Vlaams Parlement

stuk **1174** (2010-2011) – Nr. 1
ingediend op 27 mei 2011 (2010-2011)

Gedachtewisseling

over de visie van het bedrijfsleven op logistiek Vlaanderen met de Voka-leden Luc Hooyberghs van Nike, Wouter De Geest van BASF, Ivo Marechal van Essers en Roger Roels van DP World

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heren Jan Penris en Steve D'Hulster

verzendcode: OPE

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:
mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Sas van Rouveroij;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:
de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Ward Kennes, Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de heer Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Annick De Ridder;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Luckas Van Der Taelen.

INHOUD

I. Uiteenzettingen door de bedrijfsleiders 4
1. Het voorbeeld Nike 4
2. De logistieke keten..... 5
3. Versnipperd landschap 5
4. Strategische visie 6
5. Aanbevelingen..... 6
II. Bespreking 7
1. Vragen en opmerkingen van de commissieleden 7
2. Antwoorden 9
Gebruikte afkortingen 15
Bijlage: De presentatie van Voka en de bedrijfsleiders..... 17

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken wisselde op 28 april 2011 van gedachten over de visie van het bedrijfsleven op logistiek Vlaanderen met de Voka-leden Luc Hooyberghs van Nike, Wouter De Geest van BASF, Ivo Marechal van Essers en Roger Roels van DP World. De bedrijfsleiders werden vergezeld door de heer Vincent Thoen, senior adviseur kenniscentrum Voka, die eveneens deelnam aan de bespreking.

De presentatie waarmee de sprekers hun uiteenzettingen illustreerden, is opgenomen als bijlage.

I. UITEENZETTINGEN DOOR DE BEDRIJFSLEIDERS

1. Het voorbeeld Nike

De heer *Luc Hooyberghs*, logistiek directeur van Nike in Europa en algemeen directeur Nike Laakdal, schetst de evolutie van de Vlaamse logistiek aan de hand van zijn bedrijf. Begin jaren 90 kwam het naar Laakdal in Vlaanderen vanwege de centrale geografische en macro-economische ligging, de zeer goede wegen- en data-infrastructuur, de hoge beschikbaarheid op dat moment van opgeleide mensen en flexibele arbeidsstelsels, en de goede samenwerking met de verschillende overheden. Vandaag werken er dagelijks gemiddeld 2000 mensen, allemaal bedienden, van wie ruim 80% in de operatie staat. Maatschappelijk erg relevant is dat zij niet in dienst genomen zijn op basis van hun specifieke opleiding maar van hun arbeidshouding, flexibiliteit en teamgeest, zo onderstreept de spreker.

Zeven, acht jaar geleden, aan de vooravond van een belangrijke uitbreiding, onderzocht het bedrijf of de genoemde voorwaarden nog steeds geldig waren. Toen bleek dat de overheid tussen 1994 en 2002 voor 40 miljoen euro aan subsidies had verstrekt, wat een goede investering is geweest, aangezien het bedrijf vandaag jaarlijks meer dan 50 miljoen euro afdraagt aan taksen en bijdragen. De spreker benadrukt dat zij wel degelijk een verschil gemaakt hebben in de beslissing van het bedrijf om zelf in Vlaanderen te investeren.

Hij toont een luchtfoto uit 2002 met een simulatie van windmolens, die er pas in 2006 effectief zijn gekomen. Niet het financiële dossier, dat sluitend was, maar de vergunningen hebben voor die vertraging gezorgd. Hoewel vakwerkmasten duurzamer zijn en meer energie leveren door hun grotere hoogte, vonden sommigen hen esthetisch niet passend. Een ander probleem is de aanslepende ontsluiting langs de weg.

Wat de arbeidsorganisatie betreft, werd Nike rond de eeuwwisseling verplicht van paritair comité te wisselen. Daardoor stegen de loonkosten met 11% op 2 jaar tijd. Ook een aantal flexibiliteitsmaatregelen raakte daardoor verloren. Ondertussen kwamen in samenwerking met de vakbonden andere regelingen in de plaats, maar de toepassing daarvan binnen de ruimte die een sectorale cao laat, kost handenvol geld en dat is niet goed voor de positie in de prijscompetitie op de markt. De vergelijking met Engeland bijvoorbeeld leert dat de loonkosten daar veel lager zijn. Dat Laakdaal bovenaan staat binnen de wereldwijde Nikegroep heeft het dan ook aan iets anders te danken, met name zijn duurzame logistiek. Tot slot vermeldt hij nog dat de fluctuerende volumebehoefte het bedrijf verplicht mensen in dienst te nemen die men overal kan inzetten, want men kan ze niet economisch werkloos maken binnen het huidige stelsel. Mocht dat wel kunnen, zou het heel wat meer mensen kunnen werven. De spreker betreurt dat er, ondanks de hoge werkgelegenheid, geen specifiek arbeidsstelsel is voor de logistieke sector. Het huidige paritair comité is beter geschikt voor administratief bediendewerk in de havensector.

De heer Hooyberghs keert terug naar 2003 en noemt de factoren die niet langer bleken te gelden: de beschikbaarheid van opgeleide mensen (de werkloosheid was gedaald van 20% naar 5 tot 6%), de arbeidsflexibiliteit en de samenwerking met de overheid (meer bepaald de snelheid van beslissingen over vergunningen). In de tussentijd heeft Vlaanderen competitief nog meer terrein verloren ten opzichte van de omliggende regio's. Er worden dan

ook minder distributiecentra gebouwd en meer net over de taalgrens. Niet alleen subsidies spelen een rol, maar ook de beschikbaarheid van gronden, de snelheid van beslissingen en de aflevering van vergunningen.

De onderhandelingen over flexibiliteit gebeuren nog steeds op bedrijfsniveau. De weinig coöperatieve federale douane schrikt bedrijven af en kost op die manier handenvol geld, want bedrijven kunnen vandaag evengoed goederen laten inklaren in Nederland en betalen dan daar invoerrechten. De vraag is ook of de regering vandaag nog even goed als in de jaren 90 op de hoogte is van de potentiële investeringen die ophanden zijn.

De heer Hooyberghs komt tot de slotsom dat er sprake is van een verdere achteruitgang. De kans is behoorlijk verkleind dat Nike vandaag net als in de jaren 90 voor Vlaanderen zou kiezen. De spreker voegt er geruststellend aan toe dat het niet van plan is te verdwijnen en integendeel een groeiplan heeft, maar dat is alleen te danken aan het feit dat het hier al is. Maar hij is er tegelijk van overtuigd dat een nieuwe Nike vandaag niet zou komen.

2. De logistieke keten

De heer *Roger Roels*, voorzitter DP World in België, Nederland en Frankrijk, legt uit dat zijn bedrijf een stouwer is die aan goederenbehandeling doet, en dus slechts een schakel in de hele keten. Hij schreef samen met havenbaas Eddy Bruyninckx een totaalplan voor de Antwerpse haven, vanuit het inzicht dat de industrie haar krachten moet bundelen.

De auteurs stellen vast dat vandaag steeds meer havenblinde keuzes worden gemaakt, waarbij havengemeenschappen delen zijn van een veel langere aanbodketen. In dat licht moeten zij hun werking optimaliseren. Zij moeten dan ook verder denken dan alleen de haven en op zoek gaan naar transferia, naar achterlandpunten en logistieke parken. Voorwaarden zijn: minstens competitieve kosten, betrouwbaarheid, duurzaamheid en real time. Zowel het lokale als het Vlaamse havenbeleid moeten de expediteurs, transporteurs en industrie daarin ondersteunen met een geïntegreerde visie.

De aanbodketen, die start bij de leverancier en eindigt bij de klant, kent verbindingen voor en na de haven. Tot het eerste behoren de nautische toegang en de aanloopkosten, tot het tweede spoor, lichter, wegen en de verzorging van producten.

3. Versnipperd landschap

De heer *Ivo Marechal*, CEO van Essers, legt uit dat zijn groep 850.000 m² logistieke activiteiten uitoefent. De groep is het Europese distributiecentrum voor DuPont de Nemours, Ecolab, Agfa-Gevaert, Ansell en Pfizer. Sinds de overname van Hessenatie verzorgt het bijvoorbeeld ook de wereldwijde distributie voor Godiva. De groep heeft 1200 vrachtwagens en 3300 medewerkers, van wie de aangroei gemiddeld 300 per jaar bedraagt. De spreker onderstreept dat het om meestal duurzaam werk voor laaggeschoolden gaat. De werkgelegenheid per m² is even groot als in de automobielsector, en neemt nog toe.

Hij verwacht dat het centrum van de Europese koopkracht logistieke centra zal blijven aantrekken in weerwil van het congestieprobleem. Probleem is wel het versnipperde landschap, niet alleen politiek maar ook professioneel. Een rapport van het VIL onthulde vorig jaar dat de Vlaamse overheid jaarlijks 5 miljoen euro en meer dan 50 vte's uittrekt voor haar complexe beleid op dit domein. Het kost de bedrijfsleiders veel tijd om dit allemaal te volgen.

Een tweede probleem is het aantrekken van nieuwe zaken, waar ook weer grote budgetten worden voor uitgetrokken, maar waar men toch vaststelt dat nieuwe logistieke centra naar Wallonië gaan (Johnson & Johnson, H&M …). Ook op dit punt is niet zozeer het tekort

aan middelen als wel de versnippering problematisch. De spreker gelooft niet dat men in alle landen ter wereld aanwezig moet zijn om investeringen aan te trekken en pleit integendeel voor de keuze van bepaalde regio's. Een aantal Chinese projecten waren al succesvol of zijn veelbelovend. Blijven inzetten op sectoren zonder toekomst moet vervangen worden door een focus op logistiek.

