

# 79 FACETTEN VAN WEST-VLAANDEREN



## Logistieke Poort West-Vlaanderen

F VES



Provincie  
West-Vlaanderen  
Door mensen gedreven

Ondernemen. Het zit in ons.



West-Vlaanderen  
Logistieke Poort



146641

*[Faint, illegible markings]*

*[Faint, illegible markings]*



# **FACETTEN**

## VAN WEST-VLAANDEREN

### Logistieke Poort West-Vlaanderen

December 2008



De inhoud van deze publicatie werd gerealiseerd door WES en is de samenvatting van de provinciale studie Logistieke Poort West-Vlaanderen. De opdrachtgever voor de studie was de dienst Economie van de provincie West-Vlaanderen. Het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) trad op als kwaliteitsbewaker. Het onderzoek verliep in samenwerking tussen drie partners, met name WES, Buck Consultants International en Rebel Group Advisory. Volgende partners participeerden financieel en maakten deel uit van de projectstuurgroep: de haven van Zeebrugge, de haven van Gent, Infrabel, Waterwegen en Zeekanaal en de West-Vlaamse intercommunale wvi en Leiedal.



© WES vzw

Niets uit deze uitgave mag worden overgenomen of openbaar gemaakt zonder voorafgaandelijke schriftelijke toestemming van de uitgever.

Grafische vormgeving:

Johan Bisschop, WES vzw

Papier:

maco mat FSC 115 gr/m<sup>2</sup>, cover: maco mat FSC 250 gr/m<sup>2</sup>

Foto's:

provincie West-Vlaanderen



Verantwoordelijke uitgever:

WES vzw

Baron Ruzettelaan 33

8310 Assebroek-Brugge

www.wes.be

Wettelijk depot: D/2009/0624-1



# Inhoudsopgave

Inleiding	5
Deel I	6
Hoofdstuk 1/ Inventaris van de logistieke sector	7
1/ Logistiek in West-Vlaanderen	7
1.1/ Toegevoegde waardecreatie in de provincie West-Vlaanderen	7
1.2/ Evolutie van de werkgelegenheid	9
2/ Logistieke dynamiek in de provincie West-Vlaanderen	14
3/ Infrastructuur, arbeidsmarkt en goederenstromen	15
3.1/ De logistieke infrastructuur	16
3.2/ Bedrijventerreinen	20
3.3/ Arbeidsmarkt en opleiding	20
3.4/ Goederenstromen in de provincie West-Vlaanderen	21
4/ Logistieke foto van West-Vlaanderen	21
4.1/ Shortlist	21
4.2/ Bespreking logistieke foto	23
4.3/ Besluit	25
Hoofdstuk 2/ Benchmarking	26
1/ Concurrentieanalyse	26
1.1/ Logistieke netwerkstructuren	26
1.2/ De benchmarkregio's	30
1.3/ De concurrentiepositie	31
2/ Vergelijking van de provinciale/regionale beleidsvormen	40
2.1/ Logistieke ambitieniveaus	41
2.2/ Aantoonbare initiatieven om logistieke bedrijvigheid aan te trekken	42
2.3/ Oplossingsgericht vermogen van de verantwoordelijke overheid	44
2.4/ Beleid rond logistieke kennis	45
2.5/ Beleid rond innovatief vermogen	47



Deel II	48
Hoofdstuk 1/ West-Vlaams logistiek ontwikkelingsprofiel	49
1/ Transport- en distributiecluster	50
2/ Industriële cluster	51
3/ De logistieke kaart West-Vlaanderen	53
Hoofdstuk 2/ Ambitie	54
1/ Missie en visie	54
2/ Scenario's	56
2.1/ Baselinescenario	56
2.2/ Het outsourcingscenario	57
2.3/ Het verankeringsscenario	59
3/ Impact van de scenario's	60
3.1/ Toegevoegde waardecreatie	60
3.2/ Werkgelegenheid	62
Hoofdstuk 3/ Actieplan	63
1/ Marktorganisatie (privé-publiek)	63
2/ Ruimte	67
3/ Marketing, acquisitie en awareness	71
3.1/ Marketing en acquisitie	71
3.2/ Awareness	72
4/ Extended Gateway en infrastructuur	74
5/ Kennis en innovatie	77
Besluit	79

# Inleiding

West-Vlaanderen is een absolute topregio voor logistiek. Dit blijkt onder andere uit studies van de internationale groep *Cushman & Wakefield* (2006), waarin de provincie tot de top tien van Europese logistieke topregio's voor Europese distributie behoort. De centrale ligging in Europa, de verkeersinfrastructuur, de logistieke knowhow, de beschikbaarheid en kwaliteit van de werknemers zijn onweerlegbare troeven om van West-Vlaanderen de strategische logistieke draaischijf op Europees niveau te maken.

Die economische positie is echter geen verworvenheid, maar staat in een open, globaliserende wereld voortdurend onder druk. Vandaar het belang dat West-Vlaanderen hecht aan het optimaal benutten en verder uitbouwen van de logistieke infrastructuur. In dit verband werd de provinciale studie *Logistieke Poort West-Vlaanderen* uitgevoerd.

Het betreft een haalbaarheidsstudie over de ontwikkelingskansen van de West-Vlaamse logistieke sector. Meer bepaald wordt in de studie een strategie bepaling uitgewerkt voor de verdere ontwikkeling van de provincie West-Vlaanderen als logistieke topregio geïnspireerd op het concept van de *Extended Gateway*®.

De havens van Zeebrugge en Oostende kennen een grote groei, maar worden tegelijkertijd geconfronteerd met hun ruimtelijke grenzen. Het is dan ook logisch dat er gekeken wordt voor een betere verknoping tussen de havens en hinterlandlocaties. Dit moet leiden tot het versterken en het uitbreiden van de bestaande logistieke activiteiten in de provincie en het aantrekken van nieuwe logistieke activiteiten.

Deze publicatie is de samenvatting van de provinciale studie *Logistieke Poort West-Vlaanderen*. In **deel I** wordt een inventaris opgemaakt van de actuele situatie van de logistieke sector in de provincie West-Vlaanderen. Daarnaast wordt een benchmarking uitgevoerd met andere vergelijkbare Europese regio's. **Deel II** identificeert en karakteriseert kansrijke clusters voor logistiek, geeft de logistieke missie en visie van de provincie weer en stelt een concreet actieplan voor om logistiek uit te bouwen tot een strategische sector in West-Vlaanderen.



# Deel I

## Inleiding

Om te komen tot een realiseerbaar strategisch plan, dienen er een aantal geografische ankerpunten geselecteerd te worden verspreid over de provincie. Een logistiek ankerpunt kan bestaan uit één gemeente of uit een cluster van functioneel samenhangende gemeentes die een grote logistieke dynamiek vertonen. De verzameling van alle clusters geeft het zwaartepunt of de logistieke hotspots weer waar logistieke activiteiten het best kunnen uitgebouwd worden. Deze logistieke hotspots worden voor een groot deel bepaald aan de hand van een geobjectiverde methodologie die onder meer rekening houdt met werkgelegenheid, toegevoegde waarde, ruimte en infrastructuur. Anderzijds is regionaal economische ontwikkeling geen exacte wetenschap. Bij het selecteren van de logistieke hotspots dient ook rekening gehouden te worden met kwalitatieve elementen zoals de politieke ambitie van regionale en lokale overheden en organisaties om al dan niet de ontwikkeling van logistieke activiteiten te ondersteunen.

**Hoofdstuk 1** bevat een overzicht van alle elementen die bijdragen tot het begrijpen en beoordelen van de positie van de logistieke sector in de provincie West-Vlaanderen. De elementen waarop de nadruk wordt gelegd, zijn onder andere ruimte, arbeid, toegevoegde waarde, infrastructuren, goederenstromen en logistieke ambitie. Samen vormen zij de actuele 'state of play' van 'logistiek West-Vlaanderen'.

In **hoofdstuk 2** voeren we een benchmarkinganalyse uit. In deze analyse wordt de provincie West-Vlaanderen vergeleken met gelijkaardige regio's/provincies in het buitenland, zijnde: Nord - Pas de Calais, Zeeland, Noord-Brabant, Lombardije en West Midlands.

# Hoofdstuk 1/ Inventaris van de logistieke sector

In eerste instantie wordt de dynamiek van de logistieke sector in West-Vlaanderen op een geobjectiveerde manier opgetekend. Vervolgens focussen we ons op de gemeentes in deze provincie. Dit laat ons toe om een onderbouwde longlist op te stellen van West-Vlaamse gemeentes waar een groot deel van de logistieke activiteiten is geconcentreerd en welke dragers kunnen zijn van de sector. Daarna zal deze lijst geconfronteerd worden met een aantal kwantitatieve en kwalitatieve indicatoren die de kwaliteit van een locatie als hotspot bepalen. De indicatoren die worden gebruikt, hebben onder meer te maken met multimodale ontsluiting, ruimte, lokale ambitie, goederenstromen en productiviteit. Op die manier wordt een shortlist bekomen van een vijftal gemeentes/clusters met het grootste logistieke potentieel.

## 1/ Logistiek in West-Vlaanderen

We opteren ervoor om de logistieke dynamiek te bekijken vanuit het perspectief van de toegevoegde waarde<sup>1</sup> en de werkgelegenheid. Wat de werkgelegenheid betreft, voeren we enerzijds een specialisatiegradenanalyse<sup>2</sup> gekoppeld aan de evolutie van de werkgelegenheidsgroei en anderzijds een shift en shareanalyse<sup>3</sup> uit. Wat de toegevoegde waarde betreft, analyseren we de creatie en de groei ervan.

### 1.1/ Toegevoegde waardecreatie in de provincie West-Vlaanderen

In deze paragraaf wordt de toegevoegde waardecreatie van zowel de be- en verwerkende nijverheid als de sector transport, distributie en logistiek op Vlaams-provinciaal niveau besproken.

Door een toenemende relatieve desindustrialisatie<sup>4</sup> krijgt de sector transport, distributie en logistiek een stijgend belang als verschaffer van toegevoegde waarde. Relatieve desindustrialisatie wordt meestal gekoppeld aan delocatie en globalisering. Offshoring en nearshoring van productieactiviteiten hebben er onder meer voor gezorgd dat in de West-Europese markten logistiek een nog prominentere rol speelt.

<sup>1</sup> De toegevoegde waarde is de maatstaf voor de hoeveelheid geproduceerde goederen en diensten. Ze wordt uitgedrukt in euro en gemeten door het verschil tussen de omzet en de kosten verbonden aan de productie van een goed of een dienst. Goederen die onderhevig zijn aan lange of ingewikkelde productieprocessen creëren vaak een hoge toegevoegde waarde. Dit is onder meer het geval voor de productieprocessen van vele bedrijven die actief zijn in de be- en verwerkende nijverheid.

<sup>2</sup> Een specialisatiegradenanalyse meet aan de hand van de werkgelegenheid de mate waarin een regio meer of minder gespecialiseerd is in een bepaalde bedrijfstak vergeleken met een hoger geografisch niveau en ten opzichte van de totale werkgelegenheid.

<sup>3</sup> De shift en shareanalyse zegt iets over het 'waarom' van de concentratie. Het is een methode die inzicht doet verwerven in de karakteristieken van de provinciale groei en de competitieve slagkracht van de provinciale activiteiten.

<sup>4</sup> Met relatieve desindustrialisatie wordt bedoeld dat de waarde van de totale output van de industrie stijgt, terwijl de werkgelegenheid daalt.

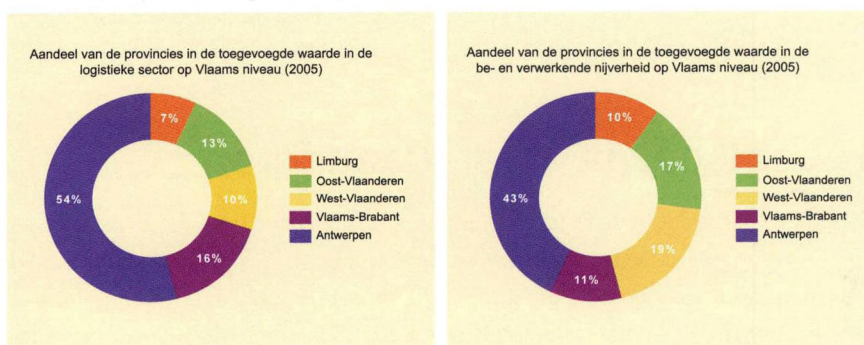


In 2005 bedroeg de toegevoegde waarde van het Vlaamse Gewest voor de sector transport, distributie en logistiek en voor de be- en verwerkende nijverheid respectievelijk 55,4% en 57,6% van de totale Belgische toegevoegde waarde voor deze sectoren.

Van al de Vlaamse provincies creëerde West-Vlaanderen in 2005 in de be- en verwerkende nijverheid de op één na hoogste toegevoegde waarde (19%). In de TDL-sector staat de provincie echter op de voorlaatste plaats (10%). **Figuur 1** illustreert per provincie de verdeling van de toegevoegde waarde in 2005.

**Figuur 1**

De toegevoegde waarde in de sector transport, distributie en logistiek en in de be- en verwerkende nijverheid, in 2005



BRON: Logistieke Poort West-Vlaanderen op basis van Belfirstdata, verwerking WES.

Tussen 2001 en 2005 steeg de toegevoegde waardecreatie van de TDL-sector en van de be- en verwerkende nijverheid in de provincie West-Vlaanderen met respectievelijk 21% en 13%. Dit is lager dan de gemiddelde Vlaamse groei van achtereenvolgens 43% en 15%.

Vervolgens bekijken we de verhouding tussen de toegevoegde waarde van de TDL-sector en de toegevoegde waarde in de nijverheid van naderbij. Deze verhouding leert ons iets over het volume van de TDL-activiteiten die door industriële bedrijven worden uitbesteed. De meest uitbesteede activiteiten zijn transport en douaneafhandeling. Hierom is de toegevoegde waarde laag. Vele bedrijven besteden ook activiteiten uit met een veel hogere toegevoegde waarde, tot zelfs assemblage van onderdelen en IT. Indien dit het geval is, dan zal de toegevoegde waarde van de TDL-sector hoog zijn. De verhouding geeft ook een indicatie van de aanwezige contractlogistiek.

De verhouding tussen beide sectoren bedraagt in West-Vlaanderen 14%. In vergelijking met de andere Vlaamse provincies komt West-Vlaanderen met dit cijfer op de laatste plaats te staan. Het Vlaamse gemiddelde komt namelijk overeen met 25,1%. **Dat wijst erop dat in deze provincie de uitbesteding van logistieke activiteiten beperkt is en dat contractlogistiek weinig ingeplant is.**



## 1.2/ Evolutie van de werkgelegenheid

De economische structuur van West-Vlaanderen wordt gekenmerkt door een sterke endogene ontwikkeling. Buitenlandse investeerders of niet-West-Vlaamse bedrijven zijn in vergelijking met de andere Vlaamse provincies minder vertegenwoordigd. Desalniettemin steeg de totale werkgelegenheid in West-Vlaanderen tussen 2001 en 2005 met 4,2%, tot 391.390 jobs. Hiermee deed de provincie het significant beter dan de totale werkgelegenheidsgroei van Vlaanderen (3,3%). **Tabel 1** geeft de evolutie per sector weer.

**Tabel 1**

Evolutie van de totale werkgelegenheid in West-Vlaanderen tussen 2001 en 2005

Sector	Werkgelegenheid 2001		Werkgelegenheid 2005		Werkgelegenheidsgroei 2001-2005			
	Aantal jobs	Aandeel (in %)	Aantal jobs	Aandeel (in %)	Evolutie (in %)	Evolutie in aantallen	Aandeel (in %)	Evolutie (in %)
	West-Vlaanderen				Vlaanderen			
Landbouw, bosbouw, visserij	4.688	1,25	4.082	1,04	-12,93	-606	1,06	-15,00
Extractieve nijverheid	7	0,00	9	0,00	28,57	2	0,02	-18,99
Be- en verwerkende nijverheid	99.743	26,55	93.011	23,76	-6,75	-6.732	20,06	-8,03
Bouwnijverheid	23.704	6,31	24.551	6,27	3,57	847	5,76	-0,44
Elektriciteit, gas, water	1.666	0,44	1.504	0,38	-9,72	-162	0,54	-7,26
Handel, financiën, commerciële diensten	96.261	25,63	107.619	27,50	11,80	11.358	31,54	8,42
Transport, distributie en logistiek	19.362	5,15	20.348	5,20	5,09	986	6,64	3,35
Reisbureaus en reisorganisatoren	981	0,26	1.102	0,28	12,33	121	0,24	0,97
Telecommunicatie	1.764	0,47	1.303	0,33	-26,13	-461	0,41	-23,74
Niet-commerciële diensten	62.606	16,67	73.118	18,68	16,79	10.512	16,66	16,95
Openbaar bestuur, onderwijs	64.854	17,27	64.743	16,54	-0,17	-111	17,07	1,22
<b>Totaal</b>	<b>375.636</b>	<b>100,00</b>	<b>391.390</b>	<b>100,00</b>	<b>4,19</b>	<b>15.754</b>	<b>100,00</b>	<b>3,25</b>

BRON: Logistieke Poort West-Vlaanderen op basis van RSZ-data, verwerking WES.

In 2005 situeerde meer dan de helft van de werkgelegenheid zich in de be- en verwerkende nijverheid en in de sector handel, financiën en commerciële diensten. Ook in de quartaire sector wordt veel werkgelegenheid gecreëerd. Samen zijn de niet-commerciële diensten en het openbaar bestuur en onderwijs goed voor een aandeel van meer dan 35% in 2005. De TDL-sector is in West-Vlaanderen minder nadrukkelijk aanwezig in vergelijking met de andere Vlaamse provincies. Met een totaal van 20.348 banen in 2005, is het de zesde sector in termen van werkgelegenheid.

Het zijn vooral de sectoren die een groot aandeel hebben in de West-Vlaamse werkgelegenheid die tussen 2001 en 2005 sterk groeiden. Zo nam het aantal jobs in de handel, financiën en commerciële diensten toe met bijna 12% of 11.358 banen en in de niet-commerciële diensten met ongeveer 17% of 10.512 extra jobs.



## 1.2.1/ Sectorale dynamiek

We kunnen nu een specialisatiegradenanalyse uitvoeren op provinciaal niveau. Dit betekent dat de provincie West-Vlaanderen wordt afgezet tegen het niveau van het Vlaamse Gewest. Deze analyse geeft inzicht in de dynamiek van West-Vlaanderen in de bestudeerde sector.

Eerst bekijken we de specialisatiegraden in de be- en verwerkende nijverheid om daarna te focussen op de sector transport, distributie en logistiek.

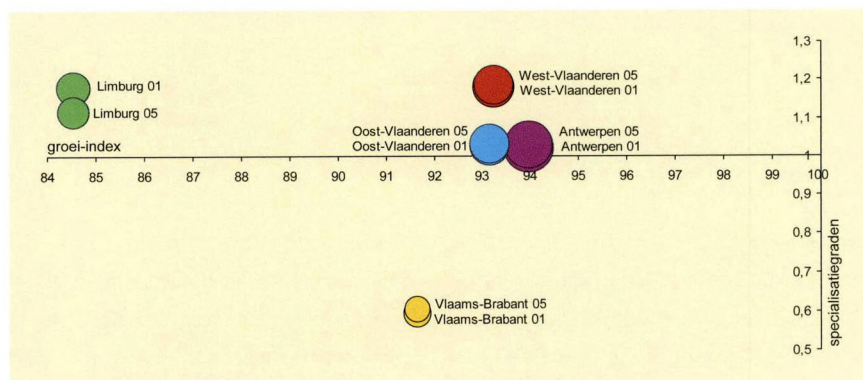
### Be- en verwerkende nijverheid

Als we de absolute werkgelegenheidscijfers beschouwen, stellen we vast dat er in de periode 2001-2005 in Vlaanderen in de sector be- en verwerkende nijverheid 35.982 banen (-8%) verloren gingen. In West-Vlaanderen, waar traditioneel veel nijverheid gevestigd is, gingen er 6.732 banen (-6,8%) verloren.

In **figuur 2** worden de specialisatiegraden van de provincies in 2001 en 2005 grafisch weergegeven, alsook de evolutie van de werkgelegenheid in deze periode (groei-index). Dit laat toe om de cijfers beter te kunnen interpreteren en te vergelijken.

**Figuur 2**

Specialisatiegraden be- en verwerkende nijverheid per Vlaamse provincie



BRON: Logistieke Poort West-Vlaanderen op basis van RSZ-data, verwerking WES.

Voor de sector be- en verwerkende nijverheid stellen we voor de provincie West-Vlaanderen een groei-index lager dan 100 vast. Dit betekent dat de werkgelegenheid binnen deze sector is afgenomen.

Ondanks de daling van de werkgelegenheid kent de provincie een stagnerende tot licht stijgende specialisatie. Wat de huidige specialisatie (2005) betreft, heeft West-Vlaanderen van al de provincies de hoogste specialisatie in de be- en verwerkende nijverheid.

De hoge West-Vlaamse specialisatie in de be- en verwerkende nijverheid wordt voor het grootste deel verklaard door de sterke aanwezigheid van de textiel-

industrie (17,7%). Ook de voedingsindustrie (16,8%) en de machine en werktuigenindustrie (11,7%) zijn belangrijke verschaffers van de werkgelegenheid. In verhouding tot Vlaanderen is West-Vlaanderen eveneens sterk vertegenwoordigd in duurzame (bijvoorbeeld huishoudapparaten, meubelen, audioapparatuur) en niet-duurzame consumptiegoederen (bijvoorbeeld voeding en kleding). Ook de houtindustrie is sterker vertegenwoordigd. De metallurgie, de automotive- en de chemische industrie komen in West-Vlaanderen in verhouding met Vlaanderen minder aan bod.

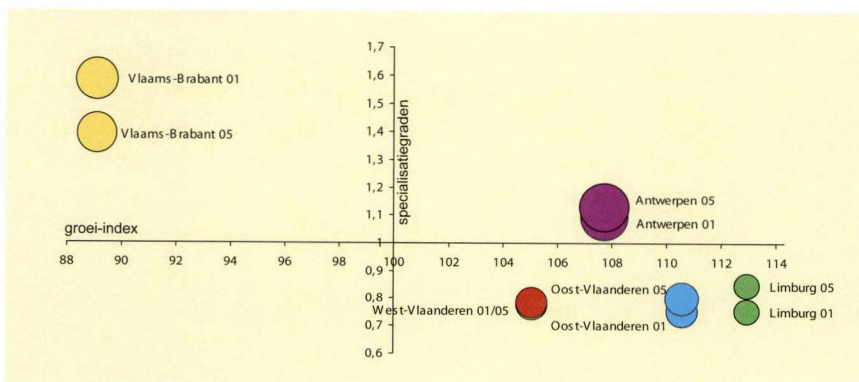
### Transport, distributie en logistiek

Voor de TDL-sector werd er in de periode 2001-2005 in Vlaanderen een stijging met 4.411 jobs (3,4%) genoteerd. In West-Vlaanderen groeide de TDL-sector op vijf jaar tijd met bijna 1.000 arbeidsplaatsen en steeg hierdoor met 5,1% sneller dan de TDL-sector op Vlaams niveau (3,4%). Van alle provincies waar de werkgelegenheid groeit, is de percentuele groei in West-Vlaanderen wel het kleinst.

In **figuur 3** worden de specialisatiegraden van de provincies in 2001 en 2005 grafisch weergegeven, alsook de evolutie van de werkgelegenheid in deze periode (groei-index).

**Figuur 3**

Specialisatiegraden transport, distributie en logistiek per Vlaamse provincie



BRON: Logistieke Poort West-Vlaanderen op basis van RSZ-data, verwerking WES.

Voor de sector transport, distributie en logistiek stellen we qua specialisatie een stagnatie vast in de provincie West-Vlaanderen.

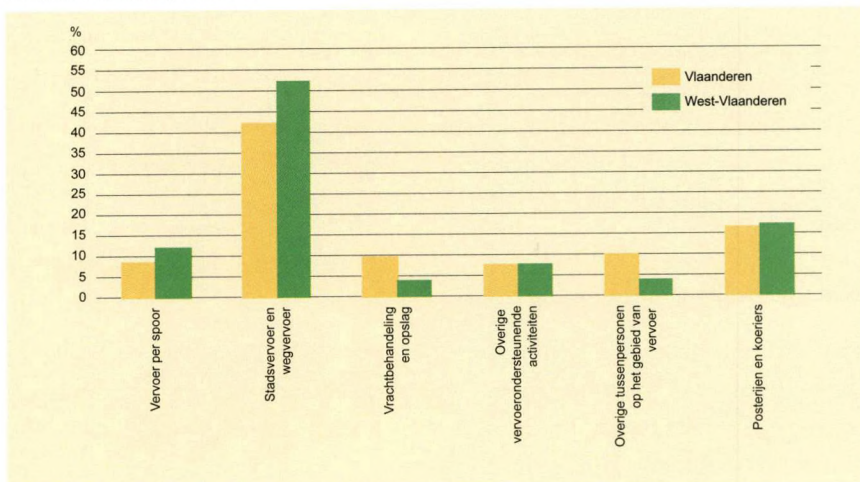
Om de potentie van West-Vlaanderen in het Vlaamse logistieke landschap nog beter te duiden, onderzoeken we de verschillende activiteitsgroepen en vergelijken deze met het Vlaamse niveau (zie **figuur 4**).

Wat opvalt in deze vergelijking is het lage aantal banen in 'vrachtbehandeling en opslag' en in 'overige tussenpersonen op het gebied van vervoer' en het relatief hoge aantal jobs in 'stads- en wegvervoer'. Dit ondersteunt nogmaals de vaststelling dat West-Vlaamse bedrijven de controle van de logistieke activitei-



**Figuur 4**

Verhouding van de subactiviteiten van de TDL-sector op Vlaams en West-Vlaams niveau, in 2005



BRON: Logistieke Poort West-Vlaanderen op basis van RSZ-data, verwerking WES.

ten in huis houden en voornamelijk laagwaardige activiteiten uitbesteden. In de subcategorieën 'warehousing' en 'transportorganisatie' zijn in West-Vlaanderen minder jobs. Er werd reeds eerder op gewezen dat dit te maken heeft met de uitbestedingsstrategieën van de grote West-Vlaamse industriële groepen. West-Vlaamse logistieke dienstverleners voeren verhoudingsgewijs meer transportactiviteiten uit en staan minder in voor opslag, vrachtafhandeling en logistieke organisatie door tussenpersonen. Een ander element is dat deze activiteiten voor een deel in andere provincies zouden kunnen plaatsvinden, waar er meer gespecialiseerde dienstverleners met een internationale reputatie gevestigd zijn. Met andere woorden een deel van de logistieke toegevoegde waarde zou niet in West-Vlaanderen gerealiseerd worden, maar bijvoorbeeld in de provincie Antwerpen.

