



Bedrijventerreinen

UNIZO-ENQUÊTE

Aanbevelingen voor de aanpak van en samenwerking
op het bedrijventerrein van de toekomst.



De roep om ruimte vanuit de bedrijven stelt zich al lang en blijft aanhouden. Maar niet alleen de ruimte op zich is belangrijk; ook de samenwerking, en dan specifiek op bedrijventerreinen kan een rol spelen voor zowel een efficiënt ruimtegebruik als een goede bedrijfsorganisatie.

Heel wat bedrijven kunnen weliswaar perfect verweven worden in bestaande kernen van steden en gemeenten, waar ze het economisch weefsel versterken. Maar andere dienen omwille van hun activiteit of omvang een plaats te krijgen op bedrijventerreinen (BT). We spreken dan ook van verweefbare en niet-verweefbare bedrijven. Niet-verweefbare bedrijven dienen een plek te vinden op terreinen, wat niet altijd evident is.

Maar hoe is het gesteld met die terreinen?

Zijn er voldoende en zijn ze goed georganiseerd?

Vinden onze bedrijven hier voldoende en vooral de juiste ruimte?

Welke zijn de drijfveren voor bedrijfsleiders om zich op een terrein te willen of te gaan vestigen?

Bieden ze ook voordelen aan de bedrijven op vlak van organisatie en toekomstmogelijkheden?

Hoe kunnen we in de toekomst duurzaamheid op BT garanderen?

Welke voordelen kan een BT-management bieden?

Om deze en andere vragen te beantwoorden lanceerde UNIZO een enquête via Checkmarket begin 2020 bij haar leden. Dit om te achterhalen waarom bedrijfsleiders ervoor kiezen om zich op een bedrijventerrein te vestigen; en welke de specifieke noden zijn van deze bedrijven; maar ook om te onderzoeken of samenwerking op die terreinen een piste is om verder te verkennen en te verfijnen.

Specifiek over de samenwerking op bedrijventerreinen deed ook de SERV – Stichting Innovatie en arbeid – een onderzoek; de neerslag hiervan is te vinden via volgende link

<https://www.serv.be/stichting/project/samenwerking-bedrijventerreinen>.

In dit UNIZO-dossier vindt u de resultaten van de enquête, gevolgd door een aantal UNIZO-aanbevelingen op vlak van de thema's ruimte en mobiliteit, met suggesties voor mogelijke vormen van samenwerking op bedrijventerreinen.