4. Strategische visie

De heer *Vincent Thoen* merkt op dat logistiek door het wetenschaps- en innovatiebeleid als strategische cluster wordt gezien. Logistiek is dan ook een van de tien speerpunten die Voka opzette samen met de Vlaamse Raad voor Wetenschap en Innovatie. Een zeer heterogene en uit de hele waardeketen samengestelde werkgroep, waarvan de andere aanwezigen de ambassadeurs zijn, stelde een strategisch plan op met een overkoepelende visie met als focustermijn 2020. Op basis van de resultaten van een SWOT-analyse werd een lijst van doelstellingen opgesteld.

De heer *Luc Hooyberghs* toont, vooraleer het plan voor te stellen, een dia met de klassieke schets van logistiek de dag van vandaag (zie p. 27). De vijf subsectoren zijn: transport en overslag, opslag, toegevoegde-waardelogistiek, ketenregie en ondersteunende activiteiten. Hoe hoger men zit in het schema, hoe meer uitvoerend het werk, hoe verder naar onder, hoe meer kennisgedreven.

De toegevoegde waarde wordt vandaag vooral in die onderste regionen gecreëerd, meer dan in het pure transport, dat door de lage marges een zeer competitieve industrie is geworden met kortlopende contracten. De vestigingen onder in de keten verplaatsen zich niet zomaar, waardoor kennis opgebouwd wordt, beter gepresteerd en hogere marges verworven. De maatschappelijke impact van de inzet op de bovenkant van het schema, is negatiever dan die van inzet op de onderkant. Als de Vlaamse overheid publiceert dat zij een logistieke topregio wil, voor welke subsector kiest zij dan? Die keuze is hoe dan ook nodig en bepaalt de aanwending van de middelen.

De SWOT-analyse onthulde een grote versnippering, een veelvoud van dikwijls ook goede initiatieven maar met veel blinde vlekken, overlappingen en zelfs tegenstellingen. De focus, ook in de media, ligt sterk op de eerste en niet de kennisgedreven sectoren. De werkgroep stelt daar zijn visie tegenover, waarin Vlaanderen een topregio is in logistiek en ketenregie en zelfs nummer 1 kan worden. De toegevoegde waarde kan verdrievoudigd worden en tegelijk de maatschappelijke last verlaagd, op voorwaarde dat men de juiste investeringskeuze maakt.

Daarvoor moet men mikken op de kennisgedreven subsector. De regio die het sterkst scoort op dat vlak, zal degene zijn met de snelst evoluerende samenwerkingsverbanden tussen bedrijven. Dat zal dan meteen nieuwe investeringen aantrekken. Uit die kennis komen trouwens ook weer vermarktbare technologische ontwikkelingen voort.

In het plan wordt de genoemde algemene doelstelling tegen 2020 vertaald in strategische prioriteiten, waarover men dan de politieke verantwoordelijkheid bijvoorbeeld kan verdelen per kabinet. Als voorbeelden geeft hij het aantrekken van investeringen met toegevoegde waarde, de samenwerkingsverbanden, innovatie op het vlak van duurzame logistiek of infrastructuur, opleidingsprogramma's. De spreker onderstreept dat logistiek meer is dan mobiliteit en openbare werken.

5. Aanbevelingen

De heer *Wouter De Geest*, gedelegeerd bestuurder BASF Antwerpen en voorzitter van de federatie Essencia legt uit dat de scheikundige industrie instaat voor meer dan een vijfde van de hele Belgische export en 25% van het overschot op de handelsbalans. De productieketen is dan ook erg belangrijk voor zowel de sector als voor de nationale welvaart.

De versnipperde sector heeft zich verzameld in dit project. Maar ook de overheid treedt op in verspreide slagorde, wat leidt tot inefficiëntie en verspilling van middelen. De hoge complexiteit komt niet ten goede aan het bedrijfsleven. De uitkomst is de oprichting van een strategische raad of begeleidingscommissie, die over de kabinetten en de instellingen heen de verdere activiteiten van logistiek Vlaanderen coördineert. De samenstelling ervan moet multidisciplinair zijn en zowel vertegenwoordigers van bedrijfsleven, regering als kennisinstellingen tellen.

Het bedrijfsleven heeft alvast zijn interne draagvlak voor een dergelijke overkoepelende visie vergroot de laatste jaren. Het is nu aan het beleid. Er is veel goede wil ten aanzien van logistiek Vlaanderen maar tot nu toe is er niet meer dan een intentieverklaring. Eén enkele raad is wenselijk. Het volstaat niet om logistiek op te nemen in de ViA-doorbraken, men moet er daadwerkelijk de focus op richten. Dat betekent dat men er middelen moet aan verbinden, en daarbij kiezen voor de subsector met de hoogste toegevoegde waarde.

Innovatie en logistiek zijn complementaire werelden. Vlaanderen moet ook de moed hebben om in de spiegel te kijken en zich af te vragen waarom het bepaalde investeringen niet heeft aangetrokken. Dat moet een van de basisopdrachten van de genoemde raad worden, meent de spreker.

Logistiek is meer dan infrastructuur en mobiliteit alleen, maar zonder zal het ook niet gaan. Een overkoepelende aanpak is nodig, op een termijn die de duur van een legislatuur overschrijdt. Welnu, een strategische raad heeft die eigenschap. Wat de afstemming van de verschillende overheidsniveaus betreft, heeft Vlaanderen de verantwoordelijkheid om zich aan te sluiten bij de inspanningen van de haven om van de federale douane een oplosser te maken en geen inningsbureau dat zijn inningen mist.

De spreker wijst op de reuzenschreden waarmee de innovatie in Breda vooruitgaat, terwijl VIL jaar na jaar bedelend tracht te overleven. Hij pleit er dan ook voor dat de uitwerking van de Vlaamse aanpak rekening houdt met dergelijke benchmarks. In dat verband valt er ook een en ander te leren uit het goed werkende, Waalse Marshallplan. Verder speelt ook de ruimtelijke ordening, meer bepaald de beschikbaarheid en de schaal en de verspreiding van bedrijventerreinen, een rol.

Investeren in comodaliteit is een absolute must. Die middelen zullen ook de vorm van subsidies moeten aannemen want een intermodale terminal is op zich geen winstgevende activiteit. De toegevoegde waarde zit immers verder in de keten. De spreker pleit voor een moedige houding ten aanzien van de missing links. Gaat men de IJzeren Rijn zo laten of uitwerken? Een strategische raad beslist niet in de plaats van het parlement over de opportuniteit maar kan zorgen dat men de juiste koers houdt.

Tegen kilometerheffing zegt de heer De Geest ja als de aanpak Europees is. Het speelveld moet immers gelijk blijven voor iedereen.

II. BESPREKING

1. Vragen en opmerkingen van de commissieleden

De heer *Sas van Rouveroij* heeft begrepen dat de tijd dringt. Hij vraagt hoe de heer Roels de samenwerking tussen de havens ziet, die volgens het lid één enkele Vlaamse haven vormen met verschillende vestigingen. Verder wil hij weten wat de consequenties zijn van een Vlaamse invoering van de kilometerheffing, beperkt tot België en de vrachtwagensector. Van de heer Marechal wil hij weten wat het aandeel is van Euronorm 3 en 4 in zijn vrachtwagenpark, in het perspectief van het variabel maken van heffingen volgens ecokwaliteit. Klopt het dat de sprekers één platform verkiezen boven een met aparte politieke, economische en wetenschappelijke koppen? Is dat ook een pleidooi voor meer sturing door de politiek? Bevredigt ViA niet? Klagen de gasten de onzekerheid over het voortbestaan van het VIL aan? Pleiten zij voor een bestendiging?

De heer *Dirk de Kort* betreurt dat pseudospecialisten schade veroorzaken aan de logistieke sector. Hij betreurt het bijvoorbeeld dat een studie van ING over de zeehavens[1], door sommigen wordt ingezet in hun pleidooi tegen de versterking van de logistieke keuze. Het lid vindt dat elke gelegenheid te baat moet worden genomen om de toegevoegde waarde van de sector te belichten, aangezien dat geen evidentie meer blijkt te zijn zoals vroeger. Hij heeft ook waardering voor de ketenbenadering, want zeker het belang van de achterzijde wordt vaak te weinig onderstreept. De heer de Kort geeft terminals aan waterwegen in de strijd tegen de congestie als voorbeeld.

Het lid verwijst tot slot naar een mededeling van mobiliteitsminister Hilde Crevits aan de Vlaamse Regering van 12 maart 2011 over slimme logistiek. Haar conclusie is dat de versnippering groot is, maar er wordt ook een coördinatiestructuur geschetst met als platform Flanders Logistics, maar ook een taskforce, een netwerk, een high-levelgroep enzovoort. Hoe werkt dat precies en wat is het verschil met de voorgestelde strategische raad?

De heer *Jan Penris* is deze middag met zijn neus op het feit gedrukt dat Vlaanderen in belangrijke aangelegenheden als douane, personeelstatuut, spoorbeleid geen initiatieven kan nemen. De heer Marechal steekt tien percent van zijn tijd in beleidsvoorbereiding voor logistiek, ondanks zijn drukke beroepsbezigheden. De heer Penris besteedt als beleidsmaker zelf amper aan twintig percent aan logistiek. Waar vindt de heer Marechal de tijd?