### 1.2.2/ Verklaring werkgelegenheidsgroei

Het is uiteraard ook belangrijk te weten aan welke factoren de groei van de West-Vlaamse werkgelegenheid en in het bijzonder de stijging van het aantal banen in de TDL-sector kan toegeschreven worden. Een shift en shareanalyse kan hierover verduidelijking brengen.

#### Opsplitsing totale werkgelegenheidsgroei provincie West-Vlaanderen

De **nationale component** verklaart met 77,5% het grootste deel van de werkgelegenheidsgroei in de provincie West-Vlaanderen. De 12.202 bijgekomen arbeidsplaatsen geeft het deel van de totale provinciale groei weer (+15.754) dat kan toegeschreven worden aan de gemiddelde Vlaamse groei.

De tweede component van de shift en shareanalyse, de **industriële mix**, toont een verlies van 1.399 banen aan (-8,9%). Dit betekent dat het zwaartepunt van de West-Vlaamse werkgelegenheid zich voornamelijk bevindt in deze sectoren die op Vlaams niveau trager groeien. De afname van het aantal arbeidsplaatsen van 8% op Vlaams niveau in de be- en verwerkende nijverheid is voornamelijk bepalend voor de negatieve industriële mix. Door de sterke vertegenwoordiging van deze sector in West-Vlaanderen weegt het verlies hier zwaarder door. Hier-teenover kan de sector handel, financiën en commerciële diensten wel een positief tegengewicht leveren, maar omdat deze sector in 2001 minder sterk vertegenwoordigd was dan de be- en verwerkende nijverheid, kan ze de negatieve industriële mix niet afdoende neutraliseren.

De **residuele component** zegt iets over de individuele prestaties van de lokale (provinciale) bedrijven/organisaties in vergelijking met de totale Vlaamse groei van de sectorgenoten. Vooral de tertiaire sector groeide in West-Vlaanderen sneller dan gemiddeld. De sterke aanwezigheid van de be- en verwerkende nijverheid kon ondanks de daling op Vlaams niveau het jobverlies in West-Vlaanderen milderden. In de meeste West-Vlaamse sectoren was de werkgelegenheidsgroei sterker dan de gemiddelde Vlaamse groei waardoor de residuele component positief uitvalt. West-Vlaanderen beschikt dus over een aantal competitieve voordelen (locatievoordelen).

### **De groei van transport, distributie en logistiek in de provincie West-Vlaanderen**

De TDL-sector had in 2005 een aandeel van 5,2% in de West-Vlaamse werkgelegenheid. In vergelijking met het Vlaamse niveau (6,7%) is de sector in West-Vlaanderen licht ondervertegenwoordigd. Desalniettemin betekent de groei van bijna 1.000 arbeidsplaatsen tussen 2001 en 2005 wel dat de TDL-sector na de sector handel, financiën en commerciële diensten, de snelst groeiende private sector is in West-Vlaanderen. We gebruiken de shift en sharemethode om deze groei te verklaren.

64% van de 986 banen in de TDL-sector kan worden toegeschreven aan de nationale component, 2% aan de industriële mix en 34% aan de residuele component.

We kunnen dus stellen dat door de interne dynamiek van de TDL-sector in de provincie West-Vlaanderen tussen 2001 en 2005 338 banen zijn bijgekomen. Dit betekent dat de provincie als locatie voordelen schijnt te bieden die een gunstige invloed hebben op de ontwikkeling van de logistieke werkgelegenheid.

Het grootste deel van de werkgelegenheidstoename is evenwel toe te wijzen aan de totale Vlaamse groei van de werkgelegenheid. Dit betekent dat de groei van de West-Vlaamse TDL-sector nog sterk gekoppeld is aan de algemene groei. Er is dus nog ruimte om de aanwezige locatievoordelen waarover West-Vlaanderen beschikt, sterker uit te spelen.



## 2/ Logistieke dynamiek in de provincie West-Vlaanderen

De provincie West-Vlaanderen telt in totaal 64 hoofdgemeenten. Het spreekt voor zich dat niet alle West-Vlaamse gemeenten even aantrekkelijk zijn voor de vestiging van een distributiecentrum of voor logistieke activiteiten in het algemeen.

De opstelling van een longlist van gemeentes die een aantrekkelijke vestigingsplaats voor logistieke activiteiten zijn, gebeurt in een aantal stappen.

Vooreerst werd de mediaan van de sector transport, distributie en logistiek berekend door de gemeenten met een te klein aantal banen in de TDL-sector uit te sluiten. Zij kunnen immers grote relatieve verschuivingen aantonen, terwijl de verschuiving in absolute aantallen minimaal kan zijn.

Daarnaast werden er vanuit de strategisch ruimtelijke planning ook een aantal potentiële logistieke ontwikkelingszones geïdentificeerd. Om dit te doen, werd ervan uitgegaan dat logistieke zones ontwikkeld kunnen worden in de nabijheid van wegen, met name een af- en oprittencomplex van een autosnelweg, primaire weg of secundaire weg van categorie I, gecombineerd met een bevaarbare waterweg of een spoorweg (hoofdspoorweg goederen en reizigersvervoer). Om de zones te bepalen, werden langs de infrastructuurassen buffers gecreëerd van 1.500 meter. Waar minimum twee buffers (weg - water of weg - spoor) overlappen, ontstaat er een potentiële ontwikkelingszone.

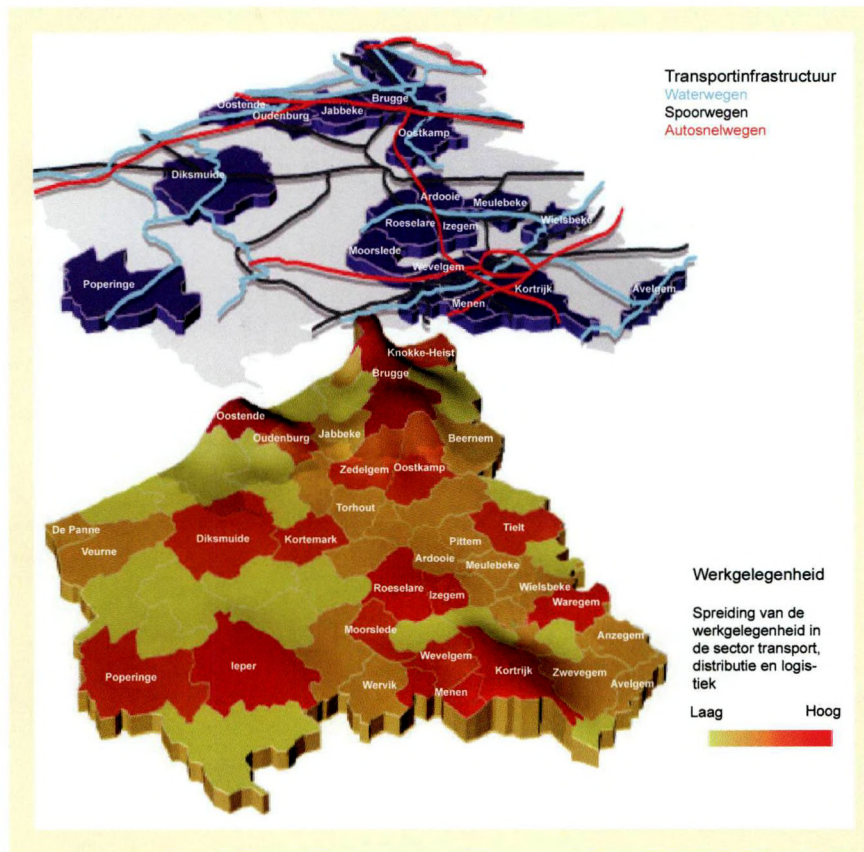
Vervolgens werden voor de 40 West-Vlaamse steden en gemeenten die overblijven na de mediaanberekening en deze die geïdentificeerd zijn vanuit het strategische planningsperspectief, naast werkgelegenheid ook de groei-index, de specialisatiegraad en de productiviteit in de TDL-sector berekend. Door een dergelijke werkwijze te hanteren, kan de sectordynamiek van de sector transport, distributie en logistiek per gemeente op een geobjectieerde manier worden weergegeven. Hierdoor worden de grote steden niet bevoordeeld en wordt er rekening gehouden met het dynamische vestigingsgedrag van ondernemingen.

Uiteindelijk bleek uit deze macro-economische analyse dat vijftien gemeenten een grote logistieke dynamiek vertonen: Oostende, Brugge, Moorslede, Diksmuide, Oostkamp, Oudenburg, Kortrijk, Jabbeke, Menen, Roeselare, Ardooie, Poperinge, Izegem, Meulebeke en Wevelgem<sup>1</sup> (zie **figuur 5**).

Naast de havens van Oostende en Brugge en de LAR in Menen, die in de longlist zijn opgenomen, hebben ook de binnenvaartterminals in Avelgem en Wielsbeke een belangrijke gatewayfunctie te vervullen. Als knoop- en overslagpunten ondersteunen deze poorten het aanwezige industriële weefsel. Daarom werden Avelgem en Wielsbeke eveneens in de longlist opgenomen.

<sup>1</sup> De gemeente De Panne situeerde zich aanvankelijk in de top 15. Na verdere analyse bleek de werkgelegenheid zich vooral te concentreren in nacecode 60.22 'exploitatie van taxi's'. De overige werkgelegenheid in de TDL-sector is in de gemeente beperkt. Omwille hiervan werd De Panne uit de longlist verwijderd en door Wevelgem vervangen.

Figuur 5  
De 17 geselecteerde gemeentes



BRON: Logistieke Poort West-Vlaanderen, verwerking WES.

### 3/ Infrastructuur, arbeidsmarkt en goederenstromen

West-Vlaanderen ligt centraal tussen een aantal belangrijke consumentenclusters. Deze zijn de Randstad, het Ruhrgebied, de Vlaamse Ruit, Ile de France en de Londense metropool. Ook de metropool Lille is belangrijk voor West-Vlaanderen.

Vanuit West-Vlaanderen kunnen deze belangrijke consumentenmarkten, waar zich een groot deel van de EU-koopkracht bevindt, in één dag worden bediend.

Daarenboven heeft de oostelijke uitbreiding van de Europese Unie ervoor gezorgd dat de 'blauwe banaan' steeds meer richting Oost-Europa verschuift. Meer westelijke regio's, die behoren tot de 'Atlantische boog' (Portugal, Zuid-Spanje, Zuid-Frankrijk en delen van Ierland en het Verenigd Koninkrijk) worden hierdoor steeds minder goed bereikbaar vanuit het centrum van Europa. De provincie West-Vlaanderen ligt aan de westelijke rand van de 'blauwe banaan'



en is hierdoor ideaal gelegen om een brug te slaan tussen deze regio's en het Europese centrum, waar goederen voor de Europese markt binnenkomen.

De logistieke potentie van een gebied wordt naast de ligging ook bepaald door de aanwezige infrastructuur, de beschikbare bedrijfsruimte en de arbeidsmarkt. Deze elementen komen in deze paragraaf aan bod. Tot slot wordt een kort overzicht gegeven van de inkomende en uitgaande goederenstromen in de provincie West-Vlaanderen.

### 3.1/ De logistieke infrastructuur

De analyse start met een bespreking van de aanwezige West-Vlaamse poorten of gateways. Dit zijn de twee zeehavens, Oostende en Zeebrugge, en de twee luchthavens, Oostende en Kortrijk-Wevelgem.

Vervolgens wordt ingezoomd op de drie bestaande multimodale inlandterminals, zijnde het transportcentrum LAR en de binnenvaartterminals te Avelgem en Wielsbeke.

Dit deel sluiten we af met een bespreking van de transportmodi weg, spoor en binnenvaart.

#### 3.1.1/ West-Vlaamse poorten

##### Zeehaven van Zeebrugge

De zeehaven van Zeebrugge werd vanaf de jaren 80 uitgebouwd, maar kende een zeer gestage groei. In 2007 sloeg de zeehaven van Zeebrugge ongeveer 42 miljoen ton over. Qua volume is Zeebrugge de tweede grootste haven van Vlaanderen, na de haven van Antwerpen. Hierbij valt op dat de import- en exportstromen in evenwicht zijn. De laatste jaren positioneert Zeebrugge zich steeds meer als een containerhaven. In 2007 behandelde de haven meer dan twee mio TEU. De groei prognoses voor deze trafiek liggen zeer hoog: tot vijf mio TEU tegen 2030. Toch blijft Zeebrugge voor een groot deel van haar trafiek een kustvaarthaven met als belangrijkste bestemming Groot-Brittannië. De haven wordt dan ook ingezet als Europese hub voor sommige internationale containerlijnen, maar is ook gespecialiseerd in roll-on-roll-offtrafiek (RoRo) op Groot-Brittannië. Daarnaast distribueert de haven nieuwe wagens en behandelt ze papier- en pulpladingen en landbouwproducten. Bovendien wordt het West-Europese vasteland vanuit Zeebrugge van aardgas voorzien. In 2007 werd meer dan twee miljoen ton gas via de gasterminal van Zeebrugge ingevoerd.

De ontsluiting van de haven van Zeebrugge loopt voornamelijk via de weg, maar ook spoorvervoer, transshipment via kustvaart en gastoevoer via conventionele pijpleidingen nemen een belangrijk aandeel in. De zeehaven is slecht ontsloten

via de binnenvaart. De doortocht door het centrum van Brugge via de waterweg is problematisch, onder andere door de vele bruggen die de binnenschepen moeten passeren waarbij er voor grote schepen soms twee bruggen gelijktijdig geopend moeten worden. Hoewel de estuaire vaart hier een gedeeltelijke oplossing brengt, vooral voor trafieken richting Oost-Vlaanderen, Antwerpen, Nederland en Duitsland, blijft de ontsluiting via de binnenwateren een knelpunt. Het Seine-Schelde-Westproject zou hier een oplossing kunnen bieden.

De haven van Zeebrugge is ook een sterke motor voor de West-Vlaamse economie. De toegevoegde waarde van de haven bedroeg in 2006 853,4 miljoen euro. Ongeveer 350 miljoen wordt gecreëerd in de maritieme cluster<sup>1</sup>, de overige 500 miljoen in de 'niet-maritieme cluster'<sup>2</sup>. Vooral de in de haven gelegen industrie draagt sterk bij tot deze toegevoegde waarde (2.701 miljoen). Bovendien stelde de haven van Zeebrugge in 2006 ongeveer 11.000 mensen tewerk, waarvan 1.500 havenarbeiders.

### Zeehaven van Oostende

De zeehaven van Oostende is vooral gericht op de goederenmarkt. In 2007 sloeg de haven bijna acht miljoen ton over. Ook in deze haven zijn de inkomende en uitgaande stromen ongeveer gelijk. Inzake goederenvervoer concentreert de haven zich op rorovervoer (bijna 6,5 miljoen ton ro-ro). Daarnaast voerde het ook meer dan één miljoen ton zand en grind in. De containertrafiek is met 14.000 ton zeer beperkt. De haven is dan ook volledig gericht op de Europese markt en focust zich vooral op Groot-Brittannië.

De haven van Oostende wordt bijna uitsluitend ontsloten over de weg, namelijk 96% van de verkeersstromen. Binnenvaart (1%) en spoorvervoer (3%) nemen slechts een klein aandeel voor hun rekening. Net als voor Zeebrugge is de ontsluiting via de binnenvaart problematisch omwille van de doortocht via het centrum van Brugge. Hoewel de estuaire vaart hier een gedeeltelijke oplossing brengt, vooral voor trafieken richting Oost-Vlaanderen, Antwerpen, Nederland en Duitsland, blijft de ontsluiting via de binnenwateren een knelpunt.

De haven van Oostende draagt eveneens sterk bij tot het economische weefsel van West-Vlaanderen. De toegevoegde waarde van de haven bedroeg in 2006 447 miljoen euro. Ongeveer 115 miljoen wordt gecreëerd in de 'maritieme cluster', de overige 332 miljoen in de niet-maritieme cluster op het industrieterrein Plassendale. Vooral de in de haven gelegen industrie draagt sterk bij tot deze toegevoegde waarde (222 miljoen). Bovendien stelde de haven van Oostende in 2006 ongeveer 48.520 mensen tewerk, waarvan slechts 66 havenarbeiders.

<sup>1</sup> De maritieme cluster omvat de bedrijfsactiviteiten die eigen zijn aan de havens en waarvan het bestaan essentieel is voor de havens. Tot die bedrijfsactiviteiten behoren het beheer en het onderhoud van de havens, navigatie, overslag, opslag, baggeren, visserij, maritieme diensten, exploitatie van zeeluisen, enz.

<sup>2</sup> Tot de niet-maritieme cluster behoren vier segmenten die, hoewel ze geen rechtstreekse economische band hebben met de havenactiviteiten, toch van belang zijn voor de havens omdat de niet-maritieme cluster voor een deel van haar activiteiten direct afhankelijk is van de geografische nabijheid van die havens.



## Luchthavens van Oostende en Kortrijk-Wevelgem

West-Vlaanderen heeft twee luchthavens die complementaire activiteiten uitoefenen: de luchthaven van Oostende-Brugge en de luchthaven Kortrijk-Wevelgem.

De luchthaven van Oostende-Brugge profileert zich in de eerste plaats als vrachtluchthaven gespecialiseerd in verse en gekoelde producten en in de bediening van passagiercharters. In 2007 behandelde het ongeveer 109.000 ton. Aan de noordzijde van de luchthaven is een industriezone ingepland die voorbehouden wordt voor luchtvaartgebonden activiteiten. Deze zone beschikt over een eigen vliegtuigplatform voor alle vliegtuigtypes en over een directe taxiweg naar de startbaan. De zone is verdeeld in een land- en luchtzijde met elk een nuttige oppervlakte van twaalf ha.

De luchthaven van Kortrijk-Wevelgem heeft vooral een sterke reputatie in de niche van de private en zakenluchtvaart en expresvrachten. In 2006 werd meer dan 5.000 ton expresvracht gevlogen, vooral met bestemming Verenigd Koninkrijk. De luchthaven specialiseert zich in doorgedreven maatwerk, waarbij de gebruikers bijvoorbeeld de route en de tijd in hoge mate zelf bepalen.

### 3.1.2/ Multimodale terminals

West-Vlaanderen heeft drie bimodale terminals in haar achterland: twee bimodale binnenvaartterminals, Avelgem containerterminal en River Terminal Wielsbeke, en één bimodale spoorterminal, LAR te Kortrijk-Menen.

De containerterminal van Avelgem richt zich vooral op de Waalse en Noord-Franse markt, het zorggebied in West-Vlaanderen is beperkt. De toelevering komt volledig uit Rotterdam, de afvoer verloopt voor 80% via Rotterdam en voor 20% via Antwerpen. De ontsluiting van Avelgem via de weg ligt moeilijk.

Wielsbeke richt zich vooral op de West-Vlaamse industrie en vervoert voornamelijk textiel, ijzer, staal, olie, graan en consumptiegoederen naar de haven van Antwerpen. Deze industriële focus zorgt voor een groot onevenwicht in de stromen: 95% export en 5% import. Katoen Natie is hier operator.

De spoorterminal LAR ligt in het transportcentrum LAR te Menen, waar naast transport ook logistieke en douaneactiviteiten werden uitgebouwd. Bovendien is LAR een onderdeel van het NARCON-project, dat gesubsidieerd spoorvervoer op korte afstand aanbiedt. Zo is er een dagelijkse shuttle trein van Antwerpen Main Hub tot LAR en terug. De spoorterminal van LAR richt zich zowel op de West-Vlaamse als op de Noord-Franse markt, binnen een straal van 75 km.

### 3.1.3/ Transportmodi

West-Vlaanderen is over het algemeen goed ontsloten, richting hinterland via weg, spoor en binnenvaart en richting de rest van de wereld via zee en lucht. Toch zijn er een aantal prangende knelpunten die een optimale multimodale ontsluiting beletten.

#### Wegennet

West-Vlaanderen is ontsloten door drie autosnelwegen (E40, E403 en E17) die de provincie verbinden met Noord-Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk via de kanaaltunnel en met het Duitse Ruhrgebied. Daarnaast kent de provincie een zeer dicht net van gewestwegen. Bovendien heeft West-Vlaanderen nergens last van structurele filevorming. Toch kent de provincie een aantal knelpunten voor het wegvervoer. Hierbij moet prioritair aandacht gaan naar:

- › de verbetering van de ontsluiting van de haven van Zeebrugge door opwaardering van de N31 en de N49 en het aanleggen van de verbindingsweg A11 (AX);
- › de ontsluiting van de Westhoek door de optimalisering van de N8.

#### Waterwegennet

Door West-Vlaanderen lopen twee waterwegen van internationaal niveau, toegankelijk voor schepen van meer dan 2.000 ton (klasse Va): de Leie en de Schelde. Daarnaast zijn er vijf waterwegen van belang voor het goederenvervoer in West-Vlaanderen: het kanaal Brugge-Oostende (2.000 ton), het kanaal Brugge-Gent (1.350 ton), het Boudewijnkanaal Brugge-Zeebrugge (2.000 ton), het kanaal Roeselare-Leie (1.350 ton) en het kanaal Bossuit-Kortrijk (1.350 ton). Dit uitgebreide waterwegennetwerk biedt kansen voor de binnenvaart. Om deze modus optimaal te kunnen inzetten, moet echter een belangrijk knelpunt weg-gewerkt worden:

- › de gebrekkige ontsluiting van de havens Zeebrugge en Oostende zorgt ervoor dat de binnenvaart ondermaats vertegenwoordigd is in de modale verdeling van de hinterlandontsluiting van deze havens. Om de binnenvaart meer kansen te geven, stimuleert de overheid de estuaire vaart en onderzoekt ze het Seine-Schelde-Westproject dat een verbreding van het afleidingskanaal van de Leie inhoudt.

Door sommigen wordt het gegeven dat de sluizen niet 24/24 operationeel zijn ook als een knelpunt in het waterwegennet aangeduid.

#### Spoorwegennet

West-Vlaanderen beschikt over een dicht spoorwegennetwerk met een goede landinwaartse verbinding naar Gent, Brussel en Antwerpen. Voor het goederenvervoer worden vooral lijnen 51A en 50A ter ontsluiting van de haven van Zeebrugge en lijn 75 naar Kortrijk (LAR) intensief gebruikt.

Hoewel het spoorvervoer een belangrijk aandeel inneemt in de modale verdeling van de hinterlandontsluiting van de zeehavens, kan de ontsluiting nog verder worden verbeterd. Er zijn dan ook belangrijke infrastructuurwerken in uitvoering of gepland, zoals de derde en de vierde spoorlijn tussen Brugge en Gent.



## 3.2/ Bedrijventerreinen

Naast de infrastructurele knelpunten stelt het beperkte aanbod aan bedrijventerreinen de West-Vlaamse logistieke sector ook voor een ruimtelijk knelpunt. Volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) wordt in West-Vlaanderen circa 7.028 ha oppervlakte ingenomen door bedrijventerreinen. In totaal waren eind 2007 nog 445 ha beschikbaar, met grotere vrije gebieden in Oostende, Brugge, Kortrijk, Zwevegem, Ieper en Roeselare. Ondertussen zijn er reeds nieuwe terreinen vrijgegeven. Zeker in Oostende, Brugge en Kortrijk zullen hiervan terreinen voor logistieke activiteiten gereserveerd worden (havengerelateerde bedrijvigheid en transportcentrum LAR). De twee intercommunales, wvi en Leiedal, ontwikkelen wel een aantal bedrijventerreinen die op korte of middellange termijn beschikbaar worden, maar het is duidelijk dat beschikbare ruimte een belangrijk knelpunt is waar dient rekening mee gehouden te worden bij de ontwikkeling van West-Vlaanderen tot logistieke regio. Zonder voldoende ruimte kunnen de logistieke ambities niet waargemaakt worden.

De toekomstige ruimtevraag naar bedrijventerreinen voor de provincie West-Vlaanderen werd geraamd op 1.391 ha. Voor de TDL-sector bedraagt de schatting 265 ha of 19% van de totale behoefte.

## 3.3/ Arbeidsmarkt en opleiding

De West-Vlaamse werkloosheid bedroeg in 2006 slechts 6,4% en vertoont een dalende trend. Het vinden van geschikte werkkrachten wordt dan ook steeds moeilijker. Dit komt duidelijk naar voor in het hoge aantal knelpuntberoepen dat de VDAB in 2007 voor logistieke beroepen definieerde. Op operationeel niveau wordt er vooral gezocht naar vrachtwagenchauffeurs en magazijnfuncties, zoals magazijnier, orderpicker en heftruckbediende. Voor het middenkader blijkt er vooral een tekort te zijn aan planners en expediteurs.

Om dit tekort aan arbeidsplaatsen op te vangen, kan de provincie West-Vlaanderen een beroep doen op werkkrachten uit Wallonië en Nord - Pas de Calais, waar de werkloosheid hoger ligt (respectievelijk 19,6% en 12,2% in 2006). De mobiliteit van werknemers vanuit deze regio's blijkt echter niet zo hoog. Ook de verschillende organisatoren voor permanente vorming bieden specifieke opleidingen voor de knelpuntberoepen aan.

Er is echter slechts een beperkt logistiek opleidingsaanbod in het reguliere onderwijs, zowel in het beroeps- en technisch onderwijs als in de hogescholen. Dit opleidingsaanbod blijkt bovendien onvoldoende aangepast aan de eisen van het bedrijfsleven. Om in de toekomst een toereikend aantal logistieke werkkrachten te garanderen, dient bijgevolg werk gemaakt te worden van een aangepast en voldoende uitgebreid regulier logistiek opleidingsaanbod.

## 3.4/ Goederenstromen in de provincie West-Vlaanderen

Tot slot geven we een korte analyse van de goederenstromen van en naar de provincie West-Vlaanderen, het intermodaal vervoer en de transitstromen.

