



# FLANDERS LOGISTICS, SAMEN SLIM EN STERK

Een introductie





Vlaanderen in Actie - FLANDERS LOGISTICS, SAMEN SLIM EN STERK

## Woord Vooraf

Vlaanderen, slimme draaischijf van Europa is één van de doorbraken in Vlaanderen in Actie. De **centrale ligging van Vlaanderen** blijft een **troef** die we optimaal moeten benutten. Vlaanderen is ideaal gelegen om snel en efficiënt een groot deel van de Europese consumenten te bereiken. Wil Vlaanderen tegen 2020 deze positie behouden of zelfs verstevigen, dan moet er toekomstgericht geïnvesteerd worden.

1

Voor de bedrijven is het belangrijk dat de goederen voor hun productie en het eindproduct vlot op hun bestemming geraken. De consumenten willen vlot en bijna op elk moment van de dag een specifiek product kunnen kopen of laten leveren aan huis. Die goederen moeten daarom vlot in de winkel en distributiepunten geraken. Daarvoor is logistiek nodig.

**Flanders Logistics** bouwt op vier logistieke pijlers, elk met een eigen specificiteit: Flanders Land Logistics voor landlogistiek en proceslogistiek, Flanders Inland Shipping Network voor de binnenvaart, Flanders Port Area voor onze vier Vlaamse zeehavens, Flanders Air Transport Network voor de luchtvaartinitiatieven.

We moeten op een **duurzame manier investeren** in de ontwikkeling van innovatieve en logistieke concepten en inzetten op slimme logistiek. Slimme logistiek heeft te maken met technologie, permanente innovatie, het toepassen van kennis en inzicht, het durven samenwerken.

Elke ondernemer kan mee vorm en inhoud geven aan de verschillende acties van Flanders Logistics. Een **gezamenlijke inspanning** is de meest logische weg naar duurzaamheid. Daarom doe ik een beroep op u. De oplossingen die we samen vinden zijn krachtiger. En alleen samen kunnen we een goed resultaat behalen.

Onze logistieke ambitie staat neergeschreven in het pact 2020, hét Vlaamse toekomstplan dat Vlaanderen in 2020 bij de vijf best presterende regio's van Europa dient te brengen.

Samen zijn we slim en sterk genoeg om tegen 2020 bij de Europese top te horen.

Hilde Crevits

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Juli 2010



## Inhoud

<b>Woord Vooraf .....</b>	<b>1</b>
<b>Over Flanders logistics .....</b>	<b>3</b>
<b>1. Economisch belang van de logistiek .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Doelstellingen Flanders Logistics .....</b>	<b>4</b>
<b>3. Structuur Flanders Logistics .....</b>	<b>4</b>
<b>Een koepel, vier pijlers .....</b>	<b>5</b>
<b>Vier pijlers .....</b>	<b>7</b>
<b>1. Flanders Land Logistics .....</b>	<b>7</b>
1. De logistieke keten optimaliseren.....	7
2. De fijnmazige distributie verbeteren .....	8
3. Groene logistiek / retourlogistiek.....	9
4. Toegevoegde waarde logistiek .....	9
<b>2. Flanders Port Area .....</b>	<b>11</b>
1. Het maatschappelijk draagvlak voor de Vlaamse havens verstevigen.....	11
2. De Vlaamse havens verankeren in logistieke netwerken.....	11
3. De concurrentiepositie van de Vlaamse havens versterken .....	12
<b>3. Flanders Inland Shipping Network .....</b>	<b>13</b>
1. De binnenvaart opwaarderen .....	13
2. De samenwerking met de havens verbeteren .....	13
3. Innovatie stimuleren .....	13
4. De kleinere waterwegen optimaal gebruiken.....	14
5. Een grotere instroom van opgeleide werknemers creëren.....	14
6. De communicatie en het imago van de binnenvaart verbeteren.....	14
<b>4. Flanders Air Transport Network .....</b>	<b>15</b>
<b>Besluit.....</b>	<b>16</b>
<b>Colofon .....</b>	<b>17</b>



## Over Flanders logistics

De logistieke sector is een van de sterkst groeiende sectoren in Vlaanderen. Vlaanderen is ook een Europese topspeler in de logistiek. Maar die situatie mogen we niet als definitief verworven beschouwen. Om onze logistieke koppositie te behouden en zelfs te versterken, is Flanders Logistics opgericht.

### 1. Economisch belang van de logistiek

3

**De klassieke logistieke sector is goed voor meer dan 5% van het Belgisch bruto binnenlands product. Als we ook de logistieke activiteiten buiten de sector van het vrachtvervoer mee opnemen, is die toegevoegde waarde nog een stuk groter.**

Logistiek wordt in de klassieke betekenis meestal als volgt gedefinieerd:

- vrachtvervoer (via de verschillende vervoerssectoren: spoorwegvervoer, wegvervoer, pijpleidingen, zee- en kustvaart, binnenvaart, luchtvaart),
- de aanverwante logistieke activiteiten: vrachtbehandeling, opslag, ondersteuning, expeditie, agentuur, postdiensten.