Voka pleit ervoor om het logistieke beleid onder te brengen in een partijoverstijgende instantie die niet gebonden is aan de regeerperiode. In eerste instantie was het lid er niet van overtuigd dat die nodig is. Politici zijn immers mensen van goede wil die het algemene belang willen verdedigen, zeker in deze commissie, maar het wegenvignet bewijst dat er desondanks heel wat meningverschillen zijn. Eén fractie betwijfelt zelfs of logistiek in Vlaanderen nuttig of zelfs wenselijk is. Daarnaast zijn er nog heel wat gradaties in meningen. Vlaams Belang heeft en zal steeds constructieve oppositie voeren op het vlak van logistiek, maar het is aan de meerderheid om de boodschap van Voka te vertalen.

Waarom kiest Nike voor een bediendestatuut? Wat is de visie van Essers op de Lange Wapper? Is de groep bereid tol te betalen voor een vlottere verbinding tussen linker- en rechteroever in Antwerpen?

Voor de heer *Luckas Van Der Taelen* is er geen sprake van de logistiek in vraag te stellen, die zorgt immers voor welvaart en is een van de fundamenten van de economie. Dat neemt niet weg dat Groen! kritische kanttekeningen erbij maakt. Het logistieke beleid moet zich op de toekomst richten en mag niet blind zijn voor neveneffecten. Geen enkele wegeningreep zal ongebreideld toenemend vrachtverkeer aankunnen. Steeds komt er een moment dat alternatieven moeten beschouwd worden. Hoe zien de leden van Voka de ideale logistieke situatie over twintig jaar? Kan een uitgebreid netwerk van lightrail, afgestemd op de behoeften van de logistieke industrie, een rol spelen? Meer autowegen is immers niet altijd de juiste oplossing. Bij hun ontstaan waren de spoorwegen afgestemd op de industriële behoeften, nu is dat verwaterd. Allicht moet er een doordachte combinatie van vrachtverkeer over de weg, over het spoor, over het water gezocht worden.

Een aantal uitspraken roept vragen op bij het lid. Zo zegt de heer Hooyberghs dat de kans dat Nike zich nu nog in Laakdal zou vestigen behoorlijk kleiner geworden is. Wat zijn de redenen daarvan? Iedereen wil kennis in logistiek aantrekken, versterken en verankeren.

[1] http://www.ing.be/xpedio/groups/internet/@public/@bbl/@secr_gen_et_comm/@revue_presse/documents/portalcontent/455306_en.pdf

Maar hoe denkt Voka dat te doen? En hoe denkt Voka de maatschappelijke lasten te verminderen? En wat zijn de voornaamste redenen waarom Vlaanderen er niet in slaagt de vette investeringsvissen binnen te halen? Tot slot informeert de spreker naar de positieve aspecten van het Waalse Marshallplan.

De heer *Steve D'Hulster* vraagt hoe de strategische keuzes van Voka sporen met ViA. Ziet Voka de strategische raad als een bestendig orgaan of is hij vooral nodig om een en ander in beweging te krijgen? Is het een zuiver Vlaams orgaan of zijn de andere delen van het land ook betrokken? Mobiliteit en openbare werken zijn belangrijke delen van de puzzel. De heer D'Hulster heeft goed geluisterd naar de aanbevelingen van de heer De Geest daaromtrent maar wil graag ook de mening van de andere sprekers kennen. Het lid informeert voorts naar de hiaten in het beleid over het woon-werkverkeer. Tot slot wil hij weten hoe de Voka-leden over het Pendelfonds denken?

De heer *Marino Keulen* heeft de logistieke sector altijd als een Vlaams paradepaardje gezien, maar nu blijkt dat er toch een en ander mangelt. Er zijn niet alleen gevalsgebonden maar ook structurele obstakels. Vlaanderen heeft dringend meer nodig dan studies en overleg. Is er in de nabijheid een voorbeeldland of -regio voor logistiek?

Mevrouw *Griet Smaers* heeft veel respect voor het beleidsvoorbereidende werk van de Voka-leden. Logistiek kan een belangrijke troef zijn voor een regio, Voka wijst dan vooral op het belang van kennisgedreven slimme logistiek. Hoe wordt de kenniscentralisatie en -verdeling best georganiseerd?

De verschillende takken van de logistieke keten zijn weinig vertrouwd met elkaars werkwijze. Ze staan open voor comodaliteit en integrale aanpak van mobiliteit maar weten niet waar de kennis te halen. De versnipperde structuren van innovatie en mobiliteit zijn daar niet vreemd aan. Hoe ziet Voka een geïntegreerde kennisopbouw over logistiek? De strategische begeleidingscommissie lijkt mevrouw Smaers een goed idee, maar hoe past ze in ViA? Worden er al stappen ondernomen om dergelijke begeleidingscommissie op te richten?

Bij de logistieke hub's moet blijkbaar ook het hinterland in rekening gebracht worden. Welke knelpunten zien de Voka-leden op dat vlak? Hoe kan er meer toegevoegde waarde gecreëerd worden in het hinterland zodat er een logistieke regio ontstaat?

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, wijst erop dat de regering jaarlijks de uitvoering van het regeerakkoord, waarvan Vlaanderen in Actie deel uitmaakt, evalueert. Misschien is het goed dat eens te bespreken in de commissie, al dan niet in aanwezigheid van de Voka-leden. De voorzitter weet dat de Voka-leden dit verhaal al lang en herhaaldelijk brengen. Daarbij komt nog dat ook het beleid al lang inzet op logistiek. Met welke beleidsmakers heeft Voka al gesproken en wat zijn de resultaten tot nog toe? Niet alleen de politiek maar ook de logistieke industrie zelf heeft een taak. Hoe ziet Voka die taak? De rol van de voorgestelde begeleidingscommissie is de voorzitter evenmin duidelijk.

Hoewel over het Waalse 'Plan Marchall 2.vert' heel wat kritische geluiden te horen zijn, levert het toch resultaten op. Zo kan iemand die een bedrijf wil vestigen, alle administratie regelen aan één loket. Waarom kan Vlaanderen die positieve aspecten niet overnemen?

2. Antwoorden

De heer *Ivo Marechal* wijst erop dat de kilometerheffing aan de klant wordt doorgerekend; de transporteur heeft daar niet echt veel last van. Het zou wel een concurrentieverschuiving kunnen betekenen ten voordele van bepaalde, lokale bedrijven die geen heffing betalen. De spreker is voor een kilometerheffing maar vraagt een algemeen Europees systeem. Nu moet een vrachtwagen voor internationaal transport uitgerust zijn met allerhande

kastjes. Vooraleer al die kastjes officieel zijn geïnstalleerd, is die vrachtwagen al twaalf dagen oud. Ermee rekening houdend dat een vrachtwagen gemiddeld na vier jaar wordt vervangen, kost alleen al de installatie van die kastjes 3,5 percent van de beschikbare levenstijd van een vrachtwagen. De heer Marechal is evenwel ook voor een slimme kilometerheffing voor personenvervoer. Enkel op vrachtvervoer toegepast, heeft een kilometerheffing geen enkele invloed op congestie.

Tien percent van het vrachtwagenpark van Essers valt onder Euronorm 3, dertig percent onder Euronorm 4 en zestig percent onder Euronorm 5. Het bedrijf vervangt een vrachtwagen na drie jaar.

Het essentiële probleem is dat de kabinetten niet bereid zijn samen de problemen aan te pakken. De Voka-leden hebben alle kabinetten meerdere keren bezocht en ook met de ministers gepraat. Desondanks blijven het steunpunt Goederenstromen en Flanders Logistics dure initiatieven nemen die niet echt doeltreffend zijn. Het Vlaams Medisch Centrum is het bewijs dat kabinetten wel degelijk kunnen samenwerken. Het VIL vraagt de oprichting van een Vlaams Logistiek Centrum met inspraak van de sector. Dat zou al een hele stap vooruit betekenen.

Het VIL heeft als enige competentiepool zijn nut bewezen, maar de onzekerheid van de voorbije drie jaar staat de efficiëntie in de weg. Het VIL heeft 200 leden – zowel verladers, transporteurs als logistieke bedrijven – en kan een rol spelen als kennisverspreider, ook tot bij kleinere bedrijven.

De transportsector heeft niet zoveel wensen over de vorm van de Lange Wapper, maar wil gewoon de doorstroming op peil houden. De gemiddelde snelheid is de laatste zes jaar afgenomen van 44 naar 40 kilometer per uur. Het heeft geen zin om nieuwe studies over de congestie te bestellen. Die cijfers, die de sector vlot kan leveren, zeggen genoeg over de doorstroming.

De sector stelt niet alleen laaggeschoolden tewerk, maar ook specialisten. Die hebben ervoor gezorgd dat de beladingsgraad van het internationale vervoer de afgelopen vier jaar gestegen is van 82 naar 95 percent.

Logistiek kan niet anders dan groeien, ook op langere termijn. De sector kan veel mensen, waaronder heel wat laaggeschoolden, duurzame werkgelegenheid bieden. Gisteren heeft Essers de eerste volledig elektrische vrachtwagen voorgesteld, uniek in Europa en bedoeld voor stadsdistributie in Hasselt. Het bedrijf zoekt ook naar een methode om het overschot aan zonne-energie op verwisselbare batterijen te zetten en niet langer op het net. Het is de bedoeling zo op lange termijn volledig op elektrische vrachtwagens over te schakelen.

