

***Een kwalitatieve analyse van de vestigingsfactoren
voor industriële ondernemingen in de provincie
Limburg***

Jeroen HUYSMANS

promotor :
Prof. dr. Ghislain HOUBEN

co-promotor :
De heer Ivo BREESCH

Have no fear of perfection – you'll never reach it
Salvador DALI

Samenvatting

De locatiebeslissing van industriële ondernemingen is één van de meest strategische beslissingen. Deze, vaak unieke, gebeurtenis heeft implicaties op de lange termijn en zal voor een groot deel mee het wel of niet slagen van het commerciële avontuur bepalen. Het selecteren van een vestigingsplaats voor een industriële onderneming is tevens een erg complex gebeuren en dit omwille van de hoeveelheid aan factoren die van invloed kunnen zijn.

Verloopt dit proces steeds erg rationeel, gebaseerd op objectieve harde factoren zoals ondermeer 'de geografische verkeersontsluiting', 'de kost van arbeid' en 'de nabijheid tot de afzetmarkt', of primeren vandaag de dag de zogenaamde zachte factoren zoals ondermeer 'de leefomgeving', 'subsidies' en 'intangibles'? Op welke wijze komt het locatiebeslissingsproces van een industriële onderneming in een regio tot stand?

Dit is de aanzet voor het onderwerp van deze eindverhandeling met als titel '**Een kwalitatieve analyse van de vestigingsfactoren voor industriële ondernemingen in de provincie Limburg**'. Specifieke aandacht gaat hierbij uit naar de provincie Limburg (België).

Deze eindverhandeling omvat een literatuurstudie en een praktijkgericht onderzoek. De literatuurstudie geeft enerzijds een socio-economische schets van de provincie Limburg, anno 2008, weer. Anderzijds worden 46 mogelijke industriële vestigingsfactoren in negen categorieën besproken: 'kostenfactoren', 'de factor arbeid', 'aanwezige infrastructuur', 'overheidsgerelateerde factoren', 'invloed van drie verschillende groepen stakeholders', 'stedelijkheid', 'conjunctuur', 'intangibles' en 'overige factoren'. De theorie poneert hierbij dat de harde factoren aan belang verliezen ten koste van de zachte factoren.

Op basis van de verschillende industriële vestigingsfactoren uit de literatuurstudie is een interviewvragenlijst opgesteld. Drieëntwintig bevoorrechte getuigen zijn bevraagd omtrent de industriële vestigingsfactoren in de provincie Limburg. De drieëntwintig geïnterviewden zijn afkomstig uit drie verschillende categorieën. De eerste categorie omvat de (semi) overheidsinstellingen, aanbieders van immateriële diensten en vakbondsorganisaties. Categorie twee en drie omvatten de industriële ondernemingen binnen en buiten Limburg.

Uit het praktijkonderzoek kan besloten worden dat het belang van de locatiekeuze voor industriële ondernemingen steeds toeneemt. Ze vestigen zich ook alsmaar meer op basis van weloverwogen factoren en laten zich hierbij uitgebreid adviseren door industriële vastgoedconsultants. Dit leidt tot weloverwogen strategische locatiebeslissingen.

Het onderzoek wijst echter uit dat de harde factoren vandaag de dag primeren boven de zachte factoren. Deze conclusie lijkt de theorie te ontcrachten dat de harde factoren aan belang verliezen ten koste van de zachte factoren. Toch is de nodige voorzichtigheid geboden, aangezien geen historische data beschikbaar zijn om de evolutie in het verschil tussen beide variabelen na te gaan.

Ook kan besloten worden dat de harde factoren een noodzakelijke, doch geen voldoende voorwaarde zijn voor de vestiging van een industriële onderneming in een regio. Het is immers op basis van de harde factoren dat een regio initieel geselecteerd wordt als potentiële industriële vestigingslocatie. Een *conditio sine qua non* voor alle geïnterviewden, betreft 'de ruimte om te ondernemen'. Pas in tweede instantie gaan de zachte factoren meespelen en zullen ze de beslissingemer(s) finaal over de streep trekken.

In het praktijkonderzoek wordt de provincie Limburg doorgelicht in een SWOT-analyse en wordt onderzocht welke haar huidige belangrijkste industriële vestigingsfactoren zijn. De interne troeven en knelpunten, evenals de externe bedreigingen en opportuniteiten, van de provincie als industriële vestigingslocatie worden in deze SWOT-analyse besproken. Deze analyse kan dienen als hulpmiddel bij het uitstippelen van het Limburgs economisch beleid. De drie belangrijkste vestigingsfactoren voor de provincie Limburg zijn haar '*centrale ligging*', '*de relatieve beschikbaarheid van industrieterreinen*' en '*de bereikbaarheid en ontsluiting*'.

De provincie moet trachten haar interne sterkten, zoals ondermeer '*de centrale ligging*' en '*de relatieve beschikbaarheid aan bedrijventerreinen*', zo goed mogelijk te benutten en te vermarkten in binnen- en buitenland. De interne zwakten van de provincie dienen prioritair omgebogen te worden tot positieve punten, dit kan ondermeer gebeuren via de verdere tertiarisering van de Limburgse kenniseconomie en het oprichten van een forum voor ambtenaren en industriëlen.

Tevens dient Limburg de externe opportuniteiten aan te wenden. Het Limburgplan 2006-2009 stelt € 672 miljoen ter beschikking. Dit biedt een unieke gelegenheid om de relatieve Limburgse economische achterstand definitief weg te werken. Ten slotte moet de provincie zich wapenen tegen opkomende en reeds aanwezige externe bedreigingen, zoals de concurrentie uit de lage kostengebieden. Dit kan enkel gebeuren dankzij de optimale benutting, als centraal gelegen waardetoevoegende logistieke poort in een kennisregio. Een '*hogere productiviteit*', '*goede (talen)kennis*', '*korte levertermijnen*' en '*uitstekende service*' moeten ervoor zorgen dat de provincie in de toekomst competitief kan blijven ten opzichte van de lage kostengebieden.

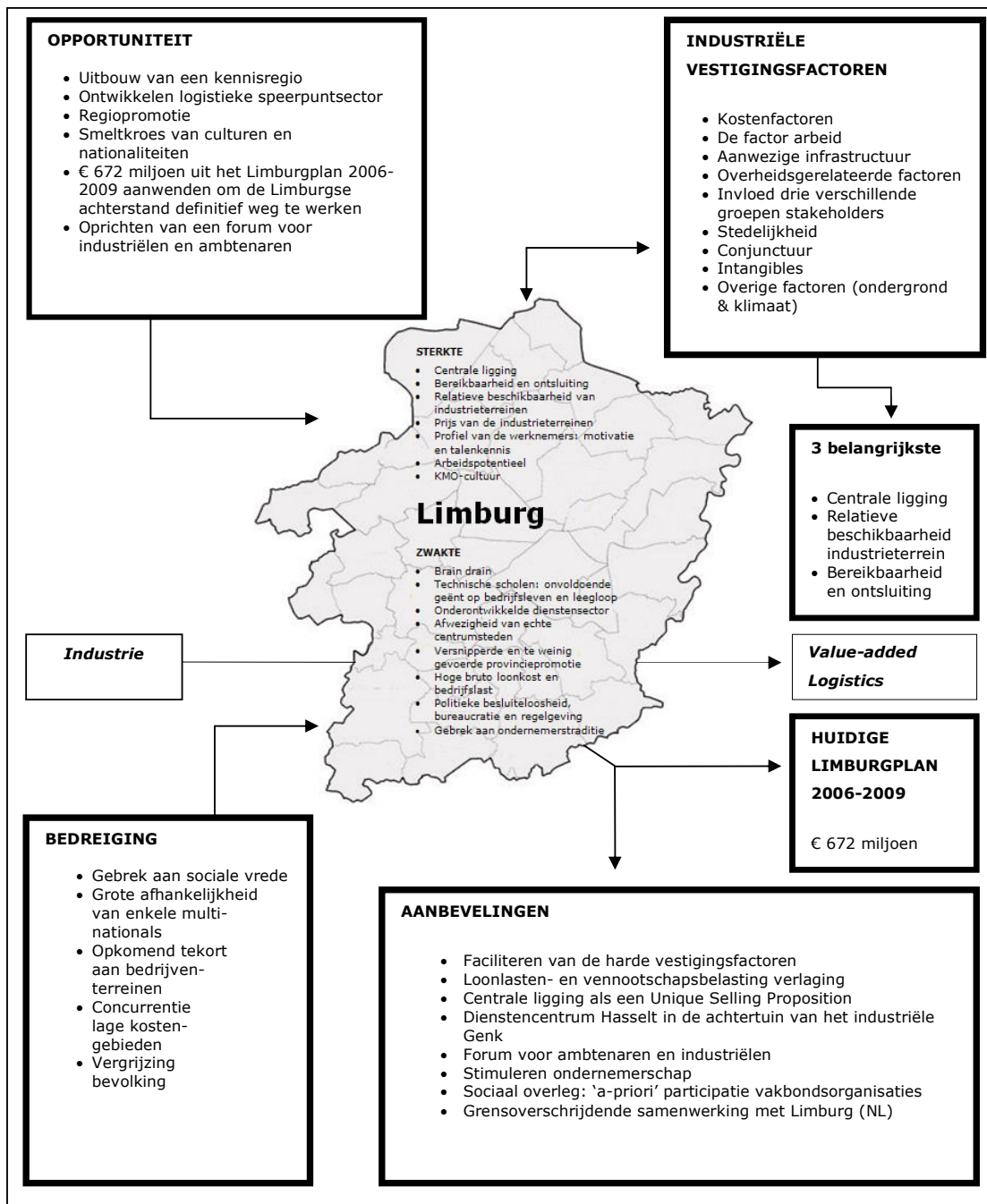
Uit dit onderzoek blijkt tevens dat de provincie een evolutie kent van een 'pure' industriële regio tot een waardetoevoegende logistieke hotspot in een kennisgerichte economie.

In het streven naar een up-to-date raakvlak met de realiteit is ook de invloed van de recente sociale onrust (begin 2008) op het aantrekken en/of behouden van industriële ondernemingen in Limburg, onderzocht. Er kan geconcludeerd worden dat de sociale onrust negatief is voor het industrieel imago van de provincie. Toch is de invloed op het aantrekken en/of behouden van industriële ondernemingen minimaal.

Finaal worden, bovenop het huidige Limburgplan 2006-2009, nog een aantal aanbevelingen gemaakt voor Limburg als industriële vestigingslocatie. De belangrijkste aanbevelingen op provinciaal niveau zijn ondermeer het faciliteren van de belangrijke harde vestigingsfactoren, stimuleren van het ondernemerschap en de creatie van de centrale ligging als een unique selling proposition van de provincie. Op federaal niveau dient geijverd te worden voor een verlaging van zowel de loonlasten als de vennootschapsbelasting.

*Deze samenvatting kan eveneens schematisch teruggevonden worden in de **schematische samenvatting** op de volgende bladzijde.*

Schematische samenvatting



Inhoudsopgave

Samenvatting	-III-
Schematische samenvatting	-VI-
Inhoudsopgave	-VII-
Woord vooraf	-XII-
Lijst van gebruikte afkortingen	-XIII-
Lijst van figuren	-XV-
Lijst van tabellen	-XVI-

DEEL I: Probleemstelling en werkwijze

Hoofdstuk 1: Probleemstelling en werkwijze

1.1 Praktijkprobleem	-1-
1.2 Centrale onderzoeksvraag	-4-
1.3 Deelvragen	-4-
1.4 Onderzoeksopzet	-5-
1.5 Definiëring en afbakening	-6-

DEEL II: Literatuurstudie

Hoofdstuk 2: Limburg: een socio-economische schets

2.1 Geografische situering	-8-
2.1.1 Bedrijventerreinen	-9-
2.1.1.1 Locatie van bedrijventerreinen	-9-
2.1.1.2 Ontwikkelingsperspectieven voor de bestaande bedrijventerreinen	-9-
2.1.2 Ruimtelijke structuurplannen	-10-
2.1.3 Bestemmingsplannen	-11-
2.2 Demografisch overzicht	-12-
2.2.1 Bevolkingsevolutie	-13-
2.2.2 Leeftijdsstructuur	-13-
2.2.3 Nationaliteiten	-14-
2.2.4 Arbeid	-14-
2.3 Economie	-15-
2.3.1 Economische kengetallen	-16-
2.3.2 Sectoren	-16-

2.3.3 Bedrijven	-18-
2.3.4 Investerings	-18-
2.3.5 Actieplan Limburg	-19-
2.4 Inventarisatie van de beschikbare en bezette bedrijfshallen en bedrijventerreinen	-20-
2.5 Typologieën van bodemgebruikcategorïeën	-21-

