



**GRENZELOZE
LOGISTIEK**
Slimme grensregio in actie



INTERLEUVEN
ONDERNEMEND EN ONDERSTEUNEND

Efficiënt ruimtegebruik as Leuven-Mechelen



Gebiedsgerichte visievorming





INHOUDSOPGAVE

1. VOORWOORD	3
2. AMBITIE	5
3. KADER	7
4. SITUERING PROJECTGEBIED	9
5. PROCESVERLOOP	11
6. ANALYSE MET KRITISCHE INSTEELK	13
6.1. Het spoor	15
6.2. Het water	17
6.3. De weg	21
6.4. Economie	25
6.5. Conclusie	29
7. VISIE	31
8. NEGEN BELEIDSSTANDPUNTEN EN MOGELIJKE ACTIES	33
8.1. De juiste activiteit op de juiste plaats	33
8.2. Het spoor inzetten aan de uiteinden van de as	34
8.3. Een economische en recreatief-landschappelijke synergie langsheen het kanaal	35
8.4. Overslagzone voor het aanliggende hinterland	36
8.5. Primaire economische voedings-as voor zijn stedelijke uiteinden	37
8.6. Lokale tewerkstellings-as	38
8.7. Naast individuele initiatieven inzetten op collectieve initiatieven voor water	39
8.8. Logistiek op maat en schaal van de regio	40
8.9. De as faciliteert een duurzame regionale ontwikkeling	41
9. PROEFVAART ANDRE CELIS – AB INBEV	43
10. CONCLUSIE	46
11. ACHTERGROND	47
12. COLOFON	48



VOORWOORD

In het kader van haar statuten als intergemeentelijke vereniging en binnen het project 'Grenzeloze Logistiek' neemt Interleuven het op zich om een gemeente-overschrijdende visie op te stellen en uit te werken met de betrokken gemeenten. Het kaderen binnen een ruimere (ruimtelijk-economische) visie komt de ontwikkeling van specifieke bedrijventerreinen ten goede.

Deze benadering dringt zich meer en meer op: er is steeds minder ruimte voor bedrijvigheid, de verkeerscongestie neemt toe en de maatschappelijke betrokkenheid stijgt. Verschillende regio's in ons arrondissement hebben specifieke karakteristieken en kampen met een eigen problematiek. Een gebiedsgerichte aanpak en visie geven de mogelijkheid om met deze specifieke elementen om te gaan en uitspraken te doen binnen eenzelfde regio. Omdat de economische structuur vaak samenvalt met de (gebundelde) verkeersinfrastructuur, is het ook mogelijk om regio-gebonden het mobiliteitsaspect mee op te nemen in verdere redeneringen.

'Logistiek' is een ruim begrip en wordt vaak beschouwd als grootschalig en ruimte behoevend, doch is het veel meer dan dat, overal is logistiek aanwezig en ondersteunend. Binnen onze regio ligt de ambitie niet in het onderzoek naar potenties voor grootschalige logistiek, maar willen we de aanwezige en ondersteunende logistiek efficiënter inzetten, zodat dit een meerwaarde kan betekenen voor een ruimere regio. Voor deze as schuilen deze potenties in de aanwezige infrastructuur, op voorwaarde dat ze op maat en op schaal van de regio worden ingevuld.

Onze ervaring leert dat onderzoek en studie belangrijk zijn, zowel op korte als lange termijn, maar dat concrete toepassingen evenzeer nodig zijn voor de verankering van visie en beleid op het terrein. Het pilootproject in de vorm van een proefvaart, met als uitgangspunt gebundelde krachten en efficiënt ruimtegebruik, stelt een voorbeeldfunctie naar andere bedrijven en actoren uit de regio.

In een tijdsperiode met een grote dynamiek en waarin vele beleidsplannen (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, strategisch plan kanaal Leuven-Dijle, ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant, ...) worden herzien, beoogt dit proces een insteek te geven voor en vanuit deze regio. Interleuven streeft er in dit momentum naar om samen met alle betrokken actoren elementen aan te reiken ter onderbouwing van een visie die wordt gedragen vanuit de basis en die kan worden opgenomen in andere beleidskaders ter bevestiging van een gezamenlijke motivatie naar efficiënt ruimtegebruik en optimale integratie van logistieke activiteiten.

Patrick Willems
algemeen directeur Interleuven

Hans Eyssen
voorzitter Interleuven



AMBITIE

Dit document is een beknopte, schriftelijke neerslag van het onderzoek dat gevoerd is in het kader van het project 'Grenzeloze Logistiek'. Dit Europees project heeft tot doel de logistieke sector op duurzame wijze te verankeren in de grensregio Vlaanderen – Nederland. De casestudie van Interleuven, toegespitst op de as Leuven – Mechelen, kadert binnen de specifieke doelstelling van 'Grenzeloze Logistiek' om een efficiënt en duurzaam ruimtegebruik van de bedrijventerreinen na te streven en de economische activiteiten in de regio te optimaliseren. Het logistieke aspect en het optimaal aanwenden van de aanwezige multimodale mogelijkheden (water, weg en spoor) in relatie met hun ruimtelijke context staan binnen het onderzoek centraal.

Dit proces, kaderend binnen een ruimere (ruimtelijk-economische) visie voor het arrondissement Leuven, moet ook de ontwikkeling van specifieke bedrijventerreinen ten goede komen doordat ze worden gekaderd in een ruimere regio.

Hierdoor kan elke gemeente afzonderlijk inzetten op haar specifieke potenties en de meerwaarde van het geheel als economische as binnen de regio mee uitdragen alsook ervaren.

Daarnaast ambiëren we hiermee meer voor te stellen dan een afgerond geheel, het vormt tevens een tussentijds beleids- en werkdocument voor alle betrokken actoren in het projectgebied dat voorziet in de voorzet om deze gebiedsgerichte visievorming verder te laten evolueren met een aanzet tot vervolgstudies en tot concrete acties voor de realisatie op het terrein.

Projectteam

Grenzeloze Logistiek Interleuven





KADER

Het project 'Grenzeloze Logistiek'¹ heeft tot doel de logistieke sector op duurzame wijze te verankeren in de grensregio Vlaanderen – Nederland. Dit door het aanjagen en versterken van samenwerking, alsook door het demonstreren van win-win cases. Maximalisering van duurzaamheid, efficiëntie, effectiviteit, ruimtegebruik en technologische vernieuwing zijn de rode draad.

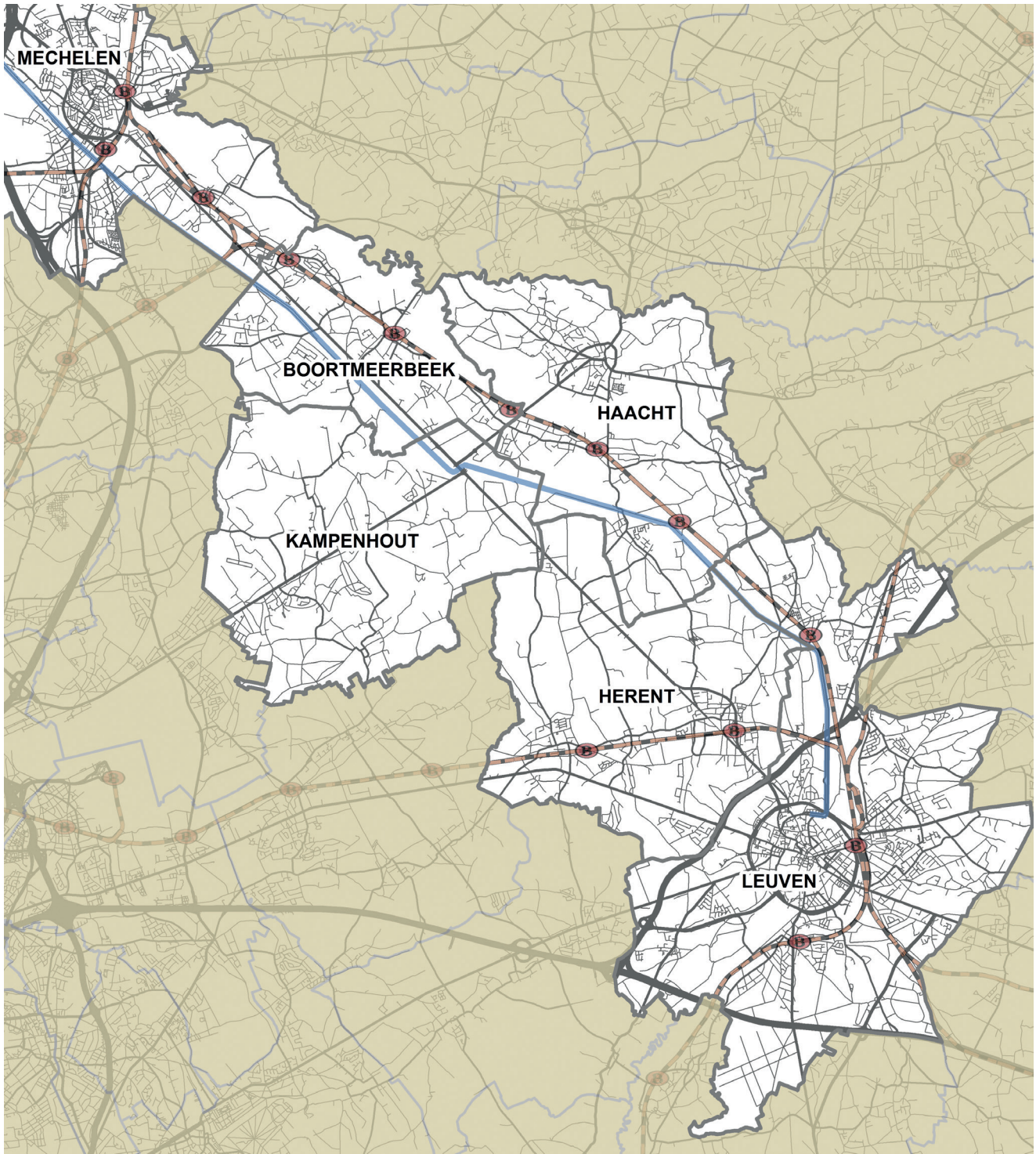
Doelstellingen van het project

- optimaliseren en verduurzamen: wanneer de grensregio zich verder wil ontwikkelen tot duurzame draaischijf en gateway naar Europa, zal de nadruk vooral moeten liggen op het optimaliseren en verduurzamen van alle transportmodi, evenals hun benutting én het ondersteunen van de innovatiekracht van de logistieke bedrijven zelf.
- grensoverschrijdende samenwerking en demonstratie: op duurzame wijze verankeren van de logistieke sector in de grensregio Vlaanderen – Nederland door het aanjagen en het versterken van samenwerking, alsook het demonstren van win-win cases.
- versterking van lokale programma's: zoals logistieke actieprogramma's in Vlaanderen (VIA² en Flanders Logistics).



