



SWECO
WATER
FASE 2

FASE 2

Visie en strategische actieplan Watergebonden bedrijvigheid

EINDRAPPORT

Visie en strategische actieplan Watergebonden bedrijvigheid

AUTEURS **Marie Desrousseaux**
Marco Gaffrey
Victor van Staeyen
Febe Viaene
Kevin Lyen

IN OPDRACHT VAN **Provincie Oost-Vlaanderen**
De Vlaamse Waterweg

PLAATS **Antwerpen**

DATUM **28 mei 2026**

STATUS **Definitief**

Rebel Advisory nv

Maria-Theresialei 7
2018 Antwerpen
België

+32 3 293 86 44
info@rebelgroup.be
www.rebelgroup.com

Sweco Belgium bv

Posthofbrug 2-4
2000 Antwerpen
België

+32 2 3830640
info@swecobelgium.be
www.swecobelgium.be



Inhoudsopgave

Statuut van het document	3
1. Inleiding	4
2. Gedeelde waarden	5
3. Toekomstbeeld 2050	8
3.1 Overslagtypologieën	
3.2 Vestigingsmilieus	
3.3 Economische functies	
3.4 Koppelen van de overslagtypologieën met de vestigingsmilieus (vanuit transport-economisch perspectief)	
4. Business-as-usual	18
5. Ruimtelijk-economische principes	23
6. Herwerkte kenmerken	31
6.1 Vestigingsmilieus – herwerkte kenmerken voor selectie bedrijventerreinen vanuit ruimtelijk perspectief	
6.2 Overslagtypologieën	
7. Opbouw van een bovenlokaal netwerk aan watergebonden bedrijventerreinen voor provincie Oost-Vlaanderen	39
7.1 Aanpak: opbouw van het netwerk	
7.2 daarom ook belangrijke bestaande overslaglocaties	
Inventarisatie van de AS-IS situatie	
7.3 Opstellen van de longlist TO-BE locaties	
7.4 Toepassen van de netwerklogica	
7.5 Definiëren van het TO-BE bovenlokaal netwerk	
8. Voorstel tot strategische acties	78
8.1 STRATEGISCHE ACTIE 1 — Governance en regie van het bovenlokaal netwerk	
8.2 STRATEGISCHE ACTIE 2 — Ontsluiting en economische clustering (transport-economische instrumenten)	
8.3 STRATEGISCHE ACTIE 3 — Samenwerking en netwerking	
8.4 STRATEGISCHE ACTIE 4 — Ruimtelijke optimalisatie en planologische verankering	
8.5 Samenvattende actietabel	
9. Doorkijk fase 3: aanduiden van hefboomplekken	88
9.1 Opzet	
9.2 Selectie	
9.3 Verdere verloop	
10. Bijlagen	92

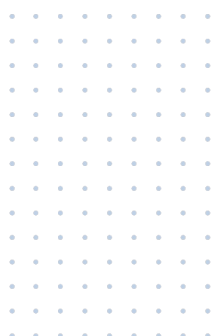


Statuut van het document

De Vlaamse Waterweg en de Provincie Oost-Vlaanderen engageren zich om deze realisatiegerichte ruimtelijke visie te gebruiken als beleidsdocument. Daartoe wordt ze voorgelegd aan de besluitvormingsorganen van beide partners.

Het is de bedoeling dat deze visie de basis vormt voor de prioritering van toekomstige investeringen en inzet van middelen, om zo gericht te werken aan het versterken van watergebonden bedrijvigheid en het optimaliseren van de overslaglocaties op onze bevaarbare waterwegen.

Deze visie heeft evenwel geen rechtstreekse gevolgen voor het al dan niet verlenen van omgevingsvergunningen.





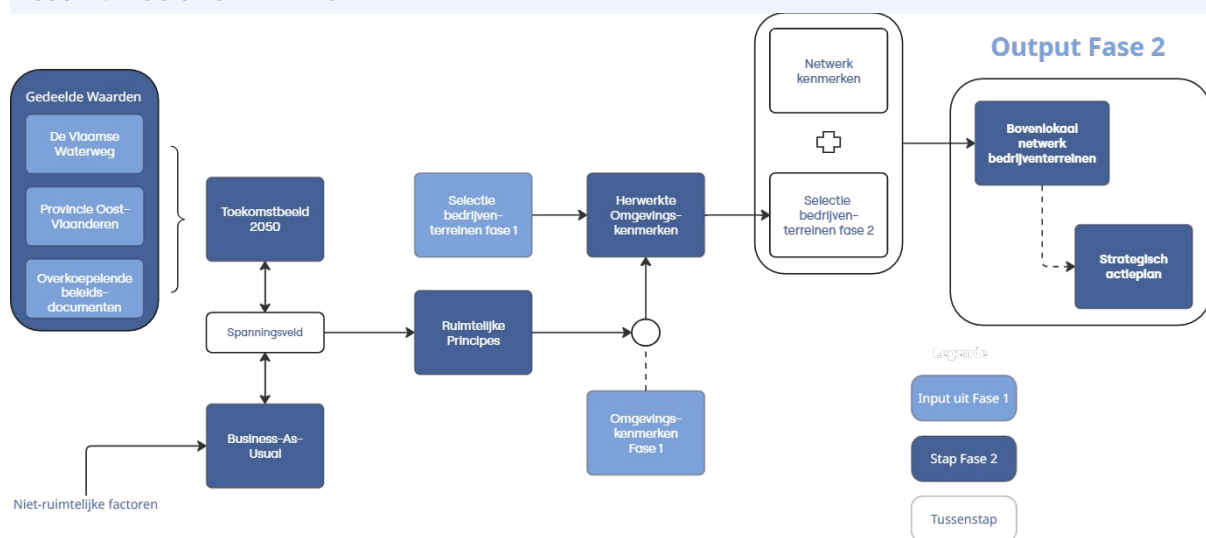
1. Inleiding

Fase 2 beoogt om de huidige selectie van bedrijventerreinen (tweede iteratie uit fase 1, en terug te vinden in bijlage) te laten passen binnen het breder doelstellingskader dat de Provincie Oost-Vlaanderen en De Vlaamse Waterweg nastreven.

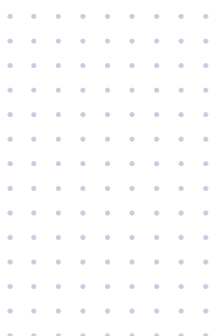
Om tot deze verfijning te komen, worden de kenmerken die in fase 1 in kaart zijn gebracht verder aangescherpt o.b.v. het toekomstbeeld 2050 en aangevuld met netwerkkenmerken. Door de netwerkkenmerken te combineren met de herwerkte omgevingskenmerken, verkrijgen we inzicht in de afzonderlijke kwaliteiten van de geclusterde bedrijventerreinen én meten we de potentiële meerwaarde in interactie met elkaar.

Op die manier ontstaat een selectie van terreinen die samen een bovenlokaal netwerk vormen en onderlinge synergiën ontwikkelen, zoals weergegeven in onderstaande figuur 1: procesflow van fase 2.

FIGUUR 1: PROCESFLOW VAN FASE 2



In deze fase vertrekken we vanuit de gedeelde waarden van de Provincie Oost-Vlaanderen en De Vlaamse Waterweg, aangevuld met de prioriteiten van andere relevante beleidsmakers en stakeholders. Deze waarden vormen de basis voor het toekomstbeeld 2050 dat we met dit project willen realiseren. Het toekomstbeeld schetst een duidelijke richting, terwijl de business-as-usual-situatie een referentie biedt voor hoe de ontwikkeling zich zonder beleidsingrijpen zou voltrekken. Door dit spanningsveld zichtbaar te maken, wordt de handelingsruimte voor dit project concreet afgebakend. Deze ruimte wordt vervolgens vertaald in ruimtelijke principes die richting geven aan de hertekening van de omgevingskenmerken van de geselecteerde bedrijventerreinen.



2. Gedeelde waarden

De gedeelde waarden van de Provincie Oost-Vlaanderen en De Vlaamse Waterweg vormen het fundament van de visievorming. Ze fungeren als voedingsbodem voor het proces en waarborgen de coherentie in de verdere uitwerking. Deze set aan waarden bouwt voort op de reeds bestaande verstandhouding en constructieve samenwerking tussen beide partijen. In deze stap ligt de focus dan ook niet op het heruitvinden van het wiel, maar wel op het verfijnen, nuanceren en scherpstellen van wat reeds gedeeld en begrepen wordt. Zo scheppen we een helder kader dat wordt verankerd in het toekomstbeeld.

Naast de reeds vastgelegde waarden nemen we eveneens de bredere Vlaamse beleidscontext in beschouwing. Beleidsdocumenten zoals de Beleidsnota Omgeving 2024-2029 en de conceptnota Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, de Mobiliteitsvisie 2040 en de regionale mobiliteitsplannen van de vervoerregio's Gent, Vlaamse Ardennen, Waasland en Aalst bevatten richtlijnen die richtinggevend zijn voor het toekomstige ruimtelijke beleid.

We geven structuur aan de waarden op drie niveaus. Aan de basis liggen de **proceswaarden**, die de manier waarop wordt samengewerkt en de onderliggende doelen van dit traject bepalen. Daaruit vloeien de **ondersteunende waarden** voort: waarden die de kern versterken door specifieke accenten te leggen in de uitvoering. Deze monden uit in de **kernwaarden**, die de fundamentele principes omvatten en richtinggevend zijn voor alle strategische keuzes en beslissingen. Het overzicht van alle waarden wordt hieronder schematisch in figuur 2 weergegeven.

FIGUUR 2: GEDEELDE WAARDEN PROVINCIE OOST-VLAANDEREN EN DE VLAAMSE WATERWEG



Concreet onderscheiden we zes **kernwaarden** die als pijlers werken doorheen het project:

- ➔ **Bovenlokaal netwerkdenken:** Het organiseren van de ruimte op een schaal die meerdere gemeenten overspant, met de nadruk op samenhang van knooppunten en verbindingen.
- ➔ **Modal shift:** Het structureel verschuiven van goederentransport van de weg naar de binnenvaart (en het spoor).
- ➔ **Efficiënt ruimtegebruik:** Ruimte slimmer en gericht gebruik maken door reconversie, verdichting, meervoudig gebruik, ...



- **Klimaatadaptatie:** Het aanpassen van ruimtelijke en economische ontwikkelingen aan de gevolgen van klimaatverandering.
- **Economische robuustheid:** Het vermogen om duurzaam en langdurig waarde te blijven creëren en schokken te weerstaan.
- **Gedeeld eigenaarschap:** Het samendragen van verantwoordelijkheid door publieke en private actoren in de opmaak en uitvoering van de visie en acties.

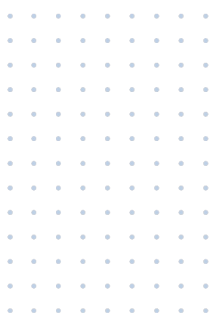
De kernwaarden worden gevoed door vijf **ondersteunende waarden**:

- **Coherentie tussen natuur, ruimte water en mobiliteit:** Een evenwicht tussen open en bebouwde ruimte waarbij economische functie, natuur en landschap, mobiliteit en recreatie elkaar versterken.
- **Circulaire economie:** Het bevorderen van hergebruik van materialen en duurzame productiemodellen en het optimaal gebruiken van energie.
- **Waternetwerk als logistieke ruggengraat:** Het benutten van het uitgebreide en strategisch gelegen waternetwerk van Oost-Vlaanderen als logische en duurzame ruggengraat voor logistiek.
- **Natuur-, vallei- en landschapskwaliteit:** Het authentieke karakter van de regio bewaren door hoge verblijfswaarde te versterken, met respect voor en borging van ecosystemendiensten.
- **Verkeersveiligheid:** Het minimaliseren van verkeersongevallen en waarborgen van veilige verplaatsingen voor alle weggebruikers.

Het proces om tot een bovenlokaal netwerk van bedrijventerrein te komen is evenzeer belangrijk. Drie **proceswaarden** dragen hieraan bij:

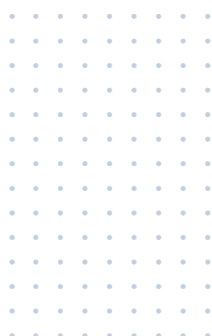
- **Realisatiegericht:** De voorgestelde acties en keuzes zijn praktisch uitvoerbaar en houden rekening met juridische, financiële en technische randvoorwaarden.
- **Reproduceerbaar:** De aanpak en methodiek kunnen op een consistente manier herhaald worden voor meerdere bedrijventerreinen door te werken met typologieën van watergebonden bedrijventerreinen.
- **Schaalbaar:** Acties kunnen stapsgewijs op elkaar voortbouwen en uitbreiden, en zijn toepasbaar op verschillende locaties en schaalgroottes.

Zoals aangehaald zijn deze gedeelde waarden afgeleid uit de analyse van fase 1, maar ook andere relevante beleidsdocumenten:





Provincie Oost-Vlaanderen	De Vlaamse Waterweg	Andere beleidsdocumenten
➤ Conceptnota Provinciaal Beleidsplan Ruimte Oost-Vlaanderen ➤ (Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan)	➤ Ondernemingsplan De Vlaamse Waterweg 2025 ➤ "Waterwegen van de toekomst" – Memorandum 2024-2029 ➤ Intentieverklaring economisch Netwerk Seine-Schelde (eNES)	➤ Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 ➤ Beleidsnota Omgeving 2024-2029 ➤ Beleidsnota Mobiliteit & Openbare Werken 2024-2029 ➤ Conceptnota BVR ➤ Blue Deal 2025-2029 ➤ Regionale mobiliteitsplannen VVR's Gent, Vlaamse Ardennen, Waasland en Dender/Aalst





3. Toekomstbeeld 2050

TOEKOMSTBEELD

In 2050 werken ruimteclaims elkaar niet langer tegen en is er een evenwicht gevonden tussen de open en bebouwde ruimte. Economische functies, natuur en landschap, mobiliteit en recreatie versterken elkaar in een samenhangend geheel. Valleigebieden vormen ruimte voor waterbuffering, biodiversiteit en recreatie. Door een gerealiseerde modal shift vormt watergebonden bedrijvigheid de spil van het logistiek systeem en ondersteunt het circulaire stromen. Bedrijventerreinen zijn maximaal multimodaal ontsloten en ingericht volgens principes van meervoudig ruimtegebruik, waarbij gedeeld eigenaarschap tussen publieke en private actoren zorgt voor een breed gedragen ontwikkeling. Hierdoor wordt economische robuustheid gecombineerd met leefkwaliteit.

Dit werd gerealiseerd door, onder meer, bedrijventerreinen gericht te bundelen (=gespecialiseerde geconsolideerde bedrijventerreinen) én te lokaliseren op plaatsen waar ze het meeste een economische, logistieke en ruimtelijke meerwaarde bieden. Deze **gespecialiseerde gegroepeerde bedrijventerreinen** zijn gecreëerd door decennialang in te zetten op reconversie, verdichting en meervoudig gebruik. De bedrijventerreinen blijven een belangrijke factor van welvaart voor de provincie. Dit realiseren ze door het slimmer en gericht aanwenden van de ruimte die tot hun beschikking was.

Ook **overslaglocaties** spelen een onontbeerlijke rol in de multimodale ontsluiting van Oost-Vlaamse bedrijven en bedrijventerreinen. Ze ontsluiten bedrijventerreinen die langs de waterweg liggen én, door hun bedieningsgebied, ook niet-watergebonden bedrijventerreinen (tweede- en derdelijns watergebonden terreinen). Door een combinatie van verschillende typen bedrijventerreinen en meerdere verschillende overslaglocaties krijgt de volledige provincie toegang tot efficiënte en duurzame transportmogelijkheden. Hierdoor heeft de provincie een voordeel van logistieke slagkracht, wordt het goederentransport in de provincie duurzamer en wordt de economische weerbaarheid verhoogd.

NETWERK ALS DRAGER VAN HET TOEKOMSTBEELD

Watergebonden bedrijventerreinen en overslaglocaties vormen **het ruimtelijk-economisch middel bij uitstek** om richting dit toekomstbeeld 2050 te evolueren. Door bedrijventerreinen, bedrijven en goederenstromen te koppelen aan bevaarbare waterwegen worden niet alleen de voorwaarden voor een mogelijke modal shift gerealiseerd, maar ontstaat ook een hefboom voor circulaire economie, klimaatneutraliteit en regionale economische verankering. Deze terreinen zijn dus méér dan louter locaties voor bedrijvigheid: ze zijn schakels in een netwerk dat economie, mobiliteit en ecologie samenbrengt.

Om het netwerk tot haar kracht te laten komen, zijn aan drie randvoorwaarden voldaan:

1. **Het voorzien van voldoende bovenlokale overslaglocaties op strategische locaties**

Toegang tot het waterwegennetwerk staat of valt met overslaglocaties. In 2050 zijn deze knooppunten geselecteerd op basis van multimodale ontsluiting (minstens bimodaal ontsloten), nabijheid van strategische locaties, wisselwerking met landschapselementen en hun rol in bovenlokale logistieke ketens. Ze zorgen ervoor goederen efficiënt en betrouwbaar via water vervoerd kunnen worden.

2. **Het creëren van voldoende ruimte voor watergebonden bedrijvigheid gelinkt aan deze locaties**

Watergebonden bedrijvigheid kan voornamelijk groeien als er effectief ruimte beschikbaar is

rond strategische overslagpunten. Groei gebeurt in eerste instantie door verdichting en reconversie van bestaande terreinen, en enkel wanneer onvermijdelijk kan nieuwe ruimte worden aangesneden, mits er planologische, en in de mate van het mogelijk, compensatie of ruil plaatsvindt.

3. Het stimuleren van de verduurzaming van watergebonden bedrijvigheid

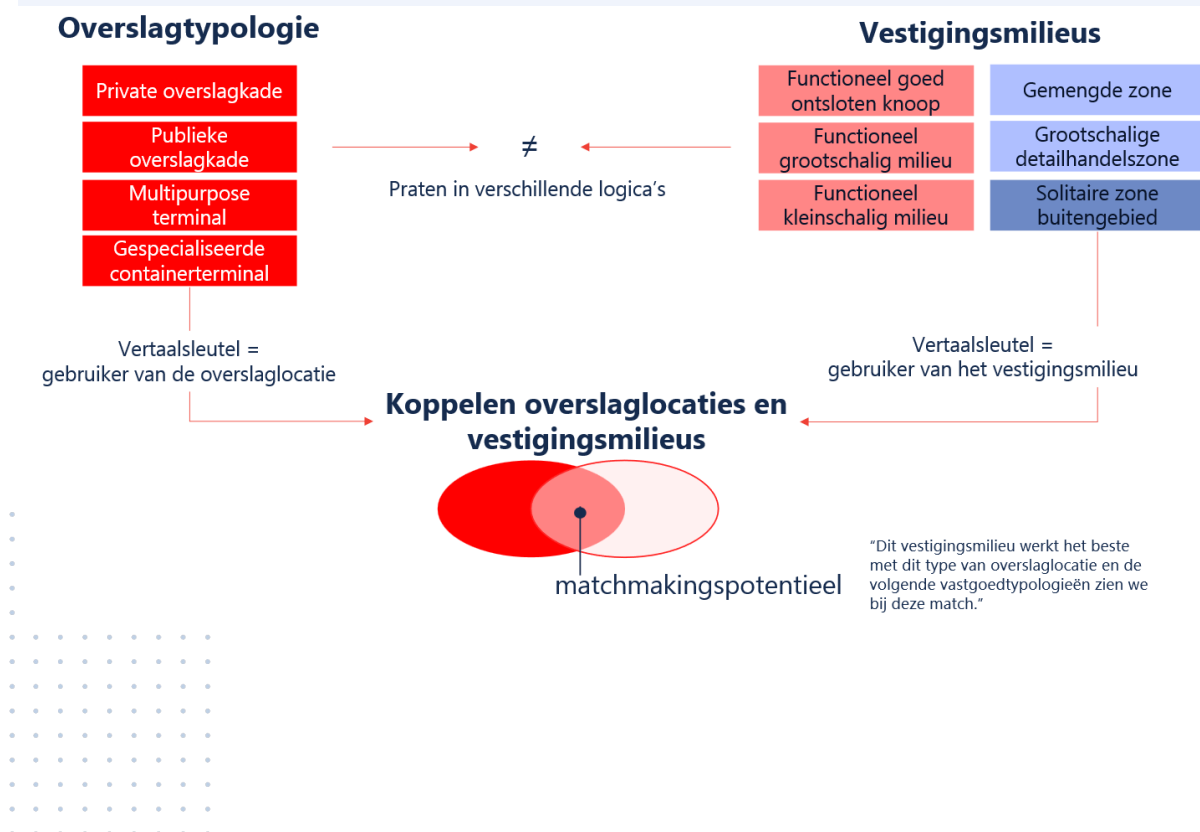
Duurzaamheid vormt de motor achter de ontwikkeling van deze bedrijventerreinen. Infrastructuur en bedrijfsvoering zijn klimaatneutraal, energie wordt lokaal opgewekt en gedeeld, en reststromen worden ingezet in circulaire ketens. Innovatieve technologieën, emissievrije scheepvaart en samenwerking tussen bedrijven maken van de watergebonden bedrijventerreinen de bedrijventerreinen van de toekomst, bedrijventerreinen die duurzaam zijn en de waterweg gebruiken voor de afhandeling van hun goederen.

De geselecteerde Oost-Vlaamse watergebonden bedrijventerreinen in 2050 kenmerken zich door hun **gebiedsgerichte benadering, bovenlokaal karakter en netwerkfunctionaliteit**. Door lokale en regionale opportuniteiten te benutten, in co-creatie met partners, is er ingespeeld op regio specifieke en complexe problemen via een beleid op maat dat de beleidsthema's en gemeentegrenzen overschrijdt. Juist door die grensoverschrijdende werking zijn schaalvoordelen en synergiën gecreëerd die ten voordele komen voor de volledige provincie. De netwerkfunctionaliteit zorgt ervoor dat de verschillende terreinen en overslaglocaties elkaar aanvullen. Samen vormen ze een robuust systeem waarin functies op elkaar zijn afgestemd.

De kracht van het systeem ligt dus in de verscheidenheid én de complementariteit van de terreinen en overslaglocaties. Om dit toekomstbeeld concreet te maken, onderscheiden we **overslagtypologieën** en **vestigingsmilieus** (=bedrijventerreintypologieën) die elk een eigen bijdrage leveren. Het zijn verschillende puzzelstukjes die samen het netwerk een robuust en samenhangend geheel maken.

TYOLOGIEËN VAN HET WATERGEBONDEN NETWERK

FIGUUR 3: TYPOLOGIEËN VAN HET NETWERK





Het bovenlokaal watergebonden netwerk op provinciaal niveau ontstaat, zoals weergegeven in figuur 3, door het strategisch koppelen van (type van) overslaglocaties aan de gewenste vestigingsmilieus (=gespecialiseerde gegroepeerde bedrijventerreinen). Het netwerk is op deze manier duidelijk meer waard dan haar afzonderlijke onderdelen. **1+1=3**.

Er zijn dus twee “grote knoppen” waaraan we kunnen draaien om ons bovenlokaal watergebonden netwerk te creëren, namelijk: de **overslagtypologieën** en de **vestigingsmilieus**. Terwijl de overslaglocaties zijn gedefinieerd o.b.v. de werkdocumenten van de Provincie Oost-Vlaanderen en De Vlaamse Waterweg, zijn de vestigingsmilieus een selectie en verdere verfijning van deze uit de studie Bovenlokaal Uitgiftebeleid van VLAIO.

3.1 Overslagtypologieën

De overslagtypologieën zijn onderverdeeld in vier typen:

1. Private overslagkade/ private kaaimuur
2. Lokale publieke overslagkade
3. Bovenlokale publieke overslagkade
4. Multipurpose terminal
5. Gespecialiseerde containerterminal

Bij **private overslagkade/kaaimuur** zijn de laad- en losinstallaties vergund aan één bedrijf (of een specifieke groep van bedrijven) voor de aan- en/of afvoer van hun goederen. Het jaarlijks totaal volume van behandelde volumes kan variëren, maar is achterliggend gebonden aan de vooropgestelde volumes die gehaald moeten worden binnen de PPS-kaaimurenregeling van DVW en het betreffende bedrijf.

Omdat er normaliter maar één partij structureel gebruik maakt, de partij heeft voorkeurrecht maar medegebruik is mogelijk, van de kade is het bundelingspotentieel eerder beperkt. Er zijn in de praktijk echter uitzonderingen, waarbij het bedrijf in kwestie zijn kaaimuur of overslaginstallatie openstelt aan andere bedrijven. Het bedieningsgebied van de landzijde is divers, gaande van lokaal tot regionaal (en meer).

Een **lokale publieke kade** bedient enkel bedrijven in zijn onmiddellijke omgeving. Een lokale kade gelegen op een bedrijventerrein, kan gebruikt worden door de bedrijven op het bedrijventerrein en deze in de onmiddellijke omgeving (tweedelijs). In principe verschilt deze lokale niet zo veel van een private kade waar veelvuldig medegebruik wordt toegelaten. Het enige verschil is dat er aan deze kade niet één private operator wordt gekoppeld. De lokale publieke kade blijft in beheer van DVW. De lokale publieke kade heeft een lengte tot en met 90 meter.

De **bovenlokale publieke overslaglocatie** staat open voor gebruik door alle bedrijven. Ze wordt ontwikkeld en beheerd door De Vlaamse Waterweg zelf. In tegenstelling tot een terminal, is er geen structureel/ permanent overslagmateriaal aanwezig op een publieke overslaglocatie. Bedrijven die structureel van de waterweg gebruik maken verkiezen om die reden een terminal. Publieke overslaglocaties worden vaak ad hoc gebruikt om opportuniteiten aan te pakken waardoor het overgeslagen volume beperkter is, zeker in vergelijking met private overslagkades en meer gespecialiseerde terminals (zie verder). Het bundelingspotentieel van de goederen is eerder laag doordat bedrijven op individuele basis de kade gebruiken om hun eigen goederen te vervoeren. Het bundelingspotentieel van bedrijven op bedrijventerreinniveau is dan wel weer hoog. Het bedieningsgebied langs de landzijde bevindt zich op intergemeentelijk niveau en richt zich op derdelijnsgebieden. Een bovenlokale publieke kade heeft een lengte vanaf 90 meter.

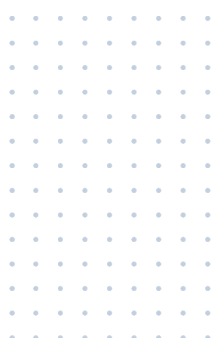




De **multipurpose terminal (MPT)** is een open access logistieke hub waar verschillende types van goederenstromen (vaak verschillende types van zowel bulkgoed, stukgoed als gepalletiseerde goederen en een klein aandeel containers) uit een hele regio worden verzameld, gebundeld en overgeslagen. Door de aanwezigheid van een gespecialiseerde uitbater wordt de kade structureel gebruikt. Het totaal behandelde volume op de kade is hoog en het bundelingspotentieel voor zowel goederenstromen als bedrijven zijn hoog. Het bedieningsgebied langs de landzijde bevindt zich op regionale schaal en trekt door gericht gebruik ook derdelijns watergebonden bedrijven aan. Een ROC is een vorm van multipurpose terminal.

De **gespecialiseerde containerterminal** legt zich toe op het verwerken van grote volumes van specifieke goederen gebundeld in containers. Door de aanwezigheid van een gespecialiseerde uitbater, met specifiek overslagmateriaal, wordt de kade structureel gebruikt en kent voornamelijk een open access-werking. Het totaal behandelde volumes op de kade is hoog en het bundelingspotentieel voor bedrijven is hoog. Het bedieningsgebied langs de landzijde heeft een regionaal karakter.

Onderstaande tabel geeft dit samenvattend weer.





Typologieën/ Kenmerken	Private overslaglocatie	Lokale publieke overslagkade	Bovenlokale publieke overslaglocatie	Multipurpose terminal	Gespecialiseerde containerterminal
Gebruik van de kade Governancestructuur	Structureel	Ad hoc	Ad hoc	Structureel	Structureel
Verpakkingstype o.b.v. NSTR-categorie	0-8	0-8	0-8	0-8 (9)	9
Totaalvolumes behandeld op de kade	Variabel	Laag tot variabel Kaaimuur max. 90m	Laag tot variabel Kaaimuur max. 100m	Groot	Groot
Bundelingspotentieel goederen (o.b.v. individuele volumes)	Laag	Laag (veel individuele volumes elk apart behandeld)	Lager (veel individuele volumes elk apart behandeld)	Hoog (veel individuele, kleinere volumes behandeld door operator)	Lager tot gemiddeld omwille van focus op containervolumes
Bundelingspotentieel type bedrijven	Laag	Hoog	Hoog	Hoog	Hoog
Bedieningsgebied landzijde	Lokaal, eerste en tweedelijns gebonden terreinen, regionaal, (inter)nationaal	Max. 5km	Max. 5km	Max. 20km	Max. 25km
Voorbeeld	Kade Meersbloem	Kade Gavere	Kade Bierstalkaai	ROC Aalter	AVCT



3.2 Vestigingsmilieus

De overslagtypologieën in fase 1 werd al een eerste beoordeling van de bedrijventerreinen in de provincie uitgevoerd. Voor de verdere verfijning in fase 2 is het naar onze mening zinvol een meer gedifferentieerdere indeling van de terreinen te maken, wel met een focus op met focus op watergebondenheid.

Sweco heeft op basis van een vergelijkende literatuurstudie (voorgaande studies van VLAIO, provincie Oost-Vlaanderen, het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en meer) in het algemeen zeven vestigingsmilieus gedefinieerd.

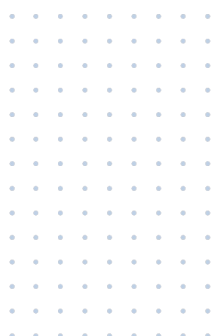
Deze vestigingsmilieus beschrijven enkel gebieden die reeds bestemd zijn voor bedrijvigheid ('paarse zones') en stappen af van het vorige onderscheid regionale vs. lokale bedrijventerreinen. Ze onderscheiden zich van elkaar op vlak van:

- (1) Ligging (economische ligging, kennis economie, zichtlocatie);
- (2) Mobiliteit (ontsluiting vracht, bereikbaarheid werknemers);
- (3) Ruimtegebruik (schaal en perceelstructuur);
- (4) Omgevingswaarde (aanwezigheid groenblauw, nabijheid kernen).

