

ENA

nadere uitwerking **Economisch Netwerk Albertkanaal**

Eindrapport deel II



**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

<i>Opdrachtgever</i>	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap Afdeling Ruimtelijk Planning Koning Albert II-laan 20 bus 7 1000 Brussel Contactpersoon: Geert Mertens
<i>Opdrachthouder</i>	TV iris consulting – Buck Consultants – WES Kazernestraat 45 1000 Brussel
<i>Projectmanagement</i> <i>Projectleiders</i>	Dirk Lauwers (iris consulting) Paul Bleumink (Buck Consultants) Gunter Gonnissen (iris consulting) Rik Houthaeve (WES) Goedele Schuerman (CIBE)
<i>Datum</i> <i>Document</i>	Oktober 2003 <i>Nadere uitwerking Economisch Netwerk Albertkanaal - deel 2</i> Advies van de stuurgroep - gebiedsgerichte benadering en actie- programma

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004



Buck
Consultants
International



**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

Inhoudsopgave

1.	<i>Inleiding</i>	1
1.1.	Statuut document	1
1.2.	Vier deelruimten	2

V Gebiedsgerichte uitwerking van deelruimten

1.	<i>Antwerps Poortgebied</i>	5
1.1.	Analyse van de bestaande ruimtelijke structuur	5
1.2.	Onderzoek in functie van aanbodbeleid	6
1.3.	Visie	8
1.4.	Gewenste ruimtelijke structuur en ontwikkelingsperspectieven	9
1.5.	Concrete acties en maatregelen	11
1.5.1.	Herstructurerings- en inbreidingsacties	11
1.5.2.	Bijkomend bedrijventerrein en ontsluiting Wommelgem-Ranst Q8	12
1.5.3.	Bijkomend bedrijventerrein Zwaaiikom	15
2.	<i>Netebekken</i>	17
2.1.	Analyse van de bestaande ruimtelijke structuur	17
2.2.	Onderzoek in functie van aanbodbeleid	18
2.3.	Visie	20
2.4.	Gewenste ruimtelijke structuur en ontwikkelingsperspectieven	21
2.5.	Concrete acties en maatregelen	24
2.5.1.	Herstructurerings- en inbreidingsacties	24
2.5.2.	Bijkomende bedrijventerreinen op korte termijn	25
2.5.3.	Bijkomende bedrijventerreinen op langere termijn	27
2.5.4.	Ontsluiting bedrijventerreinen via Kanaalweg	29
3.	<i>West-Limburg</i>	32
3.1.	Analyse van de bestaande ruimtelijke structuur	32
3.2.	Onderzoek in functie van aanbodbeleid	33
3.3.	Visie	35
3.4.	Gewenste ruimtelijke structuur en ontwikkelingsperspectieven	36
3.5.	Concrete acties en maatregelen	38
3.5.1.	Herstructurerings- en inbreidingsacties	38
3.5.2.	Bijkomende bedrijventerreinen	39
4.	<i>Limburgs Poortgebied</i>	42
4.1.	Analyse van de bestaande ruimtelijke structuur	42
4.2.	Onderzoek in functie van aanbodbeleid	43
4.3.	Visie	45
4.4.	Gewenste ruimtelijke structuur en ontwikkelingsperspectieven	47
4.5.	Concrete acties en maatregelen	50
4.5.1.	Herstructurerings- en inbreidingsacties	50
4.5.2.	Genk-Zuid West als bijkomend bedrijventerrein op korte termijn	51
4.5.3.	Bijkomende bedrijventerreinen op langere termijn	51
4.5.4.	Ontsluitingsnetwerk	53

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

VI Uitvoeringsprogramma

1.	<i>Actieprogramma</i>	57
1.1.	Algemene acties	57
1.2.	Optimaliseren van bestaande bedrijventerreinen	59
1.3.	Zoeken naar nieuwe bedrijventerreinen	61
1.4.	Ontsluitingsacties	66
1.5.	Mogelijk verder onderzoek en overleg op basis van de besluitvorming door de Vlaamse Regering	67
2.	<i>Besluitvormingsprogramma</i>	68

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

1. Inleiding

1.1. Statuut document

Dit document bevat de uitvoeringsgerichte uitwerking van de visie op het Economisch Netwerk Albertkanaal. Het is één van de twee finale documenten van het plannings- en overlegproces Nadere Uitwerking van het Economisch Netwerk Albertkanaal:

□ *Deel 1: Analyse en geïntegreerde visievorming*

Op basis van de context van het proces, de bestaande structuur en de specifieke behoeften voor economische activiteiten wordt een geïntegreerde gewenste ruimtelijke structuur uitgewerkt voor het gehele ENA.

□ *Deel 2: Advies van de stuurgroep - gebiedsgerichte benadering en actieprogramma*

Op basis van een gebiedsgerichte vertaling van de algemene visie voor verschillende deelruimten wordt een uitvoeringsprogramma voorgesteld. Het is momenteel een advies van de stuurgroep aan de Minister van Ruimtelijke Ordening. De geïntegreerde visie van deel 1 wordt gebiedsgericht vertaald.

Het voorliggende document betreft het tweede deel. Deel 1 vormt het kader waarbinnen dit document gelezen dient te worden.

Dit tweede deel is gericht op de uitvoering van de visie en bevat twee bijkomende stappen:

1. Vooreerst wordt een beleid ontwikkeld voor de ruimtelijk samenhangende gehele van het ENA. De uitwerking van de deelruimten met een selectie van acties vormt de scharnier tussen de ruimtelijke visie voor het gehele ENA en het concrete actieprogramma.
2. Een uitvoeringsprogramma sluit het geheel af. Dit bestaat uit een actieprogramma ter uitvoering van de visie op de deelruimten en een overzicht van het minimaal besluitvormingsprogramma zoals gevraagd door de stuurgroep.

In het bijzonder zal de besluitvorming binnen de Vlaamse Regering rond elementen van het tweede deel dienen te gebeuren. Hierin komen ook het sterkst de adviezen van de stuurgroep over bepaalde acties naar voren. Keuzes worden hier niet gemaakt. Binnen de stuurgroep waren de adviezen aan de Vlaamse Regering niet steeds eenstemmig. De standpunten van de verschillende stuurgroepleden lagen soms ver uit elkaar. Dit komt duidelijk tot uiting in het besluitvormingsprogramma.

Deze nota is het resultaat van overleg in stuurgroep, bestuurlijk forum en bilateraal overleg met gemeenten en maatschappelijke klankbordgroep.

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

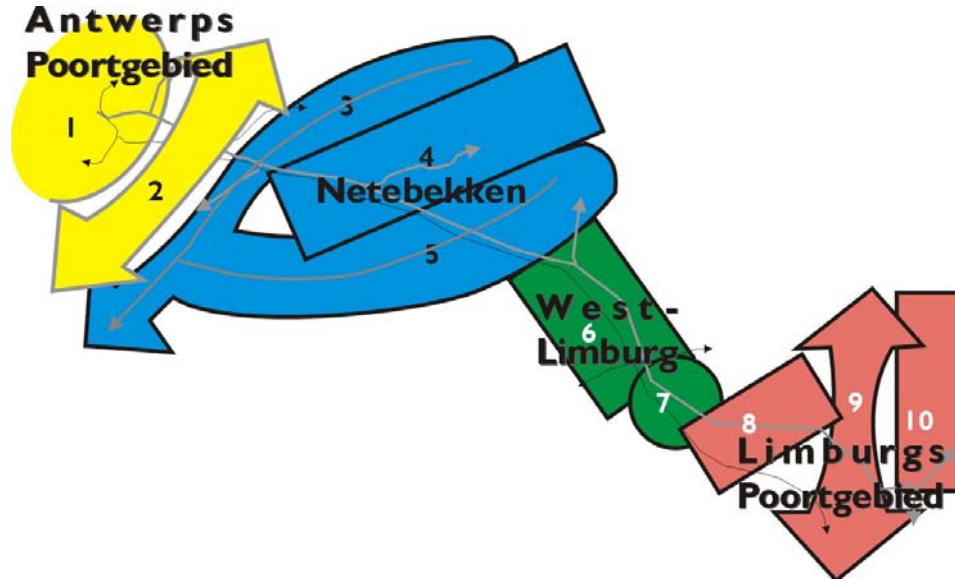
1.2. Vier deelruimten

Uit een confrontatie van de verschillende deelstructuren werden in deel 1 tien ruimtelijk samenhangende gehelen geselecteerd. Deze zullen verder als subdeelruimten worden beschouwd. Deze subdeelruimten functioneren economisch binnen grotere gehelen. De rand van Antwerpen heeft bijvoorbeeld een duidelijke relatie met het grootstedelijk gebied en staat mogelijk onder verstedelijkingsdruk indien de ruimte voor bepaalde activiteiten in de stad schaars wordt. Op basis van dit principe worden 4 deelruimten onderscheiden:

- Antwerps Poortgebied, bestaande uit Grootstedelijk Antwerpen en de Antwerpse Gordel
- Netebekken, bestaande Kleine-Netevallei, Kempische Poort en Grote-Netevallei
- West-Limburg, bestaande uit Limburgs Strokengebied en Limburgs Vijvergebied
- Limburgs Poortgebied, bestaande uit Hasselt-Genk, Kempisch Plateau-Haspengouw en Zuidelijk Maasland

Deze deelruimten worden als aanknopingspunt gebruikt om de ruimtelijke visie te concretiseren en tot een uitvoeringsprogramma te komen. Hiervoor is in eerste instantie een duidelijk beeld nodig van de bestaande ruimtelijke structuur van de deelruimten en dient verder onderzoek te gebeuren om het aanbodbeleid voor de deelruimten gebiedsgericht in te vullen.

Figuur 1: Deelruimten



Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

V

Gebiedsgerichte uitwerking van deelruimten

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

1. Antwerps Poortgebied

1.1. Analyse van de bestaande ruimtelijke structuur

Motor van ontwikkeling binnen de deelruimte is het grootstedelijk gebied Antwerpen met haar haven. Het Antwerps Poortgebied bestaat uit de subdeelruimten:

□ Grootstedelijk Antwerpen

Structuurbepalende dragers zijn de Antwerpse Ring, de E313, het Albertkanaal en het Klein en Groot Schijn. Aan deze dragers hangt een complexe stedelijke structuur met twee belangrijke concentraties bedrijventerreinen (langsheen kanaal en Kapelleveld-Uilenbaan). De bedrijvensites langs het kanaal zijn grotendeels verouderd. Binnen het gehele gebied geldt een bijzonder mobiliteitsvraagstuk gezien de problematische ontsluiting rond Antwerpen. Het gebied sluit aan bij de Haven van Antwerpen.

□ Antwerpse Gordel

De Antwerpse Gordel vormt in zijn geheel een niet-volledige cirkel om het centrale stedelijke gebied Antwerpen. Hij volgt het patroon van de buitenste fortenring rond Antwerpen. De gordel verbindt verschillende soorten natuurlijke, landschappelijke en open-ruimteelementen. Vanuit de gordel dringen ‘groene vingers’ door in het bebouwd gebied van het grootstedelijk Antwerpen.

De verstedelijkingsdruk op het gebied is zeer groot. Voor wonen en bedrijvigheid is de deelruimte aantrekkelijk, in het bijzonder in de omgeving van het Albertkanaal en de E34/E313. Grensstellend zijn de Bossen van Ranst, Bevaartbrugsebossen, anti-tankgracht en vallei van het Groot Schijn.

Kaart 1: Bestaande ruimtelijke structuur - Antwerps Poortgebied

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

1.2. Onderzoek in functie van aanbodbeleid

In functie van het voeren van een aanbodbeleid, dient onderzocht te worden welke de ruimtelijk-economische potenties en de inbreidingsmogelijkheden zijn en dienen zoekzones geëvalueerd te worden.

Kaart A: Antwerps Poortgebied en Netebekken - actieprogramma (A1 achteraan bijgevoegd)

Ruimtelijk-economische potenties

Er worden in het Antwerps Poortgebied beperkte mogelijkheden gezien voor nieuwe bedrijventerreinen. Bovendien betekent bijkomende bedrijvigheid een toename van mobiliteit in een congestiegevoelig gebied. Zorgvuldig ruimtegebruik en zorgvuldige uitgifte zijn belangrijke aandachtspunten voor dit gebied.

Door de gunstige ligging zijn de economische potenties van dit deelgebied groot en daarmee de vraag naar nieuwe terreinen. Er bestaat momenteel al een tekort aan uitgifbare terreinen in dit deelgebied. Dit geeft aan dat er gezocht moet worden om zo mogelijk al op korte termijn een aanbod te creëren. De druk op de ruimte is echter groot.

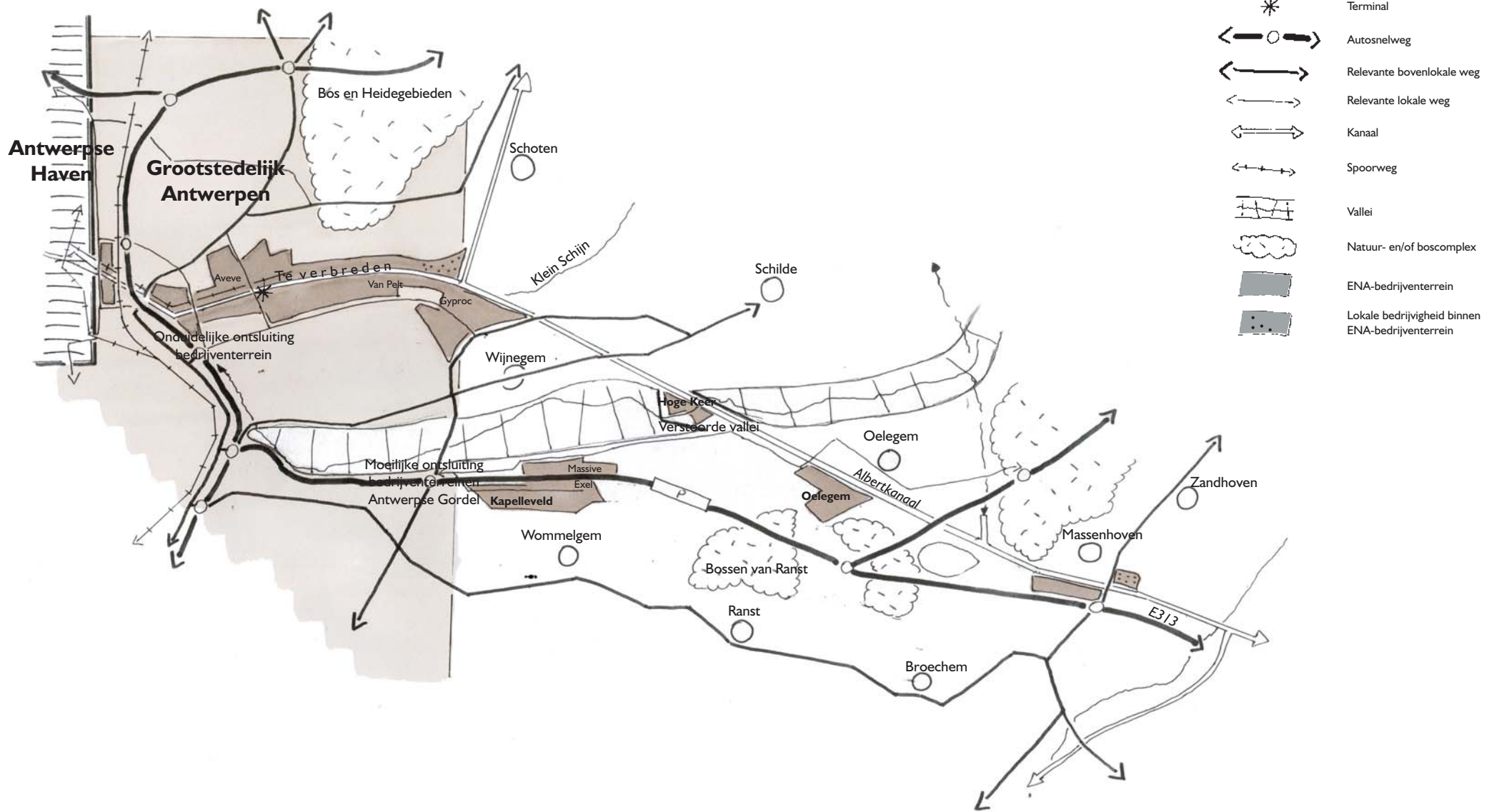
De vraag naar terreinen is in dit deelgebied wellicht groter dan in de overige deelgebieden terwijl de ruimtelijke inpassingsmogelijkheden beperkter zijn. Een deel van de ruimtevrage kan wellicht worden opgevangen in andere delen van het ENA, maar er zal tevens voldoende terrein in dit deelgebied ontwikkeld moeten worden. Herstructurering en/of verdichting kunnen eveneens mogelijkheden bieden om de economische potenties van dit deelgebied te benutten.

De ligging nabij de haven en de ontsluitingstructuur naar meerdere richtingen draagt bij tot de aantrekkelijkheid van het Antwerps Poortgebied met name voor logistieke bedrijvigheid en assemblage activiteiten. Van daaruit kan het Antwerps Poortgebied een functie vervullen in logistieke netwerken. In het gebied komen containernetwerken en Beneluxnetwerken samen waardoor terreinen in dit deelgebied een functie kunnen vervullen in de logistieke netwerken als unitnet en flownet. Beneluxnetwerken zijn netwerken van vervoerders en verladers die gericht zijn op de distributie van eindproducten naar eindafnemer in een keten (oftewel winkels, consumenten, restaurants,...)

Bij het ontwikkelen van de terreinen moet echter wel zorgvuldig omgegaan worden met de congestie op de Ring, maar ook de bedrijven zullen hieraan moeten meewerken. Intermodale faciliteiten en logistieke concepten kunnen bijdragen.

Op basis van de economische en logistieke potenties is er behoefte aan de ontwikkeling van grootschalige **transport- en distributiezones** en **gemengd regionaal bedrijventerrein** in het Antwerps poortgebied. Daarbij zullen, de intermodale mogelijkheden zoveel mogelijk benut moeten worden door het zoeken naar **watergebonden bedrijventerrein**. Naast productiebedrijven zijn watergebonden terreinen ook interessant voor bedrijvigheid uit sectoren als bouwmaterialen en afvalverwerking.

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004



Deelruimten - Antwerps Poortgebied
Bestaande Ruimtelijke Structuur

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

Inbreidingsgebieden

Het Antwerps Poortgebied heeft weinig oppervlakte bestemd bedrijventerrein op de markt. In het gebied komen twee grotere bestemde, niet bebouwde terreinen voor: Kapelleveld en Massenhoven. De terreinen te Massenhoven zijn in handen van AMINALE en zij wensen deze gronden niet af te staan ondanks het gevoerde besluitvormingsproces naar aanleiding van de recente betreffende gewestplanwijziging. Het terrein te Kapelleveld kan mogelijk pas worden aangesneden nadat er beleidsuitspraken zijn over de ontsluiting van het gebied. Strategische reserves komen beperkt voor. Eén gebied wordt voorgesteld als af te stoten aan de open ruimte: de doortocht van het Groot Schijn doorheen Hoge Keer.

Tabel 1: Inbreidingsmogelijkheden Antwerps Poortgebied

ID	Terrein	Opp (ha)	Categorie	Beschrijving
5	Kapelleveld	2	1	
7	Wijnegem-R11 – Zuid	3	1	Eigendom Gemeente Wijnegem
8	Wijnegem-R11 - Noord	15	1	Eigendom GOM Antwerpen
	Totaal	20		
1	Ilegems	4	2	Eigendom bedrijf Ilegems – strategische reserve
6	TNT	2	2	Eigendom TNT – strategische reserve
9	Vroeger Liebig	8	2	Eigendom vastgoedontwikkelaar Vandenbosch – geen strategische reserve
	Totaal	14		
2	Massenhoven	32	3	Er zal een vervolproces worden opgestart.
4	Kapelleveld 2	17	3	Aansnijden van dit gebied wordt gekoppeld aan een verbeterde ontsluiting.
	Totaal	49		
3	Hoge Keer	2	4	Gelegen in vallei Groot Schijn

(1) Beschikbaar op de markt (2) Tijdelijk niet realiseerbaar wegens eigendomsstructuur (eigendom bedrijven) (3) Tijdelijk niet realiseerbaar wegens technische/juridische ingrepen (4) Definitief niet realiseerbaar (5) In ontwikkeling

Afweging zoekzones

Er werden in het Antwerps Poortgebied 5 zoekzones geëvalueerd. Het betreft Lobroekdok (Antwerpen), Schotenvaart (Schoten), Uilenbaan 1 (Wommelgem), Wommelgem-Ranst omgeving Q8 (Wommelgem en Ranst) en Zwaikom (Ranst). Voor een evaluatie wordt verwezen naar de bijgevoegde tabel.

De zoekzones Lobroekdok, Schotenvaart en Uilenbaan 1 zijn niet wenselijk op Vlaams niveau. Voor de Zwaikom dient een afweging van pro's en contra's te gebeuren. Wommelgem-Ranst wordt gedragen als zoekzone mits een verbeterde ontsluiting.

Tabel 2: Afweging zoekzones Antwerps Poortgebied

Kaart 2: Afweging zoekzones Antwerps Poortgebied

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

1.3. Visie

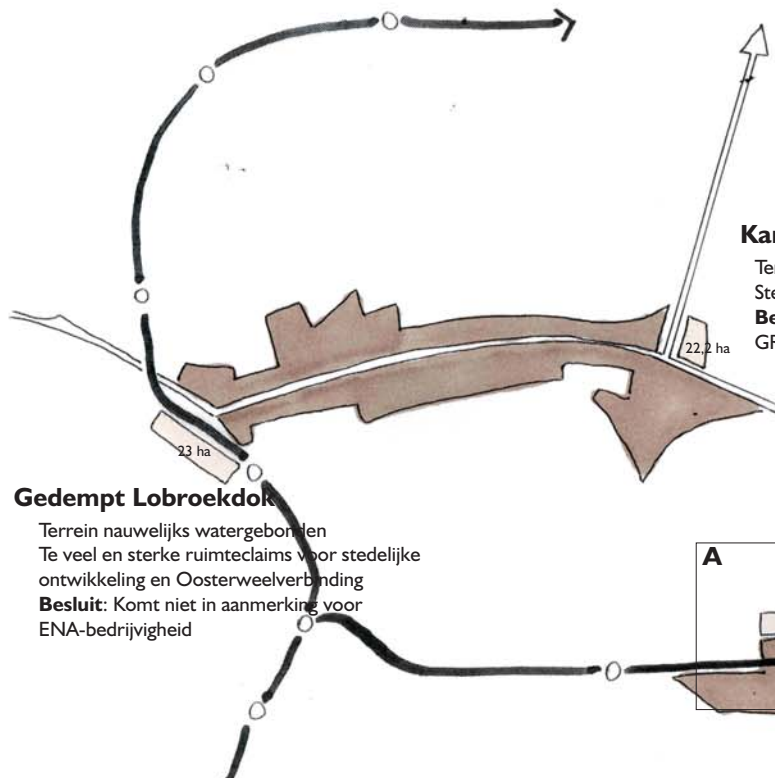
De interne en de externe bereikbaarheid van de deelruimte dienen geoptimaliseerd te worden. Het gebied beschikt over een zeer hoogwaardige internationale (externe) ontsluiting via spoor, weg en water. De verbindende functie van deze infrastructuur dient geoptimaliseerd te worden om een maximale bereikbaarheid van het ENA naar haar omgeving te garanderen. In het bijzonder dient de verbindende functie van de haven van Antwerpen geoptimaliseerd te worden. Binnen het Antwerps Poortgebied dienen de bedrijventerreinen beter aangetakt te worden op deze hoofdinfrastructuur.

De E313 en het Albertkanaal zijn drager van 3 bedrijvenstrips. Voor de E313 is dit de strip Wommelgem – Ranst en voor het Albertkanaal zijn dit de historisch met de stad vergroeide bedrijventerreinen te Deurne-Merksem-Wijnegem-Schoten (verder bedrijvenstrip Albertkanaal). Waar beide infrastructuur in elkaars nabijheid komen, is de bedrijvenstrip Massenhoven gesitueerd. Elk van de bedrijvenstrips dient een afzonderlijke, kwaliteitsvolle en duidelijke ontsluiting te hebben.

Het grootstedelijk gebied vormt de motor voor grote bedrijvenstrips met elk een afzonderlijk multimodaal programma. Door de aansluiting met het grootstedelijk gebied Antwerpen kunnen de twee westelijke bedrijvenstrips zich differentiëren van de oostelijke. De bedrijvenstrip Wommelgem-Ranst vormt een poort tot het grootstedelijk gebied en de bedrijvenstrip Albertkanaal een poort tot de haven van Antwerpen. Het multimodaal programma van de bedrijvenstrip Albertkanaal bestaat in hoofdzaak uit de relatie water-weg dat versterkt wordt door de verdere ontwikkeling van een bimodale terminal. In de bedrijvenstrip Wommelgem-Ranst is het unimodaal programma georiënteerd op de stedelijke distributie. Verbreding naar multimodaliteit kan onderzocht worden in functie van water- of spoorpotenties.

Voor het geheel van ruimtelijk-economische ontwikkelingen werkt een groen wiel als grensstellend netwerk. Het groene wiel is een netwerk opgebouwd uit groene gordels (band) die de tangentiële structuren vormen en groene vingers die de radiale structuren (spaken) vormen. De groene vingers dringen ver door in het stedelijk weefsel van Antwerpen en verbreden uitgaand het centrum. De relevante vingers voor het ENA zijn de as Bossen van Ranst – luchthaven Deurne, de vallei van het Groot Schijn, vallei van het Klein Schijn en Peerdsbos-Vordenstein. De groene gordels worden gevormd door de voormalige verdedigingsgordels van Antwerpen. Zij wordt gerealiseerd door de natuurverbindingsgebieden de vallei van het Klein Schijn als verbinding tussen Groot Schijn en Peerdsbos-Vordenstein en het antitankkanaal als verbinding tussen Halse Hoek-Vrieselhof en de samenvloeiing van Kleine en Grote Nete. De groene vingers bestaan in hoofdzaak uit sterke open-ruimtestructuren, waar de groene gordels een verzameling zijn van sterke open-ruimtestructuren verbonden door natuurverbindingen.

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

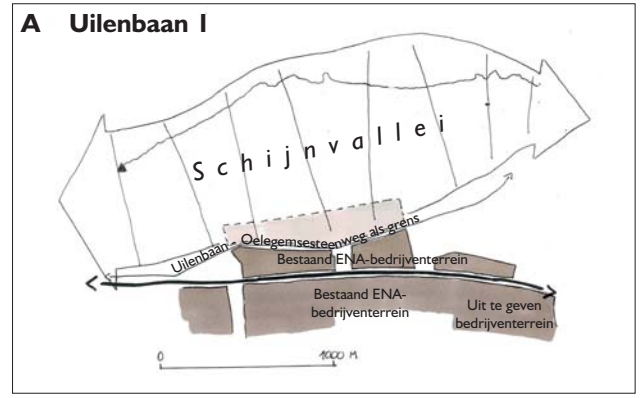
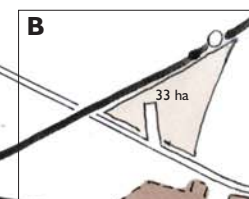
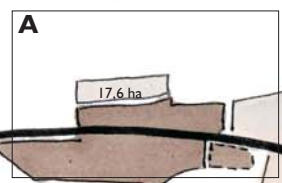


Kanaal Schoten

Terrein niet watergebonden (o.a. na verbreding)
Sterke verwevenheid van lokale elementen
Besluit: Als lokaal bedrijventerrein te onderzoeken in GRS Schoten

Gedempt Lobroekdok

Terrein nauwelijks watergebonden
Te veel en sterke ruimteclaims voor stedelijke ontwikkeling en Oosterweelverbinding
Besluit: Komt niet in aanmerking voor ENA-bedrijvigheid

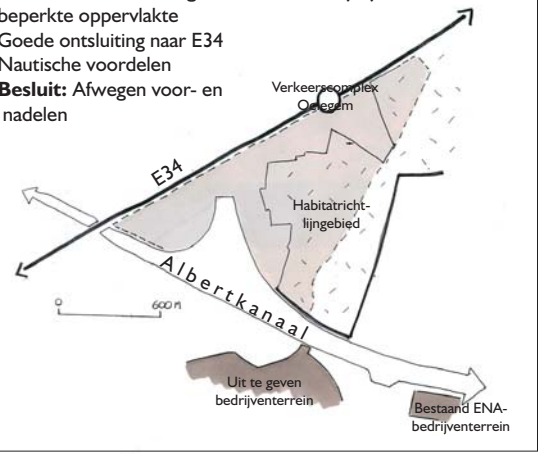


Wommelgem Q8

Buiten Schijnvallei en habitatrichtlijngebied Bossen van Ranst
Integratie van bestaande versnipperde bedrijventerreinen Oelegem en Kapelleveld
Potenties tot verbetering ontsluiting bestaande bedrijventerreinen
Grootschalige ontwikkeling in functie van het grootstedelijk gebied
Besluit: Als ENA-bedrijventerrein te ontwikkelen mits een verbeterde en exclusieve ontsluiting naar hoofdweg

B Zwaaiikom Ranst

Niet gebonden aan bestaand bedrijventerrein
Deel in habitatrichtlijngebied
Na milderende maatregelen rest waarschijnlijk beperkte oppervlakte
Goede ontsluiting naar E34
Nautische voordelen
Besluit: Afwegen voor- en nadelen



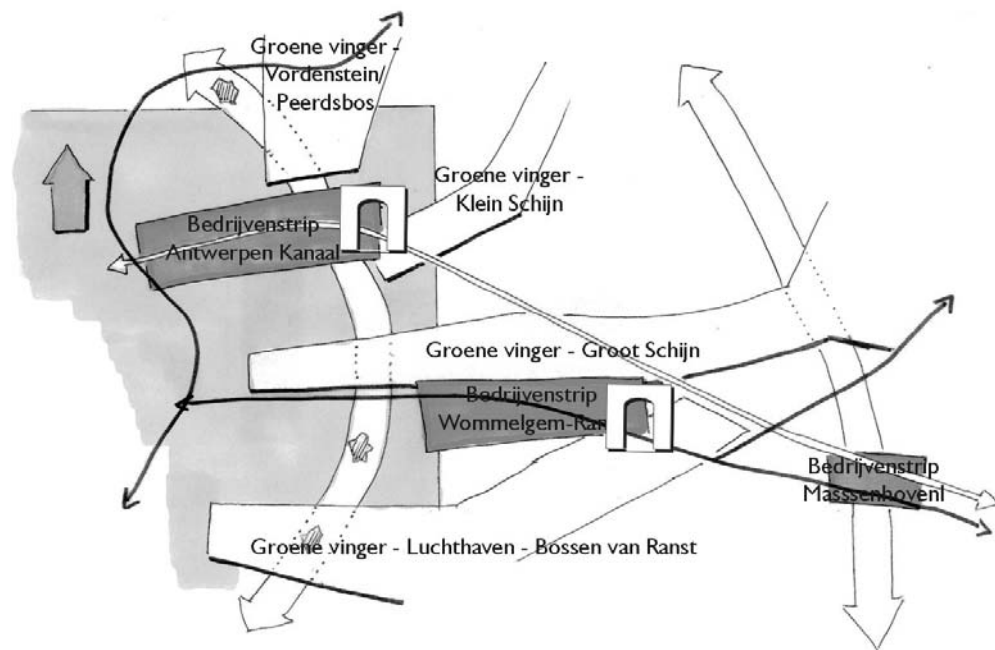
Deelruimten - Antwerps Poortgebied
Afweging zoekzones

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

<i>Naam</i>	<i>Ruimtelijk-planologisch</i>	<i>Ruimtelijk-economisch</i>	<i>Mobiliteit</i>	<i>Open ruimte</i>	<i>Praktische haalbaarheid/Randvoorwaarden</i>
Lobroekdok	<input type="checkbox"/> Gelegen binnen stedelijk gebied Antwerpen <input type="checkbox"/> Aangrenzend bij bestaand regionaal bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Ideale locatie als zone voor stedelijke ontwikkeling	<input type="checkbox"/> Watergebonden mogelijkheden <input type="checkbox"/> Middelgroot terrein <input type="checkbox"/> Gemengd bedrijventerrein (bij demping)	<input type="checkbox"/> Bimodaliteit <input type="checkbox"/> Ontsluiting naar primaire ontsluitingsweg <input type="checkbox"/> Goede bereikbaarheid <input type="checkbox"/> Dokstructuur voor watergebonden activiteiten	NVT	
Schoten	<input type="checkbox"/> Gelegen aan de rand van vermoedelijk stedelijk gebied Antwerpen <input type="checkbox"/> Aangrenzend bij bestaand regionaal bedrijventerrein	<input type="checkbox"/> Watergebonden mogelijkheden <input type="checkbox"/> Klein terrein	<input type="checkbox"/> Bimodaliteit <input type="checkbox"/> Ontsluiting naar primaire weg R11 <input type="checkbox"/> Goede bereikbaarheid	<input type="checkbox"/> Op rand vallei van Klein Schijn <input type="checkbox"/> Op rand natuurverbinding	
Uilenbaan	<input type="checkbox"/> Aanliggend bij stedelijk gebied Antwerpen <input type="checkbox"/> Aangrenzend bij bestaand regionaal bedrijventerrein	<input type="checkbox"/> Middelgroot terrein <input type="checkbox"/> Gemengd bedrijventerrein	<input type="checkbox"/> Bimodaliteit <input type="checkbox"/> Ontsluiting naar primaire weg R11 via bestaand bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Redelijke bereikbaarheid	<input type="checkbox"/> Gelegen in vallei van Groot Schijn – één van Antwerpse groene vingers <input type="checkbox"/> Landschappelijk en natuurlijk waardevol gebied	<input type="checkbox"/> Bereikbaarheid dient geoptimaliseerd te worden
Omgeving Q8	<input type="checkbox"/> Aanliggend bij stedelijk gebied Antwerpen <input type="checkbox"/> Aangrenzend bij bestaand regionaal bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Ontsnipperende werking naar bestaande bedrijventerreinen	<input type="checkbox"/> Watergebonden mogelijkheden <input type="checkbox"/> Gemengd bedrijventerrein en transport en distributie mogelijk <input type="checkbox"/> Groot terrein <input type="checkbox"/> Vrij uniek: grote oppervlakte rond stedelijk gebied Antwerpen	<input type="checkbox"/> Trimodaliteit mogelijk met aantakking tweede spoor <input type="checkbox"/> Ontsluiting naar primaire weg R11 via bestaand bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Redelijke wegbereikbaarheid	<input type="checkbox"/> Nabijheid habitatrictlijngebied Bossen van Ranst <input type="checkbox"/> Versnipperde landbouw <input type="checkbox"/> Aanwezigheid lokale beekvallei <input type="checkbox"/> Landschappelijk versnipperd gebied met beperkt kleine landschapselementen	<input type="checkbox"/> Bereikbaarheid dient geoptimaliseerd te worden <input type="checkbox"/> Vele verspreide en geconcentreerde woningen <input type="checkbox"/> Beekvallei als te vrijwaren gebied van bebouwing
Zwaaiakom	<input type="checkbox"/> Geïsoleerd ten opzichte van wonen <input type="checkbox"/> Niet aanliggend bij stedelijk gebied of hoofddorp <input type="checkbox"/> Niet aangrenzend bestaand bedrijventerrein	<input type="checkbox"/> Watergebonden mogelijkheden <input type="checkbox"/> Klein tot middelgroot terrein	<input type="checkbox"/> Nautisch interessante locatie <input type="checkbox"/> Aansluiting op verkeerscomplex E34 – Oelegem via nieuw aan te leggen ontsluitingsweg	<input type="checkbox"/> Deels gelegen in habitatrictlijngebied <input type="checkbox"/> Gelegen in natuurverbindingen Bevaartbrugsebossen – Tussen Maas en Moor en Anti-Tankkanaal – Nete <input type="checkbox"/> Vermoedelijke nadelige hydrologische impact op habitatrictlijngebied	<input type="checkbox"/> Nieuw aan te leggen ontsluitingsweg

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

Figuur 2: Concepten



Kaart 3: Gewenste ruimtelijke structuur – Antwerps Poortgebied

1.4. Gewenste ruimtelijke structuur en ontwikkelingsperspectieven

Bedrijvenstrip Antwerpen Kanaal

De bedrijvenstrip heeft als rol binnen het ENA de ontwikkeling van watergebonden bedrijvigheid in een grootstedelijke omgeving op te vangen. Het gebied functioneert als natte toegang tot het ENA vanuit de Haven van Antwerpen als Poort van Vlaams niveau.