¹ Voor een overzicht van het ruimer kader van het project 'Grenzeloze Logistiek' verwijzen we naar de projectwebsite <http://www.grenzeloze-logistiek.be>

² VIA of Vlaanderen in Actie

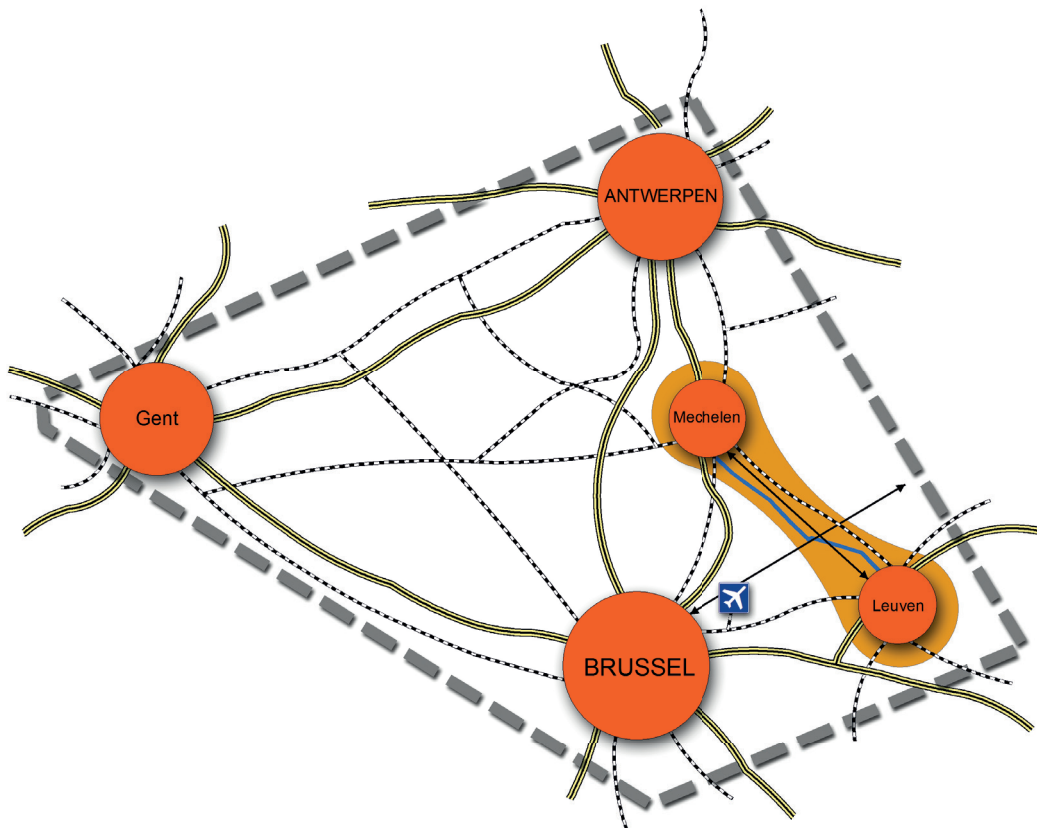


Het projectgebied omvat de ruimere regio rondom het kanaal, de steenweg en de spoorweg tussen Leuven en Mechelen.

Het bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas en de kruising met de Haachtsteenweg liggen centraal. Het onderzoeksgebied is gelegen op het grondgebied van Leuven, Herent, Haacht, Kampenhout en Boortmeerbeek. Het is net de aanwezigheid van de verschillende infrastructuren en hun mogelijke onderlinge wisselwerking die de as Leuven – Mechelen als onderzoeksgebied in haar ruimere omgeving interessant maakt.



SITUERING PROJECTGEBIED





oktober 2011

persmoment
in de brouwerij van Haacht

maart 2012

gesprek Waterwegen
en Zeekanaal

november 2012

gesprek Infrabel

januari 2013

gesprek stad Leuven

mei 2013

gesprek Waterwegen
en Zeekanaal

juni 2013

toelichting op het Logistiek
Platform Vlaams-Brabant

5

PROCESVERLOOP

Door de kenmerken van de regio (diverse actoren, meerdere gemeenten, complexiteit, ...) ligt de sleutel voor de regio in een communicatief en participatief luik. Vanuit dit besef is de analyse en de opbouw van de visie, naast literatuurstudie, voornamelijk tot stand gekomen vanuit inzichten uit gesprekken met diverse actoren van het projectgebied, met name (semi-) openbare besturen, infrastructuurbeheerders en bedrijven. De echte meerwaarde wordt pas bereikt als deze visie door alle betrokkenen zal worden ondersteund en uitgedragen. Dit kan door beleidsbeslissingen en concrete acties te velde te kaderen in en te toetsen aan deze ruimtelijke visie.

We overlopen hieronder de belangrijkste processtappen die hebben bijgedragen tot de uitwerking van het project:

november 2012

gesprek EcoWurf

november 2012

gesprek Waterwegen en Zeekanaal en VOKA

december 2012

gesprek POM¹ Vlaams-Brabant, RESOC² Leuven en de dienst economie van de provincie Vlaams-Brabant

maart 2014

debatlunch met betrokken burgemeesters (Leuven, Herent, Boortmeerbeek, Haacht en Kampenhout), EcoWurf en Waterwegen en Zeekanaal



mei 2014

proefvaart André Celis en AB InBev



oktober 2014

slotevent aan boord van de Blauwe Reiger

¹ POM of Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij

² RESOC of Regionaal en Sociaal overlegcomité



saturatie wegverkeer



water



spoor – water – weg



spoor



aanwezigheid
watergebonden act.



afbouw
spoorvervoer



potentieel



econom. historiek



econom. historiek



weg



nabijheid Leuven-
Brussel-Mechelen



potentieel



ANALYSE MET KRITISCHE INSTEEL

“ ... Kampenhout kreunt nu al onder de verkeersoverlast. Het kanaal is ook geen oplossing, want Cargill in Herent zal ook al langs het water uitbreiden en het kanaal is niet breed genoeg om al dat vrachtverkeer te slikken.”

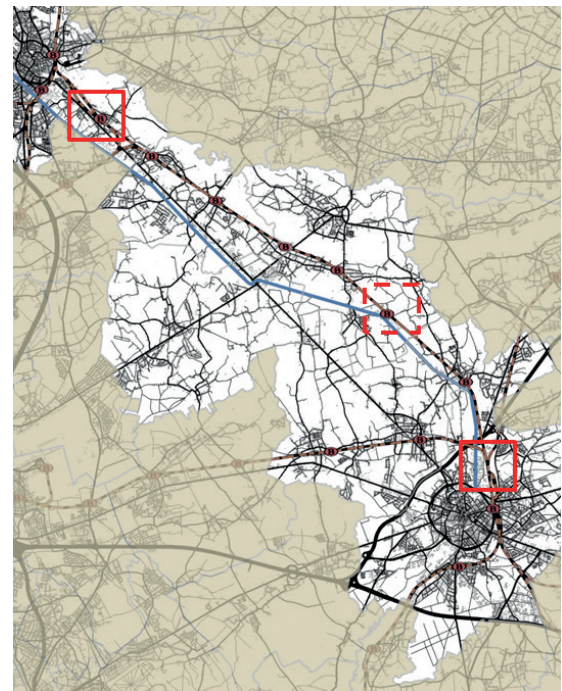
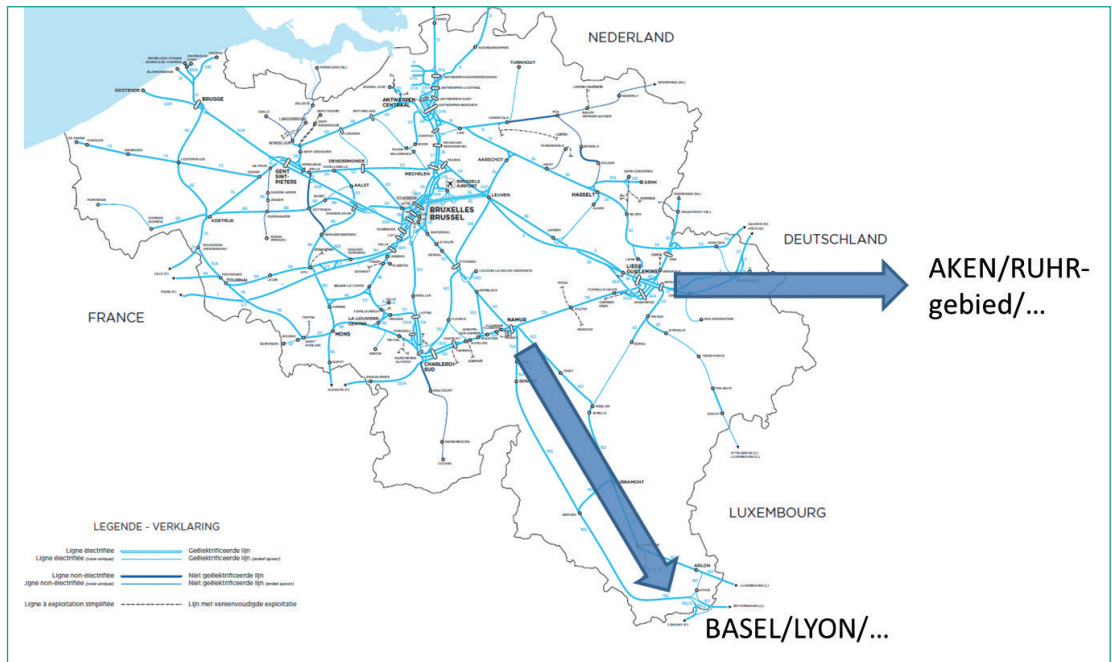
*actiecomité 'Stop de Oven' n.a.v. de discussie over de komst van een verbrandingsoven te Kampenhout
De Standaard, december 2011*

“ In Leuven hebben we het geluk dat veel voormalige industriegebieden vlakbij de stadspoorten liggen.”

