



120

VIL paper

Totaalvisie en strategie voor Logistiek Vlaanderen



VLAAMS INSTITUUT VOOR DE LOGISTIEK
FLANDERS INSTITUTE FOR LOGISTICS







Executive Summary	5
Situering	7
Logistiek in het juiste kader	9
• Definitie van logistiek	9
• Evolutie in de logistiek	10
Logistiek in Vlaanderen	13
• Belang van de logistieke sector voor Vlaanderen	13
• Logistiek Vlaanderen in Europa	14
• Logistiek als speerpuntsector voor de Vlaamse regering	16
Kwalitatieve inventaris van het logistieke landschap	21
• Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken	21
• Beleidsdomein Innovatie	22
• Beleidsdomein Economie	25
• Ondernemersorganisaties	26
• Beroepsfederaties	27
• Kennisinstituten	28
Kwantitatieve inventaris van het logistieke landschap	33
• Overheidssubsidies voor de logistieke actoren	33
• Tewerkstelling in de logistieke sector	36
• Investerings- en groei in de logistieke sector	41
• Export van goederen en diensten	42
Logistiek in de omliggende landen	45
• Situatie in Nederland	45
• Situatie in Duitsland	47
• Situatie in Frankrijk	48
• Situatie in Wallonië	51
Strategie voor logistiek Vlaanderen	55
• Situatie logistiek Vlaanderen AS IS	55
• Vlaams Instituut voor de Logistiek (2003 – 2010)	56
• Meerwaarde VIL	61
• Visie 2020: situatie logistiek Vlaanderen TO BE	62
• SWOT analyse	63
• Unique Selling Proposition	64
• Mission Statement	64
The way forward	65
• Aangewezen organisatie model	66
• Activiteiten	67
• Logistieke actoren	67
• Geïntegreerde functies	68
• Concept structuur	68
Bijlagen	71





Executive Summary

Vlaanderen bekleedt vandaag een prominente plaats in het Europese logistieke landschap. Studies wijzen echter uit dat Vlaanderen als Europese topregio een inhaalbeweging moet uitvoeren indien het deze toppositie wil behouden. Het volstaat niet langer om te berusten in de natuurlijke geografische troeven (ligging) van Vlaanderen. Er dient geïnvesteerd te worden in groei, toegevoegde waarde, kennis en innovatie.

De logistieke sector is een dynamische, integrerende en evoluerende sector. Indien we het hebben over logistiek, dan hebben we het niet alleen over de (noodzakelijke) basisactiviteiten transport en opslag maar veeleer over activiteiten als ketenbeheer, Europese distributiecentra, postponed manufacturing, optimalisering van goederen- en/of informatiestromen, beveiliging, slimme logistiek, enz.

De toepassing van logistieke processen en technologie in de bedrijfswereld heeft een directe impact op de Vlaamse economie. Zo zorgt efficiënte logistiek voor kostenbesparingen met een duurzaam karakter, hetgeen positief is voor de competitiviteit van onze economie. Logistiek is met andere woorden de smeerolie van de economie.

In enkele jaren tijd is deze sector uitgegroeid tot een strategische sector voor Vlaanderen met meer dan 9% van het BNP en 8% van de totale tewerkstelling. De Vlaamse regering heeft dan ook terecht met het VIA PACT 2020 de logistieke sector uitgeroepen tot een speerpuntsector waarop voluit ingezet moet worden. Dit actieprogramma is momenteel in volle ontwikkeling.

De Raad van Bestuur van het VIL is echter van oordeel dat logistiek in een **ruimer en beleidsoverschrijdend kader** geplaatst moet worden. Het VIL heeft hiervoor een totaalvisie geformuleerd en een strategie uitgeschreven om van Vlaanderen een Europese logistieke topregio te maken tegen 2020.

Vergelijking met de ons omringende landen en regio's leert dat al onze directe concurrenten inspelen op kennis en innovatie in de logistieke sector doch, in tegenstelling tot Vlaanderen, niet geconfronteerd worden met een versnipperd logistiek landschap en niet besparen op innovatie. Wil Vlaanderen haar toppositie behouden en versterken, dan is het essentieel om op een meer gestructureerde manier te werk te gaan en te blijven investeren in innovatieve logistiek.

De kwalitatieve inventaris van het logistiek landschap illustreert de **complexiteit** van de Vlaamse situatie. Diverse bevoegdheidsdomeinen komen rechtstreeks of onrechtstreeks in aanraking met deze sector. Op zichzelf is dit een positieve evolutie, vermits nu meer focus en financiële middelen toevertrouwd worden aan deze strategische sector. Anderzijds bestaat er een reëel gevaar van overlapping, versnippering en suboptimalisatie van aangewende middelen en inspanningen. Dit dient vermeden te worden.

De kwantitatieve inventaris illustreert de economische en maatschappelijk **meerwaarde** van de logistieke sector. Het is immers de sector in Vlaanderen waar meer jongeren en laaggeschoolden aan de slag kunnen dan gemiddeld op de arbeidsmarkt, waar er potentieel is voor 50-plussers, waar de toegevoegde waarde activiteiten minder ruimtegebruik in beslag nemen per m² per werknemer dan in de auto-industrie en de chemie en waar de investeringen blijven toenemen ondanks de economische crisis.

Onderliggende paper wil een totaalvisie bieden en concrete oplossingen aanreiken in het belang van de sector en in het belang van Vlaanderen.



Bedoeling is geenszins om een revolutionaire wijziging in de strategie voor Logistiek Vlaanderen te ontwikkelen. Wel om op basis van ambities (significante groei in de tewerkstelling, bijkomende investeringen, performante duurzame en innoverende logistieke topregio) een visie 2020 te formuleren en the way forward om deze te realiseren.

De missie werd als volgt geformuleerd:

“Vlaanderen beoogt door productiviteit, kostenefficiëntie en samenwerking de meest aantrekkelijke logistieke regio van Europa te zijn. Door onze optimale ligging en bereikbaarheid en door de vaardigheden, kennis, productiviteit en innovatiedrang van onze mensen en bedrijven, creëren we op duurzame wijze hoge toegevoegde waarde en welstand (meer jobs) voor economie en maatschappij”.

De in te slagen weg die uit deze paper naar voor komt, is een **interministeriële overkoepelende structuur** omdat logistiek meerdere beleidsdomeinen bestrijkt. Mits een interministeriële overkoepelende structuur en aansturing met een consequente consolidatie van beschikbare krachten, competenties en budgetten, kan de vooropgestelde missie gerealiseerd worden.

Met deze aanpak, die gedragen wordt door een breed middenveld, wordt de strategische richting aangegeven. Een concreet actieprogramma moet passen binnen deze krijtlijnen.

Concreet kan een ‘**Extended Flanders Logistics**’ gestalte geven aan dit interministerieel strategisch platform. Het **Vlaams Logistiek Centrum** (VLC) zal vervolgens de operationele ondersteuning bieden en de activiteiten laten uitvoeren door de aangewezen relevante actoren.



Hoofdstuk 1 : Situering

Voorliggende paper wil logistiek in het algemeen en vooral Logistiek Vlaanderen in het juiste kader plaatsen. Dit kader is nodig om het belang van logistiek aan te tonen en om een antwoord te kunnen formuleren op de vraag hoe we de Vlaamse logistieke sector duurzaam kunnen versterken. Met andere woorden: "Welke strategie moeten we hanteren om de positie van Logistiek Vlaanderen te bestendigen, te versterken en verder uit te bouwen?"

Op vraag van de Raad van Bestuur van het VIL, die is samengesteld uit het bedrijfsleven (logistieke dienstverleners en verladers) en vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid, werd deze paper geschreven. De scope is breder dan de opdracht in de beheersovereenkomst 090114 tussen het VIL, het IWT en Vlaams minister Lieten. In deze beheersovereenkomst wordt aan het VIL gevraagd om actief te participeren in het onderzoeken van de haalbaarheid van een geconsolideerd initiatief voor het stimuleren van innovatie op het vlak van mobiliteit en logistiek tussen drie competentiepolen, m.n. het VIL, het VIM en Flanders Drive. Deze opdracht, waaraan het VIL haar medewerking verleent, werd door de minister toevertrouwd aan professor Paul Lagasse doch niet voltooid.

De Raad van Bestuur is van oordeel dat logistiek in een ruimer kader geplaatst moet worden en wenst een studie uit te voeren naar de Vlaamse logistieke sector in het algemeen en meer bepaald hoe we deze sector kunnen versterken; met andere woorden een totaalvisie voor Logistiek Vlaanderen opbouwen. Uit deze totaalvisie, wanneer alles in kaart gebracht is, zal blijken welke organisatiestructuur aangewezen is om van Vlaanderen een Europese logistieke topregio te maken tegen 2020. Zo wordt dan ook een antwoord gegeven aan de opdracht van Minister Lieten.

Uitgangspunt van deze paper is dan ook in eerste instantie: hoe kan de competitiviteit van de Vlaamse logistieke sector verhoogd worden en kunnen we Vlaanderen versterken en bestendigen als Europese logistieke topregio? Allereerst wordt er aandacht besteed aan de definitie van logistiek, trends en uitdagingen. Tevens wordt de Vlaamse logistieke sector toegelicht met daarbij volgende onderdelen: het belang van de sector, de positie van Logistiek Vlaanderen in Europa, de aandacht van de Vlaamse overheid voor de sector, een korte vergelijking met de situatie in de ons omringende landen en een inventaris van het logistieke landschap.

Om een goed en getrouw beeld te kunnen vormen komen zowel het kwantitatieve als kwalitatieve aspect aan bod.

Nadat alles in kaart gebracht is, volgt de strategie voor logistiek Vlaanderen. Hierbij wordt een visie 2020 geformuleerd aan de hand van een SWOT analyse en een concreet plan van aanpak. In 'The way forward' tot slot wordt een duidelijk antwoord geformuleerd op de vraag hoe we Logistiek Vlaanderen kunnen versterken en verder uitbouwen en de rol die het VIL daarin kan vervullen.

Het VIL wil met deze paper een duidelijke visie aanreiken voor Logistiek Vlaanderen, gebaseerd op de noden van de logistieke sector en gedragen door de logistieke sector.





Hoofdstuk 2: Logistiek in het juiste kader

2.1 Definitie logistiek

Alvorens logistiek in Vlaanderen toe te lichten en het belang van de logistieke sector aan te tonen, is het noodzakelijk een goed begrip te hebben van wat logistiek nu juist inhoudt.

Rond de term logistiek bestaan namelijk de nodige misvattingen. Ten onrechte worden vaak maar 2 aspecten van het logistieke gebeuren aangehaald om logistiek mee te assimileren, met name transport en opslag.

Logistiek is echter zoveel meer. Indien we het hebben over logistiek dan hebben we het niet over mobiliteit maar wel over ketenbeheer, technologie (RFID, RTLS, WMS), postponed manufacturing, EDC's, RDC's, optimalisering van goederenstromen, informatiestromen, geldstromen, beveiliging, duurzaamheid (omgevingsfactoren), slimme logistiek, kostenefficiëntie, kennis, enz.

Of in mensentaal: de juiste hoeveelheid van de juiste goederen op het juiste tijdstip en in de juiste conditie tegen de juiste kosten naar de juiste plaats brengen, met de juiste informatie voor alle betrokkenen.

Om logistiek in het juiste kader te plaatsen en enkele basisfundamenten te verduidelijken, kan verwezen worden naar onderstaande definitie:

“Logistiek management is het deel van het supply chain management dat de stroom, de retourstroom en de opslag van goederen en de gerelateerde informatiestroom op een kostenefficiënte wijze plant, implementeert en controleert vanaf het punt van origine tot aan het punt van bestemming, rekening houdend met de vereiste serviceniveaus.

Logistiek management omvat over het algemeen volgende activiteiten: transportbeheer van de inkomende en uitgaande stromen, vlootmanagement, opslag, materiaalbeheer, orderbeheer, logistiek netwerkdesign, voorraadbeheer, vraagvoorspelling en het beheer van logistieke dienstverleners. Daarnaast zijn er ook bedrijven die dit takenpakket uitbreiden met sourcing en aankoop, productieplanning, verpakking, eindassemblage en klantenservice.

Logistiek management is bijgevolg een functie die alle logistieke activiteiten coördineert, optimaliseert en integreert met andere bedrijfsfuncties, zoals marketing, verkoop, productie, financiën en informatietechnologie. Hiertoe wordt de functie betrokken in alle planning- en uitvoeringniveaus, zowel op strategisch en tactisch als op operationeel niveau.”*

Uit deze definitie kunnen wij drie belangrijke karakteristieken halen die de logistieke sector typeren:

- de logistieke sector is een dynamische sector (cf alinea 1: Plan, do, check, act);
- de logistieke sector is een evoluerende sector (cf alinea 2: takenpakket uitbreiden);
- de logistieke sector is een integrerende sector (cf alinea 3: integratie met andere bedrijfsfuncties).

* Bron: Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP), 2008



2.2 Evolutie in de logistiek

Sinds haar ontstaan heeft de logistiek een belangrijke evolutie ondergaan. Zo is de logistieke sector uitgegroeid tot een volwaardige sector die uitermate belangrijk is voor onze economie.

2.2.1. Ontstaan

Tot 1960 werd er in het bedrijfsleven nauwelijks aandacht besteed aan het onderwerp logistiek. Toch bewees Koshkin (in *Modern material handling*) in 1930 reeds dat 40 tot 70% van de totale doorlooptijd en 30 tot 60% van de totale arbeidskosten voor een product bepaald worden door transport, opslag en distributie. Hier werd destijds weinig aandacht aan besteed, aangezien men toen vooral keek hoe men kon besparen op directe kosten. De **indirecte kosten** werden, ten onrechte, vaak buiten beschouwing gelaten.

Dit kon men echter niet blijven negeren. Zo waren er begin jaren zestig enkele wetenschappers die stelden dat **integrale** logistieke coördinatie, over alle bedrijfsfuncties heen, kan leiden tot enorme besparingen. Daartoe werden inkoop-, productie- en verkoopplannen met elkaar geïntegreerd om met veel minder voorraad te kunnen werken.

Sindsdien werden verschillende computersystemen ontwikkeld om samen te werken in de logistieke keten en alles beter op elkaar af te stemmen. Men begon namelijk te beseffen dat er meer bereikbaar is wanneer aandacht besteed wordt aan de totale goederenstroom, van grondstof tot afnemer, **van zand tot klant**; ketenbeheersing over alle schakels heen.

Het begrip 'logistiek' heeft zich steeds verder verbreed van goederenstroombeheersing naar stroombeheersing. Zo doen logistieke inzichten en methoden ook hun intrede in de **dienstensector**.

2.2.2. Groei

Het is duidelijk dat logistiek al een hele evolutie achter de rug heeft. De vlag dekt de lading dus al lang niet meer als we de logistieke sector (blijven) vereenzelvigen met enkel de (noodzakelijke) basisactiviteiten van transport en opslag. Toevoegde waarde logistieke activiteiten en diensten vervolledigen wat we onder de noemer fysieke logistieke activiteiten zien. Daarnaast beschouwen we twee volgende categorieën naast de **fysieke logistieke activiteiten** eveneens als essentiële bouwstenen van de hedendaagse logistieke sector: **Ketenregie en -configuratie en ondersteunende activiteiten** (o.a. ICT, douane).

Enkele concrete voorbeelden van de evolutie die de logistieke sector doorgemaakt heeft:

- Een grote trend die ontstond eind jaren zeventig is **customisation** of klantgerichtheid. Daartoe kiezen steeds meer verladers voor offshoring van de productie van basiscomponenten, waarna de eindassemblage in het Europese Distributiecentrum (EDC) gebeurt. Een voorbeeld hiervan is de assemblage van telefoon- en internet-systemen. Maar ook indien de componenten lokaal worden aangemaakt, wordt de eindassemblage van goederen op maat van de klant bij voorkeur zo lang mogelijk uitgesteld. Ook deze activiteiten vinden de laatste jaren steeds vaker plaats in het distributiecentrum. Door deze uitgestelde productie of postponed manufacturing wordt het mogelijk om met een beperkt aantal basisproducten een breed assortiment aan te bieden, waarbij de voorraden worden gereduceerd en de klantenservice verbeterd. De opkomst van **mass customisation**, zoals het concept ook wordt genoemd, omwille van het resulterende maatwerk voor de finale klant, heeft evenwel een grote impact op de werking en activiteiten in de distributiecentra. Het stelt nieuwe en specifieke eisen aan de magazijninfrastructuur, de processen en informatiesystemen, maar ook aan de magazijnmedewerkers. Het resultaat is een sterke verwevenheid van logistieke activiteiten en eenvoudige industriële productieprocessen waardoor nieuwe vaardigheden, als assembleren en testen, hun intrede doen in de distributiecentra. VIL-studies ramen het aandeel van logistieke actoren dat hierin vandaag actief is op meer dan 20%.





- Naast customisation deed er zich eind jaren zeventig nog een andere trend voor. Zo poogden bedrijven hun voorraden te beperken ten gevolge van de hoogoplopende rente. Dit gelijkijdig streven naar een goede klantenservice en **kostenbeheersing** heeft in het supply chain denken heel wat nieuwe concepten in het leven geroepen. Het bouwen van agile, responsive en lean supply chains is gemeengoed geworden terwijl cross-dock operaties de stilstand van goederen vermijden.
- Doorheen de tijd ontstonden ook nieuwe **technologieën** en kenden de ICT-applicaties een snelle evolutie, dewelke bijdragen tot meer integratie in de keten. Voorbeelden hiervan zijn: Advanced shipping notes, die de fysieke aankomst van goederen op voorhand elektronisch aanmelden, voeden de planningsinformatie. Warehouse Management Systemen (WMS) en Warehouse Executive Systems (WES) met geïntegreerde operationele data-uitwisseling aan de hand van barcodes, RFID, voice-picking of pick-to-light toepassingen zijn bij vele spelers vaste waarden geworden in het magazijnmanagement.
- Naast de traditionele transport- en opslagfuncties gaat steeds meer aandacht uit naar **toegevoegde waarde activiteiten**, zoals kwaliteitscontroles, kitting, ompakken en labelen van producten. Dit verzekert dat goederen in de juiste vorm aan de volgende stap in de keten worden aangeleverd. VIL-studies hebben uitgewezen dat men deze eenvoudige afwerkingsactiviteiten vandaag in meer dan 70% van de Vlaamse distributiecentra uitvoert.
- Een trend die de laatste jaren opmars wint, is deze rond **duurzaamheid**. Er is duidelijk een toenemende zorg voor duurzaamheid (evenwicht tussen efficiëntie, effectiviteit en ecologie), gesteund door een strengere regelgeving en de steeds bewustere publieke opinie ter zake. Deze aandacht voor duurzaamheid initieert een groeiende activiteit in het retourgebeuren. Een snelle identificatie van de oorzaak van de terugzending (foutief verzonden, beschadigde verpakking, defect product, enz.) en mogelijke bijsturing vanuit het distributiecentrum verhinderen nodeloos transport. Ook hier kunnen het opzetten van de nodige infrastructuur en het ontwikkelen van de vereiste vaardigheden in de lokale of centrale magazijnen bijdragen tot een efficiënter ketenbeheer. De invoering van deze toegevoegde waarde activiteiten, zowel in de stroomafwaartse goederenstroom als in de retourstroom, genereert bijkomende tewerkstelling in het magazijn.

Het is van belang om deze nieuwe concepten te onderbouwen, niet alleen met aangepaste processen, informatiesystemen en infrastructuur, maar ook met de hiertoe vereiste kennis, vaardigheden en competenties. Dit geldt op alle hiërarchische niveaus.

Bedrijven kunnen ervoor opteren om alle bovengenoemde activiteiten zelf te beheren en uit te voeren, dit wordt ook wel in-house logistics genoemd. Veel bedrijven opteren er echter voor om bepaalde activiteiten door een gespecialiseerde derde te laten uitvoeren. Afhankelijk van het soort activiteiten dat het bedrijf uitbesteedt, krijgt de logistieke dienstverlener meer of minder verantwoordelijkheden. Om dit aan te duiden, spreekt de sector ook wel over 1PL, 2PL, 3PL, 3PL+ en 4PL. 1PL's en 2PL's voeren hoofdzakelijk basislogistieke activiteiten, zoals transport en opslag, uit. Ook 3PL spelers houden zich hoofdzakelijk bezig met de fysieke logistiek. Via Value Added Logistics (VAL) en Value Added Services (VAL) onderscheiden ze zich van de 1PL's en 2PL's. 3PL+ en 4PL spelers bewegen zich op het terrein van de ketenregie en -configuratie en zijn strategische partners van de verlader. Op vlak van ondersteunende activiteiten vinden we ICT-bedrijven terug die de hoger genoemde toegepaste applicaties ontwikkelen, banken die aangepaste dienstverlening voorzien, de douane die steeds meer een faciliterende rol speelt in het logistieke gebeuren, enz.

2.2.3. Toekomst

Uit hetgeen voorafgaat blijkt dat de logistiek zich steeds verder verbreed heeft en reeds verschillende evoluties gekend heeft. Dit ondermeer door wijzigingen in de technologie (bv RFID), onze waarden en normen (bv duurzaamheid) en onze economie (bv kostenbesparingen). Wijzigingen op deze vlakken zullen zich blijven voordoen, wat de dynamiek van onze samenleving aantoont. Het is belangrijk dat logistiek steeds op een gepaste wijze kan inspelen op deze evoluties, wat bijgevolg van de logistiek een dynamische sector maakt.





Het is dan ook belangrijk volgende elementen in acht te nemen naar de toekomst toe:

- We dienen ons op een dergelijke manier te organiseren zodat we oog hebben voor en kunnen inspelen op het **dynamisme** van de logistieke sector en de internationale economie.
- We moeten evoluties in de logistieke sector omarmen, creëren, een niveau hoger brengen en in ons **voordeel** weten uit te spelen.
- We kunnen enkel een meerwaarde bieden aan de sector en aan de industrie als we het **integrale verhaal** van logistiek (h)erkennen.
- We moeten gebruik maken van innovatie om onze voorsprong terug te vergroten. Belangrijk is dus ook dat we **anticiperen** en niet enkel inspelen op evoluties.
- Logistiek mag niet los gezien worden van de **industrie** en de internationale economie.
- Logistiek is als maar meer een kennis gedreven economie.
- Het aantrekken van investeringen is vooral afhankelijk van beschikbare ontwikkelde ruimte, beschikbaarheid van flexibele arbeidskrachten in een passend juridisch kader en een financieel aantrekkelijk klimaat.

Conclusie

Logistiek heeft al een hele evolutie achter de rug en zal ook naar de toekomst toe verder blijven evolueren. Dit omdat logistiek verweven is met onze bedrijfswereld en bijgevolg met onze economie. Logistiek is al lang veel meer dan alleen maar opslag en/of transport. Deze twee aspecten vormen slechts een basisonderdeel van de omvattende noemer 'logistiek'. Logistiek staat voor ketenbeheer, technologie, postponed manufacturing, Europese distributiecentra, informatiestromen en nog veel meer. Hieruit blijkt dat logistiek niet vereenzelvigd mag en kan worden met (goederen) mobiliteit en bijgevolg in een ruimer kader geplaatst moet worden.



Hoofdstuk 3: Logistiek in Vlaanderen

Dit hoofdstuk wil de logistieke sector in Vlaanderen in een breder kader plaatsen. Er wordt vooreerst ingegaan op de betekenis van logistiek voor de Vlaamse regio, en dan meer bepaald voor de Vlaamse economie. Nadien komt de positie van Logistiek Vlaanderen in Europa aan bod. Vervolgens wordt het belang dat de Vlaamse Regering vandaag aan de sector hecht toegelicht.

3.1 Belang van de logistieke sector voor Vlaanderen

Dat logistiek verbonden is met zo goed als alle activiteiten en functies in de bedrijfswereld (inkoop, productie, verkoop,...) en hier onmogelijk van los gezien kan worden, werd toegelicht in het vorige hoofdstuk. Logistiek kent dus een sterk integrerend aspect binnen het bedrijfsniveau: zowel op horizontaal als verticaal vlak verbindt logistiek functies, niveaus, beleidskeuzes, operaties, enz.

De toepassing van logistiek in de bedrijfswereld kent een direct gevolg voor de Vlaamse economie. Zo zorgt efficiënte logistiek in de bedrijfswereld voor kostenbesparingen, wat positief is voor onze economie. Zo levert logistiek een duidelijk bijdrage aan de welvaart.

Dit maakt dat logistiek niet enkel een belangrijk deel van de Vlaamse economie is, maar vooral deze economie ondersteunt. De logistieke sector leeft met andere woorden een beetje mee op het ritme van de internationale economie. We kunnen economische groei realiseren door onze industrie competitiever te maken. Dit kunnen we bereiken door te investeren in logistiek, net omwille van dit integrerende aspect.

