E17. Op die manier kan er dus wel gesproken worden van een cluster. DACOR is overigens ook lid van de vzw IZZE, wat de samenwerking tussen beide filialen zou moeten verhogen.

De economisch-technologische dynamiek kan hier beschreven worden als een 'economie of scale'. Dit bedrijf voert namelijk continue processen uit gericht op de massaproductie van basisproducten (vleeswaren). Hierbij vindt de productie plaats in lange series met weinig variëteit. Er is heel veel ruimte nodig om deze productieprocessen te kunnen uitvoeren (zowel voor productie als tijdelijke stockage in frigo's). Er zijn verschillende vestigingen die elk voor één bepaald assortiment instaan.

Over de researchdynamiek kan er niet veel gezegd worden daar er geen concrete informatie werd verschaft tijdens het terreinbezoek. Voor zover geweten, beschikt DACOR Imperial Meat niet over een aparte R&D afdeling. Wel zal er hoogstwaarschijnlijk wel empirisch onderzoek gedaan worden naar welke producten aanslaan bij de consumenten en dewelke

---

<sup>480</sup> HACCP, de afkorting voor Hazard Analysis and Critical Control Points, is een risico-inventarisatie voor voedingsmiddelen.



niet. Op basis van deze bevindingen zullen er dan misschien nieuwe producten op de markt komen met een iets andere productiewijze.

Perceel 2: Thuiszorgwinkel Midden-Vlaanderen. De ondernemingsdynamiek wordt in grote mate bepaald door het aantal werknemers, de omzet en de maatschappelijke beslissingskracht van het bedrijf. Deze onderneming telt 40 werknemers en kan op basis hiervan beschouwd worden als een Kleine Onderneming. Omzetcijfers waren niet voor handen, bijgevolg kan er niet nagegaan worden of het daadwerkelijke over een Kleine Onderneming gaat. Wel werd er gekeken naar de cijfers van de Thuiszorgwinkel in St. Andries. Hieruit bleek dat de omzet draait rond de 18 miljoen euro voor boekjaar 2010. Zij hebben echter wel 119 werknemers en vallen daarbij onder de noemer van Grote Onderneming. Wanneer we een extrapolatie maken voor het filiaal in Zwijnaarde dan zou de omzet moeten draaien rond de 6 miljoen euro en volgens deze berekening zou de onderneming inderdaad bestempeld kunnen worden als zijnde een Kleine Onderneming. Het filiaal is het logistieke verdeelcentrum en huisvest aldus ook de administratieve zetel van de Thuiszorgwinkels. Vroeger bestonden er verschillende logistieke centra, maar aangezien alle magazijnen te klein werden werd er gezocht naar één centraal gelegen locatie die voldoende groot was om zo alle Thuiszorgwinkels en klanten van producten te voorzien. Deze onderneming is een Naamloos Vennootschap.

De sectorendynamiek wordt in grote mate bepaald door de NACE-nomenclatuur, de oude of nieuwe economie die het bedrijf hanteert en de clustervorming. Deze onderneming wordt geclassificeerd als 'Detailhandel in medische en orthopedische artikelen in gespecialiseerde winkels (47740)'. Deze onderneming kan beschouwd worden als een nieuwe economie. Ze staan volledig ten dienst van de klant en zorgen dan ook voor tal van producten op maat van de klant. Ook is er voldoende ondersteunend personeel met RIZIV-erkenning die voor persoonlijk advies

en begeleiding van de patiënten instaat. Verder beschikken ze over een schitterende dienst na verkoop wat wederom de focus op de klant aantoot. Ook voor de minder mobiele klant zijn er speciale diensten ter beschikking die het materiaal aan huis bezorgen. Gehuurd materiaal wordt na de huurtermijn opgehaald en zorgvuldig gereinigd op de site in Zwijnaarde. De overflow van telefonische bestellingen die niet behandeld kunnen worden in de Thuiszorgwinkels zelf worden ook behandeld in het logistiek centrum in Zwijnaarde. De burelen in Zwijnaarde zijn ook allen uitgerust met de laatste ICT snuffjes. Op basis van de NACE-nomenclatuur is er in geen geval sprake van een cluster. Wanneer men echter de detailhandel van de Thuiszorgwinkel beschouwt als een logistieke aangelegenheid, vormt het wel een cluster met Flandria labo. Maar strikt genomen versterken beide activiteiten elkaar niet. Wel kan er door deze specifieke transportfunctie bij de gemeente een betere ontsluiting van het bedrijventerrein Zwijnaarde III bedongen worden.

Over de economisch-technologische dynamiek kan er niet zo veel gezegd worden. Aangezien er niets geproduceerd wordt door de Thuiszorgwinkel kan er niet gesproken worden over een 'economie of scale' of een 'economie of scope'. Wel valt deze onderneming onder de noemer van 'overige goederenbehandeling'. Deze onderneming vormt een detailhandel en zorgt daarenboven voor het vervoer van hun producten tot bij de klant of naar één van de zeven regionale verkooppunten. Deze onderneming kan volledig bestempeld worden als administratief en logistiek centrum. Verder worden in de vestiging van Zwijnaarde ook andere diensten verleend, namelijk de reiniging van de gehuurde producten.

Over de researchdynamiek kan er niet veel verteld worden. Deze onderneming bestelt uiteenlopende producten bij tal van fabrikanten. Deze fabrikanten doen sowieso onderzoek naar een optimalisatie en een verbetering van hun producten. Het enige waarmee de Thuiszorgwinkel



wel bezig is, is onderzoeken in welke mate er vraag is naar een bepaalde dienstverlening. Op die manier kan er toch in beperkte mate gesproken worden van een researchdynamiek.

Perceel 3: MIPS (Medical Information Professional Systems). De ondernemingsdynamiek wordt in grote mate bepaald door het aantal werknemers, de omzet en de maatschappelijke beslissingskracht van het bedrijf. Deze onderneming telt 57 werknemers en valt op basis van het aantal werknemers onder de noemer Middelgrote Onderneming. Op basis van een omzet van bijna 15 miljoen euro voor boekjaar 2010 kan er ook hier gesproken worden over een Middelgrote Onderneming. Het hoofdfiliaal is gevestigd in Zwijnaarde en heeft contacten met haar andere filialen over de wereld. Het zou best kunnen zijn dat dit bedrijf naar een andere locatie zal trekken omwille van de groei die de onderneming wil realiseren. Maar vele werknemers zijn daar niet over te spreken daar de locatie in Zwijnaarde over een schitterende bereikbaarheid beschikt. Misschien kan het braakliggende perceel 9 door MIPS aangekocht worden om aldaar een uitbreiding te realiseren?! Deze onderneming is een Naamloos Vennootschap.

De sectorendynamiek wordt in grote mate bepaald door de NACE-nomenclatuur, de oude of nieuwe economie die het bedrijf hanteert en de clustervorming. Deze onderneming valt onder de noemer 'Ontwerpen en programmeren van computerprogramma's (62010)'. Het spreekt voor zich dat er hier kan gesproken worden over een nieuwe economie. Dergelijke bedrijven moeten steeds volledig mee zijn met de nieuwste ICT mogelijkheden. Dikwijls zijn zulke bedrijven onafhankelijk van een bepaalde locatie, daar software gewoon via het internet kan verspreid worden.<sup>481</sup> Op de bedrijventerreinen Zwijnaarde II en Zwijnaarde III kan er

---

<sup>481</sup> Voor de werknemers daarentegen maakt deze locatie weldegelijk uit. Goede bereikbaarheid wordt door hen hoog in het vaandel gedragen.

louter op basis van de NACE-nomenclatuur in geen geval sprake zijn van een cluster. Wel is het opvallend dat de deelgemeente Zwijnaarde 11 bedrijven huisvest die gespecialiseerd zijn in het ontwerpen en programmeren van computerprogramma's. De meeste van deze bedrijven zijn gesitueerd op het Technopark van Zwijnaarde. Hier kan dus weldegelijk gesproken worden over een cluster. De sectoren verschillen echter wel: farmaceutische nijverheid, informatica diensten en software, advieskantoren (consultancy), automatisering. Op basis van de toekomstige samenwerking tussen MIPS en B.A.R.C./C.R.I. kan gesteld worden dat deze bedrijven wel een cluster zullen vormen. De interactie tussen deze bedrijven zorgt weldegelijk voor een sterkere economie (miljoenen contract voor MIPS en efficiëntere analyse van klinische monsters voor B.A.R.C./C.R.I.).

De economisch-technologische dynamiek van deze onderneming kan niet beschreven worden als een 'economie of scale' of een 'economie of scope', aangezien er niet echt gesproken kan worden over een productieproces. Men ontwikkelt steeds betere software om zo aan de wensen van hun klanten (dikwijls klinische labo's) te voldoen. Vandaar dat deze onderneming het best valt onder de noemer van 'kennisintensieve zakelijke dienstverlening'. Ze bieden hun diensten aan zodat andere bedrijven gemakkelijker hun diensten kunnen uitvoeren.

Over de researchdynamiek kan er enkel gezegd worden dat de IT medewerkers steeds opnieuw zoeken naar nieuwere en betere software toepassingen. Dit is één van de sectoren die continue aan verandering en innovatie onderhevig zal blijven. Momenteel is er geen specifieke R&D afdeling omdat alle software afdelingen (autorisatie, rapporten, kwaliteitscontrole, microbiologie, epidemiologie, bloedtransfusie, pathologie, stockbeheer, facturatie, statistieken, communicatie en IHE integratie) allemaal geconfronteerd worden met deze problematiek. De IT medewerkers die op deze respectievelijke afdelingen werken, voeren dus





op hun eigen domein onderzoek naar hoe ze bepaalde producten nog kunnen optimaliseren.

Perceel 4: B.A.R.C. (Bio Analytical Research Corporation) /C.R.I. (Centrum voor Radio-Immunologie). De ondernemingsdynamiek wordt in grote mate bepaald door het aantal werknemers, de omzet en de maatschappelijke beslissingskracht van het bedrijf. Deze ondernemingen tellen respectievelijk 106 en 103 werknemers en vallen dus op basis van het aantal werknemers beiden onder de noemer van Middelgrote Onderneming. Op basis van een omzet van respectievelijk meer dan 31 miljoen euro en meer dan 19 miljoen euro voor boekjaar 2010 kan er eveneens besloten worden dat het gaat om Middelgrote Ondernemingen. Van beide ondernemingen is de hoofdzetel op Belgisch grondgebied gevestigd in Zwijnaarde. Dit betekent dat er heel wat beslissingskracht aanwezig is. Het feit dat er recentelijk nog maar een uitbreiding gebeurd is aan de gebouwen, toont aan dat het twee ondernemingen zijn die niet snel zullen wegtrekken van deze locatie. De nabijheid van het Universitair Ziekenhuis speelt hier zeker ook een grote rol bij. B.A.R.C. is een Naamloos Vennootschap, terwijl C.R.I. een Besloten Vennootschap met Beperkte Aansprakelijkheid vormt.

De sectorendynamiek wordt in grote mate bepaald door de NACE-nomenclatuur, de oude of nieuwe economie die het bedrijf hanteert en de clustervorming. Deze ondernemingen staan geclassificeerd als 'Activiteiten van medische laboratoria (86901)'. B.A.R.C. behoort tot de sector 'Farmaceutische nijverheid', C.R.I. tot de sector 'Medische laboratoria'. In het geval van B.A.R.C. kan er overtuigend gesproken worden over een nieuwe economie. Er worden steeds nieuwe tests ontwikkeld gebruikmakend van de laatste nieuwe technologieën om zo de klinische proeven uit te voeren. Ook wordt er tijdens de protocol planning samengezeten met een gespecialiseerd medisch team om zo tot een betere selectie van toekomstige methodologieën en parameters te

kunnen komen. Ook in het geval van C.R.I. kan er over een nieuwe economie gesproken worden. Er is een autonoom optredende kwaliteitscel die de continue vorming van de personeelsleden en de bewaking van de kwaliteitswerking overziet. Er zijn zelfs 10 voltijdse informaticamedewerkers aanwezig voor de specifieke software- en communicatietoepassingen in het laboratorium draaiende te houden. Deze twee bedrijven vormen het summum van een cluster. Deze bedrijven hebben samen één perceel gekocht en voeren hun bedrijvigheid in harmonie met elkander uit in hetzelfde gebouw. Hier is dus zeker sprake van een versterkte economische bedrijvigheid.

De economisch-technologische dynamiek van deze onderneming kan niet beschreven worden als een 'economie of scale' of een 'economie of scope', aangezien er niet echt gesproken kan worden over een productieproces. Men voert verschillende testen uit op tal van monsters die ze in hun klinisch labo ontvangen. Vandaar dat deze onderneming het best valt onder de noemer van 'kennisintensieve zakelijke dienstverlening'. Ze bieden hun diensten aan zodat andere ondernemingen (dikwijls ziekenhuizen) gemakkelijker hun diensten kunnen uitvoeren (vb/ diagnoses stellen).

De researchdynamiek komt tot uiting door de aparte R&D afdeling van B.A.R.C./C.R.I. Ze ontwikkelen steeds nieuwere technologieën om hun klinische proeven te kunnen uitvoeren. Daarvoor implementeren en valideren ze steeds nieuwe 'biomarkers'. De expertise varieert dan ook van immunologische kennis tot moleculaire biologische technieken.

Perceel 5: Spirax-Sarco. De ondernemingsdynamiek wordt in grote mate bepaald door het aantal werknemers, de omzet en de maatschappelijke beslissingskracht van het bedrijf. Deze onderneming telt 20 werknemers en kan op basis van deze feiten beschouwd worden als een Kleine Onderneming. Op basis van een omzet van meer dan 7 miljoen euro voor



boekjaar 2010 kan er wederom geconstateerd worden dat het gaat om een Kleine Onderneming. De hoofdzetel op Belgisch grondgebied bevindt zich in Zwijnaarde. Dit filiaal is echter wel ondergeschikt aan het hoofdkwartier in het Verenigd Koninkrijk. Deze onderneming is een Naamloos Vennootschap.

De sectorendynamiek wordt in grote mate bepaald door de NACE-nomenclatuur, de oude of nieuwe economie die het bedrijf hanteert en de clustervorming. Deze onderneming wordt geclassificeerd als 'Groothandel in andere machines en werktuigen, n.e.g. (46699)'. Deze onderneming valt onder de noemer van een nieuwe economie. Ze halen de grondstoffen over de ganse wereld om te verzekeren dat de klanten kunnen genieten van de best beschikbare materialen. Verder gebeurt de assemblage machinaal en daarna wordt er nog eens via computers gecontroleerd of de kwaliteit van de machines wel toereikend is. Op het bedrijventerrein Zwijnaarde III zijn er drie groothandels aanwezig, namelijk Interparts, Flandria labo en Spirax-Sarco. Op basis van deze bevinding kan er in beperkte mate gesproken worden over een cluster. De goede bereikbaarheid van deze groothandels speelde hoogstwaarschijnlijk een zeer bepalende rol bij de locatiekeuze van deze bedrijven. Maar verder is er niet echt een versterkende interactie te merken onder de drie.

De economisch-technologische dynamiek kan heel bondig besproken worden. Aangezien er ook hier geen productieproces van toepassing is, kan er ook hier niet gesproken worden over een 'economie of scale' of een 'economie of scope'. Deze onderneming kan het best geclassificeerd worden onder de noemer 'overige goederenbehandeling' en 'kennisintensieve zakelijke dienstverlening'. De eerstgenoemde indeling gebeurde op basis van het feit dat in de vestiging in Zwijnaarde tal van machines en werktuigen voorradig zijn om te verkopen. De laatstgenoemde indeling gebeurde op basis van de expertise die hun ingenieurs hebben in hun vakdomein. Zij communiceren deze kennis naar

hun potentiële klanten. Verder vormt de R&D afdeling eveneens een bewijs van het kennisintensieve zakelijke karakter.

De researchdynamiek komt het best tot uiting door hun R&D afdeling. Ze onderzoeken, ontwerpen en ontwikkelen hun producten in samenwerking met klanten en technische specialisten. Hiervoor maken ze onder andere gebruik van 3D modellen, computer gesimuleerde stroomdiagrammen van fluïda en eindige elementen analyses. Verder maken ze ook voorontwerpen van technieken zodat er een efficiënte testing over een brede waaier van productcombinaties mogelijk is. Dit leidt tot veel betere prestaties en finetuning dan vroeger het geval was. Ook is er op deze manier een kleiner investeringsrisico.

Perceel 6: Innogenetics. Aangezien deze afdeling is opgeheven, is er ook geen ondernemingsdynamiek meer aanwezig op deze site. Wel dient er gezegd te worden dat het filiaal op het Technologiepark van Zwijnaarde wel heel wat mensen tewerkgesteld heeft. Zo telt het bedrijf 255 werknemers en had het een omzet van meer dan 38 miljoen euro voor boekjaar 2010. Op basis van het aantal werknemers valt het bedrijf onder de noemer Grote Onderneming, maar op basis van de omzet valt het onder de noemer Middelgrote Onderneming. De hoofdzetel van Innogenetics bevindt zich op het Technologiepark in Zwijnaarde. Maar de beslissingskracht is in handen van het overkoepelend orgaan, namelijk de Japanse farmagroep Fujirebio. Zij beslisten dat de Research & Development afdeling op Zwijnaarde III opgeheven moest worden. Dit is aldus een zeer mooi voorbeeld van Economic Decision Power.

De sectorendynamiek wordt in grote mate bepaald door de NACE-nomenclatuur, de oude of nieuwe economie die het bedrijf hanteert en de clustervorming. Deze onderneming wordt bestempeld als 'Vervaardiging van andere chemische producten, n.e.g. (20590)'. Het lijkt niet relevant om hier een uitspraak te doen over het type van economie.



Op basis van het feit dat de Research&Development afdeling gesloten werd, zou kunnen geconcludeerd worden dat het bedrijf eerder onder de noemer van oude economie valt. Maar hier zijn er te weinig concrete gegevens over. Het kan best zijn dat de processen op het Technologiepark in Zwijnaarde wel laten blijken dat het gaat om een nieuwe economie... Innogenetics vormde samen met UNDA Groupe Boiron een cluster van de 'Farmaceutische nijverheid' die ook effectief medicijnen vervaardigden. Met de sluiting van de R&D afdeling van Innogenetics, kan er niet meer van zo'n cluster gesproken worden. Wel valt het op dat heel wat bedrijven behoren tot de farmaceutische en zorgverlenende wereld (Flandria labo, UNDA Groupe Boiron, Thuiszorgwinkel, B.A.R.C/C.R.I., Rode Kruis Vlaanderen, MIPS).

De economisch-technologische dynamiek van dit filiaal in Zwijnaarde beperkte zich tot het onderzoek en de ontwikkeling van producten in de farmaceutische bedrijvigheid. Bijgevolg kon er hier niet gesproken worden van een 'economie of scale' of een 'economie of scope'. Hier was het dus toepasselijk om te spreken over een 'kennisintensieve zakelijke dienstverlening'. Dit is in de huidige toestand echter niet meer het geval.

Over de researchdynamiek kan er enkel gezegd worden dat er geen meer is. De sluiting van het R&D departement van Innogenetics vormt daar het mooiste bewijs van.

Perceel 7: TMVW (Tussengemeentelijke Maatschappij der Vlaanderen voor Watervoorziening). De ondernemingsdynamiek wordt in grote mate bepaald door het aantal werknemers, de omzet en de maatschappelijke beslissingskracht van het bedrijf. Deze onderneming telt 672 werknemers en op basis hiervan kan er besloten worden dat het hier gaat om een Grote Onderneming. Op basis van een omzet van meer dan 264 miljoen kan er wederom gesproken worden over een Grote Onderneming. Wel dient er opgemerkt te worden dat de hoofdzetel zich bevindt in Gent. Het

desbetreffende terrein is eigendom van de TMVW en wordt geregeld bezocht en onderhouden door één of meerdere werknemers. Er kan dus niet echt nagegaan worden voor welk aandeel van de omzet de watertoren van Zwijnaarde instaat. Sowieso zal deze constructie deze locatie niet snel verlaten. Deze onderneming is een Coöperatieve Vennootschap met Beperkte Aansprakelijkheid.<sup>482</sup>

De sectorendynamiek wordt in grote mate bepaald door de NACE-nomenclatuur, de oude of nieuwe economie die het bedrijf hanteert en de clustervorming. Deze onderneming wordt geclassificeerd als 'Winning, behandeling en distributie van water (36000)'. Zulke constructie vormt een mooi voorbeeld van een oude economie. Deze watertoren is het meest klassieke type, namelijk een watertoren met één kuip gevoed door een hogedrukleiding. Wel kan er gesproken worden van een weliswaar onzichtbare upgradings van de technologie. Er wordt namelijk gebruik gemaakt van een automatische regeling via een programmeerbare automaat.<sup>483</sup> Ook hier zien we dat de ICT steeds een voorname rol gaat spelen bij alle economische processen. In dit geval is het niet relevant om te spreken over een cluster. Dergelijke constructies zorgen voor een constante waterdruk in de woningen van de nabijgelegen omgeving en komen op verschillende plaatsen in het landschap voor. Strikt genomen valt dit perceel zelfs niet onder de noemer van bedrijventerrein, maar wel onder de noemer van openbare nutsvoorziening.

De economisch-technologische dynamiek is in feite niet echt van toepassing op deze onderneming. Er wordt niets geproduceerd, wel zorgt dit bedrijf voor een dienstverlening, namelijk zorgen voor een gelijkmatige druk op de waterleiding in alle huishoudens in de buurt. Deze

---

<sup>482</sup> Een Coöperatieve vennootschap met Beperkte Aansprakelijkheid is vergelijkbaar met een bvba behalve dat de overdracht van deelbewijzen en het in- en uittreden van vennoten vlotter kan.

<sup>483</sup> Zie "BIJLAGE 1".



onderneming kan dus met wat goede wil gezien worden als 'overige goederenbehandeling'. Het goed dat ze behandelen vormt het water; ze stockeren dit water tijdelijk in een watertoren; het water wordt tot bij de consument gebracht via de waterleidingen.

Er is geen specifieke R&D afdeling binnen deze onderneming. Dus de researchdynamiek is dan ook vrij beperkt. Wel staat de onderneming voor klantgerichtheid, technische performantie, innovatie en duurzaamheid.

Perceel 8: UNDA Groupe Boiron NV. De ondernemingsdynamiek wordt in grote mate bepaald door het aantal werknemers, de omzet en de maatschappelijke beslissingskracht van het bedrijf. Deze onderneming telt 11 werknemers en kan op basis hiervan beschouwd worden als een Kleine Onderneming. Omzetcijfers waren niet voor handen, bijgevolg kan er niet nagegaan worden of het daadwerkelijke over een Kleine Onderneming gaat. De hoofdzetel op Belgisch grondgebied bevindt zich in Brussel en heeft wel enkele kerncijfers voor het boekjaar 2010. Er zijn 188 werknemers aan de slag die samen gezorgd hebben voor een omzet van meer dan 25 miljoen euro. Op basis van deze feiten kan er gesteld worden dat het hier gaat om een Middelgrote onderneming. Als we deze cijfers extrapoleren naar het distributiecentrum in Zwijnaarde merken we dat de 11 werknemers voor een omzet van circa 1,5 miljoen euro verantwoordelijk zijn. Op basis van deze omzet zou men kunnen besluiten dat het hier gaat om een Micro Onderneming. De beslissingskracht is hier dus totaal niet aanwezig. De reden waarom deze onderneming zich hier is komen vestigen is dan ook volledig afhankelijk van het feit dat ze deze gronden mocht overkopen van Flandria labo, die op dat moment de grootste klant was van UNDA Groupe Boiron NV. Deze situatie is nu echter veranderd. Bijgevolg is het zeker niet uitgesloten dat dit filiaal op termijn zal verdwijnen. Deze onderneming is een Naamloos Venootschap.

De sectorendynamiek wordt in grote mate bepaald door de NACE-nomenclatuur, de oude of nieuwe economie die het bedrijf hanteert en de clustervorming. Deze onderneming wordt bestempeld als 'Vervaardiging van geneesmiddelen (21201)'. Deze onderneming hanteert een perfecte synergie tussen een oude en een nieuwe economie. De bereiding van de geneesmiddelen gaat hand in hand met het respect voor de traditie van Hahnemann, gebaseerd op technologische vernieuwing, die de betrouwbaarheid van de geneesmiddelen optimaliseert. Ook wordt er bijzonder veel aandacht geschonken aan de kwaliteit en de betrouwbaarheid van het product. Een multidisciplinair team garandeert namelijk een permanente opvolging en controle van alle productiefasen van het geneesmiddel. Op basis van de NACE-nomenclatuur kan er niet gesproken worden over een cluster.

Wel kan er op basis van de interactie tussen Boiron en Flandria labo gesproken worden over een farmaceutische cluster. Flandria labo was namelijk gedurende verschillende jaren de grootste klant van UNDA Groupe Boiron. Dit was dan ook de reden waarom het bedrijf dit perceel uit handen van Flandria labo heeft overgekocht. Boiron zorgde voor de productie van medicijnen en Flandria labo zorgde dan op haar beurt voor de verdeling van de medicijnen aan de Oost-Vlaamse apothekers. Er dient wel gezegd te worden dat het filiaal in Zwijnaarde enkel een verdeelcentrum is. De medicijnen worden geproduceerd bij de hoofdzetel in Brussel en van daaruit gaat een deel naar het filiaal in Zwijnaarde.

De economisch-technologische dynamiek in het filiaal van UNDA Groupe Boiron in Zwijnaarde beperkt zich tot de distributie van medicijnen en de overflow van telefonisch contact in Brussel wordt ook in Zwijnaarde beantwoord. Er kan dus niet gesproken worden over een 'economie of scale' of een 'economie of scope'. Wel kan deze onderneming gecategoriseerd worden onder de noemer 'overige goederen-





behandeling'. Zij stockeren de medicijnen tijdelijk vooraleer ze naar de consument gebracht worden.

Op de vestiging in Zwijnaarde is er geen sprake van een research-dynamiek. Deze afdeling is waarschijnlijk gevestigd in Brussel, waar de medicijnen steeds meer geoptimaliseerd worden en onderworpen worden aan nieuwere, strengere kwaliteitseisen.

Perceel 9: Aangezien dit perceel momenteel braak ligt, kan er geen analyse gemaakt worden met betrekking tot de ondernemingsdynamiek, de sectoredynamiek, de economisch-technologische dynamiek en de researchdynamiek.

Perceel 10: Interparts. De ondernemingsdynamiek wordt in grote mate bepaald door het aantal werknemers, de omzet en de maatschappelijke beslissingskracht van het bedrijf. Deze onderneming telt 20 werknemers en kan op basis van deze feiten geclassificeerd worden als Kleine Onderneming. Op basis van een omzet van meer dan 8 miljoen euro kan er wederom gesproken worden van een Kleine Onderneming. De hoofdzetel is gevestigd in Zwijnaarde. Het is zelfs de exclusieve verdeler van het DOOSAN productgamma. Alle beslissingskracht is dus gevestigd in Zwijnaarde. Bijgevolg is de kans quasi nihil dat dit bedrijf op deze goede bereikbare locatie zal wegtrekken. Deze onderneming is een Naamloos Vennootschap.

De sectoredynamiek wordt in grote mate bepaald door de NACE-nomenclatuur, de oude of nieuwe economie die het bedrijf hanteert en de clustervorming. Deze onderneming wordt geclassificeerd als 'Groothandel in machines voor de mijnbouw, de bouwnijverheid en de weg- en waterbouw (46630)'. Deze onderneming lijkt op zich niet echt te kunnen evolueren naar een nieuwe economie, maar bij een betere aanschouwing valt te zien dat de producten die te koop worden

aangeboden wel mee evolueren met de tijd. Zo dus beschikt Interparts steeds over de nieuwste werktuigen op de markt. Ook de geboden service is een extra surplus voor hun klanten. De machines voldoen ook allen aan de strengste Europese normen. De vestiging in Zwijnaarde beschikt daarnaast ook over alle moderne ICT uitrusting. Op het bedrijventerrein Zwijnaarde III zijn er drie groothandels aanwezig, namelijk Interparts, Flandria labo en Spirax-Sarco. Op basis van deze bevinding kan er in beperkte mate gesproken worden over een cluster. De goede bereikbaarheid van deze groothandels speelde hoogstwaarschijnlijk een zeer bepalende rol bij de locatiekeuze van deze bedrijven. Maar verder is er niet echt een versterkende interactie te merken onder de drie.

Over de economisch-technologische dynamiek kan er niet zo veel gezegd worden. Aangezien er niets geproduceerd wordt door Interparts kan er niet gesproken worden over een 'economie of scale' of een 'economie of scope'. Wel valt deze onderneming onder de noemer van 'overige goederenbehandeling'. Deze onderneming vormt een groothandel en zorgt daarenboven voor het vervoer van hun producten tot bij de klant of de klant komt zelf zijn bestelling afhalen. Verder wordt er ook nog een service na verkoop voorzien.

Over de researchdynamiek kan er niet zo veel verteld worden. Er is namelijk geen specifieke R&D afdeling. Wel zorgt het bedrijf dat het steeds in het bezit is van de laatste nieuwe machines en werktuigen. Dit productgamma wordt echter wel volledig bepaald door de DOOSAN fabriek. Interparts moet enkel opvolgen welke producten dat er goed in de markt liggen en kijken hoe ze hun diensten na verkoop kunnen optimaliseren.

Perceel 11 + 12: PTB-Compaktuna. De ondernemingsdynamiek wordt in grote mate bepaald door het aantal werknemers, de omzet en de maatschappelijke beslissingskracht van het bedrijf. Deze onderneming telt



38 werknemers en valt zo in de categorie van de Kleine Onderneming. Op basis van een omzet van meer dan 11 miljoen euro voor boekjaar 2010 kan er gesproken worden over een Middelgrote Onderneming. De hoofdzetel is gevestigd in Zwijnaarde. Verder exporteert PTB-Compaktuna hun product over verschillende landen ter wereld. Alle beslissingskracht is sinds 1974 gevestigd in Zwijnaarde. In 1957 was het bedrijf nog gehuisvest in Merelbeke. Maar vanaf 1966, toen er gestart werd met de productie van producten op cementbasis, bleek dat er al snel een ruimtetekort zou zijn door de snelle ondernemingsgroei. Deze onderneming is een Besloten Vennootschap met Beperkte Aansprakelijkheid.

De sectorendynamiek wordt in grote mate bepaald door de NACE-nomenclatuur, de oude of nieuwe economie die het bedrijf hanteert en de clustervorming. Deze onderneming wordt bestempeld als 'Vervaardiging van lijm (20520)'. Deze onderneming is geupgraded van een oude economie met bouw-specialiteiten tot een nieuwe economie met labo's voor onderzoek en ontwikkeling, kwaliteitscontrole, productie, magazijnen, een afdeling administratie, marketing en verkoop. Er wordt zelfs samengewerkt met partners om innovatieve oplossingen te bieden aan het cliënteel. Al hun producten zijn ISO 9001 gecertificeerd en geven weer blijk van het vooruitstrevend karakter van deze economie. In het administratieve departement wordt er gebruikt gemaakt van de modernste ICT apparaten. PTB-Compaktuna is het enige bedrijf dat een producent is van bouwmaterialen. Er kan bijgevolg niet gesproken worden over een cluster.

De economisch-technologische dynamiek kan beschreven worden als zijnde een evenwicht tussen 'economie of scale' en 'economie of scope'. De productie is gericht op middellange en korte series van heterogene producten. Dit wel zeggen dat er geproduceerd wordt, naargelang men producten nodig heeft. Zo omvat het productassortiment additieven voor

mortel en beton, primers, lijmen, mortels, pleisters en afwerkingsproducten.

Deze onderneming beschikt over labo's voor onderzoek en ontwikkeling en kwaliteitscontrole. Deze indicatoren wijzen erop dat er een grote researchdynamiek aanwezig is binnen het bedrijf. Verder bieden ze hun knowhow aan als toegevoegde waarde aan hun partners en halen ze inspiratie uit de knowhow van hun partners.

Perceel 13: Flandria labo. De ondernemingsdynamiek wordt in grote mate bepaald door het aantal werknemers, de omzet en de maatschappelijke beslissingskracht van het bedrijf. Deze onderneming telt 130 werknemers en kan aldus beschouwd worden als een Middelgrote Onderneming. Op basis van een omzet van meer dan 61 miljoen euro voor boekjaar 2010 kan er gesproken worden over een Grote Onderneming. De hoofdzetel is gevestigd in Zwijnaarde. Bijgevolg heeft deze vestiging alle beslissingskracht. Deze onderneming was in 1928 gehuisvest in het Louis XV-pand in de Kwaadham in Gent. Sindsdien is het bedrijf blijven groeien en kocht het in 1974 het huidige perceel op. Sindsdien zit de administratieve beslissingskracht op deze locatie. Deze onderneming is een Naamloos Vennootschap.

De sectorendynamiek wordt in grote mate bepaald door de NACE-nomenclatuur, de oude of nieuwe economie die het bedrijf hanteert en de clustervorming. Deze onderneming staat geclassificeerd als 'Groothandel in farmaceutische producten (46460)'. Deze onderneming vormt het prototype van een bedrijf die constant mee evolueert met de tijd. In 1969 werd de eerste computer in gebruik genomen om de facturering te optimaliseren en te versnellen. Vervolgens werd in 1975 nieuwe informaticatechnologie in gebruik genomen om zo de ontvangen orders 'real time' te kunnen verwerken. In 1987 werd de orderverwerking geautomatiseerd: via een 10Mbit Ethernet intern netwerk werden alle



ontvangen bestellingen, in functie van tijdsdruk, 'real time' doorgestuurd naar de computergestuurde orderverwerkingstransportband, die de (mogelijk) gefractioneerde bestellingen tot op de correcte locatie brengt, waar de bestelde producten manueel worden gegrepen. Ook werden wat infrastructurele aanpassingen doorgevoerd ter optimalisatie van de doorlooptijd van de bestellingen: het voorraadmagazijn werd opgedeeld in zones en subzones, in functie van de verkoopsfrequentie van de opgeslagen producten en de ontvangen bestellingen werden afgedrukt per subzone, waar in principe telkens één magazijnier verantwoordelijk was voor het correct grijpen van de bestelde producten van die subzone. Op die manier ontstond een nieuw werkprincipe, namelijk 'meerdere magazijniers voor één bestelling' in plaats van het oude werkprincipe 'één magazijnier per bestelling'. In 1997 werd de orderverwerking opnieuw geoptimaliseerd en geperfectioneerd. Dit was voornamelijk te danken aan de installatie van een automatische orderverzamelaar (ook gekend als A-Frame of Orderpikker) van de Oostenrijkse firma Knapp, die o.a. op het gebied van automatisering van farmaceutische groothandels in gans West-Europa naam heeft. Hierdoor kreeg de doorlooptijd van de bestellingen een forse duw in de rug. En tot op heden wordt de werkstructuur in de magazijnen nog steeds verfijnd. Bijgevolg kan er dus zeker gesproken worden over een nieuwe economie. Dit bedrijf maakt op meerdere manieren deel uit van een cluster. Ten eerste behoort het tot één van de drie groothandels aanwezig op het bedrijventerrein van Zwijnaarde III (Interparts, Spirax-Sarco en Flandria labo). Bij deze cluster is er echter geen versterkende interactie te merken tussen de bedrijven onderling. Ten tweede behoort het bedrijf tot de farmaceutische cluster. De UNDA Groupe Boiron is één van de toeleveranciers van Flandria labo. Hier is er wel een zekere dynamiek merkbaar die leidt tot een versterkende economische kracht.

De economisch-technologische dynamiek kan niet gecategoriseerd worden als 'economie of scale' of 'economie of scope' daar er niets geproduceerd wordt. Wel valt deze onderneming volledig onder de noemer van 'overige goederenbehandeling'. Ze zijn namelijk gespecialiseerd in het goederenvervoer en stockeren al de medicijnen tijdelijk in hun opslagplaatsen om vervolgens te leveren bij de apothekers.

Over de researchdynamiek valt niet zoveel te zeggen daar er geen R&D afdeling aanwezig is. Hoogstwaarschijnlijk wordt er wel gepolst hoe andere logistieke bedrijven omspringen met de verwerking van al hun orders, maar dit kan moeilijk onder de noemer R&D geclassificeerd worden.

#### *Zwijnaarde III – Productiemilieu*

De omgevingsdynamiek van het bedrijventerrein Zwijnaarde III wordt in grote mate gestuurd door het kennismilieu, de ruimte voor ontwikkelingen, de bereikbaarheid en infrastructurele dichtheid, de kwaliteit van het wonen en het politiek institutioneel kader.

Deze site is door de jaren heen al ingepalmd door verschillende bedrijven uit tal van sectoren. Maar de enige rode draad die te herkennen valt is de aanwezigheid van tal van dienstverlenende bedrijven. En dan in het bijzonder de hoge mate van aanwezigheid van farmaceutische nijverheid en aanverwanten. Het feit dat deze bedrijven zich vestigden op het bedrijventerrein van Zwijnaarde III is niet onlogisch gezien de nabijgelegen stedelijke kern van Gent. Grote steden hebben steeds tal van zorgverlenende bedrijven nodig om het welzijn van de stadsbewoners te garanderen. Verder zijn er ook verschillende factoren die bijdragen tot de kennisontwikkeling. Zo is er bijvoorbeeld de aanwezigheid van het Universitair Ziekenhuis Gent en nog tal van andere, kleinere ziekenhuizen. Ook is er een afdeling op het Technologiepark in Zwijnaarde die zich bezighoudt met de farmaceutische nijverheid. Op die manier wordt er een



**Figuur MI 85:** Ruimtegebruik  
bedrijventerrein Zwijnaarde III.  
(Bron: Google Earth en Agiv.)

zekere kennis opgebouwd in dit gebied. Verder vormen de steden ook aantrekkingspolen voor hoger opgeleiden en dat komt dan ook in hoge mate tot uiting op het bedrijventerrein. Enkel DACOR Imperial Meat is daar de vreemde eend in de bijt. Daar worden er veel arbeiders te werk gesteld in de fabriek. Maar de keuze voor de vestiging in Zwijnaarde kan dan weer verklaard worden doordat er ook heel veel arbeiders zich in de periferie gingen vestigen (grote arbeidsmarkt).

Een tweede belangrijk aspect bij het productiemilieu vormt de ruimte voor ontwikkeling. Het bedrijventerrein Zwijnaarde III bevat nog relatief veel open plaatsen waar er eventueel nog uitbreiding mogelijk is. Zo ligt perceel 9 volledig braak en andere bedrijven gebruiken verre van al hun beschikbare perceelsoppervlakte, zoals bijvoorbeeld B.A.R.C./C.R.I.<sup>484</sup> En het gebouw van Innogenetics kan eventueel ook nog ingenomen worden door een ander bedrijf. Verder kan er opgemerkt worden dat ook heel wat ruimte niet bijdraagt tot het productieproces, maar slechts dienst doet als parkeerruimte.

Een derde belangrijk punt bij het productiemilieu vormt de infrastructurele bereikbaarheid. Analoog als bij het bedrijventerrein Zwijnaarde II bleek ook uit bevraging van de werknemers van bedrijventerrein Zwijnaarde III dat de meerderheid van de mensen absoluut tevreden is over de vlotte bereikbaarheid van het bedrijventerrein. Via tal van afritten op de nabijgelegen E17 en E40 kan er verbinding gemaakt worden met de R4 die op haar beurt aantakt op enkele primaire wegen die leiden naar de lokale ontsluitingswegen van het bedrijventerrein. Hoewel er nu reeds sprake is van een goede ontsluiting zal deze ontsluiting nog verbeteren met de doortrekking van de buitenring van de R4 tot in Merelbeke. Hierop zal er een nieuwe ontsluitingsweg voor de bedrijventerreinen Zwijnaarde II en Zwijnaarde III,

langsheen het Kanaal van Zwijnaarde, aansluiten. Wel moet er opgemerkt worden dat tijdens de jaren van de aanleg van deze nieuwe ontsluitingsweg heel wat hinder zal kunnen verwacht worden. Deze hinder zal nog meer tot uiting komen doordat quasi gelijktijdig met de aanleg van de R4 ook een nieuwe tramlijn tot in Zwijnaarde-dorp gerealiseerd zal worden. Vooral Flandria labo was grote tegenstander voor deze ingrepen want naast de grote verkeershinder die er zal ontstaan, zal de nieuwe ontsluitingsweg op de koop toe een deel van hun domein inpalmen. Wel zal na afloop van de werken een betere bereikbaarheid met het openbaar vervoer mogelijk zijn.

Een vierde belangrijk factor bij het productiemilieu vormt de kwaliteit van het wonen en de verzorging. Op het eerste zicht kan er wel gesteld worden dat Zwijnaarde-dorp een aangename locatie is om te wonen (zie ook "Methodologische vraagstukken" voor de resultaten van de socio-economische enquête 2001 uitgezet per statistische sector van Gent). Er zijn heel wat nieuwbouwwijken te bespeuren en er is ook heel wat groen aanwezig (Kasteel van Zwijnaarde, het nieuwe Parkbos). Wel dient er opgemerkt te worden dat de woningen die grenzen aan de bedrijventerreinen minder goed gelegen zijn. De aanliggende straten fungeren namelijk als ontsluitingsweg naar de bedrijventerreinen waardoor deze woningen toch tamelijk wat hinder ondervinden van voorbijrijdend vrachtverkeer. Maar de nieuwe ontsluitingsweg die rechtstreeks zal aantakken op de R4 zou hierbij voor soelaas moeten zorgen.

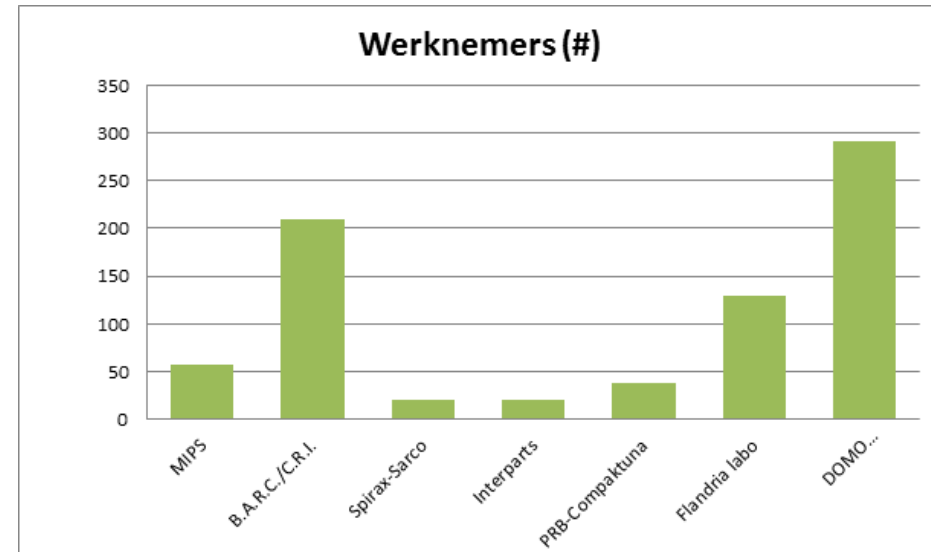
Ten slotte draagt ook het politiek en institutioneel kader bij tot het productiemilieu van het bedrijventerrein. Van overheidswege werd er in de 'Beleidsnota Economie en Werk 2008-2012' vastgelegd dat het bedrijventerrein Zwijnaarde III geselecteerd werd om te ontwikkelen tot

---

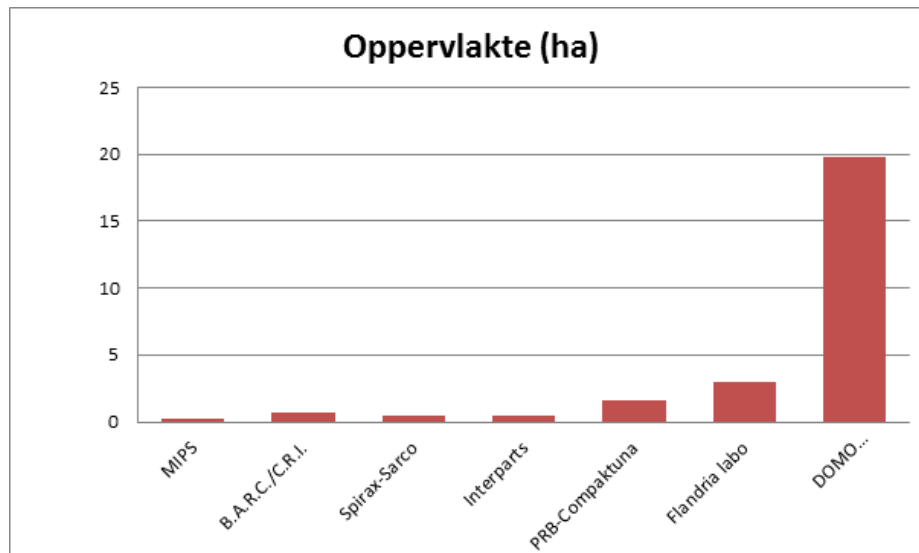
<sup>484</sup> Zie **Figuur MI 85**.



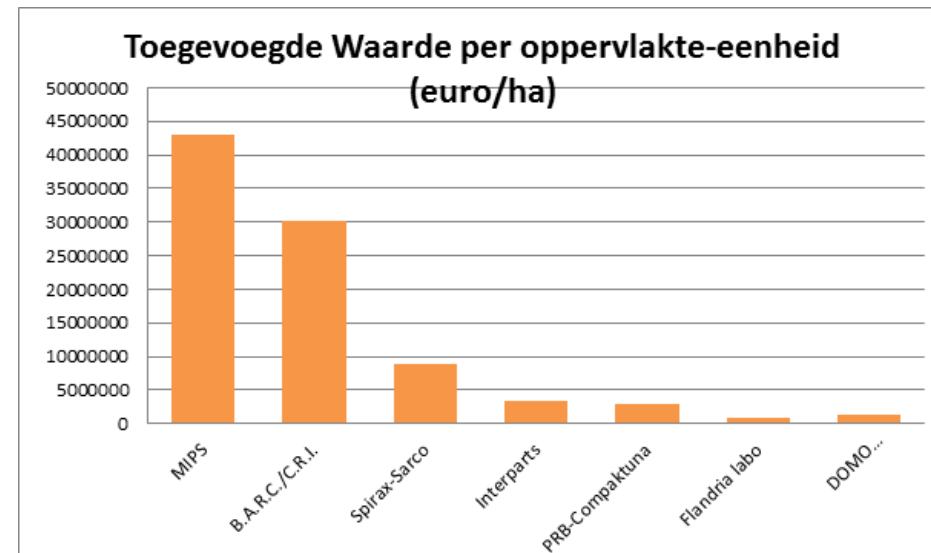
**Figuur MI 86:** Grafiek Toegevoegde Waarde (euro).  
(Bron: Trendstop en eigen bewerking.)



**Figuur MI 88:** Grafiek Werknemers (#).  
(Bron: Trendstop en eigen bewerking.)



**Figuur MI 87:** Grafiek Oppervlakte (ha).  
(Bron: Agiv en eigen bewerking.)



**Figuur MI 89:** Grafiek Toegevoegde Waarde per oppervlakte-eenheid (euro/ha).  
(Bron: Trendstop, Agiv en eigen bewerking.)



een duurzaam bedrijventerrein.<sup>485</sup> Verder werd er ook een structureel samenwerkingsverband opgestart tussen bedrijven met het oog op het invoeren van bedrijventerreinmanagement. Dit is ondertussen al omgezet in de praktijk door de oprichting van de vzw IZZE. Ze willen naast de samenwerking tussen de bedrijven onderling, ook de band met de buurt en de overheden bevorderen. Het doel is dat de bedrijven samenwerken rond thema's zoals duurzame bedrijfsprocessen, duurzame inrichting van het bedrijventerrein, duurzaam facilitair en/of utilitair beheer. Maar in eerste instantie wil de vzw zich buigen over acties betreffende de mobiliteit en ontsluiting van de infrastructuur. Al deze zaken tonen aan dat de stad Gent intensief bezig is om de verouderde bedrijventerreinen op te waarderen en dit in samenwerking met de Dienst Economie. Deze politieke factoren zijn onontbeerlijk bij het productiemilieu.

#### *Zwijnaarde II en Zwijnaarde III*

Om de toegevoegde waarde en de ruimteproductiviteit van de respectievelijke percelen op een overzichtelijke manier weer te geven werd geopteerd om het nodige cijfermateriaal van alle aanwezige bedrijven te verzamelen via de website Trendstop van Knack en vervolgens weer te geven aan de hand van enkele grafieken en GIS kaartmateriaal. Wel wordt er opgemerkt dat voor sommige bedrijven de gegevens ontoereikend waren om visuele representaties te maken, vandaar dat er geen uitspraken gedaan worden over de percelen van volgende bedrijven: DACOR Imperial Meat Products, Thuiszorgwinkel Midden-Vlaanderen, Innogenetics, TMVW, UNDA Groupe Boiron NV en Ghent Dredging.

De eerste cijfergegevens die opgezocht werden, waren deze van de toegevoegde waarde voor boekjaar 2010.<sup>486</sup> De uitschieters hierbij

---

<sup>485</sup> Zie "BIJLAGE 1".

<sup>486</sup> Zie **Figuur MI 86**.

vormen de percelen van B.A.R.C./C.R.I. en van DOMO Investment Group. Vervolgens werd de oppervlakte van de respectievelijke percelen achterhaald via de GIS-data.<sup>487</sup> Hierbij valt het op dat DOMO Investment Group het perceel met de grootste oppervlakte bezit. De overige percelen zijn allemaal kleiner dan 5 ha. En tenslotte werd er nog opgezocht hoeveel personen er tewerkgesteld worden op de respectievelijke percelen.<sup>488</sup> Hierbij springt DOMO Investment Group weer in het oog. Maar gezien dit perceel de grootste oppervlakte bestrijkt, lijkt het dan ook zeer evident dat er daar ook het meest personen tewerkgesteld zijn. Wat anderzijds wel wat verwonderd is dat B.A.R.C./C.R.I. ook bijzonder veel werknemers telt op een toch relatief kleine oppervlakte. Dit is te wijten aan het feit dat dit quasi het enige bedrijfsgebouw is die 3 verdiepingen telt.

Op basis van bovenstaande gegevens konden vervolgens de Toegevoegde Waarde per oppervlakte-eenheid en de Toegevoegde Waarde per werknemer berekend worden. Deze resultaten werden dan op hun beurt gekoppeld aan GIS-data zodat er ook een ruimtelijke visualisatie mogelijk werd.

Het opvallendste feit hierbij is dat MIPS en B.A.R.C./C.R.I. met kop en schouders boven de anderen uitsteken qua toegevoegde waarde per oppervlakte-eenheid.<sup>489</sup> Opmerkelijk hieraan is dat deze twee bedrijven een cluster vormen in de 'laboratorium' sector. Deze gegevens vormen dus het mooiste bewijs van het versterkende karakter van een cluster.

Het opvallendste feit hierbij is dat Spirax-sarco de grootste toegevoegde waarde per werknemer heeft.<sup>490</sup> Opmerkelijk hieraan is dat de andere groothandels Interparts en Flandria labo het beduidend slechter doen.

---

<sup>487</sup> Zie **Figuur MI 87**.

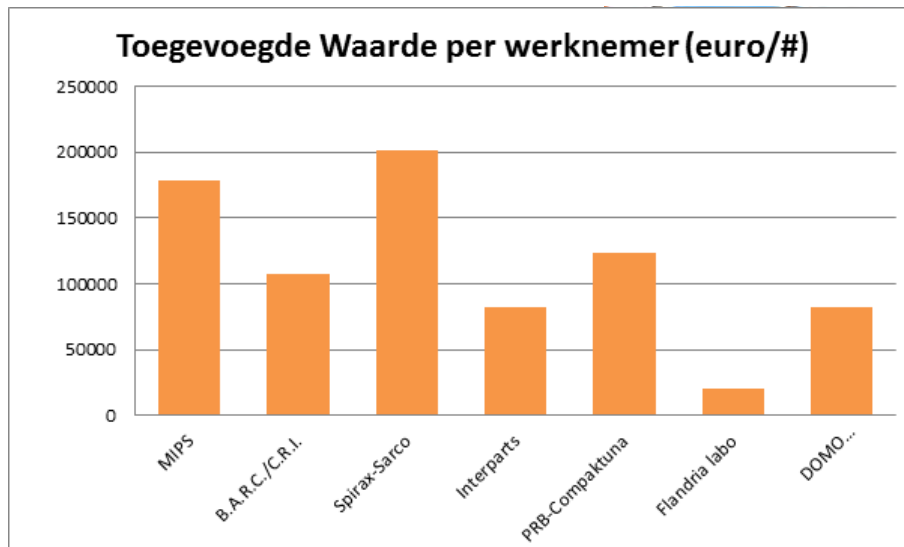
<sup>488</sup> Zie **Figuur MI 88**.

<sup>489</sup> Zie **Figuur MI 89-90**.

<sup>490</sup> Zie **Figuur MI 91-92**.



**Figuur MI 90:** Ruimtelijke visualisatie Toegevoegde Waarde per oppervlakte-eenheid (euro/ha). (Bron: Agiv, Trendstop en eigen bewerking.)



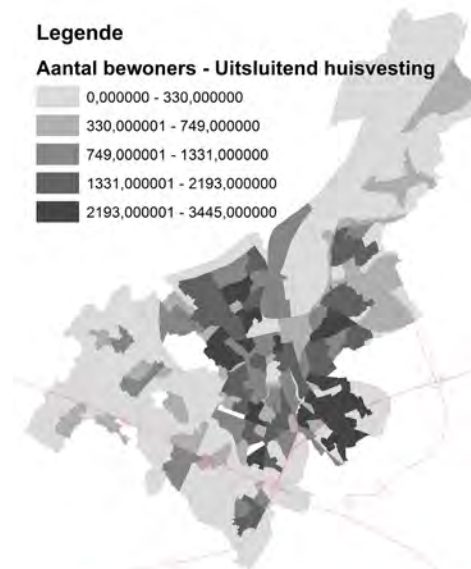
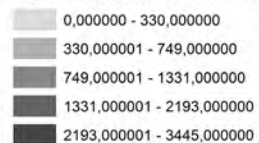
**Figuur MI 91:** Grafiek Toegevoegde Waarde per werknemer (euro/#). (Bron: Trendstop en eigen bewerking.)



**Figuur MI 92:** Ruimtelijke visualisatie Toegevoegde Waarde per werknemer (euro/#). (Bron: Agiv, Trendstop en eigen bewerking.)

**Legende**

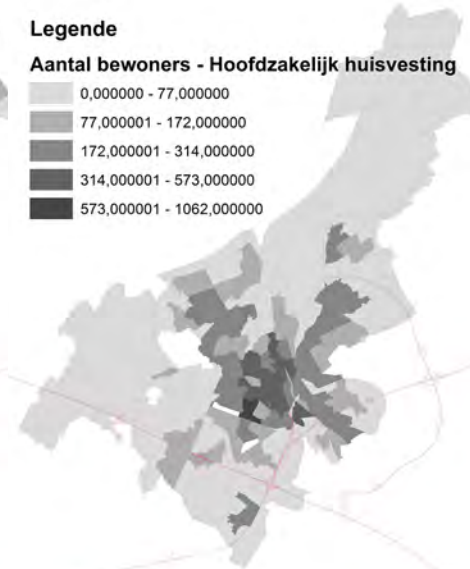
**Aantal bewoners - Uitsluitend huisvesting**



**Figuur MI 93.**

**Legende**

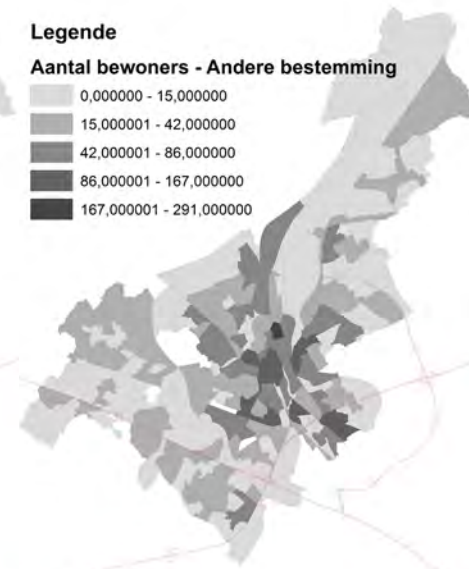
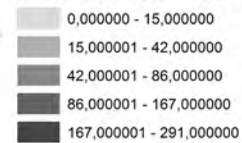
**Aantal bewoners - Hoofdzakelijk huisvesting**



**Figuur MI 94.**

**Legende**

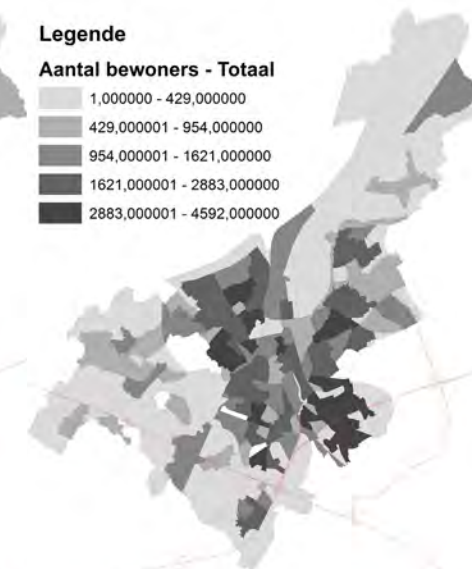
**Aantal bewoners - Andere bestemming**



**Figuur MI 95.**

**Legende**

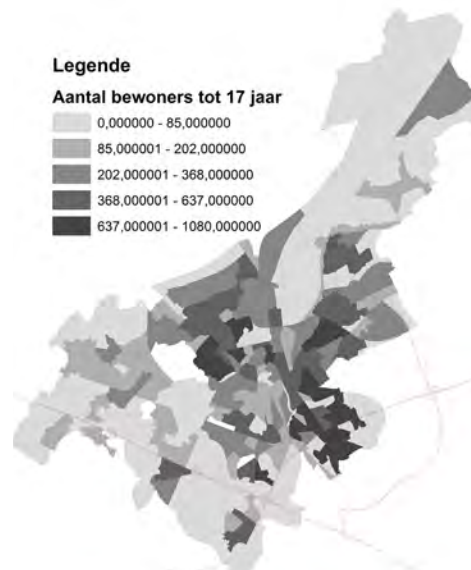
**Aantal bewoners - Totaal**



**Figuur MI 96.**

**Legende**

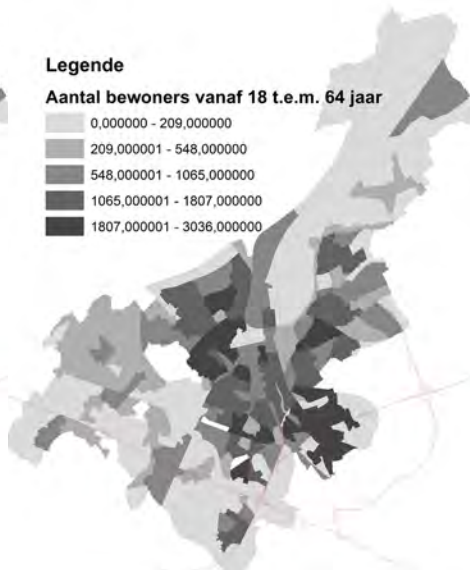
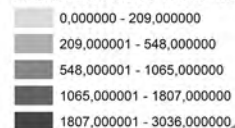
**Aantal bewoners tot 17 jaar**



**Figuur MI 97.**

**Legende**

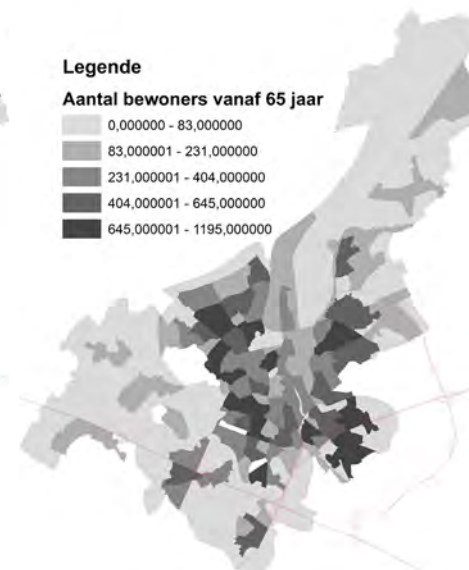
**Aantal bewoners vanaf 18 t.e.m. 64 jaar**



**Figuur MI 98.**

**Legende**

**Aantal bewoners vanaf 65 jaar**



**Figuur MI 99.**

**Figuur MI 93-183:** (Bron: Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., Middenstand en Energie, *Algemene socio-economische enquête 1.10.2001 - Statistische sectoren van Gent.*, Statistiek en Economische Informatie, Brussel, 2001.)