De bedrijvenstrip Antwerpen Kanaal is historisch vergroeid in het stedelijk weefsel en heeft nood aan revitalisatie. Bepaalde delen in de bedrijvenstrip kunnen in aanmerking komen voor een meer stedelijke of multifunctionele ontwikkeling. De herstructurering ten gevolge van de verbreding vormt een aanknoping om in het bijzonder watergebonden bedrijvigheid aan te trekken en de ontsluiting van het gebied te optimaliseren. Watergebonden bedrijven kunnen vooral aangetrokken worden in het oostelijk deel van de bedrijvenstrip.

Door de historische vergroeiing is de relatie tussen het stedelijk weefsel en het bedrijventerrein zeer intens. Bij de revitalisatie dient aandacht te gaan naar de leefbaarheid van de omliggende woonwijken.

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

Het Klein Schijn stroomt doorheen het industrieel weefsel. Deze vallei dient waar mogelijk gemarkeerd te worden bij de herstructurering van het bedrijventerrein.

Bij voorkeur wordt een herstructureringsproject opgezet in samenwerking met de lokale besturen in functie van de vele plaatsgebonden aspecten. Binnen de bedrijventerstrip dienen evenwel in hoofdzaak regionale bedrijven aangetrokken te worden.

Bedrijventerstrip Wommelgem – Ranst

In functie van de rol van de bedrijventerstrip als TDL-poort (transport, distributie en logistiek) naar en vanuit de Poort Antwerpen kan een grootschalig bedrijventerrein worden voorzien.

In de bedrijventerstrip Wommelgem-Ranst is bijkomende regionale bedrijvigheid gewenst mits een verbeterde ontsluiting naar het hoofdwegennet. Randvoorwaarde voor de ontwikkeling is de aanleg van de Tweede-Spoorontsluiting en de erbij horende leidingenstraat. De aanleg van het bedrijventerrein en de verbeterde ontsluiting dienen tevens een oplossing te bieden voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen Ter Straten en Kapelleveld. Binnen het gebied dienen potenties voor watergebonden activiteiten aangewend te worden.

Mits een verbeterde ontsluiting kan de nog uit te geven ruimte op Kapelleveld ingenomen worden.

Andere randvoorwaarden voor het ontwikkelen van bedrijventerrein in het gebied zijn het aanwezige habitatrichtlijngebied, de overgang naar de omgeving (woonkern Wommelgem en Schijnvallei), de Merrebeek als lokale groene ader en de concentraties van woningen in de open ruimte.

Bedrijventerstrip Massenhoven

De rol van de bedrijventerstrip binnen het ENA is relatief beperkt. Het dient een geïsoleerd middelgroot bedrijventerrein in functie van watergebonden bedrijvigheid te zijn en te blijven.

De bedrijventerstrip van Massenhoven wordt omwille van de nog uit te geven, reeds bestemde oppervlakte bedrijventerrein op korte termijn als dringend aanbodbeleid voor bedrijvigheid gezien binnen het Antwerps Poortgebied. Een randvoorwaarde voor de inname van het gebied is een verbeterde ontsluiting van het bedrijventerrein naar het hoofdwegennet. Een aanpassing van het verkeerscomplex is een noodzaak.

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**



- Bestaande spoorweg
- Nieuwe spoorweg
- Aan te passen verkeerscomplex
- Bestaand verkeerscomplex
- Te verbreden kanaal
- Watergebonden bedrijvigheid
- Ontsluiting bedrijventerreinen
- Natuurverbinding
- Zoekzone ENA-bedrijventerrein
- Uitgegeven ENA-bedrijventerrein
- Uit te geven ENA-bedrijventerrein
- Te herstructureren bedrijventerrein
- Waterloop
- Primaire weg



**Deelruimten - Antwerps Poortgebied
Gewenste Ruimtelijke Structuur**

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

1.5. Concrete acties en maatregelen

1.5.1. Herstructurerings- en inbreidingsacties

Inbreiding Massenhoven (Ranst)

Het bestemd bedrijventerrein heeft een oppervlakte van ca. 30 ha. Het bedrijventerrein werd recent via gewestplanwijziging omgezet naar regionaal bedrijventerrein. Het is momenteel nog niet uitgegeven omwille van een slechte ontsluiting. Dit terrein dient ontsloten te worden naar het verkeerscomplex van Massenhoven E313. Een bundeling van de ontsluitingsweg met de E313 vormt het uitgangspunt. Het terrein kan als gemengd regionaal bedrijventerrein ontwikkeld worden en kan de ruimtebehoefte in het Antwerps Poortgebied op korte termijn opvangen.

Inbreiding Kapelleveld II (Wommelgem)

Aansluitend bij het bestaande bedrijventerrein van Kapelleveld ligt nog 17 ha die ingevuld dienen te worden. Een verbeterde ontsluiting van het gebied vormt een voorwaarde voor verdere aansnijding. Dit zal mee moeten bekeken worden met een ontsluiting voor het mogelijk nieuwe bedrijventerrein Wommelgem-Ranst Q8.

Herstructurering Hoge Keer (Wommelgem)

Het bedrijventerrein Hoge Keer bestaat uit twee delen: een westelijk deel aansluitend bij Wijnegem en een oostelijk deel dat geïsoleerd in de open ruimte gelegen is. Beide delen hebben ook een eigen ontsluiting naar de Oelegemsesteenweg. Centraal ligt ter hoogte van de doortocht van het Groot Schijn een stuk bestemd terrein braak.

Het centrale, niet ingenomen deel met Schijnvallei, kan worden gedesaffecteerd. Mogelijkheid op lange termijn is om parallel aan de ontwikkeling van het grote bedrijventerrein ter hoogte van Q8 het oostelijke deel van Hoge Keer af te stoten aan de open ruimte. Voor de drie aanwezige bedrijven (ca. 6 ha) dient dan ruimte voorzien te worden op het nieuwe bedrijventerrein. Deze actie kan de groene vinger gekoppeld aan het Groot Schijn versterken.

Herstructurering Antwerpen-Kanaal (Antwerpen, Schoten, Wijnegem)

De omgeving van het Albertkanaal vanaf de haven tot Wijnegem zal bij de verbreding van het Albertkanaal als onderdeel van het Masterplan Antwerpen geherstructureerd kunnen worden in functie van watergebonden bedrijvigheid. Binnen het ENA-proces wordt deze herstructurering ondersteund. De precieze impact van de verbreding op het industrieel weefsel, alsmede de bestaande infrastructuur, wordt voorbereid door TV SAM in het kader van het masterplan Antwerpen. Voor de ontsluiting van het gebied zijn verschillende scenario's in onderzoek, in relatie met grote geplande ingrepen zoals de tweede haventoeegang of de Oosterweelverbinding.

Antwerpen-Kanaal kan volgens de stuurgroep binnen het Masterplan Antwerpen worden bekeken.

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

Herstructurering Ter Straten (Ranst)

Dit bedrijventerrein ligt langsheen het Albertkanaal, maar bijna geen enkel bedrijf gebruikt het kanaal als vervoersmodus. Overleg met de gemeente is noodzakelijk om te onderzoeken welke bedrijven in aanmerking komen voor watergebonden vervoer.

1.5.2. Bijkomend bedrijventerrein en ontsluiting Wommelgem-Ranst Q8

De actie Wommelgem-Ranst Q8 verwijst naar twee belangrijke elementen: een bijkomend bedrijventerrein en de ontsluiting van de verder ontwikkelbare bedrijvenstrip. Beide zijn zeer sterk aan elkaar gekoppeld. De stuurgroep adviseert aan de Minister om dit bedrijventerrein aan te snijden mits een verbeterde ontsluiting en vice versa.. Voor de omgeving van Q8 geeft de stuurgroep aan dat er reeds veel onderbouwend onderzoek gebeurd is en dat er nood is aan politieke beslissingen over het bedrijventerrein en de ontsluiting. Na deze beslissingen kan in een vervolgproces het overige onderzoek voor het bedrijventerrein en haar ontsluiting gebeuren.

Bedrijventerrein

De ruimtelijke potentie voor een bijkomend bedrijventerrein wordt beperkt tot de zone tussen Albertkanaal en E313 omwille van de watergebonden mogelijkheden, de ontsnipperende functie, de overlast voor de kern van Wommelgem en in mindere mate in functie van de ontsluitingsmogelijkheden.

Het potentieel bedrijventerrein heeft een bruto-oppervlakte van 200 ha, waarvan 25 ha watergebonden, 40 ha gemengd regionaal en 135 ha transport en distributie. De netto-oppervlakte kan 140 ha bedragen.

Als ruimtelijke concepten in functie van de ontsluiting worden onderscheiden:

- Oelegemsesteenweg als grens tussen Schijnvallei en bedrijvigheid
De Oelegemsesteenweg/Keerbaan dient de harde – niet te overschrijden - grens te vormen tussen de (bestaande en bijkomende) bedrijventerreinen en de Schijnvallei.
- Grootschalige bedrijvigheid als link tussen Kapelleveld en Ter Straten
Het ontwikkelen van een groot bedrijventerrein kan een ruimtelijke verbinding maken tussen de bestaande bedrijventerreinen Kapelleveld en Ter Straten. Dit maakt het mogelijk om een specifieke ontsluiting voor de bedrijventerreinen te voorzien.
- Reserveren kanaalgebonden kavels voor watergebonden bedrijven
De ligging langsheen het Albertkanaal dient uitgespeeld te worden als een troef. De ruimte langsheen het Albertkanaal dient gereserveerd te worden voor watergebonden bedrijven.
- Scheiding lokale verbindingen en terreinontsluiting
Doorheen het gebied lopen belangrijke lokale verbindingen tussen Wommelgem-Oelegem en Wijnegem. De lokale verbindingen dienen verzekerd te worden, maar moeten losgekoppeld zijn van de ontsluiting van het bedrijventerrein naar het hoofdwegennet.

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

- Zichtlocaties E313 uitspelen
De aantrekkelijkheid van het bedrijventerrein vanuit de markt kan verhoogd worden door het voorzien van percelen met zichtlocaties naar de E313.
- Knooppuntlocatie en randstedelijke ligging als basis voor transport en distributie
De randstedelijke ligging van het gebied, de nabijheid van het knooppunt E34-E313 en de mogelijke multimodale combinatie weg-water staan garant voor een invulling als transport- en distributieterrein.
- Merrebeek als groene ader
De Merrebeek dient als een groen ader in het geheel vormt te krijgen.
- Buffering bedrijventerrein naar scheidende open ruimte
Om de landschappelijke waarde van de vallei van het Schijn en de ecologische waarde van de Bossen van Ranst niet aan te tasten is een buffering van het bedrijventerrein naar deze gebieden gewenst.

Ontsluiting

Drie ontsluitingsconcepten werden onderzocht voor de nieuwe projecten en de reeds bestaande bedrijventerreinen Kapelleveld-Uilenbaan en Ter Straten:

1. Ontsluiting naar verkeerscomplex E34/E313 Wommelgem.
2. Ontsluiting naar nieuw verkeerscomplex ter hoogte van Q8
3. Ontsluiting naar verkeerscomplex E34 Oelegem

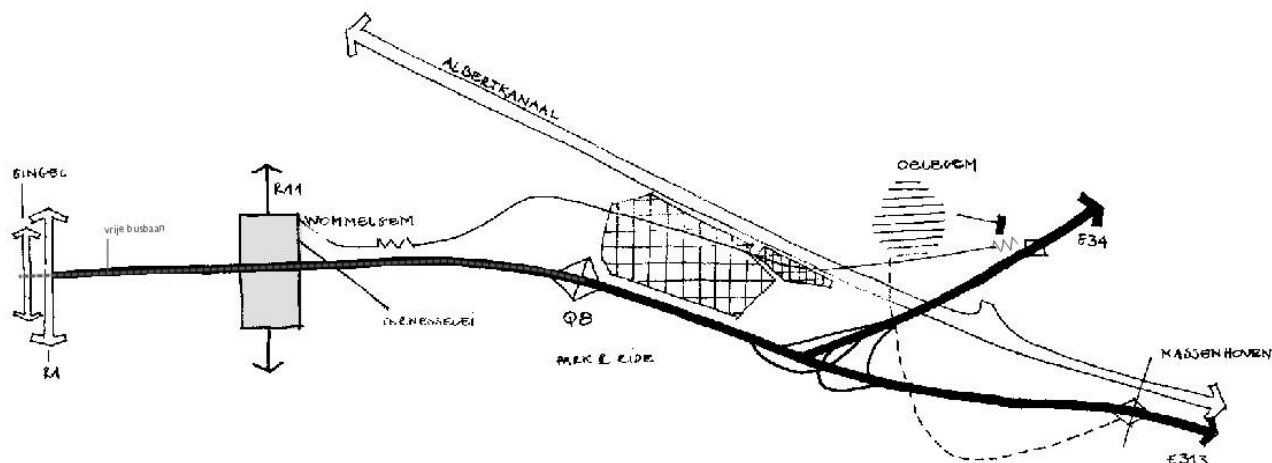
Uit de toetsing aan het multimodaal model van Antwerpen blijkt dat geen enkel van de drie ontsluitingsconcepten op zich haalbaar of wenselijk is. Bij alle concepten wordt het functioneren van het hoofdwegennet belemmerd, in sterke mate door de overschrijding van de huidige hoofdwegcapaciteit. Uitvoering van concepten 2 en 3 heeft een belangrijke nadelige invloed op het lokale-wegennet te Oelegem. Bovendien kan geen enkel verkeerscomplex afzonderlijk de totale gegenereerde bijkomende verkeersdruk aan.

Er wordt aanbevolen om naar een combinatie te zoeken van de voorgaande ontsluitingsconcepten, voortbouwend op de voordelen van elk van de concepten. Deze zoektocht levert twee principiële alternatieven op waarbij uitdrukkelijk dient gesteld dat geen van beide diepgaand werd onderzocht.

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

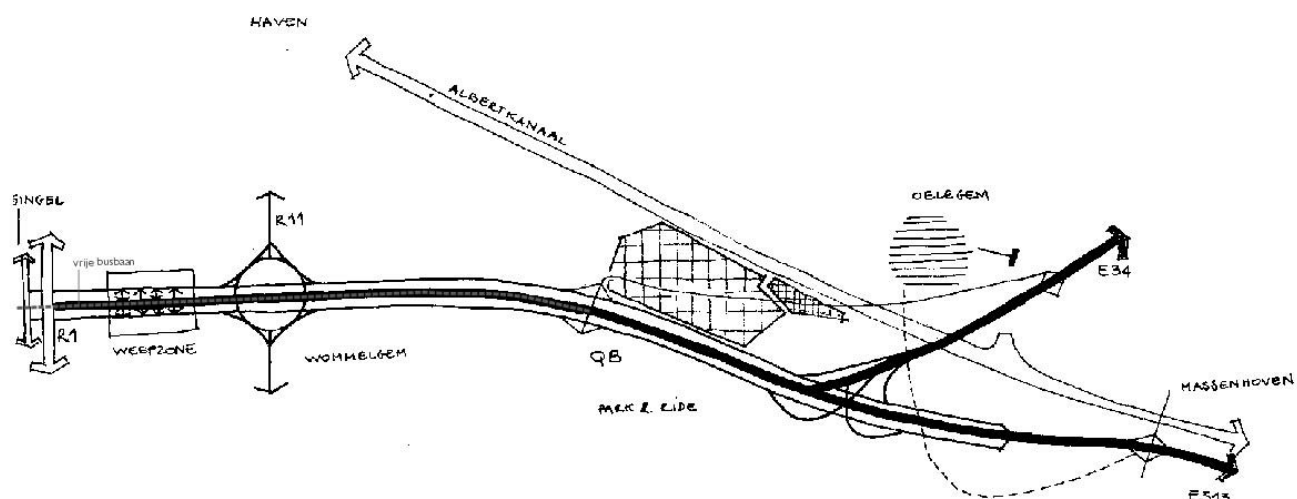
1. Mengvorm concept 1 en 3 – Oelegem – Wommelgem met herinrichting aantakking ontsluitingsweg op R11-E313.

Figuur 3: Mengvorm concept 1 en 3



2. Mengvorm concept 2 en 3 – Oelegem – Q8 met parallelsnelwegen tussen Massenhoven en Antwerpse Ring

Figuur 4: Mengvorm concept 2 en 3



Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

Steeds zijn echter grootschalige infrastructuurwerken vereist om het bedrijventerrein in te planten. Twee knooppunten op het hoofdwegenet dienen exclusief te worden voorbehouden aan de ontsluiting van de bedrijvenstrip Wommelgem-Ranst.

Volgende randvoorwaarden dienen gesteld te worden:

- Een hoogwaardig openbaar-vervoersontsluiting is een randvoorwaarde voor ontwikkeling van bedrijvigheid.
- In functie van het vermijden van zeer grote autostromen woon-werkverkeer, dient het grootschalige bedrijventerrein bestemd te worden in functie van een belangrijk aandeel transport en distributie-bedrijven (gedeeltelijk watergebonden) en verhoudingsgewijs minder gemengde bedrijvigheid. Dit omdat transport- en distributie relatief slechts een beperkte deelname kent aan de spitsen; vervoersstromen worden gespreid over de gehele dag. Gemengde bedrijvigheid geeft aanleiding tot meer uitgesproken spitsen.
- Ieder ontsluitingsconcept dient gecombineerd te worden met de realisatie van de ontbrekende bochten tussen E313 en E34.
- Bijkomend verkeer doorheen de kern van Oelegem dient maximaal vermeden, bijvoorbeeld door de ontsluiting van de kern Oelegem los te koppelen van het verkeerscomplex E34 – Oelegem en deze ontsluiting naar het nabijgelegen complex Massenhoven te leiden.
- Maatregelen dienen te worden genomen om sluikverkeer (dat het hoofdwegenet ontwijkt) te vermijden op de verbinding tussen de twee op- en afritten in de ontsluitingsconcepten.

De zeer zware benodigde infrastructuurinterventies, met twee exclusieve knooppunten voor de bedrijvenstrip Wommelgem-Ranst, kunnen leiden tot de overweging om geen grootschalig bijkomend bedrijventerrein te voorzien. Wommelgem-Ranst is echter de enige mogelijkheid binnen het Antwerps Poortgebied voor het ontwikkelen van een grootschalige bedrijvenlocatie.

1.5.3. Bijkomend bedrijventerrein Zwaaiikom

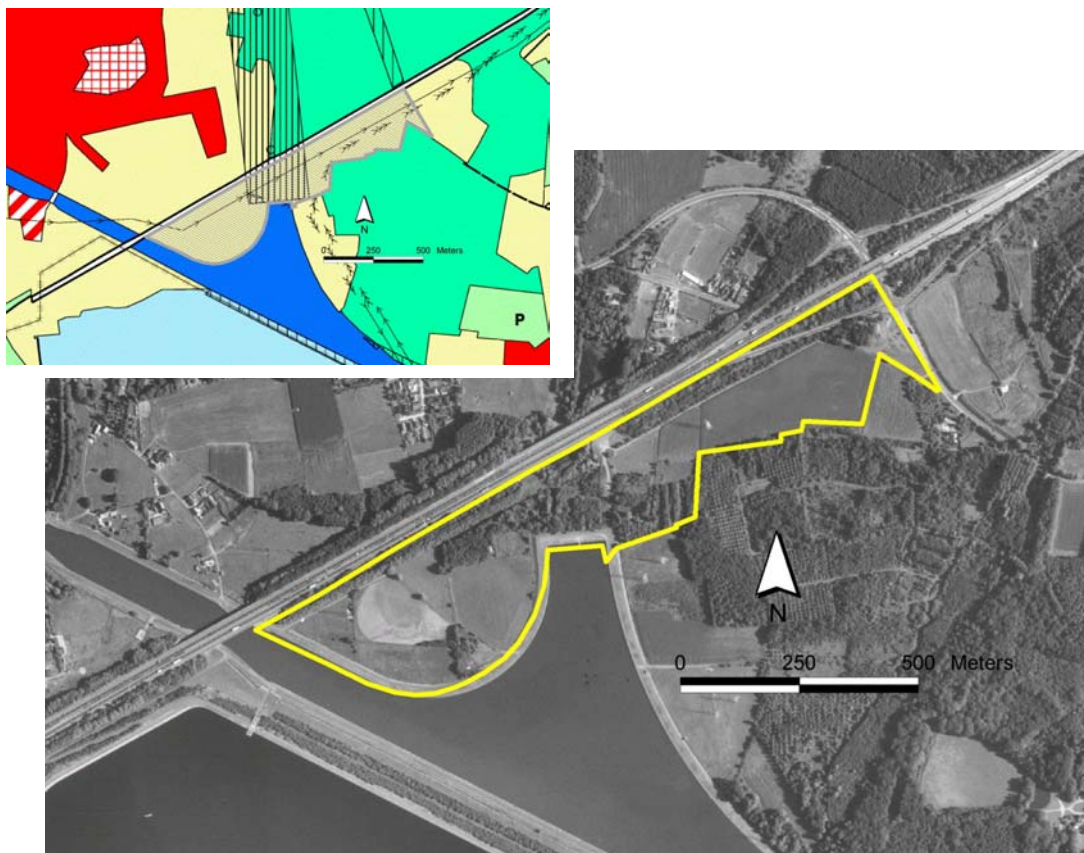
Binnen de stuurgroep bestaat een verdeeld standpunt over deze actie.

Het terrein bevindt zich ten noorden van het Albertkanaal ter hoogte van de zwaaiikom te Ranst. De ontsluiting kan voorzien worden naar het verkeerscomplex van Oelegem op de E34. Mogelijk kan een deel van de Zwaaiikom worden gedempt.

Het terrein dient als watergebonden bedrijventerrein ontwikkeld te worden. Het terrein wordt beperkt tot het deel aansluitend bij de E34. De oppervlakte bedraagt ca. 33 ha.

Gezien de nabijheid van het habitatrichtlijngebied Bevaartbruggebossen zal een passende beoordeling noodzakelijk zijn. De ontwikkelingsbeperkingen vanwege de habitatrichtlijn kunnen leiden tot een erg beperkte nuttige oppervlakte bijkomend bedrijventerrein. Leden van de stuurgroep betwijfelen daarom de locatie en de economische haalbaarheid.

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

Figuur 5: Zwaaiikom

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

2. Netebekken

2.1. Analyse van de bestaande ruimtelijke structuur

Het Netebekken bestaat uit de valleien van Grote en Kleine Nete en hun interfluvium. Een belangrijk probleem is het ontbreken van een duidelijke visie op de ontsluiting van de deelruimte via de Industrie/Kanaalweg gecombineerd met de noord-zuidontsluiting van het gebied via Geel-Punt. De aanwezigheid van spoor, water en weg maken het gebied tot een interessante huidige en toekomstige locatie voor bedrijvigheid. Binnen de deelruimte komen ca. 6 verkeerscomplexen voor van de E313. De deelruimte bestaat uit:

□ Kleine-Netevallei

Het is een deelruimte met overwegend open ruimte met op het kruispunt van de Nete en het bundel E313-Albertkanaal, een bedrijventerrein dat zowel aan Albertkanaal als aan E313 gekoppeld is. Ter hoogte van de kruising heeft de Nete momenteel weinig natuurlijke waarde.

□ Kempische Poort

De Kempische Poort vormt het raakvlak tussen ENA en Kempische As. Het gebied wordt gedragen door de stedelijke kernen van Herentals en Geel-Punt.

Langsheen het Albertkanaal en het kanaal Herentals-Bocholt komt te Herentals een kralensnoer van bedrijventerreinen voor. In het oostelijk deel van de Kempische Poort liggen de bedrijventerreinen geconcentreerd rond het verkeerscomplex Geel-Punt (Hoogbuul, Geel-Punt, De Heze).

□ Grote-Netevallei

De Grote-Netevallei bestaat uit de valleien van Grote Nete en Laak en hun interfluvium. Het interfluvium is drager van grote fragmenten van bedrijventerreinen. Op het interfluvium ligt de Rug van Zittaart. De ontsluiting van het oostelijk deel is vandaag problematisch.

Kaart 4: Bestaande ruimtelijke structuur - Netebekken

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

2.2. Onderzoek in functie van aanbodbeleid

In functie van het voeren van een aanbodbeleid, dient onderzocht te worden welke de ruimtelijk-economische potenties en de inbreidingsmogelijkheden zijn en dienen zoekzones geëvalueerd te worden.

Kaart A: Antwerps Poortgebied en Netebekken - actieprogramma (A1 achteraan bijgevoegd)

Ruimtelijk-economische potenties

Het Netebekken beschikt over veel potenties voor het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid, maar kampt momenteel met een tekort aan bedrijventerreinen. De potenties komen ten eerste voort uit de regio zelf. Endogene kansen zijn met name gelegen op het gebied van productie met een verschuiving in de richting van assemblage en distributie. Daarnaast zal Netebekken te maken krijgen met een overloop van bedrijven uit het Antwerps poortgebied. In het Antwerps poortgebied is namelijk een grote behoefte aan bedrijventerreinen, maar daar kan maar een beperkte hoeveelheid ontwikkeld worden omwille van de beperkte ruimtelijke draagkracht. Dit betekent dat in Netebekken er op korte termijn ruimte ontwikkeld kan worden om de economische potenties van dit deelgebied optimaal te kunnen benutten.

Met de ontwikkeling van een nieuwe containerterminal op lange termijn zullen de mogelijkheden voor intermodaal vervoer gaan toenemen en kan de assemblage- en distributiefunctie optimaal worden uitgebouwd. Op lange termijn kan er gelijktijdig met de ontwikkeling van een nieuwe terminal een grootschalig terrein ontwikkeld worden.

Om de intermodale mogelijkheden van de terminal in Meerhout maximaal te benutten zal er op korte termijn gezocht moeten worden naar een **terminalgerelateerd terrein** in de directe nabijheid van de terminal in Meerhout. Dit terrein zou voorbehouden moeten worden voor bedrijven die voor een belangrijk deel van het voor- en natransport gebruik maken van intermodaal vervoer of een directe relatie onderhouden met terminalgebonden bedrijven.

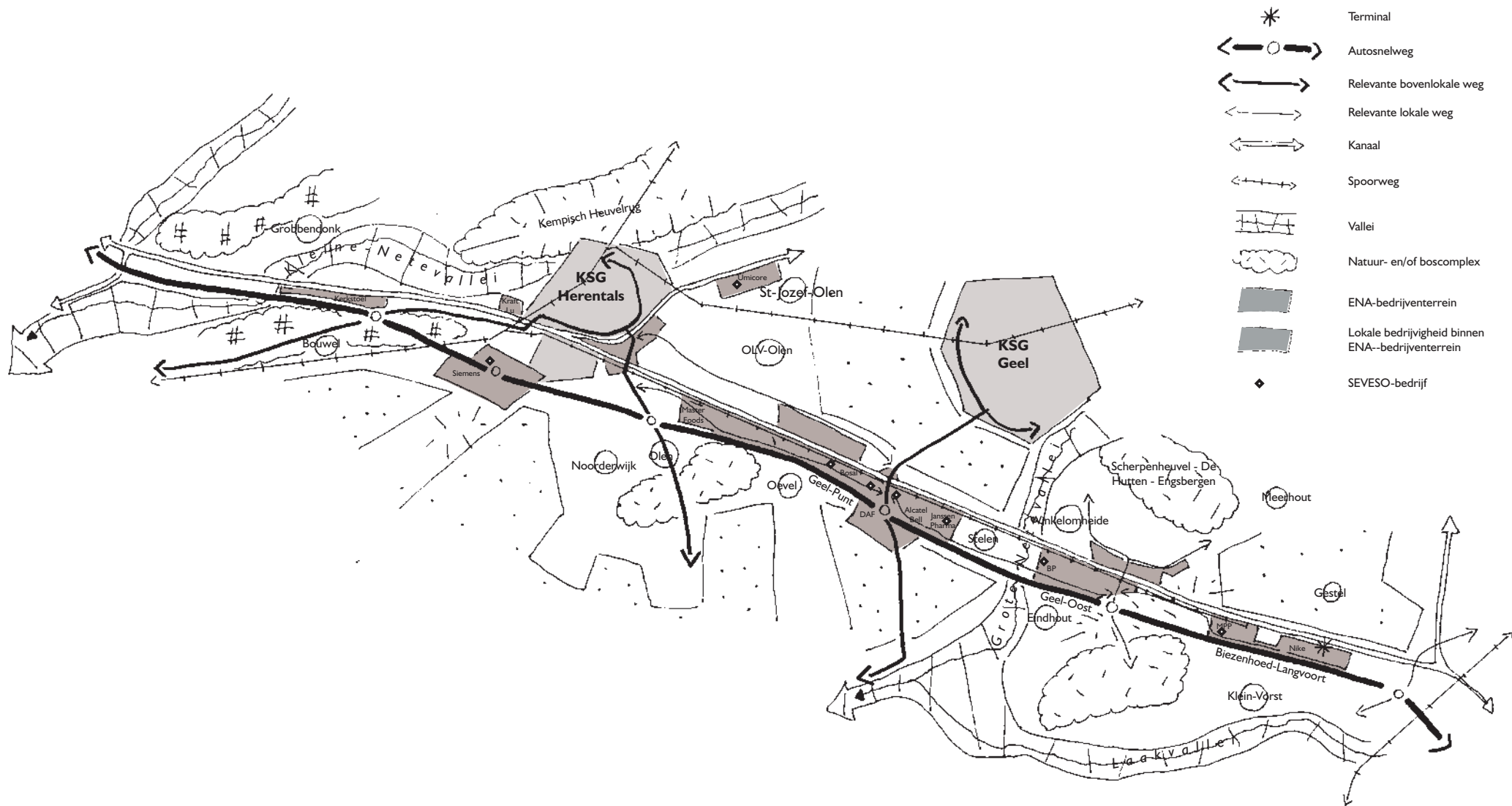
Een **gemengd regionaal terrein** kan voorzien in zowel de endogene als de exogene vraag naar bedrijventerreinen al dan niet aansluitend aan bestaand terrein. De bedrijfswereld uit de regio zal op het nieuw te ontwikkelen terrein kansen krijgen voor verdere ontplooiing terwijl bedrijven van elders zich eveneens op het nieuw te ontwikkelen terrein kunnen vestigen.