In de brede zin omvat de logistieke sector ook de logistieke activiteiten van andere bedrijfstakken dan het vrachtvervoer:

- externe logistiek (bijvoorbeeld de Europese distributiecentra van handelsbedrijven die onder het moederbedrijf geassocieerd staan),
- 'in house' vrachtvervoer en goederenbehandeling.

#### Enkele cijfers (bron: NBB en INR 2006):

**9.000 ondernemingen.** In 2006 telde het vrachtvervoer 8.775 ondernemingen waarvan nagenoeg 8.200 kmo's. Bijna 70 % van die ondernemingen bestond uit vervoersondernemingen; iets meer dan 30 % bestond uit aanverwante logistieke ondernemingen. De directe investeringen bedroegen 2 miljard euro voor de vervoerssector en 1,2 miljard euro voor de aanverwante logistieke sectoren.

**5 tot 8 % van het Belgisch bruto binnenlands product.** In 2006 bedroeg de directe toegevoegde waarde van de klassieke logistieke sector 4,4 miljard euro voor de vervoerssectoren en 5,4 miljard euro voor de aanverwante logistieke sectoren. De indirecte toegevoegde waarde liep op tot respectievelijk 2,3 en 4 miljard euro. In totaal vormt de toegevoegde waarde van de logistieke sector 5 % van het Belgisch bruto binnenlands product.

Nemen we de logistieke sector in de brede zin, dan genereert die een toegevoegde waarde van 25,1 miljard euro. Dat stemt overeen met 7,9 % van het Belgisch bruto binnenlands product .

**5 tot 8 % van de werkgelegenheid.** De directe werkgelegenheid van de klassieke logistieke sector bedroeg in 2006 58.717 VTE voor de vervoerssectoren en 74.613 VTE voor de aanverwante logistieke sectoren. De indirecte werkgelegenheid liep op tot respectievelijk 25.016 en 46.002 VTE. In totaal staat de klassieke logistieke sector in voor 5,3 % van de Belgische binnenlandse werkgelegenheid. Nemen we de logistieke sector in de brede zin, dan genereert die een werkgelegenheid van 309.500 VTE: 8 % van de Belgische binnenlandse werkgelegenheid.



**Nog belangrijker in Vlaanderen.** Ongeveer twee derde van de werkgelegenheid in de logistieke sector situeert zich in Vlaanderen (210.000 VTE). De toegevoegde waarde van de Vlaamse logistieke sector bedraagt 9,2 % van het Vlaams bruto binnenlands product.

## 2. Doelstellingen Flanders Logistics

**Vlaanderen wil tegen 2020 de beste Europese regio zijn op het vlak van slimme en duurzame logistiek. Die ambitie is een kernpunt van Vlaanderen in Actie, het sociaaleconomisch impulsprogramma van de Vlaamse Regering.**

Goederenvervoer en logistiek zijn nauw verweven. Om een logistieke topregio te worden, moeten we in Vlaanderen een intelligent, duurzaam, multimodaal en geïntegreerd transportsysteem tot stand brengen. Bovendien moeten goederenverplaatsingen in 2020 zoveel mogelijk gebeuren met de meest duurzame modus voor het gewenste traject en met de laagste totale logistieke kost worden gerealiseerd.

Logistieke goederenstromen moeten worden gebundeld waar mogelijk. Een doordachte, planmatige aanpak zal ervoor zorgen dat ruimte en tijd optimaal worden gebruikt en dat de impact van mobiliteit en logistiek minimaal is voor de omwonenden.

De logistieke sector moet in 2020 een maximum aan toegevoegde waarde creëren en mag zich niet tot transportactiviteiten beperken. Elke geïnteresseerde moet een kwaliteitsvolle en uitdagende functie vinden in de logistieke sector. De perceptie van logistiek bij de brede bevolking moet geactualiseerd en correct zijn. Studiekeziers moeten de mogelijkheden en opportuniteit van de logistieke arbeidsmarkt inzien, waardoor de instroom naar logistieke opleidingen gegarandeerd is.

## 3. Structuur Flanders Logistics

**Om de uitdagingen die van Vlaanderen een sterke regio moeten maken te realiseren, is een structuur nodig waarbinnen samen kan gebouwd worden aan de toekomst.**

In die structuur wordt bijzondere aandacht besteed aan het op elkaar afstemmen van initiatieven: initiatieven die genomen zijn door de private sector, maar ook initiatieven die de overheden in Vlaanderen binnen het kader van Vlaanderen in Actie samen met de bedrijfswereld, de wetenschappelijke wereld en de universitaire wereld hebben ontwikkeld. Zo wordt versnippering vermeden en worden toch de eigen sterktes uitgespeeld. Samen zetten we onze schouders onder een echt Vlaanderen in Actie.