*Prof. Marcel Smets over de slaagkans en de mogelijkheden voor nieuwe projecten zonder dat ze tegenstrijdig zijn met de verrijking van de binnenstad.
Mozaïek, april 2008*

De dynamiek in de onderzoeksregio maakt dat verschillende beleidsniveaus en openbare besturen allerhande initiatieven en beleidsbeslissingen nemen die niet op elkaar afgestemd zijn en soms zelfs tegenovergestelde resultaten beogen. Veelal zijn die (beleids)keuzes genomen uit een te eng perspectief, sectoraal gebonden of enkel rekening houdend met belangen op het eigen grondgebied.

Aan de hand van de hierna volgende thematische analyse van de spoor-, weg-, water- en economische structuur tonen we aan hoe deze structuren in een groter geheel zijn ingebed. In het cursief wordt een kritische insteek gegeven bij de huidige aanpak en/of stand van zaken. Later wordt onderbouwd dat met onderlinge samenhang en een visie op het groter geheel win-win situaties kunnen ontstaan voor de verschillende actoren in deze regio.





6.1. Het spoor

De spoorlijn binnen de as Leuven – Mechelen is voor vrachtverkeer ingebed in een Europees internationale context en vormt in hoofdzaak hiervoor een interessante vervoersas. Door de beperkte vrije capaciteit kunnen niet zonder meer bijkomende (vracht)treinen op dit deel van het net worden geplaatst, ook al waren er historisch meerdere aftakkingen (zoals bv. Hambos). De inname van vrije capaciteit wordt door de NMBS bij voorkeur ingezet voor personenvervoer. Vrachtvervoer over het spoor wordt momenteel voor lokale doeleinden weinig gebruikt.

Nieuwe aantakkingen (voor goederenvervoer) vragen een grote ruimte-inname met bijkomende infrastructuuringrepen en een voldoende grote massa aan goederen.

Toch blijven er mogelijkheden waarbij het vrachtvervoer over het spoor een stevige meerwaarde kan bieden voor het lokale en regionale niveau. Deze liggen voornamelijk in de eindpunten van de onderzoeksas, nl. in de stedelijke gebieden van Leuven en Mechelen (vb. in kader van stadsdistributie,...).



Niettegenstaande het potentieel worden de nog vrije ruimten van de oude spoorwegemplacements voor andere functies bestemd en ingevuld, bv. (in huidig planningsproces voor de afbakening van de Stad Leuven) een wetenschapspark in Leuven-Noord, wat een heraanluiting van dit spoor met zijn lokale context hypothekeert.

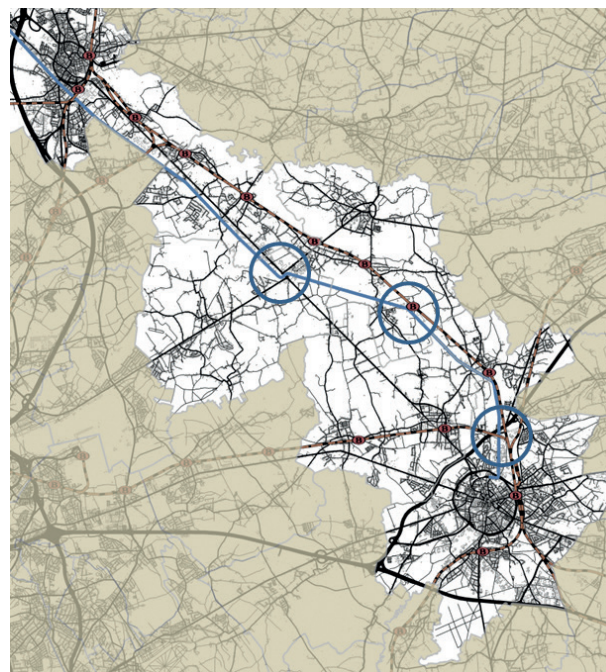
Zelfs indien er nog vrije capaciteit op het net zou zijn, wordt op lokaal niveau niet gevraagd naar meer spoorverkeer op het vlak van goederen. Langsheen de as wordt bijkomend treinverkeer immers geassocieerd met een toename van verkeershinder op de (steen)wegen door de moeilijke oversteekbaarheid van de spoorweg. Projecten en investeringsprogramma's ter verbetering van de oversteekbaarheid en het vergroten van de veiligheid zijn lopende, maar ze verzeilen in jarenlange processen voor de realisatie ervan (vb. kruising Haachtsesteenweg ter hoogte van Haacht station).

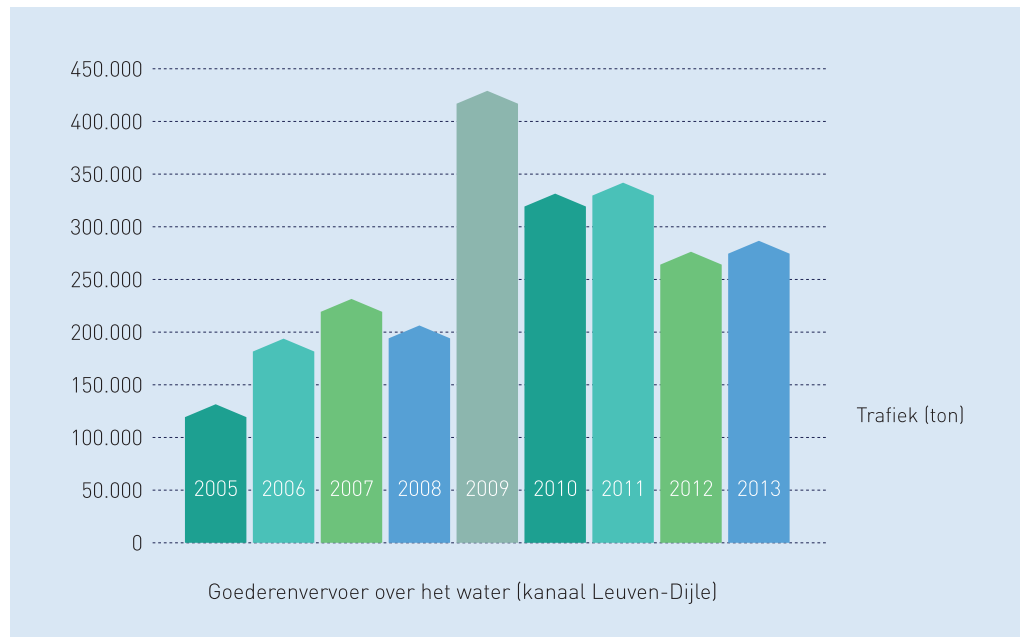




6.2. Het water

Het kanaal Leuven – Dijle is een historisch kanaal met een beperkte tonnage (600 ton), het wordt bediend met verschillende historische sluizen en loopt dood in Leuven. Hierdoor ontstaat al vlug de perceptie dat vervoer over het water op dit kanaal onrendabel en niet meer van deze tijd is. Nochtans heeft Waterwegen en Zeekanaal een ambitieuze rol toegekend aan dit kanaal. Internationale verbindingen via de haven van Antwerpen behoren immers tot de mogelijkheden en, in tegenstelling tot de spoorweg, is hier een enorme restcapaciteit voorhanden (gemiddeld vervoerd tonnage over de laatste vier jaar: ca. 295.000 ton/jaar, waar dit rond de eeuwwisseling 200.000 ton/jaar bedroeg en een realistische capaciteit dubbel zo groot is). Bovendien is het aandeel aan bedrijventerreinen hier groter dan elders in het arrondissement en liggen de grotere bedrijventerreinen op deze as langsheen het kanaal. De laatste jaren werd stevig geïnvesteerd in het aanleggen van een bijkomende zwaaiikom, de automatische besturing van de monumentale sluizen, de aanleg van kaaien en het stimuleren van bedrijven. Naast een economische rol heeft het kanaal een onschatbare landschappelijke en recreatieve waarde en vormt het een belangrijk natuurlijk verbindend element.