Daarnaast kunnen er een aantal kadekavels ontwikkeld worden voor **watergebonden** bedrijven met bulkgoederen.

Inbreidingsgebieden

93 ha zijn momenteel beschikbaar op de markt. Er zijn vrij veel hectaren niet bebouwd en in eigendom van bedrijven. Enkele grote bedrijven beschikken over een grote oppervlakte strategische reserves (categorie 2). Categorieën 4 en 5 komen niet voor in het Netebekken. Het terrein te Ham werd vrij recent via gewestplanwijziging herbestemd naar bedrijventerrein en bijgevolg zijn nog onteigeningen nodig.

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004



- * Terminal
- ◄—○—► Autosnelweg
- ◄—◄—► Relevante bovenlokale weg
- ◄—◄—◄—► Relevante lokale weg
- ◄—◄—◄—◄—► Kanaal
- ◄—◄—◄—◄—◄—► Spoorweg
- ▨ Vallei
- ☁ Natuur- en/of boscomplex
- ENA-bedrijventerrein
- ▨ Lokale bedrijvigheid binnen ENA--bedrijventerrein
- ◆ SEVESO-bedrijf



Deelruimten - Netebekken
Bestaande Ruimtelijke Structuur

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

Tabel 3: Inbreidingsmogelijkheden Netebekken

ID	Terrein	Opp (ha)	Categorie	Beschrijving
5	Eindhoutsebaan	21	1	Het gebied vormt een onderdeel van de herstructurering. De Dienst voor de Scheepvaart en IOK bieden op korte termijn percelen aan
6	Laakdal – verkeerscomplex Geel-Oost	17	1	Eigendom IOK
9	Noord Alcatell	25	1	Eigendom IOK
12	Zuiden Estée Lauder	7	1	Familie Thijs
14	De Heze	4	1	Eigendom IOK
19	Hoogbuul	10	1	Eigendom IOK – optie De Post
21	Dikberd	4	1	
23	Wolfstee Klein Gent	5	1	
		93		
2	Van Steenberghe	6	2	
3	Nike	8	2	
4	Exxon Chemical Belgium e.a.	24	2	
7	BP Chembel	28	2	
8	Janssen Pharma	7	2	
10	Transfurans e.a.	11	2	
11	DAF	11	2	
13	Kaneka	9	2	
15	CMK	1	2	
16	Diverse bedrijven	8	2	
17	PLAMA	1	2	
18	Novion	8	2	
20	Master Foods	4	2	
22	Hendrickx	5	2	
24	Louis Hendrickx	2	2	
25	Kerkstoel	3	2	
		136		
1	Ham	11	3	

(1) Beschikbaar op de markt (2) Tijdelijk niet realiseerbaar wegens eigendomsstructuur (eigendom bedrijven) (3) Tijdelijk niet realiseerbaar wegens technische/juridische ingrepen (4) Definitief niet realiseerbaar (5) In ontwikkeling

Afweging zoekzones

Er werden in het Netebekken 17 zoekzones geëvalueerd. Het betreft Beverdonk (Grobendonk en Zandhoven), Pareinlaan (Herentals), Heirenbroek (Herentals), Hezewijk (Herentals), Dikberd-Vennen-Olen-Kanaal (Herentals en Olen), militair domein (Olen), De Heze (Geel), Liessel (Geel), Doornboom (Geel), Van Doornelaan (Westerlo), Winkelomheide (Geel), Hezemeerheide (Meerhout), Eindhoutsebaan (Meerhout), Veedijk (Meerhout), Meerhout-Kanaal (Meerhout), Langvoort (Laakdal) en Ham (Ham). Voor een evaluatie wordt verwezen naar de bijgevoegde tabel.

De zoekzones Pareinlaan, Hezewijk, Doornboom, Van Doornelaan, Hezemeerheide, Eindhoutsebaan en Meerhout-Kanaal kunnen niet worden aangesneden als bedrijventerrein. Het westelijk deel van Beverdonk en het westelijk deel van Dikberd-Vennen-Olen-Kanaal worden eveneens als niet wenselijk naar voren geschoven. Voor Liessel en Olen-Kanaal dient een afweging van pro's en contra's te gebeuren.

Tabel 4: Afweging zoekzones Netebekken

Kaart 5: Afweging zoekzones Netebekken
Deze voorbereidende studie moet gelezen worden in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering van 23 april 2004

2.3. Visie

Binnen het Netebekken worden 4 bedrijvenstrips onderscheiden: Grobbendonk, Herentals, Geel-Punt en Kempen Oost. De bedrijvenstrips Herentals en Geel-Punt vormen tezamen de Kempische Poort. De bedrijvenstrips worden gedifferentieerd ontwikkeld.

De Kempische Poort wordt vormgegeven door het complementair versterken en uitbouwen van de bedrijvenstrips Herentals en Geel-Punt. Herentals wordt ontwikkeld als multimodale poort naar de Kempische As via water en spoor omwille van de ligging langsheen het tracé van de IJzeren Rijn en op het knooppunt van Albertkanaal en Kanaal Herentals-Bocholt. Geel-Punt is gelegen langs de primaire verbindingsweg voor de Kempische As en wordt bijgevolg versterkt als knooppuntlocatie.

Binnen het concept Kempische Poort wordt expliciet gekozen voor een ruimtelijk gescheiden ontwikkeling van beide bedrijvenstrips door de aanwezigheid van de openruimtecorridor tussen Herentals en Olen.

Nergens anders in het ENA komen over dergelijke lange afstand Albertkanaal en E313 zo dicht bij elkaar voor. Over het gehele traject van de E313 komt een bijzonder dicht net voor van verkeerscomplexen. Watergebonden en waterverbonden bedrijvigheid dienen dan ook in het bijzonder uitgebouwd te worden in deze deelruimte op locaties tussen beide infrastructures.

Er dient gezocht te worden naar het meest optimaal ontsluitingssysteem voor de deelruimte op basis van een primaire weg II.

De verschillende bedrijvenstrips worden gescheiden door scheidende openruimteverbindingen, overeenkomstig de selecties in het ruimtelijk structuurplan van de provincie Antwerpen: verbinding Kleine Nete - Merodesebossen, corridor tussen Herentals en Olen, de Grote-Netevallei. Deze scheidende openruimteverbindingen zijn afhankelijk van de landschappelijke of natuurlijke functie respectievelijk als openruimtecorridors of natuurverbindingen in de gewenste ruimtelijke structuur aangeduid. Buiten deze scheidende openruimteverbindingen zijn er nog één natuurverbinding (Kleine-Netevallei) en één openruimtecorridor (Rug van Zittaart) die binnen de uiterste bedrijvenstrips aanwezig zijn en die gebiedsgericht een invulling dienen te krijgen.

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

A Pareinlaan



Habitatrichtlijngebied
Ecologisch waardevol
Landschappelijk waardevol
Noordelijk deel onderdeel van Netevallei
Conclusie: Niet aansnijden

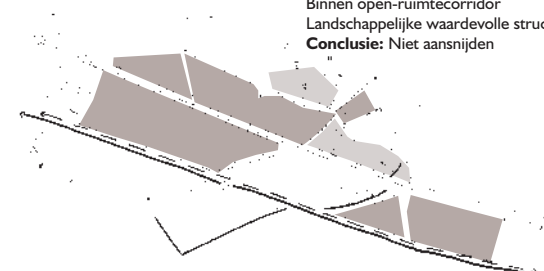
C Open-ruimtecorridor Rug van Zittaart

Eindhoutsebaan

Landschappelijk waardevol gebied
Weg als duidelijke grens
Conclusie: Niet aansnijden

Hezemeerheide

Binnen open-ruimtecorridor
Landschappelijke waardevolle structuur
Conclusie: Niet aansnijden



Militair domein Olen

Kleine oppervlakte
Inbreiding binnen bedrijventerrein
Conclusie: Aan te snijden

De Heze

Gebied omgeven door bedrijvigheid - inbreiding
Aantasting leefbaarheid door bedrijvigheid
Wooneiland
Conclusie: Aan te snijden mits randvoorwaarden naar mobiliteit en buffering naar wonen

Doornboom

Aaneengesloten historisch en landschappelijk waardevol landbouwgebied
Nabijheid Grote Netevallei
Ontsluitingsproblematiek via Geel-Punt
Conclusie: Niet aansnijden

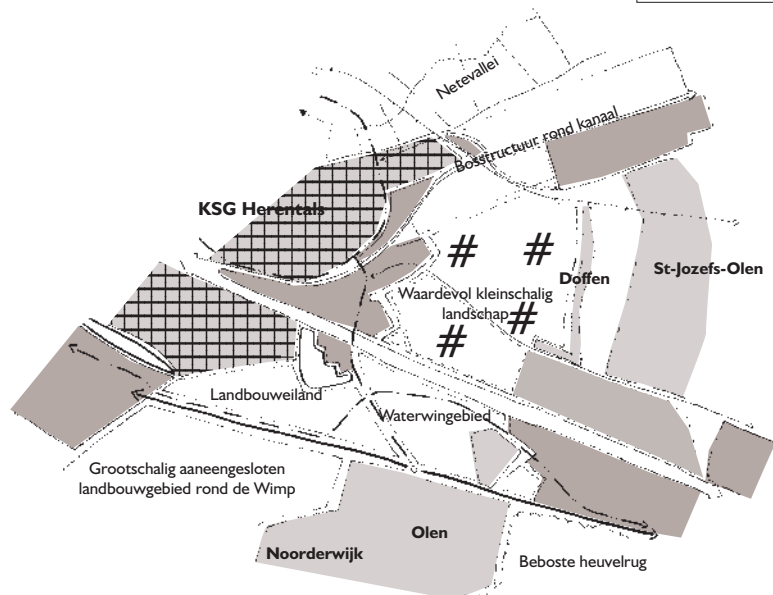
Meerhout kanaal

Aaneengesloten geruilverkaveld landbouwgebied van Vlaams niveau
Projectgebied binnen landinrichtingsproject
Landschappelijk waardevol
Geringe inbedding binnen ruimtelijk-economische concepten
Conclusie: Niet aansnijden

Beverdonk

Westelijk deel te grote omrijfactoren
Oostelijk deel opgespoten (lage natuurlijke en landschappelijke waarde
Doorgang Kleine Nete
Conclusie: Enkel oostelijk deel aansnijden mits randvoorwaarden

B Open-ruimtecorridor tussen Herentals en Olen



Hezewijk

Binnen open-ruimtecorridor
Dynamisch landbouwweiland
Nabijheid Molekens
Geïsoleerde ligging
Beperkte meerwaarde aan multimodaliteit
Conclusie: Niet aansnijden

Liessel

Aaneengesloten geruilverkaveld landbouwgebied van Vlaams niveau
Ontsluiting oostelijk deel naar primaire weg
Flownetlocatie in functie van Kempische Poort
Conclusie: Afweging op Vlaams niveau tussen landbouw en bedrijvigheid

Dikberd-Vennen-Olen-Kanaal

Deels gelegen in open-ruimtecorridor
In waardevol kleinschalig landschap
Conclusie: Enkel oostelijk deel aansnijden

Ham

Restruimte tussen E313 en Albertkanaal
Watergebonden bedrijvigheid mogelijk mits deels opspuiten
Verlenging primaire weg door gebied
Ter versterking containerterminal
Conclusie: Aansnijden



Deelruimten - Netebekken Afweging zoekzones

Tijdelijke Vereniging

Project: Nadere uitwerking ENA

Opdrachtgever: Aroh

Projectleider: G. Gonnissen

Tekenaar: GG

Bestand/versie: NB afweging zoekzones.cdr

Dossiernummer: M0174

Controle: Aug 2003

Goedkeuring:

Bron: Iris consulting

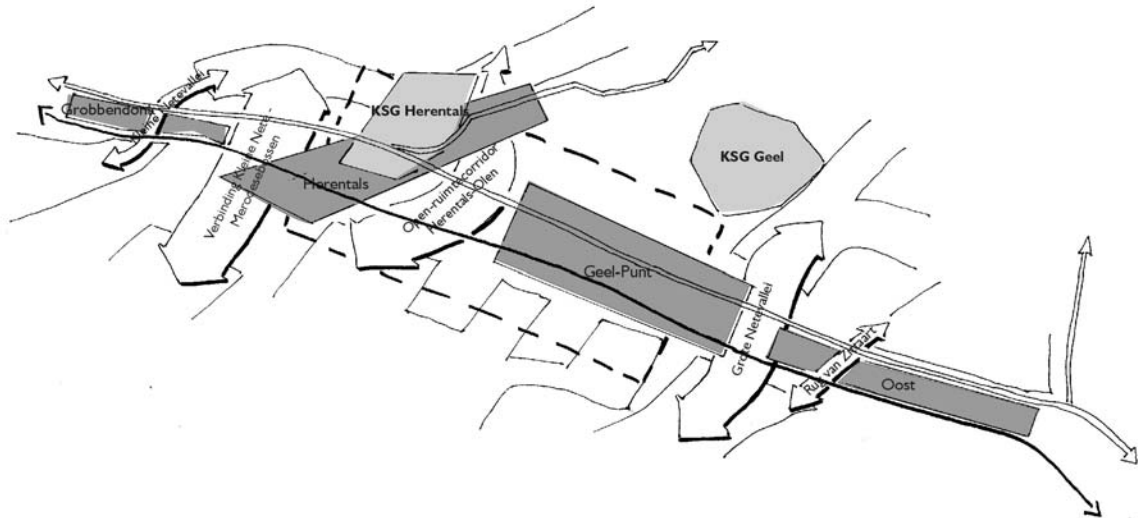
Kaartnummer: 5

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

<i>Naam</i>	<i>Ruimtelijk-planologisch</i>	<i>Ruimtelijk-economisch</i>	<i>Mobiliteit</i>	<i>Open ruimte</i>	<i>Praktische haalbaarheid/Randvoorwaarden</i>
Beverdonk-niet opgespoten	<input type="checkbox"/> Opvulling gebied tussen Albertkanaal en E313 <input type="checkbox"/> Niet gekoppeld aan stedelijk gebied <input type="checkbox"/> Geïsoleerd ten opzichte van wonen <input type="checkbox"/> Aangrenzend bij bestaand regionaal bedrijventerrein	<input type="checkbox"/> Uniek binnen ENA omwille van combinatie zichtlocaties E313 en watergebonden bedrijvigheid <input type="checkbox"/> Ca. 1800 (niet-opgespoten) en 2000 (opgespoten) meter kades mogelijk <input type="checkbox"/> Watergerelateerde bedrijvigheid <input type="checkbox"/> Groot terrein	<input type="checkbox"/> Ontsluiting via Herentals-West zorgt voor te grote omrijfactoren <input type="checkbox"/> Bimodaliteit	<input type="checkbox"/> Belangrijke landschappelijke structuur <input type="checkbox"/> Nabijheid habitatrichtlijngebied Molenbeek	
Beverdonk-opgespoten			<input type="checkbox"/> Ontsluiting via Herentals-West <input type="checkbox"/> Goede bereikbaarheid <input type="checkbox"/> Bimodaliteit	<input type="checkbox"/> Geringe waarde omwille van opgespoten terrein <input type="checkbox"/> Netevallei als randvoorwaarde voor ontwikkeling <input type="checkbox"/> Weinig landschappelijke gaafheid	<input type="checkbox"/> Een deel van het terrein wordt ingenomen door motorcross <input type="checkbox"/> Enkel visuele buffer noodzakelijk <input type="checkbox"/> Ruimte geven aan Nete
Heirenbroek	<input type="checkbox"/> Ontsnipperend voor bedrijventerreinen – aangrenzend aan verschillende regionale bedrijventerreinen <input type="checkbox"/> Opvulling gebied tussen Albertkanaal en E313 <input type="checkbox"/> Gebonden aan kleinstedelijk Herentals <input type="checkbox"/> Versterken Kempische Poort	<input type="checkbox"/> Unieke ligging omwille van mogelijke trimodale ontwikkelingen <input type="checkbox"/> Ca. 1000 meter kades mogelijk <input type="checkbox"/> Gemengd bedrijventerrein – terminalgerelateerd <input type="checkbox"/> Unieke ligging binnen Netebekken <input type="checkbox"/> Groot terrein	<input type="checkbox"/> Ontsluiting naar specifiek verkeerscomplex Herentals-Industrie <input type="checkbox"/> Trimodale potenties <input type="checkbox"/> Gelegen langs tracé IJzeren Rijn <input type="checkbox"/> Goede bereikbaarheid	<input type="checkbox"/> Opgespoten terrein langs het kanaal – geringe agrarische waarde <input type="checkbox"/> Huidige buffer is achterhaald door zonevreemde invullingen <input type="checkbox"/> Ten westen van spoorweg zeer versnipperd bosgebied dat niet ingeschakeld is in bovenlokale open ruimte structuur <input type="checkbox"/> Geen landschappelijke gaafheid	<input type="checkbox"/> Verschillende concentraties woningen komen voor <input type="checkbox"/> Buffering naar stedelijk woongebied <input type="checkbox"/> Bruggen bundelen kan wegens optrekken hoogtes bruggen <input type="checkbox"/> Hoogteverschil tussen kanaal en terrein
Pareinlaan	<input type="checkbox"/> Grenzend aan kleinstedelijk Herentals <input type="checkbox"/> Aangrenzend bij bestaand regionaal bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Versterken Kempische Poort	<input type="checkbox"/> Watergebonden ontwikkelingen mogelijk <input type="checkbox"/> Ca. 500 meter kades mogelijk <input type="checkbox"/> Unieke ligging omwille van mogelijke trimodale ontwikkelingen <input type="checkbox"/> Middelgroot terrein	<input type="checkbox"/> Ontsluiting via primaire weg Ringlaan <input type="checkbox"/> Redelijke bereikbaarheid	<input type="checkbox"/> Habitatrichtlijngebied Britse Basis <input type="checkbox"/> Deel gelegen in Netevallei <input type="checkbox"/> Belangrijke natuurlijke waarden <input type="checkbox"/> Belangrijke natuurlijke structuur op bovenlokaal niveau	
Hezewijk	<input type="checkbox"/> Grenzend aan kleinstedelijk Herentals <input type="checkbox"/> Aangrenzend bij bestaand regionaal bedrijventerrein Wolfstee-Klein Gent <input type="checkbox"/> Opvulling gebied tussen Albertkanaal en E313 <input type="checkbox"/> Versterken Kempische Poort mogelijk ingeval van terminalgerelateerd	<input type="checkbox"/> Enkel weggeoriënteerd of terminalgerelateerd mogelijk <input type="checkbox"/> Geen waterfront <input type="checkbox"/> Voldoende alternatieven op andere locaties <input type="checkbox"/> Zichtlocaties E313 <input type="checkbox"/> Groot terrein	<input type="checkbox"/> Ontsluiting via nieuw aan te leggen primaire weg of via bestaande primaire N152 <input type="checkbox"/> Goede bereikbaarheid	<input type="checkbox"/> Landschappelijk belangrijke openruimtegebied tussen Herentals en Olen – gelegen binnen open-ruimtecorridor <input type="checkbox"/> Dynamisch landbouwweiland	<input type="checkbox"/> Aanwezigheid lokale bedrijven <input type="checkbox"/> Aanwezigheid landbouwzetels <input type="checkbox"/> Verschillende verspreide zonevreemde woningen in gebied <input type="checkbox"/> Buffering naar stedelijk gebied noodzakelijk
Dikberd-Vennen	<input type="checkbox"/> Grenzend aan kleinstedelijk Herentals <input type="checkbox"/> Aangrenzend bij bestaand zeer versnipperd bedrijventerrein Hannekenshoek <input type="checkbox"/> Versterken Kempische Poort mogelijk	<input type="checkbox"/> Watergebonden mogelijkheden en gemengd bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Ca. 1300 meter kades mogelijk <input type="checkbox"/> Groot terrein	<input type="checkbox"/> Ontsluiting via lokale weg Geelseweg, via primaire weg N152 of via lokale weg naar primaire Kanaalweg <input type="checkbox"/> Redelijke bereikbaarheid <input type="checkbox"/> Bimodaliteit	<input type="checkbox"/> Landschappelijk belangrijke openruimtegebied tussen Herentals en Olen – gelegen binnen open-ruimtecorridor <input type="checkbox"/> Waardevol kleinschalig landschap – KLE's, traditioneel agrarisch landschap <input type="checkbox"/> Agrarisch relatief beperkte waarde omwille van versnippering	
Olen-Kanaal	<input type="checkbox"/> Aangrenzend bij bestaand regionaal bedrijventerrein Olen <input type="checkbox"/> Niet gekoppeld aan stedelijk gebied <input type="checkbox"/> Versterken Kempische Poort mogelijk	<input type="checkbox"/> Watergebonden mogelijkheden en gemengd bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Ca. 2000 meter kades mogelijk <input type="checkbox"/> Groot terrein	<input type="checkbox"/> Ontsluiting via lokale weg naar primaire Kanaalweg gezamenlijk met bedrijventerrein Olen <input type="checkbox"/> Redelijke bereikbaarheid <input type="checkbox"/> Bimodaliteit	<input type="checkbox"/> Niet behorende tot bovenlokale openruimtestructuur	<input type="checkbox"/> Concentraties weekendverblijven in oosten <input type="checkbox"/> Beperkt aantal verspreide woningen <input type="checkbox"/> Enkel visuele buffer noodzakelijk <input type="checkbox"/> Hoogteverschil tussen kanaal en terrein <input type="checkbox"/> Buffering naar kern OLV-Olen <input type="checkbox"/> Aanwezigheid voetbalterreinen
Militair domein Olen	<input type="checkbox"/> Aangrenzend bij bestaand regionaal bedrijventerrein Olen <input type="checkbox"/> Niet gekoppeld aan stedelijk gebied <input type="checkbox"/> Versterken Kempische Poort mogelijk <input type="checkbox"/> Afwerking bestaand bedrijventerrein	<input type="checkbox"/> Gemengd bedrijventerrein van geringe oppervlakte	<input type="checkbox"/> Ontsluiting via lokale weg naar primaire Kanaalweg gezamenlijk met bedrijventerrein Olen <input type="checkbox"/> Redelijke bereikbaarheid	<input type="checkbox"/> Niet behorende tot bovenlokale openruimtestructuur	<input type="checkbox"/> Huidige gebouwen lenen zich moeilijk voor regionale bedrijvigheid
De Heze	<input type="checkbox"/> Aangrenzend bij bestaand regionaal bedrijventerrein Olen <input type="checkbox"/> Niet gekoppeld aan stedelijk gebied <input type="checkbox"/> Versterken Kempische Poort mogelijk <input type="checkbox"/> Afwerking bestaand bedrijventerrein	<input type="checkbox"/> Deels watergebonden en deels gemengd bedrijventerrein van geringe oppervlakte <input type="checkbox"/> Ca. 600 meter kades mogelijk <input type="checkbox"/> Middelgroot terrein	<input type="checkbox"/> Ontsluiting via lokale weg naar primaire Kanaalweg gezamenlijk met bedrijventerrein Olen of rechtebreeks op primaire N19 <input type="checkbox"/> Afhankelijk van keuze redelijke tot goede bereikbaarheid	<input type="checkbox"/> Niet behorende tot bovenlokale openruimtestructuur <input type="checkbox"/> Landbouwgebruik is zeer beperkt	<input type="checkbox"/> Belangrijke concentratie woningen <input type="checkbox"/> Verspreide woningen <input type="checkbox"/> Ingeval van behoud concentratie woningen buffering

Van Doornlaan	<input type="checkbox"/> Aangrenzend bij bestaand regionaal bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Niet gekoppeld aan stedelijk gebied <input type="checkbox"/> Versterven Kempische Poort <input type="checkbox"/> Nabijheid Oevel	<input type="checkbox"/> Enkel weggeoriënteerde bedrijvigheid <input type="checkbox"/> Ligging nabij ontsluitingsas N19 voor Kempische As <input type="checkbox"/> Geen zchthlocalities <input type="checkbox"/> Groot terrein	<input type="checkbox"/> Moelijk in te passen in deel van ontsluitingsconcepten <input type="checkbox"/> Goede bereikbaarheid	<input type="checkbox"/> Landbouwgebied binnen Vlaams agrarische structuur <input type="checkbox"/> Landbouwwzels in gebied	<input type="checkbox"/> Aanwezigheid landbouwwzels <input type="checkbox"/> Belangrijke infrastructuurle investeringen <input type="checkbox"/> Bufferting naar Oevel
Liesse	<input type="checkbox"/> Aangrenzend bij bestaand regionaal bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Niet gekoppeld aan stedelijk gebied <input type="checkbox"/> Versterven Kempische Poort	<input type="checkbox"/> Enkel weggeoriënteerde bedrijvigheid <input type="checkbox"/> Ligging nabij ontsluitingsas N19 voor Kempische As <input type="checkbox"/> Zichthlocalities <input type="checkbox"/> Groot terrein	<input type="checkbox"/> In te passen in alle ontsluitingsconcepten <input type="checkbox"/> Goede bereikbaarheid	<input type="checkbox"/> Landbouwgebied binnen Vlaams agrarische structuur <input type="checkbox"/> Geen landbouwwzels in gebied	<input type="checkbox"/> Concentratie woningen in gebied
Doornboom	<input type="checkbox"/> Nieuw bedrijventerrein – beperkt aangrenzend bij bestaand stedelijk gebied <input type="checkbox"/> Versterven Kempische Poort	<input type="checkbox"/> Watergebonden mogelijkheden <input type="checkbox"/> Ca. 1400 meter kades mogelijk <input type="checkbox"/> Groot terrein	<input type="checkbox"/> Ontsluiting van dergelijke omvang via Geel-Punt is problematisch <input type="checkbox"/> Goede bereikbaarheid	<input type="checkbox"/> Aangeengstolen historisch en landschappelijk waardevol landbouwgebied <input type="checkbox"/> Nabijheid Grote Nete	<input type="checkbox"/> Versterven Kempische Poort <input type="checkbox"/> Niet gekoppeld aan stedelijk gebied <input type="checkbox"/> Aangrenzend bij bestaand watergebonden bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Ca. 1000 meter kades mogelijk <input type="checkbox"/> Middelgroot terrein
Winkelomheid	<input type="checkbox"/> Aangrenzend bij bestaand watergebonden bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Niet gekoppeld aan stedelijk gebied <input type="checkbox"/> Aangrenzend bij woonkern	<input type="checkbox"/> Watergebonden mogelijkheden <input type="checkbox"/> Ca. 1000 meter kades mogelijk <input type="checkbox"/> Middelgroot terrein	<input type="checkbox"/> Te ontsluiten via lokale weg naar knooppunt <input type="checkbox"/> Geel-Oost <input type="checkbox"/> Goede bereikbaarheid	<input type="checkbox"/> Niet behorende tot bovenlokale open-ruimtestructuur <input type="checkbox"/> Beperkt gebruik als extensieve landbouw <input type="checkbox"/> Beperkte aanwezigheid K.L.F. <input type="checkbox"/> Afgeschermd van Grote Nete door woonkern	<input type="checkbox"/> Bufferting naar woonkern Winkelomheid <input type="checkbox"/> Beperkt aantal woningen <input type="checkbox"/> Bufferting naar Netevallei
Hezemerveide	<input type="checkbox"/> Niet gekoppeld aan stedelijk gebied <input type="checkbox"/> Aangrenzend bij bestaand te herstructureren bedrijventerrein	<input type="checkbox"/> Watergebonden mogelijkheden <input type="checkbox"/> Ca. 1400 meter kades mogelijk <input type="checkbox"/> Middelgroot terrein	<input type="checkbox"/> Ontsluiting via lokale weg naar verkeerscomplex Geel-Oost <input type="checkbox"/> Goede bereikbaarheid	<input type="checkbox"/> Binnen open-ruimtestructuur Kug van Zittart <input type="checkbox"/> Opmerkelijke en relatief gave reliëfkenheid <input type="checkbox"/> Hoogteverschil tussen kanaal en terrein	<input type="checkbox"/> Niet gekoppeld aan stedelijk gebied <input type="checkbox"/> Aangrenzend bij bestaand regionaal bedrijventerrein
Eindhoutsebaan	<input type="checkbox"/> Niet gekoppeld aan stedelijk gebied <input type="checkbox"/> Aangrenzend bij bestaand te herstructureren bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Een duidelijke grens(weg) wordt overgestoken	<input type="checkbox"/> Geen watergebonden mogelijkheden <input type="checkbox"/> Ummodaal – weggeoriënteerd <input type="checkbox"/> Middelgroot terrein	<input type="checkbox"/> Verkeerscomplex Geel-Oost <input type="checkbox"/> Goede bereikbaarheid	<input type="checkbox"/> Belangrijke landschappelijk aangeengstolen kleinschalig landschap	<input type="checkbox"/> Niet gekoppeld aan stedelijk gebied <input type="checkbox"/> Aangrenzend bij bestaand te herstructureren bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Een duidelijke grens(weg) wordt overgestoken
Veedijk	<input type="checkbox"/> Niet gekoppeld aan stedelijk gebied <input type="checkbox"/> Opvalling gebied tussen Albertkanaal en E313 <input type="checkbox"/> Aangrenzend bij bestaand regionaal bedrijventerrein	<input type="checkbox"/> Zichthlocalities <input type="checkbox"/> Ummodaal - geen watergebonden mogelijkheden, in beste geval <input type="checkbox"/> terminalgereleerde bedrijvigheid <input type="checkbox"/> Middelgroot terrein	<input type="checkbox"/> Aanliggend bij de primaire Kanaalweg <input type="checkbox"/> Goede bereikbaarheid	<input type="checkbox"/> Niet behorende tot bovenlokale open-ruimtestructuur <input type="checkbox"/> Beperkte landbouwwaarde - aanwezigheid één landbouwwzel met omhiggende gronden	<input type="checkbox"/> Bufferting naar woningen op Rug van Zittart <input type="checkbox"/> Aanwezig landbouwwzel <input type="checkbox"/> Aanwezig oud stort IOK
Meerhout-Kanaal	<input type="checkbox"/> Niet gekoppeld aan stedelijk gebied <input type="checkbox"/> Nieuw geïsoleerd bedrijventerrein	<input type="checkbox"/> Watergebonden mogelijkheden <input type="checkbox"/> Ca. 2500 meter kades mogelijk <input type="checkbox"/> Groot terrein	<input type="checkbox"/> Ontsluiting via systeem van lokale wegen <input type="checkbox"/> Slechte bereikbaarheid – geen vlotte ontsluitingsmogelijkheden	<input type="checkbox"/> Landbouwgebied binnen Vlaams agrarische structuur <input type="checkbox"/> Aangeengstolen groen waterfront <input type="checkbox"/> Gruutverkadeld gebied	<input type="checkbox"/> Niet gekoppeld aan stedelijk gebied <input type="checkbox"/> Opvalling gebied tussen Albertkanaal en E313 <input type="checkbox"/> Aangrenzend bij bestaand regionaal bedrijventerrein
Langvoort	<input type="checkbox"/> Afwerking bestaand bedrijventerrein – inwillingsproject <input type="checkbox"/> Opvalling gebied tussen Albertkanaal en E313	<input type="checkbox"/> Watergebonden mogelijkheden en terminalgereleerde bedrijvigheid <input type="checkbox"/> Ca. 900 meter kades mogelijk <input type="checkbox"/> Middelgroot terrein	<input type="checkbox"/> Aanliggend bij de primaire Kanaalweg <input type="checkbox"/> Goede bereikbaarheid	<input type="checkbox"/> Niet behorende tot bovenlokale open-ruimtestructuur <input type="checkbox"/> Versnipperd gebied	<input type="checkbox"/> Aanwezigheid verspreide woningen en één concentratie woningen langsheen weg <input type="checkbox"/> Bij behoud woningen bufferting <input type="checkbox"/> Langvoort
Ham	<input type="checkbox"/> Niet gekoppeld aan stedelijk gebied <input type="checkbox"/> Aangrenzend bij bestaand regionaal bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Opvalling gebied tussen Albertkanaal en E313	<input type="checkbox"/> Zichthlocalities <input type="checkbox"/> Watergebonden mogelijkheden <input type="checkbox"/> Terminalgereleerde bedrijvigheid mogelijk <input type="checkbox"/> Wegens nabijheid bestaande terminalgereleerde bedrijvigheid mogelijk <input type="checkbox"/> Unieke ligging binnen Netbecken <input type="checkbox"/> Ca. 500 meter kades mogelijk <input type="checkbox"/> Groot terrein	<input type="checkbox"/> Aanliggend bij de primaire Kanaalweg <input type="checkbox"/> Goede bereikbaarheid	<input type="checkbox"/> Niet behorende tot bovenlokale open-ruimtestructuur <input type="checkbox"/> Enkele actieve landbouwbedrijven	<input type="checkbox"/> Aanwezigheid concentraties en verspreide woningen <input type="checkbox"/> Aanwezigheid landbouwzels <input type="checkbox"/> Aanwezigheid lokaal bedrijf <input type="checkbox"/> Hoogteverschil tussen kanaal en terrein

Figuur 6: Concept



Kaart 6: Gewenste ruimtelijke structuur - Netebekken

2.4. Gewenste ruimtelijke structuur en ontwikkelingsperspectieven

Bedrijvenstrip Grobbendonk

De bedrijvenstrip Grobbendonk is een verzameling grootschalige bedrijvigheid van hoogwaardige watergerelateerde bedrijven met zichtlocaties vanaf de E313.