West-Vlaanderen verwerkt belangrijke goederenstromen via haar logistieke poorten: in 2007 ging het om 42 miljoen ton via de zeehaven van Zeebrugge, 7,7 miljoen ton via de zeehaven van Oostende en 0,1 miljoen ton via de luchthaven van Oostende. Voor het hinterlandtransport neemt het wegtransport de meest dominante positie in. In 2004 werd 155 miljoen ton door vrachtwagens van of naar West-Vlaanderen vervoerd. Het intraprovinciale vrachtvervoer bedroeg 80 miljoen ton. Bijna de helft van de trafieken loopt tussen West-Vlaanderen en de andere Belgische provincies, met een groot aandeel voor Oost-Vlaanderen, Antwerpen en Henegouwen. De belangrijkste buitenlandse handelspartners voor West-Vlaanderen zijn in volgorde van belangrijkheid Frankrijk, Duitsland en Nederland. Via het spoor wordt er ongeveer 20 miljoen ton getransporteerd van en naar West-Vlaanderen en via de binnenwateren ongeveer zes miljoen ton.

Daarnaast neemt ook het transitverkeer een belangrijk aandeel in de West-Vlaamse goederenstromen in: 59 miljoen ton via de weg, acht miljoen ton via het spoor en vijftien miljoen ton via de binnenvaart. Voor transitverkeer via de weg zijn vooral de E17 tussen Antwerpen en Noord-Frankrijk, de E34 van Knokke-Heist over Antwerpen naar Noord-Duitsland en de E40 tussen Noord-Frankrijk en Duitsland van groot belang. Bij het spoor is lijn 75, van Gent naar Noord-Frankrijk over Kortrijk, belangrijk. De transitstromen via het water lopen vooral over de Leie en de Schelde.

## 4/ Logistieke foto van West-Vlaanderen

In deze paragraaf werken we van de longlist van gemeentes naar een shortlist van logistieke clusters (hotspots) in West-Vlaanderen. Dit doen we door rekening te houden met een aantal kwalitatieve en kwantitatieve indicatoren die de kwaliteit van een locatie als logistieke hotspot bepalen.

### 4.1/ Shortlist

Op basis van zes factoren worden de kansrijkste clusters geïdentificeerd en de logistieke hotspots uitgetekend en gekarakteriseerd. De elementen die we gebruiken zijn:

- › **logistieke ambitie van het gemeentebestuur** inzake de ontwikkeling van bestaande/nieuwe logistieke activiteiten. Een gemeente is in vele gevallen een belangrijke interface voor een locatiekeuze. De ambitie en visie van een gemeentebestuur zijn daarom cruciale elementen voor de slaagkansen van nieuwe of extra logistieke projecten;



- › **aanwezige logistieke en industriële activiteiten:** de impact van het aanwezige industriële en logistieke weefsel heeft eveneens een invloed op de locatiekeuze. De aanwezigheid van grote logistieke en industriële spelers wijst bijvoorbeeld op het feit dat knowhow en ervaren arbeidskrachten in de nabije omgeving aanwezig zijn;
- › de **ontsluiting** is de belangrijkste indicator waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen de drie vervoersmodi wegtransport, spoorvervoer en binnenvaart. Vooral het snelwegennetwerk moet vlot bereikbaar zijn;
- › **goederenstromen:** de densiteit van goederenstromen geeft een inzicht in het belang van vervoer en afgeleide logistieke diensten voor een bepaalde gemeente of regio;
- › de **beschikbare bedrijfsruimte** is eveneens een indicator. Zonder voldoende ruimte is logistiek niet mogelijk;
- › de laatste indicator is een **residuele indicator** waaronder de arbeidsmarkt, ligging, enz. vallen.

Aan elk van deze factoren wordt een weging toegekend. Enkele factoren worden opgesplitst in twee of meerdere subfactoren die elk opnieuw hun eigen weging hebben. De scores die aan elke factor of subfactor afzonderlijk gegeven worden, variëren van één tot en met vier. Daarna worden op alle scores de verschillende wegingen toegepast. Wanneer een gemeente op één of meerdere factoren niet kan scoren (er is bijvoorbeeld geen mogelijkheid tot ontsluiting via het spoor), dan is de score nul.

Tabel 2 geeft gedetailleerd de score weer van iedere gemeente die een ontwikkelingspotentieel heeft voor de transport- en logistieke sector.

Tabel 2  
Maximumscore

Gemeente	Industrieel en logistiek weefsel 10%			Kwaliteit van de ontsluiting 35%			Mogelijke ruimte (bestaande ruimte en zoekzones) 25%	Goederenstromen 10%	Andere factoren 10%	Totaal
	Logistieke ambitie gemeentebestuur 10%	Densiteit van het logistieke weefsel 50%	Densiteit van het industriële weefsel 50%	Weg 50%	Spoor 25%	Binnenvaart 25%				
Brugge	4	2	3	3	3	3	4	4	3	3,40
Oostende	4	1	3	4	2	2	4	3	3	3,25
Roeselare	3	2	4	4	1	2	4	4	2	3,16
Kortrijk	1	1	4	4	3	2	4	4	2	3,09
Menen	3	3	2	4	4	1	4	2	2	3,09
Oudenburg	3	2	1	4	3	1	3	1	2	2,55
Jabbeke	3	4	1	4	2	2	3	1	1	2,55
Wevelgem	3	2	3	4	2	2	2	3	1	2,50
Ardooie	3	3	2	4	2	0	2	1	2	2,23
Wielsbeke	2	4	4	2	0	4	2	2	2	2,20
Oostkamp	1	3	2	4	2	2	2	2	1	2,20
Izegem	2	3	3	3	2	2	1	3	2	2,13
Poperinge	3	2	2	2	1	0	2	2	2	1,84
Moorslede	1	3	1	3	0	0	1	1	2	1,38
Diksmuide	2	1	1	1	1	0	2	1	2	1,36
Avelgem	1	2	1	1	0	4	1	1	2	1,33
Meulebeke	2	2	2	1	0	0	1	1	2	1,13
<b>Ideale score</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4,00</b>

BRON: Logistieke Poort West-Vlaanderen, verwerking WES.



## 4.2/ Bespreking logistieke foto

Uit de multicriteria-analyse blijkt dat vijf West-Vlaamse gemeentes over de grootste potentie beschikken om logistieke activiteiten verder te ontplooiën. Deze zijn: Brugge, Oostende, Roeselare, Kortrijk en Menen.

Logistiek houdt evenwel niet op aan de gemeentegrenzen en bovendien zijn er gemeentes die weliswaar over minder logistieke potentie beschikken, maar die in de toekomst een betere positie zouden kunnen verwerven. Dit zijn de redenen waarom enerzijds de gemeentes in een ruimer verband worden gesitueerd en anderzijds gemeentes met een uitgesproken potentieel, maar waarbij misschien nog niet alle voorwaarden zijn vervuld, worden meegenomen uit de inventarisatieoefening. In die zin spreken we van een 'foto' en niet van een 'kaart' om de marktdynamiek en het inclusieve<sup>1</sup> aspect te onderstrepen.

### 4.2.1/ Logistieke hotspots

Van de vijf West-Vlaamse gemeentes met een uitgesproken logistieke potentie, zijn er twee geografisch gesitueerd in het noorden van de provincie. Hun logistieke markt draait vooral rond gatewayactiviteiten, alhoewel veel van de toegevoegde waarde in Oostende gebaseerd is op productieactiviteiten (bijvoorbeeld Daikin).

Oudenburg en Jabbeke clusteren we met Oostende en Brugge/Zeebrugge. Deze gemeentes zijn allen goed ontsloten door de E40 en de E403, de spoorlijnen 50A en 51A, het kanaal van Gent naar Oostende en het Boudewijnkanaal.

De binnenvaartontsluiting van deze cluster is niet optimaal, maar studies worden uitgevoerd om een oplossing te vinden in het kader van het Seine-Schelde-Westproject. Qua ruimte is deze cluster goed bedeed. Naast de grote terreinen in of aan de gateways is er in Jabbeke nog ruimte die, mits herbestemming, voor logistieke bedrijvigheid kan aangesneden worden.

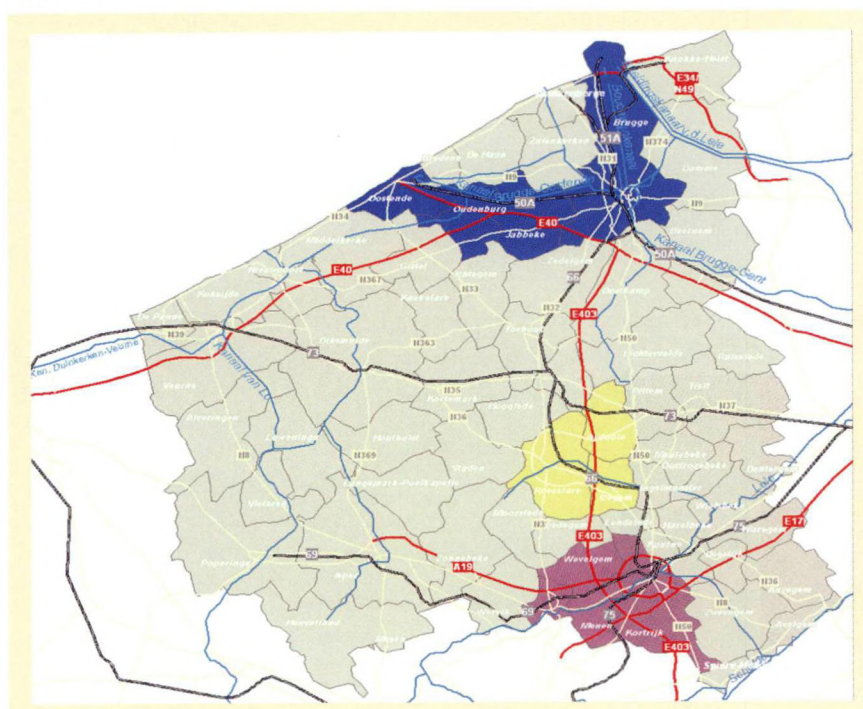
Alhoewel de TDL-sector goed vertegenwoordigd is in Roeselare, ligt de nadruk er toch op productie. Roeselare behoort trouwens tot een subregio waarvan ook Izegem en Ardooie deel uitmaken. We kunnen dus spreken van een cluster van drie aangrenzende gemeentes, die trimodaal ontsloten is met de E403, het kanaal Roeselare-Leie en de spoorlijn 66.

Ook Kortrijk en Menen hebben een productieprofiel. Met het bimodale platform LAR beschikt Menen trouwens over een belangrijk centrum van TDL-dienstverlening dat heel Zuid-West-Vlaanderen en een deel van Noord-Frankrijk bedient. De snelwegen E17 en E403 en de Leie zorgen voor een goede ontsluiting. Het lijkt vanuit de huidige logistieke dynamiek ook logisch om Wevelgem op te nemen in deze cluster. Wevelgem biedt een bijkomende luchtvaartontsluiting.

<sup>1</sup> Inclusief wordt in deze context gebruikt om aan te duiden dat gemeentes niet worden uitgesloten.



Figuur 6  
Clustering



BRON: Logistieke Poort West-Vlaanderen, verwerking WES.

#### 4.2.2/ Runner-ups

Sommige gemeenten hebben enkele duidelijke troeven, maar ook één of twee factoren waarop ze minder gunstig scoren, bijvoorbeeld door een missing link. Deze gemeenten zijn op dit moment bijgevolg geen logistieke hotspot, maar hebben wel de potentie om op termijn door te groeien tot een hotspot. Deze gemeentes worden ook wel runner-ups genoemd.

Er komen in West-Vlaanderen twee clusters met runner-ups naar voren:

- › de gemeentes in Zuid-West-Vlaanderen rond Wielsbeke/Waregem zijn bimodaal (trimodaal) ontsloten door de E17 en de Leie (en het spoor) en hangen functioneel samen met de industriële clusters rond Kortrijk en Roeselare. De Leie zal in de toekomst nog belangrijker worden door de upgrading in het kader van de Seine-Schelde-Westinvesteringen. De rol van de containerterminal te Wielsbeke als binnenvaartgateway ter ondersteuning van het industriële weefsel zal dus versterkt worden;
- › de grensgemeentes rond de E40 bieden de potentie om een gedeelte van de transitstromen naar Noord-Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk te capteren. Deze gemeentes hebben dus logistieke kansen vanuit een internationaal perspectief. Naast het wegtransport is er ook de mogelijkheid om de gemeentes te ontsluiten via het spoor.

### 4.3/ Besluit

De logistieke markt in West-Vlaanderen is geconcentreerd in drie clusters: een gatewaycluster in het noorden van de provincie, een industriële cluster rond Roselare en een mixed cluster (gateway en industrie) rond Kortrijk, die uitgebreid werd met een aantal gemeenten die allemaal in het zorggebied van de binnenvaartterminal te Wielsbeke liggen. Daarenboven is Veurne een runner-up met potentie voor de bedeling van de Franse en Britse markten.

Opvallend is dat de mixed cluster in het zuiden van de provincie aansluit bij de logistieke ontwikkelingen in Nord - Pas de Calais die zich aan de A1 naar Parijs hebben gevestigd en bij de ontwikkelingen in Oost-Vlaanderen die aan de E17 zijn tot stand gekomen. Daarenboven kan via de E403 ook de relatie gemaakt worden met de logistieke markt rond Doornik. Deze laatste sluit dan weer nauw aan bij de logistieke activiteiten die zich de laatste jaren in het oosten van Nord - Pas de Calais hebben ontwikkeld, in het zog van de vestigingen van Toyota en Columbia Sportswear.



## Hoofdstuk 2/ Benchmarking

Na het opstellen van de logistieke foto van de provincie en de selectie van drie geografische clusters die het meeste perspectief bieden, voeren we een benchmarkinganalyse uit. In deze analyse wordt de provincie West-Vlaanderen vergeleken met gelijkaardige regio's/provincies in het buitenland, zijnde: Nord - Pas de Calais, Zeeland, Noord-Brabant, Lombardije en West Midlands.

Dit hoofdstuk bestaat uit twee paragrafen.

De eerste paragraaf heeft als doel het verkrijgen van een duidelijk beeld van de concurrentiepositie van de provincie West-Vlaanderen voor het aantrekken van logistieke bedrijvigheid op de beschikbare terreinen.

De tweede paragraaf van de benchmarkinganalyse kijkt naar het logistieke beleid. Het doel is het in kaart brengen van de huidige beleidsinitiatieven van de concurrerende regio's, om deze later te gebruiken als inspiratie en bouwstenen voor de uitwerking van een logistiek beleid voor West-Vlaanderen.

### 1/ Concurrentieanalyse

In het eerste deel van de concurrentieanalyse worden de relevante logistieke profielen voor de benchmarking gekozen en uitgewerkt. Een logistiek profiel wordt gekenmerkt door een type van logistieke activiteiten en bijhorende gewichten voor het belang van locatiecriteriën (beschikbaarheid van infrastructuur, terreinen, personeel, ...).

Het tweede deel behelst een korte toelichting van de benchmarkregio's.

Het laatste deel heeft tot doel een duidelijk beeld te verkrijgen van de concurrentiepositie van de provincie West-Vlaanderen voor het aantrekken van logistieke bedrijvigheid op de beschikbare terreinen.

#### 1.1/ Logistieke netwerkstructuren

De locatiekeuze voor de vestiging van een distributiecentrum hangt af van de beoogde logistieke operatie in het logistieke netwerk van het betreffende logistieke investeringsprofiel. Voor onderhavige benchmarking worden volgende logistieke profielen onderscheiden:

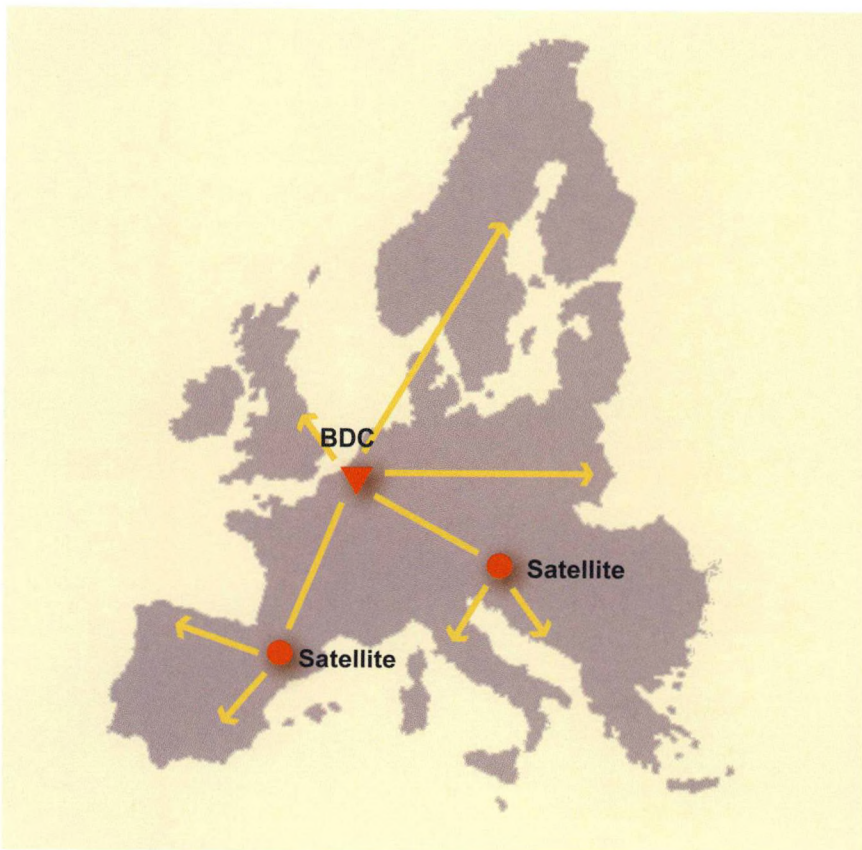
- › **Bulk DistributieCentrum (BDC)**
- › **Europees DistributieCentrum (EDC)**
- › **Regionaal DistributieCentrum (RDC)**

### 1.1.1 Bulk DistributieCentrum (BDC) met lokale/nationale satellieten

In deze logistieke netwerkstructuur worden de goederen verscheept van hun overzeese productielocatie naar een centraal, en in de onmiddellijke nabijheid van een diepzeehaven, gelegen Bulk DistributieCentrum (BDC). De beoogde afzetmarkten worden bediend via lokale/nationale satellietcentra en bevoorraad door het BDC. De lokale markt vormt hier logischerwijze wel een uitzondering op, omdat deze zowel wordt bevoorraad als bediend vanuit het BDC zelf. **Figuur 7** geeft dit illustratief weer.

**Figuur 7**

Bulk DistributieCentrum (BDC)



BRON: Logistieke Poort West-Vlaanderen, Ernst & Young, verwerking WES.

De toegevoegde waardeactiviteiten, zoals bijvoorbeeld het klantspecifiek maken van orders of kwaliteitscontroles, gebeuren in de satellietcentra. Hierdoor hebben de satellietcentra een veel hogere arbeids- en toegevoegde waardecomponent in vergelijking met het BDC.

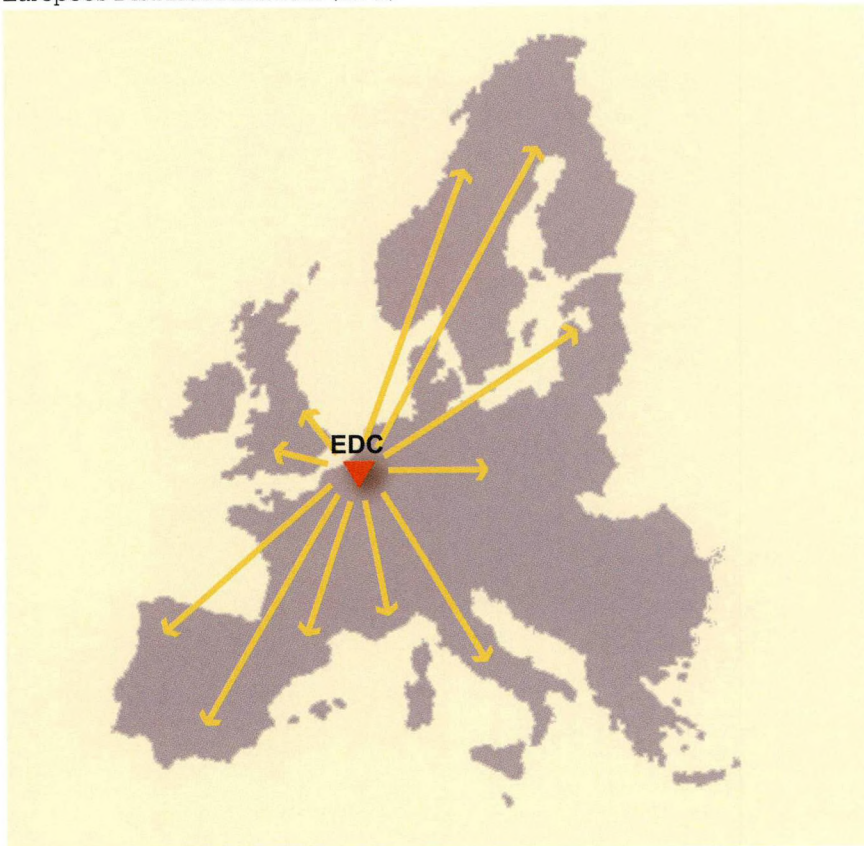
Samenvattend kan de logistieke structuur van een BDC worden omschreven als een relatief eenvoudige en goed planbare operatie ('pallets in, pallets out'), die als hoofdfunctie het bevoorraden van de lokale/nationale satellietcentra heeft. Het gros van de arbeidscreatie vindt dan ook plaats in de lokale distributiecentra in het hinterland, en veel minder in het, in de directe nabijheid van een zeehaven gelegen, bulk distributiecentrum.



## 1.1.2/ Gecentraliseerd Europees DistributieCentrum (EDC)

In deze logistieke netwerkstructuur houdt een overzees productiebedrijf haar voorraad voor de Europese afzetgebieden in één centraal gelegen distributiecentrum en bedient vanuit dit Europees DistributieCentrum (EDC) al haar Europese klanten. **Figuur 8** geeft de logistieke netwerkstructuur van een EDC grafisch weer.

**Figuur 8**  
Europees DistributieCentrum (EDC)



BRON: Logistieke Poort West-Vlaanderen, Ernst & Young, verwerking WES.

In tegenstelling tot een BDC, gebeuren alle toegevoegde waardeactiviteiten in het EDC zelf. Een EDC is dus veel arbeidsintensiever.

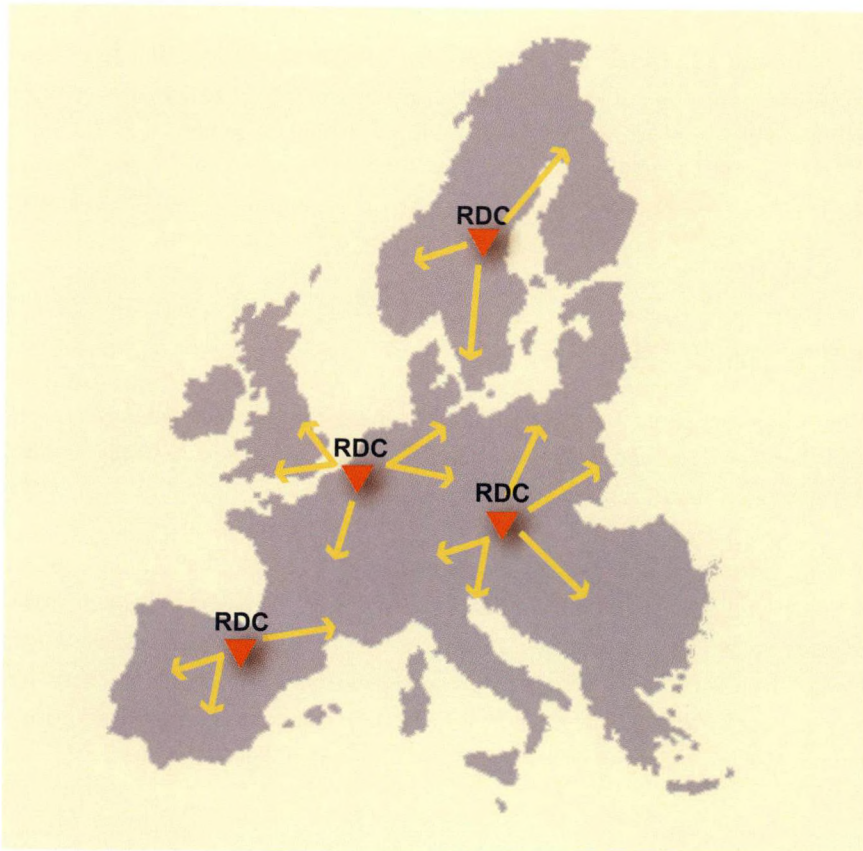
Een ander opmerkelijk verschil ten opzichte van een BDC, is dat een EDC niet in de directe nabijheid van een zeehaven moet gelegen zijn en dus verder in het hinterland kan gelokaliseerd worden. Niettemin is een goede multimodale bereikbaarheid van primordiaal belang voor een EDC.

### 1.1.3/ Regionaal DistributieCentrum (RDC)

In deze logistieke netwerkstructuur worden welbepaalde Europese afzetgebieden bediend via verschillende regionale distributiecentra. Deze logistieke structuur komt zowel voor bij overzeese producenten als bij regionale producten die welbepaalde delen van de Europese markt willen bedienen.

**Figuur 9**

Regionaal DistributieCentrum (RDC)



BRON: Logistieke Poort West-Vlaanderen, Ernst & Young, verwerking WES.

Net zoals bij een EDC, geschiedt de toegevoegde waarde- en arbeidscreatie binnen het RDC zelf. Het grote verschil bevindt zich in de afzetgebieden. Daar waar een EDC heel Europa heeft als afzetgebied, beperkt een Regionaal DistributieCentrum zich tot enkele landen<sup>1</sup>. Voor onze benchmarkinganalyse concentreert het RDC zich hoofdzakelijk op de noord-zuidverbinding in West-Europa, en met name op het Verenigd Koninkrijk, de Benelux en Frankrijk.

<sup>1</sup> Normaliter spreekt men van een RDC indien maximaal vijf landen, inclusief het land van vestiging, bediend worden. Indien meer dan vijf landen bediend worden, spreekt men van een EDC.