Ook MIPS scoort weer heel hoog. Dit vormt dan waarschijnlijk het bewijs dat de ICT-sector enorm in de lift zit vandaag de dag.

### Methodologische vraagstukken

Voor de methodologische vraagstukken werd geopteerd om wat dieper in te gaan op enkele zaken die indirect betrekking hebben tot de bedrijventerreinen van Zwijnaarde II en Zwijnaarde III.<sup>491</sup> Als eerste wordt er gekeken naar de leefstijlen die waar te nemen zijn. Vervolgens zal er gekeken worden hoe de omgeving kwalitatief scoort. En als slot wordt er gekeken welke faciliteiten er allemaal aanwezig zijn. Deze onderzoeken zijn gebaseerd op de resultaten uit de socio-economische enquête 2001 uitgezet per statistische sector van Gent. Er wordt uiteraard bijzondere aandacht geschonken aan de statistische sectoren ten zuiden van de verkeerswisselaar van Zwijnaarde.<sup>492</sup>

### *Leefstijlen*

Een eerste aspect van de leefstijlen die onderzocht werd, vormt het aantal bewoners die wonen per statistische sector van Gent.<sup>493</sup> Hierbij valt het op dat de kernstad vooral uitbreidde naar het noorden, oosten en het zuiden. De stadsuitbreiding naar het zuiden wordt gekenmerkt door een hiaat. Hierdoor vormt Zwijnaarde een soort eiland omgeven door een omgeving met een veel lager bewonersaantal. De bedrijventerreinen van Zwijnaarde II, Zwijnaarde III en Gent-Zuid vullen deze hiaat tussen de kernstad en Zwijnaarde op. Het westelijk en noordelijk deel van de gemeente Gent wordt gekenmerkt door een laag bewonersaantal. Dit heeft vooral te

---

<sup>491</sup> Deze keuze werd gemaakt omdat de samenwerking tussen de verschillende bedrijven al uitvoerig behandeld geweest is onder "Ruimtelijk-economische positionering" en "Productiestructuur versus productiemilieu". De 4 C-benadering kwam daar onrechtstreeks ook al aan bod.

<sup>492</sup> Er dient ook opgemerkt te worden dat voor een 4-tal statistische sectoren geen data beschikbaar was, vandaar de wit gekleurde vlakjes op alle hierna volgende kaarten.

<sup>493</sup> Zie **Figuur MI 93-96**.

maken met het feit dat zich daar respectievelijk vooral landelijkere gebieden en havenindustriegebieden bevinden.

Er kan hierbij ook nog opgemerkt worden dat het fenomeen van de rurban fringe zich heeft voorgedaan in Zwijnaarde. Dit voormalige landelijke dorpje is uitgegroeid tot een stedelijk gebied waar er vrij veel mensen gehuisvest zijn. De industriële activiteiten op hun grondgebied wijzen ook in de richting van een verregaande verstedelijking. Ten zuiden van Zwijnaarde-dorp komen wel nog landelijke gebieden voor. Dit zal dan ook de plaats vormen waar het Parkbos verder ontwikkeld zal worden.

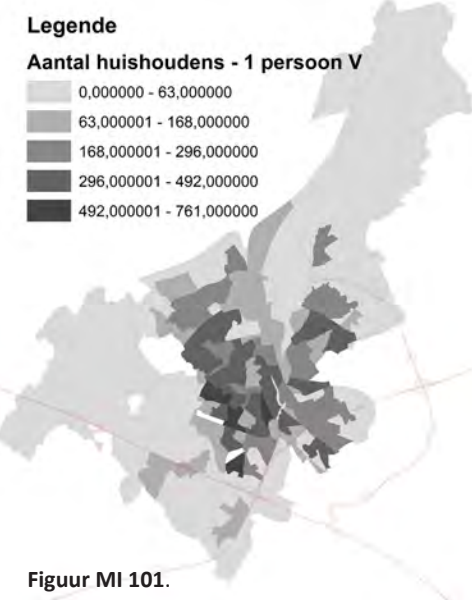
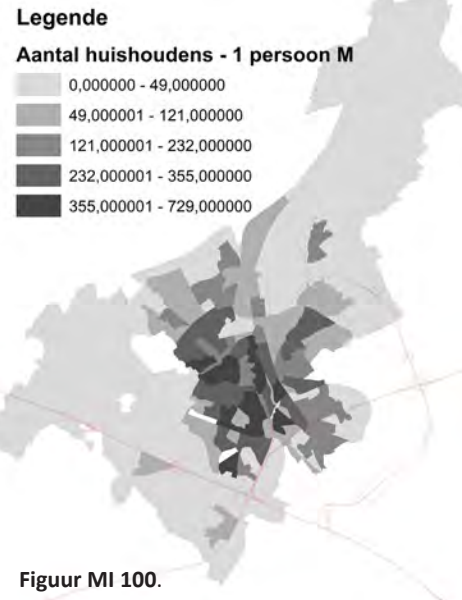
Een tweede aspect die onderzocht werd, vormt de spreiding van de verschillende leeftijdscategorieën.<sup>494</sup> Wat hierbij opvalt, is dat het grootste aandeel van de 18 t.e.m. 64 jarigen in het stadscentrum en de randsteden woont. Verder zijn de leeftijdscategorieën vrij homogeen gespreid over Gent (in vergelijking met het bewonersaantal). Voor Zwijnaarde valt vooral de heterogene bevolkingssamenstelling op. Het aantal jongeren samen met het aantal ouderen is ongeveer gelijk aan het aantal 18 t.e.m. 64 jarigen.

Een derde aspect die nauw in verband staat met de spreiding van de verschillende leeftijdscategorieën, is de samenstelling van de huishoudens.<sup>495</sup> Hier werd er concreet onderzocht hoeveel huishoudens er zijn met een zelfde samenstelling – gaande van 1 t.e.m. meer dan 8 personen – per statistische sector. Zaken die hierbij direct opvallen is het feit dat de single mensen vooral in het stadscentrum gaan wonen waar er toch heel wat leven is. Ook de hele grote huishoudens komen het vaakst voor in het stadscentrum en dan meer specifiek in het noordelijke deel. Hier wonen veelal grote families van allochtone afkomst. Het grootste aandeel van het

---

<sup>494</sup> Zie **Figuur MI 97-99**.

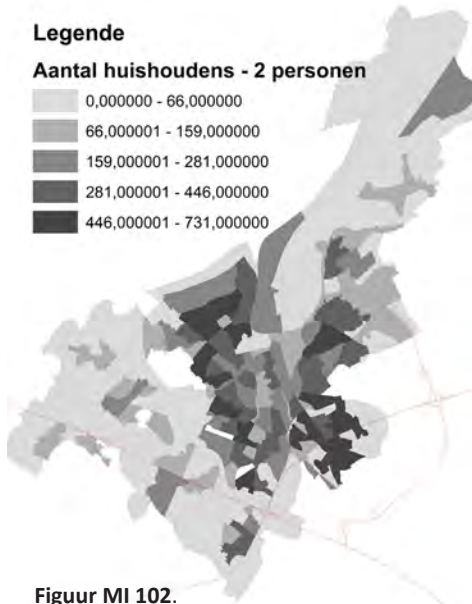
<sup>495</sup> Zie **Figuur MI 100-109**.



**Legende**

**Aantal huishoudens - 2 personen**

- 0,000000 - 66,000000
- 66,000001 - 159,000000
- 159,000001 - 281,000000
- 281,000001 - 446,000000
- 446,000001 - 731,000000

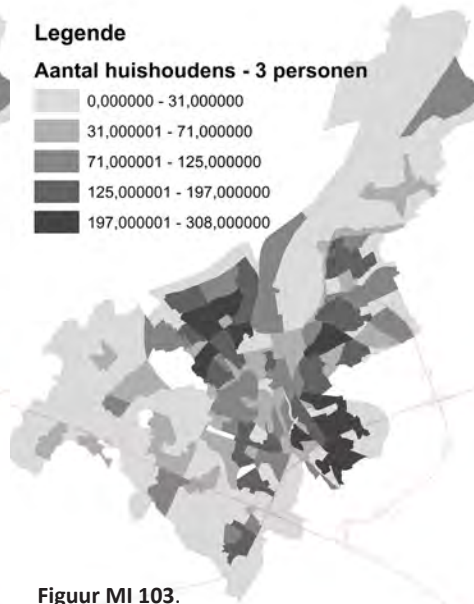


**Figuur MI 102.**

**Legende**

**Aantal huishoudens - 3 personen**

- 0,000000 - 31,000000
- 31,000001 - 71,000000
- 71,000001 - 125,000000
- 125,000001 - 197,000000
- 197,000001 - 308,000000

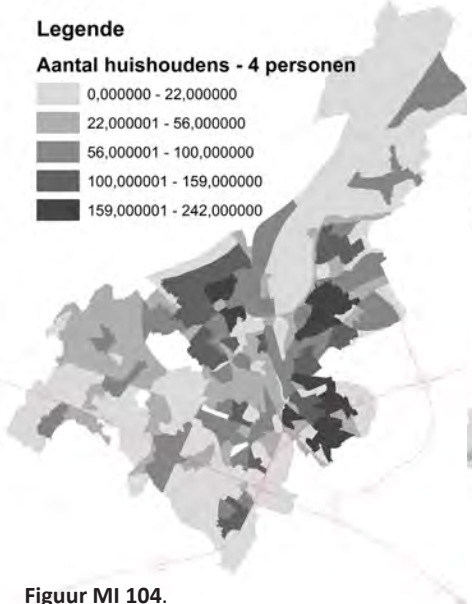


**Figuur MI 103.**

**Legende**

**Aantal huishoudens - 4 personen**

- 0,000000 - 22,000000
- 22,000001 - 56,000000
- 56,000001 - 100,000000
- 100,000001 - 159,000000
- 159,000001 - 242,000000

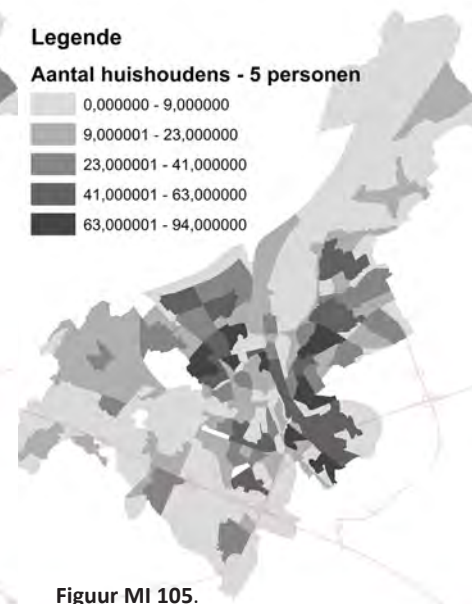


**Figuur MI 104.**

**Legende**

**Aantal huishoudens - 5 personen**

- 0,000000 - 9,000000
- 9,000001 - 23,000000
- 23,000001 - 41,000000
- 41,000001 - 63,000000
- 63,000001 - 94,000000

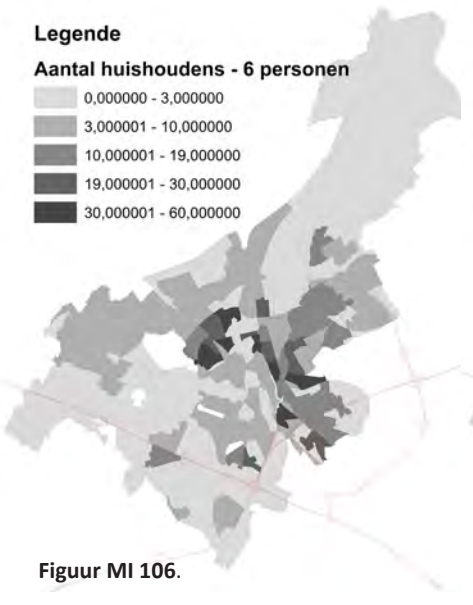


**Figuur MI 105.**

**Legende**

**Aantal huishoudens - 6 personen**

- 0,000000 - 3,000000
- 3,000001 - 10,000000
- 10,000001 - 19,000000
- 19,000001 - 30,000000
- 30,000001 - 60,000000

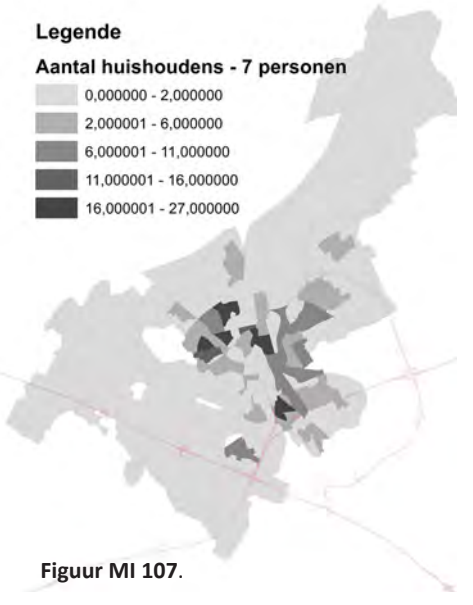


**Figuur MI 106.**

**Legende**

**Aantal huishoudens - 7 personen**

- 0,000000 - 2,000000
- 2,000001 - 6,000000
- 6,000001 - 11,000000
- 11,000001 - 16,000000
- 16,000001 - 27,000000

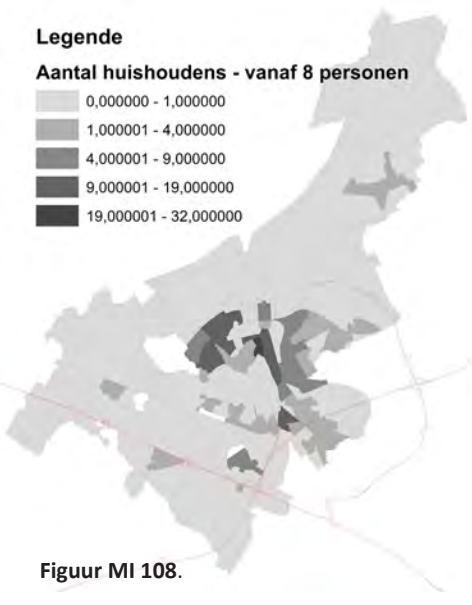


**Figuur MI 107.**

**Legende**

**Aantal huishoudens - vanaf 8 personen**

- 0,000000 - 1,000000
- 1,000001 - 4,000000
- 4,000001 - 9,000000
- 9,000001 - 19,000000
- 19,000001 - 32,000000

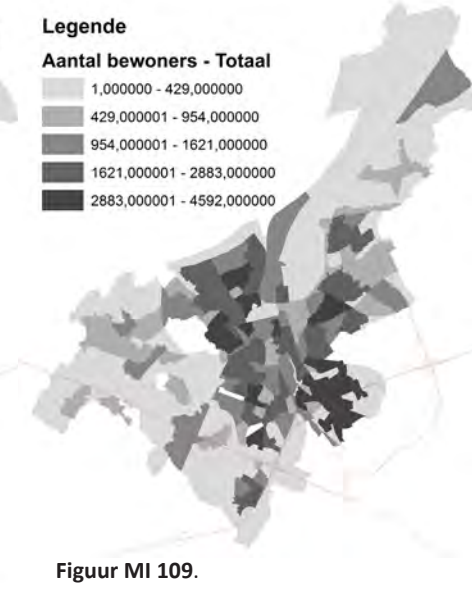


**Figuur MI 108.**

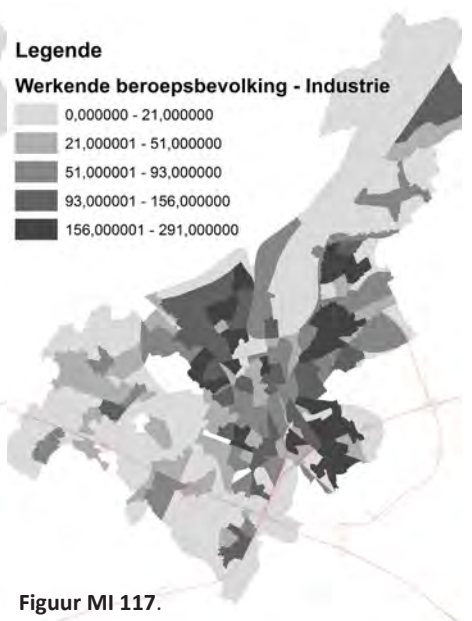
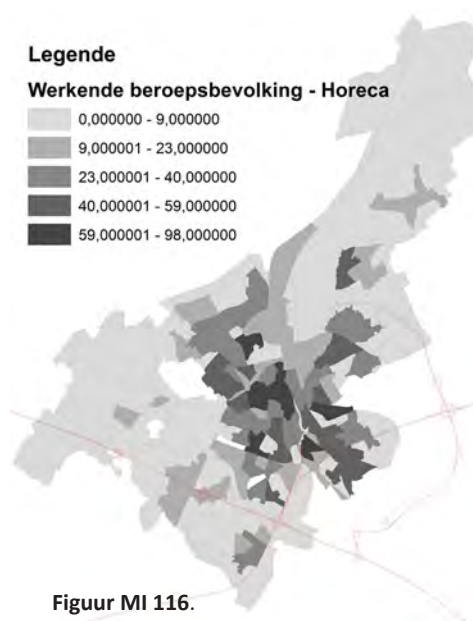
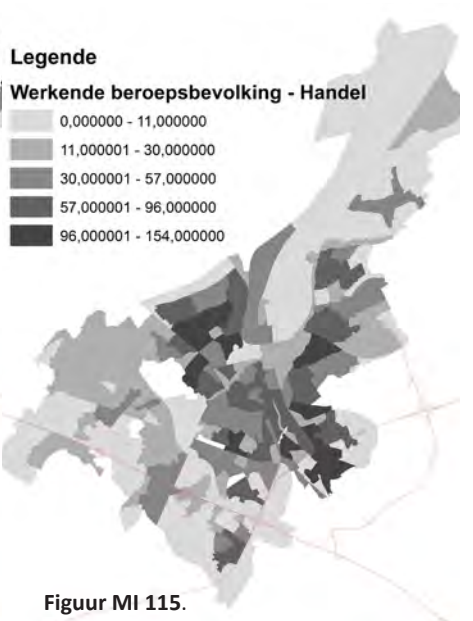
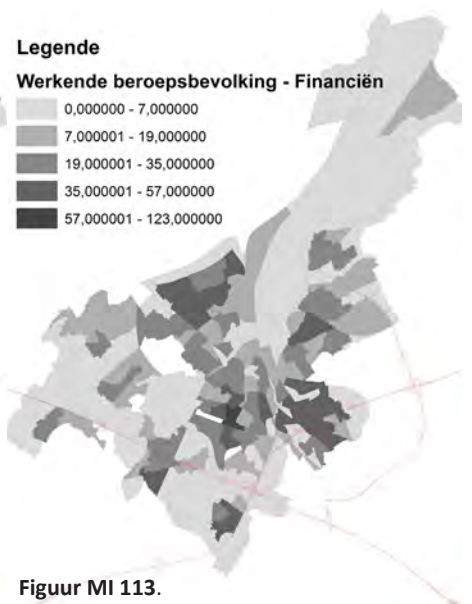
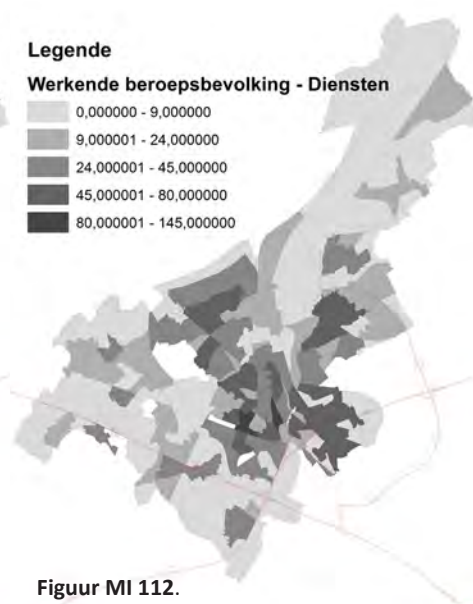
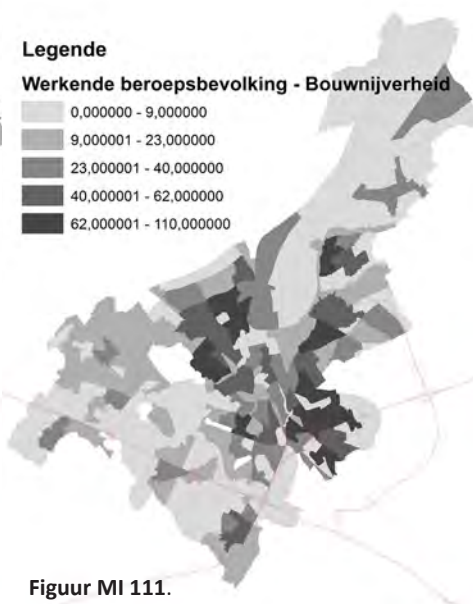
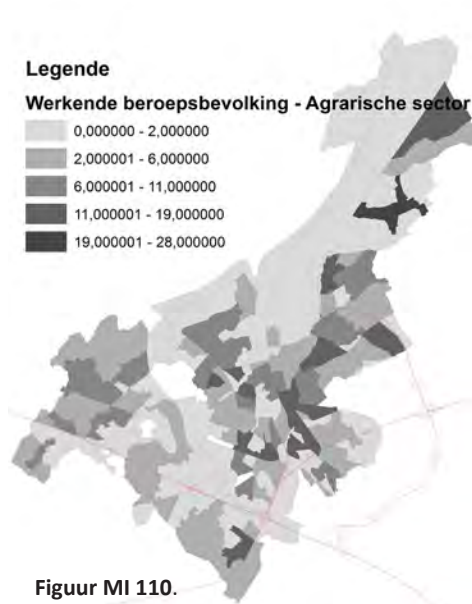
**Legende**

**Aantal bewoners - Totaal**

- 1,000000 - 429,000000
- 429,000001 - 954,000000
- 954,000001 - 1621,000000
- 1621,000001 - 2883,000000
- 2883,000001 - 4592,000000



**Figuur MI 109.**





gezinsleven situeert zich dan eerder in de randsteden. In Zwijnaarde zien we dat de meeste huishoudens bestaan uit 2 tot 4 gezinsleden.

Een vierde aspect van de leefstijlen die onderzocht werd, vormt de werkende beroepsbevolking.<sup>496</sup> En meer specifiek wordt er gekeken naar de sectoren waarin deze werkende beroepsbevolking tewerkgesteld is. De werkende beroepsbevolking situeert zich zoals te zien was op de kaartjes met de leeftijdscategorieën vooral in het stadscentrum en de randgemeenten. De bevolking die tewerkgesteld is in de agrarische sector bevindt zich grotendeels in het oosten van de gemeente. Ook in Zwijnaarde zijn er heel wat mensen tewerkgesteld binnen deze agrarische sector. De bevolking die tewerkgesteld is in de bouwnijverheid situeert zich vooral in de deelgemeente Gentbrugge en ten noorden van de stadskern van Gent. Zwijnaarde is ook goed vertegenwoordigd op vlak van de bouwnijverheid. De personen tewerkgesteld in de dienstensector bevinden zich centraal gelegen in de gemeente. Ook binnen de tewerkstelling in de financiële sector merken we een concentratie in het hart van de gemeente. Maar opvallend is wel dat ook Zwijnaarde heel wat mensen tewerkgesteld heeft in deze sector. Dit is misschien te wijten aan het feit dat er heel wat kapitaal aanwezig is aldaar. Opmerkelijk feit is dat er heel veel mensen tewerkgesteld zijn in de gezondheidssector. In een grootstad zoals Gent zal er altijd vraag zijn naar voldoende zorgverlening en naar de toekomst zal dit des te meer het geval zijn door de vergrijzing van de bevolking. Personen tewerkgesteld in de horeca wonen voornamelijk in het stadscentrum. Hoogstwaarschijnlijk kan dit gekoppeld worden aan het feit dat er daar ook het meest horeca zaken aanwezig zijn. Ook in de industriële sector worden er heel veel mensen tewerkgesteld. Dit is zeker niet verwonderlijk aangezien Gent beschikt over een industriële zeehaven plus tal van bedrijventerreinen. Opvallend is dat er ook heel veel mensen tewerkgesteld zijn in het onderwijs. Op het eerste

---

<sup>496</sup> Zie **Figuur MI 110-121**.

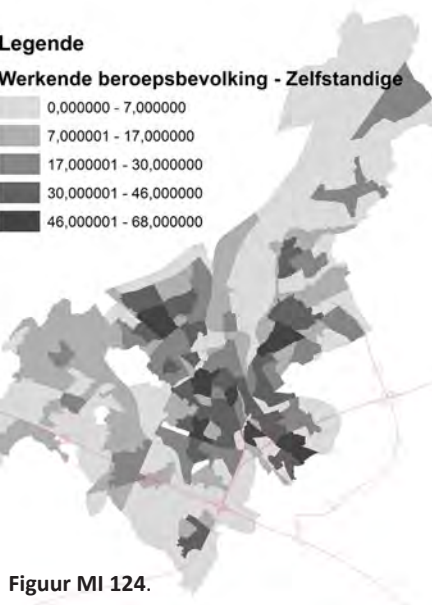
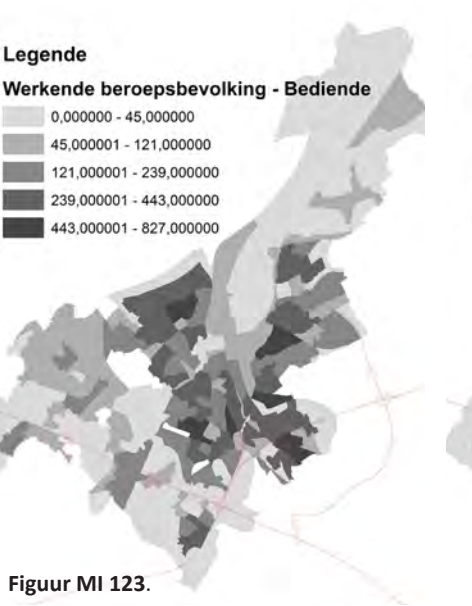
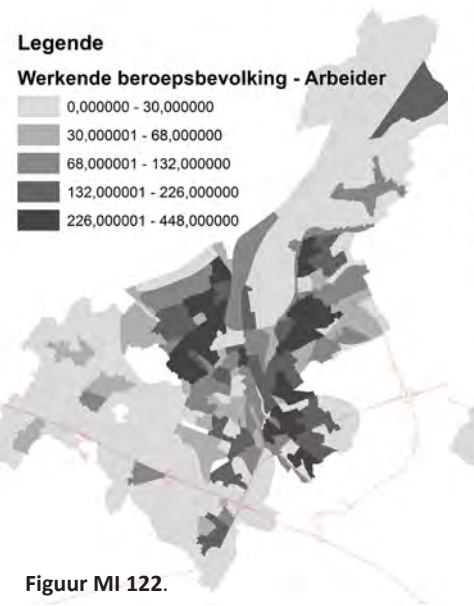
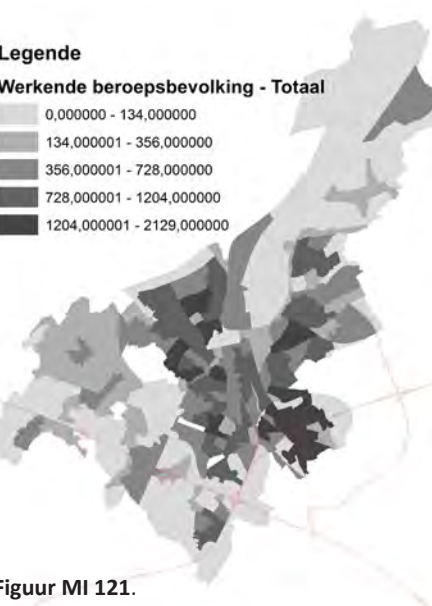
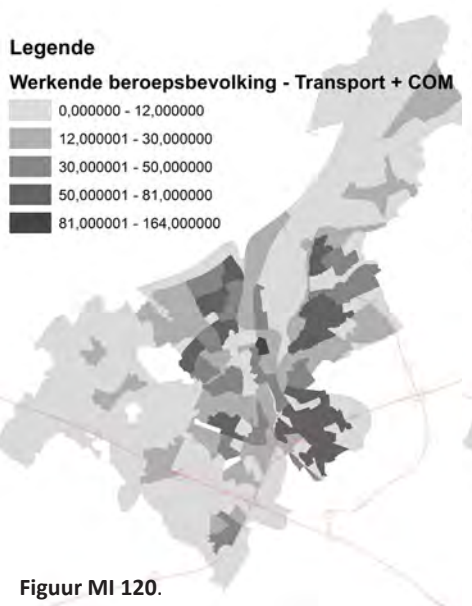
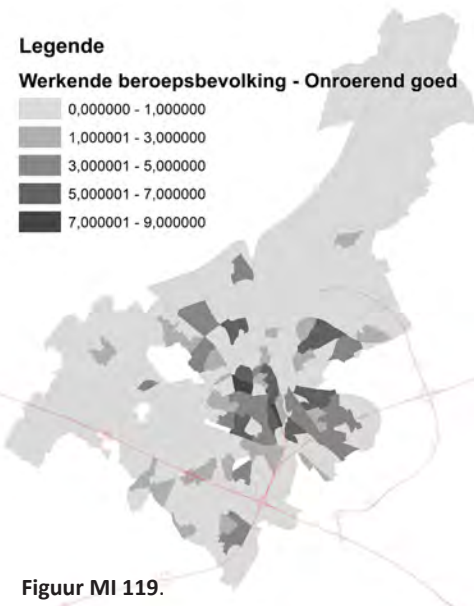
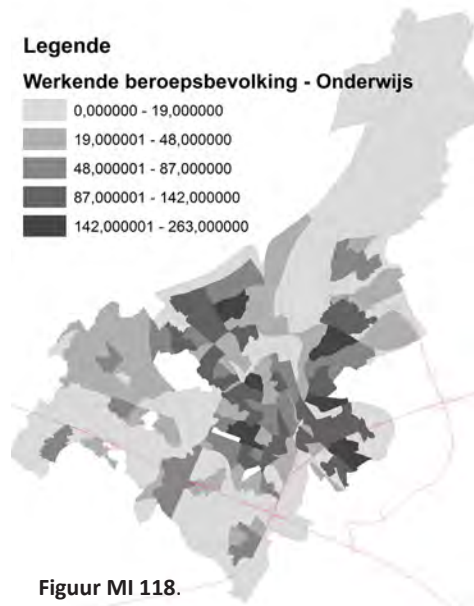
zicht leek dit raar, maar de steden zijn een broeihaard voor kennis, dus zijn er ook tal van onderwijsinstellingen waar er mensen tewerkgesteld moeten worden. Op basis van deze resultaten kan er wel gezegd worden dat de theorie van Doxiades klopt (max. verplaatsingstijd = 30 min). Al de sectoren in beschouwingen genomen valt er op te merken dat Zwijnaarde zeer goed vertegenwoordigd is in al deze sectoren. De keuze om een bedrijventerrein aan te leggen tussen de kernstad en Zwijnaarde leek een goed idee te zijn daar er heel wat arbeidskracht aanwezig is.

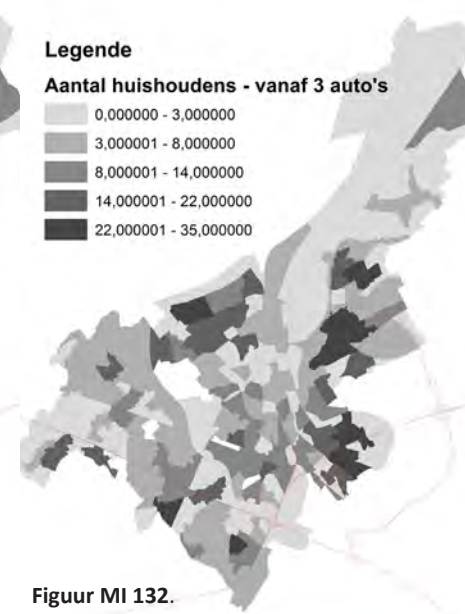
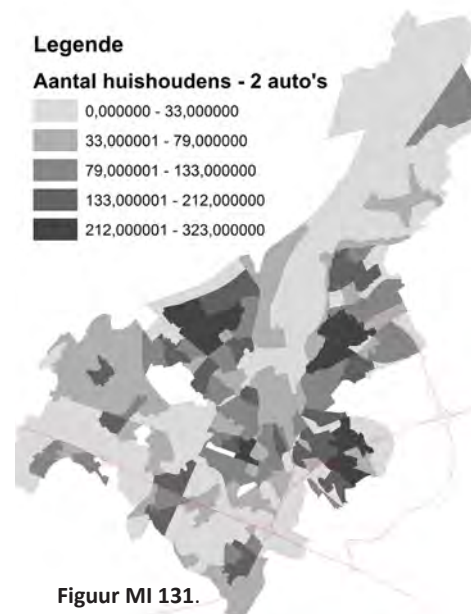
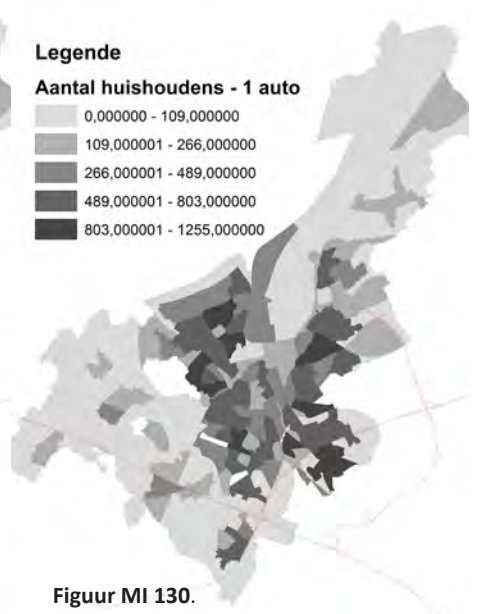
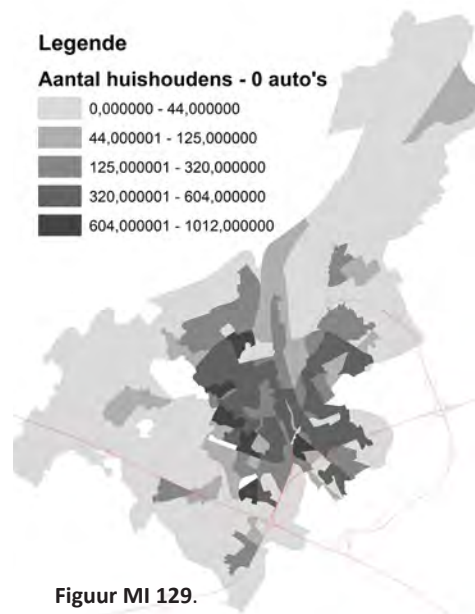
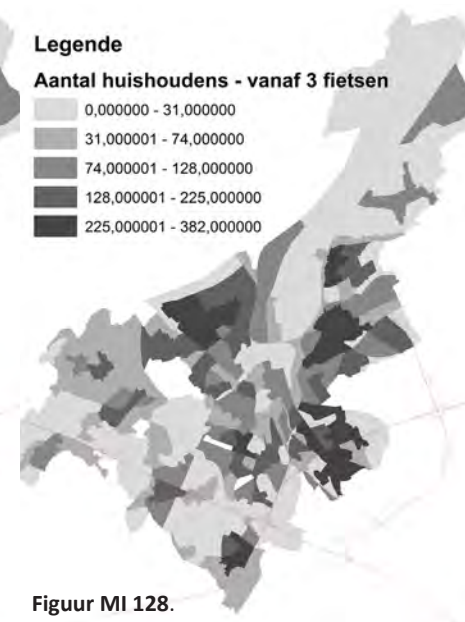
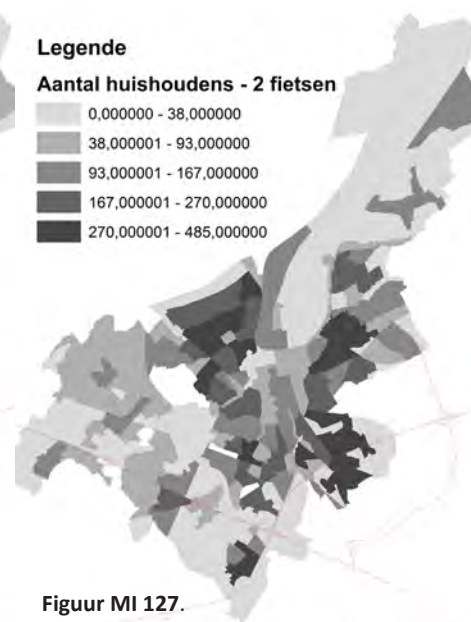
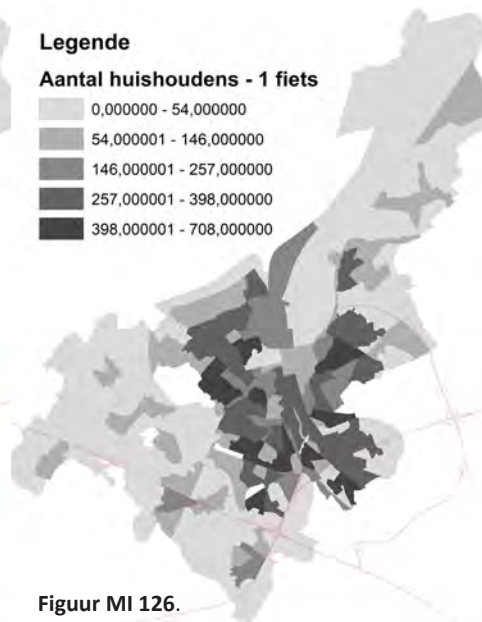
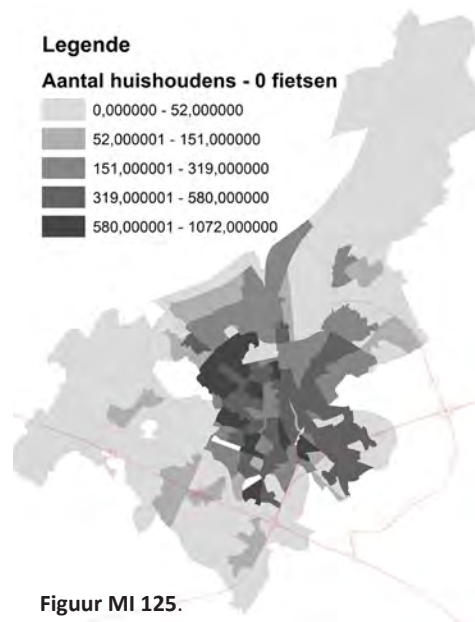
Een vijfde aspect dat binnen het domein van de leefstijlen behandeld werd, vormt de positie van de werkende beroepsbevolking binnen hun sector.<sup>497</sup> De arbeiders zijn vooral gesitueerd ten noorden van de kernstad. Dit is enigszins logisch daar de meeste industriële processen gevestigd zijn in het noorden langs het kanaal Gent-Terneuzen. De bedienden hebben het grootste aandeel in de tewerkstelling. Dit komt waarschijnlijk door het feit om een stad draaiende te houden dat er heel wat administratieve medewerkers nodig zijn om alles in goede banen te leiden. Ook binnen bedrijven worden bedienden tewerkgesteld om de economie van de respectievelijke bedrijven draaiende te houden. De zelfstandigen zijn het minst vertegenwoordigd en zijn voornamelijk woonachtig in de stad zelf. Hier kan de link gemaakt worden naar de talrijke horeca zaken. Zoals te zien op de kaartjes, is Zwijnaarde ook op vlak van de positie van de werkende beroepsbevolking zeer heterogeen samengesteld. Misschien is er hier zelfs ook een link terug te vinden met de verschillende leeftijdsklassen en de samenstelling van de huishoudens. Deze heterogene beroepssamenstelling in Zwijnaarde maakt het dan ook mogelijk om werkgelegenheid in tal van sectoren te scheppen op de bedrijventerreinen Zwijnaarde II en Zwijnaarde III.

---

<sup>497</sup> Zie **Figuur MI 122-MI 124**.







Een zesde aspect van de leefstijlen die onderzocht werd, wordt gevormd door de vervoersmiddelen die de verschillende huishoudens in hun bezit hebben.<sup>498</sup> Wat op deze kaartjes opvalt, is het feit dat er heel wat huishoudens zijn in het centrum van de stad die over geen fiets beschikken. Terwijl het aandeel in fietsen wel toeneemt in de randsteden. Dit heeft misschien te maken met het feit dat het daar rustiger is om even een landelijke fietstocht te maken of omdat er daar gewoon meer gezinsleden per huishouden zijn dan in de stad. Het autobezit bij de mensen die in het stadscentrum wonen is ook relatief klein. Meestal zijn het de mensen van de randsteden die over één of meerdere auto's beschikken. Dit kan gekoppeld worden aan de maximale verplaatsingstijd van Doxiades. De auto maakt het immers mogelijk om toch een grotere fysieke afstand in een kleine tijd te overbruggen. Uit bevraging op de bedrijventerreinen van Zwijnaarde II en Zwijnaarde III is wel gebleken dat de meerderheid van de werknemers afkomstig zijn uit Oost-Vlaanderen. Theoretisch genomen bevinden deze personen zich dus binnen een maximale verplaatsingstijd van 30 min. Doch de mensen met een hogere functie zijn wel bereid om een grotere verplaatsing te maken naar hun werk daar ze ook meer verdienen en de gemaakte kosten voor het transport kunnen inbrengen in hun belastingaangifte.

En het laatste aspect van de leefstijlen die bekeken werd, vormt de globale staat van de woning die enigszins een indicatie kan geven over de financiële toestand van de huishoudens.<sup>499</sup> Hieruit blijkt dat de globale staat van de woning voornamelijk als slecht wordt ervaren in Gentbrugge. Ook de woningen in de omgeving van de bedrijventerreinen Zwijnaarde II en Zwijnaarde III scoren niet zo goed. De meeste waarde moet er echter gehecht worden aan het kaartje met de mensen die de globale staat van de woning goed achten. Hieruit blijkt vooral dat de randsteden het goed

---

<sup>498</sup> Zie **Figuur MI 125-132**.

<sup>499</sup> Zie **Figuur MI 133-135**.

doen. De kernstad hinkt blijkbaar achterop wat betreft de globale staat van de woningen. Dit kan verklaard worden door het feit dat de woningen in de steden het oudst zijn. De stad breidde in concentrische cirkels uit en naarmate men verder van het stadscentrum wegtrekt, hoe nieuwer en recenter de gebouwen zullen zijn. De globale staat van de woningen in de omgeving van de bedrijventerreinen van Zwijnaarde is ook niet dusdanig goed. Dit zijn dan ook de woningen die al het oudst zijn. De nieuwere wijken van Zwijnaarde – ten zuiden van de bedrijventerreinen – scoren dan uiteraard wel goed. Hieruit zou men deels ook kunnen afleiden dat de rijkere personen in de periferie van de stad wonen en de armeren in het stadscentrum zelf (denk bijvoorbeeld aan de allochtone buurten in en nabij het stadscentrum).

#### *Omgevingskwaliteiten*

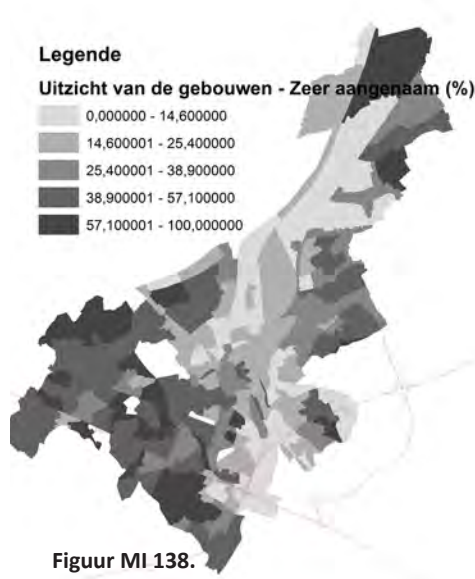
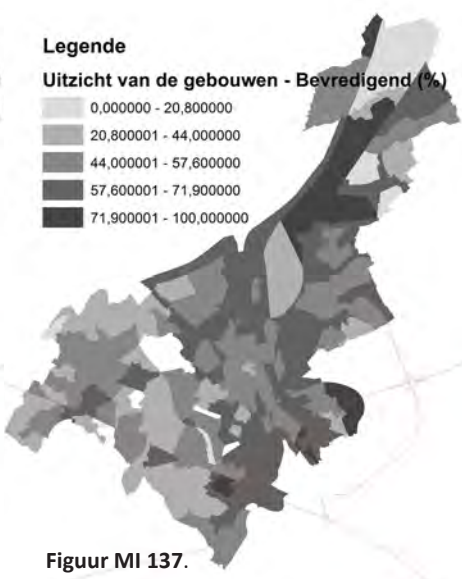
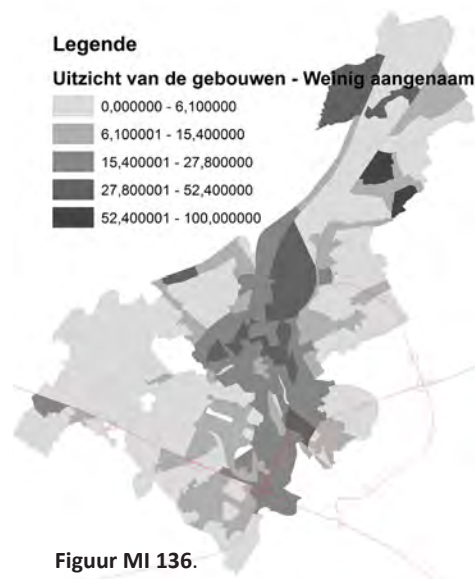
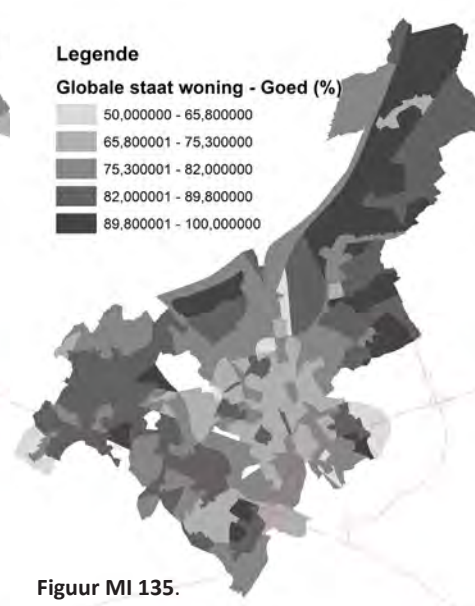
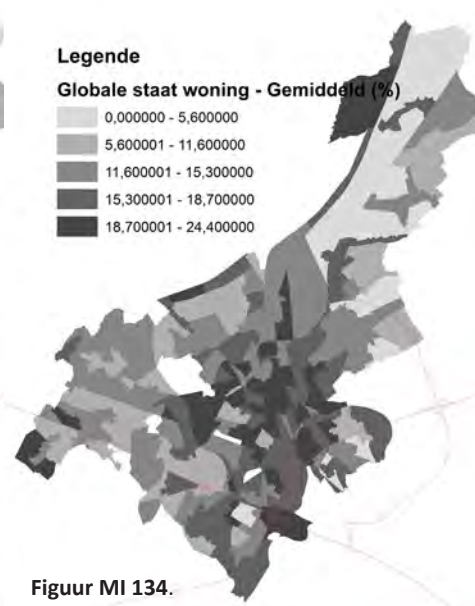
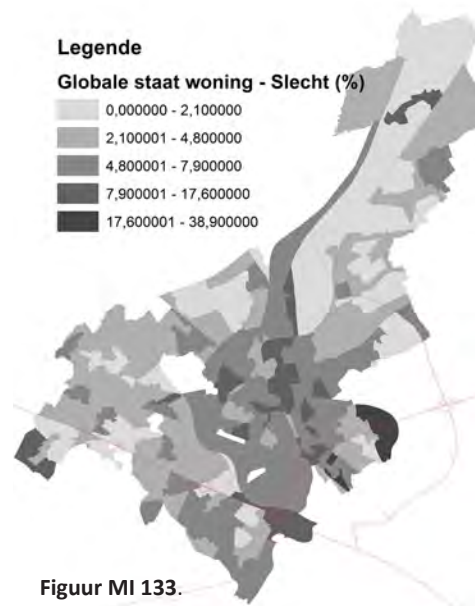
Een eerst aspect die onderzocht werd in het kader van de omgevingskwaliteiten, vormt het uitzicht van de gebouwen.<sup>500</sup> Wat op valt uit deze resultaten is dat de omgevingen met veel industriële bedrijvigheid slecht scoren op het vlak van het uitzicht van de gebouwen. Dit lijkt ook zeer logisch dat dit meestal grote loodsen of fabrieksgebouwen zijn die een zekere impact hebben op het landschap. Het uitzicht van de gebouwen scoort dan wel weer goed in de gebieden met een vrij landelijk karakter. Hier staat er dikwijls veel open bebouwing en villa's. Al bij al kan er wel gesteld worden dat de meeste gebieden wel als bevredigend worden bestempeld op het vlak van het uitzicht van de gebouwen. Hier scoren zelfs de industriegebieden redelijk hoog.

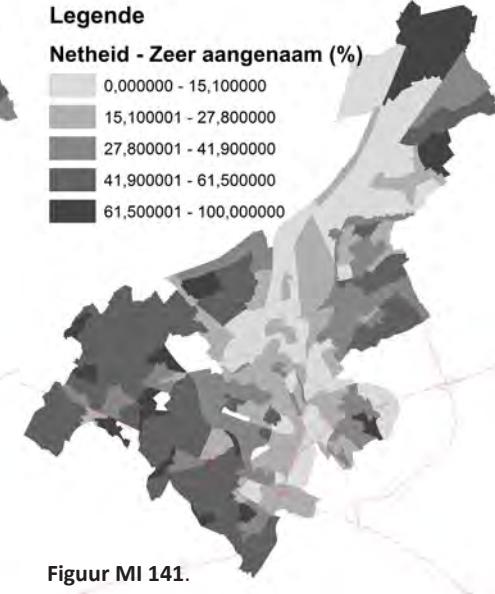
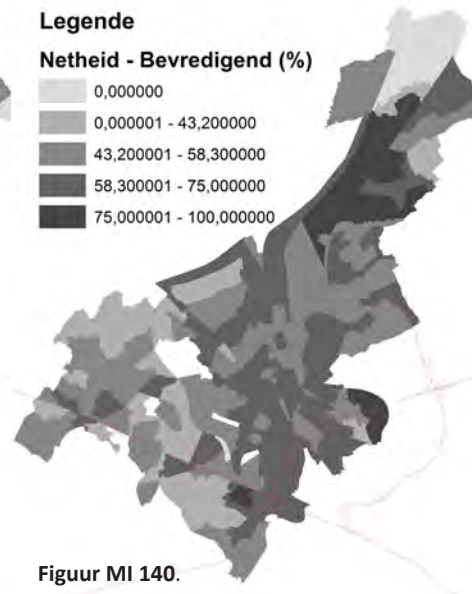
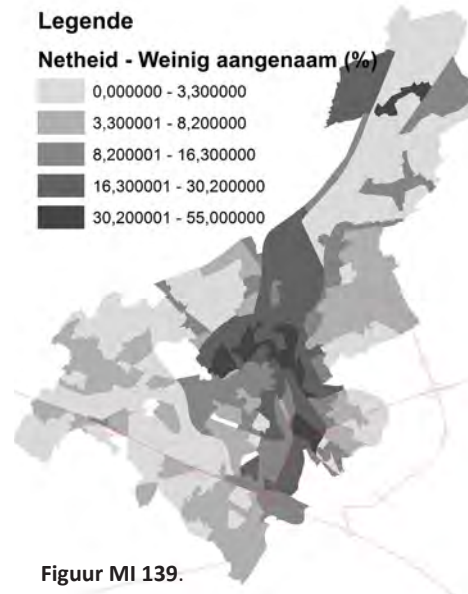
Een tweede aspect die onderzocht werd, is de netheid van de omgeving.<sup>501</sup> Wat op valt, is dat de kaartjes bijzonder hard lijken op deze van het uitzicht van de gebouwen. Opnieuw scoren de gebieden waar er

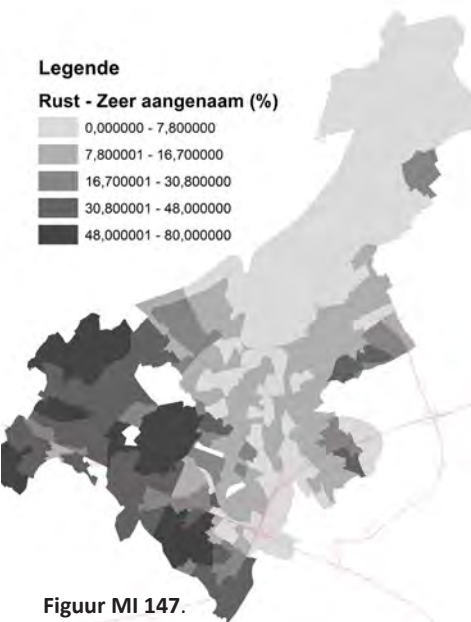
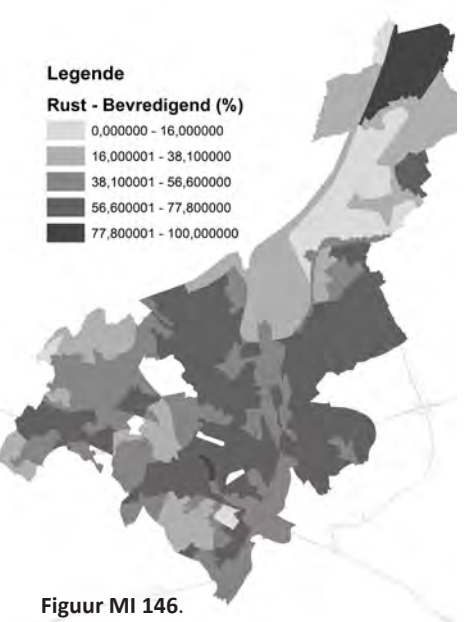
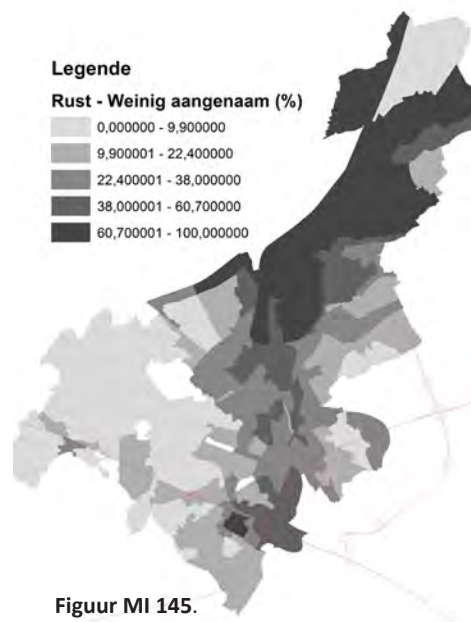
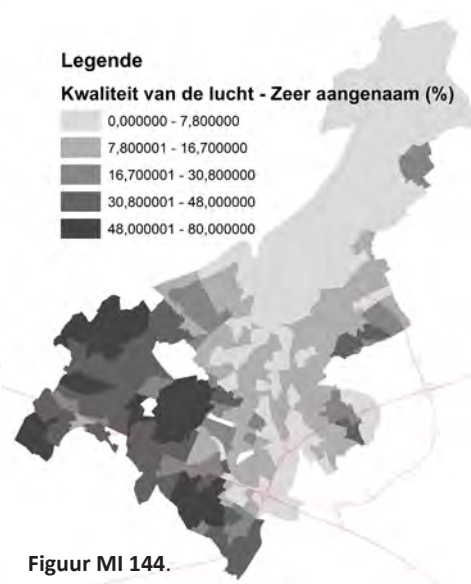
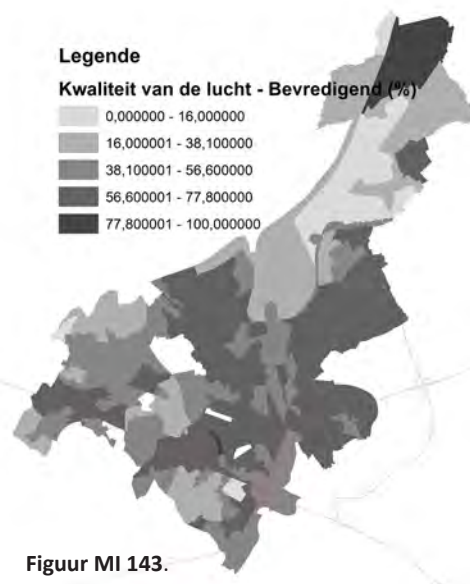
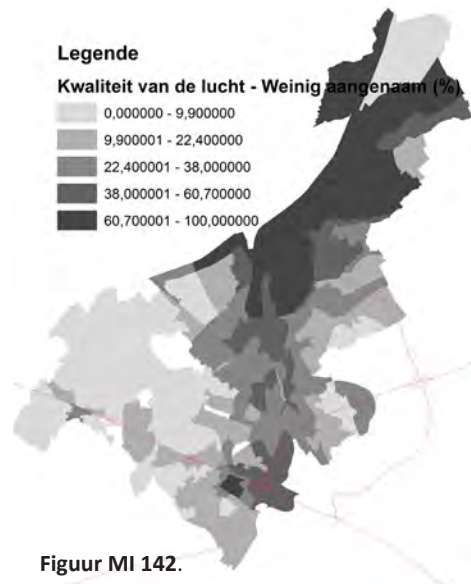
---

<sup>500</sup> Zie **Figuur MI 136-138**.