Van de zeven vestigingsmilieus zijn er drie eerder functioneel en drie gemengd. De solitaire zone is een uitzondering. De zeven vestigingsmilieus zijn toegepast op alle bedrijventerreinen in Vlaanderen (Vlaams-breed) en zijn onafhankelijk van hun watergebondenheid gedefinieerd. Aangezien het vestigingsmilieu top-kantoorlocatie geen relevantie heeft voor watergebonden bedrijvigheid, wordt in deze studie met de andere zes vestigingsmilieus gewerkt.

Hieronder gebruiken we deze logica als vertrekpunt voor de verfijning van de vestigingsmilieus voor deze studie in de context van watergebonden bedrijventerreinen. De verfijnde logica wordt vervolgens toegepast op de selectie uit fase 1 (in bijlage) om de relevante locaties voor een bovenlokaal netwerk te identificeren.

VESTIGINGSMILIEU	DEFINITIE	RELEVANT VOOR WATERGEBONDEN TERREINEN
Functioneel goed ontsloten knoop	Een functioneel goed ontsloten knoop is strategisch gelegen op een locatie met een uitstekende ontsluiting naar het hoofdwegennet, en dat bijkomend beschikt over, of duidelijke potenties heeft voor aansluiting op water en/of spoor. Deze knopen zijn ruimtelijk afgescheiden en gebufferd van kwetsbare functies zoals residentiële woonomgevingen en waardevolle natuurgebieden, zodat schaalvoordelen en intensieve hinderactiviteiten kunnen worden ontwikkeld zonder ruimtelijke of maatschappelijke conflicten.	Ja, is relevant voor grote watergebonden terreinen met focus op logistiek maar ook industrie en het oog op bi- of trimodaliteit.





Functioneel grootschalig milieu	Een functioneel grootschalig milieu is ruimtelijk afgescheiden en gebufferd van kwetsbare functies zoals woongebieden en waardevolle natuur, zodat intensieve activiteiten en schaalvoordelen ontwikkeld kunnen worden zonder belangrijke ruimtelijke of maatschappelijke conflicten. Een goede aansluiting op het hoofdwegennet is wenselijk.	Ja, is relevant voor grote watergebonden terreinen met een mix van bedrijvigheid (focus logistiek, industrie).
Functioneel kleinschalig milieu	Een functioneel kleinschalig milieu is een omgeving waar verschillende bedrijven zich gevestigd hebben, niet aangrenzend aan kwetsbare functies zoals woongebieden en waardevolle natuur zodat intensieve/hinderlijke activiteiten ontwikkeld kunnen worden zonder belangrijke ruimtelijke of maatschappelijke conflicten.	Ja, is relevant voor kleine watergebonden terreinen met een mix van bedrijvigheid (focus kleinschalige logistiek, industrie)
Gemengde zone	Een gemengd milieu (groot- en kleinschalig) is een zone waar verschillende economische functies zich in bevinden. Gelegen in de nabijheid van kwetsbare functies zoals residentiële woonomgevingen of waardevolle natuur. Is ook vaak binnen de invloedssfeer van andere economische zones en een kern gelegen. Bij voorkeur goed bereikbaar voor werknemers via fiets en/of openbaar vervoer.	Ja, mogelijks relevant voor kleine watergebonden terreinen met een mix van bedrijvigheid (focus minder op logistiek en industrie maar wel bedrijven met behoefte aan goederentransport)
Grootschalige detailhandelszone	De grootschalige detailhandelszone is een gemengd milieu dat binnen de invloedssfeer van een woonkern gelegen is en een goede bereikbaarheid kent zowel met de auto voor bezoekers en werknemers, als met fiets of openbaar vervoer. Het gaat over grootschalige bedrijventerreinen, waarbij het aandeel grote percelen (> 1 ha) hoog is.	Ja, wenselijk naar de toekomst wanneer grotere handelsketens ook direct leveren en bevoorraden via het water. Vandaag zien we nog geen voorbeelden in de provincie.
Top-kantoorlocaties	De top-kantoorlocaties zijn een gemengd milieu dat zich bevindt in de nabijheid van (groot)stedelijk gebied. Het terrein heeft een goede multimodale bereikbaarheid voor bezoekers en/of werknemers, minstens via een kwalitatieve bovenlokale fietsinfrastructuur en een uitgebouwd OV-aanbod.	Nee, geen relevantie voor bedrijven met behoefte aan goederentransport.
Solitaire zone in buitengebied	Een solitaire zone (in buitengebied) is een milieu waar slechts één of een paar bedrijven zich gevestigd hebben. Het zijn vaak milieus waar grote, problematische ruimtevragers zich	Ja, is relevant voor watergebonden bedrijven (vaak historisch gegroeid) die



vestigen, i.e. bedrijven die veel ruimte nodig hebben, een lage productiviteit kennen per m² en vaak gecombineerd gaan met een hoge milieu-impact of hinder. Dit vestigingsmilieu wordt getolereerd indien historisch zo gegroeid maar verhuisbewegingen naar dit milieu zijn te vermijden.

zich in het buitengebied bevinden.

3.3 Economische functies

De volgende systematiek vormt een indeling van de verschillende soorten economische functies die op economische zones (binnen bedrijventerreinen en/of bij uitbreiding vestigingsmilieus) kunnen voorkomen. Deze typologie biedt een gemeenschappelijk kader waardoor de functies van de vestigingsmilieus en de overslaglocaties met elkaar kunnen interageren. Op deze manier vervult het haar matchmakingrol.

In totaal zijn er 19 economische functies die onder te delen zijn in een aantal hoofdcategorieën (zoals industrie, kantoren, logistiek, publieksgericht en specifiek). Niet elke economische functie is relevant voor watergebonden bedrijventerreinen. Dit wordt hieronder gevisualiseerd in de tabel.

Hoofdcategorie	Subcategorie	Relevant voor watergebonden terreinen?	Voorbeelden in Oost-Vlaanderen
Industrie	Industrie chemie	Ja	Eastman (Gent), EOC (Evergem)
	Industrie zwaar	Ja	ArcelorMittal (Gent)
	Industrie = productie	Ja	Stora Enso (Langerbrugge), Samsonite (Oudenaarde), Renson (Nazareth-de Pinte)
	KMO groot	Ja	Niko (Sint-Niklaas), Lotus Bakeries (Lembeke), DS Plastics (Lokeren)
	KMO klein	/	
Kantoren	Autogericht	/	
	Multimodaal	/	
	Dienstverlenend	/	
	Campus	/	
Logistiek	Logistiek S	/	STEF transport (Nazareth-De Pinte)
	Logistiek M-L (<i>bulk, stukgoed</i>)	Ja	Bleckmann (Belsele), Hamann (Wetteren)

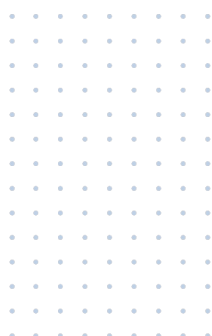




	Logistiek XL – XXL (<i>bulk, stukgoed, containers</i>)	Ja	Kris De Leeneer (KDL) - Lokeren, Becton Dickinson (BD) - Temse
Publieksgericht	Werkplaats met showroom	/	
	Groothandel (<i>bouwmaterialen, grondstoffen, voeding/agribulk, circulaire goederen etc.</i>)	Ja	De Zaat
	Grootschalige detailhandel	Ja*	
	Publiekstrekkende functie	/	
Specifiek	Recreatie	Ja	
	Batterijpark	/	
	Datacenter	/	

3.4 Koppelen van de overslagtypologieën met de vestigingsmilieus (vanuit transport-economisch perspectief)

Hieronder hebben we een koppeling gemaakt tussen de relevante vestigingsmilieus en de vier verschillende overslagtypologieën vanuit een transport-economisch perspectief. Deze koppeling moet een overzicht geven van welke overslagtypen in of nabij welke soorten bedrijventerreinen zinvol zijn, of net niet. Met deze stap komen we dicht bij de opbouw van een bovenlokaal, watergebonden netwerk. We onderscheiden vier categorieën (geschikt, mogelijk geschikt, minder geschikt, niet geschikt). We willen erop wijzen dat de indeling een benadering is, maar niet per se uitsluitend. Uitzonderingen zijn mogelijk.





VESTIGINGSMILIEUS VS. OVERSLAGTYPOLOGIEËN	Functioneel goed ontsloten knoop	Functioneel grootschalig milieu	Functioneel kleinschalig milieu	Solitaire zone in buitengebied	Gemengde zone	Grootschalige detailhandels-zone
Private overslagkade	Minder geschikt Publieke/multipurpose opties efficiënter dan één private kade.	Geschikt Hoge volumes en grootschaligheid rechtvaardigen eigen kade.	Minder geschikt Volumes vaak te klein om eigen kade rendabel te maken.	Geschikt Solitaire grootschalige bedrijven kunnen baat hebben bij eigen kade.	Eerder niet geschikt Te grote mix van functies en beperkte ruimte.	Eerder niet geschikt Niet in lijn met detailhandelsactiviteiten en lage volumes.
Publieke overslagkade	Mogelijk geschikt Mogelijks suboptimaal i.v.m. terminals	Geschikt Kan alternatief zijn indien volumes voor private kade te laag zijn.	Mogelijk geschikt Publieke kade is vaak de enige manier om kleinschalige bedrijven toegang te geven tot binnenvaart.	Eerder niet geschikt Solitaire ligging verhindert bundeling en collectief gebruik.	Eerder niet geschikt Kan werken bij bundeling, maar vaak moeilijk inpasbaar.	Eerder niet geschikt Volumes detailhandel zijn doorgaans te klein en versnipperd.
Multipurpose terminal	Geschikt Bundeling van stromen op knooppuntlocaties werkt efficiënt.	Mogelijk geschikt Grootschalige milieus hebben kritische massa om multipurpose terminal te laten functioneren.	Mogelijk geschikt Volumes en diversiteit vaak te beperkt om terminal te dragen.	Minder geschikt Solitaire ligging maakt kritische massa moeilijk.	Minder geschikt Kan werken bij sterke bundeling, maar uitdagend door diversiteit aan goederen.	Minder geschikt Externe speler nodig om volumes te bundelen, maar goederen zijn vaak NSTR 9.
Gespecialiseerde containerterminal	Geschikt Bundeling van containers op knooppuntlocaties werkt efficiënt.	Geschikt Grote clusters genereren voldoende volume om gespecialiseerde terminals te dragen.	Minder geschikt Volumes vaak onvoldoende, tenzij niche-activiteit in de regio aanwezig is.	Minder geschikt Solitaire ligging maakt kritische massa moeilijk.	Mogelijk geschikt Kan werken bij sterke bundeling, maar beperkt door kleine volumes.	Mogelijk geschikt Externe speler nodig om volumes te bundelen, en goederen zijn vaak NSTR 9.



4. Business-as-usual

De wereld verandert en blijft dit ook doen tot, en na, 2050. Om een realistisch en bruikbare visie te schetsen, volstaat het niet enkel te focussen op het zelf ontwikkelde toekomstbeeld. We moeten ook inzicht krijgen in en rekening houden met de **breder trends en megatendensen** die deze verandering aansturen. Het gaat daarbij om factoren waarop de Provincie Oost-Vlaanderen en De Vlaamse Waterweg weinig of geen rechtstreekse invloed hebben, maar waarvan ze wel impact ondervinden. Deze factoren bepalen in belangrijke mate hoe de toekomst zich zal ontwikkelen zonder gerichte beleidsinterventie.

De factoren kunnen het toekomstbeeld op **uiteenlopende manieren beïnvloeden**. Sommige trends versterken het gewenste toekomstbeeld en bieden kansen die maximaal kunnen worden benut. Andere evoluties werken eerder belemmerend en vragen om gerichte aandacht of mitigerende maatregelen. In veel gevallen gaat het bovendien niet om een louter positief of negatief effect, maar om een genuanceerd samenspel waarin zowel opportuniteiten als risico's besloten liggen.

Het overzicht van de factoren, geordend volgens vier domeinen (**economisch, ecologisch, technologisch en maatschappelijk**) wordt weergegeven in onderstaande figuur 4.

FIGUUR 4: TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

Business-as-usual in 2050 door niet-ruimtelijke factoren en megatrends

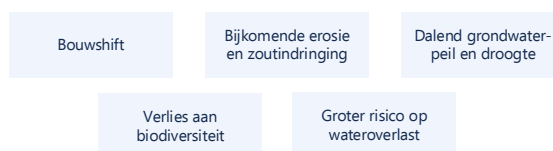
Economische factoren

Trends in handel, kostenstructuren en marktorganisatie



Ecologische factoren

Evoluties in klimaat en natuur



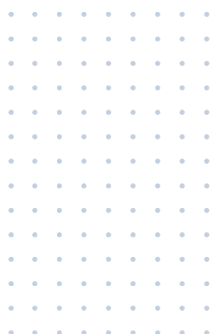
Technologische factoren

Innovaties in transport, energie en digitalisering



Maatschappelijke factoren

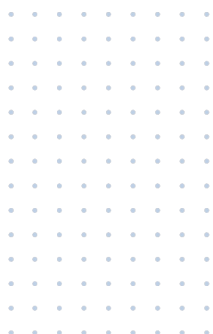
Veranderingen in bevolking, leefomgeving en maatschappelijke voorkeuren





ECONOMISCHE FACTOREN

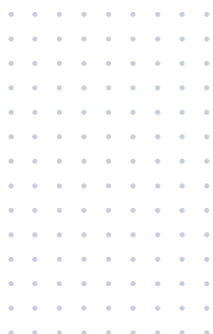
Economische factoren	Uitleg	(In)directe gevolgen	Impact op toekomstbeeld
Stijgende brandstofprijzen	De kostprijs van fossiele brandstoffen neemt toe met de tijd	Verhoogde kosten voor klassieke transportsector	Tegenwerkend , de wegtransportsector elektrificeert sneller en behoudt zo competitiviteit t.o.v. de binnenvaart
Van grondstoffen-naar energie-economie	De markt verschuift van een lineaire productie-economie naar een kringloopeconomie waarin hergebruik, recyclage en de nodige energie centraal staat	Afname van klassieke grondstoffenstromen, groei van energiestromen en secundaire materialen; nood aan ondersteunende infrastructuur	Versterkend , watergebonden clusters en industriezones functioneren als energieknooppunten Tegenwerkend , klassieke bulksstromen verdwijnen deels
Circulariteit, georganiseerd in goederenclusters	Stijgende aandacht voor het sluiten van materiaalkringlopen	Meer korte ketens en lokale verwerking	Versterkend , stijgend belang (ook in lokale context) voor binnenvaart om nieuwe goederenstromen te faciliteren, meer samenwerking tussen bedrijven
Toenemende congestie	Toenemende verkeersdruk op het wegennet	Hogere wegtransportkosten	Versterkend , hinder op de weg maakt binnenvaart aantrekkelijk
Regionalisering door geopolitieke spanningen	Productie keert dichterbij	Kortere toeleverketens, nieuwe vraag naar regionale productie en distributie	Versterkend , watergebonden clusters ondersteunen regionale maakindustrie en distributiecluster
Stijgende kost wegtransport	Toenemende (onderhouds)kosten van wegonderhoud, vrachtwagenparkeren,	Relatief duurder wegtransport	Versterkend , wegtransport wordt relatief duurder tegenover binnenvaart en spoor.





ECOLOGISCHE FACTOREN

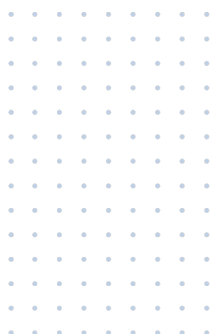
Ecologische factoren	Uitleg	(In)directe gevolgen	Impact op toekomstbeeld
Bijkomende erosie en zoutindringing	Afkalving van oevers en infrastructuur door stroming, golfslag. Meer frequente en diepere zoutintrusie.	Schade aan kades, verminderde bevaarbaarheid, hogere onderhoudskosten en verzilting nabijgelegen landbouwgrond	Tegenwerkend , tast infrastructuur van bedrijventerreinen aan en verhoogt de druk op landbouw en ecologie
Dalend grondwaterpeil en droogte	Verdroging door droogte en onttrekking	Lagere rivierafvoeren	Tegenwerkend , belemmert robuuste binnenvaart en overslagmogelijkheden. Creëert vraag naar ruimtebeslag voor waterbuffering
Groter risico op wateroverlast	Toename van hevige neerslag en piekafvoeren in rivieren	Overstromingsgevaar	Tegenwerkend , noodzaak tot investeringen in groenblauwe netwerken aan overstromingsgevoelige gebieden.
Verlies aan biodiversiteit	Druk op natuur en ecosystemen	Zwakkere en minder veerkrachtige ecosystemen	Tegenwerkend , de omgeving wordt gevoeliger aan effecten van klimaatverandering en andere bedreigingen
Bouwshift	Tegen 2040 geen netto bijkomend ruimtebeslag	Beperkte mogelijkheid tot ontwikkeling open ruimte	Versterkend , stimuleert hergebruik, transitie en reconversie Tegenwerkend , vergroot de strijd rond ruimteclaims





TECHNOLOGISCHE FACTOREN

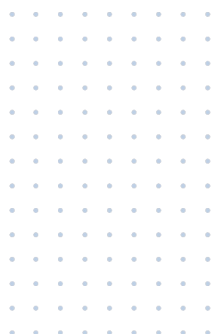
Technologische factoren	Uitleg	(In)directe gevolgen	Impact op toekomstbeeld
Automatisering & autonome technologieën	Toepassing van AI, autonome schepen en voertuigen	Lagere personeelskost, hogere betrouwbaarheid en 24/7 inzetbaarheid	Neutraal, binnenvaart wordt efficiënter, maar concurrentie met autonoom wegvervoer blijft bestaan
Robotisering van de arbeidsmarkt	Mechanisatie en robotisering van op- en overslag	Minder afhankelijkheid van schaarse arbeidskrachten, hogere productiviteit	Versterkend , terreinen met moderne faciliteiten en ruimte voor robotisering zijn robuuster
Verhoogde cybersecurity	Digitale afhankelijkheid vergroot risico op cyberaanvallen	Mogelijke verstoring van supply chains, noodzaak tot hogere beveiliging	Neutraal, terminals en bedrijven moeten investeren in digitale veiligheid
Nieuwe duurzame(re) aandrijftechnieken	Doorbraak van elektrisch, waterstof, bio- en e-fuels in binnenvaart en logistiek	Sterk lagere emissies en geluid; vraag naar energiehubs, netverzwaring en bunkerinfrastructuur	Versterkend . Sites met ruimte voor zero-emissie infrastructuur winnen aan aantrekkelijkheid
Vergaande digitalisering, AI, 5G en 6G	Snellere en slimme dataverwerking voor afstemmen vaarweg infrastructuur en realtime supply chain management	Efficiëntere logistiek, hogere verwachtingen qua flexibiliteit	Versterkend , multimodale en digitaal gekoppelde terminals hebben concurrentievoordeel





MAATSCHAPPELIJKE FACTOREN

Maatschappelijke factoren	Uitleg	(In)directe gevolgen	Impact op toekomstbeeld
Groeiende verstedelijking	Groei en verdichting van kernen en economische assen	Hoge druk op beschikbare ruimte en stijgende grondprijzen	Versterkend , kansen door druk tot bundeling en intensifiëring bedrijventerreinen nabij economische assen Tegenwerkend , ruimtedruk rond stedelijke assen door woningvraag
Wijzigende demografieën	Vergrijzing, dalende huishoudensgrootte	Woningnood	Neutraal, beperkte invloed
Toenemend ruimtebeslag nieuwe energiebronnen	Meer ruimtevrage voor groene energie infrastructuur	Ruimtedruk en concurrentie met industrie en logistiek	Versterkend , bedrijventerreinen die energieproductie en/of -overslag integreren worden strategische hubs Tegenwerkend , minder beschikbare ruimte voor klassieke bedrijvigheid
Stijgende strijd rond ruimteclaims	Toenemende spanningen tussen wonen, industrie, mobiliteit en natuur	Conflicten maken nieuwe ontwikkeling moeilijk	Versterkend , terreinen met meervoudig ruimtegebruik en gedeeld eigenaarschap blijven realiseerbaar





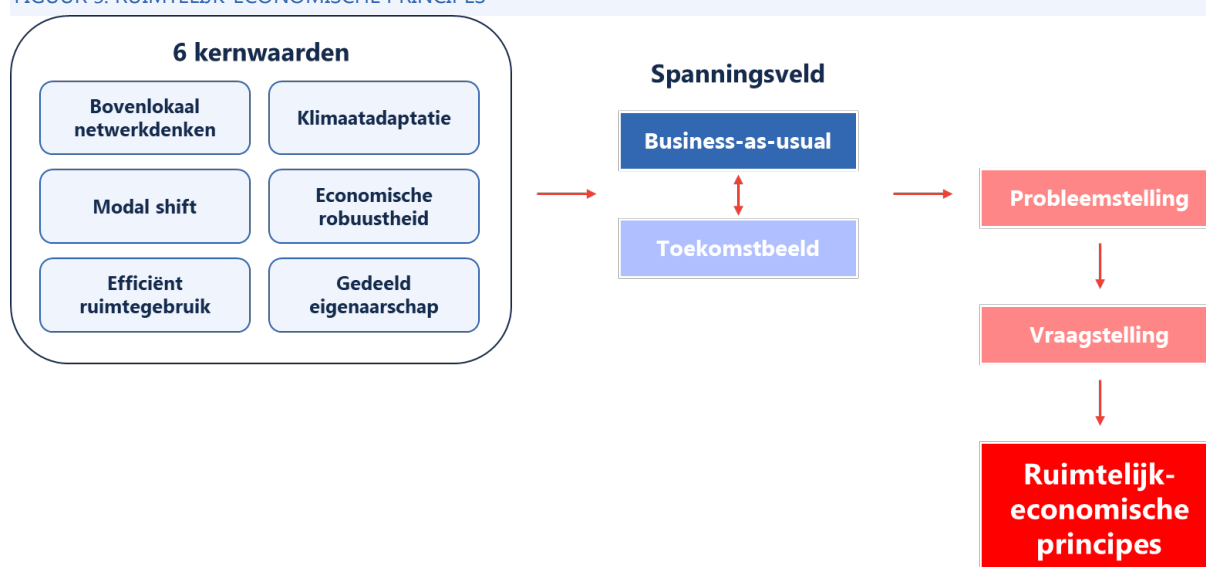
5. Ruimtelijk-economische principes

We structureren de ruimtelijke principes aan de hand van onze zes voorgaand gedefinieerde kernwaarden. Voor elke thematische context van de kernwaarden onderzoeken we het spanningsveld tussen het business-as-usual en het ontwikkelde toekomstbeeld.

Het spanningsveld kadert de probleemstelling waarmee we te maken hebben. Hieruit vloeien relevante, specifieke vraagstellingen voort.

Op basis van deze vraagstellingen hebben we vervolgens de ruimtelijke principes afgeleid, die het fundament moeten vormen van een duurzame visie voor watergebonden bedrijvigheid in Oost-Vlaanderen, zoals weergegeven in figuur 5.

FIGUUR 5: RUIMTELIJK-ECONOMISCHE PRINCIPES

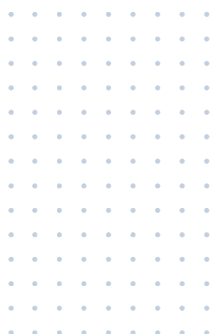


Deze ruimtelijk-economische principes worden in onderstaande deelhoofdstukken 5.1 Bovenlokaal netwerkdenken tot en met 5.6 Gedeeld eigenaarschap meer in detail uitwerkt.



BOVENLOKAAL NETWERKDENKEN

SPANNINGSVELD	VRAAGSTELLING	RUIMTELIJKE PRINCIPES
➤ Dit spanningsveld ligt in de optimale en duurzame benutting van (beperkte) strategische ruimte, terwijl diverse sectorspecifieke en ruimtelijke behoeften moeten worden gebalanceerd. ➤ Ruimte: Hoge druk op beschikbare ruimte (door stijgende grondprijzen, bouwshift, moeilijkheid om nieuwe ruimte aan te snijden e.a.), waarom het belangrijk is om ruimte efficiënt en doelgericht te voorzien voor de juiste functies. ➤ Industriële Competitie: Competitie met andere regio's om bedrijven aan te trekken en te vestigen, beperkte bovenlokale visie op 'het juiste bedrijf op de juiste plek krijgen' ➤ Netwerk: Enerzijds gebiedsgerichte aanpak en netwerkfunctionaliteit, waarbij schaalvoordelen worden gerealiseerd, en anderzijds maken restricties nieuwe ontwikkelingen en het organiseren van een netwerk moeilijk.	➤ Ruimte: Welke strategieën kunnen we implementeren om de stijgende grondprijzen en beperkte ontwikkelings-/uitbreidingsmogelijkheden te beheersen? ➤ Industriële Competitie: Hoe kunnen we duurzame gebiedsontwikkeling bevorderen en tegelijkertijd concurreren met andere regio's om bedrijven aan te trekken en te huisvesten? ➤ Netwerk: Hoe kunnen we een gebiedsgerichte aanpak ontwikkelen die netwerkfunctionaliteit en schaalvoordelen realiseert, ondanks lokale conflicten/restricties?	➤ Functiegerichte planning: Het ruimtelijke ontwerp moet afgestemd zijn op de specifieke functies en activiteiten van het terrein. Robuuste, maar voldoende flexibele bouwnormen zijn nodig om aan diverse behoeften van verschillende activiteiten te voldoen doorheen de tijd. ➤ Netwerkfunctionaliteit: De netwerkfunctionaliteit moet door middel van gebiedsgerichte aanpak gefaciliteerd worden. ➤ Economische profilering van de terreinen: Er moet een voldoende aanbod van percelen en attractieve infrastructuur zijn om strategische bedrijfsvestigingen mogelijk te maken. ➤ Gemeenschappelijke doelen: Strategieën voor het minimaliseren van lokale conflicten en het creëren van gemeenschappelijke doelen die lokale belangen overstijgen, met aandacht voor alle stakeholders.





MODAL SHIFT

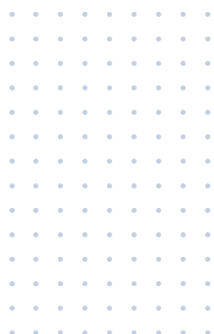
SPANNINGSVELD	VRAAGSTELLING	RUIMTELIJKE PRINCIPES
→ Het spanningsveld ligt in de uitdaging om de modal shift te realiseren door gericht beleid dat rekening houdt met de bredere trends en megatendensen, terwijl er tegelijkertijd wordt ingezet op verduurzaming, efficiënt ruimtegebruik en investeringen in multimodale ontsluiting. → Duurzaamheid: Ecologische uitdagingen zoals bijv. wateroverlast kunnen de infrastructuur en bedrijfsvoering van binnenvaart en bedrijventerreinen aantasten. Nieuwe verkeerssystemen moeten daar rekening mee houden. → Investerings: Het is belangrijk om te investeren in duurzame en innovatieve infrastructuren, terwijl economische en ecologische factoren de huidige transport- en bedrijfsvoering onder druk zetten en de overstap naar andere vervoersmiddelen voor bedrijven bemoeilijken. → Acceptatie: De modal shift moet aantrekkelijk zijn voor bedrijven en worden geaccepteerd om daadwerkelijk te worden doorgevoerd binnen een bedrijf.	→ Duurzaamheid: Hoe kan de water- en spoorweginfrastructuur zo worden gerealiseerd dat deze optimaal bestand is tegen ecologische uitdagingen? → Investerings: Welke randvoorwaarden kunnen investeringen in een multimodale infrastructuur bewerkstelligen? → Acceptatie: Welke aspecten moeten in aanmerking worden genomen om multimodale oplossingen aantrekkelijk te maken voor bedrijven?	→ Voordelen voor bedrijven: De infrastructuur voor water en spoor wordt zo uitgebouwd dat deze voordelen biedt voor bedrijven ten opzichte van de weg. → Duurzame potenties: Voor elke locatie moeten de multimodale randvoorwaarden en potenties worden geïdentificeerd, rekening houdend met duurzame factoren. → Functiegerichte investeringen: Investerings in multimodale infrastructuur moeten doelgericht en op tijd plaatsvinden op basis van de functie van de locatie, waarbij het netwerkconcept wordt meegenomen. → Robuust en efficiënt netwerk: Er wordt gestreefd naar een robuust en efficiënt infrastructuurnetwerk dat een vlotte en veilige bereikbaarheid van goederen en werknemers met alternatieve en duurzame vervoersmodi garandeert.