De redenen waarom Vlaanderen Johnson & Johnson of H&M niet binnengehaald heeft, zijn niet de subsidies, die gelden enkel voor gebouwen en zijn dus marginaal, maar wel het gebrek aan samenwerking tussen de kabinetten. Als Vlaanderen met één stem spreekt, los van concurrentie of politieke rivaliteit, zal het vooruitgaan.

Voor de spreker is Venlo een voorbeeldregio. De samenwerking tussen industrie en politiek heeft daar aanzienlijke resultaten opgeleverd.

De heer *Roger Roels* betreurt dat de havens niet genoeg samenwerken. Ook de privésector heeft getracht mensen samen te brengen onder de paraplu van Flanders Port Area, maar dat is uit elkaar gevallen onder meer wegens de crisis. Ook het gezamenlijke computersysteem dat bijna op punt stond, is daarbij in het water gevallen. Momenteel is er opnieuw een poging tot toenadering waarbij het computersysteem weer opgevist wordt. De spreker vindt echter Flanders Port Area niet het juiste kanaal en acht het beter het overleg onder

Flanders Logistics te organiseren. Het komt er immers op aan het volledige logistieke systeem te verbeteren, dan zullen de havens daar sowieso van profiteren.

De spreker heeft inderdaad een uitnodiging van minister Crevits ontvangen, maar pas na de uitnodiging voor deze hoorzitting. Het ministeriële voorstel biedt perspectieven voor de oprichting van een soort strategische raad.

Op het vlak van comodaliteit vraagt de heer Roels een visie over het aantal interlandterminals nodig voor het vervoer per lichter. Dat zijn er vijf tot zeven, geen veertig. Het beleid moet de juiste inplantingsplaats bepalen en de terminals helpen opstarten. Versnippering is uit den boze want werkt bundeling van lading en comodaliteit tegen. De spreker nodigt de parlementscommissie uit om zelf de meest geschikte plaats voor de interlandterminals te bepalen.

Comodaliteit en intermodaal vervoer kunnen ook gestimuleerd worden door intermodale producten te steunen. Zo zou een treinverbinding Antwerpen-Praag deels gesubsidieerd kunnen worden tot ze rendabel is. Daarna kan de overheid haar investering terugverdienen. Dat is interessanter dan subsidies uit te keren aan een individuele organisatie.

In het witboek Transport 2050 van de Europese Commissie staat dat spoor moet gestimuleerd worden voor afstanden verder dan 300 kilometer. Voor de heer Roels is die grens te hoog, de stelling van de Europese Commissie te weinig ambitieus.

De ambitie is volgens de heer Roels meer logistiek in Vlaanderen waarbij de toegevoegde waarde verdriedubbelt en de lasten voor de gemeenschap verminderen. Die ambitie is niet onmogelijk. Het grote voordeel van een strategische raad is dat die een visie zou kunnen uitwerken waar iedereen zich achter kan scharen. Momenteel is er noch tussen de kabinetten, noch tussen de privéorganisaties enige coördinatie.

Het beste voorbeeldland inzake logistiek blijft Nederland. Het beleid daar rendeert. Dat blijkt uit de hoofdzetels en distributiecentra die als paddenstoelen uit de grond schieten. Vlaanderen is op dat vlak niet goed bezig, en dat heeft met verschillende factoren te maken: er zijn teveel aanspreekpunten, de regelgeving is te ingewikkeld enzovoort. DP World heeft een Chinese partner die twintig percent investeert in zijn terminal in Antwerpen maar men krijgt de vertegenwoordiger van die partner niet tot in Antwerpen wegens emigratieproblemen.

Typisch is anderzijds dat Nederland een goed plan heeft, maar dat het zeer bombastisch is. Vlaanderen moet dat voorbeeld volgen maar het dan wel pragmatisch toepassen. Dan zal het sterker zijn dan Nederland. Dat vergt echter een goede coördinatie.

De heer *Luc Hooyberghs* wijst erop dat het Vlaamse beslissingsmodel, waarbij elke deelnemer alles kan blokkeren, nadelig is voor de uitvoeringssnelheid. De spreker behartigt voor Nike een investeringsdossier, maar heeft daarvoor een beslissing binnen zes maand nodig. In Vlaanderen vergt alleen al het vinden van de grond enkele jaren, daarna komen nog de vergunningen en de afspraken met de douane. Om dat euvel tegen te gaan is een strategische raad nodig die werkt op basis van een langetermijnvisie en snel beslissingen kan nemen en ook opleggen. Te meer daar de evoluties almaar sneller gaan.

In 2008 heeft Voka voor het eerst deze presentatie gebracht[2], de PowerPointpresentatie is sindsdien niet gewijzigd. De projectie was ook toen al een verdrievoudiging van de toegevoegde waarde met minder maatschappelijke lasten. Nadien heeft de Nederlandse overheid een gelijkaardige werkgroep aangespoord om met een visie te komen. Die werkgroep kwam tot dezelfde conclusies. Eind 2009 heeft Nederland 67 miljoen euro vrijgemaakt

[2] Zie bijlage.

voor innovatie van vier onderzoeksdomeinen van logistiek. Met die middelen werd in Breda een topinstituut voor logistieke opleidingen opgericht, een van de vier in Europa. Dat is een goed voorbeeld van een top-downbeslissingsmodel dat leidt tot snelle uitvoering, zij het dat het tot de technologie beperkt blijft. Nu kan Vlaanderen een graantje meepikken van de technologie ontwikkeld door Nederland en op basis daarvan op een pragmatischere manier samenwerkingsverbanden tussen bedrijven sluiten. Dat neemt niet weg dat de beslissingskracht in Nederland, ook op vlak van de ruimtelijke ordening trouwens, investeringen aantrekt. Dat is de reden waarom het voor Nike gemakkelijker zou zijn als het een hoofdkantoor in Nederland te hebben.

Nike werft handelsingenieurs, afgestudeerden in de toegepaste economische wetenschappen en ingenieurs aan en leidt die dan zelf verder op. Een masteropleiding in logistiek en supply chain management bestaat vooralsnog niet in België. Dat is een lacune. In Nederland boden verschillende universiteiten voorheen al opleidingen aan, maar die worden nu door het instituut van Breda bestuurd zodat het volledige opleidingaanbod gecoördineerd wordt. In Geel bestaat er wel een bacheloropleiding in de logistiek maar daar zijn slechts tien studenten ingeschreven.

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, weet dat op aandringen van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde in Hasselt een faculteit Verkeerskunde opgericht is. Waarom wordt daar de opleiding logistiek niet ingericht?

De heer *Luc Hooyberghs* juicht dergelijk initiatief van de universiteit toe, maar eigenlijk wil hij een algemene visie, ook op onderwijs. Het huidige opleidingsaanbod zorgt niet voor voldoende talent, nochtans een belangrijke basis voor succes. De Vlaamse afgestudeerden moeten nog verder opgeleid worden, dus is het voor Nike momenteel efficiënter mensen uit het buitenland aan te werven.

Een andere motor van kennisopbouw zijn samenwerkingsverbanden. Het beleid moet er alles aan doen om die te stimuleren. Subsidies zijn een belangrijke aantrekkingspool voor investeringen, maar bedrijven willen vooral dat er snel beslist wordt. De spreker geeft het voorbeeld van een Amerikaans merk Victoria's Secret van de holding Limited Brands die de Europese markt wil aansnijden. Het heeft een distributievestiging van 30 tot 40 hectare nodig. Hier in Vlaanderen kan het dat op zes maand niet geregeld krijgen, dus komt het zeker niet naar hier.

Ook de heer *Luc Hooyberghs* heeft bezwaren bij de uitspraak van Europa dat vervoer per spoor slechts moet worden bevorderd vanaf 300 kilometer. Hij ziet niet in waarom vrachten die verder dan 150 kilometer moeten, niet over het spoor zouden kunnen, mits de infrastructuur natuurlijk goed is. Alle goederen worden bij Nike aangevoerd met de binnenvaart. Een kwart van de uitvoer naar Italië gebeurt bijvoorbeeld per trein. Enkel als het goedkoper en sneller is, wordt gebruik gemaakt van spoor en binnenvaart, maar sowieso is de ecologische impact positief. Er zijn al heel wat mogelijkheden maar die worden alleen maar groter met een aangepaste infrastructuur.

De toegevoegde waarde verdrievoudigen met minder maatschappelijke lasten is zeker geen utopie. Nederland zet volledig in op innovatie en ook wegeninfrastructuur en die keuzes renderen.

Acht maanden geleden heeft Nike met steun van het Pendelfonds aan 145 mensen een fiets bezorgd waarvan 25 elektrische, voor mensen die meer dan twintig kilometer van het werk wonen. De gebruikers zijn verplicht om minstens de helft van de dagen met de fiets te komen. Dat is een groot succes. Voorts motiveert Nike ook mensen voor carpoolen. Carpoolers krijgen de beste parkeerplaatsen. Het is wel een groot probleem dat er nabij de vestiging geen stopplaats van het openbaar vervoer is.