<sup>501</sup> Zie **Figuur MI 139-141**.









zich industrie bevindt relatief slecht. De gebieden die dan wel als net gezien worden zijn wederom de in het zuiden van de stadskern gelegen landelijke gebieden.

Een derde aspect die nader bekeken werd, vormt de luchtkwaliteit.<sup>502</sup> Ook hier kan de industriële aanwezigheid rechtstreeks in verband gebracht worden met de resultaten van de enquête. De gebieden met industriële bedrijvigheid scoren zeer slecht op vlak van de luchtkwaliteit. Dikwijls worden er bij het productieproces vervuilende stoffen uitgestoten en daarbij zorgt het vervoer van en naar deze terreinen ook nog voor bijkomende luchtverontreiniging. De gebieden met een landelijk karakter scoren hier weer heel hoog op. Wel kan gezien worden dat de luchtkwaliteit net naast de E40 iets minder ervaren wordt dan gebieden die hiervan verder verwijderd zijn.

Een vierde en laatste aspect die onderzocht werd binnen het kader van de omgevingskwaliteit, is de mate waarin de bewoners de omgeving rustig vinden.<sup>503</sup> Uiteraard wordt er weer hetzelfde fenomeen opgemerkt als bij de voorgaande kaartjes. Alle gebieden met industriële bedrijvigheid scoren zeer slecht. De meeste industriële productieprocessen zorgen voor heel wat lawaai en geluidsoverlast voor de omgeving. In de landelijke gebieden zijn er zulke stoorzenders niet aanwezig. Bijgevolg worden deze gebieden ook als zeer rustig ervaren. Wederom moet er hier opgemerkt worden dat de gebieden die naast een autosnelweg gelegen zijn, ook al hebben ze een landelijk karakter, iets minder goed scoren.

Al deze resultaten werden opgeteld om zo te komen tot de algemene leefkwaliteit van de omgeving.<sup>504</sup> Hieruit kan de conclusie gemaakt worden dat industriegebieden de leefkwaliteit van de omgeving drastisch

---

<sup>502</sup> Zie **Figuur MI 142-144**.

<sup>503</sup> Zie **Figuur MI 145-147**.

<sup>504</sup> Zie **Figuur MI 148-150**.

verlagen. Ook snelweginfrastructuur zorgt ervoor dat de leefkwaliteit daalt, doch afhankelijk van de manier dat de autosnelwegen geïntegreerd zijn in het landschap kan de impact hiervan nog beperkt blijven (geluidsschermen, groenschermen, ...). De gebieden met de aangenaamste leefkwaliteit bevinden zich in het zuidwesten van de gemeente. Hier zijn er nog heel wat landelijke gebieden waar de verstedelijking nog geen vat op gekregen heeft. Zwijnaarde-dorp scoort zelf ook nog heel hoog qua algemene leefkwaliteit. Maar het deel van Zwijnaarde dat grenst aan de verkeerswisselaar en de daarnaast gelegen bedrijventerreinen scoort bijzonder laag. Indien de bedrijvigheid louter zou gericht zijn op de logistiek of op de kennisbedrijvigheid, dan zou een synergie tussen bedrijvigheid, natuur, recreatie en wonen mogelijk zijn. Maar hier is dit dus niet echt het geval. Misschien zal zulke synergie wel bewerkstelligd worden op het nog te ontwikkelen bedrijventerrein van Eiland Zwijnaarde.

#### *Omgevingsfaciliteiten*

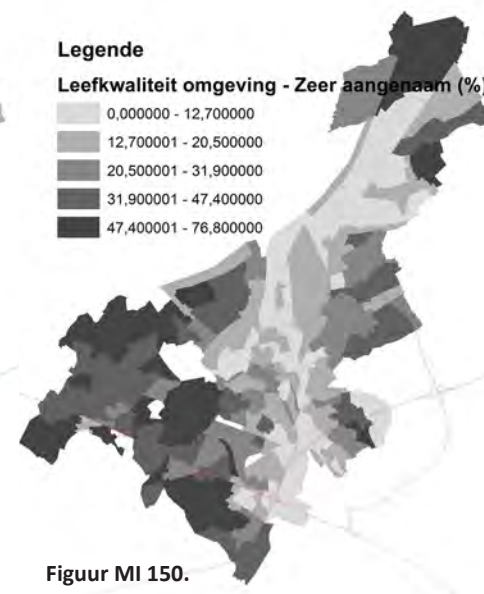
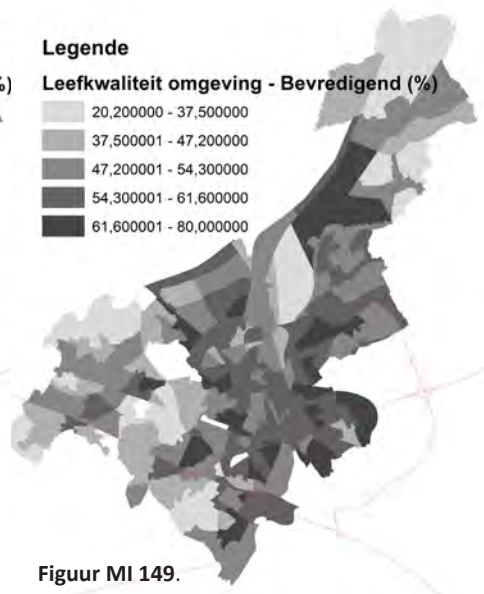
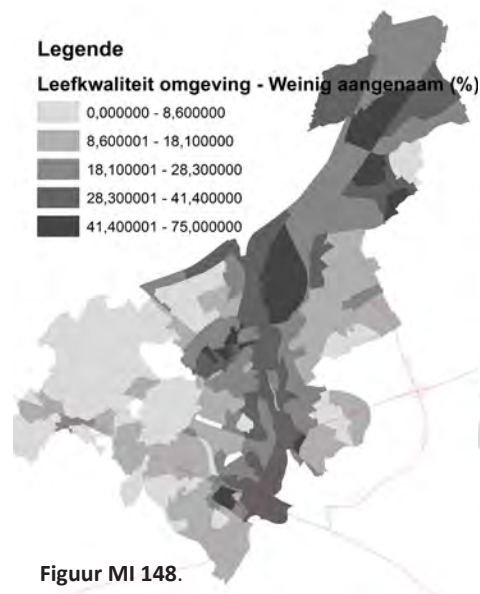
Een eerste aspect dat onderzocht werd in het kader van de omgevingsfaciliteiten, is de tevredenheid over de voetpaden.<sup>505</sup> Hierbij valt het op dat de voetpaden in het landelijk gebied niet echt voldoen aan de eisen van de gebruikers. In de kernstad – met een uitloper naar Zwijnaarde – is men algemeen wel tevreden over de voetpaden. Wel moet er gezegd worden dat de voetpaden in de kernstad ook niet volledig voldoen aan de wensen van de gebruikers.

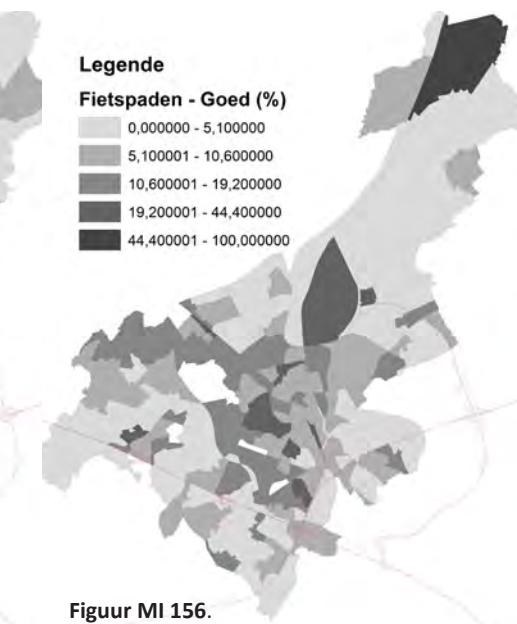
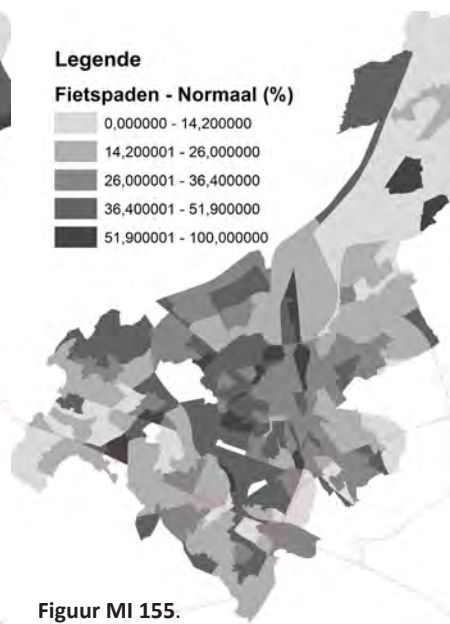
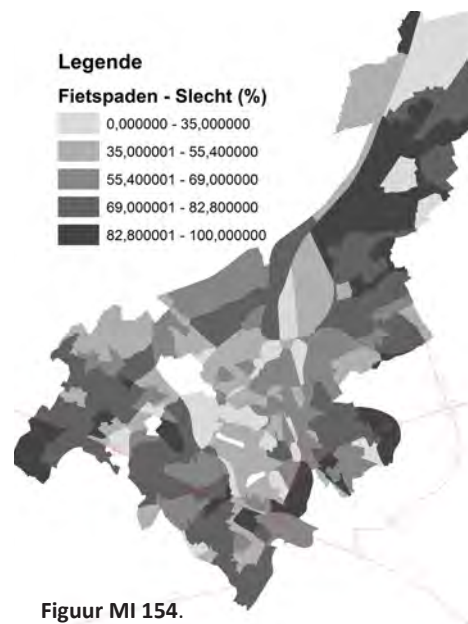
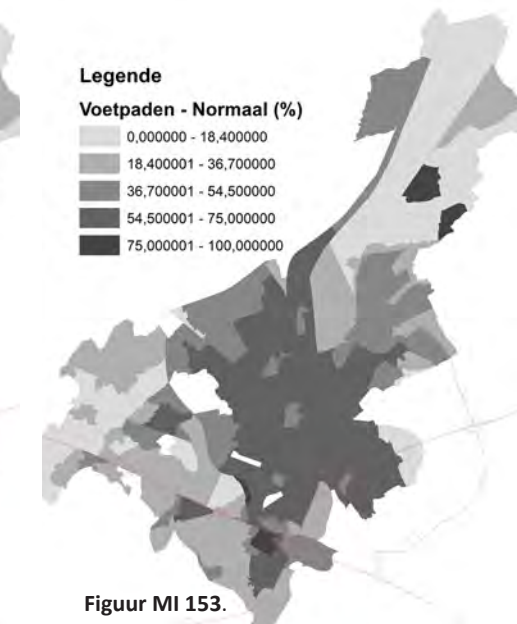
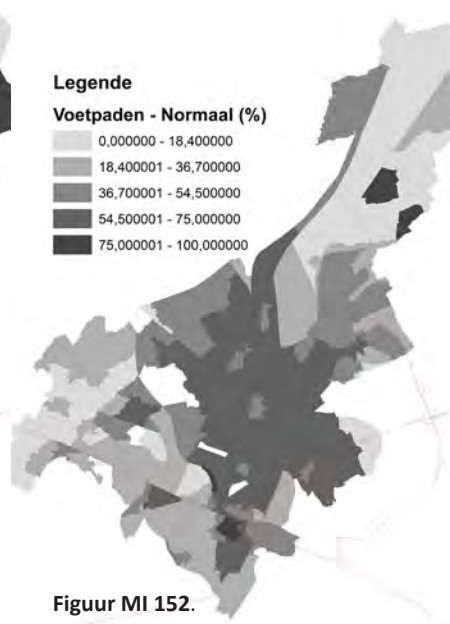
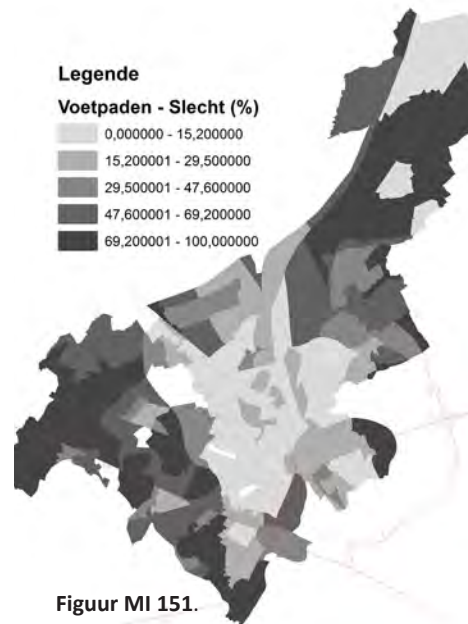
Een tweede aspect dat van naderbij bekeken werd, is de tevredenheid over de fietspaden.<sup>506</sup> Hier speelt zich zowaar hetzelfde fenomeen af als bij de voetpaden. In de kernstad is men relatief tevreden over de fietspaden. In de landelijkere gebieden zijn er dikwijls geen fietspaden

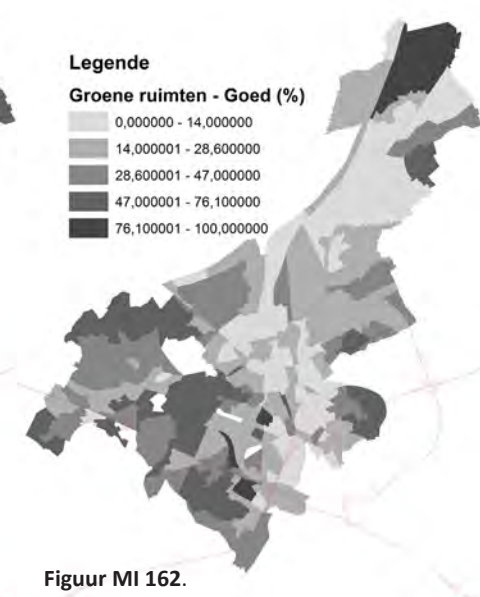
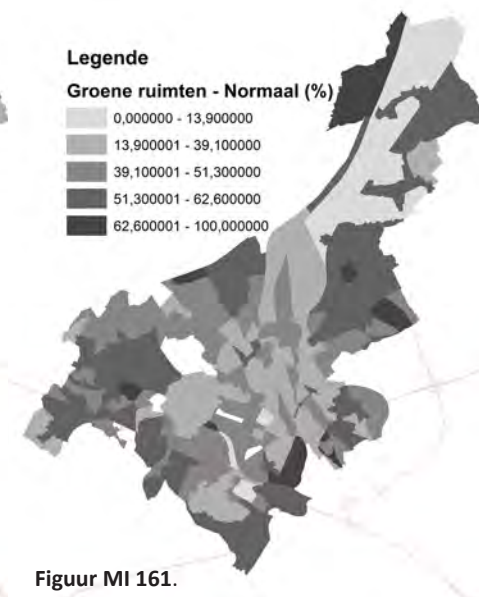
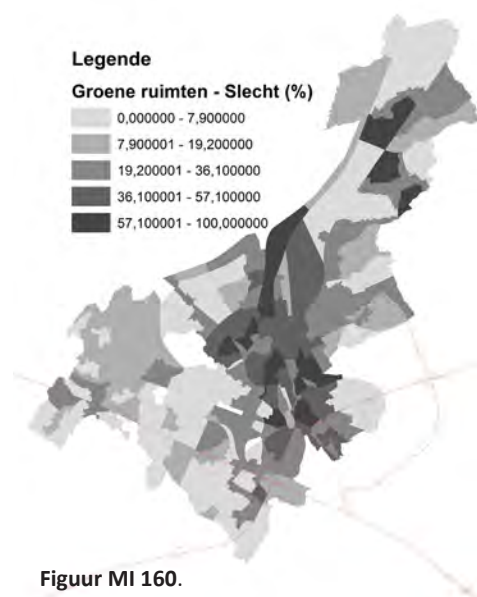
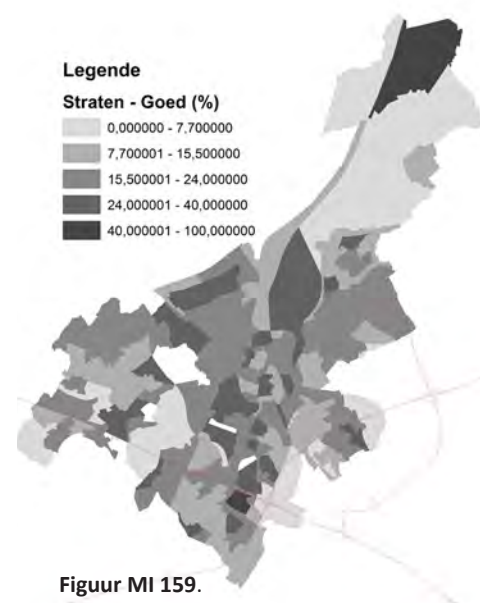
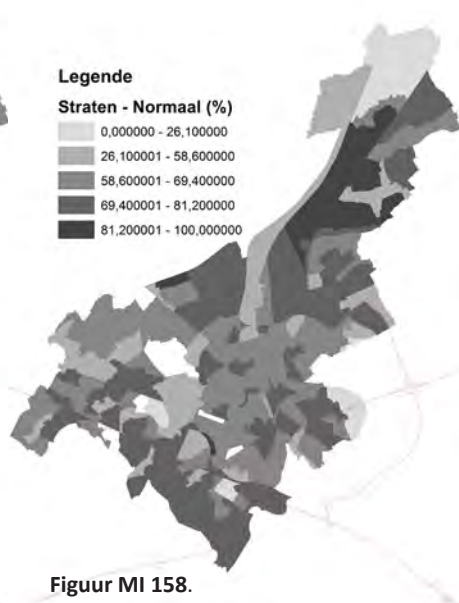
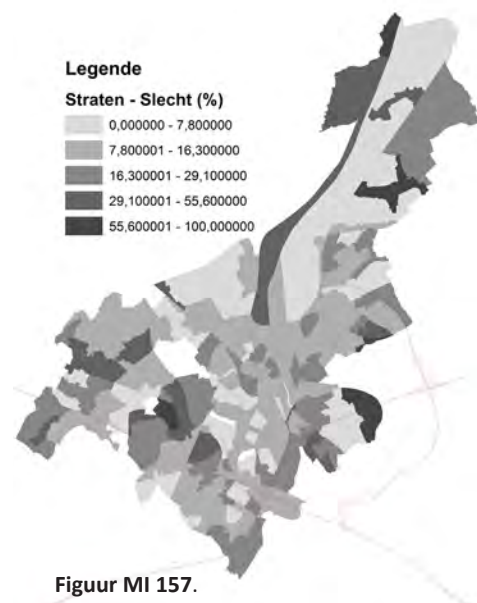
---

<sup>505</sup> Zie **Figuur MI 151-153**.

<sup>506</sup> Zie **Figuur MI 154-156**.







voorzien op de wegen. Vandaar waarschijnlijk ook de ontevredenheid over de voorzieningen voor fietsers. Ook Zwijnaarde scoort niet zo goed op vlak van fietspaden.

Een derde aspect dat behandeld werd, is de tevredenheid over de straten.<sup>507</sup> Over de straten valt er moeilijk een uitspraak te doen. Het enige wat opvalt, is dat de tevredenheid over de straten zeer heterogeen verdeeld is over het grondgebied van Gent. Afhankelijk van plaats tot plaats en van tijd tot tijd zullen de wegen er beter of slechter bijliggen.

Een vierde aspect dat onderzocht werd, is de aanwezigheid en de tevredenheid over de groene ruimten in de omgeving.<sup>508</sup> De meeste ontevredenheid over groene ruimten zijn gesitueerd in het oude stadscentrum en Gentbrugge/Sint-Amandsberg. Het meeste groen wordt aangetroffen in de landelijke gebieden in het zuidwesten van de gemeente. Ook Zwijnaarde scoort nog relatief goed door de aanwezigheid van enkele parken.

Een vijfde aspect dat bekeken werd in het kader van de omgevingsfaciliteiten, is het aanbod van het openbaar vervoer.<sup>509</sup> Hier was het resultaat heel goed te voorspellen. In de kernstad wordt het openbaar vervoer het frequentst aangeboden en bijgevolg is de meerderheid dan ook tevreden over de dienstverlening van De Lijn. De randgemeenten worden dikwijls niet zo goed ontsloten met het openbaar vervoer. Wat wel opmerkelijk is, is dat Zwijnaarde-dorp ook een zeer goede ontsluiting kent via het openbaar vervoer. De bedrijventerreinen Zwijnaarde II en Zwijnaarde III worden echter niet goed bereikt met het openbaar vervoer.

---

<sup>507</sup> Zie **Figuur MI 157-159**.

<sup>508</sup> Zie **Figuur MI 160-162**.

<sup>509</sup> Zie **Figuur MI 163-165**.

Een zesde aspect dat onder de loep genomen werd, is het winkelaanbod.<sup>510</sup> Logischerwijs is het winkelaanbod in de kernstad veel groter dan de randsteden. Vandaar ook dat deze kernstad ook een zeer interessante consumptiemarkt vormt voor de bedrijventerreinen van Zwijnaarde. De inwoners van Zwijnaarde zelf zijn ook tevreden met het winkelaanbod in hun omgeving.

Een zevende aspect dat bestudeerd werd, is de toch wel belangrijke gezondheidsdienst.<sup>511</sup> De gezondheidsdienst scoort vooral goed in de gebieden waar er zich ziekenhuizen bevinden. Onrechtstreeks draagt het bedrijventerrein Zwijnaarde III ook in grote mate bij tot het goed functioneren van deze instanties. Vele ziekenhuizen maken immers gebruik van de software van MIPS of zijn afhankelijk van de levering van medicijnen door Flandria labo. Maar deze indirecte doorwerking is niet op de kaartjes te herkennen. Verder valt het op dat de meeste gezondheidsdiensten gesitueerd zijn in de kernstad. De randsteden zijn dikwijls voor de gezondheidszorg afhankelijk van de kernstad.

Een achtste aspect dat onderzocht werd binnen het kader van de omgevingsfaciliteiten, vormt de administratieve voorziening.<sup>512</sup> Hierbij is het logisch dat de meeste administratieve voorzieningen zich in het hart van de stad bevinden. Dit is grosso modo ook het geval, maar ook Zwijnaarde blijkt over een schitterende administratieve dienst te beschikken.

Een negende aspect dat bekeken werd, is de aanwezigheid van sociale en schoolvoorzieningen.<sup>513</sup> Zoals in de lijn der verwachtingen lag, zijn de meeste sociale en schoolvoorzieningen gesitueerd in de kernstad. De

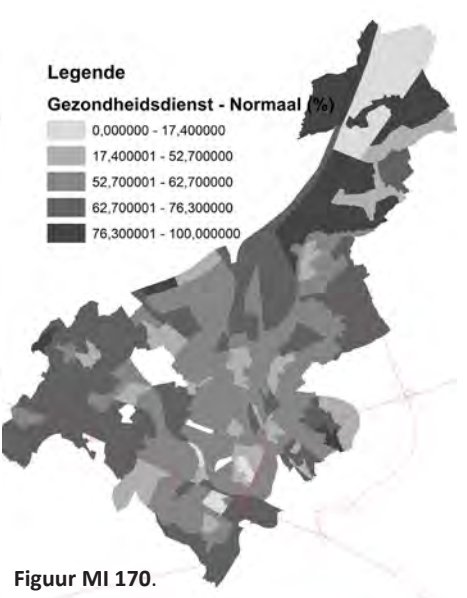
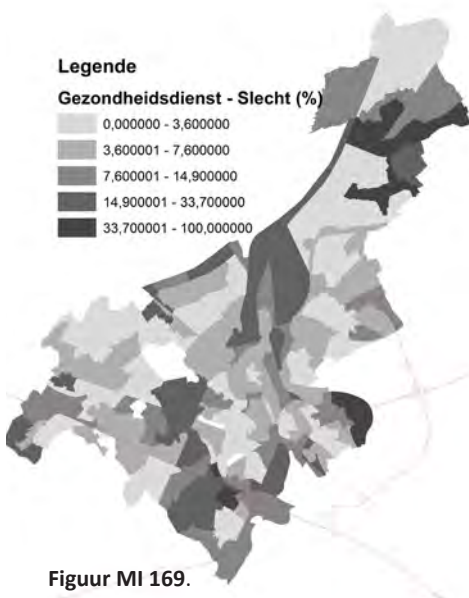
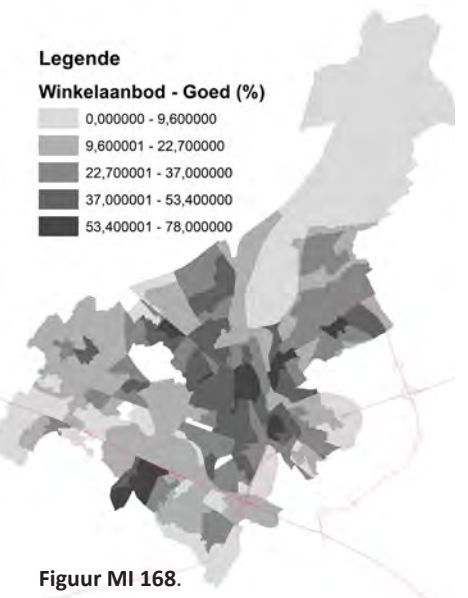
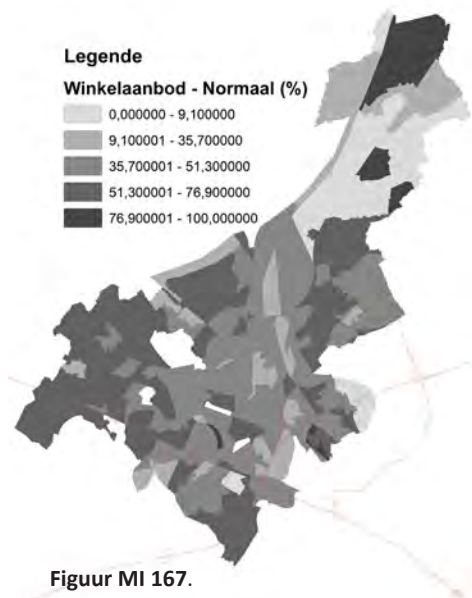
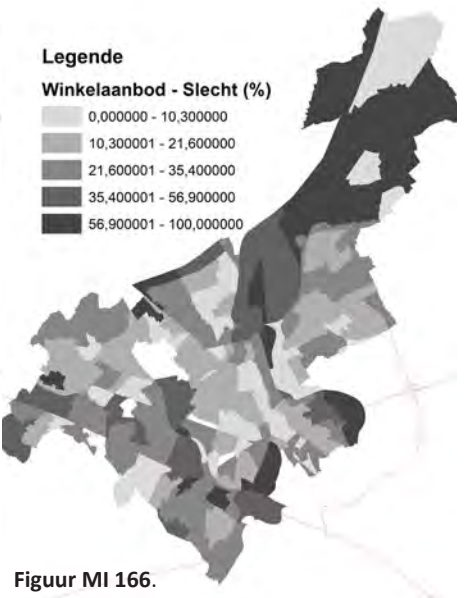
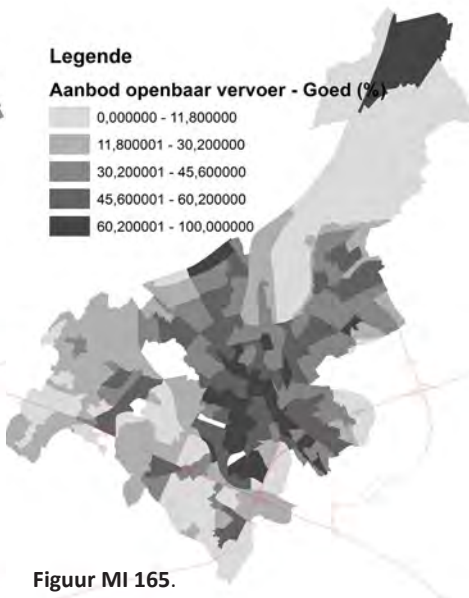
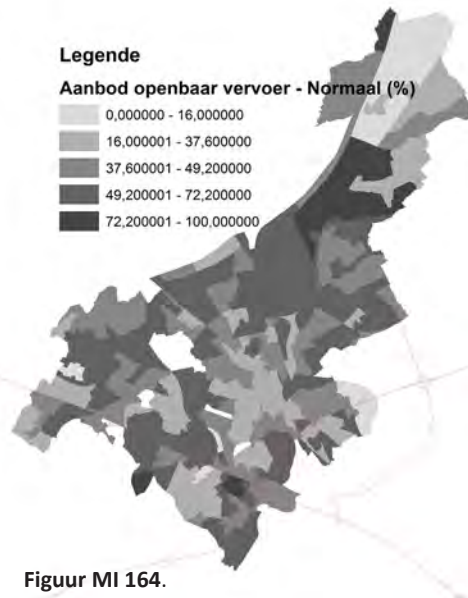
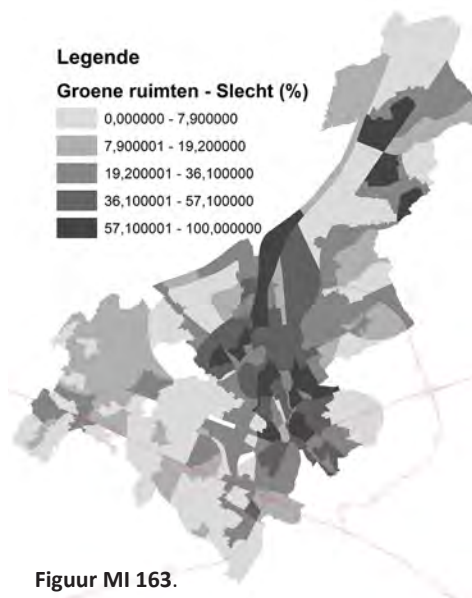
---

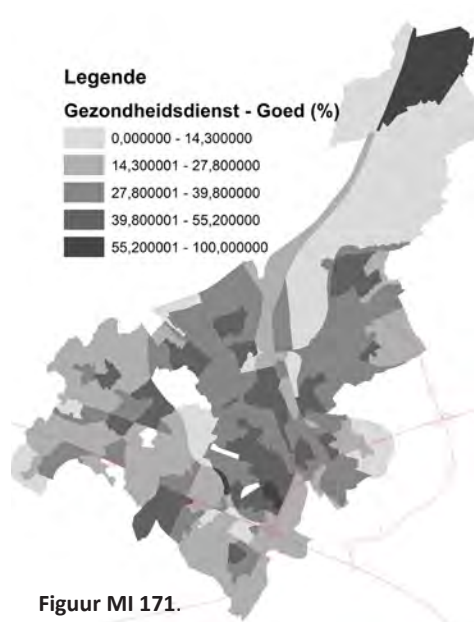
<sup>510</sup> Zie **Figuur MI 166-168**.

<sup>511</sup> Zie **Figuur MI 169-171**.

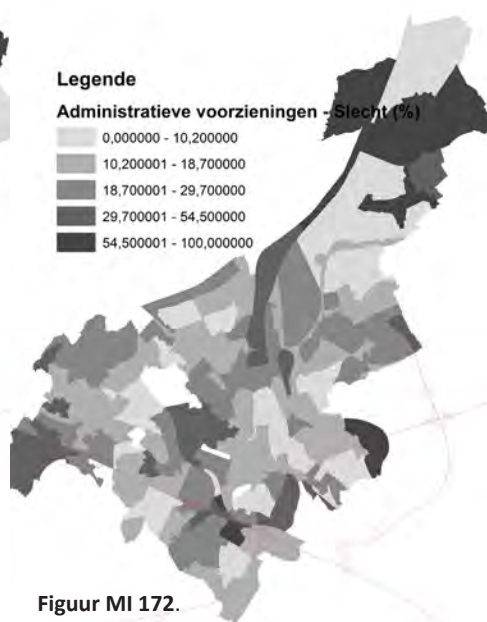
<sup>512</sup> Zie **Figuur MI 172-174**.

<sup>513</sup> Zie **Figuur MI 175-177**.

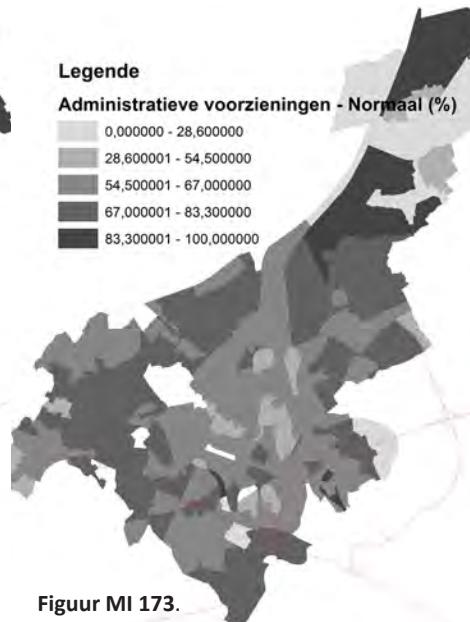




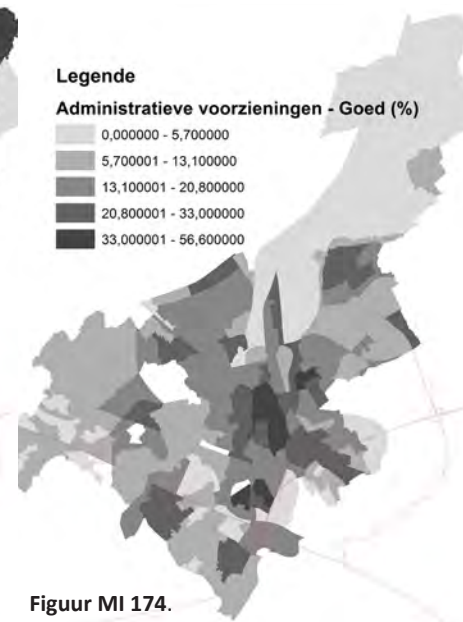
Figuur MI 171.



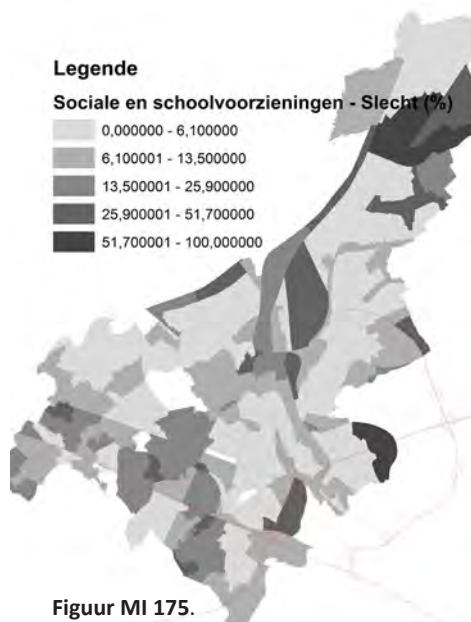
Figuur MI 172.



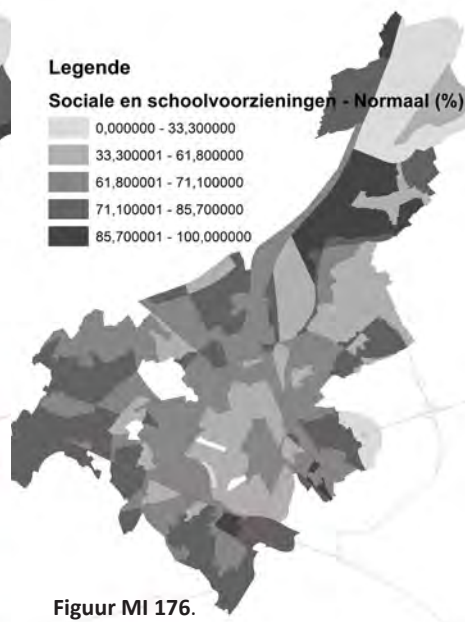
Figuur MI 173.



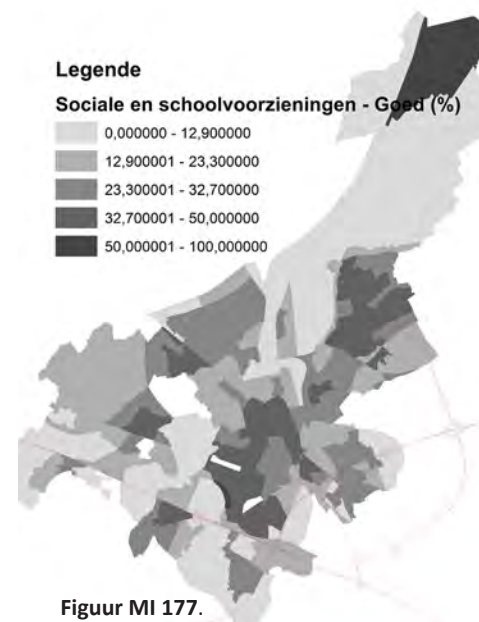
Figuur MI 174.



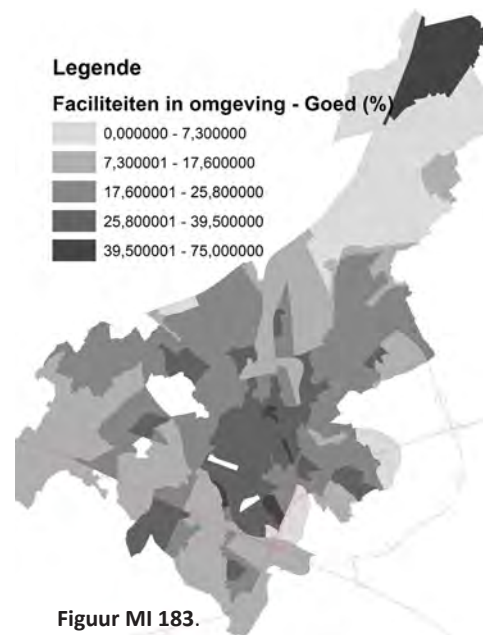
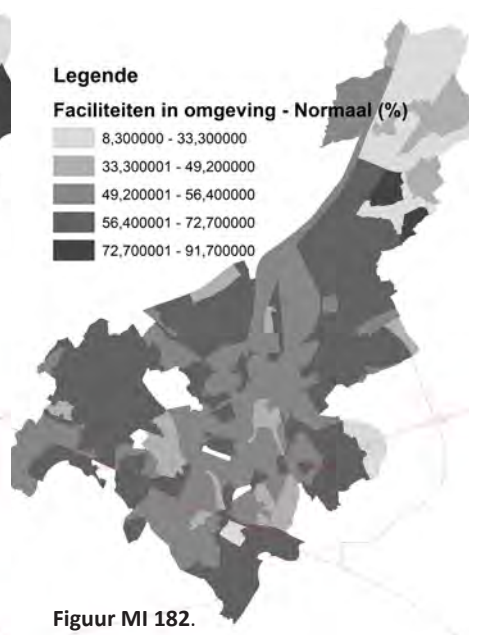
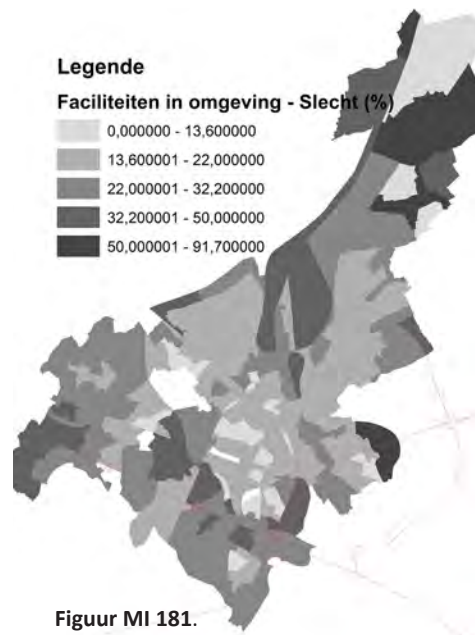
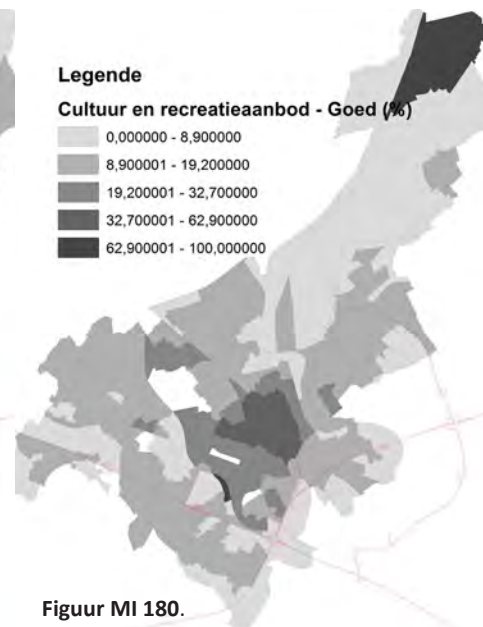
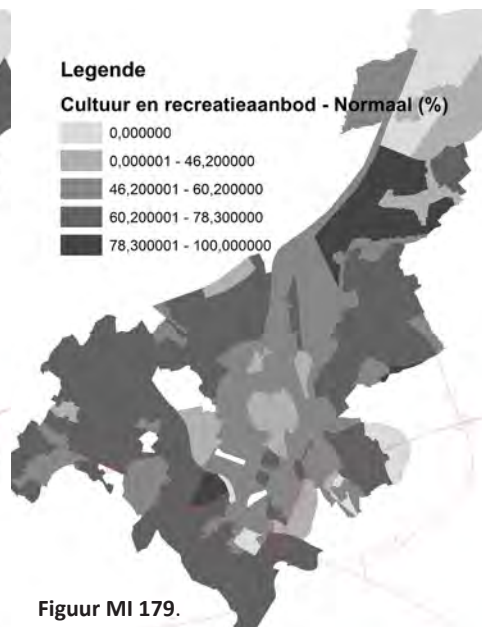
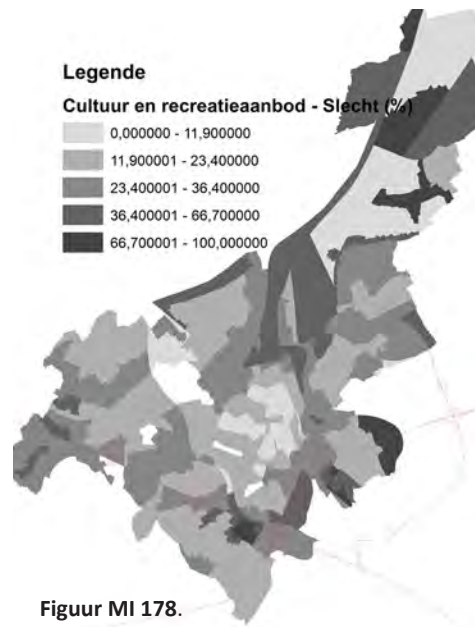
Figuur MI 175.



Figuur MI 176.



Figuur MI 177.





randsteden zijn wederom in grote mate afhankelijk van de kernstad. Net zoals in de middeleeuwen is het stadscentrum nog steeds een broeihaard voor nieuwe kennisontwikkeling. Bijgevolg vormen de randsteden ideale locaties voor bedrijven om zich te vestigen om zo op die manier de meest getalenteerde personen weg te kapen van de arbeidsmarkt en in te zetten in hun eigen rangen.

Het tiende en eveneens laatste aspect dat behandeld werd, is het cultuur en recreatieaanbod.<sup>514</sup> Het cultuur en recreatieaanbod zijn het best vertegenwoordigd in het oude stadscentrum en in de landelijke gebieden.

Aan de hand van al de voorgaande faciliteiten werd de totale tevredenheid over de beschikbare faciliteiten in de omgeving berekend.<sup>515</sup> Hier komt er duidelijk naar voren dat het stadscentrum de plek bij uitstek blijft op basis van de aanwezige voorzieningen. Wat ook opvalt is dat Zwijnaarde het helemaal niet slecht doet. De bedrijventerreinen Zwijnaarde II en Zwijnaarde III zitten ingesloten tussen twee gebieden met een vrij goede score wat betreft de omgevingsfaciliteiten. Bijgevolg liggen er ook heel wat potenties verscholen in deze bedrijventerreinen. Waarschijnlijk was dat ook één van de redenen waarom de stad Gent deze bedrijventerreinen samen met dit van Gent-Zuid gekozen heeft om te herwaarderen tot een duurzaam bedrijventerrein. Uiteindelijk moet het op de termijn de bedoeling zijn om de mensen die in de omgeving van de bedrijventerreinen wonen nog positiever te stemmen. Dit kan bijvoorbeeld gebeuren door een synergie tussen wonen, werken, recreatie te bewerkstelligen.

---

<sup>514</sup> Zie **Figuur MI 178-180**.

<sup>515</sup> Zie **Figuur MI 181-183**.

### Kosten en baten van het bedrijventerrein

In dit deel zal er voornamelijk een kwalitatief beeld gegeven worden van de kosten en baten van de respectievelijke bedrijventerreinen. In dit opzicht verschilt bedrijventerrein Zwijnaarde II enorm veel van bedrijventerrein Zwijnaarde III.<sup>516</sup>

#### *Zwijnaarde II*

Het bedrijventerrein Zwijnaarde II is opgevat als een Business Park.<sup>517</sup> Zoals reeds eerder vermeld is dit park de eigendom van Alinso. Het gaat hier om een beveiligde site met een portier die zorgt voor de toegangscontrole tot het domein. Er is verder ook een grote private parking voorzien. Het domein is opgesplitst in verschillende secties voor onder andere stille opslag, tijdelijke opslag en productie. Eventueel is het op termijn mogelijk om sectionaal poorten en/of laad- en loskades te voorzien. De energie van een groot deel van het business park wordt geproduceerd door fotovoltaïsche zonnepanelen op de daken. Er is ook water- en elektriciteitsvoorziening aanwezig op het domein. Verder is er ook groenaanleg aanwezig op het domein, vergezeld van enkele burelen. Aangezien het bedrijventerrein volledig privébezit is, gebeurt ook het groenbeheer door een privéfirma. Op basis van voorgaande gegevens kan duidelijk gesteld worden dat er parkmanagement aanwezig is op het domein. Site management, utility management en vestigingsmanagement werden al tot uitvoering gebracht. Het enige wat ontbreekt is het facility management.

#### *Zwijnaarde III*

Het bedrijventerrein Zwijnaarde III is van een heel andere soort. In tegenstelling tot bedrijventerrein Zwijnaarde II bestaat dit

---

<sup>516</sup> Sommige zaken in verband met de nabije omgeving werden onrechtstreeks al besproken in de kaartjes bij "Methodologische vraagstukken – Omgevingsfaciliteiten" en worden hier niet meer hernomen.

<sup>517</sup> Zie **Figuur MI 184**.

**Figuur MI 184:** Business Park Zwijnaarde II.  
(Bron: ©Alinso, <http://www.alinso.eu/en/zwijnaarde/location.>)





bedrijventerrein uit verschillende kleinere percelen. Deze percelen grenzen allen aan het openbaar domein. Bijgevolg is er geen controle voorzien en kan iedereen de percelen vrij betreden. Uiteraard zijn sommige percelen wel afgebakend met hekwerk. Sommige percelen beschikken over groenruimtes. Deze dienen door het bedrijf zelf onderhouden te worden. Maar meestal hebben de bedrijven dat er wel voor over, want deze groene ruimtes bieden in de zomer toch wel een ontspanningsruimte om bijvoorbeeld de middaglunch te nuttigen.

#### *Zwijnaarde II en Zwijnaarde III*

Verder maken beide bedrijventerreinen deel uit van de vzw IZZE zoals reeds eerder vermeld. Deze vereniging kreeg subsidies voor duurzame bedrijventerreinen van de provincie Oost-Vlaanderen toegewezen. Met deze subsidie willen ze enkele uitdagingen aanpakken die uit de studie inzake herinrichting en bedrijventerreinmanagement van Grontmij (uitgevoerd in opdracht van de stad Gent) als aandachtspunten naar voren zijn gekomen. Punten die momenteel op de agenda staan, zijn: Beheer en onderhoud (bewegwijzering, strooidienst, beveiliging en groenbeheer), Verkeer en vervoer (werken en omleidingen, mobiliteitsacties), Utilities (collectieve afvalinzameling, ICT/glasvezel, gezinsondersteunende diensten), PR en promotie (oprichting bedrijvenvereniging, imagebuilding en realisatie van een actief communicatieplatform).

Vele punten op de agenda van de vzw zijn ondertussen al in realiteit omgezet. We denken hierbij bijvoorbeeld aan de bewegwijzering.

Ook in verband met de mobiliteit is er al heel veel vooruitgang geboekt. Zo zal er dus een nieuwe ontsluitingsweg en een nieuw tramspoor komen die ervoor zullen zorgen dat de beide bedrijventerreinen nog beter ontsloten zullen worden. Op de plannen van deze werken wordt er dieper ingegaan bij "Trends".

#### Trends

Er zijn heel wat trends te herkennen die aanleiding geven tot nieuwe ontwikkeling op plannings- en managementniveau. Zo zijn er heel wat globaliserings- en regionaliseringsprocessen gaande. De meeste bedrijven hebben nu al internationale banden en willen nog verder groeien. Hier gaan er enkele effecten mee gepaard, namelijk schaaffecten, structurele effecten, technologische effecten en producteffecten. Wat betreft de schaaffecten zijn er enkele bedrijven die inderdaad spelen met de gedachte om verder uit te breiden om zo een hoger rendement te kunnen halen. Maar dikwijls gaat deze uitbreiding samen met een nieuwe locatie en vele bedrijven zitten hiermee gewrongen ten opzichte van de huidige werknemers. De structurele effecten komen hier dus ook al om de hoek kijken. Voor de technologische effecten worden er steeds nieuwere machines ontwikkeld om de productie te optimaliseren. Deze effecten hangen in grote mate ook samen met de R&D afdeling van de bedrijven. Ook de producteffecten zijn grotendeels te danken aan deze afdeling.

Om deze globalisering mogelijk te maken dient het terrein ook over een bijzonder goede ontsluiting te beschikken. Mobiliteit wordt steeds meer een bepalendere rol binnen de netwerksamenleving. De connectiviteit met behulp van de ICT tussen de filialen onderling verloopt al vliegensvlug, maar ook de fysieke interactie moet verder geoptimaliseerd worden. Vooral omdat momenteel de klemtoon steeds meer verschuift naar de diensteneconomie in plaats van de industriële productie-economie.

Bovenstaande trends laten duidelijk blijken dat de mobiliteit een cruciale rol speelt voor bedrijventerreinen. En ook de stad Gent is zich hier goed van bewust. Daarom zijn er tal van initiatieven om de bedrijventerreinen beter toegankelijk te maken.<sup>518</sup> Een eerst punt op de agenda vormt de

---

<sup>518</sup> Zie "BIJLAGE 1".



doortrekking van de tramlijn tot in Zwijnaarde dorp, zodat ook werknemers van de respectievelijke bedrijventerreinen van een betere openbaar vervoersregeling kunnen genieten. Een tweede punt op de agenda vormt de doortrekking van de buitenring van de R4 tot in Merelbeke. Hierbij wordt er een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd tot op de bedrijventerreinen. Op deze manier wordt er gewerkt aan een betere leefkwaliteit van de woningen in de omgeving van de bedrijventerreinen.

Verder moeten de voornemens van de overkoepelende vzw verder nagestreefd worden om zo op termijn te komen tot een echt duurzaam bedrijventerrein. Er moet gestreefd worden naar een synergie tussen bedrijventerrein en wonen. Zo kunnen de aanliggende woningen bijvoorbeeld vanuit hun tuin een wandeling maken tussen de bedrijven in een mooi aangelegde groene omgeving. De bedrijven die vooral diensten verlenen zouden deze overstap gemakkelijk moeten kunnen maken. De moeilijkheid zal zich hoogstwaarschijnlijk bevinden bij de bedrijven met industriële productieprocessen.





### **c. INTERTEMPORELE BESCHOUWINGEN**

Dat de E17 een generator is van economische meerwaarde, kan na ons doorgedreven onderzoek als een vaststaand feit beschouwd worden. Op basis van het destijds gevoerde ruimtelijk-economisch beleid hebben we achterhaald dat niet enkel de komst van de E17 gezorgd heeft voor een economische opleving van de gebieden rondom deze autosnelweg. Hiervoor werden er eveneens tal van economische beleidsplannen aangewend waarvan de regionale expansiewetten en het nationaal infrastructuurprogramma van Vanaudenhove de belangrijkste waren. Met deze algemene context in het achterhoofd gingen we op drie schaalniveaus op zoek naar de ruimtelijk-economische dynamiek van de E17-autosnelweg.

In ons onderzoek op macroniveau ontrafelden we de ruimtelijk-economische dynamiek van het volledig E17-tracé van Kortrijk tot Antwerpen over de periode van 1950 tot 2011. Hieruit bleek voornamelijk dat er al een zekere economische dynamiek aanwezig was door de al bestaande infrastructuren binnen de infrastructuurbundel tussen Kortrijk en Antwerpen (water-, spoor- en steenwegen). Wat wel opviel, is dat met de komst van de E17 heel wat bedrijventerreinen in de directe omgeving van de autosnelweg zijn bijgekomen. Dus de reeds aan de gang zijnde dynamiek in deze infrastructuurbundel werd kennelijk versneld door de komst van de E17. Uiteindelijk heeft deze dynamiek geleid tot de vorming van twee ruimtelijk-economisch structurerende figuren in Vlaanderen. Enerzijds beschouwen we de as Kortrijk – Gent, die zich profileert als een ‘band van uitwaaiierende bedrijvigheid’. Anderzijds merken we dat het deel van Gent naar Antwerpen meer ingebed zit in de historisch gegroeide ABC-as. Vandaag de dag behoort dit deel van de E17 meer tot het stedelijk economisch netwerk van de Vlaamse Ruit. Verder kan er nog vermeld worden dat de ruimtelijk-economische dynamiek van de E17 gekenmerkt wordt door grote verhuisbewegingen.

In ons onderzoek op mesoniveau werd er vervolgens ingezoomd op welbepaalde secties van het E17-tracé tussen Kortrijk en Antwerpen. Ook hier werd de periode van 1950 tot 2011 in beschouwing genomen. Hierdoor konden we verklaren hoe de ruimtelijk-economische figuren – zoals waargenomen op macroniveau – ontstaan zijn. Wat hierbij opviel, is dat het volledige E17-tracé ruwweg met twee verschillende dynamieken kan beschreven worden. Er zijn namelijk zowel lateraal – transversale dynamieken als ring dynamieken aan de gang. Deze dynamieken werden reeds voor de komst van de autosnelweg ingezet, maar ondergingen net door de komst van deze ‘moderne’ infrastructuur een tempoversnelling. Het belangrijkste aspect bij beide dynamieken is dat de geboden opportuniteiten benut werden om zoveel mogelijk te kunnen genieten van de economische voordelen die deze nieuwe infrastructuur zou verschaffen voor het omliggende weefsel.

In ons onderzoek op microniveau tenslotte werd er ingezoomd tot op het niveau van het bedrijventerrein. Ook hier werd het historische perspectief voor de periode van 1950 tot 2011 bekeken. Maar er werd voornamelijk aandacht geschonken aan de dynamiek die de aldaar gevestigde bedrijven vandaag de dag genereren. Op dit schaalniveau konden de meeste vestigingsfactoren en dynamieken teruggevonden worden. Zo was het bijvoorbeeld van groot belang voor de respectievelijke bedrijven dat ze een goede bereikbaarheid hebben en liefst dicht gelegen zijn tegen een consumptiemarkt (die eveneens ook een arbeidsmarkt vormt). Dit verklaart ook direct waarom de meeste bedrijventerreinen gevestigd zijn in de invloedssfeer van de drie grootste ‘groeipolen’, namelijk Kortrijk, Gent en Antwerpen. Vandaag de dag wordt het ook steeds belangrijker om als bedrijf ingebed te zitten in een ondernemingsnetwerk. Zo groeperen bedrijven zich dikwijls in de nabijheid van complementaire bedrijven of van bedrijven die werkzaam zijn in dezelfde sector. Een ander vaak voorkomend feit is dat de bedrijven liefst op de huidige locatie willen



groeien, maar indien de fysieke ruimte beperkingen legt op deze groei, zal het bedrijf in kwestie genoodzaakt zijn om andere oorden op te zoeken en te herlokalisieren op een plaats waar er wel nog uitbreiding mogelijk is. Op het niveau van het bedrijf zelf werden ook heel wat dynamieken teruggevonden, namelijk de ondernemingsdynamiek, de sectoredynamiek, de economisch-technologische dynamiek en de research dynamiek. Al de voorgenoemde dynamieken bepalen in grote mate de toegevoegde waarde die een bedrijf genereert. En deze toegevoegde waarde vormt op haar beurt een waardemeter of een bedrijf goed bezig is. Dikwijls kan een efficiënter ruimtegebruik of nieuwe investeringen al leiden tot een hogere toegevoegde waarde per oppervlakte-eenheid. Hierbij is de idee van 'parkmanagement' een welgekomen tool.

Uit voorgaande bevindingen kan al opgemaakt worden dat de E17 effectief heel wat economische meerwaarde genereert, maar om de hypothese 'E17 als generator van economische meerwaarde' nog wat kracht bij te zetten wilden we dit ook via enkele cijfergegevens aantonen. Bijgevolg hebben we een extrapolatie uitgevoerd van de reeds gevonden resultaten bij de cases op microniveau.<sup>519</sup> Aan de hand van de behandelde cases waren we in staat om intervallen op te stellen voor de toegevoegde waarde per ha én het aantal werknemers per ha. Vervolgens vermenigvuldigden we deze waarden met de totale oppervlakte van de bedrijventerreinen langs de E17 (in een buffer van 2,5 km langs weerszijden van de E17). Zo kwamen we uit dat de bedrijvigheid in de directe omgeving van de E17 zorgt voor 17 miljard à 28 miljard euro aan toegevoegde waarde én voor maar liefst 220.000 à 330.000 arbeidsplaatsen. Aan de hand van deze waarden kwamen we uit op een gemiddelde van 80.000 à 87.000 euro aan toegevoegde waarde per werknemer. Deze cijfers zijn heel indrukwekkend en dan houden we nog geen rekening met de economische aspecten die in "I. ECONOMISCHE

ASPECTEN VAN AUTOSNELWEGEN" uiteengezet werden. Pas wanneer we ook de respectievelijke waarden zouden weten die de automobielbouw, autosnelwegenbouw en 'nevenproducten' van de automobiel (tankstations, garages, ...) genereren, zouden we de totale meerwaarde van de E17 kunnen becijferen.