Met ondernemende groeten,

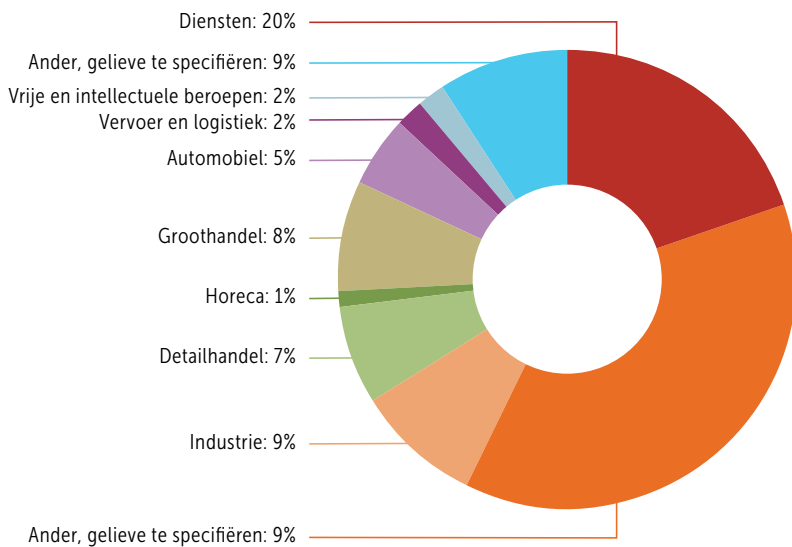
Danny Van Assche

1

Resultaten enquête

Respondenten

AARD VAN DE BEDRIJVEN – PERSONEEL

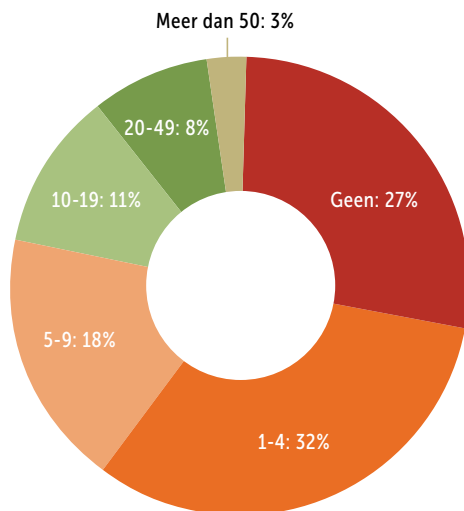


De respondenten bevinden zich vooral in deze sectoren: Bouw 38%, Diensten 20% en Industrie 9%

Het betreft voornamelijk kmo's, een 27% is zelfstandige zonder personeel, 32% heeft minder dan 5 werknemers en 18% minder dan 10.

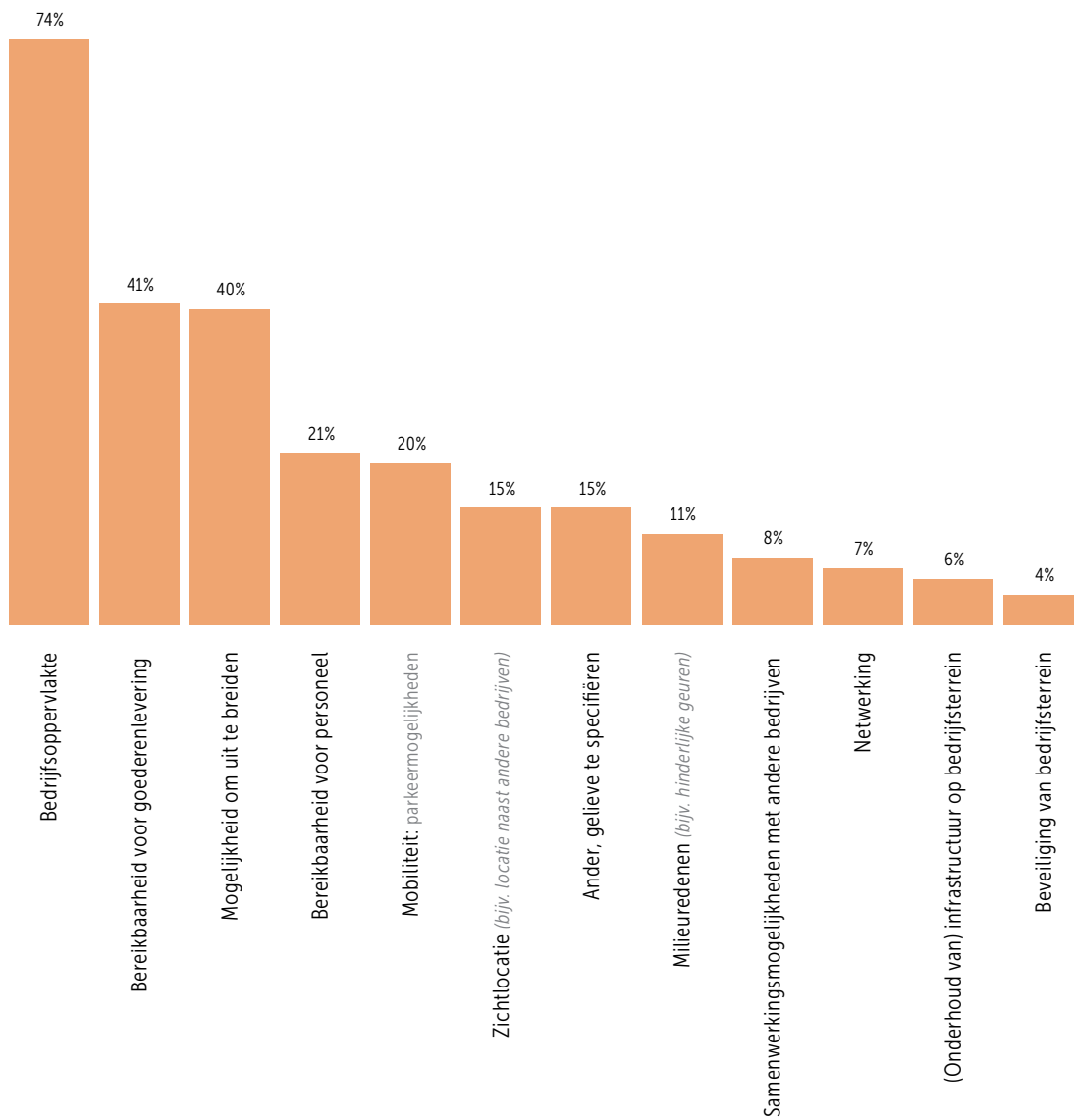
De sectoren diensten aan personen, vrije beroepen en detailhandel werden hierbij niet bevestigd, gezien deze ruimtelijk niet thuishoren op een bedrijventerrein (BT).