Nike heeft van meet af aan beslist om iedereen een bediendecontract te geven omdat het dat onderscheid niet wou tussen zijn werknemers. Een tweede belangrijk aspect was de flexibiliteit. Het paritair comité 218 liet toe om minimum 4, maximum 11 uur te werken. Zo kon Nike de werktijden aanpassen in functie van de werklast van het jaar. Door de evoluties van de cao's is die flexibiliteit ondertussen volledig verdwenen. Momenteel heeft Nike dus enkel de lasten van het bediendestatuut maar niet langer de lusten.

De heer *Wouter De Geest* zegt dat ViA inderdaad maatregelen bevat om de versnippering tegen te gaan. Voka vraagt echter dat een integrale visie op logistiek behouden blijft. Daartoe ontbreekt de bovenbouw. Een strategische raad met kenniscentra, bedrijven en vertegenwoordigers van het volk en de politiek kan die algemene sturing geven. De sector vraagt niet meer dan dat een Logistiek Centrum Vlaanderen hetzelfde elan krijgt als het Medisch Centrum Vlaanderen. Uiteindelijk is het voorstel van Voka dus een invulling van ViA. De spreker hoopt echter dat de sector steeds de mogelijkheid zal krijgen om plannen bij te sturen zodat ze aan de behoeften beantwoorden.

De spreker waarschuwt de parlementsleden niet dezelfde fout te maken als de studies en de logistiek dus niet tegen de industrie af te zetten. De klassieke industriële sectoren zijn nog steeds de basis van de logistiek, want als er geen producten zijn, is er geen logistiek meer nodig. Vlaanderen heeft een grote industrie nodig, maar die heeft behoefte aan een sterk ketenbeheer en een sterke logistiek. Zonder chemie is er bijvoorbeeld geen Katoennatie. Daarom helpt Voka de Vlaamse Regering bij het opzetten van het nieuwe industriele beleid waarbij de delen over de industrie en de logistiek perfect in elkaar passen.

BASF heeft zelf het meest fijnmazig bustransport in Antwerpen, maar die bussen waren verre van volzet. In samenwerking met het Pendelfonds heeft het bedrijf dan I-bus gecreëerd zodat ook werknemers van de kleinere chemische firma's er gebruik van kunnen maken. Tijdens de werken aan de ring van Antwerpen waren er treinen voor het personeel tot Antwerpen-Noord, maar nadien zijn die jammer genoeg geschrapt.

De logistiek en de industrie vinden de beste megawatt diegene die niet verbruikt is. Meer dan op duurzame energieproductie willen ze inzetten op minder verbruik. Zo denken ze ook over mobiliteit. Uiteindelijk is het mogelijk om de vervoersketen nog heel wat efficiënter te maken, onder meer door de goederen in terminals te bundelen voor transport. BASF heeft zelf een gecombineerde treinterminal gebouwd en kan goederen met de trein tot zelfs in China krijgen.

Over twintig jaar zal het verkeer er anders uitzien; zo zullen er bijvoorbeeld meer elektrische wagens rijden. Momenteel ondergaan zowel de industrie, het energiebeleid, en dus ook het mobiliteitsbeleid een transformatie. De spreker suggereert na te gaan of het subsidiëren van groene innovaties in de mobiliteit niet meer CO_2-winst oplevert dan subsidies van groene elektriciteitsproductie.

Antwerpen is het grootste logistieke laboratorium van Europa; het is een schande dat er geen enkele opleiding is in supply chain management. Dat is niet hetzelfde als een opleiding in de maritieme wetenschap, dat slechts een segment van de logistiek is. Momenteel onderhandelt de sector daarover met de universiteiten, maar ook daar stuit hij op de beschotten tussen de universiteiten.

De heer *Dirk de Kort* pleit voor geregelde gedachtewisselingen met Voka.

De heer *Luc Hooyberghs* beschrijft de hoorzitting als zijn meest efficiënte uren van de laatste drie jaar, althans op het vlak van beleidsvoorbereiding. Vanaf de eerste samenkomst met kabinetten heeft Voka gepleit voor een overkoepelend orgaan dat alle kabinetten, administraties en politieke kleuren kon vertegenwoordigen.

De heer *Sas Van Rouveroij* mist de ministers bij de bespreking.

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, stelt voor om het hoofdstuk over de logistiek van de monitoringtabel van ViA als uitgangspunt van die besprekingen te nemen. Slechts op basis van een goed stramien kan beoordeeld worden of er vooruitgang geboekt is.

De heer *Jan Penris* is het daarmee eens. Maar ook het onderwijs, de kenniscompetentie en andere aspecten spelen een rol. Misschien is het nuttig ook de andere commissies uit te nodigen bij die evaluaties.

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, zegt dat de commissie ook andere ministers kan uitnodigen. Hij stelt voor de werkwijze af te spreken bij de regeling der werkzaamheden.

De heer *Vincent Thoen* wil af van het vakjesdenken. De bevoegdheid van deze commissie is beperkt tot Mobiliteit en Ruimtelijke Ordening, maar de praktijk stopt daar niet, die stopt zelfs niet aan de grenzen van Vlaanderen. Hij vraagt de commissieleden de boodschap uit te dragen aan de andere commissies en parlementsleden en aan de Vlaamse Regering.

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, zegt dat het parlement ook over de mogelijkheid beschikt om een commissie ad hoc op te richten over logistiek.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Jan PENRIS
Steve D'HULSTER,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

BASF	Badische Anilin- & Soda-Fabrik
cao	collectieve arbeidsovereenkomst
CEO	Chief Executive Officer
DP World	Dubai Ports World
H&M	Hennes & Mauritz
ING	Internationale Nederlanden Groep
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities, en Threats
ViA	Vlaanderen in Actie
VIL	Vlaams Instituut voor de Logistiek
Voka	Vlaams netwerk van ondernemingen
vte	voltijds equivalent

BIJLAGE:

De presentatie van Voka en de bedrijfsleiders



Agenda

- Study case: Nike ELC Laakdal
  - Toegevoegde waarde logistiek
  - Vestigingsvoorwaarden: evolutie 1993 - 2011
  - Zijn we nog relevant als regio voor dergelijke investeringen
- Werkgroep VOKA / VRWB (2008/2009)
  - Context: wat is logistiek
  - Waar willen we top in zijn
  - Hoe kunnen we dit bereiken
- Aanbeveling / vraag aan Vlaamse overheid
  - Specifieke aandachtspunten voor commissie mobiliteit en OW

The Nike case

- Waarom Is Nike in 1993 in Laakdal beginnen bouwen?
  - Rationeel / Relationeel
    - ☑ Centrale locatie in Europa
    - ☑ Goede infrastructuur: kanaal & snelweg
    - ☑ Beschikbaarheid opgeleide mensen
    - ☑ Flexibiliteit van de arbeid
      - Allemaal bedienden / Annualisering arbeid boven extra kost bedienden
    - ☑ Goede samenwerking met overheid
      - Lokale ambassadeur binnen Nike (Karel Lauwers)
      - Beschikbaarheid key decision makers: IOK, Vlaamse regering (subsidies, TWS premie), Douane, Belastingen, Ministerie van arbeid, vergunningen
      - Nike executives kwamen bij 1ste bezoek rechtstreeks bij beleidmakers (VDBrande, Smet): “they show we are important!”

The Nike case

- Waarom Is Nike in 1993 in Laakdal beginnen bouwen?
- Gelden deze voorwaarden nog?

1. The Nike case (slide 2002)

€ 40 Mio subsidies gespreid over 8 jaar (EU & Vlaanderen)

Directe inkomsten (€ 51Mio) jaarlijks > het totaal bedrag aan subsidies

• Belastingen op lonen: +/-35%	16.5
• RSZ	9.5
• Inning op invoerrechten*	22.5
• Vennootschapsbelasting	1.75
• Onroerence voorheffing, Prov. & Gemeente	0.8
Totaal	51.05

(*) Invoerrechten: 90 millioen € (25% België – 75% Europa)

De overheid heeft met de subsidies een heel goede investering gedaan.

Zonder subsidies was Vlaanderen niet het beste aanbod.

Welke subsidiemogelijkheden zijn er nu nog voor verdere uitbreidingen?

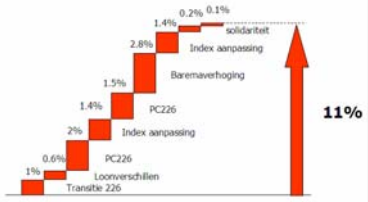
2. The Nike case (lijdensweg vergunningen)

Windmolenpark, ontsluiting Nikelaan



3. The Nike case: organisatie van arbeid

1. Verplichte overgang van PC218 naar PC226: +11% kosten op 2 jaar
2. Sector CAO niet afdwingbaar
   - Nike heeft recht op "Annualisering van de Arbeid"
   - Niet toepasbaar zonder akkoord van vakbonden.
   - Annualisering op jaarbasis is verdwenen via CAO
   - Kosten voor andere flexibiliteitskaders zijn hoog
   - Noodzakelijk gezien nood aan flexibiliteit



Key messages:

1) **Nike**: Constructieve relaties met vakbonden. Is duur maar het alternatief is onwerkbaar .

2) **Nike**: Competitief prijzen we ons de markt uit … onze verankering is gebouwd op kennis

3) **Alg**: Technische werkloosheid bedienden zou toelaten vele extra mensen vast aan te werven.

4) **Alg**: Grote behoefte aan duidelijk kader (PC) aangepast aan de specifieke noden van sector

The Nike case

2003

- ☑ Centrale locatie in Europa
- ☑ Goede infrastructuur: kanaal & snelweg
- ? Goede samenwerking met overheid
- ☒ Beschikbaarheid opgeleide mensen
- ☒ Flexibiliteit van de arbeid
- ☒ Snelheid administratie? Bouwvergunning?