De structuur van Flanders Logistics is gebouwd op vier logistieke pijlers:

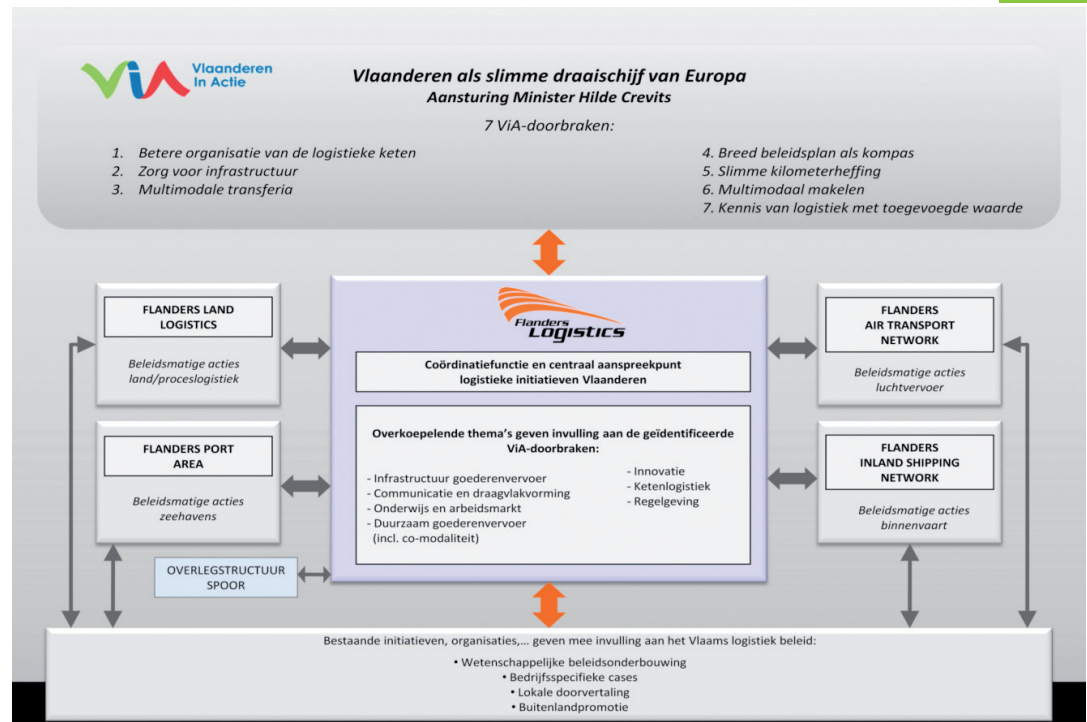
- Flanders Land Logistics                      FLL
- Flanders Port Area                              FPA
- Flanders Air Transport Network              FAN
- Flanders Inland Shipping Network          FISN



## Een koepel, vier pijlers

De partners binnen de vier pijlers ontwikkelen elk op hun gebied acties om een duurzame logistiek te bevorderen. Dat neemt niet weg dat er ook veel raakvlakken zijn tussen die pijlers en de acties die eronder worden gebundeld. De overkoepelende structuur van Flanders Logistics stemt de bestaande en nieuwe initiatieven op elkaar af om overlappingsen te vermijden en synergie te creëren.

5



In de koepelstructuur worden een aantal strategische acties gecoördineerd en acties van de onderliggende pijlers gefaciliteerd. Er wordt ook afstemming nagestreefd met alle andere bestaande initiatieven inzake logistiek in Vlaanderen, zodat projecten en acties elkaar maximaal kunnen versterken en kennis kan worden uitgewisseld.

### Gemeenschappelijke acties

**Draagvlak vergroten.** Logistiek en goederenvervoer hebben nog al te vaak een negatieve connotatie. Flanders Logistics wil het draagvlak voor logistiek verhogen via gerichte communicatie door:

- de bevolking een helder inzicht te geven in alle aspecten van de logistieke keten en in het belang van logistiek voor de welvaart van Vlaanderen,
- duidelijk te maken dat logistiek naar duurzame, economische en vernieuwende oplossingen streeft die de druk op de mobiliteit, het milieu en de leefkwaliteit verbeteren.

**Jongeren laten kennismaken met logistiek.** In 2008-2009 lanceerde Flanders Logistics een reeks acties naar jongeren rond logistiek, onderwijs en arbeidsmarkt. Ze gaven de jongeren een beter inzicht in de logistieke

processen, de bestaande opleidingen en de kansen op de arbeidsmarkt. De acties wierpen vruchten af en worden samen met alle belangstellenden verder uitgebouwd.