Hoofdstuk 3: Het vestigingsprobleem

3.1 Inleiding	-24-
3.2 Geografie: stromingen i.v.m. localisatie en bespreking belangrijkste modellen	-24-
3.2.1 Stromingen in verband met localisatie	-24-
3.2.2 Bespreking belangrijkste (traditionele) localisatiemodellen	-27-
3.2.2.1 Basistheorie van Lösch	-27-
3.2.2.2 Basistheorie van Weber	-27-
3.2.3 Potentiaal en agglomeratie-index van een plaats	-28-
3.2.4 Het model van Alonso	-29-
3.2.5 Factorieel-ecologische visie	-30-
3.2.6 Omvang van de geografische zones	-30-
3.3 Overzicht van de verschillende vestigingsfactoren voor industriële ondernemingen	-31-
3.3.1 Inleiding	-32-
3.3.2 Kostenfactoren	-34-
3.3.2.1 Bedrijfsterreinkost	-34-
3.3.2.2 Constructiekost	-35-
3.3.2.3 Huurkosten	-36-
3.3.2.4 Kost van arbeid	-36-
3.3.2.5 Transportkosten	-37-
3.3.2.6 Overige kosten	-37-
3.3.3 De factor arbeid	-37-
3.3.3.1 Arbeidsproductiviteit versus kost van arbeid	-38-
3.3.3.2 Opleiding en talenkennis van de werknemers	-39-
3.3.3.2.1 Opleiding	-39-
3.3.3.2.2 Talenkennis	-40-
3.3.3.3 Werkloosheid en werkgelegenheid	-41-
3.3.3.4 Gemiddeld aantal uren op weekbasis	-41-
3.3.4 Aanwezige infrastructuur	-41-
3.3.4.1 Aanwezige materiële infrastructuur	-41-
3.3.4.1.1 Aanwezige infrastructuur voor transport en mobiliteit	-41-
3.3.4.1.1.1 Autowegen	-43-
3.3.4.1.1.2 Spoorwegen	-46-

3.3.4.1.1.3 Waterwegen	-48-
3.3.4.1.1.4 Luchtcargo.....	-50-
3.3.4.1.1.5 Intermodaal vervoer	-50-
3.3.4.1.2 Industriegronden	-50-
3.3.4.1.2.1 Aanwezigheid industriepark	-50-
3.3.4.1.2.2 Beschikbaarheid van industriegronden	-52-
3.3.4.1.2.3 Beschikbaarheid van bestaande bedrijfshallen	-54-
3.3.4.1.3 Grondstoffen	-54-
3.3.4.1.4 Nutsvoorzieningen	-54-
3.3.4.1.5 IT en financieel-juridische service	-55-
3.3.4.1.6 Levenskwaliteit.....	-55-
3.3.4.2 Aanwezige immateriële infrastructuur	-56-
3.3.4.2.1 Definiëring immateriële infrastructuur.....	-56-
3.3.4.2.2 Vier groepen aanbieders van immateriële infrastructuur.....	-56-
3.3.4.2.2.1 Bespreking groep 2 van aanbieders van immateriële infrastructuur: LRM, POM, VLAO, FIT en VIL	-57-
3.3.5 Overheidsgerelateerde factoren	-60-
3.3.5.1 Subsidies en steunmaatregelen	-60-
3.3.5.1.1 Europese middelen.....	-64-
3.3.5.1.2 Federale middelen.....	-62-
3.3.5.1.3 Vlaamse middelen	-63-
3.3.5.1.4 Provinciale middelen.....	-63-
3.3.5.2 Taksen	-63-
3.3.5.3 Regulering	-65-
3.3.5.4 Publieke uitgaven aan speur- en ontwikkelingswerk	-65-
3.3.5.5 Administratieve efficiëntie en transparantie.....	-66-
3.3.5.6 Politieke stabiliteit	-67-
3.3.6 Invloed van drie verschillende groepen stakeholders	-67-
3.3.6.1 Klanten: potentieel en nabijheid	-67-
3.3.6.2 Leveranciers of onderaannemers: aanwezigheid en nabijheid.....	-68-
3.3.6.3 Concurrentie: aanwezigheid en nabijheid.....	-68-
3.3.7 Stedelijkheid	-69-
3.3.8 Conjunctuur	-69-
3.3.9 Intangibles	-70-
3.3.9.1 Persoonlijke en familiale redenen manager	-70-
3.3.9.2 Imago en identiteit	-70-
3.3.9.3 Innovatie.....	-71-
3.3.10 Overige factoren	-73-

3.3.10.1 Ondergrond.....	-73-
3.3.10.2 Klimaat	-73-

DEEL III: Praktijkonderzoek

Hoofdstuk 4: Onderzoeksmethode

4.1 Keuze van de onderzoeksmethode	-74-
4.1.1 Karakter van de onderzoeksvragen.....	-74-
4.2 Beperkingen van het onderzoek.....	-75-
4.3 Verloop interview.....	-75-
4.4 Bevoorrechte getuigen	-76-
4.4.1 Selectie van de bevoorrechte getuigen.....	-76-
4.4.2 Gegevens en verantwoording van de bevoorrechte getuigen.....	-77-
4.4.3 Responsgraad.....	-78-
4.4.4 Bewaking van de validiteit en betrouwbaarheid.....	-78-

Hoofdstuk 5: Onderzoek vestigingsfactoren

5.1 Courante beslissingswijzen	-80-
5.2 Vestigingsfactoren in de praktijk.....	-82-
5.2.1 Harde factoren.....	-86-
5.2.2 Zachte factoren.....	-89-
5.3 SWOT-analyse van de provincie Limburg als industriële vestigingslocatie.....	-93-
5.3.1 Strengths.....	-93-
5.3.2 Weaknesses	-101-
5.3.3 Opportunities.....	-107-
5.3.4 Threats.....	-110-
5.3.5 Samenvattende SWOT-figuur.....	-113-
5.4 Evolutie Limburg als vestigingsplaats	-114-
5.5 Sociale onrust	-116-
5.6 Herlocalisatie of overweging zich te vestigen in Limburg	-119-
5.7 Maatregelen	-121-

DEEL IV: Conclusies

Hoofdstuk 6: Conclusies en aanbevelingen

6.1 Conclusies	-123-
6.1.1 Industriële vestiging in een regio	-123-
6.1.2 Industriële vestiging in Limburg	-124-

6.2 Persoonlijke reflectie: aanbevelingen	-127-
6.2.1 Aanbevelingen voor Limburg als industriële vestigingslocatie	-127-
6.2.1.1 Het huidige beleidsplan (Limburgplan 2006-2009)	-127-
6.2.1.2 Aanbevelingen voor Limburg als industriële vestigingslocatie	-128-
6.2.2 Aanbevelingen voor verder onderzoek	-133-

Lijst van geraadpleegde werken

Bijlagen

Woord Vooraf

Genk, mei 2008

In het kader van de opleiding tot Handelsingenieur aan de Universiteit Hasselt, Campus Diepenbeek, heb ik de kans gekregen om een eindverhandeling te schrijven met als titel '**Een kwalitatieve analyse van de vestigingsfactoren voor industriële ondernemingen in de provincie Limburg**'. Doordat ik enerzijds zelf woon in de derde grootste industriestad van Vlaanderen, namelijk Genk, en doordat de vestigings'problematiek' niet nadrukkelijk voorgekomen is in mijn opleiding, oefende dit onderwerp een grote aantrekkingskracht op mij uit.

Alvorens over te gaan tot de voorstelling van deze verhandeling, zou ik eerst mijn dank willen betuigen aan diegenen die hebben bijgedragen tot de realisatie van dit werk.

Eerst en vooral gaat mijn dank uit naar al de personen (cfr. bijlage 1) die tijd wilden maken voor een interview.

Daarnaast een woord van dank aan mijn promotor Prof. dr. G. Houben en vooral co-promotor Drs. I. Breesch voor hun deskundige begeleiding en bereidheid om steeds mijn vragen te beantwoorden.

Laatst, maar niet in het minst, wens ik mijn papa, mama en broer(tje) te danken voor hun onvoorwaardelijke mentale en financiële steun gedurende mijn opleiding tot handelsingenieur.

Ten slotte durf ik hopen dat deze eindverhandeling een meerwaarde mag betekenen voor iedereen die haar in de toekomst raadpleegt.

Dan rest mij enkel nog U, waarde lezer, een boeiende en aangename lectuur toe te wensen!

Veel leesgenot.

Huysmans Jeroen

Lijst van gebruikte afkortingen

ABE: Agence Bruxelloise pour l'Entreprise	EFRO: Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling
ABEX: Associatie van Belgische Experten	EIS: Euregionale Informatie Service
ABVV: Algemeen Belgisch Vakverbond	EMEA: Europe, Middle-East & Africa
ACLVB: Algemene Centrale der Liberale Vakbonden	EMR: Euregio Maas Rijn
ACV: Algemene Centrale der Liberale Vakbonden	ENA: Economisch Netwerk Albertkanaal
ANOVA: Analysis of Variance	EPA: Europese Patentambt
APA: Algemeen Plan van Aanleg	EPOS: Europese Programma's voor Onderwijs, Opleiding en Samenwerking
BBP: Bruto Binnenlands Product	EROP: Europees Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief
BC: Bedrijven Centrum	ERSV: Erkend Regionaal Samenwerkings Verband
BEA: Budget voor Economisch Advies	ESF: Europees Sociaal Fonds
BIN: Belgisch Instituut voor Normalisatie	ESPON: European Spatial Planning Observation Network
BIOMED: Biomedisch Onderzoeksinstituut	ETG: Euro Terminal Genk
BPA: Bijzonder Plan van Aanleg	FIT: Flanders Investment & Trade
BRICK landen: Brazilië, Rusland, India, China en Korea	GIMV: Gewestelijke Investeringsmaatschappij Vlaanderen
BRP: Bruto Regionaal Product	GM: General Manager
BSO: Beroepssecundair Onderwijs	GOM: Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij
BV: Besloten Vennootschap (tegenhanger van de Belgische bvba)	GIS: Geografische Informatie Systemen
B2B: Business to Business	Ha: hectare
CAO: Collectieve Arbeidsovereenkomst	H&B: Healey & Baker
CEO: Chief Executive Officer	HDI: Human Development Index
CEMT: Conférence Européenne des Ministres de Transport	IBO: Individuele Beroepsopleiding in de Onderneming
CO: Certificaten van Oorsprong	Interreg: Interregionale Samenwerking
CREG: Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas	IAB: Internationaal Arbeidsbureau
CSC: Customer Service Center	ICT: Informatie en Communicatie Technologie
C&W: Cushman & Wakefield	IWT: Instituut voor de aanmoediging van innovatie door Wetenschap en Technologie
D: Duitsland	KB: Koninklijk Besluit
DG Belgiens: Deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens	
ECC: Ewals Cargo Care	
EDM: Expertisecentrum voor Digitale Media	

KMO: Kleine en Middelgrote Onderneming	SAPPI: South African Pulp & Paper Industry
LISOM: Limburgse Strategische Ontwikkelingsmaatschappij	SDER: Schéma de Développement de l'Espace Régional
LP '06-'09: Limburgplan 2006-2009	SOFICO: Société Wallonne de Financement Complémentaire des infrastructures
LRM: Limburgse Reconversiemaatschappij	SPSS : Statistical Package for the Social Sciences
LSM: Limburg Sterk Merk	Stadim : Studie en Advies in Immo
MER: Milieu Effecten Rapport	TEU : Twenty-foot Equivalent Unit (1 TEU is een container met een lengte van 20 voet of 6,0967 meter)
MHAL: Maastricht-Heerlen-Hasselt-Genk, Aken en Luik	TMP: Transporkostenminimaalpunt
MKB Limburg (NL): Midden- en Kleinbedrijf Limburg (NL)	TPCE: Toyota Parts Centre Europe
MI: Materiaalindex (Weber)	TSO: Technisch Secundair Onderwijs
Mw: Megawatt	tUL: transnationale Universiteit Limburg
NACE: Nomenclature statistique des Activités économiques dans la Communauté Européenne	UNIZO: Unie van Zelfstandige Ondernemers
NBB: Nationale Bank van België	USP: Unique Selling Proposition
NIS: Nationaal Instituut voor de Statistiek	VBO: Verbond van Belgische Ondernemingen
NL: Nederland	VDAB: Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding
NMBS: Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	Vlajo: Vlaamse Jonge Ondernemingen
N.V.: Naamloze Vennootschap	VLAO: Vlaams Agentschap Ondernemen
NWWZ: Niet Werkende Werkzoekenden	VREG: Vlaamse Reguleringsinstantie voor de Electriciteits- en Gasmarkt
O&O: Onderzoek & Ontwikkeling	VRIND: Vlaamse Regionale Indicatoren
OESO: Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling	VTE: Voltijdse Equivalenten
OFI: Office for Foreign Investors	WCT Meerhout: Water Container Transport Meerhout
PDPO: Programma voor Plattelands-ontwikkeling	
PMV: Participatiemaatschappij Vlaanderen	
POM: Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij	
PPS: Publiek-Private Samenwerking	
PRB: Poudrières Réunies de Belgique	
RCH: Research Campus Hasselt	
R&D: Research & Development	
RO: Ruimtelijke Ordening	
RSPL: Ruimtelijk Structuurplan Limburg	
RUP: Ruimtelijk Uitvoeringsplan	

Lijst van figuren

Figuur 5.1: SWOT-analyse van de provincie Limburg als industriële vestigingslocatie-113-

Lijst van tabellen

Tabel 2.1: Diversificatie typen ondernemingen in een industriepark.....	-23-
Tabel 5.1: Verklarende tabel drie categorieën bevoorrechte getuigen	-80-
Tabel 5.2: SPSS-output, Case Processing Summary	-84-
Tabel 5.3: SPSS-output: Mean & Standard Deviation.....	-84-
Tabel 5.4: SPSS-output, ANOVA Tabel.....	-85-
Tabel 5.5: Drie belangrijkste vestigingsfactoren Limburg (categorie 1)	-99-
Tabel 5.6: Drie belangrijkste vestigingsfactoren Limburg (categorie 2)	-100-
Tabel 6.1: SWOT-analyse van de provincie Limburg als industriële vestigingslocatie.....	-125-

DEEL I: Probleemstelling en werkwijze

Hoofdstuk 1: Probleemstelling en werkwijze

1.1 Praktijkprobleem

"Van 1917 tot 1987 vormden de steenkoolmijnen de ruggengraat van de Limburgse economie" (Van Haegendoren, 1998:7). De goedkope import van kolen en de substitutie door olie deed de vraag naar Limburgse steenkool dalen. De Limburgse steenkoolproductie werd verlieslatend en noodgedwongen **sloten de Limburgse steenkoolmijnen**.