Zichtlocaties voor watergebonden bedrijven aan een hoofdweg zijn uniek binnen het ENA. Gezien het strategisch karakter van deze terreinen dienen zij voor watergebonden bedrijvigheid met hoge toegevoegde waarde gereserveerd te worden. Ondersteunende activiteiten voor watergebonden bedrijven dienen mogelijk te zijn. In vergelijking met andere bedrijvenstrips kan hier nog een zeer grote oppervlakte in functie van watergebonden bedrijvigheid ontwikkeld worden, hetgeen de uniciteit van het gebied binnen het ENA versterkt. De rol van het gebied ligt in het bijzonder in het realiseren van een belangrijk aandeel watergebonden bedrijvigheid binnen het te voeren aanbodbeleid voor bedrijventerreinen.

De Kleine Nete dient binnen de bedrijvenstrip een meer doordachte doortocht te krijgen doorheen de bedrijvenstrip. Visuele buffering van de strip naar de open ruimte is gewenst.

De ontsluiting van de bedrijvenstrip naar het hoofdwegennet via het verkeerscomplex Herentals-West dient voldoende kwalitatief te zijn.

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

Bedrijvenstrip Herentals

De bedrijvenstrip Herentals heeft als rol om de spoor- en watertoegang tot de Kempische As te worden met een gevarieerd aanbod industriële milieus gekoppeld aan het stedelijk gebied Herentals.

Het beleid in de bedrijvenstrip Herentals is gericht op een ontsnipperingsbeleid van bestaande bedrijventerreinen en het versterken van de multimodale toegang tot de Kempische As door het voeren van een aanbodbeleid.

Binnen deze bedrijvenstrip is het gebied Heirenbroek een strategische locatie omwille van de beschikbare ruimte, de koppeling aan het stedelijk gebied en de drie modi water, spoor en weg die hoogwaardig ontwikkeld kunnen worden. Bijkomend is de ontsnipperende werking van de verschillende geïsoleerde elementen waaruit de strip vandaag bestaat. Heirenbroek kan morfologische de relatie leggen tussen de bedrijventerreinen Wolfstee-Klein Gent, Pareinlaan, Laagland en Hannekenshoek-Dikberd-Vennen.

Het bedrijventerrein Hannekenshoek-Dikberd-Vennen dient geherstructureerd te worden in functie van stedelijke of lokale ontwikkeling en watergebonden bedrijvigheid. Beperkte oostelijke uitbreidingen zijn mogelijk in functie van afwerking van de herstructurering. De ontsluitingswegen van het geheel naar de primaire weg N152 dienen beperkt te worden. De herstructurering dient eveneens bij te dragen aan de versterking van de open-ruimtecorridor tussen Herentals en Olen.

Bedrijvenstrip Geel-Punt

De bedrijvenstrip heeft de potenties om de weggeoriënteerde toegang tot de Kempische As te zijn met gevarieerde industriële milieus.

De bestaande bedrijventerreinen dienen verder verdicht te worden door het aansnijden van bestemde nog niet uitgegeven terreinen. Bijkomende watergebonden kavels dienen gerealiseerd te worden. Dit kan door herstructurering en nieuwe bedrijventerreinen. Daarnaast kunnen gemengde bedrijventerreinen tot ontwikkeling komen.

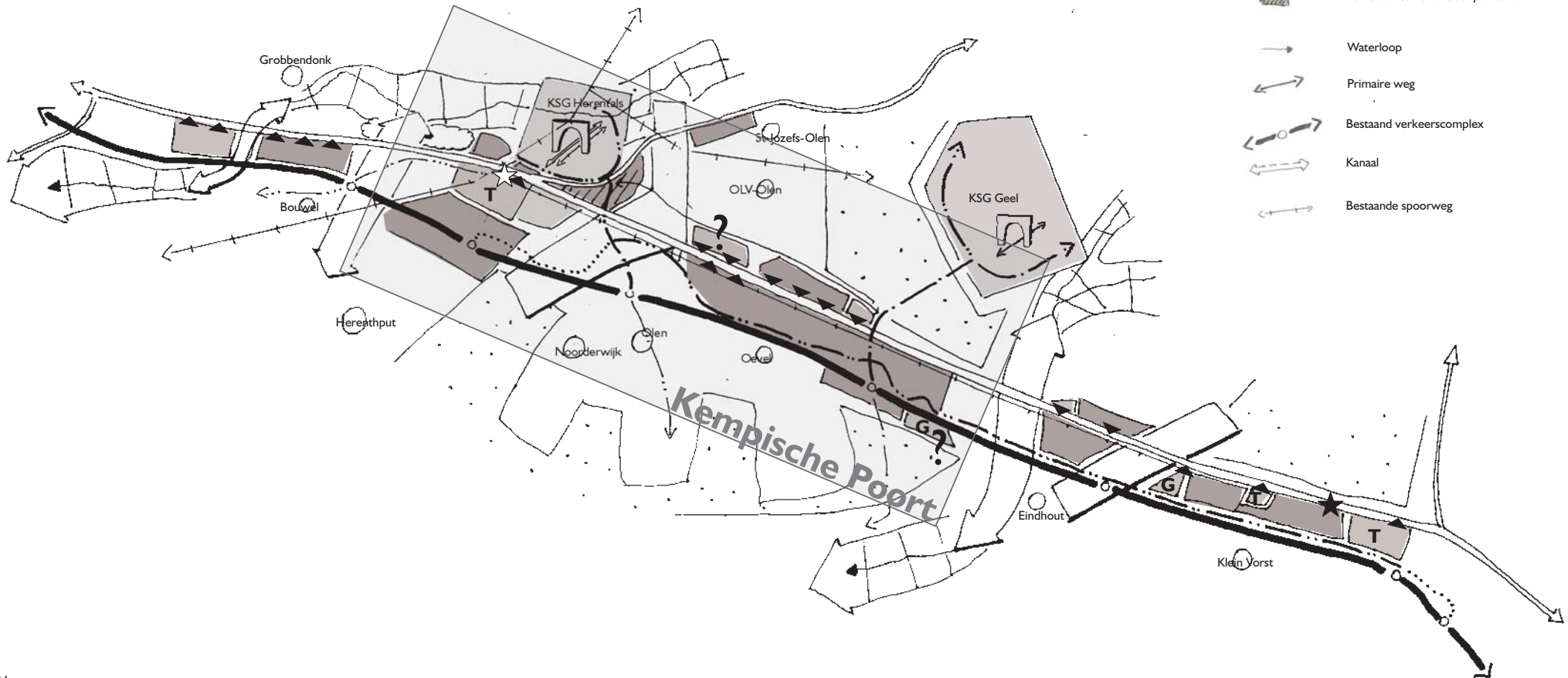
Gezien de knooppuntlocatie op knoop N19-E313 en het feit dat de N19-N71 als wegontsluiting voor de Kempische As fungeert vormt het gebied rond het verkeerscomplex Geel-Punt een strategische plaats binnen de bedrijvenstrip. Bijkomende bedrijvigheid is wenselijk.

De ontsluitingsproblematiek van de bedrijvenstrip dient bekeken te worden in relatie tot de ontwikkelingen van de Kanaalweg-Industrieweg (primaire weg). Vanuit het ENA worden ontsluitingsconcepten voor de primaire weg voorgesteld; deze dienen nog een mobiliteitstoets te ondergaan.

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

- T** Terminalgerelateerd bedrijventerrein
- G** Gemengd bedrijventerrein
- ☆ ★ Suggestie nieuw / bestaand multimodaal knooppunt

-  Watergebonden bedrijvigheid
-  Ontsluiting bedrijventerreinen
-  Natuurverbinding
-  Zoekzone ENA-bedrijventerrein
-  Uitgegeven ENA-bedrijventerrein
-  Te herstructureren bedrijventerrein
-  Waterloop
-  Primaire weg
-  Bestaand verkeerscomplex
-  Kanaal
-  Bestaande spoorweg



Deelruimten - Netebekken
Gewenste ruimtelijke structuur

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

Bedrijvenstrip Kempen Oost

Kempen-Oost dient een multimodale gedeфраgmenteerde bedrijvenstrip te zijn met specialisatie in chemie en de potenties van een terminal..

Het beleid is gericht op het defragmenteren van de bestaande bedrijventerreinen door inbreiding op bestemde bedrijventerreinen en inbreidingsgerichte bijkomende bedrijventerreinen. Bestaande bedrijventerreinen dienen waar mogelijk verdicht te worden. In het bijzonder dient de aandacht maximaal te gaan naar watergebonden en waterverbonden bedrijvigheid (terminalgerelateerd). De rug van Zittaart mag niet aangetast worden door bedrijvigheid en dient een herkenbaar open-ruimte-element te blijven binnen de bedrijvenstrip.

De primaire Kanaalweg wordt in deze bedrijvenstrip doorgetrokken tot in Ham om een betere ontsluiting voor o.a. Nike en de containerterminal te bekomen. De primaire weg wordt in de gehele strip maximaal gebundeld met de E313. Geel-Oost en Ham zijn in het bijzonder van belang als op- en afrittencomplex voor de bedrijvenstrip.

Infrastructuur

Voor infrastructuur dienen in het bijzonder ontwikkelingsperspectieven gegeven te worden voor de primaire Kanaal/Industrieweg. Deze primaire weg dient geoptimaliseerd te worden vanuit een totaalvisie op de gehele weg. Invulling van missing links zijn mogelijk voor zover het geheel kwalitatief verbeterd wordt. De primaire weg dient maximaal gebundeld te worden aan de E313.

Waar mogelijk dienen aan het kanaal de bruggen op hoogte gebracht te worden.

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

2.5. Concrete acties en maatregelen

2.5.1. Herstructurerings- en inbreidingsacties

Herstructurering Hannekenshoek-Dikberd-Vennen (Herentals)

De herstructurering van Hannekenshoek-Dikberd-Vennen is in eerste instantie enkel van toepassing op het gebied tussen het Albertkanaal en het Kanaal Herentals-Bocholt te Herentals. Het project bevat zowel gemeentelijke, provinciale als gewestelijke materies. Een structuurschets dient uitgewerkt te worden voor het gebied waarbij aandacht gegeven wordt aan lokale bedrijventerreinen, stedelijke bedrijventerreinen, mogelijk watergebonden terreinen in functie van het ENA en de relatie tussen het gebied en het overige stedelijk Herentals. Het ontsnipperen van het gebied en het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit zijn belangrijke opgaven. De ontsluiting van het gebied naar het hoger wegennet is eveneens een belangrijk vraagstuk voor het herstructureringsproject.

Herstructurering Kanaaloever Hoogbuul (Olen)

De watergebonden ligging wordt onvoldoende benut op het bedrijventerrein. Bovendien liggen nog verschillende kavels langs het Albertkanaal ongebruikt. Een herstructurering van de zone dringt zich op. Hierbij zal o.a. een percelering moeten ontwikkeld worden die beter aansluit op het Albertkanaal. IOK heeft reeds voor een deel van het bedrijventerrein een onteigeningsplan opgemaakt.

Herstructurering Eindhoutsebaan-Oost (Meerhout, Geel, Laakdal)

De herstructurering van dit gebied door het bedrijf ABAR, IOK en de Dienst voor de Scheepvaart is al in uitvoering. De herstructurering was noodzakelijk om een maximaal aantal watergebonden kavels te kunnen realiseren door het wijzigen van de eigendomsstructuur. De Dienst voor de Scheepvaart zal na de herstructurering een deel van het terrein langs het Albertkanaal verwerven dat thans nog volledig in eigendom is van ABAR. De herstructurering blijft binnen de grenzen van het bestemde industrieterrein.

Inbreidingsproject Wolfstee – Klein-Gent (Herentals)

Op het bedrijventerrein Wolfstee – Klein-Gent liggen twee terreinen (nrs. 19 en 20 van inbreidingsprojecten) waarvoor een onteigeningsplan dient te worden opgemaakt.

Inbreidingsproject Ham

Het inbreidingsgebied 1 van het Netebekken werd bedrijventerrein via een recente gewestplanwijziging. Een apart overleg met de gemeente Ham is noodzakelijk om tot vermarkting te komen.

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

2.5.2. Bijkomende bedrijventerreinen op korte termijn

Beverdonk (Grobbendonk)

68 ha watergerelateerd bedrijventerrein met zichtlocaties naar de E313 worden te Grobbendonk ontwikkeld op een opgespoten terrein. Randvoorwaarden zijn dat er ruimte wordt gegeven voor de Nete en het voorzien van een visuele buffering naar de westelijke open ruimte. De ontsluiting dient maximaal aan de E313 gebundeld te worden en bestaande leidingstraten dienen te blijven bestaan. Het terrein is eigendom van de Dienst voor de Scheepvaart.

Een onzekerheid is het voorzien van een deel van het terrein in functie van geluidssporten, waarvoor de provincie vragende partij is.

Heirenbroek (Herentals)

Te Heirenbroek kan 91 ha ENA-bedrijventerrein worden ontwikkeld. Dit terrein is deels watergerelateerd, deels gemengd bedrijventerrein. Als randvoorwaarden worden geformuleerd dat er onderzoek dient te gebeuren naar de verweving van de bestaande woningen met bedrijvigheid, de ontsluiting dient aan te sluiten op het verkeerscomplex Herentals-Industrie van de E313 en een bundeling moet gerealiseerd worden van de autobrug met de spoorbrug aan de Lierseweg. Een verandering van tracé van de secundaire weg Lierseweg is mogelijk. Er dient voldoende buffering naar de woongebieden van het stedelijk weefsel van Herentals voorzien worden.

Militair domein Olen (Olen)

Het huidige militair domein dient herbestemd te worden. Aangezien het grotendeels omgeven is door bedrijventerrein, wordt een herbestemming naar gemengd regionaal bedrijventerrein voorgesteld. Het betreft 5 ha.

De Heze (Geel)

De actie bestaat uit het ontwikkelen van 25 ha deels watergebonden, deels gemengd bedrijventerrein te Geel. Als randvoorwaarde geldt dat er voldoende buffering wordt voorzien naar de woningen langs de Puntstraat en de Herentalseweg. Het agrarisch gebied aangrenzend aan het bestaande bedrijventerrein wordt opgeofferd voor bedrijventerreinen. In het gebied komen 6 oude hoeses verspreid voor. De ontsluiting van het terrein verdient bijzondere aandacht bij de uitwerking.

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

Veedijk (Meerhout)

Het driehoekig bedrijventerrein wordt begrensd door de E313, Veedijk en Kiezel. Het terrein wordt ontwikkeld als deels gemengd, deels watergebonden bedrijventerrein. Het geheel heeft een oppervlakte van ca. 30 ha.

Bij het aansnijden van het bedrijventerrein dient onderzocht welke functie het IOK-stort kan vervullen in het bedrijventerrein. De Kanaalweg wordt op lange termijn gebundeld aan de E313. Voor de realisatie van de watergebonden percelen is een aanpassing van het tracé van de Kanaalweg op kortere termijn eveneens noodzakelijk.

Een buffering naar de woningen op de Rug van Zittaart is noodzakelijk. De Rug van Zittaart vormt de harde grens voor het bedrijventerrein.

Langvoort (Laakdal)

27 ha watergebonden en terminalgerelateerd bedrijventerrein worden ontwikkeld te Laakdal. Het terrein is praktisch volledig ingesloten tussen bedrijventerreinen. Het ligt binnen de wegen Langvoort en Nikelaan.

Belangrijke randvoorwaarden zijn de buffering naar de woningen langsheen de verbindingsweg Eindhout – Zittaart en het onteigenen van 13 woningen.

Ham (Ham)

Het bedrijventerrein Ham bestaat uit het ontwikkelen van 77 ha terminalgerelateerd en beperkt watergebonden bedrijventerrein te Ham. Het bedrijventerrein ligt tussen de N110 – Gestelsesteenweg en de N141 – Staatsbaan en tussen Albertkanaal en E313. Mogelijk dient het terrein van Calodar mee opgenomen te worden. Een onderzoek naar de mogelijke verweving van een deel van de woningen op het bedrijventerrein dient te gebeuren. De Kanaalweg dient minstens verlengd te worden tot aan het verkeerscomplex van Ham. Mogelijkheden voor doortrekking van de kanaalweg tot het volgende op- en afrittencomplex te Tessenderlo (N73) dienen onderzocht.

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

2.5.3. Bijkomende bedrijventerreinen op langere termijn

Winkelomheide (Geel)

Te Winkelomheide kan 34 ha watergebonden bedrijventerrein ontwikkeld worden. Als randvoorwaarde geldt een buffering naar de woonkern Winkelomheide en naar de Grote Nete. De ontsluiting dient via het bestaande bedrijventerrein te gebeuren.

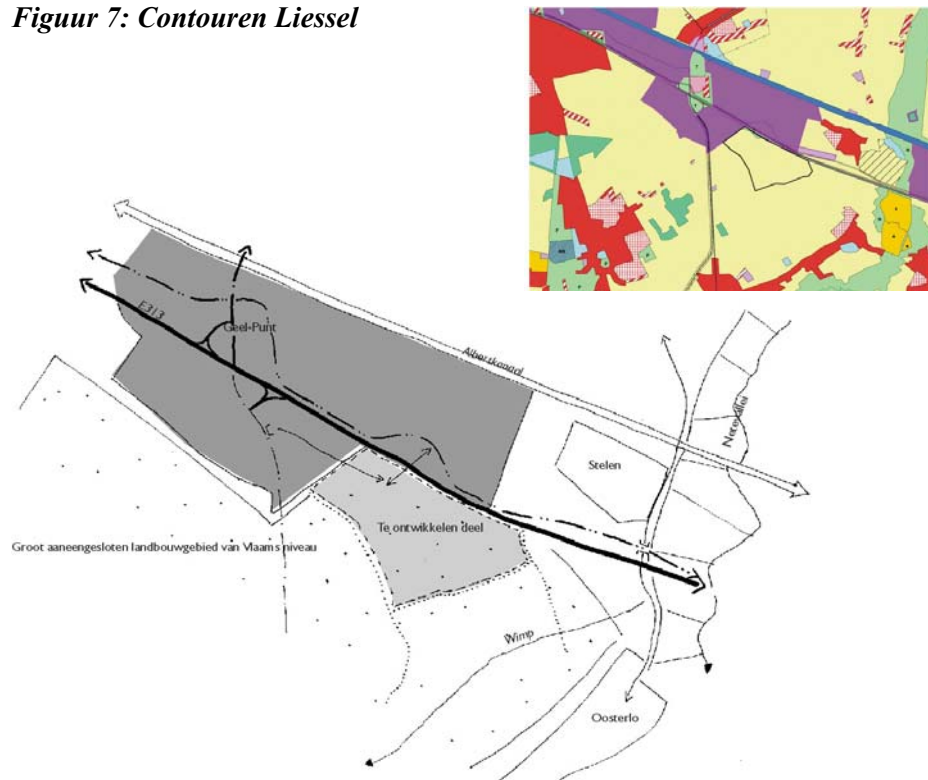
Liessel (Geel)

Binnen de stuurgroep bestaat een verdeeld standpunt over deze actie.

Liessel wordt voorgesteld als gemengd bedrijventerrein met zichtlocaties naar de E313. Het bedrijventerrein heeft een oppervlakte van ca. 70 ha.. Het bedrijventerrein wordt naar open ruimte toe begrensd door de bestaande ruilverkavelingswegen Hazenhout en Klavet. Een rechtstreekse aansluiting op de N19 is niet gewenst. Buffering naar het open landschap is gewenst.

Het bedrijventerrein bestaat in hoofdzaak uit geruilverkavelde landbouw. Er komt één concentratie woningen voor grenzend aan het bestaande bedrijventerrein.

Figuur 7: Contouren Liessel



Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

Olen Kanaal

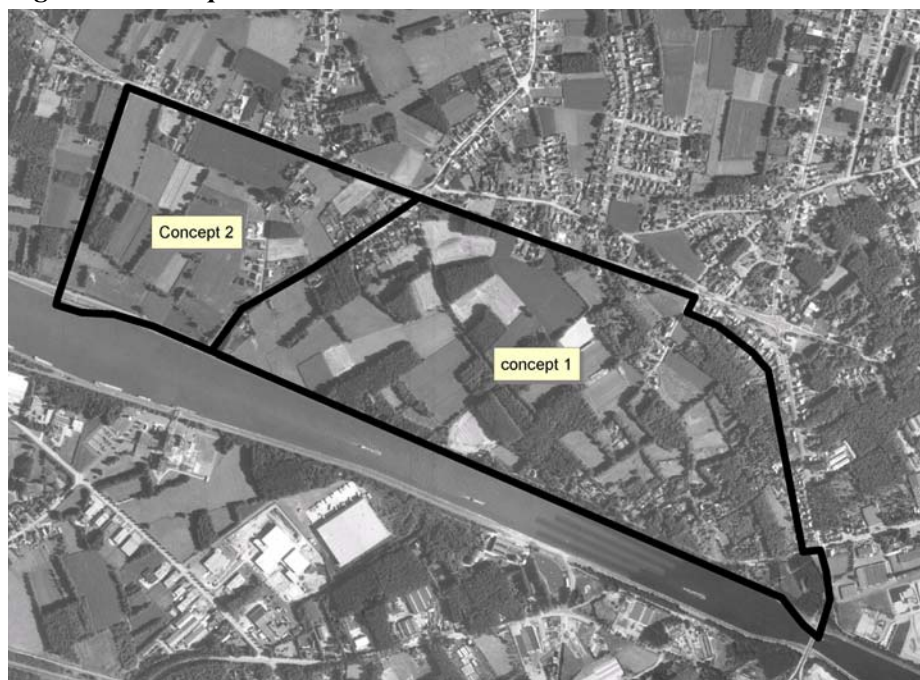
Binnen de stuurgroep bestaat een verdeeld standpunt over deze actie.

Het bedrijventerrein Olen-Kanaal dient deels watergebonden, deels gemengd ontwikkeld te worden, volgens een verhouding van ca. 1/3 versus 2/3. Het bedrijventerrein wordt naar het westen begrensd door de open-ruimtecorridor tussen Herentals en Olen, naar het oosten door het bestaande bedrijventerrein De Heze en naar het noorden door de Geelseweg N13.

Er kunnen twee concepten naar afbakening van het gebied geformuleerd worden:

- In een eerste concept (85 ha) is de westelijke grens de Sint-Sebastiaanstraat, Binnen de contour van concept 1 komen in het oosten drie weekendverblijvenconcentraties, één concentratie zonevreemde woningen, kleinere boscomplexen, enkele verspreide zonevreemde woningen en de voetbalterreinen van KFC Buul voor. Naar het Albertkanaal toe is er een hoogteverschil van ca. 6 meter te overbruggen.
- In een tweede concept (bijkomend 35 ha) wordt het gebied uitgebreid tot ter hoogte van de kruising van Van Lommelstraat en Geelseweg. De concentratie woningen Kanaalstraat – Sint-Sebastiaanstraat kan binnen concept 2 behouden blijven.

Figuur 8: Concepten Olen-Kanaal



Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

2.5.4. Ontsluiting bedrijventerreinen via Kanaalweg

Algemeen

Vanuit het ENA worden twee hoofdontsluitingsconcepten als input geleverd voor de opmaak van het streefbeeld voor de primaire kanaalweg. Varianten op deze ontsluitingsconcepten zijn mogelijk. De mobiliteitseffecten van deze concepten dienen te worden getoetst. Uit het bilateraal overleg met AWV Antwerpen en Limburg en de Mobiliteitscel is gebleken dat de impact van bijkomende bedrijvigheid relatief gering zal zijn op het geheel van de primaire weg. Er wordt dan ook voorgesteld om los van het ENA de streefbeeldstudie voor de primaire weg op te starten. Hierin zal eveneens de ontsluiting van de bedrijventerreinen naar het hoofdwegennet worden bekeken. De geschetste concepten voor de primaire weg gelden dan als input vanuit het plannings- en beleidsproces Nadere uitwerking Economisch Netwerk Albertkanaal.

Langetermijnvisie

De concepten en de maximale bundeling van de primaire weg aan de E313 worden als lange termijnsporen gezien. Tracés dienen in RUP's te worden voorzien. Dit mag echter geen hypotheek leggen op de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen. Nieuwe bedrijventerreinen mogen omgekeerd ook geen toekomstige ontwikkelingen naar lijninfrastructuur in de weg staan. Daarom dienen bij de korte-termijnprojecten voorlopige tracés (ca. tiental jaren planhorizon) gegeven te worden. Bovendien moeten deze tracés zo opgebouwd zijn dat zij later maximaal als ontsluitingsweg van het bedrijventerrein naar de primaire weg kunnen gaan functioneren.

Concept 1

De ontsluiting van het gebied tussen Zandhoven – Lier (westen) en Ham – Tessenderlo (oosten) gebeurt via alle bestaande op- en afrittencomplexen van de A13/E313 (nrs. 19 t.e.m. 25a).

Elk op- en afrittencomplex ontsluit één grote cluster:

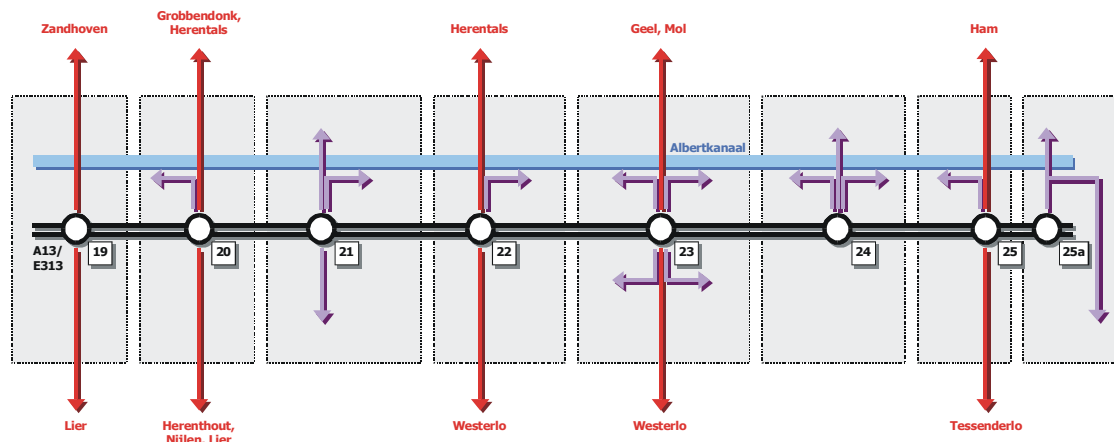
<i>Nr complex</i>	<i>Ontsluit...</i>
19	de zone Zandhoven – Lier
20	de zone Grobbendonk, Nijlen, Herenthout en een deel van Herentals
21	de tewerkstellingszones rond het Albertkanaal, ten zuidwesten van de kern van Herentals
22	Herentals, Olen en een deel van Westerlo
23	Geel, Mol en een deel van Westerlo
24	de tewerkstellingszones rond het Albertkanaal, ten zuidoosten van de kern van Geel.
25	Ham, Tessenderlo en Meerhout
25a	de tewerkstellingszones rond het Albertkanaal, ten oosten van de as Tessenderlo – Ham

De ontsluiting per cluster gebeurt gemengd: praktisch elk op- en afrittencomplex verzorgt zowel de ontsluiting van de in de nabijheid gesitueerde kernen, als van de omliggende tewerkstellingszones. Uitzonderingen zijn de complexen 21, 24 en 25a, die vooral gericht zijn op de tewerkstellingszones.

Interactie tussen de verschillende op- en afrittencomplexen blijft mogelijk.

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

Figuur 9: Gemengde ontsluiting van clusters



Concept 2

Binnen het gebied afgebakend door Zandhoven – Lier (westen) en Ham – Tessenderlo (oosten) worden een aantal op- en afrittencomplexen van de A13/E313 specifiek voorbehouden voor de ontsluiting van de tewerkstellingszones. Het betreft hier de complexen: Herentals-Industrie (21), Geel Oost (24), Tessenderlo (25a).

Het draineren van het verkeer dat gerelateerd is aan de tewerkstellingszones rond het Albertkanaal, richting complexen 21, 24 en 25a van de A13/E313, gebeurt via een doorgetrokken Kanaalweg. Deze gehele route ligt min of meer parallel aan het Albertkanaal, en wordt als primaire weg II uitgebouwd. De primaire weg sluit in het westen aan op het complex nr.21 (Herentals – Industriezone) en in het oosten op het complex nr.25a (Tessenderlo)¹.

De ontsluiting van de stedelijke gebieden en woonzones gebeurt via de overige (bestaande) op- en afrittencomplexen van de A13/E313:

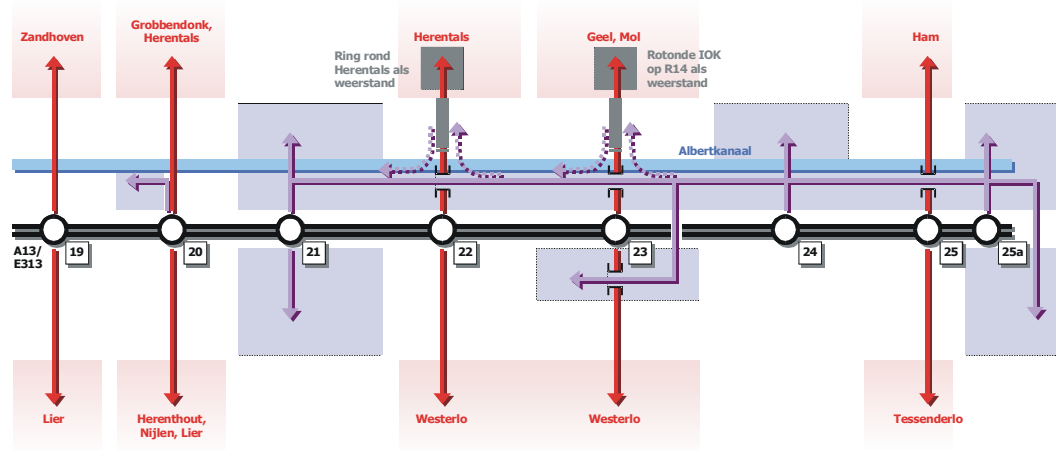
- Nr.19: onsluit de zone Zandhoven – Lier;
- Nr.20: ontsluit de woonzones van Grobbendonk, Nijlen, Herenthout en (een deel van) Herentals, end e industriezone ‘Grobbendonk’.
- Nr.22: ontsluit het stedelijk gebied van Herentals en de woonzones van Olen en (een deel van) Westerlo.
- Nr.23: ontsluit de stedelijke gebieden van Geel en Mol, en een deel van de woonzones van Westerlo.
- Nr.25: ontsluit de woonzones van Ham, Tessenderlo en Meerhout.