**Geen economische groei zonder performante industrie,
geen performante industrie zonder logistiek.**

In een aantal jaren tijd is de logistieke sector uitgegroeid tot een strategische sector voor Vlaanderen. De sector heeft intussen aangetoond in Vlaanderen te kunnen instaan voor **meer dan 9% van de totale toegevoegde waarde (BNP)**. De tewerkstelling binnen de sector wordt voor Vlaanderen geraamd op 210.000 VTE of **8% van de totale tewerkstelling**.

De Nationale Bank van België (NBB) heeft op basis van de NACE-codes de impact van de logistiek op de Belgische economie becijferd en bevestigd. Het gaat hier niet alleen om basislogistieke activiteiten, zoals transport, overslag en opslag, maar over logistieke activiteiten in de meest ruime zin van het woord. De cijfers slaan dus niet enkel op de tewerkstelling in de directe logistiek (vervoerders, logistieke dienstverleners, goederenbehandelaars, expediteurs, terminaloperatoren, enz.). Ook het aanzienlijk deel van de logistieke activiteiten dat vandaag wordt opgenomen door de industriële verlader is hierin verwerkt. Men spreekt in dit geval over in-house logistics (niet-uitbestede logistiek). Ook de distributieactiviteiten – ondermeer in de Europese, regionale en nationale distributiecentra – ressorteren vaak onder de traditionele industriële sectoren. Deze substantiële impact van logistiek op de 'Totale toegevoegde waarde' en de 'Werkgelegenheid' wordt weergegeven in onderstaande tabel.





	Toegevoegde waarde			Werkgelegenheid		
	(% BNP)		(in mio euro)	(absolute cijfers)		(% totale WG)
	België	Vlaanderen	België	België	Vlaanderen	België
Direct	3,1%	3,6%	9.296	130.000	91.000	3,4%
Indirect	1,9%	2,2%	5.885	70.000	49.000	1,9%
Overig	2,9%	3,4%	8.559	100.000	70.000	2,7%
Totaal	7,9%	9,2%	23.741	300.000	210.000	8,0%

3.2 Logistiek Vlaanderen in Europa

Vlaanderen bekleedt een prominente plaats in het Europese logistieke gebeuren. Die toppositie dankt onze regio ondermeer aan haar centrale ligging in een koopkrachtig gebied, haar goed uitgebouwde havens en multimodale transportinfrastructuur, de kennis en ervaring van de logistieke dienstverleners en verladers en hun goed opgeleide, meertalige en productieve werknemers alsook aan de beschikbaarheid van betaalbare logistieke ruimte. Buitenlandse investeerders kijken dan ook terecht naar Vlaanderen als dé ideale vestigingsplaats voor een Europees hoofdkantoor en/of distributiecentrum.

In wat volgt wordt de positie van Vlaanderen vergeleken met andere Europese regio's.

3.2.1. Cushman & Wakefield (C&W)

C&W publiceert om de 2 jaar zijn European Distribution Report, waarbij de verschillende Europese landen voor logistiek en distributie in kaart worden gebracht. Dit rapport vergelijkt Vlaanderen en zijn subregio's met de omliggende regio's en andere Europese logistieke topregio's, en dit voor macro-economische factoren aangaande distributie en logistiek. Het rapport brengt objectief in kaart welke Europese regio's het meest aantrekkelijk zijn om er een distributiecentrum te vestigen. Hierbij worden de regio's d.m.v. een ranked-matrix kwantitatief vergeleken. De volgende 'domeinen' worden in rekening gebracht via deze ranked-matrix:

- Kosten van opslagruimte, bedrijfsterreinen en arbeid (gewicht van 21% in de totale matrix)
- Transportsysteem: kenmerken van de verschillende vervoersmodi (gewicht van 29%)
- Bereikbaarheid van de markten (gewicht van 29%)
- Aanbod aan gebouwen voor logistiek en de planvoorraad aan terreinen (gewicht van 9%)
- Arbeid: aanbod aan arbeidskrachten en productiviteit (gewicht van 9% - sinds 2008 verhoogd van 3% naar 9%)
- Knowhow: logistieke opleidingen en talenkennis (gewicht van 3%)

België staat al sinds 2002 helemaal bovenaan in de rangschikking als meest aantrekkelijke logistieke regio, maar wordt op de hielen gezeten door Nederland, Frankrijk en sinds 2008 ook door landen uit Oost-Europa (Hongarije, Tsjechië en Polen). Deze landenrangschikking is gebaseerd op een vergelijking van de belangrijkste logistieke hubs van de landen in en rond de "Blauwe Banaan". De zogenaamde Blauwe Banaan omarmt de regio's van waaruit Europese distributie aan de beste combinatie van transportkost en serviceniveau kan uitgevoerd worden. De Blauwe Banaan begint echter steeds meer de vorm van een boemerang aan te nemen, hoofdzakelijk ten gevolge van de uitbreidingen naar Oost-Europa en belangrijke investeringen in Zuid-Europa.

Op Europees 'subregio' niveau staan sinds 2008 Limburg en Luik op een gedeelde eerste plaats als meest aantrekkelijke provincie voor logistiek en distributie. Henegouwen volgt op de derde plaats. Deze top-3 is ongewijzigd sinds





2006. Nord-Pas-de-Calais en Namen vervolledigen de top-5. Namen wint 2 plaatsen (t.o.v. 2006) en begint zich ook te profileren als logistieke bestemming met gunstige prijzen en relatief weinig congestieproblemen, maar heeft minder logistieke grondvoorraad dan bijvoorbeeld Henegouwen. Nord-Pas-de-Calais heeft zijn opgang verder gezet; als goede uitvalsbasis naar zowel Londen als Parijs en het hart van het Europese vasteland, met scherpe vastgoedprijzen en voldoende arbeidskrachten is dit een logistieke topregio met nog voorraad aan gronden en personeel om verder door te groeien tot een absolute topregio.

Verschillende regio's uit Wallonië, Noord-Frankrijk en Duitsland schuiven duidelijk vooruit in de rangschikking. **Vlaanderen kent dus geduchte concurrentie van vooral Wallonië en Noord-Frankrijk.** Wallonië en Nord-Pas-de-Calais nemen immers als regio (gemiddelde van de scores van de subregio's) respectievelijk de eerste en de tweede plaats in de rangschikking in, voor Vlaanderen. Vlaanderen verliest hiermee haar nummer één positie uit de rangschikking van 2006. De opmars van Wallonië en Nord-Pas-de-Calais was echter reeds duidelijk in de studie van 2006: ze scoren zeer sterk qua vastgoedkosten, wegnen en beschikbare arbeidskrachten.

In de 'forecast 2020' die C&W maakt, verliest Vlaanderen verder terrein. Limburg zou haar nummer 1 plaats verliezen aan Henegouwen: Limburg boet lichtjes aan competitief voordeel in o.a. omdat tegen 2020 de Europese markten quasi even goed bereikbaar zullen zijn vanuit Henegouwen als vanuit Limburg. Daarenboven heeft men het gewicht voor het domein 'aanbod aan beschikbare arbeidskrachten' opgetrokken van 9% naar 15%, wat de Waalse provincies een betere score oplevert.

Regio's in de omgeving van Vlaanderen die plaatsen winnen, situeren zich zowel ten Oosten van Vlaanderen als ten Zuiden. Nord-Pas-de-Calais schuift op naar een gunstigere stek tegen 2020 dankzij een verwacht gunstig aanbod aan arbeidskrachten en nog relatief veel aanbod aan gronden. Ook verschillende Duitse regio's zoals Düsseldorf, Keulen en Rijnland-Pfalz scoren aanzienlijk beter, voornamelijk door een relatief betere bereikbaarheid van de Europese markten dankzij het grotendeels inhalen van een relatieve achterstand qua transportinfrastructuur in Centraal Europa tegen 2020. Ook het verwachte aanbod aan arbeidskrachten en de vaststelling dat Duitsland er reeds jaren in slaagt om de vastgoedkosten relatief goed onder controle te houden, spelen een belangrijke rol.

Ook vele Nederlandse regio's verliezen verder terrein in 2020. Het valt hierbij op dat Nederlands Limburg, een regio die massaal veel logistiek wist aan te trekken en ook hier nog de best scorende Nederlandse regio blijft, verder 2 plaatsen zal moeten prijsgeven tegen 2020. De Nederlandse regio's zijn nu al slachtoffer van hun succes op logistiek gebied, wat de vastgoedprijzen deed stijgen. Ook het relatieve gebrek aan arbeidskrachten, dat zich ook nu reeds sterk laat voelen in Nederland, speelt in het nadeel. Bovendien is de bereikbaarheid van Centraal-Europa niet slecht, maar toch minder goed dan vele concurrerende Duitse regio's.

De cijfers van de matrices spreken voor zich. Vlaanderen en bepaalde van haar sub-regio's zoals Limburg blijven toplocaties voor logistiek en distributie in Europa. De goede bereikbaarheid van de belangrijke markten, de lage vastgoedprijzen en de uitstekende infrastructuur zijn hierbij van doorslaggevend belang. Men mag echter niet uit het oog verliezen dat andere regio's in onze onmiddellijke nabijheid ook erg goede scores halen. Het zijn met name regio's zoals Luik, Henegouwen, Nord-Pas-de-Calais en Düsseldorf die het dichtst in de buurt van onze beste regio's komen.

3.2.2. De Wereldbank

In 2010 heeft de Wereldbank samen met logistieke dienstverleners en academische partners voor de tweede keer (na 2007) een **Logistics Performance Index (LPI)** opgesteld. De index identificeert per land de uitdagingen en opportuniteiten op vlak van logistieke performantie. De impact van logistiek op de economie blijkt duidelijk uit deze index. Een vergelijking tussen de LPI's van 2007 en 2010 leert immers dat van de landen met hetzelfde niveau van per capita inkomen, deze met de beste logistieke performantie extra groei kennen: 1% in BNP en 2% in de handel.

De Wereldbank hoopt dat de LPI kan dienen als een katalysator, die beleidsmakers en de private sector kan helpen om te kiezen voor de nodige investeringen in infrastructuur (transport, ICT) en met aandacht voor regionale en multilaterale samenwerking op het vlak van logistiek.





Om de LPI per land te bepalen, wordt de performantie van het land op het vlak van zes 'domeinen' opgeteld:

- Efficiëntie van douaneprocessen
- Kwaliteit van transportgerelateerde infrastructuur
- Mate waarin competitieve prijzen kunnen bedongen worden
- Competentie en kwaliteit van de logistieke dienstverleners
- Track & trace mogelijkheden
- Betrouwbaarheid van de zendingen

De top-10 van 'logistieke performers' in 2010 wordt gedomineerd door 'landen met een hoog inkomen*' en aangevoerd door Duitsland, Singapore, Zweden en Nederland. België bevindt zich op de negende plaats, voor Noorwegen en na het Verenigd Koninkrijk, maar heeft t.o.v. 2007 drie plaatsen gewonnen. De LPI bedraagt vandaag 3,94/5. België scoort zeer goed op vlak van betrouwbaarheid van de zendingen en tracking & tracing mogelijkheden. Ook op vlak van kwaliteit en competentie van de logistieke dienstverlening scoort ons land erg goed. Een iets lagere score werd toegewezen aan de domeinen infrastructuur en douaneprocedures. Op het vlak van prijscompetitiviteit van internationale verzendingen scoren we eveneens zwakker.

3.2.3. Nood aan inhaalbeweging

Nu Vlaanderen haar nummer één positie kwijtgespeeld is, en de voorspellingen voor 2020 er evenmin gunstig uit zien, is het belangrijk voldoende te investeren in Logistiek Vlaanderen. Enkel zo kunnen we onze positie in Europa opnieuw versterken.

Ook de Vlaamse Regering wil de positie van Logistiek Vlaanderen versterken. De Vlaamse Regering is zich ten volle bewust van de economische betekenis van de logistieke sector voor Vlaanderen, en definieert logistiek dan ook als een speerpuntsector, waarbij eveneens aandacht uitgaat naar het aspect innovatie (innovatieve logistiek) als instrument om economische groei te bewerkstelligen.

3.3 Logistiek als speerpuntsector voor de Vlaamse Regering

Dat de Vlaamse Regering veel belang hecht aan innovatie en meer bepaald aan de logistieke sector, blijkt ondermeer uit het Vlaanderen in Actie Pact 2020.

De vorige Vlaamse Regering formuleerde met de visie Vlaanderen in Actie (VIA) de ambitie om als Vlaanderen tegen 2020 een topregio in Europa te zijn, zowel op economisch, ecologisch als sociaal vlak! Hiertoe werden zogenaamde 'doorbraken' geformuleerd, die de huidige Vlaamse Regering (2009 – 2014) wil concretiseren in tastbare projecten om de doelstellingen van het Pact 2020 te bereiken.

In het Pact 2020 wordt het belang van een daadkrachtig logistiek Vlaanderen bekrachtigd:

- **“Innovatiecentrum Vlaanderen”**
Vlaanderen wil volop kiezen voor innovatie. Men gelooft in de snelle ontwikkeling van innovatiespeerpunten in beloftevolle economische en technologische clusters waarin Vlaanderen sterk is. “Logistiek, transport en supply chain management” zijn één van de speerpunt domeinen waarop de overheid haar inspanningen voor innovatie wil focussen.
- **“Slimme draaischijf van Europa: slimme mobiliteit en logistiek”**
Vlaanderen wil tegen 2020 tot de top 5 van Europese logistieke regio's behoren. Belangrijke middelen hiervoor zijn o.m. infrastructuur, multimodale transferia en performante ICT ondersteuning. Men spreekt van slimme en duurzame mobiliteit omdat goederenverplaatsingen in 2020 zo veel mogelijk gebeuren met de meest duurzame modus voor het gewenste traject. Logistieke spelers hebben alle noodzakelijke informatie om hun goederenstromen optimaal in te plannen en op het gewenste tijdstip de gekozen bestemming te bereiken. Goederenstromen

* De Wereldbank definieert een land als een 'high income country' indien het BNP per hoofd in 2008 groter was dan of gelijk was aan \$11,906.





worden in 2020 met de laagste totale logistieke kost gerealiseerd. Daardoor wordt de ontwikkeling van duurzame logistieke activiteiten gestimuleerd mede dankzij het inzetten op innovatieve logistieke concepten en procesoptimalisaties.

Doorbraken die hieromtrent werden geformuleerd zijn de volgende: om van Vlaanderen een slimme draaischijf te maken, is het noodzakelijk om te investeren in de **waterwegen, havens en luchthavens**.

- Wat de **waterwegen** betreft moet er een dynamisch multimodaal vervoersmanagement uitgebouwd worden. Ook moet de bereikbaarheid via waterwegen vergroten en geïnvesteerd worden in laad- en losinfrastructuur. Daarnaast is het doel om bedrijven die langs de binnenwegen en spoorwegen gelegen zijn te clusteren, en om distributiecentra prioritair te clusteren langs multimodale knooppunten opdat de verdere uitsplitsing van goederenstromen naar het achterland meer per spoor en binnenvaart kan verlopen. Ook wordt de ontwikkeling van River Information Services voortgezet, voor een vlotte afhandeling van de binnenvaart in de Vlaamse havens.
- Wat de **havens** betreft, wordt gezorgd voor een optimalisatie en betere benutting van de infrastructuur en de ontsluiting van het hinterland van onze zeehavens en waterwegen. Ook moet er geïnvesteerd worden in haveninfrastructuur en mobiliteit, met het oog op een modal shift naar spoor en binnenvaart. Dit moet gepaard gaan met inspanningen voor zuinig ruimtegebruik.
- Wat de **luchthavens** betreft is het belangrijk deze economisch verder uit te bouwen door te investeren in de luchthaveninfrastructuur, veiligheid en -beveiliging om de vereiste ICAO-certificatie van de internationale poorten te behouden.

Met betrekking tot **“Logistiek en infrastructuur”** (Algemene doelstelling: een competitieve en duurzame economie) staan in het Pact 2020 volgende concrete doelstellingen geformuleerd:

- De economische poorten zijn in 2020 vlot bereikbaar via de verschillende transportmodi en via de verschillende transportdragers (zowel privaat als openbaar vervoer);
- Hiermee realiseren we in 2020 minder dan 5% verliesuren (op het totaal aantal gereden voertuiguren) op de hoofdwegen en beperken we de milieu-impact van het goederen- en personenvervoer;
- Hiertoe worden tegen 2020 missing links in het transportnetwerk (op de weg, water en het spoor) van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen weggewerkt;
- De vervoersstromen worden in 2020 dynamisch beheerd teneinde de beschikbare infrastructuur optimaal te gebruiken;
- Om logistieke activiteiten in 2020 maximaal te valoriseren, trekken we logistieke spelers aan die ten volle toegevoegde waarde en werkgelegenheid creëren.

Voormelde doelstellingen zijn vooral gericht op mobiliteitsaspecten. Dit is erg beperkend, gezien **logistiek precies veel meer is dan de noodzakelijke basisactiviteit transport**. Tot de logistieke sector behoren immers ook activiteiten van opslag en toegevoegde waarde logistiek. Daarnaast zijn ook ondersteunende activiteiten op het vlak van ketenregie, ICT, douane, e.d. van belang voor de logistieke sector. De doelstellingen (en bijhorende indicatoren) in het Pact 2020 betreffende “Logistiek en infrastructuur” zijn, ons inziens, dan ook te beperkt. De afwezigheid van concrete doelstellingen en targets op economisch vlak, waar de overheid wil staan met logistiek tegen 2020, is een **lacune**.

VIA maakt wel duidelijk te willen investeren in **Slimme Logistiek**: VIA zet in op slimme, duurzame en hoogwaardige logistieke activiteiten met hoge toegevoegde waarde.

- Optimalisatie van de totale logistieke keten, onder andere door de verschillende schakels binnen de keten beter op elkaar af te stemmen en retourstromen te optimaliseren.
- Onderzoek naar innovatieve concepten in logistiek, die concepten testen in pilootprojecten en de resultaten vertalen naar het toekomstig beleid.
- Het draagvlak voor duurzame logistiek bij de bevolking vergroten.
- Inzetten op milieuvriendelijke goederentransport.
- Experimenten voor de beleving in en naar stedelijke omgevingen.
- Onderzoeken in welke mate pijpleidingentransport de andere transportmodi kan ontlasten.





Met betrekking tot “**Innovatie**” (Algemene doelstelling: een competitieve en duurzame economie) staan in het Pact 2020 volgende concrete doelstellingen geformuleerd

- Vanuit een oogpunt van economische en maatschappelijke valorisatie besteedt Vlaanderen tegen 2014 3% van zijn BBP aan O&O. Het aandeel groeit verder na 2014.
- Dat uit zich in een verdubbeling (vanaf 2007) van de omzet uit nieuwe of verbeterde producten en diensten, een hogere vertegenwoordiging van de speerpunt domeinen, zoals ICT en gezondheidszorg, logistiek en een slim elektriciteitsnetwerk en een hoger aandeel werkenden in kennisintensieve sectoren tot op een gelijk niveau als de Europese topregio's.
- Ook het aantal patentaanvragen stijgt jaar op jaar. Innovatie wordt meer en beter verspreid over alle sectoren, bedrijfstypes en maatschappelijke geledingen, mede met het oog op het bevorderen van duurzame ontwikkeling.
- De overheidssteun voor eco-innovatie staat tegen 2020 op het niveau van de top vijf van de Europese regio's.

Echter uit deze doelstellingen blijkt dat het noodzakelijk is te investeren in innovatie, waaronder in logistiek, wat ook hier weer als speerpunt domein aangehaald wordt. Uit de indicatoren blijkt tevens dat het belangrijk is dat Vlaanderen voldoende innoverende bedrijven telt, een doelstelling die ondermeer bereikt kan worden door verdere innovatie in de logistiek.

Uit een recent rapport van het **Rekenhof** blijkt evenwel dat Vlaanderen wel een topregio wil worden, maar niet het nodige geld voor onderzoek en innovatie uittrekt om op het topt niveau te geraken.

Dat investeren in innovatie een noodzaak is om onze positie als (logistieke) topregio te versterken, is ook de mening van de **VWRI (Vlaamse Raad voor Wetenschap en Innovatie)**, opvolger van de Vlaamse Raad voor Wetenschapsbeleid (VRWB). De Vlaamse Raad voor Wetenschap en Innovatie werd opgericht bij decreet van 30 april 2009 als de Strategische Adviesraad voor de beleidsvelden wetenschap en innovatie.

De VRWI heeft ondermeer als taak om advies uit te brengen over het wetenschaps- en innovatiebeleid om de maatschappelijke ontwikkelingen te volgen en interpreteren en om advies uit te brengen over het gevoerde en het te voeren begrotingsbeleid op het vlak van het wetenschaps- en innovatiebeleid.

Vlaams minister van Innovatie Ingrid Lieten ziet een belangrijke rol weggelegd voor de VRWI om mee vorm te geven aan het strategisch **innovatiebeleid**, onder meer via het instellen en coördineren van innovatieregiegroepen.

Doel is om een strategische innovatieagenda voor de middellange termijn uit te tekenen. Deze bevat duidelijke **strategische en operationele doelstellingen**, meetindicatoren en een stappenplan om de maatschappelijke en economische uitdagingen in kwestie aan te pakken. De globale doelstelling is door het stimuleren van innovatie de verankering van economische activiteit met duurzame en gediversifieerde tewerkstelling in het Vlaamse Gewest te versterken.

De **toetscriteria** voor de gerichte innovatiestrategieën zijn:

1. Innovatie als hefboom voor duurzame, gediversifieerde tewerkstelling.
2. Economisch en maatschappelijk belang.
3. Inpassen en/of link met de speerpuntclusters regeerakkoord.
4. Integratie en consolidatie van het horizontaal innovatiebeleid en de gerichte innovatiestrategieën in een nieuw en coherent innovatiepact.

Eind 2009 gaf de VRWI aan dat verminderde investeringen in onderzoek en innovatie in 2009 en 2010 nefaste en onomkeerbare gevolgen zouden hebben voor de **concurrentiepositie** van Vlaanderen. **Investeringen** zijn nodig wil Vlaanderen een rol van betekenis spelen in de internationale context en de beoogde top 5 positie in Europa halen, zoals aangegeven in het Pact 2020.

De Raad wijst er op dat dit een collectieve verantwoordelijkheid is van de voltallige Vlaamse Regering. Toch stelt de Raad vast dat de sens of urgency uitblijft.





"Wetenschappelijk onderzoek en innovatie vormen de motor van de maatschappelijke vernieuwing die Vlaanderen aan de top moet brengen op economisch, ecologisch en sociaal vlak en die de welvaart en welzijn in Vlaanderen veilig moet stellen en versterken. Meer nog, de Raad riep de Vlaamse Regering op om precies in de huidige moeilijke tijden in de eerste plaats versneld te investeren in kennis en innovatie om zo de economische crisis op lange termijn het hoofd te bieden.

Toch wil de Vlaamse Regering besparen op het beleidsdomein Wetenschap en Innovatie: de totale 'eigenlijke' begroting wetenschap en innovatie in 2010 in absolute cijfers komt uit op exact hetzelfde niveau als in 2008, hetgeen in reële termen op een ernstige daling neer komt.

Voormelde besparingen staan haaks op de intenties verwoord in het Regeerakkoord, in het VIA-Actieplan en in de Septemberverklaring. Ook het Rekenhof merkte in zijn verslag aan het Vlaams Parlement van november 2009 op dat de neerwaartse bewegingen in de beleidskredieten wetenschap en innovatie niet stroken met de betrachting de Lissabondoelstelling voor onderzoek en ontwikkeling, zijnde 3% van het BBP, te halen.

Zowel het Rekenhof als de VRWI benadrukken de noodzaak van investeringen in innovatie: de noodzakelijke vernieuwing van ons economisch weefsel wordt namelijk gedreven door innovatie, gericht op duurzame groei, vergroening en maatschappelijke uitdagingen."

Rekening houdend met hetgeen voorafgaat kunnen we stellen dat, hoewel de Vlaamse regering logistiek weerhoudt en beschouwt als een speerpuntsector:

- De Pact 2020 doelstellingen te weinig logistiek gerelateerd zijn;
- Besparen op kennis en innovatie in de logistieke sector nefast is.

Conclusie

Met meer dan 9% van de totale toegevoegde waarde (BNP) en 8% van de tewerkstelling in Vlaanderen, toont de logistieke sector haar belang ruimschoots aan. Wanneer we logistiek Vlaanderen evenwel vergelijken met andere Europese regio's, blijkt dat onze topositie in gevaar is. Meer nog, in de 'forecast 2020' die C&W maakt, verliest Vlaanderen verder terrein.