Nu dat we een duidelijk zicht hebben op de ruimtelijk-economische dynamiek van de E17, lijkt het ons interessant om op basis van onze bevindingen te kijken of de autosnelwegen eventueel kunnen ingezet worden als bouwstenen voor een toekomstig ruimtelijk-economisch beleid. Maar voordat we zelf suggesties aanbrengen voor zo'n beleid, is het van essentieel belang dat we weten wat de voornaamste actoren hieromtrent denken.

---

<sup>519</sup> Zie "BIJLAGE 2".



### III. AUTOSNELWEGEN ALS BOUWSTENEN VOOR EEN TOEKOMSTIG RUIMTELIJK-ECONOMISCH BELEID



### III. AUTOSNELWEGEN ALS BOUWSTENEN VOOR EEN TOEKOMSTIG RUIMTELIJK-ECONOMISCH BELEID

---

*“If planners ignore those in power, they assure their own powerlessness. Alternatively, if planners understand how relations of power shape the planning process, they can improve the quality of their analysis and empower citizen and community action.”* – Forester, 1989.<sup>1</sup>

Deze quote toont aan hoezeer planners afhankelijk zijn van politieke machtsverhoudingen en hoezeer er dus rekening dient gehouden te worden met de beleidsplannen die in opdracht van deze politici opgesteld werden. In navolging van “II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE”, leek het ons dan ook interessant om zelf een poging te ondernemen om – op basis van de gevonden resultaten omtrent de ruimtelijk-economische dynamiek van de E17 – een aanzet tot een toekomstig ruimtelijk-economisch beleid te formuleren waarbij de autosnelwegen als bouwstenen zouden moeten kunnen fungeren. Deze benadering lijkt enigszins wel logisch, daar op de dag van vandaag steeds meer aandacht uitgaat naar de mondialisering van de economie. De Belgische open economie vraagt in feite zelfs om een aangepast omgevingsbeleid om zo de concurrentie te kunnen aangaan met andere sterke regio's in Europa.<sup>2</sup> Een infrastructuurnetwerk zoals de autosnelwegen – en vooral de E-wegen – voldoet precies aan deze ‘eisen’. En bovendien kunnen deze autosnelwegen een rol van betekenis spelen voor zowel endogene als exogene ondernemingen. Ook het grensoverschrijdend verhaal wordt hierdoor kracht bijgezet. De autosnelwegen kunnen immers ingezet worden om grensoverschrijdende

---

<sup>1</sup> In: BAETEN G., SPITHOVEN A. en ALBRECHTS L., *Mobiliteit: Landschap van macht en onmacht*, ACCO, Leuven/Amersfoort, 1997, p. 7.

<sup>2</sup> In: CABUS P. en VANHAVERBEKE W., *Eindrapport: Ruimte en economie in Vlaanderen, Series: Strategisch Plan Ruimtelijke Economie (SPRE)*, Gent, Academia press, 2003, p. 351.

strategieën te ontwikkelen. Ook de poorten van de economie – zoals beschreven in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen – zullen zelfs nog beter ontsloten kunnen worden. Kortom kunnen we dus stellen dat de rol van de autosnelwegen zeker niet te verwaarlozen valt, doch zal er kritisch moeten onderzocht worden in hoeverre het mogelijk is om deze infrastructuurassen nog meer te ontwikkelen als ‘economische corridors’.

Vandaar dat we in het eerste deel “a. STELLINGNAME VOORNAAMSTE ACTOREN” eerst ons oor te luister zullen leggen bij enkele personen die dag in dag uit geconfronteerd worden met deze beleidsproblematiek. Hierbij werd er geopteerd om verschillende actoren te interviewen die elk een andere positie binnenin de beleidsmatige hiërarchie bekleden. Zo troffen we op het hoogste Vlaamse overheidsniveau Peter Cabus van het “DEPARTEMENT RWO”. Lager in de Vlaamse overheid vonden we Koen Vermoesen van het “AGENTSCHAP ONDERNEMEN – DIENST RUIMTELIJKE ECONOMIE”. Op Vlaams ondernemingsniveau kwamen we terecht bij Steven Betz van “VOKA”. En tenslotte deden we op regionaal niveau beroep op Steven Vanassche van “INTERCOMMUNALE LEIEDAL”. Aan de hand van hun bevindingen zal er vervolgens getracht worden een kritische reflectie te maken omtrent een toekomstig ruimtelijk-economisch beleid.

In het tweede deel “b. CONCLUDERENDE BESCHOUWINGEN” worden tenslotte onze concluderende beschouwingen neergepend. De lessen die getrokken kunnen worden uit de ruimtelijk-economische dynamiek van de E17, zullen in combinatie met de bevindingen uit de interviews gebruikt worden als uitgangspunt voor de aanzet van een toekomstig ruimtelijk-economisch beleid waarin de autosnelwegen een centrale rol zullen vertolken.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Hierbij verwijzen we vooral naar “II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE – c. INTERTEMPORELE BESCHOUWINGEN”.





## **a. STELLINGNAME VOORNAAMSTE ACTOREN**

### **DEPARTEMENT RWO**

#### *INTERVIEW*

Woensdag 25 april 2012

*Wat doet jullie instelling precies? Heeft jullie instelling veel in te brengen in de ruimtelijk-economische dynamiek van Vlaanderen?*

In deze context zijn wij vooral bezig met het uittekenen van ruimtelijke beleidskaders waarbinnen de verschillende maatschappelijke segmenten kunnen ontwikkelen. Dit gebeurt niet academisch vanuit een ivoren toren maar vanuit een soort partnership-model waarbij getracht wordt om met de verschillende ruimtevrage beleidsdomeinen, sectoren of middenveldorganisaties tot een consensus te komen over de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van een gebied.

In 1997 heeft dit op grootschalig niveau aanleiding gegeven tot het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen waarin op Vlaams niveau een aantal grote beleidskeuzes gemaakt werden. Onder andere ook op het gebied van ‘verbinding’ en categorisering van ons wegennet. Dit is in de context van jullie verhandeling uiteraard een belangrijk punt. Autosnelwegen bevinden zich hierbij in hoofdzaak op het niveau van verbinden. Het concept van de weg zou met andere woorden ook zo moeten zijn opdat de verbindende functie maximaal gerealiseerd kan worden. En bij autosnelwegen is dit uitdrukkelijk aanwezig door het feit dat je zo een volledige scheiding voorziet van de verbindende functies met de andere functies. Het voorgenoemde is in grote lijnen wat het ruimtelijk ordeningsbeleid betekent voor ons wegennet. Natuurlijk gebeurt binnen het ruimtelijk ordeningskader ook een vorm van potentiële inschatting omtrent welke functie op welke plaats op de beste wijze zou kunnen

ontwikkelen. In dat verband – en ook in relatie tot wat jullie in jullie onderzoek wensen te onderzoeken – is het nuttig om te weten wat het beleidskader impliceert voor de relatie tussen economie enerzijds en autosnelwegen anderzijds.

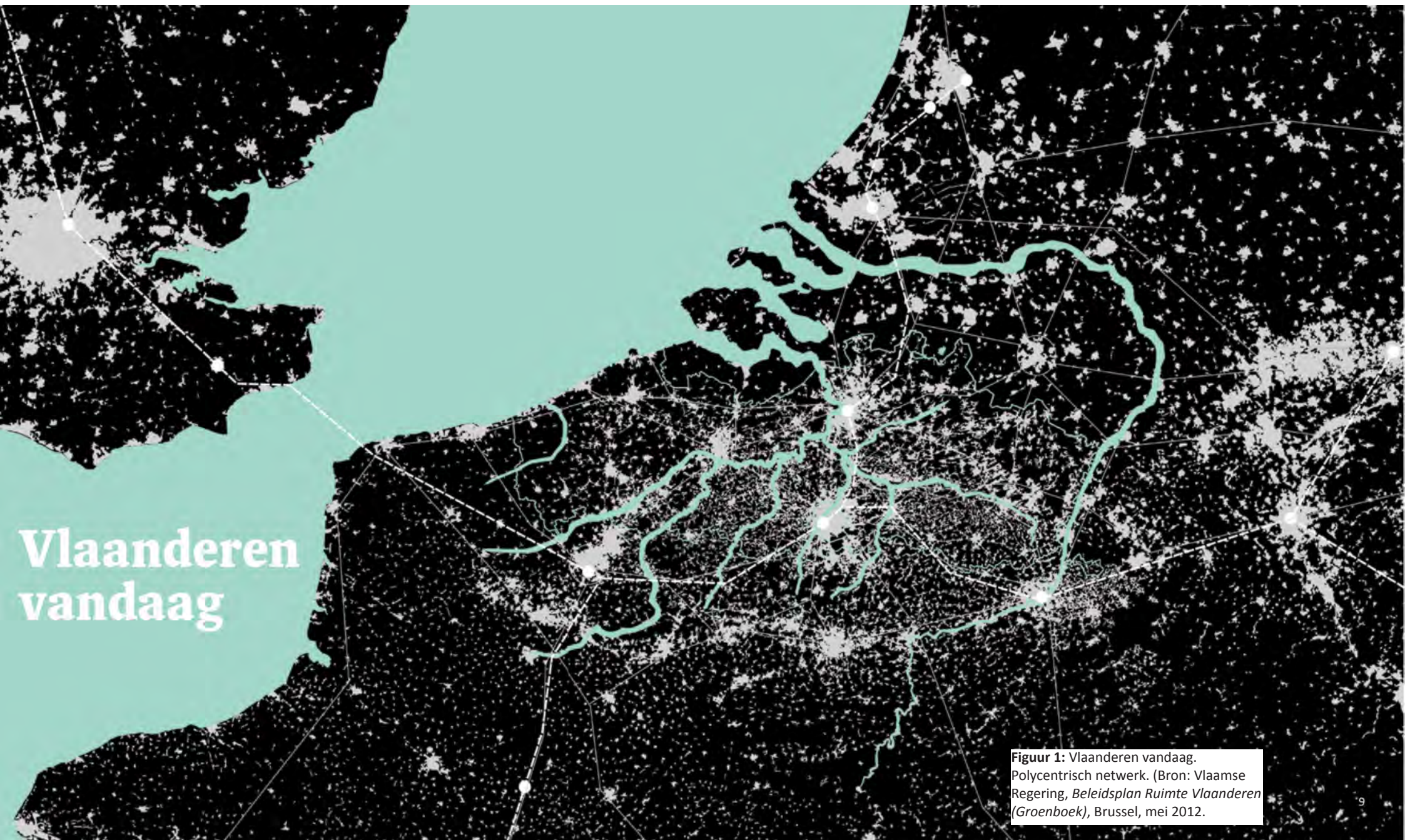
In het RSV is er uitdrukkelijk gekozen voor een kernversterkend beleid. Dit impliceert dat de bijkomende bedrijventerreinen in principe zoveel mogelijk dienen aan te sluiten bij een bestaand economisch en sterk weefsel.<sup>4</sup> Verder betekent dit ook dat op- en afritten die tot dusver niet verbonden zijn aan sterke gebieden (bijvoorbeeld van economische netwerken) in principe niet in aanmerking komen voor bijkomende economische activiteit of bijkomende bedrijventerreinen. Ik weet ook wel dat in het geval van de E17 er vele voorbeelden zijn van bedrijventerreinen die vlak naast de E17 gelegen zijn. Hierbij denk ik aan Lokeren waar het een zeer nadrukkelijk geval is.<sup>5</sup> Maar daar kun je ook wel nog stellen dat de setup nog steeds past binnen het bestaan van enerzijds Lokeren als stedelijke kern en anderzijds ook het bestaan van een economisch netwerk waar de E17 voor een stuk ook de drager uitmaakt. Dit is zeker zo voor de ontwikkelingen die zich enerzijds in Frankrijk en anderzijds in Nederland afspelen.

Maar het is wel zo dat het globale beleid omtrent de snelwegen tot nu toe erin bestaat dat als er geen aanknopingspunten aanwezig zijn voor directe ontwikkeling in de nabijheid van de autosnelwegen, dat die ook niet worden gebruikt. Hoe verder je immers nieuwe economische activiteiten van bestaande economische concentraties ontwikkelt, hoe meer

---

<sup>4</sup> Hierbij verwijzen we naar “II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE – Figuur 29-30.”.

<sup>5</sup> Zie ook Figuur ME 14-15.



# Vlaanderen vandaag

**Figuur 1:** Vlaanderen vandaag. Polycentrisch netwerk. (Bron: Vlaamse Regering, *Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (Groenboek)*, Brussel, mei 2012.

mobilititeit je genereert.<sup>6</sup> Ik weet dat dit vooral bekeken is vanuit het standpunt van personenmobilititeit omdat je dan een mismatch krijgt tussen individueel autovervoer enerzijds en anderzijds het beperkt aanwezig zijn van openbaarvervoersknooppunten in de omgeving van autosnelwegen.<sup>7</sup> Dit wordt uiteraard historisch verklaard doordat autosnelwegen nu net aangelegd werden op die plaatsen waar er geen sprake was van sterke verdichting.

Dat is feitelijk het beleidskader tot nu toe. We zijn op dit moment bezig met het maken van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. En wat toch wel een belangrijk verschil is met het RSV is dat we inzetten op 'polycentrische netwerken'.<sup>8</sup> Dit stond eigenlijk impliciet al voor een deel in het RSV met de netwerken van steden in de stedelijke gebieden. Maar behalve het beeld van de Vlaamse Ruit – dat tevens op zich ook niet gebruikt is geworden als stedelijk netwerk – werden de netwerken niet echt ontwikkeld. Met het polycentrisch netwerk concept willen we daarom afstappen van een belangrijk principe uit het RSV waarbij de groeimogelijkheden voornamelijk uitgaan van proportionele groei. Proportionele groei betekent dat als je al groot bent, je vervolgens ook een groter stuk van de koek krijgt. Maar we stellen echter vast – met de uitvoering van het RSV – dat daar net een heel moeilijk punt ligt. Net doordat sommige gemeenten en steden al zwaar geurbaniseerd zijn en een zware economische functie hebben, is het bijgevolg zeer moeilijk om daar nog bijkomende ontwikkeling aan te wakkeren. Ten gevolge hiervan krijg je dan automatisch een verdringing van economische ontwikkelingen

---

<sup>6</sup> We denken hier bijvoorbeeld aan de mobiliteitsproblemen in de gemeente Deinze. De historisch gevestigde bedrijventerreinen langs de N43 en de Leie genereren immers grote verkeersstromen die nadelig zijn voor het centrum.

<sup>7</sup> Dit wordt eveneens bevestigd met het bedrijventerrein De Prijkels. Zie "II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE – b. RUIMTELIJK-ECONOMISCHE DYNAMIEK – MICRONIVEAU – CASE DE PRIJKELS".

<sup>8</sup> Zie **Figuur 1**.

vanuit de hoofdsteden, namelijk Antwerpen, Gent, Brussel, ... Maar bij de 'layer' steden/knooppunten die zich onder de voornaamste steden bevinden (Tienen, Aarschot, Deinze, ...), stellen we vandaag vast dat er nog wel heel wat potentieel aanwezig is doordat net daar de druk op de ruimte minder groot is dan in de grote poorten en in de grote economische en stedelijke centra.<sup>9</sup>

Met het 'Groenboek: Vlaanderen metropool' mikken we echter ook niet op een New York of Parijs als concept voor Vlaanderen, maar denken we dat we net metropolitaan kunnen zijn als gevolg van het bestaan van ons stedelijk netwerk. Weliswaar zijn in dit netwerk relatief kleine steden aanwezig (bijvoorbeeld Gent en Antwerpen) in verhouding tot de grotere steden in de wereld. Maar het is precies het 'gezamenlijk gewicht' en ook de specialisatie die je nu al hebt en kunt bereiken in dat netwerk dat metropolitaan van karakter is én moet zijn. Vanuit dit concept willen we het principe van 'proportionele groei' verlaten in de richting van groei op die plekken die het meest potentieel bieden. En ik kan me voorstellen dat er nog altijd een nodige voorzichtigheid dient geboden te worden omdat je nog altijd een openruimtebeleid moet respecteren. Hierdoor kun je bijvoorbeeld niet zomaar nieuwe economische ontwikkelingen of bedrijventerreincomplexen ontwikkelen. Maar sowieso geeft dat wel aan dat we ook moeten nadenken over hoe je andere plekken (buiten die stedelijke centra) eventueel beter in het licht kunt brengen. Ik kan me best voorstellen dat men via de doelstelling 'Vlaanderen Logistiek platform van Noordwest-Europa' mogelijks ook wel tot een ander model kan komen waarbij aan de ene kant uw grote poorten ingezet worden (Antwerpen, Gent, Brugge, ...). Maar aan de andere kant worden ook de

---

<sup>9</sup> Dit potentieel waarover dhr. Cabus spreekt komt vandaag bijvoorbeeld al tot uiting met de opkomst van de O&O ondernemingen. Uit een onderzoek bleek dat er in de regio Deinze en zelfs specifiek op het bedrijventerrein De Prijkels een relatief sterke concentratie onderzoekgerichte bedrijvigheid gevestigd is. Zie **Figuur MI 30**.



grote verbindende infrastructuur ingezet die die grote poorten vervolgens verbinden met Nederland, Frankrijk en Duitsland. Dus de E17 lijkt mij wel een belangrijke rol te spelen – binnen dat concept – enerzijds als verbinding van onze eigen poorten en anderzijds ook van de buitenliggende economische concentraties.

Maar het is zeker niet slecht om wat extra aandacht te besteden aan de betekenis van de economie. En zeker met betrekking tot de autosnelwegen is dit belangrijk. Want daar weten we nu heel weinig van. Bijvoorbeeld richting Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en het RSV... daar wordt nu met de klak naar gesmeten omdat er te weinig harde feiten bekend zijn over de rol van die autosnelwegen.

*Dus het is niet zo dat U de E17 ziet als een economische corridor? Aangezien U heeft aangehaald dat op verschillende locaties de greenfields best niet aangesneden worden...*

Het hangt er natuurlijk van af hoe je uw ‘corridor’ definieert. Ik denk dat je het eerder moet zien als een parelsnoer en waarbij inderdaad de E17 uw verbindend netwerk is.<sup>10</sup> Maar je hebt parelsnoeren met kleinere en grotere kernen waar natuurlijk de bestaande stedelijke en economische concentraties hoogstwaarschijnlijk nog wel een hoofdrol zullen blijven spelen in de toekomst. Tegelijkertijd biedt het parelsnoer wel mogelijkheden voor plekken die niet noodzakelijk rechtstreeks aansluiten bij het stedelijk gebied maar die vanuit een puur logisch economisch verhaal wel in beeld kunnen komen voor verdere economische ontwikkeling.

---

<sup>10</sup> Dit parelsnoer komt duidelijk tot uiting met de E17. Zie **Figuur MA 22**. Tevens kwam dit ruimtelijk sterk naar voor met onder andere het plan van Sporck en de positionering van de E17 die we besproken hebben. Meer informatie hieromtrent in “II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE – a. RUIMTELIJK-ECONOMISCH BELEID – ALGEMENE CONTEXT (1945 – 1980) + POSITIONERING VAN DE E17 (1945 – 1980)– Figuur 39-40.”.

*Wij hebben eveneens tot dusver een analyse gemaakt van de bedrijvigheid langs de E17. Wat ons hierbij opviel was dat in 1950, op de plaats waar de autosnelweg momenteel ligt, nog bijna geen industrie aanwezig was. Enkel op die plaatsen waar dat bijvoorbeeld waterlopen, steenwegen lagen, was er al industrie aanwezig. Vanaf de jaren 1980 hebben we een serieuze boom waargenomen langs de E17. En anno 2010 zien we langs de kanten van Kortrijk een grote uitwaaiing van bedrijven in de richting van Gent.*

Het is inderdaad zo. Als je simpelweg bijvoorbeeld de werkgelegenheid optelt van enerzijds de gemeenten langs onze autosnelwegen en anderzijds langs de oude steenwegen en nationale wegen, valt het op dat het ‘economisch gewicht’ van die oude steenwegen nog steeds groter is dan het gewicht van de autosnelwegen.<sup>11</sup> Dat kan veranderen in de toekomst, maar ik vermoed eerlijk gezegd van niet omdat een groot stuk van onze economie nog steeds verweven is. En met andere woorden nog steeds te vinden is in die historisch ingebedde structuur.<sup>12</sup> Vandaar dat volgens mij het gewicht van die oude structuur nog altijd boven het gewicht zit van de snelwegen. Ik denk persoonlijk ook dat de bedrijventerreinen die gelegen zijn langs de autosnelwegen mogelijks wel wat meer logistieke invullingen krijgen. Dus vrij extensief gebruik en daardoor misschien wat minder toegevoegde waarde per hectare genereren... Maar ik weet niet of deze stelling echter klopt. Ik heb dat bijvoorbeeld gedaan in West-Vlaanderen voor een studie voor de provincie als ik het me goed herinner. En je ziet dus heel goed dat het gewicht van de oude steenwegen groter is dan het gewicht – economisch gezien – van de autosnelwegen. Wat niet belet natuurlijk dat je dit alleen

---

<sup>11</sup> Zie ook “AGENTSCHAP ONDERNEMEN – DIENST RUIMTELIJKE ECONOMIE – INTERVIEW” en **Figuur MA 6-7**.

<sup>12</sup> Dit kwam eveneens duidelijk tot uiting in de analyse op mesoniveau waar de cartografische evolutie van de bedrijvigheid in detail voorgesteld werd voor enkele casussen. Zie **Figuur ME 7** en **ME 14**.



maar kunt verklaren door het feit dat je die verbindende structuur hebt gelegd en daardoor de oude structuur ontsluit zodanig dat die oude structuur kan blijven bestaan. Want als je die autosnelweg niet zou hebben zou alles vastlopen en dan heb je ook geen economie meer. Maar het is niet zo dat een autosnelweg automatisch impliceert dat er ook een verschuiving is van de economie. Het laat gewoon toe dat de bestaande economie verder kan groeien op de locatie waar die ongeveer zat, mits dat het wel klopt dat er sinds de jaren 1980 in de omgeving van de autosnelwegen veel bedrijventerreinen zijn bijgekomen.

*Wel, dat is ook een aspect dat we in ons tweede deel behandelen: de verschuiving van de Rijksweg 14 naar de E17.<sup>13</sup> Bij bepaalde secties in Kortrijk valt dat zeer goed op, bij andere secties is dit minder het geval.*

*Hoe ziet jullie instelling de economische ontwikkeling langsheen de autosnelwegen in het algemeen? Dient er volgens jullie geclusterd of meer gespreid te worden? Welke belangen streven jullie na in verband met de autosnelwegen? Maar dat is ook deels reeds aan bod gekomen.*

Ik wil op het voorgaande misschien nog een nuttige aanvulling maken. Indien je ongenueanceerd de stelling van het RSV toepast - met betrekking tot het aansluiten van het stedelijk gebied en ook liefst dan nog bij bestaande bedrijventerreinen – kun je tot een absurde situatie komen. Meerbepaald dat een bedrijventerrein aan de ene kant van de stedelijke kern ligt en dat de autosnelwegopritten aan de andere kant gelegen zijn. Als je dat absurd toepast wordt er dus veel meer mobiliteit gegenereerd... en zo zijn er vele voorbeelden. Ik denk dat je effectief – met het oog op het vermijden van overbodige mobiliteit – zeker ook in de stedelijke kernen uiteraard moet blijven aansluiten op uw kern. Maar tegelijkertijd moet je zien dat uw bedrijventerrein zodanig georganiseerd is dat een

---

<sup>13</sup> Zie “II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE – b. RUIMTELIJK-ECONOMISCHE DYNAMIEK – MESONIVEAU”.

ontsluiting via de weg – en dus richting autostrade – wel op de meest efficiënte wijze gebeurd. Ik weet ook dat men nogal hunkert om meer multimodaal te werken... Maar de E17 lijkt mij niet echt het voorbeeld te zijn waar multimodaliteit ook van toepassing kan zijn.<sup>14</sup> Misschien beperkt in het zuiden eventueel, met de Leie en de Schelde, maar voor de rest zal dat vrij moeilijk zijn denk ik.

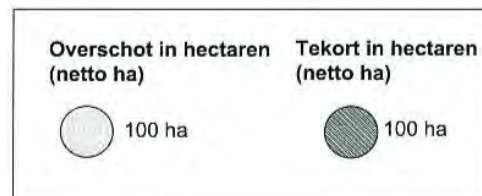
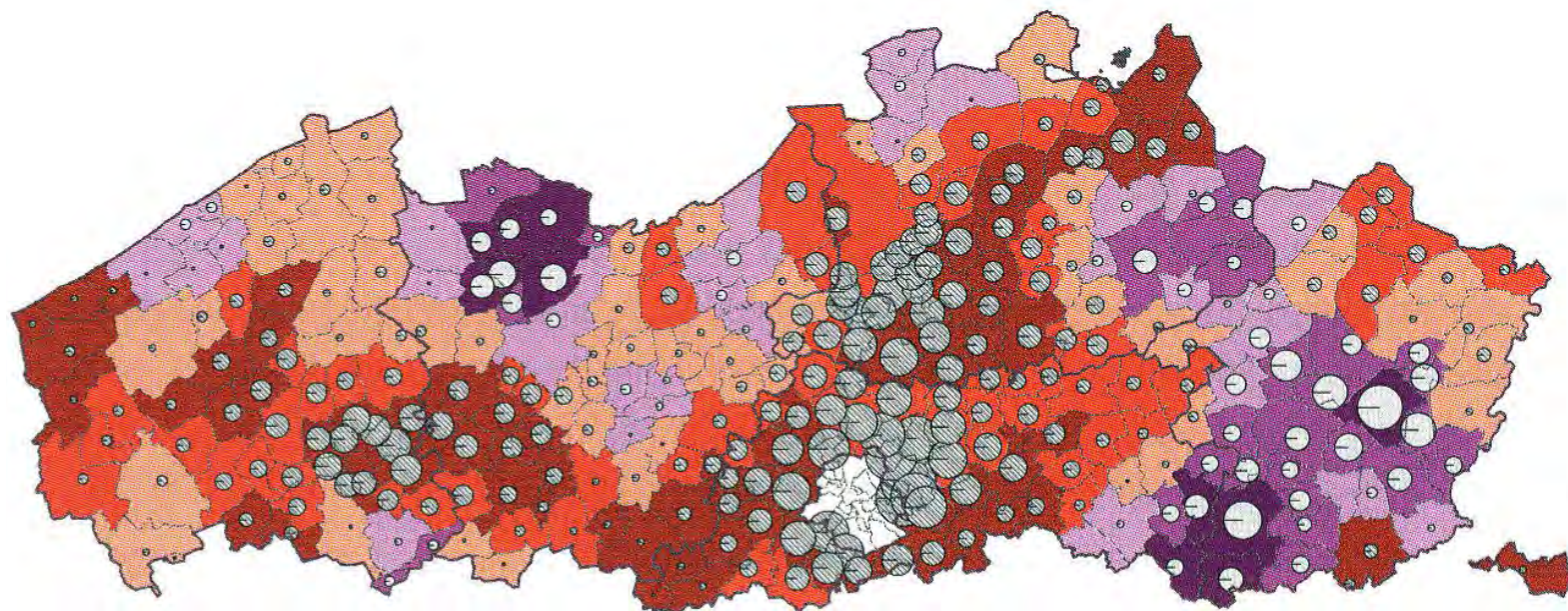
*Waar kunnen er volgens jullie nog het best bedrijventerreinen bijkomen? Welke bestemmingen moeten er hiervoor opgeofferd worden? We hebben ook al gehoord bij onze andere geïnterviewden dat sommigen van plan zijn om bijvoorbeeld militaire domeinen – die her en der verspreid zijn in het land – in te richten als natuurgebied. En dat vervolgens, bij middel van compensatie, natuurgebied langsheen de autosnelweg kan omgezet worden als zijnde industriezone...*

Dat lijkt mij een nuttige suggestie maar dat is zeker nog geen suggestie die tot op beleidsniveau is doorgedrongen. Het is wel correct dat vandaag de militaire domeinen in grote mate door hun ligging alleen al en door hun vrij beperkt gebruik – doorheen de tijd – de facto reeds natuurgebied zijn geworden. Maar ik vrees echter dat de natuursector dat niet zal beschouwen als een ‘compensatie’ maar dat men dat gewoon als een ‘verworvenheid’ zal beschouwen en bijgevolg niet in de baat zal gelegd worden met de terreinen aan de autosnelwegen.

Bovendien denk ik dat het beeld van het parelsnoer veel beter is dan het beeld van de corridor omdat je anders tot de verleiding zou kunnen komen – of ook zelfs tot het inzicht – dat heel die autosnelweg één

---

<sup>14</sup> Niettemin wordt er vandaag de dag wel gezocht naar multi- en comodale opportuniteiten waarbij zowel de E17, het spoor als de waterwegen beschouwd worden. Zie **Figuur ME 17** en **MI 43**.



**Figuur 2:** Afwijking t.o.v. de ijzeren voorraad aan bouwrijpe terreinen - 1/1/2003. (Bron: CABUS P. en VANHAVERBEKE W., *Eindrapport: Ruimte en economie in Vlaanderen, Series: Strategisch Plan Ruimtelijke Economie (SPRE)*, Gent, Academia press, 2003, p. 301.)



economische corridor is, wat niet het geval is.<sup>15</sup> Want tussen uw op- en afritten – afhankelijk van de afstand – is dat gewoon niet het geval aangezien je geen connectie hebt met de autosnelweg. Bijgevolg is het heel onzinnig om daar te kijken naar een verdere economische ontwikkeling. Bijkomende op- en afritten lijkt mij eveneens niet aan de orde te zijn omdat je dus nog steeds die verbindende functie centraal moet stellen.<sup>16</sup> Men zegt immers dat ons op- en afrittensysteem al veel te druk is... dus misschien moeten we zelfs denken aan het afschaffen van sommige op- en afritten. Maar sowieso denk ik dat je naar een intelligente combinatie moet komen om dat parelsnoer optimaal te ontwikkelen tussen de op- en afrittencomplexen enerzijds en de gelocaliseerde stedelijke kernen en economische concentraties anderzijds. En natuurlijk moet je het ook beschouwen – zeker in de richting van Antwerpen – binnen het noordelijk impactgebied van de haven. Terwijl dat je in het Kortrijkse gans het impactgebied moet zien als de metropool Lille en dus moet je eerder uitgaan van een stedelijke benadering. Hierbij kunnen de logistieke platformen in het noorden – maritieme benadering –mogelijks bekeken worden in functie van het creëren van toegevoegde waarde samen met de haven, terwijl dan in het zuiden eerder de grootstedelijke economie een rol zou kunnen spelen.

*Hoe zit het momenteel met de IJzeren voorraad? Zijn er nog voldoende bouwrijpe gronden voor bedrijven? Wordt dit gemonitord op een bepaalde manier? Hoe groot is de schaarste aan bedrijventerreinen in Vlaanderen vandaag de dag én waar doen ze zich vooral voor?*

---

<sup>15</sup> Dit is bijvoorbeeld in tegenstelling tot bijvoorbeeld het economisch netwerk van het Albertkanaal. Zie “II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE – Figuur 4, 9, 29-30.”.

<sup>16</sup> De op- en afrittencomplexen van de E17 liggen immers op een gemiddelde tussenafstand van slechts vijf kilometer. Vanzelfsprekend genereert dit veel potentieel economisch interessante locaties die reeds vandaag grotendeels werden ingevuld. Zie **Figuur MA 22.**

Koen Vermoesen zal dat waarschijnlijk al beantwoord hebben.<sup>17</sup> Dus dat is in feite een samenwerkingsverband tussen ons departement en het Agentschap Ondernemen. Hierbij wordt via een GIS bestand gemonitord wat ruimtelijk beschikbaar is (dit is onze invalshoek) en wat beschikbaar is voor de ondernemingen. Dit is niet noodzakelijk hetzelfde aangezien ondernemingen dikwijls ook een ‘eigen voorraad’ hebben die men niet wenst aan te snijden omwille van strategische redenen. Deze voorraden zijn met andere woorden vanuit het ruimtelijk standpunt wel beschikbaar maar vanuit het ondernemingsstandpunt niet. En het zijn die dingen die gezamenlijk gebeuren met die monitoring.

Er is trouwens ook een initiatief gebeurd – dat heeft Koen Vermoesen misschien ook verteld – door de Vlaamse regering om te komen tot één informatiepunt voor ondernemingen. Dat moet operationeel zijn tegen het eind van volgend jaar en hierbij is het de bedoeling om ook die monitoring omtrent beschikbare voorraden scherp te stellen, zodanig dat bedrijven – op het moment dat ze een vraag hebben om een investering te doen –ook effectief een antwoord kunnen krijgen.

Of men een ‘IJzeren voorraad’ heeft? Ik heb daar destijds studies over gemaakt en het antwoord is ‘neen’.<sup>18</sup> Op sommige plekken wel, maar op de meeste plekken waar de economische dynamiek het hoogst is, is het probleem het meest urgent. Terwijl op die plekken waar de dynamiek lager ligt de IJzeren voorraad geen probleem vormt. Ik sta volledig achter die studies die we in der tijd hebben gemaakt. En ik ben bewust dat we economie missen door het feit dat we – zeker in de gebieden waar de temperatuur oploopt op het vlak van economie – met een probleem zitten door het weglopen van economie of door het zelfs niet ontwikkelen van economie als gevolg van het ontbreken van voldoende ruimte.

---

<sup>17</sup> Zie “AGENTSCHAP ONDERNEMEN – DIENST RUIMTELIJKE ECONOMIE – INTERVIEW”.

<sup>18</sup> Zie **Figuur 2.**



**Figuur 3:** Procter & Gamble, Mechelen. (Bron: ©leefmilieugroep, <http://www.leefmilieugroep-mechelen-zuid.be>, laatste update: 14 mei 2012, geraadpleegd op 24 mei 2012.)

Anderzijds denk ik ook wel dat er – zeker in de sector economie – heel wat winsten kunnen gemaakt worden met betrekking tot het zuinig, intelligent ruimtegebruik. Vandaag de dag stellen we immers vast dat heel wat van onze bedrijfsgebouwen platte schoendozen zijn, en als je ziet dat men bijvoorbeeld in de 19<sup>de</sup> eeuw in Antwerpen pakhuizen heeft, dan kun je toch stellen dat er iets niet klopt.<sup>19</sup> Trouwens ik heb nog een mooi voorbeeld, het bedrijf Procter & Gamble in Mechelen, waar men een volledig nieuw logistiek gebouw heeft opgericht van ettelijke hectares op het bedrijventerrein Mechelen-Zuid en waarin inderdaad een intelligent systeem van warehousing en logistiek is ontwikkeld.<sup>20</sup>

Dus het kan wel, alleen denk ik nog altijd dat onze gronden in Vlaanderen relatief goedkoop zijn. Misschien zal men dat wel betwisten vanuit de ondernemingswereld. Maar als je dat bekijkt... En ook als je de grondprijs beschouwt in functie van de investering die een bedrijf doet en vervolgens begint het bedrijf al toegevoegde waarde te genereren dan is die grondprijs afgeschreven op 5 jaar bijvoorbeeld en dan kan men niet beweren dat dat een doorslaggevende kost is. Ik weet bijvoorbeeld dat er in Nederland systemen bestaan waar men op basis van kwaliteit bijvoorbeeld differentiaties maakt. Hierbij verhoogt men dus grondprijzen en laat men enkel bedrijven toe op het moment dat ze beantwoorden aan een zekere kwaliteitstoets. Hierdoor krijg je bijgevolg automatisch ook een differentiatie wat dus betekent dat bedrijven die voldoende toegevoegde waarde genereren op de plekken zullen komen die ook toegevoegde waarde kunnen verdragen. Terwijl omgekeerd, bedrijven die dat niet doen – in het extreem bijvoorbeeld grondverwerkers die veel ruimte nodig hebben – gaan natuurlijk met hun façade niet aan de

---

<sup>19</sup> Dit is ook deels terug te vinden in onze microcases, hoewel het wel niet altijd opgaat. Zie “II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE – b. RUIMTELIJK-ECONOMISCHE DYNAMIEK – MICRONIVEAU”.

<sup>20</sup> Zie **Figuur 3**.

autostrade zitten. Die gaan natuurlijk ergens in een verdoken hoekje zitten en dus krijg je dat soort van differentiatie.<sup>21</sup>

Ik denk dat we er toch wel eens goed moeten over nadenken hoe we dat gaan organiseren, en zeker in het geval van de E17. Je zal logistiek wel meermaals tegenkomen langsheen de E17 en dat zijn dus zeer ruimte extensieve sectoren.<sup>22</sup> En ik vraag me soms af of dat daar echt niet op een meer intelligente wijze zou kunnen georganiseerd worden. Ik zal zeker de economie blijven verdedigen, aangezien ik ook voor een stuk uit een economische invalshoek kom. Maar ik denk dat de economie – om zichzelf te verdedigen naar de buitenwereld toe, naar de ‘groene’ sector toe en naar de maatschappij in het algemeen toe – met creatieve voorstellen zou moeten afkomen om aan te tonen dat ze effectief zuinig omgaan met de ruimte. Ze moeten eerst effectief nadenken over het hergebruiken van de bestaande ruimte aler ze nieuwe ruimte aansnijden. Enkel hierdoor kun je volgens mij tot een maatschappelijke win-win komen en de sector economie beter verdedigen in diezelfde maatschappij.

Want je ziet toch wel – tijdens de opmaak van het SPRE – dat de maatschappelijke perceptie van economie zeer negatief was en vandaag eigenlijk voor een stuk nog zo is. En dit wordt voor een groot deel mee veroorzaakt vanuit de economie. En soms is dit onterecht hoor, maar bijvoorbeeld de ‘groene sector’... de mensen die vooral begaan zijn met ‘groene’ doelstellingen... als we naar de haven kijken dan zeggen die: zie eens hoeveel grond daar nog vrij ligt. Ze hebben gelijk maar aan de andere kant is het natuurlijk ook zo dat je door uw segmentatie op bepaalde terreinen enkel maar havenactiviteiten kan doen. Als

---

<sup>21</sup> Zie ook de anekdote van Koen Vermoesen in “AGENTSCHAP ONDERNEMEN – DIENST RUIMTELIJKE ECONOMIE – INTERVIEW”.

<sup>22</sup> Ter illustratie verwijzen we naar de onderneming Snel Logistic Solutions. Dit transport-bedrijf dat gevestigd is op De Prijkels neemt zoals waar te nemen is op **Figuur MI 8** relatief veel ruimte in beslag.

## **Adecco-topman raadt bedrijven aan België te verlaten.**

za 21/04/2012. De Belgische CEO van uitzendbedrijf Adecco vraagt de afschaffing van de dertiende maand en het dubbel vakantiegeld in ons land. De loonkost moet prioritair omlaag, zegt hij. Zolang de lonen niet verlagen, raadt hij bedrijven aan om ons land te verlaten. [bekijk](#)

Patrick De Maeseneire, de Belgische CEO van Adecco, zegt dat de verlaging van de loonkost in ons land prioritair is. De dertiende maand en het dubbel vakantiegeld, waarvoor ooit zware sociale strijd is geleverd, mogen er best aan geloven, vindt hij.

"Ik zou durven andere dingen in vraag stellen, dubbel vakantiegeld, dertiende maand. Ik weet dat dat onbespreekbaar is, maar weet toch dat wij een van de weinige landen zijn die dat dubbel vakantiegeld geven, of die vakantiegeld überhaupt geven."

De mosterd voor zijn idee haalt hij in Zwitserland, waar hij woont. "Ik leef in Zwitserland, ik word maar 12 maanden betaald." Zwitserse loontrekken krijgen die aanvullende inkomens niet en Zwitsers betalen minder belastingen, benadrukt De Maeseneire.

Er moeten dringend keuzes gemaakt worden, waarschuwt de CEO. "Je kan niet constant de kool en de geit sparen". Als België geen harde keuzes maakt, wacht ons een Griekenlandscenario, dreigt hij.

Om het debat over de loonkost aan te zwengelen raadt De Maeseneire bedrijfsleiders aan om ons land te verlaten. "If you can leave Belgium, run!", zegt De Maeseneire. Hij deed zijn controversiële uitspraken op Kanaal Z. "Ik gebruik die titel omdat we echt dringend iets moeten doen om de concurrentiekracht van België aan te zwengelen", laat hij weten.

**Figuur 4:** Artikel Adecco. (Bron: ©Deredactie, <http://www.deredactie.be/cm/vrtnieuws/economie/1.1279326>, laatste update: 2 juni 2012, geraadpleegd op 2 juni 2012.)

bijvoorbeeld Sidmar in Gent zegt dat ze een elektriciteitscentrale voor hun eigen elektriciteit willen op hun terreinen, komt er tegenkanting want dat komt niet in aanmerking voor dat type terrein. En dat is dus niet logisch. En ik denk dat er ook eens beleidsmatig maar ook vanuit de sector zelf creatief moet nagedacht worden over hoe er beter met onze ruimte kan worden omgegaan zodat win-win situaties kunnen optreden.

En ik kan me voorstellen dat als we bijvoorbeeld zouden bouwen met een gemiddelde van twee lagen in plaats van één laag, men bij wijze van spreken de helft van de ruimte zou kunnen besparen waarbij de bedrijfsactiviteiten waarschijnlijk minstens zo efficiënt zouden werken. Kijk naar Volkswagen in Brussel bijvoorbeeld. Ik heb toendertijd voor m'n doctoraat ook de automobielsector bestudeerd. In Volkswagen heeft men dus een verdiepsysteem in tegenstelling tot Renault dat een twee kilometer lange fabriekshal heeft die in de tijd helemaal plat lag. Trouwens in Ford Genk en in Opel Antwerpen was dit net hetzelfde. Maar in Vorst – Volkswagen – heeft men dat dus georganiseerd in twee verdiepen en dat gaat ook... Weliswaar zal het logistiekmatig wat moeilijker zijn maar op het moment dat die investering gebeurt en het functioneert, dan denk ik niet dat het slechter zal gaan dan in een ander bedrijf.

*Deze week was er ook een straffe uitspraak door de topman van Adecco die zei dat het best is om als ondernemer België te ontvluchten.<sup>23</sup> Klopt deze uitspraak?*

Onze economie functioneert alleen maar als er groei is. Dat is nu eenmaal zo. Je kunt dat spijtig vinden en zeker 'onze groep' heeft er soms spijt van dat net dat het model is. Maar je kunt nu eenmaal alleen groeien. Een ander issue is natuurlijk dat je intelligent nadenkt over welk soort

economie we willen beschikken over x aantal tijd. En hierbij is de vraag of we dat wel kunnen beïnvloeden. Ik bedoel, in welke mate is het mogelijk om als overheid bijvoorbeeld positieve discriminatie te voeren ten aanzien van een aantal activiteiten die je wel wilt, en een negatieve discriminatie ten aanzien van activiteiten die je niet zou willen... Dus het is echt wel een heel moeilijk verhaal. Waar ik wel in geloof, is dat je als overheid een positief verhaal kunt voordragen van de dingen die je zeker wel wilt. Maar dat je geen negatief verhaal kunt voordragen voor die dingen die je misschien minder gunstig vindt.

Bovendien hangt het negatieve ook soms samen met het positieve. Ik bedoel hierbij dat je uw grondverwerking of uw staalnijverheid om auto's te kunnen maken ook nodig hebt. Je kunt moeilijk verdedigen ten aanzien van de rest van de wereld: doe die dingen hier maar weg en wij houden enkel de propere dingen. Ik denk verder ook dat dit ethisch onverantwoord zou zijn.

*Dat was eveneens een punt op de agenda van Koen Vermoesen. Hij heeft gezegd dat er in feite voldoende bedrijventerreinen aanwezig zijn maar voor bijvoorbeeld die grondverwerkende bedrijven (die nefast voor het milieu zijn) is er gebrek aan plaats.*

En dikwijls zitten ze nog op plekken waar ze in feite niet meer mogen zitten. Maar ja... je kunt er vaak toch geen andere plek voor vinden. Ik vind dat wel een ongenueanceerde uitspraak dat er voldoende bedrijventerreinen zijn. Volgens mij is dat niet zo. Alleen al vanuit de context van waaruit we het vandaag bekijken, namelijk iedereen dezelfde platte doos... Ik denk indien we intelligente concepten toepassen dat het misschien wel zou kunnen zijn dat Koen Vermoesen gelijk heeft maar voorlopig is dit niet het geval.

---

<sup>23</sup> Zie **Figuur 4**.



De vaststelling is dat op het moment dat er dan toch een nieuw bedrijventerrein wordt aangelegd, het binnen de kortste keren vol zit, niet met nieuwe activiteiten maar gewoon met verschuivingen van bestaande activiteiten.<sup>24</sup> Ik ken de getallen niet vanbuiten. Maar ik weet nog dat in Wingene het nieuw lokaal bedrijventerrein zeer snel vol zat en dat zelfs 90% van het terrein onmiddellijk ingevuld werd vanuit een ‘verdoken’ vraag die bestond vanuit de eigen regio. Samen met deze vaststelling merken we dat op het moment dat een bedrijf verhuist het meestal ook groeit. Dus in die zin kun je dat ook beschouwen als zijnde nieuwe economie. Het moeten daarvoor geen buitenlanders zijn of een nieuw bedrijf. Het kan best zijn dat bedrijven zeggen: er is geen ruimte dus we blijven op de locatie waarop we zitten. Dat is een handicap maar dat betekent tevens dat je niet kunt groeien of geen nieuwe dingen kunt ontwikkelen...

*Dat was ook een punt op de agenda bij Koen Vermoesen: er is meer vraag naar lokale bedrijventerreinen in plaats van regionale bedrijventerreinen.*

Inderdaad, dat is ook nog een punt natuurlijk. Wat is nog de relevantie van het onderscheid tussen lokaal of regionaal? Ik vind dat dit niet relevant is. Een ijzerwinkel is natuurlijk een lokaal bedrijf maar als die ijzerwinkel bijvoorbeeld gespecialiseerd zou zijn in een speciaal soort vijzen kan het misschien best zijn dat het bedrijf ingebed zit in een wereldnetwerk. Ik denk dat dit onderscheid niet relevant is en dat je veel betere concepten kunt maken van bedrijventerreinen waar beide soorten – lokale en bovenlokale activiteiten – aanwezig zijn. En dat kun je perfect

---

<sup>24</sup> Herlokalisatie was tevens het hoofdmotief van 85% van de bedrijven die zich hebben gevestigd op De Prijkels. Zie “II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE – b. RUIMTELIJK-ECONOMISCHE DYNAMIEK – MICRONIVEAU – CASE DE PRIJKELS”.

doen via een kwaliteitsdifferentiatie of een differentiatie van perceelsgrootte enzovoort.<sup>25</sup>

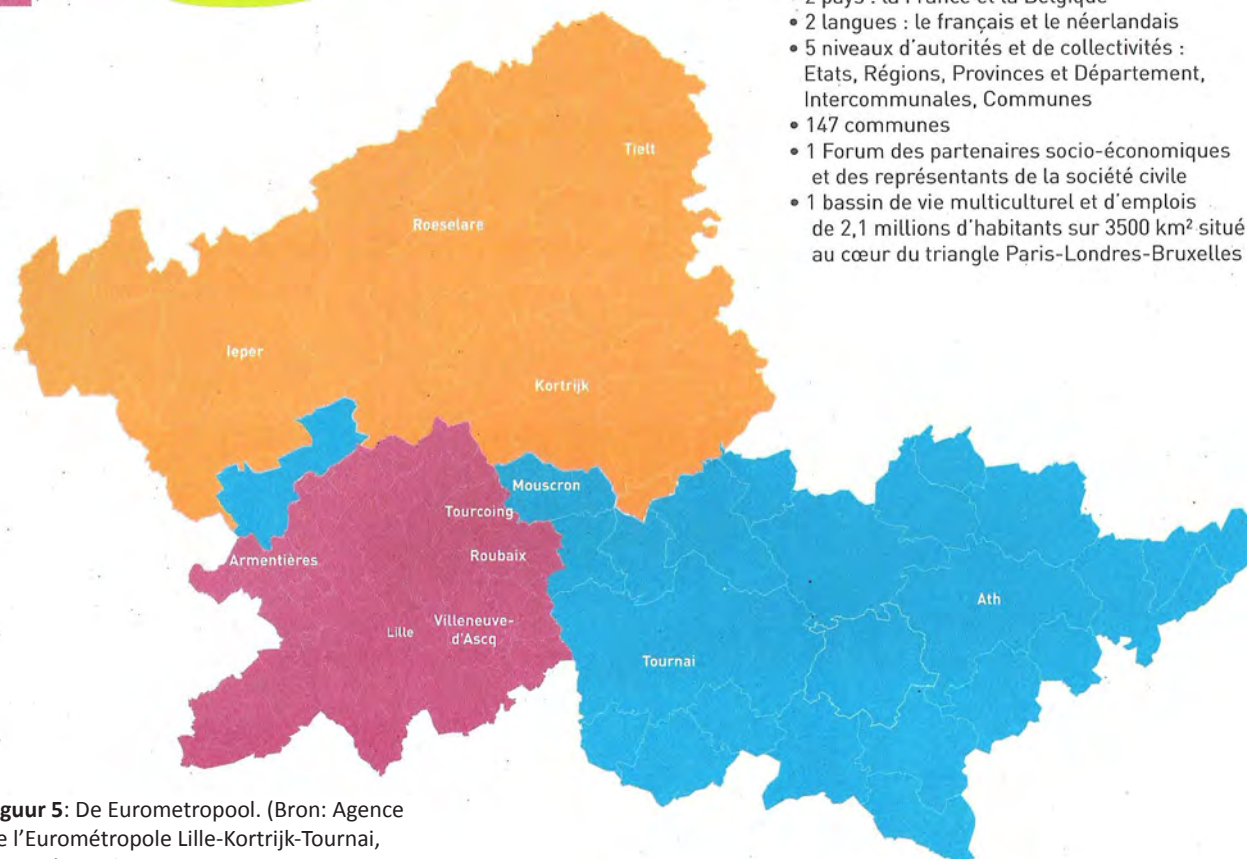
*Bijvoorbeeld op het bedrijventerrein Evolis in Kortrijk zijn er momenteel maar twee bedrijven gevestigd en al de overige ruimte is in feite nog vrij voor bedrijven, terwijl het er ook al een tijdje is. Dat is dan ook een voorbeeld dat niet alle bedrijventerreinen direct ingevuld worden.*

De kwaliteitstoets ligt bij Evolis zeer hoog. Dat is uiteraard ook nog een discussie: in hoeverre moet je uw segmentatie doorvoeren? Hoe groter uw doorgevoerde segmentatie, hoe groter ook de ruimte die je nodig hebt. Waarom? Omdat het natuurlijk langer duurt om die gespecialiseerde bedrijventerreinen naar voor te krijgen en dat je ook het geduld moet hebben en ook moet wachten op uw centen als investeerder. Dit kun je bijgevolg maar tot een beperkte hoogte volhouden. Om nog een ander voorbeeld te geven in Kortrijk: het transportbedrijf de LAR. Die is ook vanuit de tijd van Leiedal als een transportzone ontwikkeld geweest. We stellen vast dat op een bepaald moment daar een slachthuis gevestigd is. En dat is puur omwille van het feit dat het zeer moeilijk is om de ruimte op een bedrijventerrein open te houden wanneer er vraag naar is vanuit een specifiek bedrijf. Want als je dat niet doet gaat ofwel het bedrijf dicht ofwel gaat het verhuizen. En als investeerder moet je ook langer wachten op uw geld... Dat zijn allemaal factoren die samenspielen. Maar inderdaad, Evolis is een concept dat zeer sterk mikt op een hoogkwalitatief niveau, ook naar energie en dergelijke meer. Aan de ene kant kun je dat toejuichen, maar het is en blijft een risico.

---

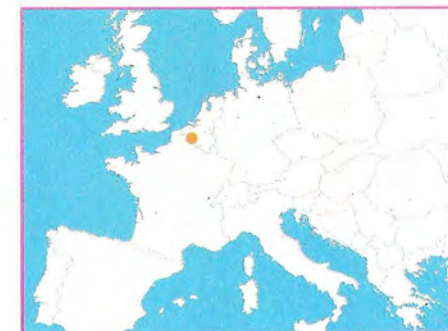
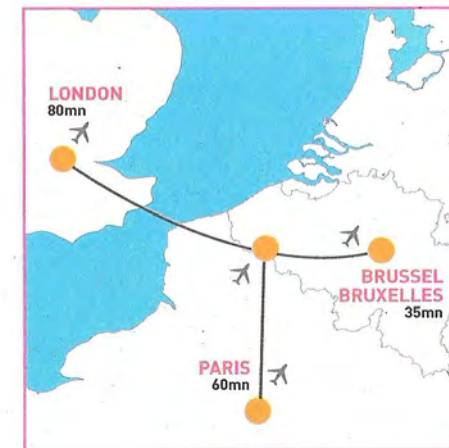
<sup>25</sup> Veneco heeft het gedeelte in Nazareth opgedeeld in verschillende perceelgroottes. Die mix van activiteiten had nog een voordeel: indien het slecht ging in een sector, dan zou dit maar een beperkte weerslag hebben op het bedrijventerrein. Zie “II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE – b. RUIMTELIJK-ECONOMISCHE DYNAMIEK – MICRONIVEAU – CASE DE PRIJKELS” en **Figuur MI 5**.

# 360° D'OUVERTURE



**L'Eurométropole Lille Kortrijk Tournai, c'est 360° d'ouverture sur :**

- 2 pays : la France et la Belgique
- 2 langues : le français et le néerlandais
- 5 niveaux d'autorités et de collectivités : Etats, Régions, Provinces et Département, Intercommunales, Communes
- 147 communes
- 1 Forum des partenaires socio-économiques et des représentants de la société civile
- 1 bassin de vie multiculturel et d'emplois de 2,1 millions d'habitants sur 3500 km<sup>2</sup> situé au cœur du triangle Paris-Londres-Bruxelles



**Figuur 5:** De Eurometropool. (Bron: Agence de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, *Eurométropole. Actions et strategie.*, FG Print, Kortrijk, 2011.)



*Welke beleidsinstrumenten worden door jullie gehanteerd om jullie vooropgestelde doelen gemakkelijker te bereiken? Wordt er rekening gehouden met de kwaliteitsvoorwaarden in het beleid? Waarschijnlijk te weinig, in welke zin?*

We hebben op het visieniveau een structuurplan en nu het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en op uitvoeringsniveau gaan we uiteraard dit realiseren via onze ruimtelijke uitvoeringsplannen. Het tot stand komen van deze plannen gebeurt uiteraard in samenspraak met de verschillende sectoren die betrokken zijn bij dat RUP en uiteindelijk wordt dat dan bezegeld. Maar het is wel zo dat eenmaal het RUP is vastgelegd, het niet wij zijn die het realiseren maar de sectoren zelf, de sector economie of gewoon een individuele ondernemer die een investering doet in een bij RUP vastgelegd bedrijventerrein. Wij stellen dus beleidskaders van een hoog abstractieniveau op, maar op concreet terreinniveau realiseren wijzelf uiteindelijk die bestemmingen niet. Het zijn dus de sectoren zelf, de individuen, het middenveld, ontwikkelaars, intercommunales en noem maar op, die de plannen voor ons uitvoeren.

*Hoe zit het met de grensoverschrijdende samenwerking (bijvoorbeeld bedrijvigheid langs de E17)? Is er contact met Frankrijk en Nederland? Dit kan zeer interessant zijn voor de metropolitane ambitie van Vlaanderen zoals gesteld in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.*

Er bestaan platformen met Nederland en met Frankrijk. Dus je hebt in de Benelux context bijvoorbeeld VLANED overleg (Vlaanderen en Nederland) waarin gemeenschappelijke ruimtelijke problematieken die grensoverschrijdend zijn aan bod komen. Met het noorden van Frankrijk is er ook een samenwerkingsakkoord los van de 'Eurometropool'. De 'Eurometropool' is eigenlijk een concept dat vanuit de Europese Unie is ontwikkeld en dat dan nu wordt toegepast in Lille – Kortrijk – Doornik –

Roeselare, met als afkorting EGTS.<sup>26</sup> Dat is één ding maar je hebt ook nog het overleg tussen Vlaanderen als bestuurlijk niveau en Noord-Frankrijk waar dus ook gemeenschappelijke problematieken aan bod kunnen komen.

*Ik denk dat het wel belangrijk is voor de metropolitane ambitie – die het nieuwe beleidsplan suggereert – dat er inderdaad wel moet samen-gewerkt worden over de grenzen heen...*

Absoluut, dat is inderdaad de bedoeling. We hebben nu in het ontwerpplan geen gebieden aangeduid omdat dat nu net de discussie misschien kan afleiden van de essentie van het verhaal... (sta ik er bij of sta ik er niet bij). Maar de metropool-idee die rond Rijsel – Kortrijk speelt is sowieso een belangrijk aandachtspunt.

---

<sup>26</sup> Europese Groepering voor Territoriale Samenwerking. Zie ook "INTERCOMMUNALE LEIEDAL – INTERVIEW" en **Figuur 5**.



## KRITISCHE REFLECTIE

Om voorgaande uitspraken met de nodige scepsis te bekijken, is het van groot belang om te weten met welke dienst we hier te maken hebben. Het Departement Ruimtelijk ordening, Woonbeleid en Onroerend erfgoed (RWO) is een dienst van de Vlaamse overheid die zich bekommert om een goede ruimtelijke ordening. Hierbij worden alle aspecten van de ruimtelijke ordening in de weegschaal gelegd (wonen, economie, recreatie, natuur, ...). Zij tekenen het ruimtelijk beleidskader uit voor de verschillende maatschappelijke segmenten.

Verder beschikt het Departement RWO ook over verschillende interessante tools waarmee ze de ruimtelijk-economische dynamiek in grote mate kunnen sturen. Zo zorgden ze op visieniveau voor het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Groenboek van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Daarenboven realiseren ze op uitvoeringsniveau ruimtelijke uitvoeringsplannen (niet de concrete uitvoering ervan). Hiermee heeft het Departement RWO dus veel zeggenschap omtrent ruimtelijk-economische invulling.

Het standpunt van het Departement RWO omtrent de autosnelwegen is dan ook zeer gematigd. De autosnelwegen moeten in de eerste plaats hun verbindende functie vervullen zoals vastgelegd werd in het RSV. De economische activiteiten daarentegen sluiten het best aan bij een bestaand economisch weefsel. Dit zou dus betekenen dat de op- en afritten die niet verbonden zijn aan zulke gebieden in principe niet in aanmerking komen voor bijkomende bedrijventerreinen. Maar indien er geen aanknopingspunten aanwezig zijn in de directe omgeving van autosnelwegen, wordt er heel wat extra verkeer gegenereerd op de secundaire wegen naar deze economische kernen. Ons inziens is het dus ook beter om de op- en afritten voor te behouden voor economische bedrijvigheid zodat de stedelijke kernen zo weinig mogelijk hinder

ondervinden van de zware transportstromen. Anderzijds zal er wel een evenwicht moeten gevonden worden tussen het mobiliteitsverhaal en de economische bedrijvigheid. Op die manier zullen de autosnelwegen eerder beschouwt worden als een parelsnoer van economische knopen in de plaats van een 'economische corridor'.