De bevestiging werd in de 5 provincies gevoerd en leidde tot 1200 antwoorden.



Belangrijk is dat, zelfs met een eerste filtering van de bevestigden op NACE-codes, slechts 39% op een BT is gevestigd. Van diegenen die daar nu nog niet gevestigd zijn, is 15% op zoek om dit effectief te gaan doen. Wat betekent dat heel wat bedrijven (65%), bvb ook in bouw en industrie buiten BT zitten en ook niet geneigd zijn om hier een plek te zoeken.

Redenen voor vestiging op BT



De voornaamste drijfveren voor vestiging op BT zijn vooral de nood aan bedrijfsoppervlakte – 74%, Bereikbaarheid voor goederen – 41% en mogelijkheid uitbreiding – 40%. Op een tweede plaats komt bereikbaarheid personeel – 21% en mobiliteit, parkeren met 20 %.

De nood aan ruimte is duidelijk de belangrijkste reden voor vestiging op BT, direct gevolgd door een goede bereikbaarheid voor zowel beleving van goederen als van personeel.



ENKELE QUOTES

RUIMTE

“Uitbreiding van de beschikbare ruimtes op de bedrijventerreinen. Geen ruimte betekent in de meeste gevallen geen mogelijke groei & geringe uitbreiding naar de toekomst.”

“Hoe kunnen wij als bedrijf zoeken naar uitbreidingsmogelijkheden of weten dat er uitbreidingen mogelijk zijn om en rond het terrein?”

“Vergemakkelijken van uitbreidingen onder vorm van PRUP”

“Onderzoek naar de nood aan kleinere kmo-units voor bedrijven waarvan de gebouwen/infrastructuur te groot worden omwille van allerlei redenen zoals minder voorraadname, digitalisering etc.”

“Ons informeren indien er nieuwe bedrijventerreinen zullen gerealiseerd worden.”

“Er moeten ook bedrijventerreinen ontwikkeld worden voor kleinere bedrijven, zodat niet alle oppervlakte door de grote spelers ingenomen wordt.”

MOBILITEIT

“Stel voor dat bedrijven en organisaties samen werken om onze gemeente in beweging te krijgen i.v.m. het opstellen van een mobiliteitsplan waardoor ons industrieterrein op termijn een tweede volwaardige in- en uitrit krijgt.”

“De toegankelijkheid is een probleem. Er is maar één uitvalsweg, met lange wachttijden als je de pech hebt dat je tussen 16.30 en 17.00 stopt met werken. Door de enkelvoudige toegangsweg zijn we ook heel kwetsbaar voor algemene stakingen, waarbij de toegangsweg steeds opnieuw geblokkeerd wordt.”

“Bereikbaarheid via openbaar vervoer verbeteren.”

“De mobiliteit met de overheid bespreken. Momenteel is het een ramp voor ons personeel, leveranciers en klanten.”

“Bewegwijzering laat te wensen over. Zone A1, B2, C1, D3, ... Niemand vindt er zijn weg. Maak het niet moeilijker dan het is en vervang deze zoneborden door straatnaamborden.”

“Meer aanduiding voor bedrijventerrein; Plannetjes maken en verdelen onder de mensen om te weten wie waar op het bedrijventerrein actief is.”