Het geloof van de Vlaamse regering in logistiek blijkt uit het Pact 2020 waarbij logistiek als één van de zes speerpuntsectoren wordt gekwalificeerd. Echter, zowel de VVRI (Vlaamse Raad voor Wetenschap en Innovatie) als het Rekenhof stellen vast dat Vlaanderen wel een logistieke topregio wil worden doch niet de nodige middelen vrijmaakt om in kennis en innovatie te willen investeren. Net in moeilijke tijden dient in de eerste plaats versneld geïnvesteerd te worden in kennis en innovatie om zo de economische crisis op lange termijn het hoofd te bieden.







Hoofdstuk 4: Kwalitatieve inventaris van het logistieke landschap

De definitie van logistiek geeft tegelijkertijd de complexiteit en het integrerend karakter ervan aan. Logistiek is sterk verweven met tal van andere bedrijfsfuncties en domeinen zoals innovatie, mobiliteit, ruimte, economie, milieu en arbeid en tewerkstelling. Het is dan ook logisch dat er zeer veel initiatieven en actoren actief zijn in 'logistiek Vlaanderen'. In dit hoofdstuk worden de initiatieven, die verweven zijn met logistiek, zowel vanuit de overheid- als vanuit de privésector opgelijst en, waar nodig, toegelicht. ✓

4.1 Bevoegdheidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken

Deze portefeuille ressorteert onder de bevoegdheid van minister Hilde Crevits.

4.1.1. Flanders Logistics

Flanders Logistics vervult een coördinatiefunctie en wil optreden als centraal aanspreekpunt voor alle logistieke initiatieven in Vlaanderen. De koepel 'Flanders Logistics' wil een structuur zijn waar alle bestaande en toekomstige initiatieven op elkaar afgestemd worden, zonder afbreuk te doen aan de eigen sterktes van elk initiatief.

Bedoeling is het creëren van een synergie tussen de verschillende acties en projecten, zodat door kennisoverdracht en informatie-uitwisseling de nodige kruisbestuiving gerealiseerd kan worden tussen de verschillende pijlers. Binnen elke pijler vindt er gestructureerd overleg plaats tussen de bedrijfswereld en de overheid. Flanders Logistics steunt op de volgende vier logistieke pijlers:

- Flanders Land Logistics (FLL)
- Flanders Inland Shipping Network (FISN)
- Flanders Port Area (FPA)
- Flanders Air Network (FAN)

4.1.2. Steunpunt Goederenstromen

Voor de tweede generatie van het Programma Steunpunten voor Beleidsrelevant Onderzoek (2007-2011) legde de Vlaamse Regering 14 thema's vast waarvoor telkens één steunpunt werd erkend. De bepaling van deze thema's werd gestoeld op de beleidsdomeinen van de Vlaamse overheid. Eén van deze 14 thema's is het thema 'Mobiliteit en Openbare Werken'.

Het **Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken** omvat twee stromen omdat bleek dat sommige onderzoeksdomeinen moeilijk in één organisatorisch geheel te combineren waren. Het werd bijgevolg opgesplitst in 2 afzonderlijke Steunpunten: één Steunpunt rond Goederenstromen (Antwerpen), een tweede rond Verkeersveiligheid (Limburg).

Het Steunpunt Goederenstromen is verbonden aan de Universiteit Antwerpen en tracht haar kennis en expertise te bundelen om wetenschappelijk onderzoek uit te voeren ter ondersteuning van het Vlaamse mobiliteitsbeleid. Het kreeg voor een periode van vijf jaar een budget van 2,5 miljoen euro toegewezen.





Het Steunpunt Verkeersveiligheid in Diepenbeek is een consortium dat bestaat uit:

- U Hasselt (IMOB, Instituut voor Mobiliteit)
- VUB (vakgroepen MEKO en MOSI)
- PHL
- VITO (unit Energietechnologie)
- UGent (in onderaanneming)

Volgende initiatieven ressorteren eveneens onder de bevoegdheid mobiliteit en openbare werken en hebben een duidelijk raakvlak met logistiek.

4.1.3. Promotie Binnenvaart Vlaanderen (PBV)

PBV is een zelfstandige non-profitorganisatie, opgericht in 1992 en volledig gesubsidieerd door de Vlaamse overheid.

De organisatie heeft drie opdrachten:

- Commercieel gebruik van de waterweg stimuleren en faciliteren
- Recreatief gebruik van de waterweg stimuleren en faciliteren
- Promotiebureau Shortsea Shipping: promotie en informatie shortseamogelijkheden (www.sssbe.com)

4.1.4. Waterwegbeheerders Waterwegen & Zeekanaal nv en nv De Scheepvaart

W&Z nv beheert de bevaarbare waterwegen en heel wat gronden erlangs in het westen en het centrum van Vlaanderen; terwijl nv De Scheepvaart het Albertkanaal, de Kempense kanalen, de Schelde - Rijnverbinding en de Grensmaas beheert en exploiteert. Beide agentschappen zijn verbonden aan het Vlaams ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken.

De waterwegbeheerders zijn verantwoordelijk voor :

- Onderhoud van de infrastructuur en de bouw van nieuwe installaties
- Bediening van de sluizen en bruggen
- Commercialiseren van watergebonden gronden
- Afleveren van diverse vergunningen
- Promotie van de binnenvaart

Nv De Scheepvaart, Waterwegen & Zeekanaal nv, VOKA en UNIZO hebben in het kader van een samenwerkingsovereenkomst transportdeskundigen aangesteld die gratis ter beschikking staan van het bedrijfsleven. Ze staan bedrijven bij in hun zoektocht naar de mogelijkheden van de waterweg voor goederentransport en bij het realiseren van een modal shift naar de binnenvaart.

4.2 Bevoegdheidsdomein Innovatie

Deze portefeuille ressorteert onder bevoegdheid van minister Ingrid Lieten.

4.2.1. Het IWT (agentschap voor Innovatie door Wetenschap en Technologie)

Het IWT is een Vlaams overheidsagentschap met als opdracht innovatie in Vlaanderen te stimuleren en te ondersteunen. Dit gebeurt op verschillende manieren:

- Financiële steun
- Advies
- Coördinatie en netwerking
- Beleidsvoorbereiding





Het IWT hanteert tal van subsidiemogelijkheden. Enkele voorbeelden zijn KMO-innovatieprojecten, O&O bedrijfsprojecten, Strategisch Basisonderzoek en diverse VIS-financieringen (Regionale Innovatiestimulering, Competentiepolen, Collectief Onderzoek, Haalbaarheidsstudies en Samenwerkingsprojecten, Technologische Dienstverlening, Thematische Innovatiestimulering).

Een voorbeeld van dit laatste betreft de Vlaamse steun aan ITS Belgium (Intelligent Transport Systems), een ledenorganisatie die op ICT gebaseerde innovatie en samenwerking in transport en mobiliteit wil stimuleren. Naast de industrie, zijn ook de Vlaamse, Waalse, Brusselse en federale overheid actieve leden van ITS Belgium.

4.2.2. De competentiepolen

Competentiepolen zijn Vlaamse Innovatie Samenwerkingsverbanden (afgekort VIS) en hebben een duidelijk afgestemd programma van activiteiten met een **collectief en vraaggedreven karakter**, gericht op kenniscreatie en kennisdiffusie. Deze activiteiten moeten leiden tot daadwerkelijke economische innovatie.

De Vlaamse regering kent, op basis van het evaluatieadvies van het IWT, subsidies toe aan competentiepolen voor een duidelijk afgestemd programma van activiteiten met een collectief en vraaggedreven karakter, gericht op kenniscreatie en kennisdiffusie, inzonderheid naar KMO's binnen de doelgroep.

Er zijn heden in Vlaanderen acht competentiepolen die ressorteren onder het VIS Programma (zie bijlage 1 voor een overzicht van de competentiepolen).

De resultaten die voortvloeien uit collectieve projecten moeten op korte of lange termijn leiden tot een economische meerwaarde bij de bedrijven. Deze kan gerealiseerd worden door innovaties, nieuwe ontwikkelingen, optimalisatie van producten/processen of diensten en implementatie van de resultaten bij de doelgroepbedrijven. Daarnaast moeten collectieve onderzoeksresultaten gevaloriseerd worden voor en door een zo ruim mogelijke groep van bedrijven.

Collectief onderzoek legt - naast kenniscreatie/verwerving - ook het accent op concrete kennis- en technologietransfer met en door de doelgroepbedrijven zelf. Testcases, demonstraties, dry-runs in bedrijven kunnen ter validatie van de onderzoeksresultaten geïntegreerd worden in een project, zolang het collectief karakter van het onderzoek gewaarborgd blijft.

De projectresultaten moeten kunnen gevaloriseerd worden door een zo ruim mogelijke groep van bedrijven. Valorisatie is meer dan het verspreiden van de kennis; het houdt ook in dat de projectresultaten (op korte of lange termijn) effectief gebruikt worden door de bedrijven en/of organisaties uit de doelgroep.

Door minister Lieten werd aan professor Lagasse de opdracht gegeven om de haalbaarheid te onderzoeken van een geconsolideerd initiatief tussen 3 competentiepolen (VIL, VIM, Flanders Drive). Deze worden in onderstaande tabel even in kaart gebracht en vervolgens kort toegelicht. Voor een meer doorgedreven analyse van deze competentiepolen (leden, projecten, enz.) wordt verwezen naar de bijlagen 2, 3 en 4 van deze paper.

	VIL	VIM	Flanders Drive
Oprichting	2003	2006	2001
Oprichters	De industrie en de academische wereld	Consultants: Arkadis, Technum	De industrie: Agoria Vlaanderen, LMS International, Bekaert, Bosal, Tenecco, Sirris
Looptijd	09/2009-31/12/10	2006- 2010	2008-2011
Subsidie IWT	3.062 €	5.620 €	27.803 €
Begrotingslijn	EF 101	EF 101	EF 101
FTE's	14,6	9 (niet fulltime)	> 30
Leden	212	155*	170*
Doelgroep	Logistieke dienstverleners en verladers	Geen	Voertuigindustrie
Sector (S) – Horizontaal (H)	S	H	S

VIL (Vlaams Instituut voor de Logistiek)

Het VIL wil de logistieke sector in Vlaanderen duurzaam ondersteunen en versterken in haar competitiviteit. Het wil een platform zijn met concrete antwoorden op relevante logistieke vraagstukken uit het bedrijfsleven. Innovatie staat hierbij centraal. Bovendien stuwt het VIL de promotie van de Vlaamse logistiek en van de logistiek in Vlaanderen.

Het VIL richt zich op distributie- en productielogistiek. Hierbij wordt sinds 2009 gefocust op 3 domeinen:

- Supply Chain Organisatie: optimalisatie van goederenstromen, EDC's en warehousing en HR
- Supply Chain Intelligentie: beheer en opvolging van informatiestromen
- Supply Chain Beveiliging: integriteit en synchronisatie tussen goederen- en informatiestromen

VIM (Vlaams Instituut voor de Mobiliteit)

Het VIM richt zich op de domeinen goederenvervoer, infrastructuur en personenmobiliteit. Doelstelling is het verkeer van personen en goederen veiliger en duurzamer te maken. Bedrijven vinden bij het VIM ontwikkelingsmogelijkheden voor hun projectideeën in de vorm van financiële steun en projectcoördinatie.

Het VIM richt zich sedert vorig jaar binnen het domein goederenvervoer, infrastructuur en personenmobiliteit op 7 thema's, met name:

- Innovatieve verplaatsingssystemen en transportconcepten
- Slim reizen en transport
- Duurzame en toegankelijke steden
- Prijsmaatregelen

*Bron: Vlaamse Reguleerder voor de Mobiliteit Flanders Drive



- Mobiliteit van bedrijven
- Duurzame infrastructuur
- Mobiliteitsdata

Flanders Drive (Instituut voor de Automotive)

Flanders Drive richt zich op productinnovatie en, sinds 2005, ook op procesinnovatie voor productie- en assemblagebedrijven.

De focus bij Flanders Drive ligt op 4 domeinen:

- Active safety
- Lightweight materials
- Clean powertrains
- Manufacturing

4.3 Bevoegdheidsdomein Economie

Deze portefeuille ressorteert onder de bevoegdheid van **minister-president Kris Peeters**

4.3.1. Agentschap Ondernemen (AO)

Het Agentschap Ondernemen, onder voogdij van de minister bevoegd voor Economie, is ontstaan in 2009 bij de samsmelting van het Agentschap Economie en het Vlaams Agentschap Ondernemen (VLAO). Het Agentschap is een aanspreekpunt van de Vlaamse overheid voor ondernemers. Als ondernemer kan men er met tal van vragen terecht. Zo is het de taak van het Agentschap Ondernemen om ondernemers te begeleiden bij hun zoektocht doorheen de diverse steunmaatregelen van de overheid bij de uitbouw van een onderneming. Het gaat dan bijvoorbeeld om de KMO-portefeuille en investeringspremies zoals de ecologiepremie. Bovendien zijn er tal van initiatieven ingebed bij het AO:

POM - Provinciale Logistieke Platformen

Een Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij (POM) vormt het instrument waarmee elke provincie haar sociaal-economisch beleid uitvoert. Elke Vlaamse Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij heeft binnen haar structuur een 'Logistiek Platform' opgericht, in samenwerking met andere provinciale overheden en het bedrijfsleven. Ambitie van elk provinciaal Logistiek Platform is het verzekeren van de duurzame verankering van de logistieke sector. De POM's van alle Vlaamse provincies verenigen zich in het Inter POM Overleg Logistiek (IPOL), een informeel overlegorgaan waar ervaringen en best practices worden uitgewisseld. De bedoeling is dat IPOL de realisatie van de provinciegrensoverschrijdende aanbevelingen en acties zal coördineren.

Vlaams innovatiecentrum - Provinciale innovatiecentra

De missie van de provinciale innovatiecentra is het "sensibiliseren" van bedrijven om efficiënt en duurzaam te innoveren. Dit doen ze door bedrijfsverantwoordelijken te informeren, adviseren, begeleiden en faciliteren omtrent bedrijfs-specifieke innovatieprocessen en innovatietrajecten. De innovatiecentra worden gefinancierd door het IWT (bevoegdheidsdomein innovatie), maar zijn ingebed bij het Agentschap Ondernemen.



EFRO en INTERREG subsidies

Het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) subsidieert projecten die de ongelijkheden tussen regio's verminderen om op die manier bij te dragen tot de economische en sociale cohesie in de Europese Unie. Concreet wil men het concurrentievermogen, de werkgelegenheid en de aantrekkingskracht van de regio's verhogen. Voor de toekenning van de EFRO subsidies voor de periode 2007-2013 hanteert men vier prioriteiten, waaronder 'kennis-economie en innovatie'. In die periode stelt EFRO 201 miljoen euro ter beschikking voor projecten in heel Vlaanderen.

Onder de diverse INTERREG programma's worden Europese middelen toegekend voor grensoverschrijdende, transnationale of interregionale projecten. Zo krijgt de Grensregio Vlaanderen-Nederland binnen het INTERREG IV programma 94 miljoen euro ter beschikking voor de periode 2007-2013. Deze projecten kunnen zich situeren binnen diverse thema's, maar moeten vooral de ontwikkeling binnen de duurzaamheidsdriehoek economie-mens-milieu stimuleren. Ook hier behoort het bevorderen van kennis en innovatie tot de prioriteiten.

Vlaanderen verdeelt deze Europese gelden aan projecten die worden goedgekeurd door een stuurgroep. Deze stuurgroep is samengesteld uit de verantwoordelijke gedeputeerden van de verschillende provincies en een vertegenwoordiger van het Agentschap Ondernemen. Projecten die in aanmerking komen, worden maximaal tot 50% van de projectkost gesubsidieerd.

Het totale budget dat het Agentschap Ondernemen toekent aan logistieke projecten in de ruime zin van het woord bedraagt 24 miljoen euro (EFRO en Interreg).

4.3.2. Flanders Investment and Trade (F.I.T.)

De Vlaamse Regering investeert in het internationaal ondernemen via het F.I.T. De opdracht van dit agentschap bestaat uit het:

- Bevorderen van internationaal ondernemerschap van Vlaamse bedrijven, in het bijzonder de KMO's;
- Aantrekken van buitenlandse investeringen naar Vlaanderen;
- Aanbieden van een uitstekende dienstverlening aan Vlaamse en buitenlandse klanten.

Alle promotionele activiteiten rond logistiek worden toegewezen aan het F.I.T. In de periode 2003 – 2009 bestond er een exclusieve samenwerkingsovereenkomst tussen het FIT en het VIL, waarbij het VIL de promotie van Vlaanderen als logistieke topregio in het buitenland voor haar rekening nam, onder de vleugels van het FIT. Deze samenwerking werd niet verlengd omwille van budgettaire redenen.

Naast initiatieven, die we kunnen relateren aan bevoegdheidsdomeinen op Vlaams niveau, bestaan er uiteraard ook een heel aantal privé initiatieven, die het logistieke landschap in Vlaanderen kleuren. Hierbij denken we aan **werkgevers- en beroepsfederaties** die op hun beurt 'gevoed' worden door hun leden.

4.4 Ondernemersorganisaties

4.4.1. Voka

Voka is het Vlaams netwerk van ondernemingen, gevormd door het Vlaams Economisch Verbond en de Voka - Kamers van Koophandel. Voka beschikt over een studiedienst die visies, standpunten en acties ontwikkelt. De werkvelden van deze studiedienst omvatten de globale omgeving van de ondernemingen, zowel op regionaal, federaal als Europees vlak. Uiteraard omvat dit ook logistiek.

Het project **Flanders Smart Hub** werd goedgekeurd in 2008 en gaat uit van Voka Halle Vilvoorde. Het heeft volgende doelstellingen:

1. Samenwerking bevorderen tussen bedrijven, de kennisinstellingen en de overheid van de provincie Vlaams-Brabant rond innoverende projecten rond een aantal vooraf vastgelegde voor de regio strategische clusters





2. Een overzicht krijgen van alle initiatieven en spelers die rond innovatie in de hierboven beschreven clusters zijn ontstaan en deze spelers begeleiden in het tot stand brengen van business development in een één tot velen concept
3. De regio van Vlaams-Brabant en bij extensie de Vlaamse bedrijven en kennisinstellingen in Brussel op de internationale kaart zetten en pogingen ondersteunen om interessante buitenlandse investeerders aan te trekken rond de vooropgestelde clusters.

De financiële steun voor dit project is afkomstig van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO), Vlaanderen, de Provincie Vlaams-Brabant en de POM Vlaams-Brabant. Flanders Smart Hub wil de grondslagen leggen voor de transformatie van Vlaams-Brabant tot een Vlaamse en Europese topregio.

Het project rond het **“Vlaams Huis van de Logistiek”** is voortgevloeid uit de VOKA/VRWB cluster logistiek, die als doelstelling “Vlaanderen als topregio voor logistiek en supply chain management in 2020” vooropstelt. Het Huis van de Logistiek stelt een totaalbeeld voor: een overkoepelend platform om deze doelstelling te bereiken. Het concept, dat berust op samenwerking tussen de logistieke spelers werd gedragen door tal van actoren in de logistieke sector, inclusief de bedrijven, maar werd niet gefinaliseerd.

4.4.2. Unizo

Unizo, de Unie van Zelfstandige Ondernemers, verenigt ongeveer 85.000 ondernemingen, zelfstandigen, KMO's en vrije beroepen in Vlaanderen en Brussel. De ondernemersorganisatie wil de belangen van ondernemers behartigen bij de overheid, in de media, bij de publieke opinie en bij de andere sociale partners. Unizo geeft aan haar leden advies, informatie en organiseert opleidingen en netwerking. Ook het thema logistiek vormt hierbij een aandachtspunt. Unizo organiseert bijvoorbeeld een digitaal Kennisforum Distributie en levert instrumenten aan voor een lokaal distributiebeleid.

4.5 Beroepsfederaties

Hieronder volgt een niet-exhaustieve opsomming van beroepsfederaties en parastatale instellingen die betrekking hebben op logistiek en transport:

- FEBETRA (Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners)
- Transport en Logistiek Vlaanderen (Beroepsvereniging van Ondernemers in Transport en Logistiek)
- UPTR (Unie van Professionele Transporteurs en Logistieke ondernemers)
- ITLB (Instituut Wegtransport en Logistiek België)
- BITO (Belgisch Instituut voor Transport Organisatoren)
- ACMAB (Air Managers Association of Belgium)
- SCALE (Stakeholders Committee for Airport Logistics and Economy)
- Vlaamse Havenvereniging
- OTM (Organisatie van Traffic Managers)
- Fedis (Belgische Federatie van de Distributie)
- BCA (Belgian Courier Association)
- BELTOP (Belgian Transport Operators)
- CEB (Confederatie der Expéditeurs van België)
- VEA (Vereniging voor Expeditie, Logistiek en Goederenbelangen van Antwerpen)
- VLV (Vlaams Logistiek Verbond)
- KVGB (Koninklijke Vereniging der Goederen Behandelaars)
- ABAS (Beroepsvereniging van de Antwerpse Stouwerij- en Havenbedrijven)
- Alfaport Antwerpen
- VIB (Vereniging voor Inkoop- en Bedrijfslogistiek)



- ABCAL (Association Belge des Cadres d'Achat et de la Logistique)
- PICS (Belgian Society for Integrated Logistics Management)
- ITB (Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren)
- BFTB (Belgische Federatie van Transportorganisatoren in Binnenvaart)

Op te merken is dat er tevens een verwevenheid bestaat tussen de logistieke sector en andere structuren die direct gelinkt zijn aan een andere sector of sectoroverkoepelend zijn, maar duidelijk raakvlakken met logistiek kennen. Hierbij denken we o.m. aan sectorfederaties als Agoria en Essenscia om er maar twee vooraanstaande te noemen.

Daarnaast zien we ook interesse voor logistieke projecten bij de zogenaamde Strategische Onderzoekscentra als IBBT (Instituut voor Breedbandtechnologie), VITO (Vlaams Instituut voor Technologisch Onderzoek) en IMEC (Instituut voor Micro-elektronica). Ook naar de SERV met onder haar koepel de Vlaamse Havencommissie, de Vlaamse lucht-havencommissie en de Mobiliteitsraad Vlaanderen zou in deze context verwezen kunnen worden.

Een volledige opsomming is onmogelijk omdat logistiek verweven is met de ganse economie, zoals vermeld in hoofdstuk 2. Deze verwevenheid geeft wel opnieuw het belang van de sector aan.

4.6 Kennisinstellingen

Er zijn in Vlaanderen heel wat universiteiten en hoge scholen die aandacht besteden aan logistiek.

Hieronder treft u een overzicht aan.