## 1.2/ De benchmarkregio's

De provincie West-Vlaanderen wordt afgezet tegen vijf andere buitenlandse regio's, namelijk:

- › **Nord - Pas de Calais;**
- › **Zeeland;**
- › **Noord-Brabant;**
- › **Lombardije;**
- › **West Midlands.**

De bovenstaande regio's zijn geselecteerd omwille van de parallellen met het logistieke en/of industriële West-Vlaamse weefsel, of omdat de betreffende regio wordt aanzien als 'leading' voor bepaalde locatiecategorieën.

Hieronder worden de belangrijkste eigenschappen van de concurrerende regio's beknopt weergegeven.

### 1.2.1/ Nord - Pas de Calais

Nord - Pas de Calais ligt in de directe nabijheid van een diepzeehaven (Duinkerke) en een binnenvaart (Lille) en beschikt over een uitstekende multimodale infrastructuur annex logistieke platformen.

De logistieke regiostrategie is zeer ambitieus, cf. logistiek platform te Dourges, en kent zowel actieve als passieve beleidselementen. De ontwikkeling van de logistieke sector tot speerpuntsector is geschoeid op het idee om de lokale (industriële) bedrijvigheid, in synergie met de logistieke sector, te laten doorgroeien tot een vooraanstaande vestigingsplaats voor internationale (logistieke) bedrijvigheid. Dit laatste vertoont duidelijke parallellen met West-Vlaanderen.

### 1.2.2/ Zeeland

Zeeland is goed gelegen voor logistieke bedrijvigheid met een primaire focus op het Verenigd Koninkrijk. De aanwezigheid van twee diepzeehavens (Vlissingen en Terneuzen) maakt Zeeland bijzonder aantrekkelijk voor distributiecentra met een focus op bulkgoederen.

Recent is de provincie Zeeland, mede onder impuls van het ministerie van Economische Zaken, de logistieke sector gaan zien als een groepspool.

### 1.2.3/ Noord-Brabant

Noord-Brabant kent al jaren een proactief en succesvol logistiek beleid, waarbinnen veel aandacht wordt besteed aan kenniscreatie en innovatie. De talrijke aanwezigheid van logistieke dienstverleners bevestigt dit.

Noord-Brabant heeft als doelgroep EDC's met een afzetgebied over heel Europa en is, net zoals West-Vlaanderen, bijzonder sterk voor distributiecentra met een focus op Frankrijk.

Noord-Brabant mist weliswaar de onmiddellijke nabijheid van een diepzeehaven, maar is prima multimodaal ontsloten en kent negen bi- of trimodale goederenterminals.

#### 1.2.4/ Lombardije

Lombardije is opgenomen in de benchmarkanalyse omwille van de sterke verwevenheid tussen de bestaande industrie en logistieke bedrijvigheid. Hieruit kunnen parallellen getrokken worden met betrekking tot West-Vlaanderen.

De goede geografische ligging ten opzichte van de Franse logistieke driehoek Lyon-Lorraine-Parijs, maakt van Lombardije een potentiële locatie voor RDC's met een primaire focus op Frankrijk.

Lombardije heeft geen zeehavens in haar onmiddellijke nabijheid, maar kan wel indirect gebruikmaken van de twee belangrijkste Noord-Italiaanse zeehavens, Genova en La Spezia.

Verder zijn er in Lombardije, voornamelijk door de aantrekkingskracht van Milaan, enkele belangrijke logistieke spelers gevestigd.

#### 1.2.5/ West Midlands

West Midlands is meegenomen in de benchmarkanalyse omdat het, naast de regio 'Greater London', de uitvalsbasis is voor logistieke bedrijvigheid in het Verenigd Koninkrijk.

West Midlands is weliswaar niet gelegen in de directe nabijheid van diepzeehavens, maar wordt wel gebruikt als consolidatiepunt voor goederenstromen afkomstig van verscheidene zeehavens in het Verenigd Koninkrijk, omwille van de centrale geografische ligging binnen het VK.

### 1.3/ De concurrentiepositie

Door het uitvoeren van een concurrentieanalyse wordt de kloof tussen de provincie West-Vlaanderen en andere buitenlandse concurrenten blootgelegd. Concreet wordt de provincie West-Vlaanderen vergeleken met de logistieke hotspots Nord - Pas de Calais, Zeeland, Noord-Brabant, Lombardije en West Midlands op basis van zogenaamde key performance indicators (KPI's).



### 1.3.1/ Key performance indicators

Voor de vergelijking van de logistieke regio's werden een aantal locatiecategorieën vastgesteld die op hun beurt bestaan uit een set van **key performance indicators (KPI's)** of met elkaar gerelateerde locatiedrijvers. Voor de selectie van deze KPI's zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- › de logistieke kwaliteit van een provincie/regio moet eenduidig worden aangetoond;
- › zij moeten meetbaar zijn en een vergelijking toelaten tussen de verschillende NUTS 2-gebieden (KPI's zijn generiek);
- › zowel de kwalitatieve als de kwantitatieve KPI's moeten worden omgezet in scores, zodat weging mogelijk is.

Dit maakt het mogelijk om op vijf domeinen de kwaliteiten van de logistieke hotspots te kwantificeren:

- › **kracht regionale economie:** de economische slagkracht wordt hier bepaald door vier verschillende aspecten: de omvang van de regionale economie (bruto regionaal product), de regionaal economische groei, de ligging ten opzichte van de belangrijkste economische concentraties en corridors en het belang van de industrie;
- › **bereikbaarheid:** een centrale ligging en een goede ontsluiting zijn van fundamenteel belang voor logistieke hotspots. De bereikbaarheid wordt hier gemeten aan de hand van een centraliteitsindex, de ligging ten opzichte van het internationale snelwegennetwerk, de congestiesituatie van het wegennetwerk, de nabijheid van lucht- en zeehavens, de aanwezigheid van een binnenvaartnetwerk en de dichtheid van de spoorinfrastructuur;
- › **operationeel klimaat:** hieronder worden volgende aspecten begrepen: het fiscale klimaat, de werking van de douane, de snelheid van de eigendomsregistratie, de beschikbaarheid van subsidies en het lokale beleid;
- › **logistieke slagkracht:** volgende voorwaarden bepalen de logistieke slagkracht van een regio: de beschikbaarheid van nieuwbouw en terreinen, de aanwezigheid van intermodale logistieke platforms en logistieke spelers en ten laatste de mogelijkheden om goederenstromen te bundelen;
- › **arbeid:** dit locatiecriterium kijkt enkel naar dat deel van de arbeid waarop de regio zich kan onderscheiden van een andere regio. Beschikbaarheid en flexibele arbeid, productiviteit, talenkennis en aanbod aan logistieke opleiding zijn in deze studie de onderscheidende elementen.

Belangrijk om op te merken is dat de locatiecategorieën, net zoals de KPI's, generiek zijn voor de verschillende logistieke investeringsprofielen, maar dat de toegekende wegingscoëfficiënten verschillend zijn.

## 1.3.2/ De concurrentiepositie van de provincie West-Vlaanderen

### 1.3.2.1/ Kwaliteitsbeoordeling opgesplitst naar investeringsprofiel

#### Bulk DistributieCentrum (BDC)

Mocht er in een bepaalde provincie/regio geen diepzeehaven aanwezig zijn, wordt deze provincie uitgesloten voor de benchmark met betrekking tot het logistieke investeringsprofiel BDC.

De benchmarking zal dus enkel gebeuren tussen de volgende regio's: West-Vlaanderen, Zeeland en Nord - Pas de Calais.

**Tabel 3** geeft weer dat Nord - Pas de Calais het beste scoort, zeer nipt gevolgd door Zeeland en West-Vlaanderen. De locatiecategorieën 'bereikbaarheid', 'logistieke slagkracht' en 'operationeel klimaat' hebben het grootste gewicht in het logistieke profiel BDC. West-Vlaanderen verliest hoofdzakelijk terrein door de zwak gewogen kwaliteitscore bij de locatiecategorie 'operationeel klimaat'. Ten opzichte van Nord - Pas de Calais scoort West-Vlaanderen, net zoals Zeeland, minder sterk op de locatiecategorie 'logistieke slagkracht'.

De donkergrijsgekleurde kolommen vallen buiten de benchmarking, omdat deze regio's over geen zeehaven beschikken die in de onmiddellijke nabijheid is gelegen.

#### Europees DistributieCentrum (EDC)

**Tabel 4** geeft weer dat Noord-Brabant beduidend de best gewogen kwaliteitscore heeft voor Nord - Pas de Calais, Zeeland, West-Vlaanderen en West Midlands. Lombardije scoort het slechtst.

De locatiecategorieën 'operationeel klimaat' en 'arbeid' hebben in dit logistieke profiel het grootste gewicht en de locatiecategorie 'kracht regionale economie' het kleinste. De matige score van West-Vlaanderen is voornamelijk te wijten aan de zwakke score op de locatiecategorieën 'logistieke slagkracht' en 'operationeel klimaat'.

Indien verder wordt ingezoomd op deze twee locatiecategorieën, dan blijkt bij de locatiecategorie 'logistieke slagkracht' de locatiedrijver 'maturiteit logistieke sector', en bij de locatiecategorie 'operationeel klimaat', de locatiedrijvers 'lokaal beleid' en 'snelheid eigendomsregistratie' de mindere prestatie van West-Vlaanderen te veroorzaken. West-Vlaanderen scoort daarentegen goed op de locatiedrijvers 'arbeid' en 'bereikbaarheid'.



De achterstand van West-Vlaanderen op Noord-Brabant is beduidend groter dan de voorsprong op de achter haar gelegen provincies Lombardije en West Midlands.

### **Regionaal DistributieCentrum (RDC)**

Men kan stellen dat alle of bijna alle locatiecriteriën in absolute termen belangrijker zijn voor een EDC dan voor een RDC. Een EDC heeft immers een ruimere keuze aan alternatieve vestigingsplaatsen dan een RDC. De gewichten van de locatiecriteriën zijn echter niet absoluut maar relatief. Voor een RDC scoren de locatiecategoriegroepen 'arbeid' en 'operationeel klimaat' relatief minder, omdat er enkel met naburige regio's vergeleken wordt. De locatiecategoriegroep 'logistieke slagkracht' krijgt een relatief hoger gewicht, omdat dit een van de enige criteria is waarmee nabijgelegen regio's zich van elkaar kunnen differentiëren.

**Tabel 5** toont aan dat Noord-Brabant 'first in class' is, gevolgd door Nord - Pas de Calais, West-Vlaanderen en Zeeland. West Midlands en Lombardije scoren het slechtst. West-Vlaanderen scoort voornamelijk minder goed op de locatiecategoriegroepen 'logistieke slagkracht' en 'operationeel klimaat'. De achterliggende reden voor deze zwakkere scores is dezelfde als bij het logistieke investeringsprofiel EDC, namelijk de zwakke scores bij de locatiedrijvers 'lokaal beleid' en 'aanwezigheid logistieke dienstverleners'. Bovendien heeft West-Vlaanderen de minst sterke score bij de locatiecategoriegroep 'operationeel klimaat'. Voor de locatiecategoriegroepen 'arbeid' en 'bereikbaarheid' behaalt West-Vlaanderen telkens de tweede beste score.

### **Besluit**

Samenvattend kunnen we stellen dat West-Vlaanderen bij alle investeringsprofielen matig scoort. Noord-Brabant scoort, op uitzondering van het logistieke investeringsprofiel BDC na, steeds het best. De eerste achtervolger is Nord - Pas de Calais. Zeeland en West-Vlaanderen zijn aan elkaar gewaagd. Lombardije en West Midlands scoren het laagst.



Tabel 3

Gedetailleerde weergave van de gewogen kwaliteitsscore van het logistieke profiel BDC

Bulk Distributiecentrum (BDC)	Relatief belang van criterium	Aandeel in de totale score (in %)	West-Vlaanderen	Nord-Pas de Calais	Lombardije	Zeeland	Noord-Brabant	West Midlands
<b>KRACHT REGIONALE ECONOMIE</b>	<b>15</b>							
Bruto regionaal product/capita	30	5	3	2	5	4	5	4
Regionaal economische groei	25	4	3	3	3	5	4	2
Ligging ten opzichte van belangrijkste economische concentraties en corridors	25	4	3	3	3	3	5	3
Belang industrie	20	3	4	2	5	2	2	3
<b>Totaal</b>	<b>100</b>		<b>0,48</b>	<b>0,38</b>	<b>0,60</b>	<b>0,54</b>	<b>0,62</b>	<b>0,46</b>
<b>BEREIKBAARHEID</b>	<b>30</b>							
Centraliteitsindex	10	3	4	4	3	4	4	2
Ligging ten opzichte van internationale snelwegennetwerken	5	2	4	4	3	3	4	3
Congestie situatie wegnetwerk	5	2	4	2	1	3	3	2
Nabijheid luchthavens	0	0	3	2	4	1	2	3
Nabijheid zeehavens	50	15	4	3	3	4	3	1
Aanwezigheid binnenvaartnetwerk	15	5	2	3	1	3	5	1
Dichtheid spoorinfrastructuur	15	5	4	4	4	3	4	2
<b>Totaal</b>	<b>100</b>		<b>1,11</b>	<b>0,98</b>	<b>0,83</b>	<b>1,06</b>	<b>1,08</b>	<b>0,42</b>
<b>OPERATIONEEL KLIMAAT</b>	<b>20</b>							
Belastingsklimaat	25	5	3	3	2	4	4	5
Werking douane	20	4	3	3	2	5	5	2
Snelheid eigendomsregistratie	10	2	1	2	4	4	4	4
Beschikbaarheid subsidies	15	3	3	3	3	3	3	3
Lokaal beleid	30	6	2	4	3	2	4	3
<b>Totaal</b>	<b>100</b>		<b>0,50</b>	<b>0,64</b>	<b>0,53</b>	<b>0,69</b>	<b>0,81</b>	<b>0,68</b>
<b>LOGISTIEKE SLAGKRACHT</b>	<b>25</b>							
Beschikbaarheid aan nieuwbouw	20	5	3	3	3	2	4	3
Beschikbaarheid terreinen	30	8	3	4	2	3	2	2
Aanwezigheid intermodale logistieke platforms	20	5	3	4	3	2	4	1
Aanwezigheid logistieke dienstverleners	20	5	1	4	3	2	4	4
Bundelingsmogelijkheden goederenstromen	10	3	3	2	3	2	5	2
<b>Totaal</b>	<b>100</b>		<b>0,65</b>	<b>0,90</b>	<b>0,68</b>	<b>0,58</b>	<b>0,88</b>	<b>0,60</b>
<b>ARBEID</b>	<b>10</b>							
Beschikbaarheid arbeid	30	3	2	4	2	2	2	3
Productiviteit	15	2	4	3	3	2	2	3
Flexibiliteit arbeid	20	2	3	2	3	3	3	5
Talenkennis	20	2	5	2	2	4	4	2
Aanbod aan logistieke opleiding	15	2	3	3	3	4	5	3
<b>Totaal</b>	<b>100</b>		<b>0,33</b>	<b>0,29</b>	<b>0,25</b>	<b>0,29</b>	<b>0,31</b>	<b>0,32</b>
<b>Totale score</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>3,07</b>	<b>3,18</b>	<b>2,99</b>	<b>3,18</b>	<b>3,69</b>	<b>2,48</b>

BRON: Logistieke Poort West-Vlaanderen, verwerking WES.



Tabel 4

Gedetailleerde weergave van de gewogen kwaliteitsscore van het logistieke profiel EDC

Europees Distributiecentrum (EDC)	Relatief belang van criterium	Aandeel in de totale score (in %)	West-Vlaanderen	Nord - Pas de Calais	Lombardije	Zeeland	Noord-Brabant	West Midlands
<b>KRACHT REGIONALE ECONOMIE</b>	<b>10</b>							
Bruto regionaal product/capita	20	2	3	2	5	4	5	4
Regionaal economische groei	30	3	3	3	3	5	4	2
Ligging ten opzichte van belangrijkste economische concentraties en corridors	40	4	3	3	3	3	5	3
Belang industrie	10	1	4	2	5	2	2	3
<b>Totaal</b>	<b>100</b>		<b>0,31</b>	<b>0,27</b>	<b>0,36</b>	<b>0,37</b>	<b>0,44</b>	<b>0,29</b>
<b>BEREIKBAARHEID</b>	<b>20</b>							
Centraliteitsindex	25	5	4	4	3	4	4	2
Ligging ten opzichte van internationale snelwegennetwerken	15	3	4	4	3	3	4	3
Congestie situatie wegennetwerk	10	2	4	2	1	3	3	2
Nabijheid luchthavens	15	3	3	2	4	1	2	3
Nabijheid zeehavens	15	3	4	3	3	4	3	1
Aanwezigheid binnenvaartnetwerk	10	2	2	3	1	3	5	1
Dichtheid spoorinfrastructuur	10	2	4	4	4	3	4	2
<b>Totaal</b>	<b>100</b>		<b>0,73</b>	<b>0,65</b>	<b>0,57</b>	<b>0,62</b>	<b>0,71</b>	<b>0,41</b>
<b>OPERATIONEEL KLIMAAT</b>	<b>25</b>							
Belastingsklimaat	30	8	3	3	2	4	4	5
Werking douane	20	5	3	3	2	5	5	2
Snelheid eigendomsregistratie	15	4	1	2	4	4	4	4
Beschikbaarheid subsidies	10	3	3	3	3	3	3	3
Lokaal beleid	25	6	2	4	3	2	4	3
<b>Totaal</b>	<b>100</b>		<b>0,62</b>	<b>0,78</b>	<b>0,66</b>	<b>0,90</b>	<b>1,03</b>	<b>0,69</b>
<b>LOGISTIEKE SLAGKRACHT</b>	<b>20</b>							
Beschikbaarheid aan nieuwbouw	20	4	3	3	3	2	4	3
Beschikbaarheid terreinen	15	3	3	4	2	3	2	2
Aanwezigheid intermodale logistieke platforms	20	4	3	4	3	2	4	1
Aanwezigheid logistieke dienstverleners	25	5	1	4	3	2	4	4
Bundelingsmogelijkheden goederenstromen	20	4	3	2	3	2	5	2
<b>Totaal</b>	<b>100</b>		<b>0,50</b>	<b>0,68</b>	<b>0,57</b>	<b>0,43</b>	<b>0,78</b>	<b>0,50</b>
<b>ARBEID</b>	<b>25</b>							
Beschikbaarheid arbeid	30	8	2	4	2	2	2	3
Productiviteit	20	5	4	3	3	2	2	3
Flexibiliteit arbeid	20	5	3	2	3	3	3	5
Talenkennis	15	4	5	2	2	4	4	2
Aanbod aan logistieke opleiding	15	4	3	3	3	4	5	3
<b>Totaal</b>	<b>100</b>		<b>0,80</b>	<b>0,74</b>	<b>0,64</b>	<b>0,70</b>	<b>0,74</b>	<b>0,81</b>
<b>Totale score</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>2,95</b>	<b>3,11</b>	<b>2,80</b>	<b>3,02</b>	<b>3,69</b>	<b>2,90</b>

BRON: Logistieke Poort West-Vlaanderen, verwerking WES.



Tabel 5

Gedetailleerde weergave van de gewogen kwaliteitsscore van het logistieke profiel RDC

Regionaal Distributiecentrum (RDC)	Relatief belang van criterium	Aandeel in de totale score (in %)	West-Vlaanderen	Nord - Pas de Calais	Lombardije	Zeeland	Noord-Brabant	West Midlands
<b>KRACHT REGIONALE ECONOMIE</b>	<b>10</b>							
Bruto regionaal product/capita	30	3	3	2	5	4	5	4
Regionaal economische groei	30	3	3	3	3	5	4	2
Ligging ten opzichte van belangrijkste economische concentraties en corridors	30	3	3	3	3	3	5	3
Belang industrie	10	1	4	2	5	2	2	3
<b>Totaal</b>	<b>100</b>		<b>0,31</b>	<b>0,26</b>	<b>0,38</b>	<b>0,38</b>	<b>0,44</b>	<b>0,30</b>
<b>BEREIKBAARHEID</b>	<b>20</b>							
Centraliteitsindex	20	2	4	4	3	4	4	2
Ligging ten opzichte van internationale snelwegennetwerken	20	4	4	4	3	3	4	3
Congestie situatie wegennetwerk	20	4	4	2	1	3	3	2
Nabijheid luchthavens	5	1	3	2	4	1	2	3
Nabijheid zeehavens	15	3	4	3	3	4	3	1
Aanwezigheid binnenvaartnetwerk	15	3	2	3	1	3	5	1
Dichtheid spoorinfrastructuur	15	3	4	4	4	3	4	2
<b>Totaal</b>	<b>100</b>		<b>0,73</b>	<b>0,64</b>	<b>0,50</b>	<b>0,63</b>	<b>0,74</b>	<b>0,39</b>
<b>OPERATIONEEL KLIMAAT</b>	<b>20</b>							
Belastingsklimaat	25	5	3	3	2	4	4	3
Werking douane	20	4	3	3	2	5	5	2
Snelheid eigendomsregistratie	10	2	1	2	4	4	4	4
Beschikbaarheid subsidies	15	3	3	3	3	3	3	3
Lokaal beleid	30	6	2	4	3	2	4	3
<b>Totaal</b>	<b>100</b>		<b>0,50</b>	<b>0,64</b>	<b>0,53</b>	<b>0,69</b>	<b>0,81</b>	<b>0,68</b>
<b>LOGISTIEKE SLAGKRACHT</b>	<b>30</b>							
Beschikbaarheid aan nieuwbouw	20	6	3	3	3	2	4	3
Beschikbaarheid terreinen	20	6	3	4	2	3	2	2
Aanwezigheid intermodale logistieke platforms	15	5	3	4	3	2	4	1
Aanwezigheid logistieke dienstverleners	25	8	1	4	3	2	4	4
Bundelingsmogelijkheden goederenstromen	20	6	3	2	3	2	5	2
<b>Totaal</b>	<b>100</b>		<b>0,75</b>	<b>1,02</b>	<b>0,84</b>	<b>0,66</b>	<b>1,14</b>	<b>0,77</b>
<b>ARBEID</b>	<b>20</b>							
Beschikbaarheid arbeid	25	5	2	4	2	2	2	3
Productiviteit	20	4	4	3	3	2	2	3
Flexibiliteit arbeid	20	4	3	2	3	3	3	5
Talenkennis	20	4	5	2	2	4	4	2
Aanbod aan logistieke opleiding	15	3	3	3	3	4	5	3
<b>Totaal</b>	<b>100</b>		<b>0,67</b>	<b>0,57</b>	<b>0,51</b>	<b>0,58</b>	<b>0,62</b>	<b>0,64</b>
<b>Totale score</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>2,96</b>	<b>3,13</b>	<b>2,76</b>	<b>2,94</b>	<b>3,74</b>	<b>2,78</b>

BRON: Logistieke Poort West-Vlaanderen, verwerking WES.



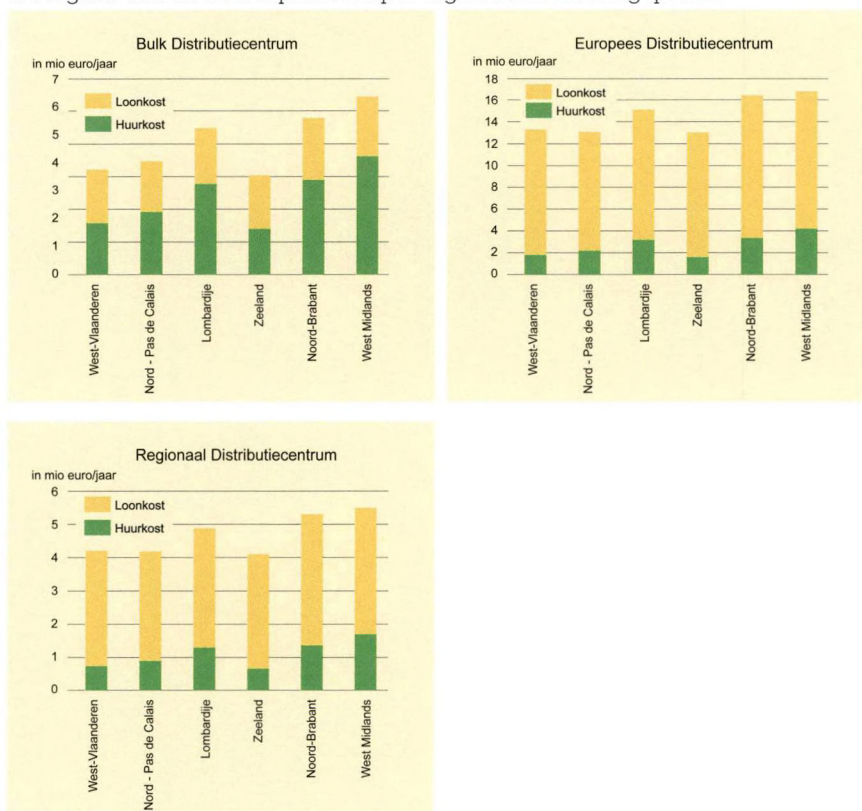
### 1.3.2.2/ Vergelijking van kostenniveaus

Wanneer de kostenniveaus per logistiek profiel worden bekeken, zoals weergegeven in **figuur 10**, dan valt vooreerst op dat het kostenprofiel BDC lage arbeidskosten heeft. De huurkosten zijn met andere woorden veel gewichtiger bij een BDC, in vergelijking met de andere logistieke investeringsprofielen.

Voor de twee andere logistieke profielen kan hoofdzakelijk geconcludeerd worden dat de verdeling van de totale kost in enerzijds loonkost en anderzijds huurkost logischerwijze afhankelijk is van het aantal arbeiders en van de grootte van het gehuurde terrein. De huurkost is zichtbaar goedkoper in Nord - Pas de Calais, Zeeland en West-Vlaanderen in vergelijking met Lombardije en Noord-Brabant.

**Figuur 10**

Weergave van de kostenprofielen per logistiek investeringsprofiel



BRON: Logistieke Poort West-Vlaanderen, verwerking WES.

Nadere analyse van **figuur 10** toont aan dat Nord - Pas de Calais de goedkoopste is wat loonkosten betreft, gevolgd door Zeeland en West-Vlaanderen. Wat huurkosten betreft, is Zeeland de goedkoopste, gevolgd door West-Vlaanderen en Nord - Pas de Calais. West-Vlaanderen bezit geen absoluut kostenvoordeel en kan zich hierin dus nog competitiever opstellen, zeker met betrekking tot de huurprijzen.