EFFICIËNT RUIMTEGEBRUIK

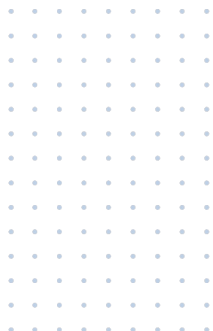
SPANNINGSVELD	VRAAGSTELLING	RUIMTELIJKE PRINCIPES
➔ Efficiënt ruimtegebruik wordt steeds belangrijker door de stijgende concurrentie van verschillende ruimteclaims op de beschikbare ruimte, terwijl oplossingen in de praktijk nog nauwelijks worden toegepast. ➔ Optimalisatie: Het toekomstbeeld streeft naar optimale benutting van ruimte door bundeling, verdichting en multimodale ontsluiting, terwijl ruimteclaims, eigendomsstructuren en beperkte mogelijkheden voor de herstructurering van terreinen door het ruilen van percelen deze optimalisatie bemoeilijken. ➔ Proactieve planning: Het toekomstbeeld vraagt om proactieve en strategische planning van ruimtegebruik met innovatieve methoden, terwijl vandaag dergelijke methoden nauwelijks worden toegepast.	➔ Optimalisatie: Hoe kunnen we verdichting en meervoudig ruimtegebruik stimuleren om de beschikbare ruimte optimaal te benutten? ➔ Proactieve planning: Hoe kunnen innovatieve planningsinstrumenten vaker worden gebruikt en kunnen verdere doelgerichte instrumenten worden ontwikkeld om efficiënt ruimtegebruik te stimuleren?	➔ Compact bouwen: Hogere bebouwingsdichtheden worden gestimuleerd om ruimte efficiënt te benutten en stedelijke spreiding te beperken. ➔ Meervoudig ruimtegebruik: Waar mogelijk worden verschillende (economische) functies in één bouwblok of gebouw geïntegreerd. ➔ Herontwikkeling: Flexibele bestemmingsplannen: Ontwikkelen van Plannen worden zo ontwikkeld dat ze aanpasbaar zijn aan veranderende omstandigheden en behoeften van watergebonden bedrijvigheid, zodat ruimtelijk gebruik efficiënt kan worden aangepast. ➔ Participatief proces: Belanghebbenden worden in het planningsproces betrokken om innovatieve ideeën en oplossingen te stimuleren. ➔ Zonering en clustering: Complementaire bedrijvigheid wordt strategisch geclusterd naar hun specifieke functies om efficiënt gebruik van infrastructuur te verzekeren en synergiën te creëren.





KLIMAATADAPTATIE

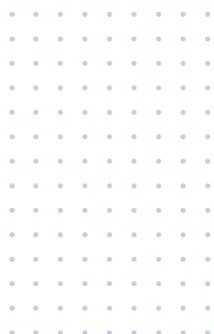
SPANNINGSVELD	VRAAGSTELLING	RUIMTELIJKE PRINCIPES
➔ Voor de toekomst zijn proactieve en flexibele klimaatadaptieve maatregelen noodzakelijk op terrein- en perceelniveau, maar economische argumenten leiden ertoe dat de investeringen niet langetermijnsgericht maar eerder reactief zijn. ➔ Nieuwe benaderingen: Voor de herstructurering van bestaande terreinen en de aanleg van nieuwe terreinen moeten klimaatadaptieve benaderingen in de toekomst veel sterker worden meegewogen. ➔ Economische voordelen: Investeren in klimaatadaptieve maatregelen door gemeenten en bedrijven worden nog te weinig gedaan en de economische voordelen op lange termijn staan nog te weinig centraal.	➔ Nieuwe benaderingen: Hoe kunnen bedrijventerreinen zo worden geoptimaliseerd en gepland dat ze in de toekomst veerkrachtig zijn tegen klimaatveranderingen? ➔ Economische voordelen: Hoe kunnen er prikkels worden gecreëerd zodat gemeenten en bedrijven in de toekomst meer investeren in klimaatadaptieve maatregelen?	➔ Integratieve planning: Klimaatadaptieve maatregelen moeten een essentieel onderdeel zijn van de planning en inrichting van nieuwe en optimalisatie van bestaande percelen of terreinen om langdurige veerkracht tegen klimaatveranderingen te waarborgen. ➔ Biodiversiteit: In bestaande en nieuwe bedrijventerreinen moeten klimaatadaptieve maatregelen worden geïmplementeerd om ecologische structuren en biodiversiteit te versterken en te ondersteunen. ➔ Duurzame investeringen: Gemeenten en bedrijven moeten bij investeringen altijd klimaatadaptieve maatregelen meedenken en integreren.





ECONOMISCHE ROBUUSTHEID

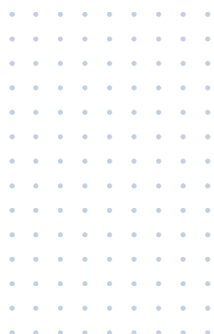
SPANNINGSVELD	VRAAGSTELLING	RUIMTELIJKE PRINCIPES
➤ Economische robuustheid wordt vandaag vaak nog geassocieerd met een voldoende aanbod van percelen om de economie ruimte te geven voor ontwikkeling. Deze relatie kan in de toekomst niet langer als vanzelfsprekend worden beschouwd. ➤ Sterke concurrentie: Bedrijven worden voortdurend geconfronteerd met (internationale) concurrentie en moeten tegelijkertijd ook ecologische en technologische investeringen doen. ➤ Ruimtebeslag: Groei van economische activiteiten hoeft niet noodzakelijkerwijs gepaard te gaan met een verder ruimtebeslag.	➤ Sterke concurrentie: Hoe kunnen bedrijven worden ondersteund om concurrerend te blijven op de (internationale) markt, zodat de economische kracht van de provincie Oost-Vlaanderen gewaarborgd blijft? ➤ Ruimtebeslag: Hoe kunnen economische groei en herstructureringen van bedrijven worden georganiseerd binnen een compacte ruimte?	➤ Ruimte voor groei: Economische groei van bedrijven moet mogelijk zijn met een minimum aan bijkomend ruimtebeslag. ➤ Flexibel ruimtegebruik: Het ruimtegebruik in de bedrijventerreinen moet bedrijven flexibiliteit kunnen bieden om zich aan veranderende marktomstandigheden aan te passen en zich verder te kunnen ontwikkelen. ➤ Aantrekkelijke omgeving: Bedrijventerreinen moeten een aantrekkelijke infrastructuur bieden voor bedrijven om innovatie en circulaire economie te stimuleren en ze regionaal te verankeren.





GEDEELD EIGENAARSCHAP

SPANNINGSVELD	VRAAGSTELLING	RUIMTELIJKE PRINCIPES
➤ Traditionele eigendomsstructuren bepalen een groot deel van de bedrijventerreinen in Oost-Vlaanderen. De samenwerking van bedrijven met gemeenten en onderling is vaak nog de uitzondering. ➤ Samenwerking: Traditionele eigendomsstructuren beperken de mogelijkheden voor gedeeld eigenaarschap en samenwerking, wat innovatieve oplossingen voor ruimtevragen tegenwerkt. Regelgeving spoort ook meer en meer aan om samenwerkingen aan te gaan zoals bijv. in verband met hemelwaterverordeningen.	➤ Samenwerking: Welke vormen van samenwerking zijn zinvol voor bedrijven en gemeenten en leveren een meerwaarde op?	➤ Samenwerking: De samenwerking tussen gemeenten en bedrijven of bedrijven onderling leidt tot een efficiënter ruimtegebruik en biedt voordelen voor de bedrijven. ➤ Collectieve voorzieningen: Afhankelijk van de functie en grootte van het terrein moeten kwalitatieve collectieve voorzieningen (parkeerplaatsen, dienstenzone, energie-gemeenschap, etc.) worden voorzien.





SYNTHESETABEL TUSSEN KERNWAARDEN EN RUIMTELIJK PRINCIPES

KERNWAARDE	RUIMTELIJK PRINCIPES	KORTE UITLEG
Bovenlokaal netwerkdelen	Functiegericht planning	Ruimtelijke ontwerp afstemmen op specifieke functies en activiteiten van het terrein.
	Netwerkfunctionaliteit	Moet door middel van gebiedsgerichte aanpak gefaciliteerd worden.
	Economische profilering van de terreinen	Voldoende aanbod van percelen en attractieve infrastructuur om strategische bedrijfsvestigingen mogelijk te maken.
	Gemeenschappelijke doelen	Strategieën voor het minimaliseren van lokale conflicten en het creëren van gemeenschappelijke doelen die lokale belangen overstijgen.
Modal Shift	Voordelen voor bedrijven	Uitbouw van water- en spoorinfrastructuur om voordelen t.o.v. wegvervoer te bieden.
	Duurzame potenties	Multimodale randvoorwaarden en duurzame potenties per locatie identificeren.
	Functiegericht investeringen	Investeringen afstemmen op functie van de locatie en netwerkconcept meenemen.
	Robuust en efficiënt netwerk	Streven naar robuust en efficiënt infrastructuur-netwerk dat vlotte en veilige bereikbaarheid van goederen en werknemers met alternatieve en duurzame vervoersmodi garandeert.
Efficiënt ruimtegebruik	Compact bouwen	Hogere bebouwingsdichtheden stimuleren om ruimte-efficiëntie te vergroten en spreiding te beperken.
	Meervoudig ruimtegebruik	Verschillende (economische) functies integreren in één bouwblok of gebouw.
	Herontwikkeling	Flexibele bestemmingsplannen ontwikkelen die zich aanpassen aan veranderende omstandigheden en behoeften van watergebonden bedrijvigheid.
	Participatief proces	Betrekken van belanghebbenden in planning om innovatie en oplossingen te stimuleren
	Zonering en clustering	Complementaire bedrijvigheid wordt geclusterd naar functies voor efficiënt gebruik van infrastructuur en synergie.
Klimaatadaptatie	Integratieve planning	Klimaatadaptieve maatregelen verankeren in planning en inrichting van terreinen.
	Biodiversiteit	Klimaatadaptieve maatregelen implementeren om ecologische structuren en biodiversiteit te versterken.
	Duurzame investeringen	Gemeenten en bedrijven moeten bij investeringen steeds klimaatadaptieve maatregelen meenemen.
Economische robuustheid	Ruimte voor groei	Economische groei realiseren met een minimum aan bijkomend ruimtebeslag.
	Flexibel ruimtegebruik	Bedrijven flexibiliteit bieden om in te spelen op veranderende marktomstandigheden.
	Aantrekkelijke omgeving	Bedrijventerreinen aantrekkelijk maken om innovatie en circulaire economie te stimuleren.
Gedeeld eigenaarschap	Samenwerking	Samenwerking tussen gemeenten en bedrijven leidt tot efficiënter ruimtegebruik en voordelen.
	Collectieve voorzieningen	Afhankelijk van terreinfunctie en -grootte moeten gemeenschappelijke voorzieningen (parkeerplaatsen, diensten, energie, ...) voorzien worden.



6. Herwerkte kenmerken

NOOT: DIT HOOFDSTUK OMSCHRIJFT DE METHODOLOGIE VOOR HET LEGGEN VAN HET BOVENLOKAAL NETWERK. HIER WORDT NOG NIET INGEGAAN OP SPECIEKE BEDRIJVENTERREINEN, MAAR WORDT DE ALGEMENE AANPAK UITGEWERKT.

Op basis van de ruimtelijke principes worden nu de kenmerken uit fase 1 – analyse (uitgevoerd door provincie Oost-Vlaanderen en De Vlaamse Waterweg) herwerkt. Op deze manier worden potentiële locaties binnen het netwerk nog meer afgewogen aan het wensbeeld.

Het toekomstbeeld 2050 bestaat uit twee onderdelen: de vestigingsmilieus en de overslagtypologieën. Tot nu toe bestonden de kenmerken uit fase 1 uit één overkoepelende set. Deze capteren echter niet de specifieke noden van zowel de vestigingsmilieus (ruimtelijk perspectief) als de overslagtypologieën (transport-economisch perspectief).

De vestigingsmilieus bouwen verder op de reeds bestaande set van kenmerken en worden verder verfijnd. Bij de overslagtypologieën wordt een nieuwe set aan kenmerken gedefinieerd.

6.1 Vestigingsmilieus – herwerkte kenmerken voor selectie bedrijventerreinen vanuit ruimtelijk perspectief

Voor de ruimtelijke kenmerken hebben we in de eerste plaats een vergelijking gemaakt met de kenmerken voor verschillende vestigingsmilieus, zoals gehanteerd binnen het VLAIO-project “bovenlokaal uitgiftebeleid”, en gecontroleerd in hoeverre de bestaande kenmerken overeenkomen met de ontwikkelde ruimtelijke principes zoals beschreven in hoofdstuk 5.

Door de verfijning van de beoordeling van de bedrijventerreinen met de vestigingsmilieus is het mogelijk om de verschillende karakteristieken van de bestaande watergebonden terreinen in de provincie te identificeren. **Deze differentiatie is belangrijk om later een bovenlokaal netwerk te kunnen bouwen dat elkaar versterkt.**

De terreinkenmerken in de fiches uit **fase 1** zijn voor ons vooral **informatief**. De focus voor de herwerking ligt dus voornamelijk op de zeven omgevingskenmerken in het spinnenweb (ligging binnen een economische cluster, ruimtelijke ligging, logistieke ontsluiting, duurzame bereikbaarheid, ligging in overstromingsgevoelig gebied, ligging t.o.v. open ruimte structuren en potentie EHUBt).

In vergelijking zijn de kenmerken (zes criteria) van de vestigingsmilieus die binnen het VLAIO-project bovenlokaal uitgiftebeleid worden gebruikt, volgende:

- **Ligging:** Beoordeeld wordt hoe het terrein zich verhoudt tot stedelijke kernen, voorzieningen en demografische karakteristieken. Voorbeelden van indicatoren: Ligging binnen of buiten een centrumstad, inplanting binnen of buiten bestaand economisch cluster
- **Ontsluiting (vrachtverkeer):** Hier wordt gekeken naar de mate waarin het terrein geschikt is voor logistiek of vrachtgebonden activiteiten. Voorbeelden van indicatoren: Afstand in tijd tot op- en afrit autosnelweg, afstand tot multimodale overslagpunten, potentie voor watergebondenheid
- **Bereikbaarheid (personenverkeer):** Belangrijk voor terreinen met kantoorgebruik, diensten of productieve tewerkstelling. Voorbeelden van indicatoren: Afstand tot bushalte of treinstation, fietsinfrastructuur in directe omgeving



- **Energie:** Gekeken wordt naar infrastructuur- en transitiepotentieel. Voorbeelden van indicatoren: Aanwezigheid van een hoogspanningslijn, aanwezigheid van warmtenet
- **Ruimtegebruik:** Analyse van hoe intensief en efficiënt het terrein momenteel benut wordt. Indicatoren: Gemiddelde perceeloppervlakte, bouwkorrel
- **Omgevingswaarde:** Beoordeeld wordt de impact van het terrein op zijn ruimtelijke omgeving. Indicatoren: Aanwezigheid van gevoelig groengebied, aanwezigheid van drinkwaterwingebied, aanwezigheid woonkernen

De kenmerken uit fase 1 worden herwerkt vanuit een meer ruimtelijk perspectief, gestoeld op de criteria van het VLAIO-project bovenlokaal uitgiftebeleid. Bij de beoordeling van de bestaande kenmerken stellen zich vooral de volgende vragen: Welke kenmerken ontbreken en welke zijn overbodig in vergelijking met de kenmerken uit het VLAIO-project? Moeten er aanpassingen worden gedaan binnen de bestaande kenmerken?

Over het algemeen kan worden vastgesteld dat **de kenmerken van de vestigingsmilieus grotendeels terug te vinden zijn in de kenmerken uit fase 1**. Dienovereenkomstig is er geen herzieningsbehoefte voor de zeven kenmerken. Wij stellen **enkel kleine aanpassingen** voor.

- Extra kenmerk: Ruimtegebruik schaal – de drempelwaarden zijn afhankelijk van het vestigingsmilieu, bijv. terrein >30ha, >10% van de percelen >3 ha).

Beschrijving	Score	Waarden
Oppervlak BT	1-10	10p: >150ha 8p: >50-<=150 6p: >30-<=50 4p: >10-<=30 2p: <=10 ha
Percentage percelen groter dan 1 ha	1-10	10p: > 50% 8p: >25-<=50% 6p: >10-<=25% 4p: >1-<=10% 2p: <=1%
Percentage percelen groter dan 5 ha	1-10	10p: > 50% 8p: >25-<=50% 6p: >10-<=25% 4p: >1-<=10% 2p: <=1%
Gemiddelde perceelsgrootte (Ha)	1-10	10p: >10 8p: >5-<=10 6p: >1-<=5 4p: >0.5-<=1 2p: <=0.5
Gemiddelde gebouwoppervlak (m2)	1-10	10p: >3000 8p: >2000-<=3000 6p: >1000-<=2000 4p: >500-<=1000 2p: <500
Aantal economische percelen (#)	1-10	10p: >50 percelen 8p: 11-50 percelen 6p: 6-10 percelen 4p: 2-5percelen 2p: 1 perceel
Som van bovenstaande	1-10	(OppervlakBT + 1ha + 5ha + perceelsgrootte + bouwkorrel + perceelsstructuur)/6





- Het kenmerk potentiële EHUBt wordt met de score van 5 als drempel voor alle vestigingsmilieus locaties meegenomen om
- Het potentiële aanbod wordt meegenomen in de selectie van het netwerk om potenties beter te kunnen identificeren, maar is geen onderdeel van de beoordeling.

De aanpassingen aan de kenmerken en de drempelwaarden voor de vestigingsmilieus werden intern afgestemd. De **gedifferentieerde drempelwaarden per vestigingsmilieu** zijn te vinden in de volgende tabel.

KENMERK	DREMPEL FASE 1	FUNCTION EEL GOED ONTSLOTEN KNOOP	FUNCTION EEL GROOTSC HALIG MILIEU	FUNCTION EEL KLEINSCH ALIG MILIEU	GEMENGDE ZONE	GROOTSC HALIGE DETAILHANDELS-ZONE	SOLITAIRE ZONE IN BUITENGE BIED
Ligging binnen een economische cluster	4	6	4	2	2	2	0
Ruimtelijke ligging	3	7	7	3	3	7	0
Logistieke ontsluiting	4	7	5	3	3	3	3
Duurzame bereikbaarheid	4	7	5	4	3	5	3
Ligging in overstromingsgevoelig gebied	7	7	7	7	7	7	7
Ligging t.o.v. open ruimte structuren	5	7	7	5	5	5	5
Selectie als potentiële EHUBt	5	5	5	5	5	5	5
Ruimtegebruik schaal	-	6	5	4	4	4	3

Opmerkingen:

- Ligging binnen een economische cluster: economisch cluster bij knooppunt bijzonder belangrijk
- Ruimtelijke ligging: bijzonder voor de eerste twee zeer belangrijk
- Logistieke ontsluiting: ook hier in het bijzonder voor de eerste twee zeer belangrijk
- Duurzame bereikbaarheid: betekenis verschillend



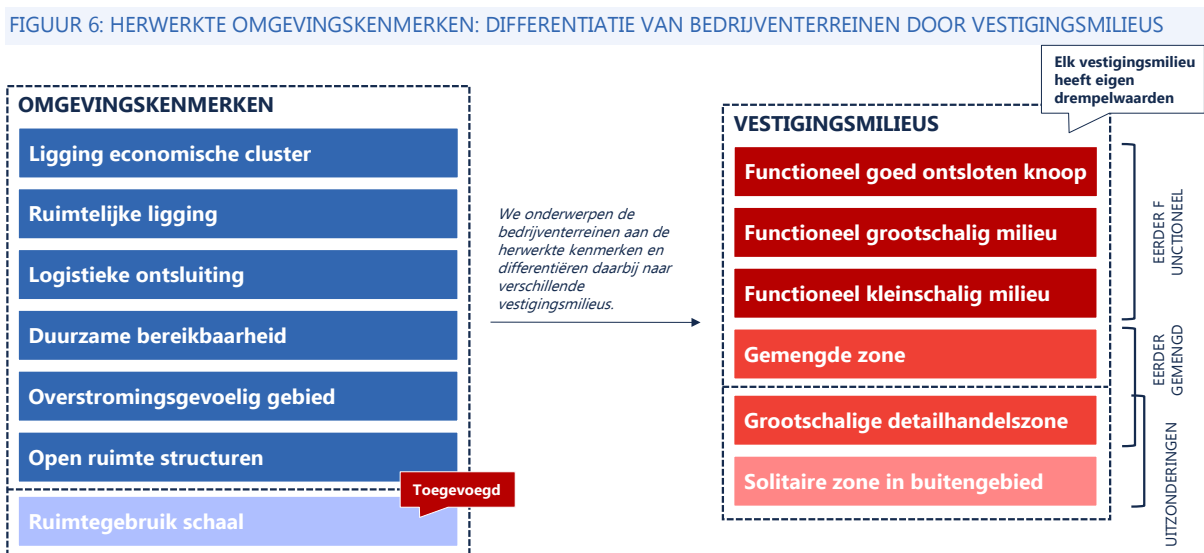


- Ligging in overstromingsgevoelig gebied: altijd dezelfde waarde voor alle vestigingsmilieus
- Ligging t.o.v. open ruimte structuren: afstand zou bij de eerste twee vestigingsmilieus groter moeten zijn
- Ruimtegebruik schaal: eerste twee vestigingsmilieus met hogere grenswaarden, zie ook tabblad

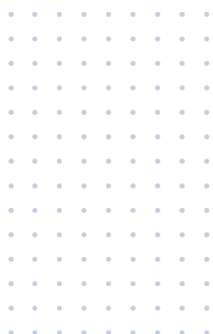
Concluderend kunnen we stellen dat, vanuit een eerder **ruimtelijk perspectief**, de omgevingskenmerken uit fase 1 **grotendeels overgenomen** worden voor de opbouw van het bovenlokaal watergebonden netwerk op niveau van provincie Oost-Vlaanderen.

Niettemin is er **één belangrijk kenmerk toegevoegd**, namelijk **“ruimtegebruik schaal”**, en één kenmerk is bovendien als **basisvoorwaarde meegenomen “potentie EHUBt”**.

De belangrijkste wijziging is dus de **differentiatie van de kenmerken voor verschillende vestigingsmilieus**, zodat er later ook een gedifferentieerd bovenlokaal netwerk kan ontstaan op niveau Oost-Vlaanderen. Onderstaande figuur 6 geeft dit samenvattend weer.



De bovenstaande ruimtelijke analyse van de bedrijventerreinen draagt in onderstaand deelhoofdstuk **“6.2 herwerkte kenmerken vanuit een transport-economisch perspectief”** integraal bij aan het identificeren van de meest geschikte overslaglocaties, die finaal leidend zullen zijn voor het vormgeven van het bovenlokaal netwerk aan watergeboden bedrijventerreinen in Oost-Vlaanderen.





6.2 Overslagtypologieën

Inleiding

De vijf overslagtypologieën (private overslaglocatie, kleine publieke overslaglocatie, bovenlokale publieke overslaglocatie, multipurpose terminal, gespecialiseerde containerterminal) zijn gedefinieerd en in detail besproken binnen deel hoofdstuk 3.1 overslagtypologieën. Waar de laatste drie categorieën een expliciete rol opnemen in het bovenlokaal netwerk, nemen de private overslaglocaties en lokale publieke overslagkades een lokale rol op. Zo kunnen we hier later overkoepelende aanbevelingen maken om goederenstromen te balanceren. De herwerkte kenmerken beperken zich om die reden tot de laatste drie categorieën. In een volgende stap dienen deze kenmerken als input gegevens en randvoorwaarden voor het berekenen van het potentiële overslagvolume van een de verschillende overslagtypes.

Private en lokale publieke kades zijn lokaal nog steeds belangrijk. Zij zijn broodnodig voor de realisatie van de modal shift. Deze studie stelt expliciet dat het nodig is om de bestaande private en lokale publieke kades te behouden en waar mogelijk nieuwe private en/of lokale publieke kades te ontwikkelen. Voor deze locaties worden echter geen ontwikkelingsperspectieven bepaald want dat ligt buiten de scope van deze opdracht die zich focust op het bovenlokale.

De overslagtypologieën laten zich kenmerken en onderscheiden door hun bedieningsgebied langs landzijde, het type bedrijven dat zij potentieel kunnen aantrekken om watergebonden transport te organiseren, de minimale CEMT-klasse van de vaarweg waar ze aan grenzen en het kritieke jaarlijkse overslagvolume.

Ruimtelijk Economische Kenmerken	Bovenlokale Publieke overslaglocatie	Multipurpose terminal	Gespecialiseerde containerterminal
Bedieningsgebied landzijde	+ - 5km	+ - 20km	+ - 25km
Bedrijven in bedieningsgebied gelinkt aan	NSTR 0 – 8	NSTR 0-8	NSTR 9
Bedrijven in bedieningsgebied met richtinggevende perceelgrootte	Vanaf 1ha	Vanaf 0.5 ha	Vanaf 2ha
CEMT-klasse	Klasse II	Klasse III	Klasse IV
Kritieke overslagvolume (jaarbasis)	+ - 56.000 ton	+ - 144.000 ton	+ - 330.000 ton
Voorbeeld	Kade Bierstalkaai	ROC Aalter	AVCT





Bedieningsgebied landzijde

Het **bedieningsgebied landzijde** is de afstand dat via voor- of natransport naar de kade door een vrachtwagen kan worden afgelegd. Deze afstand is afgebakend op het effectieve wegennet en wordt niet uitgedrukt in vogelvlucht.

Het bedieningsgebied is gebaseerd op eerdere ervaringen, de brochure "Wat kunnen we voor jou verschepen?" van De Vlaamse Waterweg en wetenschappelijk onderzoek [UA (2014), VUA (2005)].

In aanmerking komende bedrijven

Voor de bedrijventerreinen die in het bedieningsgebied van een overslagtypologie vallen, worden nog twee bijkomstige onderscheidende kenmerken opgesteld: het **verpakkingstype van goederen** dat ze vervoeren en de **grootte van het bedrijfsperceel**.

De in aanmerking komende bedrijven worden ingedeeld o.b.v. economische activiteit. De economische activiteit wordt bepaald o.b.v. NACE-codes. Per NACE-code wordt toegekend of de economische activiteit het potentieel heeft om gebruik te maken van de binnenvaart (0/1). Indien deze potentie er is (1), wordt de NACE-code toegewezen aan een specifieke NSTR-categorie. Daardoor wordt ieder in aanmerking komend bedrijfsperceel gelinkt aan een NSTR-categorie. Vervolgens wijzen we één of meerdere NSTR-categorieën toe aan de overslagtypologieën. Zo behandelt een containerterminal enkel goederen met NSTR-categorie 9 en zal een multipurpose terminal zich vooral focussen op het overslag van goederen in de NSTR-categorie 0 tot 8.

Deze indeling is gebaseerd op onze eerdere ervaring bij de ontwikkeling van GASTON + uitgebreid naar specifieke NACE-codes die van toepassing zijn op vestigingsmilieus en binnen het toekomstbeeld passen. De NACE-codes en vertaling naar verpakkingstypen zijn in bijlage van dit document te vinden.

Wanneer we kijken naar de percelen van bedrijven in het achterland die in aanmerking komen om gebruik te maken van een overslagterminal, geldt dat de perceelgrootte vaak fungeert als een proxy voor het overslagvolume. Met andere woorden: hoe groter het bedrijfsterrein, hoe groter de kans dat het bedrijf voldoende goederenstromen genereert om structureel de binnenvaart te gebruiken. Afhankelijk van het type terminal gelden daarom verschillende onder- en bovengrenzen.

Een **bovenlokale publieke overslaglocatie** bedient meerdere bedrijven uit de omgeving. Voor bedrijven die hiervan gebruik willen maken, geldt een minimale perceelgrootte van 1 hectare en een maximale perceelgrootte van 4 hectare. Bedrijven kleiner dan 1 hectare hebben doorgaans onvoldoende overslagpotentieel om gebruik te maken van een publieke overslaglocatie; bedrijven groter dan 4 hectare zijn zo groot dat zij eerder een eigen private kade zouden kunnen ontwikkelen.

Bij **multipurpose terminals** draait het om het bundelen van veel kleinere stromen van verschillende bedrijven en goederen. Daarom ligt de ondergrens lager: minimaal 0,5 hectare en maximaal 2 hectare. Een perceel van een halve hectare is nog net groot genoeg om significante goederenstromen te genereren, terwijl bedrijven boven 2 hectare al snel richting de schaal van een publieke overslaglocatie bewegen.

Een **containerterminal** vergt een bepaalde basisstroom om efficiënt te draaien. Daarvoor zijn bedrijven met een zekere schaal nodig. De grens wordt gelegd op minimaal 2 hectare. Bedrijven kleiner dan dat hebben zelden een voldoende constante containerstroom, terwijl bedrijven groter dan 2 hectare vaak wel dat volume kunnen leveren.



Minimale vaarwegklasse (CEMT)

De CEMT-klasse van de waterweg bepaalt welke volumes er kunnen worden vervoerd. Voor elke overslagtypologie gelden minimumvereisten voor de klasse van de vaarweg. Zo blijft onze visie voor een bovenlokaal netwerk haalbaar en realistisch.

Vertrekkend vanuit de Europese norm en met erkenning voor de hoge densiteit in Vlaanderen, leggen we de minimumklasse vast op CEMT II.

Kritiek overslagvolume

Het kritiek overslagvolume is per type van overslagtypologie nodig om tot een rendabel economisch verhaal te komen. Het kritiek overslagvolume wordt bereikt als dit groter of gelijk is aan het potentieel overslagvolume.

Potentiële overslagvolumes

Om te bepalen of een overslagtypologie op een bedrijventerrein uit fase 1 economisch leefbaar is, wordt het **potentiële overslagvolume** berekend per overslagtypologie. De ruimtelijk economische kenmerken leggen hierbij de randvoorwaarden op aan de formule. Zij bepalen namelijk welke bedrijven in het hinterland 'de in aanmerking komende bedrijventerreinen' zijn.

Dit volume Q wordt bepaald door de som van de oppervlakten van de in aanmerking komende bedrijfspercelen ($\sum A_i$) te vermenigvuldigen met de gemiddelde productiviteit van bedrijventerreinen (Y_{avg}). De uitkomst moet bij benadering gelijk zijn aan het **kritieke overslagvolume** (Q_{min}) dat hoort bij het type overslaglocatie.

In formulevorm:

$$Q = \alpha (\sum A_i \cdot Y_{avg})$$

met de hoofdvoorwaarde $Q \geq Q_{min}$

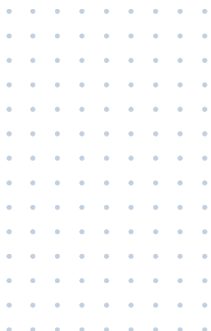
$\sum A_i$: de totale oppervlakte van relevante bedrijfspercelen in het bedieningsgebied (in m²).

Y_{avg} : de gemiddelde productiviteit in ton per m²).

α : aandeel potentieel watergebonden stromen (in %)

Q : het berekende potentieel overslagvolume (in ton).

Q_{min} : het vereiste minimumvolume (in ton) om economisch rendabel te zijn.