KUL Faculteit Toegepaste Economische Wetenschappen Onderzoeksgroep Bedrijfseconomie en Strategie	Macro-economische studies – distributie en logistiek
KUL Faculteit Toegepaste Economische Wetenschappen Onderzoeksgroep Productie en Logistiek (Research Center for Operations Management)	Operations Research – voorraadbeheer, planning and control, reverse logistics, warehouse design and mgmt, MRP, ERP, JIT, APC, TOC,
KUL Faculteit Economische Wetenschappen Centrum voor Economische Studiën	Transporteconomie, prijsmodellen
KUL Faculteit Toegepaste Wetenschappen Centrum voor Industrieel Beleid (CIB)	Transport & Logistics Operations Research, Healthcare Logistics, Multimodal transportation, Reverse Logistics, routing and scheduling, Life Cycle Engineering
KUL Faculteit Toegepaste Wetenschappen Centrum voor Industrieel Beleid (CIB) – Verkeerskunde	Verkeersmodellering, Reistijdvoorspelling, Dynamisch verkeersmanagement, intelligente transportsystemen, transport netwerken



KUL Faculteit Toegepaste Wetenschappen Computerwetenschappen - Distrinet	Open, distributed object support platforms for advanced applications: internet of things, logistics chain
KUL Faculteit Toegepaste Wetenschappen Elektrotechniek (ESAT)- COSIC	e-Security, RFID
KUL Faculteit Toegepaste Wetenschappen Departement Architectuur, stedenbouw en ruimtelijke ordening (ASRO)	Planologie Stedelijke ontwikkeling
KUL Katholieke Universiteit Leuven Faculteit Wetenschappen GEO-instituut	Economische geografie, regionale ontwikkeling
KUL Groep Wetenschap en Technologie Leuven Sustainable Earth	Duurzaam transport
Hogeschool Gent	Bachelor in bedrijfsmanagement : Afstudeerrichting logistiek management
Vlerick Leuven Gent Management School Productie, supply chain en logistiek management	Supply Chain Management Logistics Warehouses Operations Planning Sustainability
Universiteit Hasselt (UH) Faculteit TEW Instituut voor Mobiliteit (IMOB)	Operations Research Verkeersmodellen Transportgeografie
Provinciale Hogeschool Limburg (PHL) Departement LOG-IC	Logistieke ICT Multimodaliteit Goederenstromen
Groep T Hogeschool	Spare Parts, Stadsdistributie, Milieuvriendelijke aandrijvingen
Katholieke Hogeschool Sint-Lieven Vakgroep IT	(formele) modellen, mobiliteit, routing, pickup & delivery, weight & balance van containers, packing, agententechnologie, modellen, algoritmen en simulaties voor logistiek, transport, supply chain management
Katholieke Hogeschool Zuid-West Vlaanderen, KATHO Logistieke Innovatie en Kenniscirculatie	Logistiek Management
XIOS Hogeschool	Verpakkingstechnologie
Katholieke Hogeschool Limburg (KHLIM)	Bachelor Logistiek Management
Katholieke Hogeschool Kempen	Bachelor in de logistiek





Vrije Universiteit Brussel MOBI: Mobility and automotive technology research group Vakgroep MOSI-T	Mobiliteitsbeleid Transportinfrastructuur Intermodaal vervoer
ETEC - Elektrotechniek en Energietechniek	Technologie-verkeersveiligheid Energie-efficiënte en milieuvriendelijke aandrijvingen, technologie-assessment van transport
ETRO - Departement Elektronica en Informatieverwerking	Monitoring van supply-chainmanagementsystemen, End-to-end traceerbaarheid
HU Brussel Centrum voor Modelleren en Simulatie (CMS)	Factory and Supply Chain Management
Centrum voor Praktijkgebaseerd Onderzoek en Dienstverlening (PRAGODI) - Handelswetenschappen & Bedrijfskunde	Logistiek
Universiteit Antwerpen Transport en Ruimtelijke Economie	Transporteconomie Goederenstromen Infrastructuur Haven Regionale planning
Universiteit Antwerpen Institute of Transport and Maritime Management (IT-MMA)	Multimodaliteit Goederenstromen
Karel de Grote Hogeschool	Logistiek Management
Artesis Hogeschool	Logistiek Management
Universiteit Gent Faculteit Wetenschappen Departement Geografie – Sociale en economische geografie	Transporteconomie en transportgeografie
Universiteit Gent Faculteit Toegepaste Wetenschappen Vakgroep Civiele Techniek Instituut voor Duurzame Mobiliteit (IDM)	Logistiek en Mobiliteit 'Ruimtelijke' mobiliteit
Universiteit Gent Faculteit Toegepaste Wetenschappen Vakgroep Technische Bedrijfsvoering	Multimodaliteit Goederenstromen





Conclusie

De veelheid aan initiatieven en actoren in 'logistiek Vlaanderen', zowel vanuit de overheid- als vanuit de privésector, toont de versnippering van het logistieke landschap. Dit resulteert onvermijdelijk in overlappings qua activiteiten en doelgroepen, wat het rendement van de geleverde inspanningen niet ten goede komt. Het bos is door de bomen niet meer te zien.

Logisch besluit is dan ook dat deze verschillende initiatieven en actoren (her)bekeken en geëvalueerd moeten worden. Men dient na te gaan hoe deze initiatieven elkaar kunnen aanvullen in plaats van elkaar te overlappen.





Hoofdstuk 5: Kwantitatieve inventaris van het logistieke landschap

In dit hoofdstuk willen we aan de hand van cijfermateriaal het belang van de logistieke sector voor de Vlaamse economie in kaart brengen, zowel vanuit het oogpunt van tewerkstelling als vanuit het oogpunt van investeringen. Daar waar mogelijk zullen de cijfers worden vergeleken met dezelfde cijfers voor 2 andere strategische sectoren voor Vlaanderen namelijk de chemie en de automotive.

5.1. Overheidssubsidies voor de logistieke actoren

Gezien de versnippering van het logistieke landschap, als beschreven in hoofdstuk 4, hoeft het niet te verwonderen dat ook de overheidsmiddelen ter ondersteuning van de logistieke sector vanuit verschillende beleidsdomeinen komen.

Hiervan een totaalplaatje maken is onmogelijk omdat dan ook de budgetten van vzw's als Promotie Binnenvaart Vlaanderen, volledig gefinancierd door de Vlaamse overheid, of de projectmiddelen van Flanders Logistics/MOW in rekening gebracht moet worden. Aangezien deze budgetten ons niet bekend zijn, beperken wij ons in de telling tot de mensen en organisaties die reeksreeks gesubsidieerd worden om van de logistieke sector in Vlaanderen een topregio te maken door middel van kennisopbouw en projecten. Een dergelijke analyse laat toe het VIL-budget te kaderen in de totaliteit van overheidsmiddelen.

5.1.1. Budget vanuit de portefeuille Economie

Het grootste budget is zonder meer afkomstig van het **Agentschap Ondernemen**. Het Interreg en EFRO-budget van het AO voor projecten die betrekking hebben op logistiek in de ruime zin van het woord bedraagt maar liefst **24 miljoen Euro**. Het gros van deze som gaat naar grote Interregprojecten (bv ingediend door Waterwegen en Zeekanaal).

Wat ook grotendeels uit deze pot komt zijn de aan de POM's en de Provinciale Logistieke Platformen toegewezen middelen.

Hieronder volgt een overzichtstabel met de aan de logistieke platformen toegewezen EFRO middelen.

1) EFRO-project 386
Interpom Project Logistiek

		2009	2010
Investeringskosten		7.000	7.000
2.000€ x 3 + 1.000€			
Personeelskosten - jaar		389.000	389.000
• Limburg	190.000		
• Vlaams-Brabant	75.000		
• Oost-Vlaanderen	66.000		
• Antwerpen	58.000		
Werkingskosten - jaar		63.625	63.625
• Limburg	20.000		
• Vlaams-Brabant	10.500		
• Oost-Vlaanderen	13.125		
• Antwerpen	20.000		
Erelonen / promotie - jaar		478.000	478.000
• Limburg	40.000		
• Vlaams-Brabant	116.000		
• Oost-Vlaanderen	160.000		
• Antwerpen	162.000		
Overhead - jaar		44.000	44.000
• Limburg	12.000		
• Vlaams-Brabant	12.500		
• Oost-Vlaanderen	7.500		
• Antwerpen	12.000		
TOTAAL		981.625	981.625

2) EFRO-project 501
Logistiek Platform West-Poort - Materiële component

	2009	2010
Investeringskosten	670.100	102.020
Personeelskosten	0	0
Werkingskosten	0	0
Erelonen & promotie	1.980	5.900
Overhead	0	0
TOTAAL	672.080	107.920

3) EFRO-project 176 Logistiek Platform West-Poort – Immateriële Component

	2009	2010
Investeringskosten	2.500	0
Personeelskosten	0	0
Werkingskosten	5.000	5.000
Erelonen & promotie	162.000 50.000	240.000 70.000
Overhead	750	750
TOTAAL	220.250	315.750

Voor de 5 POM's, die in totaal 10 VTE's tewerkstellen, levert dit een overheidsbudget op van **3.279.250 Euro** voor een periode van 2 jaar.

5.1.2 Budget vanuit de portefeuille Mobiliteit & Openbare Werken

Het Steunpunt Goederenstromen wordt gesubsidieerd door de minister bevoegd voor innovatie doch ressorteert onder de minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken.

	Aantal VTE	Personeelskost	Werkingskost	Totaal	Periode
Steunpunt Goederenstromen	9 VTE	2.250.000 €	250.000 €	2.5 mio €	5 jaar

5.1.3 Budget vanuit de portefeuille Innovatie

Binnen het O&O-programma verstrekt het IWT, wiens budget komt uit de portefeuille innovatie, steun aan logistieke projecten. Hoeveel middelen op jaarbasis uitbetaald worden voor deze logistieke projecten, is niet bekend. Indien gewenst kan aan het IWT gevraagd worden om hierover een analyse te verrichten.

Wel gekend zijn de middelen die door het IWT uitbetaald worden aan de competentiepolen VIL en VIM vanuit de portefeuille innovatie.

In principe zou tussen beide competentiepolen geen overlapping mogen zijn gezien het VIL focust op logistiek en het VIM op mobiliteit. Uit de analyse van de projecten (zie bijlag 2) blijkt evenwel dat het VIM beslist heeft ook innovatieve transportconcepten tot haar bevoegdheidsdomein te rekenen, waardoor een overlapping ontstaat met de VIL activiteiten in het domein van de optimalisering van goederenstromen. Indien we het aantal medewerkers bij het VIM (6 voltijdse en 3 halftijdse) die focussen op logistiek inschatten op 3 VTE's en ook van de algemene uitgaven 1/3 nemen (voor verbandresultatenwerking 2009 VIM), dan geeft dit volgende vergelijking:

	Aantal VTE	Personeelskost	Werkingskost	Totaal	Periode
VIL	14,6 VTE	1.600.000 €	2.255.000 €	3.062.000 €	16 maanden
VIM	3 VTE	462.000 €	415.127 €	877.127 €	12 maanden
TOTAAL	17,6 VTE	2.062.000 €	2.670.127	3.939.127 €	

Samengevat kan gesteld worden dat de 'gesubsidieerde' headcount vanuit verschillende overheidsdomeinen 36,6 VTE's bedraagt en een budget vertegenwoordigt van 5.313.252 € op jaarbasis. Indien we hieraan het saldo van 21 miljoen Euro toevoegen aan Interreg en EFRO middelen geeft dit een totaal van meer dan 25 miljoen Euro/jaar voor de logistieke sector in de ruime zin van het woord.

5.2. Tewerkstelling in de logistieke sector

De logistiek sector is een belangrijke sector qua tewerkstelling in Vlaanderen. Exacte cijfers zijn evenwel moeilijk te geven gezien er verschillende methoden gehanteerd worden om de tewerkstelling te berekenen. Sommigen baseren zich op de NACE-codes (bv NBB), anderen verkiezen zich te baseren op de functiecodes (bv Randstad, VDAB) omdat in de NACE-codes ook de overheidsbedrijven (Post, NMBS) begrepen zijn, nog anderen hanteren de RZS cijfers als basis.

Uit de achtergrondpaper 'Sociaaleconomische situering van vervoer en logistiek in Vlaanderen' (MORA, Mobiliteitsraad van Vlaanderen) werden de hiernavolgende cijfers overgenomen.

De meest recente cijfers voor Vlaanderen – tot 2008 – zijn afkomstig van de RSZ. De vervoersector wordt hierbij in brede zin beschouwd.

Loontrekkende tewerkstelling in Vlaanderen naar activiteitstak						
	2003	2004	2005	2006	2007	2008
totaal Vlaanderen	1.944.138	1.966.136	1.992.293	2.014.451	2.045.049	2.083.523
vervoer, opslag en telecommunicatie (vervoer, opslag, vervoersondersteunende activiteiten, posten, koeriers + telecommunicatie)	159.093	160.725	160.871	162.136	162.777	160.421
vervaardiging van transportmiddelen	51.083	48.940	48.523	48.492	48.860	42.055

bron: RSZ

Met ruim 160.000 werknemers heeft de sector een aandeel van bijna 8% in de totale tewerkstelling in Vlaanderen.

5.2.1. Gemiddeld ruimtegebruik per werknemer

De logistieke sector wordt vaak beschouwd als een sector van transport en magazijnen, m.a.w. als een ruimte absorberende sector. Terecht of een misvatting?

AANTAL M² PER WERKNEMER in de logistieke sector		
Logistiek (opslag)	Logistiek (distributie)	Value Added Logistics
1350	500	200
Automotive	Basischemie	Eindchemie/kunststoffen
200-250	1035	230

bron: Buck Consultants



Via een vergelijking van de tewerkstelling per m² in de logistieke sector met twee andere strategische sectoren voor Vlaanderen namelijk automotive en chemie, kunnen interessante conclusies getrokken worden met betrekking tot het gemiddeld ruimtegebruik per logistieke werknemer.

Allereerst dient hierbij opgemerkt dat, net zoals in de chemische sector, de aard van de activiteiten sterk bepalend zijn voor het ruimtegebruik per werknemer. Waar de logistiek zich louter beperkt tot opslag en handling mag duidelijk zijn dat het aantal werknemers per m² gering is.

Met uitzondering wellicht van de opslag van voorraden in de productiebedrijven, verdwijnt het loutere opslag- en handling gebeuren sinds een tiental jaren meer en meer uit het logistieke landschap. Ook omwille van het feit dat de eigenlijke opslag voor een logistieke dienstverlener niet meer rendabel is, kan gesteld worden dat deze vorm van logistiek op dit ogenblik in Vlaanderen nauwelijks nog kan teruggevonden worden en dat naast opslag ook crossdocking-, picking-, of andere toegevoegde waarde activiteiten zullen worden uitgevoerd.

Het cijfer van 1350 m² per werknemer is bijgevolg niet meer representatief voor de sector.

Het gemiddeld ruimtegebruik per werknemer zal zich eerder tussen de 200 en de 500 m² per werknemer situeren. Hiermee scoort de logistieke sector even goed en zelfs nog beter dan de automotive en de chemie, zeker wanneer we enkel kijken naar toegevoegde waarde activiteiten. Voor de toegevoegde waarde activiteiten scoort de logistieke sector met **200 m²/werknemer** het best.

5.2.2. Instroom in de logistieke sector*

1. De Vlaamse arbeidsmarkt.

De Vlaamse arbeidsmarkt telt in totaal een 2.800.000 beroepsactieve personen met leeftijd tussen 15 en 64 jaar (studiedienst Vlaamse Regering, 2007). Onder de beroepsactieve bevolking worden zowel de werkenden als de niet-werkende werkzoekenden (NWWZ) gerekend. Voor Vlaanderen vertegenwoordigt de groep werkenden 94% (2.632.000 personen) en de groep niet-werkende werkzoekenden 6% (168.000 personen).

De logistieke sector stond in België in 2005 voor 8% van de tewerkstelling, namelijk voor 210.000 arbeidsplaatsen (NBB, 2008).

Onderstaande tabel geeft een schets van de Vlaamse arbeidsmarkt (Steunpunt WSE, 2007). De gegevens betreffende de magazijnvloer in de rechterkolom zijn afkomstig van het voorliggende VIL onderzoek. Deze voorstelling maakt de overeenkomsten en verschillen tussen de gemiddelde tewerkstelling en deze in de operationele logistiek onmiddellijk duidelijk.

* Dit hoofdstuk is gebaseerd op de VIL-publicatie "Efficiente tewerkstelling op de magazijnvloer", VIL 2009



Tewerkstelling op de Vlaamse arbeidsmarkt en de magazijnvloer					
		Arbeidsmarkt			Magazijnvloer
Geslacht	Vrouw	45%			23%
	Man	55%			77%
		Werkende	NWWZ	TOTAAL	
Leeftijd	15 – 24 jaar	252.698	36.843	10%	17%
	25 – 34 jaar	641.082	40.633	24%	26%
	35 – 44 jaar	780.438	37.180	29%	22%
	45 – 54 jaar	706.709	49.675	27%	35%
	55 – 64 jaar	283.356	16.038	10%	
	Totaal	2.664.283	180.369		
	Algemeen totaal	2.844.652 beroepsactieve			

Bron arbeidsmarkt: Nieuwpunt WSE (2007)

Bron magazijnvloer: Onderzoek VIL (2010)

Met een tewerkstelling van 17% uit de groep 15 tot 24 jarigen slaagt de logistieke sector er meer dan gemiddeld in om **jongeren** aan te werven. Deze groep behoort dan ook tot de traditionele visvijver van de sector. Toch moeten blijvend inspanningen gedaan worden om logistiek voldoende aantrekkelijk voor te stellen en jongeren te boeien.

Meer dan de helft van de beroepsbevolking, namelijk 53% is tussen 25 en 45 jaar. Op de magazijnvloer ligt het percentage van deze leeftijdscategorie 5% lager, met name op 48%. Het segment 45-plussers is bij de VIL-respondenten door 35% vertegenwoordigd, wat eveneens een weinig onder het gemiddelde ligt van de totale Vlaamse arbeidsmarkt.

Een andere belangrijke karakteristiek van de arbeidsmarkt is de scholingsgraad. **Laaggeschoolde personen** hebben een diploma 2de graad secundair onderwijs, diploma deeltijds beroepssecundair of een diploma van leertijd. Zij vertegenwoordigen 25% van de Vlaamse arbeidsmarkt. Middelgeschoolde personen (40% van de arbeidsmarkt), hebben een diploma 3de graad secundair onderwijs. Hooggeschoolden (35% arbeidsmarkt) beschikken over een diploma hoger onderwijs.

Onderstaande tabel geeft de samenstelling van de totale arbeidsmarkt, en deze van de niet-werkende werkzoekenden, uitgesplitst volgens de scholingsgraad. Hieruit blijkt duidelijk dat de vertegenwoordiging van laaggeschoolden veel hoger ligt bij de NWWZ dan gemiddeld op de arbeidsmarkt. Voor deze groep laaggeschoolden blijft de operationele magazijnomgeving een interessante arbeidsmarkt.

Opleidingsniveau arbeidsmarkt	Laaggeschoold	25%
	Middelgeschoold	40%
	Hooggeschoold	35%
Opleidingsniveau NWWZ	Laaggeschoold	53%
	Middelgeschoold	34%
	Hooggeschoold	13%

Bron: Tijdschrift voor de Arbeidsmarkt (2010)

Bron: Opleidingsniveau: Departement WSE en VDAB, april 2010



2. Het segment van de 50-plussers

De groep 50-plussers vormt een sterk groeiend segment. Naar de logistieke tewerkstelling toe, is binnen dit segment vooral het aandeel van de beroepsactieve 50-plussers belangrijk, met andere woorden zij die tewerkgesteld zijn of een tewerkstelling zoeken. Gezien de vergrijzing van de bevolking moet het actieve deel binnen deze leeftijdscategorie naar de toekomst gewoonweg toenemen. Bedrijven moeten zich meer bewust zijn van de noodzaak om 50-plussers te laten instromen.

Uit de diepte-interviews blijkt dat logistieke bedrijven de vergrijzing niet zien als een dreigend probleem en dat deze verandering in de arbeidsmarkt hen weinig bezig houdt. De enquête leert bovendien dat de 50-plussers in de logistieke sector vandaag iets minder sterk vertegenwoordigd zijn dan op de globale arbeidsmarkt (-2%). Deze groep 50-plussers kan nochtans mee bijdragen om de invulling van vacatures in de toekomst te versoepelen.

De sterkten van de groep 50 tot 64-jarigen is zeker de ruime bagage aan kennis en vaardigheden die in een logistieke omgeving goed kan worden ingezet. Deze medewerkers kunnen opgesteld worden als 'peter' of 'meter' om nieuwe werkrachten te begeleiden en te ondersteunen. Op die manier wordt hun ervaring duidelijk onderkend en wordt de overdracht van hun kennis bewerkstelligd. Door hun kennis kunnen ze ook zeer zelfstandig werken. Hun ervaring en maturiteit brengt rust op de magazijnvloer. Bovendien kunnen ondernemingen bij de aanwerving van 50-plussers aanspraak maken op heel wat fiscale voordelen.

Niet enkel de instroom van 50-plussers moet vergroot worden. Werkgevers moeten ook een bewust en actief beleid voeren om oudere werknemers langer te behouden in de organisatie. Zij moeten dit segment een duidelijke plaats geven in de doelgroep, waarbij ingespeeld wordt op hun specifieke noden (arbeidsduurvermindering, ergonomie, enzovoort).

Uit een Nederlandse studie van Tempo Team (Flexibel omgaan met een veranderende arbeidsmarkt, 2008) blijkt tevens dat 50-plussers de logistieke sector aangeven als favoriete branche om in te werken. In vele opzichten vormt dit segment bijgevolg een aantrekkelijke visvijver.

3. Vrouwen op de logistieke arbeidsmarkt

Een tweede visvijver die door de logistieke sector onvoldoende wordt bewerkt en bereikt, is deze van de vrouwelijke arbeidskrachten. Bij de vrouwelijke werkzoekenden is 19% jonger dan 25 jaar en 86% laag- of middengeschouwd. Deze karakteristieken maken de groep vrouwelijke arbeidskrachten tot een zeer interessante doelgroep om met de logistiek te laten kennismaken.

De verhouding vrouwen/mannen in de totale actieve beroepsbevolking - werkenden + NWWZ - ligt op 45/55. Uit het VIL onderzoek blijkt dat deze verhouding op de magazijnvloer herleid wordt tot 23/77. Internationale studies (European Transport Federation, Europhia Consulting) leveren gelijkaardige cijfers op. Dit betekent een duidelijke ondervetgenwoordiging van vrouwen in de (operationele) logistiek. Andersom kan gesteld worden dat dit segment nog heel wat potentieel herbergt voor een toenemende instroom.

Uit de diepte-interviews blijkt dat vrouwen heel wat toegevoegde waarde brengen in de operationele logistiek. Door het zorgvuldige en nauwkeurige werk geven zij een gepast antwoord aan de hoge kwaliteitseisen. Zij brengen de nodige concentratie op bij repetitief werk. Als hef- of reachtruck bestuurder leggen ze de vereiste voorzichtigheid aan de dag en respecteren zij de veiligheidsvoorschriften. Bovendien geven een aantal logistieke bedrijven aan dat gemengde teams evenwichtiger functioneren en betere resultaten neerzetten.

Het is dus voor bedrijven zowel kwantitatief als kwalitatief interessant om vrouwelijke arbeidskrachten te bereiken en te betrekken in de operationele werking van de logistiek. Een aantal bedrijven heeft dan ook al resoluut gekozen voor een vrouwvriendelijk beleid, om deze instroom ook effectief te realiseren. Aangepaste sanitaire infrastructuur, aandacht voor ergonomie en een aangename werksfeer vormen hier onderdelen van. Indien de tewerkstelling van vrouwelijk magazijnpersoneel nieuw is voor de omgeving, kan dit best expliciet ondersteund worden door het management en opgestart worden met meerdere vrouwen tegelijk. Deze vorm van introductie illustreert de bewuste beleidskeuze.





4. Allochtonen in de logistieke arbeidsmarkt

Een allochtoon wordt gedefinieerd als een persoon met een nationaliteit, verschillend van deze van de Europese Unie (een kleurrijke werkvloer, VDAB-Cahier). Deze definitie is dus totaal verschillend van de definitie niet-Belg, wat belangrijke consequenties heeft voor het in kaart gebrachte potentieel van de beoogde doelgroep.

Zo houden de cijfers geen rekening met de instroom van arbeidskrachten uit Oost-Europa. Sinds 1 mei 2009 is het vrij verkeer van werknemers binnen de Europese Unie nochtans erg versoepeld. De beperkingen die van toepassing waren voor werknemers afkomstig uit de 8 landen die op 1 mei 2004 tot de Europese Unie zijn toegetreden, zijn immers niet meer verlengd. De desbetreffende landen waarvan onderdanen geen arbeidsvergunning meer moeten aanvragen om in België te werken zijn Polen, Hongarije, Tsjechië, Slowakije, Letland, Litouwen, Estland en Slovenië. Ook deze groep biedt heel wat potentieel voor de operationele logistiek, maar wordt in het cijfermateriaal niet tot de allochtonen gerekend. Wel vertoont deze groep inzake problematiek en benadering, voor de werkgever heel wat gelijkenissen.

Dat een basiskennis van het Nederlands essentieel is voor een veilige afhandeling van de magazijnactiviteiten, zal niemand ontkennen. Een Nederlandstalige opleiding en kennismaking met de specifieke bedrijfsterminologie zijn noodzakelijk te nemen stappen op weg naar een tewerkstelling. Toch bestaan hiernaast nog een aantal vooroordelen ten opzichte van deze doelgroep. Dit is vaak een gemiste kans, want de toegevoegde waarde van allochtoon talent is ondertussen in de logistiek al lang bewezen. Bovendien geeft ook deze groep in de Tempo-team studie aan de logistieke sector tot de top 3 van de favoriete branches te rekenen.

Werkgevers geven bovendien aan dat er een direct en positief verband is tussen een cultureel diverse werknemerspopulatie en het innovatieve vermogen van een organisatie. Diversiteit draagt bij tot een ruimere verscheidenheid van ideeën, invalshoeken, vaardigheden en oplossend vermogen binnen de organisatie. Het stimuleert tevens de creativiteit van de medewerkers. Daartegenover staat de verhoogde complexiteit waar de teamleiders en managers dienen mee om te gaan.

Voor het aantrekken van allochtone medewerkers is de aanwezigheid van een diverse personeelssamenstelling belangrijk. Werk maken van een verhoogde diversiteit binnen de organisatie lukt niet op korte termijn. Toch kan dit versneld worden door in de bedrijfscommunicatie en op de website, naast autochtonen ook voldoende allochtonen in beeld te brengen. Herkenning en identificatie spelen een belangrijke rol voor het bedrijfsimago en de beeldvorming naar potentiële werknemers.