De ontsluiting van de tewerkstellingszones ten zuiden van de A13/E313 in Geel – Westerlo gebeurt via een systeem dat losgekoppeld wordt van de N19, en aangesloten wordt op de Kanaalweg (primaire weg II).

¹ Dit voorstel gaat verder dan de selectie van de kanaalweg als primaire weg II in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen. Derhalve is overeenkomstig het RSV tenminste een toetsing nodig aan het multimodaal verkeersmodel. Deze voorbereidende studie moet gelezen worden in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering van 23 april 2004

Interactie tussen de verschillende op- en afrittencomplexen wordt onmogelijk gemaakt door de kruisingen van de Kanaalweg (= primaire weg II) met de N152, de N19 en de N141 ongelijkvloers te laten gebeuren. Op die manier wordt vermeden dat zwaar verkeer van/naar de tewerkstellingszones gebruikt maakt van de complexen nrs.22 (Herentals – Oost), 23 (Geel – West) en 25 (Ham).

Om echter de wisselwerking tussen de stedelijke gebieden (Herentals en Geel) en de tewerkstellingszones mogelijk te maken (houden), zonder evenwel toegang tot de complexen 22 en 23 te verlenen vanaf de tewerkstellingszones, dienen de kruisingen van de Kanaalweg (primaire weg II) met de N152 en de N19 te worden aangepakt.



Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

3. West-Limburg

3.1. Analyse van de bestaande ruimtelijke structuur

West-Limburg bestaat uit:

□ Strokengebied

De zuidelijke rand van het Kempisch Plateau wordt doorsneden door een aantal parallelle beken, die verbinding zoeken met de Demer. Tussen de beekvalleien liggen hogere zandruggen, waarop kernen zijn ontstaan. De bundel E313-Albertkanaal heeft de ontwikkeling van de kernen afgestopt en als groeilijn een eigen parallelle ontwikkeling met een bijna uitsluitend economisch accent op gang gezet. Structuurbepalende beken zijn: Grote Laak/Grote Beek, Winterbeek, Zwarte Beek, Helderbeek en Mangelbeek. De continuïteit van deze structuur wordt verstoord door de ligging van enkele bedrijventerreinen. Het gaat in het bijzonder om Ravenshout (Grote Beek), Beringen-Zuid en Lummen-Gestel (Helderbeek) en Kolenhaven Zolder-Lummen (Mangelbeek).

Omwille van hun specifieke gerichtheid op Beringen, spelen de bedrijventerreinen aanleunend bij Beringen een beperkte rol voor het ENA.

□ Limburgs Vijvergebied










Tussen de rand van het Kempisch Plateau en de vallei van de Demer bevindt zich een overgangszone, waarbinnen zich heel eigen natuurlijke en landschappelijke processen afspelen. Het grondwater wordt er opgestuwd onder invloed van de druk die het grondwater op het Kempisch Plateau uitoefent. Al die processen hebben aanleiding gegeven tot een belangrijk open-ruimtegebied waarin geen enkel bedrijventerrein tot ontwikkeling is gekomen. Het gebied is een duidelijke buffer tussen de dynamische ontwikkelingen in het gebied Hasselt-Genk en het Strokengebied.

Ten zuiden van het Albertkanaal is de vallei van de Demer gelegen.

Kaart 7: Bestaande ruimtelijke structuur – West-Limburg

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004



-  Autosnelweg
-  Relevante bovenlokale weg
-  Relevante lokale weg
-  Kanaal
-  Spoorweg
-  Vallei
-  Natuurcomplex
-  ENA-bedrijventerrein
-  SEVESO-bedrijf

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**



Deelruimten - West-Limburg
Bestaande ruimtelijke structuur

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

3.2. Onderzoek in functie van aanbodbeleid

In functie van het voeren van een aanbodbeleid, dient onderzocht te worden welke de ruimtelijk-economische potenties en de inbreidingsmogelijkheden zijn en dienen zoekzones geëvalueerd te worden.

Kaart B: West-Limburg en Limburgs Poortgebied - actieprogramma (A1 achteraan bijgevoegd)

Ruimtelijk-economische potenties

Voor de verdere versterking van de bestaande bedrijvigheid kan de komende jaren bijkomend terrein ontwikkeld worden. Daarnaast kan met de ontwikkeling van nieuwe terreinen een impuls worden gegeven aan de tewerkstelling. Nieuwe ontwikkelingsperspectieven kunnen gecreëerd worden met terreinen rondom het infrastructurele knooppunt E313/E314.

Door de overloop aan bedrijvigheid vanuit Antwerpen naar het achterland en deels door schrappingen van bedrijventerreinen elders in Limburg is er een belangrijke behoefte aan bedrijventerreinen in deze deelruimte. De ontwikkeling van bijkomende bedrijventerreinen kan gekoppeld worden aan een duidelijke fasering.

Voor de verdere versterking van het chemiecomplex te Ravenshout-Schoonhees kan de ruimte in de directe nabijheid ontwikkeld worden in functie van de chemie. Meerdere chemische bedrijven beschikken over reserves die ze willen behouden voor verdere expansie van de onderneming of de vestiging van toeleveranciers. Gezien de perspectieven voor de chemische sector (geschetst in deelrapport 1) zal er geen groot-schalig nieuw terrein voor deze sector ontwikkeld hoeven worden. Verder kan gezocht worden naar **gemengd regionaal terrein** om ruimte te bieden aan autonome bedrijvigheid voor verder doorgroei.

Watergebonden bedrijvigheid is mogelijk op diverse bestaande bedrijventerreinen door inbreiding en herstructurering.

Het infrastructurele knooppunt E313/E314 biedt mogelijkheden voor het aantrekken van bedrijven die weggeoriënteerd zijn. Het knooppunt E313/E314 is een goede locatie voor Beneluxdistributie omdat het centraal gelegen is nabij een West/Oost-as (E313) en een Noord/Zuid as (E314). **Weggeoriënteerde locaties** kunnen aantrekkelijk zijn voor productiebedrijven, maar gezien de goede ontsluiting sluiten deze tevens aan bij de vestigingseisen van transport en distributiebedrijven. In West Limburg is geen behoefte aan **terminalgerelateerde terrein**. De terminal in Meerhout zal namelijk ook voor dit deelgebied een functie kunnen vervullen gezien de ligging op de grens van twee deelgebieden. Tevens liggen er op relatief korte afstand nog de terminals van Genk.

Inbreidingsgebieden

Rekening houdend met de relatief geringe uitgestrektheid van de deelruimte is er in de nabije toekomst nog een ruim aanbod aan bestemd bedrijventerrein. Dit is echter wel afhankelijk van twee projecten. Opvallend is de grote oppervlakte inbreidingsgebied in eigendom van bedrijven. Enkele bedrijven beschikken over zeer grote oppervlakten. Enkele slobstorten kunnen pas na sanering op de markt komen. Het slobstort van

~~Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering~~

van 23 april 2004

Kwaadmechelen is momenteel nog volop in gebruik en zal dus op zeer lange termijn mogelijkheden kunnen bieden. Ter hoogte van de doortocht van de Mangelbeek door het Albertkanaal kan een oppervlakte bedrijventerrein (ca. 17 ha) worden afgestoten aan de open ruimte.

Tabel 5: Inbreidingsmogelijkheden West-Limburg

ID	Terrein	Opp (ha)	Categorie	Beschrijving
7	Casteletsingel	4	1	Eigendom gemeente Beringen
20	van Broekhoven	22	1	Het bodemonderzoek is conform verklaard en momenteel loopt een bodemsaneringsonderzoek. De percelen worden eind 2004 op de markt verwacht. Het betreft 25 ha.
21	IML	20	1	Het PPS van de IML is nog in opstartfase. De oppervlakte bedraagt 18 ha, maar hiervan wordt nog een deel afgestaan aan de vallei van de Winterbeek. De uitgave van het terrein wordt op middellange termijn verwacht. Voor een deel zijn het verontreinigde gronden met uitloging van zink vanuit Kolenhaven Beringen.
24	Zuid Tessenderlo Chemie	15	1	
	Totaal	61		
1	ACP	4	2	Deels Dienst voor de Scheepvaart
2	Sabca	8	2	
3	Bosal	6	2	
4	Dossche veevoerders	5	2	
8	Geyskens e.a.	7	2	
9	Borealis	27	2	
10	Dow Chemicals	32	2	
11	Kwanten Motors	10	2	
12	VCR	9	2	
13	DOW Chemical	22	2	
14	Pauly paint	13	2	
15	Pittsburgh Oil	6	2	
16	Tessenderlo Chemie	78	2	
18	o.a. Transport Jacobs	7	2	
22	Electrabel	18	2	
	Totaal	252		
17	Slibstort Kwaadmechelen	73	3	Op zeer lange termijn wegens gebruik – sanering noodzakelijk
19	Ikosales	11	3	Deels stort – sanering noodzakelijk – wordt meegenomen in de herstructurering van Ravenshout N73
23	Slibstort Tessenderlo	7	3	Wordt buiten beschouwing gelaten in functie van het ENA
	Totaal	91		
5	Mangelbeek	17	4	Wordt afgestoten aan de open ruimte
25	Buffer Tessenderlo Chemie	5	4	Maakt onderdeel uit van bedrijventerrein als buffer
	Totaal	22		
6	Distributiecentrum Euroshoe	7	5	

(1) Beschikbaar op de markt (2) Tijdelijk niet realiseerbaar wegens eigendomsstructuur (eigendom bedrijven) (3) Tijdelijk niet realiseerbaar wegens technische/juridische ingrepen (4) Definitief niet realiseerbaar (5) In ontwikkeling

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

Genenbos

Knooppuntlocatie
Woonkern Genenbos binnen zoekzone
Grote Beek als randvoorwaarde
Conclusie: Beperkt aansnijden behoud woonkern

Ravenshout-Noord

Mogelijkheid N73 als ontsluiting
Winterbeek en dwarse natuurverbinding als randvoorwaarde
Conclusie: Aansnijding mogelijk

Tervant

Gelegen aan secundaire weg
Landschappelijk sterk verstoord gebied
Randvoorwaarde woonkern Tervant
Conclusie: Aansnijding mogelijk

Hulst

Gelegen binnen landschappelijk
waardevol gebied
Bestaande buffering Ravenshout reeds goed
Aaneengesloten open ruimte
Conclusie: Niet aansnijden

Gestel-Noord

Gelegen in valleigebied Helderbeek
Landschappelijk waardevol gebied
Grote omrijfactoren
Conclusie: Niet aansnijden

Gestel-Zuid

Gelegen in open-ruimtecorridor
Geen natuurlijke structuren van bovenlokaal niveau
Conclusie: Niet aansnijden

A Omgeving Kolenhaven



Inbreiding Lummen

Versterking geheel door ontsnippering
Watergebonden mogelijkheden
Delen af te stoten van bestaande (Mangelbeek)
Conclusie: Aansnijden inbreiding

Zolder-Lummen Zuid

Pro:
Knooppuntlocatie
Mogelijk aan verkeerscomplex gelegen
Watergebonden mogelijkheid
Geen structuur van Vlaams of provinciaal niveau

Contra

Boscomplex
Natuurverwevende functie
Natuurwaarde

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

Deelruimten - West-Limburg
Afweging zoekzones

Tijdelijke Vereniging



**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

<i>Naam</i>	<i>Ruimtelijk-planologisch</i>	<i>Ruimtelijk-economisch</i>	<i>Mobiliteit</i>	<i>Open ruimte</i>	<i>Praktische haalbaarheid/Randvoorwaarden</i>
Zolder-Lummen Zuid	<input type="checkbox"/> Aanliggend bij bestaand bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Niet gekoppeld aan stedelijk gebied of hoofddorp <input type="checkbox"/> Geïsoleerd ten opzichte van wonen	<input type="checkbox"/> Zichtlocaties mogelijk <input type="checkbox"/> Watergebonden mogelijkheden <input type="checkbox"/> Ca. 500 meter kades mogelijk <input type="checkbox"/> Potentie voor transport en distributie omwille van knooppuntlocatie <input type="checkbox"/> Gemengd bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Groot bedrijventerrein	<input type="checkbox"/> Bimodaliteit <input type="checkbox"/> Aansluitend verkeerscomplex (momenteel klaverblad, later mogelijk aanliggend) <input type="checkbox"/> Nabijheid verkeersknooppunt <input type="checkbox"/> Goede bereikbaarheid	<input type="checkbox"/> Natuurlijk waardevol gebied <input type="checkbox"/> Aaneengesloten bosgebied <input type="checkbox"/> Aanwezigheid vallegebied beek	<input type="checkbox"/> Vallei als te vrijwaren grens <input type="checkbox"/> Beperkt aantal woningen
Gestel-Zuid	<input type="checkbox"/> Aanliggend bij bestaand bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Niet gekoppeld aan stedelijk gebied of hoofddorp <input type="checkbox"/> Ontsnipperende werking <input type="checkbox"/> Aangrenzend woonkern Genebos	<input type="checkbox"/> Watergebonden mogelijkheden <input type="checkbox"/> Ca. 600 meter kades mogelijk <input type="checkbox"/> Middelgroot bedrijventerrein	<input type="checkbox"/> Bimodaliteit <input type="checkbox"/> Bereikbaar via lokale weg <input type="checkbox"/> Ontsluiting naar nieuw knooppunt Lummen E313 of Zolder E314 <input type="checkbox"/> Redelijke bereikbaarheid	<input type="checkbox"/> Landschappelijk open gebied tussen vallei Mangelbeek en Helderbeek <input type="checkbox"/> Geselecteerd als open-ruimtecorridor door provincie	<input type="checkbox"/> Beperkt aantal woningen en één waardevol zonevreemde gebouw in gebied
Gestel-Noord	<input type="checkbox"/> Aanliggend bij bestaand bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Niet gekoppeld aan stedelijk gebied of hoofddorp	<input type="checkbox"/> Watergebonden mogelijkheden <input type="checkbox"/> Ca. 800 meter kades mogelijk <input type="checkbox"/> Middelgroot bedrijventerrein	<input type="checkbox"/> Grote omrijfactoren <input type="checkbox"/> directe aansluiting op verkeerscomplex Paal niet wenselijk <input type="checkbox"/> Bimodaliteit <input type="checkbox"/> Bereikbaar via lokale weg <input type="checkbox"/> Ontsluiting naar nieuw knooppunt Lummen E313 of Zolder E314 <input type="checkbox"/> Redelijke bereikbaarheid	<input type="checkbox"/> Gelegen in vallei Helderbeek <input type="checkbox"/> Landschappelijk en natuurlijk waardevol gebied	
Tervant	<input type="checkbox"/> Aanliggend bij bestaand grootschalig bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Niet gekoppeld aan stedelijk gebied of hoofddorp <input type="checkbox"/> Aangrenzend woonkern	<input type="checkbox"/> Gemengd bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Groot bedrijventerrein	<input type="checkbox"/> Trimodaliteit mogelijk <input type="checkbox"/> Ontsluiting via secundaire ontsluitingsweg naar knooppunt Tessenderlo E313 <input type="checkbox"/> Goede bereikbaarheid	<input type="checkbox"/> Landschappelijk sterk versnipperd door o.a. hoogspanningsleidingen <input type="checkbox"/> Beperkte natuurlijke en agrarische waarde	<input type="checkbox"/> Leefbaarheidsbuffer woonkern <input type="checkbox"/> Woningen in gebied <input type="checkbox"/> Recreatie in gebied <input type="checkbox"/> Landbouwbedrijven in gebied
Genenbos	<input type="checkbox"/> Aanliggend bij bestaand grootschalig bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Niet gekoppeld aan stedelijk gebied of hoofddorp <input type="checkbox"/> Aangrenzend woonkern Genenbos	<input type="checkbox"/> Zichtlocaties mogelijk <input type="checkbox"/> Ideaal voor transport en distributie <input type="checkbox"/> Middelgroot bedrijventerrein	<input type="checkbox"/> Bimodaliteit <input type="checkbox"/> Aanliggend verkeerscomplex E313 <input type="checkbox"/> Goede bereikbaarheid	<input type="checkbox"/> Versnipperd landbouwgebied <input type="checkbox"/> Beperkte landschappelijke waarde <input type="checkbox"/> Aanwezigheid Grote beek parallel aan N73.	
Ravenshout-Noord	<input type="checkbox"/> Aanliggend bij bestaand grootschalig bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Niet gekoppeld aan stedelijk gebied of hoofddorp	<input type="checkbox"/> Gemengd bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Groot bedrijventerrein	<input type="checkbox"/> Trimodaliteit mogelijk <input type="checkbox"/> Ontsluiting via secundaire weg (type te bepalen) naar knooppunt Tessenderlo E313 <input type="checkbox"/> Goede bereikbaarheid	<input type="checkbox"/> Landschappelijk waardevol <input type="checkbox"/> Aaneengesloten open ruimte <input type="checkbox"/> Aanwezigheid vallei Winterbeek en Grote Beek <input type="checkbox"/> Westelijk deel aaneengesloten boscomplexen	
Hulst	<input type="checkbox"/> Aanliggend bij bestaand grootschalig bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Niet gekoppeld aan stedelijk gebied of hoofddorp	<input type="checkbox"/> Gemengd bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Groot bedrijventerrein	<input type="checkbox"/> Bimodaliteit <input type="checkbox"/> Ontsluiting via secundaire ontsluitingsweg naar knooppunt Tessenderlo E313 <input type="checkbox"/> Goede bereikbaarheid	<input type="checkbox"/> Landschappelijk waardevol gebied met kleine landschapselementen <input type="checkbox"/> Aaneensluitend geheel met vallei van Winterbeek	

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

Afweging zoekzones

Er werden in West-Limburg 7 zoekzones geëvalueerd. Het betreft Genenbos (Tessenderlo en Ham), Tervant (Beringen), Hulst (Tessenderlo), Ravenshout-Noord (Beringen), Gestel-Noord (Lummen en Beringen), Gestel-Zuid (Lummen) en Zolder-Lummen Zuid (Lummen en Hasselt). Voor een evaluatie wordt verwezen naar de bijgevoegde tabel.

Hulst, Gestel-Noord en Gestel-Zuid komen niet in aanmerking in functie van bedrijventerrein. Voor Zolder-Lummen-Zuid dienen pro's en contra's te worden afgewogen. Tervant, Genenbos en Ravenshout-Noord kunnen worden aangesneden.

Tabel 6: Afweging zoekzones West-Limburg

Kaart 8: Afweging zoekzones West-Limburg

3.3. Visie

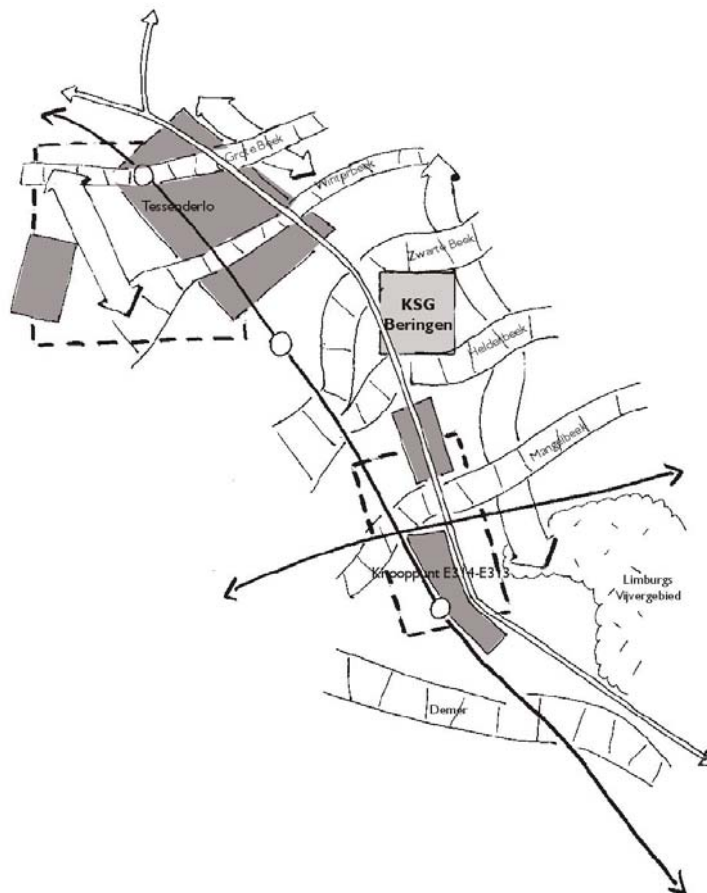
Er worden twee bedrijvenstrips onderscheiden: Tessenderlo en knooppunt E313-E314. Deze bedrijvenstrips zijn combinaties van bedrijventerreinen die ruimtelijk niet aan elkaar grenzen, maar die toch eerder gelijkaardige kenmerken hebben zoals ontsluiting, typologie, omgevingskenmerken, ... Tussen beide bedrijvenstrips is het mogelijke kleinstedelijk gebied Beringen² als een aparte structuur buiten het ENA gelegen. Bedrijvenstrip Tessenderlo bestaat uit de bedrijventerreinen Ravenshout en Schoonhees, bedrijvenstrip knooppunt E313-E314 uit Zolder-Lummen en de combinatie Kolenhaven-Gestel. De knoop Tessenderlo en bedrijvenstrip Tessenderlo vallen hier samen.

Deze drie structuren krijgen elk hun eigen ontsluiting naar het hoofdwegennet: bedrijvenstrip Tessenderlo via een secundaire ontsluitingsweg naar het verkeerscomplex Tessenderlo N73, Beringen via een primaire weg naar het verkeerscomplex Paal en bedrijvenstrip knooppunt E313-E314 via een te verplaatsen verkeerscomplex van de verkeerswisselaar richting Hasselt.

Deze bedrijvenstrips en Beringen liggen ingebed in een open-ruimteraster, waarbij de beekvalleien van het Strokengebied en het verbingsgebied Limburgs Vijvergebied – Demervallei de ene richting vormen en dwarsverbindingen tussen de valleien de andere richting. Er kunnen ruw geschetst twee dwarsverbindingen onderscheiden worden: ten noorden van Beringen volledig parallel aan het Albertkanaal en ten zuiden van E313 tussen Hulst en Tessenderlo. Het raster bestaat binnen de relevante gebieden van het ENA uit natuurverbindingen.

Het Limburgs Vijvergebied en de Demervallei scheiden de ontwikkelingen in West-Limburg van de ontwikkelingen in het Limburgs Poortgebied.

² RSV in herziening in functie van o.a. Beringen als kleinstedelijk gebied. Voorlopig aanvaard door VR 28/02/2003 en openbaar onderzoek 7/5/2003 tot 4/8/2003 in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering

Figuur 10: Concept*Kaart 9: Gewenste ruimtelijke structuur – West-Limburg*

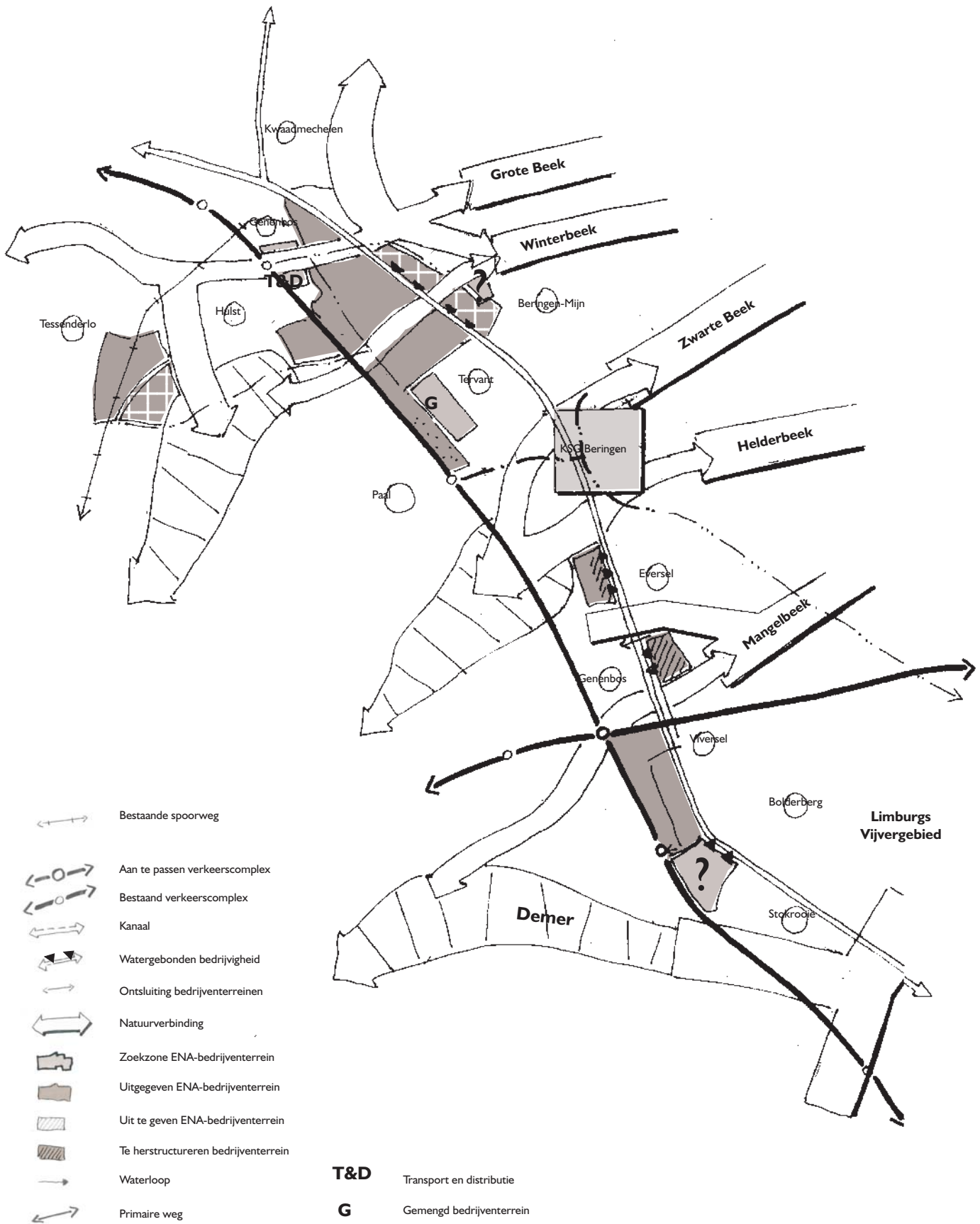
3.4. Gewenste ruimtelijke structuur en ontwikkelingsperspectieven

Bedrijvenstrip Tessenderlo

De bedrijvenstrip heeft binnen het ENA een rol als grootschalig bedrijventerrein met een specialisatie inzake chemie- en T&D en gevarieerde industriële milieus

Het beleid dient in de eerste plaats gericht te zijn op het aansnijden van grote reeds bestemde terreinen. De bestaande bedrijventerreinen dienen naar inrichting en gebruik verder geoptimaliseerd te worden.

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004



**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

Deelruimten - West-Limburg
Gewenste ruimtelijke structuur

Tijdelijke Vereniging



**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

De Winterbeekvallei en Grote Beekvallei dienen binnen het bedrijventerrein Ravenshout beter vormgegeven te worden. Voor de Winterbeekvallei bestaan er heel wat mogelijkheden omdat het terrein binnen de vallei tussen E313 en Albertkanaal en ten noorden van het Albertkanaal momenteel niet bezet is. Het gebied ten noorden van het reeds bestemde bedrijventerrein Ravenshout is een strategisch open-ruimtegebied op het raakvlak van twee natuurverbindingen Winterbeek en omgeving Fransberg naar Winterbeek. Uitbreidingen van Ravenshout zijn gewenst op middellange termijn, naast de verdere invulling van bestaande bedrijventerreinen. Hierbij dient een gedifferentieerd aanbod aan industriële vestigingsmilieus geboden te worden.

De N73 kan in het noordelijk deel als ontsluitingsas functioneren. Ravenshout en Schoonhees kunnen ontsloten te worden naar het verkeerscomplex Tessenderlo N73.

Bedrijvenstrip knooppunt E313-E314

De bedrijvenstrip heeft binnen het ENA een rol als watergebonden knooppuntlocatie met gevarieerde industriële milieus.

Het grote knelpunt vandaag voor de bedrijvenstrip is de ontsluiting naar het hoofdwegstelsel. Er wordt voorgesteld de huidige ontsluiting op de verkeerswisselaar E313-E314 af te koppelen en te verplaatsen. Een apart beleidsproces loopt rond de ontsluiting. Het bestaande beleidsproces dient uitspraak hierover te doen. Een mogelijkheid is de verplaatsing van het bestaande verkeerscomplex ter hoogte van de verkeerswisselaar naar de omgeving van het huidige parkeerterrein om een economisch interessant nieuw en bestaand terrein te bekomen op een knooppuntlocatie.

Het beleid voor de bedrijvencluster knooppunt E313-E314 dient verder gedifferentieerd te worden naar de drie afzonderlijke bedrijventerreinen.

De Kolenhaven komt in aanmerking voor herstructurering in functie van watergebonden bedrijvigheid. Op die manier kan ten noorden van de Mangelbeekvallei een betere inplanting van het bedrijventerrein nagestreefd worden en de vallei van Mangelbeek kwalitatiever ingericht worden. Het bedrijventerrein Gestel kan eveneens geherstructureerd worden in functie van watergebonden bedrijvigheid. Bij deze concentratie dient een zonerings- of uitgifte bepaald te worden in functie van mobiliteitsprofielen van de bedrijven. Sterk mobiliteitsgenererende watergebonden bedrijven komen in aanmerking voor een lokalisatie zo dicht mogelijk bij het verkeerscomplex.

Voor Zolder-Lummen is een zuidelijke uitbreiding als een deels watergebonden bedrijventerrein, deels transport- en distributie en deels als gemengd bedrijventerrein mogelijk.

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

3.5. Concrete acties en maatregelen

3.5.1. Herstructurerings- en inbreidingsacties

Herstructurering Ravenshout N73 (Tessenderlo, Ham)

Binnen het gebied komen heel wat verspreide zonevreemde woningen voor. De gemeente Ham geeft aan dat de bevolking vragende partij is om onteigend te worden. Bovendien kunnen zijn een deel van de percelen vandaag niet ontsloten zodat zij niet in functie van bedrijvigheid aangewend kunnen worden.

Er wordt door de stuurgroep vastgesteld dat de herstructurering van de omgeving van de N73 te Ravenshout slechts een gering rendement naar netto-oppervlakte oplevert aangezien de taluds voor de N73 redelijk wat ruimte zullen innemen. Bijgevolg is er ook een beperkte opbrengst voor deze dure operatie. Er wordt echter een koppeling voorgesteld met andere bedrijventerreinen die wel winstgevend ontwikkeld kunnen worden.

Herstructurering Gestel (Lummen)

Het bedrijventerrein Gestel omvormen naar een watergebonden bedrijventerrein wordt als zeer waardevol beschouwd. Momenteel wordt er al voor één bedrijf een kade aangelegd. Met een tweede bedrijf zijn gesprekken bezig over de mogelijke aanleg van een kade.

Herstructurering Kolenhaven Lummen (Lummen, Heusden-Zolder)

Het bedrijventerrein wordt begrensd door het Albertkanaal in het westen, de vallei van de Mangelbeek in het zuiden, in het oosten grosso modo door de grens met Heusden-Zolder en in het noorden door de Genenbosstraat-Kanaalweg.

Voor de ontsluiting van het gedeelte tussen de Genenbosstraat-Kanaalweg en de Kolenhaven kan een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd worden om zodoende een maximum aan watergebonden kavels te bekomen. Ten zuiden van de brug over de Kolenhaven vormt de bestaande Industriestraat de ontsluiting. Een 17-tal hectaren bestemd bedrijventerrein kan hier herbestemd worden in functie van de open ruimte. De omgeving net ten zuiden van de Kolenhaven wordt echter beter benut als bedrijventerrein voor watergebonden activiteiten.