“Terrein is nergens te vinden op gps of op Google Maps!”

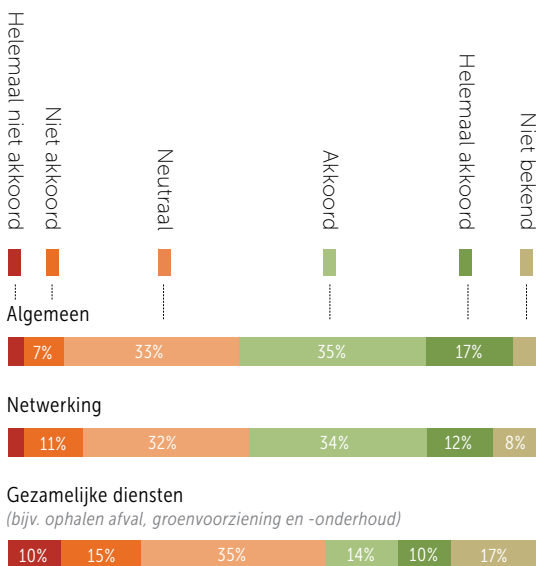
Samenwerking op BT

Organisatie van het bedrijventerrein – een bedrijventerreinvereniging of management

De vraag naar de aanwezigheid van een BT-vereniging/-management werd door 42% positief beantwoord. Bij 39% was dit negatief, en voor 19% niet bekend; wat vermoedelijk ook een neen betekent. De aanwezigheid van een vereniging zal toch minstens tot één of meerdere contacten hebben geleid.

Een goede helft van de ondernemers is daar zelf bij betrokken, terwijl 48% ofwel gewoon aangesloten is of misschien zelfs geen lid is.

De globale tevredenheid over het management strandt op iets meer dan de helft, 35% tevreden en 17% erg tevreden. Voor de afzonderlijke aspecten daalt dit echter, bvb voor netwerking naar 46% en voor gezamenlijke diensten nog slechts 24%.



ASPECTEN BT-MANAGEMENT – RELEVANTIE DEELASPECTEN

Om verder in te zoomen op mogelijkheden voor de uitbouw van een aantal aspecten binnen het BT-management, werd gepolst naar de relevantie van een aantal zaken.

Bereikbaarheid voor goederenlevering



Mobiliteit: parkeermogelijkheden



Bereikbaarheid voor personeel



Bedrijfsoppervlakte



Mogelijkheid om uit te breiden



Beveiliging van bedrijfsterrein



(Onderhoud van) infrastructuur op bedrijfsterrein



Milieuredenen (bijv. hinderlijke geuren)



Netwerking



Samenwerkingsmogelijkheden met andere bedrijven



Zichtlocatie (bijv. locatie naast andere bedrijven)



Sociale voorzieningen (bijv. crèches)



Hier vinden we grotendeels hetzelfde terug als bij de beweegredenen op zich op een BT te vestigen.

De bereikbaarheid van zowel goederen, personeel en parkeermogelijkheden scoren hier gezamenlijk het hoogst; direct gevolgd door de nood aan bedrijfsoppervlakte en mogelijke uitbreiding.

Andere belangrijke elementen die spelen in BTM zijn beveiliging voor 71% en (onderhoud van) infrastructuur voor 68%.

Netwerking en samenwerkingsmogelijkheden met andere bedrijven scoren hier respectievelijk 53 en 42%.

Een zichtlocatie is slechts voor een aantal bedrijven van belang en de interesse voor sociale voorzieningen op het terrein zijn eerder verwaarloosbaar.

Wanneer we kijken naar de **tevredenheid van de bedrijfsleiders** over diezelfde aspecten zien we een relatief goede tevredenheid voor de top 3 van de beweegredenen, zijnde bereikbaarheid en bedrijfsoppervlakte.

Men is echter minder tevreden over, in aflopende volgorde van belangrijkheid: Milieu, zichtlocatie, netwerking en samenwerking, onderhoud infrastructuur, beveiliging én de uitbreidingsmogelijkheden. Deze laatste was wél een reden voor de keuze voor een BT.