Dankzij voldoende overheidsinitiatieven, zoals onder andere het '**Toekomstcontract voor Limburg**' (1987), '**Actieplan voor Limburg**' (Limburgplan, 1997) en de vele overheidssteun werd er getracht om via reconversie het getroffen Limburg economisch terug welvarend te maken. Hiervoor dienden industriële ondernemingen aangetrokken te worden in de provincie. Op die manier kon een grote groep van werkloze mijnwerkers terug aan de slag gaan.

In 2005 werd een overeenkomst tussen de Vlaamse regering en de provincie Limburg, '**Limburgcontract 2006-2009**', afgesloten. Het is een concreet actieplan waarmee de Vlaamse regering een nieuwe socio-economische dynamiek in Limburg mee wil ondersteunen en de bestaande socio-economische achterstanden in de provincie tracht weg te werken. Het plan tracht het investeringsklimaat in de provincie te verbeteren en focust zich op de speerpuntsectoren logistiek & mobiliteit, groen & milieu, toerisme en de fruitsector.

Het groene **Limburg is vandaag de meest industriële provincie van Vlaanderen** (VKW, 2007). Dit zorgt enerzijds voor veel werkgelegenheid voor zowel laag- als hooggeschoolden, maar anderzijds is de provincie door haar grote industriële afhankelijkheid ook een stuk conjunctuurgevoeliger dan andere regio's. De dienstensector is in Limburg nog lang niet voldoende ontwikkeld. Volgens gouverneur Stevaert (2007) zal Limburg het niet gemakkelijk hebben om op het niveau van andere omliggende regio's te komen.

Verder is er nog de **toenemende globalisering**, welke ook zijn stempel drukt op de Limburgse economie. Ze zorgt ervoor dat de industriële ondernemingen in Limburg niet enkel over een groter klantenpotentieel beschikken, maar ook dat ze in aanraking komen met nieuwe concurrenten in BRICK-groeimarkten en Oost-Europa. Deze groei-economieën vormen met hun lagere loonkost dan ook een bedreiging voor de industrie in regio's zoals de provincie Limburg.

Volgens gouverneur Stevaert (2007) zal het belang van de industriële productie in Limburg afnemen. Limburg dient zich meer en meer te gaan concentreren op de zogenaamde

'**speerpuntsectoren**', waarbij Limburg, dankzij haar centrale ligging in Europa, geprofileerd dient te worden als een logistiek knooppunt.

Eén van de meest **strategische beslissingen** van industriële ondernemingen is de **vestigingsbeslissing**. Badri meldt in zijn studie dat "*Industrial location is an increasingly important decision facing both national and international firms*" (Badri, 2007:1).

Bedrijfshuisvesting is van alle tijden en stelt volgens Benjamin (2003) een niet onaanzienlijke waarde voor. Vandaag de dag bestaat wereldwijd 20 % van de activa van de bedrijven uit vastgoed (Benjamin, 2003). Reden te meer om deze activa optimaal en strategisch te plaatsen. Witlox spreekt in deze optiek van "*De locatiekeuze heeft ook duidelijk een aantal financiële implicaties. Naast het feit dat de locatiekeuze vaak de meest kapitaalintensieve ondernemingsbeslissing is, bepaalt ze voor een groot stuk het wel of niet slagen van het commercieel [sic] avontuur*" (Witlox, 2007:117).

"*De localisatiekeuze is één van de vier initiële productiebeslissingen van de ondernemer, naast de keuze van het product, de productieschaal en de productietechnieken*" (Witlox, 2007:155).

Bhatnagar besluit ten slotte dat "*One of the most important and far reaching decisions faced by operations managers is deciding where to locate new manufacturing facilities*" (Bhatnagar, 2003: 3).

Iedere bestaande onderneming, c.q. uit de secundaire sector, zal in het verleden reeds op zoek zijn gegaan naar een geschikte locatie of kan momenteel, om een of meerdere redenen, op zoek zijn naar een nieuwe, meer geschikte locatie.

Maar verloopt dit proces steeds erg rationeel, baserend op **harde factoren** zoals o.a. 'de geografische verkeersontsluiting', 'de kost van arbeid', 'prijs van de industriegrond' ? Of primieren zogenaamde **zachte (rand)factoren** zoals 'intangibles', 'persoonlijke voorkeur', 'leefomgeving' en 'familiale omstandigheden' van de beslissingnemer(s)?

"*Voor de meeste investeerders is de vestigingsplaatskeuze immers een unieke gebeurtenis, waarbij er maar zelden op bruikbare ervaring of duidelijke selectiecriteria kan worden teruggevallen. Vaak om die reden speelt bij het nemen van een vestigingsbeslissing een zekere vorm van intuïtie en 'feeling'*" (Witlox, 2007:117).

Deze eindverhandeling legt zich toe op **de provincie Limburg** in België, vermits "*Belgium, located in the heart of Europe, has more than 60 % of the purchasing power of the European Union within a radius of 500 kilometres. At the crossroads of Europe's economic and urban backbone and*

Western Europe's maritime front, Belgium remains the most sought after location for European Distribution Centres" (Jones Lang LaSalle, 2007). Ook Jef van Doorslaer, Head of Research van C&W stelt eveneens als LaSalle dat "60 % of EU purchasing power within 300 miles of Belgium" ligt (cfr. Bijlage 2: Cushman & Wakefield Europe's Distribution areas).

Binnen België werd er geopteerd voor de provincie Limburg ondermeer omdat Cushman & Wakefield in haar macro-economische SWOT-analyses, zowel in 2004 en 2006 tot de conclusie kwam dat "*Limburg is Europe's best base for logistics and distribution operations*" en "*Belgium will still be the top logistics country in Europe in 2016, with Limburg on top*" (Cushman & Wakefield, 2004:21 en Cushman & Wakefield, 2006:21).

Dit alles is de aanzet tot de eindverhandeling "**Een kwalitatieve analyse van de vestigingsfactoren voor industriële ondernemingen in Limburg**", waarbij er een **kwalitatief exploratief-beschrijvend onderzoek** gevoerd wordt naar de vestigingsfactoren voor industriële ondernemingen in Limburg.

In deze eindverhandeling zal er met andere woorden onderzocht worden **op welke manieren overheidsinstellingen** zoals het Vlaams Agentschap Ondernemen Limburg (VLAO Limburg) en de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Limburg (POM Limburg) **een optimale politiek kunnen voeren ten aanzien van industriële ondernemingen in de provincie Limburg**. Industriële ondernemingen die zich in een regio vestigen (c.q. Limburg) genereren immers welvaart en welzijn. Het is dan ook in het belang van allen, dat deze instellingen een juiste politiek en communicatie naar de industriële ondernemingen toe, kunnen voeren.

Via deze eindverhandeling zullen deze instellingen eveneens '**feedback**' krijgen betreffende hun **gevoerde beleid**. Het is dankzij het grote raakvlak met de dagdagelijkse realiteit via 23 diepte-interviews dat ondermeer de belangrijkste vestigingsfactoren, de sterkten en zwakten van Limburg, aan de oppervlakte zullen komen.

Deze eindverhandeling mag hopelijk een meerwaarde zijn voor zowel de *publieke* (FIT, POM, VLAO), *private* spelers (C&W, King Sturge, Jones Lang LaSalle) als *alle andere betrokken actoren* en zullen toekomstige investeerders '*a-priori*' een compleet en exact beeld over de provincie Limburg als industriële vestigingslocatie voorgeschoteld krijgen.

1.2 Centrale Onderzoeksvraag

De **centrale onderzoeksvraag** die uit dit praktijkprobleem gehaald kan worden, luidt als volgt:

"Welke zijn de belangrijkste vestigingsfactoren voor industriële ondernemingen in de provincie Limburg?"

1.3 Deelvragen

Vertrekkende van het aangehaalde **praktijkprobleem** en de **centrale onderzoeksvraag** worden **zes deelvragen** geformuleerd. De centrale onderzoeksvraag kent twee verschillende restricties. Eerst en vooral beperkt het onderzoek zich tot de provincie Limburg. Verder worden enkel de industriële ondernemingen behandeld. Er vloeien hier dus **twee verschillende deelvragen** uit voort.

"Welk is het socio-economisch klimaat in de provincie Limburg?"

"Wat is de stand van zaken met betrekking tot het industrieel vastgoed in Limburg?"

Een socio-economische analyse van de provincie Limburg biedt een antwoord op deze eerste deelvraag. Om een idee te geven hoe het, relatief gezien, met Limburg gesteld is, worden de verschillende indicatoren, waar mogelijk, ook vergeleken in de Euregio Maas-Rijn. Relatieve cijfergegevens zeggen immers meer dan absolute indicatoren. Deelvraag 2 vereist een inventarisatie van het industrieel vastgoed in Limburg.

De **derde deelvraag** behandelt alle mogelijke factoren die een rol kunnen spelen bij de vestiging van een industriële onderneming in een regio:

"Welke mogelijke factoren kunnen een rol spelen bij de vestiging van een industriële onderneming in een regio?"

Een **volgende deelvraag** zal trachten uit deze verschillende factoren de belangrijkste determinanten te onderscheiden: sommige factoren blijken in de praktijk immers minder belangrijk, anderen zijn dan weer primordiaal. Uit deze deelvraag zal eveneens afgeleid kunnen worden of de door de literatuur geponeerde stelling dat de zachte (omgevings)factoren aan belang winnen ten aanzien van de harde objectieve factoren overeenstemt met de realiteit. **Deelvraag vier** luidt:

"Welke zijn de belangrijkste vestigingscriteria voor industriële ondernemingen?"

Nadat al de verschillende vestigingsfactoren aan bod kwamen en de belangrijkste determinanten naar voren gekomen zijn, wordt gefixeerd op de sterktes en zwaktes van de provincie Limburg. Dit leidt tot **deelvraag vijf**:

"Welke zijn de sterkten en zwakten van de provincie Limburg met betrekking tot haar vestigingsfactoren?"

De **laatste deelvraag** zal tot een aantal beleidsadviezen leiden waardoor de provincie Limburg haar attractiviteit ten aanzien van huidige industriële ondernemingen en toekomstige investeerders zal kunnen verhogen:

"Op welke manier kan Limburg haar zwakke punten verbeteren om zo haar attractiviteit ten aanzien van huidige industriële ondernemingen en toekomstige investeerders te verhogen?"

1.4 Onderzoeksopzet

Het **eerste deel** van deze eindverhandeling, '**Probleemstelling en werkwijze**', schetst de probleemstelling, opbouw en werkwijze van deze eindverhandeling. Het praktijkprobleem mondt uit in de centrale onderzoeksvraag "Welke zijn de belangrijkste vestigingsfactoren voor industriële ondernemingen in de provincie Limburg?". Deze laatste wordt opgesplitst in een aantal zestal deelvragen.

Het **tweede deel** van deze eindverhandeling '**Literatuurstudie**' omvat de hoofdstukken twee en drie. In *hoofdstuk twee* wordt er een socio-economische schets van de provincie Limburg weergegeven. *Hoofdstuk drie* behandelt enerzijds verschillende stromingen en modellen in verband met localisatie. Anderzijds wordt er een overzicht gegeven van al de verschillende vestigingsfactoren, voornamelijk uit de literatuur aan de hand van vier eerder gevoerde wetenschappelijke onderzoeken: Karakaya en Canel (1998), Bhatnagar en Sohal (2003), Cabus en Vanhaverbeke (2004) en ten slotte Badri (2007).