Ten noorden van het gebied, tegen de Genenbosstraat, is vandaag een waterskiclub gevestigd en komen een 11-tal zonevreemde woningen geconcentreerd voor langs de Industriestraat vanaf het kruispunt met de Genenbosstraat-Kanaalweg. Of de woningen en de waterskiclub dienen onteigend te worden in functie van een maximale herstructurering van Kolenhaven Lummen, dient te blijken in het vervolgproces. Het bestaande bedrijventerrein heeft een zeer lage kwaliteit qua inrichting. Daarnaast is de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving zeer laag (verkeersonleefbaarheid ten gevolge van vrachtverkeer, versnipperde landbouwgrond, ...)

Het bijkomend bedrijventerrein bedraagt een 15 à 20 ha gelegen in het noordelijk deel, maar er verdwijnen 17 ha in het zuidelijk deel.

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

Benutten van strategische reserves

Gezien de enorme oppervlakte van percelen die tijdelijk niet realiseerbaar zijn wegens eigendomsstructuur kunnen o.a. de betrokken bedrijven gecontacteerd worden om aan te dringen op de vermarkting van de percelen.

3.5.2. Bijkomende bedrijventerreinen

Genenbos (Tessengerlo, Ham)

Aan de westelijke zijde van het bedrijventerrein Ravenshout kan ca. 36 ha bijkomend ontwikkeld worden. Het terrein kan op middellange termijn in functie van transport- en distributie ontwikkeld te worden. Voldoende buffering naar de woonkern Genenbos en het woonlint Terlaak dient voorzien te worden. Het natuurverbingsgebied van de Grote Beek (RSPL natuurverbinding nr. 57), dat het gebied doorsnijdt, dient uitgewerkt te worden.

Het gebied wordt begrensd door de Kaaistraat en de Kanaalweg enerzijds en het bedrijventerrein Ravenshout en de E313 anderzijds. Het is gelegen aan het op- en afrittencomplex van de E313 - Tessenderlo N73. Het terrein beschikt over zichtlocaties naar de E313. De mogelijkheid voor zichtlocaties wordt versterkt doordat de N73 op een talud gelegen is. *verklaren* De zoekzone wordt doorsneden door de N73. Een ontsluiting is mogelijk via twee parallel wegen naar de Havenlaan.

Tervant (Beringen)

Aan de zuidoostelijke zijde van Ravenshout kan ca. 56 ha bijkomend gemengd bedrijventerrein ontwikkeld worden op middellange termijn.

Het gebied wordt begrensd door het bedrijventerrein Ravenshout, Industrieweg, Beverlosesteenweg en de omgeving van Beelkenswijer. Er dient voldoende buffering voorzien te worden naar de woonkern Tervant. Het gehele gebied tussen de kern van Tervant en de Industrieweg kan opgenomen worden om een kwalitatieve buffering te voorzien naar de kern van Tervant. Het noordelijk deel dient een bufferende werking te krijgen via landschapsopbouw en mogelijk boscompensatie.

De ontsluiting verloopt via de Industrieweg naar de N73. Er dient vermeden te worden dat het verkeerscomplex Paal wordt gebruikt ter ontsluiting. Dit verkeerscomplex dient als ontsluiting van Beringen te functioneren.

Het gebied is momenteel landschappelijk zeer versnipperd. Er komen enkele zonevreemde voetbalterreinen van lage kwaliteit in voor, twee concentraties zonevreemde woningen en een zestal verspreide zonevreemde woningen en enkele hoogspanningsleidingen. Actieve landbouwbedrijven zijn in het gebied niet bekend. Bovendien is de overgang naar het bestaande bedrijventerrein zeer bruusk: een afwerking naar de open ruimte ontbreekt.

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

Ravenshout-Noord (Beringen)

Binnen de stuurgroep bestaat een verdeeld standpunt over de termijn waarbinnen de het bedrijventerrein kan ontwikkeld worden.

Aan de noordzijde van het bedrijventerrein Ravenshout kan 36 ha bijkomend gemengd bedrijventerrein ontwikkeld worden. Bij de ontwikkeling van dit gebied dient ook het reeds bestemde terrein ten noorden van het Albertkanaal meegenomen te worden zodat het volledig gebied maximaal multimodaal ontwikkeld kan worden (water, spoor, weg). Mogelijk kan de N73 worden afgebogen ter ontsluiting van het gehele noordelijke bedrijventerrein. Een andere mogelijkheid is de ontsluiting te voorzien via de Olmsesteenweg naar de N73.

Het gebied wordt begrensd door het bestemd bedrijventerrein Ravenshout, de Olmsesteenweg en de Winterbeekvallei. De vallei van de Winterbeek dient omwille van zijn ecologische waarde behouden te blijven als groene as. Buffering naar de open ruimte is gewenst.

Zolder-Lummen Zuid (Lummen, Hasselt)

Binnen de stuurgroep bestaat een verdeeld standpunt over deze actie.

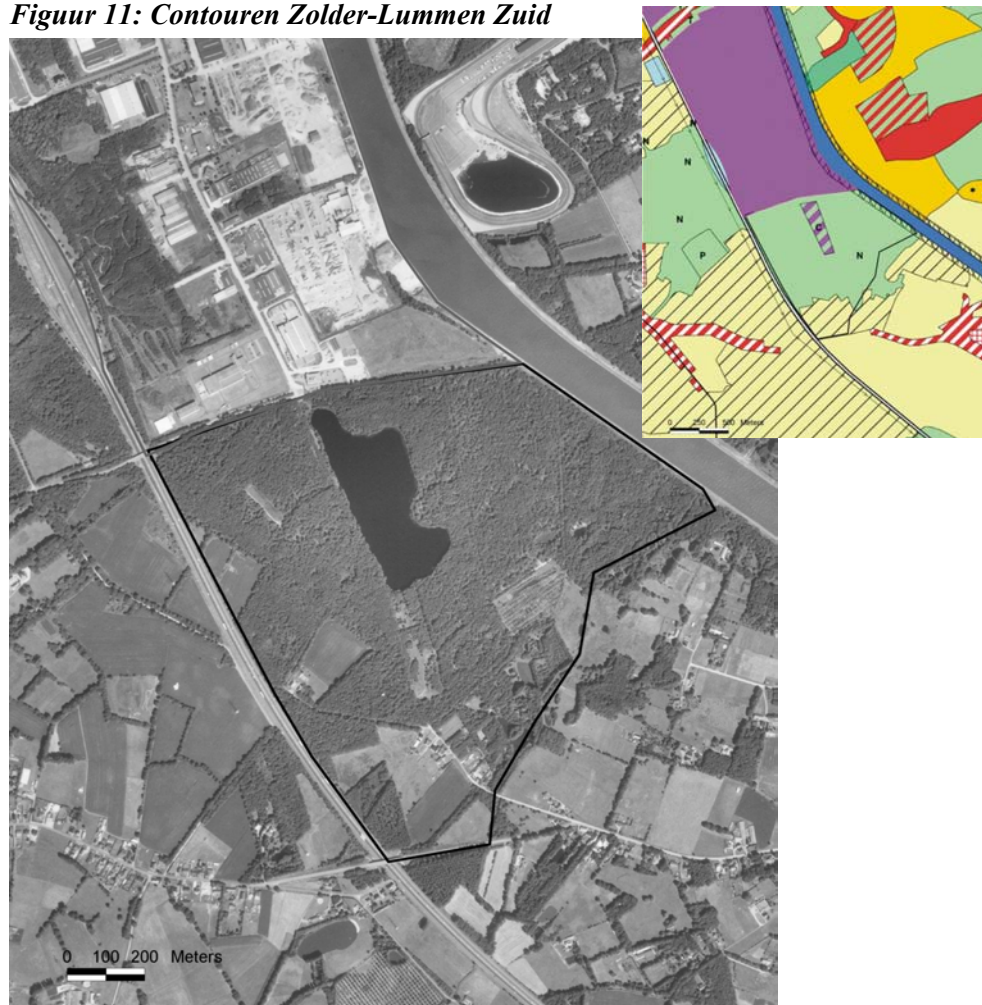
Het gebied wordt in het oosten door het Albertkanaal, in het noorden begrensd door het bestaande bedrijventerrein Zolder-Lummen, in het westen door de E313 en in het zuiden door de Voortbeek en de Zolderstraat. Hier kan ca. 99 ha bedrijventerrein ontwikkeld worden. De vallei van de Voortbeek dient herkenbaar te blijven aan de rand van het bedrijventerrein.

Het gebied kan deels als watergebonden bedrijventerrein, deels als gemengd bedrijventerrein en deels als bedrijventerrein voor transport en distributie ontwikkeld worden. De ontsluiting van het terrein is een belangrijke onzekerheid omdat hiervoor een apart beleidsproces loopt.

Momenteel bestaat het terrein uit een aangesloten boscomplex met centraal een grote plas. In het zuiden komt langsheen de Waterlozestraat een concentratie zonevreemde woningen voor (ca. 7 woningen). Er komt één geïsoleerd zonevreemde woning voor.

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

Figuur 11: Contouren Zolder-Lummen Zuid



Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

4. Limburgs Poortgebied

4.1. Analyse van de bestaande ruimtelijke structuur

Het Limburgs Poortgebied is opgebouwd uit:

□ Hasselt-Genk

Het betreft een deelruimte met in hoofdzaak stedelijke ruimten. Tussen Hasselt en Genk komen echter enkele belangrijke open-ruimtegebieden voor zoals de omgeving van Bokrijk, de Maten en de heidegebieden ten noordwesten van Genk.

Te Hasselt is rond het Albertkanaal een concentratie van verouderde bedrijventerreinen gelegen, die sterk begrensd worden door het stedelijk weefsel.

Genk heeft belangrijke multimodale elementen ten noorden en ten zuiden van de stedelijke ruimte: de haven van Genk, het watergebonden bedrijventerrein Genk-Zuid, de Hermes-site en een zeer goede ontsluiting naar E313 en E314. Het zeer groot bedrijventerrein Genk-Zuid ligt aan weerszijden van het Albertkanaal.

□ Kempisch Plateau – Haspengouw

Het raakvlak tussen Haspengouw en het Kempisch Plateau situeert zich ter hoogte van het Economisch Netwerk Albertkanaal. Het Albertkanaal doorsnijdt het Kempisch Plateau op de plaats waar haar breedte het kleinste is. Er is wel een groot niveauverschil waardoor er in dit gebied en in Hasselt-Genk verschillende sluizen geconcentreerd voorkomen.

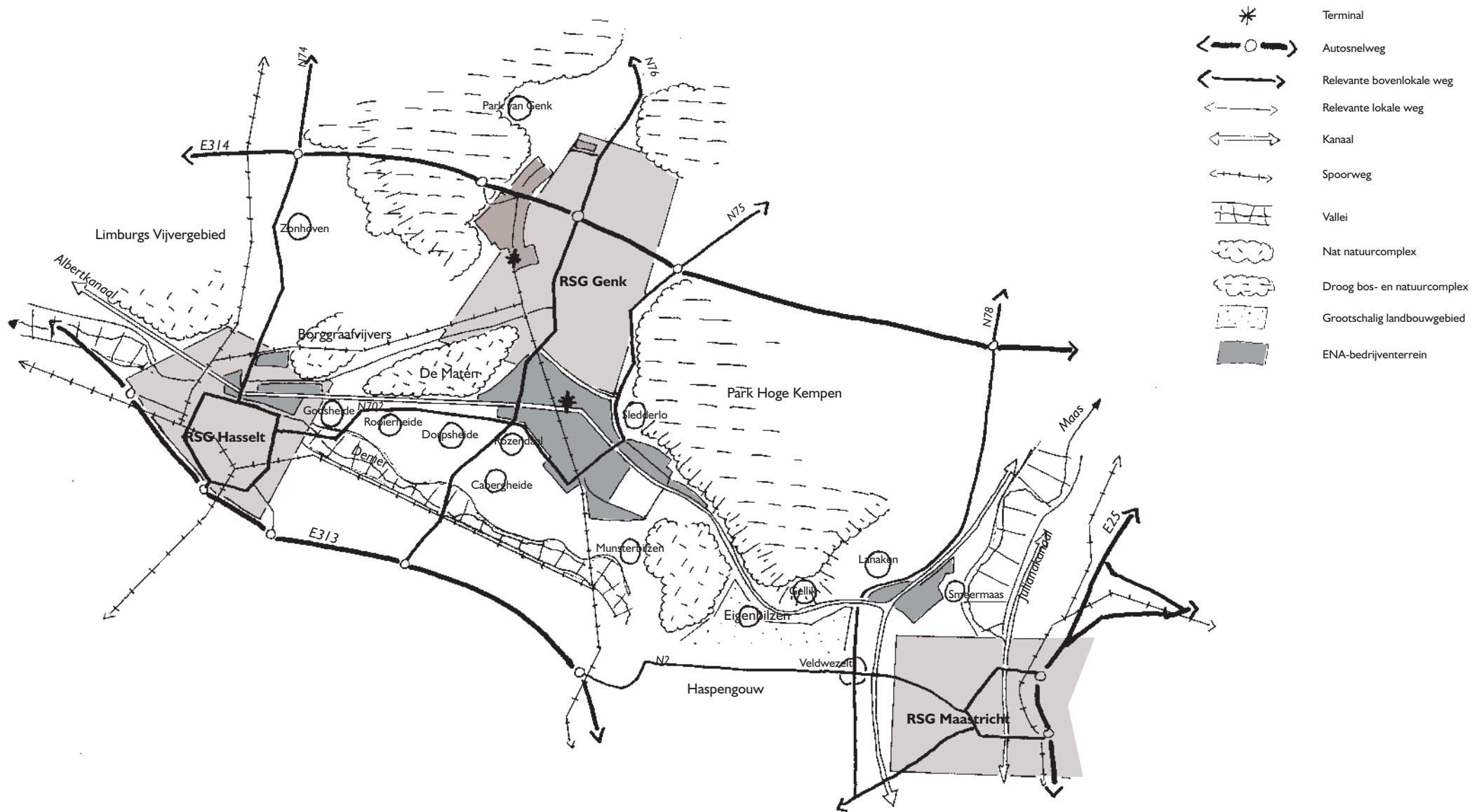
□ Maasland






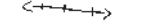


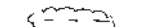


Het Maasland bestaat binnen het Economisch Netwerk Albertkanaal uit een lineaire ontwikkeling van steden met als poort naar het Albertkanaal de gemeente Lanaken. De ruimtelijke dragers van deze lineaire ontwikkeling zijn de N78 (Lanaken – Maaseik) en de Zuid-Willemsvaart. De Zuid-Willemsvaart takt te Lanaken aan op het Albertkanaal via de verbindingsvaart. Langs de verbindingsvaart (ca. 4,5 km) komen bijna aaneensluitend bedrijventerreinen voor. De bedrijventerreinen worden gescheiden van de kern van Lanaken door de N78. De kern Smeermaas ligt ingesloten tussen de bedrijventerreinen en de Nederlandse grens.

Er is een spoorlijn aanwezig tussen Hasselt en Maastricht, die momenteel niet gebruikt wordt. Nochtans zou men hier een rechtstreekse verbinding tussen beide steden kunnen realiseren.

Kaart 10: Bestaande ruimtelijke structuur – Limburgs Poortgebied

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004



-  Terminal
-  Autosnelweg
-  Relevante bovenlokale weg
-  Relevante lokale weg
-  Kanaal
-  Spoorweg
-  Vallei
-  Nat natuurcomplex
-  Droog bos- en natuurcomplex
-  Grootschalig landbouwgebied
-  ENA-bedrijventerrein



Deelruimten - Limburgs Poortgebied
Bestaande Ruimtelijke Structuur

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

4.2. Onderzoek in functie van aanbodbeleid

In functie van het voeren van een aanbodbeleid, dient onderzocht te worden welke de ruimtelijk-economische potenties en de inbreidingsmogelijkheden zijn en dienen zoekzones geëvalueerd te worden.

Kaart B: West-Limburg en Limburgs Poortgebied - actieprogramma (A1 achteraan bijgevoegd)

Ruimtelijk-economische potenties

Het Limburgs Poortgebied beschikt over verschillende bedrijventerreinen die op relatief korte termijn uitgeefbaar zijn. Watergebonden bedrijventerreinen zijn echter schaars. Daarom kan de bijkomende ontwikkeling van watergebonden bedrijventerreinen op korte termijn verantwoord worden.

Verder valt het Limburgs Poortgebied op binnen het ENA doordat het niet alleen beschikt over watergebonden locaties voor intermodaal vervoer, maar ook over spoorterminals. De Hermes-site is aangesloten op een terminal tussen spoor en weg en in de haven van Genk is een trimodale weg-water-spoorterminal gelegen. Hoewel er binnen het ENA in het algemeen enkele bedrijven zijn die beschikken over een eigen spoor-aansluiting, zijn er verder geen terreinen aanwezig in de nabijheid van een spoorterminal. Alleen in de beide poorten van het ENA (de haven van Antwerpen en in Genk) zijn er mogelijkheden voor de overslag naar spoor.

Rondom het Albertkanaal in Genk zijn vrij veel (internationale) productiebedrijven gevestigd waaronder Ford, aangevuld met logistieke dienstverleners. Op enkele terreinen is nog ruimte beschikbaar. Deze potenties kunnen voornamelijk benut worden voor de lokalisatie van productiefuncties. Om de grote hoeveelheden goederen aan en af te voeren zullen de intermodale mogelijkheden maximaal aangeboden moeten worden.

Om de automotive sector verder uit te bouwen zal er de komende jaren ruimte gereserveerd moeten blijven voor de ontwikkeling van een **sectorspecifiek automotive terrein**. Hiervoor dienen geen bijkomende terreinen bestemd te worden noodzakelijk, het kan via uitgiftenbeleid beheerd worden. Binnen de automotive sector wordt erg veel waarde gehecht aan nabijheid van toeleveranciers. Het lijkt dan ook aangewezen om het terrein aansluitend op het bestaande supplierspark rondom Ford hiervoor te blijven reserveren.

De beschikbare ruimte op de Hermes-site kan op korte termijn voorzien in de vraag naar **transport en distributierrein**. Daarnaast beschikt dit terrein over een spoorterminal, zodat er tevens voorzien kan worden in de vraag van **spoorgerelateerde bedrijvigheid**.

Tot slot is er vanuit economisch en logistiek perspectief de komende jaren behoefte aan een **gemengd regionaal bedrijventerrein** die in de ruimtevraag van de productiebedrijven kan voorzien, inclusief ruimte voor **watergebonden bedrijven** (waaronder tevens afval en recyclage).

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

Inbreidingsgebieden

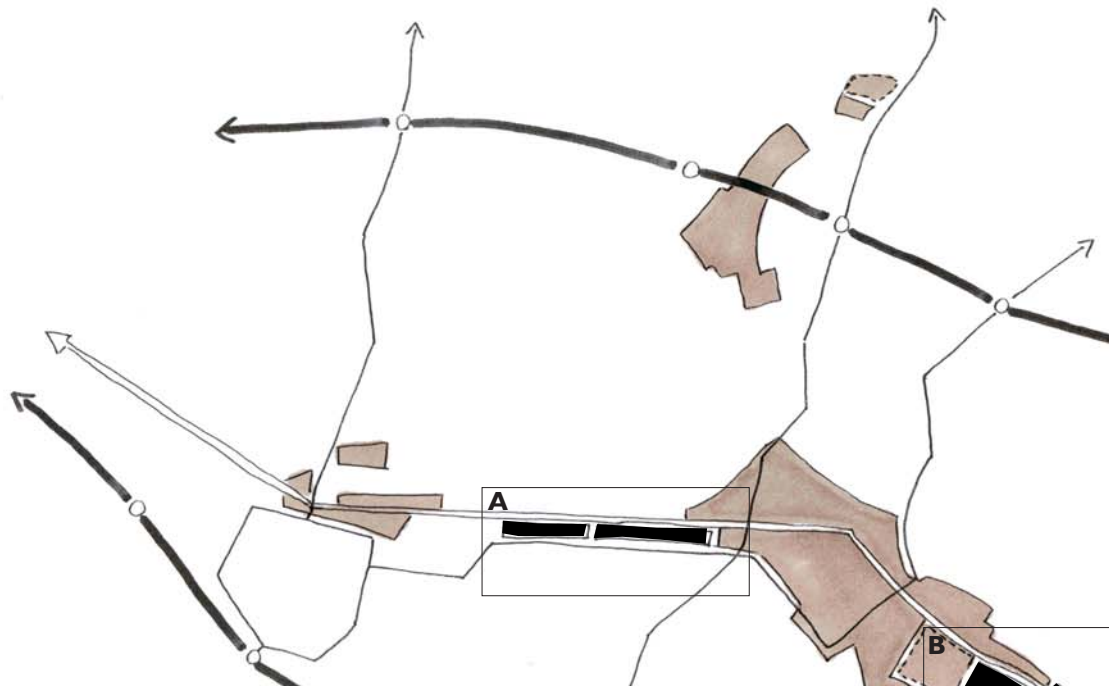
Het Limburgs Poortgebied kent een zeer grote oppervlakte inbreidingsmogelijkheden die beschikbaar op de markt zijn. Er is echter slechts een beperkte oppervlakte watergebonden kavels beschikbaar op de markt. Een grote oppervlakte inbreidingsmogelijkheden is eveneens in eigendom van bedrijven.

Tabel 7: Inbreidingsmogelijkheden Limburgs Poortgebied

ID	Terrein	Categorie	Opp (ha)	Beschrijving
4	Verbindingskanaal-N78	1	5,61	Dienst voor de scheepvaart
5	Albertkanaal-Taunusweg Oost	1	132,69	Dienst voor de Scheepvaart – structuurvisie in een eerste fase komt 50 ha op de markt. Dit gebeurt in de loop van 2003. In eerste instantie zal dit voor grote bedrijven zijn (15-20 ha).
6	Zuidelijk Taunusweg	1	60,10	Eigendom stad Bilzen (kleine regionale en lokale bedrijven)
7	Albertkanaal-Taunusweg West	1	82,93	Deels eigendom Dienst voor de Scheepvaart / Stad Genk
8	Omgeving Ford	1	9,70	Eigendom stad Genk
10	N702 - spoorweg midden	1	9,18	Dit wordt door de GOM verder onderzocht
11	N702 - spoorweg Noord	1	7,44	Eigendom stad Genk
14	Zuidelijk N702	1	10,87	Eigendom Bilzen ontsluiting stukje Genk
19	Zuiderring	1	6,43	Eigendom Genk
21	Hermes	1	14,97	Door de stad Genk wordt een BPA opgemaakt deels in functie van regionale bedrijvigheid. De gronden zijn in eigendom van de LRM. De stad wordt erkend als trekker voor deze inbreiding.
	Totaal		339,93	
2	Celanese Acetate	2	30,22	Strategische reserve
3	Sappi	2	12,62	Strategische reserve
12	N702 - spoorweg Zuid	2	5,95	Strategische reserve
13	Eurologistics	2	17,98	Strategische reserve
15	Durez-chemie	2	16,22	Strategische reserve
16	Electrabel	2	18,43	Strategische reserve
17	Kempisch Investeringsgenootschap	2	26,92	Strategische reserve
18	Haven Genk	2	10,57	Strategische reserve
23	?	2	4,96	Strategische reserve
25	Kantoennatie	2	4,25	Strategische reserve
26	NV Jimo	2	2,39	Strategische reserve
27	Distrigas	2	1,62	Strategische reserve
	Totaal		152,13	
9	Sledderlo	3	5,16	Eigendom particulieren
24	Zwartberg	3	96,76	De stad Genk maakt een BPA op in functie van lokale bedrijvigheid.
	Totaal		101,92	
20	Buffergebied ALZ	4	4,32	
1	Lokaal bedrijventerrein Smeermaas	5	14,52	
22	Gijbels Industriebouw	5	8,99	
	Totaal		23,51	

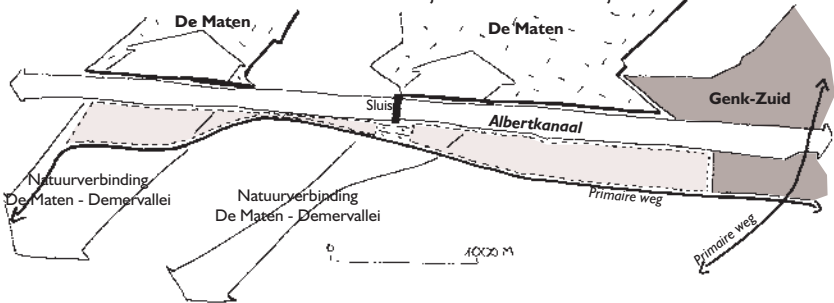
(1) Beschikbaar op de markt (2) Tijdelijk niet realiseerbaar wegens eigendomsstructuur (eigendom bedrijven) (3) Tijdelijk niet realiseerbaar wegens technische/juridische ingrepen (4) Definitief niet realiseerbaar (5) In ontwikkeling

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**



A Genk-Zuid West

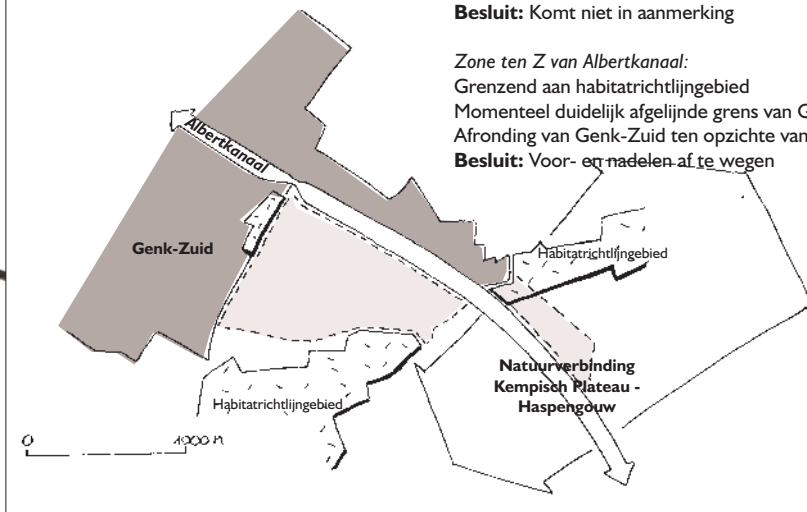
Eigenlijk twee afzonderlijke zones
 Verstoorde natuurverbinding De Maten - Demervallei door sluis
 Buiten kwetsbare natuurlijke structuur
 Ontsluiting via Genk-Zuid naar N702
 Grenzend aan Genk-Zuid
Besluit: Oostelijk deel als ENA-bedrijventerrein te ontwikkelen



B Genk-Zuid Oost

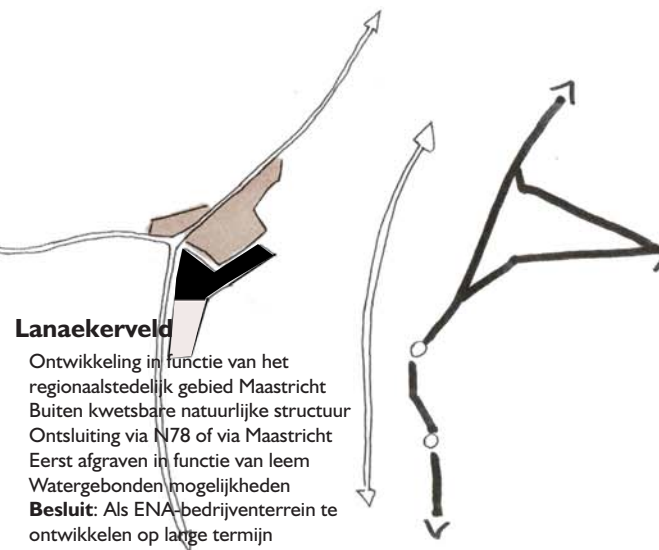
Zone ten N van Albertkanaal:
 Habitatrichtlijngebied als grens
 Natuurverbinding tussen Kempisch Plateau en Haspengouw
Besluit: Komt niet in aanmerking

Zone ten Z van Albertkanaal:
 Grenzend aan habitatrichtlijngebied
 Momenteel duidelijk afgeijnde grens van Genk-Zuid
 Afronding van Genk-Zuid ten opzichte van noordelijke oever
Besluit: Voor- en nadelen af te wegen



Lanaekerveld

Ontwikkeling in functie van het
 regionaalstedelijk gebied Maastricht
 Buiten kwetsbare natuurlijke structuur
 Ontsluiting via N78 of via Maastricht
 Eerst afgraven in functie van leem
 Watergebonden mogelijkheden
Besluit: Als ENA-bedrijventerrein te
 ontwikkelen op lange termijn



Deelruimten - Limburgs Poortgebied
 Afweging zoekzones

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

<i>Naam</i>	<i>Ruimtelijk-planologisch</i>	<i>Ruimtelijk-economisch</i>	<i>Mobiliteit</i>	<i>Open ruimte</i>	<i>Praktische haalbaarheid/Randvoorwaarden</i>
Lanaekerveld	<input type="checkbox"/> Aanliggend bij stedelijk gebied Maastricht <input type="checkbox"/> Aangrenzend bij bestaand regionaal bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Versterken stedelijk netwerk Zuidelijk Maasland	<input type="checkbox"/> Watergebonden mogelijkheden <input type="checkbox"/> Ca. 750 meter kades mogelijk <input type="checkbox"/> Middelgroot terrein <input type="checkbox"/> Deels gemengd bedrijventerrein	<input type="checkbox"/> Beperkte trimodaliteit mogelijk <input type="checkbox"/> Ontsluiting via secundaire ontsluitingsweg naar E314 – verkeerscomplex Maasmechelen <input type="checkbox"/> Goede bereikbaarheid	<input type="checkbox"/> Lokaal landbouwgebied <input type="checkbox"/> Beperkte natuurlijke en landschappelijke waarde	<input type="checkbox"/> Opheffen Cabergkanaal <input type="checkbox"/> Overleg met gemeente Maastricht
Genk-Zuid Noordoost	<input type="checkbox"/> Aanliggend bij stedelijk gebied Hasselt-Genk <input type="checkbox"/> Aangrenzend bij bestaand regionaal bedrijventerrein	<input type="checkbox"/> Watergebonden mogelijkheden <input type="checkbox"/> Ca. 1000 meter kades mogelijk <input type="checkbox"/> Middelgroot terrein	<input type="checkbox"/> Bimodaliteit <input type="checkbox"/> Ontsluiting naar primaire weg N702 <input type="checkbox"/> Redelijke bereikbaarheid omwille van brug	<input type="checkbox"/> Habitatrichtlijngebied <input type="checkbox"/> Bevat natuurlijk waardevol valleigebied <input type="checkbox"/> Onderdeel Vlaamse natuurlijke structuur – o.a. natuurverbinding tussen Haspengouw en Kempen.	
Genk-Zuid Oost	<input type="checkbox"/> Aanliggend bij stedelijk gebied Hasselt-Genk <input type="checkbox"/> Aangrenzend bij bestaand regionaal bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Afwerking bestaand bedrijventerrein	<input type="checkbox"/> Watergebonden mogelijkheden <input type="checkbox"/> Ca. 1100 meter kades mogelijk <input type="checkbox"/> Middelgroot terrein	<input type="checkbox"/> Bimodaliteit <input type="checkbox"/> Ontsluiting naar primaire weg N702 <input type="checkbox"/> Goede bereikbaarheid	<input type="checkbox"/> Opgespoten gebied heeft belangrijke hydrologische impact op omliggende natuur <input type="checkbox"/> Valleien van Zutendaalbeek en Bezoensbeek natuurlijk waardevol <input type="checkbox"/> Op rand van Vlaamse natuurlijke structuur <input type="checkbox"/> Gelegen in kwetsbare omgeving – nabijheid habitatrichtlijngebied	
Genk-Zuid West	<input type="checkbox"/> Aanliggend bij stedelijk gebied Hasselt-Genk <input type="checkbox"/> Aangrenzend bij bestaand regionaal bedrijventerrein	<input type="checkbox"/> Watergebonden mogelijkheden <input type="checkbox"/> Ca. 1600 meter kades mogelijk <input type="checkbox"/> Middelgroot terrein <input type="checkbox"/> Vrij uniek: zichtlocaties voor watergebonden bedrijven	<input type="checkbox"/> Bimodaliteit <input type="checkbox"/> Ontsluiting naar primaire weg N702 via bestaand bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Goede bereikbaarheid	<input type="checkbox"/> Westelijk deel landschappelijk waardevol <input type="checkbox"/> Natuurverbinding Stiemerbeek <input type="checkbox"/> Open-ruimteverbinding aanwezig tussen Maten en LUC langsheen Albertkanaal (omgeving Godsheide, Rooierheide, Dorpsheide)	<input type="checkbox"/> Visuele buffering naar woonwijk en natuurgebied

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

Afweging zoekzones

Er werden in het Limburgs Poortgebied 4 zoekzones geëvalueerd. Het betreft Genk-Zuid West (Diepenbeek), Genk-Zuid Oost (reserveterrein Zutendaal), Genk-Zuid Noordoost (Zutendaal) en Lanaekerveld (Lanaken en Maastricht (NL)). Voor een evaluatie wordt verwezen naar de bijgevoegde tabel.