Recente evolutie in het logistieke landschap

- 2010-2011
  - Competitieve achteruitgang tov omliggende regio's
    - Rationeel:
      - Gebrek aan subsidies t.o.v. Wallonie (J&J, H&M etc)
      - Beschikbaarheid gronden (Vlaanderen worst in class?)
      - Mobiliteit: zowel files op weg (algemeen) als geen openbaar vervoer (Nike)
      - Flexibiliteit arbeid is een fabel tenzij je het zelf regelt ($$)
      - Geen PC voor logistiek, onderhandelen het meeste op bedrijfsniveau ($$)
      - Douane: in competitie ver achteruit gegaan (technische / mentale evolutie)
      - Vergunningen: algemeen probleem is gekend. Nu al 7 jaren bezig voor ontsluiting enige toegangsweg grootste logistics centrum van Europa
    - Relationeel
      - Hebben we local ambassadors / early insights to prep business cases?
    - Emotioneel
      - Zien onze key politicians de executives pro-actief, of komen ze in actie na de beslissing dat er opnieuw een grote investering 50km verder gebeurt

Recente evolutie in het logistieke landschap

2010-2011: we gaan verder achteruit

- ☑ **Centrale locatie in Europa**
- ? **Goede infrastructuur: kanaal & snelweg**
- ? **Goede samenwerking met overheid**
- ☒ **Beschikbaarheid opgeleide mensen**
- ☒ **Flexibiliteit van de arbeid**
- **Snelheid administratie? Bouwvergunning?**

The Nike case

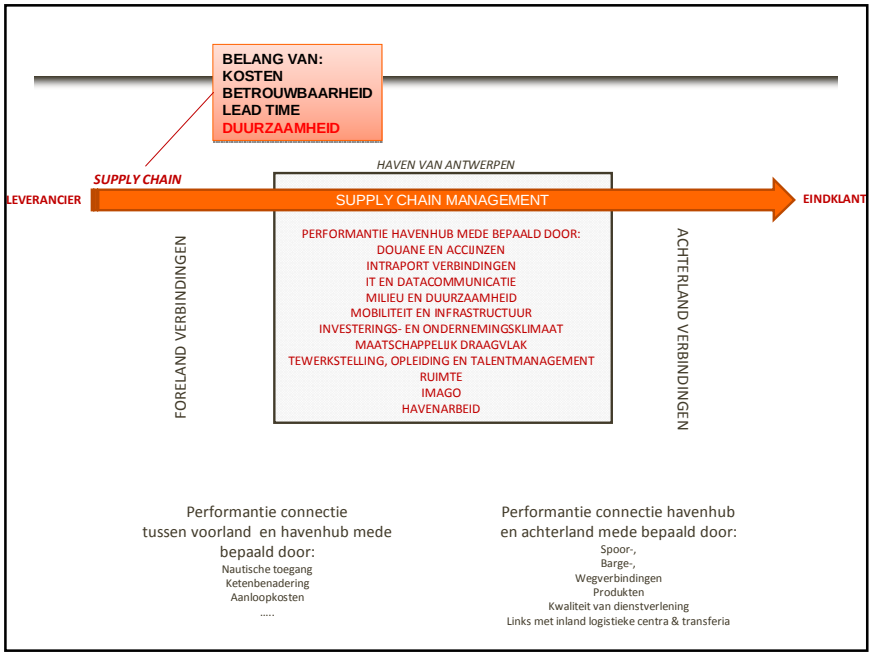
- Waarom Is Nike in 1993 in Laakdal beginnen bouwen?
- Gelden deze voorwaarden nog?
- Kans dat Nike vandaag dezelfde beslissing zou nemen is…

behoorlijk verkleind

- Maar we moeten niet naar hier komen, we zijn er en groeien verder
  - Know how, in alle geledingen van de organisatie, is reden van verankering

Lessons learned

- Verlader maakt havenblinde keuzes: haven moet bewijzen dat ze best of class is
- Haven maakt deel uit van veel grotere supply chain.
- Haven moet eigen werking optimaliseren in functie van werking van die ganse supply chain. Haven staat 'ten dienste' van ganse supply chain.
- Verder kijken dan enkel haven(hub) - > zoeken naar steunpunten in voor- en achterland (vb. transferia; inland logistieke parken) om zo eigen positie inzake kosten, betrouwbaarheid, leadtime en duurzaamheid te versterken
- Beleid moet volgen:
  - geen 'vakjesdenken' maar geïntegreerde visie en beleid: Vlaanderen logistieke topregio.
  - Bundel inzet van middelen en onderzoekscentra
  - Coördineer en stuur onderzoekscentra aan in functie van één centrale missie

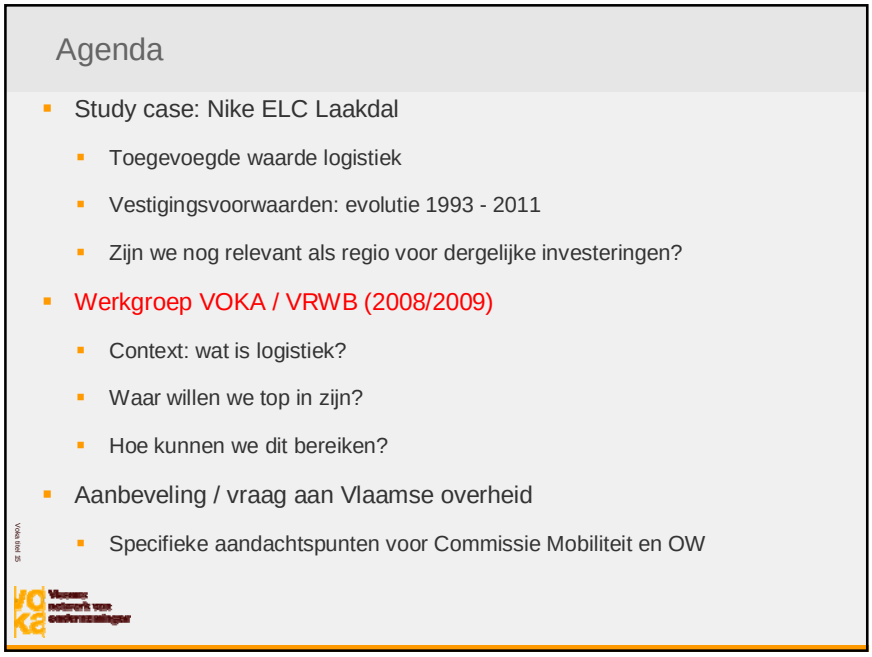


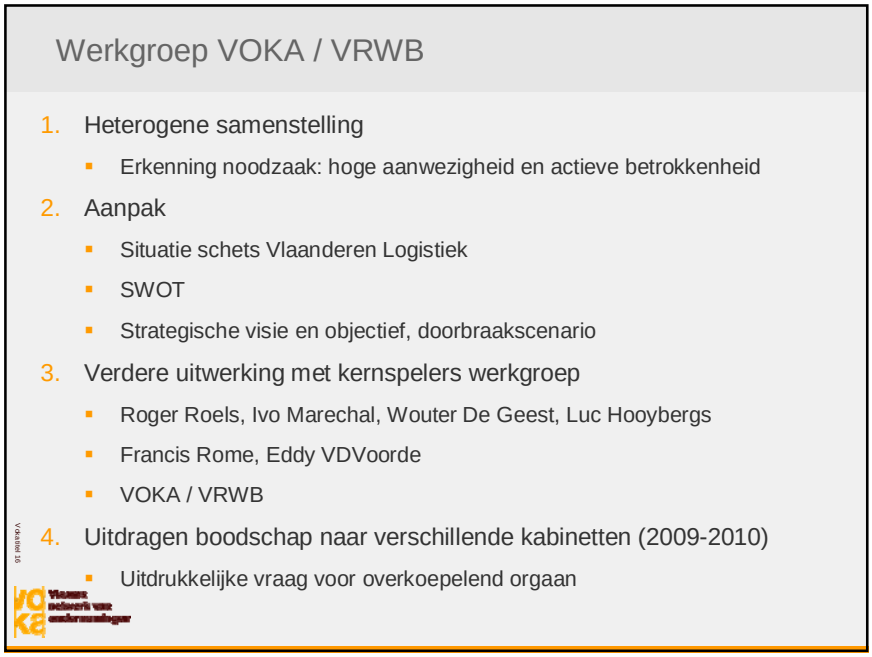
- **H.Essers moet en wil als marktleider in Vlaanderen zijn verantwoordelijkheid opnemen**
  - 850000 m² logistiek + toegevoegde waarde
  - 1250 vrachtwagens
  - meer dan 3300 medewerkers
  - 350 mio omzet
  - 26 vestigingen in 13 landen
- **2 probleemdomeinen :**
  1. *versnippering landschap*
     => lidmaatschappen:
     - » Raad van Bestuur VIL
     - » Voorzitter LPL (POM)
     - » Voorzitter VVL (Febetra Limburg)
     - » Febetra nationaal
     - » Transport & Logistiek Vlaanderen
     - » KVBG
     - » VRWB expertpanel, cluster 1
     - » Betrokken in Flanders Logistics (werkgroepen + projecten)
     - » Raad van Bestuur Voka-VEV