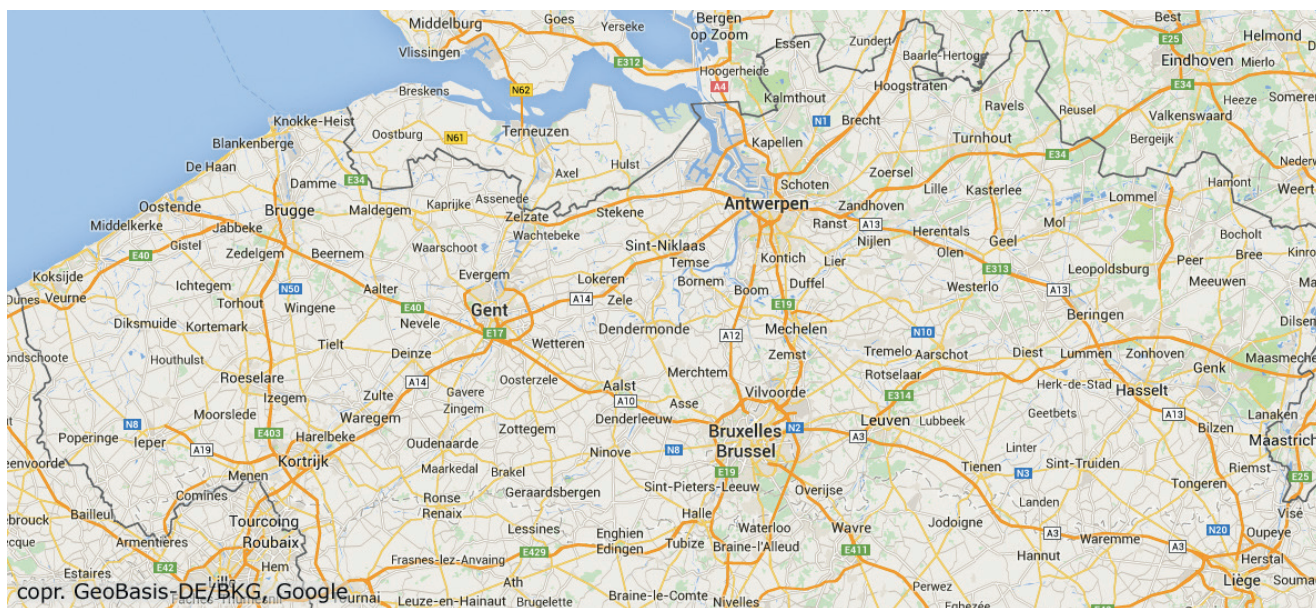
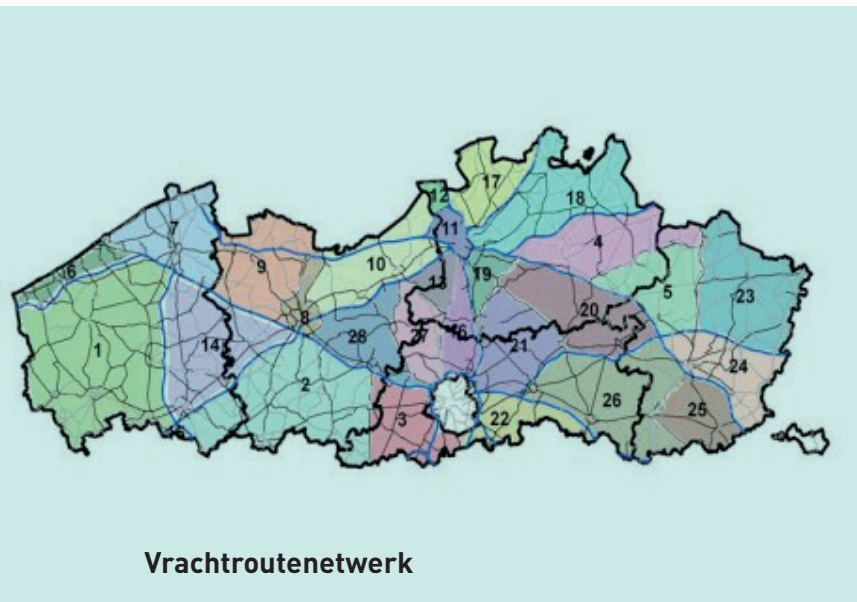




Stimulansen voor betere benutting volstaan hier niet. Genomen beleidskeuzes, voorschriften uit ruimtelijke uitvoeringsplannen en afgeleverde stedenbouwkundige vergunningen hebben geleid, en leiden altijd meer, tot een afkeer van de bedrijven ten opzichte van het kanaal. 90% van alle bedrijfsgebouwen langsheen het kanaal staan letterlijk met hun rug naar het water gekeerd. Ook hier zijn tegenstrijdige beleidsstandpunten legio. Een volledige ommekeer nastreven door een overstimulering van watergebonden economische ontwikkelingen is evenmin gewenst. Een vooropgestelde 'natuurlijke' groei tot 1,8 miljoen ton / jaar¹ moet ook worden bijgesteld, wegens niet realistisch. Ondanks de beschikbare capaciteit zal het gebruik van het kanaal dan immers conflicteren met de recreatieve en landschappelijke functie van de dijk met het jaagpad.

Bestaat er een economische en recreatieve zijde?

¹ Strategisch Beleidsplan kanaal Leuven-Dijle, Waterwegen en Zeekanaal nv, 2000.



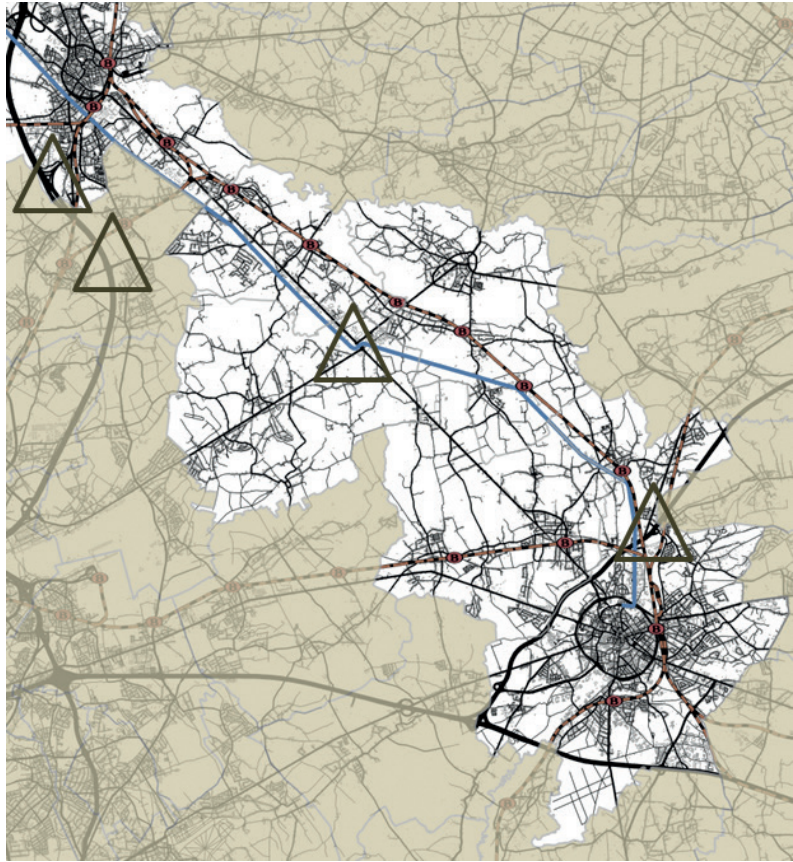


6.3. De weg

Ondanks de aanwezigheid in de regio van de spoorweg en het kanaal verloopt het gros van het vrachtverkeer duidelijk over de weg. De hele regio wordt gekenmerkt door fileleed. Het bestaande wegennet is dagelijks gedurende lange perioden volledig gesatureerd. De nabijheid van de stedelijke gebieden en de ligging aan meerdere assen van een hoger niveau zijn een sterke troef voor deze regio. De keerzijde vormt een belangrijk mobiliteitsvraagstuk. Zowel de Mechelse- als de Haachtsesteenweg combineren vanuit een historisch gegroeide verschuiving naar het weggebruik meerdere functies:

- het afwikkelen van grote pendelstromen (personenverkeer) naar Antwerpen en Brussel;
- het ontsluiten van de regio voor vrachtverkeer (goederenverkeer);
- de inzet van deze as op het vlak van openbaar vervoer naar het hogere verkeersnet.







Verkeerscongestie wordt door de ene als reden aangehaald om het gebruik van het kanaal te fnuiken (oversteekbaarheid daalt door openstaande bruggen), terwijl de andere dit net aangrijpt om meer verplicht over het water te transporteren (steenweg staat vol vrachtwagens).

De voorschriften in het RUP Kampenhout-Sas verbieden geen watergebondenheid maar kunnen allerminst als stimulerend worden opgevat door de bestemming van de kaaizone als lokaal bedrijventerrein.

Bijkomende ontwikkelingen voor regionale bedrijventerreinen in het gebied zijn niet rechtstreeks ontsloten door spoor of kanaal, maar blijven – ondanks de geciteerde problemen – geënt op de weginfrastructuur.

5
gemeenten

520
bedrijven

26
bedrijventerreinen

4.893.000
m² aan ruimte



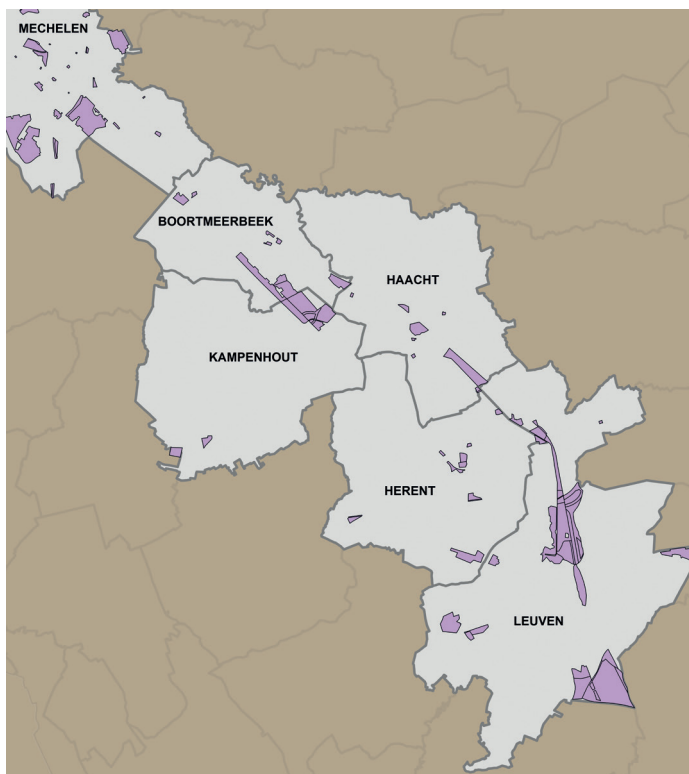


6.4. Economie

De economische structuur wordt overduidelijk gekenmerkt door een ongestructureerde groei geënt op de historische infrastructuur van het kanaal en de spoorweg. De haast volledige afwezigheid van een economische visie en vestigingsbeleid heeft geleid tot een heel divers aanbod van activiteiten en bedrijfsgroottes, waarbij de link met de oorspronkelijke vervoersassen is losgelaten.