Wat ook opviel, is dat het Departement RWO in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen wel aandacht schenkt aan het grensoverschrijdend verhaal. Men gaat nog meer inzetten op de polycentrische netwerken zoals reeds impliciet aanwezig in het RSV (Vlaamse Ruit), waar men afstapt van het principe van de proportionele groei, maar waar men net groei toelaat op die plekken die het meest potentieel bieden. Op die manier zou een netwerk van relatief kleine steden (Antwerpen, Gent) door hun 'gezamenlijk gewicht' in het metropolitaan netwerk kunnen opgenomen worden. Wij zijn er ook ten stelligste van overtuigd dat deze benadering van groot belang zal zijn in een steeds globaliserende wereld. De verschillende grensoverschrijdende transportstructuren in het algemeen en de autosnelwegen in het bijzonder zullen hierbij een grote bijdrage leveren. Vandaar dat er vandaag de dag ook al enkel grensoverschrijdende samenwerkingsverbanden op gang komen.

Een andere interessante piste die aangehaald werd, is het slim en efficiënt ruimtegebruik. Dit zou in ieder geval een goede oplossing zijn om het probleem met betrekking tot de IJzeren voorraad aan te pakken. Als de bedrijven opteren om hun gebouwen in meerdere lagen op te trekken, kan er minstens dubbel zoveel oppervlakte voor bedrijvigheid voorzien worden. Wij zijn dan ook grote voorstander voor interbedrijfs-samenwerking waarbij er bijvoorbeeld één gebouw gerealiseerd wordt voor verschillende bedrijven in te huisvesten. En zoals er al aangehaald werd in het interview, zouden er ook veel meer voorstellen moeten komen vanuit de economische sector zelf.



## AGENTSCHAP ONDERNEMEN – DIENST RUIMTELIJKE ECONOMIE

### INTERVIEW

Woensdag 18 april 2012

*Wat doet jullie instelling precies? Heeft jullie instelling veel in te brengen in de ruimtelijk-economische dynamiek van Vlaanderen?*

Wij hebben in onze dienst Vestiging en Ruimtelijke Economie in feite drie pijlers (vroeger was het enkel dienst Ruimtelijke Economie; de term vestiging is er later bijgekomen).

De eerste pijler is het economisch locatiebeleid en bestaat uit drie componenten. De eerste component is de beleidsvoorbereiding. Hierbij is het bijvoorbeeld belangrijk om te weten te komen welk soort bedrijventerreinen er moet aangelegd worden en vervolgens trachten we deze keuze grondig te onderbouwen. Ook geven we advies bij bepaalde ruimtelijke uitvoeringsplannen, maar dikwijls ontbreekt de tijd hiervoor. Waar er dan wel veel mensen aan werken, is de tweede component, namelijk de dienstverlening. Zo zijn er dikwijls bedrijven die bij onze dienst komen aankloppen om te achterhalen waar ze ergens een kavel kunnen kopen. Het GIS-bedrijventerreinen bestand is hierbij een belangrijke tool.<sup>27</sup> Hiervoor werken we zelfs samen met de vastgoedsector. Maar deze taken zijn minder uitdagend, aangezien het er grofweg op neerkomt om te kijken in de ficebak wat er ter beschikking is. Wat dan weer wel een interessante component vormt, is het accountmanagement ruimtelijke ordening. Hierbij treedt de dienst op als een soort bemiddelaar met andere overheden. Wij adviseren dan bijvoorbeeld aan een lokale overheid om een zonevreemd bedrijf toch beter opnieuw een vergunning te geven, want nergens anders in de omgeving is er een bedrijventerrein

---

<sup>27</sup> Deze GIS-data werd gebruikt in “II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE – b. RUIMTELIJK-ECONOMISCHE DYNAMIEK”.

aanwezig die zo een ‘hinderlijke inrichting’ toelaat. Dit zijn dikwijls lange en slopende processen.

De tweede pijler is de steunverlening en is een klassieke taak van onze dienst. Sinds heugenis worden er subsidies verleend voor het ontwikkelen van bedrijventerreinen.<sup>28</sup> Dit was voornamelijk om de prijs van de bedrijventerreinen te kunnen drukken om op die manier aantrekkelijk te kunnen zijn voor buitenlandse investeerders. Daar is iets van aan, maar je mag die logica ook niet overdrijven. Voor een ‘logistieker’ gaat dit standpunt op maar voor een industriële vestiging is de prijs van de grond maar 1 procent van de totale investering (indien ook de gebouwen erbij zitten, bedraagt deze kost 10 procent van de totale investering) en is de grondprijs niet van doorslaggevend belang. Natuurlijk is het wel heel gemakkelijk om de grondprijzen in verschillende landen te vergelijken (de prijs in Frankrijk versus de prijs bij ons). Deze prijs speelt dus automatisch mee, maar eigenlijk is er slechts een relatief belang. Bovendien mag het nu niet meer van Europa, je moet marktconforme prijzen hanteren. Je mag geen subsidies gaan doorrekenen in de prijsvorming anders doe je aan concurrentievervalsing. We zijn toch subsidies blijven geven, maar dan onder andere motivaties. Bedrijven die voldoen aan een hele reeks duurzaamheidseisen komen in aanmerking voor subsidies. Een ander type bedrijvigheid die in aanmerking komt voor steunverlening zijn de wetenschapsparken en bedrijvententra. En hiernaast hebben we zelfs ook steun verleend omtrent bedrijventerreinmanagement, hoewel daar nog geen regulier kader voor is. Wel is dit nog iets anders, want dan richt je uw subsidies niet op de werken die zich op het openbaar domein bevinden, maar dan stimuleer je interbedrijfssamenwerking.

En de derde pijler is het activeringsbeleid dat van toepassing is op onbenutte bedrijfskavels, leegstaande bedrijfspanden, brownfields, ... We

---

<sup>28</sup> Zie ook “II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE – Figuur 17.”.



zorgen er dus voor dat al hetgeen ‘paars’ bestemd is ook effectief op de markt komt en actief ingezet wordt. Maar ook de monitoring hiervan is van groot belang.<sup>29</sup> Dus we zoeken ook naar de reden waarom het zolang duurt aler een terrein in gebruik genomen wordt, eenmaal het terrein bestemd is.

*Hoe ziet jullie instelling de economische ontwikkeling langsheen de autosnelwegen in het algemeen? Dient er volgens jullie geclusterd of meer gespreid te worden? Welke belangen streven jullie na in verband met de autosnelwegen?*

Het antwoord hierop is niet zo eenvoudig. Ten eerste hebben we als uitgangspunt dat de economie dynamisch is. Daarom moeten we hem ondersteunen. Waarop kunnen we dan terugvallen? Dat boekje zullen jullie waarschijnlijk wel kennen: Strategisch Plan Ruimtelijke Economie?

*Ja, SPRE dat kennen we.*<sup>30</sup>

Daarin staat een hoofdstuk, de ruimtelijk economische hoofdstructuur. Ik weet dat één van de nieuwigheden in Oost-Vlaanderen ten aanzien van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen de oostflank is: de Denderstreek.<sup>31</sup> Dat kwam er heel hard uit. Dit was een oude industriële as en deze komt er nog altijd uit, ook al is het een pendelgebied. Maar je ziet dat het er nog altijd uitkomt, dat is dus eigenlijk belangrijk. Als we op lange termijn denken, kunnen we twee dingen doen met deze oude industriële assen, ofwel gaan we volledig naar reconversie, ofwel gaan we die plekken toch nog zoveel mogelijk voor de economie bewaren en daar dan nieuwe economische activiteiten creëren. Maar op vandaag de dag is

---

<sup>29</sup> Ook VOKA hecht veel belang aan een correcte monitoring. Zie ook “VOKA – INTERVIEW”.

<sup>30</sup> Zie “II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE – b. RUIMTELIJK-ECONOMISCHE DYNAMIEK”.

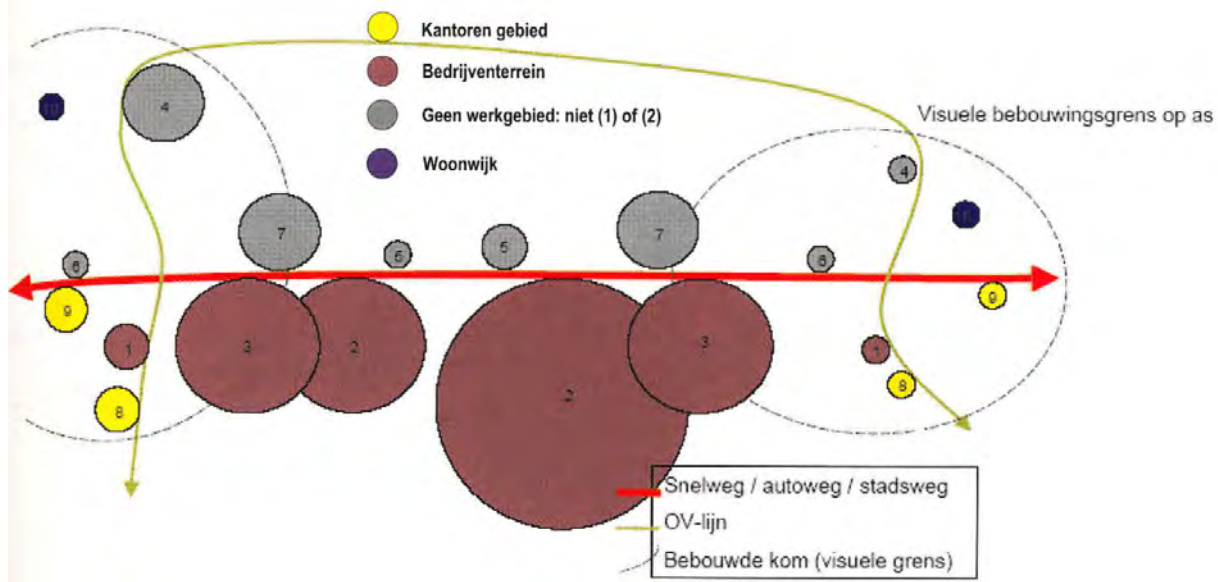
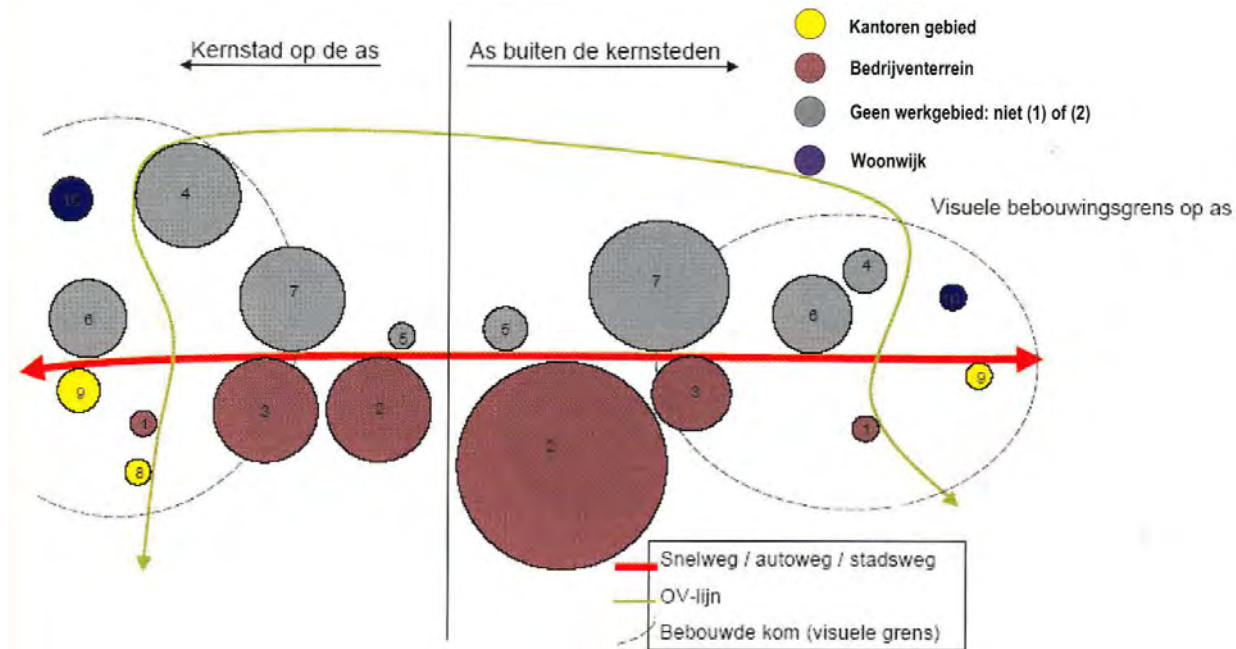
<sup>31</sup> Zie “II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE – Figuur 9.” en Figuur MA 6-7.

dat nog onduidelijk, we zitten met het ‘brownfield’-verhaal waar we zelf stimuleren dat er iets gebeurd met die plekken, maar we houden er niet mordicus aan vast dat er bijvoorbeeld in Ninove – omdat daar ooit industrie gezeten heeft, bijvoorbeeld Fabelta – per se industrie moet blijven. We willen dat er iets gebeurd met die sites. Wij hopen voor onze ‘winkel’ ruimtelijke economie, dat het economische herontwikkelingen zullen zijn, maar we weten dat dit niet altijd haalbaar is. Dit feit maakt het dus moeilijk om te zeggen of die oude economische assen zullen overleven, want het blijven tenslotte oude assen. De locatiefactoren zijn daar niet meer optimaal. Vroeger was de Dender een voorname transportinfrastructuur, maar vandaag de dag is dat wel vermindert. De vraag is dan natuurlijk hoe deze oude assen zich verhouden ten opzichte van de nieuwe assen (zoals de E17, het Albertkanaal, ...). Wat kunnen we daarover zeggen? Eerst en vooral had het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als beleidskader toch nog een onderschatting gemaakt met betrekking tot de infrastructuur. Enkel het Albertkanaal (grootschalige logistiek enzovoort) kwam er uit.<sup>32</sup> Maar voor de rest hebben ze dat eerder afgeremd dan ondersteund. Waarom? Omdat zij telkens de ‘mindset’ hadden om de economie te plakken aan de steden. En de steden zullen natuurlijk wel gepaard gaan met infrastructures, maar om nu te zeggen dat er ‘corridor’-achtige ontwikkelingen opgenomen werden... Daar ging het RSV en de vernieuwing ervan tegenwerken. Nu, wat zien we? Bedrijven aan de stedelijke gebieden plakken, is bijzonder moeilijk gegaan. Steden als Sint-Niklaas hebben die taakstelling absoluut niet kwijt gekund.<sup>33</sup>

---

<sup>32</sup> Dit is duidelijk te zien op “II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE – Figuur 4+9+29-30.”.

<sup>33</sup> Op Figuur MA 4 valt deze stelling voornamelijk op. De bedrijventerreinen werden ten zuiden van het stedelijke weefsel – langsheen de E17 – opgetrokken.



**Figuur 6:** Bestaande (bovenaan) en voorkeur vestigingsmilieu op de as Kortrijk-Gent-Antwerpen en de kernsteden op de as. (Bron: CABUS P. en VANHAVERBEKE W., *Eindrapport: Ruimte en economie in Vlaanderen, Series: Strategisch Plan Ruimtelijke Economie (SPRE)*, Gent, Academia press, 2003, p 244.)



Waar is er het meest vraag naar vanuit bedrijven? Kleine kavels, lokale bedrijven, daar is de grootste vraag naar. Met lokale bedrijven bedoel ik niet per se drie of vijf hectare want in veel regio's ziet men lokale bedrijventerreinen gerust tien à twaalf hectare groot, maar wel met kleine percelen van circa 3000 vierkante meter. Moet dat dan aan het hoofddorp? Dat was vroeger zo, maar men wil er ook wat van afstappen. De grootste vraag van bedrijven is naar goed ontsloten plekken. En wat zijn goed ontsloten plekken? Wel de op- en afritten van autosnelwegen. Zo beland je weer aan de voorgenoemde assen.<sup>34</sup> Lokale bedrijventerreinen aan deze assen plakken, is dit een goed idee? Op vlak van mobiliteit wellicht niet. Daar zijn heel wat argumenten voor. En ik zal nu waarschijnlijk meer vragen stellen dan antwoorden geven. Maar VOKA trekt alleszins de kaart van 'ja', omdat de bedrijven autobereikbare locaties willen. De bereikbaarheid is een belangrijke locatiefactor, zelfs voor een lokaal bedrijf. Wij werken niet in termen van lokale of regionale bedrijven. Elk bedrijf kan lokaal of regionaal zijn. Want de tijd is voorbij dat al uw werknemers uit het dorp komen. Ze komen sowieso.

*Ja, dat is ook al gebleken uit onze gerichte casestudies.*<sup>35</sup>

Natuurlijk! Je kan dat vanuit het beleid gaan faciliteren dat er op openbare vervoerslocaties bedrijven komen.<sup>36</sup> Of je trekt u daar niets van aan. De vraag van bedrijven gaat naar locaties nabij op- en afrittencomplexen en hoe meer dat je het bedrijfsleven hun zin gaat geven, hoe meer die assen er nog zullen uitkomen. Wil je het wat afremmen, dan sla je beter de richting in van openbare vervoersknopen in

---

<sup>34</sup> Zie **Figuur 6**.

<sup>35</sup> Zie "II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE – b. RUIMTELIJK-ECONOMISCHE DYNAMIEK – MICRONIVEAU".

<sup>36</sup> Op het bedrijventerrein Zwijnaarde III wordt er inderdaad aandacht besteed aan de bereikbaarheid via het openbaar vervoer. En men is van plan dit aanbod nog te vergroten. We zitten hier natuurlijk wel in een stedelijke context. Op De Prikjels is dit openbaar vervoer zeer beperkt.

een stedelijke context. VOKA redeneert nog altijd in termen van regionale bedrijventerreinen en het aantrekken van buitenlandse investeringen. We hopen dat dit nog zal blijven, maar wij merken dat de grootste vraag net naar die lokale, kleine kavels gaat. En dan is de vraag: wat zijn daar de alternatieven? We weten dat we nog een pak aan hectaren greenfield zullen moeten bestemmen, het kan niet anders.

*We hoorden gisteren dat dit zou beperkt worden, want volgens het nieuw Beleidsplan Ruimte Vlaanderen zou de oppervlakte van de verharde gronden beperkt worden.*<sup>37</sup>

Ja, er zit daar een rem op. Dat zal een afruil zijn. Indien brownfields nu herontwikkeld worden tot één of ander stadsontwikkelingsproject dan zal die ruimte voor industrie ergens anders kunnen teruggewonnen worden. Je zal in een compensatie situatie terecht komen. Dus je zult nog wel ruimte hebben voor bedrijventerreinen. Je zal dan bijvoorbeeld rond die oude assen zaken moeten opgeven om op de nieuwe assen dingen bij te krijgen. Maar de vraag zal vooral vanuit de mobiliteit komen. Zullen we onszelf op deze manier niet de das omdoen? En onze dienst zal die vraag wel een stuk mee ondersteunen. Hoe gaan we om met de druk van het bedrijfsleven? We voelen de hete adem van de bedrijven, dus we pakken wat we kunnen krijgen (bedrijventerreinen langsheen de autosnelwegen), maar we voelen ook aan dat we er niet te fel op mogen doorgaan of we schieten in onze eigen voet. Daar ligt de moeilijkheid. De nieuwe assen zullen sowieso nog wel meer naar boven komen. Dit zal niet zozeer naar voor komen als een corridor van westers metropolitane ambities of innovatieve clusters, maar het zal gaan over lokale economie, kleine kavels, endogene ontwikkelingen. Deze endogene ontwikkelingen zullen zich uiteraard ook inschakelen in de idee van innovatie. Want alles zal in de toekomst kenniseconomie of creatieve economie zijn.

---

<sup>37</sup> Zie "VOKA – INTERVIEW".

## LEADING COMPANIES

The Kortrijk region is home to leading companies within the lighting and lighting technology industry.

The most important are:

	VALUE CHAIN	PRODUCTS AND SERVICES	MARKETS
<b>ALLAEYS LED INSTRUMENTS</b> <i>www.allaeys.com</i>	design > engineering > manufacturing	customised light fittings based on LED technology	residential, commercial
<b>ALUCI</b> <i>www.aluci.be</i>	design > engineering > manufacturing	ambience lighting, downlights, outdoor lighting, profiles, suspension luminaires, wall lights	residential, commercial
<b>BARCO</b> <i>www.barco.com</i> BRUSSELS EXCHANGE: BAR.BR	design > engineering > manufacturing	visualisation solutions such as display monitors, projectors, multi projector displays, video walls, LED solutions, lighting products, image processing software, sensors & sensor processing software, servers and workstations	medical imaging, media & entertainment, infrastructure & utilities, traffic & transportation, defence & security, education & training, industries & processes, virtual reality & 3D
<b>BELLINO LIGHTING</b> <i>www.bellinolighting.com</i>	design > engineering > manufacturing	ambience lighting, downlights, outdoor lighting, profiles, suspension luminaires, wall lights	residential, commercial
<b>BRICK IN THE WALL</b> <i>www.brickinthewall.eu</i>	design > engineering > manufacturing	orientation lighting, recessed luminaires, wall lights	residential, commercial
<b>CJC SYSTEMS</b> <i>www.cjcsystems.com</i>	design > engineering > manufacturing	switches and lighting products	residential, commercial
<b>CLAEYS VERLICHTING</b> <i>www.claeysverlichting.be</i>	design > engineering > manufacturing	luminaires, lamps, chandeliers, sculptures and lighting concepts	residential, commercial
<b>DELTA LIGHT</b> <i>www.deltalight.com</i>	design > engineering > manufacturing	ambience lighting, downlights, outdoor lighting, profiles, suspension luminaires, wall lights	residential, commercial
<b>EXTERUS</b> <i>www.exterus.be</i>	design > engineering > manufacturing	ambience lighting, downlights, outdoor lighting, profiles, suspension luminaires, wall lights	residential, commercial
<b>FORLIGHTING BY FORDESIGN</b> <i>www.fordesign.be</i>	design > engineering	product development	lighting industry
<b>LUMCO</b> <i>www.lumco.eu</i>	design > engineering > manufacturing	fluorescent lamps and luminaires	residential, commercial
<b>LUMINA INDUSTRIES</b> <i>www.lumina.be</i>	design > engineering > manufacturing	built in, surface mounted and reading lights	residential, commercial
<b>LUMINAR</b> <i>www.luminar.be</i>	design > engineering > manufacturing	light fittings based on LED technology	residential, commercial
<b>LUNOO</b> <i>www.lunoo.eu</i>	design > engineering > manufacturing	ambience lighting, downlights, outdoor lighting, profiles, suspension luminaires, wall lights	commercial
<b>MODULAR</b> <i>www.supermodular.com</i>	design > engineering > manufacturing	ambience lighting, downlights, outdoor lighting, profiles, suspension luminaires, wall lights	residential, commercial
<b>TAL</b> <i>www.tal.be</i>	design > engineering > manufacturing	ambience lighting, downlights, outdoor lighting, profiles, suspension luminaires, wall lights	residential, commercial

**Figuur 7:** Leading companies.  
(Bron: Intercommunale Leiedal, *Invest in the Kortrijk Region*, Kortrijk, 2012.)

### *De local – global paradox?*

Ja, dat soort dingen. Het zullen allemaal dat soort dingen zijn en je ziet nu al iemand die vroeger bij wijze van spreken lampenkappen maakt, nu geëvolueerd is tot een creatief lighting bedrijf. Ik zie nu al in het Kortrijkse dat men zich propageert als de 'lighting area', omdat je daar toevallig enkele modulaire bedrijfjes hebt die wel degelijk armaturen ontwikkelen.<sup>38</sup> Die zitten nu toevallig in Kortrijk, maar is dat nu iets dat zal overleven omdat het een combinatie is van iets technisch, productie, design? Dat kan zijn. Het is ook overwegend lokaal, maar het kan zijn dat dat allemaal kan meespelen op Europees niveau. Sowieso zijn deze lokale bedrijven toch nog iets anders dan BARCO en andere internationale spelers zoals Philips Lighting, die nieuwe technologieën ontwikkelen. Je voelt aan dat het een ander verhaal is. De 'Global Players' waarmee we zitten, kunnen we ze houden?

*Waar kunnen er volgens jullie nog het best bedrijventerreinen bijkomen? Welke bestemmingen moeten er hiervoor opgeofferd worden? We hebben bij VOKA gehoord dat er hieromtrent al enkele studies georganiseerd zijn...*

Zoekzones? ROTO?

*Ja inderdaad, en dat ze daarbij bijna altijd uitgingen van speciale beschermingszones. Daarna werd er gekeken welke terreinen er nog overschoten.*

ROTO is een oefening. Als je je achter uw computer zet en het GIS bestand opent en je selecteert enkel die zones in de buurt van op- en afritten waar er geen harde bescherming opzit, dan krijg je inderdaad een kaart met mogelijk nieuwe locaties voor bedrijventerreinen. Dat is een mogelijkheid en hier en daar zal deze oefening zeer nuttig zijn, maar als je dat op

---

<sup>38</sup> Zie **Figuur 7**.

grootschalige wijze toepast, beland je terug bij de volgende vraag: is het qua mobiliteit en bereikbaarheid wel een goed idee? Heb je een lokaal draagvlak? Is er nood aan? Het probleem is een beetje dat we weten dat we bijkomende bedrijventerreinen zullen moeten maken, maar we weten ook vooral dat het voor de endogene economie is, die nu voor een stuk nog niet op de bedrijventerreinen zit. Dus van het moment dat je dat aanbod maakt, creëer je ook de vraag en dan krijg je die verschuifbeweging van bedrijven.<sup>39</sup> VOKA zegt dat bedrijven dat willen; ze willen in een professionele omgeving zitten. Wel wij sporen aan om iets voorzichtiger te zijn en trachten ook rekening te houden met de omgeving en ruimte te maken in de stedelijke context, waarin ook uitbreidingsruimte, parkeergelegenheid, ... geboden wordt. Hierbij is het de bedoeling van de overheid dat ze door middel van vergunningen rechtszekerheid geeft aan deze lokale bedrijven. Als je ze natuurlijk wegjaagt door te strenge voorwaarden, dan zal er uiteraard een grotere vraag zijn naar bedrijventerreinen. We proberen dus alles wat in de samenhang te zien. Maar als we plekken zullen moeten zoeken, zal het wel deels overlappen met ROTO maar we gaan er niet per se vanuit dat we 7000 ha zullen moeten zoeken. Wat we ook zeggen, is dat er een aantal strategische plekken in Vlaanderen zijn waar je economie moet toelaten. Ook in Antwerpen is er zo een plek, Petroleum Zuid. Dat zijn nu de strategische plekken waar je nog iets mee kunt doen en die je nog internationaal aanzien kunt geven. Evolis (in Kortrijk) langs de E17, dat is ook zo een strategische plek (maar Evolis was wel een greenfield).<sup>40</sup>

---

<sup>39</sup> Zie de verschuifbewegingen op **Figuur MA 2-5+17-19+22**. Ook in "II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE – b. RUIMTELIJK-ECONOMISCHE DYNAMIEK – MESONIVEAU + MICRONIVEAU" komt deze verhuisbeweging aan bod.

<sup>40</sup> Zie "INTERCOMMUNALE LEIEDAL – INTERVIEW".



**Figuur 8:** Situering Eiland Zwijnaarde. (Bron: Idea Consult (i.o.v. Stad Gent, Domo nv, ea.), *Haalbaarheidsstudie en inrichtingsplan regionaal bedrijventerrein 'Eiland Zwijnaarde'*, juni 2007.)



**Figuur 9:** Inrichtingsplan Eiland Zwijnaarde. (Bron: Idea Consult (i.o.v. Stad Gent, Domo nv, ea.), *Haalbaarheidsstudie en inrichtingsplan regionaal bedrijventerrein 'Eiland Zwijnaarde'*, juni 2007.)

*We hebben dit bezocht, maar momenteel staan er enkel vier windturbines en twee bedrijven maar voor de rest is het gewoon open ruimte met aangelegde wegen.*

Dit is één van de plekken waar men een overschot heeft en dit houden ze open tot er nog een keer een grote vis of groot industrieel bedrijf ruimte nodig heeft. Die zullen niet zomaar binnenvallen. Het zal ook gaan over bestaande bedrijven die investeringen mogen doen vanuit hun moederbedrijf. Bij Blue Gate (voormalige brownfield in Antwerpen) zeggen ze dat bedrijven toch hun research zullen doen en dat bedrijven toch een nieuwe vestiging zullen willen. Ik denk dat er langs de E17 nog zo een aantal plekken zijn.

*Ja, inderdaad, Eiland Zwijnaarde bijvoorbeeld is ook een brownfield.<sup>41</sup>*

Daarom denk ik dat we die strategische plekken goed in beeld moeten brengen als het gaat om toekomstgerichte economie. Blue Gate, Eiland Zwijnaarde, Evolis, Waterschei, Vilvoorde – Machelen, ... zijn hier enkele voorbeelden van. Ze zijn wel niet op elke plek goed bezig. In Vilvoorde – Machelen hadden ze beter de kaart getrokken van de economie. Nu is het een mengelmoes geworden van wat kan en wat kan niet. Doordat je als overheid te lang wacht en draalt, komt er iemand anders met ideeën... Als we dus kijken naar strategische plekken met internationaal aanzien is het even goed om aan recyclage te doen zoals Eiland Zwijnaarde, Blue Gate, ... Het hoeven dus niet per se greenfields te zijn.

*Bij VOKA is er zelfs gesuggereerd om militaire domeinen eventueel te herbestemmen als natuur om zo eventueel andere terreinen langsheen de E17, die nu bestemd zijn als natuur, te bestemmen als bedrijventerrein. Dat was een idee dat ze hadden aangezien vele militaire terreinen niet meer in gebruik zijn.*

Ja, er zijn zestig militaire domeinen gedesaffecteerd. We hebben zelf een screening gemaakt en hebben aan achttien terreinen gevraagd om naar onze dienst te komen en aan 16 terreinen, die interesse toonden, is er gevraagd of ze het zagen zitten om gedeeltelijk of helemaal ingezet te worden voor de economie. Maar die beslissing zal toch nog een ganse tijd in beslag nemen. En we hebben hiervoor een sterk dossier nodig: we moeten weten wat de randvoorwaarden zijn en hoe we het gaan beheren. Zo staan er op veel van deze militaire domeinen al gebouwen zoals loodsen. Dus een belangrijke taak is dan ook om te kijken wat deze gebouwen bouwtechnisch nog waard zijn. Als ze nog in goede staat zijn, kunnen ze misschien al onmiddellijk als bedrijfsgebouw ingericht worden. Verder moeten we kijken naar de ontsluiting van de loodsen. Stel nu dat deze loodsen midden in een bos liggen en aan een slechte weg, dan kan er gesteld worden dat we die loodsen zullen gebruiken voor laag dynamische activiteiten (bijvoorbeeld kermismannen die daar hun rommel gaan zetten of grondwerkers die daar hun opslag gaan doen).

*Hoe zit het momenteel met de IJzeren voorraad? Zijn er nog voldoende bouwrijpe gronden voor bedrijven?*

Ik ga er geen getallen opplakken. Maar er bestaan wel bezettingstabellen. Tegen deze zomer zal het pijplijnaanbod beschikbaar zijn op onze website. Hier zal je kunnen zien wat er per jaar gepland is op vlak van bedrijventerreinen en wanneer de realisatiefase start. Je zal ook zien dat veel van deze planning stamt uit de vroegere gewestplannen en die nu als RUP opgevest en gedetailleerd zijn. Dit gebeurt omdat je vroeger ook zones had voor milieubelastende industrie, maar nu bestaat die term niet meer, dus maken ze er terug een RUP voor op. Er zit dus behoorlijk wat in de planning en in het beschikbaar aanbod. Elke provincie beschikt wel over een paar honderd hectaren.

---

<sup>41</sup> Zie **Figuur 8-9**.



Dus op basis van deze tabellen kan je wel een beetje een zicht krijgen op het aanbod, maar dat confronteren met de vraag naar bedrijventerreinen is zeer moeilijk omdat we die vraag onvoldoende kennen. We weten enkel dat er veel vraag is naar lokale bedrijventerreinen. Een tekort is er volgens mij praktisch nergens. Maar er zijn wel doelgroepen die niet aan bod komen; wij noemen dat nu de problematische 'ruimtevragers', de types van bedrijven die je dus gewoon moeilijk kwijt kunt op een bedrijventerrein. Voorbeelden hiervan zijn: een showroom die te groot is of voor te weinig werkgelegenheid zorgt of een betoncentrale. Er zullen natuurlijk wel subregio's zijn waar er tekorten zijn, bijvoorbeeld Vlaams Brabant. Maar anderzijds is uit een onderzoek gebleken dat er ook heel wat leegstand is in Oost-Vlaanderen. 200 hectaren van de bedrijfsspercelen stond leeg en werd zelfs niet op de markt aangeboden. Dus als je daarmee rekening houdt, dan zie je dat uw economie op vandaag de dag weinig absorptiecapaciteiten heeft om dat terug in te nemen. En om te stellen dat bedrijven misschien niet geïnteresseerd zijn in een gebouw, maar dat ze liever een onbebouwde kavel willen, dat vind ik net iets te gemakkelijk. Ik herhaal dat er knelpuntregio's zijn en dat zullen overwegend Vlaams-Brabant, het Leuvense en Brussel – Halle – Vilvoorde zijn. Maar voor de rest zijn er vooral knelpuntdoelgroepen, namelijk grondwerkers, betoncentrales, bouwmaterialenhandelaren, tuincentra, ...

De vraag is of we daar allemaal bedrijventerreinen voor moeten hebben? In ons standpunt wel. Want dat zijn net niet-verweefbare activiteiten. Het probleem is wel dat de meeste in aanleg zijnde bedrijventerreinen geen hinderlijke inrichtingen toelaten. Men wilt dat gewoon niet meer. Zelfs als afvalrecyclagebedrijf – waar er dus enkel afval gerecycleerd wordt – vind je al bijna geen plek meer om te vestigen. Langs het Albertkanaal zijn er wel enkele voorbeelden van 'hinderlijke inrichtingen' te vinden. Er zitten grondwerkers en breekwerkers van 10 à 12 ha. Maar deze inrichtingen zorgen voor stofoverlast, camions, ... doorheen de dorpskern. Dus

iedereen wilt die weg, maar het is niet zo evident om 10 à 12 ha grond te vinden om hopen zand te leggen. En betaalt die gronden dan maar eens, ook al zijn het gesubsidieerde prijzen. Maar zelfs showrooms voor wagens – annex een atelier – nemen veel ruimte in beslag en zorgen voor weinig tewerkstelling. Je kan ze bovendien moeilijk verweven want je zit daar met uw spuitcabine en andere hinderlijke inrichtingen. Daarvoor hebben we dan ook accountmanagers ruimtelijke ordening binnen onze dienst.

Deze ochtend nog kwam er zo een voorbeeld langs mijn bureau. We willen het researchpark van Zellik opwaarderen tot iets campusachtig. Maar momenteel is het niet echt een researchpark, want er zit daar momenteel ook een grondwerker. Wij willen die in eerste instantie weg natuurlijk, maar wij weten ook als overheid dat we ze niet de das mogen om doen. We zijn voor hem gaan zoeken in gans Vlaams-Brabant en er was niets te vinden voor hem. Waar dat er wel ruimte is, willen ze hem niet.

*Welke gronden – denk je persoonlijk – zijn er wel bestemd voor deze hinderlijke inrichtingen? Is dat dan meer buitengebied of gebied dat ergens afgelegen ligt of...?*

Wel ja, het is afhankelijk of bedrijventerreinen ruimte willen voorbehouden voor dat soort dingen en hoe ze hun interne kwaliteitsdifferentiatie organiseren. Met andere woorden zou er een lokaal bestuur naar buiten moeten durven komen met volgend voorstel: ik ga hier 15 ha bedrijventerrein aanleggen, maar slechts 5 ha zou effectief op de markt komen, de rest zal gebruikt worden voor herlokalisaties van een paar van die 'hinderlijke inrichtingen' uit onze gemeente en die vragen nu eenmaal veel ruimte; ik zet die 5 ha schoon langs de buitenkant (op de zichtlocaties) en de binnenkant zal rommel zijn (opslag in open lucht). Maar wat doen ze nu? Alle voorschriften worden alsmaar strenger: opslag in open lucht verboden, dit verboden, dat verboden, ... Gemeentes





moeten dit dus durven aangaan. En in geval van twee aangrenzende gemeentes kan er samengewerkt worden om zo beiden tevreden te zijn. Je hebt namelijk beter één schoon KMO terrein of hoogwaardig bedrijventerrein dat een mooi fiscaal inkomen genereert en één terrein voor de 'hinderlijke inrichtingen', dan twee halfwaardige 'gemengde' bedrijventerreinen. De gemeenten moeten dan maar de kosten en baten zien te delen; zo stelt bijvoorbeeld de ene gemeente, die planologisch gezien wel een geschikt gebied heeft voor 'hinderlijke inrichtingen', haar gronden ter beschikking voor een aangrenzende gemeente in ruil voor fiscale opbrengsten van het hoogwaardig bedrijventerrein van de andere gemeente.

*Wordt dit gemonitord op een bepaalde manier? Want bij VOKA werd er verteld dat dit nogal een heikel punt is. Hoe groot is de schaarste aan bedrijventerreinen in Vlaanderen vandaag de dag én waar doen ze zich vooral voor?*

Ja, dat is een heikel punt. Onze ambitie om te monitoren is niet zo evident. We hebben lang alleen GIS-bedrijventerreinen gebruikt. Maar op deze data zit er wel een tijdsvertraging. Voor de gewestelijke bedrijventerreinen valt deze vertraging nog mee, maar voor de lokale en provinciale dossiers zit daar al heel veel vertraging op. GIS-bedrijventerreinen was dus niet zo handig. Maar net dat pijplijnaanbod – waarnaar ik al verwees – vormt een mooi overzicht van de bedrijventerreinen in ontwikkeling. Dat systeem zijn we nog bezig op punt te zetten.

*Wij hebben in het begin van dit academiejaar dat GIS bestand gekregen met de shapefiles. Op basis van dit bestand hebben we enkele gerichte casestudies gedaan en toen hebben we ontdekt dat die GIS-*

*bedrijventerreinen inderdaad niet altijd overeenkomen met de werkelijke toestand.<sup>42</sup> Dus er zit wel degelijk vertraging op deze data.*

Ja, inderdaad, maar die GIS bedrijventerreinen moet je als volgt zien. In elke provincie hebben we een 'veldwerker', die alle bedrijventerreinen van de provincie afrijdt. Maar eenmaal alle terreinen bezocht zijn, is de kans groot dat het eerste bezochte terrein al weer veranderd is. We streven ernaar om elk terrein één maal per jaar te bezoeken (maar vaak halen we dat zelfs niet). De manier om deze tijdsvertraging op te lossen is zeer eenvoudig. Als je alleen al met de publieke ontwikkelaars een overeenkomst zou hebben om elke wijziging automatisch door te geven, dan is alles direct up-to-date. Maar dat is niet zo eenvoudig. We zijn daar nu wel mee bezig in samenwerking met de POMs (Provinciale OntwikkelingsMaatschappij). Wij subsidiëren de POMs om het activeringsbeleid te bekrachtigen. Zij proberen dus de onbenutte kavels opnieuw op de markt te krijgen. Er zijn zaken die je vaststelt wanneer je daar rondrijdt. Maar dat is natuurlijk altijd een momentopname en dan weet je niet wat dat er daar nieuw aan het gebeuren is. Dan weet je niet wat de historiek is van de kavel waarop nu mais groeit of een paard staat. Het kan zijn dat deze kavel gewoon nog in handen is van een particulier die helemaal niet de intentie heeft om dat te ontwikkelen of het kan zijn dat die kavel al gekocht is door een bedrijf. Of misschien is het een strategisch reserve van één of ander bedrijf. En indien het om een reserve gaat, is er dan al een bouwvergunning aangevraagd? Of zijn er werken gepland? Maar als 'veldwerker' weet je dat niet zomaar, je ziet gewoon een paard staan.<sup>43</sup> Maar door die activeringsteams krijgen we nu dus die informatie en dan

---

<sup>42</sup> Zie "II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE – b. RUIMTELIJK-ECONOMISCHE DYNAMIEK – MICRONIVEAU – CASE ZWIJNNAARDE II EN III"

<sup>43</sup> Hierbij verwijzen we ook naar "II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE – b. RUIMTELIJK-ECONOMISCHE DYNAMIEK – MICRONIVEAU – CASE ZWIJNNAARDE II EN III", waar er een braakliggende kavel voorkomt. Bij een gewoon terreinbezoek kan je inderdaad niet uitmaken of dit een strategisch reserve is of niet.



weten we dat een kavel bijvoorbeeld eigendom is van bvba huppeldepup. Maar dat kan zowel een dokterspraktijk zijn als een bvba die daar gewoon zijn hertjes of schapen laat staan. Als het een bedrijf is met een uitbreidingsreserve; wanneer is deze reserve dan wel of niet verantwoord?

Natuurlijk als je uw informatie op papier doorgeeft, dan moet je nog altijd iemand hebben die dat ook input. Dus nu hebben we aan de POMs subsidies gegeven zodat een samenwerking tussen ons bewerkstelligd wordt. Ze werken nu ook met dezelfde software als ons die ook direct onze data aanpast. Uiteraard gebeurt dit wel via een validatiesysteem zodat niet iedereen onze gegevens kan wijzigen. Dus deze stap is gezet met de POMs en ik hoop dat we die stap ook zullen zetten met de intercommunales. De intercommunales willen dat wel doen op voorwaarde dat ze geen bijkomende moeite moeten doen. En dit zal waarschijnlijk moeilijk worden, want wij werken met gebruikskavels terwijl de intercommunales werken met verkoopskavels. Indien een perceel – vanaf een halve hectare – een paar jaar ongebruikt is, dan splitsen wij dat af als een afzonderlijke gebruikskavel en betitelen we dat als een uitbreidingsreserve. Op die manier kan je tenminste een zicht krijgen op al die uitbreidingsreserves. Terwijl intercommunales vaak het perceel nog aanpassen aan de noden van een toekomstig bedrijf. Dus dat zijn zo kleine puntjes die nog problemen geven in verband met een samenwerking, maar dat is allemaal oplosbaar.

*Wordt er rekening gehouden met de kwaliteitsvoorwaarden in het beleid? Waarschijnlijk te weinig, in welke zin?*

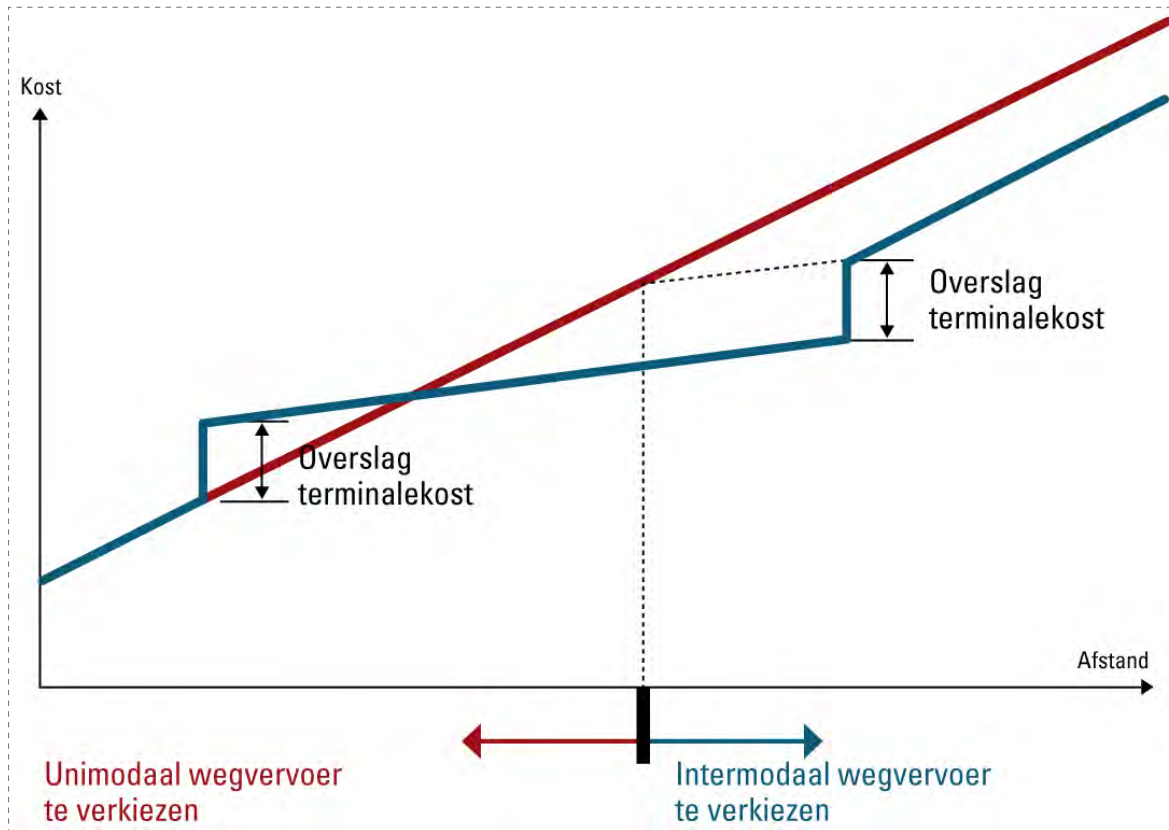
Kwaliteit is bij ons een goeie inrichting, een doordachte uitgifte en vooraf beheer voorzien.<sup>44</sup> Vroeger was dit niet het geval. Bij private ontwikkelaars werd enkel het volgende gedaan: alles werd aangelegd door de private ontwikkelaars maar de wegenis werd overgelaten aan het openbaar bestuur en van zodra dat de laatste kavel verkocht was, was er geen ontwikkelaar meer. De wegenis en het openbaar domein kreeg de gemeente erbij en in het beste geval onderhielden ze dat ook een beetje, maar na 10 jaar komen sommige bedrijven leeg te staan en dan heb je niemand meer die zich daarmee bezighoudt. En je hebt als lokaal bestuur geen enkel instrument in handen; geen terugkooprecht of wat dan ook. Daarom wil men dat remediëren en het terugkooprecht verplicht maken.

*Hoe zit het met de grensoverschrijdende samenwerking? VOKA noemde dit een moeilijke kwestie omdat België nogal verdeeld is (Vlaanderen, Wallonië en Brussel). Nochtans is in het geval van de E17 een samenwerking met Frankrijk en Nederland wel op haar plaats, aangezien het om een internationale autosnelweg gaat. Werkt jullie instelling ook aan de metropolitane ambitie van Vlaanderen zoals voorgesteld door het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen?*

Een gevoelige kwestie zou ik het nu niet direct noemen. Wij hebben altijd al gehamerd op de metropolitane allure. Waarom? Omdat wij vonden dat het RSV niet die internationale dimensie heeft; dat was kijken binnen Vlaanderen. Zelfs niet in Brussel heeft men die link gelegd. Maar ik begreep dat ook in de toenmalige context. Het RSV is tot stand gekomen in tijden van economische crisis begin de jaren 1990. Er waren geen buitenlandse investeringen meer en men dacht dat het van een endogene economie zou moeten komen. Dus men is eigenlijk vergeten om die link te leggen met het internationale. Maar dan bleek in de helft van de jaren

---

<sup>44</sup> Ook in "II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE – b. RUIMTELIJK-ECONOMISCHE DYNAMIEK – MICRONIVEAU – CASE DE PRIJKELS + CASE ZWIJNAARDE II EN III" komen de aspecten van bedrijventerreinbeheer aan bod.



**Figuur 10:** Kostenstructuur van een intermodaal traject. (Bron: ©Supplychainmagazine, <http://www.supplychainmagazine.nl/wp-content/uploads//2009/12/SCM03-62-63-FF-1.pdf>.)

1990 dat de economie weer een boom kreeg en er kwamen weer internationale investeringen. Het scheen weer goed te gaan. En nu zitten we weer op een moment dat het slabakt en dat de bedrijven beginnen weg te trekken (zelfs kernactiviteiten). Je zit met de concurrentie van China en Azië. Het centrum van de wereld is niet meer Europa, dus je weet dat we serieuze klappen zullen krijgen en dat we zullen mogen blij zijn dat we nog een paar grote bedrijven, zoals BARCO, Philips, ... zullen kunnen houden. Vandaar dat de neiging zeer groot is om terug te plooiën en dan hebben wij gezegd om terug zoiets te maken van endogene potentie. We weten dat de grootste vraag uitgaat naar kleine kavels en de endogene economie, maar het zou fout zijn om daar uw toekomstvisie op te baseren. Dus hebben we altijd gezegd om de internationale dimensie voor ogen te houden. Als je dat moet concretiseren, dan is de vraag: hoe? Hou rekening met grensoverschrijdende ontwikkelingen zoals Rijsel (het grootste voorbeeld) en Brussel. Maar in Brussel is het moeilijk om met die internationale dimensie om te gaan. Denk aan Zaventem, die zitten daarin en dat is een moeilijke context. Je hebt nu wel de Brussels Metropolitan Region, maar dat is dan meer een initiatief vanuit VOKA Brussel en VOKA Vilvoorde die met een aantal partners willen gaan samenwerken. Maar dit is nog niets concreet. Ja, Rijsel wat is er daar aan het gebeuren?

*Er is daar ook iets opgericht, zo een samenwerkingsverband de 'Eurometropool'?*

Ja, maar wat dat precies doet weet ik niet, maar het is iets in samenwerking met de gemeente Kortrijk.

*En tenslotte, hoe kijkt jullie instelling naar een toekomstig ruimtelijk-economisch beleid? Hebben jullie speciale aandachtspunten?*

We hebben ooit een oefening proberen te maken omtrent de toekomst van de waterwegen en dat leek toch niet zo evident. Want met welke

regio's moet je beginnen? Moeten we de regio's die een gemakkelijke overschakeling van weg naar water hebben eerst bekijken? Of focussen we op die regio's met een grote transportvraag; bijvoorbeeld het arrondissement Antwerpen – Gent, waar dat de havens liggen? Uiteindelijk kwamen we uit op een verhaal dat sterk vraag gedreven was. Waar dat het zwaartepunt van uw economie ligt, ga je ook uw transportvraag hebben en dan moet je dat nog koppelen aan vaarwegen en beschikbaarheden. Maar de vraag begon zich zo langzamerhand te stellen: waar zijn we mee bezig? Moeten we bezig zijn met watergebonden bedrijventerreinen of moeten we terminals voorzien. Bij watergebonden bedrijventerreinen ga je spreken over langgerekte industriële strips. Dan ga je overal investeren in kades waar het één bedrijf naast het ander komt te liggen. Je kan ook zeggen: neen, we doen dat absoluut niet, maar we voorzien wel dat er op een aantal plaatsen inlandse terminals komen die de transportstromen kunnen bundelen en clusteren én dan ga je veel meer over het water kunnen gaan, ook al zijn die bedrijven niet rechtstreeks aan het water gelegen.<sup>45</sup> Maar je moet ze wel op een korte afstand hebben. Op deze manier zou uw transport veel efficiënter verlopen.

*Ja, professor Allaert is ook grote voorstander van het water als 'nieuw' transportmiddel met die terminals.*

Het is zeker zo! Maar we hebben ons in dat verhaal van die terminals misschien iets teveel miskeken op de 'containerisatie'. We zijn er vanuit gegaan dat we een 'containerisatie' zullen krijgen. Maar natuurlijk blijven droge bulk, natte bulk, stukgoed, ... ook belangrijk. Denk hierbij maar aan het verhaal van bouwmaterialen, palettenvervoer, ... Die hebben natuurlijk wel hun plek aan het water nodig. Die zijn minder gebaat bij

---

<sup>45</sup> Zie **Figuur 10**, **Figuur ME 17** en **Figuur MI 43**.



dikke stromen en een bundeling op grote boten. Die zullen eerder kleinere boten nodig hebben.

*Ik heb de bedrijventerreinen van Zwijnaarde geanalyseerd. Één van de bedrijven daar was de DOMO textielnijverheid en ik vroeg hen ook: hoe de grondstoffen worden aangeleverd. Is dat via de boot? Want het Kanaal van Zwijnaarde ligt daar juist naast. Zeggen ze zo: nee we gebruiken dat niet, het wordt vooral met de vrachtwagen aangeleverd. Maar het komt wel vanuit Antwerpen en in Antwerpen werd het aangeleverd via de boot. Ik dacht toen: dat is toch onlogisch, want uw fabriek ligt juist naast het kanaal. Hierop zei de CEO: het kost veel meer geld om uw transport met de boot te doen, aangezien we een beperkte productie hebben, krijgen we onze boot nooit vol, en als je daarvoor een boot moet laten uitvaren, is dat niet echt rendabel.*

Ja, het is een zware kost en bij dikke stromen, is het transport over het water direct in het voordeel, maar voor die kleinere stromen zit je met een te log systeem.

*Maar wat die CEO wel nog zei was: moest de overheid hiervoor subsidies geven, dan zou het wel rendabel worden.*

Ja, maar dat is verkeerd, want dan ben je met exploitatie-subsidies bezig én dan gaat de NMBS komen en zeggen ze dat ze ook subsidies nodig hebben.

*Maar transport over het water zou wel positief zijn, want de autosnelwegen zitten vol met vrachtwagens.*

Maar het zou geen duurzame oplossing zijn als we dit op basis van subsidies doen overleven.

*Ja, maar het is wel eens een interessante piste om over na te denken, er liggen immers veel waterwegen verspreid over Vlaanderen.*

Er wordt hard gewerkt op het transport over het water. Je hebt tegenwoordig logistieke consultants die berekeningen maken voor bedrijven omtrent de kost van transport over water. Want er is veel perceptie en het is ook nog niet goed onderzocht. Wat ook interessant is, is de bedrijven clustersgewijs doen samenwerken. Op die manier krijgen zij marktmacht en dan zeggen die bijvoorbeeld: wij willen niet met die kleine camioneurs of transportbedrijven werken, wij willen hier een dienstverlener die voor ons alle mogelijkheden gaat becijferen en op een rij zet; maar dat moet een dienstverlener zijn die zowel boottransport als rijstransport, treintransport, ... analyseert. Hieruit bleek dan bijvoorbeeld dat het transport naar Nederland het goedkoopst was via de trein. Maar dan ben je als bedrijf niet meer bezig met transportfirma's maar met een logistieke dienstverlener die alles kan aanbieden.





## *KRITISCHE REFLECTIE*

Eerst en vooral is het belangrijk om de voorgenoemde standpunten te bekijken met de nodige nuanceringsen. Het gaat hier namelijk om een dienst binnen de Vlaamse overheid die zich voornamelijk bezighoudt met de economie van Vlaanderen. Het observatieveld van deze dienst is bijgevolg iets enger dan deze van het Departement RWO.

Wanneer we kijken naar de tools die deze dienst ter beschikking heeft, kan er gesteld worden dat het Agentschap Ondernemen heel véél inbreng heeft in de ruimtelijk-economische dynamiek van Vlaanderen. Zo geven ze onder andere advies bij ruimtelijke uitvoeringsplannen in opmaak. Verder heeft hun dienst ook een accountmanager ruimtelijke ordening die als bemiddelaar optreedt bij de lagere overheden. Zo wordt er bijvoorbeeld gezocht naar nieuwe vestigingslocaties voor zonevreemde bedrijven en wordt er advies gegeven naargelang er al dan niet terreinen ter beschikking zijn. Daarenboven is de dienst ook gemachtigd om subsidies uit te delen voor de aanleg van bedrijventerreinen. De voorwaarden van Europa zijn in dit verband wel iets strenger geworden, dus worden er nu subsidies verdeeld voor duurzame terreinontwikkeling. De bedrijventerreinen Evolis en Eiland Zwijnaarde konden zodoende rekenen op 60% subsidiering op de wegenis- en groenaanleg. En dan is er ook nog het activeringsbeleid dat onbenutte kavels weer op de markt tracht te brengen.

Wat duidelijk bleek uit het interview, is dat de toerittencomplexen van autosnelwegen zeer gegeerd zijn door de bedrijfswereld, maar het Agentschap Ondernemen kan zelf sturen hoe de ruimte voor economie er in de toekomst zal uitzien. Zij hebben de macht om te zeggen of er al dan niet bedrijventerreinen kunnen bijkomen aan de toerittencomplexen. Hierbij trachten ze niet enkel de wensen van de bedrijfswereld in te willigen, maar ze houden ook rekening met het mobiliteitsverhaal. Wijzelf

zijn ook voorstander van deze getemperde invalshoek. Want tenslotte werd de E17 aangelegd als een bypass voor de toenmalige Rijksweg 14. Wanneer alle bedrijven zouden verhuizen naar deze nieuwe infrastructuur, zou het verbindend karakter van deze autosnelweg ten dele verloren gaan en voor extra congestie gaan zorgen zoals al bij de ring van Antwerpen het geval is. Anderzijds vinden we het niet slecht dat er langs deze toerittencomplexen logistieke bedrijven zouden te vinden zijn, die de goederen van het zware vrachtverkeer tijdelijk stockeren en van daaruit verder distribueren over de regio met lichtere voertuigen. Op die manier zouden zowel de nieuwe assen (E17 en eventueel andere autosnelwegen) als de oude assen (R14 en andere nationale wegen) heel wat toegevoegde waarde genereren (waar dat nu vooral de oude assen eruit springen).

Het Agentschap Ondernemen haalt ook aan dat er in de toekomst nog meer bedrijventerreinen zullen moeten bijkomen, maar het is niet simpel om nog gronden te vinden. Daarom hanteert de dienst bezettingstabellen waarin duidelijk staat welke bedrijventerreinen er in de planning zitten en welke er eventueel nog kunnen aangelegd worden. Het monitoringsysteem is hierbij zeer belangrijk en de dienst is hier dan ook volop aan bezig. Ook wij achten dat deze monitoring van cruciaal belang is voor een duidelijk zicht te krijgen op de situatie en om op die manier een duidelijke uitspraak te kunnen formuleren betreft een toekomstig ruimtelijk-economisch beleid. Het Agentschap Ondernemen werkt ook aan enkele concepten die veelbelovend zijn. Zo zijn er de brownfield ontwikkelingen die vandaag de dag sterk naar voor komen. Maar ze zijn er zich wel goed van bewust dat deze brownfields sowieso niet zullen volstaan om aan de toenemende vraag te voldoen. Er zullen dus nog greenfield ontwikkelingen moeten gebeuren en de ruimte wordt steeds schaarser... Een andere oplossing die geopperd werd en die ons ook bijzonder interessant leek, is de omzetting van militair domein naar industrie of een



compensatieregeling omtrent het militair domein. Misschien kunnen daar de grote 'ruimtevragers' van een locatie voorzien worden.

Logischerwijs schenkt het Agentschap Ondernemen ook aandacht aan het grensoverschrijdend verhaal. Deze metropolitane gedachte liet in het RSV te wensen over, maar ze willen niet dezelfde fout maken als toen en daarom wordt er nu wel rekening gehouden met internationale investeerders. In perioden van crisis, zoals nu het geval is, zal de economie weer vooral endogeen gegeneerd moeten worden, maar op langere termijn mogen we het grensoverschrijdend aspect zeker niet verwaarlozen. En daar de autosnelwegen over de grenzen heen lopen, zal dit sowieso ook een interessante insteek vormen. Er zijn nu zelfs al enkele voorbeelden van grensoverschrijdende samenwerking waar te nemen, namelijk de 'Eurometropool'.