**Kennisoverdracht door logistieke consulenten.** De acties en pilotprojecten die de voorbije jaren onder de koepel van Flanders Logistics werden opgezet, hebben een schat aan informatie en goede praktijken opgeleverd. Flanders Logistics wil die kennis nu breder verspreiden binnen de volledige logistieke sector. Daarom wordt gedacht aan het aanstellen van logistieke consulenten. Die kunnen dan bij de bedrijven langsgaan om de logistieke stromen en processen onder de loep te nemen en verbeteringsadvies te geven.





## Vier pijlers

### 1. Flanders Land Logistics

De finaliteit van Flanders Land Logistics bestaat erin beleidsmatige acties en projecten uit te werken op het vlak van landlogistiek en proceslogistiek. Alle acties worden ingevuld vanuit een duurzaam perspectief, met evenwicht tussen economische, ecologische en maatschappelijke objectieven. Een combinatie van academisch onderzoek enerzijds en zeer concrete pilootprojecten anderzijds toetsen de haalbaarheid van mogelijke optimalisaties.

7

**Oplossingen aanreiken.** Met de betrokken partijen worden doelgericht knelpunten geïdentificeerd op het vlak van landlogistiek/proceslogistiek. Duurzame oplossingen worden getest in pilootprojecten. Nauwe afstemming met alle betrokken partijen en het in kaart brengen van zowel maatschappelijke als economische effecten staan hierbij centraal. Aan de doelstellingen van Flanders Land Logistics worden indicatoren gekoppeld op basis van zogenaamde duurzaamheidsindicatoren. Dit houdt in dat er per thema, economische (profit), sociale (people) en milieu (planet)-indicatoren worden geselecteerd. Deze drie p's (en de bijhorende indicatoren) vormen de basis waarop elk project moet getoetst worden en vinden aansluiting bij de ViA-doelstellingen en indicatoren.

**Meerwaarde creëren.** Een manier om de logistieke sector in Vlaanderen te verankeren, is om een hogere toegevoegde waarde te scheppen in de logistieke keten. Dat kan met productverbeterende diensten die niet bij de fabricage zelf worden uitgevoerd, maar later in de logistieke keten (en dus dichterbij de eindklant). Voorbeelden van dergelijke productverbeteringen zijn customization (de aanpassing van het uiteindelijke product aan de eindklant), de assemblage en configuratie van onderdelen, reparaties of het testen van producten.

#### Vier strategische thema's

Voor Flanders Land Logistics zijn vier strategische thema's afgeleid:

- Optimaliseren van de logistieke keten
- Verbeteren van de fijnmazige distributie
- Stimuleren van initiatieven inzake groene logistiek/retour logistiek
- Behouden en aantrekken van logistieke activiteiten met een hoge toegevoegde waarde

#### 1. De logistieke keten optimaliseren

Optimaliseren van de logistieke keten omvat het stroomlijnen van de logistieke keten zodat fysieke en virtuele logistieke stromen aan een aanvaardbare economische, sociale en duurzame prijs met een hoge leveringsbetrouwbaarheid het logistieke proces doorlopen. Daarbij wordt tegemoet gekomen aan de juiste servicevereisten van alle partijen in de logistieke keten. Flanders Logistics heeft de voorbije jaren pilootprojecten gelanceerd om de verschillende schakels van de logistieke keten beter op elkaar af te stemmen zodat transportstromen duurzamer en efficiënter kunnen worden georganiseerd. De resultaten van de pilootprojecten worden nu veralgemeend naar de volledige Vlaamse context en zullen als instrumenten worden ingezet voor de logistieke consumenten.



Het concept van de logistieke consulenten wordt binnen het thema 'optimalisering van de logistieke keten' van Flanders Land Logistics uitgewerkt. Dat omvat het uitwerken van het profiel van de logistieke consulent en ook de instrumenten die de logistiek consulent kan inzetten bij het vervullen van zijn taak. De instrumenten omvatten o.a. best practices inzake multimodaliteit/comodaliteit en groene logistiek, alsook best practices inzake bundeling en samenlading, een ICT-tool om de impact van het verschuiven van goederenstromen in de tijd over de weg te berekenen, SWOT-analyses van samenlading en bundeling, een roadmap groene logistiek,...

## 2. De fijnmazige distributie verbeteren

Verbeteren van de fijnmazige distributie is het efficiënter en/of duurzamer maken van de distributie van goederen, vaak in kleine versnipperde hoeveelheden tot bij de eindgebruiker, vaak in stedelijke omgeving (het zgn. 'fijnmazig netwerk'). Dat kan rechtstreeks, via tussenpersonen of via andere, automatische concepten (bv. afleverboxen) met een hogere betrouwbaarheid en de juiste service vereisten. De last mile is het laatste deel van een business-to-consumer afleverservice van een pakket tot bij de ontvanger, die de goederen aanneemt, thuis of in een ophaalpunt.