De literatuurstudie maakt gebruik van *primaire* en *secundaire bronnen* (Broeckmans, 2004). De primaire bronnen zijn in dit geval de zonet aangehaalde wetenschappelijke studies, evenals overige interne onderzoeksrapporten van de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Limburg en ten slotte een aantal scripties betreffende vestiging in Limburg. De secundaire bronnen die er gehanteerd worden zijn tal van recente Belgische kranten, professionele vaktijdschriften en verschillende hand- en leerboeken.

Verder worden de *deelvragen* en de *centrale onderzoeksvraag* beantwoord aan de hand van interviews met 'bevoorrechte getuigen', ook wel '*experience survey*' genoemd (Broeckmans, 2003). Deze bevoorrechte getuigen kunnen opgesplitst worden in een *drietal categorieën*. Eerst en vooral zijn er de *aanbieders van immateriële steun, (semi) overheidsinstellingen en vakbonden* (ondermeer POM, UNIZO, VLAO, gemeentebesturen, ABVV, ACV). Ook worden een aantal bedrijfsleiders met een *industriële onderneming in de provincie* geïnterviewd. Finaal worden een aantal bedrijfsleiders van *industriële ondernemingen buiten de provincie* geïnterviewd.

De bedrijven zijn geselecteerd via o.a. een samenwerking met VOKA. Bij het interviewen is gebruik gemaakt van een aantal '*open vragen*', welke aangepast werden naargelang de situatie. Naarmate het onderzoek vorderde, werden ook stellingen van eerder geïnterviewden, anoniem, voorgelegd. Dit werd gedaan met het oog op de verklaring van eventuele verschillen in meningen te kunnen doorgronden. Op die manier kan men zien of er werkelijk zulke grote verschillen bestaan tussen de verschillende geïnterviewden.

Ten slotte werd de validiteit van de antwoorden gecontroleerd door de verschillende stellingen voor te leggen aan een panel van vier VLAO-accountmanagers. Dit alles gebeurt in het **derde deel 'Praktijkonderzoek'**. Het is dit derde deel dat zorgt voor een raakvlak met de realiteit. Op basis van de verschillende bevoorrechte getuigen volgt een kritische bespreking de belangrijkste vestigingsfactoren in de provincie Limburg. Via een '*SWOT-analyse*¹' zal de provincie tevens verder onder de loep genomen worden. Dit alles zal finaal leiden tot een aantal beleidsadviezen en besluiten in **Deel IV**.

Dit *vierde deel, 'Conclusies' genaamd*, geeft de *conclusies* weer. Ook worden een aantal *aanbevelingen* voor zowel verder onderzoek als voor de provincie Limburg gegeven.

1.5 Definiëring en afbakening

Voor een goed begrip van deze eindverhandeling is het noodzakelijk dat er enkele afbakeningen gemaakt worden. Eerst en vooral dient opgemerkt te worden dat het praktijkonderzoek zich enkel beperkt tot de '*provincie Limburg*'. Wanneer bijgevolg in deze eindverhandeling gesproken wordt over '*de provincie*' duidt dit op de provincie Limburg in België. Wanneer gesproken wordt over Nederlands Limburg, wordt dit aangeduid als '*provincie Limburg (NL)*'. Als er echter over '*de Euregio*' gesproken wordt, duidt dit op de Euregio Maas-Rijn. Deze omvat de partnerregio's Provincie Limburg (NL), Provincie Limburg (B), Province de Liège, Deutschsprachige Gemeinschaft (DG) Belgiens en Regio Aachen (EIS, 2007).

¹ De uitkomsten van de interne en externe doorlichting, waarbij de aandacht wordt gevestigd op de kritische sterke (*Strengths*) en zwakke (*Weaknesses*) punten van de organisatie en de kansen (*Opportunities*) en bedreigingen (*Threats*) uit de omgeving (Kotler et al., 2003).

Verder wordt enkel de '**industriële sector**' onder de loep genomen. In deze eindverhandeling wordt onder de secundaire sector tevens transport & logistiek verstaan. Indien later in deze eindverhandeling over '**de bedrijven**' of '**een onderneming**' gesproken wordt, duidt dit op de industriële ondernemingen.

'**Industrieel vastgoed**' slaat op de bedrijfshallen met een variërende hoeveelheid kantoorruimte waar materialen al dan niet gestockeerd of omgezet worden tot (half)-afgewerkte producten. Vaak wordt met de term 'industrieel vastgoed' ook de machines etc. bedoeld. In deze eindverhandeling wordt louter de bedrijfshal '*an sich*' bedoeld.

De term '**Kleine en Middelgrote Ondernemingen**' komt ook regelmatig aan bod in dit eindwerk. KMO's omvatten, in een internationale context, enerzijds de kleine ondernemingen (6-50 werknemers) en anderzijds de middelgrote ondernemingen (51-250 werknemers) (Limère, 2004).

De termen '**industriepark**', '**industrieterrein**' en '**industriezone**' worden vaak, ten onrechte, door elkaar gebruikt. Een definiëring hiervan wordt weergegeven in '*2.5 Typologieën van bodemgebruikscategorieën*'.

De drie verschillende groepen van bevoorrechte getuigen worden in deze eindverhandeling aangeduid als '**categorie 1**', '**categorie 2**' en '**categorie 3**'. '*Categorie 1*' duidt hierbij op de '(semi) overheidsinstellingen, aanbieders van immateriële diensten en vakbonden'. '*Categorie 2*' echter geeft de 'industriële ondernemingen binnen Limburg' weer en '*categorie 3*' duidt op de 'industriële ondernemingen buiten Limburg'.

DEEL II: Literatuurstudie

Hoofdstuk 2: Limburg een socio-economische schets

Absolute cijfergegevens in dit tweede hoofdstuk geven vaak te weinig duiding. Daarom is getracht in de secties '2.1' tot en met '2.3', waar mogelijk, de cijfers te relateren aan de overige (Vlaamse) provincies en de 4 andere partners uit de Euregio Maas-Rijn². Het vergelijken van de Limburgse indicatoren met nabijgelegen regio's zal de lezer tot grotere inzichten brengen in het reilen en zeilen van het Limburgs socio-economisch gebeuren.

2.1 Geografische situering

Limburg is één van de 10 provincies in het Koninkrijk België en maakt deel uit van het **Vlaams Gewest**. Deze provincie situeert zich in het **oosten van de Belgische driehoek**. De provincie grenst aan de provincies Antwerpen, Vlaams-Brabant, Luik en in het noorden en oosten aan Nederland, meer bepaald aan de provincie Limburg (NL) en de provincie Noord-Brabant (NL). De provincie telt 44 gemeenten en is opgedeeld in 5 delen: Noord-Limburg (9 gemeenten), Midden-Limburg (9 gemeenten), West-Limburg (8 gemeenten), Maasland (5 gemeenten) en Zuid-Limburg (13 gemeenten). Ook kent de provincie drie arrondissementen: Hasselt, Maaseik en Tongeren (Ruimtelijk Structuurplan Limburg, 2003). Ten slotte wordt Limburg geografisch vaak onderverdeeld in 5 regio's rondom het centrale Hasselt: Limburgse Kempen, Maasland, Voerstreek, Haspengouw en de Mijnstreek.

Wanneer het op statistieken of relatieve gegevens aankomt, wordt de provincie vaak vergeleken ten opzichte van het Gewest Vlaanderen en/of de Euregio Maas-Rijn. Zoals eerder aangehaald omvat deze Euregio de partnerregio's Provincie Limburg (NL), Provincie Limburg (B), Province de Liège, Deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens (DG Belgiens) en de Regio Aachen (D). Hierbij maakt de Provincie Limburg (NL) deel uit van Nederland. De Province de Liège en de Deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens horen tot de Région Wallonne. De Regio Aachen ten slotte is een deelgebied van het Bundesland Nordrhein-Westfalen. Wat de **oppervlakte** betreft komt Limburg slechts op de 8^e plaats van de 10 provincies. De provincie laat enkel Vlaams-Brabant (2.106,1 km²) en Waals-Brabant (1.090,6 km²) achter zich. In de Euregio komt Limburg op de 3^e plaats. Ze wordt voorafgegaan door De Province de Liège (3.862,31 km²) en de Regio Aachen (3.525,41 km²).

² De provincie Limburg kent twee structurele samenwerkingsverbanden: enerzijds met de Euregio Maas-Rijn, anderzijds met de Interregio Brabant-Limburg (Vandeput, 2008).

2.1.1 Bedrijventerreinen

2.1.1.1 Locatie van bedrijventerreinen

De **totale oppervlakte Limburgse bedrijventerreinen**, bedroeg op 1 januari 2008 **9.972,38 ha**. Een overzicht van de bestaande concentraties van bedrijventerreinen, getrokken uit het GIS op 2007-10-01 in Limburg evenals de '*GIS-tabel 2008-01-01 Limburgse bedrijventerreinen*', worden in bijlage 3 en bijlage 4 weergegeven. Uit deze tabel kan afgeleid worden dat de grootste oppervlakten aan bedrijventerreinen zich in Limburg situeren in 4 regio's: de regio in en rond Genk, Lommel, Beringen en Tessenderlo.

Een aantal van deze bedrijventerreinen kunnen dan ook volgens het Ruimtelijk Structuurplan Limburg (2003) als '*groot*' bestempeld worden. De voorwaarde hiervoor is dat ze een aaneengesloten oppervlakte industriegebied van minstens 350 ha bestrijken. De provincie onderscheidt zo 4 grote bedrijventerreinen:

- Genk-Zuid (1.661 ha);
- Ravenshout of Tessenderlo-Paal (875 ha);
- Balendijk, Balendijk uitbreiding en Dorperheide te Lommel (788 ha);
- Nolimpark en Zinkfabriek te Overpelt (448 ha).

(Bron: Ruimtelijk Structuurplan Limburg, 2003:66)

Volgens het Ruimtelijk Structuurplan Limburg (2003) kunnen ook een aantal **economische concentraties** beschouwd worden: 'economische concentratie van Vlaams niveau' en 'economische concentratie van provinciaal niveau'.

Het Economisch Netwerk Albertkanaal (cfr. sectie '3.3.4.1.1.3') behoort tot de eerste categorie. Het tracé van het Cabergkanaal, op het grondgebied van Lanaken en Maastricht, behoort hier eveneens toe. Economische concentraties van provinciaal niveau situeren zich dan weer in het zuidelijk gedeelte van Maasland en in Noord-Limburg. In het Maasland gaat het over de economische concentraties in het gebied Lanaken-Maasmechelen-Dilsen-Stokkem. In Noord-Limburg betreft het de bedrijventerreinen in Lommel en Overpelt (Ruimtelijk Structuurplan Limburg, 2003).

2.1.1.2 Ontwikkelingsperspectieven voor de bestaande bedrijventerreinen

Buiten de bestaande bedrijventerreinen volgens het Gewestplan, kunnen enerzijds de '**strategische reserve van bedrijventerreinen**' en anderzijds de '**te schrappen bedrijventerreinen**' waargenomen worden.

"Als strategische reserves worden grote bedrijventerreinen bedoeld waarbij het op de markt brengen wordt uitgesteld tot na de planperiode. Wegens hun strategische ligging worden zij niet

definitief geschrapt, maar komen zij in aanmerking om de overgang tussen twee planperiodes op te vangen" (Ruimtelijk Structuurplan Limburg, 2003:214). Tot deze **strategische reserve** behoren:

- het voormalig PRB-terrein te Dorperheide Lommel;
- het mijnterrein van Heusden-Zolder.

(Bron: Ruimtelijk Structuurplan Limburg, 2003)

"Terreinen die in aanmerking komen voor desaffectatie, zijn grote vrijliggende terreinen die moeten worden gesaneerd en/of slecht gelegen zijn" (Ruimtelijk Structuurplan Limburg, 2003: 215). Tot de **'te schrappen bedrijventerreinen'** behoren:

- het ex-PRB-terrein in Bocholt dat gesaneerd moet worden;
- FNNH- terrein in Zutendaal, wegens situering in bosgebied, Kempens plateau
- een deel van de Kolenhaven in Lummen langs het Albertkanaal, want natuurreserveaat;
- Op de Berg in Maasmechelen, omwille van de hoge natuurwaarde van de omgeving;
- bedrijventerrein te Reppel (Bocholt);
- de waterzieke gronden op het terrein 'brouwerij-uitbreiding' in Alken.

(Bron: Ruimtelijk Structuurplan Limburg, 2003:215)

2.1.2 Ruimtelijke Structuurplannen

Ruimtelijke structuurplannen bieden een zicht op de ruimtelijke ontwikkeling en vormen op deze manier een beleidsdocument. *"Deze structuurplannen worden opgesteld in drie delen: een bindend deel, een richtinggevend deel en een informatief deel"* (De Pue et al., 2007:115). **Structuurplannen** bestaan zowel op gewestelijk, provinciaal als gemeentelijk niveau. Zo is er het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, het Limburgs provinciaal ruimtelijke structuurplan (RSPL) en ten slotte de verschillende gemeentelijke structuurplannen.