En tot slot, mogen we niet enkel de autosnelwegen als belangrijkste economische transportinfrastructuur in beschouwing nemen. Ook het Agentschap Ondernemen acht het van groot belang om te kijken naar alternatieve transportmiddelen naast de automobiel. Zo herbergen de waterwegen heel wat potentieel voor de toekomst. Maar om deze ideeën in de praktijk om te zetten zal er nog heel wat water naar de zee moeten stromen. Het is ons inziens trouwens ook niet uitgesloten om met multimodale vervoersstromen te werken (met overlaadplaatsen). Maar ook deze zaken zijn nu nog allemaal toekomstmuziek.



## VOKA

### INTERVIEW

Dinsdag 17 april 2012

*Wat doet jullie instelling precies? Heeft jullie instelling veel in te brengen in de ruimtelijk-economische dynamiek van Vlaanderen?*

VOKA is een werkgeversorganisatie om het eigenlijk zeer kort te schetsen.<sup>46</sup> In Vlaanderen heb je als werkgeversorganisaties de Boerenbond en UNIZO die voor de KMO's en de kleine zelfstandigen opkomt, gaande tot de iets grotere bedrijven waarbij je al in het vaarwater komt van VOKA. Er kan dus gesteld worden dat VOKA de grotere industrie vertegenwoordigt. Als je het federaal bekijkt, dan heb je het VBO dat dus eigenlijk heel België omvat.<sup>47</sup> Voka is met andere woorden zo hetzelfde als VBO maar dan op Vlaams niveau.

*Hoe ziet jullie instelling de economische ontwikkeling langsheen de autosnelwegen in het algemeen? Dient er volgens jullie geclusterd of meer gespreid te worden? Welke belangen streven jullie na in verband met de autosnelwegen?*

Vanmorgen heb ik een toelichting gehad over het Groenboek. Eigen aan het Groenboek is dat het in se een discussiedocument gaat zijn waar men

---

<sup>46</sup> Zie "II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE – a. RUIMTELIJK-ECONOMISCH BELEID – ALGEMENE CONTEXT (1945 – 1980)" waar er kort gesproken wordt over de oprichting van VOKA; in de jaren 1930 het 'Vlaamse Economische Verbond (VEV)'.

<sup>47</sup> Het Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO) is de enige interprofessionele werkgeversorganisatie die de ondernemingen uit de drie gewesten van ons land vertegenwoordigt. Zijn leden, de voornaamste sectorfederaties van ons land, vertegenwoordigen de ondernemingen actief in de sleutelsectoren van de industrie en de diensten.

©VBO, [http://vbo-feb.be/het\\_vbo](http://vbo-feb.be/het_vbo), laatste update: 1 juni 2012, geraadpleegd op 1 juni 2012.

eigenlijk de krijtlijnen vastlegt en zegt in welke richting dat we zouden moeten gaan. Hierna begint de maatschappelijke discussie waaruit een debat zal voortvloeien. Bijvoorbeeld in de SARO waar dat deskundigen zitten maar waar ook het middenveld (Bond Beter Leefmilieu, UNIZO, Boerenbond, VOKA, ...) vertegenwoordigd is. Zij gaan er dan over discussiëren. Ikzelf zit ook in de SARO en waarschijnlijk zal er dit jaar zeer veel tijd gespendeerd worden aan het Groenboek. Ik heb trouwens – tijdens de vergadering omtrent het Groenboek – een paar vragen kunnen stellen. De uitleg die we kregen was nogal redelijk abstract. Waarom? Omdat wij geen concrete tekst hebben gekregen. Wel weet ik dat het Groenboek uiteindelijk zal bestaan uit drie delen met 'concrete invullingen' in het derde hoofdstuk. Dat is uiteraard het meest interessante deel maar daar heb ik niets van gezien.

Wat men echter voor ogen heeft, is dat eigenlijk de huidige netto verharde oppervlakte in Vlaanderen niet meer zou mogen uitbreiden. Dat heeft men in gedachten.

*Is dit niet nefast voor de bedrijventerreinen?*

Uiteraard, maar dan zou men zeggen van kijk, met het RSV sprak men van een totaal netto verharde oppervlakte van 4-5% en dat zou vandaag de dag reeds 25% bedragen. Dus als we hiermee verder gaan, kunnen we die knop niet meer terugdraaien en daarom moeten we beginnen nadenken aan efficiënt ruimtegebruik.<sup>48</sup> Mijn opmerking hierbij was: allemaal goed en wel maar als je vandaag of morgen gaat zeggen 'geen extra oppervlakte' tenzij het ergens anders gecompenseerd wordt, dan moet je tegelijkertijd ook een oplossing vinden voor een heel aantal problemen. Want er zijn immers vandaag onvoldoende bedrijventerreinen

---

<sup>48</sup> Dit denken omtrent intelligent en efficiënt ruimtegebruik naar de toekomst werd eveneens door dhr. Cabus meermaals beklemtoond. Zie "DEPARTEMENT RWO – INTERVIEW".



beschikbaar (zoals jullie waarschijnlijk wel al hebben opgezocht). Maar het probleem hierbij is net dat die cijfers voor interpretatie vatbaar zijn. En het probleem is dat Vlaanderen tot op heden geen ‘correct’ monitoringsysteem heeft om alles perfect in kaart te brengen. Is een bedrijventerrein volledig vrij? Kan het onmiddellijk in gebruik genomen worden? Moet het gesaneerd worden? Staat het te koop of te huur? Is het gedeeltelijk in gebruik? Enzoverder... En vervolgens komt men – met al die parameters voor ogen – tot bijvoorbeeld een buffer van 2000 hectaren. Maar die buffer is niet correct want wij horen van de bedrijfswereld zelf dat als zij een terrein bezoeken, ze er ofwel niet op kunnen bouwen ofwel kunnen ze hun activiteit niet exploiteren omdat het niet toegelaten is ofwel moeten ze het eerst afbreken maar ze gaan dan nooit een vergunning krijgen.<sup>49</sup>

Men zit ook met problemen in verband met de vlotheid van het vergunningensysteem. Dat zijn eigenlijk allemaal problemen. De brownfields bijvoorbeeld wat jullie waarschijnlijk wel bekend is... Dit verhaal is meer en meer succesvol aan het worden, maar het kan nog altijd veel beter. Er moeten nog impulsen gegeven worden en nog meer voordelen gegeven worden om effectief aan brownfieldontwikkeling te doen.<sup>50</sup>

Dus met andere woorden – zonder dat ik het Groenboek heb kunnen lezen – is mijn becommernis: allemaal goed en wel als je zegt dat we morgen niet meer gaan verharderen, maar dan moet je tegelijkertijd wel een oplossing bieden aan al die problemen. Want anders ga je inderdaad met een blokkage zitten. En er zullen wel heel wat ruimtes leegstaan en er

---

<sup>49</sup> Deze onduidelijkheid omtrent de al dan niet beschikbare terreinen wordt door het Agentschap Ondernemen vandaag de dag onder de loep genomen. Hierbij is een correcte monitoring van cruciaal belang. Zie “AGENTSCHAP ONDERNEMEN – DIENST RUIMTELIJKE ECONOMIE – INTERVIEW”.

<sup>50</sup> Een mooi voorbeeld hiervan is Eiland Zwijnaarde. Zie ook **Figuur 8-9**.

zullen wel wat bedrijventerreinen hergebruikt kunnen worden maar dan zijn er dus ook weeral procedures die doorlopen moeten worden die voor veel belemmering zullen zorgen. Om uw economische ontwikkeling als regio (Vlaanderen) optimaal te houden moet de mogelijkheid erin bestaan om onmiddellijk over te gaan op ‘ontwikkeling’. Dat is bij ons ook onze stelling geweest. Zo hebben we in 2006 een studie laten doen waarin men sprak van die ‘permanente buffer’.<sup>51</sup> En toen was gebleken dat men dringend werk moest maken van circa 11.000 hectaren bijkomende bedrijventerreinen en dat men moest zorgen voor een permanente buffer van 1.400 hectaren.

Eigenlijk is dat ook deels overgenomen in het RSV (1997) en dat is vervolgens nog een keer gewijzigd in 2004 en 2010. In 2004 heeft men de oppervlakte voor extra bedrijventerreinen die men wil voorzien nog wat opgetrokken. En in het RSV heeft men voor de verschillende sectoren eveneens een ruimtebalans opgemaakt en de kritiek die je vandaag bijvoorbeeld hoort is: men heeft wel veel werk gemaakt van die bedrijventerreinen, maar een ruimtebalans voor de andere sectoren zoals de natuursector... Maar het is wel de natuursector die de bovenhand kreeg op vlak van het aantal realiseringen.

*En welke ruimte is er dan voornamelijk in de plaats gekomen ter compensatie voor de bedrijventerreinen? Voornamelijk de natuur die opgeofferd werd?*

Als je het historisch bekijkt, bestrijkt de landbouwsector tot op vandaag nog veruit de meeste oppervlakte in Vlaanderen. En als men ergens iets wil aansnijden zit men heel vaak in agrarische zone uiteraard...

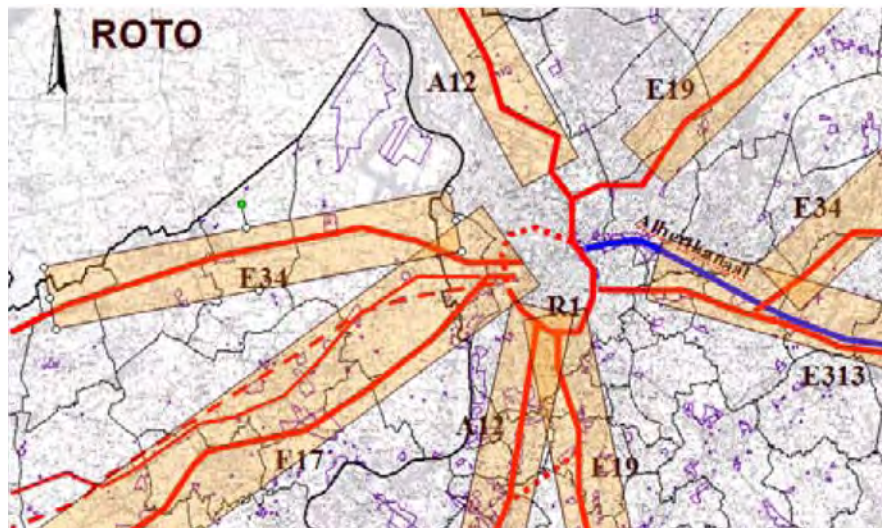
---

<sup>51</sup> Het betreft de “VOKA-studie 05, december 2006” met als subtitel “Ruimte om te ondernemen (ROTO). Op zoek naar bedrijventerreinen in Vlaanderen”.

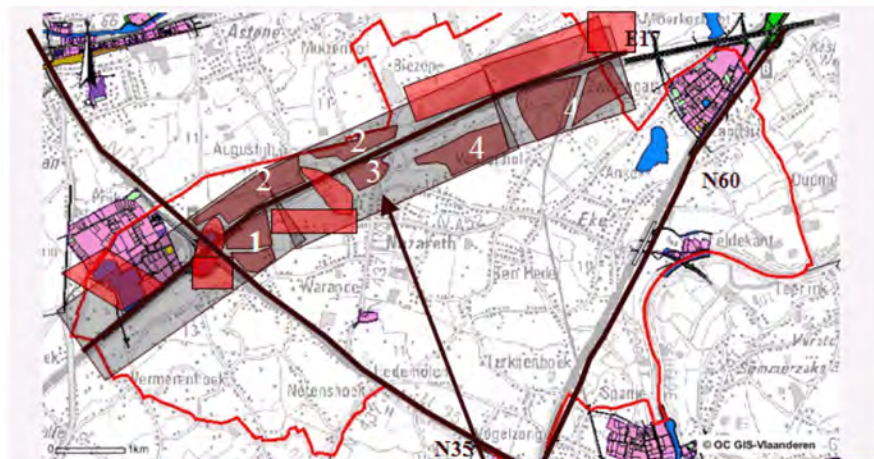


Figuur 11: Zoekzones rond de E17.

Figuur 11-14: (Bron: Vlaams Economisch Verbond, Voka-studie 05 - Ruimte om te ondernemen. Op zoek naar bedrijventerreinen in Vlaanderen, Brussel, december 2006, p. 62, 81, 82 en 83.)

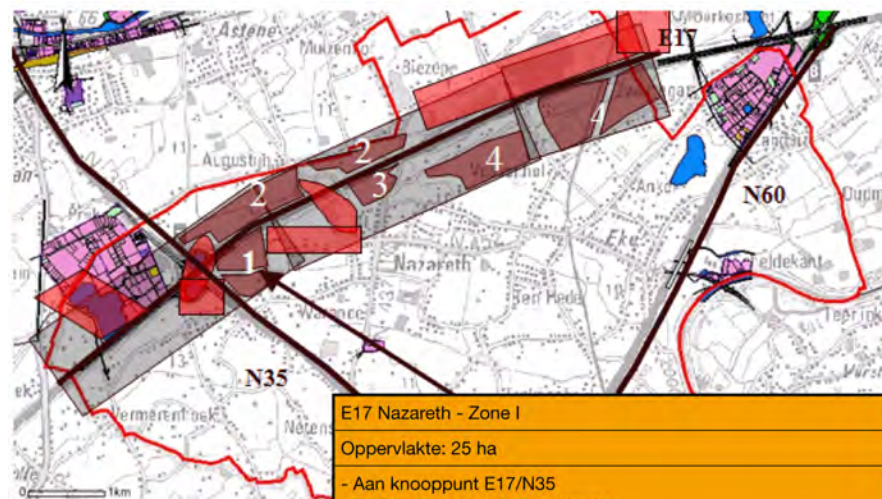


Figuur 12: Zoekzones in de regio Antwerpen-Waasland.



Figuur 13: Zoeklocatie rond Nazareth.

<b>E17 Nazareth</b>
Oppervlakte zoeklocaties: 180 ha
- Nabijheid van bovenlocale infrastructuur: E17, N35
- Aanwezigheid van bestaande bedrijvigheid



Figuur 14: Haalbaarheidsscore zoeklocatie Nazareth.

<b>E17 Nazareth - Zone I</b>
Oppervlakte: 25 ha
- Aan knooppunt E17/N35
- Toplocatie logistiek, zichtlocatie
86/110
Knelpunt: zeer hoge landbouwwaardering



*Maar naar de toekomst toe zullen er dus waarschijnlijk geen bestemmingen meer gewijzigd worden?*

Jawel, dat zal uiteraard wel gebeuren. Maar dan zal men telkens een visie moeten ontwikkelen om dan ergens anders greenfields in te nemen. Dit zal moeten gecompenseerd worden.

*En de ondernemingen zelf? Welke locaties streven zij voornamelijk na?*

Ik denk dat het evident is dat alle randvoorwaarden voor een bedrijventerrein zo optimaal mogelijk moeten zijn. Het is ook zo – als ik de titel van jullie onderzoek las – dat de E17 hierbij een belangrijke rol kan spelen. Het RSV gaat immers uit van economische knooppunten. En ik denk dat we best meer en meer zouden moeten nadenken over de verdere ontwikkeling van ‘economische assen’.

*In de VOKA-studie werkt men met zoeklocaties en duidt men eerst en vooral alle autosnelwegen aan als potentiële economische buffers, waarna stelselmatig stukken worden weggeknipt (door de harde en richting-gevende randvoorwaarden).<sup>52</sup>*

Concreet zal dit niet behandeld worden in het Groenboek. Ik heb de vraag expliciet gesteld of er effectief nagedacht werd over ‘economische assen’ maar dat zou eigenlijk pas aan bod kunnen komen in het Witboek.<sup>53</sup> Het is zeker en vast een interessante piste omdat men momenteel bijna de helft van de gemeenten praktisch als economische knooppunten aanziet.

---

<sup>52</sup> In de VOKA-studie wordt deze werkwijze als de ROTO-methode omschreven. Zie **Figuur 11-14**.

<sup>53</sup> Het witboek bevat een overkoepelende visie op de toekomst van de industrie in Vlaanderen. De bedoeling is om de industrie in Vlaanderen te ‘transformeren’ naar een moderne industrie die groener, socialer, creatiever en innovatiever is.

©VIA, <http://vlaandereninactie.be/nieuws/witboek-nieuw-industrieel-beleid>, laatste update: 7 juni 2011, geraadpleegd op 2 juni 2012.

VOKA hecht vooral belang aan het kunnen doen van correcte uitspraken. En het is ook geen oplossing om bijvoorbeeld te zeggen dat in Vlaanderen 2000 hectaren beschikbare industriegronden zijn als die allemaal in Limburg gesitueerd zijn. Vandaar dat het eigenlijk moet verdeeld zijn over strategische locaties. Per definitie komt dit erop neer dat ‘vraag en aanbod’ ook correct in kaart moet worden gebracht. En het feit blijft natuurlijk dat je altijd wel signalen krijgt vanuit gebieden waar het wel problematisch is.

Een ander aspect dat misschien verder onderzocht kan worden, gaat over de grote spelers (Bayer, Arcelor Mittal, BFF, ...). Deze hebben allen samen eveneens grote beschikbare bedrijventerreinen. Maar in dit geval moeten we een onderscheid maken, aangezien het hier gaat over strategische reserves. Je kunt ook moeilijk verwachten dat dergelijke gebieden worden aangesneden want als zo’n bedrijf moet uitbreiden, moet dat eraan kunnen gebeuren. Onlangs kwam er inderdaad een persbericht uit het kabinet Peters waarin men stelde dat de doelstellingen uit het RSV allemaal in de juiste richting aan het evolueren zijn. Maar als je eigenlijk niet over correcte gegevens beschikt – wat het geval is – lijkt het zeer moeilijk om uitspraken te doen hieromtrent...

Een ander belangrijk aspect, wat eigenlijk vandaag ook te weinig aan bod komt, is het aspect mobiliteit. En in de slides van het Groenboek ‘Vlaanderen Zonder Grenzen’ verwacht men dat we van 6 naar 7 miljoen inwoners gaan. En een opmerking van iemand was (heel terecht): in Vlaanderen heb je wel nog een blinde vlek, zijnde Brussel, en daar zit 1,5 miljoen mensen ... Dus je dient er wel rekening mee te houden dat daar wel een paar honderdduizend mensen elke dag heen en weer pendelen.

Een ander aspect dat vandaag opgemerkt werd en dat misschien te weinig in het Groenboek aanwezig zou zijn, is dat je niet enkel Vlaanderen moet



bekijken, maar je moet ook over de grenzen heen kijken. Zo is de invloed van steden als Rijsel, Maastricht, ... niet onbelangrijk.

*Dat is ook één van onze belangrijke punten: er dient grensoverschrijdend gekeken te worden... In het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen werd de metropolitane ambitie van Vlaanderen vooropgesteld als concept.*

Inderdaad, dat wil niet zeggen dat ze er één grote vlek van willen maken maar dat er duidelijke contacten zijn tussen de steden. Over dat 'metropolitaan' begrip... Blijkbaar ligt dat ook politiek bijzonder gevoelig. Je kunt moeilijk van België één keten maken (Vlaanderen, Wallonië, Brussel). Dat zijn nogal politieke gevoeligheden die soms spelen. Maar wat voor ons van cruciaal belang is (als ik namens VOKA ons standpunt verdedig), is dat men eigenlijk telkens doelstellingen vooropstelt inzake bedrijventerreinen. We merken dat er een tekort is en daarom is het ook zeer belangrijk om die monitoringgegevens correct te hebben. Hierdoor moet er ook blijvend werk gemaakt worden voor bedrijventerreinen. En als we kijken in de laatste wijziging van het RSV, dan zien we bijvoorbeeld de mogelijkheid dat er in het buitengebied boven de 5 hectare ook aan bedrijventerreinen voorzien kan worden. Voorheen was dat met een grens van 5 hectare. Belangrijk is ook in welke mate er samenwerking kan zijn. Eerst en vooral kan dit tussen de gemeenten om vervolgens één lokaal bedrijventerrein met gebundelde krachten in te richten.<sup>54</sup> Dit moet geoptimaliseerd worden. Hierbij denk ik ook aan het beheer van bedrijventerreinen. Parkmanagement is in die zin zeer belangrijk.<sup>55</sup> Maar ook de relatie tussen lokale en regionale bedrijventerreinen is belangrijk.

---

<sup>54</sup> Zie ook "AGENTSCHAP ONDERNEMEN – DIENST RUIMTELIJKE ECONOMIE" waar een gelijkaardig voorstel geopperd wordt.

<sup>55</sup> Het belang van parkmanagement werd eveneens onderzocht en noodzakelijk bevonden voor het goed functioneren van een bedrijventerrein. Zie "II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE – b. RUIMTELIJK-ECONOMISCHE DYNAMIEK – MICRONIVEAU – CASE DE PRIJKELS".

Want daar zullen ook wel – als men er strategisch over nadenkt – veel verbeteringen mogelijk zijn. Ik denk hierbij zeker aan de piste van die economische as van knooppunten. Maar natuurlijk als alle knooppunten naast mekaar liggen, is het ook een as.

*Welke beleidsinstrumenten worden door jullie gehanteerd om jullie vooropgestelde doelen gemakkelijker te bereiken? Wordt er rekening gehouden met de kwaliteitsvoorwaarden in het beleid? Waarschijnlijk te weinig, in welke zin?*

We zijn natuurlijk gebonden door hetgeen er in het RSV of in een ruimtelijk uitvoeringsplan staat. De VOKA-studie die in 2006 is uitgevoerd, is natuurlijk puur gebruikt omdat er een wijziging van het RSV is gebeurd. Dat is net zo bij de landbouwsector of de natuursector, die eveneens hun eigen studies hebben.

En een ander interessant gegeven zijn de procedures van de speciale beschermingszones (SBZ). Vlaanderen dient in uitvoering van de vogel- en habitatrichtlijnen speciale beschermingszones aan te duiden. En dat zijn die vogel- en habitatrichtlijngebieden. Men moet ook bepaalde doelstellingen realiseren binnen die gebieden. Dus die gebieden zijn destijds allemaal vastgelegd en men is nu bezig met een proces om die doelstellingen per gebied vast te stellen. Maar dit heeft uiteraard ook invloed voor bedrijven binnen bepaalde zones. Men voelt nu reeds aan dat men hierdoor in de vergunningsprocedure een nieuw bedrijventerrein zal weigeren bijvoorbeeld.

De vraag is ook – en dat is een discussie die nog volop bezig is – in welke mate gaat dat ook invloed hebben op bedrijven die vlakbij die beschermingszones gelegen zijn. En dan zit je eveneens bij uw passende beoordelingsproblematiek en uw MER-problematiek... Maar dat zijn wel de zaken waarmee we rekening moeten houden aangezien die



oppervlaktes bijzonder groot zijn. Je kan op de website van ANB (Agentschap Natuur & Bos) daaromtrent veel meer informatie terugvinden. Het komt erop neer dat het allemaal grote gebieden zijn die per definitie niet zomaar aangesneden kunnen worden voor bedrijventerreinen. Voor bepaalde sectoren is dat eveneens zeer problematisch, denk maar aan de drinkwaterwinningen, die zijn praktisch altijd gelegen in die SBZ-gebieden. Dat is ook iets wat heel de planning serieus bemoeilijkt. En men is momenteel dus volop bezig met die doelstellingen om vervolgens concrete maatregelen vast te leggen. De grootste problemen zullen zich ongetwijfeld voordoen in delen van Limburg aangezien het vol zit met vogelrichtlijngebieden.

*Waar kunnen er volgens jullie nog het best bedrijventerreinen bijkomen? Welke bestemmingen moeten er hiervoor opgeofferd te worden?*

Ik neem aan dat de herbestemmingen van militaire domeinen een mogelijke piste kan zijn. Het is nog steeds actueel en iedereen ziet er wel kansen in. Maar ons standpunt is dat militaire domeinen grote oppervlaktes zijn die je kunt inrichten als natuurgebied ter compensatie. Anderzijds, als dat een grote basis was en al verhard was, leent het zich eveneens perfect voor bedrijventerreinen. Dat is toch wel een issue dat rondcirkuleert de laatste tijd...

*In de VOKA-studie is er ook een ruimtebehoefte raming gemaakt tot 2021. En daaruit blijkt ook dat die reconversie van oude terreinen in feite niet voldoende is om aan de eisen van de IJzeren voorraad te voldoen. Dus er zouden effectief wel nieuwe terreinen moeten aangesneden worden. Aan de andere kant stelt het Groenboek dat er niet meer verhard mag worden...*

Zolang het Groenboek nog niet vastgesteld is, zitten we met het RSV. Dit zal voorlopig het beleidsdocument blijven totdat het Groenboek definitief

wordt vastgesteld en dat zal niet voor morgen zijn... Binnenkort gaat men het aan de Vlaamse regering voorleggen en dan zal er een nota verschijnen over hoe men het ziet. En dat gaat dus niet meer voor 2012 en zelfs niet voor 2013 zijn naar mijn inziens.

Nog een belangrijk punt is dat men in het RSV uitgaat van een twee dimensionale benadering. Men zou kunnen stellen of het ook niet interessant is om drie dimensionaal te denken. En dat is tijdens de vergadering omtrent het Groenboek in principe niet aan bod gekomen.

Verder lijken mij die economische assen evident. Het mobiliteitsverhaal wordt immers belangrijker en belangrijker en daar kunnen die assen uiteraard ook op inspelen.

*Nochtans hebben we tijdens onze bedrijfsbezoeken gehoord dat bereikbaarheid in feite niet van doorslaggevend belang was.<sup>56</sup> Het was wel mooi meegenomen maar met de auto maakt het niet echt uit of je 20 km verder moeten rijden of zo...*

Momenteel is het misschien geen probleem, maar als men binnen 10 – 20 jaar bijvoorbeeld met rekeningrijden gaat afkomen... Ik denk niet dat het er allemaal hetzelfde zal uitzien binnen 20 – 30 jaar. En het is net de bedoeling van zo'n plan om net verder te denken uiteraard.

*Heeft VOKA toevallig een kaart van de zoekzones voor nieuwe bedrijventerreinen? (aangehaald in de VOKA-studie, 2006)*

Neen, maar ik weet dat het magdageoloket eigenlijk een soort voorloper is van wat men wil doen in het Agentschap Ondernemen. In dat loket zitten al veel meer gegevens maar het is nog steeds niet voldoende. Er

---

<sup>56</sup> Dit kwam ter sprake tijdens de gesprekken met werknemers op de bedrijventerreinen van onze microcases. Zie "II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE – b. RUIMTELIJK-ECONOMISCHE DYNAMIEK – MICRONIVEAU".



moet meer overleg komen op planologisch gebied. Er moet veel meer data doorgestuurd worden van gemeentes, tussen gemeentes, naar de provincies, naar het gewest zodat ook de planologen samen met lokale besturen effectief kunnen inspelen op de problematiek. Want meestal communiceren die niet met elkaar en worden er RUPs uitgetekend terwijl de vraag er niet meer is...

*En de intercommunales kunnen in die zin interessant zijn in verband met bedrijventerreinen.*

Het probleem met dat soort instellingen – dat ik wel al eens heb gehoord met intercommunales – zijn bijvoorbeeld de randvoorwaarden die soms gesteld worden aan bedrijven om zich te vestigen op lokale bedrijventerreinen.<sup>57</sup> Voorwaarden zoals: minimale tewerkstelling, kwaliteitstoetsing, duurzaamheid, de 5000 m<sup>2</sup> grens per bedrijf, ... Sommige van die voorwaarden zorgen voor ergernis bij de bedrijven zelf. Welke voorwaarden worden er aan de bedrijven gesteld en kan er niet meer ingespeeld worden op bijvoorbeeld de vraag van de ondernemingen? Dat zijn allemaal zeer belangrijke aspecten... Daarom dat die monitoring gegevens van cruciaal belang zijn en dat zal niet zwart – wit zijn.

---

<sup>57</sup> Hier verwijzen we naar de hoge kwaliteitstoetsing van het bedrijventerrein Evolis. Zie ook "INTERCOMMUNALE LEIEDAL – INTERVIEW".





## *KRITISCHE REFLECTIE*

Ook bij dit interview is het van groot belang om te weten met welke instantie we te maken hebben. Zoals al aangegeven in het interview, gaat het hier om een Vlaamse werkgeversorganisatie die de belangen van de bedrijven behartigt. We moeten bijgevolg goed indachtig zijn dat hun visie en beargumentering vaak opgebouwd is op basis van deze economische belangenbehartiging.

Wat erg naar voorkwam in hun verhaal, is de idee om de autosnelwegen te ontwikkelen als 'economische corridors'. Maar deze idee was niet terug te vinden in het Groenboek van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. En dit is enigszins wel logisch aangezien – zoals al eerder aangehaald – dit hoogstwaarschijnlijk tot mobiliteitsproblemen zou leiden. Wij steunen deze idee niet. Wij zien de autosnelwegen meer evolueren naar een aaneenschakeling van economische knooppunten in de plaats van een aaneengesloten economische corridor.

Er werd ook aangehaald dat er te weinig bedrijventerreinen beschikbaar zijn en dat er nog sowieso zullen moeten bijkomen, maar volgens het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen mag de huidige netto verharde oppervlakte niet meer uitbreiden. VOKA heeft hieromtrent al nagedacht en denkt dat het wel interessant kan zijn om verharde militaire domeinen om te zetten naar bedrijventerreinen of via een compensatieregeling ergens anders toch verharde terreinen aan te leggen op voorwaarde dat een zelfde oppervlakte militair domein volledig 'ontmanteld' wordt. Een andere denkpiste was de reconversie van oude bedrijventerreinen. Ook werd de idee van een 3D-benadering behandeld. Hiervan zijn wijzelf ook grote voorstander omdat op die manier de open ruimte kan gevrijwaard worden, terwijl er toch extra oppervlakte voor de bedrijven vrijkomt. Er zijn ook enkele studies georganiseerd door VOKA, waarbij in één onderzoek de ROTO-methode wordt voorgesteld. Hierbij gaan ze uit van

een eliminatiemethode waarbij er telkens gebieden weggeknipt worden die totaal niet geschikt zijn voor economische bedrijvigheid. Wat dan uiteindelijk overblijft, zijn gronden voor potentiële bedrijventerreinen. Wij vinden deze methode wat kort door de bocht, maar het is wel een goede oefening om los van bestemming te redeneren en te kijken waar je dan uitkomt.

Het is dan ook belangrijk dat er een goed monitoringssysteem is die een duidelijk beeld geeft van de beschikbare bedrijventerreinen. Hier zijn we het ook volledig mee eens. Tot dusver is er nog geen goed zicht op het aantal hectare bedrijventerrein dat nog in de 'pijplijn' zit. Zodus is het ook zeer moeilijk om concrete uitspraken te doen omtrent de IJzeren voorraad. En een bijkomend probleem schuilt hem in het feit dat het ook niet echt duidelijk is hoezeer er vraag is naar extra bedrijventerreinen.

En tenslotte wordt er bij VOKA ook nagedacht over de metropolitane ambitie van Vlaanderen. Maar volgens ons gaat er hier niet zo heel veel aandacht naar uit, aangezien er geopperd werd dat deze metropolitane samenwerking toch politiek gevoelig ligt in België. Terwijl we net bij de Vlaamse overheid terugvonden dat dit sowieso een punt op de agenda is. Maar dit feit kan echter wel verklaard worden daar VOKA vooral de endogene economie ondersteunt.

# uitsluitingscriteria

## WETTELIJK KADER

In de gewestplanwijziging van juli 2001 heeft het deel van Evolis op grondgebied Kortrijk de bestemming industriegebied gekregen. In de gewestplanwijziging van november 1998 heeft het deel van Evolis op grondgebied Harelbeke de bestemming regionaal bedrijventerrein gekregen. Deze bestemmingen sluiten per definitie volgende activiteiten uit:

- autonome kantoren
- bedrijven uitsluitend gericht op detailhandel
- bedrijven van een beperkte omvang en met een louter functionele relatie tot de lokale markt

## STEDENBOUWKUNDIGE BEPALINGEN LEIEDAL

Op basis van de eigen stedenbouwkundige bepalingen worden zware productie en laagwaardige bedrijfsactiviteiten niet toegelaten.

# evaluatiecriteria

## INNOVATIEVE KARAKTER

Een belangrijk criterium bij de beoordeling van een dossier is de innovatiecapaciteit van een onderneming en de systematische inzet op vernieuwing. Dit criterium wordt afgetoetst op basis van een aantal relevante parameters:

### Het aandeel van nieuwe producten in de totale omzet

Het betreft hier meer bepaald het aandeel van nieuwe producten die door de onderneming zelf werden ontwikkeld en die in zich een technische, technologische of ontwerpmatige vernieuwing dragen. Eenvoudige aanpassingen van producten op basis van modetrends worden niet als innovatie beschouwd.

### De belangrijkste innovaties

Een omschrijving van de belangrijkste innovaties van de laatste jaren geeft weer of een onderneming in mindere of meerder mate innovatiegedreven is. Deze innovaties kunnen betrekking hebben op zowel product- als diensten. Hierbij is het niet alleen belangrijk om te weten in welke mate het product of de dienst werd geïnnoveerd, maar ook op welk niveau (betreft het innovaties op niveau van het bedrijf, op niveau van de afzetmarkt of op globaal niveau?).

### R&D

een onderneming heeft doorgaans een grotere innovatiecapaciteit indien het beschikt over een dedicated R&D-afdeling. Belangrijk hierbij is te weten wat deze afdeling precies inhoudt.

## TOEGEVOEGDE WAARDE

## (VERWACHTE) WERKGELEGENHEID

**Innovatiesamenwerking en –subsiëring**  
regelmatige innovatiesamenwerking met en innovatiesubsidiëring door specifieke organisaties (kenniscentra, hogescholen of universiteiten, etc.) resulteert doorgaans in een grotere innovatiecapaciteit.

Het begrip *toegevoegde waarde t.o.v. personeelskosten* is een financiële ratio die een maatstaf is voor de globale economische prestaties van een onderneming. Deze ratio is opgenomen in het handelsrapport van Graydon dat voor elke onderneming wordt opgesteld. Daarenboven wordt ook de toegevoegde waarde in functie van de bedrijfsoppervlakte bekeken.

Het criterium tewerkstelling speelt eveneens een belangrijke rol bij het beoordelen van het dossier van de kandidaat-koper.

Zo wordt berekend welke de verhouding is tussen het aantal medewerkers en de benodigde oppervlakte. Deze coëfficiënt wordt vergeleken met de gemiddelde coëfficiënt voor de regio Kortrijk.

Bovendien wordt geëvalueerd in welke mate de onderneming zich verhoudt tot gelijkaardige ondernemingen binnen de sector op vlak van tewerkstelling. Het aantal medewerkers wordt vergeleken met het gemiddelde aantal medewerkers binnen de vestigingen van bedrijven met dezelfde activiteiten.

## AARD VAN WERKGELEGENHEID

Een tweede criterium m.b.t. tewerkstelling houdt verband met het opleidingsniveau. De regio Kortrijk heeft immers nood aan een groter aanbod hoogwaardige tewerkstelling om de huidige uitstroom van jonge hooggeschoolden tegen te gaan. Om die reden wordt het opleidingsniveau van de medewerkers als criterium meegenomen.

## INTERNATIONALE ORIËNTATIE

Een van de uitgangspunten bij de invulling van Evolis is het aantrekken van bedrijven met een uitgesproken internationale oriëntatie. Deze internationale oriëntatie wordt afgeleid uit het aandeel van de omzet dat door export wordt gerealiseerd. Bovendien wordt ook gekeken naar de aan- of afwezigheid van een internationaal (commercieel) netwerk zoals agenten en dealers, een eigen netwerk van subsidiaries, deelname aan internationale beurzen, etc.

**evolis**

FLANDERS' SMARTEST BUSINESS PARK

**Figuur 15:** Selectiecriteria Evolis. (Bron: Intercommunale Leidal, *Samenvatting selectiecriteria Evolis*, Kortrijk, 2011.)

## INTERCOMMUNALE LEIEDAL

### INTERVIEW

Dinsdag 15 mei 2012

*Wat we tot dusver gedaan hebben is de ruimtelijk-economische dynamiek doorheen de tijd geschetst. Wat het meest opviel was dat na de komst van de E17-autosnelweg zeer veel bedrijventerreinen zijn bijgekomen. Naar het Antwerpse toe werden zeer grote bedrijventerreinen waargenomen, terwijl in het Kortrijkse het vooral kleinere, versnipperde terreinen bleken te zijn.*

Ik zal jullie anders eerst wat vertellen over hetgeen ik weet. De eerste bedrijventerreinen zijn feitelijk maar ontstaan in de jaren 1960. Dat was eveneens één van de hoofdredenen waarom Leiedal opgericht werd. En eigenlijk was de aanleg en de locatie van de eerste bedrijventerreinen gebaseerd op het Gemeenschappelijk Algemeen AanlegPlan (GAAP).<sup>58</sup> Op dit plan stond verder ook al aangeduid waar de E17 en ook enkele andere autosnelwegen moesten komen. Het plan heeft bepaald waar we onze eerste bedrijventerreinen gingen leggen en vormde aldus de basis van de bedrijventerreinen in Kortrijk. Maar er zijn natuurlijk ontwikkelingen bijgekomen. De grootste terreinen liggen allemaal naast de as van de E17 en de R8 in het noorden. Het is wel typisch in het Kortrijkse dat je – zoals wij zeggen – ‘sproeten’ hebt.<sup>59</sup> Bij het beschouwen van het gewestplan zie je al die ‘sproeten’ en deze zijn uiteraard het gevolg van de historisch gegroeide bedrijven. Die kleine bedrijven zitten allemaal her en der verspreid in het weefsel. En bij de opmaak van het gewestplan is men zo vriendelijk geweest om al deze bedrijven in te kleuren opdat ze op hun huidige locatie zouden kunnen blijven.

---

<sup>58</sup> Zie ook “II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE – Figuur 42”.

<sup>59</sup> Zie Figuur MA 22.

We hebben immers in Kortrijk al jarenlang een tekort gehad aan bedrijventerreinen. Maar de laatste jaren zijn we goed bedeed geweest en nu hebben we dus heel wat ontwikkelingen lopen. Desalniettemin is bijvoorbeeld het terrein in Moen – na 15 jaar – nog steeds niet uitverkocht... En dat heeft louter te maken met ontsluiting (ze moeten een gedeelte door het dorp met hun vrachtwagens...). Die ontsluiting en mobiliteit is toch wel heel cruciaal voor hen. En wie tref je nu op zo’n locaties? Voornamelijk grondverwerkers en dergelijke meer...

*Inderdaad, wij hebben dat in onze andere interviews ook gehoord. Die ‘vervuilende’ industrie is wel nodig, maar ze zijn feitelijk nergens welkom.*

Dus in dat opzicht is zulk terrein – weg van de autostrade – misschien wel net geschikt omdat niemand anders er zit op te azen. Maar gepaste locaties vinden voor die grondbewerkers en afvalverwerkers is inderdaad wel een groot probleem. Geen enkele gemeente zit er ook op te wachten, niettegenstaande dat het wel noodzakelijke activiteiten zijn.

De E17-as is in dat opzicht – naar bedrijvigheid toe – een zeer belangrijke ader van economische ontwikkeling. En dat heeft voornamelijk te maken met de bereikbaarheid en de zichtbaarheid van de locatie. We merken nu ook bijvoorbeeld met het Evolis terrein dat als we het wensten, het direct uitverkocht zou zijn, aangezien het een uitstekende zichtlocatie is. Men is zelfs bereid om er zeer hoge prijzen voor te betalen, enkel en alleen om die zichtlocatie te hebben.

*Volgens bepaalde bronnen worden ook zeer hoge kwaliteitseisen gesteld aan het terrein van Evolis.*<sup>60</sup>

Het is niet dat het zeer hoge kwaliteitseisen zijn. Wel worden er selectiecriteria gesteld aan de bedrijven. Deze selectiecriteria kaderen

---

<sup>60</sup> Zie Figuur 15.



## knipperlichten

TYPE VAN INVESTERING EN ACTIVITEITEN	Op Evolis worden een aantal activiteiten niet toegelaten, zoals geïdentificeerd onder de uitsluitingscriteria. Op Evolis is er wel plaats voor lichte productie en assemblage of <i>high-value product manufacturing</i> . Deze activiteiten zijn bij voorkeur verbonden aan headquarters, R&D-afdeling, designcentrum, opleidingsruimte, testruimte, administratie, ... Kortom: een gemengde activiteit.
(POTENTIËLE) REGIONALE VERANKERING	Regionale clustering is van grote waarde bij regionale verankering en toont een positieve correlatie. Hoe sterker een onderneming met ondernemingen in de regio clustert, hoe groter de regionale verankering. Clustering kan onder meer door sterke relaties met toeleveranciers of klanten uit de regio, samenwerkingsinitiatieven, kenniscluster, etc. Deze clustering kan betrekking hebben op bestaande of potentiële initiatieven.
VERHUIS- EN VESTIGINGSBEWEEGREDEKENEN	Uit het aanvraagdossier moet duidelijk blijken waarom het bedrijf in kwestie zich op Evolis wil vestigen. Hierbij worden zowel de verhuis- als vestigingsbeweegredenen geëvalueerd.
SECTOR	Bij voorkeur -maar niet noodzakelijk- is de kandidaat-koper actief in één van volgende sectoren: beeldtechnologie, kunststofverwerking, mechatronica, textiel, agrofood, home lifestyle, ict en software, intelligente transportsystemen en automobieltechnologie, medische technologie en greentech.
REPRESENTATIEVE UITSTRALING	Dit criterium peilt naar de bereidheid van het kandidaat-bedrijf om te investeren in een representatieve uitstraling.
DUURZAME INITIATIEVEN	Dit criterium peilt naar de bereidheid van de kandidaat-koper om te investeren in duurzaam ondernemen.

### SOLVABILITEIT

De solvabiliteit van een onderneming wordt gemiddeld door meerdere ratio's: (1) de financiële onafhankelijkheidsgraad, (2) de graad van dekking van het totaal vreemd vermogen door de cashflow, (3) de zelffinancieringsgraad en (4) de korte termijn financiële schuldgraad. Enkel de eerste twee ratio's zijn relevant voor de evaluatie van de aanvraag.

Beide ratio's worden opgenomen in het handelsrapport van Graydon dat voor elke onderneming wordt opgesteld. Graydon toetst de resultaten met de referentiegegevens op nationaal niveau, en situeert het bedrijf ten aanzien van alle bedrijven door middel van een percentielscore.

### FITO®-SCORE

De FITO®-score geeft een samenvattend beeld van de financiële toestand van een onderneming. Hiervoor worden, naast de ratio's toegevoegde waarde en solvabiliteit, nog twee andere ratio's gebruikt. Niettegenstaande het feit dat de ratio's toegevoegde waarde en solvabiliteit als criteria het meest relevant zijn, is het toch interessant om deze score te kennen.

Deze ratio wordt opgenomen in het handelsrapport van Graydon dat voor elke onderneming wordt opgesteld. Graydon toetst de resultaten met de referentiegegevens op nationaal niveau, en situeert het bedrijf ten aanzien van alle bedrijven door middel van een percentielscore.



eigenlijk binnen de visie die we hebben voor de regio. Een vaststelling in de regio was aldus dat we met het fenomeen van de 'brain drain' te kampen hadden. Veel mensen vertrekken richting Gent of Leuven, gaan daar studeren en blijven daar ook plakken. En dit is ook deels doordat we hier niet dat soort bedrijven hebben die deze personen kunnen tewerkstellen. Hierdoor moeten we met andere woorden proberen om de laatste nieuwe locatie die we overhouden (Evolis) selectiever in te vullen. Bedrijven met hoge toegevoegde waarde, internationale oriëntatie, hoge en hoogwaardige tewerkstelling, ... Dat zijn wat de criteria die we hanteren. We hebben hiervoor een selectiecomité opgesteld met externe adviseurs en ieder bedrijf die zich wil vestigen wordt op een bepaald moment gescreend. Het is niet dat we hightech zoeken, maar wel die bedrijven die in hun sector al hoog gerankt staan. Hierdoor zijn er ook veel bedrijven die zich aanbieden maar die niet worden toegelaten op het terrein. Momenteel zijn er reeds twee bedrijven gevestigd en twee andere zijn reeds goedgekeurd. Maar het vult zich uiteraard op die manier zeer langzaam in...

*Dat is waarschijnlijk wel de bedoeling nemen we aan, aangezien er zeer veel geld geïnvesteerd werd, verwacht je ook wel een zekere return ... Over welke periode zien jullie feitelijk het terrein vol zitten?*

Wij rekenen op 10 à 15 jaar. Dat is zo ingerekend in ons financieel model. Maar goed, we zijn ook een intercommunale en geen private ontwikkelaar tenslotte. Indien we een private onderneming waren, zouden we het zeker niet op die manier doen.

*Wat doet jullie instelling precies? Heeft jullie instelling veel in te brengen in de ruimtelijk-economische dynamiek van Vlaanderen?*

Leiedal is een vereniging van 13 gemeenten uit het arrondissement Kortrijk. En we hebben een aantal belangrijke werkgebieden waarop we

werken. In principe doen we alles wat de gemeenten ons vragen. In die zin zijn we een verlengstuk en tevens een studiedienst voor de gemeenten.<sup>61</sup> Van oudsher zijn we ook sterk actief op vlak van aanleg van bedrijventerreinen – ruimte voor ondernemingen – en op vlak van stedenbouw. Voor de gemeentes maken we onder andere structuurplannen, RUPs, mobiliteitsplannen, ... Kortom: alles wat te maken heeft met ruimtelijke organisatie. Dat zijn in principe de twee grote werkgebieden.

Daarnaast zijn we ook op heel wat andere gebieden actief. E-government bijvoorbeeld, waarbij getracht wordt om de wereld tussen de burger en de overheid dichter bij elkaar te brengen en te optimaliseren. En daar komt ook een luik bedrijfsaspecten bij kijken. Onder andere de bedrijvengids die gemaakt werd op basis van de kruispuntendatabank. Vervolgens werd dit vertaald naar een economische kaart voor heel West-Vlaanderen. Het is dus eigenlijk een databestand dat de meest correcte gegevens zou moeten verschaffen over welke bedrijven waar zitten en wat ze allemaal doen.

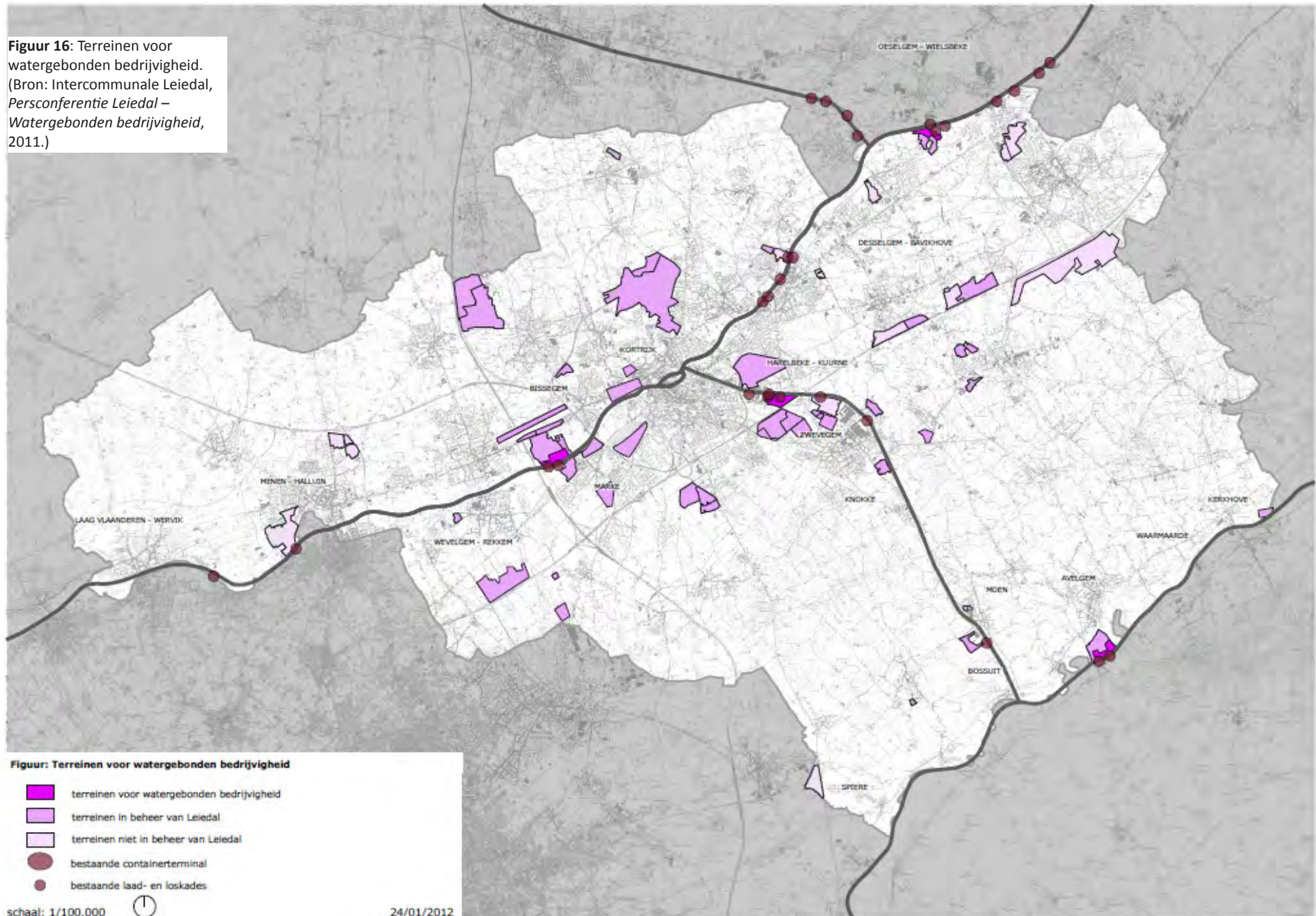
*Dat is ook een punt: de monitoring die niet zo vlotjes en optimaal verloopt bij de overheid...*

Het was in feite ook zeer opvallend dat heel wat bedrijven zelfs nog nooit werden aangeschreven voor fiscale attesten. Men wist bijgevolg eigenlijk niet wie waar zat. Weliswaar zitten in die kruispuntendatabank nog altijd een aantal fouten. Maar doordat het een unieke bron is en doordat het

---

<sup>61</sup> Naarmate meer intercommunales ingezet werden voor economische ontwikkeling, verwierven ze bijgevolg ook meer macht inzake regionaal economische ontwikkelingsaangelegenheden (in het bijzonder omtrent industriële vastgoedontwikkeling.) Zie "II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE – a. RUIMTELIJK-ECONOMISCH BELEID – ALGEMENE CONTEXT (1945 – 1980)".

**Figuur 16:** Terreinen voor watergebonden bedrijvigheid.  
 (Bron: Intercommunale Leiedal, Persconferentie Leiedal – Watergebonden bedrijvigheid, 2011.)





continue aangevuld wordt, kom je hierdoor wel tot een vrij correct en betrouwbaar overzicht.

Naast de bedrijventerreinen doen we ook nog publieke ruimte (stedenbouw). We zijn eveneens bezig met milieu, natuur en met de grensoverschrijdende samenwerking in het kader van de 'Eurometropool'.

*Hoe ziet jullie instelling de economische ontwikkeling langsheen de autosnelwegen in het algemeen? Dient er volgens jullie geclusterd of meer gespreid te worden? Welke belangen streven jullie na in verband met de autosnelwegen?*

De vraag is of er nog veel extra bedrijventerreinen gaan kunnen bijkomen. Momenteel zitten we met de visie – ook met de toekomstige beleidsperiodes in ons achterhoofd – dat er steeds meer aan reconversie zal moeten gedaan worden. Vandaag de dag zijn we er reeds in geslaagd om 30% van onze uitgifte uit reconversie te halen. En we hebben de ambitie om dat nog stelselmatig te verhogen. Maar indien er toch nog bedrijventerreinen moeten bijkomen is de ligging uiteraard een zeer belangrijk aspect. En ik weet dat onze afdeling stedenbouw destijds de oefening heeft gemaakt: stel dat er nog bedrijventerreinen moeten bijkomen, waar kunnen die dan precies komen en wat zijn de criteria? De afstand tot een op- en afrittencomplex en een multimodale ontsluiting waren alvast de kernelementen die voortvloeiden uit die oefening.<sup>62</sup> Maar die multimodale ontsluiting is zeker niet evident. In onze streek zijn er

---

<sup>62</sup> De E17 heeft immers op- en afrittencomplexen op een gemiddelde tussenafstand van slechts vijf kilometer. Dit heeft uiteraard des te meer invloed uitgeoefend op het vestigingsgedrag van de bedrijven. In "II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE – b. RUIMTELIJK-ECONOMISCHE DYNAMIEK" en zie ook "II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE – Figuur 38 en 48-52"

echter maar een beperkt aantal plaatsen waar dat eventueel zou kunnen gebeuren.<sup>63</sup>

*VOKA heeft eveneens zo'n soort studie gemaakt en een bepaalde methode gehanteerd...*

Dat is eigenlijk ook een soort GIS zoekmethode. Je kunt inderdaad allerlei GIS-lagen op elkaar leggen en vervolgens kijken waar je uitkomt. Soms moet je ook wel eens los van de 'bestemming' redeneren of anders ga je niets meer kunnen realiseren. Maar inderdaad, de claims op de ruimte zijn nu eenmaal zeer groot en het is zeker niet evident om nog bijkomende ruimte te gaan verkrijgen. Er zijn immers ook al een serieus aantal planningsprocessen voor de komende jaren ingetekend. Zo is er bijvoorbeeld momenteel een ganse discussie omtrent de Blauwpoort in Waregem aan het op- en afrittencomplex.<sup>64</sup> Wij zitten eveneens in een discussie omtrent de uitbreiding van de LAR... Maar het is niet zo dat er voor de komende jaren zeer veel extra terreinen gepland zijn geworden. Ik weet dat men bijvoorbeeld in Deerlijk – vragende partij – ook langs de zuidelijke zijde van de E17 ruimte wil ontwikkelen als regionaal bedrijventerrein.<sup>65</sup> Maar je zit dan inderdaad met een aantal moeilijke factoren zoals het groengebied 'Gavers' bijvoorbeeld. En er dienen steeds verschillende stappen ondernomen te worden. Je maakt eerst een ruimtelijke analyse op basis van een aantal mobiliteitscriteria; vervolgens kom je aantal vlekken uit; en dan kijk je of het in een natuurgebied ligt; dit

---

<sup>63</sup> Dit werd ons eveneens verteld door dhr. Cabus. Zie "DEPARTEMENT RWO – INTERVIEW" en zie **Figuur 16**.

<sup>64</sup> PROCORO meent voor deze casus dat er in eerste instantie moet gewerkt worden aan reconversie van bestaande (leegstaande) bedrijven en sites als het ruimtelijk verantwoordbaar en haalbaar is. Indien er nood is aan bijkomende ruimte voor regionale bedrijvigheid dan moet er gezocht worden in de verdere uitbreiding van het zuidelijk regionaal bedrijventerrein (Vijverdam-Brabantstraat) of buiten Waregem. ©Blauwpoortwaregem, <http://www.blauwpoortwaregem.be>, laatste update: 16 maart 2012, geraadpleegd op 18 mei 2012.

<sup>65</sup> Voor de ligging van de huidige bedrijventerreinen in Deerlijk: zie **Figuur ME 10-12**.



proces wordt herhaald totdat er uiteindelijk een potentiële ontwikkelingsruimte overblijft.

*Dat is ook een belangrijk aspect. Je moet zorgen dat uw mobiliteitsverhaal inderdaad niet in het water valt, want er komt immers telkens meer en meer verkeer bij. En dat je vervolgens geen extra problemen genereert door het inplanten van extra bedrijventerreinen...*

Dit klopt inderdaad. Momenteel zijn hier ook analyses aan de gang omtrent heel de verkeersafwikkeling van de ring (R8). Er is ook een mobiliteitsstudie bezig rond Kortrijk-Oost waarin ook ideeën naar voor komen om de knooppunten onder handen te nemen. Dus er zijn inderdaad vandaag zelfs al problemen.<sup>66</sup> En om eerlijk te zijn denk ik dat er niet veel marge meer zit voor volledig nieuwe ontwikkelingen. De boodschap ligt duidelijk in het verhaal van recyclage en reconversie. Te Wevelgem bijvoorbeeld is gans het terrein van Bekaert heringericht en dat zal in de toekomst hoogstwaarschijnlijk nog meer aan de orde zijn.

*En dan nog een andere vraag. We denken nu ook enkel maar in 2D, zou het niet interessanter zijn om in 3D te denken. Want de meeste bedrijven op bedrijventerreinen zijn in feite langgerekte dozen. Zijn jullie hier ook mee bezig?*

Dat wordt gestimuleerd inderdaad. Ik moet wel zeggen dat die dozen momenteel wat hoger geworden zijn. Intern zijn er soms ook verdiepingen om volautomatische stockage te doen. Tevens is er de voorbije tien jaar een tendens om ook zorgvuldiger met ruimte om te springen. Maar de bedrijven staan hier echter niet sterk voor open. Dit heeft uiteraard met kostprijzen te maken. Indien men geen ruimte meer heeft, gaat men wel

---

<sup>66</sup> De stelselmatige toename van de bedrijfsactiviteiten werd reeds geïllustreerd in “II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE – b. RUIMTELIJK-ECONOMISCHE DYNAMIEK – MESONIVEAU – RING DYNAMIEK”. Congestieproblemen op bepaalde secties van de ring en zijn knooppunten zijn het gevolg van een moeilijke verkeersafwikkeling.

zulke dingen moeten doen... Ik herinner mij een bedrijf dat echt krap zat en die hierdoor aan het opteren was om een soort parkeergebouw te plaatsen om zo ruimte vrij te krijgen. Maar uiteindelijk is het nooit uitgevoerd. Het is eigenlijk als de nood het hoogst is dat je zo'n ding zult zien gebeuren.<sup>67</sup> En de kostprijs speelt hierbij vanzelfsprekend een cruciale rol in.

*Momenteel hebben we niet echt een zicht op de kostprijs van de gronden zelf. Maar als die voldoende hoog is, zullen de bedrijven toch ook sneller de stap maken om hoger te bouwen? Liggen die prijzen dan zodanig laag?*

De prijzen liggen bij ons tussen de 80 euro/m<sup>2</sup> (doorsnee bedrijventerrein) en 129 euro/m<sup>2</sup> (Evolis). Dat is niet laag in vergelijking met een aantal jaar geleden. En het stijgt ook steeds. De gronden duurder maken om zo efficiënt ruimtegebruik te stimuleren lijkt me niet de ideale oplossing. Bouwen in verdiepingen zal bijvoorbeeld voor productie met zware machines niet lukken. Echter voor delen van het productieproces kan het misschien wel nog gaan. Voor bijvoorbeeld kantoren en woningen hebben wij reeds opgelegd om verplicht in verdiepingen te werken. Ook opslagruimtes en zaken die op verdiepingen kunnen gebeuren, stimuleren we om in de hoogte te bouwen.