Indien eveneens met bouwkosten en grondprijzen rekening wordt gehouden, dan heeft Nord - Pas de Calais een absoluut kostenvoordeel met betrekking tot de grondprijzen. De goedkoopste achtervolgers, zijnde West-Vlaanderen en Zeeland, zijn zelfs dubbel zo duur qua grondprijzen in vergelijking met Nord - Pas de Calais.

In het volgende deel worden de resultaten van de beoordeling van de locatiekwaliteit en van de kostenniveaus met elkaar gecombineerd.

### **1.3.2.3/ Gecombineerde kosten-kwaliteitbeoordeling per investeringsprofiel**

#### **Bulk Distributiecentrum**

Nord - Pas de Calais beschikt over een kwaliteitsvoordeel, maar ook over een hogere totale kost in vergelijking met Zeeland en West-Vlaanderen. Zeeland behaalt ongeveer dezelfde kwaliteitsscore als Nord - Pas de Calais, maar heeft een totale kost die lager is dan die van Nord - Pas de Calais en West-Vlaanderen. Zeeland heeft dus een betere kosten-kwaliteitverhouding in vergelijking met Nord - Pas de Calais en West-Vlaanderen.

De benchmarkregio's Noord-Brabant, Lombardije en West Midlands zijn niet mee opgenomen in de bespreking, omdat zij niet over de onmiddellijke nabijheid van een diepzeehaven beschikken, en dit een noodzakelijke voorwaarde is voor een BDC.

#### **Europees Distributiecentrum**

Nord - Pas de Calais is een aantrekkelijke regio voor dit type van logistiek profiel, omdat deze regio een bovengemiddelde gewogen kwaliteitsscore behaalt en op Zeeland na, de laagste totale kostprijs heeft. Noord-Brabant behaalt weliswaar de hoogste gewogen kwaliteitsscore, maar is op West Midlands na de duurste regio.

West-Vlaanderen scoort matig qua gewogen kwaliteitsscore, maar is wel op Nord - Pas de Calais en Zeeland na de goedkoopste.

West Midlands en Lombardije zijn beide duur en behalen slechts een matig gewogen kwaliteitsscore. Zij zijn dus het minst aantrekkelijk voor het logistieke profiel EDC.

#### **Regionaal Distributiecentrum**

Nord - Pas de Calais is, net zoals bij een EDC, een aantrekkelijke regio, daar zij de tweede hoogst gewogen kwaliteitsscore behaalt en de, op Zeeland na, goedkoopste totale kost heeft. Noord-Brabant behaalt de hoogst gewogen kwaliteitsscore, maar is op West Midlands na de duurste.



West-Vlaanderen scoort wederom matig qua gewogen kwaliteitsscore, maar is wel op Zeeland en Nord - Pas de Calais na, de goedkoopste.

West Midlands en Lombardije zijn beide duur en behalen slechts een matig gewogen kwaliteitsscore. Zij zijn dus het minst aantrekkelijk voor het logistieke profiel RDC.

### **Besluit**

Nord - Pas de Calais behaalt, met betrekking tot de kwaliteitsbeoordeling, de beste score. Zij zijn steeds tweede na Noord-Brabant, maar hebben wel een behoorlijk kostenvoordeel ten opzichte van Noord-Brabant.

Noord-Brabant scoort, op het logistieke profiel van een BDC na, overal met voor-sprong het best op de gewogen kwaliteitsscores, maar is wel een van de duurste provincies.

West-Vlaanderen scoort bij alle profielen matig op het gebied van gewogen gemiddelde score, maar heeft wel een relatief aantrekkelijk totaal kostenplaatje.

De West Midlands komen het minst aantrekkelijk uit de kosten-kwaliteitbeoordeling.

## **2/ Vergelijking van de provinciale/regio-nale beleidsvormen**

In deze paragraaf wordt het logistieke beleid, indien aanwezig, van de benchmarkregio's met elkaar vergeleken. Er worden vijf pijlers van het beleid onderscheiden:

- › logistieke ambitie van de provincie/regio;
- › aantoonbare initiatieven voor het aantrekken van logistieke bedrijvigheid;
- › oplossingsgericht vermogen van de provinciale overheid;
- › inspanningen rond het stimuleren van logistieke kennis(instellingen);
- › innovatief vermogen.

Indien voor een bepaalde benchmarkregio geen uitleg is weergegeven bij een of meerdere pijlers dan kan dit een tweevoudige oorzaak hebben:

- › er is geen specifiek beleid uitgewerkt;
- › er is wel een specifiek beleid uitgewerkt, maar er is geen publieke informatie over beschikbaar.

Indien er onvoldoende informatie beschikbaar was bij de lokale/regionale overheden, is er steeds een beroep gedaan op logistieke vastgoedontwikkelaars, Prologis en Cushman & Wakefield. Indien ook zij geen informatie konden aanreiken, zijn we er logischerwijze van uitgegaan dat er geen specifiek beleid aanwezig is.

## 2.1/ Logistieke ambitieniveaus

### 2.1.1/ West-Vlaanderen

- › De provincie West-Vlaanderen onderkent in het document 'West-Vlaanderen sociaaleconomisch - Feiten en cijfers 2006', afkomstig uit het provinciale beleidsdomein economie, dat de sector transport, distributie en logistiek een toekomstsector en een belangrijke groeipool is. De TDL-sector is met andere woorden een speerpuntsector voor de provincie West-Vlaanderen.
- › Het meerjarenplan 2007-2012 van de provincie West-Vlaanderen vertoont de ambitie om de TDL-sector verder uit te bouwen en te ondersteunen. Momenteel vervult de provincie voornamelijk een begeleidende, en eerder passieve rol bij de creatie van een maatschappelijk en politiek draagvlak voor de TDL-sector.
- › West-Poort, een initiatief ter bevordering van de West-Vlaamse poorten, geeft duidelijk de logistieke ambitie weer, maar heeft nood aan een concrete invulling en duurzame ondersteuning (follow-up).

### 2.1.2/ Nord - Pas de Calais (Lille)

De verkregen informatie met betrekking tot Nord - Pas de Calais heeft hoofdzakelijk betrekking op de regio rond Lille.

- › De betrokken regionale partijen hebben de gemeenschappelijke ambitie om van Lille de Europese nummer één te maken op het vlak van distributie en distributiecentra. Voor de regionale ontwikkeling van Lille is logistiek zeker een speerpuntsector die verder ontwikkeld zal worden.
- › Deze ambitie wordt gestaafd met aanzienlijke regionale investeringen in het trimodale logistieke platform te Dourges. Op middellange termijn zijn er eveneens plannen voor de ontwikkeling van een tweede trimodaal logistiek park aan het Canal à Grand Gabarit.

Nord - Pas de Calais, en in het bijzonder de regio rond Lille, gaat verder met haar logistieke ambitie dan zuiver studiewerk. Zij trachten deze ambities ook daadwerkelijk te realiseren door zelf te investeren (aanbodgerichte strategie).

### 2.1.3/ Zeeland

- › De logistieke sector en de ontwikkeling hiervan in Zeeland wordt (indirect) gestimuleerd vanuit de nationale overheid. Het ministerie van Economische Zaken ziet de logistieke sector, in haar programmadocument 'Pieken in Zuidwest-Nederland', als een belangrijke drager van economische ontwikkeling voor de provincie Zeeland.
- › Het economisch beleid van de provincie Zeeland besteedt de nodige (studie-)aandacht aan de uitbouw van de logistieke sector tot mogelijke speerpuntsector.



De provincie Zeeland besteedt voornamelijk aandacht aan de logistieke sector in haar beleidsstudies. Concrete acties, zoals in Nord - Pas de Calais (Lille), zijn nog niet ondernomen.

#### 2.1.4/ Noord-Brabant

- › Logistiek en transport zijn al zeer lang belangrijke economische pijlers binnen het beleid van Noord-Brabant.
- › Het economisch beleid van de provincie Noord-Brabant besteedt de nodige aandacht aan het behoud en de duurzame uitbouw van de logistieke sector.
- › Er wordt gevolg gegeven aan het vooropgestelde beleid door de, weliswaar stapsgewijze, ontwikkeling van logistiek en industrieel park Moerdijk.

#### 2.1.5/ Lombardije (Milaan)

De verkregen informatie met betrekking tot Lombardije heeft hoofdzakelijk betrekking op de regio rond Milaan.

Er is geen bruikbare informatie ter beschikking gesteld door de betreffende regionale/lokale instanties. Uit interviews met (indirect) betrokken personen, Prologis en Cushman & Wakefield, blijkt dat met betrekking tot logistieke ambitie, de logistieke sector wel als belangrijk wordt aanzien. Niettemin zijn veel logistieke ontwikkelingen in de regio rond Milaan private initiatieven.

#### 2.1.6/ West Midlands

Er is geen bruikbare informatie ter beschikking gesteld vanuit de regionale overheden. Er werd wel indirect informatie verkregen uit interviews met private spelers in de logistieke markt. Op basis van de verkregen informatie blijkt dat de overheid in West Midlands voornamelijk bezig is met infrastructurele voorzieningen, zoals op- en afritten aan autostrades, voor een goede ontsluiting van de bestaande en toekomstige logistieke parken. De ontsluiting is veelal gefocust op het wegvervoer. De logistieke ontwikkeling in West Midlands is dus zeker niet aanbodgedreven, maar komt vanuit de markt zelf.

## 2.2/ Aantoonbare initiatieven om logistieke bedrijvigheid aan te trekken

### 2.2.1/ West-Vlaanderen

- › Marketing vindt plaats op verschillende niveaus. Van het Vlaamse niveau (FIT/VIL) over het provinciale en gemeentelijke niveau (vertegenwoordiging in raden van bestuur van Transportzone nv en MBZ nv) tot op het niveau private ontwikkelaars. Om effectief de vruchten te plukken van initiatieven, zoals West-Poort, is meer coördinatie vereist.

### 2.2.2/ Nord - Pas de Calais (Lille)

De verkregen informatie met betrekking tot Nord - Pas de Calais heeft hoofdzakelijk betrekking op de regio rond Lille.

- › Marketingbeleid wordt gestructureerd gevoerd door ontwikkelingsmaatschappij NFX (bundeling van voorheen afzonderlijke intercommunales). NFX voert een doordacht en gestructureerd marketingbeleid met onder meer deelnames aan handelsmissies, beurzen, enz.
- › In aanvulling op het NFX voeren verschillende lokale organisaties een parallel marketingbeleid. Zowel NFX als de intercommunales hebben buitenlandse vertegenwoordigers. Daarenboven wordt er vanuit NFX ook structureel samengewerkt met de nationale promotieorganisatie.

### 2.2.3/ Zeeland

- › Er zijn verschillende organisaties die promotie voeren binnen de provincie Zeeland. De nv Economische Impuls Zeeland (Impuls), opgericht op 2 juli 2007, is de ontwikkelingsmaatschappij van Zeeland en heeft tot doel het vergroten van de dynamiek van de Zeeuwse (kennis)economie. Een van de aandachtspunten is het faciliteren van logistieke bedrijvigheid. Niettemin verloopt de samenwerking tussen overheid, semipublieke instellingen en private investeerders nog veel te weinig gecoördineerd, en dus langzaam.

### 2.2.4/ Noord-Brabant

- › Brabantstad: gecoördineerde 'provinciemarketing' door samenwerking tussen de vijf grote Noord-Brabantse steden: Breda, Eindhoven, Helmond, 's Hertogenbosch en Tilburg. Dit is een 'one-stop-shop', met een zeer gebruiksvriendelijke website, die speciaal ontwikkeld is voor buitenlandse investeerders. Aangezien logistiek als een 'key sector' wordt beschouwd, valt er heel wat nuttige informatie te verkrijgen over bereikbaarheid, operationeel klimaat en over de indrukwekkende logistieke slagkracht van deze regio.



- › Noord-Brabant krijgt daarnaast veel gratis publiciteit door de zeer goede scores in de jaarlijks opgemaakte lijst met logistieke hotspots in Nederland.

### 2.2.5/ Lombardije (Milaan)

De verkregen informatie met betrekking tot Lombardije heeft hoofdzakelijk betrekking op de regio rond Milaan.

- › Er bestaat een website (Invest in Milan) waarmee een buitenlandse investeerder basisinformatie kan vinden over Milaan en zijn key sectors, waaronder logistiek. Er bestaat een samenwerking met de Kamer van Koophandel en met de lokale overheid, maar deze verloopt nog niet volgens het 'one-stop-shop'-principe.

### 2.2.6/ West Midlands

- › Heeft een zeer performante en gebruiksvriendelijke 'regional development agency'- website. Bovendien is er een goede samenwerking tussen het 'promotiebureau' en de lokale overheid. Hierbij is het wel belangrijk om op te merken dat logistiek niet bij hun key sectors staat, en er dus geen actief logistiek beleid wordt gevoerd.

## 2.3/ Oplossingsgericht vermogen van de verantwoordelijke overheid

### 2.3.1/ West-Vlaanderen

- › Er is geen uniek toegewezen en gestructureerd netwerk aanwezig om logistieke investeringen te begeleiden. Stakeholders zoals wvi en Leiedal faciliteren uit eigen beweging en er is te weinig onderlinge coördinatie.
- › Er zijn initiatieven vanuit de federale overheid om de vereiste formaliteiten te versoepelen en te vergemakkelijken.

### 2.3.2/ Nord - Pas de Calais (Lille)

De verkregen informatie met betrekking tot Nord - Pas de Calais heeft hoofdzakelijk betrekking op de regio rond Lille.

- › In Lille ontbreekt er eveneens een 'one-stop-shop'. Niettemin is de website van NFX zeer duidelijk en performant. De betrokken stakeholders stellen op eigen initiatief hun netwerk ter beschikking aan de potentiële investeerder.

### 2.3.3/ Zeeland

- › Ontbreken van een 'one-stop-shop'. Niettemin stellen de betrokken stakeholders hun netwerk ter beschikking aan de potentiële investeerder. De lokale besturen zijn afgestemd op de bestaande promotieagentschappen en vice versa. Er valt zeker nog een efficiëntieslag te maken.

### 2.3.4/ Noord-Brabant

- › Beschikt met 'Brabantstad', i.e. het samenwerkingsverband tussen de lokale overheden van de vijf belangrijkste steden, over een website die fungeert als een 'one-stop-shop'. Bovendien is er een uitstekende samenwerking met de Brabantse ontwikkelingsmaatschappij.
- › Het oplossingsgerichte vermogen in Noord-Brabant richt zich op het maximaal faciliteren van de potentiële investeerder.

### 2.3.5/ Lombardije

De verkregen informatie met betrekking tot Lombardije heeft hoofdzakelijk betrekking op de regio rond Milaan.

- › Er is in samenspraak met de Kamer van Koophandel een regionaal ontwikkelingsagentschap dat zich hoofdzakelijk richt op het begeleiden van de potentiële investeerder. Dit is zeker geen one-stop-shop, maar het is wel de bedoeling om de investeerder een maximale begeleiding aan te bieden.

### 2.3.6/ West Midlands

- › Er is zeker een politiek draagvlak voor de snelle ontwikkeling van logistieke parken en hun unimodale ontsluiting via de weg (ervaringen Prologis), niettegenstaande dat de logistieke sector geen speerpuntsector is voor de provinciale en lokale overheden.

## 2.4/ Beleid rond logistieke kennis

### 2.4.1/ West-Vlaanderen

- › De provincie kent wel een aantal opleidingen en kennisinstellingen gericht op logistiek, zowel vanuit het onderwijsaanbod (eerder beperkt) als vanuit permanente vorming (uitgebreid; via de VDAB of Syntra West-SBM).



- › De Katho Hogeschool Zuid-West-Vlaanderen heeft zeer recent een 'Centrum Logistieke Innovatie en Kenniscirculatie' opgericht. Dit centrum is een laagdrempelig, expertise- en dienstverleningscentrum, een zogenaamde LED, waarbij kennisvalorisatie vooropstaat.
- › Nog te weinig concrete initiatieven rond logistieke kennisclustering.

### 2.4.2/ Nord - Pas de Calais (Lille)

De verkregen informatie met betrekking tot Nord - Pas de Calais heeft hoofdzakelijk betrekking op de regio rond Lille.

- › Lille biedt voor alle niveaus opleidingen aan. Aan de universiteit van Lille kunnen de opleidingen 'supply chain management' en 'transportingenieur' gevolgd worden.
- › Er zijn verscheidene beroepsopleidingscentra, waarbij verschillende private spelers betrokken worden. Het aanbod raakt hierdoor wel gesegmenteerd.

### 2.4.3/ Zeeland

- › De regio kent een bovengemiddeld aantal opleidingen voor verschillende opleidingsniveaus (Hoge School Zeeland (Maritiem Instituut De Ruyter), Regionaal Opleidings Centrum, Syntens).
- › Er zijn initiatieven genomen voor de ontwikkeling van een logistiek kenniscentrum.

### 2.4.4/ Noord-Brabant

- › De regio kent een hoog aantal opleidingen voor verschillende opleidingsniveaus (TransportAcademie van de Universiteit van Tilburg; Nationale Hogeschool voor Toerisme en Verkeer; Koninklijke Militaire Academie Tilburg).
- › Er wordt veel aandacht besteed aan de instroom van studenten in logistieke opleidingen.
- › Kennis en innovatie staan centraal bij de provinciale overheid, initiatieven tot duurzame kennisclustering.
- › Private initiatieven tot oprichting van logistieke campussen door DHL.

### 2.4.5/ Lombardije

Er is geen bruikbare informatie ter beschikking gesteld door de betreffende instanties. Uit interviews met (indirect) betrokken personen, Prologis en Cushman & Wakefield, blijkt dat het logistieke aanbod aan opleidingen vergelijkbaar is met dit van West-Vlaanderen.

## 2.4.6/ West Midlands

Er is geen bruikbare informatie ter beschikking gesteld door de betreffende lokale/regionale instanties. Uit interviews met (indirect) betrokken personen, Prologis en Cushman & Wakefield, blijkt dat het logistieke aanbod aan opleidingen gelijkaardig is aan dit van West-Vlaanderen.

## 2.5/ Beleid rond innovatief vermogen

### 2.5.1/ West-Vlaanderen

- › Geen concrete initiatieven/beleidsacties bekend rond innovatie.

### 2.5.2/ Nord - Pas de Calais (Lille)

De verkregen informatie met betrekking tot Nord - Pas de Calais heeft hoofdzakelijk betrekking op de regio rond Lille.

- › Er is een innovatief concept uitgewerkt dat 'I-trans' heet. Binnen dit concept worden de belangrijkste Franse spelers met betrekking tot spoortecnologie en innovatieve transportsystemen gegroepeerd. Het I-transconcept heeft de status van 'pôle de compétitivité'.

### 2.5.3/ Zeeland

- › Er zijn initiatieven die innovatie zouden moeten stimuleren binnen en tussen bestaande logistieke ketens. In de praktijk heeft zich dit echter nog niet gemanifesteerd.

### 2.5.4/ Noord-Brabant

- › Er is een verregaande ontwikkeling van een logistiek kenniscluster, waarbij alle partijen, publiek en privaat, nauw betrokken zijn.
- › 'Brabantstad' communiceert zijn succes zeer doelgericht en via de juiste kanalen.

### 2.5.5/ Lombardije

Er is geen bruikbare informatie ter beschikking gesteld door de betreffende instanties.

### 2.5.6/ West Midlands

Er is geen bruikbare informatie ter beschikking gesteld door de betreffende lokale/regionale instanties.



# Deel II

## Inleiding

Het doel van de studie Logistieke Poort West-Vlaanderen is om na te gaan hoe de provincie zich verder kan uitbouwen om logistieke activiteiten te verankeren en uit te breiden.

Hiervoor werd op basis van de inventaris van de logistieke markt in West-Vlaanderen (cf. deel I, hoofdstuk 1) en via het uitvoeren van een benchmarkoefening (cf. deel I, hoofdstuk 2) de kloof tussen de huidige logistieke situatie en de potentiële logistieke situatie van de provincie West-Vlaanderen blootgelegd.

In **hoofdstuk 1** lichten we de kansrijke West-Vlaamse clusters toe en tekenen we de logistieke hotspots uit. **Hoofdstuk 2** beschrijft de logistieke missie van de provincie West-Vlaanderen. **Hoofdstuk 3** stelt het actieplan voor dat ervoor kan zorgen dat West-Vlaanderen doorgroeit tot haar maximale logistieke potentie. Dit actieplan dekt de volgende domeinen af: infrastructuur, ruimte, marketing, acquisitie & awareness en kennis & innovatie.

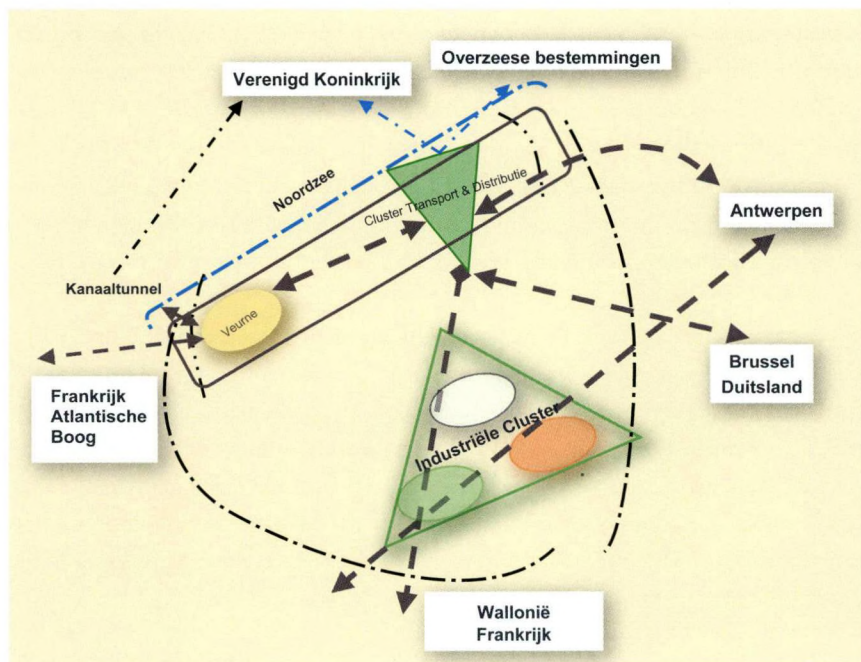
# Hoofdstuk 1/ West-Vlaams logistiek ontwikkelingsprofiel

Uit de inventaris van de huidige toestand van de logistieke markt blijkt dat de West-Vlaamse TDL-sector zich ontwikkelt in twee geografische concentraties. Zo bevindt zich in en rond de West-Vlaamse maritieme gateways, gelijkaardig aan de andere Vlaamse provincies, voornamelijk contract logistiek<sup>1</sup>. Deze contractlogistiek richt zich voornamelijk op de afhandeling, het transport en de distributie van dikke goederenstromen.

Buiten de West-Vlaamse maritieme gateways bevindt zich bijna uitsluitend industriële of productielogistiek<sup>2</sup>. De contractlogistiek die voor de industriële bedrijven uitgevoerd wordt, wordt actueel aangestuurd van buiten de provincie.

De twee West-Vlaamse logistieke profielen zijn terug te vinden in twee afgebakende geografische clusters, namelijk een cluster transport en distributie en een industriële cluster (zie **figuur 11**).

**Figuur 11**  
Structuurschets



BRON: Logistieke Poort West-Vlaanderen, verwerking WES.

<sup>1</sup> Met contract logistiek bedoelen we de logistieke activiteiten die worden uitbesteed en opgenomen worden door een externe logistieke dienstverlener.

<sup>2</sup> Productielogistiek is direct gerelateerd aan productieprocessen en richt zich op de inboundstromen van een onderneming. De aankoop en levering van grondstoffen en halffabricaten, de productieplanning, de doorstroming in het productieproces en verpakking zijn voorbeelden van productielogistieke activiteiten. Distributielogistiek beheert de uitgaande of outboundstromen van producent tot consument. Deze logistiek richt zich onder meer op voorraadbeheer, het klantspecifiek maken van orders of op orderpicking, verpakken naar specifieke eisen van de klant en transport.



## 1/ Transport- en distributiecluster

De cluster transport en distributie bestaat uit de gemeenten Oostende, Oudenburg, Jabbeke en (Zee)Brugge. Logistieke activiteiten zijn er hoofdzakelijk afgestemd op de snelle afhandeling van grote en dikke goederenstromen in en nabij de maritieme gateways. Hier zijn voornamelijk grootschalige distributieactiviteiten (EDC's en BDC's) terug te vinden die een efficiënte werking van de havens en snelle hinterlandverbindingen vereisen. Voorbeelden van belangrijke spelers zijn Bridgestone-Firestone, Lidl, StoraEnso en Daikin. De logistieke ontwikkelingen in Veurne hangen eveneens samen met deze in de maritieme gateways.

Vanuit internationaal perspectief is er een sterke relatie met de Noord-Franse en de Britse markten. In de havens van Oostende en Zeebrugge zijn frequente lijndiensten naar Britse zeehavens aanwezig. De nabijheid van de kanaaltunnel verstevigt de positie van West-Vlaanderen als belangrijke toegangspoort tot het Verenigd Koninkrijk. Verder heeft de grote groei van de maritieme dienstverlening gezorgd voor een aanbod van wereldwijde verbindingen naar tal van Europese zeehavens.

De cluster transport en distributie met inbegrip van Veurne biedt West-Vlaanderen de mogelijkheid om de gunstige positie tussen belangrijke West-Europese consumentenbassins ten volle te benutten. De efficiënte werking van de havens en snelle hinterlandverbindingen zijn cruciaal voor verladers om de totale logistieke kosten zo laag mogelijk te houden. De ontwikkelingen van de estuaire verbindingen tussen de West-Vlaamse maritieme gateways en de havens van Rotterdam en Antwerpen, maar ook de mogelijke uitbreiding van het Seine-Scheldeproject, de mogelijke aanleg van een Vlaamse havenspoorlijn en een betere wegontsluiting kunnen hiertoe bijdragen.

De positie van Veurne aan de Franse grens, in de nabijheid van de Kanaaltunnel en de maritieme gateways, leent zich ook voor de distributie van en naar de Atlantische Boog. Dit gebied telt dertig regio's en strekt zich uit van Andalusië tot Schotland (zie **figuur 12**). De regio's die deel uitmaken van de Atlantische Boog zijn gesitueerd aan de westelijke periferie van de Europese Unie. Deze regio's hebben moeilijk toegang tot het centrum van Europa dat steeds meer naar het oosten verschuift. Veurne zou zich daardoor kunnen ontwikkelen als een draaischijf.