Bij decreet van 17 december 1997 is het **Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen** vastgelegd. De bevoegdheid op het gebied van ruimtelijke planning is in België immers toegewezen aan de 3 gewesten: Vlaanderen, Wallonië en Brussel.

Dit ruimtelijke structuurplan Vlaanderen legt uitspraken vast voor het stedelijk gebied, het buitengebied³, gebieden voor economische activiteiten en lijninfrastructuren (Ruimtelijke Structuurplan Limburg, 2003).

24 juli 1996 werd het decreet van de ruimtelijke planning door de Vlaamse regering bekrachtigd en afgekondigd. Dit decreet kent de provincie een volwaardige rol toe binnen het ruimtelijk beleid in Vlaanderen. Volgens *art. 7 § 4 van het decreet van 1996* beschrijft het ruimtelijk structuurplan van een provincie

- de bestaande ruimtelijke structuur;
- de visie op de gewenste ruimtelijke ordening;
- de ruimtelijke principes (de ordeningsbeginselen);
- de gewenste ruimtelijke structuur;
- de beleidsmaatregelen om die structuur te realiseren.

(Bron: Ruimtelijk Structuurplan Limburg, 2003:3)

Het gemeentelijk structuurplan ten slotte bevat "*de structuurbepalende elementen van gemeentelijk belang en de taakstellingen m.b.t. de uitvoering ervan door de gemeente*" (De Pue et al., 2007:114).

2.1.3 Bestemmingsplannen

Ieder stuk **grondgebied** krijgt een **bepaalde bestemming toegewezen** naargelang de functie die het desbetreffende gebied op maatschappelijk vlak moet vervullen (De Pue et al., 2007). De bestemming van deze verschillende gebieden wordt vastgelegd in een aantal **plannen van aanleg**: het **Gewestplan**, een **Algemeen Plan van Aanleg** (APA) en een **Bijzonder Plan van Aanleg** (BPA).

Wat het **Gewestplan** in bijlage 5 betreft werd de bodembestemming van de provincie vastgelegd in vier gewestplannen: Tongeren-Sint-Truiden (K.B. 1977-04-05), Neerpelt-Bree (K.B. 1978-03-22), Hasselt-Genk (K.B. 1979-04-03) en ten slotte Limburgs Maasland (K.B. 1980-09-01) (Ruimtelijk Structuurplan Limburg, 2003). Deze gewestplannen werden herhaaldelijk gewijzigd door gedeeltelijke herzieningen.

³ "Het *buitengebied* is het gebied waarin de open (onbebouwde) ruimte overweegt en waar een buitengebiedbeleid wordt gevoerd. Elementen van bebouwing en infrastructuur die in functionele samenhang zijn met de niet-bebouwde ruimte maken er onderdeel van uit en kunnen plaatselijk overwegen. (Ruimtelijk Structuurplan Limburg, 2003: 276). Buitengebiedgemeenten zijn ondermeer As en Meeuwen-Gruitrode.

In een **APA** wordt de bodembestemming voor het grondgebied van één gemeente vastgelegd. Het **BPA** voorziet echter in de bodembestemming voor een bepaald gedeelte van het grondgebied van één gemeente zoals een wijk.

*"Deze plannen van aanleg zullen geleidelijk aan vervangen worden door de Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (**RUP**). Vermits deze Ruimtelijke Uitvoeringsplannen niet gebiedsdekkend hoeven te zijn, zal het van wezenlijk belang zijn de plannenregisters in de gemeenten te raadplegen"* (De Pue et al., 2007:125).

Ten slotte merken De Pue et al. op dat volgens het subsidiariteitsbeginsel *"Gewestplannen, BPA's en APA's moeten overeenstemmen met de structuurplannen"* (De Pue et al., 2007:126). In de literatuur wordt dit aangeduid als *'het subsidiariteitsbeginsel'*.

2.2 Demografisch overzicht

De provincie telde op 1 januari 2007 820.272 inwoners, of iets meer dan 13 % van de totale bevolking van het Vlaamse Gewest (NIS, 2007). Omdat **absolute cijfers** vaak weinig of niets zeggen, worden de overige 9 provincies alsook de 4 andere partnerregio's van de Euregio Maas-Rijn eveneens weergegeven. In vergelijking met de andere Vlaamse provincies is Limburg eerder klein qua inwoneraantal. Wanneer de 10 provincies in België gerangschikt worden van klein naar groot, komt Limburg op de 7^e plaats. Ze laat de provincies Namen, Waals-Brabant en Luxemburg achter zich. Wat de ranking binnenin de Euregio Maas-Rijn betreft, komt de provincie op de 4^e plaats, voorafgegaan door de Regio Aachen, Limburg (NL) en de Province de Liège.

Wat de steden en gemeenten betreft is Hasselt, tevens de provinciehoofdstad, met haar 70.584 inwoners (2007-01-01) de grootste. Hasselt wordt op de voet gevolgd door Genk: 64.095 inwoners op 2007-01-01. Op Limburgs niveau, waarbij 34 van de 44 gemeenten minder als 25.000 inwoners tellen, kunnen Hasselt en Genk weliswaar als *'groot'* aanzien worden. Op Vlaams niveau zijn ze echter kleiner dan Antwerpen (466.203 inwoners) of Gent (235.143 inwoners). In de Euregio komen Hasselt en Genk zelfs pas op de 7^e, respectievelijk 8^e plaats. Absolute koploper in de Euregio is Aken (258.208 inwoners), gevolgd door Luik (188.907 inwoners) en Maastricht (118.977 inwoners) (EIS, 2006 en NIS, 2007).

Wanneer de demografische gegevens uit '2.2' gerelateerd worden aan de oppervlakten uit '2.1' leidt dit tot de **bevolkingsdichtheden**. De Limburgse bevolkingsdichtheid bedroeg op 1 januari 2007 338,7 inwoners/km². Hiermee behoort ze samen met de provincie Waals-Brabant (336,0 inw./km²), de provincie Luik (271,2 inw./km²), de provincie Namen (126,0 inw./km²) en de provincie Luxemburg (58,8 inw./km²) tot de 5 minst dicht bevolkte provincies in België.

In de Euregio Maas-Rijn komt de provincie Limburg op de 3^e plaats, voorafgegaan door de Provincie Limburg (NL) (512,37 inw./km²) en de Regio Aachen (366,36 inw./km²). De stad met de grootste bevolkingsdichtheid is de stad Genk. Genk kent een bevolkingsdichtheid van 729,2 inw./km². Ze wordt gevolgd door Hasselt (690,6 inw./km²) en Leopoldsburg (643,2 inw./km²).

2.2.1 Bevolkingsevolutie

Uit de **procentuele bevolkingstoename**⁴ kan geconcludeerd worden dat Limburg, op de voet gevolgd door Vlaams-Brabant, over de periode 1990-2007 de sterkste bevolkingsgroei kent van alle Vlaamse provincies. Wat betreft de provincies van het Waalse gewest wordt ze enkel voorafgegaan door Waals-Brabant en de provincie Luxemburg.

Wat de toekomst betreft heeft de Euregionale Informatie Service (2006) een aantal prognoses gemaakt. De provincie Limburg kent volgens hen "*een wat geringere maar evengoed duidelijke en gestage groei*" (EIS, 2006:20). Er wordt verwacht dat de provincie in 2020 bijna 843.000 inwoners telt, hetgeen een stijging van 23.000 inwoners over 13 jaar betekent. Het NIS bevestigt deze prognoses.

2.2.2 Leeftijdsstructuur

De '**leeftijdsstructuur**' laat toe om op een eenvoudige wijze de verhoudingen tussen de belangrijkste demografische groepen af te lezen. Vanuit een sociaal economisch standpunt worden drie groepen onderscheiden:

- de nog niet actieven: 0-14 jaar (jongeren);
- de bevolking op actieve leeftijd: 15-64 jaar (volwassenen);
- de niet meer actieven: +65 jaar (bejaarden).

(Bron: Witlox, 2007:44)

Het NIS (2008) hanteert andere definities, nl.: '*jongeren*' (0-19), '*bevolking op actieve leeftijd*' (20-64) en '*ouderen*' (+ 65). Op 2007-01-01 bedroegen deze aantallen: 180.216, 509.649 en 130.407. Procentueel was dit 22,0; 62,1 en 15,9 % van de totale Limburgse bevolking.

In bijlage 6 worden de bevolkingspiramides van Limburg en het Vlaamse Gewest op 1 januari 2007 weergegeven. Hieruit blijkt ondermeer dat Limburg gemiddeld een jongere bevolking heeft dan de

⁴ Op basis van gegevens van het EIS (2006), Federale Overheidsdienst Economie (2008) en CBS NL (2008).

rest van Vlaanderen. Tevens is er volgens het NIS (2008) in Limburg een stelselmatige *'vergrijzing van de bevolking'* vast te stellen, die in de provincie sneller verloopt dan gemiddeld in Vlaanderen.

2.2.3 Nationaliteiten

Het EIS (2006) maakt een onderscheid wat ***nationaliteit*** betreft op **3 verschillende niveaus**: *inwoners met de nationaliteit die hoort bij het land waar ze wonen, inwoners met een andere nationaliteit uit de Europese Unie en inwoners met een nationaliteit van buiten de Unie*⁵. De Federale Overheidsdienst Economie, KMO, Middenstand en Energie Statistieken (2006) vat de inwoners van het buitenland, EU en de inwoners van het buitenland, niet-EU echter samen in de categorie *'vreemden'*. Op 1 januari 2007 telde de provincie een Belgische bevolking van 751.310, de vreemde bevolking bedroeg 68.962. Deze absolute cijfers geven echter niet altijd een goede duiding weer.

Limburg telt, relatief gezien, het meest aantal *'vreemden'* van het gehele Vlaamse Gewest, namelijk 8,41 % van de totale Limburgse bevolking, gevolgd door de provincie Antwerpen (7,24 %) (CBS NL, EIS en NIS, 2008). De provincie is dan ook gekend omwille van haar multiculturele bevolking. Vele gastarbeiders die oorspronkelijk in de Limburgse mijnen werkten, hebben zich immers definitief in Limburg gevestigd.

In de Euregio wordt Limburg, relatief gezien, voorafgegaan door de DG Belgiens (19,02 %), Regio Aachen (10,75 %), en de Province de Liège (10,35 %). Absoluut gezien komt Limburg hier op de voorlaatste plaats, gevolgd door de DG Belgiens met 13.904 *'vreemden'*.

2.2.4 Arbeid

De *'beroepsbevolking'* wordt door de Euregionale Informatie Service (2007) gedefinieerd als de werkenden (per woonplaats) en de niet-werkenden (de werklozen en de niet gemelde werkenden). De Limburgse beroepsbevolking telt op 1 januari 2008 volgens de VDAB 382.149 personen.

Limburg kent op 1 januari 2008 een ***werkloosheidsgraad***⁶ van 6,42 %. Limburg kent het tweede grootste provinciale werkloosheidspercentage (6,42 %) in Vlaanderen en dit na Antwerpen (7,06 %). De conclusie luidt dat Limburg weliswaar een kleine achterstand heeft ten opzichte van de overige Vlaamse provincies, maar deze achterstand is miniem. Ten opzichte van Wallonië

⁵ Indien de cijfers op tijdstippen voor en na 1 mei 2004 vergeleken worden, is enige nuance gepast. Op 1 mei 2004 is de EU immers uitgebreid van 15 naar 25 lidstaten. De groep *'inwoners met een andere nationaliteit uit de Europese Unie'* zal na 1 mei 2004 immers aanzienlijker zijn en de groep *'inwoners met een nationaliteit van buiten de Unie'* zal geslonken zijn.

⁶ De *'werkloosheidsgraad'* wordt gedefinieerd als "de verhouding tussen het aantal werkzoekenden en de beroepsbevolking" (VDAB, 2008).

(17,02 %) doet Limburg (6,42 %) het zelfs erg goed (Forem, 2008). Een iets grotere werkloosheid dan de omliggende Vlaamse provincies zorgt echter wel voor een relatief groter aanbod van werknemers voor de werkgevers.

VDAB (februari 2008) meldt dat het afgelopen jaar de werkloosheid in Limburg met 18,1 % gedaald is, terwijl op Vlaams niveau de werkloosheid met 11,6 % is gedaald. Het aantal vacatures daarentegen steeg in de provincie met 39,7 % en op Vlaams niveau met 30,2 %. Er kan geconcludeerd worden dat Limburg sinds medio 2005 een sterk dalende trend kent van het aantal werklozen.