Hieruit kunnen we concluderen dat – hoewel hyperrelevant – niet altijd aan de (gewijzigde) verwachtingen van de ondernemers wordt voldaan qua bedrijfsoppervlakte, bereikbaarheid en mogelijkheid tot uitbreiding. Bij mobiliteit (bereikbaarheid, bewegwijzering, parkeermogelijkheden, ...) is de standaarddeviatie het grootst.

Dit houdt in dat een dat een populatie ondernemers (zeer) tevreden is en populatie ondernemers net (zeer) ontevreden is.

Bereikbaarheid voor goederenlevering



Bedrijfsoppervlakte



Bereikbaarheid voor personeel



Milieuredenen (bijv. hinderlijke geuren)



Zichtlocatie (bijv. locatie naast andere bedrijven)



Netwerking



Mobiliteit: parkeermogelijkheden



Samenwerkingsmogelijkheden met andere bedrijven



(Onderhoud van) infrastructuur op bedrijfsterrein



Beveiliging van bedrijfsterrein



Mogelijkheid om uit te breiden



Sociale voorzieningen (bijv. crèches)



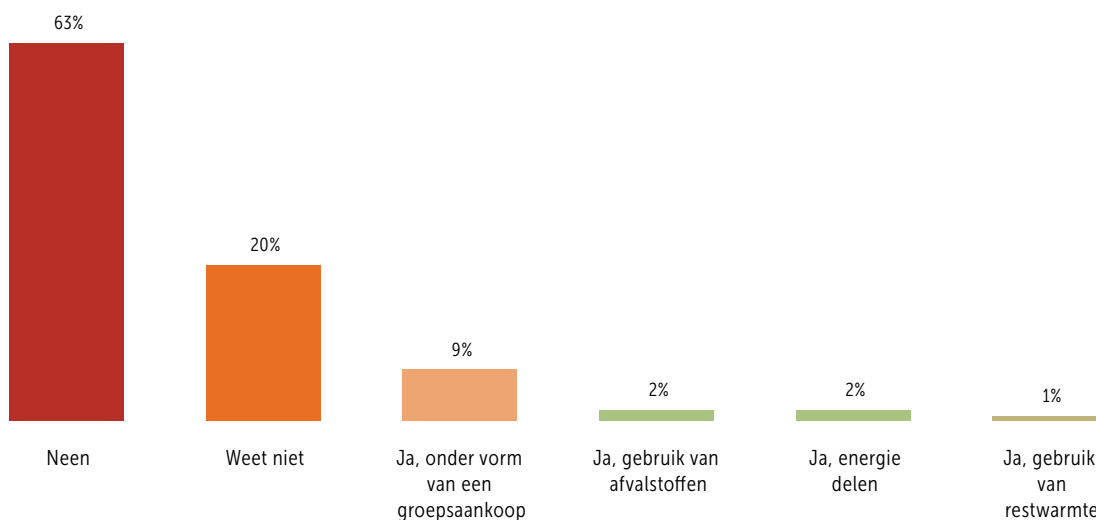
ENKELE QUOTES

“I.s.m. gemeente samenwerking in bedrijventerrein stimuleren”

“Contact met stad verbeteren: overleg”

“De gemeenten van nabij opvolgen, wanneer ze werken plannen of bepaalde ingrepen uitvoeren, die directe gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van onze locatie.”

“Graag meer verbondenheid creëren tussen de ondernemingen op een bedrijventerrein. Bijvoorbeeld d.m.v. netwerkvondens, after-work drinks (afwisselend bij een ander bedrijf), gezamenlijke broodjesbar / koffiebar, groepsaankopen fruit/soep leveringen aan de bedrijven, ...”



Duurzame BT?

In het kader van de verduurzaming van bestaande en nieuwe terreinen, werd een specifieke vraag naar energievoorziening en de samenwerking hierin gesteld.

63% geeft aan dat er geen enkele vorm van samenwerking is, en 26% weet het niet.

Indien wel aanwezig is dat zeer minimaal, in de vorm van groepsaankoop 9, afvalstromen 2, delen energie 2 of gebruik restwater 1%.