Maar dit bouwen in de hoogte gebeurt vaak al deels spontaan door de bedrijven wanneer ze ‘terrein economisch denken’. Een jaar of 10 geleden zijn we begonnen om dat verplicht te maken in onze voorschriften. Niettemin is het zeer moeilijk een discussie aan te gaan met een bedrijf. Het is bijvoorbeeld moeilijk om te zeggen of een bedrijfshal al dan niet geschikt is voor meerdere verdiepingen. We schrijven dan ook voor in onze voorschriften dat ‘meerdere verdiepingen verplicht zijn indien

---

<sup>67</sup> Hierbij verwijzen we naar “DEPARTEMENT RWO – INTERVIEW”. Het nadenken omtrent intelligent en efficiënt ruimtegebruik moet volgens dhr. Cabus ook vanuit de economische sector zelf gebeuren.



mogelijk'. Maar wie zijn wij om te bepalen of het mogelijk is om in verdiepingen te werken voor het productieproces? Dan zou je echt al volledig het productieproces van dat bedrijf moeten kennen in feite. Misschien moet je iemand in dienst nemen om de organisatie van een bedrijf op punt te zetten. Maar dan nog, elk bedrijf is immers verschillend. Wel kun je zulke zaken benadrukken, je kunt de vraag stellen, je kunt suggereren, ... en je kunt een discussie voeren met de bedrijven.

*En de kostprijs van de bouwgrond van de kantoren? Die ligt waarschijnlijk hoger?*

We hebben in feite maar één kantoorlocatie en dat is op het Benelux park hier dichtbij. En dit ligt rond de 115-120-130 euro/m<sup>2</sup> afhankelijk van de locatie.

*Als je dat vergelijkt met Evolis verschillen die prijzen niet zo enorm veel.*

Ja, Evolis is natuurlijk wel een uitzondering. Kantoren zijn inderdaad niet zo duur. De kantorenmarkt is hier ook niet zodanig groot. Het zijn regionale kantoren en niet zoals in Leuven, Mechelen en Gent die grote internationale groepen aantrekken. Deloitte zit hier maar dat is het zo wat. Bekaert zit eveneens hier maar dat is ook een regionale speler in principe.<sup>68</sup> Ook BARCO zit hier bijvoorbeeld. Het is niet zo dat zeer veel headquartiers worden aangetrokken uit het buitenland in onze streek.

Maar het 'slim ruimtegebruik' is inderdaad een item dat steeds belangrijker aan het worden is. Maar je merkt bijvoorbeeld dat het nog zeer moeilijk is om parkings ondergronds te organiseren. Het is en blijft nog steeds een zware kost en leidt nog altijd tot zeer veel discussies. We zijn vroeger ook nog bedrijven gaan bezoeken met parkings op het dak, dit

---

<sup>68</sup> Bekaert is als lokaal bedrijf uitgegroeid tot een bedrijf met internationale uitstraling, maar wordt hier beschouwd als een regionale speler omdat het geen buitenlandse investering was.

vormt echter ook een mogelijkheid. Maar we hebben daar niet zoveel voorbeelden van. Ik denk dat men de komende 10 à 15 jaar weliswaar uit noodzaak – vanwege het steeds toenemende autogebruik – de bestaande ruimte wel zal moeten optimaliseren...

*Met die stedenbouwkundige voorschriften hebben jullie dan toch ook een serieuze tool in handen waarmee je bedrijven kunt sturen...*

Ja, maar hier is het net de kunst om te zien hoever we hierin kunnen gaan. Als je bedrijven daardoor verliest, is het ook geen goede zaak. Het is een wikken en wegen tussen hoe ver je daarin gaat.

*Een vijfde vraag was in feite welke beleidsinstrumenten er door jullie aangewend werden. Maar deze stedenbouwkundige voorschriften zijn daar al een mooi voorbeeld van. Zijn er nog andere instrumenten die jullie hanteren?*

Wij werken ook met systemen – naar bedrijven toe – met verkoopvoorwaarden. Enerzijds zijn er de algemene voorwaarden, anderzijds heb je de stedenbouwkundige voorschriften waarin onder andere ook het recht van terugkoop zit. Als een bedrijf met andere woorden niet voldoet aan haar verplichtingen kunnen we dat terugkopen. Een andere zaak die we bijvoorbeeld verplicht hebben is om te bouwen op de perceelgrens zodat er nog veel ruimte vrij is en functioneel kan gebruikt worden.

Een ander concept waarmee we aan het experimenteren zijn is dat van de bedrijfsverzamelgebouwen.<sup>69</sup> Hiervoor zou een soort rijbebouwing typologie geïncorporeerd kunnen worden bij de bedrijven.

---

<sup>69</sup> Een bedrijfsverzamelgebouw is een gebouw dat dient om verschillende bedrijven in te huisvesten. Meestal focust een bedrijfsverzamelgebouw zich op een specifiek soort ondernemers, bijvoorbeeld ICT-bedrijven of bedrijven uit de mediasector. Een voordeel is dat bedrijven die bij elkaar in de buurt gehuisvest zitten elkaar inspireren wat leidt tot



*Is de minimale perceelsgrootte bij Leiedal ook vastgelegd op een halve hectare?*

Neen, het hangt ervan af welk terrein het is. Bij een lokaal terrein is dat maximaal 5000 m<sup>2</sup> en bij een regionaal terrein is het minimum 5000 m<sup>2</sup>. We zijn daar zelf geen voorstander van. Deze afmetingen werden ook door de hogere overheden vastgelegd om het onderscheid tussen lokaal en regionaal te maken. Maar soms is dat wat arbitrair naar mijn inziens.

*Wie draait er allemaal op voor de kosten bij het ontwikkelen van de bedrijventerreinen? Is dat ook voor een deel de stad Kortrijk?*

Neen, dat doen wij allemaal. Wat wij doen, kun je plaatsen onder de noemer van 'projectontwikkeling' en dat is per definitie zelfbedruipend.

Voordat je alle effecten op het terrein ziet, heb je toch tamelijk wat tijd nodig. Maar er zullen ongetwijfeld veranderingen moeten komen naar de toekomst toe. Dat 3-dimensionaal denken bijvoorbeeld... Het zal niet anders kunnen denk ik. Misschien dienen ook meer huurgebouwen aangeboden te worden zodat bedrijven gemakkelijker kunnen in- en uitstappen. Misschien moeten we terug bedrijven huisvesten in de steden... Wat men vroeger vooral heeft gedaan was die bedrijvigheid daar zo snel mogelijk wegstrijken en vervangen door woningen. Maar misschien moet er eerst gekeken worden voor nieuwe bedrijvigheid. Dat kan ook handel zijn, maar dat hoeft niet altijd direct wonen te zijn.<sup>70</sup>

---

meer innovatie. Ook kunnen bedrijven onderling profiteren van elkaars expertise, arbeid en netwerken.

Wikipedia®, <http://nl.wikipedia.org/wiki/Bedrijfsverzamelgebouw>, laatste update: 28 februari 2011, geraadpleegd op 19 mei 2012.

<sup>70</sup> Hierbij denken we aan de tertiaire sector. Deze kan immers nog meer geïntegreerd worden in de stedelijke ontwikkelingsprojecten.

*De grensoverschrijdende samenwerking is zeer belangrijk in het kader van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen dat de metropolitane ambitie van Vlaanderen benadrukt. Maar de vraag is dan: hoe gaat dat over de grenzen verder? Want vooral bij de E17 blijkt dat een 'hot item' te zijn waarbij dat beleid wel over de grenzen heen dient te vloeien. Hoe houden jullie daar rekening mee?*

In het kader van de 'Eurometropool' werken we al sinds drie jaar samen met de Fransen en met Wallonië. Toen werd eigenlijk een formele structuur opgericht.<sup>71</sup> In feite was er al zeer lang (20 jaar) een samenwerking tussen de verschillende intercommunales over de grenzen heen. Hierbij werd er gepoogd om afstemmingen te doen over een aantal zaken. Momenteel is er dus die formele structuur 'Eurometropool'. De zetel daarvan zit hier in Kortrijk waarbij een directeur en een aantal mensen in dienst er naar streven om die samenwerking optimaal te laten verlopen. Hiervoor werden eveneens een aantal werkgroepen opgericht, bijvoorbeeld omtrent de gezamenlijke promotie voor investeringen in de 'Eurometropool'. Ik denk ook dat er afstemming is betreffende bepaalde vraagstukken binnen de ruimtelijke ordening. Dit lukt echter niet altijd eenvoudig, de Fransen zijn de Fransen en wij zijn de Vlamingen... Maar het is wel zo dat we heden ten dage toch al weet hebben van elkaars plannen zodat er eventueel afstemming kan gebeuren indien nodig.

Onze ultieme droom inzake bedrijventerreinen is dat we een volledige afstemming – met het gebied van de 'Eurometropool' – zouden kunnen hebben. Want wij hebben niet veel ruimte meer over voor extra bedrijvigheid en zij hebben nog veel ruimte. Het is dan ook de vraag of die grote distributiebedrijven zich hier zullen vestigen of dat ze zich zullen vestigen over de grenzen heen waar er dus wel ruimte is. En laten we onze mensen daar dan werken? Het blijft een hevig discussiepunt.

---

<sup>71</sup> Zie **Figuur 5**. (Eurometropool)





Waarom willen gemeenten uiteindelijk meestal bedrijven aantrekken? In hoofdzaak voor tewerkstelling uiteraard. En als je over de grenzen gaat zit je bijkomend nog met de grensstatuten. Maar als je dat kunt wegwerken is dat al voor een groot deel opgelost. En een tweede reden is dat je als gemeente inkomsten krijgt uit uw onroerende voorheffing op de kadastrale inkomsten. Indien je al die bedrijven naar Frankrijk stuurt heb je daarvan uiteraard geen inkomsten... Dus op dat gebied zou er een regeling moeten zijn die al die problemen kan verhelpen. Als dat allemaal afgestemd zou zijn, kun je de beste locatie zoeken waar iemand zich kan vestigen binnen de 'Eurometropool'.

Recentelijk ben ik nog naar een vergadering geweest in Rijsel waarbij de belangrijke economische actoren aanwezig waren. Daar hebben we wat gezocht naar welke speerpuntsectoren we in de toekomst moeten mikken. We hebben bijvoorbeeld ook samengewerkt aan een project omtrent kwaliteitsvolle bedrijventerreinen. Hierbij hebben we ook een gezamenlijke leidraad geformuleerd: wat zijn de criteria, hoe moet je het terrein inrichten, op wat moet je specifiek letten, ...

Er is met andere woorden al heel wat afstemming, heel wat verhandeling met de 'Eurometropool'. Maar het moet zeker nog meer kunnen groeien. Jammer genoeg mogen we ook niet vergeten dat we nog steeds met twee landen en twee culturen te maken hebben. En dat voel je wel...



## *KRITISCHE REFLECTIE*

Bij ons laatste interview zijn we afgezakt tot op het intergemeentelijk niveau. Het is dan ook belangrijk dat de standpunten van de intercommunale Leiedal vanuit deze invalshoek bekeken worden. De klemtoon in deze instelling ligt vooral op de bedrijventerreinen en de stedenbouwkundige aspecten. Bovendien is de scope in dit interview vrij beperkt daar de meeste uitspraken enkel maar van toepassing zijn op de 13 gemeenten die behoren tot het arrondissement Kortrijk.

Ook hier kregen we te horen dat de locaties rondom de autosnelwegen zeer gegeerd zijn door de bedrijven: enerzijds voor hun goede bereikbaarheid, anderzijds voor de interessante zichtlocatie. Maar ook hier is men er van bewust dat te veel bedrijvigheid langs de autosnelwegen voor mobiliteitsproblemen zal zorgen. Want bij de R8 is dit ondertussen al het geval. Wijzelf denken ook dat het zeer moeilijk zal zijn om zowel het mobiliteitsverhaal als het ruimtelijk-economisch beleid op elkaar afgestemd te krijgen, maar we zien wel de enorme meerwaarde van de economische bedrijvigheid langsheen de snelwegen in.

Net zoals al bij de voorgaande geïnterviewden aan bod kwam, wordt ook bij Leiedal veel aandacht geschonken aan de reconversie van oude, onbenutte bedrijventerreinen. 30% van de uitgifte van Leiedal is nu reeds te danken aan de reconversie en in de toekomst ziet men dit percentage zelfs nog stijgen. Naast deze reconversie moeten er sowieso ook nog greenfields aangesneden worden om over voldoende bedrijventerreinen te beschikken, maar ook daar wordt er uitermate zorgzaam omgesprongen met de beschikbare ruimte (Evolis). De parkmanagement gedachte wordt hier hoog in het vaandel gedragen. Een andere strategie die eveneens aangewend wordt om de IJzeren voorraad te sparen, is het denken in 3D. Maar helaas staat de bedrijfswereld hier nog niet echt open voor. Het zou namelijk hogere kosten met zich meebrengen. Dit duidt er

dus op dat het aandeel van de grondkosten relatief klein is ten opzichte van de volledige investering. Indien men bedrijven dus hoger wil laten bouwen, zou het een optie kunnen zijn om de grondprijs duurder te maken. Leiedal acht het in ieder geval een interessante piste naar de toekomst toe.

Verder heeft Leiedal enkele indrukwekkende tools ter beschikking om de ruimtelijk-economische dynamiek enigszins te sturen. Zo zijn ze gemachtigd om stedenbouwkundige voorschriften op te stellen voor de bedrijventerreinen. Hierin kunnen ze dus bijvoorbeeld vastleggen dat er minimaal in twee bouwlagen moet gewerkt worden of dat het een duurzaam bedrijventerrein moet zijn of ... Leiedal stelt ook zelf ruimtelijke uitvoeringsplannen op. Dus hiermee kunnen ze ook bepalen waar er al dan niet economische bedrijvigheid kan voorkomen. Hieromtrent stelde men ook dat voormalige economische panden in de stad te snel worden afgeschreven als een toekomstig residentieel project. Het zou niet slecht zijn om ook bedrijvigheid in de stad te houden. Tenslotte pleit het RSV ervoor om economische activiteiten aan de stedelijke kernen te plakken.

En ten slotte merken we ook hier de metropolitane ambitie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen op. Er is zelfs al drie jaar een concrete samenwerking tussen Leiedal en de 'Eurometropool'. En het is nu ondertussen al 20 jaar dat intercommunales over de grenzen heen samenwerken. Het ultieme doel op termijn is dan ook om een volledige afstemming van het beleid te verwezenlijken. Zo zouden er bijvoorbeeld bedrijventerreinen kunnen bijkomen op Frans grondgebied terwijl Belgische werknemers daar te werk gesteld worden. Natuurlijk zullen er dan wel nog enkele praktische zaken op punt moeten gezet worden. Zulke samenwerking over de landsgrenzen heen vinden we zeer cruciaal met betrekking tot 'autosnelwegen als bouwstenen voor een toekomstig ruimtelijk-economisch beleid'.



## **b. CONCLUDERENDE BESCHOUWINGEN**

Op het einde van onze tocht langsheen de E17 en doorheen het ruimtelijk-economisch landschap, hebben we een duidelijk zicht gekregen op de ruimtelijk-economische dynamiek van de E17.<sup>72</sup> Maar desalniettemin is het enigszins wel moeilijk om enkele pasklare suggesties te formuleren. Gelukkig hebben onze gesprekken met de voornaamste actoren ons wel een zekere richting aangewezen. Dus op basis van de meest voorkomende suggesties, die geopperd werden tijdens onze interviews, en op basis van ons gezond verstand als ruimtelijke planners in spe, zullen we een poging ondernemen om enkele voorstellen te doen.

Een eerste topic die vaak ter sprake kwam, was of er al dan niet nog bedrijventerreinen moeten en vooral kunnen bijkomen langsheen de E17 in het bijzonder en langsheen de autosnelwegen in het algemeen. Ons standpunt daaromtrent is dat de terreinen langsheen de autosnelwegen vandaag de dag toplocaties zijn voor bedrijven omdat het wegvervoer de westerse mobiliteitsorganisatie vandaag de dag domineert. Maar gaat dit binnen x aantal jaar nog zo zijn? Dat is de hamvraag. Maar er vanuit gaande dat er geen nieuwe transportinfrastructuren zullen uitgevonden worden, kan er gesteld worden dat de toerittencomplexen bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de bedrijventerreinen gelegen moeten zijn. En dit dan vooral om de stedelijke kernen te ontlasten van het vrachtverkeer.

Uiteraard dient dit standpunt ook ietwat genuanceerder bekeken te worden. Er zullen sowieso ook nog economische bedrijvigheden in en aan de stedelijke kernen moeten komen, maar deze bedrijvigheden zullen dan eerder de vorm aannemen van kennisbedrijvigheid en hightech-kantorenparken. Deze grote tewerkstellingspolen zullen ook sowieso heel wat verkeer genereren, maar voor het personenvervoer kan er al sneller

en gemakkelijker teruggegrepen worden naar oplossingen zoals het openbaar vervoer. Dit feit neemt niet weg dat er sowieso ook nog industriële bedrijvigheid en havenbedrijvigheid zal moeten zijn in de toekomst. Deze sectoren zorgen namelijk ook voor heel wat toegevoegde waarde, maar liggen dus beter in de nabijheid van de grote infrastructuurnetwerken (zoals dit destijds al aan bod kwam met de regionale expansiewetten en het infrastructuurprogramma van Vanaudenhove).

We denken ook dat er niet meer zo heel veel nieuwe bedrijventerreinen zullen kunnen aangelegd worden omwille van de evidente reden dat alle beschikbare ruimte aan het slinken is. Wat we wel nog zien gebeuren naar de toekomst toe, is dat de reeds bestaande bedrijventerreinen langs de autosnelwegen zullen uitbreiden. En als gevolg van de dynamiek van bedrijven, zullen er hier en daar percelen vrijkomen waar er dan aan reconversie kan gedaan worden. Deze opportuniteiten zullen dan moeten aangewend worden om een slim en efficiënt ruimtegebruik te bewerkstelligen. Concreet stellen we voor dat de bedrijven die werkzaam zijn in dezelfde sectoren zo mogelijk clusteren in één meerlagig bedrijfsgebouw. Op die manier wordt er grondoppervlakte vrij gehouden voor andere bedrijven. Bovendien zullen deze meerlagige bedrijfsgebouwen ook meer tot de verbeelding spreken en voor een extra uitstraling zorgen langsheen de autosnelwegen. Interbedrijfssamenwerking wordt door ons enorm aangemoedigd. En in het verlengde van dit standpunt achten we dat het de taak is van de overheden om hiervoor regels op te nemen in de toekomstige stedenbouwkundige voorschriften. Of sterker nog subsidies uit te schrijven voor bedrijven die op een duurzame wijze met de beschikbare grondoppervlakte omgaan. Sowieso is het 'parkmanagement' een begrip die in de toekomst een evidentie zal vormen bij het bedrijventerreinbeheer.

---

<sup>72</sup> Zie "II. DE E17 ALS GENERATOR VAN ECONOMISCHE MEERWAARDE – c. INTERTEMPORELE BESCHOUWINGEN".



Figuur 17



Figuur 18



Figuur 19



Figuur 20



Figuur 21: Knooppunt Jabbeke - Oostende - Brugge. Multimodaal knooppunt (luchthaven, spoor-, water- en autosnelweg) langs de E40. Dit knooppunt met overslagterminals kan ingezet worden in een groter economisch netwerk. (Bron: DRUWÉ K., HUYGHE A. en LALUSH A., *Ontwerpstudio: De Brede Kust*, Universiteit Gent, 2011.)

Figuur 17-20: (Bron: DRUWÉ K. & LALUSH A., *Monografie van een Autoweg: de E3 tussen Kortrijk en Antwerpen.*, Gent, 2011.)

Verder kwam het ook vaak ter sprake dat er voor bepaalde doelgroepen heel moeilijk bedrijventerreinen te vinden zijn. We denken hierbij vooral aan de grondverwerkers, afvalverwerkers, ... Kortom: de grote 'ruimtevragers'. Mogelijke terreinen die wij hiervoor in beschouwing nemen, zijn de ongebruikte militaire domeinen. Deze terreinen beschikken vaak al over loodsen en liggen meestal afgeschermd van de stedelijke kernen door middel van een groenbuffer. Dus deze terreinen lijken ons wel geschikt voor zulke 'hinderlijke inrichtingen' een plaats te geven. En wat nog niet aan bod gekomen is, zijn de vele onbenutte ruimtes onder de autosnelwegenviaducten.<sup>73</sup> Ook hier is er dikwijls heel wat ruimte voorhanden die tot op de dag van vandaag in feite onderbenut wordt, terwijl deze ruimtes zich ook uitermate goed lenen tot stockage van tal van materialen.

Een andere topic dat vaak aan bod kwam, waren de oude economische assen. We zijn ons goed bewust dat het belang van deze assen niet te verwaarlozen is en daarom achten we het ook van groot belang om de 'links' tussen deze oude assen en de relatief nieuwe autosnelwegeninfrastructuren te optimaliseren. Een belangrijke denkpiste hierbij is het multimodaal mobiliteitsmodel. Het zou interessant zijn moest er een zeker hiërarchisch systeem bedacht worden waarbij men de transportwijze aanpast naargelang de kostenefficiëntie en de milieu-impact. Hierbij zou er dan via overslagterminals kunnen gewerkt worden aan de knooppunten van verschillende transportinfrastructuren (spoor-, water-, autosnelwegen en zelfs luchtwegen). In een ontwerpstudio is er ook al een gelijkaardig voorstel aan bod gekomen.<sup>74</sup>

En een laatste punt die we wensen aan te halen, is de grensoverschrijdende samenwerking die absoluut nodig is om de

---

<sup>73</sup> Zie **Figuur 17-20**.

<sup>74</sup> Zie **Figuur 21**.

metropolitane ambitie van Vlaanderen waar te maken. Wij achten dat het inderdaad belangrijk is om de endogene economie te steunen, maar we mogen zeker niet uit het oog verliezen dat de grote internationale spelers ook heel wat gewicht in de schaal leggen met betrekking tot de toegevoegde waarde. Dit is trouwens ook vroeger al gebleken met de automobiellindustrie die kwam overwaaien vanuit Amerika.<sup>75</sup> Om de metropolitane gedachte ten volle te kunnen benutten, moet er vanuit de overheid geen proportionele groei gestimuleerd worden, maar wel een groei op die plekken waar er potentieel aanwezig is. Zo kan Vlaanderen als een polycentrisch netwerk opgenomen worden in het metropolitane netwerk.

Het is enigszins wel logisch dat er nog geen pasklare suggesties kunnen geformuleerd worden. Er zijn namelijk te veel parameters die tot dusver onbekend zijn, zoals de grootte van de vraag naar bedrijventerreinen en een correcte weergave van het aantal beschikbare bedrijventerreinen. Het is dan ook de opdracht van de overheid om de monitoring omtrent deze zaken scherp te stellen. Pas dan zullen er meer gerichte suggesties kunnen geformuleerd worden. En dan nog... Over de toekomst valt enkel te speculeren. Binnen zoveel jaar zal wel duidelijk worden welke weg het ruimtelijk-economisch beleid omtrent autosnelwegen zal ingeslagen zijn. Maar één ding staat vast: diegenen met het meeste zeggenschap en de meeste invloed (waarschijnlijk de politici en niet de ruimtelijke planners) zullen uiteindelijk hun zin kunnen doordrukken met betrekking tot het ruimtelijk-economisch beleid. Of anders geformuleerd:

“Nulla tenaci in via est via.”

“Voor de volhouder is geen weg onbegaanbaar.”

---

<sup>75</sup> Zie “1. ECONOMISCHE ASPECTEN VAN AUTOSNELWEGEN”.





# BIBLIOGRAFIE



## **BIBLIOGRAFIE**

---

### **INTERNET**

<http://nl.wikipedia.org>

<http://www.pedaltothemetal.com>

<http://www.telegraph.co.uk>

<http://www.febiac.be>

<http://www.wegen-routes.be>

<http://www.nieuwsblad.be>

<http://www.cleantechplatform.be>

<http://www.a-m.be>

<http://www.ocp.be>

<http://www.bedrijventerrein-management.be>

<http://www.agentschapondernemen.be>

<http://green-business.be>

<https://vilwss.admiraldynamics.com>

<http://www.pomov.be>

<http://www.pomwvl.be>

<http://trendstop.knack.be>

<http://dbt.ugent.be>

<http://bedrijventerrein.biz>

<http://www.cdo.ugent.be>

<http://www.compaktuna.be>

<http://www.innogenetics.com>

<http://www.texstream.be>

<http://www.labo-flandria.be>

<http://www.domo.be>

<http://www.alinso.eu>

<http://www.domochemicals.com>

<http://www.baltagroup.com>

<http://www.spiraxsarco.com>

<http://www.barclab.com>

<http://www.imperial.be>

<http://www.interparts.be>

<http://www.thuiszorgwinkel.be>

<http://www.exelto.com>

<http://www.d-drinks.be>

<http://www.plasticsuppliers.com>

<http://www.unda.be>

<http://www.tmvw.be>

<http://www.mips.be>

<http://www.euronylplastics.com>

<http://www.spiromatic.be>

<http://www.gsnel.net>

<http://www.truck-business.com>



<http://www.becewa.be>

<http://www.standaard.be>

<http://www.applitek.com>

<http://www.beddeleem.be>

<http://www.playbiz.be>

## **BOEKEN**

ALLAERT G., *Wegwijs in ruimtelijke economie*, Academia press, Gent, 2010.

BAETEN G., SPITHOVEN A. en ALBRECHTS L., *Mobiliteit: Landschap van macht en onmacht*, ACCO, Leuven/Amersfoort, 1997.

BAPS' ARCHITECTS RESEARCH DESIGN, *Cahier autosnelweg: Bijdragen aan de esthetische ontginning van de autosnelweg in het stedelijk veld*, Rotterdam, 2008.

BRAEM R., *Alles of niets*, Brussel, 1971, p. 50.

CATTOOR B. en DE MEULDER B., *Figures, Infrastructures. An Atlas of Roads and Railways.*, Sun architecture, Amsterdam, 2011.

COENE J. ea., *Europaweg E3*, Lannoo, Tielt, 1973.

DEBAUCHE W., *De weg, hefboom van mobiliteit en de economie*, Brussel: Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw, Brussel, 2000.

DESPA M., *La Route en béton en Belgique*, 1932.

GREGOIRE J.M., *Autosnelwegen in België. Ontstaan en verwezenlijking*, Brussel, 1985.

HONDERMARCQ H., *De Belgische Wegen*, Militair Geografisch Instituut, Brussel, 1952.

JANSSENS C., *La construction et l'entretien des routes*, ATPB, 1899.

KUPÉLIAN Y., KUPÉLIAN J. EN SIRTAINE J., *De geschiedenis van de Belgische auto. Het fabelachtige verhaal van meer dan honderd automobielenmerken*, Tielt, 1980.

LAUX J., *La révolution automobile*, Albin Michel, Parijs, 1977.

LYNCH K. en APPELYARD D., "Sensuous Criteria for Highway Design, 1966." in: LYNCH K. ea., *City sense and city design: writings and projects of Kevin Lynch*, Cambridge, MIT press, 1990.

MAINZ KARSTEN, *Over bouwen en verbouwen. De textielnijverheid in het arrondissement Aalst (1914-1944): een industriële archeologie.*, Gent, 2001.

NIJENHUIS ea., *De diabolische snelweg*, Uitgeverij 010, Rotterdam, 2007.

PROVOOST M., *Asfalt*, 1996.

RYCKEWAERT M., *Building the economic backbone of the Belgian welfare state: infrastructure, planning and architecture 1945-1973*, Rotterdam, 2011.

SCHIPPER F., *Driving Europa: Building Europe on roads in the twentieth century*, Aksant, Amsterdam, 2008.

VANAUDENHOVE O., *Twee noodzakelijke wetten*, Brussel, 1961.

WEBER D., *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1940*, Academia Press i.s.m. Amsab-ISG, Gent, 2010.

ZELLER T., *Driving Germany: The Landscape of the German Autobahn, 1930-1970*, Berghahn Books, New York, 2007.

## **TIJDSCHRIFTEN**

*Annuaire de l'Automobile Club de Belgique*, 1907.

DE MANDEL, *Le carnet du dizeau. E3*, tweemaandelijks tijdschrift, jaargang 11, nr. 4, Hulplau, Gent, juli 1968.



*First International Road Congress, Paris, 1908.*

Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E-strade*, Publitra, 1965-1966 (Voortgezet als: periodieke uitgave van de Intercommunale vereniging voor de autoweg E3)

Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E3 tijdingen: periodieke uitgave van de Intercommunale vereniging voor de autoweg E3.*, Deurne, Govaerts, 1967-1972.

Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3, *E3 jaarverslag.*, Antwerpen, 1963-1982.

*La Moto*, 7-20/1/1920.

*Mon Auto*, januari 1938.

*Parlementaire Handelingen Senaat*, 1/7/1920.

*Parlementaire Handelingen Kamer*, 28/5/1896.

*Parlementaire Stukken Kamer*, 25/3/1920, nr. 196.

*Parlementaire Handelingen Senaat*, 9/6/1909.

*Parlementaire Handelingen Kamer*, 29/2/1940.

*Royal Auto*, 15/6/1931.

*Tijdschrift der Bestendige vereniging der Belgische wegencongressen*, 1935.

## **ARTIKELS**

KESTELOOT C., "Intermezzo: de ruimtelijkheid van het kapitalisme." in *MORT SUBITE, Barsten in België, een geografie van de Belgische maatschappij.*, EPO, 1990.

NEUTELINGS W.J., "De tapijtmetroopool" in: *de Architect*, 1991.

Reclame voor 'Spramex - Belgian Benzine Company', *La Route Belge*, jaren 1920.

RYCKEWAERT M., *Planning & mass motorization in Belgium since 1945. Building an 'urban' highway system*, Transfers, Interdisciplinary Journal of Mobility Studies, 2011.

RYCKEWAERT M., "Over de zin van stedenbouwgeschiedenis voor de ruimtelijke ordening vandaag." in *Ruimte en planning: tijdschrift voor ruimtelijke planning, stedenbouw en huisvesting*, vol. 28, nr. 2.

## **STUDIES**

ANSELIN M., *Richtplan voor de ruimtelijke ordening en ontwikkeling van de gewesten het Gentse, Meetjesland, Vlaamse Ardennen, Land van Waas*, Gent, 1964.

CABUS P., ALLAERT G. en VANHAVERBEKE W., *Strategisch Plan Ruimtelijke Economie. Deelproject: De ruimtelijke-economische hoofdstructuur van Vlaanderen – Concept in hoofdlijnen.*, Academia Press, Gent, 2001.

CABUS P. en VANHAVERBEKE W., *Eindrapport: Ruimte en economie in Vlaanderen, Series: Strategisch Plan Ruimtelijke Economie (SPRE)*, Gent, Academia press, 2003.

CABUS P. en VANHAVERBEKE W., *Strategisch Plan Ruimtelijke Economie. Deelproject: Ruimtelijk-economische dynamiek in Vlaanderen.*, Academia Press, Gent, 2003.

CRB, *Studie over het concurrentievermogen van de Belgische textielindustrie*, Brussel, december 2008.

DE MOOR T., *Infrastructuur en landschap. Case studie: E17*, UGent, 2000.

DEWULF E., LATTRÉ B., ea., *Atelier Ruimtelijke Analyse & Regionaal Ontwerp - E17*, UGent, 2009-2010.





DRUWÉ K. & LALUSH A., Monografie van een Autoweg: de E3 tussen Kortrijk en Antwerpen., Gent, 2011.

Idea Consult, *Ruimtelijk-economische aspecten van de ontwikkelingen in transport, distributie en logistiek in Vlaanderen*, Brussel, 2001.

IWT Studies, *Identificatie van techno-economische clusters in Vlaanderen op basis van input-outputgegevens voor 1995*, Brussel, 2000.

OTLET P., *Plan Belgique: essai d'un plan général, économique, social, culturel. Plan d'urbanisation nationale. Liaison avec le plan mondial: conditions, problèmes, solutions, réformes*, Brussel, 1935.

PENTCHEVA J., *Dienstzones Kennedypark, Kortrijk*, Universiteit Gent, academiejaar 2011-2012.

POM Oost-Vlaanderen, *Uitmuntende kennisregio: de O&O bedrijven in Oost-Vlaanderen*, Gent, 2010.

Sociaal Economische Werkgroep van de Volksunie, *Het Gent van morgen. Ruimtelijk ordeningsplan voor de stad Gent en omliggende gemeentes.*, Gent, 1964.

SPORCK J.A., "La localisation de l'industrie en Belgique. Situation actuelle, politique d'avenir, essai de géographie appliquée." *In Les Cahiers d'urbanisme*, 34-36, Bruxelles, 1960.

VAN EETVELDE G. ea., *Praktijkboek duurzaam bedrijventerreinmanagement*, EcoTips/Vanden Broele Uitgeverij, 2008.

VANNESTE O. en DECLERCQ G., *Structurele werkloosheid in West-Vlaanderen. Een regionaal-economische studie*, Roeselare: Bank van Roeselare, 1954.

VIL, *Extended Gateway Vlaanderen - Logistieke Poort Oost-Vlaanderen*, Antwerpen, 2008.

Vlaams Ministerie, *De Economic Decision Power (EDP) in Vlaanderen - Stativaria 21*, Brussel, 1999.

## ARCHIEF

DETROOZ A., *Instructies 'EXPA'*, nr. 2. 1ste herziening, Brussel, 1954.

Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 463, *De E3 werken tussen Gent en Waregem*.

Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 462, *De Gentenaar*, 19 september 1969.

Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Gentbrugge, *De kritische studie met betrekking tot het tracé van de autosnelweg Tilburg-Rijsel in de suburb Gent*, 1952.

Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Gentbrugge, afzender: Ministerie van Openbare Werken, geadresseerde: Gemeentebestuur Gentbrugge, *Doortocht van de gemeente door de E3 autoweg.*, 6 december 1965.

Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Gentbrugge, *Enkele problemen van de aanleg van de autosnelweg E3 op de gemeente Gentbrugge*, 1965.

Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, *Betreffende geluidshinder ter hoogte van de Jozef Vervaeenstraat.*, 7 juni 1972.

Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, *Enkele beschouwingen van de aanleg van de autosnelweg E3 op de gemeente Gentbrugge.*, 1968.

## PLANDOCUMENTEN

Administratie voor Ruimtelijke Ordening, *Gewestplan 'Gentse en Kanaalzone'*, 1977.



Agentschap voor Geografische Informatie®

CHRISTOPHE P., *Kaart der groote wegenis. Nummering.*, 1935.

GRONTMIJ (in opdracht van het Stadsbestuur Lokeren), *Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Lokeren*, Mechelen, maart 2005.

HUYGHEBAERT J., *Het strategisch commercieel plan van de gemeente Deinze*, UGent, 2010.

Intercommunale Leiedal (in samenwerking met de Stad Kortrijk), *Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Kortrijk*, Kortrijk, 26 april 2007.

Ministerie van Openbare Werken, *Wegenaanleg 1830-1900*.

Militair Geografisch Instituut (schaal 1:20000), Brussel, 1948.  
Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie:  
BRKZ.KRT.1572/22/01.

Militair Geografisch Instituut (schaal 1:25000), Brussel, 1965.  
Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie:  
BRKZ.KRT/1574/22/01-02.

Nationaal Geografisch Instituut (schaal 1:10000), Brussel, 1982.  
Geraadpleegd in de Universiteitsbibliotheek Gent, locatie:  
BRKZ.KRT.1588/22/01.

Nationaal Geografisch Instituut (schaal 1:10000), Brussel, 1995.

Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Prof. Ir. F. Vanderheyden, *Studie van tracés in de Gentse agglomeratie*, 1960.

Stadsarchief Gent 'Zwarte Doos', reeks GAGB, volgnr. 461, Dienst der Autosnelwegen, *Voorontwerp op grondgebied Gentbrugge*, maart 1963.

SORESMA, *Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Deinze*, Deinze, 2007.

*Verzamelplan E3 autosnelweg*, Agentschap voor Wegen en Verkeer.

Vlaamse Overheid, *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen*, gecoördineerde versie, Brussel, 2011.

## OVERIG

Vrt steekkaarten, nieuwsduiding, 29 december 1962.

Presentatie van David Peleman "Een geschiedenis van het wegennet en de verstedelijking van België, 1890 - 1960", Universiteit Gent, 2009.

Intercommunale Leiedal, *Persconferentie Leiedal – Watergebonden bedrijvigheid*, 24 januari 2011.

Gesprek met Mevr. Ann Dhont, Gedelegeerd bestuurder van het bedrijf Spiromatic; Dhr. Pieter Voet, projectleider bij Play AV; Diane De Cat, parkmanager van het bedrijventerrein De Prijkels; Dhr. David Laurier, gedelegeerd bestuurder bij AppliTek; werknemers van verschillende ondernemingen op De Prijkels. (28 december 2011 - januari 2012)

Emailbevraging met Dhr. Jo Beddeleem, gedelegeerd bestuurder bij Beddeleem; Bart Desmedt, Traject nv; Dieter Geenens, projectcoördinator bij POM Oost-Vlaanderen; Wendy Van Laere, projectmedewerker bij Veneco. (6 januari 2012)

Gesprek met Etienne Verdonck van Flandria labo Willy Desmetre van UNDA Groupe Boiron NV Guy De Baerdemaeker van PTB-Compaktuna Patrick De Meulenaere van Thuiszorgwinkel Midden-Vlaanderen An De Smet van B.A.R.C./C.R.I. Hilde Lampaert van MIPS Ivan Lokere van Alinso Ann De Bal van Alinso. (30 december 2011 - 3 januari 2012)

Gesprek met Steven Betz, VOKA (17 april 2012); Koen Vermoesen, Agentschap Ondernemen – Dienst Ruimtelijke Economie (18 april 2012); Peter Cabus, Departement Ruimtelijk ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed (25 april 2012); Steven Vanassche, Intercommunale Leiedal (15 mei 2012).



# BIJLAGE 1



Daniël Termont  
burgemeester

Dossiernummer 9613/E/5/bdw

## NIEUWE BEKENDMAKING VAN EEN MILIEUVERGUNNINGSAANVRAAG EN OPENBAAR ONDERZOEK

Door de Stad Gent

### Gegevens over de bevoegde overheid



de deputatie van de  
provincieraad

### Gegevens over de aanvrager/exploitant

voornaam en achternaam of  
naam van de rechtspersoon **NV BARC & BVBA CRI**

straat en nummer en busnummer  
maatschappelijke zetel indien  
rechtspersoon **Industriepark-Zwijnaarde 3 bus b**

postnummer en gemeente  
maatschappelijke zetel indien  
rechtspersoon **9052 GENT-ZWIJNAARDE**

### Gegevens over de inrichting

Adres waarop de exploitatie plaatsvindt of plaats zal vinden.

straat en nummer en busnummer **Industriepark-Zwijnaarde 3 bus B**

postcode en gemeente **9052 Gent-Zwijnaarde**

### Kadastrale gegevens

afdeling	sectie	perceelsnummers
<b>Gent-Zwijnaarde (afd. 24) sectie B nr. 344 L</b>		

### Soort inrichting

Omschrijving **het veranderen (door uitbreiding) van een internationaal centrum voor clinical trials**

Toepasselijke indelingsrubrieken van de  
Vlaremindelingslijst voor deze aanvraag

**3.3** - klasse: 3 - lozen van huishoudelijk afvalwater in de openbare riolering - + 1675 m<sup>3</sup>/j

**12.3.1** - klasse: 3 - accumulatoren (>10 000 VAh) - 1757532 V.Ah

**16.3.1.2** - klasse: 2 - koelinstallaties voor het bewaren van producten, luchtcompressoren en airconditioningsinstallaties (meer dan 200 kW) - + 2,07 kW

**16.7.1** - klasse: 3 - opslag samengeperste, vloeibaar gemaakte of in oplossing gehouden gassen in verplaatsbare recipiënten (van 300 l tot en met 1 000 l) - - 120 l

**51.1.2** - klasse: 1 - activiteiten (maximaal risiconiveau 2) waarbij organismen genetisch worden gemodificeerd, of waar dergelijke genetisch gemodificeerde organismen worden gekweekt, opgeslagen, getransporteerd, vernietigd, verwijderd of anderszins gebruikt: microbiologisch labo risiconiveau 2

(oppervlakte: 143 m<sup>2</sup>)

Een niet-technische samenvatting is te vinden in bijlage bij de aanvraag:

Klasse



### Voorwerp van de aanvraag



een aanvraag voor het veranderen van de inrichting door



wijziging



uitbreiding (vergroting in capaciteit, drijfkracht of oppervlakte)



toevoeging (nieuw perceel)

### Meer gegevens met betrekking tot de procedure en de inspraakmogelijkheden

De procedure is gestart op

**13 oktober 2008**

Meer informatie betreffende deze aanvraag bij de  
Milieudienst van Stad Gent

Elke werkdag van **8.00 u tot 13.00 u** en  
woensdagnamiddag van **14.00 u tot 18.00 u**.

adres

**Milieudienst  
Braemkasteelstraat 41  
9050 Gent-Gentbrugge**

telefoonnr. en eventueel e-mailadres

09 268 23 00

De vergunningsaanvraag met bijlage, ligt  
gedurende de volgende periode ter inzage van het  
publiek bij de hierboven genoemde dienst

**NIEUWE TERMIJN van 28 november 2008 tot en met 27 december 2008** (aanvankelijk onderzoek van **21 oktober 2008** tot en met **26 november 2008**). Dit onverminderd de regelgeving over de openbaarheid van bestuur  
**In de week tussen kerst en nieuwjaar is de Milieudienst gesloten op woensdagnamiddag 24 en 31 december 2008.**

Dossiernummer 9613/E/5/bdw

Gedurende die periode kunnen bezwaren en opmerkingen aan het college van burgemeester en schepenen schriftelijk worden gericht, of mondeling worden meegedeeld aan de burgemeester of aan een door hem aangewezen ambtenaar.

Er wordt een informatievergadering georganiseerd



de burgemeester

Daniël Termont



### **Innogenetics wordt Japans - 22/07/2010**

**GENT** - Het Gentse Innogenetics, een van de pioniers van de Belgische biotechnologiesector, verandert nog maar eens van eigenaar. Het bedrijf wordt deze keer door Abbott Laboratories verkocht aan het Japanse farmabedrijf Fujirebio voor 9,7 miljard yen (86 miljoen euro).

Voor de ruim 300 medewerkers van Innogenetics, dat in de Gentse 'biotechvallei' gevestigd is, is het goed nieuws. Het bedrijf was via Solvay in handen gekomen van 'erfvijand' Abbott Laboratories en dat voorspelde weinig goeds. Beide bedrijven hadden jarenlang een juridische patentenoorlog uitgevochten.

De Japanse farmagroep Fujirebio zou Innogenetics nu zien als een soort bruggehoofd voor verdere expansie in Europa. Toch betekent dit niet dat het tot voor kort nog onafhankelijke beursgenoteerde bedrijf nu opnieuw zijn eigen lot in handen kan nemen. Dat heeft ook het meettechnologiebedrijf Metris ondervonden toen het aan een Japanse groep werd verkocht. Het is niet omdat de hoofdzetel ver verwijderd is, dat hij niet bestaat.

Fujirebio ziet wel wat in het internationale verkoopapparaat van Innogenetics, dat het wil gebruiken om zijn eigen producten beter in de markt te zetten. De Japanners zien ook kansen op vlak van onderzoek en ontwikkeling.

Minder dan twee jaar geleden had de beursgenoteerde groep Solvay nog Innogenetics gekocht na een bidstrijd met de Amerikaanse groep Gen-Probe. Solvay, dat al lang banden had met Innogenetics, betaalde toen meer dan 200 miljoen euro. Kort daarop gooide Solvay het over een andere boeg door zijn farmadivisie te verkopen aan Abbott. Die laatste verkocht Innogenetics nu opnieuw om problemen met de concurrentieautoriteiten te vermijden. De overname moet nog worden goedgekeurd door de Europese Commissie, maar Fujirebio hoopt dat de transactie eind augustus kan worden afgerond.

(pdd)



### **80 jobs weg bij Innogenetics - 15/01/2011**

In amper vier jaar van 550 naar 160 werknemers: dat is het trieste lot van het Gentse biotechbedrijf Innogenetics, ooit een van de vlaggenscheppen van de Vlaamse biotechnologie. Ook bij Proseat in de Kempen gingen er jobs verloren.



Innogenetics is toe aan een nieuwe reorganisatie. De operatie komt neer op een forse afslanking van de activiteiten. Officieel heet het dat Innogenetics het centrale strategische punt in Europa wordt voor de Japanse farmagroep Fujirebio. Die nam zes maanden geleden Innogenetics over van het Amerikaanse farmaconcern Abbott.

In de praktijk betekent het dat Fujirebio besloten heeft een belangrijk stuk van de onderzoeksafdeling te sluiten. Topman Christiaan De Wilde heeft het over een halvering van het aantal onderzoekers. Innogenetics moet meer het accent gaan leggen op de verkoop van enkele eigen producten en vooral op die van de Japanners.

De koerswijziging kost in totaal 80 van de 269 arbeidsplaatsen en gaat samen met de sluiting van een van de twee vestigingen in Zwijnaarde. Verder worden ook in de buitenlandse filialen nog eens 9 van de 60 jobs geschrapt. De Japanse eigenaars gaan ervan uit dat de reorganisatie ten laatste tegen juni van dit jaar afgerond moet worden.

### **Mokerslag**

Topman De Wilde stak gisteren zijn persoonlijke ontgoocheling niet weg. 'Het is een mokerslag voor de werknemers. Deze reorganisatie eist een hele hoge tol', verklaart hij. Temeer omdat het bedrijf eindelijk winstgevend is geworden, voegt hij er nog aan toe.

'In het bedrijf heerst een regelrechte begrafenisstemming', zegt vakbondssecretaris Kristof Vergauwen (BBTK). 'Men laat het pad van het onderzoek, de core business van Innogenetics, volledig leegbloeden en men wil zich hier toespitsen op de verkoop en distributie van de eigen producten. Tegen 2015 wil men een verhoging van de winst van 20 procent. Daarom krijgen 80 hogere bedienden en kaderleden hun naakte ontslag. Op die manier zuigt men de ziel uit Innogenetics en streven ze naar zoveel mogelijk winst. Iedereen is in shock.' Maandag zitten de vakbonden samen om een gezamenlijke strategie te bespreken.

De tweede klap viel in het Kempense Hulshout. Daar gaan, amper twee weken na de sluiting van Opel Antwerpen, nu ook de deuren dicht bij toeleverancier Proseat. De bijna 150 werknemers kregen vrijdag van de directie te horen dat de overgebleven productie naar een van de Duitse vestigingen verhuist. Dat zou tegen 30 juni gebeurd moeten zijn.

Proseat is een joint venture van Recticel en Woodbridge en een van de Europese marktleiders in de productie van vormschuimkussens voor autozetels. Proseat telt acht vestigingen, verspreid over Europa, met 2.100 werknemers.

**Relative weight of Deltametropolis, Flemish Diamond, RheinRuhr Area, Île de France and Greater London in their national contexts**

	Population (millions, 1999)	Gross Regional Product (millions PPS, (97-98-99)	Share in national surface	Share in national population	Share in national GDP (97-98-99)
<b>Deltametropolis</b>	7,3	918	25%	46%	51%
<b>Flemish Diamond</b>	5,3	702	30%	52%	63%
<b>RheinRuhr Area</b>	13,3	1519	6%	16%	17%
<b>Île de France</b>	11,0	1687	2%	18%	28%
<b>Greater London</b>	7,3	1086	1%	12%	18%

Source: calculated from European Commission (2002).

Productiestructuur versus productiemilieu

Definities van midden-, klein- en microbedrijf volgens de Europese Commissie.

Met ingang van 1 januari 2005 is de definitie van midden-, klein- en microbedrijf opnieuw vastgelegd door de Europese Commissie in onderstaande tabel:

Categorie onderneming	Werknemers	Jaaromzet	jaarlijks balanstotaal
middelgroot	< 250	≤ € 50 mln.	≤ € 43 mln.
klein	< 50	≤ € 10 mln.	≤ € 10 mln.
micro	< 10	≤ € 2 mln.	≤ € 2 mln.



## Productiestructuur versus productiemilieu

### Octrooiaanvraag DOMO.

DOMO N.V.	DOMO N.V.	2007/0440	1017052A6	070907	COUETTE (LITERIE) ET SON ENVELOPPE LORSQU'ELLES SONT UTILISEES SUR UN LIT.
DOMO N.V.	DOMO N.V.	2007/0050		070207	TAPIJTTEGELS MET GERECYCLEERDE INHOUD EN METHODE OM DEZE TE VERVAARDIGEN.
DREDGING I	DREDGING INTERNATIONAL	2007/0572		071129	KUNSTGRASMAT.
DREDGING I	DREDGING INTERNATIONAL N.V.	2007/0025		070122	SLEEPKOP VAN EEN SLEEPHOPPERZUIGER EN WERKWIJZE VOOR HET BAGGEREN MET BEHULP VAN DEZE SLEEPKOP.
DRIEGE DAV	DRIEGE DAVID	2007/0178		070410	WERKWIJZE VOOR HET ONTGINNEN VAN DE ZEEBODEM.
DUBOIS MIC	RUTH FABIAN;>DUBOIS MICHEL	2007/0564		071122	WERKWIJZE EN INRICHTING VOOR HET ADVERTEREN IN EEN TRANSPANT LICHAAM.
DUTOIT AND	DUTOIT ANDRE;>DUTOIT PAMELA;>DUTOIT CAROLINE	2007/0248		070523	SYSTEME D'IRRIGATION SOUTERRAIN PAR GRAVITE.
DUTOIT CAR	DUTOIT ANDRE;>DUTOIT PAMELA;>DUTOIT CAROLINE	2007/0248		070523	CENTRALE-ELECTRIQUE D'HABITATION INDIVIDUELLE "100 % AUTONOME" ENERGIE PAR GEOTROPISME BARYCENTRIQUE DE GRAVITONS.
DUTOIT PAM	DUTOIT ANDRE;>DUTOIT PAMELA;>DUTOIT CAROLINE	2007/0248		070523	CENTRALE-ELECTRIQUE D'HABITATION INDIVIDUELLE "100 % AUTONOME" ENERGIE PAR GEOTROPISME BARYCENTRIQUE DE GRAVITONS.
EAD MULTI-	EAD MULTI-PÖLES S.A.R.L.	2007/0183		070416	CENTRALE-ELECTRIQUE D'HABITATION INDIVIDUELLE "100 % AUTONOME" ENERGIE PAR GEOTROPISME BARYCENTRIQUE DE GRAVITONS.
EASY HAIR	EASY HAIR GROUP HOLDING LTD	2007/0186		070418	ABSORBEUR DE SONS PASSIF, POUR LA CORRECTION ACOUSTIQUE A L'INTERIEUR D'UN BATIMENT.
EASY HAIR	EASY HAIR GROUP LTD	2007/0142		070322	HAARLOK EN WERKWIJZE VOOR HET BEVESTIGEN ERVAN.
EBEMA N.V.	EBEMA N.V.	2007/0516		071024	KUNSTHAAR EN WERKWIJZE VOOR HET VERVAARDIGEN ERVAN.
ECHO	ECHO	2007/0263		070529	WERKWIJZE VOOR HET REINIGEN VAN EEN INRICHTING VOOR HET AANMAKEN EN HET STORTEN VAN BETON EN INRICHTING DAARBIJ TOEGEPAST.
ECHO	ECHO	2007/0548		071113	ELEMENT IN BETON.
ECHO	ECHO	2007/0240		070518	VLOERELEMENT.
ECONOR B.V	ECONOR B.V.B.A.	2007/0436		070907	VLOERELEMENT VOORZIEN VAN THERMISCHE ONDERBREKING DEUR VOOR VRACHTWAGEN.
EDC	VERVETANK;>EDC	2007/0575		071130	MENGTON.
EGEMIN N.V	EGEMIN N.V.	2007/0042		070201	WERKWIJZE VOOR HET STRUREN VAN DE VERPLAATSING VAN EEN AUTOMATISCH GELEID VOERTUIG EN EEN AUTOMTISCH GELEID VOERTUIG DAT ZULKE WERKWIJZE KA ZELFREINIGEND FILTERELEMENT VOOR EEN STOFZUIGINRICHTING.
ELEK TREND	ELEK TRENDS PRODUCTIONS N.V.	2007/0085		070222	CHIFFON DE NETTOYAGE.
EMILE NÖL	EMILE >NÖLTING G.M.B.H & CO. K.G.	2007/0363		070725	APPAREIL POUR RECHARGER ET REMPLIR DES BATTERIES.
ENERSYS EU	ENERSYS EUROPEAN HOLDING CY	2007/0249		070523	SILICATES HYBRIDES ORGANIQUES-INORGANIQUES ET SILICATES METALLIQUES AYANT UNE STRUCTURE ORDONNEE.
ENI S.P.A.	ENI S.P.A.	2007/0209	1016877A6	070502	LATEX FORMULATIE OF FORMULE VOOR GRASTAPIJT.
EOC BELGIU	EOC BELGIUM N.V.	2007/0471		071003	WERKWIJZE EN INRICHTING VOOR HET AUTOMATISCH DIGITALISEREN VAN RONTGENFOTO'S.
ERASMUS HO	ERASMUS HOGESCHOOL BRUSSEL	2007/0305		070619	TRAITEMENT CONTRE LE PSORIASIS DU CUIR CHEVELU.
ERBISIM TA	ERBISIM TAHIR	2007/0001		070105	JOINT D'ETANCHEITE ANTI-FEU.
ERIKS	ERIKS	2007/0155		070328	PROCEDURE DE MARQUAGE POUR PERSONNES NON VOYANTES OU MAL VOYANTES.
ERYATECH	ERYATECH	2007/0036		070130	GODET DE CHARGEMENT ET DE DECHARGEMENT.
ETS. EMIL	ETS. >EMILY SAS	2007/0214		070507	WERKWIJZE VOOR HET REALISEREN VAN MUREN VAN EEN
EUROPE R &	EUROPE R & D B.V.B.A.	2007/0405		070823	

**B. Herwaardering van vier extra terreinen**

Voor minimaal vier bedrijventerreinen wordt een structureel samenwerkingsverband opgestart tussen bedrijven met het oog op het invoeren van bedrijventerreinmanagement. Dat omvat het opzetten van een juridische structuur en het uitwerken van een financieel plan zodat de bedrijvenvereniging op termijn zelfstandig verder kan functioneren.

Volgende bedrijventerreinen komen hiervoor in aanmerking:

- Zwijnaarde II-III (vanaf 2009)
- St.-Denijs-Westrem I (site Poortakkerstraat – Bijenstraat) (vanaf 2010)
- R4 Industrieweg Wondelgem-Mariakerke (vanaf 2011)
- Gent-Zuid I (2008) (site Proeftuinstraat)

Voor het bedrijventerrein Gent-Zuid I / Proeftuinstraat wordt in 2008 een studie uitgevoerd over de visie en de economische positionering van het bedrijventerrein. De opmaak van een inrichtingsplan en een economische haalbaarheidsstudie maken daar eveneens deel van uit.

Indicatief budget:

- studies:
  - Zwijnaarde II-III: 200.000 euro BU (voor 80.000 euro gesubsidieerd)
  - St.-Denijs-Westrem I: 200.000 euro BU (voor 80.000 euro gesubsidieerd)
  - R4 Industrieweg Wondelgem–Mariakerke: 500.000 euro BU (voor 200.000 euro gesubsidieerd)
  - Proeftuinstraat: 200.000 euro BU (voor 100.000 euro gesubsidieerd)
- infrastructuurwerken:
  - Zwijnaarde II-III: 750.000 euro BU
  - Proeftuinstraat: 2.750.000 euro BU (voor 1.650.000 euro gesubsidieerd)

## Productiestructuur versus productiemilieu

Informatie in verband met watertoren.



# Watertorens

De watertoren, silhouet op het hoogste punt aan de rand van de gemeente of verloren in het stadsbeeld, maakt deel uit van het dagelijkse leven. Hoewel het een eenvoudige vergaarbak lijkt en hij u vertrouwd overkomt, hangt er toch nog een wolk van mysterie rond deze horizonbaken.

Een watertoren kan beschouwd worden als een grote kuip op hoge poten. De inhoud van de kuip varieert van 500 tot 2.500 m<sup>3</sup>. De hoogte waarop de kuip geplaatst is, hangt af van de plaats waar de watertoren staat. De locatie wordt dan ook zorgvuldig uitgekozen: hoe hoger de ligging, hoe beter.

Eens de locatie gekozen, wordt de watertoren ontworpen door architecten. En zoals er geen twee identieke woningen zijn, bestaan er ook geen twee dezelfde watertorens.

Het voornaamste doel van een watertoren is de waterdruk voor de gebruikers constant houden. Daarnaast vormt de toren ook een buffer om in periodes van hoog verbruik over voldoende water te kunnen beschikken.

Een watertoren werkt volgens het principe van de communicerende vaten. Het water wil overal in de leidingen even hoog staan en komt er bij een opening (bv. een kraan) dus met een zekere druk uit. Deze druk wordt gecreëerd door het water te stockeren in de vergaarbak die boven in de watertoren is voorzien. Door de hoogte van die vergaarbak krijgt het water door de zwaartekracht genoeg natuurlijke druk om tot bij de consument te vloeien. Een watertoren kan dus nooit water leveren aan plaatsen die hoger gelegen zijn dan het waterniveau in de toren. Daarom worden in hoge appartementsgebouwen drukverhogingspompen geplaatst om de bovenste verdiepingen van drinkwater te voorzien.

Naast de groene (inkomend water) en blauwe (uitstromend water) buizen beschikt men in dergelijke torens ook over een grijze buis, de overloopbuis. Wanneer de vergaarbak dreigt te overstromen, wordt het teveel aan water via deze buis afgevoerd. Ten slotte zorgen enkele luchtkokers voor het beluchten van het drinkwater.

## Verschillende types watertorens

### Een watertoren met één kuip gevoed door een hogedrukleiding

Dit is de meest klassieke watertoren. De kuip wordt voortdurend bijgevuld met water vanuit de (hogedruk) toevoerleiding. De verbruikers krijgen water via de distributieleidingen. De gemotoriseerde afsluiter wordt automatisch geregeld zodat de kuip op elk moment (onafhankelijk van de vraag) de gewenste hoeveelheid water bevat. Deze automatische regeling gebeurt via een programmeerbare automaat of PLC. De PLC berekent voortdurend de ideale stand van de afsluiter (regelklep) aan de hand van de signalen die hij ontvangt.

**Voorbeelden:** Aalst, Brugge (Gentpoortvest, Sint-Andries, Sint-Kruis), Deinze, Dendermonde (Baasrode, Centrum, Grembergen), Gentbrugge, Gent (Maïssstraat, Scheepslossersstraat, Zwijnaarde), Hamme, Lebbeke, Melle, Merelbeke, Oostende (Park, Vuurtorenwijk), Zeebrugge.