Indien de **tewerkstelling per sector** bestudeerd wordt, kan vastgesteld worden dat de tertiaire sector opvallend zwak aanwezig is in Limburg. Toch is de werkgelegenheidsgroei in deze sector volgens De Grootte het sterkst. Het is immers de sterk ontwikkelde industrie die een belangrijke basis vormt voor de jobcreatie in de commerciële diensten. Hij omschrijft dit in de Staten-Generaal van de Limburgse economie en werkgelegenheid als *“Limburg zal noodgedwongen net als de andere provincies de transformatie van een industriële naar een dienstensector moeten zetten, d.w.z. van een economie die overleeft dankzij de kennisvoorsprong en alsmaar minder gericht is op productie”* (Heeren en Milis, 2004).

Uit de verschillende strategische plannen van de provincie kan besloten worden dat Limburg in de toekomst vooral aan jobcreatie wil doen in o.a. de logistiek, mobiliteit, bouw, automotieve, toerisme en last but not least in de zakelijke dienstverlening (Heeren en Milis, 2004).

Het zijn vooral de vacatures voor mensen met een lage scholingsgraad en de zogenaamde knelpuntberoepen die volgens de VDAB statistieken (2008) niet ingevuld geraken. Om de openstaande vacatures in Limburg ingevuld te krijgen, hebben de VDAB, FOREM en de Limburgse werkgeversorganisaties een samenwerking gestart. Hierbij trachten ze Waalse werkwilligen over de grens te trekken om in Limburg aan de slag te kunnen gaan.

2.3 Economie

“De Belgische economie kende de afgelopen jaren een constante en sterke groei. Nog sterker dan de groei in België of Vlaanderen is de economische groei in de provincie Limburg” (POM, 2008). (cfr. eveneens '3.3.8 Conjunctuur')

Heeren en Milis merken wel op dat *“Het sterk geïndustrialiseerde Limburg echter een inherente zwakte heeft en dat is de relatief grote afhankelijkheid van multinationals”* (Heeren en Milis, 2006:158). Peter Heller, voormalig topman van Ford Genk, verwoordt het als *“Limburg dankt zijn welvaart aan de multinationals, maar nu moet er iets anders komen”* (Heller, 2008).

2.3.1 Economische kengetallen

Een belangrijke indicator voor de economische kracht van een regio is het '**Bruto Regionaal Product**' (BRP) (EIS, 2007). Het Bruto Regionaal Product, tegen lopende prijzen, van Limburg bedroeg volgens de laatste gegevens ter beschikking gesteld door de NBB circa € 18.600,8 miljoen (2005).

Wanneer het Limburgse bruto regionaal product tegen lopende prijzen van 2005 onderling vergeleken wordt ten opzichte van het Rijk, kan vastgesteld worden dat de provincie 6,2 % van het totale nationale bruto binnenlands product tegen lopende prijzen vertegenwoordigt. Gerangschikt in aflopende orde neemt Limburg hiermee de laatste plaats in van alle Vlaamse provincies.

Doordat dit BRP erg afhankelijk is van de grootte van de regio, is het '**bruto regionaal product per capita**' een betere maatstaf. Dit BRP per hoofd van de bevolking wordt bepaald door drie factoren: de '*arbeidsproductiviteit*' (cfr. '3.3.3.1'), de '*werkgelegenheidsgraad*' (cfr. '3.3.3.3') en '*het aandeel van de bevolking van 15 tot 64 jaar*' (cfr. '2.2.2') (VRIND, 2006). Het bruto regionaal product per inwoner tegen lopende prijzen bedroeg in 2005 € 22.899 (NBB, 2007). Gerangschikt van groot naar klein bruto regionaal product per inwoner, bekleedt de provincie hier een 6^e plaats, voorafgegaan door alle overige Vlaamse provincies én Waals-Brabant.

Een andere belangrijke indicator betreft de '**bruto toegevoegde waarde**', dewelke gezien kan worden over de totale economie of in verschillende sectoren. De bruto toegevoegde waarde voor de totale economie, tegen lopende prijzen, in Limburg bedroeg in 2005 € 16.545,4 miljoen (NBB, 2007).

Logischerwijs is in de provincie Limburg het aandeel van de **primaire sector** in de totale toegevoegde waarde het geringst (1,7 %). In de Euregio komt ze hiermee op de 2^e plaats, voorafgegaan door de DG Belgiens (2,7 %). Het belang van de **secundaire sector** is in de provincie aanzienlijk (36,9 %). In de Euregio Maas-Rijn komt ze hiermee op de 1^e plek. Limburg is dan ook een echte '*industrieprovincie*'. In tegenstelling tot de secundaire sector, kent de provincie een relatief laag aandeel wat de **tertiaire sector** betreft. De **quartaire sector** kent in alle regio's van de Euregio Maas-Rijn een waarde van om en bij een kwart van de totale gerealiseerde toegevoegde waarde.

2.3.2 Sectoren

Zoals gesteld in '2.3.1' is het aandeel van de secundaire sector in de provincie aanzienlijk. Toch kenmerkt Limburg zich volgens de POM (2008) door een **grote diversiteit aan economische sectoren**, waarbij de laatste jaren de tertiaire sector aan een opmars bezig is.

POM (2008) meldt dat de Limburgse economie gebaseerd is rond een aantal '**speerpuntsectoren**' zoals *automotive, logistiek, de bouwsector, zakelijke dienstverlening en ICT, Life Sciences, fruit en voeding* en ten slotte het *toerisme*.

De **auto-assemblage** en haar toeleveringsbedrijven vormen een belangrijk onderdeel van de Limburgse economie. Zo is Ford Genk de grootste werkgever in de provincie met 6.000 werknemers. Dankzij haar centrale ligging kan Limburg de rol vervullen van een **logistieke draaischijf**. Belangrijke spelers zijn hier Essers, Ewals Cargo Care en het IKEA distributiecentrum.

Verder kent de **bouwsector**, relatief gezien, een groter gewicht in de provincie dan op Vlaams niveau⁷.

Doordat Limburg haar economie wil diversifiëren heeft de POM mee een 'B2B steden' project opgezet (POM Bizz2Bizz, 2008). Het voornaamste doel van dit project is om B2B projecten (**zakelijke dienstverlening en ICT**) aan te trekken in en rondom Hasselt. Belangrijke spelers hier zijn Deloitte, KPMG, E&Y, Cegeka en Ideaxis.

Life sciences zijn een erg beloftevolle sector en Limburg heeft dan ook recentelijk 'LifeTechLimburg.be' opgericht ter versterking van de Life sciences industrie in de provincie. Belangrijke spelers in deze sector zijn ondermeer Cegeka, Helvoet Pharma, Aquafin en Scana Noliko.

De Limburgse landbouw kenmerkt zich voornamelijk door de fruitsector. 75 % van de Belgische **fruitproductie** bevindt zich dan ook in de provincie (POM, 2008). De fruit- en voedingssector biedt Limburg circa 4.000 directe en 1.000 indirect arbeidsplaatsen en kent vier modern uitgeruste fruitveilingen: de Belgische fruitveiling, de Limburgse Tuinbouwveiling, Veiling Borgloon en Veiling Haspengouw.

Het **toerisme** ten slotte is de laatste jaren uitgegroeid tot een erg belangrijke economische sector. Ongeveer 15.000 mensen leven, direct of indirect, van het toerisme. De tewerkstelling in deze sector steeg de laatste jaren met 25 % (POM, 2008). Bezoekers kunnen in Limburg het hele jaar terecht en dit zowel bij goed weer (v.b. Limburg fietsparadijs, Katarakt route in Haspengouw) als bij slecht weer (v.b. Plopsaland Indoor).

⁷ POM (2008) meldt dat dit wordt uitgedrukt d.m.v. de '*specialisatie-index*' (de verhouding van bepaalde sectoren, c.q. de bouwsector, in de Limburgse economie tot hetzelfde aandeel in de Vlaamse economie). In Vlaanderen bedraagt deze index, gemeten in toegevoegde waarde, 100. In Limburg bedraagt ze 120 in de bouwsector en 240 voor de bouwmaterialen.

2.3.3 Bedrijven

Het 'aantal bedrijven'⁸ in Limburg bedroeg 19.557 in 2005. Hiermee komt Limburg op de 2^e plaats in de Euregio. Volgens diezelfde Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Limburg is het aantal bedrijven van 1985 tot 2005 met bijna 60 % gestegen. De Limburgse bedrijfswereld bestaat volgens de POM (2008) uit een reeks grote bedrijven met verder een groot aantal KMO's. 90 % van alle industriële vestigingen in Limburg zijn KMO's.

Indien het aantal bedrijven aan het aantal inwoners gerelateerd wordt, leidt dit volgens het EIS (2007) tot '**de vestigingsdichtheid**', het aantal vestigingen per 1.000 inwoners. In de Euregio komt de provincie hiermee op de 2^e plaats met meer als 60 bedrijven per 1.000 inwoners.

Ten slotte wordt '**de bedrijvendynamiek**' besproken. Deze bedrijvendynamiek wordt vastgesteld aan de hand van het aantal oprichtingen en opheffingen. Het aantal oprichtingen bedroeg in 2007 4.696 (UNIZO, 2008). Limburg telde in 2007 448 faillissementen (Graydon, 2008).

2.3.4 Investerings

Investerings zijn van wezenlijk belang om de bestaande kapitaalvoorraad te behouden of te kunnen vernieuwen. Verder vertegenwoordigen ze nieuw kapitaal. Hierin is de technische vooruitgang ingebouwd. De mate van investeren verschaft een indicatie van het geloof in de toekomst (Stativaria, januari 1999:5).

Volgens de meest recente en beschikbare gegevens van de Nationale Bank van België kende Limburg in 2005 voor € 4,7 miljard **bruto investeringen in vaste activa** en dit tegen lopende prijzen. In 2004 telde Limburg voor € 4,1 miljard bruto investeringen in vaste activa, ook weer tegen lopende prijzen. Deze getallen worden erg beïnvloed door investeringen van grote multinationals, bijvoorbeeld Ford Genk.

Wanneer het aandeel van Limburg (2005) ten opzichte van het totale Rijk gezien wordt, kan vastgesteld worden dat 7,71 % van de totale nationale bruto investeringen, tegen lopende prijzen, in Limburg plaatsvinden. Het vergelijken van de percentages op provinciaal niveau leert dat Limburg op de 5^e plaats komt. Hiermee is ze de laatste Vlaamse provincie. Absolute koploper is de provincie Antwerpen (19,98 %). Bij de Vlaamse provincies scoort Limburg weliswaar 'ondermaats', maar ze laat toch alle Waalse provincies achter haar.

⁸ Het EIS (2007) verstaat onder '*bedrijven*' of '*ondernemingen*': "vestigingen van economische organisaties op een bepaalde plaats" (EIS, 2007:100). Een economische organisatie (onderneming) kan meerdere vestigingen bezitten. Om de in de regio daadwerkelijk aanwezige economische activiteit in beeld te brengen, wordt best gekeken naar de vestigingen en niet naar de ondernemingen.

2.3.5 Actieplan Limburg

De bespreking van de sluiting van de Limburgse steenkoolmijnen en de economische reconversie vormt op zich géén deel van deze dissertatie. Doch is het een conditio sine qua non om hiervan een (korte) bespreking te geven. Deze gebeurtenissen hebben immers vandaag de dag nog hun weerslag op het Limburgs socio-economisch gebeuren. Deze sectie heeft (voornamelijk) tot doel een inleiding te vormen voor sectie '3.3.5.1 Subsidies'.

"Van 1917 tot 1987 vormden de steenkoolmijnen de ruggengraat van de Limburgse economie" (Van Haegendoren, 1998:7). Tengevolge van de goedkope import van kolen en de substitutie door olie, daalde de vraag naar Limburgse steenkool. De Limburgse steenkoolproductie werd verlieslatend en noodgedwongen sproten hier de **sluitingen** van de **Limburgse steenkoolmijnen** uit voort (1987-1992).

29 april 1987 vormde een keerpunt in de sociaal-economische ontwikkeling van de provincie. In het Kasteel van Ham, te Steenokkerzeel werd het '**Toekomstcontract voor Limburg**⁹' getekend. Op die dag werd immers zowel gestart met de sluitingsoperatie van de steenkoolmijnen als met de intensifiëring van het reconversiebeleid (Van Haegendoren, 1998).

De doelstelling van het Toekomstcontract was om in minder dan 10 jaar de werkloosheid in Limburg terug te dringen tot het Vlaams gemiddelde en om de scholingsgraad in Limburg op te krikken tot datzelfde Vlaamse gemiddelde. Ook was er de erkenning dat er op de korte termijn reconversies doorgevoerd moesten worden in de getroffen streken. Dit gebeurde via een '*gemeenschappelijke verklaring*' van de provincie, de Vlaamse en Federale Regering en de Europese Commissie (Vanhaeren in Claesen, 2002).