ENKELE QUOTES

“Nu is het zo dat elk bedrijf op zich een aparte blusvoorraad heeft of moet aanleggen. Het zou beter zijn als dit gemeenschappelijk zou kunnen aangelegd worden. Naar verluidt moet daar de reglementering voor aangepast worden.”

“Om te beginnen dienen bedrijven-terreinen om bedrijven hun activiteit te laten uitvoeren, op een comfortabelere manier. Zoals oppervlakte, bereik-

baarheid, functionaliteit en vooral een energie netwerk dat up-to-date is! En vooral dat laatste is een groot probleem! Wanneer een bedrijf in groei is en beetje bij beetje wil investeren, moet het zichzelf plots voorzien van elektriciteit. Hoogspanningscabines zijn overbelast en kunnen niet aangepast worden. Klanten worden gedwongen om dit zelf te plaatsen.”

2

Lessons learned – aanbevelingen voor de toekomst

1. Ruimte

De vraag naar ruimte, ruimtegebruik stelt zich reeds vele jaren en blijft luid klinken. Zelfs met amper de helft van de bevraagde bedrijven die zich op een BT bevinden, blijft het ruimteprobleem zich stellen.

In het kader van de doelstellingen van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, waarbij het aansnijden van nieuwe ruimte – greenfields – een uitzondering wordt en tegelijk zuinig ruimtegebruik wordt gestimuleerd, is hier een grote uitdaging weggelegd voor de respectievelijke overheden.

Het ‘herdenken’ van de invulling van bedrijventerreinen, het soort bedrijven dat er op terecht kan, de inplanting in en relatie met de buurt,... vragen om een creatieve aanpak. De (vaak te) stugge regels van de gewestplannen, RUPs moeten losgelaten en herbekeken worden, mogelijk via een aantal pilots met ‘regelluwe zones’.

Samenwerking zal hier een belangrijk sleutelwoord zijn; samenwerking tussen bedrijven én met de overheid.

Aanbevelingen:

- Het BRV (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen) voorziet in een beleidskader met een visie op ruimte voor en organisatie van BT.
- Aandacht voor BT in gemeentelijke ruimtelijke planning:
 - Gemeenten houden minstens een overzicht bij van de bestaande bedrijven én van de ruimtevragen van ondernemers waaraan ze al dan niet kunnen voldoen.
 - Een ruimtebehoefte-studie voor bedrijven die niet kunnen verweven worden in de kernen wordt meegenomen in de opmaak van de nieuwe Beleidsplannen Ruimte.
- Duurzaam ruimtegebruik – te vertalen in aangepaste voorschriften
 - Bestaande BT worden onderzocht op efficiënte invulling, mogelijkheden voor optimalisatie en uitbreiding.
 - Onderzoek naar mogelijkheden van aanpassing inrichtingsplan en voorwaarden bestaande BT om zuinig ruimtegebruik in te voeren:
 - in oppervlakte: meerdere bouwlagen – ondergronds – gebruik daken
 - in functies: meervoudig gebruik van infrastructuren, gebouwen
 - in tijd: onderzoek naar mogelijke nabestemmingen en flexibele vormen van tijdelijk gebruik (huren, recht van opstal, ...)
 - Nieuwe zoeklocaties voor BT. Hierbij wordt vooral gekeken naar combinatie met en samenwerking op de nu nog bestaande verschillen tussen regionale en lokale BT. Gedeelde infrastructuur en mobiliteitsoplossingen staan hier voorop.
 - Op basis van een database met beschikbare percelen en gebouwen worden bedrijven begeleid naar de juiste locatie (cfr. Het juiste bedrijf op de juiste plaats – UNIZO-dossier).

2. Mobiliteit

De bereikbaarheid van BT en de efficiënte of duidelijke interne bereikbaarheid is duidelijk een probleem. Tegelijk stellen de meeste ondernemers stellen goede bereikbaarheid, zowel voor goederen als personeel als een belangrijke voorwaarde voor het BT.