Niettegenstaande de meeste bedrijven gelegen zijn op terreinen langsheen het kanaal, maakt slechts een klein deel er gebruik van. Nochtans bevat dit ongestructureerd kluwen heel wat potenties om met haar vervoer gedeeltelijk op het water over te stappen. Verschillende bedrijven die enkel gebruik maken van wegtransport, zijn werkzaam in sectoren die voor watertransport in aanmerking kunnen komen.

Deze economische activiteiten zijn eerder ondersteunend aan het grotere economische weefsel (bouw, voeding, afval, energie, productie,...), maar zij zijn onmisbaar en genereren een hoge tewerkstelling (ook voor lager geschoolden). Ook van het spoor maken bedrijven binnen de regio, al dan niet onrechtstreeks, slechts beperkt gebruik. De (economische) dynamiek in het gebied en het gedifferentieerd (ruimte)aanbod kunnen elkaar versterken voor de economische betekenis van deze as.



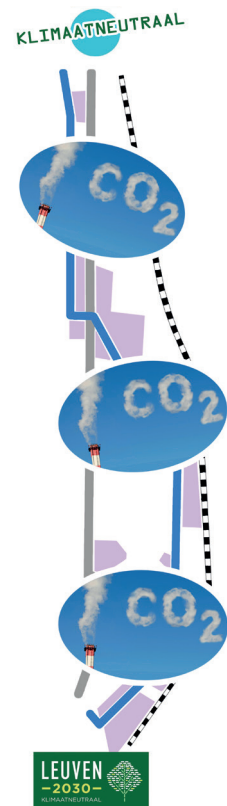


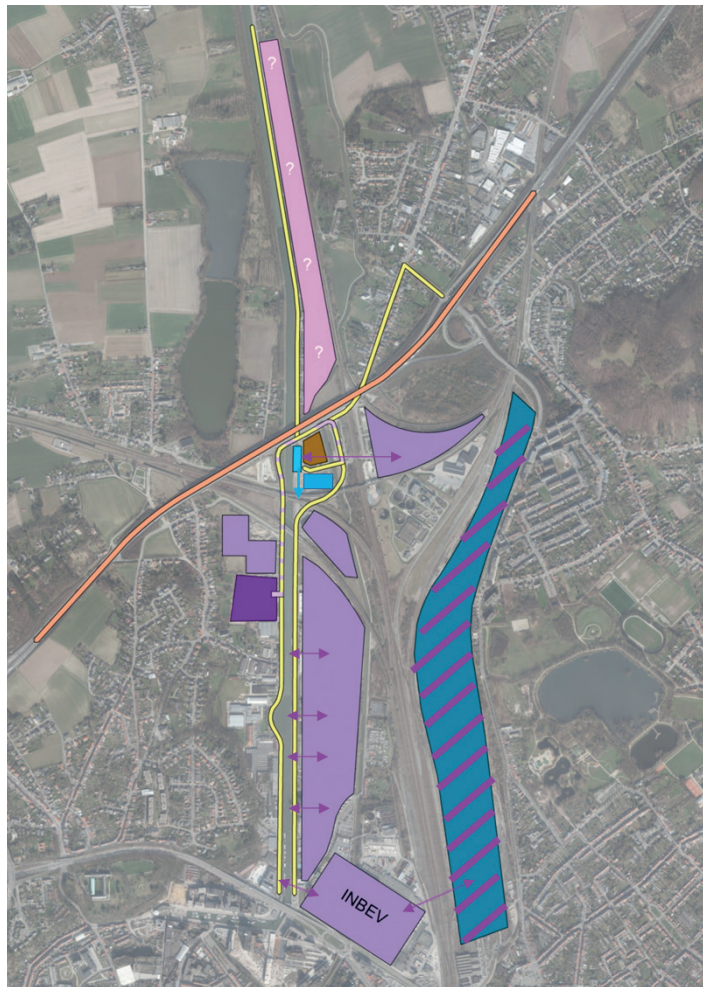
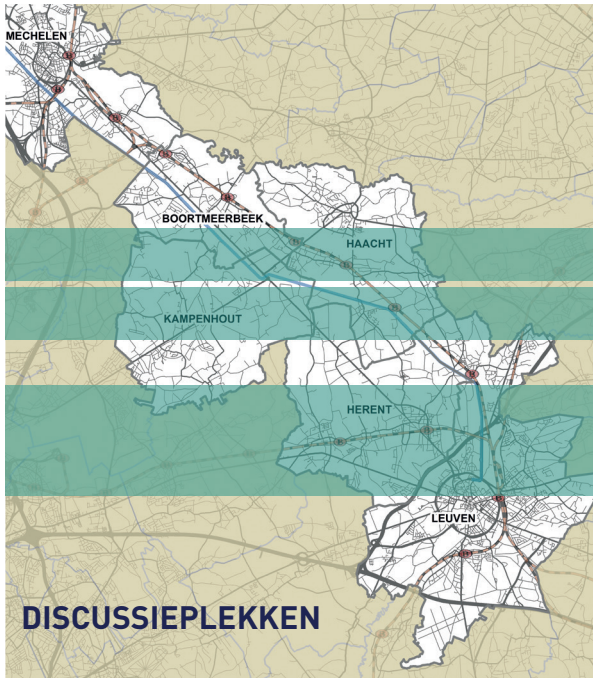
VLAAMS-BRABANT
KLIMAAT
NEUTRAAL





Ondanks de blijvende schreeuw naar meer bedrijfsruimte worden verschillende sites ad hoc ingevuld met reconversieprojecten met slechts een beperkte economische bestemming of activiteiten die de multimodale kenmerken onderbenutten of niet (meer) gebruiken. Terwijl in de stedelijke gebieden de kaart van klimaatneutraliteit wordt getrokken, wordt deze CO₂-last duidelijk verschoven naar de tussenliggende gebieden. Klimaatneutraliteit stopt niet aan een gemeentegrens. De noodzakelijke aan- en afvoer van grondstoffen en afval moet integraal worden meegenomen in het verhaal. Dit betekent onder meer een geschikte plaats geven aan economische activiteiten uit de onderbouw en hun terreinen op de meest geschikte wijze ontsluiten. Nieuwe ontwikkelingen moeten binnen deze ruimere context worden bekeken. Door een toewijzingsbeleid en de daarbij behorende afwenteling van transportactiviteiten wordt een nieuwe ontsluitingsweg vanuit Hambos naar de Mechelsesteenweg aangelegd. Historische motieven die tot intekening van deze zone leiden, moeten hierin worden meegenomen.







6.5. Conclusie

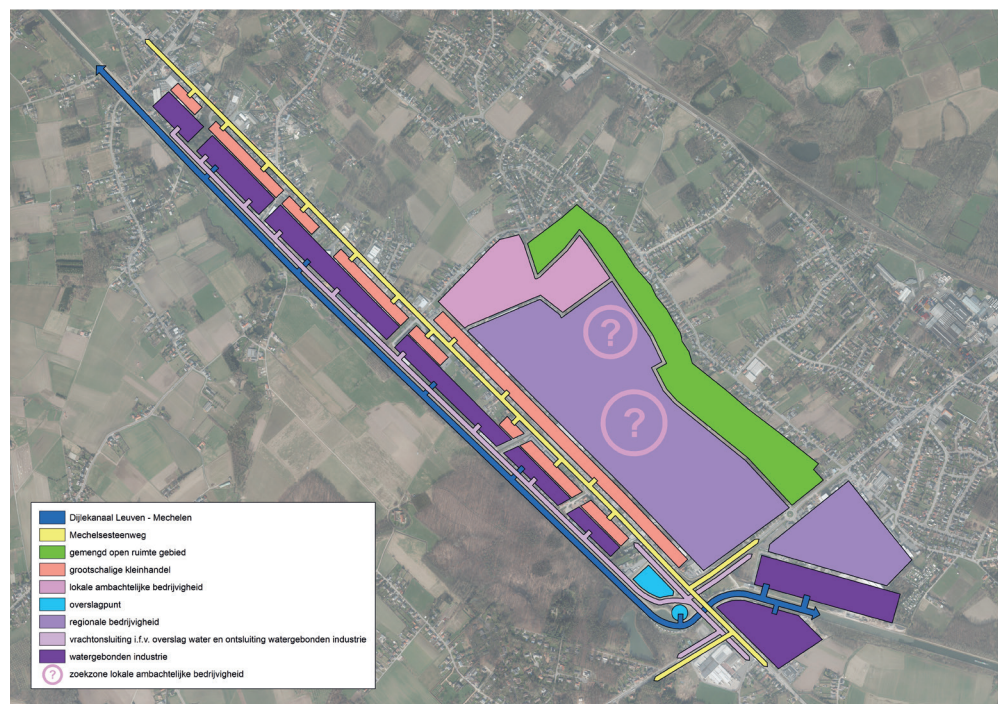
Uit de hiervoor omschreven thematische analyse van de spoor-, weg-, water- en economische structuur ingebed in haar ruimer geheel en met de gegeven kritische bijklank formuleren we een tussentijdse conclusie met betrekking tot het projectgebied.

Algemeen kunnen we het projectgebied omschrijven als een historisch gegroeide economische as die, door haar ligging nabij Brussel, door belangrijke ontsluitende weginfrastructuren aan haar uiteinden en door haar multimodaal aanbod van weg-, water- en spoorinfrastructuur, een uitgesproken potentieel kent ter ondersteuning van zowel haar stedelijke knooppunten als haar aanliggend hinterland.