     => conclusie:
     - » hoge complexiteit
     - » veel tijd + managementeffort
     - » zeer weinig concrete output
  2. *Acquisitie, acquisitie, acquisitie*
     => actoren :
     - » *FIT*
     - » *Agentschap Ondememen*
     - » *POM's*
     - » *Havens*
     - » *Missies*

     => Conclusies :
     - » *Versnippering oplossen*
     - » *Keuzes voor regio's maken*
     - » *Sterke focus leggen op logistiek*

H.ESSERS
warehousing transport systems


Agenda
Study case: Nike ELC Laakdal
Toegevoegde waarde logistiek
Vestigingsvoorwaarden: evolutie 1993 - 2011
Zijn we nog relevant als regio voor dergelijke investeringen?
Werkgroep VOKA / VRWB (2008/2009)
Context: wat is logistiek?
Waar willen we top in zijn?
Hoe kunnen we dit bereiken?
Aanbeveling / vraag aan Vlaamse overheid
Specifieke aandachtspunten voor Commissie Mobiliteit en OW


Werkgroep VOKA / VRWB
1. Heterogene samenstelling
Erkenning noodzaak: hoge aanwezigheid en actieve betrokkenheid
2. Aanpak
Situatie schets Vlaanderen Logistiek
SWOT
Strategische visie en objectief, doorbraakscenario
3. Verdere uitwerking met kernspelers werkgroep
Roger Roels, Ivo Marechal, Wouter De Geest, Luc Hooybergs
Francis Rome, Eddy VDVoorde
VOKA / VRWB
4. Uitdragen boodschap naar verschillende kabinetten (2009-2010)
Uitdrukkelijke vraag voor overkoepelend orgaan

Werkgroep VOKA / VRWB

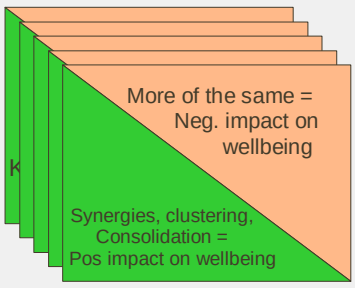
1. Heterogene samenstelling
   - Erkenning noodzaak: hoge aanwezigheid en actieve betrokkenheid

Voorzitter				**Stuurgroepleden**			
Dhr.	Hooybergs	Luc	Nike EMEA				
				Dhr.	Coopman	Freek	Kabinet Ceysens
Co-voorzitters				Dhr.	De Decker	Marc	Bolckmans
Prof.	Macharis	Cathy	VUB	UA	De Geest	Wouter	BASF
Prof.	Van de Voorde	Eddy	UA	Dhr.	Deltour	Jan	DHL Exel
				Dhr.	Devos	Antoon	Betafence
Initiatiefnemers				Dhr.	Dieryck	Frans	Essencia
Mevr.	Mariën	Katleen	Voka	Dhr.	Marechal	Ivo	H. Essers
Mevr.	Raspoet	Daniëlle	VRWB	Dhr.	Naessens	Joost	BASF
Dhr.	Thoen	Vincent	VRWB	Dhr.	Peeters	Danny	Goodman
Dhr.	Verboven	Peter	Voka	Dhr.	Roels	Roger	DP World
Dhr.	Vermeylen	Eric	Voka	Dhr.	Rome	Francis	VIL
				Dhr.	Van Dam	Chris	Senthipharm
Procesbegeleiding				Dhr.	Vandecaveye	Bert	TML
Dhr.	Vanroye	Karel	Dhr.	Dhr.	Vanelslander	Thierry	UA
Dhr.	Van Mol	Bart	Dhr.	Dhr.	Vanherle	Marc	Confederatie bouw

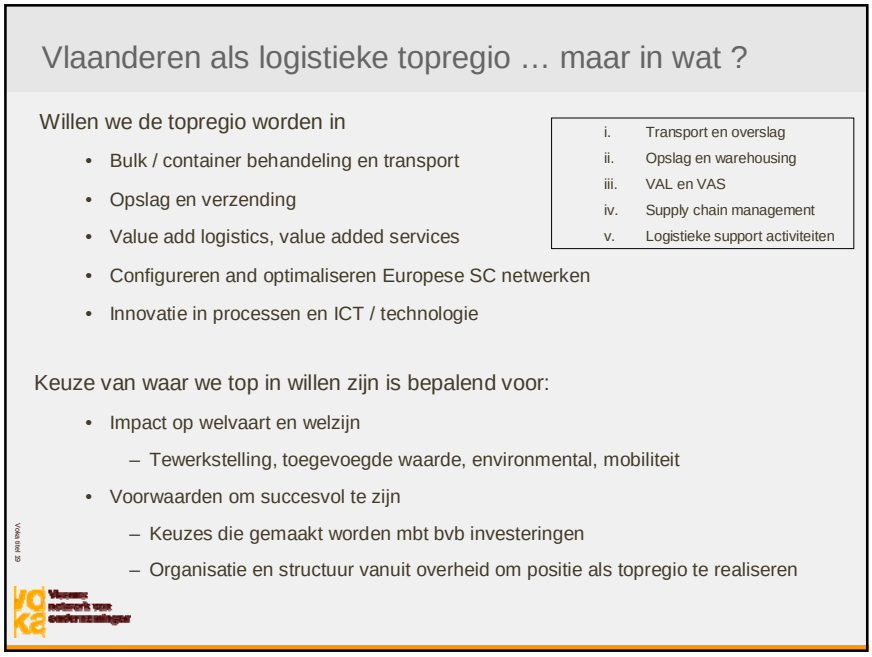
VOKA blad 17

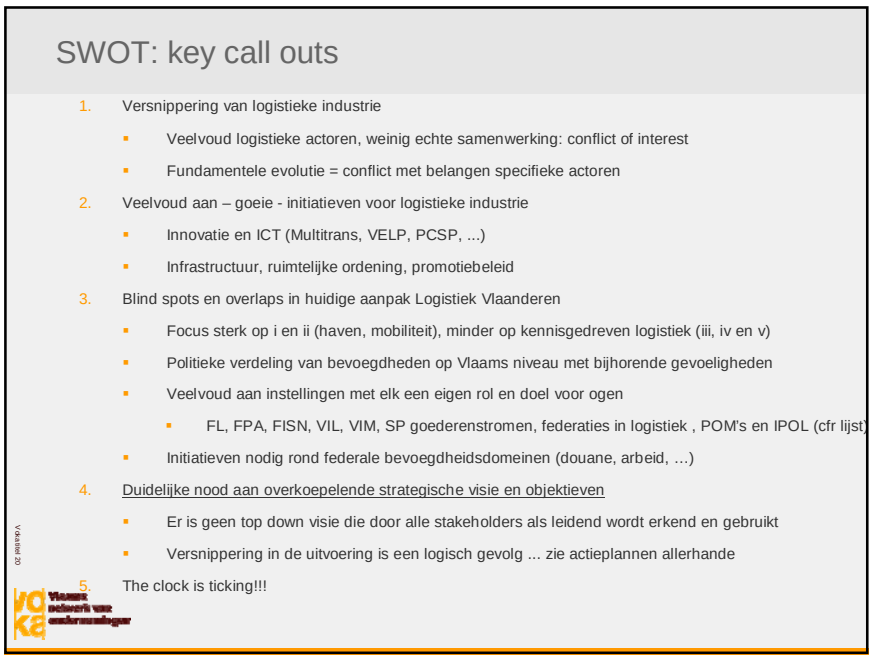
Context

- Definition Logistics = incl supply chain management
  - i. Transport and transfers
  - ii. Storage and warehousing
  - iii. VAL & VAS
  - iv. Supply chain management
  - v. Logistics support activities

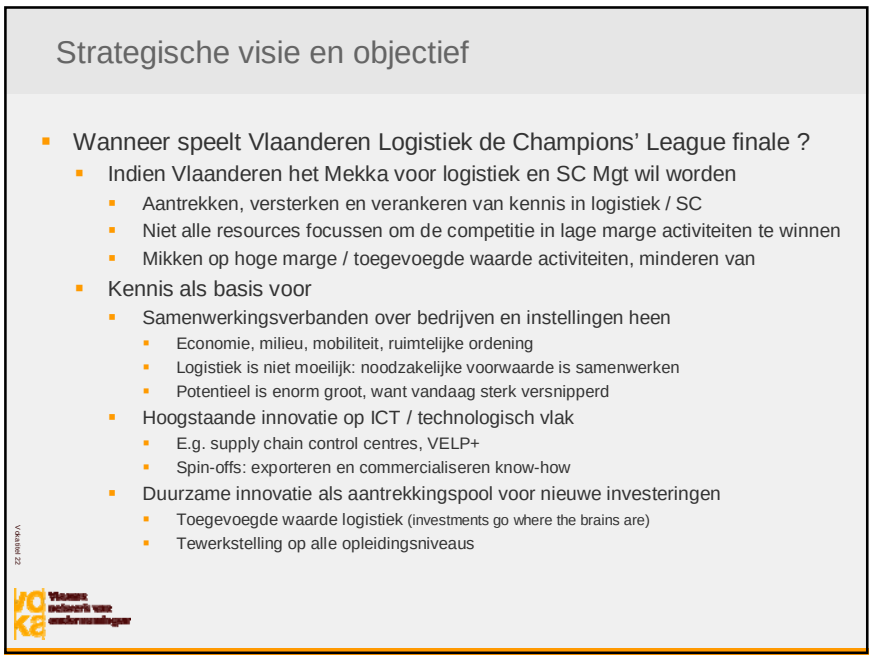


VOKA blad 18


Vlaanderen als logistieke topregio … maar in wat ?
Willen we de topregio worden in
Bulk / container behandeling en transport
Opslag en verzending
Value add logistics, value added services
Configureren and optimaliseren Europese SC netwerken
Innovatie in processen en ICT / technologie
i. Transport en overslag
ii. Opslag en warehousing
iii. VAL en VAS
iv. Supply chain management
v. Logistieke support activiteiten
Keuze van waar we top in willen zijn is bepalend voor:
Impact op welvaart en welzijn
Tewerkstelling, toegevoegde waarde, environmental, mobiliteit
Voorwaarden om succesvol te zijn
Keuzes die gemaakt worden mbt bvb investeringen
Organisatie en structuur vanuit overheid om positie als topregio te realiseren
Vlaams netwerk van ondernemingen
VOKA blad 19