De 'last mile' in de logistieke keten, de distributie van goederen tot bij de eindgebruiker, kan efficiënter en duurzamer. Zo kan het nuttig zijn om in steden te laden en te lossen buiten de geldende venstertijden - op voorwaarde dat de geluidshinder beperkt wordt. Flanders Land Logistics werkt in dit kader het 'Piek-project' uit, samen met steden en distributeurs. Andere mogelijkheden voor optimalisering van de fijnmazige distributie zijn de bundeling van goederenstromen, het gebruik van rivieren en kanalen voor de stedelijke bevoorrading, of de uitbreiding van fietskoeriersystemen.

Ook het oprichten van consolidatiecentra kan de distributie in stedelijke centra duurzamer en efficiënter maken.

In het kader van Flanders Land Logistics zal de vertaalbaarheid van zogenaamde kleinschalige consolidatiecentra naar de Vlaamse context worden nagegaan. Dat zijn lokale distributiecentra waar verschillende leveranciers hun goederen afleveren, die vervolgens door de bedrijven in de buurt worden afgehaald.

Voorts zal worden nagegaan of het nuttig is om in bepaalde stedelijke omgevingen milieuzones in te voeren waar op bepaalde tijdstippen alleen minder vervuilende voertuigen worden toegelaten.

Ook de haalbaarheid van andere innovatieve en duurzame concepten inzake fijnmazige distributie wordt in kaart gebracht, waaronder elektrisch aangedreven transportwagentjes om de binnenstad te bevoorraden, drop-off kiosken,...

## 3. Groene logistiek / retourlogistiek

Groene logistiek houdt in dat er binnen een logistieke keten of logistiek proces gebruik kan gemaakt worden van milieuvriendelijke(re) processen en technieken. Het dalen van het aantal tonkilometers, het meer gebruik maken van alternatieve vervoersmiddelen en het bundelen van goederen-



stromen zouden hiervan het gevolg kunnen zijn. Groene logistiek geldt niet enkel voor logistiek in de enge zin, ook bij manufacturing (brede zin) kan al rekening gehouden worden met de productie van goederen om deze op een zo milieuvriendelijke manier door de logistieke keten te kunnen sturen. Dat is het zogenaamde 'design for logistics'.

Het gebruik van milieubesparende processen en technieken wordt steeds belangrijker in de logistiek. Vaak kunnen ingrepen bij het begin van de productie ertoe leiden dat het product tijdens het doorlopen van de verdere logistieke keten minder vervuult.

Andere belangrijke evoluties die de duurzaamheid van een product kunnen verhogen en de milieuschade kunnen beperken, zijn:

- Reverse logistiek (de recuperatie van een product door de oorspronkelijke afzender, zodat er minder afval ontstaat en het product gedeeltelijk kan worden hergebruikt),
- Waste logistiek (het beheersen van de afvalstromen).

Flanders Land Logistics inventariseert momenteel ook alle technologische ontwikkelingen op het vlak van groene logistiek en onderzoekt ze op hun inzetbaarheid. Het resultaat is een Roadmap Groene Logistiek met beproefde technieken die economische en ecologische voordelen opleveren, en die vervolgens breder kunnen worden verspreid. Flanders Land Logistics brengt voorts manieren in kaart om reverse logistics-stromen te optimaliseren en efficiënter te organiseren.

Momenteel worden best practices op vlak van groene logistiek opgelijst, die als instrument zullen worden gebruikt voor de logistieke consulenten.

Binnen Flanders Land Logistics worden ook de mogelijkheden van een 'virtueel netwerk groene logistiek' in kaart gebracht. Het uitwisselen van kennis, ervaringen en technieken tussen verschillende stakeholders (bedrijven, overheden, kennisinstellingen,...) inzake groene logistiek staat hierin centraal.

Bovendien wordt een competitieconcept uitgewerkt om de best scorende bedrijven op het vlak van groene logistiek een label 'Flanders Logistics groene logistiek' uit te reiken.

#### 4. Toegevoegde waarde logistiek

Toegevoegde waardelogistiek is het scheppen van een hogere toegevoegde waarde in de logistieke keten. Het zijn aanvullende diensten die aan een product worden toegevoegd gedurende het logistieke proces. Voorbeelden zijn labeling, customisatie, kitting, assemblage (her)configuratie, reparatie, testen van producten (kwaliteitscontrole), voorraadbeheer, douanebeheer, orderopname, enz...