Hiermee gepaard gaand kenmerkt het projectgebied zich ook als een dynamisch, eerder dichtbebouwd gebied met vele functies en met een problematiek van verkeerscongestie.

Het is dus belangrijk om in te spelen op het potentieel met als doelstelling de knelpunten in de mate van het mogelijke om te buigen in positieve trends met aandacht voor ruimtelijke draagkracht.

Dit kan alleen door met de verschillende betrokken besturen en actoren en met de inzet op de verschillende potentiële punten een gezamenlijke visie te onderschrijven opdat dit gebied kan uitgroeien tot een wel uitgebouwde evenwichtige basisstructuur die past in een ruimer geheel.





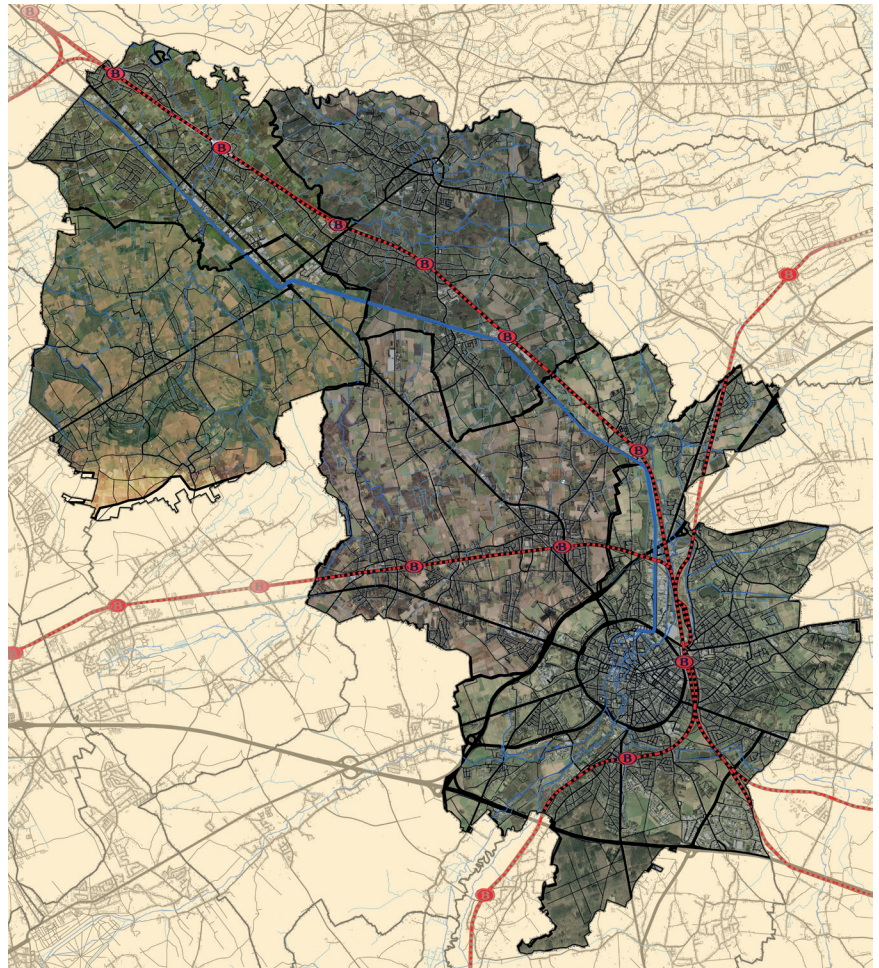


VISIE

De infrastructuur op de as tussen Leuven en Mechelen vormt de motor voor lokale en regionale economische ontwikkeling, maakt synergieën, samenwerking, differentiatie en specialisatie mogelijk, is ingebed in een internationale economische structuur en geeft de noodzakelijke ruimte aan de ondersteunende economische activiteiten voor de maatschappij en samenleving.

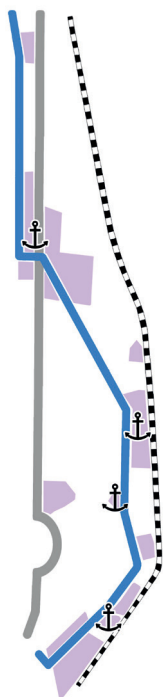
In relatie met andere ruimtebehoeften (wonen, recreatie, landbouw, natuur, ...) wordt deze economische (vervoers)infrastructuur optimaal aangewend om zowel de multimodale overstap te maken als een identiteit toe te kennen aan de verschillende bedrijventerreinen.

Deze visie wordt geïncorporeerd en uitgedragen door de verschillende bestuursniveaus en actoren in het gebied en is vertaald in negen beleidsstandpunten.





NEGEN BELEIDSSTAND- PUNTEN EN MOGELIJKE ACTIES



8.1. De juiste activiteit op de juiste plaats

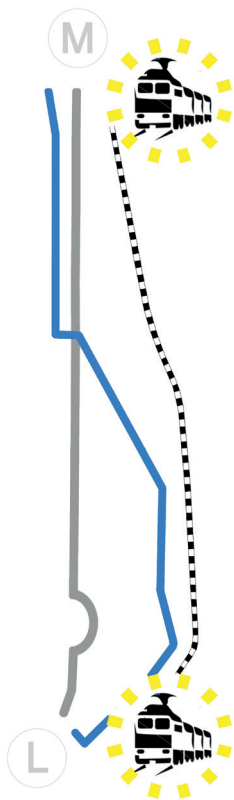
Enkel de juiste locaties moeten (verder) worden ontwikkeld. Minder gunstig gelegen terreinen worden herbestemd en geruimd. Tegelijkertijd moeten de terreinen worden ingevuld met de juiste activiteiten. Dit betekent de uitwerking van een lokalisatiebeleid voor de ontwikkeling van de terreinen en een intergemeentelijk huisvestingsbeleid voor de bedrijven, waarbij een duidelijke identiteit aan de terreinen wordt toegekend op basis van hun ontsluitingsmogelijkheden en bedrijfsprofiel. Sommige terreinen moeten inzetten op watergebondenheid en andere komen in aanmerking voor andere vormen van economische activiteit wat soms vraagt om een verbreding van de huidige beleidsopties.

Dit beleidsstandpunt krijgt onder meer verder uitwerking door het tijdelijk reserveren van terreinen voor watergebonden activiteiten in het economisch knooppunt Kampenhout-Sas en het verbreden van de mogelijkheden in Leuven-Noord in functie van logistiek en distributie.

TE ONDERNEMEN ACTIES:



- bepalen identiteitsprofiel per bedrijventerrein met uitwerking vestigingsvoorschriften:
 - # bijvoorbeeld watergebonden bedrijventerreinen of delen van bedrijventerreinen (met afbakening van functies/bedrijven).
 - # bijvoorbeeld spoorgebonden bedrijventerreinen of delen van bedrijventerreinen.
- uitwerken van een intergemeentelijk huisvestingsbeleid.



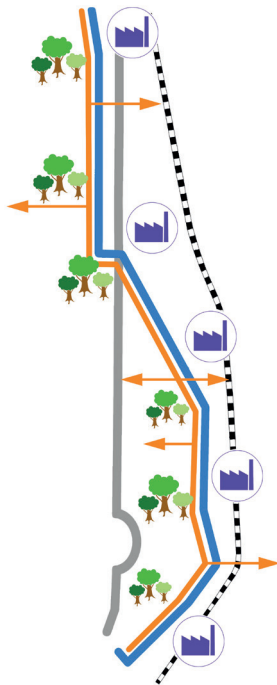
8.2. Het spoor inzetten aan de uiteinden van de as

Het spoor wordt ingezet aan de stedelijke uiteinden Mechelen en Leuven. Dit vergt verder onderzoek naar de ruimtelijke mogelijkheden in functie van logistiek en distributie van de voormalige spoorwegemplacements. Hierbij is het belangrijk dat zowel op korte als op lange termijn gerichte planningsinitiatieven en acties deze potenties niet hypothekeren en deze mogelijkheden open houden.

TE ONDERNEMEN ACTIES:



- planologische verbreding mogelijkheden spoorwegemplacements stedelijke eindpunten Mechelen en Leuven.



8.3. Een economische en recreatief-landschappelijke synergie langsheen het kanaal

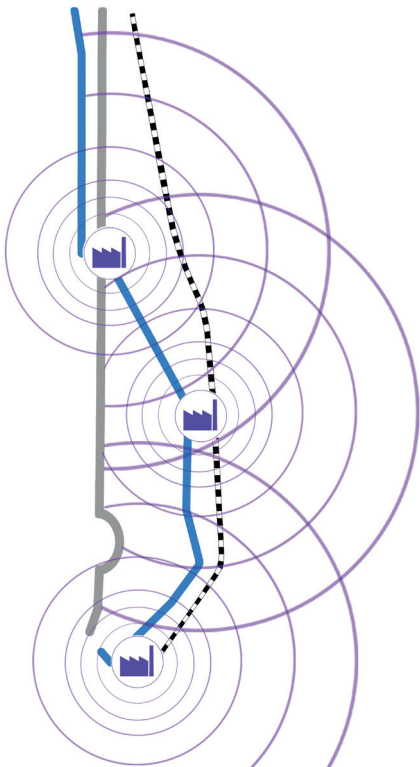
Eén zijde met een economisch accent en één zijde met een recreatief-landschappelijk accent vormt de basisgedachte voor de juiste investeringen en het juiste gebruik op de meest geschikte plaats. Beide (tegengestelde) functies verhouden zich tot elkaar in wederzijds respect en de onderlinge verbondenheid tussen beiden symboliseert de samenhang en voorziet in een meerwaarde voor het kanaal en zijn omgeving.

Dit beleidsstandpunt krijgt verdere uitwerking door deze basisgedachte in gepland en toekomstig beleid en acties als richtlijn te hanteren zodat gepaste investeringen worden ingezet voor de beoogde functie.