5. Werkkrachten in beschutte werkplaatsen

Vlaanderen telt 68 erkende beschutte werkplaatsen die werk bieden aan 14.000 medewerkers. Hier werken voornamelijk anders validen, maar ook langdurige werklozen zijn er aan de slag.

Eenvoudige manuele toegevoegde waarde activiteiten als labelen, etikettering, herverpakken en vullen van displays kunnen door deze medewerkers perfect worden uitgevoerd. Naast deze manuele handelingen stellen een aantal beschutte werkplaatsen ook magazijn capaciteit ter beschikking om orders verzendklaar te maken. De uitvoering van deze activiteiten hoeft niet noodzakelijk op de site van de beschutte werkplaats te gebeuren, maar kan ook op de magazijnvloer van de opdrachtgever plaats vinden. De logistieke sector doet vandaag meer dan andere sectoren beroep op de diensten van beschutte werkplaatsen.



5.3. Investerings en groei in de logistieke sector

Investerings geven een indicatie van het geloof van de bedrijven in de toekomst van een land of regio. Teneinde dit geloof van bedrijven uit de logistieke sector te onderstrepen maken we in dit hoofdstuk opnieuw de vergelijking met de chemische en de automotive sector in Vlaanderen.

Logistieke sector	M ²	2007	2008	2009	2010YTD	TOTAAL
Uitbreiding	Antwerpen			44.373		44.373
Nieuw	Antwerpen	135.499	186.170	143.521	97.080	562.270
	Limburg	13.051	57.109	60.869		131.029
	Oost-Vlaanderen	20.100	11.984	50.550	24.450	107.084
	Vlaams-Brabant	77.136	31.000	28.000	35.857	171.993
	West-Vlaanderen		18.000			18.000
TOTAAL		245.786	304.263	327.313	157.387	1.034.749

Bron: Cushman & Wakefield 2010

Uit deze tabel blijkt duidelijk dat de investeringen in de logistieke sector niet zijn stilgevallen tengevolge van de economische crisis maar integendeel verder zijn toegenomen en in 2009 een totaal van **327.313 m²** hebben bereikt.

Om de vergelijking met automotive en chemie te maken dienen we de m² om te zetten naar mio €. Hiervoor hanteren we een parameter van 450 €/m² die als maatstaf kan gebruikt worden voor investeringen in de logistieke sector (casco incl. grond)*.

Logistieke sector		2007	2008	2009	2010YTD	TOTAAL
Uitbreiding	Antwerpen			20,0		20,0
Nieuw	Antwerpen	61,0	83,8	64,6	43,7	253,0
	Limburg	5,9	25,7	27,4		59,0
	Oost-Vlaanderen	9,0	5,4	22,7	11,0	48,2
	Vlaams-Brabant	34,7	14,0	12,6	16,1	77,4
	West-Vlaanderen		8,1			8,1
TOTAAL		110,6	137,0	147,3	70,8	465,6

Bron: Enquête NEE Agoria 2010

Automotive	mio €	2005	2006	2007	2008	2009	2010YTD
Vervangingsinvesteringen		358,4	433,1	208,7	59,7	46,8	68,2
Uitbreidingsinvesteringen		85,0	62,1	113,2	121,3	64,3	62,9
Andere		42,4	36,1	59,9	60,5	14,3	20,7
TOTAAL		485,8	531,3	381,8	241,5	125,4	151,8

Bron: Enquête NEE Agoria 2010

* met een 450 €/m² wordt opgegeven door de meeste bedrijven. Voor negatieve waarden schreven men langer om en worden dit anders kost nog niet.

Chemische industrie en life sciences*	mio €	2005	2006	2007	2008	2009
Investerings		1080,0	1214,0	1220,0	1113,0	759,0

Bron: NIS volgens de BTM-aangiften (M+T enquête, geregielbaarde statistieken)/Essencella

Hieruit blijkt dat de logistieke sector de enige sector is waar de investeringen in de crisisjaren zijn blijven groeien. In 2009 hebben de investeringen in de logistieke sector deze in de automotive overschreden. Ondanks de sterke terugval in 2009 blijven de investeringen in de chemische sector in absolute cijfers deze in logistiek en in automotive veroveren.

5.4. Export van goederen en diensten

Teneinde het grote aandeel van België in de wereldhandel duidelijk te maken geven we hierna de Top 10 van de wereldgoederenexporteurs voor 2000 en 2009 volgens het rapport van de WTO van april 2010.

Volgens informatie van Flanders Investment & Trade is de gewestelijke verdeling van de Belgische uitvoer 2009 in % de volgende: 82% Vlaanderen, 16% Wallonië en 2% Brussel.

TOP 10 wereldgoederenexporteurs: 2000 - 2009						
RANG	2000	AANDEEL %	RANG	2009	AANDEEL %	VAR 2000-2009
1	V.S.A.	12,3	1	China	9,6	+5,7
2	Duitsland	8,7	2	Duitsland	9,0	+0,3
3	Japan	7,5	3	V.S.A.	8,5	-3,8
4	Frankrijk	4,7	4	Japan	4,7	-2,8
5	V.K.	4,4	5	Nederland	4,0	+0,7
6	Canada	4,4	6	Frankrijk	3,8	-0,9
7	China	3,9	7	Italië	3,2	-0,5
8	Italië	3,7	8	BELGIË	3,0	+0,1
9	Nederland	3,3	9	Zuid-Korea	2,9	+0,2
10	Hongkong	3,2	10	V.K.	2,8	-1,6
11	BELGIË	2,9				
	Subtotaal TOP 10	56,1		Subtotaal TOP 10	51,5	-4,6
	WERELD	100			100	

Bron: WTO, World Trade Report

Als kleine regio speelt Vlaanderen derhalve een belangrijke rol binnen de wereldgoederenhandel met een plaats in de top 10 en een aandeel van 3%.

* Chemische industrie en life sciences inclusief kunststoffen- en rubberverwerking. Nace Rev 1.1: 24+25



Nog belangrijker evenwel is de stijging van het **aandeel van diensten**. Indien we de export van goederen vergelijken tov diensten stellen wij vast dat het dienstenaandeel in België van 19% in 2005 steeg naar **24,2%** in 2009, wat dus een stijging is van meer dan 5% (bron: FIT) Gezien de logistieke sector een dienstverlenende sector is en productiebedrijven alsmear meer diensten aanbieden, mag aangenomen worden dat dit aandeel nog zal stijgen de komende jaren.

Conclusie

De kwantitatieve inventaris van het logistieke landschap is belangrijk om de zaken in de juiste context te plaatsen en enkele misvattingen de wereld uit te helpen. In de eerste plaats wordt aangetoond dat er heel wat gesubsidieerde logistieke actoren zijn vanuit de verschillende beleidsdomeinen en dat op jaarbasis vanuit die verschillende beleidsdomeinen (economie, innovatie, mobiliteit en openbare werken) aanzienlijke budgetten vrij gemaakt worden om te investeren in de logistiek. In de tweede plaats wordt gestaafd dat de logistieke sector een sector is die deze investeringen, zij het dan op een meer gestructureerde wijze, verdient. De logistieke sector staat in voor 8% van de tewerkstelling in Vlaanderen een niet te verwaarlozen aantal, waar jongeren en laaggeschoolden maar ook de groep 50-plussers een sterk groeiend segment vormen.

Dat logistiek ruimte-absorberend is kan thans ook, aan de hand van cijfers, weerlegd worden. Meer zelfs, wat de toegevoegde waarde activiteiten betreft scoort de logistieke sector met 200m²/werknemer beter dan de chemie en de automotive. Idem dito wat de investeringen betreft. Ondanks de economische crisis zijn de investeringen in de logistieke sector, in tegenstelling tot de chemie en de automotive, toegenomen. Dit bewijst het vertrouwen van de bedrijven in deze sector. En, last but not least neemt ook de export van diensten toe.

Deze facts & figures tonen aan dat de Vlaamse Regering dient te blijven investeren in innovatieve en duurzame logistiek.





Hoofdstuk 6: Logistiek in de ons omringende landen

Het is belangrijk even stil te staan bij de aandacht die overheidsinstanties in de ons omringende landen besteden aan logistiek en de wijze waarop ze dit aanpakken. Immers, zoals aangetoond in hoofdstuk 3, is de toppositie van Vlaanderen in gevaar en zijn het voornamelijk de ons omringende regio's die Vlaanderen van de troon dreigen te stoten.

Dat de overheid in onze buurlanden en -regio's ook het belang van logistiek en innovatie erkennen als drijfveer voor de economie, blijkt uit de verschillende initiatieven die hierna worden toegelicht.

6.1 Nederland

Het belang van de logistieke bedrijvigheid voor de Nederlandse economie is groot. Zo heeft TNO in 2008 berekend dat de sector het jaar daarvoor ruim € 40 miljard aan toegevoegde waarde en 750.000 arbeidsplaatsen opleverde. Dit is ruim 8% van de totale toegevoegde waarde en werkgelegenheid in Nederland dat jaar.

De top 5 van logistieke hot spots van nationaal belang zoals opgesteld door TNO zijn:

1. Groot-Rijnmond
2. Groot-Amsterdam
3. West Noord-Brabant
4. Noord-Limburg
5. Noordoost Noord-Brabant.

Opvallend is dat bij de top drie in iedere regio een zeehaven terug te vinden is, namelijk de Rotterdamse haven, de Amsterdamse haven en de haven van Moerdijk. De aanwezigheid van een zeehaven levert een grote overslag van goederen op, wat de vestiging van andere logistieke activiteiten aantrekkelijk maakt.

De eerstvolgende achterlandregio na de twee mainports is West Noord-Brabant. De Rijksoverheid investeert in deze hotspot met de recente vestiging van het Logistiek Topinstituut in Breda, alias Dinalog.

De regio Noord-Limburg refereert naar Venlo als dé logistieke hotspot in Nederland omwille van de goede locatie en bereikbaarheid en de verscheidenheid aan aanwezige infrastructuur.

Verder zijn er verschillende nationale distributieregio's te vinden in de top 10, waaronder Utrecht op plaats 6 en Zuid-Oost Zuid-Holland op plaats 8. De top-10 logistieke hot spots omvat daarmee mainports, achterlandregio's en nationale distributieregio's. Hiermee vormt de ranglijst een staalkaart van de logistieke activiteiten in Nederland.

Dat de Nederlandse overheid voluit inzet op logistiek is dan ook geen verrassing. Concreet kan in de context van onderhavige VIL-paper verwezen worden naar 2 belangrijke overheidsinitiatieven: Nederland Distributieland enerzijds en Dinalog anderzijds.



6.1.1. Nederland Distributieland

Nederland Distributieland (NDL) in Zoetermeer, opgericht in 1987, telt 400 leden die zich direct of indirect bezighouden met logistiek en supply chain management.

Doel van deze organisatie is om Nederland te promoten als 'Gateway to Europe'. In het buitenland is de organisatie actief als Holland International Distribution Council (HIDC). NDL/HIDC geeft advies aan buitenlandse bedrijven die hun producten (willen) afzetten op de Europese markt en biedt hulp bij het opzetten of herstructureren van hun Europese distributie. Deze organisatie treedt op als matchmaker: ze brengt buitenlandse bedrijven in direct of indirect contact met de leden, zodat beide partijen hier voordeel uit kunnen halen.

Daarnaast geeft de organisatie ook voorlichting en advies aan zowel bedrijfsleven als overheid. Via seminars, congressen, workshops en individuele bezoeken brengt de vereniging organisaties met elkaar in contact om kennis en ideeën uit te wisselen over alle aspecten van logistiek.

Nederland Distributieland is een gekende brandname en heeft als promotie machine uitstekend werk verricht het laatste decennium. Nochtans blijkt uit het laatste jaarverslag van deze organisatie dat de financiële situatie niet rooskleurig is. 2009 tekende zich door minder baten en meer lasten. De financiële reserves zijn minimaal ("weerstandsvermogen: 47.854 €") en er wordt thans met de overheid en de leden overlegd over de toekomstige financiering van NDL.

Ter informatie, enkele cijfers:

- Contributiebijdrage leden: 907.518 €
- Subsidie overheid: 498.617 €
- Personeel: 16 medewerkers (11,6 VTE)

6.1.2. Dinalog

Op 7 april 2010 vond de officiële opening plaats van het "Dutch Institute for Advanced Logistics", kortweg Dinalog genoemd, in Breda. Dinalog is opgericht naar aanleiding van het rapport dat werd geproduceerd door de Commissie Van Laarhoven. Dit was een werkgroep ontstaan uit de samenvoeging van verschillende initiatieven van de Raad voor Verkeer en Waterstaat. In april 2006 brachten zij met het verschijnen van het rapport 'Naar een vitalere supply chain door krachtige innovatie' logistiek Nederland in beweging doordat zij een gebrek aan innovatiekracht constateerden. Het rapport werd mede ondertekend door een groot aantal bedrijven.

Het nieuwe instituut voor ketenlogistiek wil als centrale schakel fungeren tussen bedrijfsleven en wetenschap. Dinalog wil innovatieve bedrijfsactiviteiten behouden en aantrekken, en dit op gebied van supply chain control.

Bedrijven kunnen onderzoeksaanvragen voor ketenlogistiek indienen bij Dinalog. Het Instituut stelt bepaalde voorwaarden aan de voorstellen. Ze moeten innovatief zijn en er dienen minimaal twee bedrijven en één kennisinstelling bij betrokken te zijn. De kennis is openbaar, gezien het publiek-private karakter van het instituut. De voorstellen dienen zich verder af te spelen op één van de terreinen die opgesteld zijn door de commissie Van Laarhoven. Het gaat om:

- cross chain control centers waar de regie over verschillende logistieke spelers wordt gevoerd
- servicelogistiek
- regie op knooppunten

Missie van Dinalog is om Nederland te laten uitgroeien tot Europees marktleider in ketenregie en om in 2020 de economische waarde van de ketenregie te laten toenemen tot 10 miljard euro, tegenover 3 miljard euro in 2007.





Het Dinalog prijskaartje bedraagt 67 miljoen € waarvan **25 miljoen €** gesubsidieerd is voor een periode van 4 jaar, dus tot 2014. De verdeling is als volgt:

- 15 miljoen € voor R&D
- 4 miljoen € voor human capital
- 6 miljoen € voor demonstratie en partner projecten

Dinalog voert zelf geen projecten uit. Het instituut evalueert de ingediende project-aanvragen/tenders en beslist over de toewijzing van de gelden.

6.2 Duitsland

De logistieke sector is de derde sector van Duitsland. De nominale omzet in de branche is sinds 2001 jaarlijks gemiddeld met 4,5% gegroeid. Het is daarmee een van de snelst groeiende branches in Duitsland. Het transportvermogen bedraagt op dit moment 5.581 miljard tonkilometers per jaar. Er zijn 2,7 miljoen mensen werkzaam in de sector. Dit aantal zal tot 2012 jaarlijks met 4% groeien. Binnen Europa is Duitsland met een omzetaandeel van 26% de grootste logistieke markt.

Investeren in de lokale logistieke industrie is van uitermate belang voor de competitiviteit van Duitsland. Daarnaast is ook de efficiëntie van het transport belangrijk en hoe de verschillende transportwijzen met elkaar verbonden zijn: weg, spoor, water, lucht en de manier waarop ze verbonden zijn met logistieke hubs zoals vliegvelden, zeehavens en inland havens. Deze hubs maken efficiënte intermodale transportketens en netwerken mogelijk.

Het versterken van Duitsland als een internationale logistieke hub is enkel mogelijk als alle stakeholders van de industrie, de wetenschappelijke gemeenschap, overheid, associaties en publieke autoriteiten samenwerken. Het "Freight Transport and Logistics Masterplan" is ontwikkeld om hier een bijdrage toe te leveren.

De Duitse Bondsregering heeft in 2005 in een coalitieverdrag besloten, door middel van het "Masterplan Güterverkehr und Logistik", de effectiviteit van het Duitse verkeerssysteem te verhogen. Minister van Verkeer Wolfgang Tiefensee heeft dit masterplan in 2008 laten opstellen. In totaal bevat het masterplan 35 concrete maatregelen die betrekking hebben op alle aspecten van logistiek en vrachtvervoer. Al deze maatregelen analyseren zou ons te ver leiden. Bijkomende informatie kan terug gevonden worden op de website van het Duitse ministerie.

In Duitsland bestaat er, net als in België/Vlaanderen, een grote hoeveelheid aan verenigingen en organisaties gericht op het competitiever maken van de logistieke sector. De Fraunhofer Transport Alliantie, als onderdeel van de Fraunhofer Gesellschaft, is één van de belangrijkste aangezien dit gerenommeerde instituut zich richt op het versterken van de maatschappij en economie in het algemeen (op vlak van logistiek weliswaar). Daarnaast geniet ook de vereniging BVL (Bundesvereinigung Logistik) naam en faam.

6.2.1. Fraunhofer Transport Alliance

De Fraunhofer Transport Alliance werd opgericht in maart 2003 en is een netwerk van verschillende instituten. Zo vertegenwoordigt de alliantie 19 Fraunhofer instituten, gericht op expertise mbt transport en logistiek.

De alliantie en haar R&D clusters richten zich voornamelijk op volgende domeinen:

- Veiligheid en beveiligingssystemen
- Concept design
- Intelligente lichtgewicht constructiesystemen
- Logistieke structuren en processen
- Strategieën mbt mobiliteit en transport
- Transport management systemen





- Innovatieve transportsystemen
- Duurzaam stimulerende concepten

Door technologische innovaties te ontwikkelen en nieuwe systeemoplossingen voor hun klanten uit te werken, willen de Fraunhofer Instituten de competitiviteit van de economie versterken. Hierbij ligt de nadruk op sociale welvaart en compatibiliteit met de omgeving.

Daarnaast participeert de alliantie ook in internationale onderzoeksprogramma's. Zo hebben de instituten wereldwijde contacten met bedrijven en onderzoeksorganisaties gericht op transport engineering en management.

De Fraunhofer Transport Alliance maakt deel uit van het **Fraunhofer- Gesellschaft**, de grootste organisatie voor toegepast wetenschappelijk onderzoek in Europa en vergelijkbaar met TNO in Nederland. Het Fraunhofer-Gesellschaft telt 80 onderzoeksinstituten, inclusief 58 Fraunhofer instituten, verspreid over meer dan 40 locaties in Duitsland.

Het onderzoek van de Fraunhofer-Gesellschaft wordt voor **40% gesubsidieerd** door de Duitse federale overheid en de afzonderlijke deelstaten en voor 60% door contractonderzoek voor ondernemingen en andere instellingen. De begroting van de Fraunhofer-Gesellschaft bedraagt **circa 1,3 miljard Euro**. Het Fraunhofer-Gesellschaft telt een staf van ongeveer 12.500 man, waarvan het merendeel gekwalificeerde wetenschappers en ingenieurs zijn. De overheidsfinanciering strekt ertoe de instituten aan te moedigen te investeren in meer fundamenteel onderzoek in domeinen die verondersteld worden relevant te zijn voor de industrie en de maatschappij in de komende vijf of tien jaren.

6.2.2. BVL

De vzw Bundesvereinigung Logistik (BVL) werd opgericht in 1978 en is een neutraal platform om het belang van logistiek te promoten in de industrie, de wetenschap en de publieke sfeer. BVL heeft als taak om logistieke problemen te documenteren en methoden en processen te ontwikkelen om deze problemen op een innovatieve wijze op te lossen en dit op een interdisciplinaire manier, gefocust op de sector.

BVL is een ledenorganisatie en telt 9500 leden, die een bijdrage betalen waarvan het bedrag varieert in functie van het aantal werknemers. De leden zijn rechtspersonen en natuurlijke personen vanuit de industrie, handel, diensten en wetenschap, die actief betrokken zijn in de logistiek. Kennisuitwisseling tussen de leden wordt door BVL ondersteund.

De vereniging telt 29 regionale groepen, die focussen op "hands-on" logistieke strategieën, concepten en oplossingen. Daarnaast zijn er ook nog twee afdelingen actief in het buitenland.

BVL heeft een onderzoeksraad bestaande uit wetenschappers en logistieke experts. Zij identificeren issues in het logistieke veld en gebruiken deze inzichten om de nodige projecten te ontwikkelen. Het Promotie Comité initieert, ondersteunt en evalueert deze onderzoeksprojecten dan. Doel is om tot geïntegreerde concepten komen.

BVL is lid van het AiF (German Federation of Industrial Research Associations "Otto von Guericke"). AiF krijgt subsidies van het ministerie van Economie en Technologie die gebruikt worden voor toegepast onderzoek en ontwikkeling ten voordele van KMO's. Samen met het AiF staat het BVL ook in voor promotie activiteiten.

6.3 Frankrijk

De logistieke sector in Frankrijk is in volle ontwikkeling en neemt van jaar tot jaar aan belang toe. Er zijn 1,5 miljoen mensen werkzaam in de sector die zorgt voor een omzet van 120 miljard Euro.

De belangrijkste logistieke centra in Frankrijk bevinden zich op de kruispunten van het internationale vrachtverkeer namelijk in Parijs, Lyon, Lille en Marseille.



Volgens het European Distribution Report 2009 van Cushman & Wakefield behoort de Franse regio Nord-Pas de Calais tot de top 4 in Europa als beste vestigingsplaats voor logistieke activiteiten. Vooral de grote beschikbaarheid van bedrijventerreinen en de relatief lage vastgoedprijzen vormen de belangrijkste troef.

6.3.1. Competentiepolen in Frankrijk

In 2005 heeft het CIADT (Comité Interministériel pour l'Aménagement et le Développement du Territoire) 67 competentiepolen erkend. In juli 2007 werd dit aantal uitgebreid naar 71 competentiepolen. Op 11 mei 2010 werd beslist om 6 nieuwe competentiepolen te erkennen en 6 bestaande competentiepolen te ontbinden. Dit maakt dat het totaal aantal competentiepolen in Frankrijk momenteel 71 bedraagt.

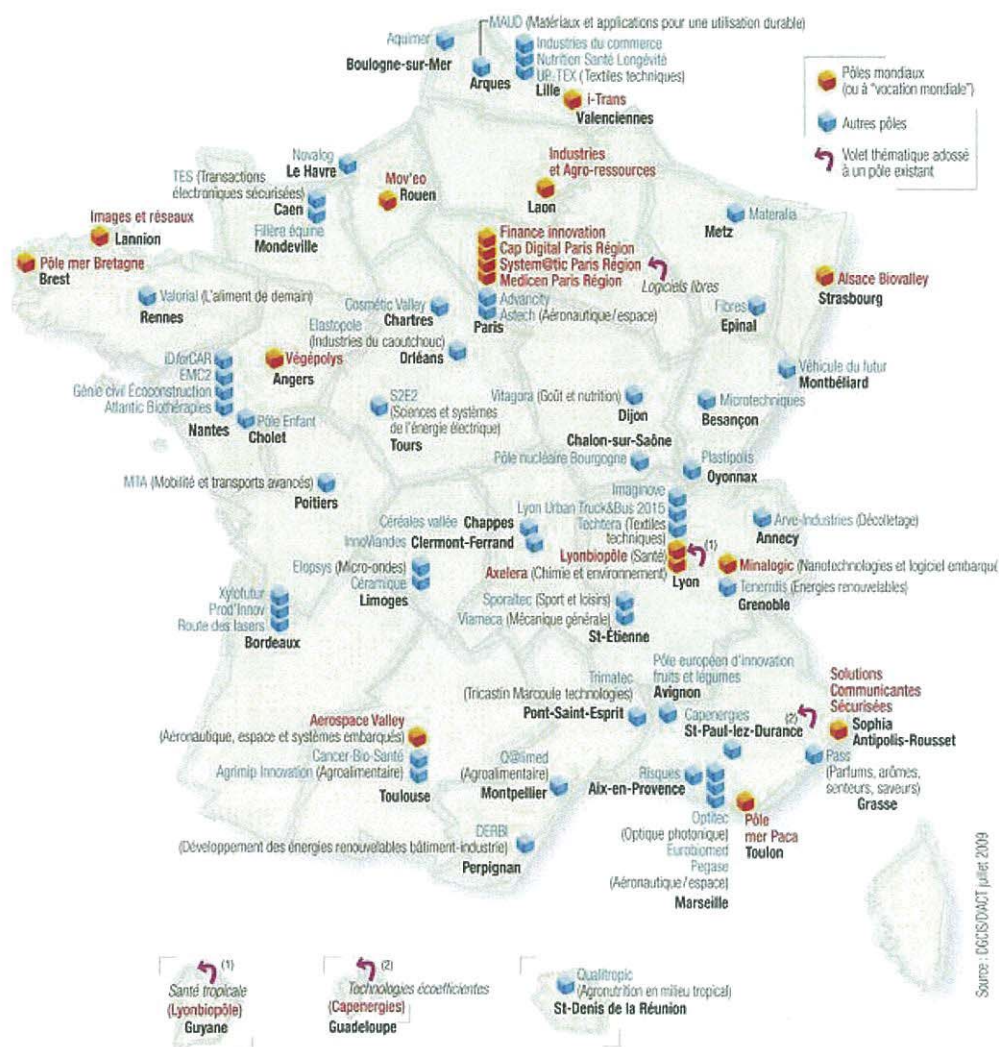
Voor de periode 2009 – 2011 heeft de Franse staat **1,5 miljard euro** vrijgemaakt voor deze 71 competentiepolen. Dit bedrag is afkomstig van verschillende ministeries, die elk een financiële bijdrage leveren: ministerie van industrie, van defensie, van openbare werken, van landbouw, van welzijn/gezondheidszorg en van ruimtelijke ordening.