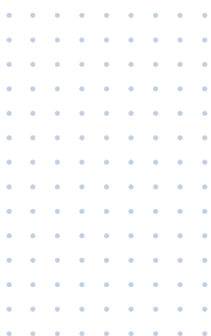
	Bovenlokale Publieke overslaglocatie	Multipurpose terminal (MPT)	Gespecialiseerde containerterminal
Productiegemiddelde¹(Y_{avg})	1,43 ton/m ²	1,43 ton/m ²	6,98 ton/m ²
Aandeel potentieel watergebonden stromen (α)	3%	3%	0,5%
Richtinggevende overslagvolumes (Q_{min})	+ - 56.000 ton	+ - 144.000 ton	+ - 330.000 ton

Bron: Eigen bewerkingen Rebel op basis van visuRIS-data (2020-2024) en richtinggevende volume-inschattingen o.b.v. leidraad Publiek-Private Samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties DVW (2018)

De formule kan nu voor elke overslagtypologie aan elk watergebonden bedrijventerrein uit fase 1 ingevuld worden. Zo bekomen we telkens een inschatting van de potentiële volumes die de verschillende overslagtypologieën kunnen genereren aan de watergebonden bedrijventerreinen uit fase 1.

In aansluitend hoofdstuk 7 worden de resultaten van deze potentieel berekeningen op niveau van de bedrijventerreinen uit fase 1 besproken voor de verschillende overslagtypologieën (bovenlokale publieke kaaimuren, multipurpose terminal en gespecialiseerde containerterminal), welke leidend zullen zijn voor het uiteindelijk vormgeven van het watergebonden aspect van het bovenlokaal netwerk aan bedrijventerreinen.

De resultaten van de potentieel berekening van alle bedrijventerreinen die uit de analyse Fase 1 komen, staan in bijlage 9.1



¹ De gemiddelde productiviteit en het aandeel potentieel watergebonden stromen zijn een inschatting en moeten als richtinggevend en benaderend geïnterpreteerd worden. Dit is dus geen exact en uitsluitend getal, wel indicatief en richtinggevend. Deze getallen zijn gebaseerd o.b.v. inzichten uit Transport Bis-studie, 2018-2020 POM West-Vlaanderen en DVW, aangevuld met inzichten en kengetallen verkregen uit de GASTON-tool, gebaseerd op cijfers uit visuRIS (DVW) periode 2020-2023.





7. Opbouw van een bovenlokaal netwerk aan watergebonden bedrijventerreinen voor provincie Oost-Vlaanderen

HET BOVENLOKAAL NETWERK WERD OPGESTELD ONDER MEER DOOR INPUT VAN EEN STAKEHOLDERBEVRAGING EN GEVALIDEERD DOOR DE STUURGROEP VAN DIT PROJECT.

DE OPZET IS DAT HET NETWERK ALTJD ZAL VERDER BOUWEN OP EN REKENING HOUDEN MET REEDS BESTAANDE OVERSLAGLOCATIES EN VERVANGT OOK GEEN BESTAANDE OVERSLAGLOCATIES.

7.1 Aanpak: opbouw van het netwerk

Het bovenlokaal netwerk capteert het toekomstbeeld en vertaalt dit naar concrete output. Dit is de TO-BE situatie. Omdat we een realisatiegericht netwerk willen creëren, starten we niet van een wit blad. De opportuniteiten en toekomstige realisaties uit het nu capteren we ten volle. Dit is de TO-BE situatie.

Om tot het TO-BE bovenlokaal netwerk te komen, worden onderstaande stappen doorlopen.

- 1. Inventarisatie van de AS-IS situatie**
 - a. In kaart brengen van de huidige vestigingsmilieus
 - b. In kaart brengen van de huidige overslagvolumes aan bedrijventerreinen uit fase 1
 - c. In kaart brengen van reeds bestaande terminals en publieke kades
 - d. Inventarisatie toekomstige (beleids)initiatieven
- 2. Opstellen long-list TO-BE locaties**
 - a. Bovenlokale Publieke overslagkades
 - b. Multipurpose terminal (MPT)
 - c. Gespecialiseerde containerterminals
- 3. Toepassen van netwerklogica (short-list TO-BE locaties)**
 - a. Vermijden van kannibalisatie
 - b. Realiteitscheck
 - c. Van longlist naar shortlist
- 4. Definieren van het TO-BE bovenlokaal netwerk**
 - a. Het bovenlokaal netwerk gevisualiseerd
 - b. Realisatiegericht: een drietrapsraket
 - c. Vestigingsmilieus en overslagtypologieën die elkaar versterken
 - d. Gebalanceerde ingaande en uitgaande stromen
 - e. Robuust netwerk: back-up locaties

In wat volgt worden de verschillende stappen in meer detail beschreven en toegelicht.

7.2 daarom ook belangrijke bestaande overslaglocaties Inventarisatie van de AS-IS situatie

Op heden kunnen we nog niet van een bovenlokaal netwerk spreken. Om het toekomstbeeld te bereiken met bovenlokaal netwerk, is het nodig om de huidige situatie te inventariseren. Op deze manier slagen we er in om de opportuniteiten te detecteren en missing links te identificeren. De inventarisatie gebeurt a.d.h.v. een GIS-analyse, kwalitatief trechterend werk en wordt ook gevisualiseerd.

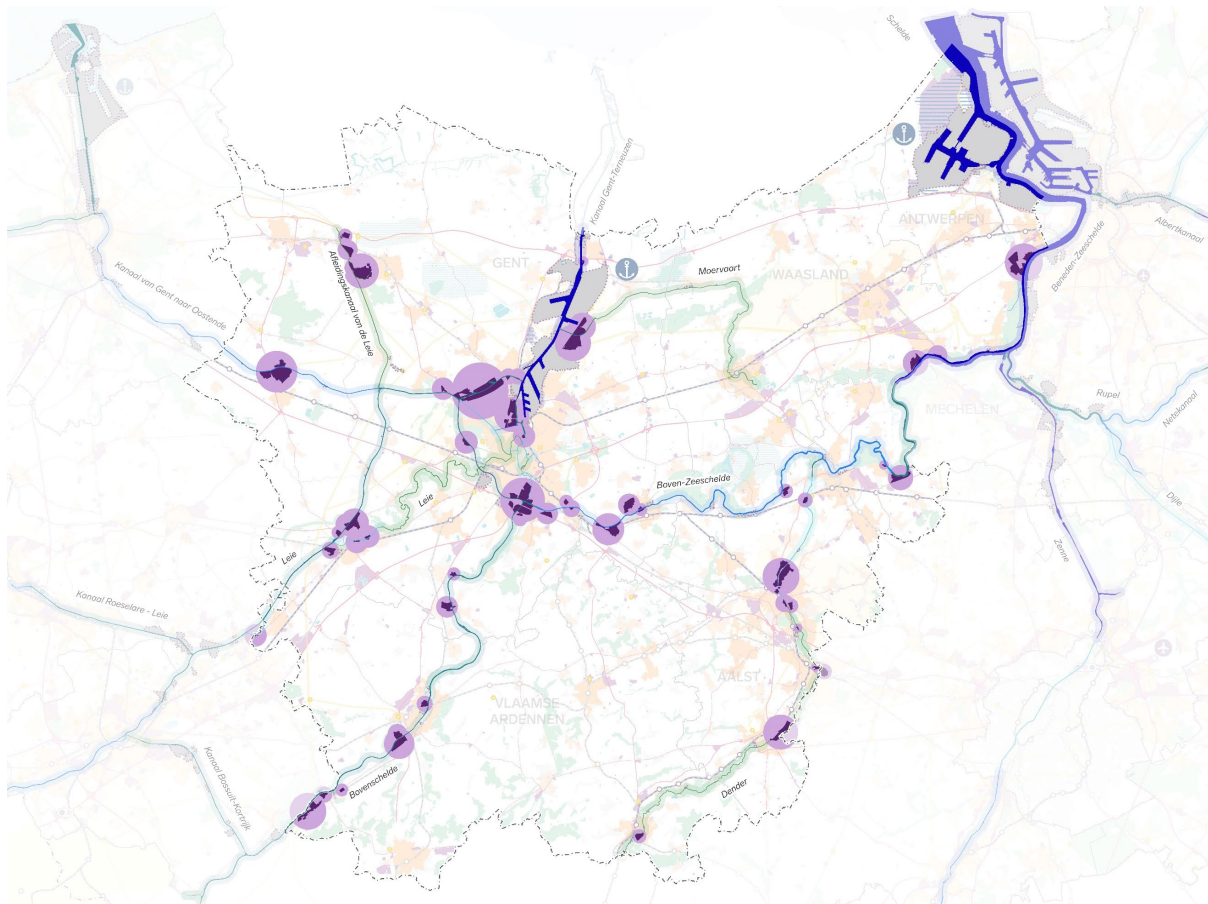
Huidige vestigingsmilieus a.d.h.v. de herwerkte kenmerken

Het toekennen van de huidige vestigingsmilieus gebeurt op basis van de tweede selectie uit fase 1 (in bijlage terug te vinden) en dient als ruimtelijke oriëntatie voor de mogelijke locaties van het



toekomstige watergebonden netwerk. Voor het definitieve watergebonden netwerk zullen echter de mogelijke overslaglocaties leidend zijn. De tweede selectie uit fase 1 omvat in totaal 66 bedrijventerreinen in de hele provincie (kaart). Deze lijst is ook in bijlage te raadplegen.

FIGUUR 7: OVERZICHT TWEEDE SELECTIE BEDRIJVENTERREINEN IN FASE 1 (ANALYSE)



Bron: Eigen bewerkingen Sweco, gebaseerd op selectie bedrijventerreinen fase 1, uitgevoerd door provincie OVL en DVW, 2025

Bedrijventerrein	Gemeente
Amylum	Aalst
Bergemeersen - Hoge Vesten	Aalst
Noord V (Wijngaardveld)	Aalst
Noord III (Tragel) 2/2	Aalst
RUP Tragel	Aalst
Erembodegem – Dorp	Aalst

Bedrijventerrein	Gemeente
Moervaart Noord	Gent
R4 N458 Wiedauwkaai Noord	Gent
R40 Dok Noord-Zuid_2	Gent
Moervaart Zuid	Gent
N466 Koninginnelaan Drongen	Gent
Ringvaart - Kiekenbosstraat	Gent



Noord II (Hofstade)	Aalst
Lakeland	Aalter
Woestijne	Aalter
Argex	Beveren- Kruibeke- Zwijndrecht (BKZ)
Oeverkant	BKZ
Astene – Gentsesteenweg	Deinze
Deinze Noord	Deinze
Canteclaer	Deinze
Clemence Dossche	Deinze
Europalaan	Deinze
Gentsesteenweg	Deinze
Denderleeuw Oost	Denderleeuw
Briel	Dendermonde
Sint-Ursmarusstraat	Dendermonde
VPK	Dendermonde
Eegene	Dendermonde
Kunstdal	Eeklo
Nieuwendorpe	Eeklo
Tieltsesteenweg 2	Eeklo
Sint-Laureinsesteenweg	Eeklo
Ringvaart – Durmakker	Evergem
Markt en omgeving	Gavere
Legen Heirweg	Gavere
E17 R4 Ottergemsesteenweg	Gent/ Merelbeke- Melle
R4 N458 Wiedauwkaai Zuid	Gent
R40 Nieuwevaart Gasmeterlaan	Gent
Everstein	Gent
Moervaart Zuid	Gent

R4 Industrieweg Wondelgem - Mariakerke	Gent
E17 E40 Zwijnaarde	Gent
E17 E40 Zwijnaarde	Gent
E40 R4 Kanaal van Zwijnaarde	Gent
Unalpark	Geraardsbergen
Berchem	Kluisbergen
Bedrijvenpark Careel	Kluisbergen
Ruilen Centraal	Kluisbergen
Nijverheidszone Begijnenmeers	Liedekerke
Bilksken	Lievegem
Brusselsesteenweg I	Merelbeke-Melle
R4-N9 Melle	Merelbeke-Melle
Nijverheidsweg	Merelbeke-Melle
R4 Merelbeke	Merelbeke-Melle
Sluis	Nazareth-De Pinte
Beneden Industriepark	Ninove
Galgestraat	Oudenaarde
Coupure	Oudenaarde
Meersbloem	Oudenaarde
Belgomine	Temse
De Zaat	Temse
Kwatrecht	Wetteren
Peperstraat	Wetteren
Stookte	Wetteren
Zuiderdijk	Wetteren
Nijverheidskaai	Zelzate
Vijvestraat	Zulte



In de GIS-oefening worden deze 66 bedrijventerreinen objectief a.d.h.v. de verschillende drempelwaarden per vestigingsmilieus gecheckt. Bedrijventerreinen kunnen voldoen aan de drempelwaarden voor meerdere vestigingsmilieus omdat, in tegenstelling tot de logica van de vestigingsmilieus voor het VLAIO-project, hier in deze studie geen maximumwaarden zijn vastgesteld. Daarom wordt de analyse hiërarchisch in een volgorde doorgevoerd.

We willen op dit punt het verschil benadrukken dat in de VLAIO-studies een gewenst vestigingsmilieu wordt toegewezen samen met de gemeenten, terwijl we in deze studie, bij de inventarisatie, op zoek gaan naar het bestaande vestigingsmilieu (AS-IS). Er kan dus een verschil zijn tussen de vestigingsmilieus die gekoppeld worden aan de bedrijventerreinen in de AS-IS situatie hier en die uit de VLAIO-studies.

Bij de visievorming voeren we indien nodig nog aanpassingen door aan het vestigingsmilieu, om zo een optimaal netwerk op te bouwen. Hier vindt dan ook een terugkoppeling plaats met de VLAIO-trajecten, om de vestigingsmilieus zo goed mogelijk te laten sporen met die uit de studie bovenlokaal uitgiftebeleid van VLAIO.

De volgorde is bepaald op basis van de totale som van de drempelwaarden, lees de functioneel goed ontsloten knoop heeft de hoogste drempelwaarden en deze worden dan per milieu lager. De uitzondering hierop is de grootschalige detailhandelszone, die hogere eisen stelt aan ligging en bereikbaarheid. Aangezien het een bijzonder milieu en uitzondering op bedrijventerreinen betreft, wordt het in de hiërarchie pas als vijfde gerangschikt. De laagste drempelwaarden heeft de solitaire zone.

- ➡ 1. Functioneel goed ontsloten knoop
- ➡ 2. Functioneel grootschalig milieu
- ➡ 3. Functioneel kleinschalig milieu
- ➡ 4. Gemengde zone
- ➡ 5. Grootschalige detailhandelszone
- ➡ 6. Solitaire zone

De toewijzing is zo te begrijpen dat een locatie, indien deze aan de drempelwaarden voldoet, in de **huidige situatie (AS-IS)** geschikt is voor dat milieu. Het gaat eerder om de kenmerken – dus de geschiktheid – van de locatie. Verder moet worden opgemerkt dat per cluster van nabijgelegen bedrijventerreinen aanvankelijk slechts één milieu is vastgesteld. Bij de verfijning van het netwerk op een later moment naar de koppeling met de overslaglocaties kan voor alle geselecteerde locaties specifiekere worden gedefinieerd voor welk vestigingsmilieu ze in de **toekomst (TO-BE)** bedoeld zijn. Als resultaat van de GIS-oefening scoren 33 van de in totaal 66 onderzochte terreinen op minstens één vestigingsmilieu, oftewel 50%. **Ten eerste worden de 33 terreinen gecontroleerd op de mate waarin ze de drempelwaarden voor de drie functionele vestigingsmilieus bereiken.**

Functioneel goed ontsloten knoop

Gebruik je de drempelwaarden (cfr. tabel gedifferentieerde drempelwaarden per vestigingsmilieu) voor dit vestigingsmilieu, dan scoort in de huidige situatie slechts één cluster voor alle 8 kenmerken. In





tegenstelling tot de andere vestigingsmilieus liggen de drempelwaarden bijzonder hoog voor het kenmerk "ligging binnen een economische cluster", logistieke ontsluiting en duurzame bereikbaarheid. Ook voor ruimtegebruik/schaal ligt de waarde hoger, aangezien dit milieu voornamelijk bedoeld is voor grote bedrijven uit de industrie en logistiek. Alle drempelwaarden worden bereikt in het zuiden van Gent. In deze cluster bevinden zich volgende bedrijventerreinen:

- E40 R4 Kanaal van Zwijnaarde-Gent (Zwijnaarde I)
- E17 E40 Zwijnaarde Gent (Zwijnaarde II)
- E17 E40 Zwijnaarde Gent (Zwijnaarde III)
- E17 R4 Ottergemsesteenweg Gent – Merelbeke-Melle
- R4 Merelbeke Merelbeke-Melle

We hebben een nauwkeurigere evaluatie gedaan welke terreinen hier slechts bij 1 van 8 kenmerken de drempel voor dit milieu niet halen. Wanneer men daarnaast nog de drempel voor logistieke ontsluiting iets aanpast naar 6, komen nog Ringvaart – Kiekenbosstraat en R4 Industrieweg Wondelgem-Mariakerke (Gent, samen in een cluster) erbij. Verlaagt men bij de andere kenmerken de drempel telkens een beetje, dan is er geen verandering.

Over het geheel genomen is dus momenteel één cluster als locatie voor dit milieu geschikt is. We willen erop wijzen dat in deze stap nog geen gedetailleerde analyse van de verkeerssituatie op microniveau heeft plaatsgevonden. Verder is te benadrukken dat dit een zeer specifiek milieu betreft, dat gericht is op zeer grote en verkeersintensieve logistieke en industriële bedrijven. Het volgende grootschalige milieu heeft een even belangrijke rol voor grote bedrijven.

Functioneel grootschalig milieu

In tegenstelling tot de goed ontsloten knoop is voor het functioneel grootschalig milieu de drempel voor de ligging binnen een economische clusters, logistieke ontsluiting en duurzame bereikbaarheid iets lager. Als locaties in de context van de as-is-situatie worden voor dit milieu 5 locaties meegenomen:

- Noord II Hofstade – Aalst
- Industrieweg Wondelgem – Mariakerke en Ringvaart Kiekenbosstraat -Gent
- Amylum – Aalst
- Kwatrecht – Wetteren

Past men de drempel voor logistieke ontsluiting aan van 5 naar 4, dan komen slechts drie terreinen erbij, die sowieso deel uitmaken van de cluster in Aalst en Gent. Deze worden door de nabijheid ook meegenomen.

- Noord III (Tragel) 2/2 en Noord V (Wijngaardveld) – Aalst
- Ringvaart – Durmakker – Evergem



Voor de andere kenmerken maakt een aanpassing van de drempelwaarden alleen een verschil voor het terrein Lakeland in Aalter (samen in cluster met Woestijne), die niet voldoende scoort bij de ruimtelijke ligging. Het Beneden Industriepark in Ninove valt uit de boot door de logistieke ontsluiting. Wanneer we bedrijventerreinen, die in elkaars nabijheid liggen clusteren, kunnen we 5 locaties in Oost-Vlaanderen aanduiden als functioneel grootschalig milieu:

➤ Cluster Aalst-Noord

- Noord II Hofstade-Aalst
- Noord III (Tragel) – Aalst
- Noord V (Wijngaardeveld) Aalst

➤ Cluster Wondelgem-Evergem

- R4 Industrieweg Wondelgem-Mariakerke
- Ringvaart Kiekenbosstraat – Gent met de kade Ringvaart Kiekenbosstraat (ex- ACLAGRO)
- Ringvaart Durmakker -Evergem

➤ Cluster Gent-Moervaart

- Moervaart Zuid – Gent
- Moervaart Noord – Gent ID5529

➤ Amylum -Aalst

➤ Kwatrecht - Wetteren

Functioneel kleinschalig milieu

Als locaties voor een kleinschalig milieu werden in deze objectieve oefening zeven locaties geïdentificeerd. De bedrijventerreinen in Aalter en Ninove vielen uit de boot voor een grootschalig milieu. Verder scoren zes andere clusters/terreinen voor een kleinschalig milieu:

➤ Cluster Aalter: Lakeland en Woestijne met ROC Aalter

➤ Cluster Burcht: Oeverkant en Argex

➤ Cluster Deinze-Noord: Gentse Steenweg, Astene Gentsesteenweg, Canteclaer, Deinze Noord, Clemence Dossche en Kade Vaartbrug

➤ Cluster Oudenaarde-Zuid: Coupure en Meersbloem

➤ Beneden Industriepark – Ninove

➤ R4-N9 Melle – Merelbeke-Melle



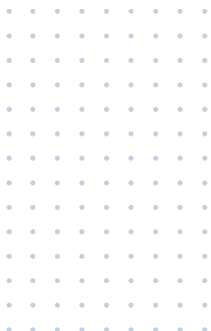
- Nijverheidsweg – Merelbeke-Melle
- R40 Dok Noord-Zuid_2 – Gent
- De Zaat – Temse
- Vijvestraat – Zulte

Resterende bedrijventerreinen locaties (gemengde, solitaire en detailhandelszones)

Na de evaluatie van de drie functionele vestigingsmilieus zijn er nog acht watergebonden clusters/terreinen over. Voor deze terreinen hebben we specifiek gekeken voor welke drempelwaarden ze niet voldoen en welke vestigingsmilieus hier in de as-is-situatie van toepassing zijn. Voor elk cluster/terrein hebben we een individuele redenering toegevoegd. Deels zijn we afgeweken van de strikte regel dat een terrein aan 8/8 kenmerken moet voldoen om de drempelwaarde te bereiken. Dit geldt echter alleen voor de terreinen die überhaupt voor een van de zes vestigingsmilieus scoren.

- **Legen Heirweg – Gavere (Asper):** Dit terrein scoort niet voldoende voor een functioneel kleinschalig milieu in het kenmerk ruimtelijke ligging. De locatie voldoet wel aan alle criteria voor een solitaire zone, maar aangezien er veel bedrijven op het bedrijventerrein zijn, wordt deze toch als voor een functioneel kleinschalig milieu geclassificeerd.
- **Bilksken – Lievegem:** scoort niet voldoende voor een gemengde zone in het kenmerk ruimtelijke ligging. De locatie voldoet wel aan alle criteria voor een solitaire zone, maar aangezien er veel kleine bedrijven op het bedrijventerrein zijn, wordt deze toch als een gemengde zone geclassificeerd.
- **VPK – Dendermonde (Oudegem):** De locatie voldoet aan de drempelwaarden voor een solitaire zone. Omdat er ook maar één bedrijf is, wordt hij ook zo geclassificeerd.
- **N466 Koninginnelaan Drongen – Gent (Drongen):** voldoet eveneens als solitaire zone, er zijn ook heel weinig bedrijven.
- **Belgomine – Temse:** scoort als solitaire zone en is ook slechts voor één bedrijf bestemd.
- **Brusselsesteenweg I – Melle:** scoort als solitaire zone en heeft ook slechts twee percelen.

Bij de grootschalige detailhandelszone valt op dat geen enkele locatie alleen in deze categorie scoort. In de as-is-situatie is dus geen locatie aan dit milieu toegewezen. Daarmee zijn alle 33 bedrijventerreinen aan een vestigingsmilieu toegewezen. Hier nog een overzicht daarvan:





Functioneel goed ontsloten knoop	Functioneel grootschalig milieu	Functioneel kleinschalig milieu	Gemengde zone	Solitaire zone in buitengebied
Cluster Gent-Zuid	Cluster Aalst-Noord	Cluster Aalter	Bilksken (Lievegem)	VPK (Dendermonde)
	Cluster Gent-Moervaart	Cluster Burcht		N466 Koninginnelaan Drongen (Gent)
	Cluster Wondelgem-Evergem	Cluster Deinze-Noord		Brusselsesteenweg I (Melle)
	Amylum (Aalst)	Cluster Oudenaarde-Zuid		Belgomine (Temse)
	Kwatrecht (Wetteren)	Legen Heirweg (Gavere)		
		R40 Dok Noord-Zuid_2 (Gent)		
		Beneden Industriepark (Ninove)		
		R4-N9 Melle (Merelbeke-Melle)		
		Nijverheidsweg (Merelbeke-Melle)		
		De Zaat (Temse)		

Naast de selectie van bedrijventerreinen die scoren op een van de vestigingsmilieus, zijn op de kaart ook nog zes locaties aangeduid die in onderzoek zijn voor de uitbouw naar een publieke terminal of MPT. Deze worden in hoofdstuk 7.1.4 nog eens gedetailleerd beschreven. Daarnaast zijn ook de resterende bedrijventerreinen uit de eerste en tweede selectie in fase 1 (in bijlage), evenals alle andere bedrijventerreinen in de provincie die buiten de scope van deze studie vallen, weergegeven.

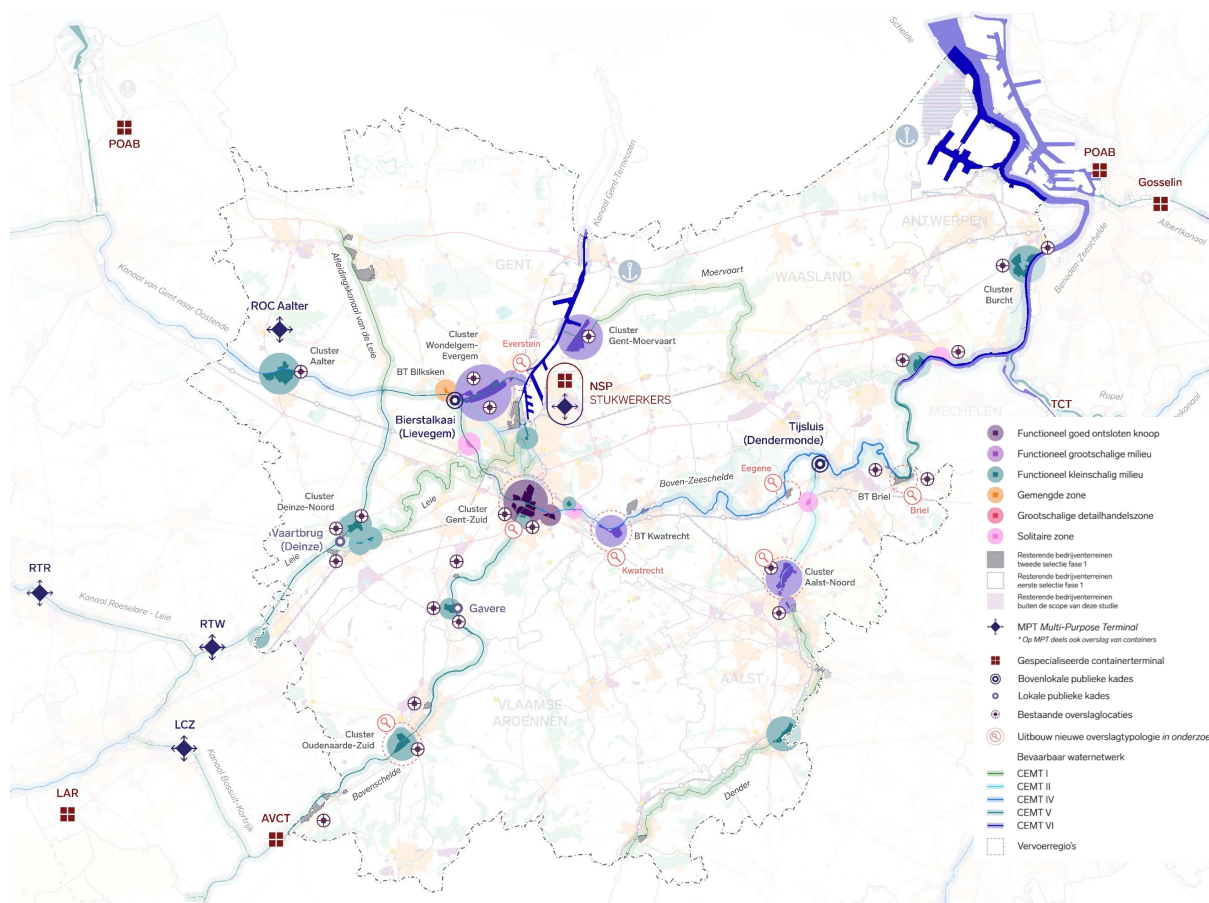
Van de 66 bedrijventerreinen uit de tweede selectie halen de helft (33) geen drempelwaarden van de zes vestigingsmilieus. Waarom scoren ze dus niet? De grootste factor is de logistieke ontsluiting, waar



22 bedrijventerreinen onder de drempel van 3 liggen. Vijf bedrijventerreinen hebben geen potentieel als EHUBt, wat in het kader van een duurzaam netwerk belangrijk is voor alle vestigingsmilieus.

Een andere factor is de ligging ten opzichte van open ruimtestructuren. De drempel van 5 wordt door vier bedrijventerreinen niet gehaald. Daarnaast zijn er vijf andere bedrijventerreinen waarvan de score bij het kenmerk ligging in overstromingsgevoelig gebied niet voldoende is. Duurzame bereikbaarheid ligt bij één locatie onder de drempel. Het is nogmaals belangrijk te benadrukken **dat per locatie/cluster meestal slechts één vestigingsmilieu is gedefinieerd**. De vestigingsmilieus kunnen verfijnd worden binnen een cluster, maar ook binnen één bedrijventerrein. Deze verfijning kan uitgevoerd worden bij het maken van een actieplan/ opmaken van een bovenlokaal uitgiftebeleid.