TE ONDERNEMEN ACTIES:



- optimaliseren recreatief gebruik, waarbij de combinatie van recreatie en bedrijvigheid mogelijk is:
 - # optimaliseren fietspaden naar gebruik.
 - # opmaak toeristisch-recreatieve kaart voor de regio.
 - # voorzien in bewegwijzering van zowel de fietsroute als de toeristisch- recreatieve locaties in de omgeving.
 - # onderzoeken van toeristisch-recreatieve links tussen ontspanningspolen langsheen de as, zoals bijvoorbeeld ontsluiting over het water voor bezoekers.



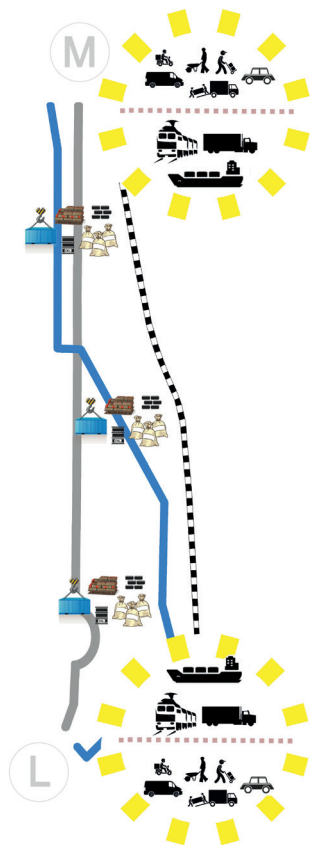
8.4. Overslagzone voor het aanliggende hinterland

In functie van de bediening en ontsluiting voor goederen van en naar zowel de Zuiderkempen (NO) als de luchthavenregio (ZW) betekent dit gebied een meerwaarde. Multimodaliteit wordt als troef ingezet. We zien deze as als een basisstructuur van waaruit deze regio's kunnen worden bediend met meer (aan)gepast vervoer en omgekeerd dat goederen via deze as opnieuw kunnen worden ontsloten naar een breder netwerk. Verder onderzoek kan de as als overslagzone helpen afstemmen op de verzuchtingen van het hinterland naar meer (verkeers)leefbaarheid.

TE ONDERNEMEN ACTIES:



- uitwerken onderzoek mogelijkheden van de as als overslagzone en verdeelcentrum voor het hinterland.
- onderzoek alternatief: mogelijkheden van de Haachtsesteenweg als link met het kanaal Antwerpen-Brussel rekening houdend met interferentie met goederenstromen naar/van de luchthaven en personenvervoer op dezelfde as.



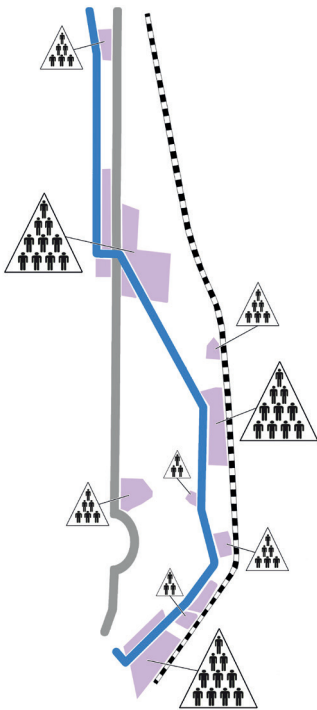
8.5. Primaire economische voedings-as voor zijn stedelijke uiteinden

De bovenbouwvormende diensten- en kenniseconomie in onze steden moeten worden geschraagd door zeer uiteenlopende ambachtelijke en industriële activiteiten die vaak niet gewenst of moeilijker verweefbaar zijn met onze woon-/stedelijke omgevingen, maar die onvermijdelijk en noodzakelijk zijn. Deze verbindende as is hiervoor uitstekend geschikt en biedt plaats aan de economische activiteiten (bouw, afval, energie, productie,...) die de onderbouw vormen. De steden en ook de omliggende gemeenten hebben baat bij een goede invulling van deze as omdat een goed georganiseerde noodzakelijke onderbouw ondersteunend is aan de bovenbouw en omgekeerd.

TE ONDERNEMEN ACTIES:



- verder onderzoek zet in op de relatie tussen beide (stad en as) en definieert goede locaties en de juiste partners.
- onderzoek van de haalbaarheid en selectie van de ideale locatie voor stadsdistributie voor Leuven-Mechelen en omgeving.



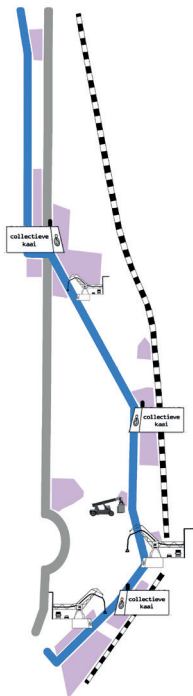
8.6. Lokale tewerkstellings-as

754 hectaren langsheen de as zijn bestemd voor economische activiteiten. Meer dan één derde van alle bedrijventerreinen uit het arrondissement Leuven zijn in dit gebied gesitueerd. De tewerkstelling op deze as is niet alleen aanzienlijk in aantal maar creëert tevens een zeer divers jobaanbod met tewerkstellingsmogelijkheden voor zowel laag- als hogeschoolden. De economische kracht en het aanbod aan uiteenlopende jobs vloeien voort uit de zeer diverse mix van bedrijfsactiviteiten en -typologieën. Om de afhankelijkheid van enkele grote spelers te counteren, wordt tevens ingezet op een sterk aanbod aan terreinen voor kleinere, lokale bedrijven, waartussen het tot stand brengen van synergieën wordt aangemoedigd.

TE ONDERNEMEN ACTIES:



- uitwerking ambachtelijke zone Wilsele (het gebied tussen Leuven-Noord en Remy-site).



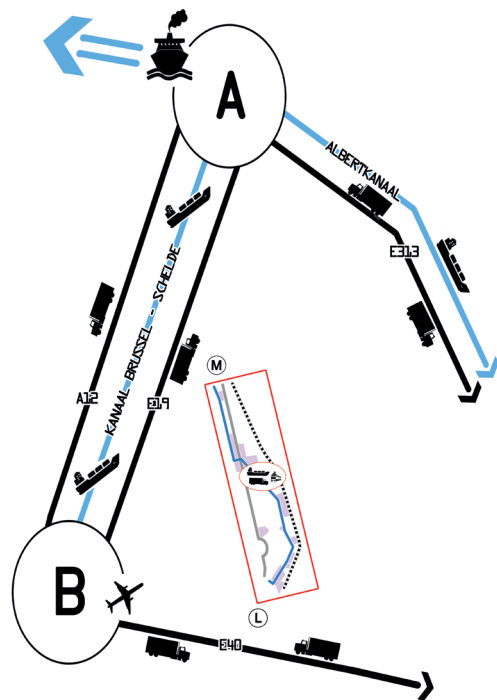
8.7. Naast individuele initiatieven inzetten op collectieve initiatieven voor water

Het gebruik van water stimuleren door initiatieven te nemen en stimuli te geven die maken dat bedrijven goederenstromen bundelen of gebruik maken van éénzelfde kaai of dat een kaai wordt uitgebaat door één bedrijf in functie van andere bedrijven. Hierdoor wordt een gemeenschappelijke ondernemersgeest aangewakkerd en wordt watertransport haalbarer. Initiatieven zoals de proefvaart van André Celis en AB InBev zijn bijzonder waardevol vanuit hun voorbeeldfunctie.

TE ONDERNEMEN ACTIES:



- uitbreiden pilootproject (proefvaart) door de inzet van de (transport)deskundigen (VUB, Waterwegen en Zeekanaal, POM Vlaams-Brabant, ...). Zij zullen de bedrijven uit de regio verder actief betrekken.
- collectieve initiatieven ontplooiën op de sites van Kampenhout-Sas, Hambos en Leuven-Noord, die vanuit hun locatie, de concentratie van bedrijven en multimodale ontsluitingsmogelijkheden de grootste potentie hebben.



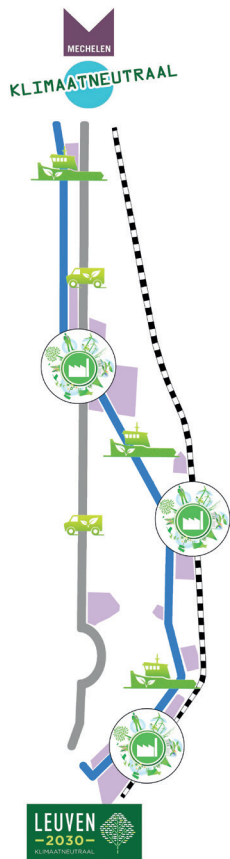
8.8. Logistiek op maat en schaal van de regio

Het economisch weefsel wordt gevoed en is onderling verbonden door allerhande logistieke activiteiten. De kunst bestaat erin net die logistieke activiteiten te ontwikkelen die meer multimodaal en duurzamer zijn en tevens gericht blijven op de regio. Het gaat om logistiek in functie van de aanwezige bedrijven, m.a.w. geen grootschalige logistieke hotspot in functie van transport- en distributiegerichte bedrijven voor Vlaanderen ambiëren. Een betere benutting van de vrije capaciteit op het kanaal moet worden afgestemd op de noodzakelijke oversteekbaarheid voor het wegverkeer.

TE ONDERNEMEN ACTIES:



- onderzoek naar complementariteit in het gebruik / de bediening van de bruggen over het kanaal door water- en wegverkeer om een vlotte afwikkeling voor beiden te bewerkstelligen.



8.9. De as faciliteert een duurzame regionale ontwikkeling

Klimaatneutraliteit kent geen grenzen. De uitdaging is het omvormen van deze primaire economische voedings-as met haar stedelijke uiteinden in een duurzame regio. Dit vereist de inzet van alternatieve transportmodi en multimodaliteit, het creëren van een lokaal tewerkstellingsaanbod, het optimaliseren van de aanwezige infrastructuur,... Kortom, bij elke beslissing hoort een duurzame klik. De publieke actoren nemen hierin het voortouw, maar ook bedrijven kunnen hun steentje bijdragen.