In april 1997, na tien jaar '**Toekomstcontract voor Limburg**' had de Limburgse bevolking volgens de voormalige GOM-Limburg nog steeds niet dezelfde kansen op werk als de rest van Vlaanderen. Vandaar dat er verdere inspanningen gedaan moesten worden voor de getroffen gemeenten. Diezelfde maand nog (1997-04-25) lanceerde de voorgangster van huidig Gouverneur S. Stevaert, Gouverneur Mevr. H. Houben-Bertrand een '**Actieplan voor Limburg**' (**Limburgplan**), als het ware de opvolger van het 'Toekomstcontract'. Dit plan ontstond uit de bekommernis om meer werk, welvaart en welzijn te verzekeren voor de gehele Limburgse bevolking.

⁹ Dit Toekomstcontract is, in tegenstelling tot wat de naam doet vermoeden, "géén juridisch contract [...] maar wel een strategie voor de bevordering van de economische reconversie van Limburg" (Van Haegendoren, 1998:74).

Dit **Limburgplan** kent een 5-tal prioritaire doelstellingen:

- het stimuleren en creëren van meer tewerkstelling;
- het maximaal ontsluiten van de provincie;
- het bewerkstelligen van een zorgzame samenleving;
- het behoud van het groene karakter van de provincie;
- het werken aan een 'lerende' en 'slimme' regio.

(Bron: Beleidsverklaring Vandeput M., 2002)

Op 8 juli 2005 heeft de Vlaamse regering in samenwerking met de Limburgse verantwoordelijken een Limburgplan (2006-2009) uitgewerkt, waarbij € 672 miljoen vrijgemaakt wordt. De wederzijdse verantwoordelijkheden om dit plan waar te maken, werden vastgelegd in de "**Overeenkomst tussen de Vlaamse regering en de provincie Limburg m.b.t. het Limburgcontract 2006-2009**" (Limburgovereenkomst).

Het **Limburgplan (2006-2009)** is een concreet actieplan waarmee de Vlaamse regering een nieuwe socio-economische dynamiek in Limburg mee wil ondersteunen. De Vlaamse regering heeft hiervoor geen nieuwe strategie ontwikkeld, maar heeft zich gebaseerd op plannen die in Limburg zelf ontwikkeld zijn en daarop is er verder gebouwd (Limburgplan 2006-2009).

Het Limburgplan bestaat uit 46 concrete maatregelen die rond vier assen opgebouwd zijn:

- valoriseren van de goede ligging van Limburg;
- versterking van de economische innovatie;
- meer ruimte voor talent (onderwijs);
- stimulansen voor meer werk in een zorgzame samenleving.

(Bron: Limburgplan 2006-2009)

2.4 Inventarisatie van de beschikbare en bezette bedrijfshallen en bedrijfsterreinen

Wat de **beschikbare bedrijfshallen** betreft is de provincie Limburg volgens Cushman & Wakefield aan een inhaalbeweging bezig. Circa 5 jaar geleden was er een grote leegstand (400.000 m²). Vandaag de dag is dit minder als 75.000 m². Op een redelijke korte periode is er dus meer als 300.000 m² vrije bedrijfsruimte ingenomen.

Vandaag de dag dienen industriële ondernemingen volgens Cushman & Wakefield dan ook over te schakelen op het alternatief van het huren van een bedrijfsruimte: grond kopen en zelf een bedrijf erop bouwen. Limburg heeft dan ook te kampen met een bijzonder grote vraag naar **industrieterrein** en een eerder beperkt aanbod. Volgens C&W is dit aanbod in vergelijking met andere Vlaamse provincies (zoals Vlaams-Brabant) nog 'relatief' groot. Limburg heeft 9.972, 38 ha

industrieterreinen. De bezettingsgraad bedroeg op 1 januari 2008 75,41 %. De bijlagen 3, 4 en 10 geven de meest recente gegevens weer m.b.t. de totale oppervlakte bedrijventerreinen en hun belangrijkste ondernemingen.

2.5 Typologieën van bodemgebruikscategorieën

Avondstondt (2003) maakt een **indeling van de verschillende gronden** op basis van de stedenbouwkundige bestemming en voorschriften¹⁰. Hij onderscheidt zo ondermeer de categorieën 'bouwgronden', 'landbouwgronden', 'bossen' en ten slotte 'andere gronden'. Wat de bouwgronden met een economische functie aangaat, vermeldt hij 'de nijverheidsgrond' en 'de KMO-grond'.

Een verdere indeling naar de verschillende bodemgebruikscategorieën, specifiek op economische functies afgestemd wordt door Vanneste (2005) weergegeven:

- industriegebieden;
- gebieden voor vervuilende industriegebieden (het Gewestplan heeft het over Industriegebieden I);
- gebieden voor milieubelastende industrieën (het Gewestplan heeft het over Industriegebieden II);
- gebieden voor ambachtelijke bedrijven of gebieden voor KMO's;
- dienstverleningsgebieden;
- gebieden hoofdzakelijk bestemd voor de vestiging van grootwinkelbedrijven.

De verordenende voorschriften van de stedenbouwkundige administratie en de gemeenten bepalen welk **soort van gebouw** opgericht mag worden. Avondstondt (2003) spreekt over de bestemming van een perceel. "De bestemming van een perceel duidt de aard van het gebouw, dat er al dan niet mag worden opgericht en dit volgens de gewestplannen, de BPA's, of een vergunning tot verkaveling, in uitvoering van de wet op de stedenbouw en ruimtelijke ordening" (Avondstondt, 2003: 19).

Industrie komt echter ook buiten de industriegebieden voor: **zonevreemde bedrijven**. De ruimtelijke patronen van industriële inplantingen hebben immers een hele historiek achter de rug en kunnen slechts langzaam aan de 'gewenste structuur' aanpassen.

¹⁰ "De bestemming als 'bouwgrond' en 'industriegrond' wordt bepaald door de voorschriften van de gewestplannen, de algemene en bijzondere plannen van aanleg" (Avondstondt, 2003:95), cfr. de wet van 1962-03-29 betreffende de organisatie van de ruimtelijke ordening en stedenbouw.

Het Ruimtelijk Structuurplan Limburg definieert 'zonevreemde bedrijven' als "Een gebouw, activiteit of functie kan pas als zonevreemd worden beschouwd, wanneer zowel de juridische toets, met name [sic] het al dan niet overeenstemmen met bestaande voorschriften, als de planologische toets, met name de (on)verenigbaarheid met verschillende activiteiten en functies, duidelijk daartoe besluiten" (Ruimtelijk Structuurplan Limburg, 2003:287). 'Zonevreemd' wordt al te vaak, verkeerdelijk, verwisseld met 'illegaal'. "Zonevreemde bedrijven horen, volgens het Gewestplan, niet thuis in de zone waar ze gevestigd zijn en sommigen worden als dermate storend ervaren dat hun uitbatingsvergunning in de toekomst niet zal vernieuwd worden. In vele gevallen worden deze bedrijven doorverwezen naar industrieparken" (Vanneste, 2005:95).

Zoals reeds bij de definiëring en afbakening in 'sectie 1.5' aangehaald worden de termen '**industriepark**', '**industrieterrein**¹¹' en '**industriezone**' vaak, ten onrechte, door elkaar gebruikt. Een '**industriepark**' verwijst naar een ruimte die is ingericht (met bestrating, verlichting, nutsleidingen, soms gebouwen) om industrie of aanverwante activiteiten onder te brengen. **Industrieparken** kunnen verschillen naar:

- omvang;
- promotor: privé, intercommunaal, regionaal, publiek-gemeentelijk;
- locatie: stedelijk, stedelijke rand, landelijk;
- typologie van bedrijven.

¹¹ Deze terreinen worden '*regionaal*' genoemd als ze een regionale betekenis hebben, omdat ze door hun omvang, ligging, uitrusting, etc. grotere bedrijven en bedrijven afkomstig van buiten de provincie aantrekken. De term '*lokaal*' duidt op wanneer de terreinen bestemd zijn voor kleinere bedrijven, voor economische activiteiten afhankelijk van de lokale bevolking (Ruimtelijk Structuurplan Limburg, 2003). Verder worden deze bedrijventerreinen '*groot*' genoemd als ze een aaneengesloten oppervlakte industriegebied van minstens 350 ha bestrijken.

Met betrekking tot de **diversificatie van de typen ondernemingen in een industriepark** deelt Vanneste (2005) de parken op in een 4-tal fasen:

Tabel 2.1 Diversificatie typen ondernemingen in een industriepark

1e fase	Industriepark	Grootschalige productie + kleinschalige (ambachtelijke) productie
2e fase	Gemengde parken	Productie Grote verkoopsoppervlakten (ondermeer auto's, meubelen, sanitair)
3e fase	Business-parken Kantorenparken Transportzones	Commerciële en niet-commerciële diensten met hotel, restaurants Op transport-georiënteerde plaatsen: grenzen, havens, luchthavens (v.b. Transpolis, Brucargo)
4e fase	Research-parken Techno-parken Wetenschapsparken Tele-ports	Hoogtechnologische en vernieuwende activiteiten Band met onderzoekscentra/universiteiten gericht op communicatie

(Bron: Vanneste, 2005: 96)

Uit de naamgevingen in bovenstaande tabel blijkt ook dat de activiteiten in de industrieparken met de tijd veranderen en diversifiëren.

De term '**industrieterrein**' of '**industriezone**' verwijst naar de ruimtelijke afbakening op een plan voor ruimtelijke ordening. Het wordt voor industrie voorbehouden, zonder dat er uitrusting en industrie aanwezig is (Vanneste, 2005). Een zonering zoals op het Gewestplan heeft bovendien een bij wet vastgelegde inhoud. Alle economische actoren dienen er zich aan te houden.

Hoofdstuk 3: Het vestigingsprobleem

3.1 Inleiding

In wat volgt, **sectie '3.2'**, wordt een **theoretische beschouwing** gegeven omtrent het **vestigings-'probleem'**: de stromingen in verband met de localisatie van een industriële vestiging en de belangrijkste theoretische modellen, zoals de basistheorie van Lösch en Weber komen aan bod. Verder wordt het potentiaal en de agglomeratie-index van een plaats besproken, evenals het model van Alonso en de factorieel-ecologische visie op het vestigingsprobleem. Ten slotte wordt de impact van het aanbod industriegronden op locatiebeslissingen van ondernemingen besproken.

In **'sectie '3.3'** wordt vervolgens **een overzicht gegeven van de verschillende vestigingsfactoren bij de vestiging van een industriële onderneming in een regio**, c.q. Limburg. Dit overzicht gebeurt door middel van 46 verschillende factoren in negen categorieën.

3.2 Geografie: stromingen in verband met localisatie en bespreking belangrijkste modellen

3.2.1 Stromingen in verband met localisatie

Bij de oorspronkelijke stromingen was er meer oog voor het eigene of het specifieke van een plaats. De economie en politiek verwachtten een uitgebreide en betrouwbare beschrijving van individuele regio's, een **ideografische benadering**. Enige tijd later, na inventarisatie, wordt de vraag gesteld naar het 'waarom'. De nadruk wordt gelegd op algemene principes. Deze moesten bijvoorbeeld de groei en structuur van economische gebieden verklaren. Dit alles wordt verstaan onder de **nomothetische benadering** (Vanneste, 2005).

Witlox spreekt over de traditionele (ideografische) geografie die gericht is op de beschrijving van de empirische werkelijkheid. Hiertegenover staat de moderne (nomothetische) geografie, die een verklaring van de geografische werkelijkheid geeft. De centrale topic is niet meer 'waar', maar wel 'waarom daar?' (Witlox, 2007).

De geografische localisatietheorieën omvatten ook een hele reeks **neo-klassieke modellen**, waarbij de nadruk gelegd wordt op *kostenminimalisatie* of *winstmaximalisatie*. De afstand, uitgedrukt in transportkost, is hierbij steeds een dominante factor. Doordat de nadruk ligt op het gedrag van het 1-locatie bedrijf en op bovenvermelde afstand, is de theorie sterk *deterministisch* (Vanneste, 2005).

De bekendste modellen zijn deze van **Christaller** en **Weber**.

De **theorie van de centrale plaatsen van Christaller** betreft een theorie over de *localisatie* van de *tertiaire sector*. Bijgevolg wordt deze theorie niet verder in deze eindverhandeling besproken.

De basistheorie van Alfred **Weber** en zijn **transportkostminimaliserende benadering** heeft echter een belangrijke impact (gehad) op de benadering van de industriële localisatieproblematiek. Dit model komt kort aan bod in 'sectie 3.2.2'. Ook de **basistheorie van Lösch** komt hierin aan bod.

In de **regional development theory** gaat het over de kwaliteit van de ruimtelijke omgeving die de (slaag)kansen bepaalt voor de verschillende economische activiteiten. Oorspronkelijk ging het enkel over de materiële relaties. Het werd echter uitgebreid tot de uitwissling van know-how, informatiedensiteit en de mogelijkheid tot contracting-out. Stedelijke gebieden vertonen hiervan een grotere concentratie. Bijgevolg kunnen ze dus op heel wat van deze onderdelen een lagere kost bieden. Deze lage kosten voordelen zouden dus de stedelijke en centrale localisatie van bedrijven kunnen verklaren (Vanneste, 2005).