**Figuur 12**

De positie van de cluster transport en distributie ten opzichte van de Atlantische Boog



BRON: Logistieke Poort West-Vlaanderen, verwerking WES.

## 2/ Industriële cluster

Deze cluster is gesitueerd in Zuid-West-Vlaanderen en heeft een uitgesproken industrieel profiel met specialisaties in sectoren zoals textiel, metaal, kunststoffen en agrovoeding. De agro- en voedingsindustrie is bijvoorbeeld sterk aanwezig in Roeselare, Izegem en Ardooi. De textielsector is het sterkst in de gemeenten langs de intermodale infrastructuurbundel die zich vormt langsheen de Leie, de E17 en spoorlijn 75. Kortrijk, Menen en Wevelgem maken eveneens deel uit van de industriële cluster. Deze gemeenten beschikken naast een sterk productieprofiel (metaal, textiel en kunststoffen) ook over een uitgebreid logistiek dienstenaanbod, onder meer door de aanwezigheid van het transportcentrum LAR en de luchthaven in Wevelgem.

Opmerkelijk voor de West-Vlaamse industrie is, zoals reeds vermeld, dat de graad van insourcing van logistieke activiteiten (bijvoorbeeld transport, distributie, voorraadbeheer, kwaliteitstesten, aanlevering voor het productieproces, ...) hoger is in vergelijking met de andere Vlaamse provincies. Deze hoge graad van insourcing heeft onder meer te maken met het relatief veel voorkomen van 'make to order'-productie (op maat van de klant). Hierdoor kunnen bedrijven distributie vanuit één locatie, in vele gevallen ook vanuit de productielocatie, organiseren en blijft de logistiek in eigen beheer.



Nochtans heeft de outsourcing van logistieke activiteiten een aantal voordelen die de competitiviteit van een onderneming gunstig kunnen beïnvloeden:

- › het besparen op de operationele kosten doordat de dienstverleners schaalvoordelen (bijvoorbeeld wereldwijd netwerk van kantoren, magazijnen, transport, ICT en human resources) genieten door te werken voor verschillende internationale klanten;
- › beter opvangen van fluctuaties om de werkdruk op het eigen personeel te verminderen;
- › risicospreiding en vrijmaken van kapitaal;
- › versterken van het innovatieve vermogen. Mogelijkheid van toegang tot de modernste technologische applicaties in het bezit van de dienstverlener;
- › grotere focus op kernactiviteiten.

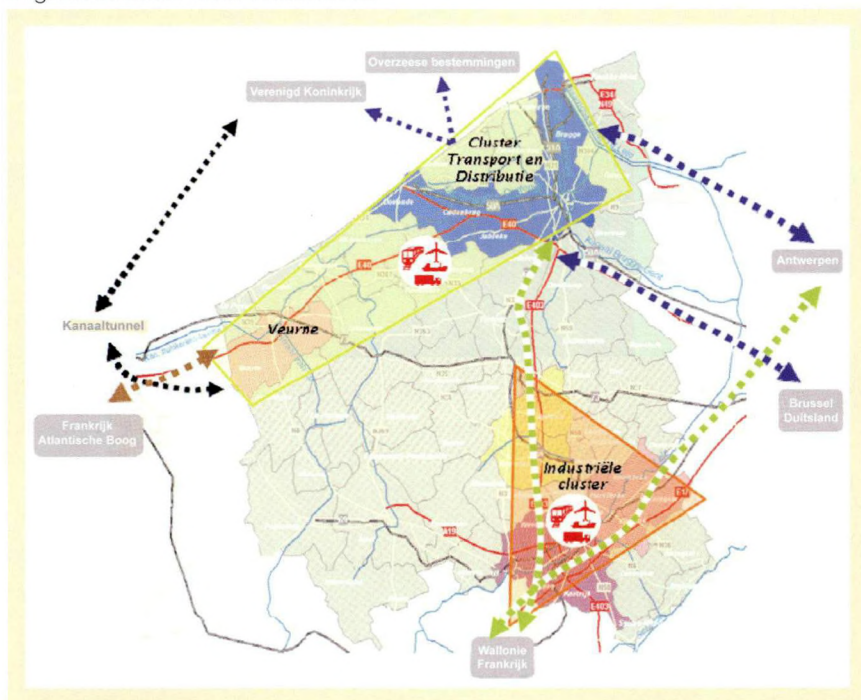
De beslissing om logistiek al dan niet uit te besteden is een interne bedrijfsaangelegenheid. Men kan outsourcing niet afdwingen. Het beleid kan er wel toe bijdragen om de West-Vlaamse bedrijven bewust te maken van de voordelen van outsourcing. Daarnaast dienen randvoorwaarden zoals infrastructuur, ruimte en efficiëntere regelgeving bevorderend te zijn. Door in West-Vlaanderen een kader te scheppen dat een efficiënte werking van industriële logistiek toelaat, zal het industriële weefsel zich in de provincie verankeren en zal de competitiviteit van de West-Vlaamse bedrijven stijgen.

### 3/ De logistieke kaart West-Vlaanderen

Ten slotte projecteren we de structuurschets op een kaart van de provincie en bekomen we de logistieke kaart van de provincie West-Vlaanderen (figuur 13).

Figuur 13

Logistieke kaart West-Vlaanderen



BRON: Logistieke Poort West-Vlaanderen, verwerking WES.



## Hoofdstuk 2/ Ambitie

### 1/ Missie en visie

In de logistieke missie van West-Vlaanderen, waarmee de provincie aangeeft waar zij op middellange termijn heen wil, komt de tweedeling tussen industrie en logistiek duidelijk naar voren:

West-Vlaanderen beoogt:

- › een Europese topregio te zijn op het gebied van industriële logistiek zodat de concurrentiële positie van de West-Vlaamse productiebedrijven continu verbetert;
- › de West-Vlaamse gateways uit te bouwen tot efficiënte draaischijven in de logistieke ketens van de verladers.

De provincie realiseert deze missie via het platform West-Poort (figuur 14).

De provincie West-Vlaanderen geeft met dit mission statement aan waar de pro-

Figuur 14

Platform West-Poort



vincie op middellange termijn heen wil. Een aantal kernwaarden illustreren hoe de provincie deze missie wil realiseren.

### Kernwaarden

- › West-Vlaanderen zet in op de ontwikkeling van duurzame logistieke processen toegespitst op de eigen industriële specialisaties.
- › De provincie streeft naar de ontwikkeling van multimodaliteit voor een efficiëntere samenwerking tussen de industrie en de gateways en een verbetering van hun marktpropositie.

Als invalshoek kiest de provincie enerzijds voor een **versterking van het industriële weefsel** door middel van efficiëntere logistiek en anderzijds focust ze op het **verbeteren van de marktpropositie van de gateways**.

Bij het uittekenen van acties moet uiteraard ook blijvend aandacht uitgaan naar **duurzaamheid**. Dit betekent dat de verdere logistieke ontwikkeling van de provincie West-Vlaanderen dient te gebeuren op een maatschappelijk en ecologisch verantwoorde manier. Dit is een belangrijk gegeven met het oog op het creëren van een draagvlak en houdt grote uitdagingen in met betrekking tot een efficiënt gebruik van bijvoorbeeld de aanwezige multimodale infrastructuur.

Dit mission statement zal de basis vormen voor de verdere logistieke ontwikkeling van de provincie West-Vlaanderen. Zowel de speerpuntrajecten als de daaruit voortvloeiende acties in het actieplan kaderen in dit mission statement.

### Speerpuntrajecten

Er werden in totaal vijftien speerpuntrajecten benoemd ter realisatie van het West-Vlaamse logistieke potentieel (**tabel 6**). Deze werden gegroepeerd in vijf domeinen, namelijk: marktorganisatie, bedrijfsruimte, marketing, acquisitie en awareness, Extended Gateway en infrastructuur, kennis en innovatie.

Per domein definieert het actieplan een concrete benchmark (doelstelling). Deze benchmarks laten toe om de vooruitgang in de toepassing te meten.



Tabel 6  
Speerpuntrajecten

	Marktorganisatie (privé-publiek)	Bedrijfsruimte	Marketing, acquisitie en awareness	Extended Gateway en infrastructuur	Kennis en innovatie
1	Meer samenwerking tussen publieke en private logistiek stakeholders	Uitbouw van logistieke platformen	Geïntegreerd en efficiënt marketing- en acquisitiebeleid, met afstemming en transparantie tussen haven en achterland en deelname private sector	Wegwerken van missing links binnen en buiten de provincie en verbetering van de intermodale toegang van de maritieme gateways	De ontwikkeling van West-Vlaamse kennisclusters
2	Meer samenwerking tussen de verschillende beleidsniveaus	De ontwikkeling van een netwerk van moderne magazijnen	"Branding" van de logistieke sector	Optimaal gebruikmaken van de aanwezige transportinfrastructuur	
3	Ondersteuning van bedrijven	Efficiënt gebruik van ruimte, zowel nieuwe als reeds gebruikte	Creëren van awareness rond het economisch belang van de TDL-sector	Ontwikkelen van ICT-applicaties	
4	Verkleinen van de frictie op de arbeidsmarkt			Uitbouw van de logistieke clusters	

Concrete benchmark

Concrete benchmark

Concrete benchmark

Concrete benchmark

Concrete benchmark

BRON: Logistieke Poort West-Vlaanderen, verwerking WES.

## 2/ Scenario's

In dit deel identificeren we drie mogelijke scenario's voor de verdere ontwikkeling van de West-Vlaamse logistieke sector. West-Vlaanderen beschikt met een uitgebreid industrieel weefsel en multimodale capaciteit over heel wat mogelijkheden om zich te onderscheiden van andere provincies of regio's. De wijze waarop de West-Vlaamse logistieke stakeholders deze troeven gebruiken, zal de toekomstige positie van de provincie West-Vlaanderen als Europese toproegio voor industriële logistiek beïnvloeden.

Het businessplan houdt rekening met drie scenario's.

### 2.1/ Baselinescenario

Dit is het 'business as usual'-scenario waarbij de actuele randvoorwaarden behouden blijven. In concreto komt het neer op de uitvoering van alle reeds geplande investeringen en initiatieven, zonder er nieuwe te initiëren. Dit betekent dat in 2020 wel een aantal dossiers betreffende de ontsluiting van de havens van Zeebrugge en Oostende gerealiseerd zullen zijn (bijvoorbeeld AX, N49) of een beslissing kennen (bijvoorbeeld Seine-Schelde-West, havenspoorlijn). Wat het ruimteaanbod betreft, zet de provincie de lopende bestemmings- en planingsprocessen verder.



Ook binnen de andere domeinen (marketing en acquisitie, marktorganisatie, enz.) wordt het huidige beleid verdergezet. Het baselinescenario geeft geen gevolg aan het uitwerken van de speerpuntrajecten. Acties om het imago van de TDL-sector bij jongeren te verbeteren of rond het bewustmaken van de voordelen van outsourcing en kennisclustering rond industriële specialisaties, gebeuren niet.

### 2.1.1/ Resultaat

De concurrentiepositie van de West-Vlaamse industrie zal hieronder op termijn lijden. Ook de West-Vlaamse gateways zullen hun potentieel niet volledig kunnen realiseren. Hierdoor zullen de comparatieve voordelen van West-Vlaanderen verminderen ten opzichte van andere provincies of vreemde regio's en zal een groot aandeel van de bedrijvigheid zich verplaatsen naar Oost-Europa en het Verre Oosten. Dit scenario bemoeilijkt ook de positie van de transport- en distributiecluster bij het aantrekken van nieuwe EDC's en BDC's. Het baselinescenario is dus het minst wenselijke en zal helemaal niet volstaan om de ambitie om logistieke en industriële activiteiten in de provincie West-Vlaanderen te verankeren en uit te breiden, waar te maken.

## 2.2/ Het outsourcingscenario

Dit scenario geeft wel gevolg aan het uitwerken van de speerpuntrajecten en het uitvoeren van het businessplan. Het veronderstelt kortere doorlooptijden rond de uitvoering en de beslissingsvorming van bestaande initiatieven. Buiten de lopende en reeds geplande investeringen voorziet dit scenario in bijkomende mensen en middelen om de ontwikkelingen in de logistieke clusters en outsourcing te faciliteren.

Dit scenario streeft naar de realisatie van het West-Vlaamse logistieke mission statement. De provincie geeft invulling aan het West-Poortinitiatief en vormt West-Poort om tot een logistiek platform met de taak de speerpuntrajecten uit te werken en uit te voeren.

Om de doelstelling van West-Poort te bereiken, voorziet het outsourcingscenario een ruimteaanbod in de logistieke clusters voor het ontwikkelen van logistieke platformen. In de cluster transport en distributie opteert dit scenario voor het aantrekken van nieuwe grootschalige distributieactiviteiten (EDC's, BDC's). In de industriële clusters kiest men, omwille van het ruimtegebrek, voor de ontwikkeling van kleinschaligere logistieke platformen en waar er ruimte is voor EDC's of RDC's van (lokale) industriële bedrijven. Tegen 2015 beschikt de provincie over een nieuw grootschalig logistiek platform (+50 ha) in de cluster transport en distributie en over minimum één kleinschalig logistiek platform (15 à 20 ha) in de industriële cluster.



De uitbouw van de geïdentificeerde clusters staat eveneens centraal. Om het potentieel van de maritieme gateways ten volle te benutten, is de realisatie van de multimodale ontsluiting prioritair. Dit scenario voorziet een versnelde realisatie van de AX, van de ombouw van de N49 en van de verdere uitbouw van de estuaire vaart. Verder bekijkt het gedetailleerd en in complementariteit met de estuaire vaart alle elementen met betrekking tot de bedrijfseconomische opportuniteiten van het Seine-Schelde-Westproject<sup>1</sup>. Onderzoek wordt uitgevoerd naar de economische haalbaarheid van de havenspoorlijn die de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge met elkaar verbindt.

In dit scenario zoekt de provincie ook samenwerking met private ontwikkelaars om zo een modern areaal van magazijnen te creëren op de logistieke platforms. Een geoptimaliseerd marketing- en acquisitiebeleid moet er dan voor zorgen dat West-Vlaanderen bijkomende investeringen en nieuwe logistieke spelers weet aan te trekken. De meerwaarde en de expertise die deze logistieke spelers in de West-Vlaamse TDL-sector zetten, zal de industrie overtuigen van de voordelen van outsourcing.

Doelgerichte promotieacties en communicatie, maar ook samenwerking tussen de Vlaamse, Waalse en Franse arbeidsbemiddelingsdiensten leiden tot een betere afstemming van vraag en aanbod op de logistieke arbeidsmarkt en zorgen voor een beter imago voor de TDL-sector.

## 2.2.1/ Resultaat

Het outsourcingscenario creëert een gunstig en dynamisch werkingsklimaat voor het huidige logistieke en industriële weefsel. Het clusteren op logistieke platformen zal de West-Vlaamse TDL-sector voor zowel distributie- als productielogistiek efficiënter maken en meer toegevoegde waarde realiseren. Centraliseren van logistieke activiteiten op logistieke platforms creëert bovendien de mogelijkheid tot vrachtbundeling wat tot een duurzamer transportsysteem zal leiden. Het outsourcingscenario voorziet echter geen diepgaande samenwerkingen met betrekking tot logistieke kennisclustering rond industriële specialisaties.

<sup>1</sup> Een haalbaarheidsstudie over het Seine-Schelde-Westproject in opdracht van de Vlaamse regering toonde aan dat het project rendabel is (internationaal rendement van 6,8%). De Seine-Schelde-West is nodig om de verwachte groei in de West-Vlaamse maritieme gateways te ondervangen, geheel in complementariteit met de bestaand estuaire vaart.

## 2.3/ Het verankeringscenario

Het vertrekpunt is het outsourcingscenario, met bijzondere aandacht voor het ontwikkelen van kennis over logistieke processen voor de industrie. Door een toenemende relatieve desindustrialisatie<sup>1</sup> krijgt de sector transport, distributie en logistiek een stijgend belang als verschafter van toegevoegde waarde. Relatieve desindustrialisatie wordt meestal gekoppeld aan delocatie en globalisering. Offshoring en nearshoring van productieactiviteiten heeft er onder meer voor gezorgd dat in de West-Europese markten logistiek een nog prominentere rol speelt.

West-Vlaanderen beschikt over een waardevol industrieel weefsel. De realisatie van gespecialiseerde logistiek rond de West-Vlaamse industriële specialisaties (agrovvoeding, metaal, textiel en kunststoffen) draagt ertoe bij om tot een sterkere verankering van de industrie te komen, nieuwe investeringen aan te trekken en delocatie naar goedkopere productiemilieus te voorkomen.

Net als in het tweede scenario vormen de promotie van outsourcing bij de West-Vlaamse productiebedrijven, het oprichten van logistieke platforms in de logistieke clusters, een voldoende groot arbeidsaanbod, een efficiënt marketing- en acquisitiebeleid, belangrijke bouwstenen van dit scenario. Het onderscheidende element van het verankeringscenario schuilt in de specifieke aandacht die het besteedt aan het uitbouwen van **logistieke kennisclusters rond industriële specialisaties**. Specifieke werkgroepen onder de koepel van West-Poort brengen bedrijven en kennisinstellingen samen om oplossingen te zoeken voor specifieke logistieke vraagstukken van het West-Vlaamse bedrijfsleven.

### 2.3.1/ Resultaat

Door de toepassing van efficiënte en duurzame logistieke processen, ontwikkelt de provincie een unieke propositie naar de buitenwereld toe. De gezamenlijke logistiek ontwikkelde kennis (dienstverleners en productiebedrijven) leidt tot praktijkgerichte oplossingen en draagt bij tot een stevigere verankering van het West-Vlaamse industriële weefsel. Dit scenario zorgt voor een performanter en efficiënter productieapparaat en meer toegevoegde waarde en werkgelegenheid in zowel de TDL-sector als in de industrie. Men doet er alles aan om van de provincie West-Vlaanderen een Europese topregio te maken op het gebied van industriële logistiek, ondersteund door de West-Vlaamse gateways. Dit scenario is duidelijk het meest ambitieuze.

<sup>1</sup> Met relatieve desindustrialisatie wordt bedoeld dat de waarde van de totale output van de industrie stijgt, terwijl de werkgelegenheid daalt.



### 3/ Impact van de scenario's

De impact van het baselinescenario situeert zich op operationeel niveau. De productiebedrijven kopen tegen een zo laag mogelijke kost, eenvoudige operationele logistieke diensten zoals transport, distributie en opslag aan bij de West-Vlaamse logistieke dienstverleners. Op de eerste plaats wil het productiebedrijf kosten besparen. De toegevoegde waardecreatie binnen de TDL-sector blijft laag door het gebrek aan een meer doorgedreven samenwerking met de aanwezige industriële spelers.

Het outsourcingscenario heeft een impact op het tactische bedrijfsniveau. De logistieke activiteiten dragen ertoe bij om de bedrijfsdoelstellingen te behalen. De toegevoegde waarde van logistiek wint aan belang. Door samen te werken met de logistieke dienstverlener kan het productiebedrijf zijn logistieke processen efficiënter laten verlopen. Hij behaalt hierdoor een kostenbesparing en betere service levels voor zijn klanten.

In het verankeringscenario draagt de samenwerking tussen het productiebedrijf en de logistieke dienstverlener bij tot de strategiebepaling. Door het verder op punt stellen van de supply chain en kennisclustering rond industriële en logistieke specialisaties ontstaat er een unieke knowhow die gebruikt kan worden bij het ontwikkelen van nieuwe producten. Door een goed geolied logistiek apparaat kan de 'time-to-market' gedrukt worden. De logistieke processen in het verankeringscenario creëren een hoge toegevoegde waarde en dragen bij tot de verankering van het industriële weefsel in de provincie.

#### 3.1/ Toegevoegde waardecreatie

De uitvoering van de drie ontwikkelingsscenario's staat rechtstreeks in relatie met de toegevoegde waardecreatie in de West-Vlaamse TDL-sector. Voor de West-Vlaamse TDL-sector bedroeg in 2005 het aandeel van de toegevoegde waarde 10% ten opzichte van de totale toegevoegde waardecreatie van de Vlaamse TDL-sector. Dit aandeel is, in vergelijking met de andere provincies, nog beperkt.

De vraag stelt zich hoe de toegevoegde waarde in de toekomst verder zal evolueren. Afgezien van het baselinescenario zijn de andere twee ontwikkelingscenario's specifiek gericht op de groei van de toegevoegde waarde en op de productiviteit. De ontwikkeling van logistieke platforms, bewustmakingscampagnes rond outsourcing en het clusteren van logistieke kennis rond industriële specialisaties spelen in deze een belangrijke rol.

De gemiddelde jaarlijkse groei van de toegevoegde waarde in de West-Vlaamse TDL-sector bedroeg tussen 2001 en 2005 4,8%. Deze groei hebben we binnen elk van de scenario's doorgetrokken tot 2010. Het is vanaf de periode 2010-2015 dat de verschillen tussen de ontwikkelingsscenario's zich laten gevoelen.



In het baselinescenario neemt vanaf 2010 de groei af, om rond 2015 tot een stagnatie te komen en vanaf dan een licht dalende trend in te zetten. Dit scenario onderneemt geen specifieke acties die de toegevoegde waardecreatie in de West-Vlaamse TDL-sector een boost kunnen geven. Weliswaar zal de groei in de gateways de eerstvolgende jaren aanhouden. Van een inhaalbeweging ten opzichte van de andere provincies is evenwel geen sprake. Na circa 10 jaar komt er een geleidelijke afremming door een gebrek aan ruimte, krapte op de arbeidsmarkt, enz.

Als de randvoorwaarden niet ingevuld raken en men in de provincie geen gevolg geeft aan het faciliteren van bijvoorbeeld bewustmakingscampagnes rond outsourcing en kennisontwikkeling, ontplooiën er zich geen nieuwe logistieke activiteiten. Het gebrek aan samenwerking zet een rem op de groei.

Het outsourcingscenario draagt wel bij tot een hogere toegevoegde waardecreatie voor de West-Vlaamse TDL-sector en geeft gevolg aan het uitwerken van de meeste speerpuntrajecten. De provincie biedt een gunstig werkingsklimaat voor zowel distributie- als productielogistiek. De verbeterde ontsluiting van de gateways en het oprichten van logistieke platforms laten bijkomende investeringen voor nieuwe EDC's en BDC's toe. Ook de West-Vlaamse industrie raakt stilaan overtuigd van de voordelen van outsourcing. Meer samenwerking, het optimaliseren van bedrijfslogistiek en de focus op kerncompetenties doen de toegevoegde waardecreatie stijgen. Door het toenemende belang van logistiek in de supply chains van de industriële bedrijven, zal ook het aandeel van de toegevoegde waarde van de TDL-sector ten opzichte van de be- en verwerkende nijverheid toenemen. Hierdoor zal vanaf 2015 de jaarlijkse groei van de toegevoegde waarde van de TDL-sector met gemiddeld 7% stijgen in plaats van met bijna 5%.

West-Vlaanderen beschikt over een dicht industrieel weefsel dat door delocatie dreigt te verdunnen. Het verankeringscenario helpt het hoofd te bieden aan deze tendens en gaat een stap verder dan het outsourcingscenario door bijzondere aandacht te schenken aan kennisclustering rond de industriële specialisaties in de textiel, metaal, kunststoffen en agrovoedingsindustrie. De bundeling van de specifieke kennis van de industrie, de logistieke dienstverleners en de kennisinstellingen maken de ontwikkeling van nieuwe innovatieve producten en diensten mogelijk. Continue innovatie zorgt ervoor dat de toegevoegde waarde kan blijven toenemen.

De gespecialiseerde logistiek die per cluster ontstaat, draagt bij tot een sterkere verankerung van de industrie zodat ook hier meer toegevoegde waarde gecreëerd wordt. Hierdoor zal vanaf 2015 de toegevoegde waarde in de be- en verwerkende nijverheid gemiddeld met 5% per jaar groeien ten opzichte van de huidige gemiddelde groei van 3%.



## 3.2/ Werkgelegenheid

De TDL-sector is momenteel, na de sector handel, financiën en commerciële diensten, de snelst groeiende private sector in West-Vlaanderen. Ondanks deze stijging is de sector in West-Vlaanderen licht ondervertegenwoordigd in vergelijking met het gemiddelde Vlaamse niveau.

In de periode 2001-2005 groeide het aantal arbeidsplaatsen in de West-Vlaamse TDL-sector met 5% wat gelijkstaat met een stijging van  $\pm 1.000$  jobs. Hiermee is de stijging in West-Vlaanderen sterker dan de Vlaamse gemiddelde stijging (3%).

De gemiddelde jaarlijkse werkgelegenheidsgroei in de periode 2001-2005 bedroeg 1,3%.

In het baselinescenario komt er rond 2010 een rem op de werkgelegenheidsgroei. Daarna stagneert de groei. Door geen gevolg te geven aan de speerpunttrajecten kan de TDL-sector niet evolueren. Door de toenemende druk op de marges krijgt de TDL-sector het in dit scenario moeilijk en zullen er weinig tot geen bijkomende arbeidsplaatsen gecreëerd worden.

Het outsourcingscenario plukt wel de vruchten van het uitgewerkte actieplan. Hierdoor zal de werkgelegenheid in de TDL-sector met gemiddeld 2% per jaar toenemen in vergelijking met het huidige gemiddelde van 1,3%. Door meer logistieke dienstverleners aan te trekken, kan de West-Vlaamse TDL-sector banen creëren. Ook het verbeterde imago en een afgestemd arbeidsmarktbeleid zullen ervoor zorgen dat jongeren en werklozen voor een logistieke baan kiezen.

Het verankeringscenario volgt dezelfde opwaartse trend als het outsourcingscenario wat de groei van arbeidsplaatsen betreft. De voordelen van kennisclustering tussen de logistieke dienstverleners, de industrie en de onderwijsinstellingen zullen bovendien het banenverloop in de West-Vlaamse industrie opkrikken. Vanaf 2012 neemt de daling van het aantal banen in de be- en verwerkende nijverheid jaarlijks met 0,5% af om tegen 2023 terug positief te worden. De grafiek toont voor het verankeringscenario het aantal uitgespaarde banen bovenop de verwachte werkgelegenheidsgroei van de TDL-sector.