Een van de projecten rond toegevoegde waarde logistiek, in het kader van Flanders Land Logistics heeft als doel om het strategisch grondenbeleid voor logistiek in Vlaanderen te vertalen in de organisatie van logistieke hotspotterreinen. Daardoor worden bedrijven met toegevoegde waarde activiteiten (bijvoorbeeld distributiecentra) aangemoedigd om zich in Vlaanderen te vestigen.

Europese distributiecentra genereren immers een hoge toegevoegde waarde en trekken vaak andere activiteiten aan zoals productie, facturering, call centers en zelfs hoofdkantoren van internationale bedrijven. Om die activiteiten in Vlaanderen te behouden en uit te bouwen, is het belangrijk om de cruciale factoren in kaart te brengen die meespelen bij de vestigingsbeslissing van dergelijke distributiecentra.



## 2. Flanders Port Area

**Flanders Port Area is een breed netwerk van en voor de volledige havensector. Het netwerk ijvert voor een verankering van onze havens als duurzame knooppunten in logistieke netwerken.**

Met Flanders Port Area stimuleert de Vlaamse overheid de samenwerking tussen de vier Vlaamse havens: Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge. Terreinen waar gezamenlijke initiatieven een meerwaarde kunnen betekenen, krijgen daarbij prioriteit.

11

Concreet werkt Flanders Port Area rond volgende doelstellingen.

1. Participatie creëren van de volledige havensector aan het Vlaams beleid, relevant voor de havens. Dat kan door de havengebruikers aan te moedigen om inhoudelijke voorstellen te lanceren.
2. Samenwerking stimuleren tussen alle sectoren en belanghebbenden rond bepaalde onderwerpen en projecten. Elke sector heeft immers zijn eigen expertise.

**Drie strategische thema's.** Voor Flanders Port Area zijn volgende strategieën afgeleid:

- Het maatschappelijk draagvlak voor de Vlaamse havens verstevigen
- De Vlaamse havens verankeren in logistieke netwerken
- De concurrentiepositie van de Vlaamse havens versterken

### 1. Het maatschappelijk draagvlak voor de Vlaamse havens verstevigen

Voor de Vlaamse havens geldt nog al te vaak 'onbekend maakt onbemind'. Een negatieve perceptie kan eventueel nog omgebogen worden; onverschilligheid is veel moeilijker aan te pakken. Toch is het belangrijk om hierin op alle niveaus en via verschillende kanalen te blijven investeren. Een steviger maatschappelijk draagvlak voor de Vlaamse havens maakt ook een steviger Vlaams havenbeleid mogelijk.

Om het maatschappelijk draagvlak voor de Vlaamse havens te verstevigen worden volgende initiatieven vooropgesteld:

- op regelmatige basis een Vlaamse Havendag organiseren,
- omwonenden van de havengebieden actiever betrekken bij de havens,
- informatie geven over havens en maritiem transport.

### 2. De Vlaamse havens verankeren in logistieke netwerken

Uit onderzoeken blijkt dat de concurrentie zich niet alleen binnen en tussen havens afspeelt maar ook meer en meer op niveau van volledige logistieke stromen en ketens (zogenaamde supply chains). Het succes van een haven hangt tegenwoordig sterk af van de plaats die een haven als schakel kan verwerven in internationale logistieke ketens. We moeten daarbij waakzaam zijn dat onze havens niet alleen nog doorgeefluiken worden. Het moet de bedoeling zijn om maximale toegevoegde waarde en werkgelegenheid te koppelen aan de goederenstromen die via onze havens verlopen.



De volgende projecten worden uitgewerkt:

- innovatieve logistieke concepten in havens,
- streven naar maximale logistieke toegevoegde waarde,
- uitwisselen van best practices op gebied van duurzaamheid.

### 3. De concurrentiepositie van de Vlaamse havens versterken

De Vlaamse zeehavens zijn de economische poorten van Vlaanderen. De zeehavens en de daar gevestigde bedrijven zijn als directe bron van inkomen en werkgelegenheid voor Vlaanderen van cruciaal belang. Deze werkgelegenheid en toegevoegde waarde mogen echter niet als definitief verworven worden beschouwd. De positie van de Vlaamse zeehavens, en dus ook hun rol in de Vlaamse economie, moet sterk gehouden worden in een omgeving van uiterst scherpe internationale concurrentie.

Daarom worden volgende projecten voorgesteld:

- alle elementen wegwerken die de ontwikkeling van de havens tegenhouden,
- een benchmark van de dienstverlening en regelgeving in onze havens uitvoeren,
- de strategische verkenningsnota 'Zeehavens en maritiem transport - cruciale schakels voor logistiek succes' hernemen en verder uitwerken.