Aanbevelingen:

- Externe bereikbaarheid:
 - Bij de opmaak van mobiliteitsplannen en verkeerscirculatieplannen de externe bereikbaarheid van de bestaande en geplande BT mee in acht nemen.
 - De plannen voor de nieuwe vervoersregio's mee afstemmen op de bereikbaarheid van de BT
 - Openbaar vervoer als belangrijke troef voor bereikbaarheid voor werknemers.
 - Bewegwijzering naar BT vooral vanuit primair wegennet, dit om lokale overlast zwaar verkeer te vermijden.
- Interne ontsluiting / bereikbaarheid individuele bedrijven
 - Circulatieplannen met situering afzonderlijke bedrijven opmaken, te gebruiken als communicatiemiddel naar leveranciers.
 - Gezamenlijke parkings organiseren, zowel voor vrachtwagens als personenwagens.
 - Haltes openbaar vervoer voorzien aan en indien nodig ook op het terrein.
 - Lijnvoering OV afstemmen op spitsverkeer bij begin en eind van de werkdag
 - Shuttlediensten organiseren i.s.m. de bedrijven
 - Aandacht voor toekomstige/alternatieve vervoersmodi:
laadpalen voor elektrische auto's
stallingen voor speedpedelecs, elektrische fietsen,...

3. Samenwerking – bedrijventerreinmanagement

Op heel wat BT is er reeds een vorm van samenwerking in de vorm van 'Bedrijventerreinmanagement' of 'Bedrijventerreinvereniging'. Nederland kent ondertussen de BIZ (Bedrijven-investeringszone). De thema's waarrond wordt samengewerkt zijn zeer divers, en gaan van zeer basic naar structurele samenwerking op vlak van netwerking, energievoorziening, mobiliteit,...

De samenwerking tussen de bedrijven onderling kan er ook toe leiden dat men met één stem spreekt bij de overheden, nutsmaatschappijen en organisaties en zo een beter onderhandelingspositie heeft voor het realiseren van gewenste doelen.

Voorbeelden van samenwerking:

3.1 RUIMTE

- Gezamenlijk ruimtegebruik / infrastructuur: koppelbouw, bedrijfsverzamelgebouwen met gemeenschappelijke diensten
- Groenaanleg: gezamenlijke buffers, inclusief onderhoudscontract
- Gedeelde ruimte en infrastructuur met de directe omgeving, bijvoorbeeld fietspaden via het BT, gebruik van groenzones,...
- Concentratie opslag en/of afvalvoorzieningen

3.2 MOBILITEIT

- Mobiliteitsplannen voor de zone integreren in gemeentelijk mobiliteitsplan
- Bedrijfsvervoerplannen voor de zone i.p.v. per bedrijf afzonderlijk
- Gezamenlijk vervoer: overleg De Lijn of privé (bvb. shuttlebusjes vanaf station)

- Gedeelde parkeerfaciliteiten
- Fietsfaciliteiten: stalling / douches
- Wachtzones voor trucks
- Bewegwijzering naar en op het BT

3.3 ENERGIEVOORZIENING:

- **Onder de vorm van groepsaankoop,** bv. gezamenlijke aankoop van groene stroom. Dit biedt schaalvoordelen waardoor men een lagere prijs betaalt voor elektriciteit en op veel bedrijventerreinen is het een middel om te voldoen aan de eis van CO₂-neutraliteit.

- **Productie van hernieuwbare energie en energie-uitwisseling op het bedrijventerrein:**

Idealiter wordt lokale energieproductie via bv. zonnepanelen en/of windturbines, met een batterijopslagsysteem, gekoppeld aan een zgn. microgrid.

Een microgrid is op te vatten als een miniversie van het klassieke stroomnet, maar dan enkel voor het bedrijventerrein.

Voordeel is dat men op die manier de energievoorziening zelf in handen neemt met decentrale elektriciteitsproductie en energiedelen.



“Belangenorganisaties (zoals UNIZO) kunnen een stem in het kapittel hebben om in samenspraak met alle stakeholders alsnog op deze site te kijken voor een alternatieve inplanting van deze bedrijven, in casu een mix van groen én bedrijvigheid. Het een moet het andere niet uitsluiten. Zonder een gezonde ondernemersdynamiek is een gemeente gedoemd weg te deemsteren.”