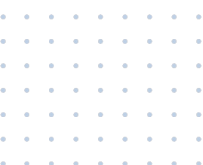
FIGUUR 8: VESTIGINGSMILIEUS OP BASIS VAN OBJECTIEVE MATCHING MET DE HERWERKTE KENMERKEN



Bron: Eigen bewerkingen Sweco, gebaseerd op selectie bedrijventerreinen fase 1, uitgevoerd door provincie OVL en DVW, 2025

Huidige overslagvolumes aan bedrijventerreinen

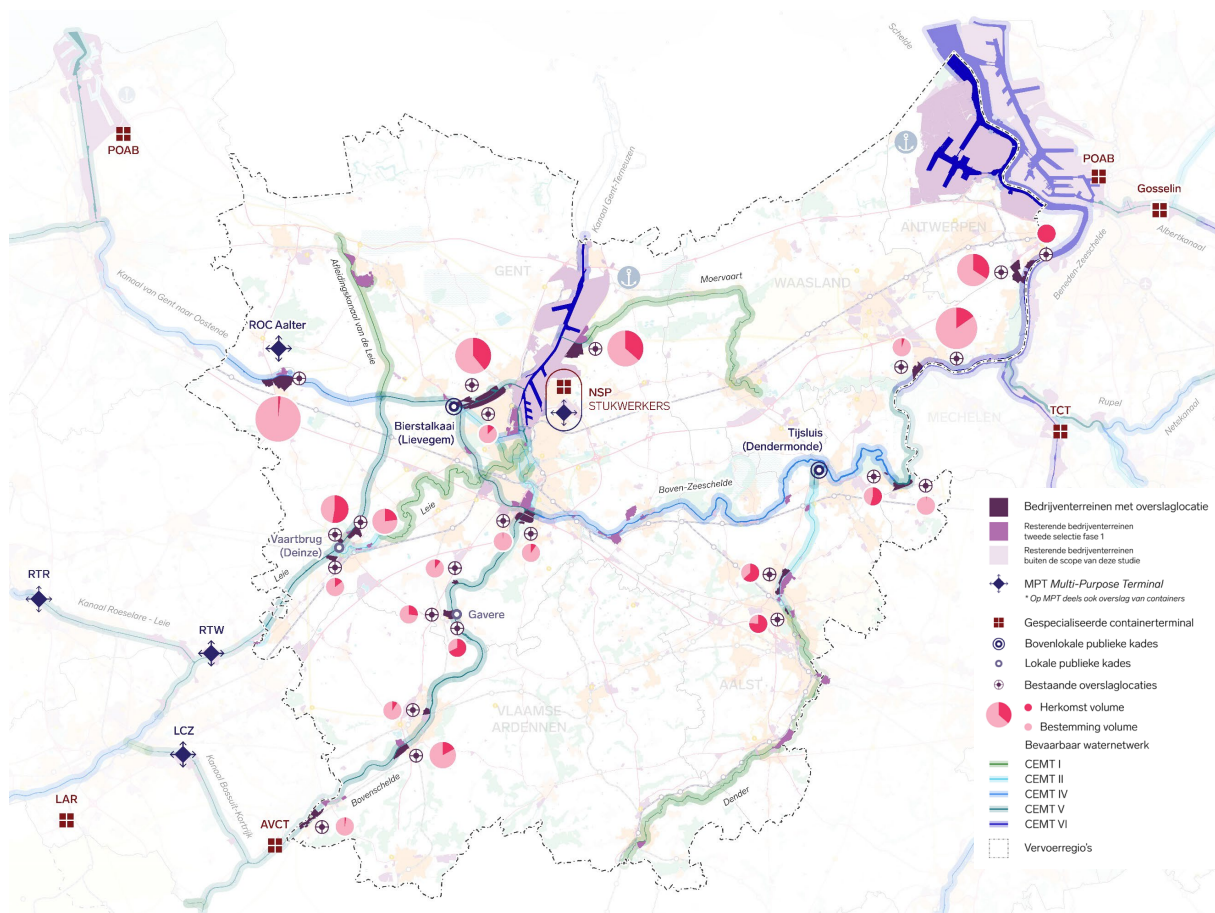
Voor alle watergebonden bedrijventerreinen die als kansrijk werden aangeduid in de analyse uit fase 1 zijn de overgeslagen volumes in 2024 in kaart gebracht. Deze overslaglocaties worden gevisualiseerd in onderstaande kaart door middel van taartdiagrammen. Zo is er zicht waar al binnenvaartactiviteit zich bevindt en biedt het potentieel om hier in het toekomstig netwerk eventueel op verder te werken.



Het is relevant om bij de opbouw en ontwikkeling van een netwerk aan watergebonden bedrijventerreinen in eerste plaats te kijken naar de reeds bestaande watergebonden volumes aan goederenstromen op niveau van de bedrijventerreinen uit fase 1 en andere bestaande overslaglocaties.

De opdeling naar geladen- en geloste volumes is relevant om bij de toekomstige uitbouw van het netwerk type van bedrijven aan te trekken met economische activiteiten die sterk complementair en synergetisch kunnen zijn met reeds bestaande stromen. Het beter kunnen koppelen van bestaande stromen aan potentieel balancerende stromen is relevant voor de robuustheid van bovenlokale netwerk. Concreet kan dit dus worden bereikt door enerzijds ladingen en lossingen beter op elkaar af te stemmen zodat volumeschommelingen kunnen worden geëgaliseerd. Anderzijds kan er worden gekeken naar het opzetten van samenwerkingsverbanden tussen (huidige en toekomstige) bedrijven met complementaire stromen om het netwerk robuuster te maken en integraal uit te breiden naar de volledige provincie Oost-Vlaanderen.

FIGUUR 9: OVERSLAGVOLUMES AAN BEDRIJVENTERREINEN



Bron: Eigen bewerkingen Sweco, Goederenstromen uit visuRIS in 2024, De Vlaamse Waterweg

Huidige terminals en bovenlokale publieke kades

Naast de overslag die plaatsvindt aan de kades van bedrijventerreinen zelf, maken ook heel wat bedrijven gebruik van terminals zoals eerder gedefinieerd in de overslagtypologieën. Het is dan ook



uiterst relevant om de bestaande terminals met hun bedieningsgebieden en publieke kades in- en aangrenzend aan de provincie in kaart te brengen.

Goederenvervoer stopt namelijk niet aan grenzen. Een bovenlokaal netwerk opstellen dat geen rekening houdt met wat er buiten de provinciegrenzen gebeurt, loopt het risico om elkaar onnodig te concurreren of dubbel werk te doen. In de kaart worden daarom de belangrijkste overslaglocaties, op basis van hun typologie, weergegeven ook voor de grensgebieden met provincies West-Vlaanderen, Antwerpen en Vlaams-Brabant. Ook de omringende havens, North Sea Port en de Haven van Antwerpen-Zeebrugge, platform Antwerpen, worden weergegeven op de kaart. Onderstaande tabel bevat de MPT's en containerterminals in en rond de provincie en de publieke kades.

NAAM	TERMINAL	BINNEN PROVINCIE
ROC Aalter	MPT (en container) ²	Ja
RTR (River Terminal Roeselare)	MPT	Nee
RTW (River Terminal Wielsbeke)	MPT, waaronder ook containers	Nee
AVCT (Avelgem Container Terminal)	Container	Nee
LCZ (Logistiek Centrum Zwevegem)	MPT, waaronder ook containers	Nee
TCT Belgium (Willebroek)	Container	Nee
LAR (Lauwe-Aalbeke-Rekkem)	Container	Nee
Stukwerkers (Havengebied Gent)	Container en MPT	Ja
Trimodal Terminal Brussels	Container	Nee
Bierstalkaai Lievegem	Bovenlokale Publieke kade	Ja
Openbare terminal Dendermonde	Bovenlokale publieke kade	Ja
Openbare terminal Vaartbrug Deinze	Lokale publieke kade	Ja
Openbare terminal Gavere	Lokale publieke kade	Ja
POAB	Gespecialiseerde containerterminal	Gedeeltelijk
Gosselin	Gespecialiseerde containerterminal	Nee

² De kade van ROC Aalter is gebouwd om ook containers te ontvangen.



Alle locaties uit bovenstaande tabel gelegen binnen de provincie worden automatisch opgenomen in de longlist.

Inventarisatie (beleids)-initiatieven

Naast de effectieve overslagactiviteiten die momenteel al gebeuren in de nabijheid en in de provincie zelf, is het ook relevant om na te gaan welke gebieden er door lokale besturen, vervoerregio's, intercommunales, etc. reeds zijn aangeduid als relevante gebieden om een terminal op te ontwikkelen. Deze inventarisatie heeft opnieuw als doel om te bekijken waar het bovenlokaal netwerk kan aangesloten worden op reeds bestaande initiatieven. Zo kan er versterkend te werk gegaan worden.

Op basis van deze plannen van de vervoerregio's en de initiatieven vermeld in het analysedocument van fase 1 worden de volgende onderzoeksites ook op de AS-IS kaart weergegeven:

Briel (Baasrode): de plannen van de provincie Oost-Vlaanderen, POM en De Vlaamse Waterweg om tot een duurzaam en kwalitatief bedrijventerrein te bekomen.

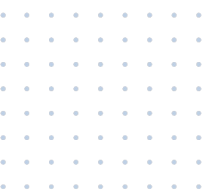
1. Eegene (Dendermonde): opgenomen in plannen vervoerregio
2. Aalst Noord: opgenomen in plannen vervoerregio
3. Wetteren: opgenomen in plannen vervoerregio
4. Oudenaarde: het lopend onderzoek van DVW en Stad Oudenaarde naar een geschikte locatie voor een MPT
5. Cluster Gent-Zuid: de geplande bouw van de kades door De Vlaamse Waterweg en het onderzoek naar een stadsdistributiehub op het BT E17 R4 Ottergemsesteenweg
6. Bedrijventerrein Everstein – Gent hier wordt de uitbouw van een bouwhub (UWL) onderzocht

7.3 Opstellen van de longlist TO-BE locaties

In samenspraak met de opdrachtgevers werd besloten dat de overslagtypologieën (en hun transport-economische onderbouwing) leidend zijn voor de opbouw en invulling van het bovenlokaal watergebonden netwerk. Aan de hand van de herwerkte kenmerken voor overslagtypologieën, uitgewerkt in hoofdstuk 6, stellen we een longlist op met bedrijventerreinen waar een nieuw te ontwikkelen overslagtypologie gewenst is (TO-BE).

De bedrijventerreinen die de toets van de herwerkte kenmerken doorstaan, worden opgenomen op de longlist. We staren ons echter niet blind op de herwerkte kenmerken en analyseren ook de potentie van bedrijventerreinen die net niet aan alle herwerkte kenmerken voldoen. De reden hiervoor is dat het vaak mogelijk is om een locatie wel aan de herwerkte kenmerken te laten voldoen door gerichte ingrepen door te voeren. Daarnaast sluiten we bedrijventerreinen die wel voldoen aan de herwerkte kenmerken voor een bepaalde overslagtypologie, maar duidelijk te dicht bij bestaande terminals liggen, reeds uit. Zo zorgen we voor een longlist waar geen aanbevelingen in staan die overduidelijk zouden leiden tot kannibalisatie met bestaande terminals.

Het netwerk zal echter niet enkel uit nieuw te ontwikkelen locaties bestaan. We daarom ook belangrijke bestaande overslaglocaties mee in het longlist voorstel tot netwerk.





Bovenlokale publieke overslagkades

Zoals in hoofdstuk 6 werd uitgelegd, hanteren we voor bovenlokale publieke overslaglocaties onderstaande herwerkte kenmerken. Een locatie moet aan deze kenmerken voldoen, vooraleer ze wordt opgenomen in de longlist:

- Kritiek jaarlijks overslagvolume van ongeveer 56.000 ton, waarbij het potentieel volume
 - Zich binnen een bedieningsgebied van 5km van de overslaglocatie bevindt
 - Waarbij de in aanmerking komende bedrijven goederen overslaan in NSTR 0 tot 8 en een minimum oppervlakte hebben van 1 ha
- De locatie moet gelegen zijn aan vaarweg met een minimale vaarwegklasse CEMT II

Noot: tijdens de analyse bleek dat bovenlokale publieke overslagkades ook vaak in aanmerking kwamen voor een multipurpose terminal (MPT). Locaties worden op de longlist van bovenlokale publieke overslagkade ingeschaald wanneer de huidige en toekomstige overslagvolumes als te beperkt worden ingeschat of dat er door ruimtelijke beperkingen geen groeimogelijkheden zijn om door te ontwikkelen tot volwaardige MPT. Daarnaast kan het voor bedrijventerreinen die als MPT in aanmerking komen, maar net te dicht bij bestaande terminals liggen, het toch aan te raden zijn om naar bovenlokale publieke kademuur te evolueren. Zo voorkomen we dat terminals elkaar gaan concurreren.

Op deze wijze komen **vier long list locaties** in aanmerking voor de uitbouw van een (nieuwe) **bovenlokale publieke overslagkade** in het bovenlokaal netwerk:

- De cluster Wondelgem-Evergem vormt een goede locatie voor een publieke kade.
- De cluster Gent Zuid.
- Cluster Deinze-Noord. We zien zowel potentie ter hoogte van de bestaande lokale kade Vaartbrug als op het bedrijventerrein Deinze Noord
- Cluster Gent Moervaart

Voor wat de locatie op eilandje Zwijnaarde betreft, is de locatie theoretisch even kansrijk als voor de ontwikkeling van een multipurpose terminal. Het is echter geweten dat deze locatie verkeerstechnisch bemoeilijkt wordt en al wordt ingenomen door verschillende watergebonden bedrijven die gezamenlijk een private kade gaan gebruiken. Hiermee wordt rekening gehouden bij de realiteitscheck in de volgende stappen.

Daarnaast is ons ook herinnerd aan de bestaande kaaimuur op het bedrijventerrein Ringvaart Kiekenbosstraat - Gent (GBTID: 86), die pas na de werken terug vrij komt. Om die reden schuiven we de kade Ringvaart - Kiekenbosstraat naar voren voor de uitbouw van een bovenlokale publieke overslaglocatie.

Aan de Tijsluis (Dendermonde) worden vandaag al behoorlijk wat goederen geladen en gelost. Deze wachtkade voor de sluis functioneert in de feiten als een overslaglocatie. Omwille van die reden nemen we ze mee op de longlist van de bovenlokale publieke kades.



Multipurpose terminals (MPT)

Zoals in hoofdstuk 6 werd uitgelegd, hanteren we voor multipurpose terminals onderstaande herwerkte kenmerken. Een locatie moet aan deze kenmerken voldoen, vooraleer ze wordt opgenomen in de longlist:

- Kritiek jaarlijks overslagvolume van ongeveer 114.000 ton, waarbij het potentieel volume
 - Zich binnen een bedieningsgebied van 20km van de overslaglocatie bevindt, en
 - Waarbij de in aanmerking komende bedrijven goederen overslaan in NSTR 0 tot 8 en een minimum oppervlakte hebben van 0.5 ha
- De locatie moet gelegen zijn aan vaarweg met een minimale vaarwegklasse CEMTIII

Tien locaties komen in aanmerking als nieuw te ontwikkelen multipurpose terminal in het bovenlokaal netwerk:

- De Zaat (Temse) (GBTID: 4717)
- Belgomine (Temse) (GBTID: 4763)
- Cluster Burcht³
- Briel (Baasrode) (GBTID: 3605)
- Eegene (Dendermonde) (GBTID: 4442)
- Cluster Aalst Noord
- Kwatrecht (Wetteren) (GBTID: 5096)
- Legen Heirweg (Gavere) (GBTID: 5195)
- Cluster Oudenaarde-Zuid
- Cluster Gent Zuid

Zoals bij bovenlokale publieke kaaimuren beschreven, is voor wat de locatie op het bedrijventerrein eiland Zwijnaarde betreft, de locatie theoretisch even kansrijk als voor de ontwikkeling van een multipurpose terminal. Na de realiteitscheck in latere stappen, wordt een definitieve beslissing genomen.

Om de overgang van long list naar short list te maken zal finaal rekening worden gehouden met het bedieningsgebied en dus met impact van mogelijke kannibalisatie tussen de verschillende voorgestelde MPT's van de longlist.

³ Hoewel cluster Burcht niet was opgenomen in de selectie van 66 bedrijventerreinen of er reeds overslag is, wordt het toch toegevoegd aan de longlist. Dit komt door de waardevolle opmerkingen en reflecties gegeven over deze site tijdens een participatiemoment met externen.





Gespecialiseerde containerterminals

Zoals in hoofdstuk 6 werd uitgelegd, hanteren we voor gespecialiseerde containerterminals onderstaande herwerkte kernmerken. Een locatie moet deze kernmerken voldoen, vooraleer ze wordt opgenomen in de longlist:

- Kritiek jaarlijks overslagvolume van ongeveer 330.000 ton, waarbij het potentieel volume
 - Zich binnen een bedieningsgebied van 5km van de overslaglocatie bevindt
 - Waarbij de in aanmerking komende bedrijven goederen overslaan in NSTR 0 tot 8 en een minimum oppervlakte hebben van 2 ha
- De locatie moet gelegen zijn aan vaarweg met een minimale vaarwegklasse CEMTIV

Vier locaties komen in aanmerking als gespecialiseerde containerterminal in het bovenlokaal netwerk:

- Kwatrecht (Wetteren) (GBTID: 5096)
- Eegene (Dendermonde) (GBTID: 4442)
- Cluster Aalst Noord
- Briel (Baasrode) (GBTID: 3605)

7.4 Toepassen van de netwerklogica

Een longlist van locaties bouwt nog geen netwerk. Om tot een netwerk te komen dat elkaar versterkt, is het daarom van belang om de longlist te toetsen aan twee aspecten: het vermijden van kannibalisatie en een realiteitscheck zodat er geen locaties in het netwerk zijn opgenomen die in de praktijk niet kunnen.

Vermijden van kannibalisatie

Het is onwenselijk om dezelfde overslaglocaties op te nemen die hetzelfde bedieningsgebied hanteren. Dit woekert onnodige concurrentie aan en maakt het netwerk minder haalbaar.

Bovenlokale publieke overslaglocaties

Gezien de bovenlokale publieke overslaglocaties een bedieningsgebied van 5 kilometer hanteren en de locaties opgenomen in de longlist niet actief zijn in elkaars bedieningsgebied. Er worden bijgevolg geen bijkomende bovenlokale publieke overslaglocaties uitgesloten.

Multipurpose terminals

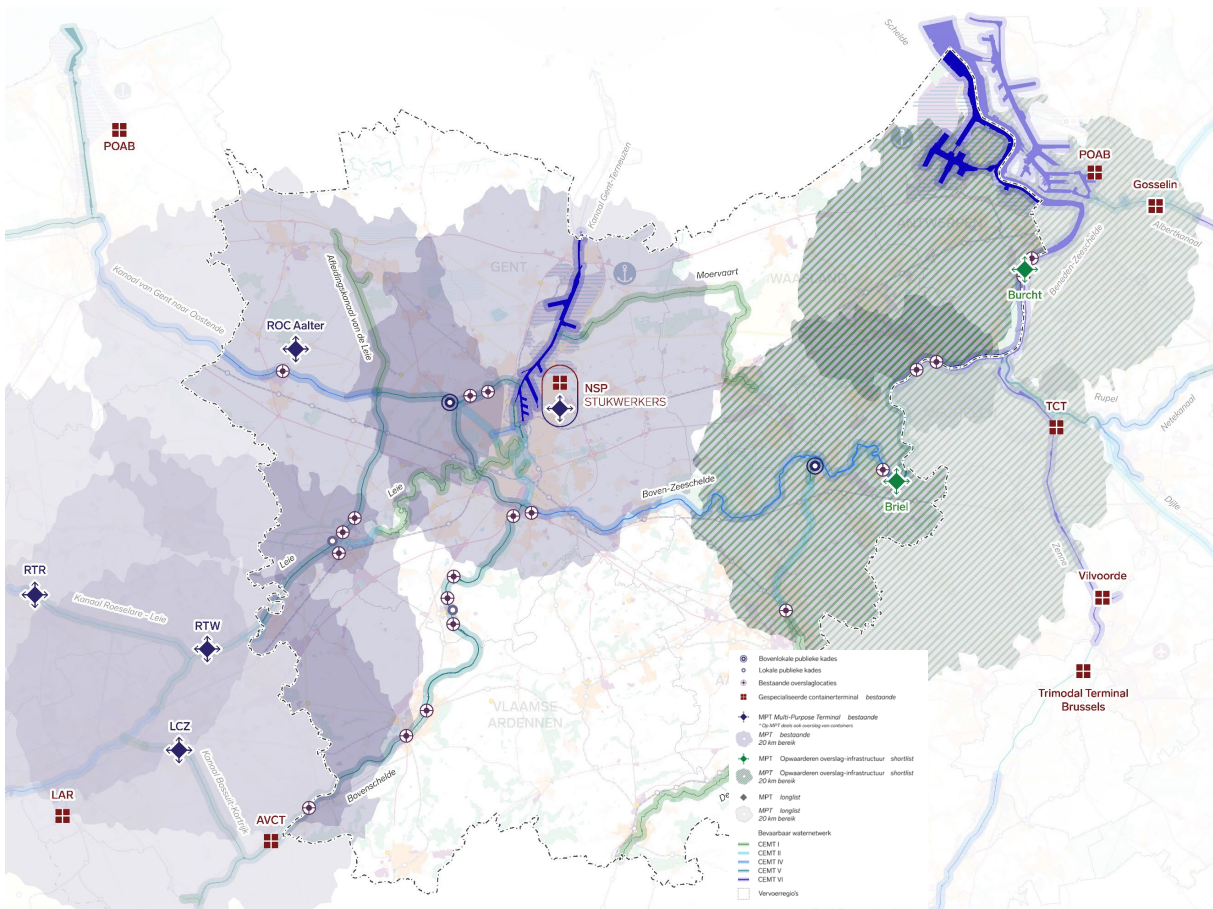
Tien locaties komen in aanmerking voor het toewijzen van multipurpose terminals. Het bedieningsgebied van MPT's bedraagt 20 kilometer. Tegelijkertijd is er in de provincie een MPT, ROC Aalter, en zijn er meerdere MPT's actief in West-Vlaanderen (RTR, RTW en LZC). Door de bedieningsgebieden uit te tekenen, valt de volgende locaties uit de selectie:

- Cluster Gent-Zuid, beter gekend als eiland Zwijnaarde ligt te diep in het bedieningsgebied van North Sea Port.



- De Zaat (Temse) (GBTID: 4717), Belgomine (Temse) (GBTID: 4763), Briel (Baasrode) (GBTID: 3605), Eegene (Dendermonde)(GBTID: 4442), cluster Aalst Noord)
- Legen Heirweg Gavere) (GBTID: 5195) en cluster Oudenaarde Zuid
- De cluster Burcht en het bedrijventerrein Kwatrecht (Wetteren) (GBTID 5096) niet getroffen worden door kannibalisatie van reeds bestaande MPT's.

FIGUUR 11: BEDIENINGSGBIED MPT'S (SHORTLIST)

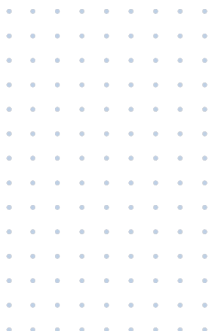


Bron: Eigen bewerkingen Sweco en Rebel

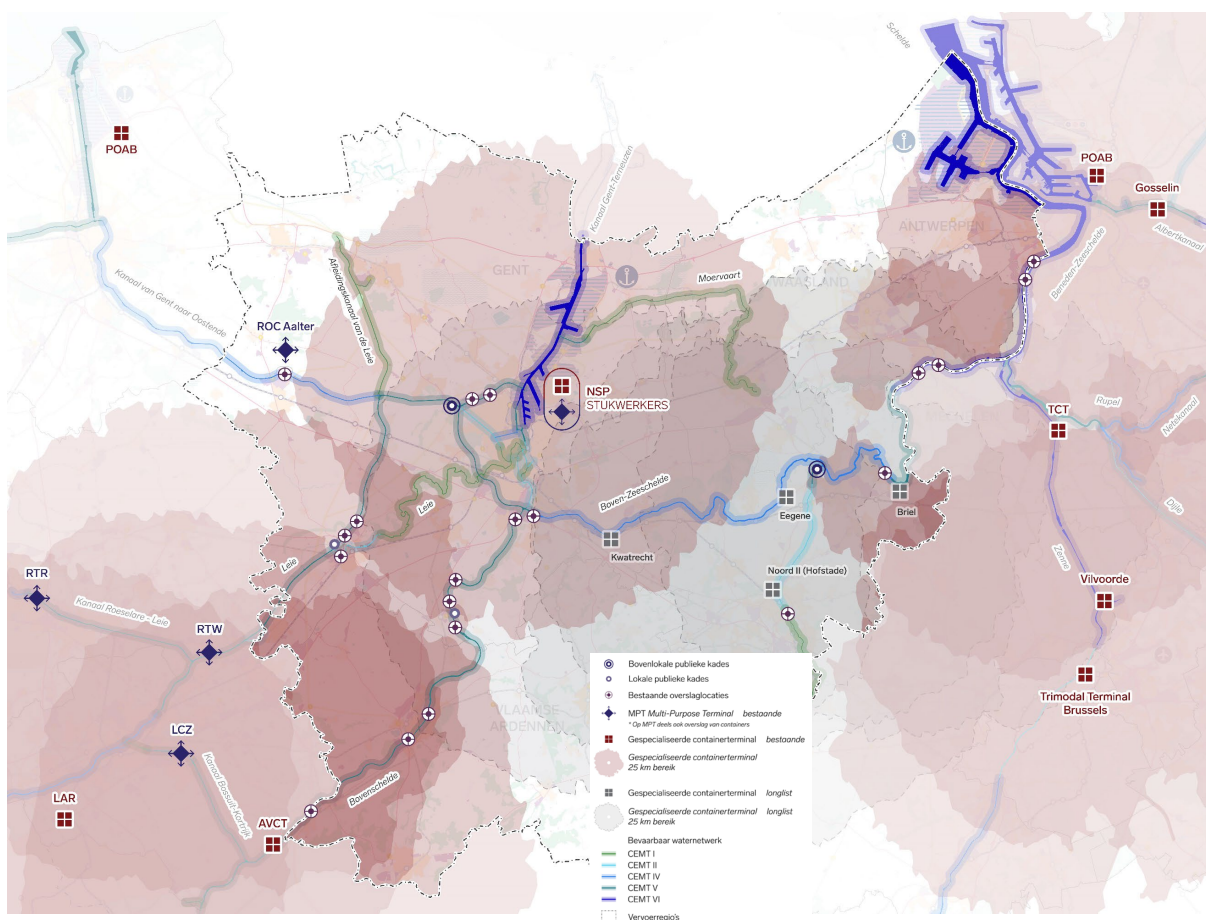
Gespecialiseerde containerterminals

Vier locaties komen in aanmerking voor het toewijzen van containerterminals. Het bedieningsgebied ervan bedraagt 25 kilometer. Tegelijkertijd beschikken de havens (North Sea Port en POAB) over containerterminals. Zo zit er langs het Kanaal-Gent-Terneuzen veel potentieel, maar dit valt binnen het havengebied en wordt afgedekt door de huidige inland containerterminal van Stukwerkers Gent. Op de Boven-Schelde en Leie zijn ook al gespecialiseerde containerterminals gevestigd. Dit gebied is momenteel dus al sterk bedeeid met inland containerterminals.

Concreet betekent dit dat er in de provincie Oost-Vlaanderen, door de reeds uitgebreide aanwezigheid van containerterminals in de omgeving, geen ruimte en nood is voor dit overslagtype. Alle vier de potentiële locaties worden daarom geschrapt. Wat op de lange termijn wel zou kunnen is een verdere groei van MPT's tot eventueel container terminal activiteiten.



FIGUUR 12: BEDIENINGSGBIED CONTAINERTERMINALS



Bron: Eigen bewerkingen Sweco en Rebel

Realiteitscheck

Een grondige realiteitscheck van alle locaties werd uitgevoerd. Hierbij werd rekening gehouden met o.a. de reistijd van schepen, de beperkingen door kunstwerken, de reeds aanwezig kade infrastructuur, de ruimte voor uitbreiding.

Daarnaast werd tijdens de werkgroepen, het participatiemoment op 9 december 2025, de stuurgroepen en tijdens de overlegondes met en in de adviezen van de gemeenten in januari 2026 de volgende relevante informatie verzameld:

- Cluster Wondelgem-Evergem: Er bestaat een afspraak om de kaai Ringvaart Kiekenbosstraat (ex-ACLAGRO) op te waarderen naar een ROC nadat de wegenwerken werden afgerond.
- De kade Ringvaart-Kiekenbosstraat (ex-ACLAGRO) op het bedrijventerrein Ringvaart Kiekenbosstraat. Stad Gent voorziet een moeilijkheid om deze kade via de weg te ontsluiten. Er is momenteel enkel een jaagpad dat langs het water loopt en verder aansluit op de Panterschipstraat. Door de werken van AWV aan de tunnel en de ringvaartbrug wordt het bestaande bedrijfsspoor van Taminco verlegd. Hierdoor zal het in de toekomst moeilijk zijn om nog een passende ontsluiting te realiseren voor deze site, zeker voor (zwaarder) vrachtverkeer. Ontsluiten via de Evergemsesteenweg is niet wenselijk. Ten westen van de R4 liggen inderdaad nog braakliggende percelen. Ook hier zal het uitdagend zijn om bij overslag van goederen deze



goederen aan- of afgevoerd te krijgen aangezien in het verleden werd aangegeven dat er geen ontsluiting via de N456 mag verlopen.

- ➔ Bierstalkaai aan het bedrijventerrein Bilksken (GBTID: 4652) of kaaimuur Ringvaart – Kiekenbosstraat binnen de cluster Wondelgem – Evergem. Momenteel is de kade Ringvaart - Kiekenbosstraat niet in gebruik door de werken aan de R4. Na de werken zal deze opnieuw worden gebruikt. Er is een sterke voorkeur om op deze site (Ringvaart – Kiekenbosstraat) een MPT/ bovenlokale publieke kademuur uit te bouwen omwille van de betere logistieke verbinding met de haven en het bedrijventerrein R4 Industrieweg Wondelgem-Mariakerke

Cluster Gent-Zuid

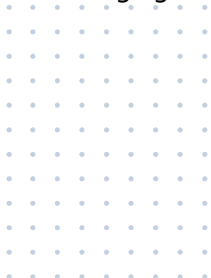
- ➔ Bedrijventerrein E40 R4 Kanaal van Zwijnaarde-Gent (eiland Zwijnaarde) gelegen in de cluster Gent Zuid): Zuidelijk van de locatie is er een kade die moet worden afgebroken. Binnen het bedrijventerrein moet in het noordelijke en zuidelijke deel een nieuwe kade worden gebouwd. Plan is om deze met elkaar te verbinden (mobiliteitsplan). Er wordt wel gewezen op erg moeilijke mobiliteit voor vrachtwagens
- ➔ Bedrijventerrein E40 R4 Kanaal van Zwijnaarde-Gent (GBTID: 4749) (eiland Zwijnaarde) gelegen in de cluster Gent Zuid is theoretisch goed ontsloten, maar de feitelijke bereikbaarheid vraagt aandacht, zeker gezien het potentieel van maximaal 5.000 werknemers per dag. Het is daarom aangewezen om het vestigingsmilieu en de eventuele uitbouw van een bovenlokale publieke kade/MPT zorgvuldig af te stemmen op de reële mobiliteitscontext. De mobiliteitsrestricties gelden bovendien voor de volledige cluster Gent Zuid, aan beide zijden van de Ringvaart.