De zoekzone Genk-Zuid Noordoost en het westelijk deel van Genk-Zuid West komen niet in aanmerking in functie van bedrijvigheid. Voor Genk-Zuid Oost dienen pro's en contra's afgewogen te worden. Lanaekerveld en Genk-Zuid West kunnen aangesneden worden als nieuwe bedrijventerreinen.

Tabel 8: Afweging zoekzones Limburgs Poortgebied

Kaart 11: Afweging zoekzones Limburgs Poortgebied

4.3. Visie

Binnen het Limburgs Poortgebied worden drie stedelijke ruimten – Hasselt, Genk en Maastricht – opgehangen aan het Albertkanaal. Economische ontwikkeling door het voorzien van bijkomende ENA-bedrijventerreinen dient deze stedelijke ruimten waar mogelijk te ondersteunen.

Genk vormt vandaag reeds het industrieel zwaartepunt naar omvang en tewerkstelling binnen het ENA voor het Limburgs Poortgebied. De rol van Genk als logistiek en economisch knooppunt dient verder versterkt te worden. Hiervoor kunnen enerzijds de bedrijvenstrips Genk-Noord en Genk-Zuid en anderzijds de terminals Genk-Haven en Hermes verdere ontwikkelingsmogelijkheden krijgen, waarbij in eerste instantie binnen de bestemde bedrijventerreinen wordt gekeken. De bedrijvenstrips van Genk-Noord en Genk-Zuid kunnen elke een apart multimodaal programma krijgen. Hierdoor kan Genk haar rol als hub binnen het continentaal noord-zuid spoorverkeer versterken. Er is echter geen nood aan bijkomende verbindende spoorwegen in functie van goederenvervoer. Spoorontsluitingen van bedrijvenstrips dienen – waar gewenst - gefaciliteerd te worden.

Hasselt heeft slechts één bedrijventerrein dat opereert in functie van het ENA. Het betreft de watergebonden bedrijventerreinen langsheen het Albertkanaal.

Het Limburgs Poortgebied grenst aan Nederland. Er dient grensoverschrijdend gedacht te worden bij het uitwerken van een ruimtelijke visie voor het gebied. Ontwikkelingen in Lanaken kunnen gezien worden vanuit het oogpunt van Maastricht.

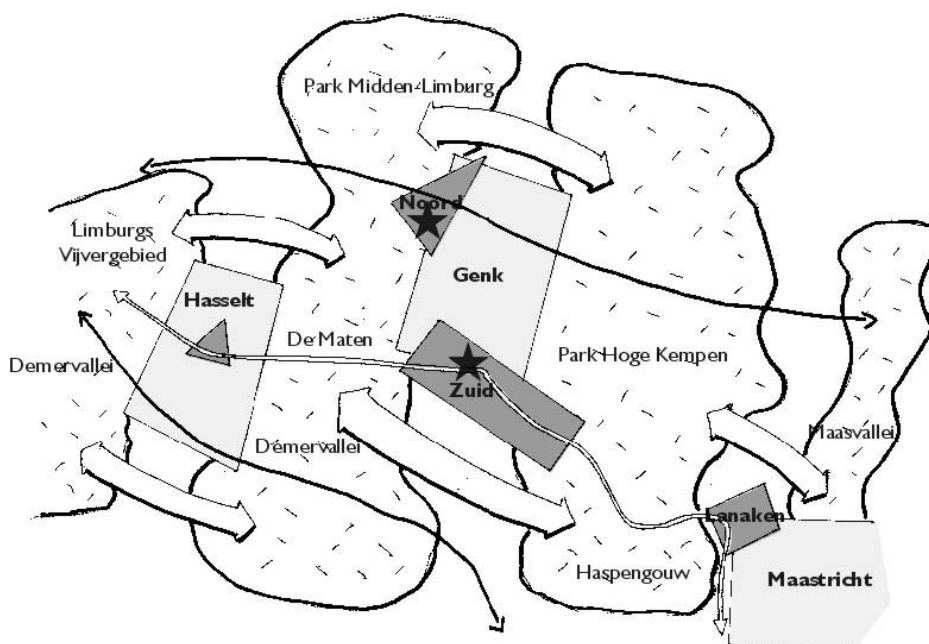
De stedelijke gebieden van Hasselt, Genk en Maastricht worden gescheiden door parallelle noord-zuid georiënteerde open-ruimtegebieden. Zij zijn overwegend opgebouwd uit grote eenheden natuur, die onderling gekoppeld zijn door natuurverbindingen. Loodrecht op het kanaal komen overwegend natuurverbindingen voor. Als scheidende open-ruimtegebieden worden onderscheiden van oost naar west: de Maasvallei, het Park Hoge Kempen (Kempisch Plateau)-Haspengouw, Park Midden-Limburg-De Maten-Borggraafvijvers-Demervallei en Limburgs Vijvergebied-

~~Deze voorbereidende studie moet gelezen worden~~
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

Demervallei. Deze open-ruimtegebieden staan in relatie met elkaar ten noorden en ten zuiden van de stedelijke gebieden. Het geheel vormt een open-ruimteladder met de scheidende open-ruimtegebieden als treden en de natuurverbindingen als stijlen.

Als natuurverbindingen tussen scheidende open ruimten worden onderscheiden: de Mombeekvallei, Kiewit en de vallei van de Slangbeek, verbinding tussen Donderslagse heide en Moorsberg en Moorsberg en Terhaagdoornheide, Demervallei en Kaatsbeekvallei en open-ruimteverbindingen tussen Maasvallei en Kempisch Plateau.

Figuur 12: Concept



Kaart 12: Gewenste ruimtelijke structuur – Limburgs Poortgebied

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004



**Deelruimten - Limburgs Poortgebied
Gewenste Ruimtelijke Structuur**

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

4.4. Gewenste ruimtelijke structuur en ontwikkelingsperspectieven

Bedrijvenstrip Genk-Zuid

Het gebied heeft binnen het ENA en in relatie met het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk een rol als trimodale dry-port met automotivecluster en gevarieerde industriële milieus

In Genk-Zuid dient het beleid in de eerste plaats gericht te zijn op het ontwikkelen van grotere gebieden bestemd bedrijventerrein. Prioritair te ontwikkelen is het gebied rond de Kaatsbeek binnen reeds bestemde oppervlakte. Daarnaast kan er een actief beleid gevoerd worden tot de heraankoop van grote oppervlakten terreinen die reeds aan bedrijven zijn uitgegeven, maar nog niet bezet zijn.

Een betere afwerking van de randen van het bedrijventerrein is aangewezen.

Nieuwe ontwikkelingen van bedrijventerreinen zijn mogelijk, maar worden best beperkt tot de zones langsheen het Albertkanaal. Bij de inrichting van terreinen vormt de vormgeving van natuurverbindingengebieden een belangrijke randvoorwaarde.

Een geheel van maatregelen kan bovendien bijdragen tot de versterking van het Albertkanaal als structuurbepalend element. In het bijzonder is dit mogelijk door nieuwe watergebonden bedrijvigheid aan te trekken en waar mogelijk de herlokalisatie van niet-watergebonden bedrijven die langs het kanaal zijn gesitueerd te stimuleren. Het aansnijden van het gebied rond de Kaatsbeek, het aanpassen van de contouren van het bedrijventerrein ter hoogte van Termien en de mogelijkheden voor nieuwe watergebonden bedrijventerreinen voorzien hierin.

Het bedrijventerrein Genk-Zuid bevat momenteel redelijk wat lokale bedrijvigheid. Deze blijft best beperkt tot de huidige zones. In de directe omgeving van Ford kan een oppervlakte specifiek voor de automotive-sector gereserveerd worden

De terminal van Genk-Haven beschikt over voldoende ruimte en een goede ontsluiting naar de hoofdinfrastructuur. Mogelijkheden ter versterking van deze terminal zijn eerder gekoppeld aan het hoger schaalniveau viade verbeterde bereikbaarheid van het Limburgs Poortgebied en het ENA.

Bedrijvenstrip Genk-Noord

De bedrijvenstrip heeft een rol als bimodaal continentaal functionerend spoorplatform binnen het regionaal-stedelijk gebied Hasselt-Genk waarrond bedrijvigheid die gebruikt maakt van de terminal dient voor te komen.

De bedrijvenstrip Genk-Noord bestaat momenteel enkel uit het bedrijventerrein rond de Hermes-terminal. De vroegere mijnterreinen van Zwartberg en Waterschei kunnen ter versterking van deze terminal ontwikkeld worden. Dit impliceert dan wel een – optimalisatie van de verbinding tussen het bedrijventerrein van Zwartberg en de Hermes-terminal in functie van goederenvervoer, evenals van de ontsluiting van de terminal naar de E314 via het op- en afrittencomplex Park Midden-Limburg. Gezien de vrij kwetsbare natuurlijke omgeving zijn nieuwe ontwikkelingen in het gebied niet evident. Bovendien dienen naar de stedelijke woongebieden – milderende maatregelen genomen te worden.

~~Bovendien dienen naar de stedelijke woongebieden – milderende maatregelen genomen te worden.~~
Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

De Hermes-terminal beschikt over voldoende ruimte om verder te ontwikkelen. De huidige wegonstluiting dient echter beter ingericht te worden. Indien de IJzeren Rijn gerealiseerd wordt, is een heringebruikname van de spoorlijn Winterslag-Zonhoven aangewezen.

Bedrijvenstrip Hasselt

De bedrijvenstrip Hasselt heeft een beperkte rol binnen het ENA. Het kan eerder beschouwd worden als middelgroot en overwegend watergebonden bedrijventerrein in functie van het regionaal-stedelijk gebied Hasselt-Genk.

Dit bedrijventerrein is immers volledig omringd door het stedelijk Hasselt. Hierdoor zijn de ontwikkelingsperspectieven beperkt tot de bestaande terreinen. Voor de ontwikkeling van nieuwe ENA-bedrijventerreinen ter hoogte van het stedelijk gebied Hasselt zijn er geen ruimtelijke mogelijkheden.

Binnen de bestaande kanaalgebonden terreinen dringen zich herstructureringen op. Waar mogelijk kan de herlokalisatie van niet watergebonden bedrijven die langsheen het kanaal voorkomen gestimuleerd worden ten voordele van watergebonden bedrijven. Handel wordt best maximaal geweerd ofwel beschouwd als beperkt onderdeel van de bestaande bedrijfsactiviteiten.

Bedrijvenstrip Lanaken

De bedrijvenstrip Lanaken heeft binnen het ENA een rol in functie van een grensoverschrijdend watergebonden bedrijventerrein gekoppeld aan het regionaal-stedelijk gebied Maastricht.

Binnen deze bedrijvenstrip worden lokale bedrijven best beperkt tot de huidige zones. Nieuwe ontwikkelingen zijn mogelijk vanuit een relatie met Maastricht. De bedrijvenstrip kan multimodaal versterkt worden mits het voorzien van een spoorweg. Een nieuw bedrijventerrein kan ontwikkeld worden als watergebonden terrein, gecombineerd met gemengd regionaal bedrijventerrein. Omdat dit gebied best wordt ontwikkeld binnen een grensoverschrijdende aanpak en er in functie van leem dient afgegraven te worden, is aan deze ontwikkeling een belangrijke tijdsinvestering gekoppeld en wordt deze dus best op lange termijn gezien.

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

Verbindende infrastructuur

Via de weg is het Limburgs Poortgebied in functie van het ENA reeds goed ontsloten. Voor de stimulering van alternatief transport zijn er echter nog knelpunten die de bereikbaarheid van het ENA en de ontsluiting naar een afzetgebied belemmeren. Gezien de ligging nabij de Nederlandse grens dient in het bijzonder aandacht te gaan naar grensoverschrijdende lijninfrastructuren.

De heringebruikname van de spoorverbinding tussen Hasselt en Maastricht zou ook een belangrijke meerwaarde bieden voor de ontsluiting van Lanaken. Om op lange termijn over een goede ontsluiting naar de IJzeren Rijn te beschikken, kan de verbindende spoorinfrastructuur tussen de Hermes-site en Zonhoven terug in gebruik genomen worden. Dit biedt dan ook nieuwe perspectieven voor de verbinding van Genk met Noord-Limburg.

Rekening houdend met de realisatie van de Sluis van Ternayen heeft de reservatiestrook voor het Cabergkanaal geen functie meer in het kader van het ENA.

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

4.5. Concrete acties en maatregelen

4.5.1. Herstructurerings- en inbreidingsacties

Herstructurering Termien

Te Termien kan een betere afwerking van het bedrijventerrein Genk-Zuid worden gerealiseerd. Door een ruil van gronden kan enerzijds een sterkere bosstructuur ontstaan ten westen van het bedrijventerrein en kan anderzijds extra oppervlakte bedrijventerrein ontwikkeld worden. Het betreft een beperkte actie.

Herstructurering EBEMA

Momenteel is de noordelijke grens van het bedrijventerrein EBEMA zoals aangeduid op het gewestplan vrij grillig. Deze grens werd voornamelijk bepaald omwille van de plaatselijke topografie.

De behoefte aan grond voor EBEMA situeert zich op drie niveaus:

- uitbreiding van productie activiteit (rechttrekking perceel achterkant)
Een bedrijf als EBEMA heeft nood aan een blokvormig bedrijfskavel waarbij de achterste grens bepaald wordt door een maximale afstand ten opzichte van de productie-eenheid. Deze afstand is de grens voor rendabel transport vanaf de productie-eenheid naar de opslaglocatie.
- uitbreiding van bestaande activiteiten (oostelijk stuk bedrijventerrein)
Het bedrijf wenst nog een productie-eenheid bij te bouwen. De productie-eenheid komt op het bestaande bedrijfskavel, maar de ruimtevraag naar opslag zal toenemen. Suboptimaal kan hiervoor nog het oostelijk deel van het bestemde bedrijventerrein gebruikt worden (beek aanwezig, nabijheid habitatrichtlijngebied)
- totaal nieuwe uitbreiding (andere locatie)

Een vervolg overlegproces is noodzakelijk.

Inbreiding Lanaken

De Dienst voor de Scheepvaart wenst het terrein 4 te Lanaken zoals aangeduid op de kaart te ontwikkelen. Om een watergebonden ontsluiting mogelijk te maken dient een bufferstrook ter hoogte van het kanaal te worden herbestemd tot bedrijventerrein. Deze bufferstrook heeft haar waarde verloren.

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

4.5.2. Genk-Zuid West als bijkomend bedrijventerrein op korte termijn

Het gebied wordt in het noorden begrensd door het Albertkanaal, in het oosten door Genk-Zuid, in het zuiden door de N702 en in het westen door de sluis van Diepenbeek. Het gebied is momenteel bestemd als bosgebied, maar kan als watergebonden terrein ontwikkeld te worden.

De ontsluitingsweg wordt best gebundeld met de primaire weg N702. Deze ontsluiting kan onder de brug in oostelijke richting doorlopen en aantakken op de bestaande ontsluiting van Genk-Zuid.

Mogelijks dringen zich milderende maatregelen in functie van het nabijgelegen habitatrichtlijngebied De Maten (aan de overzijde van het kanaal). Rekening houdend met de situering vlakbij het kanaal, dat als harde grens kan beschouwd worden, lijken eventuele maatregelen eerder gering te zijn. Wel dienen bij de inrichting van het terrein het natuurverbingsgebied van de Stiemerbeek tussen De Maten en de Demervallei en de open-ruimteverbinding uitgewerkt te worden. Een buffering naar de woonkern Dorpsheide kan bestaan uit de combinatie van de harde scheidingslijn gevormd door de N702 en de open ruimte ten zuiden van deze weg.

Het terrein is eigendom van het Vlaams Gewest.

4.5.3. Bijkomende bedrijventerreinen op langere termijn

Lanaekerveld (Lanaken, Maastricht (NL))

Ten zuiden van het bestaand bedrijventerrein en ten oosten van het Albertkanaal kan op lange termijn ca. 60 ha bedrijventerrein ontwikkeld worden in functie van watergebonden activiteiten. De achterliggende percelen kunnen als gemengd bedrijventerrein aangewend worden. In het zuidelijk deel dient wel voldoende buffering voorzien te worden naar Maastricht.

Het terrein kan slechts op lange termijn ontwikkeld worden omdat er eerst afgravingen dienen te gebeuren in functie van leemwinning tot op niveau Albertkanaal. Daarnaast zal slechts op lange termijn over het al of niet behouden van het tracé van het Cabergkanaal een beslissing komen.

Volgende randvoorwaarden worden gesteld:

- De natuurverbinding die door de provincie Limburg werd geselecteerd langs het Albertkanaal, wordt vormgegeven
- De ontsluiting van het bedrijventerrein mag de kern van Smeermaas geenszins overbelasten. Aangezien het terrein op lange termijn gerealiseerd wordt, gaat de voorkeur uit naar een ontsluiting naar de A2 (NL).

Op Nederlands grondgebied werd in het bestemmingsplan Lanaekerveld van de gemeente Maastricht reeds een gebied aangeduid voor de ontwikkeling van een bedrijventerrein (ca. 49 ha).

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

Genk-Zuid Oost (Zutendaal)

Binnen de stuurgroep bestaat een verdeeld standpunt over deze actie.

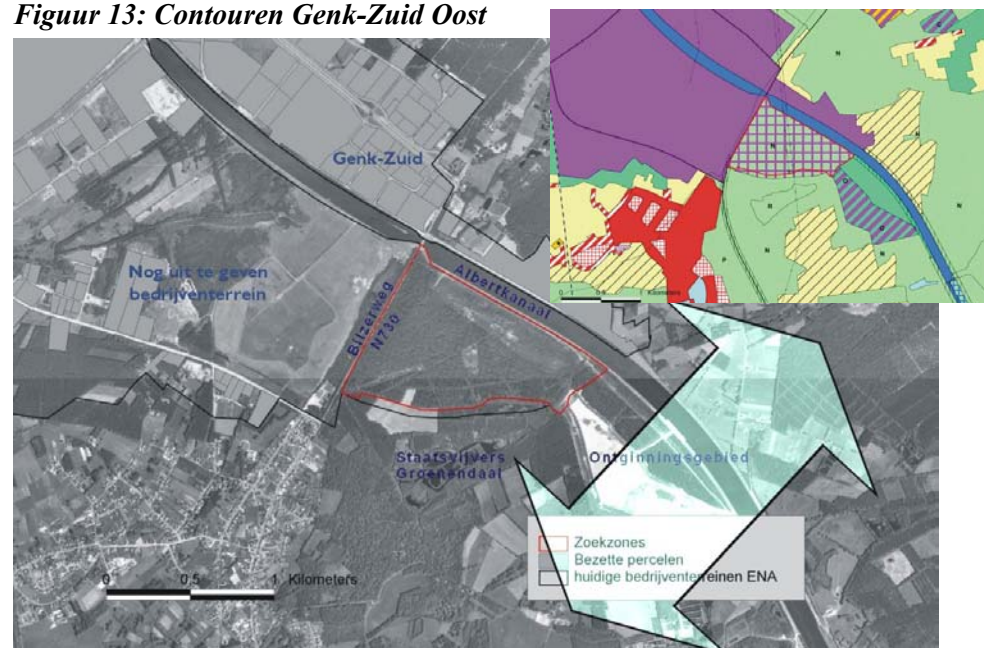
Het gebied wordt begrensd door het Albertkanaal in het noorden, de staatsvijvers Groenendaal en het ontginningsgebied in het zuiden en door de N730 (Bilzerweg) in het oosten en het westen. Volgens het gewestplan is het gebied een reservegebied voor industriegebied met als huidige bestemming natuur.

Het gebied kan ontwikkeld worden als watergebonden bedrijventerrein. Enkel de opgespoten strook langs het Albertkanaal (ca. 25 ha) wordt in beschouwing genomen.

De ontsluiting van het gebied verloopt in het verlengde van de Trekschuitweg onder de brug naar het nog uit te geven deel van Genk-Zuid. Om het watergebonden karakter te garanderen wordt deze ontsluitingsweg best niet langs het Albertkanaal gelegd. De ontsluiting rechtstreeks op de N730 wordt minder wenselijk geacht aangezien de N730 een belangrijke lokale functie heeft en er bijgevolg dreiging voor sluipverkeer doorheen Munsterbilzen en Zutendaal is.

Aangezien de staatsvijvers van Groenendaal deel uitmaken van het habitatrictlijngebied, zal naar inpassing van het terrein rekening moeten gehouden worden met milde maatregelen.

Figuur 13: Contouren Genk-Zuid Oost



Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

4.5.4. Ontsluitingsnetwerk

Cabergkanaal

Aangezien de reservatiestrook van het Cabergkanaal geen rol meer te vervullen heeft in het kader van het ENA, lijkt het voor de stuurgroep aangewezen om het overleg/onderzoek op te starten over het al dan niet schrappen van deze reservatiestrook.

Faciliteren van spoorontsluitingen

De heringebruikname van de spoorverbinding tussen Hasselt en Maastricht zou een belangrijke meerwaarde bieden voor de ontsluiting van Lanaken. Om op lange termijn over een goede ontsluiting naar de IJzeren Rijn te beschikken, kan de verbindende spoorinfrastructuur tussen de Hermes-site en Zonhoven terug in gebruik genomen worden.

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

ENNA

nadere uitwerking Economisch Netwerk Albertkanaal

VI

Uitvoeringsprogramma

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

1. Actieprogramma

Het actieprogramma betreft een voorstel van de stuurgroep. Vooreerst worden een aantal niet-gebiedsgerichte acties naar voren geschoven. Vervolgens worden acties met betrekking tot het optimaliseren van bestaande bedrijventerreinen, het zoeken naar nieuwe bedrijventerreinen en het verbeteren van ontsluitingen uitgewerkt.

1.1. Algemene acties

<i>Nr</i>	<i>Actie</i>	<i>Korte omschrijving</i>	<i>Trekker</i>	<i>Betrokken actoren</i>
1	Oprichten van een coördinatieplatform	<p>Om de uitvoering en voortgang van het actieprogramma te garanderen, het actieprogramma indien nodig bij te sturen, acties aan de ontwikkelde concepten te blijven toetsen en inbreidingsprojecten te monitoren, kan een coördinatieplatform op bovenlokaal niveau worden opgericht. De trekker organiseert het overleg en neemt de voorbereiding voor zijn rekening.</p> <p>In functie van monitoring van de inbreidingsprojecten zullen data in verband met verkopen en bebouwen van percelen aangeleverd worden aan het coördinatieplatform. Ook zal de beschikbaarheid van gronden volgens de hier opgestelde typologie worden meegedeeld.</p>	<p>ARP</p> <p><input type="checkbox"/> GOM's <input type="checkbox"/> IOK <input type="checkbox"/> Dienst voor de Scheepvaart</p>	<p><input type="checkbox"/> Administratie economie <input type="checkbox"/> Kabinet RO <input type="checkbox"/> GOM's <input type="checkbox"/> IOK <input type="checkbox"/> AMINAL <input type="checkbox"/> Dienst voor de Scheepvaart <input type="checkbox"/> Provincies <input type="checkbox"/> AWW</p>
2	Bedrijventerreinen te ontwikkelen op langere termijn	<p>Voor bedrijventerreinen die in aanmerking komen voor ontwikkeling op langere termijn (zie verder), worden bewarende maatregelen voorzien om o.a. te voorkomen dat er gebouwd wordt of dat ander dan ruimtelijk beleid de realisatie van het bedrijventerrein zou hypothekeren. Dit kan bijvoorbeeld via het vastleggen van zones non-aedificandi.</p> <p>Engagement van AMINAL om geen aankoopbeleid gebieden in alle gebieden die in een beslissing van de Vlaamse Regering worden aangeduid als bedrijventerrein. Zij zal na de besluitvorming ook een gesprek hebben met Natuurpunt vzw om in deze gebieden geen aankoopbeleid te doen. Er zal onderzocht worden om dergelijke eis ook op te nemen als subsidievoorwaarde voor natuurverenigingen.</p> <p>De opmaak van een RUP kan noodzakelijk zijn.</p>	<p>AMINAL</p> <p>ARP</p>	
3	Uitwerken planMER- Veiligheidsrapport	<p>Conform de regelgeving over de inwerkingtreding van verplichting tot planmer en veiligheidsrapportage, dient in functie van dit proces een plan-MER en veiligheidsrapportage te worden uitgewerkt. Hierbij kan een deel van de huidige resultaten gebruikt worden zoals een afweging van alternatieve locaties. Bijkomend zal onder meer onderzocht dienen te worden waar rekening moet worden gehouden met veiligheidsrisico's.</p>	<p>ARP</p>	<p><input type="checkbox"/> MER-cel <input type="checkbox"/> VR-cel</p>

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

4	Onderzoek naar pijpleidingen	Verder onderzoek naar de uitbreiding van de capaciteit van pijpleidingen en leidingstraten in het ENA kan noodzakelijk zijn. De ruimtebehoefte en nood tot planmatig benaderen van leidingen kan blijken uit knelpunten uit de huidige praktijk inzake gebruik van leidingstraten	ARP	
5	Onderzoek verwevingsmogelijkheden wonen – regionale bedrijvigheid	Bestaande woningen op de voorgestelde bedrijventerreinen vormen in vele gevallen een hypotheek op een kwalitatieve ontwikkeling als bedrijventerrein. Een moeilijke keuze tussen het verwijderen van de woningen of het behouden dringt zich op. De stuurgroep is van mening dat woningen die een kwalitatieve ontwikkeling in de weg staan of waarbij sowieso leefbaarheidsproblemen ontstaan in principe niet behouden kunnen blijven. In functie van een onderbouwde keuze zal de financiële haalbaarheid worden geanalyseerd, naast aspecten zoals leefbaarheid, het vermijden van ontwikkelingsbelemmeringen op lange termijn enz. In functie van het leed te verzachten bij onteigening, wordt het principe van een sociaal begeleidingsplan naar voren geschoven. Indien woningen dienen te verdwijnen beslist de Vlaamse Regering of een sociaal begeleidingsplan dient te worden opgemaakt en legt de modaliteiten hiervoor vast. De stuurgroep doet in volgende gebieden de suggestie tot onteigening indien zij ontwikkeld worden: <input type="checkbox"/> Wommelgem-Ranst Q8 <input type="checkbox"/> Heirenbroek <input type="checkbox"/> Langvoort <input type="checkbox"/> Ham <input type="checkbox"/> Tervant	Ontwikkelaar IOK IOK/DvS Dienst voor de Scheepvaart Gemeente Beringen	Administratie economie
6	Instrumentarium ter vermarkting van percelen in eigendom van bedrijven	De stuurgroep signaleert het probleem van tijdelijk niet realiseerbare percelen bedrijventerrein in eigendom van bedrijven. Er dient dringend een instrumentarium voorzien te worden om deze reserves versneld te vermarkten. Daarnaast dient een instrumentarium voorzien te worden om dergelijke vormen van extensief ruimtegebruik in de toekomst te voorkomen (preventie). De economische partners in de stuurgroep zullen contact nemen met bedrijven met strategische reserve (alle terreinen uit categorie 2) om de mogelijkheden en opportuniteiten voor benutting maximaal uit te putten. Deze bevraging dient periodiek te gebeuren. De economische partners in de stuurgroep engageren zich om in hun verkoopovereenkomsten met bedrijven recht tot terugkoop in te schrijven en toe te passen.	<input type="checkbox"/> Vlaamse Regering <input type="checkbox"/> IOK <input type="checkbox"/> Dienst voor de Scheepvaart <input type="checkbox"/> GOM's	
7	Uitgeven van bestemde bedrijventerreinen	De economische actoren die bestemde niet-bebouwde bedrijventerreinen in eigendom hebben zullen een beheerste uitgave in functie van het locatiebeleid doen. Zij zullen zuinig ruimtegebruik nastreven. Zij zullen jaarlijks aan het coördinatieplatform rapporteren over de locatie en de oppervlakte van de uitgegeven gronden.	<input type="checkbox"/> IOK <input type="checkbox"/> Dienst voor de Scheepvaart <input type="checkbox"/> GOM Limburg <input type="checkbox"/> GOM Antwerpen <input type="checkbox"/> Gemeenten Beringen, Ham en Tessengerlo	Administratie Economie

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

1.2. Optimaliseren van bestaande bedrijventerreinen

Herstructureren

<i>Nr</i>	<i>Actie</i>	<i>Korte omschrijving</i>	<i>Uitvoerders</i>
8	Antwerpen-Kanaal	Historisch verouderde bedrijfsgebouwen en relatief beperkt gebruik van kanaal. De verbredingswerken van het Albertkanaal kunnen (een deel van) het gebied een nieuwe toekomst als watergebonden bedrijventerrein geven.	BAM
9	Hoge Keer	Herlokalisatie in functie van herstel open ruimte-structuur te Wommelgem	Administratie Economie (zoeken naar trekker)
10	Aanmoedigen gebruik water als vervoersmodi	De bestaande bedrijventerreinen Ter Straten (Ranst) en Gestel (Lummen) zijn langs het kanaal gelegen en zijn praktisch volledig bebouwd. Relatief weinig if geen van de bestaande bedrijven gebruikt het water als vervoersmodus. Gesprekken met de betrokken gemeenten en bedrijven worden opgestart ter promotie van het kanaal als vervoersmodi en het detecteren van mogelijke ladingsstromen.	Dienst voor de Scheepvaart – Promotie Binnenvaart
11	Hannekenshoek	Optimaliseren percelering aangepast aan bestaande hoofdassen, zorgvuldig ruimtegebruik in functie van bedrijvigheid, integratie in stedelijk weefsel optimaliseren. De opmaak van een structuurschets en overleg tussen minstens ARP, provincie Antwerpen en stad is noodzakelijk.	Stad Herentals
12	Hoogbuul	Optimaliseren versnipperd ruimtegebruik en transformeren nabij kanaal gelegen kavels naar watergebonden kavels. Een apart overlegproces is noodzakelijk.	IOK – Dienst voor de Scheepvaart
13	Eindhoutsebaan	Transformeren nabij kanaal gelegen kavels naar watergebonden kavels, optimaliseren versnipperd ruimtegebruik. Hiervoor werd reeds een overlegproces afgerond. De percelen kunnen op korte termijn worden uitgegeven.	Dienst voor de Scheepvaart
14	Ravenshout N73	Optimaliseren versnipperd ruimtegebruik en saneren vervuilde gronden. Een apart overlegproces is noodzakelijk.	Administratie Economie (zoeken naar trekker)
15	Kolenhaven Lummen	Transformeren nabij kanaal gelegen kavels naar watergebonden kavels, optimaliseren versnipperd ruimtegebruik, betere afstemming tussen diverse functies en bedrijvigheid, herstel open ruimte-structuur. De opmaak van een structuurschets en overleg tussen minstens Dienst voor de Scheepvaart, ARP, provincie Limburg, AMINAL en gemeenten Lummen en Heusden-Zolder is noodzakelijk.	Dienst voor de Scheepvaart
16	Hasselt-Kanaal	Historisch verouderde bedrijfsgebouwen, versnipperd ruimtegebruik en relatief beperkt gebruik van kanaal. De site wordt omgevormd in functie van stedelijke bedrijvigheid.	Stad Hasselt
17	Termien	Verbeterde afwerking bestaand bedrijventerrein. Hiervoor is een RUP noodzakelijk. Mogelijk wordt het meegenomen in het RUP Genk-Zuid West voor het nieuwe bedrijventerrein (zie verder).	ARP
18	EBEMA	In functie van betere bedrijfsvoering heeft het bedrijf nood aan een aangepaste perceelsstructuur. Een apart overlegproces wordt opgestart.	Administratie Economie
19	Lanaken	Transformeren nabij kanaal gelegen kavels naar watergebonden kavels. Ofwel wordt een apart RUP opgemaakt ofwel wordt het betrokken bij de opmaak van het RUP voor Lanaekerveld.	ARP