Het totaalbedrag wordt als volgt opgedeeld:

Budget	mio €
Middelen voor de organisatiestructuur	50
Bijdrage	600
Voor R&D projecten	495
Voor innovatieplatformen	105
Bijdrage van agentschappen en CDC	850
Waarvan door: Agence national de la Recherche (ANR)	600
Waarvan door: OSEO et Caisse des Dépôts (CDC)	250
Totaal	1500

Dit is een belangrijk punt om even bij stil te staan. Immers, het is opmerkelijk dat de subsidies vanuit verschillende beleidsdomeinen komen en samengebracht worden in een **interministerieel fonds** van waaruit de verdeling naar de verschillende competentiepolen gebeurt.

Hieronder een overzicht van de 71 Franse competentiepolen.



Deze competentiepolen zijn key actoren om bij te dragen tot een intelligente economie.

In dit uitgebreid landschap van competentiepolen is Nov@log de competentiepool gericht op de logistieke sector.

6.3.2. Nov@log

Nov@log in Le Havre is de Franse competentiepool voor de transport en logistieke sector. Nov@log speelt een essentiële rol in het verhogen van de competitiviteit van de bedrijven door zich te richten op innovatie en logistiek onderzoek. Concreet begeleidt Nov@log bedrijven in hun R&D en innovatieve projecten om zo hun competitiviteit te verhogen.

De centrale thema's waarop deze competentiepool zich richt zijn:

- Beveiliging en veiligheid
- Opvolging (traceren)
- Duurzame ontwikkeling



De strategie van deze competentiepool is geconcentreerd rond vier assen:

- Europese informatiesystemen ontwikkelen voor havens en wegvervoer.
- De inrichting en organisatie van de logistieke platformen van morgen.
- De intermodaliteit tussen de weg, het spoor en de havens definiëren en optimaliseren.
- De eco-gedachte begeleiden door het toepassen van duurzame en bewuste logistiek.

Nov@log vraagt aan de deelnemende bedrijven een financiële bijdrage voor deelname aan de onderzoeksprojecten.

Nov@log telt volgende leden: grote bedrijven (59), KMO's (61), onderzoekscentra (13), opleidingscentra (14) en andere partners (28).

6.4 Wallonië

In 2005 werd in Wallonië het Marshallplan goedgekeurd. Dit stimuleringsplan richt zich op vijf sectoren, waaronder logistiek, die al een gezonde basis in Wallonië hebben. Als gevolg daarvan was de logistieke sector in 2007 in Wallonië goed voor ruim 40 procent van de banengroei uit buitenlandse investeringen.

Volgens het reeds eerder aangehaalde European Distribution Report 2009 van Cushman & Wakefield staat de regio Luik samen met Belgisch Limburg en Henegouwen op de 1ste plaats als beste vestigingsplaats voor logistieke activiteiten in Europa. Pluspunten hierbij zijn de beschikbaarheid van arbeidskrachten en voldoende en goedkope grond, maar ook de locatie op zich en de beperkte congestie. Datzelfde rapport geeft in haar forecast 2020 de uitgesproken eerste plaats aan Henegouwen, voor Limburg en Luik, weliswaar door het belang van de parameter 'labour' (beschikbare arbeidskrachten) te verhogen van 9% naar 15%.

Naast de fiscale maatregelen op federaal vlak steunt Wallonië de bedrijven die hun logistieke activiteiten in Wallonië willen vestigen met fiscale stimuli, hulpmaatregelen en diverse premies.

6.4.1. Excellentiepolen in Wallonië

De concurrentievermogen bevorderende cluster aanpak is een reactie op de economische dynamiek op wereldschaal, waarbij netwerken van excellentie en innovatie, partnerschappen en clusters worden gevormd.

Het Waals Gewest heeft geopteerd voor een beleid van multisectoriële excellentiepolen om haar industriële ontwikkeling te versnellen. Deze politiek heeft een dynamiek van samenwerking tussen een groot aantal industriële en wetenschappelijke actoren doen ontstaan. Naar aanleiding van de studie van Prof. Henri Capron (ULB) werden vijf activiteitssectoren verkozen vanwege hun potentieel tot economische ontwikkeling en het feit dat ze kunnen buigen op heel wat bedrijven en performante onderzoekscentra. Met volgende vijf excellentiepolen wordt het economische en maatschappelijke herstel van Wallonië beoogd: biowetenschappen (Biowin), agro-industrie (Wagralim), lucht- en ruimtevaart (Skywin), transport en logistiek (Logistics in Wallonia) en mechanische engineering (Mecatech).

Het budget in het Marshall-plan voor de periode 2006 – 2009 bedroeg 320 miljoen Euro. Voor de periode 2010 – 2015 werd de envelop zelf opgetrokken naar **388 miljoen Euro** aangezien Wallonië volop wil inzetten op onderzoek en innovatie.

Het heet trouwens nu Plan Marshall 2.vert. De 'vert' is eraan toegevoegd toen Ecolo tot de Waalse regering toetrad en er een zesde excellentiepool voor meer 'groene energie' werd opgericht. Die excellentiepolen zijn de onderdelen waaruit het Marshall-plan is opgebouwd. Bedoeling is een beetje om een Waalse Nokia uit de grond te stampen. Een van de vlaggenscheppen van Wallonië op dit moment is GSK (Glaxo Smith Klein), de internationale leider op het vlak van medische vaccins. Er werken daar ongeveer tussen 6 à 7.000 mensen. Uiteraard is dat geen Waals bedrijf, maar wel een multinational. Hun hoofdzetel bevindt zich echter in Rixensart. En het Marshall-plan vertrekt van de kennis van GSK in die groepen zoals de biomedische wetenschappen, om er samen iets groots van te maken."





De competentiepool in Wallonië die zich bezighoudt met logistiek is Logistics in Wallonia.

6.4.2. Logistics in Wallonia

Logistics in Wallonië werd opgericht in 2007 en ontstond uit een fusie van de excellentiepool en de cluster voor de transport- en logistieke sector. Gezien deze fusie heeft Logistics in Wallonië verschillende missies.

In haar hoedanigheid van cluster heeft Logistics in Wallonia als doelstelling een ontmoetingsplaats te creëren tussen de actoren uit de transport- en logistieke sector, alwaar ideeën uitgewisseld worden en ervaring gedeeld worden.

In haar hoedanigheid van excellentiepool zijn de doelstellingen de volgende:

- Kennis ontwikkelen
- Groei bewerkstellingen voor de regio
- Bedrijven competitiever maken door middel van innovatieve projecten

De projecten worden geselecteerd op basis van drie criteria:

- Hun multidisciplinair karakter en het overschrijden van de technologische domeinen.
- De aanwezigheid van dienstverleners van verschillende grootte, waarbij er minstens 1 technologische leader per project is.
- Er moeten zowel innovators als integrators aanwezig zijn in het project.

Inzake de financiering van excellentiepolen is de regelgeving de volgende. Alle excellentiepolen ontvangen jaarlijks een vast bedrag van **250.000 Euro** tot dekking van de werkingskosten en dienen minstens hetzelfde bedrag aan zelffinanciering binnen te halen (bv door lidgelden, events).

De financiering van de projecten gebeurt op **reguliere basis**, dwz op basis van projectaanvragen die geëvalueerd worden door een internationale jury, voorgezeten door de Vlaming Luc Vansteenkiste. Indien het project wordt goedgekeurd, worden de middelen rechtstreeks uitbetaald aan de onderneming. Logistics in Wallonia heeft derhalve zelf geen projectmiddelen !

Uit de totale envelop van het eerste Marshall plan (322 miljoen Euro) ging ongeveer 1/8 naar de logistieke sector, zijnde **40 miljoen Euro/4 jaar**. De reden dat de verdeelsleutel niet 1/5 is (voor 5 excellentiepolen) is het feit dat Logistics in Wallonia er niet altijd in slaagt om te beantwoorden aan het criterium van een technologische component in het project.

Tevens heeft deze excellentiepool een duidelijke promotionele taak. In samenwerking met Awex (Waalse tegenhanger van het FIT) promoot Logistics in Wallonië de troeven van de Waalse regio om potentiële investeerders aan te trekken. Het promotiebudget bedraagt **250.000 Euro** op jaarbasis dat Logistics in Wallonië in deze context ontvangt van Awex. Vanaf volgend jaar wordt dit promotiebudget verdubbeld.

De vereniging telt een 200-tal leden, samengesteld uit bedrijven (transporteurs, verladers, logistieke dienstverleners), infrastructuurbeheerders en kennisinstellingen.



Conclusie

Vlaanderen bekleedt momenteel nog een toppositie in het Europese logistieke gebeuren. Echter, de ons omringende landen en regio's (Nederland, Frankrijk, Duitsland en Wallonië) zijn bezig aan een inhaalbeweging. Zij zijn bijgevolg onze directe concurrenten. De analyse toont aan dat onze concurrerende regio's niet besparen op kennis en innovatie in de logistieke sector zodat Vlaanderen, behoudens indien er een kentering komt, haar toppositie dreigt te verliezen.

Een tweede vaststelling die uit de analyse voortvloeit is het feit dat er veel minder versnippering heerst in de ons omringende landen en een gestructureerd beleid loont.







Hoofdstuk 7: Strategie voor logistiek Vlaanderen

7.1 Situatie logistiek Vlaanderen AS IS

De inventaris van het logistieke landschap (cf. hoofdstuk 4) geeft duidelijk aan dat er zeer veel actoren en instanties betrokken zijn bij de logistieke sector. Dit is uiteraard een gevolg van het dynamisch en integrerend karakter van logistiek, maar maakt het er voor het bedrijfsleven niet eenvoudiger op bij hun zoektocht naar het geschikte aanspreekpunt. Het belang van logistiek is ontegensprekelijk: zonder logistiek is geen performante industrie mogelijk. Dit zorgt ervoor dat logistiek een enorme aantrekkingskracht heeft, met een 'versnipperd' logistiek landschap tot gevolg. Dit is erg verontrustend, gezien logistiek niet kan opgesplitst worden in deelelementen.

'Flanders Logistics', het initiatief van Vlaams minister Crevits, wil een koepelfunctie uitoefenen naar coördinatie toe en tevens een aansturingsfunctie met respect voor de autonomie van elke organisatie. Dit neemt echter niet weg dat de verwevenheid van logistiek met tal van initiatieven, die niet tot het bevoegdheidsdomein van Mobiliteit en Openbare Werken behoren, blijft en concrete aansturing hiervan vanuit Flanders Logistics niet evident is.

Net omwille van de diverse raakvlakken tussen logistiek en andere structuren en beleidsdomeinen, heeft het VIL er steeds voor gekozen om verschillende competenties te combineren in haar projecten. Een goede samenwerking tussen de verschillende actoren is immers belangrijk en productief.

Zo heeft het VIL een **intensieve en constructieve samenwerking** met volgende actoren:

- Het Steunpunt Goederenstromen
Daar het Steunpunt zich voornamelijk richt op wetenschappelijk onderzoek en beleidsondersteuning en het VIL eerder op toegepast praktisch onderzoek focust, zijn beide activiteiten duidelijk complementariteit.
- De POM's en alle provinciale logistieke platformen
Het VIL zetelt zowel in de Task Forces als in de werkgroepen 'Innovatie' van alle provinciale logistieke platformen. Deze zijn immers het resultaat van het Extended Gateway concept, ontwikkeld door het VIL. In het kader van het InterPOM project 'Logistiek' (EFRO project) werd bijkomend een samenwerkingsovereenkomst gesloten die inhoudt dat het VIL de bundelingsprojecten zal doorverwijzen naar de POM's en vice versa de POM's innovatieve ideeën rond nieuwe logistieke projecten zullen doorverwijzen naar het VIL.
- VOKA Flanders Smart Hub
Het VIL heeft een samenwerkingsovereenkomst met VOKA Flanders Smart Hub en is lid van de stuurgroep. Deze samenwerking richt zich op de (co)organisatie van workshops en events binnen het domein Logistech.
- OTM
Het VIL heeft een samenwerkingsovereenkomst met OTM, de belangenorganisatie van de verladers. Deze samenwerking focust op de uitwisseling van informatie, medewerking aan de organisatie van eenieders events en verspreiding van de VIL projectideeën onder de OTM-leden.



- IMEC
Er is ook een samenwerkingsovereenkomst met IMEC waarbij het VIL zich engageert om technologische ontwikkelingen te testen in de logistieke sector.
- FIT
Met het FIT bestond jarenlang een exclusieve overeenkomst inzake het promoten van Vlaanderen als logistieke topregio in het buitenland met het oog op het aantrekken van buitenlandse investeerders. Het VIL werd als competentiepool voor deze activiteiten 100% gefinancierd. De financiering van deze VIL- activiteit werd door het IWT in september 2010 stopgezet omdat promotionele activiteiten niet behoren tot de core business van een competentiepool. Aangezien het FIT geen logistieke expertise heeft en meer focust op export dan op import, zijn het VIL en haar leden vragende partij om promotieactiviteiten te verrichten.
Indien de nieuwe beheersovereenkomst van het FIT hiertoe middelen voorziet, zal het VIL in de toekomst opnieuw ingesourced worden om de logistieke FIT missies te ondersteunen.
- Academische samenwerking
Omwille van haar expertise en sterke binding met de industrie wordt het VIL vaak aangeschreven om te zetelen in gebruikerscommissies van universiteiten, hoge scholen en SOC's.
Enkele voorbeelden:
 - Lid gebruikerscommissie "Pinballs" (KUL): december 2010
 - Lid Gebruikerscommissie "Scala" (Artesis): september 2010
 - VIS-TIS "Intelligence for Food" (Flanders Food): september 2010
 - Tetra "Logistieke ICT in KMO's" (PHL, Log-IC): september 2011
 - Lid gebruikerscommissie "AdMid"(IBBT): 2012
 - Lid Gebruikerscommissie "H-LES" (KUL): 2013
- Internationale samenwerking
Ook met tal van kennisinstellingen in binnen- en buitenland wordt er samengewerkt. Voor het VIL is het belangrijk om als kenniscentrum de nodige contacten te onderhouden met gelijkaardige instituten in het buitenland. Daarom worden contacten onderhouden met o.a.
 - het CIL-Instituut for Logistics in India
 - NDL in Nederland
 - Dinalog in Nederland
 - Universiteit Tilburg (gemeenschappelijk project rond lean logistics)
 - Vervoerslogistieke Werkdagen, Vlaams-Nederlands samenwerkingsverband
 - Logistics in Wallonia
 - ECTRI (European Conference of Transport Research Institutes)

Het centrale uitgangspunt van het VIL is hierbij steeds hetzelfde: overlappingsen vermijden, samenwerken waar mogelijk en afstemmen met als doel logistiek Vlaanderen en haar bedrijven competitiever te maken.

7.2 Vlaams Instituut voor de Logistiek (2003 – 2010)

7.2.1. VIL I

Het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) werd officieel opgericht op 6 mei 2003, na een voorbereidende studiefase. Tijdens deze studiefase werd de behoefte aan een kenniscentrum voor de logistiek in Vlaanderen duidelijk geïdentificeerd. Precies omwille van het belang van de logistieke sector voor Vlaanderen en de troeven van Logistiek Vlaanderen, werd de nood aan een kenniscentrum bevestigd door een representatieve groep van actoren actief in de logistiek. Er was immers gebleken dat de onderzoeksmatige ondersteuning van de logistieke sector tot dan zeer zwak was.





Nochtans moet de sector beroep kunnen doen op technologische en innovatieve knowhow om ook in de toekomst zijn positie te vrijwaren en te versterken. Het VIL was hierbij geboren en kon beginnen aan haar twee hoofdopdrachten: kennisvergaring, -ontwikkeling en -verspreiding enerzijds en promotie anderzijds.

De toegekende subsidie voor een periode van 5 jaar bedroeg **11.125.000 Euro** hetgeen dankzij goed beheer toeliet een verlenging tot eind augustus 2009 te realiseren. Tijdens deze periode werd het VIL **tweemaal positief geëvalueerd**. De eerste tussentijdse evaluatie vond plaats in 2006, de tweede in november 2008. In beide gevallen werd de zelfevaluatie uitgevoerd door een externe consultant, waarbij focusgroepen uit de verschillende doelgroepen van het VIL bevestigd werden over de werking en de strategische opties van het VIL.

Het VIL richtte zich in het bijzonder op de logistieke dienstverlening met als missie het blijvend versterken van het competitief voordeel van de logistieke sector in Vlaanderen door innovatie, kenniscreatie, kennisvergaring, netwerking en begeleiding, innovatiestimulering en de uitvoering van projecten. Er werden 3 types activiteiten verricht binnen de **eerste hoofdopdracht** (80% overheidsfinanciering) "Innovatie, kennisverzameling en kennisdiffusie", met name stand van zaken studies, pilootprojecten en doorbraakprojecten.

Stand van zaken studies: creatie van generieke kennis via strategische werkgroepen en de omzetting hiervan naar een praktisch instrumentarium voor de introductie van deze kennis in bedrijven.

Enkele voorbeelden tijdens de periode 2003 – 2008 zijn hieronder terug te vinden:

- Postponement: het VIL geeft een overzicht van de verschillende facetten verbonden aan postponement. Er werd een beslissingsondersteunend model voorgesteld om postponement te evalueren als strategie voor een bedrijf.
- Reverse Logistics: Het VIL besprak in een studie de diverse aspecten van Reverse Logistics. Zo werd aandacht besteed aan de actoren, de processtappen en de mogelijkheden om waarde te recupereren.
- Overslagtechnieken: het VIL heeft een inventarisatie gemaakt van de bestaande en veelbelovende overslagtechnieken tussen het wegvervoer enerzijds en zowel de binnenvaart als het spoor anderzijds.
- Totale logistieke kost: het VIL ontwikkelde een gebruiksvriendelijke, beslissingsondersteunend instrument voor de berekening van de totale logistieke kost.
- ICT in de binnenvaart: studie om de mogelijkheden van ICT applicaties in de schipperij in kaart te brengen, alsook de actuele status van toepassing.
- De ecocombi: het VIL maakte een stand-van-zakenstudie mbt supertrucks en pleitte voor de piste van een beperkte praktijkproef voor België
- RTLS – verkenning van technologieën en toepassingsdomeinen: het VIL bracht een handleiding uit om bedrijven wegwijs te maken in het grote aanbod van de verschillende beschikbare technologieën en de diverse logistieke toepassingsgebieden.
- Groene logistiek: het VIL bracht via een studie de stand van zaken van groene logistiek in Vlaanderen in kaart.

Pilootprojecten: met ondersteuning van het VIL wordt een proof-of- concept van een innovatief concept in een bedrijf gerealiseerd.

Enkele voorbeelden tijdens de periode 2003 – 2008 zijn hieronder terug te vinden:

- Consolidatie: via een workshop werden kandidaat-partners geïdentificeerd en gesensibiliseerd voor samenwerking.
- Multimodaal spoorplatform Meerhout - Nike: het VIL heeft onderzocht hoe multimodaal transport een toegevoegde waarde voor de Europese distributie kan betekenen.
- RTLS (Real Time Location Systems) in het nieuwe staal distributiecentrum van Antwerp Stevedoring International: het VIL heeft het bedrijf begeleid bij de vertaalslag van een zeer traditionele havenafhandeling met vrijwel volledige manueel gevoerde logistiek naar een efficiënte en performante logistieke ondersteund met moderne RTLS-technologie.
- Logistieke Poort Limburg: optekenen van logistieke hotspots en een logistieke strategie voor de provincie Limburg om extra ruimte, bijkomende infrastructuur en een professionele organisatie te voorzien.
- Logistieke studies Antwerpen, Oost-Vlaanderen, Vlaams Brabant en West-Vlaanderen: met de uitgewerkte VIL-methodologie (tijdens het project "Logistieke Poort Limburg"), werd ook voor de overige Vlaamse provincies een logistieke strategie en stappenplan ontwikkeld.





- AEO: tijdens dit pilootproject werd een auditmethodologie ontwikkeld die de douane moet toelaten over te gaan tot certificering van AEO operatoren.
- Barge Shuttle – Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en Brabo: Het VIL ging de kansen na van een regelmatige shuttledienst per barge in het havengebied.
- Regionaal overslagcentrum Beerse: het VIL voerde een haalbaarheidsstudie uit voor de bouw en uitbating van een containeroverslagcentrum op het kanaal Dessel-Schoten, om voor het vrachtvervoer over de weg van en naar de havens het alternatief van vervoer per binnenschip te overwegen.
- RFID Scania: aan de hand van een analyse van de huidige processen en knelpunten identificeerde het VIL de domeinen waar toepassing van RFID voor aanzienlijke verbetering kon instaan
- Zeebrugge Food Logistics: doel was om de kansen te onderzoeken om een consolidatieplatform voor verse producten in de Zeebrugge achterhaven op te starten.

Doorbraakprojecten: gericht op innovaties die het individueel bedrijfsniveau overstijgen of met een hoog risicogehalte.

De doorbraakprojecten die het VIL realiseerde in de periode 2003 – 2010 zijn:

- Containerkraanschip: haalbaarheidsstudie voor het gebruik van een 1350 ton containerkraanschip op de Vlaamse waterwegen.
- VeLP+ (Vlaams e-logistics platform): doel is om een open en neutraal communicatieplatform te creëren voor het integraal beheer van informatiestromen mbt intercontinentaal containertransport, zowel op beveiligings als logistiek inhoudelijk vlak, en de daaraan gekoppelde diensten.

De **tweede hooftopdracht** (100% overheidsfinanciering) was "Promotie", namelijk de promotie van Vlaanderen als logistieke regio. Deze opdracht werd uitgevoerd in nauwe samenwerking met FIT en focuste zich vooral op het aantrekken en begeleiden van buitenlandse investeerders om hun logistieke activiteiten in Vlaanderen op te zetten en de Europese logistieke processen vanuit Vlaanderen te sturen.

Promotieactiviteiten in de periode 2003 – 2008 waren ondermeer:

- Seminarie 'Flanders: the logistic hub of Europe' (India)
- Roadshow: 'Transport und Logistik Belgien' (Wenen & Oostenrijk)
- Debat: 'Trends in Logistics in Europe' (Dublin)
- Workshop 'Roadshow in China HK Taiwan'
- Begeleiding 'Qindao Delegation'
- Seminarie 'Marseille: voorstelling Antwerpen ism GOM Antwerpen'
- Prinselijke missie Zuid-Afrika
- Seminarie 'Flanders Logistics 2006' (Japan)
- Seminarie: 'Flanders: a unique value proposition' (Taiwan)
- VIL studiereis 'Studiëreis Singapore' (Singapore)
- VIL studiereis 'Helsinki: Baltic Sea – a Choice for Russianian transportation (Finland)
- Seminarie 'Logistics in Flanders' (India)
- Delegatie 'Bezoek Delegatie Thurrock Council'
- Persmissie 'Belang van Vlaanderen als investeringslocatie voor Chinese bedrijven'
- Seminarie 'FPA our Hinterland is called Europe (Zuid-Afrika)
- Missie 'Investeren in der belgischen Region Flandern' (Oostenrijk)

7.2.2. VIL II

Op 1 september 2009 trad de tweede beheersovereenkomst VIL - Vlaamse overheid in werking met een globaal budget van **3.062.105 Euro**. In dit covenant wordt een globale zelffinanciering van 20 % voorzien. Omwille van budgettaire redenen en met het oog op het onderzoeken van de haalbaarheid van een geconsolideerd innovatie-initiatief op het vlak van logistiek en mobiliteit heeft het covenant slechts een duur van 16 maanden en verstrijkt het op 31 december 2010.





Op basis van de uitgebreide externe zelfevaluatie zijn er in het nieuwe business plan een aantal belangrijke bijstellingen geweest waaronder:

- Uitbreiding van de primaire doelgroep met verladers (statutenwijziging)
- Opname van de verladers in de Raad van Bestuur (statutenwijziging)
- Bottom up aanpak voor het aanbrengen van projecten
- Closed loop workflow voor de projectwerking
- Differentiëring van de lidgeden om gemakkelijk KMO's te bereiken
- Focus op implementatie van de opgebouwde kennis in de praktijk (bedrijfsgedreven ipv academisch gedreven)
- Draagvlak van minstens 6 bedrijven per collectief onderzoek met 30% co-financiering

De focus ligt nu duidelijk op concrete projecten voor en met de logistiek sector in Vlaanderen waarbij de oorspronkelijk eerder academische studies niet meer tot de core activiteiten van het VIL behoren.