SWOT: key call outs
1. Versnippering van logistieke industrie
Veelvoud logistieke actoren, weinig echte samenwerking: conflict of interest
Fundamentele evolutie = conflict met belangen specifieke actoren
2. Veelvoud aan – goeie - initiatieven voor logistieke industrie
Innovatie en ICT (Multitrans, VELP, PCSP, ...)
Infrastructuur, ruimtelijke ordening, promotiebeleid
3. Blind spots en overlaps in huidige aanpak Logistiek Vlaanderen
Focus sterk op i en ii (haven, mobiliteit), minder op kennisgedreven logistiek (iii, iv en v)
Politieke verdeling van bevoegdheden op Vlaams niveau met bijhorende gevoeligheden
Veelvoud aan instellingen met elk een eigen rol en doel voor ogen
FL, FPA, FISN, VIL, VIM, SP goederenstromen, federaties in logistiek , POM's en IPOL (cfr lijst)
Initiatieven nodig rond federale bevoegdheidsdomeinen (douane, arbeid, ...)
4. Duidelijke nood aan overkoepelende strategische visie en objektieven
Er is geen top down visie die door alle stakeholders als leidend wordt erkend en gebruikt
Versnippering in de uitvoering is een logisch gevolg ... zie actieplannen allerhande
5. The clock is ticking!!!
Vlaams netwerk van ondernemingen
VOKA blad 20


Vlaanderen Logistiek 2020
1. Strategische visie
• Vlaanderen als Europese topregio voor logistiek en supply chain mgt in 2020
2. Strategisch objectief
• toegevoegde waarde x 3 met minder maatschappelijke lasten
3. Strategische prioriteiten
4. Fundamenten
VOKA blad 21


Strategische visie en objectief
Wanneer speelt Vlaanderen Logistiek de Champions' League finale ?
Indien Vlaanderen het Mekka voor logistiek en SC Mgt wil worden
Aantrekken, versterken en verankeren van kennis in logistiek / SC
Niet alle resources focussen om de competitie in lage marge activiteiten te winnen
Mikken op hoge marge / toegevoegde waarde activiteiten, minderen van
Kennis als basis voor
Samenwerkingsverbanden over bedrijven en instellingen heen
Economie, milieu, mobiliteit, ruimtelijke ordening
Logistiek is niet moeilijk: noodzakelijke voorwaarde is samenwerken
Potentieel is enorm groot, want vandaag sterk versnipperd
Hoogstaande innovatie op ICT / technologisch vlak
E.g. supply chain control centres, VELP+
Spin-offs: exporteren en commercialiseren know-how
Duurzame innovatie als aantrekkingspool voor nieuwe investeringen
Toegevoegde waarde logistiek (investments go where the brains are)
Tewerkstelling op alle opleidingsniveaus
VOKA blad 22

Vlaanderen Logistiek 2020: illustratief

VISIE
Vlaanderen als topregio
voor logistiek en supply chain mgt in 2020

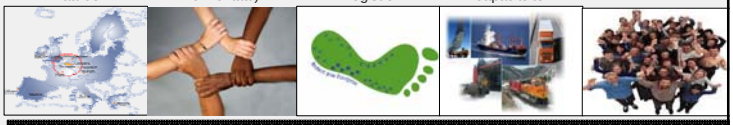
Strategische doelstelling 2020: toegevoegde waarde x 3 met minder maatschappelijke lasten

GUIDING PRINCIPLES

Prioritiseer publieke middelen	Clusteren goe-derenstromen	Maximise value add, create spin offs	Aanpassing regelgeving waar nodig	Innovative solutions to reduce footprint	The right activity at the right place	Invest in people

STRATEGIC PRIORITIES

Aantrekken logistieke investeringen met toegevoegde waarde	Samenwerkings-verbanden creëren over bedrijven heen (verticaal, horizontaal)	Vlaanderen als beste voedingsbodem voor duurzame innovatie in logistiek	Aangepaste infrastructuur en ruimtelijke ordening, optimale benutting capaciteiten	Stijgende tewerkstelling voor talenten van alle opleidingsniveaus



FOUNDATION

Een overkoepelende aanpak bestuurd via een strategische raad

Logistics brainport Bron voor innovatie en know how (academisch, politiek, bedrijven)	**Complementaire ondersteuning (kennisinstellingen, academische wereld, overheid)**	**Actieve support en deelname van logistieke federaties en actoren naar 2020 visie**

VOKA blad 23

Agenda

- Study case: Nike ELC Laakdal
  - Toegevoegde waarde logistiek
  - Vestigingsvoorwaarden: evolutie 1993 - 2011
  - Zijn we nog relevant als regio voor dergelijke investeringen?
- Werkgroep VOKA / VRWB (2008/2009)
  - Context: wat is logistiek?
  - Waar willen we top in zijn?
  - Hoe kunnen we dit bereiken?
- Aanbeveling / vraag aan Vlaamse overheid
  - Specifieke aandachtspunten voor Commissie Mobiliteit en OW

VOKA blad 24

Onze vraag: zorg voor juiste afstemming in beleid

1. Verhelder de visie en het strategisch plan omtrent Vlaanderen Logistiek
2. Verzeker sturing over kabinetten heen om onderling afgestemde uitvoering te bekomen. De versnippering dient gestopt te worden
3. Investeer in gerichte innovatie om lusten te verhogen en lasten te verlagen

Minister bevoegd voor Economie (Peeters)	Minister bevoegd voor Mobiliteit & Openbare Werken (Crevits)	Minister bevoegd voor Innovatie (Lieten)	Privé partijen	Federaal
• AO • FIT • Stuurgroep POM's (IPOL) - LP Limburg - LP W-Vlaanderen - LP O-Vlaanderen - LP Antwerpen - LP Vl-Brabant	• Task Force VO-POM's • MOW Werkgroep Gemeenschappelijke Hinterlandstrategie • Flanders Logistics - Flanders Land Log's - Flanders Port Area - FISN - Flanders Air Transport network • SP Goederenstromen • CCS vzw • Adm. W&V • W&Z •…	• VIL • VIM • IBBT • IWT	• VOKA • VOKA Vl. Brabant: Flanders Smart Hub	• douane • arbeid • spoorwegen

VOKA blad 20

Onze vraag: zorg voor juiste afstemming in beleid

Concreet voorstel (sinds eind 2008 en nog steeds helemaal relevant):

- Oprichting van een strategische raad, die de verdere activiteiten "Logistiek Vlaanderen" coördineert, over kabinetten en instellingen heen (vastgelegd aantal vertegenwoordigers van de privésector, overheid (administraties) en academici).
- De raad creëert/valideert een visienota en strategisch plan die voor deze en de volgende beleidsperiode leidend zijn voor betrokken kabinetten en instellingen (ambitie = Vlaamse logistiek om Europese topregio te zijn in 2020).
- De beleidsplannen dienen vanuit eenzelfde strategische visie gecommuniceerd te worden, zowel publiek als naar andere bevoegdheidsdomeinen (federaal: douane, arbeid) .
- Er dient een platform gegenereerd te worden dat als katalysator voor innovatie en verankering zal zorgen.

VOKA blad 20


Kernboodschappen / vragen voor commissie
Akkoord met het strategische belang van de logistieke sector voor de sociaal-maatschappelijk en economische toekomst van Vlaanderen? (cf. ViA-doorbraken)
Dan moeten we investeren om verhoging toegevoegde waarde van logistiek te bekomen?
Aantrekken investeringen: waarom missen we de grote vissen?
Logistiek is meer dan mobiliteit en infrastructuur
Overkoepelende, geïntegreerde LT-aanpak (cf. "strategische comité")
Domeinoverschrijdend én legislatuuroverschrijdend
Nood aan samenwerking tussen verschillende administraties en commissies/parlementen: Vlaams, federaal, Europees + lokale overheden
Innovatie, Ruimtelijke Ordening, Werk, Onderwijs, Douane, Arbeid,
Innovatie: wat is ons innovatiebeleid tov de ons omliggende regio's ?
Bvb. Nederland versus Vlaanderen: Dinalog vs VIL
Bvb. Wallonië versus Vlaanderen: Plan Marshall 2.Vert
Beschikbaarheid bedrijventerreinen: waar zouden we ze plaatsen (vb 30 ha)?
Investeren in co-modaliteit (bundelen vrachten, juiste modi) om lasten te verlagen (missing links? Ijzeren Rijn?...)
Kilometerheffing ➔ globale (Europese) aanpak
Vlaams netwerk van ondernemingen
VOKA 2041 27