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

Inbreiden

<i>Nr</i>	<i>Actie</i>	<i>Korte omschrijving actie</i>	<i>Uitvoerders</i>
20	Massenhoven	Ontwikkelen reeds bestemd bedrijventerrein door voorzien ontsluiting. Een apart overlegproces is noodzakelijk vanwege de eigendomsstructuur. Het gebied is eigendom van AMINAL. De politieke besluitvorming rond het aansnijden van het terrein is gebeurd ten gevolge van een recente gewestplanwijziging.	Administratie Economie
21	Kapelleveld 2	De ontsluiting van het gebied vormt een knelpunt voor verdere aansnijding. Dit zal mee moeten bekeken worden met een ontsluiting voor het nieuwe bedrijventerrein Wommelgem-Ranst (zie verder).	Vlaamse Regering
22	Ham	Het inbreidingsgebied 1 van het Netebekken werd bedrijventerrein via een recente gewestplanwijziging. Een apart overleg met de gemeente Ham is noodzakelijk om tot vermarkting te komen. Een onteigeningsplan is noodzakelijk.	Dienst voor de Scheepvaart
23	Wolfstee-Klein Gent	Voor de inbreidingsgebieden 19 en 20 van het Netebekken zal een onteigeningsplan worden opgemaakt.	IOK
24	West-Limburg – 'strategische reserves'	Gezien de enorme oppervlakte percelen van het type 'tijdelijk niet realiseerbaar wegens eigendomsstructuur' in West-Limburg worden de betrokken bedrijven gecontacteerd in verband met een mogelijke vermarkting van de percelen.	GOM Limburg
25	Bestemd, niet bebouwd Genk-Zuid	Voor het inbreidingsgebied 5 werd een structuurschets opgemaakt door de Dienst voor de Scheepvaart ter invulling van het gebied. De uitvoering van deze schets is noodzakelijk.	Dienst voor de Scheepvaart
26	Sledderlo	Voor het terrein 9 van het Limburgs Poortgebied dient een onteigeningsplan te worden opgemaakt.	Stad Genk
27	Kaatsbeek-N702	Ontwikkelen van het inbreidingsgebied 14 van het Limburgs Poortgebied. Het gebied bevindt zich op de grens van Genk en Bilzen. Een ontsluiting naar de N702 dient voorzien te worden.	<input type="checkbox"/> Stad Bilzen (ontwikkeling) <input type="checkbox"/> Stad Genk (ontsluiting)
28	Hermes	Inbreidingsgebied 21 van het Limburgs Poortgebied maakt deel uit van een BPA in opmaak in de stad Genk. Hierin wordt voorzien in regionale bedrijvigheid voor het gebied.	<input type="checkbox"/> Stad Genk

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

1.3. Zoeken naar nieuwe bedrijventerreinen

Bedrijventerreinen op korte termijn

Nr	Actie	Korte omschrijving actie	Uitvoerders
29	Beverdonk	<input type="checkbox"/> Opmaak bestemmingsplan in functie van 68 ha watergerelateerd bedrijventerrein te Grobbendonk <input type="checkbox"/> Ontwikkeling terrein <input type="checkbox"/> Inrichten doortocht Kleine Nete <input type="checkbox"/> Aanleg landschapsbuffer	<input type="checkbox"/> ARP <input type="checkbox"/> Dienst voor de Scheepvaart <input type="checkbox"/> Dienst voor de Scheepvaart <input type="checkbox"/> Dienst voor de Scheepvaart
30	Heirenbroek	<input type="checkbox"/> Opmaak bestemmingsplan in functie van 91 ha deels watergerelateerd/ deels gemengd bedrijventerrein te Herentals. <input type="checkbox"/> Ontwikkelen terrein <input type="checkbox"/> Opmaak onteigeningsplan <input type="checkbox"/> Voorzien ontsluitingsweg naar bestaand bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Verleggen secundaire weg Lierseweg <input type="checkbox"/> Voorzien buffer naar stedelijk weefsel <input type="checkbox"/> Bundelen auto- en spoorwegbrug	<input type="checkbox"/> ARP <input type="checkbox"/> IOK <input type="checkbox"/> IOK <input type="checkbox"/> IOK <input type="checkbox"/> AWV <input type="checkbox"/> IOK <input type="checkbox"/> AWV, Dienst voor de Scheepvaart, NMBS
31	Militair domein Olen	<input type="checkbox"/> Opmaak bestemmingsplan in functie 5 ha gemengd regionaal bedrijventerrein te Olen. <input type="checkbox"/> Ontwikkelen terrein	<input type="checkbox"/> ARP <input type="checkbox"/> IOK
32	De Heze	<input type="checkbox"/> Opmaak bestemmingsplan voor 25 ha deels watergebonden, deels gemengd bedrijventerrein te Geel met randvoorwaarde buffering naar woningen Geel-Punt. <input type="checkbox"/> Ontwikkelen bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Opmaak onteigeningsplan <input type="checkbox"/> Aanleg buffers	<input type="checkbox"/> ARP <input type="checkbox"/> IOK <input type="checkbox"/> IOK <input type="checkbox"/> IOK
33	Veedijk	<input type="checkbox"/> Opmaak bestemmingsplan voor 30 ha gemengd en beperkt watergebonden bedrijventerrein te Meerhout. Het stort wordt als reservegebied voor bedrijventerrein op lange termijn opgenomen. <input type="checkbox"/> Ontwikkelen bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Opmaak onteigeningsplan <input type="checkbox"/> Verleggen Kanaalweg <input type="checkbox"/> Aanleg buffer naar woningen Zittaart	<input type="checkbox"/> ARP <input type="checkbox"/> IOK <input type="checkbox"/> IOK <input type="checkbox"/> IOK <input type="checkbox"/> IOK
34	Langvoort	<input type="checkbox"/> Opmaak bestemmingsplan voor 27 ha watergebonden en terminalgerelateerd bedrijventerrein te Laakdal <input type="checkbox"/> Ontwikkelen bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Opmaak onteigeningsplan <input type="checkbox"/> Aanleg buffer naar woningen langsheen verbindingsweg Eindhout-Zittaart	<input type="checkbox"/> ARP <input type="checkbox"/> IOK <input type="checkbox"/> IOK <input type="checkbox"/> IOK
35	Ham	<input type="checkbox"/> Opmaak bestemmingsplan voor 77 ha terminalgerelateerd en beperkt watergebonden bedrijventerrein te Ham. <input type="checkbox"/> Ontwikkelen bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Opmaak onteigeningsplan <input type="checkbox"/> Aanleg verlenging Kanaalweg	<input type="checkbox"/> ARP <input type="checkbox"/> Dienst voor de Scheepvaart <input type="checkbox"/> ARP <input type="checkbox"/> AWV Limburg
36	Genk-Zuid West	<input type="checkbox"/> Opmaak bestemmingsplan voor 30 – 43 ha watergebonden bedrijventerrein met ontsluiting via het bestaande bedrijventerrein Genk-Zuid te Diepenbeek. <input type="checkbox"/> Inrichten natuurverbinding en open ruimteverbinding	<input type="checkbox"/> ARP <input type="checkbox"/> Provincie Limburg <input type="checkbox"/> Dienst voor de Scheepvaart

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering van 23 april 2004

Bedrijventerreinen op langere termijn

<i>Nr</i>	<i>Actie</i>	<i>Korte omschrijving actie</i>	<i>Uitvoerders</i>
37	Wommelgem-Ranst Q8	<input type="checkbox"/> De Vlaamse Regering kan beslissen dat de ontsluiting te Wommelgem-Ranst verder door de administratie dient onderzocht te worden.	<input type="checkbox"/> Vlaamse Regering
38	Winkelomheide	<input type="checkbox"/> Opmaak bestemmingsplan voor 34 ha watergebonden bedrijventerrein te Geel <input type="checkbox"/> Ontwikkelen bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Opmaak onteigeningsplan <input type="checkbox"/> Aanleg buffers naar Grote Nete en woonkern Winkelomheide	<input type="checkbox"/> ARP <input type="checkbox"/> Dienst voor de Scheepvaart <input type="checkbox"/> Dienst voor de Scheepvaart <input type="checkbox"/> Dienst voor de Scheepvaart
39	Genenbos	<input type="checkbox"/> Opmaak bestemmingsplan voor 36 ha transport en distributie bedrijventerrein op de grens van Ham en Tessenderlo <input type="checkbox"/> Ontwikkelen bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Inrichten doortocht Grote Beek <input type="checkbox"/> Opmaak onteigeningsplan <input type="checkbox"/> Aanleg buffer naar woonlinten	<input type="checkbox"/> ARP <input type="checkbox"/> Gemeenten Ham en Tessenderlo <input type="checkbox"/> Provincie Limburg <input type="checkbox"/> ARP <input type="checkbox"/> Gemeenten Ham en Tessenderlo
40	Tervant	<input type="checkbox"/> Opmaak bestemmingsplan voor 56 ha gemengd bedrijventerrein te Beringen. <input type="checkbox"/> Ontwikkelen bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Aanleg buffer <input type="checkbox"/> Opmaak onteigeningsplan	<input type="checkbox"/> ARP <input type="checkbox"/> Gemeente Beringen <input type="checkbox"/> Gemeente Beringen <input type="checkbox"/> Gemeente Beringen
41	Ravenshout-Noord	<input type="checkbox"/> Opmaak bestemmingsplan voor 36 ha gemengd bedrijventerrein te Beringen <input type="checkbox"/> Ontwikkelen bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Inrichting doortocht Winterbeek <input type="checkbox"/> Mogelijk deel N73 aan te leggen	<input type="checkbox"/> ARP <input type="checkbox"/> Gemeente Beringen <input type="checkbox"/> Gemeente Beringen, provincie Limburg <input type="checkbox"/> AWV Limburg
42	Lanaekerveld	<input type="checkbox"/> Opmaak bestemmingsplan voor 60 ha watergebonden en beperkt gemengd bedrijventerrein op lange termijn te Lanaken aangrenzend bij de ontwikkeling van 49 ha bedrijventerrein op grondgebied Maastricht (NL). <input type="checkbox"/> Ontwikkelen bedrijventerrein <input type="checkbox"/> Aanleg hoofdontsluiting naar A2 en op lager niveau naar N78 <input type="checkbox"/> Inrichten natuurverbinding langsheen Albertkanaal	<input type="checkbox"/> ARP <input type="checkbox"/> Dienst voor de Scheepvaart <input type="checkbox"/> AWV, Gemeenten Lanaken en Maastricht (NL) <input type="checkbox"/> Provincie Limburg

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

Synthese

De behoefte aan bedrijventerreinen werd overwegend vanuit kwalitatief oogpunt bepaald. De vraag wordt gedifferentieerd naar verschillende typen bedrijventerreinen vanuit de markt geredeneerd. Voor deze typen bedrijventerreinen werd in de eerste plaats nagegaan in hoeverre deze op bestaande terreinen ingevuld kunnen worden en ten tweede werd een geïntegreerde afweging gemaakt om te bepalen waar deze verantwoord kunnen ontwikkeld worden.

Vanuit de inbreidingsmogelijkheden wordt vastgesteld dat er nog heel wat mogelijkheden zijn op bestaande bedrijventerreinen. Dit is echter regionaal verschillend. Van Antwerpen richting Lanaken neemt het aanbod aan onbebouwde delen van bedrijventerreinen toe. Hieronder worden de mogelijkheden tot invulling van de vraag kort geëvalueerd:

□ Antwerps Poortgebied

In het Antwerps Poortgebied is er momenteel relatief weinig aanbod aan bedrijventerrein. De bestaande vraag kan moeilijk ingevuld worden. Bovendien is er weinig mogelijkheid om op korte termijn een grootschalig terrein rond de grootstad Antwerpen te ontwikkelen.

□ Netebekken

Het Netebekken heeft nog een redelijk aanbod aan bedrijventerrein met een belangrijk aandeel strategische reserves van bedrijven. In functie van een strategie om op korte termijn terreinen op de markt te kunnen brengen, wordt ervoor geopteerd om in het Netebekken een deel van de vraag vanuit het Antwerps Poortgebied op te vangen.

□ West-Limburg

West-Limburg kent nog een redelijk groot aanbod aan bedrijventerrein. Hiervan is een zeer belangrijk deel tijdelijk niet beschikbaar wegens eigendom van bedrijven. In West-Limburg wordt in het bijzonder de creatie van watergebonden percelen nagestreefd door herstructureringen en uitgifte van bestaand watergebonden bedrijventerrein.

□ Limburgs Poortgebied

In het Limburgs Poortgebied zijn nog relatief veel kavels beschikbaar op de markt, maar is er een tekort aan watergebonden bedrijventerreinen binnen de reeds bestemde zones. Om tegemoet te komen aan de ruimtevraag voor watergebonden bedrijventerrein in het Limburgs Poortgebied kan één middelgroot terrein ontwikkeld worden.

De stuurgroep vraagt bijzondere aandacht voor herstructurerings- en inbreidingsprojecten.

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

Op basis van het voorgestelde actieprogramma worden bijkomend in totaal 778 ha bedrijventerrein voorzien (zie tabel). In functie van watergebonden en waterverbonden terreinen wordt een oppervlakte van 301 ha voorgesteld.

Voor watergebonden en -verbonden bedrijventerreinen heeft de Dienst voor de Scheepvaart via haar Strategisch Plan een kwantitatieve vraag voor het ENA vastgesteld van ca. 300 ha voor de periode 2002 – 2008. Deze ruimtevraag wordt – volgens het voorstel van de stuurgroep – ingevuld.

In het Antwerps Poortgebied is op langere termijn een bijkomend grootschalig bedrijventerrein mogelijk. Op lange termijn worden in het Netebekken– rekening houdend met het gecreëerde aanbod op korte termijn – minder bijkomend bedrijventerrein voorzien. Voor West-Limburg worden uitbreidingen van Ravenshout voorgesteld. Het Limburgs Poortgebied kan op lange termijn nog versterkt worden met watergebonden bedrijvigheid door een aanbodbeleid van nieuwe watergebonden kavels.

Conform het huidige voorstel is er op korte termijn slechts een beperkt aanbod aan transport en distributieterreinen.

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

Tabel 9: Overzicht actieprogramma ‘zoeken naar nieuwe bedrijventerreinen’

Naam	Gemengd regionaal terrein			Multimodaal ontsloten		Totaal
	Transport & Distributiezone terminalgerelateerd	weggeoriënteerd	water	spoor		
Korte termijn						
<i>Netebekken</i>	Ham	20	47	0	10	77
	De Heze	13	0	0	12	25
	Heirenbroek	46	25	0	20	91
	Beverdonk	28	0	0	40	68
	Langvoort	0	9	0	18	27
	Veedijk	30	0	0	0	30
<i>Limburgs poortgebied</i>	Genk-Zuid West	0	0	0	35	35
	Totaal	137	81	0	135	353
Langere termijn						
<i>Antwerps Poortgebied</i>	Wommelgem	40	0	135	25	200
<i>Netebekken</i>	Militair domein Olen	5	0	0	0	5
	Winkelomheide	14	0	0	20	34
<i>West Limburg</i>	Genenbos	0	0	35	0	35
	Tervant	55	0	0	0	55
	Ravenshout-Noord	36	0	0	0	36
<i>Limburgs poortgebied</i>	Lanaekerveld (B)	20	0	0	40	60
	Lanakerveld (NL)*	49	0	0	0	49
	Totaal	170	0	170	85	425
Totaal consensus		307	81	170	220	778

* niet meegerekend in totaal

Mogelijk verder onderzoek naar aanleiding besluitvorming Vlaamse Regering						
<i>Netebekken</i>	Liessel	0	0	70	0	70
	Olen-Kanaal	80	0	0	40	120
<i>West Limburg</i>	Zolder-Lummen-Zuid	33	0	56	10	99
<i>Limburgs poortgebied</i>	Genk-Zuid Oost	0	0	0	25	25
<i>Antwerps Poortgebied</i>	Zwaaikom	0	0	0	33	
	Totaal	113	0	126	108	347

1.4. Ontsluitingsacties

Nr	Actie	Korte omschrijving	Uitvoerders
43	Ontsluiting Netebekken	Er dient een geïntegreerde gebiedsgerichte visie ontwikkeld te worden voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen tussen Herentals en Ham/Tessenderlo via de kanaalweg. De opmaak van een streefbeeld voor de primaire kanaalweg is dringend. Zaken hierbij te onderzoeken en mogelijk later uit te voeren zijn het herleggen van de Kanaalweg (Veedijk en Geel), een ontsluitingsweg voorzien langsheen de E313 op een aantal plaatsen. Het streefbeeld kan resulteren in de opmaak van een aantal RUP's. Hiervoor is een doorrekening en bepaling van de ontsluitingsstructuur voor de zone Zandhoven – Ham noodzakelijk. Een input van socio-economische gegevens is noodzakelijk voor de werking van de doorrekening Bepaling en verbetering van/aanleg van de ontsluitingen van de bestaande en uit te breiden of nieuwe bedrijventerreinen (hiertoe zal overdracht van wegen noodzakelijk zijn).	<input type="checkbox"/> AWV Antwerpen en Limburg / Mobiliteitscel <input type="checkbox"/> AWV Antwerpen <input type="checkbox"/> ARP <input type="checkbox"/> AWV Antwerpen
44	Ontsluiting Lummen	Er dient een alternatief gezocht te worden voor de ontsluiting van de bedrijvenstrip knooppunt E313-E314. De huidige situatie met een verkeerscomplex op de verkeerswisselaar is niet langer gewenst. Bepaling en verbetering van/aanleg van de ontsluitingen van de bestaande en uit te breiden of nieuwe bedrijventerreinen (hiertoe zal overdracht van wegen noodzakelijk zijn).	<input type="checkbox"/> AWV Limburg <input type="checkbox"/> AWV Limburg
45	Spoorontsluiting Lanaken - Maastricht	In functie van de ontsluiting van Sappi is er een overleg bezig over het hergebruiken van het spoor tussen Lanaken en Maastricht.	<input type="checkbox"/> NMBS
46	Spoorontsluiting WCT	In functie van de trimodale ontsluiting van de WCT-terminal te Meerhout gebeurt er overleg over de verdertrekking van lijn 207 tot aan de terreinen van WCT.	<input type="checkbox"/> NMBS
47	Cabergkanaal	Opstarten grensoverschrijdend overleg over het al dan niet schrappen van het tracé van het Cabergkanaal.	<input type="checkbox"/> Vlaamse Regering
48	Aantakking op N14 – Massenhoven	Het aanleggen van een verbeterde aansluiting van het bedrijventerrein Massenhoven tussen E313 en Albertkanaal op de N14.	<input type="checkbox"/> AWV Antwerpen

Daarnaast dient vermeld te worden dat afhankelijk van de beslissing van de Vlaamse Regering over het terrein Wommelgem Ranst, AWV Antwerpen eveneens een belangrijke taak kan krijgen voor het onderzoek naar de ontsluitingsmogelijkheden en de uiteindelijke realisatie (vb. bocht E313-E314, verkeerscomplexen aanpassen of voorzien, ...)

In functie van de uitvoering van de ontsluitingsacties is het noodzakelijk tot een nauw overleg tussen AWV, ARP en ontwikkelaars van de terreinen te komen. Dit dient verijnd te worden en tot een realistisch, ambtelijk en politiek gedragen programma te

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

worden vertaald. Hierbij moeten de nodige middelen voor AWV Antwerpen, AWV Limburg en ARP voorzien worden.

1.5. Mogelijk verder onderzoek en overleg op basis van de besluitvorming door de Vlaamse Regering

<i>Nr</i>	<i>Actie</i>	<i>Korte omschrijving actie</i>	<i>Beslissing door...</i>
49	Bedrijventerrein Wommelgem-Ranst (200 ha)	<input type="checkbox"/> Onderzoeksprogramma nader te bepalen door besluitvorming	<input type="checkbox"/> Vlaamse Regering
50	Bedrijventerrein Zwaikom (33 ha)	<input type="checkbox"/> Onderzoeksprogramma nader te bepalen door besluitvorming	<input type="checkbox"/> Vlaamse Regering
51	Bedrijventerrein Olen-kanaal (120 ha)	<input type="checkbox"/> Onderzoeksprogramma nader te bepalen door besluitvorming	<input type="checkbox"/> Vlaamse Regering
52	Bedrijventerrein Liessel (70 ha)	<input type="checkbox"/> Onderzoeksprogramma nader te bepalen door besluitvorming	<input type="checkbox"/> Vlaamse Regering
53	Bedrijventerrein Zolder-Lummen-Zuid (99 ha)	<input type="checkbox"/> Onderzoeksprogramma nader te bepalen door besluitvorming	<input type="checkbox"/> Vlaamse Regering
54	Bedrijventerrein Genk-zuid Oost (25 ha)	<input type="checkbox"/> Onderzoeksprogramma nader te bepalen door besluitvorming	<input type="checkbox"/> Vlaamse Regering
55	Ontsluiting Wommelgem-Ranst	<input type="checkbox"/> Onderzoeksprogramma nader te bepalen door besluitvorming	<input type="checkbox"/> Vlaamse Regering

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004

2. Besluitvormingsprogramma

De stuurgroep vraagt de Vlaamse Regering om minstens over onderstaande elementen in haar besluitvorming te betrekken.

A	Een actieprogramma werd door de stuurgroep voorgesteld in het voorgaand hoofdstuk.
B	<p>Volgende zoekzones werden door de stuurgroep geadviseerd niet langer te weerhouden in functie van het ENA. Deze selectie gebeurde in functie van het verschaffen van rechtszekerheid aan de betrokkenen in de verschillende gebieden. Kan de Vlaamse Regering met het niet langer weerhouden van volgende zoekzones akkoord gaan?</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Lobroekdok – Antwerpen <input type="checkbox"/> Schotenvaart - Schoten <input type="checkbox"/> Pareinlaan – Herentals (gemeente is voorstander van niet weerhouden) <input type="checkbox"/> Hezewijk – Herentals (gemeente is voorstander van niet weerhouden) <input type="checkbox"/> Dikberd-Vennen – Herentals/Olen (gemeenten zijn voorstander van niet weerhouden) <input type="checkbox"/> Van Doornelaan – Westerlo (gemeente is voorstander van niet weerhouden) <input type="checkbox"/> Doornboom – Geel (gemeente is voorstander van niet weerhouden) <input type="checkbox"/> Hezemeerheide – Meerhout (gemeente is voorstander van niet weerhouden) <input type="checkbox"/> Eindhoutsebaan – Meerhout (gemeente is voorstander van niet weerhouden) <input type="checkbox"/> Meerhout-Kanaal – Meerhout (gemeente is voorstander van niet weerhouden) <input type="checkbox"/> Hulst – Tessenderlo (gemeente is voorstander van niet weerhouden) <input type="checkbox"/> Gestel Noord – Lummen (gemeente is voorstander van niet weerhouden) <input type="checkbox"/> Gestel Zuid – Lummen (gemeente is voorstander van niet weerhouden) <input type="checkbox"/> Genk-Zuid Noordoost – Zutendaal <input type="checkbox"/> Wommelgem-Ranst ten zuiden van de E313 (gemeente is voorstander van niet weerhouden)
C	<p>Over de zoekzone Uilenbaan 1 te Wommelgem was er binnen de stuurgroep een verdeeld standpunt over het niet-weerhouden als zoekzone. De GOM Antwerpen wenst de zoekzone te behouden zolang er geen duidelijkheid is over het bedrijventerrein Wommelgem-Ranst Q8.</p> <p>Politieke besluitvorming over het al dan niet weerhouden van de zoekzones is gewenst.</p>
D	<p>Over de zoekzone Zwaaiikom te Ranst (33 ha – hoofdzakelijk watergebonden bedrijventerrein) was binnen de stuurgroep een verdeeld standpunt over het ontwikkelen als bedrijventerrein. Volgende verschillende standpunten werden genoteerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Provincie Antwerpen Het toeristisch belang van de Zwaaiikom wordt onderstreept. Regionale bedrijvigheid wordt echter niet uitgesloten op voorwaarde dat dit niet het toeristisch gebruik hypothekeert. <input type="checkbox"/> GOM en Dienst voor de Scheepvaart Zij wensen het westelijk deel van het terrein aan te snijden. Alvorens verder onderzoek te doen, dient er eerst duidelijkheid te komen over de politieke bespreekbaarheid van het terrein. Daarna kunnen in het bijzonder een passende beoordeling en een kosten-batenanalyse van het bedrijventerrein gebeuren, waarbij rekening wordt gehouden met het (deels) dempen van de zwaaiikom. De invloed van de hoogspanningsleidingen op het aansnijden van het gebied dient eveneens bekeken te worden. <input type="checkbox"/> Administratie Economie Dit is een moeilijke plek voor bedrijventerrein. Er dient voorkomen te worden dat het het zoveelste bedrijventerrein wordt dat niet wordt ontwikkeld. De GOM en Dienst voor de Scheepvaart dienen een degelijk inrichtingsplan en een financiële doorberekening te maken. <input type="checkbox"/> ARP Dit terrein is geen evident terrein voor ARP. Alvorens verder onderzoek te doen, dient er eerst duidelijkheid te komen over de politieke bespreekbaarheid van het terrein. Daarna kunnen in het bijzonder een passende beoordeling en een kosten-batenanalyse van het bedrijventerrein gebeuren, waarbij rekening wordt gehouden met het (deels) dempen van de zwaaiikom. <input type="checkbox"/> AMINAL Het terrein heeft belangrijke natuurlijke waarden en ligt versnipperd van bestaande bedrijventerreinen. Aansnijden is niet gewenst.

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

	<p>Politieke besluitvorming over het al dan niet inrichten van deze zoekzone als bedrijventerrein is gewenst.</p>
E	<p>Over de zoekzone Olen-Kanaal te Olen (120 ha waarvan 80 ha gemengd bedrijventerrein en 40 ha watergebonden) was binnen de stuurgroep een verdeeld standpunt over het ontwikkelen als bedrijventerrein. Volgende verschillende standpunten werden genoteerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> AMINAL is reeds bezig met plannen voor bosuitbreiding in het oostelijk deel van het gebied. Zij wenst het terreinniet aan te snijden. <input type="checkbox"/> De provincie Antwerpen betwijfelt de haalbaarheid van het bedrijventerrein op basis van nieuwe argumenten (o.a. opgemaakt RUP voor camping, ...) <input type="checkbox"/> De economische actoren wensen het gebied aan te snijden volgens concept 2. <p>AWV merkt op dat de ontsluiting van het gebied problematisch is en er belangrijke ingrepen nodig zijn bij de realisatie.</p> <p>Politieke besluitvorming over het al dan niet inrichten van deze zoekzone als bedrijventerrein is gewenst.</p>
F	<p>Over de zoekzone Liessel (70 ha gemengd bedrijventerrein) was binnen de stuurgroep een verdeeld standpunt over het ontwikkelen als bedrijventerrein. Volgende verschillende standpunten werden genoteerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> AMINAL kan niet akkoord gaan met de voorgestelde locatie. Er wordt fundamenteel geraakt aan een onderdeel van de Vlaamse agrarische structuur. Zij willen niet ten zuiden van de autosnelweg naar een locatie zoeken. <input type="checkbox"/> De economische actoren wensen het voorgestelde terrein te weerhouden. Omwille van de ligging op de N19 als poort naar de Kempische As in functie van transport en distributie en de mogelijkheid tot zichtlocaties. <p>Politieke besluitvorming over het al dan niet inrichten van deze zoekzone als bedrijventerrein is gewenst.</p>
G	<p>Over de zoekzone Zolder-Lummen Zuid (99 ha bedrijventerrein waarvan 33 ha gemengd, 56 ha transport en distributie en 10 ha watergebonden) was binnen de stuurgroep een verdeeld standpunt over het ontwikkelen als bedrijventerrein. Volgende verschillende standpunten werden genoteerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> De GOM Limburg wenst het terrein met hoogste prioriteit te ontwikkelen gezien de unieke knooppuntlocatie. De Dienst voor de Scheepvaart sluit zich aan bij dit standpunt en stelt vast dat dit terrein het enige voorgestelde terrein in West-Limburg is met potenties voor watergebonden activiteiten. <input type="checkbox"/> ARP en AMINAL wensen het terrein niet te ontwikkelen. AMINAL benadrukt het ecotoopverlies, het aansnijden van een structuurbepalend boscomplex, het wegnemen van belangrijke habitats en de versnippering en toename van barrièrewerking indien het gebied bedrijventerrein wordt. ARP formuleert bedenkingen bij de economische waarde van een knooppuntlocatie. Vanuit de markt blijkt er echter voorkeur te bestaan om zich op het kruispunt van belangrijke verkeersaders te lokaliseren. <input type="checkbox"/> De provincie Limburg wenst het terrein te ontwikkelen, maar op langere termijn. Zij ziet de vallei van de Voortbeek als een duidelijke grens. De cluster van bedrijventerreinen rond Ravenshout heeft een hogere prioriteit voor de provincie. <p>Politieke besluitvorming over het al dan niet inrichten van deze zoekzone als bedrijventerrein is gewenst.</p>
H	<p>Over de zoekzone Genk-Zuid Oost (reserveterrein Zutendaal – 25 ha watergebonden bedrijventerrein) was binnen de stuurgroep een verdeeld standpunt over het ontwikkelen als bedrijventerrein. Volgende verschillende standpunten werden genoteerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> AMINAL wenst dit terrein niet aan te snijden in hoofdzaak omwille van de bedreiging van de omliggende ecologische waarden en de versnippering van de open ruimte. Het gebied vormt een onderdeel van de Vlaamse natuurlijke structuur als verbinding tussen Haspengouw en het Kempisch Plateau. <input type="checkbox"/> Voor ARP is het opgespoten deel van het terrein bespreekbaar, maar afhankelijk van vele factoren (o.a. passende beoordeling, status van reserveterrein, onderbouwing vanuit ander proces voor afval...) <input type="checkbox"/> De overige stuurgroepleden wensen het opgespoten deel van het gebied – grenzend aan het Albertkanaal – te ontwikkelen. <p>Politieke besluitvorming over het al dan niet inrichten van deze zoekzone als bedrijventerrein is gewenst.</p>
I	<p>De stuurgroep stelt voor om een grootschalig bedrijventerrein te Wommelgem-Ranst ter hoogte van Q8 te ontwikkelen. Dit is echter onmogelijk zonder een performante ontsluiting naar het hoofdwegennet.</p> <p>Politieke besluitvorming over het al dan niet inrichten van deze zoekzone als bedrijventerrein en het voorzien van een eigen ontsluitingssysteem is gewenst.</p>
J	<p>De provincie Antwerpen wenst in uitvoering van de opdracht gegeven door de Vlaamse Regering om te zoeken naar locaties voor motorcross, een terrein van 10 ha voor geluidssporten te voorzien op het voorgestelde nieuwe bedrijventerrein Beverdonk.</p> <p>Besluitvorming wordt gevraagd over het al dan niet voorzien van 10 ha van het terrein Beverdonk voor geluidssporten.</p>

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

**Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004**

Samenstelling stuurgroep

<i>Organisatie</i>	<i>Vertegenwoordiger</i>
<i>Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap</i>	
AMINAL	Stevens, David
AROHM/ARP	Liekens, Roger
AROHM/ARP	Mertens, Geert
AROHM/ARP	Houvenaghel, Sofie
AROHM/ARP	Lievois, Griet
AROHM/ARP	Vandevoort, Christophe
AROHM/ARP	Foblets, Maurits
ROHM Antwerpen	Peeters, Viki
ROHM Limburg	Belie, Luc De
ROHM Limburg	Palmers, Ivo
AWV Limburg	Donné, Valère
AWV Antwerpen	Leys, Frank
AWZ	Mens, Heidi
Administratie Economie	Lux, Wim
<i>Provincie Limburg</i>	Jacobs, Sonja
<i>Provincie Antwerpen</i>	Arnauw, Johan
<i>Kabinet Ruimtelijke Ordening namens Minister RO</i>	Klerck, Patrick De
<i>IOK</i>	Tornout, Guy Van
<i>Haven Antwerpen</i>	Blomme, Jan
<i>Promotie Binnenvaart</i>	Lambrechts, Paul
<i>NMBS</i>	Ingelgem, Ludo Van
<i>GOM Limburg</i>	Rentmeesters, Peter
<i>GOM Antwerpen</i>	Kenis, Els
<i>Dienst voor de Scheepvaart</i>	Danckaerts, Chris
<i>Opdrachthouders</i>	
Iris consulting	Lauwers, Dirk
Iris consulting	Gonnissen, Gunter
Buck Consultants International	Bleumink, Paul
Buck Consultants International	Vermeer, Ingrid
CIBE	Schuerman, Goedele

Deze voorbereidende studie moet gelezen worden
in samenhang met de beslissing van de Vlaamse Regering
van 23 april 2004