Cluster Gent Moervaart

- ➔ Bedrijventerrein Moervaart Zuid (GBTID: 5509) gelegen in de cluster Gent Moervaart: Kade zou verlengd kunnen worden. De bestaande kade wordt momenteel zeer intensief gebruikt door aanwezige bedrijven.
- ➔ Weerstand van NSP voor opname locatie, omwille grote aanwezigheid omringende bedrijven (vb. Engie etc.). Vrees voor onteigening. Voorziene locatie is echter in handen van DVW. Wel aandachtspunt voor verzilting en eventuele nood aan bouwen van bijkomende sluis.
- ➔ Het stukje Moervaart, grenzend aan de bedrijventerreinen uit deze cluster, wordt heel sterk bevaren. De maximale capaciteit aan vaarbewegingen werd hier bereikt. Opdrijven van dit aantal, zou voor veiligheidsrisico's kunnen zorgen.

Cluster Aalter

- ➔ Bezorgdheden rond de ontsluiting van de locatie worden aangestipt. De geplande wijziging van vestigingsmilieu en de strategische acties die daaruit voortvloeien moeten dit opvangen.





Cluster Oudenaarde-Zuid

- Oudenaarde vs. Kluisbergen: Oudenaarde correct opnemen als overslaglocatie. Kluisbergen heeft geen bovenlokale functie. Ruien is wel watergebonden bedrijvigheid, maar geen bovenlokale overslaglocatie.

Cluster Deinze-Noord

- Cluster Deinze-Noord:
 - Het bedrijventerrein Gentse Steenweg (GBTID: 1769) is niet geschikt voor watergebonden bedrijvigheid. Momenteel wordt er door de stad een gemeentelijk RUP Gentssteenweg-Leieoever opgemaakt i.f.v. de herbestemming van dit gebied als multifunctioneel stedelijk gebied.
 - Op het bedrijventerrein Astene-Gentse steenweg (GBTID: 4682) bevindt zich één watergebonden bedrijf.
 - Bijgevolg worden deze twee bedrijventerreinen worden uit de cluster Deinze Noord geschrapt.
- Cluster Deinze Noord: Wordt gezien als locatie met sterkere rol (MPT/ publieke kade mogelijk?). Zeker op te nemen binnen het netwerk.
- Het bedrijventerrein Clemence Dossche en het bedrijventerrein Deinze Noord worden in het voorontwerp beleidsplan van de stad beiden aangeduid als bedrijventerreinen voor watergebonden activiteiten. Men ziet zowel potenties voor het verder uitbouwen van de publieke kade Vaartbrug (Deinze) als het uitbouwen van de bestaande kade op het bedrijventerrein Deinze Noord. Bijzondere aandacht dient wel te gaan naar de overstromingsgevoeligheid van bedrijventerrein Clemence Dossche.
- Bezorgdheden rond de ontsluiting van de locatie worden aangestipt. De geplande wijziging van vestigingsmilieu en de strategische acties die daaruit voortvloeien moeten dit opvangen.
- Bedrijventerrein Clemence Dossche in Deinze (GBTID: 3750): Dossche gebruikt de lokale publieke kade zelf niet. Een betere ontsluiting van de kade is noodzakelijk om een bovenlokale publieke kade verder uit te bouwen.

Overige locaties

- Bedrijventerrein Eegene (Dendermonde) (GBTID: 4442): uit het participatiemoment kwam naar voor dat deze locatie door de ligging en ontsluiting nu en in de toekomst niet geschikt is als runner-up en dat de omgeving extra vrachtverkeer niet kan ontvangen.
- Legen Heirweg (GBTID: 5195) (Gavere): eventuele verdere inzet op overslagactiviteiten dient strikt te worden afgestemd op zowel het mobiliteitsbeleid van de vervoerregio Gent als het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. In dit kader is de ontsluiting van het bedrijventerrein Legen Heirweg een cruciale randvoorwaarde, in het bijzonder met het oog op de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de omliggende woonstraten langsheen de Legen Heirweg en de Stationsstraat. Extra overslagactiviteiten mogen geen bijkomende verkeersdruk veroorzaken op het lokale wegennet.



Momenteel beschikt het bedrijventerrein slechts over één ontsluitingspunt via de Stationsstraat, waarvan objectief kan worden vastgesteld dat deze infrastructuur reeds haar verzadigingsniveau heeft bereikt, met name tijdens de piekuren. Indien de ontsluitingsstructuur van Legen Heirweg fundamenteel kan worden herbekeken en een meer directe aansluiting op de N60 kan worden gerealiseerd, kan dit nieuwe beleidsmatige perspectieven openen.

- Bedrijventerrein Ruien (Kluisbergen) (GBTID: 2835): Bestaande kade wel belangrijk voor tweedelige bedrijven (publieke kaaimuur?), situatie interne en bovenlokale mobiliteit is zeer moeilijk;
- Ninove: Geen uitbouw van de Dender gepland op de middellang en lange termijn, potentieel voor meer vracht over de Dender ook door bedrijf in Lessines (Wallonië), maar dit zou dan best met CEMT I schepen gebeuren als deze autonoom en onbemand kunnen varen.⁴
- Kwatrecht (Wetteren) (GBTID: 5096):
 - Relatie richting Eegene (ROC-onderzoek) rekening houden, er komt een kade in Wetteren (nog geen MER), nieuwe ontsluiting Noord-Zuid in Wetteren (voorkeurscenario beslist). Uitbouw van een publieke kade is goedgekeurd door RvB van DVW.
 - Vanuit participatiemoment bezorgdheden rond ontsluiting. Er werd ook meegegeven dat de plannen van DVW eerder onzeker waren. Vanuit economisch perspectief zit daar wel het potentieel voor een MPT. Wel rekening houden, met oog op realisatiegericht, met de eventuele bijkomende wijzigingen van ontwikkelingsplannen DVW.
- De Zaat (Temse) (GBTID: 4717): locatie wordt uitgesloten voor MPT, omdat de locatie alleen door één bedrijf wordt gebruikt. Daarnaast is de ontsluiting over de weg problematisch.
- Belgomine (Temse) (GBTID: 4763): deze locaties wordt omgeven door natuurgebied.
- Bedrijventerrein Briel (Baasrode) (GBTID: 3605):
 - Vanaf de haven tot in Briel heeft de Boven Zeeschelde een CEMT-klasse Va. Eens het bedrijventerrein Briel gepasseerd heeft de Boven Zeeschelde een CEMT-klasse V. Er zijn reeds kades aanwezig. Dit is belangrijk omwille van de aanwezige natuurwaarden.
 - Bij Briel wordt aangegeven dat optimalisatie nodig is ten opzichte van de open ruimte structuren. De gemeente vraagt om minstens ook volgende elementen op te nemen:
 - optimalisatie op vlak van mobiliteit in functie van verbinding naar het hinterland, optimalisatie van de relatie met de omliggende woonomgeving en voorzien van een waardig alternatief voor zowel de functionele als recreatieve fietslink.
 - Een specifiek aandachtspunt dat de gemeente nog wil benadrukken voor Briel, is de leefbaarheid van de omliggende woonomgeving. Bij elke stap in de ontwikkeling naar een watergebonden bedrijventerrein moeten de nodige maatregelen worden genomen in functie van de leefbaarheid.
- Tijsluis (Dendermonde) (GBTID: 3709): Deze locatie werd niet vergund als bovenlokale publieke overslagkade. De bestaande situatie is een gedoogde toestand, waarbij gebruik gemaakt wordt

⁴ Dit betreft een algemene opmerking dat niet gelinkt is een bedrijventerrein of cluster.





van de opportuniteit van de aanlegkade van de Tijsluis. De stad Dendermonde geeft in zijn advies aan dat het gebruik van deze kade zorgt voor problemen in de mobiliteitsafwikkeling.

- ➔ Cluster Brucht: er is reeds overslag op de het bedrijventerrein Argex (GBTID: 4937). Tegelijkertijd is er een lopende ontwikkeling op het bedrijventerrein Oeverkant (GBTID: 5266), waar reeds bestaande steigers zijn. De gemeente gaf in haar advies mee dat het risico op milieuhinder bij verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein Oeverkant i.f.v. watergebonden bedrijvigheid erg groot was. Oeverkant ligt te dicht tegen bewoning, met een verhoogde kans op geluid-, licht-, geurhinder. Daarom is het opportuun om binnen de cluster Burcht bij voorkeur de voorgestelde MPT te ontwikkelen op het bedrijventerrein Argex.
- ➔ Vanuit participatiemoment kwam de suggestie om Eeklo op te nemen, maar dit ligt aan CEMT I en biedt weinig economisch potentieel. Door het beperkt bovenlokaal potentieel wordt niet verder opgenomen.

Van longlist naar shortlist

De twee vorige stappen leiden tot het laten vallen of aanpassen van overslagtypologie van onderstaande locaties uit de longlist:

LOCATIE	WEGLATEN OF WIJZIGING OVERSLAGTYPOLOGIE	OPMERKING
Cluster Gent Zuid		
Bedrijventerrein E40 R40 Kanaal van Zwijnaarde (GBTID: 4749), beter gekend als eiland Zwijnaarde, gelegen in de cluster Gent Zuid	Bovenlokale Publieke overslaglocatie en MPT → Onderzoeksgebied binnen het bovenlokaal netwerk	De huidige mobiliteitsinfrastructuur biedt, naast de reeds geplande kades, beperkte ruimte voor bijkomend watergebonden goederenvervoer. Om het potentieel van de locatie correct in te schatten, is bijkomend onderzoek aangewezen. Daarom wordt de cluster Gent Zuid als onderzoeksgebied opgenomen in de visiekaart.
Bedrijventerrein E17 E40 Zwijnaarde Gent (GBTID: 3639) (Zwijnaarde II)		
Bedrijventerrein E17 E40 Zwijnaarde Gent (GBTID: 3640) (Zwijnaarde III)		
E17 R4 Ottergemsesteenweg Gent Merelbeke-Melle (GBTID: 5295)		
R4 Merelbeke Merelbeke-Melle (GBTID: 5186)		
Cluster Wondelgem-Evergem		
Bedrijventerrein (GBTID: 86) Ringvaart Kiekenbosstraat – Gent met de kade Ringvaart Kiekenbosstraat	Bovenlokale Publieke overslaglocatie → blijft zo behouden in de shortlist	Bij het toepassen van de netwerklogica is gebleken dat deze cluster een geschikte locatie vormt voor een bovenlokale publieke overslagkade. De bestaande kade Ringvaart –
Bedrijventerrein R4 Industrieweg Wondelgem- Mariakerke (GBTID: 3840)		





Bedrijventerrein Ringvaart
Durmakker – Evergem (GBTID:
4630)

Kiekenbosstraat geniet de
voorkeur om omgebouwd te
worden tot publieke kade.
Op termijn kan deze eventueel
doorgroeien tot een MPT.

Deze ontwikkelingen zullen
steeds in overleg met de haven
gebeuren. Op deze locatie zal
gezocht worden naar
koppelkansen voor de haven
en de binnenvaart.
Deze overslaglocatie is een
aanvulling op de overslag-
mogelijkheden binnen de
haven, met complementaire
goederenstromen aan deze
binnen de haven.

Cluster Gent-Moervaart

Moervaart zuid – Gent

Moervaart Noord - Gent
(GBTID:5529)

Bovenlokale publieke
overslagkade → niet
weerhouden in het bovenlokaal
netwerk

De capaciteit op de Moervaart
bereikt zijn maximum. Om
veilig vaarverkeer te
garanderen kunnen de
vaarbewegingen hier niet
worden opgetrokken."

Cluster Aalst-Noord

Bedrijventerrein Aalst-Noord II
(Hofstade) (GBTID: 3626)

Bedrijventerrein Aalst-Noord III
(Tragel 2/2) (GBTID:3571)

Bedrijventerrein Aalst-Noord V
(GBTID: 5502)

MPT/CT -> bovenlokale
publieke overslagkade

De Dender heeft een te lage
vaarwegklasse, bezit twee
sluizen en een beperkte
onderdoorgang van een brug.
Eventuele toekomstige
uitbreiding van de
vaarwegcapaciteit kan de
uitbouw van een MPT mogelijk
maken. Voorlopig lijkt een
bovenlokale publieke kade
aangewezen. De
voorkeurslocatie voor deze
bovenlokale publieke kade is
het bedrijventerrein Aalst
Noord II aangezien hier reeds
kades aanwezig zijn.

Cluster Aalter

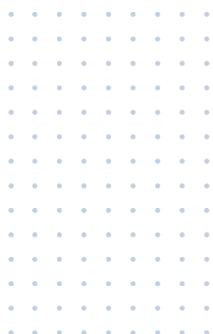
Bedrijventerrein Woestijne
(GBTID: 4265) Aalter

MPT → blijft zo behouden in
de shortlist

Gezien de bestaande ROC
Aalter is het logisch om dit op

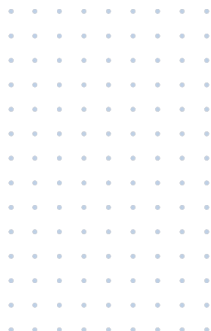


Bedrijventerrein Lakeland (GBTID: 3488) Aalter		te nemen in het bovenlokaal netwerk.
Cluster Oudenaarde-Zuid		
Bedrijventerrein Meersbloem (GBTID: 4660) Oudenaarde	MPT → bovenlokale publieke overslagkade	De potentiële volumes voor een MPT bevinden zich rond de minimumgrens voor deze terreinen. Echter merken we een grote kannibalisatie (meer dan 50% overslag van de afzet) met de West-Vlaamse terminals. De combinatie van deze argumenten zorgt ervoor dat er wordt geopteerd voor een bovenlokale publieke overslagkade. Deze kan op termijn wel doorgroeien tot een MPT.
Bedrijventerrein Coupure (GBTID: 3622) Oudenaarde		
Cluster Deinze-Noord		
Bedrijventerrein Deinze Noord (GBTID: 3711)	Bovenlokale publieke overslagkade → blijft zo behouden in de shortlist	Dit blijft een ideale locatie voor een bovenlokale publieke overslaglocatie. Uit de cluster Deinze Noord worden 2 bedrijventerrein geschrapt. Het bedrijventerrein Gentsesteenweg en Gentse steenweg-Astene blijken niet geschikt.
Bedrijventerrein Clemence Dossche (GBTID: 3750) met de lokale publieke kade vaartbrug		
Bedrijventerrein Canteclaer (GBTID: 3758)		
Cluster Burcht		
Bedrijventerrein Argex (GBTID: 4937)	MPT opgenomen in bovenlokaal netwerk	Cluster Burcht beschikt over de potentiële volumes en wordt opgenomen zodanig dat het netwerk meer dekkend wordt voor de provincie. De nabijheid van de haven wordt niet gezien als een nadeel omdat deze voornamelijk gericht is op zeeschepen en in mindere mate op binnenvaart. De MPT in de cluster Burcht kan daarom werken als aanvulling op de haven. Binnen de cluster geniet het bedrijventerrein Argex de voorkeur voor het ontwikkelen van een MPT
Bedrijventerrein Oeverkant (GBTID: 5266)		



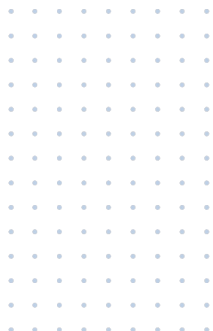


Resterende locaties longlist bovenlokale publieke overslagkades en MPT's		
Bedrijventerrein Bilksken (GBTID: 4652) en Bierstalkaai (Lievegem) (GBTID: 4652)	Verdere uitbouw bovenlokale publieke overslaglocatie → de bestaande bovenlokale publieke kade blijft behouden, maar wordt niet verder uitgebouwd	De kade Ringvaart - Kiekenbosstraat (ex-ACLAGRO), gelegen op het bedrijventerrein Ringvaart Kiekenbosstraat(GBTID: 86) – Gent is gunstiger gelegen en geniet de voorkeur voor de uitbouw van een bovenlokale publieke kade
Bedrijventerrein Legen Heirweg (Gavere) (GBTID: 5195)	MPT→ de lokale publieke kade blijft behouden. De locatie werd niet weerhouden in het bovenlokaal netwerk	De cluster Oudenaarde Zuid draagt de voorkeur als locatie voor een MPT/ bovenlokale publieke kade (ook door lopend onderzoek)
Bedrijventerrein Eegene (Dendermonde) (GBTID: 4442)	MPT /CT→ De locatie werd niet weerhouden in het bovenlokaal netwerk	Bedrijventerrein Briel (GBTID: 3605) beschikt over meer potentiële volumes dan dit terrein. Bovendien kwam uit het participatiemoment naar voor dat deze locatie hiervoor niet is uitgerust en dat de omgeving extra vrachtverkeer niet kan ontvangen. Bedrijventerrein Briel geniet daarom de voorkeur voor de MPT.
Bedrijventerrein Kwatrecht (Wetteren) (GBTID: 5096)	MPT /CT → bovenlokale publieke overslagkade	Vanuit participatiemoment werden sterke bezorgdheden geuit rond ontsluiting. Daarom wordt ervoor gekozen om dit te herdefiniëren naar een bovenlokale publieke overslagkade, met de mogelijkheid dat deze op termijn doorgroeit naar een MPT. Het volume-potentieel is er alvast.
Bedrijventerrein Belgomine (GBTID: 4717) (Temse)	MPT → private kade blijft behouden. De locatie werd niet weerhouden in het bovenlokaal netwerk	Het bedrijventerrein Belgomine ligt in de nabijheid van natuurgebied. Het bedrijventerrein Briel (GBTID: 3605) beschikt bovendien over meer potentiële volumes dan dit terrein. Bedrijventerrein Briel geniet daarom de voorkeur voor de MPT.





Bedrijventerrein Briel (GBTID: 3605) (Baasrode)	MPT /CT → MPT	Dit bedrijventerrein scoort het beste van de omliggende bedrijventerreinen voor een MPT omwille van de potentiële volumes en haar ligging.
Bedrijventerrein De Zaat (GBTID: 4717) (Temse)	MPT → private kade blijft behouden. De locatie werd niet weerhouden in het bovenlokaal netwerk	De ontsluiting van dit bedrijventerrein over de weg is ondermaats. Het bedrijventerrein Briel (GBTID: 3605) beschikt bovendien over meer potentiële volumes dan dit terrein. Bedrijventerrein Briel geniet daarom de voorkeur voor de MPT
Tijsluis (Dendermonde) (GBTID: 3709)	Bovenlokale publieke overslaglocatie → onderzoekslocatie voor een bovenlokale publieke kade binnen het bovenlokaal netwerk.	Deze locatie werd niet vergund als bovenlokale publieke overslagkade. De bestaande situatie is een gedoogde toestand, waarbij gebruik gemaakt wordt van de opportuniteit van de aanlegkade van de Tijsluis. De mobiliteitsafwikkeling over de weg en de vergunningentoestand zijn belangrijke randvoorwaarden om op deze locatie een bovenlokale publieke kade te ontwikkelen. Om het potentieel van de locatie beter in te schatten, is verder onderzoek nodig. Daarom wordt het als onderzoeksgebied aangeduid





Bijkomende opmerkingen

- 1) We vermelden expliciet nogmaals dat sommige publieke kades in de toekomst kunnen evolueren naar MPT's.
- 2) Tijdens de gesprekken met de gemeenten werd door sommige gemeenten de aandacht gevestigd op de blinde vlek in de Denderregio en de Vlaamse Ardennen. Deze regio's in Oost-Vlaanderen vallen niet binnen het bedieningsgebied van een MPT. Wanneer binnen **de cluster Oudenaarde Zuid**, de **cluster Aalst Noord** en op het bedrijventerrein **Kwatrecht in Wetteren** een MPT zou worden uitgebouwd, wordt deze regio wel bediend. Op dit moment is het niet realistisch om op deze locaties een MPT te ontwikkelen. Dit is te wijten aan de lage bevaarbaarheid van de waterweg en/of een ontbrekend volume aan potentiële goederenstromen. We willen echter niet uitsluiten dat deze publieke kades in de toekomst kunnen evolueren naar MPT's wanneer de omstandigheden wijzigen. Om de ontwikkeling van publieke kade naar MPT mogelijk te maken, is de aanwezigheid of mogelijkheid van gronden achter de kade cruciaal.
- 3) Bovenlokale publieke overslagkades ontvangen specifieke goederenstromen. Stromen die niet per se behandeld worden op MPT's. Voor de fijnmazigheid van het netwerk moet er dus ook gelet worden dat bij de transitie van een bovenlokale publieke overslagkade naar een MPT ook nog de stromen voor de bovenlokale publieke kaaimuur behandeld kunnen worden.

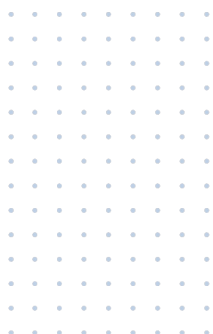
7.5 Definiëren van het TO-BE bovenlokaal netwerk

Het bovenlokaal netwerk gevisualiseerd

We leggen specifiek een bovenlokaal netwerk. We kijken daarvoor enkel naar locaties die een bovenlokale rol opnemen. Zo maken bedrijventerreinen waar reeds overslag plaatsvindt niet persé deel uit van het bovenlokaal netwerk, maar kunnen zij zeker een ondersteunende en meer lokale rol in het netwerk opnemen.

Op basis van de voorgaande stappen, ziet het bovenlokaal netwerk voor watergebonden bedrijventerreinen in Oost-Vlaanderen er uit als volgt:

Het definitief netwerk bestaat uiteindelijk uit de volgende combinaties van overslaglocaties en vestigingsmilieus. Naast de voorkeurlocaties zijn ook runner-uplocaties gedefinieerd. Dit zijn back-up locaties die ten goede komen aan de robuustheid van het netwerk.





Naam	Bovenlokale Publieke kademuur	MPT	Container-terminal	Runner-up
Cluster Aalter met ROC Aalter op het bedrijventerrein Woestijne (GBTID: 3488)		X	X	Geen, want reeds operationeel
Cluster Gent-Zuid				De huidige mobiliteitsinfrastructuur biedt op dit moment slechts beperkte mogelijkheden om bijkomend watergebonden goederenvervoer te ontwikkelen. Om het potentieel van de locatie beter in te schatten, is verder onderzoek nodig. Daarom wordt het als onderzoeksgebied weergegeven op de visiekaart.
Cluster Burcht (BKZ)		X		Binnen de cluster Burcht, bevinden zich 2 bedrijventerreinen. Het bedrijventerrein Argex (GBTID: 4937) is de voorkeurslocatie voor het ontwikkelen van een MPT, het bedrijventerrein Oeverkant (GBTID: 5266) is de runner-up.
Bedrijventerrein Bilksken (GBTID: 4652) met Bierstalkaai (Lievegem)	X			Geen, want reeds operationeel
Cluster Wondelgem – Evergem met kade Ringvaart Kiekenbosstraat Gent	X			Bedrijventerrein Bilksken (GBTID: 4652)
Openbare terminal Tijsluis Dendermonde				De bestaande situatie is een gedoogde toestand, waarbij gebruik gemaakt wordt van de opportuniteit van de



				aanlegkade van de Tijsluis. De mobiliteitsafwikkeling over de weg en de vergunningtoestand zijn belangrijke randvoorwaarden om op deze locatie een bovenlokale publieke kade te ontwikkelen. Om het potentieel van de locatie beter in te schatten, is verder onderzoek nodig. Daarom wordt het als onderzoeksgebied aangeduid.
Cluster Deinze Noord	X			Binnen de cluster Deinze Noord bevinden zich verschillende bedrijventerreinen en een lokale publieke kade. Er werd nog geen voorkeurslocatie bepaald voor de bovenlokale publieke kade. Hiervoor is verder onderzoek noodzakelijk. De verschillende locaties binnen de cluster doen dienst als elkaars runner-up.
Cluster Oudenaarde Zuid	X			De cluster Oudenaarde Zuid bestaat uit 2 bedrijventerreinen (Coupure GBTID: 3622 en Meersbloem GBTID: 4660) die als elkaars runner-up fungeren
Bedrijventerrein Kwatrecht (GBTID:5096) (Wetteren)	X			Geen runner-up
Bedrijventerrein Briel (GBTID:505) (Baasrode)		X		Geen runner-up
Cluster Aalst Noord	X			Binnen de cluster Aalst Noord bevinden zich verschillende bedrijventerreinen. Het bedrijventerrein Aalst Noord II



				(GID 3626), is de voorkeurslocatie voor het ontwikkelen van een bovenlokale publieke kade, de andere bedrijventerreinen fungeren als een runner-up
--	--	--	--	--

Realisatiegericht: een drierapsraket

Een realiteitsgericht bovenlokaal netwerk staat steeds centraal. Om het realisatiegerichte te kunnen realiseren, is het belangrijk dat er gestart wordt vanuit locaties die nu al een sterke functie opnemen in het netwerk. Daarop verder bouwend kunnen er vervolgens nieuwe locaties worden toegevoegd. Binnen het aspect van het realisatiegericht worden daarom drie categorieën van soorten locaties geformuleerd:

1. Volwaardige locatie: De infrastructuur en fysieke randvoorwaarden om gebruik te kunnen maken van de overslaglocatie zijn aanwezig. Dit gaat onder andere over de kaaimuur, het kaaiplateau, de ontsluiting van de kade en in geval van een MPT de aanwezigheid van achterliggende gronden, noodzakelijk voor het laden, lossen en opslaan van goederen. Wanneer we spreken van een volwaardige locatie, voldoet deze aan het toekomstbeeld dat we bij deze overslagtypologie hebben.
2. Opwaarderen infrastructuur overslagtypologie: De infrastructuur aan de overslaglocatie is onvoldoende of nog niet aanwezig. Infrastructurele ingrepen moeten gebeuren om tot het toekomstbeeld van de overslagtypologie te komen.

Dit kan inhouden dat er een nieuwe kade moet worden gebouwd, of dat de bestaande kade of ontsluiting er naartoe moet worden aangepast. Bij de realisatie van een MPT kan dit gaan over het verwerven of inrichten van achterliggende percelen. Bij de aanleg of opwaardering van infrastructuur, zullen vaak ook flankerende maatregelen noodzakelijk zijn.
3. Louter flankerend beleid overslagtypologie: De basis infrastructuur van de overslaglocatie is voorzien. Mogelijks moeten nog kleine ingrepen gebeuren om te voldoen aan het toekomstbeeld van de voorziene overslagtypologie. Dit kunnen kleine infrastructurale ingrepen zijn, maar vaker gaat het over beleidsmatige aanpassingen. Bijvoorbeeld het aanpassen van bewegwijzering, het herinrichten van een kruispunt, het aanpassen van fietsroutes i.f.v. de overslaglocatie, het zoeken van een geschikte uitbater van een MPT, het samenbrengen van bedrijven die gebruik kunnen maken van de overslaglocatie,...

Deze categorieën zijn leidend bij het ontwikkelen van de strategische acties, die in hoofdstuk 8 worden besproken.

Vestigingsmilieus en overslagtypologieën die elkaar versterken

De overslaglocaties zijn leidend voor de opbouw van het netwerk. De aan de overslaglocaties gekoppelde terreinen zijn in sommige gevallen nog niet geschikt voor de soorten bedrijven die daar in de toekomst gevestigd moeten worden.



Door het wijzigen van het vestigingsmilieu van een bedrijventerrein zorgen we ervoor dat dit bedrijventerrein geschikt is om het type bedrijven te huisvesten dat we graag op deze locatie zien.

Een dergelijke wijziging kan gerealiseerd worden door gerichte investeringen en maatregelen (bijv. bijkomende infrastructuur, aanpassen percelering, opmaken van een uitgiftebeleid, aanpassen van bestemmingen, wijzigen van inrichtingsvoorwaarden, toepassen van milderende maatregelen ter bescherming van kwetsbare gebieden in de omgeving, aanstellen van een bedrijventerreinbeheerder, herstructurering van het bedrijventerrein, ...).

Voor sommige bedrijventerreinen trachten we dus een opwaardering van het vestigingsmilieu te krijgen door gerichte ingrepen voor te stellen. Zo kunnen synergie-effecten tussen het type overslaglocatie en het juiste vestigingsmilieu in het toekomstig netwerk worden gewaarborgd. Met de ideale combinatie kunnen we de grootste efficiëntiewinsten realiseren en zoveel mogelijk goederen naar het water brengen.