De initiële missie werd geherformuleerd tot:

"To leverage Flanders as a sustainable innovative logistics top region".

De activiteiten in de beheersovereenkomst zijn nu primordiaal gericht op collectieve onderzoeksprojecten en innovatiestimulering. De projecten worden geselecteerd via een continu bottom up proces en kaderen binnen drie domeinen: supply chain organisatie (goederenstromen), supply chain intelligentie (informatiestromen) en supply chain beveiliging (integriteit tussen beide stromen).

Vier collectieve onderzoeksprojecten werden reeds opgestart onder de nieuwe beheersovereenkomst:

- **Dal- en Nachtdistributie** (binnen het domein Supply Chain Organisation): De idee achter nacht- en daldistributie is om goederenvervoer uit de spits te halen en te verschuiven naar dalperiodes om zo bij te dragen tot een vlottere en meer betrouwbare doorstroming in de logistieke keten en dus ook tot een positieve invloed op de kostenstructuur en de service niveaus. De bedoeling van dit project is om door middel van toegepast onderzoek en concrete pilootprojecten praktisch na te gaan of dal- en nachtdistributie een duurzame oplossing (in termen van kost en service) kan zijn voor het realiseren van een vlottere goederendoorstroming.

De 14 deelnemende bedrijven aan dit project zijn:

- Mars
 - P&G
 - Unilever
 - Colruyt
 - Carrefour
 - Gilbert De Clercq
 - Eurobrokers
 - DHL Freight
 - G. Snel
 - DHL Express
 - Taxipost
 - Van Dievel
 - Sara Lee
 - Pepsico
- **Brucargo Secured Gateway** (binnen het domein Supply Chain Security): In het 'Master Plan for Sustainable Development' wordt als doel gesteld om Brucargo tegen 2011 volledig te beveiligen en meer toegevoegde waarde te creëren in luchtvrachtketens. Dit om Brucargo als Europa's meest efficiënte luchtcargo zone uit te bouwen. Het



innovatieve en unieke concept van dit project is om Brucargo uit te bouwen en te positioneren als een beveiligde logistieke poort, een 'Secured Gateway'. Het creëren van een unieke combinatie tussen certificatie en facilitatie en dit uitspelen als een troef hier de boodschap.

De 11 deelnemende bedrijven aan dit project zijn:

- DHL Global Forwarding
 - DHL Aviation
 - AD Handling
 - Flightcare
 - Aviapartner
 - WFS
 - Swissport
 - Dachser Air & Sea
 - The Brussels Airport Company
 - Allpack International
 - TNT
- **Proof of Shipment/Proof of Delivery (POS/POD) van hoogwaardige en kritische goederen** (binnen het domein Supply Chain Intelligence): Verladers zijn vragende partij om de betrouwbaarheid en efficiëntie van het afleverproces te verhogen tot en met aflevering bij de klant. Een sluitende opvolging is essentieel om claims en onvolledige, te late of foutieve leveringen te vermijden. De scope van dit project gaat vanaf het klaarmaken van de verzending (consolideren, verpakken, palletiseren, etc.), over het borgen van het verladen zelf (= Proof Of Shipment - POS) tot aan de uitlevering op de eindbestemming (= Proof Of Delivery - POD). Doel van dit project is om de betrouwbaarheid, efficiëntie en juistheid van het verzend- en afleverproces van hoogwaardige en/of kritische goederen te verhogen.

De 7 deelnemende bedrijven aan dit project zijn:

- Scania Parts Logistics
 - Atlas Copco
 - Toyota Parts Centre Europe
 - Vika
 - Ewals Cargo Care
 - Caterpillar Logistics Services Inc.
 - Facil
- **Beheer van logistieke dragers** (binnen het domein Supply Chain Intelligence): Het gebruik van logistieke dragers of RTI's (= Returnable Transport Items) als palletcontainers, kratten en rolcontainers is essentieel in de logistieke keten, ondermeer voor transport en opslag, en vormt zo een onvermijdelijke kost. Om deze kosten te beperken, dienen bedrijven efficiënt om te springen met dit materiaal. Daartoe startte het VIL een project op volledig gewijd aan het beheer van de logistieke dragers. Dit project biedt voordelen voor alle producenten, verladers, logistieke dienstverleners en transporteurs die voor hun producten gebruik maken van logistieke dragers.

De 11 deelnemende bedrijven aan dit project zijn:

- Veiling Haspengouw
- Agristo
- Katoen Natie
- De Post
- JLG
- Atlas Copco
- Colruyt
- Facil
- Jaga
- DHL Express
- Jessa Ziekenhuis



Collectieve onderzoeksprojecten die ook nog zullen opstarten in 2010 zijn:

- **S.L.O.W. Logistics** (binnen het domein Supply Chain Organisation): Doel is om verbeteringen rond logistieke efficiëntie te realiseren, met de nadruk op betrouwbaarheid eerder dan snelheid en gericht op kostenbesparingen en verbeteringen op het vlak van duurzaamheid.
- **Secured Inland Terminals** (binnen het domein Supply Chain Security): Doel is om inland terminals uit te bouwen tot beveiligde zones en zo tot volwaardige schakels in een beveiligde keten.

De onderwerpen van deze projecten werden aangedragen door **de bedrijfswereld** zelf. Zo ging het VIL na wat er leeft in de markt en wat de concrete problemen of uitdagingen zijn waar de Vlaamse logistieke dienstverleners en verladers mee kampen.

Deze bottom-up aanpak verklaart het succes van de opgestarte projecten.

7.2.3. VIL I & VIL II

Het VIL mag terecht stellen dat het zich gedurende de voorbije 7 jaar heeft weten te positioneren binnen het logistieke landschap en beschikt over een sterk industrieel weefsel met meer dan 200 aangesloten bedrijven. Daarenboven heeft het VIL samen met de sector 'Logistiek Vlaanderen' op de kaart gezet. Allereerst binnen Vlaanderen zelf, inclusief op de Vlaamse politieke agenda. Daarnaast werd een nieuw elan gegeven aan het Vlaams promotiebeleid.

Het is de missie van het VIL om de competitiviteit van onze bedrijven te verhogen en zo Logistiek Vlaanderen verder uit te bouwen tot een duurzame en innovatieve topregio in Europa. Vlaanderen is nu al een Europese logistieke topspeler, maar wordt op de hielen gezeten door verschillende andere sterke logistieke regio's. Wallonië en Nord-Pas-de-Calais zijn goed bezig om Vlaanderen van de troon te stoten. De voordelen waarover we beschikken mogen we dus niet uit handen geven. Vlaanderen wil – en moet – zich dan ook op het vlak van logistiek blijvend versterken. De VIL missie is m.a.w. meer dan ooit actueel!

7.3 Meerwaarde van het VIL

Als onafhankelijk kenniscentrum en innovatieplatform voor de logistieke sector in de ruime zin heeft het VIL de duidelijke ambitie om Vlaanderen uit te bouwen tot een duurzame en innovatieve logistieke topregio in Europa. Samen met de bedrijfswereld biedt het VIL bedrijfsgericht onderzoek rond innovatieve topics met bovendien de valorisatie van de onderzoeksresultaten in de praktijk via concrete projecten. Het zijn precies die **200 leden/bedrijven** die ons ideeën aanbrengen om innovatieve en duurzame concepten en opportuniteiten te onderzoeken en via pilootprojecten uit te testen. De **sterke (ver)binding met de industrie** en de **in house competenties** zijn de kracht van het VIL!

Dat het VIL cruciaal is om de logistieke sector te versterken en verder uit te bouwen tot een performante sector, wordt duidelijk erkend door de bedrijven die deelnamen aan één of meerdere van de projecten van het VIL. Hierbij enkele getuigenissen van deelnemende bedrijven aan de VIL-projecten:

- "Bij het VIL vonden we een expertisecentrum dat op een geëngageerde manier werkt maakte van onze vraag en op een toegankelijke en geloofwaardige manier de voordelen van een gezamenlijk project in kaart bracht" (Boomkwekers).
- "We gingen op zoek naar een onafhankelijke, erkende en gespecialiseerde speler. We vonden in het VIL de ideale partij" (Kiala).
- "Een externe parnter met ervaring op dit domein in andere sectoren kon diverse partijen uit het boekenvak gemakkelijker benaderen" (Boek.be).





- "Het VIL leek ons de geschikte partner voor deze onafhankelijke analyse. De analyse door het VIL is praktijkgericht gebeurd. De samenwerking met het VIL is bijzonder constructief en in open geest verlopen" (Van Hoecke).
- "Dankzij het VeLP+ Platform kunnen wij (douane), in geval van risico, ingrijpen en een controle organiseren zo vroeg mogelijk in de keten. Dit is een belangrijke stap in de creatie van zogenaamde green lanes; goederenstromen die vlot kunnen passeren zonder controle" (Douane).
- "Het VeLP+ Platform maakt het voor ons (Toyota) gemakkelijker om alles op te volgen en beter in te plannen" (Toyota).
- "In april 2009 hebben we een nieuwe diepvriesloods opgericht, naar aanleiding van de analyse die het VIL voor ons uitgevoerd heeft" (Zeebrugge Food Logistics).
- "Het VIL onderzocht voor ons de haalbaarheid van de bouw en uitbating van een containeroverslagcentrum. Deze analyse gebeurde zeer grondig en ook praktijkgericht" (Regionaal Overslagcentrum Beerse).

7.4 Visie 2020

Vlaanderen moet de ambitie hebben om uit te groeien tot het Europese logistieke netwerk waarin duurzame toegevoegde waarde gecreëerd wordt door middel van een doorgedreven integratie tussen industrie, toeleveranciers, dienstverleners en klanten. Dit op basis van innoverende, marktgerichte concepten en een transparant en homogeen werkingskader gekenmerkt door een interactieve participatie van alle betrokken partijen.

Het resultaat van deze visie moet zijn:

- een significante groei in de tewerkstelling
- bijkomende investeringen vanuit binnen- en buitenland
- een performante duurzame en innoverende logistieke topregio
- een daling van de sociaal maatschappelijke impact (de externe kosten)

Dit kan enkel gerealiseerd worden als er een ruimer maatschappelijk draagvlak komt en uiteraard met volle steun van alle betrokken partijen: private bedrijven, logistieke operatoren en de overheid.

De **vier kernwoorden** die deze visie domineren zijn:

- Innovatie
- Duurzaamheid
- Samenwerking
- Toegevoegde Waarde

Om naar een toekomstig scenario toe te groeien kunnen we best even de huidige stand van zaken opmaken via een klassieke SWOT analyse voor logistiek Vlaanderen.

7.4.1. SWOT analyse



Strenghts	Weaknesses
<ol style="list-style-type: none">1. De centrale ligging van Vlaanderen ten opzichte van zowel de Europese consumentenmarkt als de Europese industriële basis2. De complementariteit en diversiteit van onze internationale gateways namelijk de economische poorten (zee-en luchthavens)3. De dichtheid en kwaliteit van onze multimodale infrastructuurnetwerken4. De gemotiveerde arbeidskrachten (hoge arbeidsproductiviteit, beschikbare arbeidskrachten, gemiddelde scholingsgraad, logistieke opleidingen en ruime talenkennis)5. De hoogstaande knowhow inzake logistiek en transport uitgevoerd in de meer dan 700 Europese distributiecentra in Vlaanderen	<ol style="list-style-type: none">1. Het toenemend mobiliteitsprobleem: multimodaal transport blijft een zorgenkind waarbij beschikbare infrastructuur niet optimaal gebruikt wordt2. De bereikbaarheid van onze logistieke poorten moet gegarandeerd blijven inclusief de bereikbaarheid van multimodale hinterlandterminals3. De schaarste aan beschikbare ruimte waarbij de creatie van nieuwe logistieke bedrijventerreinen niet evident is4. De complexe bureaucratische regelgeving die het investeringsklimaat niet bevordert5. De niet aangepaste douaneomgeving6. De drempelvrees voor onderzoek en implementatie van innovatieve logistieke concepten en processen vooral bij KMO's7. De internationale profilering en positionering van logistiek Vlaanderen8. Weinig aantrekkelijke investeringsvoorwaarden9. Dure arbeid10. Veel lokale acties doch te weinig internationaal gekaderd
Opportunities	Threats
<ol style="list-style-type: none">1. De nieuwe eisen aan logistiek gebaseerd op nieuwe, veranderende en complexe consumptiepatronen2. De verdere outsourcing van logistieke processen die van de logistieke spelers (3 PL) nieuwe logistieke concepten en oplossingen vergen3. De vraag naar "slimme"/hoogwaardige logistiek als gevolg van ordergestuurde productie (postponed manufacturing)4. De vraag en groei van de retourlogistiek ook een aspect van duurzaamheid5. Het toenemend belang van ICT waarbij informatiestromen gekoppeld worden aan materiële goederenstromen6. Logistiek als basis voor nieuwe business modellen7. Netwerk redesign als gevolg van enerzijds industriële consolidatie en anderzijds algemeen streven naar green logistics	<ol style="list-style-type: none">1. De concurrentie van andere logistieke regio's die zich beter en beter organiseren in logistieke dienstverlening2. De verschuiving van de logistieke "banaan" (Cushman & Wakefield) naar Oost-Europa3. De nieuwe economische tijgers (BRIC landen) opteren meer en meer voor waardetoevoegende activiteiten inzake logistiek4. Door de toenemende globalisering en schaalvergroting (fusies en overnames) komen lokale en regionale spelers onder druk5. Te trage reactie op economische realiteit bij aanpassing van de loon- en arbeidsvoorwaarden



7.4.2. Unique Selling Proposition (USP)

Met een visie 2020 wil het VIL beter inspelen en een antwoord bieden op deze hoger vermelde evoluties. De groei en toegevoegde waarde in de toekomst zullen niet langer enkel afhangen van de gekende gunstige randvoorwaarden maar van een bewuste ontwikkeling naar een omgeving of platform dat het logistieke gebeuren in Vlaanderen naar een hoger niveau tilt. In 2008/2009 participeerde het VIL samen met VOKA en tal van relevante partijen in een werkgroep-oefening met als doel zulke visie te formuleren. Alhoewel dit project niet afgerond werd achten wij het nuttig sommige elementen te hernemen in deze paper.

Op basis van de sterktes uit de SWOT analyse zoals kennis/knowhow, efficiency, de economische poorten, infrastructuur en het totale logistieke kosten aspect komen we tot volgende USP :

De USP van Vlaanderen focust op productiviteit (een combinatie van kennis en efficiency) en kostenefficiency (totale logistieke kosten). Bijkomend aan deze elementen moeten ook de bereikbaarheid en het absolute belang van kennis (skills en innovatie) en de uitwisseling van deze kennis meegenomen worden. De finaliteit is dan ook het bekomen van logistieke clustereffecten die positieve resultaten op het gebied van efficiëntie, effectiviteit en ecologie. Dit verklaart trouwens waarom alle collectieve onderzoeksprojecten bij het VIL opgehangen worden aan E³.

7.5. Mission statement

Als visionair mission statement formuleren we dit voorstel:

"Vlaanderen beoogt door productiviteit, kostenefficiëntie en samenwerking de meest aantrekkelijke logistieke regio van Europa te zijn. Door onze optimale bereikbaarheid en door de vaardigheden, kennis en innovatiedrang van onze mensen en bedrijven, creëren we op duurzame wijze hoge toegevoegde waarde en welstand (meer jobs) voor economie en maatschappij."

De **inhoudelijke doelstellingen** van deze visie 2020 manifesteren zich voor ons als volgt:

- Samenbrengen van kennis vanuit de private en publieke sector waardoor innovatie op een gestructureerde manier aangemoedigd wordt.
- Verbeteringen in efficiëntie die leiden tot een algemene verbetering van de logistieke dienstverlening waardoor de Vlaamse concurrentiepositie verstrekt wordt.
- Focus op de creatie van tewerkstelling en toegevoegde waarde met minder maatschappelijke lasten (bv. door clustering, ruimtelijke ordening rond hotspots).
- Samenwerking tussen de verschillende actoren, private en publiek, teneinde het potentieel van clustereffecten te verhogen.

Conclusie

De situatie logistiek Vlaanderen AS IS toont aan dat er diverse raakvlakken zijn tussen logistiek en andere structuren en beleidsdomeinen, waardoor een concrete aansturing vanuit Flanders Logistics, dat enkel het domein mobiliteit en openbare werken bestrijkt, niet evident is. Uitgaande van de missie en de ambities moet er gemikt worden op een overkoepelende en permanente aansturing waarbij na gegaan wordt welke actoren het best geplaatst zijn om een rol te vervullen.

Nieuwe kennis over logistieke processen, organisatiemethoden en technologieën dient gegenereerd te worden en vervolgens verankerd om vernieuwingen ook structureel te maken. Gezien de opgebouwde competenties en de bedrijven de meerwaarde van het VIL vormen, heeft het VIL hierin een belangrijke rol te vervullen. Het VIL wordt immers gedragen door de logistieke dienstverleners en verladers en deze directe connectie is noodzakelijk om nieuwe innovatieve en duurzame concepten in de praktijk om te zetten.



Hoofdstuk 8: The way forward

Logistiek is één van de zes pijlers van Vlaanderen in Actie. De algemene doelstelling daarvan is dat Vlaanderen zich in 2020 kan positioneren als een logistieke topregio in Europa die excelleert op het vlak van economische en maatschappelijke meerwaarde.

Concreet wil dit zeggen dat bij de invulling van deze doelstellingen 2 sporen moeten gevolgd worden: een economisch spoor en een maatschappelijk spoor, met innovatie als verbindend thema.

Economisch spoor	Maatschappelijk spoor
Efficiëntie/Effectiviteit	Duurzaam/ecologisch
Tewerkstelling	Draagvlak
Toegevoegde waarde	Imago

Innovatie in de logistieke sector mag zich niet beperken tot het louter ontwikkelen van technologische of conceptuele logistieke concepten; het concreet implementeren maakt er integraal onderdeel van uit.

Aangezien de logistieke sector in Vlaanderen voor aanzienlijke uitdagingen staat (zie SWOT-analyse in hoofdstuk 7) komt het erop aan op korte termijn de juiste keuzes te maken om op lange termijn onze doelstellingen te realiseren. Tegelijk kan ook een belangrijke economische meerwaarde gegenereerd worden door Vlaamse ondernemers en bedrijven een omgeving aan te bieden waarin vernieuwing kan gedijen en een thuismarkt die als referentie kan dienen bij verdere internationale groei.

Zoals verwoord door minister Ingrid Lieten op de Academische zitting van de VRWI in april 2010 moet er nu geïnvesteerd worden in initiatieven en activiteiten die op middellange en lange termijn economische resultaten zullen opleveren, in termen van jobcreatie en toegevoegde waarde.

De logistieke sector ambieert volgende zaken:

- Groei
- Werkgelegenheid
- Toegevoegde waarde
- Duurzaamheid door minder maatschappelijke lasten

Om deze ambities waar te maken, is een duidelijk en stabiel kader, met een perspectief dat de legislatuur overschrijdt, onontbeerlijk.

Daarnaast is er nood aan een coherent kader aangezien uit de inventaris van het logistieke landschap (cf hoofdstuk 4) blijkt dat er een veelheid en verscheidenheid bestaat aan logistieke spelers die (al dan niet gesubsidieerd) opereren vanuit verschillende beleidsdomeinen, wat een globale aanpak en sturing bemoeilijkt, zo niet onmogelijk maakt.



Een nieuwe structuur voor logistiek Vlaanderen is nodig waarbij:

1. Bepaald wordt welk organisatiemodel aangewezen is om van Vlaanderen een innovatieve en duurzame logistieke topregio te maken.
2. Bepaald wordt welke activiteiten vervuld dienen te worden om de visie 2020 te realiseren.
3. Bepaald wordt welke logistieke actoren het best geplaatst zijn/in aanmerking komen om deze activiteiten te vervullen.
4. Bepaald wordt welke functies/taken/competenties geïntegreerd dienen te worden binnen de organisatie.

8.1. Aangewezen organisatie model

Essentieel voor de realisatie van de VIA doelstellingen is de creatie van een **interministerieel platform** aangezien logistiek meerdere beleidsdomeinen bestrijkt. Als Vlaanderen haar logistieke roeping voor 2020 wil waarmaken, dan is er een interministeriële structuur vereist.

Het opzetten van een dergelijke organisatiestructuur is geen unicum in Vlaanderen. Dienaangaande kan verwezen worden naar het Vlaams Medisch Centrum (VMC)/Flanders Care, het project voor innovatieve doorbraken in de gezondheidszorg en in alle vormen van zorg met maximale maatschappelijke en economische meerwaarde, dat een budget kreeg van 9,5 miljoen € voor de eerste fase die loopt tot eind 2011. Drie ministers leiden en financieren samen VMC: Minister-president Kris Peeters, onder mee bevoegd voor economie, Minister Van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin Jo Vandeuren en Vice Minister-president en Minister van Innovatie Ingrid Lieten.

Naar analogie met deze pijler van "Vlaanderen in Actie" dient ook de pijler logistiek aangepakt te worden, zowel organisatorisch als budgettair.

Het interministerieel platform logistiek stuurt en wordt gefinancierd vanuit de drie beleidsdomeinen die thans reeds, zij het niet overkoepelend, budgetten vrij maken ten behoeve van de logistieke sector, met name: mobiliteit en openbare werken, innovatie en economie. De respectieve ministers of hun afgevaardigden kunnen onder elkaar onder r een voorzitter aanduiden, naar analogie met het Vlaams Medisch Centrum waar minister Jo Vandeuren aangeduid werd als voorzitter.

Belangrijk is dat dit interministerieel platform, dat **gefinancierd** wordt **vanuit de 3 beleidsdomeinen**, gedragen wordt door een breed platform (politici, academici, bedrijfswereld,...) dat met gezag een lijn kan uitzetten die door alle relevante spelers gevolgd wordt.

De belangrijkste taken van het interministerieel platform zijn het ontwikkelen van een langetermijnvisie en het geven van de juiste impulsen op het vlak van innovatieve en duurzame logistiek.

Flanders Logistics kan, mits de nodige aanpassingen en onderschrijving van de totaalvisie en strategie, het nieuwe overkoepelende platform zijn.



8.2. Activiteiten

Voor het bepalen welke activiteiten het "Vlaams Logistiek Centrum" dient uit te voeren, kunnen de domeinen in Extended Gateway® Vlaanderen als uitgangspunt genomen worden. Immers, dit concept is uitgegroeid tot een breed gedragen verhaal dat door vele actoren, zowel overheids- als private actoren, daadwerkelijk wordt opgenomen.

De 5 domeinen binnen Extended Gateway® Vlaanderen zijn:

- Infrastructuur
- Ruimte
- Marktorganisatie
- Marketing, acquisitie en awareness
- Kennis en innovatie

8.3. Logistieke actoren

Indien wij voormelde activiteiten, waarvan we aannemen dat ze cruciaal zijn voor de toekomst van Logistiek Vlaanderen aanschouwen dan zijn er verschillende actoren nodig om de doelstellingen te realiseren.

1. Een actor voor de beleidsondersteuning

De actoren in Vlaanderen voor beleidsrelevant onderzoek zijn de Steunpunten. Zij voeren wetenschappelijk onderzoek uit ter ondersteuning van het Vlaamse beleid.

Specifiek voor de logistiek is dit het Steunpunt Goederenstromen.

2. Een actor voor de bedrijfsondersteuning

De aangewezen actoren voor bedrijfsondersteuning zijn de open kennisplatformen/competentiepolen gezien hun sterke binding met de industrie en het slaan van een brug tussen de theorie en de praktijk.

De toegevoegde waarde van een open kennisinstituut wordt ook bevestigd in het recente boek "Growing in the new normal" van het gerenommeerde bedrijf Arthur D. Little (1ste semester 2010):

"Open or collaborative innovation is now accepted as a key approach enabling companies to innovate effectively and efficiently. Firms have specialist expertise, especially in applied research, that makes them a natural partner for industry in developing novel ideas"

Specifiek voor de logistiek is dit het VIL en in beperkte mate een gedeelte van het VIM (het stuk goederenmobiliteit). Het VIL zou dit VIM gedeelte kunnen absorberen.

3. Een actor voor de promotie van Vlaanderen als topregio

Indien we abstractie maken van alle provinciale en stedelijke promotiecampagnes, dan kan gesteld worden dat, wat het promoten van Vlaanderen betreft, deze taken vervuld worden door het FIT.