## Hoofdstuk 3/ Actieplan

Dit hoofdstuk vormt het eigenlijke businessplan voor de ontwikkeling van de West-Vlaamse TDL-sector. Het is opgedeeld naar vijf verschillende domeinen voor actie door publieke en private actoren, zijnde:

- › **marktorganisatie (privé-publiek);**
- › **bedrijfsruimte;**
- › **marketing, acquisitie en awareness;**
- › **Extended Gateway® en infrastructuur;**
- › **kennis en innovatie.**

### 1/ Marktorganisatie (privé-publiek)

Voor de provincie West-Vlaanderen is de ontwikkeling van de TDL-sector een belangrijk beleidsaspect. Dit betekent dat de uitwerking van het gekozen beleid een aantal strategische beslissingen inhoudt die bij implementatie een effect hebben op een brede groep van zowel publieke als private stakeholders en de West-Vlaamse bevolking. Om hierin succesrijk te zijn, moeten de te maken keuzes op een voldoende groot draagvlak kunnen rekenen. Aangezien het voornamelijk de West-Vlaamse bedrijven en de gateways zijn die de vruchten van het TDL-beleid moeten plukken, is het belangrijk om ze van bij het begin in het proces te betrekken. Alleen door publiek-private partnerships en door te luisteren naar de problemen van het bedrijfsleven kan de gekozen strategie leiden tot een gedragen en realiseerbare uitvoering.

Bij een goede marktorganisatie komt het erop aan om een duidelijke structuur te creëren die de belangen van de verschillende stakeholders op een eenduidige manier vertaalt en aanpakt. Het West-Poortinitiatief, dat tot nu toe enkel is gebruikt voor promotiedoeleinden, moet meer invulling krijgen door het om te vormen tot een logistiek platform. Het Logistiek Platform West-Poort zal alle activiteiten met betrekking tot logistiek op provinciaal niveau bundelen en acties en werkgroepen opzetten rond verschillende thema's zoals bijvoorbeeld arbeidsmarkt, ruimte, vastgoed, infrastructuur, marketing, acquisitie, verduurzaming van goederenstromen, mobiliteit, multimodaal vervoer, kennis en innovatie, .... De basisdoelstelling van het Logistiek Platform West-Poort (LPWP) is het versterken van de competitiviteit van de West-Vlaamse TDL-sector in functie van de provinciale missie.

Aan elke werkgroep zullen de nodige mensen en middelen toevertrouwd moeten worden die voor de realisatie van de vooropgestelde benchmarks tegen 2015-2020 zullen zorgen. De juiste invulling van de werkgroepen gebeurt op basis van het gekozen ontwikkelingsscenario. Bij de concrete uitwerking van de beoogde publiek-private partnerships kan West-Poort een ondersteunende en kaderscheppende rol vervullen. Het platform biedt in de verschillende werkgroepen de logistieke stakeholders een forum aan waar ze problemen kunnen



aankaarten en er samen naar oplossingen kunnen zoeken. Met een dergelijke insteek, bekomt men bijna automatisch het nodige draagvlak voor de uitwerking van het logistieke beleid.

Binnen de vijf vooropgestelde beleidsdomeinen vinden we volgende werkgroepen terug:

- › **Marktorganisatie**
  - ) WG Arbeidsmarkt en Opleiding
- › **Bedrijfsruimte**
  - ) WG Ruimte, infrastructuur en vastgoed
- › **Marketing, acquisitie en awareness**
  - ) WG Promotie en acquisitie
- › **Extended Gateway**
  - ) WG verduurzaming van goederenstromen, mobiliteit en multimodaal vervoer
- › **Kennis en innovatie**
  - ) WG kennis, innovatie en technologie

De inbedding van de werking van LPWP gebeurt het best binnen de dienst Economie van de provincie die onder andere de verantwoordelijkheid draagt voor de coördinatie, communicatie en marketing en inhoudelijke en secretariële ondersteuning biedt. De dienst Economie voorziet een voltijdse medewerker (coördinator of projectmanager LPWP) die de goede werking van LPWP garandeert en de vooruitgang in de verschillende werkgroepen aanstuurt en opvolgt.

De werking van LPWP wordt op regelmatige tijdstippen geëvalueerd door de Task Force Logistiek. Deze 'stuurgroep' zal bestaan uit een mix van private en publieke stakeholders. De Task Force Logistiek waakt over de doelstellingen van LPWP en beslist onder meer over het opzetten van nieuwe of schrappen van bestaande werkgroepen. Volgende partijen moeten zeker in de Task Force Logistiek vertegenwoordigd zijn: de West-Poortpartners, het VIL, grote logistieke dienstverleners, vastgoedontwikkelaars, belangrijke West-Vlaamse verladers en kennisinstellingen. Verder koppelt LPWP frequent terug naar de maritieme en logistieke businessclub van VOKA. De bedoeling hiervan is om ervoor te zorgen dat het gevolgde beleid voldoende praktijkgericht is en dat het de West-Vlaamse logistieke stakeholders effectief ten goede komt.

### Werkgroep arbeidsmarkt en opleiding

Het grootste probleem op de West-Vlaamse arbeidsmarkt is in eerste instantie niet de werkloosheid, maar wel het gebrek aan arbeidskrachten. Vacatures in alle sectoren blijven geruime tijd openstaan en raken moeilijk ingevuld. Ongeveer 8% van het totaal aan openstaande werkaanbiedingen in West-Vlaanderen is TDL-gerelateerd. Dit is hoog gezien het kleinere aandeel (3,5%) van de TDL-sector in het totale aantal ontvangen vacatures. Bovendien hebben veel van de openstaande TDL-vacatures een knelpuntkarakter waarvan de oorzaken in de eerste plaats van kwantitatieve aard zijn (tekort aan arbeidskrachten).

Er zijn acties vanuit verschillende oogpunten nodig om de dynamiek in de economie te behouden en ervoor te zorgen dat arbeidskrachten kunnen blijven doorstromen op de arbeidsmarkt.

Een eerste punt om aan te werken is het imagoprobleem (zie ook punt 3, Marketing, acquisitie en awareness) waarmee de TDL-sector kampt en nefaste gevolgen heeft voor de doorstroming op de arbeidsmarkt. De publieke opinie associeert een logistieke job vaak met lange werkdagen, donkere magazijnen, onregelmatige uren, lage lonen, grote flexibiliteitsvereisten en een gebrek aan doorgroeimogelijkheden. De kansen en uitdagingen van een job in een internationale omgeving, in een sector waarvan het economisch belang met de dag stijgt en waarvan het takenpakket meer te bieden heeft dan enkel transport- en opslagactiviteiten, zijn onvoldoende gekend. Een doelgerichte communicatie die de mogelijkheden en uitdagingen van een baan in de TDL-sector duidelijk maakt bij de verschillende doelgroepen (bijvoorbeeld schoolverlaters, studenten en werklozen) is nodig om de frictie op de arbeidsmarkt mee te helpen verkleinen.

Specifieke aandacht moet uitgaan naar de jeugd (studenten en schoolverlaters) met het oog op studie- en arbeidskeuze. Aanbieders van logistieke jobs moeten nadrukkelijk aanwezig zijn op jobbeurzen en contacten leggen met de scholen en de permanente vormingscentra. Hieromtrent is behalve voor de VDAB, de privésector, de scholen, de opleidingscentra en de interimkantoren ook een rol weggelegd voor Flanders Logistics (actiepunt doelgericht communiceren).

Er is reeds een goed basisaanbod aan beroeps- en bacheloropleidingen aanwezig, maar afstemming van vraag en aanbod door middel van samenwerking tussen opleidingscentra, werkgeversverenigingen en bedrijven is noodzakelijk. Een werkgroep rond arbeidsmarkt en opleiding moet ervoor zorgen dat training en vorming flexibel inspelen op de noden van de bedrijven en de evolutie van de arbeidsmarkt en van de TDL-sector.

De werkreserve in West-Vlaanderen is te klein om te voldoen aan de noden van de arbeidsmarkt. Zowel in de provincie Henegouwen als in Noord-Frankrijk kent de arbeidsmarkt nog werkreserve. Door een goede afstemming van de werking tussen de arbeidsbemiddelingsdiensten, kan een deel van de frictie op de West-Vlaamse arbeidsmarkt verminderd worden en worden werklozen over de grens gereactiveerd.

In 2007 maakte de VDAB een afspraak met Forem (Wallonië) om voor vacatures die ook kansen bieden aan mensen uit een andere regio, beter samen te werken. De afspraak met Forem is dat de VDAB 5.000 Vlaamse vacatures identificeert die ingevuld kunnen worden door een Waalse kandidaat. Er zijn drie assen voor de versterkte samenwerking met Forem waaronder de zone west die Kortrijk, Roeselare, Ieper, Aalst, Oudenaarde, Moeskroen, Doornik en Ath omvat. Vooreerst is er werk gemaakt van het wegwerken van de taalbarrière. In de VDAB-opleiding chauffeur volgen de cursisten bijvoorbeeld een module 'parler



routier' en bestaat er expertise-uitwisseling tussen Franstalige en Nederlands-talige instructeurs. De provincie heeft er echter baat bij om een dergelijk initiatief uit te breiden en er de hele Euregio bij te betrekken. Met het Franse 'Agence Nationale Pour l'Emploi (ANPE) moet ook samengewerkt worden om de Noord-Franse arbeidsreserve aan te spreken. Dit kan enerzijds door een gezamenlijk opleidingsaanbod te ontwikkelen op maat van het West-Vlaamse bedrijfsleven en anderzijds door over de taalgrens een campagne op te zetten om te werken in West-Vlaanderen. De werkgroep arbeidsmarkt en opleiding moet dus aangevuld worden met vertegenwoordigers van Forem en ANPE.

Voorzien in een goede mobiliteit van werknemers is eveneens een belangrijk aspect dat ertoe zal bijdragen om werkkrachten aan te trekken. Door te werken op onregelmatige tijdstippen kunnen werknemers niet altijd gebruikmaken van de reguliere dienstregeling van het openbaar vervoer. Samenwerking tussen de openbare vervoersmaatschappijen in Vlaanderen, Wallonië en Noord-Frankrijk is nodig om ervoor te zorgen dat grensarbeiders op een vlotte manier kunnen pendelen tussen hun woonplaats en de logistieke platformen.

**Tabel 7**

Marktorganisatie

<b>Marktorganisatie (publiek-privé)</b>	
<b>Doel van de maatregel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Draagvlak creëren voor logistieke ontwikkelingen</li> <li>› Een bedrijfsvriendelijk klimaat creëren voor een optimale ontwikkeling van de TDL-sector</li> </ul>
<b>Aanpak (speerpuntrajecten)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Meer samenwerking tussen publieke en private logistieke stakeholders</li> <li>2 Meer samenwerking tussen de verschillende beleidsniveaus</li> <li>3 Ondersteunen van bedrijven</li> <li>4 Verkleinen van de frictie op de arbeidsmarkt</li> </ol>
<b>Belangrijke acties</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Inhoudelijke verdieping en verruiming van het concept West-Poort tot Logistiek Platform waarbinnen werk- en adviesgroepen georganiseerd worden rond verschillende thema's, zoals: <ul style="list-style-type: none"> <li>) arbeidsmarkt en opleiding</li> <li>) ruimte, infrastructuur en vastgoed</li> <li>) marketing en acquisitie</li> <li>) verduurzaming van goederenstromen, mobiliteit en multimodaal vervoer</li> <li>) kennis, innovatie en technologie</li> </ul> </li> <li>› Oprichten van een Task Force Logistiek die zal optreden als toetssteen van het TDL-beleid en fungeren als interface tussen de private en publieke logistieke stakeholders</li> <li>› Doelgerichte en goed opgezette communicatiecampagne rond de kansen en uitdagingen verbonden aan een baan in de logistieke sector</li> <li>› Afstemmen van logistieke opleidingen op de actuele noden van het bedrijfsleven</li> <li>› Gezamenlijk met de VDAB, Forem en ANPE een logistiek opleidingsaanbod organiseren en Franse en Waalse werknemers om te werken in West-Vlaanderen. Betrek de uitzendkantoren hierbij om een voldoende groot aanbod aan opgeleide werkkrachten te bekomen</li> </ul>
<b>Benchmark</b>	Tegen 2015 moet er een verdubbeling zijn van het aantal afgestudeerden in de logistieke studierichtingen van de West-Vlaamse hogescholen. Vanaf 2015 moet dit jaarlijks met 5% stijgen tot 2025.

BRON: Logistieke Poort West-Vlaanderen, verwerking WES.



## 2/ Ruimte

West-Vlaanderen zal haar logistieke ambitie niet realiseren indien er in de logistieke clusters geen bijkomende ruimte voor logistieke ontwikkelingen beschikbaar komt. Wegens de verschillende logistieke profielen, spreken we wel over een andere invulling en een ander ruimtebeslag.

De standaard ruimtevraag naar bedrijventerreinen in West-Vlaanderen is voor de periode 2007-2022 geraamd op 1.391 ha. Voor de TDL-sector bedraagt de schatting 265 ha of 19% van de totale behoefte. De raming baseert zich op de historische werkgelegenheidsgroei. Verdeeld over de logistieke clusters, zal op deze manier de ruimtevraag voor logistieke bedrijvigheid in de industriële cluster 153 ha bedragen en 69 ha in de transport- en distributiecluster. De aantallen betreffen een theoretische vraag en betreffen eveneens activiteiten van de TDL-sector die zich vestigen op (gemengde) regionale bedrijventerreinen, op lokale bedrijventerreinen of in industrie- en KMO-gebieden. Aaneengesloten ruimten voor de ontwikkeling van logistieke platformen zijn eerder zeldzaam.

De ruimtevraagberekening vertrekt van de actuele situatie van de West-Vlaamse logistiek. Zowel het outsourcing- als het verankeringscenario zijn erop gericht om de West-Vlaamse TDL-sector te laten groeien. Door een toename van uitbestede logistiek zullen er zich meer logistieke spelers in de provincie vestigen. Aangezien de huidige berekening geen rekening houdt met de impact van de logistieke ontwikkelingsscenario's, moeten de cijfers naar boven worden gesteld. We schatten voor 2007-2022 een bijkomende ruimtevraag van 15% in de industriële cluster en van 25% in de cluster transport en distributie. Rekening houdend met het huidige ruimteaanbod betekent dit dat er maatregelen nodig zijn om te kunnen blijven voldoen aan de noden van de markt.

West-Vlaanderen moet in de cluster **transport en distributie** haar troef als corridorregio maximaliseren door EDC's en BDC's aan te trekken. Deze cluster beschikt over het ruimtelijke potentieel dat de ontwikkeling toelaat van grote logistieke platformen (>50 ha) waarop EDC's en BDC's zich kunnen vestigen. Door een **geconcentreerde aanpak** zullen er schaalvoordelen ontstaan die de totale logistieke kosten doen dalen en agglomeratie-effecten zullen teweegbrengen.

In de cluster transport en distributie is er nood aan de bestemming van grote goed ontsloten en aaneengesloten ruimtes voor de uitbouw van logistieke platformen. In een eerste fase leent de nog beschikbare ruimte in de havens zich hier uitstekend voor. Daarnaast moet men nabij de havengebieden zoekzones aanduiden die, wanneer de ruimtelijke limieten in de havens bereikt zijn, toelaten tot (her)bestemming over te gaan. De ontwikkeling van een logistiek platform in Veurne is eveneens belangrijk voor het gecoördineerd uitbouwen van transport en distributieactiviteiten die gericht zijn op het Verenigd Koninkrijk, Noord-Frankrijk en de Atlantische Boog.



De industriële cluster kampt met een acuut tekort aan bedrijventerreinen. Wegens de verweving van het woon- en industriële weefsel in deze clusters, is de beschikbare ruimte beperkt in oppervlakte. Het ruimtetekort laat hier geen grootschalige logistieke ontwikkelingen toe. Verspreid zijn er wel nog terreinen beschikbaar of is er een planningsproces aan de gang om bijkomende bedrijventerreinen te creëren.

Gezien de bestaande ruimtebeperking en om de druk op de leefomgeving minimaal te houden, biedt de ontwikkeling van kleinschalige logistieke platformen (10 à 20 ha), verspreid in de industriële cluster, een oplossing. Hierop kunnen logistieke spelers zich vestigen en kan er synergie met de industriële spelers gecreëerd worden.

Met logistieke platformen in de industriële cluster bedoelen we goed ontsloten locaties die het achterland beter laten aansluiten bij de gateways en het trans-Europese netwerk. Deze platformen zijn gericht op logistieke activiteiten zoals opslag, distributie, douaneafhandeling, vrachtconsolidatie, verpakking, lichte assemblage, ... ter ondersteuning van de West-Vlaamse industriële specialisaties. Zij bieden ruimte aan logistieke dienstverleners of industriële bedrijven die van hieruit hun distributie willen organiseren.

In de industriële cluster moet er ruimte gezocht worden voor minimum vier logistieke platformen die bij voorkeur multimodaal ontsloten zijn. Een optie is om aanvankelijk te focussen op de industriële specialisaties. De ontwikkeling gebeurt het best in een gefaseerde aanpak. Naarmate de industriële bedrijven de voordelen van outsourcing beter leren kennen en logistieke activiteiten effectief uitbesteden, zullen er zich meer logistieke dienstverleners in de industriële cluster vestigen en geraakt de ruimte op de logistieke platformen opgevuld. Op basis van de ontwikkelingssnelheid van deze platformen moeten de ruimtelijke planners de toekomstige grondbehoefte inschatten om zo een ijzeren voorraad van logistieke bedrijventerreinen te bepalen.

In de verschillende planningsprocessen (bijvoorbeeld RSV, RS West-Vlaanderen, strategische havenplannen, ...) moet men ook rekening houden met de ruimte die nodig is voor deze logistieke platformen. Een goede en open communicatie vanaf het begin met de gemeentebesturen om een draagvlak te creëren voor de planning en de bestemming van ruimte is een must. Door eveneens de private sector (vastgoedinvesteerders, ontwikkelaars) van in het begin te betrekken, zal het ontwikkelingsproces versnellen. Behalve het aansnijden van nieuwe terreinen (greenfields), kan in het kader van duurzaam ruimtegebruik ook herwaardering een oplossing zijn.

West-Vlaanderen heeft nood aan een modern areaal van magazijnen gericht op de ondersteuning van de industriële en agrovoedingsactiviteiten. Een betere samenwerking tussen vastgoedpartijen zoals makelaars en ontwikkelaars zal helpen het aanbod beter af te stemmen op de vraag en transparantie te schep-

pen in de West-Vlaamse vastgoedmarkt. De oprichting van deze logistieke vastgoedcommunity gebeurt het best in de schoot van de werkgroep Ruimte, Infrastructuur en Vastgoed.

De ontwikkeling van logistieke bedrijventerreinen en magazijnen heeft ook een maatschappelijke consequentie. Daarom is het belangrijk om aandacht te besteden aan een aantrekkelijke en duurzame invulling van de terreinen en van de magazijnen. Dit kan door terreinen te ontwikkelen met voorzieningen op de gebieden energie, water, grondstoffen, afval, utiliteiten, faciliteiten, gebouwen, verkeer en vervoer en ruimtelijke inrichting, die leiden tot een lagere milieubelasting en een verminderd ruimtegebruik.

Innovatief met ruimtegebruik omgaan moet ook. Het komt erop aan de nog beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken. Innovatief ruimtegebruik kan onderverdeeld worden in intensief, selectief en hoogwaardig ruimtegebruik.

- › **Intensief ruimtegebruik** betekent het zo efficiënt mogelijk benutten van de bruto beschikbare hoeveelheid bedrijventerreinen. Bijvoorbeeld door het vergroten van de bouwhoogte, het aaneenschakelen van gebouwen, gemeenschappelijk grondgebruik of het beter benutten van restruimtes en ongebruikte kavels.
- › **Selectief ruimtegebruik** betekent de ruimte op de beschikbare hoeveelheid zo efficiënt mogelijk verdelen door het clusteren van soorten bedrijvigheid (bijvoorbeeld clusteren van logistieke activiteiten).
- › **Hoogwaardig ruimtegebruik** betracht de invulling van een bedrijventerein met een zo hoog mogelijke toegevoegde waarde per ha. De bepaling van de hoogst mogelijke toegevoegde waarde per ha in verhouding tot de definiëring van hoogwaardigheid is echter niet eenduidig te maken.

Bij intensief ruimtegebruik kan men bijvoorbeeld synergieën zoeken tussen de agrovoedingsindustrie en de TDL-sector. Een mooi voorbeeld hiervan zou de ontwikkeling van een bedrijfsgebouw kunnen zijn met op het gelijkvloers een magazijnfunctie en op het dak is er plaats voor glastuinbouw.



Tabel 8

Ruimte

Ruimtelijk actieplan voor de West-Vlaamse TDL-sector	
Doel van de maatregel	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Creëren van ruimte voor het aanjagen van logistieke ontwikkelingen in West-Vlaanderen</li> <li>› Tegemoetkomen aan de noden van de industrie</li> <li>› Samenwerking bekomen tussen private en publieke stakeholders</li> </ul>
Aanpak (speerpunttrajecten)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Uitbouw van logistieke platformen</li> <li>2 De ontwikkeling van een netwerk van moderne magazijnen</li> <li>3 Efficiënt gebruik van ruimte zowel nieuw als reeds gebruikte</li> </ol>
Belangrijke acties	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Breng de ruimtevrage in kaart rekening houdend met het ambitieniveau (gekozen scenario) en de ontwikkelingen in de maritieme gateways</li> <li>› Creëer een ijzeren voorraad in de logistieke clusters</li> <li>› Bestemmen, vergunnen en bouwrijp maken van bijkomende ruimte in de geïdentificeerde logistieke clusters (cluster transport en distributie en de industriële cluster)</li> <li>› Ontwikkel uitgiftebeleid. Toewijzen van de juiste terreinen aan potentiële investeerders, rekening houdend met het opgestelde ontwikkelingsperspectief</li> <li>› Uitbouwen van 2 nieuwe multimodaal ontsloten logistieke platformen (&gt;50 ha) in de cluster transport en distributie</li> <li>› Ontwikkel een distributieplatform in Veurne met faciliteiten (bijvoorbeeld sanitair, catering, rustplaats) voor chauffeurs (±30 ha)</li> <li>› Uitbouwen van 4 nieuwe kleinschaligere platformen (10 à 20 ha) in de industriële cluster die bij voorkeur multimodaal ontsloten zijn</li> <li>› Oprichten van een logistieke vastgoedcommunity die instaat voor het faciliteren van private ontwikkelingen op de logistieke platformen. Ontwikkel samen met de private sector een modern aanbod aan magazijnen die het mogelijk maken om de ruimte zo optimaal mogelijk te benutten</li> <li>› Creëren van een draagvlak voor logistiek bij de betrokken gemeentebesturen</li> </ul>
Benchmark	<p>Tegen 2015 moet in de cluster transport en distributie naast de uitbreiding van de transportzone (30 ha) een bijkomend logistiek platform operationeel zijn van ± 50 ha. In de industriële cluster moeten tegen 2015 reeds 2 gespecialiseerde logistieke platformen bestemd zijn</p>

BRON: Logistieke Poort West-Vlaanderen, verwerking WES.



## 3/ Marketing, acquisitie en awareness

### 3.1/ Marketing en acquisitie

Tot op heden is West-Poort het enige initiatief dat de West-Vlaamse TDL-sector op provinciaal niveau promoot. West-Poort richt zich voornamelijk op het creëren van meer naambekendheid voor de West-Vlaamse gateways en op draagvlakvorming bij bevolking en besturen. Een goed georganiseerd marketing- en acquisitiebeleid dat de West-Vlaamse logistieke bedrijvigheid wil en kan verankeren en uitbreiden, is er op dit moment nog niet. Volgens cijfers van Ernst & Young trok de provincie in totaal 4 (2%) van de 185 Europese investeringsprojecten in België naar zich toe. Hierdoor komt West-Vlaanderen op de 8ste plaats in België net vóór de provincies Namen en Luxemburg.

De huidige marketingstrategie voor de provincie West-Vlaanderen zou dus verbeterd kunnen worden temeer omdat marketing en acquisitie op verschillende niveaus plaatsvinden. Op deze manier kan de provincie geen geïntegreerd en resultaatgericht marketing- en acquisitiebeleid voeren. Betere afstemming en een vernieuwde aanpak zijn nodig om niet aan economische slagkracht te moeten inboeten.

Marketing en bevorderen van awareness zijn een basistaak voor de coördinator van het Logistiek Platform West-Poort. De coördinator is verantwoordelijk voor het opstellen van een marketingplan dat in de eerste plaats een verdere invulling geeft aan de bekendmaking en de aantrekkelijkheid van de West-Vlaamse gateways. Hij wordt hiervoor bijgestaan door de werkgroep 'promotie en acquisitie'. Afstemming en transparantie tussen de marketing- en acquisitiestrategieën van de West-Vlaamse logistieke stakeholders is vereist. De coördinator wordt hier eveneens bijgestaan door de werkgroep promotie en acquisitie.

Om de West-Vlaamse gateways te laten doorgroeien tot efficiënte draaischijven binnen de logistieke ketens van verladers moet het marketing- en acquisitiebeleid zich blijven inzetten op het aantrekken van BDC's en EDC's in de cluster transport en distributie. Een belangrijk argument voor een succesrijk beleid is het uitspelen van het positieve imago van de Beneluxhavens ten opzichte van Franse havens. Verder is het van belang om niet alleen de troeven van West-Vlaamse zeehavens uit te spelen, maar geheel in lijn met de Flanders Port Areagedachte, ook de mogelijke synergieën met andere Vlaamse havens, om op deze wijze investeerders een totaalpakket aan te bieden.

Het voeren van promotie, in nauwe samenwerking met organisaties als het FIT, VLAO en initiatieven zoals Flanders Logistics en Flanders Port Area, is van groot belang om meer bekendheid te verwerven bij investeerders. Juist door afstemming met andere, bestaande initiatieven te zoeken, bekomt men snellere en betere resultaten.



In functie van de industriële specialisaties moet het marketing- en acquisitie-beleid zich richten op het aantrekken van **internationale logistieke spelers** op de te creëren logistieke platforms in de industriële cluster. Door te werken voor grote internationale ondernemingen, staan deze logistieke dienstverleners vaak aan de basis van het ontwerpen en de uitwerking van innovatieve logistieke processen. Samenwerking en logistieke kennisclustering rond de industriële specialisaties tussen de industrie en de logistieke dienstverlener zijn uitermate belangrijk voor het versterken van de industriële competitiviteit.