- **Cluster Aalter (Lakeland, Woestijne) met ROC Aalter:** functioneel kleinschalig milieu → functioneel grootschalig milieu. De terminal is onlangs voltooid en de locatie zal in de toekomst aan belang winnen. Hierdoor evolueert ook het gewenste vestigingsmilieu mee. Uit de analyse blijkt dat er bij de ruimtelijke ligging, logistieke ontsluiting en duurzame bereikbaarheid nog aandachtspunten zijn. De ruimtelijke ligging ligt grotendeels vast, maar vormt geen belemmering om verder te werken aan een passend ontwikkelpad. Voor de logistieke ontsluiting en duurzame bereikbaarheid scoort enkel Woestijne momenteel nog niet voldoende. Het is aangewezen te onderzoeken hoe deze aspecten verder kunnen worden geoptimaliseerd zodat de locatie maximaal kan inspelen op de toekomstige kansen.
- **Bedrijventerrein Bilksken met Bierstalkaai (Lievegem):** gemengde zone → functioneel kleinschalig milieu. Als een locatie met een bovenlokale publieke overslagkade moeten hier in de toekomst voornamelijk bedrijven gevestigd worden die tot een functioneel kleinschalig milieu behoren. Ook hier komt de ruimtelijke ligging niet overeen met dit milieu. Door de ruimtelijke nabijheid van de cluster Wondelgem-Evergem wordt deze locatie echter als aantrekkelijk voor bijbehorende bedrijven beschouwd mits een betere connectie met deze cluster.
- **Cluster Deinze Noord (Deinze Noord, Canteclae, Clemence Dossche en lokale publieke kade Vaartbrug):** functioneel kleinschalig milieu → functioneel grootschalig milieu. Door de versterking van de locatie als een deel van het bovenlokaal netwerk moeten de watergebonden terreinen toekomstig voldoen voor een grootschalig milieu. Dit betreft de logistieke ontsluiting en duurzame bereikbaarheid. Ook hier moet worden onderzocht in hoeverre door gerichte investeringen de ontsluiting geoptimaliseerd kan worden. De ontsluiting via de weg is vandaag voor alle terreinen niet evident en moeilijk op te lossen. Watergebonden transport biedt mogelijkheden om een gedeelte van de logistieke stromen van de weg te halen.
- **Cluster Oudenaarde-Zuid (Coupure, Meersbloem):** functioneel kleinschalig milieu → functioneel grootschalig milieu. Met de positionering van de bovenlokale publieke overslagkade in deze regio moeten in de toekomst bedrijven worden aangetrokken die tot een grootschalig milieu behoren. Vandaag is er hier voor dit milieu geen voldoende logistieke ontsluiting. Het is te onderzoeken welke maatregelen kunnen bijdragen aan een verbetering van de situatie. Ook in het VLAIO-traject bovenlokaal uitgiftebeleid wordt deze cluster voor een grootschalig milieu gecategoriseerd.
- **Bedrijventerrein Briel (Baasrode):** → functioneel kleinschalig milieu. De locatie neemt voor deze regio in het oosten van de provincie een belangrijke rol in het toekomstige netwerk in.



Het daaraan gekoppelde bedrijventerrein heeft in de objectieve matching niet gescoord. In combinatie met een MPT is het bedrijventerrein in de toekomst voor een kleinschalig milieu voorzien. Optimalisatie is nodig bij de ligging ten opzichte van de open ruimte structuren. In dit geval moet worden onderzocht in hoeverre door maatregelen ter bescherming van de omliggende natuurgebieden een intensiever gebruik mogelijk is.

- **Cluster Burcht (Oeverkant, Argex):** → functioneel kleinschalig milieu. In het toekomstige netwerk is deze locatie voorzien voor een MPT. Het bedrijventerrein is als onderdeel van het netwerk best geschikt voor een kleinschalig milieu. Net als in Briel zijn er met de kwalificatie vooral verbeteringen nodig voor de ligging ten opzichte van de open ruimte structuren.

Bij de opmaak van de visie kennen we voor één cluster of één bedrijventerrein hetzelfde vestigingsmilieu voor. In de realiteit kunnen verschillende vestigingsmilieus voorkomen binnen een cluster en zelfs binnen éénzelfde bedrijventerrein. Bij de opmaak van een actieplan of bovenlokaal uitgiftebeleid voor deze cluster of dit bedrijventerrein wordt de locatie, de gevestigde bedrijven, de ontsluiting en de omgeving meer in detail bekeken. Op basis van dit onderzoek worden de vestigingsmilieus verfijnd. Zo kan het bijv. zinvol zijn om een bedrijventerrein op te splitsen in een gemengd milieu, meer aangrenzend aan de woonkern en een functioneel kleinschalig milieu langsheen de waterweg. Binnen de visie is dit perfect mogelijk, al moet er steeds over gewaakt worden dat er voldoende ruimte gevrijwaard wordt voor watergebonden bedrijvigheid op de aangeduide locaties (knopen) van ons netwerk

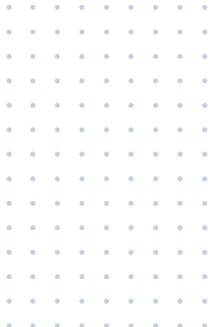
Door de vestigingsmilieus van de bedrijventerreinen aan te passen, kunnen deze terreinen zich beter economisch profileren. Hierdoor kunnen ze elkaar beter aanvullen en versterken we ons netwerk. Hoe we van de huidige naar de toekomstige vestigingsmilieus zullen evolueren, wordt behandeld in hoofdstuk 8 'strategische acties.

Onderstaande tabel visualiseert de opdeling van de locaties in de categorieën.

Gebalanceerde ingaande en uitgaande stromen

Zoals in 7.1.2 werd aangehaald: "De opdeling naar geladen- en gelost is relevant om bij de toekomstige uitbouw van het netwerk type van bedrijven aan te trekken met economische activiteiten die sterk complementair en synergetisch kunnen zijn met reeds bestaande stromen. Het beter kunnen koppelen van bestaande stromen aan potentieel balancerende stromen is relevant voor de robuustheid van het bovenlokale netwerk. Concreet kan dit dus worden bereikt door enerzijds ladingen en lossingen beter op elkaar af te stemmen zodat volumeschommelingen kunnen worden geëgaliseerd. Anderzijds kan er worden gekeken naar het opzetten van samenwerkingsverbanden tussen (huidige en toekomstige) bedrijven met complementaire stromen om het netwerk robuuster te maken en integraal uit te breiden naar de volledige provincie Oost-Vlaanderen.

In het TO-BE bovenlokaal netwerk is deze balancering dan ook gerealiseerd. Niet door infrastructuraanpassingen, maar door faciliterende strategische acties. Dit wordt in het volgende hoofdstuk verder behandeld en hier al visueel samenvattend getoond.





	Volwaardige locatie	Flankerend beleid	Opwaarderen overslag-infrastructuur	Aanpassen vestigingsmilieu
Cluster Aalter met ROC Aalter op het bedrijventerrein Woestijne (GBTID: 3488)	X			X
Cluster Gent Zuid (in onderzoek)				
Cluster Burcht (BKZ)			X	
Bedrijventerrein Bilksken met Bierstalkaai (Lievegem)	X			X
Cluster Wondelgem – Evergem met kade Ringvaart Kiekenbos Gent			X	
Openbare terminal Tijsluis Dendermonde (in onderzoek)				
Cluster Deinze Noord			X	X
Cluster Oudenaarde Zuid			X	X
Bedrijventerrein Kwatrecht (GBTID:5096) (Wetteren)			X	
Bedrijventerrein Briel (GBT3505) (Baasrode)			X	X
Cluster Aalst Noord			X	



Overzicht definitief netwerk

LOCATIE	OVERSLAGTYPOLOGIE	VESTIGINGSMILIEU	DRIETRAPSRAKET	MOTIVATIE
Cluster Gent-Zuid				
Bedrijventerrein E40 R40 Kanaal van Zwijnaarde (GBTID: 4749), beter gekend als eiland Zwijnaarde, gelegen in de cluster Gent Zuid	Onderzoeksgebied binnen het bovenlokaal netwerk	Nog te bepalen	Nvt	De huidige mobiliteitsinfrastructuur biedt op dit moment slechts beperkte mogelijkheden om bijkomend watergebonden goederenvervoer te ontwikkelen. Om het potentieel van de locatie beter in te schatten, is verder onderzoek nodig. Daarom wordt het als onderzoeksgebied weergegeven op de visiekaart.
Bedrijventerrein E17 E40 Zwijnaarde Gent (GBTID: 3639) (Zwijnaarde II)				
Bedrijventerrein E17 E40 Zwijnaarde Gent (GBTID: 3640) (Zwijnaarde III)				
E17 R4 Ottergemsesteenweg Gent Merelbeke-Melle (GBTID: 5295)				
R4 Merelbeke Merelbeke-Melle (GBTID: 5186)				
Cluster Wondelgem-Evergem				
Bedrijventerrein (GBTID: 86) Ringvaart Kiekenbosstraat – Gent met de kade Ringvaart - Kiekenbosstraat	Bovenlokale publieke overslagkade	Functioneel grootschalig milieu	Opwaarderen infrastructuur	Bij het toepassen van de netwerklogica is gebleken dat deze cluster een geschikte locatie vormt voor een bovenlokale publieke overslagkade. De bestaande kade Ringvaart – Kiekenbosstraat geniet de voorkeur om omgebouwd te worden tot publieke kade.
Bedrijventerrein R4 Industrieweg Wondelgem-Mariakerke (GBTID: 3840)				



Bedrijventerrein Ringvaart Durmakker – Evergem (GBTID: 4630)				Op termijn kan deze eventueel doorgroeien tot een MPT.
Cluster Aalst-Noord				
Bedrijventerrein Aalst-Noord II (Hofstade) (GBTID: 3626)	Bovenlokale publieke overslagkade	Functioneel grootschalig milieu	Opwaarderen infrastructuur	De Dender heeft een te lage vaarwegklasse, bezit twee sluizen en een beperkte onderdoorgang van een brug. Eventuele toekomstige uitbreiding van de vaarwegcapaciteit kan de uitbouw van een MPT mogelijk maken. Voorlopig lijkt een bovenlokale publieke kade aangewezen. De voorkeurslocatie voor deze bovenlokale publieke kade is het bedrijventerrein Aalst Noord II aangezien hier reeds kades aanwezig zijn.
Bedrijventerrein Aalst-Noord III (Tragel 2/2) (GBTID:3571)				
Bedrijventerrein Aalst-Noord V (GBTID: 5502)				
Cluster Aalter				
Bedrijventerrein Woestijne (GBTID: 4265) Aalter	MPT	Functioneel grootschalig milieu	Volwaardige locatie	Gezien de bestaande ROC Aalter is het logisch om dit op te nemen in het bovenlokaal netwerk.
Bedrijventerrein Lakeland (GBTID: 3488) Aalter				
Cluster Oudenaarde-Zuid				
Bedrijventerrein Meersbloem (GBTID: 4660) Oudenaarde	Bovenlokale publieke overslagkade	Functioneel grootschalig milieu	Opwaarderen infrastructuur	De potentiële volumes voor een MPT bevinden zich rond de minimumgrens voor deze terreinen. Echter merken we een grote kannibalisatie (meer dan 50% overlap van de afzet) met de West-Vlaamse terminals). De combinatie van deze argumenten zorgt
Bedrijventerrein Coupure (GBTID: 3622) Oudenaarde				

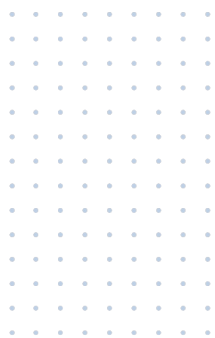


				ervoor dat er wordt geopteerd voor een bovenlokale publieke overslagkade. Dit kan op termijn wel doorgroeien tot een MPT.
Cluster Deinze-Noord				
Bedrijventerrein Deinze-Noord (GBTID: 3711)	Bovenlokale publieke overslagkade	Functioneel grootschalig milieu	Opwaarderen infrastructuur	Dit blijft een ideale locatie voor een bovenlokale publieke overslaglocatie o.w.v. de potentiële volumes in een straal van 5 km.
Bedrijventerrein Clemence Dossche (GBTID: 3750) met de lokale publieke kade Vaartbrug				
Bedrijventerrein Canteclaer (GBTID: 3758)				
Cluster Burcht				
Bedrijventerrein Argex (GBTID: 4937)	MPT	Functioneel kleinschalig milieu	Opwaarderen infrastructuur	Cluster Burcht beschikt over de potentiële volumes en wordt opgenomen zodanig dat het netwerk meer dekkend wordt voor de provincie. De nabijheid van de haven wordt niet gezien als een nadeel omdat deze voornamelijk gericht is op zeeschepen en in mindere mate op binnenvaart. De MPT in de cluster Burcht kan daarom werken als aanvulling op de haven. Binnen de cluster Burcht draagt het bedrijventerrein Argex de voorkeur voor de ontwikkeling van een MPT.
Bedrijventerrein Oeverkant (GBTID: 5266)				



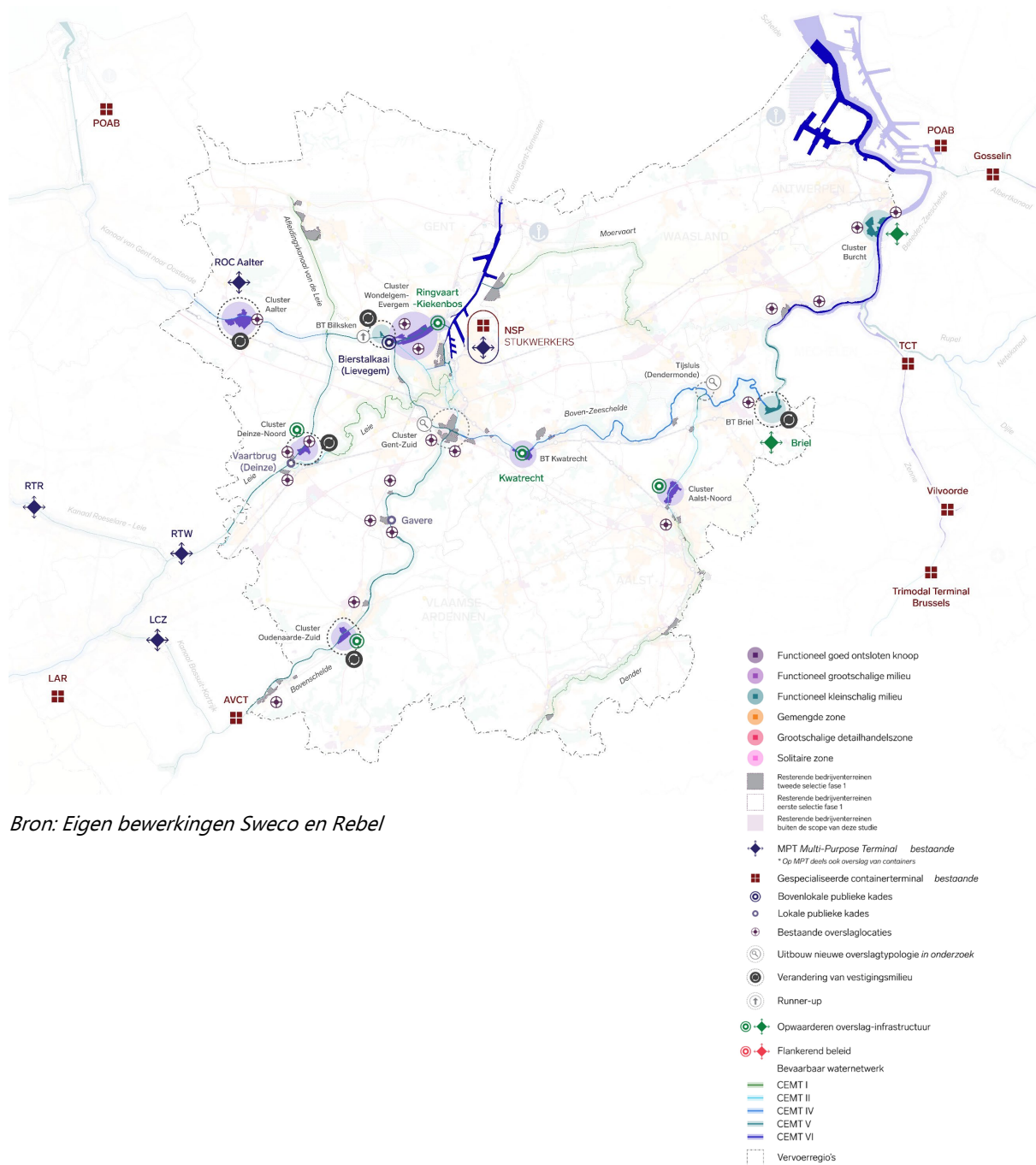
Resterende locaties longlist bovenlokale publieke overslagkades en MPT's

Bedrijventerrein Bilksken (GBTID: 4652) met kade Bierstalkaai (Lievegem)	Bovenlokale publieke overslagkade	Gemengde zone → functioneel kleinschalig milieu	Volwaardige locatie	De locatie neemt momenteel al een (bovenlokale) publieke functie op. De potentiële volumes tonen aan dat dit ook voor een bovenlokale functie kan.
Bedrijventerrein Kwatrecht (Wetteren)) (GBTID: 5096)	Bovenlokale publieke overslagkade	Functioneel grootschalig milieu	Opwaarderen infrastructuur	Vanuit participatiemoment werden sterke bezorgdheden geuit rond ontsluiting. Daarom wordt ervoor gekozen om dit te herdefiniëren naar een bovenlokale publieke overslagkade, met de mogelijkheid dat dit op termijn doorgroeit naar een MPT. Het volume-potentieel is er alvast.
Bedrijventerrein Briel (GBTID: 4763) (Baasrode)	MPT	functioneel kleinschalig milieu	Opwaarderen infrastructuur	Dit bedrijventerrein scoort het beste van de omliggende bedrijventerreinen voor een MPT omwille van de potentiële volumes en haar ligging.
Openbare terminal Tijsluis Dendermonde	Onderzoeksgebied binnen het bovenlokaal netwerk	Nog te bepalen	Nvt	De bestaande situatie is een gedoogde toestand, waarbij gebruik gemaakt wordt van de opportuniteit van de aanlegkade van de Tijsluis. De mobiliteitsafwikkeling over de weg en de vergunningentoestand zijn belangrijke randvoorwaarden om op deze locatie een bovenlokale publieke kade te ontwikkelen. Om het potentieel van de locatie beter in te schatten, is verder onderzoek nodig. Daarom wordt het als onderzoeksgebied aangeduid.





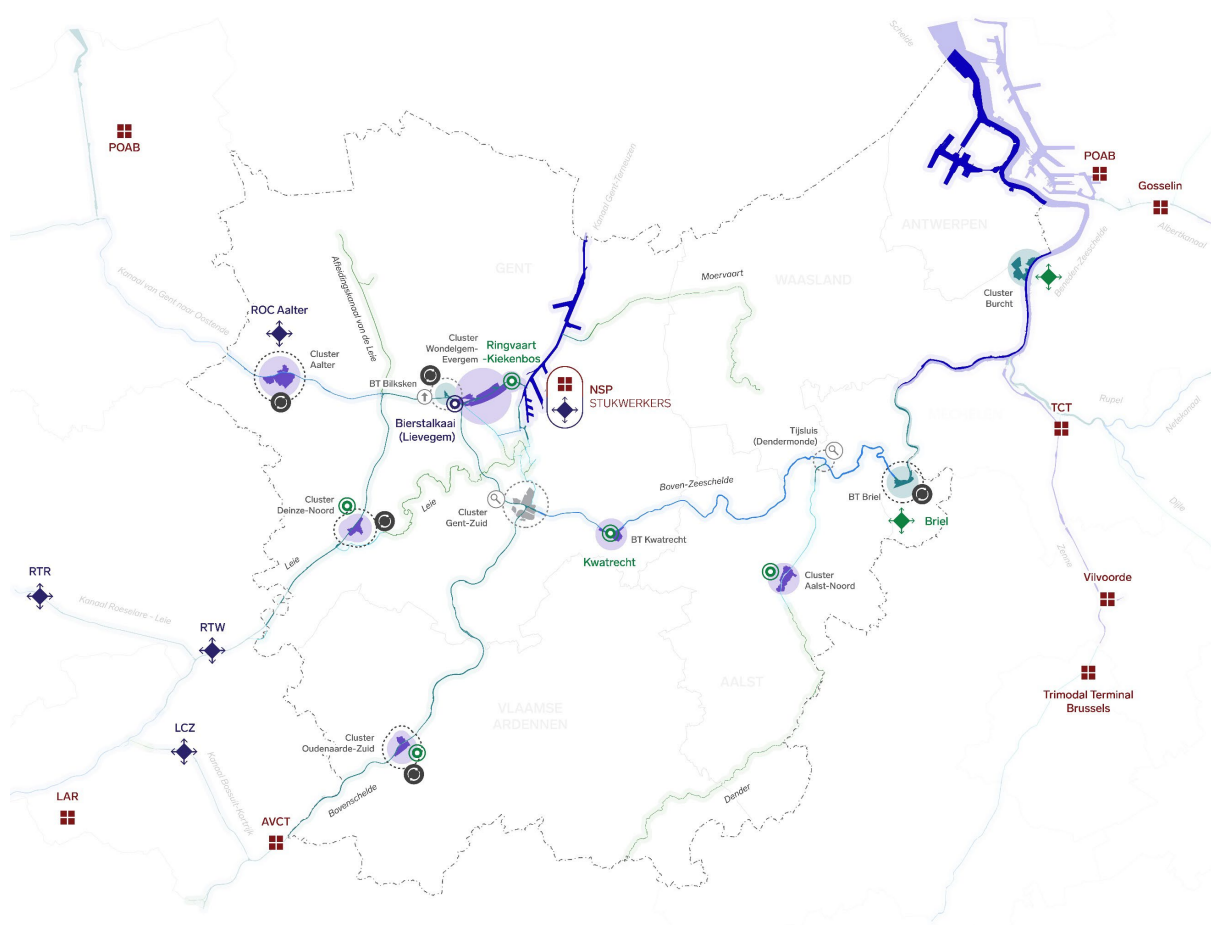
FIGUUR 13: VISIE BOVENLOKAAL NETWERK INCL. ACTIES (DE BESTAANDE LOCATIES)



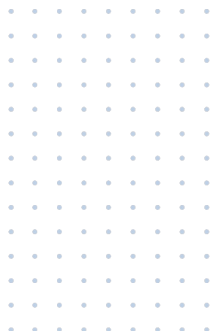
Bron: Eigen bewerkingen Sweco en Rebel



FIGUUR 14: VISIE BOVENLOKAAL NETWERK INCL. ACTIES (ZONDER BESTAANDE LOCATIES)



Bron: Eigen bewerkingen Sweco en Rebel



8. Voorstel tot strategische acties

Dit hoofdstuk beschrijft de strategische acties die bijdragen aan het versnellen van de transitie. Op deze manier kan er van de huidige versnipperde situatie (AS-IS) naar het samengestelde en functionele bovenlokale netwerk (TO-BE) van watergebonden bedrijventerreinen geëvolueerd worden. De acties zijn opgebouwd op basis van:

- De netwerklogica zoals uitgewerkt in hoofdstuk 7
- De noden en potenties per vaarcorridor
- De capaciteitsvereisten voor overslag, bedrijvigheid en multimodale ontsluiting
- De beperkte beschikbaarheid van strategische watergebonden ruimte

De provincie Oost-Vlaanderen neemt hierbij een regisserende rol op, gericht op het waarborgen van consistentie tussen gemeenten, het creëren van ruimtelijke voorwaarden voor economische ontwikkeling en het optimaliseren van de inzet van de waterweg als logistieke drager. De Vlaamse Waterweg (DVW) vervult een coördinerende (waterwegtechnische) rol (ook voor het verwerven van strategische grondposities), terwijl de provincie instaat voor de provinciale vertaling via PRUP's, masterplanning en terreinbeheer, Intercommunales en POM ondersteunen de economische operationalisering.

Dit hoofdstuk is opgebouwd rond vier strategische acties:

1. Governance en regie
2. Ontsluiting en clustering
3. Samenwerking en netwerking
4. Ruimtelijke optimalisatie en planologische verankering

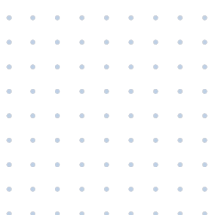
8.1 STRATEGISCHE ACTIE 1 — Governance en regie van het bovenlokaal netwerk

De realisatie van het bovenlokaal netwerk vereist een **bestuurlijk kader** waarin keuzes voor vestigingsmilieus, functies en investeringen niet langer op een versnipperde manier worden genomen, maar binnen één gedeelde structuur. De provincie en DVW worden hiervoor verankerd in een **overkoepelende governancestructuur**.

Deze overkoepelende governancestructuur treedt hierbij op als bovenlokale regisseur, om op basis van de netwerklogica richting te geven aan gemeentelijke beslissingen, intergemeentelijke samenwerking en mogelijke prioriteiten.

Het bovenlokaal netwerk fungeert als **ruimtelijke drager voor ontwikkeling**, waarbij de verschillende knooppunten een complementaire rol opnemen. Deze rolverdeling is essentieel om overlappingen, suboptimale investeringen en gebrek aan schaalvoordeel te vermijden.

Deze strategische actie kan verder uitgewerkt worden. Hieronder wordt de verankering van het bovenlokaal netwerk en inbedding in bestaande overlegstructuren aangetikt.





Actie 1.1 — Verankering van het bovenlokaal netwerk als provinciale structuurdrager

Duiding

De bovenlokale logica staat of valt met het formeel opnemen van het netwerk in het provinciale beleidskader en de beleidsdocumenten van De Vlaamse Waterweg. Door deze verankering worden strategische locaties expliciet gekoppeld aan hun ruimtelijke en economische rol, wordt sturingskracht opgebouwd en worden inconsistenties tussen gemeenten geminimaliseerd.

Operationele invulling

- Valideren van het bovenlokaal netwerk, inclusief hiërarchie van locaties (volwaardig, opwaardering, flankerend);
- Integratie van netwerkprincipes (op hoofdlijnen) in het Provinciaal Beleidsplan Ruimte;
- Verplichte toepassing bij provinciale adviezen op RUP's en strategische projecten;
- Jaarlijkse evaluatie van evolutie totstandkoming netwerk.

Rolverdeling

ELEMENT	ACTOR
Mogelijke partners	Provincie – Dienst ruimtelijke planning, DVW, POM, intercommunales
Mogelijke uitvoerders	Gemeenten, intercommunales, terreinbeheerders
Horizon	Korte termijn

Actie 1.2 — Inbedding bovenlokaal netwerk in bestaande overlegstructuren

Duiding

Door de complexiteit van watergebonden ontwikkeling en de nood aan intergemeentelijke afstemming is een structureel overleg noodzakelijk om ruimtelijke conflicten te vermijden, strategische keuzes te coördineren en fasering van investeringen af te stemmen. Dit kan aansluiting vinden bij bestaande overlegstructuren, zoals KGO, eNES of dergelijke. Om de slagkracht en de uitvoering van de doelen te waarborgen, moeten ook stakeholders bij de Vlaamse overheid en de betrokken gemeenten (ambtenaars, college, gebiedsregisseurs) op geschikte momenten worden betrokken.

Op deze platformen kunnen de volgende punten worden besproken

- Synchronisatie tussen waterwegbeheer en ruimtelijke ordening;
- Realisatie van gebiedsprogramma's;
- Corridorgerichte aanpak;
- Interbestuurlijke gegevensdeling en monitoring.

Operationele invulling

- Structurele afstemming van RUP's;
- Jaarlijkse monitoring van overslagvolumes en benutting per knooppunt;





Rolverdeling

ELEMENT	ACTOR
Mogelijke partners	Trekkers overlegplatform, DVW, Provincie, POM, intercommunales
Mogelijke uitvoerders	Gemeenten, bedrijven
Horizon	Opstart korte termijn, continue opvolging

8.2 STRATEGISCHE ACTIE 2 — Ontsluiting en economische clustering (transport-economische instrumenten)

De versterking van het bovenlokaal netwerk veronderstelt een ontsluitings- en mobiliteitssysteem dat de netwerklogica actief ondersteunt. Strategische knooppunten en clusters kunnen hun bovenlokale rol slechts opnemen wanneer ze multimodaal, betrouwbaar en toekomstgericht verbonden zijn met hun hinterland en met elkaar. Vandaag zijn deze verbindingen vaak historisch gegroeid, versnipperd georganiseerd en onvoldoende afgestemd op de beoogde schaal en functie van de locaties.

Deze strategische actie vertrekt vanuit de noodzaak om ontsluiting en economische clustering niet langer afzonderlijk te benaderen, maar als samenhangende transport-economische opgave. Door gerichte mobiliteitsprogramma's, corridorgerichte ingrepen en de koppeling van niet-watergebonden clusters aan watergebonden hubs, wordt het netwerk functioneel versterkt en worden schaalvoordelen en modal shift mogelijk gemaakt.

Deze strategische actie kan verder uitgewerkt worden. Hieronder worden enkele voorbeelden gegeven.

Actie 2.1 — Optimalisatie multimodale bereikbaarheid van strategische locaties (locatie-specifiek)

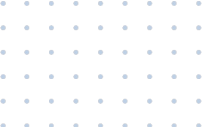
Duiding

Strategische locaties trekken bovenlokale stromen aan. Een optimale ontsluiting van de overslaglocaties en bedrijventerreinen is dus cruciaal om het netwerk goed te laten functioneren. De bedrijven moeten erop kunnen vertrouwen dat hun goederen via alle vervoersmodi efficiënt en veilig kunnen worden vervoerd.

Voor alle strategische locaties zou best worden onderzocht welke knelpunten er zijn voor verkeer in het algemeen en goederentransport. Dit betreft in eerste instantie de waterwegen – in het kader van een optimale stimulering van het vervoer via het water.

Voor een optimale afhandeling van het transport is echter ook een krachtig netwerk van wegen noodzakelijk. Zij waarborgen een optimale afhandeling tussen hubs en hinterlandclusters. Als derde pijler kan bij enkele locaties ook spoor een rol spelen. Naast het goederenvervoer moet ook de bereikbaarheid van de locaties voor medewerkers worden meegenomen (OV, fietsverbindingen).

Uiteindelijk moet er voor elke strategische locatie een voorstel voor noodzakelijke maatregelen in de infrastructuur worden uitgewerkt, in het kader van een optimaal netwerk. Hiervoor moet de expertise





van MOW en de vervoerregio's worden gebruikt, die ook de hele provincie in beeld hebben. De resultaten maken deel uit van de actieplannen voor de strategische locaties.

Operationele invulling

- Multimodale studie;
- Vrachtverkeerscirculatie;
- Fietsverbindingen;
- Aanleg van bufferzones en verzamelpunten;
- Integratie in gemeentelijke mobiliteitsplannen.