4. Een actor voor de bedrijventerreinen

Deze taken worden vervuld door het Agentschap Ondernemen. Het Agentschap Ondernemen is daarnaast ook een belangrijke actor om te zorgen voor een inhoudelijke integratie met de POM's via de stuurgroep POM.

8.4. Geïntegreerde functies

Gezien uit hoofdstuk 4 blijkt dat er heel wat actoren actief zijn in het logistieke landschap, is het noodzakelijk bepaalde functies en competenties te integreren.

- Goederenmobiliteit dient geïntegreerd te worden binnen één competentiepool, met name het VIL om overlappingen te vermijden.
- Personenmobiliteit hoort niet thuis binnen de logistiek maar verdient als belangrijk maatschappelijk issue een volwaardige plaats in een apart orgaan, desnoods een Strategisch Onderzoekscentrum (SOC) waarbij dan de bestaande expertise binnen het VIM en IMOB gebundeld zouden kunnen worden, te meer gezien beide spelers reeds in de provincie Limburg gevestigd zijn.
- De provinciale logistieke platformen van de POM's dienen ingebed te worden binnen de nieuwe structuur en zouden kunnen opereren als antennes/filialen.

8.5. Concept structuur

Rekening houdend met hetgeen voorafgaat, wordt volgende conceptstructuur voorgesteld:

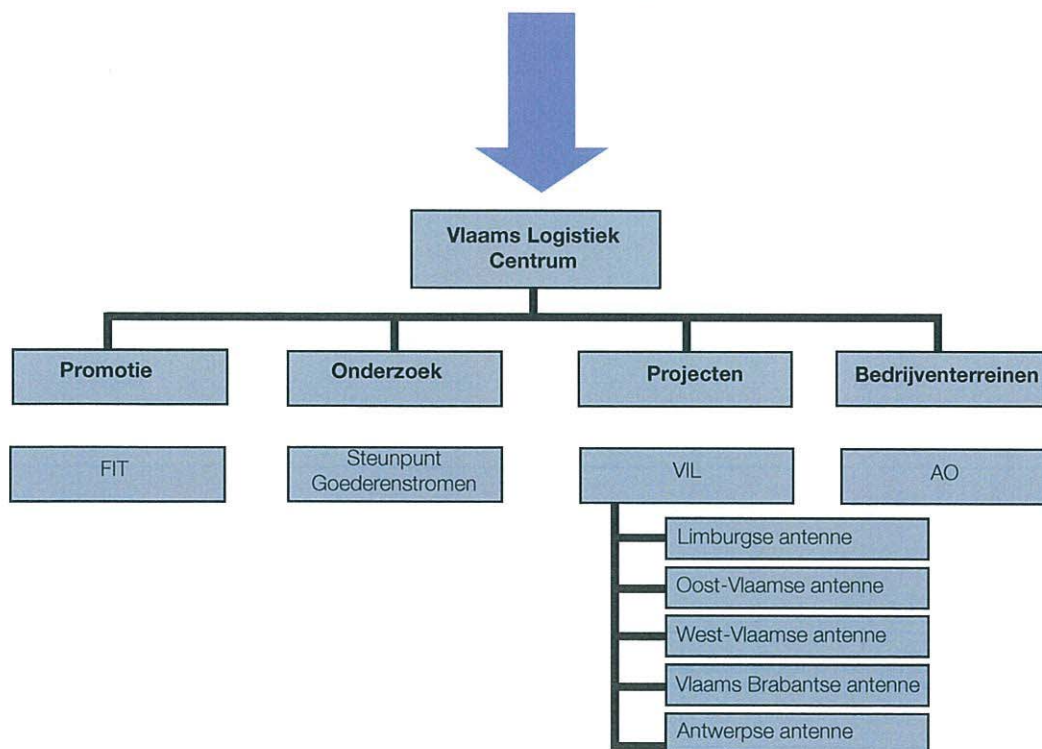
Interministerieel
strategisch platform

Extended Flanders Logistics

Operationeel
ondersteunend
centrum

Activiteiten

Actoren





Gezien in alle provincies een logistiek platform werd opgericht is het aangewezen om deze provinciale platformen in te bedden in de structuur en als **antennes/filialen** te laten opereren die bemand worden door de respectieve logistieke managers. In de Limburgse antenne kunnen, naast de logistieke manager, ook de VIM medewerkers worden geïntegreerd die zich bezighouden met goederenmobiliteit. Op deze wijze worden overlappingsen tussen de actoren die zich bezig houden met projectimplementatie vermeden en kunnen de middelen efficiënter benut en ingezet worden.

Tussen het FIT, het AO en het VIL kan een beheersovereenkomst gesloten worden.

Conclusie

Een interministerieel gestructureerd overleg, dat de beleidsdomeinen overstijgt, is essentieel om Logistiek Vlaanderen naar een hoger niveau te tillen.

Een 'Extended Flanders Logistics', dat de totaalvisie onderschrijft kan deze rol van interministerieel strategisch platform op zich nemen. De middelen komen (niet noodzakelijkerwijze evenredig) uit de portefeuille economie, innovatie en mobiliteit en openbare werken. De operationele uitvoering berust bij het Vlaams Logistiek Centrum en wordt toevertrouwd aan de relevante logistieke actoren, zijnde het FIT, het Agentschap Ondernemen, het Steunpunt Goederenstromen en het VIL met haar antennes wat de projecten met de bedrijven betreft.

Een dergelijk interministerieel strategisch en breed gedragen platform met een operationeel ondersteunend centrum laat toe de krachten, de competenties en de middelen te bundelen en efficiënter te besteden.





BIJLAGEN





Bijlage 1: Competentiepolen in Vlaanderen en ledenbestand

	Ledenbestand CP	
Flanders Drive	170	automobiel
FMTC	19	mechatronica
VIL	212	logistiek
Flanders Food	215	voeding
Plastic Vision	17	kunststofverwerkende industrie
VIM	155	mobiliteit
Flanders InShape	Geen directe leden	industriel design
Flanders Synergy	82	arbeidsorganisatie



Bijlage 2: Projectoverzicht VIL/VIM/Flanders Drive

	VIL	VIM	Flanders Drive
Overlopende projecten 2009	Doorbraakproject VeLP+	Personenmobiliteit (4) Bike Track I Bike I Move Ipark4U VME Goederenvervoer (2) Duwbotten / Watertruck D-Via Infrastructuur (3) INSIGN Minder Hinder platform wegen- werken Wegdekbeheerssysteem (haal- baarheidsonderzoek)	Zie ook 2010
Gelanceerde projecten 2010	Supply chain organisatie (2) Dal en nachtdistributie SLOW Logistics Supply chain beveiliging (2) Bruacrgo Secured Gateway Secured Inland Terminals Supply chain intelligentie (2) POS/POD Asset Managment van logis- tieke dragers Internationale samenwer- king VIL & Tilburg Lean Logistics	Personenmobiliteit (2) Coördinatie haalbaarheidsstu- die elektrische auto's Volle wagens Goederenvervoer (1) Road Meets Rail (haalbaar- heidsonderzoek) Infrastructuur (0)	Lightweight materials (3) Lightweight door Joining techniques for Trucks, buses and Industrial Vehicles Durability Testing Clean Powertrains (1) Energy Storage Active Safety (2) Research vehicle for active safety Automotive safety integrity level Manufacturing (2) Direct Access Information Sup- port Systems Internal Logistics Improvements through RFID Technology

Raakvlakken:

- Domein 'Personenmobiliteit' bij het VIM en 'Energy Storage' bij Flanders Drive (elektrische auto's).
- Domein 'Supply chain organisatie' bij het VIL en 'goederenvervoer' bij het VIM.



Bijlage 3: Structuur en werkwijze VIL/VIM/Flanders Drive

	VIL	VIM	Flanders Drive
Juridische entiteit	vzw	vzw	cvba met sociaal oogmerk
Werkwijze	Bottom-up benadering	Bottom-up benadering	Bottom-up benadering
Evaluatie orgaan	Onafhankelijke* 11-koppige Adviesraad, evenredig samengesteld uit academici (5) en bedrijfsleiders (6) die advies geven op basis van de IWT-evaluatie criteria	Beleidsraad**, samengesteld uit 29 vertegenwoordigers (kenniscentra, consultants, overheidsbedrijven, infrastructuur, ...) die advies geven over specifieke thema's	Industriële Advies Raad (IAR), een multidisciplinaire groep met vertegenwoordigers van Agoria, Bekaert, Bosal, EIA Electronics, LMS Int, Materialise, Punch, Recticel, Tenneco, Umicore en Volvo Group
Raad van bestuur	12 bestuurders, zijnde 9 bedrijfsleiders uit de logistieke sector (5 logistiekers en 4 verladers) en 3 overheidsbestuurders	10 bestuurders, zijnde 7 bedrijfsleiders en 3 overheidsbestuurders	8 bestuurders Afgevaardigd bestuurder Wilson De Pril (Agoria)
Waarnemers	4 waarnemers	6 waarnemers	2 waarnemers
Activiteiten	Collectief onderzoek, innovatiestimulering & technologische dienstverlening	Collectief onderzoek & innovatiestimulering	Collectief onderzoek, coöperatief onderzoek, innovatiestimulering & technologische dienstverlening
Projectfinanciering	Bedrijven uit de primaire VIL doelgroep vormen de gebruikerscommissie en financieren 30% van de totale projectkost	Onduidelijk welke werkwijze het VIM hanteert gezien het de vereiste zelffinanciering van 20% niet haalt	Consortia van bedrijven die deelnemen als "partners"
Projectaanpak	Begeleiding én volledige project implementatie gezien inhouse opgebouwde competenties	Uitsluitend projectbegeleiding/coördinatie. Uitvoering wordt uitbesteed	Innovatie initiëren en coördineren bij uitbesteding aan derden, alsook eigen projectmanagement gezien inhouse opgebouwde kennis
Totale zelffinanciering 2009	20%	14,6%	23%

* De VIL adviesraad is een onafhankelijk orgaan, waarmee bedoeld wordt dat leden van de Raad van Bestuur geen lid kunnen zijn van de adviesraad.

** Bedrijven die in de VIM beleidsraad zetelen, kunnen tevens in de Raad van Bestuur zetelen. Is het geval voor Telindus, Aracadis Belgium en Technium-Tractebel Engineering.

Bijlage 4: Ledenvergelijking VIL/VIM/Flanders Drive

Om de 'bedrijfssterkte' van de 3 competentiepolen te visualiseren, bevat de eerste tabel de bij de competentiepolen aangesloten leden/bedrijven en de tweede tabel de overige bij de competentiepolen aangesloten leden.

De bedrijven die lid zijn bij meerdere competentiepolen zijn in het blauw gemarkeerd zodat snel duidelijk wordt dat bedrijven wel degelijk weten tot welke competentiepool zich te richten.

Tabel 1		
BEDRIJVEN VERGELIJKING		
VIL leden/bedrijven	VIM leden/bedrijven	Flanders Drive vennoten
133	31 bedrijven	154
Logistieke dienstverleners en verladers AD Handling Agfa Gevaert Ahlers Belgium Allpack international Antwerp Stevedoring International nv Agristo APL Logistics Arkenis Belgium AstraZeneca Atlas Copco Airpower nv Aviapartner Holding Avnet Logistics BASF Antwerpen nv Bekaert nv BettR Logistics Bridgestone Logistics Europe Brix Advice Carrefour Belgium CAT Logistics Centraal Boekhuis Vlaanderen CEVA Logistics CHEP Benelux Colruyt conTeyor International Covidien Belgium bvba	Automobiel Athlon Car Lease Garage Vitesse KBC Autolease Masterlease Mercedes-Benz Belgium Luxembourg Tercomix Touring Distributie & Productie Colruyt Jaga iButler Overheidsbedrijven De Lijn De Scheepvaart NMBS Transport & logistiek ACB Agencies ADPO Bombardier Transportation DPD Belgium ECS European Containers Ewals Cargo Care Getax Logistics	Acrosoma ACT-Research AGC Glass Europe Alfatex All Chemie Belgium ALRO Altreonic ArcelorMittal Genk ARGON Measuring Solutions Arteco Atlas Copco Airpower ATM Avery Dennison Bekaert BEP Europe Bombardier Transportation Bosal Research BV Design C-MAC MicroTechnology Carrosserie Lemeire Centexbel Cevema CN Rood CNH Belgium ConTeyor Continental Automotive Benelux CoRI CTS BeNeLux



bpost Crossrail Benelux Dachser Air & Sea Belgium nv Dandoy De Grave-Antverpia nv Degussa DHL Express Belux DHL Freight DHL Global Forwarding nv DHL Supply Chain Belgium Domus Logistics DP World Antwerp nv DSV Solutions (Automotive) nv DSV Solutions ECS Euro Pool System Benelux Eurobrokers European Food Transport Euroports Containers Meerhout Ewals Cargo Care nv FACIL Fiege NV Flightcare G. Snel Belgium G4S Security Services nv GC Europe nv Genzyme Flanders nv Gosselin Group Groep H.Essers Hamann International Logistics Haven Genk nv Hessenatie Logistics ICO nv Ikea Distribution Benelux nv Incodis Logistics IFB JLG GFS Gilbert De Clercq nv Janssen Pharmaceutica Katoen Natie nv Kerkstoel 2000+ nv Kiala Krefel Kreglinger Logistics Libridis Limburgs Logistiek Platform (LLP) Mars Belgium Molenbergnatie	Group Machiels Havenbedrijf Gent Haven Genk Inter Ferry Boats JET Logistics JOOS M&C LOGISTRA SBF Logistics Transport Joosen Van Moer Group Veolia Transport	DAF Trucks Vlaanderen Dakota Coatings De Jaeger Automation De Meyer Domo P.P.C. Donaldson Europe EAD EconCore EIA Electronics Elytra Emerson & Cuming EMROL EnergyICT ES International Etn. Pol Vanassche & Co Europlasma Facil & Cie. G.C.V. Falex Tribology Ford - Lommel Proving Ground Fremach Izegem Gates Europe General Motors Belgium GSH Belgium GTD Mechanization hegge ID Helvoet Rubber & Plastic Technologies Hercorub Hoerbiger Drivetrain Mechatronics IAC Group Belgium Ineltra Systems Infrac Inventive Engineering Inverto IPTE JLG Manufacturing Europe Kaneka Belgium Kautex Textron LMS International Loomans Plastics Materialise Melexis Merco Machines METALogic Mobil Partner / Home Car Mobistar MVT Nikon Metrology Ninix Technologies
---	--	--



Multimodal Transports & Logistics
Monsanto Europe nv
Movianto Belgium Dirk Raes NV
Nike
NinaTrans
Nynas
Nova Natie Logistics
Novaveg Logistics nv
NYK Logistics
ODTH
Panalpina
Partner Logistics Europe
Parts Express
PepsiCo
Pfizer
Polytra International Logistics nv
Procter & Gamble
Rhenus Logistics nv
S.C.R.-Sibelco
Sara Lee
Scania Parts Logistics
Schenker
Schietse nv
Sea-Rail
Seminck Gas GFS nv
Sentiphar AG
SHIPIT
Sitra
Solvay
Spartaxx cvba
Swissport
Tabaknatie
Tenneco Automotive Europe nv
BAC
Taxipost
Time:matters
TNT Express Belgium nv
TNT Innight Belgium
Tolimpex
Toro Europe nv
Toshiba Tec Europe
Toyota Material Handling Belgium
Toyota Motor Europe
Trabelint nv
Trafuco
Transport Joosen
Transport Lux
Vanschoonbeek-Matterne
Unilever
Unilin Flooring
Van de Poel Karel Zonen

Nitto Europe
NXP Semiconductors
OCAS
Oerlikon Balzers Coating Benelux
ON-Semiconductor Belgium
Orban Microwave Products
OSTEC
Parts & Components
PEC
Pedeo
Plakoni
Plastal
Pro Belgium
Psi Control Mechatronics
PSS Belgium
Recticel
Renders
Rieter Automotive
Robert Bosch Produktie
Sadexchaf UV
Sapa RC Profiles
SAS Automotive Belgium
Sensor-Nite International
Service Magazijn Limburg
Siemens
Soliver
Somati Vehicles
Spicer Off-Highway Products Division
Stas
Surface Treatment Company
Surtechno
Tass Belgium
tbp electronics Belgium
Techni-Coat International
Tenneco Automotive Europe
Teradyne Diagnostic Solutions
Terberg Specials Belgium
Thule
TI Group Automotive Systems
Tower Automotive
Toyota Boshoku Europe
Toyota Motor Europe
Traficon
Triphase
Tulip Laser Processing
Tyco Electronics Belgium EC
Umicore Electro-Optic Materials
Valéron Strength Films
Van Hool



Van Hoecke Vedrova Veiling Haspengouw Vika VNW Transport Van Loon Transport WFS Wim Bosman Zuidnatie		VCST Industrial Products VDL Jonckheere Bus & Coach Verhaert New Products & Services Visys Vitalo Industries Volvo Cars Volvo Group Belgium Voxdale Xenics Zeydon Zweko
--	--	---

Tabel 2		OVERIGE LEDEN VERGELIJKING (consultants, universiteiten, ...)	
VIL leden	VIM leden	Flanders Drive vennoten	
Toegetreden leden	Banken & verzekeringen	Alcatel Lucent	
ABB	Ethias	Belgisch Instituut voor Lastechniek	
Accenture	KBC	De Nayer Instituut	
A-Law Advocaten	PKF	Groep T - Hogeschool Leuven	
Belgibo nv	Communicatie	Hogeschool Gent	
BGC nv	Antenno	Hogeschool West-Vlaanderen	
Bizon nv	Connect	IMEC	
Boek.be	Hands	KaHo Sint-Lieven	
Boerenbond	ICT	Karel de Grote Hogeschool	
Buck Consultants International	Advanced Data Analytics	Katholieke Hogeschool Brugge-Oostende	
Camco Technologies nv	Alcatel Lucent	Katholieke Hogeschool Kempen	
Centric Belgium nv	anaXis	Katholieke Hogeschool Zuid-West-Vlaanderen	
Cofely Services GDF Suez	Barco	Katholieke Universiteit Leuven	
CTAC Logistics	Belgacom	KHLim	
Dastronic NV	Be-Mobile	Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw	
De Coninck Management en Organisatie	Capgemini Belgium	Punch Metals	
De Europese Verzekeringsmaatschappij	CSC	Punch Powertrain	
Deloitte Tax Advisers	Eurotronics	Punch Telematix	
Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen	Ferranti	Randstad Professionals	
GIM	Fks bvba	Sirris	
Groenewout Consultants & Engineers	Fleetronic	Tele Atlas Gent	
Havenbedrijf Gent	Geo Solutions	Uhasselt - Imomec	
Havenbestuur Zeebrugge	Geographic Information Management	Universiteit Antwerpen	
HN Autotransport	i.Know	Universiteit Gent, Vakgroep Metalurgie	
Immobiën Hugo Ceusters	I-Move	VAB	
ING België	iNFRANEA	Vinçotte	
Inno.com cva	Ixor	VITO	
Intermec Technologies Benelux	NAVTEQ Europe	XIOS Hogeschool Limburg - EMAP	
Intervest Offices	Nimera		
Intris nv	Mobile-for		
Jobat	Möbius		
Jungheinrich nv	Oracle		
LHC Consulting	Powerdale		
Logistics Design bvba	Q2C		
Meulenberg Transport bv	RAM Mobile Data		
Microsoft	Rauwers Controle		
Montea	Route You		
Moore Stephens Verschelden	Siemens		
MOW Afdeling Haven- en Waterbeleid	SKIDATA		
Ortec Belgium Bvba	STOK		
	Switch in SPRL		



<p>People for Projects POM Antwerpen Porthus PORTSandTERMINALS PriceWaterhouseCoopers Tax Consultants ProLogis Belgium Provincie West-Vlaanderen Psion Teklogix nv Punch Telematix nv Quares Randstad Belgium nv RealDolmen Rebelgroup Advisory Belgium ReDoSa S&V Management Consultants Securitas Alert Services nv/sa Siemens SIS Stream Software Supply Chain Consulting mcr bvba Teleroute Integrated Solutions UNATA Warehouses De Pauw (WDP) Waterwegen en Zeekanaal nv Willy Naessens Industriebouw Zelco Logistics Zetes Group</p> <p>Steunende leden ACE-Groep T CVO HONIM, Hogeschool voor Wetenschap en Kunst KaHo Sint-Lieven Karel De Grote Hogeschool Katholieke Universiteit Leuven Provinciale Hogeschool Limburg Universiteit Antwerpen Universiteit Hasselt Vlerick Leuven Gent Management School Vrije Universiteit Brussel - VUB</p>	<p>Tele Atlas Traficon WMCS</p> <p>Infrastructuur Colas CFE Fabricom GTI GRIZACO Heijmans J Lemaire Lareco-Bornem Stage 21</p> <p>Ledenorganisaties Connekt FEBETRA Fedis Logistics in Wallonia Movinnio Netwerk De Scheepvaart ORI Promotie Binnenvaart Vlaanderen Road Federation Belgium UNIZO UNIZO-Limburg Voetgangersbeweging vzw Voka Kempen Belgian Courier Association</p> <p>NGO's Mobimix.be</p> <p>Personenvervoer Accell Pro CPA Taxistop EVSN – Stidejo Mobike Velobility</p> <p>Parkeerbedrijven Parkeerbedrijf Kortrijk Parkeon Belgium Q-Park Belgium Holding Vinci Park Services Belgium</p> <p>Sociaal vzw Basis</p> <p>Consultants ACMS Altmedes Consulting ARCADIS Belgium</p>	
--	--	--



	<p>Aros Buck Consultants International COMISOL Consult Advies D.ar dBA-plan De Wolf Advocatenkantoor Deloitte Ecorem eNovates Flanders Smart Hub Hegge ID IPAM Libost-Groep MINT Miplan Mountain Consulting OMGEVING OSTEC Phidan Plan M RebelGroup Advisory Belgium Strukturion België Technum Traject Transport & Mobility Leuven TRITEL Vialis Belgium TRI-VIZOR</p> <p>Kennisinstellingen Flanders' DRIVE IBBT IMEC VITO Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW) Innovatiecentrum Limburg Mobiliteit IMOB Vlaamse Stichting Verkeerskunde Transumo Universiteit Leuven Universiteit Gent Universiteit Hasselt Vrije Universiteit Brussel CVO Hitek Karel de Grote-Hogeschool Katholieke Hogeschool Kempen Katholieke Hogeschool Limburg</p>	
--	--	--



	<p>Provinciale Hogeschool Limburg Vlerick</p> <p>Lokale besturen Gemeente Arendonk Gemeente Brasschaat Gemeente Diepenbeek Gemeente Nijlen Provincie Antwerpen Stad Bilzen Stad Bree Stad Gent Stad Hasselt Intergemeentelijk Samenwer- kingsverband Schelde Land- schapspark Maatschappij Linkerscheldeoever West-Vlaamse Intercommunale</p>	
--	--	--

Uit tabel 2 blijkt dat overlappingsen in de ledenbestanden hoofdzakelijk voorkomen in de secundaire doelgroep, met name consultants en universiteiten/hogescholen.

Bijlage 5: Lidgelden VIL/VIM/Flanders Drive

	VIL	VIM	Flanders Drive
Sector	Logistieke sector	Geen	Automotive
Soorten leden	3 soorten leden: 1. Effectieve leden (logistieke dienst-verleners & verladers) 2. Toegetreden leden (anderen die interesse hebben in logistiek) 3. Steunende leden (kennisinstellingen)	Geen opdeling. Iedereen kan lid worden indien actief op het vlak van mobiliteit of indien interesse ervoor.	2 soorten leden: 1. Vennoten (iedere onderneming of kennisinstelling die permanent aandacht schenkt aan innovatie in de voertuigindustrie of erin onderzoek verricht) 2. Geassocieerde partners (innovatiegerichte bedrijven uit andere sectoren)
Aantal leden uit primaire doelgroep	133	Geen primaire doelgroep	166 (slechts 4 geassocieerde leden; alle overige zijn vennoten)
Aantal KMO's uit primaire doelgroep	49,62%	Geen primaire doelgroep	Niet bekend
Ledenbijdrage	Voor de effectieve leden: <50 WN's: 500 € >50 - < 250 WN's: 750 € >250 WN's: 1000 € Voor de toegetreden leden: 1000 € forfaitair Voor de steunende leden: 500 € forfaitair	Voor de bedrijven: < 15 WN's: 100 € 16 – 30: 200 € 31 – 50: 375 € 51 – 150: 625 € >150: 1000 € Voor de lokale besturen op basis van aantal inwoners: >100.000: 1500 € 30.001 - 100.000: 1.100 € 20.001 - 30.000: 750 € 10.001 - 20.000: 500 € 5.001 - 10.000: 375 € <5.000: 200 €	< 50 WN's: 620 € Kennisinstellingen: 620 € Anderen: 1240 €