Het praktisch uitwerken en realiseren van lokale energieproductie en energiedelen is niet éénvoudig en vereist voorafgaande studie en een uitgekiend businessplan.

Zo moeten de energieprofielen van de bedrijven in kaart gebracht worden.

Door de profielen van de verschillende bedrijven op te lijsten en te vergelijken, kan men nagaan waar er op een gegeven moment onder-of overproductie plaatsvindt van hernieuwbare elektriciteit. Een overproductie van elektriciteit bij één bepaald bedrijf kan doorgesluisd worden naar een naburig bedrijf met een grote vraag op datzelfde moment.

Overtollige stroom kan tijdelijk opgeslagen worden in batterijen. Als het totale aanbod van elektriciteit in de energiegemeenschap de interne vraag overstijgt, kan eventueel beslist worden om deze te injecteren op het klassieke stroomnet. In Vlaanderen zijn er nog veel juridische en technische obstakels om microgrids te realiseren. Men moet verschillende procedures doorlopen, vaak zijn meerdere vergunningen vereist, en men moet de toelating bekomen van de Vlaamse energieregulator VREG.

- **Plaatsing van gemeenschappelijke elektrische laadpalen** voor het laden van elektrische voertuigen en/of fietsen op het bedrijventerrein.

- **Gebruik van restwarmte:**

Bij verschillende industriële processen komt restwarmte vrij die vaak verloren gaat. De uitdaging is om deze restwarmte duurzaam in te zetten door samenwerking met andere bedrijven die een warmtebehoefte hebben, bv. in een bepaald (productie)proces of om een gebouw te verwarmen. De uitwisseling kan gebeuren via een lokaal warmtenet, een netwerk (buisenstelsel) dat verbonden is met meerdere installaties en gebouwen op het bedrijventerrein.

- **Samenwerking via koudenetten:**

Meer en meer bedrijfsgebouwen en processen hebben een grote behoefte aan koeling. Thermische netten kunnen thermische overschotten uitwisselen, zowel inzake verwarming als koeling. Analoog aan warmtenetten kan er op bedrijventerreinen ook een opportuniteit zijn voor de aanleg van koudenetten, waarbij koude of gekoelde vloeistoffen uitgewisseld worden.

3.4 NETWERKING / KENNIS / KNOW-HOW

De samenwerking tussen bedrijven op BT kan niet alleen leiden tot een betere organisatie op het terrein zelf, maar ook positief zijn voor de interne werking van het bedrijf zelf.

- Netwerking tussen bedrijven kan onvermoede partnerships opleveren voor uitwisseling materialen, technieken,...

- De organisatie van informatie-sessies met bedrijfsgerelateerde onderwerpen zorgt voor een betere kennis bij de bedrijfsleiders en/of opleiding bij de werknemers.

- Jobbeurzen voor mogelijk toekomstig personeel, gericht op de buurt kan een wervingsreserve opleveren voor de bedrijven.

Nabijheid van personeel zorgt ook voor een vlotte bereikbaarheid en betrokkenheid van de buurt.

- Samenwerking met de buurt voor occasioneel gebruik loodsen en/of faciliteiten van de bedrijven is een goede insteek voor het vermijden van het NIMBY-syndroom.

- Gezamenlijke veiligheids- en bewakings-initiatieven organiseren.

© 2021 Uitgeverij ASP nv
(Academic and Scientific Publishers nv)
Keizerslaan 34
B-1000 Brussel
Tel. + 32 (0)2 289 26 56
Fax + 32 (0)2 289 26 59
E-mail: info@aspeditons.be
www.aspeditons.be

ISBN 978 94 6117 108 5
NUR 780
Wettelijk depot D/2021/11.161/025

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, op elektronische of welke andere wijze ook zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van de uitgever.



Dit is een uitgave van de UNIZO-Studiedienst
Willebroekkaai 37, 1000 Brussel

UNIZO.be

Verantwoordelijke uitgever:
Johan Bortier, *directeur Studiedienst UNIZO*
Auteur: Mia Vancompennolle
februari 2021




ISBN 978 94 6117 108 5



9 789461 171085

UNIZO ONDERNEMERSLIJN

 0800 20 750

ondernemerslijn@unizo.be