Het is belangrijk dat het marketingplan voorziet in de creatie van een zo bedrijfsvriendelijk mogelijk klimaat waarbinnen de West-Vlaamse TDL-sector zich duurzaam kan ontwikkelen. Meer efficiëntie in de toekenning van vergunningen zal hier bijvoorbeeld toe bijdragen. De back-officefunctie moet zo geregeld zijn dat de hele investeringsbegeleiding (bijvoorbeeld aflevering van vergunningen, toewijzen van gronden of magazijnen, subsidies, ...) in een minimum van tijd kan gebeuren door middel van een one-stop-shopbenadering. Dit impliceert onder meer het actief uitbouwen van een netwerk tussen de vergunnende diensten en het opzetten van een grond- en magazijnbank voor de logistieke clusters. Door de trajecten te versoepelen, faciliteert men bijvoorbeeld een snellere ontwikkeling van de nodige logistieke platformen. Het Logistiek Platform West-Poort treedt op als unieke interface.

### 3.2/ Awareness

Het uitbesteden van logistieke processen biedt de lokale industrie de mogelijkheid om kosten te besparen en zich meer te focussen op kerntaken. Outsourcing biedt dus kansen voor de industrie, maar de voordelen ervan zijn bij de West-Vlaamse ondernemer echter onvoldoende gekend. Dit verklaart ook waarom contract logistiek slechts beperkt aanwezig is in de provincie. Regelmatige sensibiliseringscampagnes (bijvoorbeeld mediacampagne, seminars, road shows) zijn nodig om de West-Vlaamse industriëlen en logistieke dienstverleners bewust te maken van de centrale rol van logistiek in industriële processen. Per industriële specialisatie moeten reële business cases de voordelen van outsourcing kunnen aantonen. Bij het identificeren en opstellen van deze business cases is er een actieve rol weggelegd voor de private sector.

Ten slotte moet het marketingplan eveneens het imagoprobleem van de TDL-sector aanpakken (zie ook punt 1/ Marktorganisatie). Dit imagoprobleem beperkt zich niet tot de provincie West-Vlaanderen, maar vindt zijn weerslag in heel Vlaanderen en met uitbreiding in grote delen van Europa. Ook beleidsmakers zien te vaak alleen de negatieve aspecten van logistiek en gaan voorbij aan de dynamiek en het economisch belang van de sector als werkgelegenheidsverschaffer en bron van toegevoegde waarde. Het imagoprobleem van de sector heeft negatieve gevolgen voor de doorstroming van jongeren en de activatie van werklozen op de arbeidsmarkt. Net zoals in Flanders Logistics, hecht het West-Vlaamse marketingplan veel belang aan eenduidige en doelgerichte communicatie rond de kansen en uitdagingen die verbonden zijn aan bijvoorbeeld een baan binnen de logistieke sector. Door de logistieke sector te branden als een trendy sector om in te werken, kan de jeugd warm gemaakt worden en kan gewerkt worden aan een dynamisch en duurzaam imago.



Tabel 9

Marketing, acquisitie en awareness

Marketing, acquisitie en awareness	
Doel van de maatregel	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Aantrekken van nieuwe logistieke bedrijvigheid</li> <li>› Sectorimago verbeteren</li> </ul>
Aanpak (speerpuntrajecten)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Geïntegreerd en efficiënt marketing- en acquisitie-beleid, met afstemming en transparantie tussen de haven en het achterland en deelname private sector</li> <li>2 "Branding" van de TDL-sector</li> <li>3 Creëren van awareness rond het economisch belang van de TDL-sector</li> </ol>
Belangrijke acties	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Oprichting van een publiek-private werkgroep "Marketing en Acquisitie"</li> <li>› Opstellen van een marketingplan afgestemd op de bestaande strategieën van de logistieke stakeholders</li> <li>› Deelname aan en organisatie van internationale handelsmissies en seminars gericht op het aantrekken van EDC's en BDC's in de cluster transport en distributie en internationale logistieke spelers in de cluster industrie</li> <li>› Opzetten van een one-stop-shop voor investeringsbegeleiding (uitbouwen van een netwerk tussen de vergunnende diensten, opzetten grond- en magazijn-databank</li> <li>› Opstellen van business cases in samenwerking met de private sector om awareness te creëren rond de voordelen van outsourcing en het belang van logistiek in het algemeen</li> <li>› Disseminatie van de business cases bij de West-Vlaamse industriële groepen door middel van sensibiliseringsacties zoals mailings, mediacampagnes, seminars, road shows</li> <li>› Campagne gericht op de creatie van een positief en duurzaam imago van de TDL-sector: <ul style="list-style-type: none"> <li>› draagvlak creëren bij beleidsmakers</li> <li>› jongeren motiveren om voor een opleiding of beroep in de TDL-sector te kiezen</li> <li>› werklozen stimuleren voor het volgen van een logistieke beroepsopleiding</li> </ul> </li> </ul>
Benchmark	<p>Vanaf 2012 bedraagt, ten gevolge van het aantrekken van nieuwe investeringen en een toename van outsourcing, de jaarlijkse werkgelegenheidsgroei in de West-Vlaamse TDL-sector 2% (outsourcing- en verankeringscenario).</p> <p>Vanaf 2015 neemt ook de werkgelegenheid in de be- en verwerkende industrie opnieuw toe met jaarlijks 0,5% (verankeringscenario).</p>

BRON: Logistieke Poort West-Vlaanderen, verwerking WES.



## 4/ Extended Gateway en infrastructuur

Om de West-Vlaamse gateways uit te bouwen tot efficiënte draaischijven in de logistieke ketens van de verladers is het van belang om de intermodale infrastructuur van en naar de havens verder te optimaliseren. Een betere afstemming van de verschillende modi zal de groei van de havens ondervangen zonder extra druk op de omgeving. De werkgroep verduurzaming, goederenstromen, mobiliteit en multimodaal vervoer zal hierop toezien.

Zo is er onderzoek naar de economische haalbaarheid nodig van de havenspoorlijn die de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge met elkaar verbindt. Daarnaast moet West-Vlaanderen zich ook volop inzetten om Seine-Schelde-West te realiseren. Seine-Schelde-West kan de multimodale link vormen tussen de cluster transport en distributie en de industriële cluster. Bijkomend onderzoek is nodig naar de bedrijfseconomische impact van het project voor het West-Vlaamse bedrijfsleven.

Hoewel West-Vlaanderen op dit moment nog geen structurele congestieproblematiek kent, is het noodzakelijk te blijven investeren in een vlotte transportinfrastructuur om de hinder van files op milieu en economie te beperken. De werkgroep verduurzaming, goederenstromen, mobiliteit en multimodaal vervoer moet lobbyen en invloed uitoefenen om de knelpunten van aansluitende infrastructuur buiten de provincie weg te werken.

Het Extended Gateway®-concept is onder andere gestoeld op de uitbouw van performante multimodale verbindingen en de bundeling van goederenstromen. De inschakeling van hinterlandlocaties in de Extended Gateway® biedt niet alleen voordelen voor de West-Vlaamse gateways, maar ook voor de multimodale inland terminals en de talrijke bedrijven die binnen de industriële cluster actief zijn in gelijkaardige industrieën zoals de agro-, de textiel- en metaalindustrie. Dit betekent dat een marktverkenning naar de mogelijkheden van vrachtconsolidatie op het niveau van bedrijventerreinen en logistieke platformen nodig is. Door vrachtconsolidatie op het niveau van bedrijventerreinen en logistieke platformen zal de gemiddelde beladingsgraad van vrachtwagens stijgen. Hierdoor verminderen de logistieke kosten en stijgen de kansen voor de alternatieve vervoerswijzen (spoor en binnenvaart) om zo te komen tot een duurzame modal split.

Het stimuleren van de uitbouw van de logistieke clusters is een belangrijke factor om meer vrachtbundeling mogelijk te maken. Nieuwe EDC's en BDC's zullen in de transport- en distributiecluster voor extra goederenstromen zorgen. In de industriële clusters zullen de aangetrokken logistieke dienstverleners vrachten van de industriële bedrijven trachten te capteren om op deze manier het leegrijden terug te dringen.

Informatica en communicatietechnologie (ICT) is de rode draad in de Extended Gateway®-gedachte. ICT-applicaties zorgen voor meer transparantie en controle op de vracht. Verladers moeten de mogelijkheid hebben om via het internet 24/7 hun cargo te monitoren en zo de dienstverlening en communicatie naar de klant te verbeteren. ICT kan ook oplossingen bieden voor het terugdringen van het aantal lege vrachtwagens.

Voor al deze toepassingen is een integratie tussen de informaticasystemen van de verschillende stakeholders (verladers, operatoren, logistieke dienstverleners, waterweg- of spoorbeheerder, havenautoriteiten, douane, ...) nodig. Deze actie overstijgt het provinciale niveau en kan het best op Vlaams niveau vorm krijgen. Het VIL kan hier best de lead in nemen en krijgt vanuit de provincie de steun vanuit de werkgroep kennis en innovatie (infra).

Een vaak voorkomende reden voor het niet of met sterke vertraging realiseren van grote infrastructuurprojecten zijn de beperkte overheidsmiddelen. In West-Vlaanderen is het aangewezen om prioriteit te geven aan de verbeterde ontsluiting van Zeebrugge. De provincie en de havenautoriteiten moeten hun inspanningen verderzetten om de aandacht van de hogere bevoegde overheidsinstanties te behouden en hen aanmoedigen om het probleem hoog op de investeringsagenda te plaatsen.

Net zoals de geplande PPS-structuur voor de toegangsweg AX, kunnen er ook mogelijkheden bestaan om andere infrastructuurprojecten (bijvoorbeeld ombouw N49, de eventuele realisatie van Seine-Schelde-West) op een alternatieve manier te financieren en zo versneld uit te voeren.



Tabel 10

## Extended Gateway en infrastructuur

Extended Gateway en infrastructuur	
Doel van de maatregel	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Transport- en maatschappelijke kosten verminderen door de ontwikkeling van efficiënte multimodale infrastructuur</li> <li>› Vrachtbundeling</li> <li>› 24/7 cargocontrole</li> </ul>
Aanpak (speerpuntrajecten)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Wegwerken infrastructurele missing links en verbetering van de multimodale toegang tot de maritieme gateways</li> <li>2 Optimaal gebruik van de aanwezige transportinfrastructuur</li> <li>3 Ontwikkelen van ICT-applicaties</li> <li>3 Uitbouw van de logistieke clusters</li> </ol>
Belangrijke acties	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Oprichting werkgroep verduurzaming goederenstromen, mobiliteit en multimodaal vervoer</li> <li>› Aanmoedigen van de Vlaamse en federale overheid om bepaalde infrastructuurinvesteringen prioriteit te geven, ook buiten de provincie</li> <li>› Oplossen van de in fase 1 geïdentificeerde knelpunten in de transportinfrastructuur. De realisatie van de multimodale ontsluiting van de maritieme gateways is prioritair: <ul style="list-style-type: none"> <li>› versnelde realisatie van de AX</li> <li>› ombouw van de N49</li> <li>› verdere uitbouw van de estuaire vaart</li> <li>› onderzoek vanuit een bedrijfseconomisch standpunt de impact van Seine-Schelde-West</li> <li>› onderzoek de economische impact met betrekking tot de ontwikkeling van een intermodale terminal te Roeselare</li> <li>› onderzoek de economische haalbaarheid van de havenspoorlijn Antwerpen-Gent-Zeebrugge</li> </ul> </li> <li>› Onderzoek de mogelijkheden van publiek-private samenwerking om infrastructuurprojecten sneller te kunnen realiseren</li> <li>› Werk mee aan een performant ICT-netwerk dat gelinkt is tussen de applicaties in de havens en de ICT-systemen in het achterland</li> <li>› In het kader van de Extended Gateway moet ingezet worden op de verdere ontwikkeling en bundeling van logistieke activiteiten in de geïdentificeerde logistieke clusters</li> <li>› Stimuleer de mogelijkheden van vrachtbundeling in de logistieke clusters</li> <li>› Positieve discriminatie: geef in de West-Vlaamse gateways voorrang aan de afhandeling van goederen afkomstig van West-Vlaamse inland hubs</li> </ul>
Benchmark	Tegen 2025 zal het aandeel van de binnenvaart 20% en van het spoor 30% zijn in de modal split van de haven van Zeebrugge

BRON: Logistieke Poort West-Vlaanderen, verwerking WES.



## 5/ Kennis en innovatie

Momenteel wordt er in West-Vlaanderen nog weinig aandacht besteed aan kennisclustering en innovatie rond logistieke processen. De formele en intuïtieve logistieke kennis die per bedrijf aanwezig is, wordt niet gedeeld. Nochtans zal het verzamelen van kennis rond logistieke processen bijdragen tot een versterkt West-Vlaams industrieel weefsel. Het overgrote aandeel van de kennis waarover een bedrijf beschikt, heeft immers direct te maken met de logistieke functie of is ervan afgeleid.

Door het ontwikkelen van specifieke **kennis en innovatie** (K&I) centra over logistiek per industriële specialisatie (agro, metaal, kunststoffen en textiel) zullen de West-Vlaamse bedrijven hun concurrentiepositie verstevigen, meer innoveren en kunnen ze een hogere toegevoegde waarde creëren. Ze versterken hierdoor hun band met de provincie waardoor het risico van delocatie vermindert.

De provincie moet faciliterend optreden om de knowhow van logistieke internationale dienstverleners, de industrie en kennisinstellingen aan te trekken. Door samenwerking en kennisdeling rond logistiek per industriële specialisatie kunnen de K&I-centra de opgebouwde kennis doorvertalen in praktijkgerichte oplossingen zodat er verbeterde logistieke processen en concepten tot stand komen.

Ook de onderwijsinstellingen en het Laagdrempelig Expertise- en Dienstverleningscentrum 'LED Logistieke Innovatie en Kenniscirculatie' kunnen de verzamelde kennis gebruiken om meer praktijkgerichte opleidingen op maat van de industrie aan te bieden.

Binnen de doelstellingen van de K&I-centra past ook het in kaart brengen van de juiste omvang van de West-Vlaamse productielogistiek. Door het uitvoeren van een benchmarking met andere industriële regio's in Europa is het mogelijk om de kracht van de West-Vlaamse productielogistiek te meten en waar nodig verbetertrajecten te identificeren die de competitiviteit van het West-Vlaamse industriële weefsel een boost kunnen geven.



Tabel 11

Kennis en innovatie

Kennis en innovatie	
Doel van de maatregel	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Verankeren van het West-Vlaamse industriële weefsel</li> <li>› Hogere toegevoegde waardecreatie in zowel de TDL-sector als in de be- en verwerkende nijverheid</li> </ul>
Aanpak (speerpuntrajecten)	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 Ontwikkeling van West-Vlaamse kennisclusters</li> </ul>
Belangrijke acties	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Oprichten van kennis en innovatiecentra over logistiek per industriële cluster (metaal, agrovoeding en textiel)</li> <li>› Vertalen van de opgebouwde kennis naar praktijkoplossingen en naar opleidingen</li> <li>› Benchmarking rond productielogistiek</li> <li>› Eenvormigheid creëren in de beschikbare subsidiekanalen voor onderzoek en ontwikkeling op federaal, Vlaams en provinciaal niveau</li> </ul>
Benchmark	Vanaf 2015 bedraagt in West-Vlaanderen de jaarlijkse groeivoet van de toegevoegde waarde 5% in de be- en verwerkende nijverheid en 7% in de TDL-sector

BRON: Logistieke Poort West-Vlaanderen, verwerking WES.

# Besluit

West-Vlaanderen neemt in het Europese logistieke gebeuren een belangrijke plaats in. Die positie dankt de provincie aan zijn centrale ligging, de dichte en multimodale transportinfrastructuur en zijn goed opgeleide en productieve werknemers.

Om de logistieke potentie van West-Vlaanderen te valoriseren, werd de studie Logistieke Poort West-Vlaanderen uitgevoerd en werden een strategie en actieplan opgesteld.

In een eerste fase van deze studie werden een aantal logistieke clusters geïdentificeerd.

In het noorden van de provincie, in de gatewaycluster, is er een specialisatie in transport, distributie en logistiek. Hier zijn voornamelijk grootschalige distributieactiviteiten terug te vinden, zoals Europese DistributieCentra (EDC) en Bulk DistributieCentra (BDC). Runner-up Veurne kan zich ontwikkelen als een satelliet van de gatewaycluster en een poort vormen op West-Europa. Samen vormen ze de cluster 'transport, distributie en logistiek', of kortweg de 'TDL-cluster'.

De twee hotspots en de runner-up in het zuiden van de provincie West-Vlaanderen hebben een industrieel karakter. De cluster rond Roeselare (centrum) specialiseert zich in agrovoeding, metaal en kunststoffen. De cluster rond Kortrijk (zuid) focust op de productie van textiel en metaal. De runner-up in de Leiecorridor richt zich op textiel en kunststoffen.

In fase twee werd de provincie West-Vlaanderen gebenchmarkt met een aantal vergelijkbare buitenlandse logistieke toplocaties. Hierbij ging de aandacht naar de kwaliteit van de locatie en het logistieke beleid.

Uit de benchmark blijkt dat West-Vlaanderen een middenmoter is inzake logistiek, zeker in vergelijking met Nord - Pas de Calais, maar wel een relatief aantrekkelijk kostenplaatje heeft. Het logistieke beleid is eerder passief met een sterke focus op de poorten. Logistieke ontwikkelingen en potenties in het achterland worden onvoldoende meegenomen.

Aan de hand van een confrontatie van de huidige met de potentiële situatie werden in de voorlaatste fase een logistieke missie en visie geformuleerd om het logistieke potentieel in West-Vlaanderen waar te maken.

De mission statement is tweeledig. Enerzijds kiest de provincie ervoor om een topregio te zijn op het gebied van industriële logistiek zodat de concurrentiële positie van de West-Vlaamse productiebedrijven continu verbetert. Anderzijds



beoogt West-Vlaanderen de gateways uit te bouwen tot efficiënte draaischijven in de logistieke ketens van de verladers. De provincie realiseert deze missie via het Logistiek Platform West-Poort.

In een laatste fase wordt een actieplan voorgesteld om logistiek uit te bouwen tot een strategische sector in West-Vlaanderen.

Dit actieplan omhelst vijf domeinen: infrastructuur, ruimte, marktorganisatie, marketing, acquisitie en awareness en kennis en innovatie.

Naargelang het provinciale ambitieniveau werden er drie mogelijke scenario's geïdentificeerd voor de verdere ontwikkeling van de West-Vlaamse logistieke sector.

Het baselinescenario zet het huidige beleid voort en zal niet volstaan om de ambitie logistieke en industriële activiteiten te verankeren en uit te breiden. Het uitbestedingsscenario schept daarentegen randvoorwaarden voor verdere logistieke ontwikkelingen. Bij het verankeringscenario geldt het uitbestedingscenario als vertrekpunt, maar er wordt daarnaast bijzondere aandacht besteed aan kennis en innovatie. ■

In de reeks 'FACETTEN VAN WEST-VLAANDEREN' verschenen reeds:

(Prijs: btw inbegrepen, exclusief portkosten)

1. R. Simoen en O. Vanneste, De uitbouw van de haven van Zeebrugge, 1972, 48 blz. (uitgeput).
2. C. Vermeersch, Het rekreatief buitenverblijf, inplantings- en aanlegmogelijkheden, 1973, 100 blz., 3,07 euro.
3. S. Beernaert, De waterverontreiniging in het IJzerbekken, 1973, 124 blz., 3,92 euro.
4. Distributiebedrijven en handelscentra in West-Vlaanderen, 1974, 68 blz., 2,28 euro.
5. S. Beernaert, De waterverontreiniging van de binnenwaters van Midden- en Oostkust, 1974, 105 blz., 3,74 euro.
6. N. Vanhove, Vakantiespreiding, 1975, 56 blz., 2,55 euro.
7. S. Beernaert, De waterverontreiniging in het hydrografisch bekken van de Leie en de Schelde, 1975, 88 blz., 3,74 euro.
8. De Haven van Brugge-Zeebrugge na de chunnel, 1975, 80 blz., 3,74 euro.
9. P. Boerjan, De toeristische statistiek in België, 1976, 84 blz., 3,74 euro.
10. S. Beernaert e.a., Waterbeleid in West-Vlaanderen, 1976, 64 blz., 3,07 euro.
11. J. Theys, Evolutie van de werkloosheid in West-Vlaanderen, 1977, 104 blz., 4,39 euro.
12. S. Beernaert, De algemene waterbevoorrading van West-Vlaanderen in 1980 en 1985, 1978, 40 blz., 2,03 euro.
13. Prognose van de bevolking en actieve bevolking in West-Vlaanderen, 1975-85, 1979, 48 blz., 2,60 euro.
14. P. Boerjan, De ontwikkeling van het vakantiedrag van de Belgische bevolking, 1967-76, 124 blz., 6,32 euro.
15. J. Theys, Prognose van het aantal gezinnen en raming van de huisvestingsbehoeften in West-Vlaanderen, 1980-85, 60 blz., 3,20 euro.
16. Terreinbehoeften voor Teverkstelling, Toerisme en Recreatie in West-Vlaanderen, 1979, 80 blz., 4,12 euro.
17. Milieuzorg in West-Vlaanderen, 1975-85, 1979, 76 blz., 3,94 euro.
18. Infrastrukturele behoeften, 1981-85, 1979, 80 blz., 4,12 euro.
19. Structuuranalyse van de textielnijverheid in West-Vlaanderen, 1980, 140 blz., 7,06 euro.
20. Zeebruggen en de maritimisering van zijn achterland, 1981, 120 blz., 6,15 euro.
21. Stuctuuranalyse van de metaalnijverheid in West-Vlaanderen, 1982, 156 blz., 7,78 euro.
22. Structuuranalyse van de voedingsnijverheid in West-Vlaanderen, 1983, 120 blz., 6,15 euro.
23. Onderzoek naar de mogelijkheden tot inbreiding in vijf Westvlaamse gemeenten, 1983, 104 blz., 5,23 euro.
24. Vakantie van de Belgen in 1982, 1984, 192 blz., 9,44 euro.
25. Financiële analyse van de Westvlaamse industriële ondernemingen, 1984, 56 blz., 3,07 euro.
26. Studie ter voorbereiding van een geïntegreerde actie voor de Westhoek, 1986, 116 blz., 6,94 euro.
27. Marktstrategie voor de Britse toeristische markt, 1986, 176 blz., 14,87 euro.
28. Huisvestingsbehoeften in West-Vlaanderen, 1985-95, 1987, 76 blz., 4,34 euro.
29. Het Kanaal Zeebrugge-Merendree; sociaal-economische verantwoording in milieu-effectrapportering, 1987, 112 blz., 6,20 euro.



30. Masterplan ter renovatie van de haven van Oostende, 1988, 36 blz., 2,35 euro.
31. Een vernieuwd toeristisch aanbodbeleid van West-Vlaanderen, 1988, 32 blz., 2,11 euro.
32. Ready for the tunnel, 1988, 36 blz., 3,82 euro.
33. Hoevetoerisme in de Westhoek, 1989, 88 blz., 5,67 euro.
34. Telecommunicatie morgen: telematicadiensten en ISDN-netwerk, 1990, 28 blz., 2,10 euro.
35. Strategisch marketingplan voor het toerisme te Knokke-Heist, een toeristisch beleidsactieplan, 1991, 32 blz., 2,35 euro.
36. Het vakantie- en korte-vakantiedrag van de Belgen in de periode 1982-88, 1991, 44 blz., 3,37 euro.
37. De economische betekenis van het toerisme te Brugge, 1992, 92 blz., 6,45 euro.
38. Mogelijkheden van het riviertoeerisme in West-Vlaanderen, 1993, 72 blz., 4,21 euro.
39. Het vakantie- en korte-vakantiedrag van de Belgen in de periode 1982-1991, 1994, 32 blz., 4,96 euro.
40. Bedrijventerreinen in West-Vlaanderen, Aanbod en vraag, 1994, 52 blz., 13,63 euro.
41. West-Vlaanderen in cijfers, 1995, 118 blz., 19,58 euro.
42. Het internationaal toeristisch marketingplan voor België, 1996, 84 blz., 19,58 euro.
43. Evolutie van de productie en verwerking van huishoudelijk afval in de provincie West-Vlaanderen, 1997, 94 blz., 21,07 euro.
44. Socio-economische profielen van de arrondissementen in West-Vlaanderen, 1998, 148 blz., 22,31 euro.
45. Bezetting van de bedrijventerreinen in West-Vlaanderen, 1998, 322 blz., 36,94 euro.
46. Het logiesaanbod aan de Kust, 1998, 56 blz., 14,63 euro.
47. Mestproblematiek in de provincie West-Vlaanderen, 73 blz., 18,59 euro.
48. Behoeftenanalyse hoger onderwijs in West-Vlaanderen, 40 blz., 12,39 euro.
49. Bevolking en gezinnen in West-Vlaanderen, 2000-2010, 1999, 44 blz., 12,39 euro.
50. De integratie van moeilijk plaatsbare groepen op de arbeidsmarkt in West-Vlaanderen, 2002, 65 blz., 15,00 euro.
51. Evaluatiemethode voor centrumbeheer, 2003, 75 blz., 20,00 euro.
52. Strategisch plan voor de haven Brugge-Zeebrugge, 2005, 64 blz., 20,00 euro.
53. Migratiemotieven van West-Vlaamse jongeren, 68 blz., 20,00 euro.
54. Duurzame kwaliteit voor bedrijventerreinen, 64 blz., 25,00 euro.
55. Koopstromen in kaart, 102 blz., 25,00 euro.



Deze publicatie onderzoekt hoe West-Vlaanderen zich verder kan uitbouwen om logistieke activiteiten in de provincie te verankeren en uit te breiden. Hiervoor is de actuele situatie van de West-Vlaamse logistieke markt geïnventariseerd en is een benchmarking uitgevoerd met andere vergelijkbare Europese regio's. Vervolgens zijn de kansrijke clusters voor logistiek geïdentificeerd, de logistieke missie en visies van de provincie weergegeven en is een concreet actieplan opgemaakt om logistiek uit te bouwen tot een strategische sector in West-Vlaanderen.