TE ONDERNEMEN ACTIES:



- incorporeren van voorwaarden binnen beleidsbeslissingen (afleveren vergunningen) die de toepassing van duurzame transportmodi garanderen.
- ontwikkelen en testen van innovatieve transportmiddelen.





PROEFVAART ANDRÉ CELIS – AB INBEV

Opzet

In mei en in september 2014 werd de theorie omgezet in de praktijk. Dit gebeurde door een samenwerking tussen André Celis en AB InBev. De groep André Celis te Leuven en Lubbeek is een firma die naast container & recyclage activiteiten, natuursteenmaatwerk en tankstations combineert en één van de belangrijkste spelers voor bouwmaterialen in Vlaams-Brabant. AB InBev Belgium te Leuven maakt dan weer deel uit van 's werelds leidinggevende brouwer Anheuser-Busch InBev, met een portfolio van meer dan 200 biermerken, actief in 25 landen. Naast de hoofdzetel van de groep bevindt ook één van de vier brouwerijen in België zich in Leuven. André Celis was al enthousiast gebruiker van vervoer over water, ondertussen heeft ook AB InBev de ambassadeursrol opgenomen.

De vrachtboot van André Celis werd op de kaai van EcoWerf geladen met paletten lege bierbakken van AB Inbev om te worden vervoerd naar Jupille. Op de terugvaart werd het bouw materiaal voor de firma André Celis opgepikt in Lixhe. Dit betekende dat zeventien vrachtwagenritten naar Luik werden vermeden, evenals een lege heenvaart voor de firma André Celis. Deze proefvaart is ook voor andere bedrijven zeer leerrijk omdat hiermee werd bewezen dat ook palletvervoer in aanmerking komt voor watertransport. Door een verplaatsbaar laadplatform volstaan twee heftrucks om de boot te laden en te lossen. Bovendien toont de studie aan dat een belangrijke maatschappelijke winst kan worden gerealiseerd. Dit is zodoende een mooi voorbeeld van een win-win situatie die ontstaat door logistieke horizontale samenwerking.

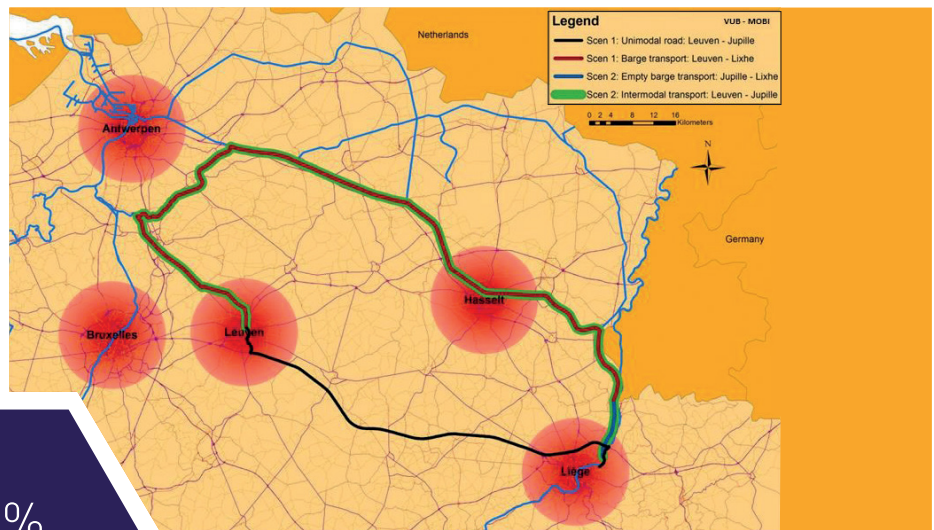
Net omwille van de voorbeeldrol van deze proefvaart investeren POM Vlaams-Brabant en Interleuven in de (wetenschappelijke) onderbouwing van deze bundeling en in het kenbaar maken van de potenties voor de regio en voor andere bedrijven.

Resultaten

Met twee proefvaarten onderzochten beide bedrijven de mogelijkheden van een samenwerking, zowel op organisatorisch, economisch als maatschappelijk vlak. De Vrije Universiteit Brussel – onderzoeksgroep MOBI voerde een impactanalyse uit.

In deze studie¹ worden twee scenario's met elkaar vergeleken. Het eerste scenario is het zogeheten Business-as-usual (BAU) scenario, zijnde een leeg binnenvaarttraject tussen Leuven en Lixhe en wegvervoer door middel van EURO 5 vrachtwagens van de pallets van AB Inbev tussen hun site in Leuven en hun site in Jupille. Het tweede scenario omvat de situatie zoals die getest werd gedurende de twee proefvaarten. Het leeg binnenvaarttraject werd vervangen door voor- en natransport per EURO 5 vrachtwagens en een met AB Inbev pallets geladen binnenvaarttraject van Leuven naar Herstal.

¹ Studie Vrije Universiteit Brussel – onderzoeksgroep MOBI in opdracht van POM Vlaams-Brabant en Interleuven, oktober 2014.



36,6%
vermindering
externe
transportkosten

22,3%
CO₂ reductie

19,9%
totale emissie
reductie

Uit de vergelijking van beide scenario's kunnen volgende conclusies getrokken worden:

- Het inzetten van binnenvaart voor het vervoeren van de lege bakken van Leuven naar Herstal levert per vaart een totale externe kostenbesparing op van 314 euro, of een vermindering van de externe transportkosten met 36,6%. Als er louter gekeken wordt naar de operaties vanuit het standpunt van AB Inbev zal het omschakelen van unimodaal wegvervoer naar binnenvaart echter geen externe baat realiseren, hoofdzakelijk door de lange omweg die gevaren dient te worden. Deze baat kan enkel gerealiseerd worden door het vermijden van de lege vaart met het binnenschip en dus door de operaties van beide ondernemingen samen te bekijken. Het is duidelijk dat een kortere vaarroute de externe baten aanzienlijk verder zou kunnen verhogen.
- Op vlak van klimaatverandering wordt een CO₂-reductie van 22,3% gerealiseerd.
- Op vlak van fijnstof (PM) wordt er in gram uitstoot slechts een vermindering van 1,9% gerealiseerd, maar omgerekend in externe kosten loopt deze reductie op tot meer dan 50%. Dit komt omdat de schadekosten lager liggen voor fijnstof uitgestoten door binnenvaart vergeleken met wegvervoer.
- Er wordt een totale emissie reductie gerealiseerd van 19,9%
- De schaalgrootte van het binnenschip is een belangrijke factor. Een eerste proefvaart met een kleiner schip leverde maar een totale besparing op van 23% en een CO₂ besparing van 6,7% (en scoorde negatief voor SO₂ en PM).
- Een bijkomend voordeel kan nog gerealiseerd worden indien laden & lossen kan uitgevoerd worden met elektrische heftrucks.





CONCLUSIE

Dit project is een leerrijk proces omdat meer inzicht werd verkregen in de onderling op elkaar inwerkende structuren en de verschillende beleidsstandpunten kritisch tegen het licht werden gehouden, met als resultaat een samenhangende visie die kan worden uitgedragen door de beleidsmakers van de regio. Een gezamenlijke aanpak draagt ook bij tot een efficiënter ruimtegebruik op het vlak van bedrijventerrein-ontwikkeling en -beheer.

De proefvaart toont aan dat abstracte theoretische visies een deel van de beoogde werkelijkheid kunnen worden. Nu binnen het project alle neuzen in dezelfde richting wijzen, bestaat de grootste uitdaging erin om vast te houden aan deze visie en een zekere continuïteit in de ontwikkeling van het gebied te bewaken.



ACHTERGROND

Al sinds haar oprichting werkt Interleuven aan de economische ontwikkeling van de regio. Sedert 1965 werden meer dan 500 ha bedrijventerreinen en ambachtelijke zones aangelegd, waarmee Interleuven de regio tot grote economische bloei heeft gebracht. Interleuven streeft als publieke actor nog altijd deze economische ontwikkeling na.

Ook de aanpak hierin is mee geëvolueerd: er worden nieuwe accenten gelegd en toegevoegd bij de ontwikkeling en het beheer zodat duurzame bedrijventerreinen in een kwaliteitsvolle omgeving kunnen worden ontwikkeld. Dit vraagt kennis van het gebied van onderuit, maar ook een ruimere blik op de regio. Vanuit een bundeling van haar verschillende diensten en de aanwezige expertise blijft Interleuven zo werk maken van deze economische ontwikkeling.

12 COLOFON

Dit boek is een uitgave van Interleuven, 2014.

Projectteam:

Bram Adams,
Wim Boon,
Sabrina De Donder,
Tessy Gorris
en Sonja Paenhuys

Auteurs:

Bram Adams,
Wim Boon
en Tessy Gorris

Omslagfoto:

Interleuven

Fotografie:

Interleuven

Vormgeving:

Print & zo bvba, Kampenhout

Deze studie en deze publicatie is (mee) mogelijk gemaakt dankzij financiële steun van de Europese Unie, de Vlaamse Overheid en de provincie Vlaams-Brabant. Al deze cofinanciers zijn we bijzonder erkentelijk. Graag danken we ook alle overheden, organisaties en bedrijven die tijdens dit proces mee hebben gedacht en gewerkt aan deze ruimtelijk-economische visie.

Met de steun van



met steun van het
Agentschap Ondernemen



Grenzeloze Logistiek, een project van



Alle rechten voorbehouden

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier zonder vermelding of voorafgaande schriftelijke goedkeuring van de uitgever.

Disclaimer internetfoto's:

Bij de samenstelling van dit werk is door Interleuven zo zorgvuldig mogelijk omgegaan met het beeld- en illustratiemateriaal van derden en de daarbij behorende rechten. Iedereen die niettemin meent rechten te kunnen ontlenuen aan tekst en beeldmateriaal in dit boek kan daarvoor contact opnemen met Interleuven, sabrina.de.donder@interleuven.be.