### 3. Flanders Inland Shipping Network

Vlaanderen bezit een fijnmazig netwerk van bevaarbare waterwegen, die alles samen meer dan 1.000 km lang zijn. Daarmee heeft Vlaanderen een extra troef in handen om tot een logistieke draaischijf uit te groeien.

Vervoer over water biedt een aantal voordelen. Het is een milieuvriendelijke manier van transport, de binnenvaart beschikt nog over capaciteit. Een pak goederen die over weg worden vervoerd, zouden dus via de binnenvaart kunnen getransporteerd worden.

13

**FISN.** Om het vervoer over water te stimuleren, werd in 2007 het Flanders Inland Shipping Network (FISN) opgericht. Dat netwerk brengt regelmatig alle actoren samen die betrokken zijn bij de Vlaamse binnenvaart: waterwegbeheerders, havens, binnenschippers, enzovoort.

Doel van het FISN:

- knelpunten in de binnenvaart wegwerken,
- de verschillende actoren beter laten samenwerken,
- een consensus vinden over de te volgen strategieën.

**Zes strategische thema's.** Voor FISN zijn volgende strategieën uitgestippeld waarrond gewerkt wordt:

- de binnenvaart opwaarderen.
- de samenwerking met de havens verbeteren.
- innovatie stimuleren.
- de kleinere waterwegen optimaal gebruiken.
- een grotere instroom van opgeleide werknemers creëren.
- de communicatie en het imago van de binnenvaart verbeteren.

#### 1. De binnenvaart opwaarderen

Als de binnenvaart een fundamenteel onderdeel van de totale logistieke keten wil uitmaken, dan moeten de regisseurs van het transport beter op de hoogte zijn van mogelijkheden van de binnenvaart.

**Transportdeskundigen.** Sinds 2006 werken waterwegbeheerders, Voka en Unizo samen om transportdeskundigen (TRP) in te zetten. Die helpen ondernemingen bij de integratie van de binnenvaart in hun vervoersketen.

#### 2. De samenwerking met de havens verbeteren

Om de binnenvaart ten volle te kunnen uitspelen als volwaardige partner, zijn specifieke voorzieningen nodig in de havens. Daarvoor dienen knelpunten aangepakt te worden.

#### 3. Innovatie stimuleren

De logistieke sector vernieuwt zich constant. Als de binnenvaart zijn marktaandeel wil behouden of uitbreiden, moet de sector bereid zijn mee te innoveren, zowel op vlak van organisatie (nieuwe concepten uitdenken) als van technologie (milieuvorsprong behouden).



**Palletvervoer.** In Vlaanderen worden heel wat goederen op pallet vervoerd, en bijna allemaal via de weg. Omdat het vaak over grote volumes en lange afstanden gaat, zou de binnenvaart hier een rol kunnen spelen. Proeven toonden aan dat vervoer en overslag technisch haalbaar zijn en dat de privésector open staat voor het inzetten van binnenschepen.

**Alleenvarende bakken.** Het Steunpunt Goederenstromen werkte een innovatief bakkenconcept uit van alleen varende en combineerbare bakken. Momenteel onderzoekt het Steunpunt nog of het nieuwe concept rendabel is en kan concurreren met andere transportmiddelen.

#### 4. De kleinere waterwegen optimaal gebruiken

Vlaanderen heeft heel wat kleinere waterwegen waarop schepen kunnen varen met een beperkte capaciteit (tot 1000 ton, kleiner dan CEMT-klasse IV). Om het potentieel van de binnenvaart volledig te benutten, moeten ook die kleine waterwegen gebruikt worden.

**Kleine schepen moderniseren.** Om de kleine waterwegen ten volle te kunnen benutten, zijn er voldoende kleine schepen nodig. Schepen tot 1000 ton die zich willen moderniseren, kunnen daarom steun aanvragen.

#### 5. Een grotere instroom van opgeleide werknemers creëren

De binnenvaart kampt met een nijpend tekort aan geschoold personeel. Het beroep is tot op vandaag onvoldoende bekend, de instroom is dus relatief klein, en er is een vrij snelle uitstroom van opgeleide werknemers.

**Oefenen met Lena.** Via de binnenvaartsimulator Lena kunnen studenten hun nautische kennis testen met verschillende types schepen op verschillende plaatsen. Het proces voor de erkenning van de vaaruren op de simulator is opgestart, en momenteel wordt Lena ook uitgebreid met radarsimulatoren.

#### 6. De communicatie en het imago van de binnenvaart verbeteren

Ondanks verschillende inspanningen blijkt de binnenvaart nog altijd onvoldoende bekend bij potentiële klanten en kampt de sector met een gebrek aan imago bij het grote publiek. Flanders Inland Shipping Network wil daarom het maatschappelijk draagvlak van de binnenvaart vergroten door gepaste communicatie.