### Een watertoren met 2 kuipen

Om een streek met sterke niveauverschillen van drinkwater te voorzien, kan men een watertoren met twee kuipen bouwen. De lage kuip zal dan de lager gelegen verbruikers voorzien, terwijl de hoge kuip water levert aan de verbruikers op de heuvels. Een dergelijk systeem vergt een grotere investering in de toren en de aanleg van twee onafhankelijke waterdistributienetten.

**Voorbeeld:** Erpe-Mere.

### Een watertoren met grondreservoir

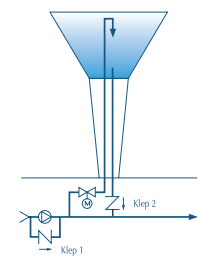
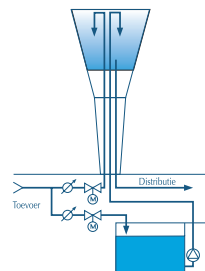
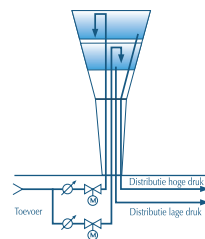
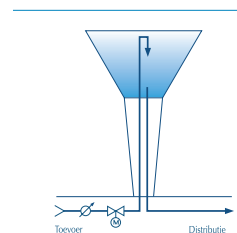
Op plaatsen met zeer grote piekverbruiken (bvb. de kuststeden) is de inhoud van de kuip onvoldoende om de schommelingen in afname te ondervangen. Daarom wordt in een ondergronds reservoir een grote watervoorraad opgeslagen (4.000 à 5.000 m<sup>3</sup>). Tijdens de periodes met hoog verbruik zullen één of meerdere pompen water vanuit het grondreservoir oppompen naar de toren. In sommige gevallen wordt het water rechtstreeks in het distributienet gepompt waarbij het teveel aan pompcapaciteit in de toren vloeit (de toren fungeert dan als expansievat).

**Voorbeelden:** Asse, Blankenberge, De Haan, Gent (Kattenberg) en Middelkerke.

### Een watertoren als expansievat

Wanneer een watertoren op een distributieleiding geplaatst wordt, wordt deze ingeschakeld als expansievat. De toren zal pas water leveren wanneer er onvoldoende druk is op de distributieleiding. Indien het waterpeil in de toren daalt, zullen één of meerdere drukverhogingspompen gestart worden om het dalen tegen te gaan. Op momenten van lager verbruik zal de druk stijgen en zal de toren via een gemotoriseerde afsluiter volledig worden om bij momenten van verhoogd verbruik weer voldoende water te kunnen leveren. De terugslagkleppen (klep 1 en klep 2) belletten dat het water in de verkeerde richting vloeit.

**Voorbeeld:** Sint-Lievens-Houtem.



#### Legende

- Debietmeter
- Gemotoriseerde afsluiter
- Pomp
- Terugslagklep

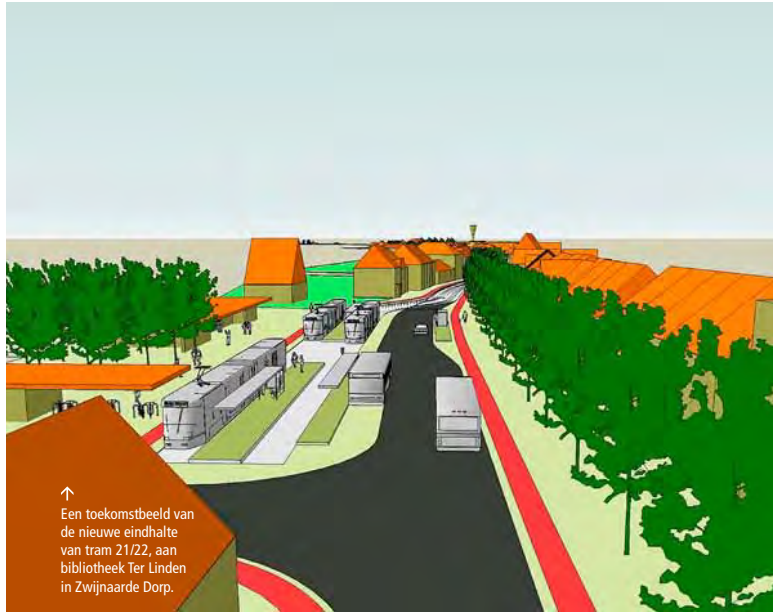
*Dit is informatie van TMVW, uw integraal waterbedrijf*

*Stroopkaai 14, 9000 Gent*

*TMVW staat als deelnemende maatschappij in voor het beheer, de exploitatie, de investeringen en de financieringen van de intercommunales IMWV en I.W.V.B.*

## Trends

Uittreksel van geplande infrastructuurwerken uit het magazine BUZZ.



↑ Een toekomstbeeld van de nieuwe eindhalte van tram 21/22, aan bibliotheek Ter Linden in Zwijnaarde Dorp.

geling ervoor dat het autoverkeer en de tram vlotter doorstromen. Er komen veiligere oversteekplaatsen, ook voor zwakke weggebruikers. Aan de bibliotheek Ter Linden worden een plein en een eindhalte aangelegd. Langs de Heerweg komen ook nieuwe buurtparkings (op voorwaarde dat de nodige onteigeningen worden gerealiseerd).

### WAAROM?

Zwijnaarde Dorp zal beter bereikbaar worden met het openbaar vervoer. Tramlijn 21/22 zal Zwijnaarde Dorp verbinden met het Sint-Pietersstation, het stadscentrum, Gentbrugge en Ledeborg. De straten die worden heraangelegd krijgen betere en brede fiets- en voetpaden. Ook het wegdek en de riolering worden opgeknapt.

### WIE?

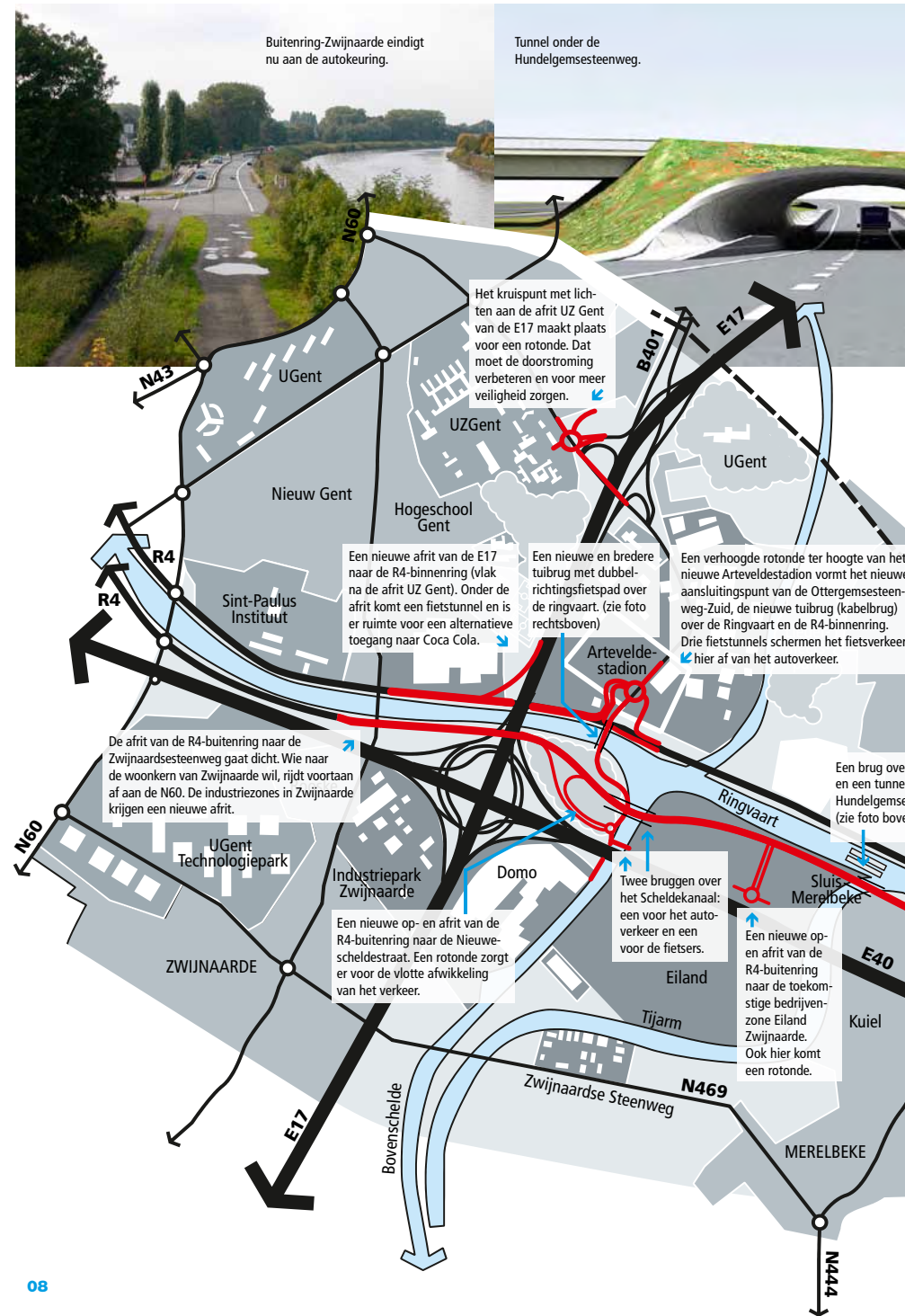
→ De Lijn: de bruggen, de tramsporen, de bovenleiding en de eindhalte met dienstgebouw en schuilhuisje.  
 → TMW: de rioleringen.  
 → Stad Gent: straataanleg, de fietspaden, de voetpaden, de buurtparkings en de fietsenstalling aan de eindhalte.  
 → AWV: de kruispunten met de Tramstraat en de Gestichtstraat.

### WAT?

Er komen nieuwe trambruggen over de Ringvaart en de E40 met een aanliggend breed fietspad. Heerweg-Noord en Heerweg-Zuid krijgen brede fiets- en voetpaden, nieuwe riolering en een nieuw wegdek. Op verschillende kruispunten zorgt verkeerslichtenre-

## VERLENGING TRAMLIJN 21/22

**3** Tramlijn 21/22 loopt straks door tot in Zwijnaarde Dorp. De nieuwe eindhalte komt aan bibliotheek Ter Linden. Momenteel ligt het eindpunt nog aan het kruispunt van de Zwijnaardsesteenweg en de Haardstedestraat.



Buitenring-Zwijnaarde eindigt nu aan de autokeuring.

Tunnel onder de Hundelgemsesteenweg.

Het kruispunt met lichten aan de afrit UZ Gent van de E17 maakt plaats voor een rotonde. Dat moet de doorstroming verbeteren en voor meer veiligheid zorgen.

Een nieuwe afrit van de E17 naar de R4-binnenring (vlak na de afrit UZ Gent). Onder de afrit komt een fietstunnel en is er ruimte voor een alternatieve toegang naar Coca Cola.

Een nieuwe en bredere tuibrug met dubbelrichtingsfietspad over de ringvaart. (zie foto rechtsboven)

Een verhoogde rotonde ter hoogte van het nieuwe Arteveldestadion vormt het nieuwe aansluitingspunt van de Ottergemsesteenweg-Zuid, de nieuwe tuibrug (kabelbrug) over de Ringvaart en de R4-binnenring. Drie fietstunnels schermen het fietsverkeer hier af van het autoverkeer.

De afrit van de R4-buitenring naar de Zwijnaardsesteenweg gaat dicht. Wie naar de woonkern van Zwijnaarde wil, rijdt voortaan af aan de N60. De industriezones in Zwijnaarde krijgen een nieuwe afrit.

Een nieuwe op- en afrit van de R4-buitenring naar de Nieuwescheldestraat. Een rotonde zorgt er voor de vlotte afwikkeling van het verkeer.

Twee bruggen over het Scheldekanaal: een voor het autoverkeer en een voor de fietsers.

Een nieuwe op- en afrit van de R4-buitenring naar de toekomstige bedrijvenszone Eiland Zwijnaarde. Ook hier komt een rotonde.

Een brug over en een tunnel onder de Hundelgemse (zie foto boven)



Over de ringvaart komt een fraaie tuibrug – een brug die aan kabels (tuien) wordt opgehangen.

## PROJECT R4 ZUID

**6** Tussen Zwijnaarde en Merelbeke wordt de R4 doorgetrokken. Daardoor wordt de buitenring rond Gent helemaal rond.

### WAT?

De R4 heeft in het zuiden van Gent nog een ontbrekende schakel tussen Zwijnaarde en Merelbeke. Dat is een van de zogenoemde 'missing links' in Vlaanderen. Dankzij het project R4 Zuid zal de buitenring helemaal worden gesloten. Dat gebeurt tussen de Heerweg-Noord in Gent-Zwijnaarde (aan de autokeuring) en de Gulden-

sporenlaan in Merelbeke. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) zal alle bestaande aansluitingen naar het nieuwe stuk R4 verbeteren en er komen verschillende nieuwe op- en afritten. Alle ingrepen voor het Project R4 Zuid vindt u op de kaart hiernaast.

### WAAROM?

Het voltooiën van de R4 is goed nieuws voor het autoverkeer. Dankzij het nieuwe stuk R4 zullen de verschillende industriezones aan beide kanten van de ringvaart en de woonzones van Zwijnaarde en Merelbeke beter bereikbaar zijn. Bovendien zal het vrachtverkeer zo veel mogelijk worden gescheiden van het woonverkeer. Dat moet de leefbaarheid in de nu zwaar belaste woonkernen van Zwijnaarde en Merelbeke aanzienlijk verbeteren. Ook aan de fietsers is gedacht. Langs het nieuwe stuk R4 komt een dubbelrichtingsfietspad. Verschillende fietstunnels en een nieuwe fietsbrug over het Scheldekanaal zullen ervoor zorgen dat het fietsverkeer gescheiden van het autoverkeer verloopt.

### WIE?

Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).

### WANNEER?

De werkzaamheden starten in januari 2012 en zullen 3 jaar duren.

### WAT?

Doortrekken van de R4 tussen Zwijnaarde en Merelbeke.

### WAAROM?

Bedrijventerreinen en woonzones in Zwijnaarde en Merelbeke vlotter ontsluiten en de leefbaarheid van de woonkernen verhogen.

### PLANNING?

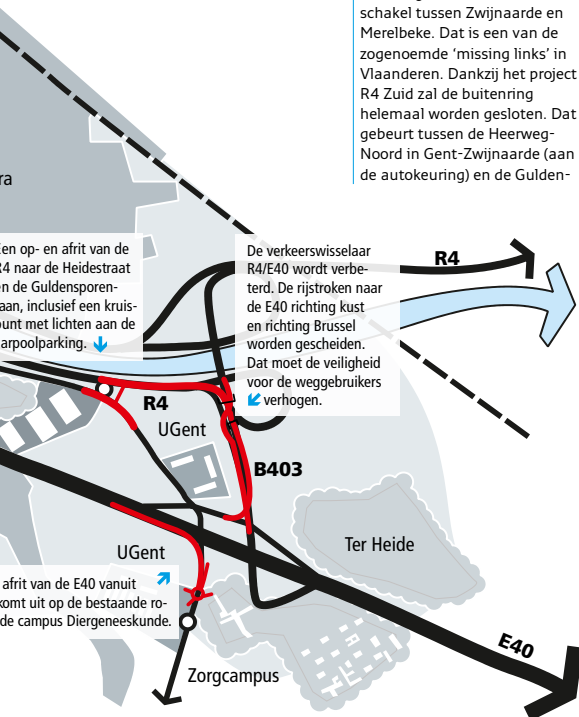
Start begin 2012. Vermeoedelijke duur: 3 jaar.

### OPDRACHTGEVER?

Agentschap Wegen en Verkeer.

### CONTACT?

Agentschap Wegen en Verkeer, tel. 09 241 74 74. E-mail: [wegen.oostvlaanderen@vlaanderen.be](mailto:wegen.oostvlaanderen@vlaanderen.be)



## NIEUWE TOEGANGSWEG VOOR BEDRIJVENTERREIN ZWIJNAARDE III

**9** Tussen het Industriepark Zwijnaarde en Nederzwijnaarde komt een nieuwe toegangsweg. Daarvoor zijn weg- en rioleringswerkzaamheden nodig.



### WAT?

**Nieuwe toegang nodig.** Het bedrijventerrein moet bereikbaar worden via de nieuwe R4 Zuid. De Nieuwescheldestraat zal daarom worden verbreed en aansluiten op een nieuw op- en afrittencomplex aan de R4 Zuid. Dat zou betekenen dat alle verkeer van het

bedrijventerrein Zwijnaarde III via Nederzwijnaarde naar de Nieuwescheldestraat moet. Dat is allesbehalve ideaal: in Nederzwijnaarde staan immers heel wat woningen. Om de woonkern van Nederzwijnaarde te ontlasten, zal de Stad Gent een nieuwe toegangsweg aanleggen op het

bedrijventerrein Zwijnaarde III. Die zal pas ten noorden van de brug onder de E17 op Nederzwijnaarde aansluiten. **Rijweg in asfalt.** De nieuwe toegangsweg krijgt een rijweg met een breedte van 6,5 meter in asfalt. Op het traject tussen Industriepark Zwijnaarde en de bocht van 90 graden ter

## NIEUWESCHELDESTRAAT EN OMGEVING

**10** Na de aanleg van de R4 Zuid moet een deel van de Nieuwescheldestraat (het huidige jaagpad) worden verbreed. Dat is nodig om het verkeer op te vangen dat van de bedrijventerreinen Zwijnaarde II en III naar de R4 moet.

### WAT?

**Heraanleg Nieuwescheldestraat.** Momenteel zijn de bedrijventerreinen Zwijnaarde II (Domo) en Zwijnaarde III (Klaartestraat) bereikbaar via de Heerweg-Noord, die uitkomt op de N469. Na de

aanleg van de R4 Zuid mag dat niet meer. De Stad Gent zal daarom de Nieuwescheldestraat plaatselijk verbreden en aansluiten op het nieuwe op- en afrittencomplex aan de R4 Zuid. Het ontwerp is nog in opmaak. Waarschijnlijk krijgt de Nieuwescheldestraat een rijweg in asfalt van 7 meter breed. Aan de kant van het Scheldekanaal komt een vrijliggend fietspad met twee richtingen, van de rijweg gescheiden door een haag. **Kaaimuren.** Ter hoogte van Domo zal Waterwegen en

Zeekanaal nv (W&Z) de kaaimuren herstellen.

### WAAROM?

De Nieuwescheldestraat zal de bedrijventerreinen Zwijnaarde II en III beter bereikbaar maken.

### WIE?

Stad Gent: heraanleg Nieuwescheldestraat. W&Z nv: renovatie kaaimuren.

### WANNEER?

De Nieuwescheldestraat wordt heraangelegd zodra de R4 Zuid is gerealiseerd (vermeoedelijk eind 2014).



## BIJLAGE 2

Terrein	gemiddeld TW/ha (euro)	gemiddelde TW/werknemer (euro)	gemiddeld aantal werknemers/ha (#)
De Prijkels	2.098.128,51	108.065,00	20,40
Zwijnaarde II en III	2.649.894,43	90.871,38	29,16
Bedrijventerrein E17/2 Bokslaar	1.655.014,36	73.761,60	21,70

Interval (TW/ha)	1.600.000,00	2.600.000,00
	17.582.899.422,40	28.572.211.561,40
Interval (aantal werknemers/ha)	20,00	30,00
	219.786,24	329.679,36
Interval (gemiddelde TW/werknemer)	80.000,00	86.666,67

17 miljard - 28 miljard euro

220.000 - 330.000 werknemers

80.000 - 87.000 euro per werknemer

<b>Totale Oppervlakte van bedrijventerreinen binnen de buffer van 2500 m (ha)</b>	10989,31214
---	-------------

<b>Bedrijventerreinen binnen de buffer van 2500 meter</b>			
TERREIN	GEMEENTE	OPPERVLAKTE (m <sup>2</sup> )	OPPERVLAKTE (ha)
Industriepark - West	Sint-Niklaas	528469,47	52,846947
Markt en omgeving 2/3	Kruishoutem	3202,09	0,320209
Waterstraat	Menen	46139,38	4,613938
Rekkemstraat	Menen	10692,58	1,069258
Kortrijkstraat	Wevelgem	22211,03	2,221103
Goudberg	Wevelgem	7787,07	0,778707
De Cassinastraat	Deerlijk	30527	3,0527
Beukenhofstraat 1	Anzegem	13479,55	1,347955
Marquettestraat	Deerlijk	26226,67	2,622667
P. Busschaertstraat 2	Anzegem	2969,04	0,296904
P. Busschaertstraat 3	Anzegem	21221,39	2,122139
Heirbaan (Engelhoek) 2	Anzegem	29594,63	2,959463
Fabriekstraat	Deerlijk	30017,38	3,001738
Deerlijkstraat	Anzegem	4421,64	0,442164
Vichteplaats	Anzegem	16122,34	1,612234
P. Busschaertstraat 1	Anzegem	34495,85	3,449585



D. Veysstraat	Anzegem	16737,13	1,673713
Hye	Zwijndrecht	19625,54	1,962554
Hogenakkerwijk II 2/3	Sint-Niklaas	1915,76	0,191576
Hogenakkerwijk II 3/3	Sint-Niklaas	3172,92	0,317292
Hogenakkerwijk I	Sint-Niklaas	7551,24	0,755124
Buurt Peter Benoit 2/4	Sint-Niklaas	6205,31	0,620531
Buurt Peter Benoit 3/4	Sint-Niklaas	6236,46	0,623646
Buurt Peter Benoit 4/4	Sint-Niklaas	2454,22	0,245422
Baenslandswijk 1/12	Sint-Niklaas	3389,58	0,338958
Baenslandswijk 2/12	Sint-Niklaas	5633,57	0,563357
Baenslandswijk 3/12	Sint-Niklaas	2821,77	0,282177
Baenslandswijk 4/12	Sint-Niklaas	2577,54	0,257754
Baenslandswijk 5/12	Sint-Niklaas	10669,85	1,066985
Baenslandswijk 6/12	Sint-Niklaas	17610,78	1,761078
Baenslandswijk 7/12	Sint-Niklaas	16334,49	1,633449
Baenslandswijk 8/12	Sint-Niklaas	4805,32	0,480532
Baenslandswijk 9/12	Sint-Niklaas	6130,8	0,61308
Zonevreemde bedrijven Rivelna-Saranta	Deerlijk	7755,59	0,775559
Nr.5 Kruibekecentrum 1/9	Kruibeke	828,46	0,082846
Nr.5 Kruibekecentrum 2/9	Kruibeke	1872,12	0,187212
Nr.5 Kruibekecentrum 3/9	Kruibeke	1979,23	0,197923
Nr.5 Kruibekecentrum 4/9	Kruibeke	2773,89	0,277389
Nr.5 Kruibekecentrum 5/9	Kruibeke	4813,09	0,481309
Nr.5 Kruibekecentrum 6/9	Kruibeke	2137,72	0,213772
Nr.5 Kruibekecentrum 7/9	Kruibeke	1827,3	0,18273
Nr.5 Kruibekecentrum 8/9	Kruibeke	4134,44	0,413444
Nr.5 Kruibekecentrum 9/9	Kruibeke	768,48	0,076848
Molenwijk Belsele 2/6	Sint-Niklaas	2924,18	0,292418
Molenwijk Belsele 3/6	Sint-Niklaas	2183,86	0,218386
Molenwijk Belsele 4/6	Sint-Niklaas	15954,77	1,595477
Molenwijk Belsele 5/6	Sint-Niklaas	2387,64	0,238764
Molenwijk Belsele 6/6	Sint-Niklaas	4451,51	0,445151
Meat Service nv	Kruishoutem	7638,04	0,763804

Frans Cnockaert bvba	Kruishoutem	2708,39	0,270839
De Biest nv en Flandria nv	Kruishoutem	22922,89	2,292289
Vanthuyne bvba	Kruishoutem	6704,13	0,670413
Novantex	Kruishoutem	24711,04	2,471104
Wijk Tereken 1/5	Sint-Niklaas	1144,41	0,114441
Baenslandswijk 10/12	Sint-Niklaas	3660,8	0,36608
Baenslandswijk 11/12	Sint-Niklaas	9798,77	0,979877
Baenslandswijk 12/12	Sint-Niklaas	5517,35	0,551735
Priesteragiewijk 1/5	Sint-Niklaas	2747,73	0,274773
Priesteragiewijk 3/5	Sint-Niklaas	5413,65	0,541365
Priesteragiewijk 4/5	Sint-Niklaas	1707,15	0,170715
Priesteragiewijk 5/5	Sint-Niklaas	5334,59	0,533459
Priesteragiewijk 2/5	Sint-Niklaas	13258,78	1,325878
9de wijz. Park en Laan 4/7	Sint-Niklaas	4396,16	0,439616
9de wijz. Park en Laan 5/7	Sint-Niklaas	2722,92	0,272292
9de wijz. Park en Laan 6/7	Sint-Niklaas	1762,36	0,176236
9de wijz. Park en Laan 7/7	Sint-Niklaas	2458,8	0,24588
nr. 20 Venning	Kortrijk	62354,79	6,235479
nr. 56 Driekerkenstraat	Kortrijk	3549,88	0,354988
Soetens Molen	Kortrijk	13196,11	1,319611
St Denijsstraat en Zwevegemstraat	Kortrijk	6806,76	0,680676
Monserrez	Kortrijk	6896,26	0,689626
Dorpskom	Kortrijk	366,54	0,036654
Dorpskom	Kortrijk	1594,12	0,159412
Dorpskom	Kortrijk	6898,09	0,689809
Devos-Taillieu	Kortrijk	5250,03	0,525003
Geeraert-Dendievel	Kortrijk	1333,27	0,133327
nr. 79 Containerpark Rollegem	Kortrijk	7343,46	0,734346
nr. 2 Het Goed Blommeghem	Kortrijk	199,74	0,019974
nr. 3 Kloosterstraat	Kortrijk	1807,94	0,180794
nr. 3 Kloosterstraat	Kortrijk	10353,96	1,035396
nr. 3 Kloosterstraat	Kortrijk	611,41	0,061141
nr. 3 Kloosterstraat	Kortrijk	970,05	0,097005

nr. 3 Kloosterstraat	Kortrijk	289,61	0,028961
Ter Doenaert	Kortrijk	12899,78	1,289978
Heirbaan (Engelhoek) 1	Anzegem	1377,59	0,137759
Meensesteenweg 2	Kortrijk	49690,38	4,969038
Olekenbosstraat 2	Anzegem	5343,56	0,534356
Lauwbergstraat	Menen	39214,25	3,921425
Lauwbergstraat 2	Menen	15158,58	1,515858
Ijzerwegstraat	Menen	47546,54	4,754654
Rue de Reckem	Menen	2846,3	0,28463
Risquons-Toutstraat	Menen	8870,55	0,887055
Stationsstraat	Deerlijk	6711,66	0,671166
Grote Leiestraat	Anzegem	33629,67	3,362967
P.P. Rubensstraat	Harelbeke	32212,92	3,221292
Oudenaardsestraat	Harelbeke	49610,43	4,961043
Moorseelsestraat	Kortrijk	18354,93	1,835493
Walle 1	Kortrijk	37132,46	3,713246
Walle 2	Kortrijk	40845,09	4,084509
Senator Claeysstraat	Kortrijk	7947,26	0,794726
Doornikserijksweg Noord	Kortrijk	17145,12	1,714512
Munkendoornstraat	Kortrijk	7414,76	0,741476
Vagevuurstraat	Kortrijk	15033,75	1,503375
Spinnerijkaai	Kortrijk	35953,4	3,59534
Wikingerhof 2	Kortrijk	34915,9	3,49159
Wikingerhof 1	Kortrijk	11064,23	1,106423
Klijtberg 1	Anzegem	10357,17	1,035717
Klijtberg 3	Anzegem	5834,5	0,58345
Materzeelstraat	Anzegem	3819,71	0,381971
Nieuwenhove	Waregem	237603,68	23,760368
Sprietstraat	Waregem	78282,83	7,828283
H. Lebbestraat	Waregem	28485,38	2,848538
Deerlijkseweg	Waregem	17076,27	1,707627
Vichtseweg 1	Waregem	14601,16	1,460116
Vichtseweg 2	Waregem	13049,45	1,304945

Spitaalstraat	Waregem	9241,6	0,92416
Desselgemseweg	Waregem	30037,3	3,00373
St. Streuvelstraat	Waregem	9953,07	0,995307
Blokkestraat	Zwevegem	479788,76	47,978876
Ter Donkt	Deerlijk	279347,66	27,934766
Centrum 3/6	Destelbergen	11070,02	1,107002
Ter Doenaert	Kortrijk	1773,22	0,177322
nr. 2 Het Goed Blommeghem	Kortrijk	323,64	0,032364
nr. 2 Het Goed Blommeghem	Kortrijk	310,38	0,031038
nr. 2 Het Goed Blommeghem	Kortrijk	619,95	0,061995
nr. 2 Het Goed Blommeghem	Kortrijk	1791,45	0,179145
nr. 2 Het Goed Blommeghem	Kortrijk	102,24	0,010224
nr. 2 Het Goed Blommeghem	Kortrijk	405,59	0,040559
nr. 2 Het Goed Blommeghem	Kortrijk	12702,58	1,270258
nr. 2 Het Goed Blommeghem	Kortrijk	5628,8	0,56288
nr. 2 Het Goed Blommeghem	Kortrijk	24701,42	2,470142
nr. 2 Het Goed Blommeghem	Kortrijk	1254,35	0,125435
nr. 3 Kloosterstraat	Kortrijk	4569,84	0,456984
APA 26/36	Lochristi	34659,99	3,465999
APA 28/36 Heistraat	Lochristi	114967,1	11,49671
APA 36/36	Lochristi	78382,84	7,838284
APA 31/36	Lochristi	40011,85	4,001185
Gemengd regionaal bedrijventerrein	Sint-Niklaas	197927,4	19,79274
Puitvoet 1/3	Sint-Niklaas	54816,47	5,481647
De Zeven Bochten	Kruibeke	194189,38	19,418938
Achtendries 1 2/2	Gent	59048,99	5,904899
Nieuw Temse - De Zaat	Temse	604031,95	60,403195
Sterrestraat-H.Hartlaan	Lokeren	2923	0,2923
Oude-Bruglaan Slachthuis	Lokeren	39355,7	3,93557
De Brug	Mortsel	109717,46	10,971746
Guldensporenpark	Merelbeke	66090,74	6,609074
Sluis	Nazareth	69507,34	6,950734
Wijnveld	Zelee	75299,48	7,529948

Gentsesteenweg 4	Zelee	56648,07	5,664807
Olsene	Zulte	82144,15	8,214415
Van Hese dreef	Zelee	15360,58	1,536058
Vredebaan	Mortsel	144195,79	14,419579
Haagdam	Temse	71679,3	7,16793
Campo Santo 7/9	Gent	6879,56	0,687956
Campo Santo 8/9	Gent	7887,99	0,788799
Campo Santo 9/9	Gent	1745,48	0,174548
Rozebroeken 1 2/15	Gent	1005,69	0,100569
Rozebroeken 1 3/15	Gent	2991,74	0,299174
Rozebroeken 1 4/15	Gent	4654,58	0,465458
Rozebroeken 1 5/15	Gent	773,75	0,077375
Westveld_A 6/7	Gent	3190,61	0,319061
Westveld_A 7/7	Gent	2488,71	0,248871
Sint-Baafskouter 2/4	Gent	3549	0,3549
Sint-Baafskouter 3/4	Gent	2547,13	0,254713
Sint-Baafskouter 4/4	Gent	3399,72	0,339972
Handelsbeurs	Gent	8402,58	0,840258
Centrum 2/6	Destelbergen	5623,85	0,562385
Centrum 4/6	Destelbergen	3057,47	0,305747
Centrum 6/6	Destelbergen	6325,77	0,632577
Vichte-Jagershoek	Anzegem / Deerlijk	182732,37	18,273237
Evolis	Kortrijk / Harelbeke / Zwevegem	1025478,6	102,54786
Spietstraat	Waregem / Deerlijk	19908,31	1,990831
E17/1 Zelebaan	Lokeren	612400,65	61,240065
Hoogkamerstraat	Temse	32062,08	3,206208
Deerlijksesteenweg	Harelbeke	105401,03	10,540103
LAR	Menen / Kortrijk	766589,18	76,658918
Rozen	Lokeren	401450,63	40,145063
Gentsesteenweg 1	Zelee	15342,15	1,534215
Spoorweg	De Pinte	33630,99	3,363099
Poelstraat-Toekomststraat	Deinze	9598,64	0,959864
Bedrijventerrein	Kruishoutem	324081,9	32,40819

Nellekenskeer	Kruishoutem	59507,82	5,950782
APA 27/36	Lochristi	3466,89	0,346689
APA 25/36	Lochristi	8308,06	0,830806
APA 32/36	Lochristi	26597,06	2,659706
R4 Merelbeke	Merelbeke	296455,05	29,645505
9de wijz. Park en Laan 1/7	Sint-Niklaas	7908,7	0,79087
Hogenakkerwijk II 1/3	Sint-Niklaas	120251,99	12,025199
recutex	Zulte	23947,36	2,394736
Markt en omgeving (Hoogstraat) 1/3	Kruishoutem	8812,55	0,881255
Markt en omgeving (Hoogstraat) 3/3	Kruishoutem	31304,09	3,130409
Markt en omgeving 1/3	Kruishoutem	2518,82	0,251882
Markt en omgeving 3/3	Kruishoutem	1547,83	0,154783
Puitvoet 2/3	Sint-Niklaas	10212,53	1,021253
Puitvoet 3/3	Sint-Niklaas	1402,1	0,14021
Wijk Tereken 2/5	Sint-Niklaas	3892,92	0,389292
Wijk Tereken 3/5	Sint-Niklaas	5407,21	0,540721
Wijk Tereken 4/5	Sint-Niklaas	3808,74	0,380874
Wijk Tereken 5/5	Sint-Niklaas	1645,99	0,164599
Achtendries 1 1/2	Gent	1981,56	0,198156
Sint-Baafskouter 1/4	Gent	15506,12	1,550612
Nijverheidskaai 3/3	Gent	5897,11	0,589711
Binnenstad-Deel Heernis	Gent	13020,66	1,302066
Brusselsesteenweg/Rietgracht 1/2	Gent	963,3	0,09633
Brusselsesteenweg/Rietgracht 2/2	Gent	30662,15	3,066215
Handelsbeurs 3/6	Gent	8349,55	0,834955
Handelsbeurs 4/6	Gent	17963,37	1,796337
Park en Laan 1/4	Sint-Niklaas	1470,07	0,147007
Park en Laan 2/4	Sint-Niklaas	1070,06	0,107006
Park en Laan 3/4	Sint-Niklaas	2103,89	0,210389
Park en Laan 4/4	Sint-Niklaas	2105,9	0,21059
Sint-Annastraat	Waasmunster	44684,57	4,468457
Zone voor kantoorachtigen Parkbos	Gent	26903,38	2,690338
Wetenschapspark Parkbos	Gent	113293,45	11,329345

GRB met tijdelijke winning oppervlaktedelfstoffen	Sint-Niklaas	706200,94	70,620094
Stientjesstraat	Anzegem	44873,74	4,487374
Goelevenweg	Waregem	12448,17	1,244817
Caeseelstraat	Waregem	14189,33	1,418933
Ter Donkt II	Deerlijk	129440,21	12,944021
Weverijstraat	Deerlijk	19996,01	1,999601
Vichtsesteenweg Zuid	Deerlijk	78415,99	7,841599
Zonevremde bedrijven	Deerlijk	5452,96	0,545296
Sectoraal BPA nr 79 zonevremde bedrijven	Waregem	5310,58	0,531058
nr. 11 Oosthoek	Deerlijk	13728,67	1,372867
nr. 11 Oosthoek	Deerlijk	36321,04	3,632104
nr. 11 Oosthoek	Deerlijk	1332,83	0,133283
nr. 11 Oosthoek	Deerlijk	1538,29	0,153829
Abeele	Zwevegem	503,19	0,050319
Abeele	Zwevegem	9702,9	0,97029
Bekaertstraat	Zwevegem	2016,16	0,201616
De Linde	Zwevegem	3705,82	0,370582
De Linde	Zwevegem	1521,02	0,152102
nr. 1 en 5 Bekaertstraat	Zwevegem	3548,44	0,354844
nr. 1 en 5 Bekaertstraat	Zwevegem	3328,55	0,332855
nr. 1 en 5 Bekaertstraat	Zwevegem	1633,29	0,163329
Abeele	Zwevegem	3148,76	0,314876
Verschuere	Harelbeke	8570,06	0,857006
nr. 6 Arendstraat	Harelbeke	825,22	0,082522
nr. 6 Arendstraat	Harelbeke	1550,82	0,155082
Collegehoek 3de wijziging	Harelbeke	6990,28	0,699028
Collegehoek 3de wijziging	Harelbeke	5769,17	0,576917
nr. 40 Eiland-Zuid	Harelbeke	616,02	0,061602
Maes Motorhomes	Harelbeke	4171,71	0,417171
Sectoraal BPA Group Desmet	Harelbeke	5292,85	0,529285
Sectoraal BPA Degezelle-Devos	Harelbeke	3731,99	0,373199
nr. 39 Eiland-Oost	Harelbeke	6821,2	0,68212
nr. 39 Eiland-Oost	Harelbeke	884,68	0,088468

nr. 41 Eiland-Noord	Harelbeke	33420,71	3,342071
nr. 41 Eiland-Noord	Harelbeke	18057,29	1,805729
Arendstraat	Harelbeke	20891,19	2,089119
Collegehoek 3de wijziging	Harelbeke	8358,48	0,835848
Collegehoek 3de Wijziging	Harelbeke	25119,85	2,511985
nr. 7 Groendreef	Harelbeke	32361,65	3,236165
nr. 7 Groendreef	Harelbeke	1439,23	0,143923
Linkeroever Katwilgweg	Antwerpen	204218,84	20,421884
Linkeroever Borgerweert	Antwerpen	87152,5	8,71525
Dendermondsesteenweg	Destelbergen	112748,48	11,274848
LO Houtstraat	Destelbergen	122589,25	12,258925
BPA Meersstraat ( 8,4 ha)	Destelbergen	90901,23	9,090123
Meersstraat	Destelbergen	11462,23	1,146223
APA 30/36	Lochristi	6767,37	0,676737
APA 29/36	Lochristi	15017,11	1,501711
Ambachtelijke zone Zwijnaardsesteenweg	Merelbeke	84677,02	8,467702
Gentsesteenweg 3	Zelee	17768,01	1,776801
Dendermondebaan	Zelee	20949,25	2,094925
Gentsesteenweg 2	Zelee	18024	1,8024
Stationwijk	Merelbeke	8503,34	0,850334
Centrum 1/2	Zelee	4301,85	0,430185
Centrum 2/2	Zelee	2315,01	0,231501
Dendermondsesteenweg - Koedreef	Destelbergen	9310,77	0,931077
UBCA	Edegem	155621,28	15,562128
Ambachtelijke zone Deinsesteenweg	Kruishoutem	307068,76	30,706876
Heirbaan (Engelhoek) 3	Anzegem	164207,41	16,420741
nr. 4 De Gavers	Deerlijk	571,77	0,057177
nr. 25 Centrumpark	Deerlijk	856,44	0,085644
nr. 7 Marquettestraat	Deerlijk	803,68	0,080368
nr. 7 Marguettestraat	Deerlijk	5517,82	0,551782
nr. 7 Marquettestraat	Deerlijk	10174,05	1,017405
nr. 7 Marquettestraat	Deerlijk	377,8	0,03778
Muvantex	Deerlijk	13134,5	1,31345



Zonevreemde Bedrijven Vergote	Deerlijk	2180,18	0,218018
Zonevreemde Bedrijven Labeeuw	Deerlijk	2944,13	0,294413
nr. 4 Lendedreef	Anzegem	4384,52	0,438452
nr. 9 Schalienhof	Anzegem	2494,47	0,249447
nr. 9 Schalienhof	Anzegem	1603,81	0,160381
nr. 14 Knokstraat	Anzegem	12546,16	1,254616
nr. 56 Driekerkenstraat	Kortrijk	2083,08	0,208308
nr. 56 Driekerkenstraat	Kortrijk	3806,36	0,380636
nr. 56 Driekerkenstraat	Kortrijk	11225,02	1,122502
nr. 56 Driekerkenstraat	Kortrijk	1138,11	0,113811
Oudenaardse Heerweg	Deerlijk	86435,36	8,643536
Sint-Elooisstraat	Deerlijk	76883,01	7,688301
Kanaalzone	Harelbeke	241706,33	24,170633
Oudenaardestraat	Anzegem	192250,52	19,225052
Kapel Ter Bede	Kortrijk	347247,1	34,72471
Liedersmeers 2/3	Merelbeke	8547,88	0,854788
Oostjachtpark	Sint-Niklaas	298976,79	29,897679
Zuid	Wevelgem / Kortrijk	811808,6	81,18086
LAR Zuid	Menen / Kortrijk	324450,77	32,445077
Nijverheidslaan	Waasmunster	18202,01	1,820201
's Gravenstraat	Nazareth	28617,52	2,861752
Banaan	Antwerpen	78180,15	7,818015
Industriezone tussen N419 en Schelde	Kruibeke / Zwijndrecht	214077,85	21,407785
E17 Schaarbeek	Beveren / Zwijndrecht	399907,24	39,990724
Beukendreef	Lokeren	8922,2	0,89222
Nieuwe Molenstraat	Lokeren	42093,56	4,209356
Bruin De Beerlaan	Sint-Niklaas	22125,87	2,212587
N70 Grote Baan 1	Waasmunster	16047,45	1,604745
Stationsstraat	Waasmunster	23868,62	2,386862
Pontravalaan	Waasmunster	17659,73	1,765973
Stationbuurt nr. 2/7 1/5	Waasmunster	13900,05	1,390005
Stationbuurt nr. 2/7 2/5	Waasmunster	1807,91	0,180791
Stationbuurt nr. 2/7 3/5	Waasmunster	1684,39	0,168439

Stationbuurt nr. 2/7 5/5	Waasmunster	1240,63	0,124063
Vichte	Anzegem / Deerlijk	166193,69	16,619369
Hogenakkerhoek	Kruikebe / Beveren / Zwijndrecht	310325,39	31,032539
Hoogkamerstraat - Eigenlostraat	Sint-Niklaas / Temse	414501,06	41,450106
Kerkstraat	Kruikebe	3839,32	0,383932
Vossekotstraat	Sint-Niklaas	18658,52	1,865852
Luiseekstraat	Temse	12081,79	1,208179
Nijverheidstraat	Temse	5735,03	0,573503
BWK Sierbeton	Kruikebe	13089,31	1,308931
Karreweg	Kruishoutem / Zulte	1480990,87	148,099087
Vandeputte	Deerlijk	33050,26	3,305026
Tanghe	Deerlijk	3197,86	0,319786
Duchi	Deerlijk	3701,69	0,370169
nr. 4 Gavers	Deerlijk	416,26	0,041626
nr. 4 Gavers	Deerlijk	2566,35	0,256635
Zonevreemde Bedrijven Moerman	Anzegem	4113,99	0,411399
Zonevreemde Bedrijven Vervaco	Anzegem	10044,44	1,004444
Vanhoucke	Anzegem	13511,75	1,351175
Weverij D'Haene	Anzegem	812,09	0,081209
Weverij Desimpelaere-Guimatex	Anzegem	1919,56	0,191956
nr. 2 Heirweg	Anzegem	6353,72	0,635372
BPA nr. 11 Stientjesstraat	Anzegem	7588,68	0,758868
nr. 6 Brandgatstraat	Anzegem	5075,93	0,507593
Depraetere Industries	Anzegem	9384,18	0,938418
Naessens Francky	Anzegem	587,11	0,058711
Deginic	Anzegem	3057,62	0,305762
nr. 3 Nieuw Centrum	Anzegem	6313,59	0,631359
nr. 17 Beukenhof	Anzegem	3680,07	0,368007
nr. 4 Lendedreef	Anzegem	553,03	0,055303
nr. 9 Schalienhof	Anzegem	1705,78	0,170578
De Cuyper Stefaan	Waregem	2171,48	0,217148
Sectoraal BPA nr. 79 Zonevr Bedrijven	Waregem	2112,82	0,211282
Nr. 075A Wedage	Waregem	25791,82	2,579182

Sectoraal BPA nr. 79 Zonevreemde Bedrijven	Waregem	3420,43	0,342043
nr. 74 Mirakelstraat	Waregem	26202,82	2,620282
Sectoraal BPA nr. 79 Zonevreemde Bedrijven	Waregem	13678,2	1,36782
Sectoraal BPA nr. 79 Zonevreemde Bedrijven	Waregem	1719,05	0,171905
Sectoraal BPA nr. 79 Zonevreemde Bedrijven	Waregem	3502,8	0,35028
nr. 14 Uitbreiding Nieuwenhove	Waregem	37191,17	3,719117
Sectoraal BPA nr. 79 Zonevreemde Bedrijven	Waregem	3809,41	0,380941
Sectoraal BPA nr. 79 Zonevreemde Bedrijven	Waregem	862	0,0862
Sectoraal BPA nr. 79 Zonevreemde Bedrijven	Waregem	4144,08	0,414408
Sectoraal BPA nr. 79 Zonevreemde Bedrijve	Waregem	9584,04	0,958404
Sectoraal BPA nr. 79 Zonevreemde Bedrijven	Waregem	12753,47	1,275347
nr. 4 Nieuwenhove	Waregem	2135	0,2135
Sectoraal BPA nr. 79 Zonevreemde Bedrijven	Waregem	2876,2	0,28762
Sectoraal BPA nr. 79 Zonevreemde Bedrijven	Waregem	3398,86	0,339886
Sectoraal BPA nr. 79 Zonevreemde Bedrijven	Waregem	3010,41	0,301041
Sectoraal BPA nr. 79 Zonevreemde Bedrijven	Waregem	4400,78	0,440078
nr. 81 Sportcentrum	Waregem	574,36	0,057436
nr. 81 Sportcentrum	Waregem	4558,63	0,455863
nr. 3 Markt Sportcentrum	Waregem	2383,01	0,238301
Sectoraal BPA nr. 79 Zonevreemde Bedrijven	Waregem	9699	0,9699
Sectoraal BPA nr. 79 Zonevreemde Bedrijven	Waregem	29447,77	2,944777
Sectoraal BPA nr. 79 Zonevreemde Bedrijven	Waregem	9381,36	0,938136
nr. 10 Winkelstraat	Zwevegem	5341,22	0,534122
Polet-Vergote	Kortrijk	8275,48	0,827548
nr. 2 Het Goed Blommeghem	Kortrijk	847,27	0,084727
nr. 1 Centrum	Menen	1997,53	0,199753
nr. 1 Centrum	Menen	539,64	0,053964
nr. 1 Centrum	Menen	3206,66	0,320666
nr. 1 Centrum	Menen	170,12	0,017012
nr. 1 Centrum	Menen	222,7	0,02227
nr. 1 Centrum	Menen	1186,76	0,118676
nr. 1 Tuinwijk	Menen	1504,5	0,15045
nr. 1 Tuinwijk	Menen	721,56	0,072156

nr. 1 Tuinwijk	Menen	678,68	0,067868
nr. 1 Tuinwijk	Menen	1815,79	0,181579
Opstal	Menen	6347,5	0,63475
Opstal	Menen	4175,93	0,417593
Opstal	Menen	6321,65	0,632165
Merksem Groenendaallaan	Antwerpen	21546,03	2,154603
Oude Molenkouter	Zwijndrecht	1889,39	0,188939
Merksem Klein Bareel	Antwerpen	30927,67	3,092767
nr. 1 Centrum	Menen	1468,21	0,146821
nr. 1 Centrum	Menen	507,12	0,050712
nr. 1 Centrum	Menen	2343,99	0,234399
nr. 1 Centrum	Menen	370,15	0,037015
nr. 1 Centrum	Menen	20339,38	2,033938
Stasegem	Harelbeke / Kortrijk	950287,76	95,028776
TTS - Temse	Temse	1969876,81	196,987681
Stasegem	Kortrijk / Harelbeke	275788,36	27,578836
Haven	Antwerpen / Zwijndrecht	53489088,5	5348,90885
Burg. Margotstraat (Doomanstraat)	Kortrijk	65833,86	6,583386
Spitaalstraat	Waregem	19130,71	1,913071
Industriepark - Noord	Sint-Niklaas	530726,85	53,072685
Hoboken Polderstad	Antwerpen	381586,88	38,158688
Hoboken Umicore	Antwerpen	1845124,06	184,512406
Resibel	Antwerpen	53719,78	5,371978
Hoboken Lage Weg	Antwerpen	240034,88	24,003488
nr. 82 Holstraat	Waregem	699,52	0,069952
Nokerseweg	Waregem	22944,3	2,29443
Beverenstraat	Deerlijk	27557,63	2,755763
Slachthuis Elversele	Temse	73791,4	7,37914
Hogenakkerstraat	Temse	8011,03	0,801103
Kerkstraat	Sint-Niklaas	5655,34	0,565534
Nieuwe Baan	Sint-Niklaas	39415,68	3,941568
Waregemseweg 2	Wortegem-Petegem	186088,58	18,608858
Heimolenstraat	Sint-Niklaas	9303,44	0,930344

Markt en omgeving (Hoogstraat) 2/3	Kruishoutem	8467,45	0,846745
Merksem Bredabaan	Antwerpen	220327,21	22,032721
Zonevremde Bedrijven Verougstraete	Anzegem	6618,47	0,661847
E17/2 Bokslaar	Lokeren	191204,47	19,120447
Manta	Waasmunster	118248,09	11,824809
Laarnebaan	Destelbergen	17901,28	1,790128
E17/3 Everslaar	Lokeren	1741292,05	174,129205
VAB	Zwijndrecht	28112,77	2,811277
Westpoort	Zwijndrecht	155999,25	15,599925
KMO-zone Lindenstraat	Zwijndrecht	40762,66	4,076266
Antwerpsesteenweg 1	Zwijndrecht	102457,44	10,245744
Alpha Campus	Zwijndrecht	259328,75	25,932875
Oeverkant	Zwijndrecht	506585,91	50,658591
De Blokken	Zwevegem / Harelbeke	1100055,93	110,005593
Markt en omgeving	Kruishoutem	8392,84	0,839284
Stationstraat	Deerlijk	36057,61	3,605761
nabij Waregemstraat	Deerlijk	47756,05	4,775605
Waregemstraat	Deerlijk	47785,61	4,778561
Evangelieboomstraat	Deerlijk	45862,54	4,586254
Langs Spoorweg	Waregem	62198,67	6,219867
Reigerput	Waregem	25723,27	2,572327
Vichtsesteenweg Noord	Deerlijk	6422,33	0,642233
Sint-Rochusstraat	Deerlijk	5405,3	0,54053
Hazewindstraat	Deerlijk	5281,4	0,52814
Knokbeenlaan	Menen	37202,86	3,720286
E17 R4 Ottergemsesteenweg	Gent / Merelbeke	1400940,72	140,094072
Verdonck	LAARNE	17447,41	1,744741
Beukenhofstraat 2	Anzegem	16428,07	1,642807
Oude Aalbeeksestraat	Kortrijk	34952,48	3,495248
Beukenhofstraat	Anzegem / Deerlijk	51639,65	5,163965
geen naam	Harelbeke / Zwevegem	29572,53	2,957253
Slachthuis Lobroekdok	Antwerpen	166708,89	16,670889
Moeskroensesteenweg	Kortrijk	69062,13	6,906213

Waldam	Gent	7915,94	0,791594
Rijsenberg 12/12	Gent	883,13	0,088313
Rijsenberg 11/12	Gent	2432,85	0,243285
Rijsenberg 5/12	Gent	5473	0,5473
Rijsenberg 10/12	Gent	1279,64	0,127964
Rijsenberg 9/12	Gent	3964,03	0,396403
Wilrijk Rizzla	Antwerpen	62990	6,299
Rijsenberg 7/12	Gent	3024,43	0,302443
Rijsenberg 8/12	Gent	1723,24	0,172324
Rijsenberg 1/12	Gent	4655,9	0,46559
Rijsenberg 4/12	Gent	2486,45	0,248645
Moscou 1/3	Gent	3389,62	0,338962
Rijsenberg 3/12	Gent	2247,34	0,224734
Moscou 2/3	Gent	13976,01	1,397601
Vogelhoek 1/5	Gent	6365,96	0,636596
Vogelhoek 2/5	Gent	2366,6	0,23666
Vogelhoek 3/5	Gent	3634,5	0,36345
Vogelhoek 4/5	Gent	1301,18	0,130118
Vogelhoek 5/5	Gent	7691,32	0,769132
Handelsbeurs 5/6	Gent	24534,91	2,453491
Lokaal Bedrijventerrein Dendermondsesteenweg	Laarne	93702,17	9,370217
Vervaeet nv	Laarne	6854,58	0,685458
Dorpcentrum nr. 41 Elversele 1/2	Temse	9679,75	0,967975
Dorpcentrum nr. 41 Elversele 2/2	Temse	6841,09	0,684109
Rooman Erik	Temse	4031,13	0,403113
Van Landeghem	Temse	11102,57	1,110257
Kanaal Marsstraat	Schoten	223193,23	22,319323
Kanaal Liebiglaan	Schoten	471258,25	47,125825
zonevreemde bedrijven nr. 1	Sint-Niklaas	2885,19	0,288519
Petroleum Zuid/Blue Gate Antwerp	Antwerpen	1004253,34	100,425334
Van Hoye Baziel	Temse	11577,91	1,157791
oude metalen Van Thuyne	Kruishoutem	11426,8	1,14268
Van Hove Christiaan	Kruishoutem	2772,72	0,277272

Argex	Kruibeke / Zwijndrecht	411358,49	41,135849
Septestraat	Mortsel / Antwerpen	361618,22	36,161822
Vijverwegel	Melle	61967,72	6,196772
Centrum 5/6	Destelbergen	4233,05	0,423305
Luignestraat	Kortrijk	16687,64	1,668764
Leiestraat	Wevelgem	23859,04	2,385904
Marktstraat	Kortrijk	5060,29	0,506029
Langs De Ring	Kortrijk	17996,64	1,799664
Molenstraat	Waregem	21055,87	2,105587
Aartselaar Neerland	Antwerpen / Aartselaar	1369750,36	136,975036
Merksem Albertkanaal Zuid	Antwerpen / Wijnegem / Schoten	2373925,05	237,392505
Rozebroeken 1 1/15	Gent	2168,48	0,216848
Neerweg	Menen	8280,09	0,828009
Olekenbosstraat	Anzegem	12563,9	1,25639
Spijkerlaan 1	Waregem	28037,29	2,803729
Paardestraat	Deerlijk	9411,59	0,941159
Berckmoes	Hamme	3026,47	0,302647
Bissegemsestraat 2	Kortrijk	31595,97	3,159597
Kennedypark	Kortrijk	307572,28	30,757228
Marke	Kortrijk	351962,98	35,196298
Rekkemstraat	Menen	55814,41	5,581441
Esserstraat	Zwevegem	103555,42	10,355542
Spijkerlaan 2	Waregem	46036,69	4,603669
Nieuw Gelaag	Temse	123703,22	12,370322
Buurt Peter Benoit 1/4	Sint-Niklaas	23676,38	2,367638
N70 Grote Baan 2	Waasmunster	51969,05	5,196905
Bedrijventerrein	Zeke	1441283,6	144,12836
Meensesteenweg 1	Kortrijk	165850,08	16,585008
F. Rooseveltlaan	Waregem	95388,05	9,538805
E40 R4 Kanaal van Zwijnaarde	Gent	830264,47	83,026447
E40 R4 Handelsbeurssite - Flanders Expo	Gent	870936,43	87,093643
Rijsenberg 2/12	Gent	672,21	0,067221
Rijsenberg 6/12	Gent	3137,55	0,313755

Hoogmolenstraat	Waregem	155690,33	15,569033
Weggevoerdenlaan	Kortrijk	559039	55,9039
Wilrijk Terbekehofdreef	Antwerpen	1736867,94	173,686794
Europark - Zuid	Sint-Niklaas	292544,61	29,254461
Europark - Oost	Sint-Niklaas	317239,38	31,723938
N9 Kerkstraat Gentbrugge	Gent	259979,48	25,997948
R4 N424 Afrikalaan Koopvaardijlaan	Gent	460385,32	46,038532
Centrum 1/6	Destelbergen	3778,65	0,377865
Knokstraat	Kortrijk	238861,2	23,88612
Robianostraat	Borsbeek	83859,82	8,385982
t Hoge	Kortrijk	5709,39	0,570939
Elleboogstraat	Kortrijk	55449,84	5,544984
Fabriekstraat	Waregem	63685,57	6,368557
Risquons Toutstraat	Kortrijk	253589	25,3589
Bissegemsestraat	Kortrijk	127924,35	12,792435
Torkonjestraat	Kortrijk	85514,26	8,551426
Beneluxlaan	Kortrijk	276846,57	27,684657
Sectoraal BPA nv Bosschaert	Kortrijk	27424,13	2,742413
Sectoraal BPA nv Louage en Craeynest	Kortrijk	5038,09	0,503809
Brabantstraat	Waregem	706832,23	70,683223
Fort van Zwijndrecht	Zwijndrecht	73045,2	7,30452
Perstraat	Beveren	2309,72	0,230972
Europark - Noord	Sint-Niklaas	337556,63	33,755663
Heidebaan	Sint-Niklaas	131885,09	13,188509
E17 N9 Gentbrugge	Gent	312250,92	31,225092
R40 Dok Noord-Zuid	Gent	240839,61	24,083961
E17 E40 Zwijnaarde	Gent	434974,49	43,497449
R4 N60 Wetenschapspark	Gent	543528,53	54,352853
N60 Tramstraat Zwijnaarde	Gent	64891,78	6,489178
Nijverheidskaai 1/3	Gent	45773,5	4,57735
Nijverheidskaai 2/3	Gent	10259,12	1,025912
Barco	Kortrijk	87496,97	8,749697
Casterstraat	Menen	16647,34	1,664734



Legen Heirweg	Temse	21076,55	2,107655
Spoorweg	Kortrijk	25446,73	2,544673
Nijverheidslaan Deerlijk-Waregem	Deerlijk / Waregem	720427,26	72,042726
Kon. Astridlaan	Menen / Wevelgem	138547,71	13,854771
Kortrijkse Heerweg	Deerlijk / Harelbeke	37201,16	3,720116
Vijverdam	Waregem / Anzegem	1108995,39	110,899539
Vijverdam	Anzegem / Waregem	61042,95	6,104295
Stasegem 2	Kortrijk / Harelbeke	225866,64	22,586664
Gravenstraat	Deerlijk / Harelbeke / Zwevegem	88182,87	8,818287
Merksem Albertkanaal Noord	Antwerpen / Schoten	903000,24	90,300024
De Prijkels	Nazareth / Deinze	1126368,84	112,636884
Eke	Nazareth / De Pinte	698675,12	69,867512