Rolverdeling

ELEMENT	ACTOR
Mogelijke partners	DMOW, AWW, DVW, provincie, vervoerregio's, intercommunales
Mogelijke uitvoerders	Gemeenten, AWW
Horizon	Opstart middellange termijn Uitvoering lange termijn

Actie 2.2 — Activering en intensivering van ruimte voor watergebonden bedrijvigheid (locatie-specifiek)

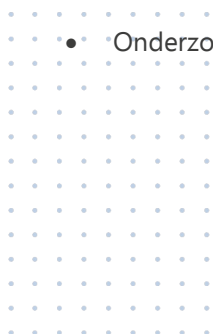
Duiding

Voor de geselecteerde strategische netwerklocaties kan afzonderlijk onderzocht worden welk activerings- en/of intensiveringspotentieel aanwezig is. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen onderbenutte percelen, brownfieldsites en percelen die op langere termijn in aanmerking komen voor (theoretische) herlokalisatie. Deze analyse kan een onderdeel vormen van de locatiegebonden actieplannen. In een volgende stap kan geëvalueerd worden welk theoretisch potentieel ook effectief realiseerbaar is, rekening houdend met eigendomsstructuur, milieuruimte en marktvraag.

Daarnaast wordt erkend dat ook buiten de netwerklocaties langs de waterwegen in de provincie onderbenutte watergebonden zones voorkomen. Deze vervullen echter hoofdzakelijk een lokale rol en worden binnen het kader van deze studie niet verder opgevolgd.

Operationele invulling

- Planologische aanpassingen (bijv. RUP's)
- Stimulering van privaat investeringsinitiatief
- Onderzoek voor herlokalisatie mogelijkheden





Rolverdeling

ELEMENT	ACTOR
Mogelijke partners	POM OVL, gemeenten, DVW, Provincie
Mogelijke uitvoerders	Intercommunales, private eigenaars
Horizon	Opstart korte termijn Uitvoering (middel)lange termijn

Actie 2.3 — Economische clusterstrategie per netwerklocatie (locatie-specifiek)

Duiding

Een doelgerichte economische clustering per netwerklocatie verhoogt het functioneren van het bovenlokaal netwerk. Door per locatie/subregio (vervoerregio) duidelijke economische rollen en profielen vast te leggen, kunnen goederenstromen gebundeld worden, schaalvoordelen worden gerealiseerd en wordt vermeden dat vergelijkbare functies zich versnipperd ontwikkelen over meerdere locaties. Een clusterstrategie creëert bovendien duidelijkheid voor bedrijven, investeerders en overheden en versterkt de complementariteit tussen de verschillende knooppunten binnen het netwerk. Bij deze actie is een terugkoppeling met het VLAIO-project bovenlokaal uitgiftebeleid belangrijk. VLAIO zou het beste ook als partner meegenomen worden.

De clusterstrategie bouwt voort op bestaande regionale sectorprofielen en logistieke sterktes, en vertaalt deze naar locatie-specifieke keuzes in programmatie, ruimtegebruik en infrastructuur. Waar relevant wordt ingezet op de ontwikkeling van energiehub (EHUBt), circulaire clusters en andere vormen van gedeelde voorzieningen die zowel economische als duurzaamheidsdoelstellingen ondersteunen.

Operationele invulling

- Afstemmen economische rol op regionale sectorprofielen
- Opstellen van actieplannen en/of draaiboeken, zoals voorzien in het project
- Waar relevant: stimuleren van energiehub en circulaire clusters.

Rolverdeling

ELEMENT	ACTOR
Mogelijke partners	Provincie, POM, DVW, VLAIO
Mogelijke uitvoerders	Gemeenten, intercommunales, bedrijven
Horizon	Opstart korte termijn Uitvoering (middel)lange termijn





8.3 STRATEGISCHE ACTIE 3 — Samenwerking en netwerking

De realisatie van het bovenlokaal netwerk veronderstelt een intensieve en structurele samenwerking tussen overheden, publieke actoren en private stakeholders. De netwerklogica kan slechts functioneren wanneer beleidskaders, uitvoeringspraktijken en investeringsbeslissingen op elkaar zijn afgestemd over bestuursniveaus en sectoren heen. Zonder deze samenwerking dreigen versnipperde beslissingen, uiteenlopende interpretaties van het toetsingskader en suboptimale benutting van ruimtelijke en logistieke potenties.

Deze strategische actie focust daarom op het uitbouwen van samenwerking en netwerking als expliciete hefboom voor uitvoering. Door gerichte begeleidingstrajecten voor gemeenten en bedrijven, het delen van kennis en data en het organiseren van structurele interactie tussen actoren, wordt de vertaalslag gemaakt van beleidsambitie naar consistente toepassing op het terrein. De inzet van begeleiding en market development versterkt niet alleen de kwaliteit van individuele projecten, maar verhoogt ook de robuustheid, samenhang en schaalwerking van het bovenlokaal netwerk als geheel.

Deze strategische actie kan verder uitgewerkt worden. Hieronder worden begeleidingstrajecten voor gemeenten en bedrijven aangetikt.

Actie 3.1 — Gemeentelijke begeleidingstrajecten

Duiding

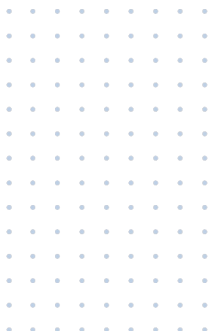
Gemeenten vormen vaak de finale uitvoeringslaag van het netwerk. Begeleiding is noodzakelijk om consistentie en toepassing van het toetsingskader te garanderen.

De actieplannen moeten in nauwe samenwerking met de gemeenten worden opgesteld. Zij moeten vroegtijdig worden geïnformeerd over de doelen op provinciaal niveau en welke rol de strategische locaties binnen het netwerk moeten vervullen. Dit is vooral belangrijk om acceptatie te creëren en een goede samenwerking tussen de stakeholders op provinciaal en lokaal niveau te waarborgen. De gemeenten zijn een cruciale partner voor de opbouw van het netwerk.

Als de acties voor een locatie zijn afgestemd, moet de gemeenten ondersteuning worden aangeboden bij de uitvoering. Verdere expertise kunnen ook de intercommunes bieden, die bij de begeleiding betrokken moeten zijn.

Operationele invulling

- Ondersteuning van een vergunningentoets voor specifieke locaties binnen het netwerk;
- Ondersteuning bij RUP's;
- Juridische en ruimtelijke begeleiding;
- Capaciteitsopbouw via opleidingen.





Rolverdeling

ELEMENT	ACTOR
Mogelijke partners	Provincie, DVW, DVW, DOMG, intercommunales
Mogelijke uitvoerders	Gemeenten
Horizon	Opstart korte termijn Continue uitvoering

Actie 3.2 – Bedrijvenbegeleiding en stromenbalans via market developer

Duiding

Een bovenlokaal netwerk vergt zowel een evenwichtige stromenbalans als ondernemingen die hun ruimtelijke en logistieke keuzes afstemmen op de netwerklogica. Vandaag beschikken veel bedrijven echter niet over voldoende kennis, data of expertise om hun activiteiten te positioneren binnen multimodale ketens en watergebonden structuren. Tegelijk leiden onevenwichtige inkomende en uitgaande goederenstromen op netwerk- en locatieniveau tot inefficiënties, verhoogde kosten en verminderde duurzaamheid.

Door stromenanalyses te koppelen aan gerichte begeleidingstrajecten via een market developer, kunnen bedrijven ondersteund worden in het maken van strategische keuzes die zowel hun eigen concurrentiekracht als het bovenlokaal netwerk versterken.

Operationele invulling

- Jaarlijkse stromen- en corridoranalyses op netwerk- en locatieniveau
- Identificatie en selectie van ankerbedrijven met potentieel voor bundel- en schakelfuncties
- Matching van bedrijven met complementaire logistieke en ruimtelijke profielen
- Economische en logistieke ondersteuning (stroomprofielen, clustering, multimodale schakeling)
- Capaciteitsopbouw via opleidingen, infosessies en praktische tools voor bedrijven

Rolverdeling

ELEMENT	ACTOR
Mogelijke partners	DVW, Provincie, POM OVL
Mogelijke uitvoerders	DVW
Horizon	Opstart korte termijn Continue uitvoering



8.4 STRATEGISCHE ACTIE 4 — Ruimtelijke optimalisatie en planologische verankering

De realisatie van het bovenlokaal netwerk vraagt om een doelgerichte en consequente inzet van schaarse watergebonden ruimte. Zonder actieve ruimtelijke optimalisatie en een duidelijke planologische verankering dreigen strategische locaties versnipperd te ontwikkelen, hun bovenlokale rol te verliezen of ingenomen te worden door functies met beperkte netwerkmeerwaarde. Een louter projectmatige of ad-hoc benadering volstaat hierbij niet.

Deze strategische actie richt zich op het versterken en toekomstgericht herstructureren van strategische netwerklocaties, in combinatie met de opmaak van een juridisch robuust kader dat richting geeft aan lokale planvorming en vergunningverlening. Door per locatie actieplannen uit te werken en deze te ondersteunen met uniforme ruimtelijke normen en instrumenten, ontstaat duidelijkheid over programmering, inrichting en ontwikkelingsperspectief.

Deze strategische actie kan verder uitgewerkt worden. Hieronder worden enkele voorbeelden gegeven.

Actie 4.1 — Projectorganisatie actieplannen van strategische netwerklocaties

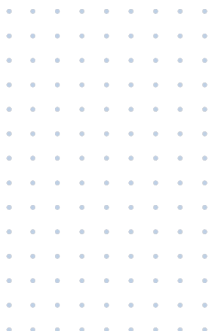
Duiding

De strategische locaties fungeren als primaire dragers van het bovenlokale netwerk. Om hun rol te kunnen opnemen, moeten deze locaties worden geoptimaliseerd in termen van inrichting, ontsluiting, clustering, schaal en milieuraanvoorwaarden.

Per locatie of zone kunnen verschillende stakeholders verantwoordelijk zijn – meestal zijn dit de gemeenten en intercommunes (gebiedsregie). De provincie en DVW moeten de ter plaatse actoren ondersteunen bij de uitvoering van de maatregelen. Hiervoor moet een regelmatig overleg worden georganiseerd. Zo ontstaat een gezamenlijke kennisbasis over de ontwikkeling van het netwerk en kunnen kennis en ervaring worden uitgewisseld tussen de actoren. De provincie en DVW krijgen zo ook een overzicht van de voortgang in de provincie en de uitvoering van de actieplannen.

Mogelijke inhoud van actieplannen op locatieniveau

- Analyse van de bestaande ruimtelijke, logistieke en mobiliteitsstructuur;
- Scenario's voor herverkaveling en optimalisatie van kavels;
- Multimodaal ontsluitingsplan;
- Buffer- en groenblauwe structuren;
- Fasering in prioriteitsfases voor investeringen;
- Economische rolinvulling.





Rolverdeling

ELEMENT	ACTOR
Mogelijke partners	Te bespreken per locatie/zone, DVW, provincie, intercommunales
Mogelijke uitvoerders	Gemeenten, private eigenaars
Horizon	Opstart korte termijn Uitvoering (middel)lange termijn

Actie 4.2 — Onderzoek naar ruimtelijk instrumentarium

Duiding

Met betrekking tot de verankering van het bovenlokaal netwerk in het algemene provinciale beleidskader moet worden onderzocht in hoeverre een aanvullende planologische verankering op provinciaal en gemeentelijk niveau het beste kan worden gerealiseerd om een juridische basis voor de uitvoering van maatregelen en acties ter plaatse te garanderen. Dit kan bijvoorbeeld mogelijk zijn door een verordening of overdruk-RUP, maar ook eventueel door andere of nieuwe toekomstige instrumenten.

Voor de optimalisatie en uitbreiding van de strategische locaties moeten de planologische mogelijkheden vooral duidelijk zijn voor de gemeenten en andere lokale actoren. Het is te onderzoeken in hoeverre ook richtlijnen kunnen worden opgesteld en hoe planologisch het beste kan worden gestuurd, bijv. via een uitgiftebeleid.

Mogelijke operationele invulling

- Bindende voorschriften voor percentage watergebonden activiteit per terrein;
- Minimale perceelgroottes per overslagtypologie;
- Uitsluiting van detailhandel, kantoren en leisure in primaire zones;
- Verplichting tot multimodale ontsluitingsnota;
- Inrichtingsnormen voor buffering, groenblauw netwerk en perceelstructuur.

Rolverdeling

ELEMENT	ACTOR
Mogelijke partners	Provincie – Juridische Dienst, DVW, Omgeving
Mogelijke uitvoerders	Gemeenten
Horizon	Opstart korte termijn Uitvoering (middel)lange termijn





8.5 Samenvattende actietabel

STRATEGISCHE ACTIE	VOORBEELDEN VAN VERTAALDE OPERATIONELE ACTIES	MOGELIJKE PARTNERS
STRATEGISCHE ACTIE 1 – Governance en regie	Verankering bovenlokaal netwerk als provinciale structuurdrager	Provincie
	Inbedding bovenlokaal netwerk in bestaande overlegstructuren	Trekkers overlegplatformen
STRATEGISCHE ACTIE 2 – Ontsluiting en clustering	Optimalisatie multimodale bereikbaarheid van de strategische locaties	DMOW
	Activering en intensivering van ruimte voor watergebonden bedrijvigheid	DMOW
	Economische clusterstrategie per netwerklocatie	POM
STRATEGISCHE ACTIE 3 – Samenwerking & netwerking	Gemeentelijke begeleidingstrajecten	Provincie + DVW
	Bedrijvenbegeleidingstrajecten voor stromenbalansanalyse	DVW
STRATEGISCHE ACTIE 4 – Ruimtelijke optimalisatie & planologische verankering	Projectorganisatie actieplannen van strategische netwerklocaties	Te bespreken per locatie/zone
	Planologische kader voor verankering	Provincie – Juridische Dienst



9. Doorkijk fase 3: aanduiden van hefboomplekken

9.1 Opzet

Nu we binnen de visie een netwerk hebben aangeduid van ruimtelijk met elkaar verbonden strategische watergebonden bedrijventerreinen, willen we nog een stap verder zetten richting realisatie.

Een aantal watergebonden bedrijventerreinen uit het netwerk worden aangeduid als hefboomplek. Deze plekken zijn van strategische waarde om de visie te realiseren en dienen prioritair te worden aangepakt. Voor elk van deze hefboomplekken wordt een specifiek actieplan opgesteld.

De locaties die we als hefboomplek aanduiden, beschikken over verschillende eigenschappen en diverse uitdagingen. Ze liggen bij voorkeur geografisch verspreid in de provincie. Bovendien wordt een locatie enkel als hefboomplek geselecteerd wanneer de gemeente waarin de hefboomplek zich bevindt, zijn medewerking verleent.

De ervaringen die we opdoen bij de hefboomplekken worden gebundeld in draaiboeken. Deze draaiboeken kunnen als inspiratie of leidraad dienen bij de reconversie van watergebonden bedrijventerreinen, andere dan deze die reeds werden aangeduid als hefboomplek.

9.2 Selectie

Bij de selectie werd rekening gehouden met een set aan criteria die toelaten om:

- het potentieel van elke locatie als hefboomplek in te schatten;
- te peilen naar ondersteuning en engagement van de gemeente;
- de geografische spreiding van hefboomplekken te optimaliseren.

We kwamen tot een selectie van 5 hefboomplekken:

1. Cluster Aalter

Het betreft een bedrijventerreinencluster langs het kanaal van Gent naar Oostende (CEMT IV) waar al een volwaardige multipurpose terminal (MPT) aanwezig is. Deze MPT is recent operatief.

Binnen de visie willen we inzetten op het aanpassen van het vestigingsmilieu van een functioneel kleinschalig naar een functioneel grootschalig milieu, zodanig dat de bedrijventerreinencluster uitermate aantrekkelijk wordt voor de vestiging van watergebonden bedrijven.

De cluster heeft bovendien potentie om zich te ontwikkelen als eHUBt.

Belangrijke aandachtspunten zijn:

- de logistieke ontsluiting;
- de duurzame bereikbaarheid;
- de nabijheid van herbevestigd agrarisch gebied.

Verder onderzoek is nodig om deze aspecten te optimaliseren zodat de locatie maximaal kan inspelen op toekomstige kansen.

Deze bedrijventerreinencluster bevindt zich in het westen van onze provincie.



2. Bedrijventerrein Briel

Het betreft een bedrijventerrein langs de Boven-Zeeschelde. De Boven-Zeeschelde heeft een bevaarbaarheidsklasse CEMT Va tot net aan het bedrijventerrein. Verder stroomopwaarts verandert de bevaarbaarheidsklasse naar CEMT IV.

Binnen het netwerk willen we hier een MPT realiseren. De Boven-Zeeschelde is getijdegevoelig waardoor hier een specifiek type van overslaginfrastructuur noodzakelijk is.

Op het terrein bevinden zich reeds enkele private kades. Voor de ontwikkeling van een MPT zijn aanpassingen aan de bestaande infrastructuur en/of nieuwe infrastructuur nodig. Daarnaast moeten achterliggende percelen worden verworven of ingericht voor opslag en bundeling van goederenstromen.

We willen op deze locatie een functioneel kleinschalig milieu realiseren.

Belangrijke aandachtspunten zijn:

- optimalisatie van de mobiliteit;
- een betere relatie met de omliggende woonomgeving;
- onderzoek naar maatregelen ter bescherming van omliggende natuurgebieden.

Binnen het netwerk speelt deze site een belangrijke rol voor het oosten van de provincie.

De Stad Dendermonde is vragende partij om het bedrijventerrein Briel te selecteren als hefboomplek, aangezien zij duidelijkheid willen over het toekomstperspectief van deze site.

3. Cluster Wondelgem-Evergem

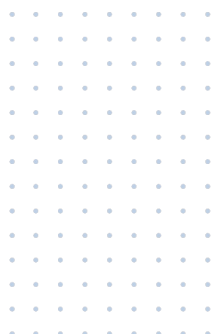
Deze bedrijventerreincluster is gelegen langs de Ringvaart in Gent met CEMT klasse Va en onderscheidt zich van de andere omwille van de nabijheid van de haven.

Binnen het netwerk wordt hier de realisatie van een bovenlokale publieke kade voorzien, die op termijn kan doorgroeien tot een MPT.

De ontwikkeling zal gebeuren in nauwe samenwerking met de haven, om concurrentie te vermijden. De overslagfunctie moet complementair zijn aan de activiteiten in de haven en gericht zijn op goederenstromen die daar minder aan bod komen.

Binnen de cluster ligt de private kade Ringvaart Kiekenbosstraat. Deze kade is momenteel buiten gebruik omwille van de infrastructuurwerken aan de R4. Na afronding van de werken zijn er kansen om de kade aan te passen tot een bovenlokale publieke kade.

Een belangrijk aandachtspunt is de ontsluiting van de kade. Volgens de Stad Gent kan het moeilijk zijn om na de R4-werken een geschikte ontsluiting te realiseren.





4. Bedrijventerrein Kwatrecht

Dit bedrijventerrein ligt langs de getijdegevoelige Boven-Zeeschelde (CEMT IV) en beschikt momenteel nog niet over een kade.

Uit de visie blijkt echter dat er in de regio voldoende volume-potentieel is om hier een bovenlokale publieke kade en op termijn misschien zelfs een MPT te ontwikkelen.

De centrale ligging van het bedrijventerrein in Oost-Vlaanderen is een bijzondere troef.

Een belangrijk aandachtspunt is de ontsluiting van de kade. De nieuwe Noord-Zuid verbinding over de Schelde, waarvoor momenteel een PRUP wordt opgemaakt, kan mogelijks de ontsluiting met het hinterland optimaliseren.

Een extra opportuniteit zijn de plannen van De Vlaamse Waterweg om op het bedrijventerrein een publieke kade te realiseren.

5. Cluster Oudenaarde

Deze cluster van bedrijventerreinen is gelegen aan de Bovenschelde (CEMT Va) en situeert zich in het zuidwesten van de provincie.

Op het bedrijventerrein Meersbloem zijn reeds private kades aanwezig waar goederen worden overgeslagen. Op het bedrijventerrein Coupure werden in het PRUP zones voorzien voor watergebonden bedrijvigheid, maar zijn nog geen kades aanwezig.

De visie wijst deze cluster aan als geschikte locatie voor een bovenlokale publieke kade, die op termijn kan doorgroeien tot een MPT.

In tegenstelling tot de andere hefboomplekken werd er hier nog geen concrete voorkeurslocatie bepaald.

Binnen de visie wordt ingezet op een evolutie van een functioneel kleinschalig naar een functioneel grootschalig milieu. Een belangrijke voorwaarde hiervoor is het verbeteren van de logistieke ontsluiting.

Momenteel loopt een onderzoek van De Vlaamse Waterweg naar een geschikte locatie voor een ROC binnen de stad en maakt Oudenaarde zelf een mobiliteitsplan op. De Stad staat niet negatief tegenover een selectie als hefboomplek, maar formuleert wel een voorbehoud. Er is afstemming nodig met de bovenstaande andere trajecten.

9.3 Verder verloop

In fase 3 worden aan deze hefboomplekken, samen met de economische spelers op deze locaties, actieplannen gekoppeld. Hierin worden SMART taken en rollen toegekend aan de partners en andere relevante betrokken actoren. De acties uit dit actieplan worden, binnen dit project, in tijd en op basis van noodzaak geprioriteerd.

Tijdens de overleggronde met betrokken gemeenten werden een aantal bezorgdheden geuit. Deze bieden een goede houvast voor het uitwerken van de actieplannen per hefboomplek. De actieplannen moeten namelijk aantonen hoe wordt tegemoet gekomen aan deze bezorgdheden. Ze zullen antwoorden bieden op de vragen waar de gemeenten nu nog tegenaan botsen.

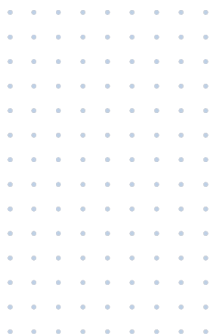
Volgende bezorgdheden worden meegenomen bij de opmaak van de actieplannen:





- De uitbouw van het netwerk mag de draagkracht van het lokale wegennet niet overschrijden;
- De uitbouw van het netwerk mag niet hinderlijk zijn voor de bestaande bedrijven en hun ontwikkelingsmogelijkheden;
- De uitbouw van het netwerk mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid en/of omgevingskwaliteit;
- De uitbouw van het netwerk mag niet ten koste gaan van de natuur-en erfgoedwaarden van de gemeente;
- Er wordt aandacht gevraagd voor het behoud van fietssnelwegen en fietsverbindingen;
- De focus moet liggen op een duurzame en kwalitatieve invulling waarbij lokale verankering en tewerkstelling centraal staan.

De realisatie van de actieplannen ligt buiten de scope van dit project. Ze worden mogelijks verder verfijnd en opgenomen in (een) vervolgproject(en).





10. Bijlagen

Resultaten Transporteconomische GIS analyse – volgens bedrijventerrein

De berekeningen van de potentiële volumes van de transport economische GIS-analyse staan in kolommen 6 t.e.m. 8. De berekening is toegepast op alle bedrijventerreinen uit Fase1: analyse.

GBTID	NAAM	DEELGEMEENTE	WATERWEG	CEMT	BOVENLOKALE PUBLIEKE - POT. VOLUME (TON)	MPT – POT. VOLUME (TON)	CONTAINER - POT. VOLUME (TON)
2861	Nieuwendorpe	EEKLO	Afleidingskanaal van de Leie	I	8,000	104,000	297,000
3598	Kunstdal	EEKLO	Afleidingskanaal van de Leie	I	7,000	78,000	283,000
3711	Deinze Noord	DEINZE (Bachte-Maria-Leerne)	Afleidingskanaal van de Leie	Va	13,000	214,000	601,000
3750	Clemence Dossche	DEINZE (Deinze)	Afleidingskanaal van de Leie	Va	15,000	197,000	571,000
3758	Canteclaer	DEINZE (Deinze)	Afleidingskanaal van de Leie	Va	13,000	193,000	538,000
2835	Ruien Centraal	KLUISBERGEN (Ruien)	Boven-Schelde	Va	10,000	136,000	479,000
3611	Galgestraat	OUDENAARDE	Boven-Schelde	Va	11,000	142,000	446,000
3622	Coupure	OUDENAARDE (Bevere)	Boven-Schelde	Va	11,000	132,000	419,000
3640	Zwijnaarde II + III (E17 E40 Zwijnaarde)	GENT (Zwijnaarde)	Boven-Schelde	Va	26,000	277,000	416,000
4561	Markt en omgeving	GAVERE	Boven-Schelde	Va	3,000	148,000	489,000
4660	Meersbloem	OUDENAARDE (Melden)	Boven-Schelde	Va	16,000	116,000	389,000
4749	Zwijnaarde I (E40 R4 Kanaal van Zwijnaarde)	GENT (Zwijnaarde)	Boven-Schelde	Va	7,000	221,000	353,000
5195	Legen Heirweg	GAVERE (Asper)	Boven-Schelde	Va	3,000	149,000	499,000
5222	Sluis	NAZARETH (Eke)	Boven-Schelde	Va	4,000	199,000	488,000
5295	Gent-Zuid I (E17 R4 Ottergemsesteenweg)	GENT en MERELBEKE-MELLE	Boven-Schelde	Va	26,000	295,000	653,000



5332	Berchem	KLUISBERGEN (Berchem)	Boven-Schelde	Va	10,000	158,000	494,000
1650	Peperstraat	WETTEREN	Boven-Zeeschelde	IV	12,000	230,000	444,000
2027	Sint-Ursmarusstraat	DENDERMONDE (Baasrode)	Boven-Zeeschelde	IV	15,000	206,000	393,000
3538	Zuiderdijk	WETTEREN	Boven-Zeeschelde	IV	13,000	221,000	450,000
4442	Eegene	DENDERMONDE (Oudegem)	Boven-Zeeschelde	IV	2,000	131,000	384,000
5096	Kwatrecht	WETTEREN	Boven-Zeeschelde	IV	4,000	213,000	446,000
3605	Briel	DENDERMONDE (Baasrode)	Boven-Zeeschelde	Va	20,000	228,000	503,000
4717	De Zaat	TEMSE	Boven-Zeeschelde	VIb	15,000	196,000	457,000
4763	Belgomine	TEMSE	Boven-Zeeschelde	VIb	14,000	217,000	575,000
4937	Argex	KRUIBEKE	Boven-Zeeschelde	VIb	10,000	338,000	801,000
5266	Oeverkant		Boven-Zeeschelde	VIb	10,000	344,000	794,000
270	Nijverheidszone Begijnenmeers	DENDERLEEUEW	Dender	I	9,000	80,000	246,000
331	Erembodegem - Dorp	AALST (Erembodegem)	Dender	I	11,000	101,000	259,000
3707	Beneden Industriepark	NINOVE	Dender	I	7,000	75,000	188,000
4725	Denderleeuw Oost	DENDERLEEUEW	Dender	I	12,000	79,000	238,000
5368	Unalpark	GERAARDSBERGEN (Overboelare)	Dender	I	10,000	44,000	90,000
1576	Amylum	AALST	Dender	II	24,000	124,000	288,000
3571	Noord III (Tragel) 2/2	AALST	Dender	II	17,000	144,000	284,000
3626	Noord II (Hofstade)	AALST (Hofstade)	Dender	II	16,000	142,000	283,000
3843	VPK	DENDERMONDE (Oudegem)	Dender	II	2,000	127,000	381,000
4231	RUP Tragel	AALST	Dender	II	17,000	137,000	282,000
5502	Noord V (Wijngaardveld)	AALST	Dender	II	17,000	125,000	282,000
3630	R40 Dok Noord-Zuid_2	GENT	Doortocht Gent	Va	36,000	309,000	674,000
3488	Lakeland	AALTER (Aalter)	Kanaal Gent-Oostende	IV	17,000	116,000	332,000
4265	Woestijne	AALTER (Aalter)	Kanaal Gent-Oostende	IV	17,000	102,000	306,000
4652	Bilksken	LIEVEGEM (Lovendegem)	Kanaal Gent-Oostende	Va	21,000	300,000	627,000
4719	R4 N458 Wiedauwkaai Noord	GENT	Kanaal Gent-Terneuzen	Va	44,000	290,000	620,000
4033	Nijverheidskaai	ZELZATE	Kanaal Gent-Terneuzen	VIb	12,000	227,000	498,000
3882	Tieltsesteenweg 2	EEKLO	Kanaal van Eeklo	I	8,000	135,000	528,000
1769	Gentsesteenweg	DEINZE (Petegem-Aan-De-Leie)	Leie	II	22,000	209,000	621,000
4682	Astene - Gentsesteenweg	DEINZE (Astene)	Leie	II	21,000	208,000	611,000
4340	Europalaan	DEINZE (Petegem-Aan-De-Leie)	Leie	Va	21,000	217,000	600,000
5509	Moervaart Zuid	GENT (Desteldonk)	Moervaart	Va	32,000	272,000	564,000



5510	Zeehavengebied Gent	GENT (Mendonk)	Moervaart	Va	9,000	232,000	513,000
5094	Brusselsesteenweg I	MELLE	Ringvaart om Gent	IV	8,000	264,000	459,000
86	Ringvaart - Kiekenbosstraat	GENT (Wondelgem)	Ringvaart om Gent	Va	66,000	298,000	626,000
3769	N466 Koninginnelaan Drongen	GENT (Drongen)	Ringvaart om Gent	Va	1,000	307,000	650,000
3840	R4 Industrieweg Wondelgem - Mariakerke	GENT (Wondelgem)	Ringvaart om Gent	Va	44,000	304,000	622,000
4630	Ringvaart - Durmakker	EVERGEM	Ringvaart om Gent	Va	39,000	304,000	620,000
5529	Zeehavengebied Gent	GENT	Ringvaart om Gent	Va	89,000	295,000	632,000
1779	R4 N458 Wiedauwkaai Zuid	GENT	Verbindingskanaal Gent	IV	40,000	302,000	623,000
3811	R40 Nieuwevaart Gasmeterlaan	GENT	Verbindingskanaal Gent	IV	18,000	300,000	623,000
4531	Vijvestraat	ZULTE	Vertakking van Zulte	II	36,000	288,000	717,000