**Infoavonden.** Infoavonden voor potentiële klanten over de mogelijkheden van de binnenvaart bij het organiseren van de logistieke keten worden georganiseerd.





## 4. Flanders Air Transport Network

**De luchtvaart ontwikkelt zich binnen een uitgesproken internationale omgeving. Het Flanders Air Transport Network besteedt daarom veel aandacht aan het verstevigen van de concurrentiepositie van de luchthavens ten opzichte van het buitenland.**

Vlaanderen heeft vier luchthavens: één nationale luchthaven (Brussels Airport) en drie regionale. Die laatste hebben elk een eigen nichemarkt en zijn dus complementair:

- Luchthaven Antwerpen: zakenluchtvaart,
- Luchthaven Oostende - Brugge: vrachtvervoer en chartermaatschappijen,
- Luchthaven Kortrijk-Wevelgem: general aviation.

Nood aan level playing field. Door het internationale karakter van de luchtvaart is vooral de behoefte aan gelijke concurrentievoorwaarden ten opzichte van het buitenland bijzonder groot. Enkele aandachtspunten.

- In hoeverre mag een luchthaven zijn omgeving belasten met lawaaihinder?
- Wanneer krijgt een luchthaven een milieuvergunning?
- Waaraan moet de opleiding van piloten voldoen?
- Wat is het sociaal statuut van personeel, piloten en technici?

**Concurrentiepositie verstevigen.** De strategische doelstelling van het Flanders Air Transport Network is om de concurrentiepositie van Vlaanderen te verstevigen. Het netwerk bracht daarom alle actoren van de luchtvaartsector samen op een Ronde Tafel Luchtvervoer om een lijst van knelpunten op te stellen die prioritair moeten worden aangepakt. Enkele voorgestelde acties:

- Zaventem promoten bij buitenlandse investeerders als uitstekende vestigingsplaats,
- Brucargo omvormen tot één industriële zone en als Authorised Economic Operator (AEO) laten certificeren. Op die manier krijgen de bedrijven in de zone voordelen in het internationale handelsverkeer,
- een centrum oprichten dat toekomstprojecten voor de luchtvaartactiviteit ontwikkelt.

Sommige van de projecten werden al opgestart en zullen verder worden uitgewerkt.

**Innovatie en spin-offs.** Vlaanderen kan op het internationale front een sterke rol spelen in het aanreiken van innovatieve technologieën en concepten. Door dat te doen, creëert Vlaanderen niet alleen industrie die hier lokaal actief is, en een exportproduct, maar ook de mogelijkheid om te linken aan andere technologieën en activiteiten die hier worden ontplooid, waardoor er schaafeffecten en spinn-offs mogelijk zijn.



## Besluit

In de logistieke sector mag de directe en indirecte toegevoegde waarde niet onderschat worden. Zowel de vervoersectoren als de aanverwante sectoren zorgen voor een aanzienlijke werkgelegenheid. Er is nood aan een goed functionerend logistiek beleid dat klantgericht en onderbouwd is om concurrentieel sterk te zijn. Dit beleid dient in te spelen op de huidige en toekomstige noden vanuit een uitgesproken strategische visie.

De structuur en werking van Flanders Logistics geeft hier een evenwichtig antwoord op waarbij elk van de afzonderlijke pijlers (Flanders Land Logistics, FlandersPortArea, Flanders Inland Shipping Network, Flanders Air Transport Network) binnen het ViA- kader actief zijn eigen specifieke doelstellingen formuleert en deze concretiseert met de realisatie van projecten. Hiermee biedt Flanders Logistics een efficiënte en effectieve oplossing voor de specifieke vragen en noden van elk segment in het logistieke verhaal.

Met het event 'Flanders Logistics, samen slim en sterk', wordt een eerste invulling gegeven aan de uitvoering van Flanders Logistics, kaderend binnen 'Slimme draaischijf van Europa'. Door bundeling van kennis en krachten wordt de toekomst van Vlaanderen als logistieke topregio versterkt.

**Zet mee je schouders onder Flanders Logistics.**

[www.flanderslogistics.be](http://www.flanderslogistics.be)

[flanderslogistics@vlaanderen.be](mailto:flanderslogistics@vlaanderen.be)



## Colofon

### Verantwoordelijke uitgever

Ir. Fernand Desmyter  
Secretaris-generaal  
Departement Mobiliteit en Openbare Werken

### Samenstelling

Stafdienst Departement Mobiliteit en Openbare Werken

### Grafische vormgeving

Diensten van het Algemeen Regeringsbeleid  
Communicatie

### Druk

Agentschap voor Facilitair Management  
Facilitaire Diensten  
Digitale drukkerij

### Uitgave

Juli 2010

### Depotnummer

D/2010/3241/280



Vlaamse overheid