De theorieën, waarbij economische concentraties in verstedelijkte gebieden werden verklaard vanuit de kenmerken van de gebieden zelf, hadden af te rekenen met kritiek. De concentratie van economische activiteit is volgens het **behaviourisme** nog geen bewijs van het bestaan van *agglomeratievoordelen* of van *objectief economische overwegingen*. "Een ondernemer zou niet meer kiezen voor een optimale locatie maar eerder voor een vestiging met bevredigende winsten", aldus Witlox. De 'homo economicus' of *rationele econoom* is niet meer. Een bedrijf kan genoeg nemen met een suboptimale vestiging ('satisfier concept') (Witlox, 2007).

De ideeën van **Simon** (1957) en **Cyert en March** (1963) vormden de grondslag van het *behaviourisme*. Het *behaviourisme* meende dat het *gedrag als de input* moet gezien worden, ruimte daarentegen is zowel input als output. Er is beperkte kennis¹² in verband met minder 'zichtbare' of voor de hand liggende localisatie-alternatieven. De stedelijke concentratie is dan ook gebaseerd op de imitatie van het succesvolle en dit als poging om de onzekerheid te minimaliseren. De ondernemer ervaart onzekerheid en wil een veilige localisatiekeuze maken. Hij doet dit door anderen, die schijnbaar succesvol zijn, te imiteren. Dit verklaart de voorkeur voor de zones met economische concentratie, de grootstedelijke gebieden.

Het *behaviourisme* kan samengevat worden als de theorie die stelt dat vestigingsfactoren zeer persoonlijk kunnen zijn en niet altijd objectief gekwantificeerd kunnen worden. De *grootste verworvenheid* van het *behaviourisme* is ongetwijfeld de *bevraging van individuele actoren via enquêtes*. Hierdoor zijn dan ook grote databanken op micro-schaal tot stand gekomen in verband met ondermeer motieven, waarden en opinies, voorkeuren.

¹² De ondernemer heeft géén maximale kennis en kan dan ook niet gezien worden als de 'homo economicus', zoals er verondersteld wordt in de neo-klassieke modellen (Vanneste, 2005).

Opvallend is ten slotte dat het **behaviourisme** net als de **regional development theory** tot *gelijkaardige conclusies* komen. Beiden menen immers dat ruimtelijke omgeving een grote rol speelt. De ruimte geldt dus als input en output (Vanneste, 2005).

Eén van de kritieken op de **traditionele localisatietheorieën** is dat bedrijven teveel als een 'black box' beschouwd worden. Volgens de **corporate geography theory** hebben bedrijven wel degelijk een zekere bewegingsruimte, onafhankelijkheid, vrije keuze en beïnvloedingsmogelijkheid van de ruimte. Bedrijven moeten rekening houden met de externe omgevingselementen. Ze dienen dan ook te reageren op veranderingen in die externe omgeving. Dit reageren op externe veranderingen kan op twee manieren: enerzijds aan de hand van ruimtelijke aanpassingen, de relocatie. Er wordt als het ware terug naar een 'optimum location' gegaan. Anderzijds kan dit via niet-ruimtelijke aanpassingen, 'the optimum path of location adjustment'. Dit houdt o.a. in dat men intensiever gebruik gaat maken van productiemiddelen (Vanneste, 2005).

Vanneste stelt tevens dat er een *substitutieprincipe* voorgesteld wordt tussen ruimtelijke en niet-ruimtelijke aanpassingen. Dit zou ook het succes kunnen verklaren van bepaalde bedrijven buiten de core of buiten de grote stedelijke regio's. Deze bedrijven zijn capabel om de locatonele voordelen van de core te vervangen door een bepaald organisatorisch gedrag.

Een gelijkende theorie betreft de **groeipooltheorie**. Ze stelt dat het mogelijk moet zijn om dominante, groeistimulerende bedrijven of activiteiten in te planten in een perifere context en dat er hierdoor een regionale groei wordt gegenereerd. Kritiek op deze theorie komt vooral omwille van het uitgangspunt van het 'meerdere vestigingen-bedrijf'. Vele KMO's worden hierdoor buiten beschouwing gelaten, ondanks dat de grote ondernemingen zelf ooit 'klein' waren (Vanneste, 2005).

Als laatste localisatiestroming in deze sectie is er het **structuralisme**, ook wel bekend onder de term '**the realistic approach**'. Ze besteedt veel aandacht aan concrete terreinstudies. Deze empirische studies maken niet alleen duidelijk hoe de elementen uit het geografisch milieu aan een locatie de mogelijkheid bieden voor een winstgevende economische activiteit, maar ze geven ook aan dat deze elementen zelf kunnen verdwijnen of hun economische waarde verliezen. Dit alles gebeurt in het kader van meer globale economische evoluties. De nadruk van het *structuralisme* ligt op het groepsgedrag. Dit groepsgedrag wordt min of meer gestuurd door sociale en politieke processen. Hierdoor vertoont het bepaalde algemeenheden en voorspelbaarheid, zonder dat de mogelijkheid van individuele afwijking wordt uitgesloten (Vanneste, 2005).

3.2.2 Bespreking belangrijkste traditionele localisatiemodellen

Onderstaande twee theorieën betreffen de belangrijkste localisatiemodellen met betrekking tot de **secundaire sector**. Deze twee **traditionele localisatietheorieën** zijn geïnteresseerd in de antwoorden op 2 vragen:

"Hoe moet, gegeven de locatie van alle andere economische activiteiten, een particuliere onderneming zich vestigen opdat, tegen minimale kosten, een gekende marktvraag kan worden bediend?" (Witlox, 2007:103). Het antwoord hierop wordt gegeven door de kostenminimaliserende localisatietheorie van Weber.

"Hoe zullen de ondernemingen zich dan vestigen en welk marktaandeel zullen zij controleren, gegeven dat de ondernemingen in directe concurrentie met elkaar staan en tevens de marktvraag gekend is?" (Witlox, 2007:103). O.a. de **basisstheorie van Lösch** biedt hier een passend antwoord. Het is *niet* zozeer in termen van *minimale kosten* dat gedacht wordt, maar eerder *in functie van maximale winsten*.

3.2.2.1 Basisstheorie van Lösch

De **basisstheorie van August Lösch** zegt dat er achter de ogenschijnlijke chaos van de economische wereld *orde en reden* heerst (Witlox, 2007). De theorie van Lösch wordt ook onder **de centrale plaatsentheorieën** gerangschikt, maar is ruimer dan de centrale functies zoals bij het eerder vernoemde werk van Christaller. De basisstheorie (**Die räumliche Ordnung der Wirtschaft**) dateert uit 1940 en is een basiswerk over de ruimtelijke spreiding van economische activiteiten. Op de eerste plaats bouwde hij een deductief-normatief model van de ideale structuur van de spreiding van economische activiteiten. Lösch wees op het feit dat het *belangrijker* was om de *werkelijkheid te verbeteren dan deze te verklaren*.

Een belangrijk kenmerk van het model van Lösch is dat niet het consumentengedrag, maar het *ondernemersgedrag* als uitgangspunt gekozen werd. "Het netwerk van centrale plaatsen is niet ontstaan uit het afstandsgedrag van consumenten (nl. reikwijdte), maar uit het vestigingsgedrag van ondernemers (nl. drempel)" (Vanneste 2005: 35).

Lösch verwierp de idee van Weber dat een onderneming zich moet vestigen op een plaats met minimale kosten of met maximale omzet. Volgens hem was de *optimale locatie* de plaats die aan de onderneming de *maximale winst* geeft.

3.2.2.2 Basisstheorie van Weber

"Het model **van Alfred Weber** en zijn transportkostenminimaliserende benadering heeft een belangrijke impact (gehad) op de benadering van de industriële localisatieproblematiek" (Vanneste, 2005:110).

De basistheorie dateert uit 1909 en Weber had een *dubbele economische bedoeling*. Eerst en vooral wilde hij het model *deductief uitwerken*: hij ontwikkelde 'zuivere' wetten, geschikt voor om het even welk economisch stelsel. Vervolgens toetste hij dit deductief model aan de realiteit. Ook bracht hij nuanceringen aan. De *belangrijkste algemene vestigingsfactor* volgens Weber was de *transportkost*. Hierrond heeft hij zijn model dan ook opgebouwd. Alle elementen die de hoogte van de transportkosten bepalen werden herleid tot het gewicht en de afstand (Witlox, 2007). Weber erkent tevens de werking van allerlei specifieke interregionale en intraregionale natuurtechnische en sociale factoren in een erg complexe localisatiestructuur (Vanneste, 2005).

Er zijn tal van aanvullingen geweest op de basistheorie van Weber. Dit model is immers eerder object geweest van aanvullingen dan van kritiek, door o.a. **Palander T.**, **Hoover E.** en **Smith D.M.**

Ten slotte moet er ook een licht geworpen worden op de *tekortkomingen* van *Weber* en *Lösch*' theorieën. Een erg belangrijke tekortkoming is het *niet beschouwen van de lokationele interdependenties*. Ondernemingen beïnvloeden immers elkaars localisatiegedrag (Witlox, 2007).

3.2.3 Potentiaal en agglomeratie-index van een plaats

Het belang van een plaats bij o.a. industriële localisatie, kan gebeuren aan de hand van de **potentiaalberekening**.

De **potentiaal** van een plaats i:

$$V_i = \sum_j (P_j / d_{ij})$$

Legende:

P = massa of het belang van een plaats, bijvoorbeeld bevolking, tewerkstelling, aantal winkels, puntenscore. De massa van een plaats draagt vanzelfsprekend bij tot zijn eigen potentiaal.

d = afstand, zowel de vogelvluchtafstand, de reële afstand, als de tijdsafstand kunnen gebruikt worden (Vanneste, 2005:45).

Potentiaalberekeningen kunnen het gemakkelijkst berekend worden met een **Geografisch Informatiesysteem**. Indien voor alle plaatsen de potentiaal berekend is, kunnen deze waarden op kaart uitgezet worden en potentiaaloppervlakken gecreëerd worden.

Bij het berekenen van de **potentiaal** is het logisch dat de bijdrage van een eenheid op grotere afstand quasi nihil is. Vandaar dat hier gewerkt wordt met een **agglomeratie-index**. Het betreft een vereenvoudiging van de potentiaalberekening die met plaatsen op grote afstand geen rekening meer houdt.

Een belangrijk probleem, dat opduikt bij de berekening van zowel de potentiaal als de agglomeratie-index, betreft het onderschatten van het potentiaal aan de grenzen van het studiegebied. Buitenlandse plaatsen worden vaak niet in rekening gebracht, hoewel er in werkelijkheid een interactie bestaat (Vanneste, 2005).

3.2.4 Het model van Alonso

Na een onderzoek i.v.m. de structuur in en om Chicago, kwam **Burgess** in 1925 tot de conclusie dat er zich rond het centrum min of meer concentrische zones of ringen aftekenden. Deze concentrische ringen waren duidelijk van elkaar te onderscheiden door de groepen en functies die de ruimte gebruiken. Zo onderscheiden zich *vier groepen*: het *central business district*, de *transitiezone*, de *residentiële zone* en de *zone van het niet-stedelijk, agrarisch gebruik* (Vanneste, 2005).

De **modellen** van **Alonso** (1964) en **Muth** (1969) bieden een belangrijke bijdrage tot de verklaring van deze **concentrische structuur**. Alonso onderzocht het biedpatroon van bedrijven bij de locatieselectie. Muth deed dit voor de gezinnen.

De twee belangrijkste elementen zijn volgens Alonso '*grondprijs*' en '*transport*', zowel uitgedrukt in effectieve kost, tijd, als bereikbaarheid. In dit model wordt uitgegaan van het feit dat het stadscentrum de meest gevraagde locatie in de stad is. Vanuit het centrum zijn alle stedelijke elementen immers het best bereikbaar. Hoe dichters een bepaalde functie bij het stadscentrum gelegen is, hoe geringer de som van de transportkosten, verbonden aan deze locatie, zijn. Dicht bij de stad zijn de grondprijzen m.a.w. duur, maar de transportkosten zijn ook lager.

Volgens Alonso kunnen dan ook *biedrentecurven*¹³ getekend worden. Ze geven aan welk bedrag iedere potentiële gebruiker voor de ruimte op een bepaalde plaats kan/wil bieden in functie van de afstand van die plaats tot het centrum van de stad (Vanneste, 2005).

Traditioneel hadden de bedrijven, zoals Alonso ook aanhaalt, voor de stad gekozen omwille van de '*gunstige verkeersbereikbaarheid*', de '*beschikbare grote panden*' en de '*nabijheid van een grote afzetmarkt*'. Dit evolueerde echter in een *decentralisatie* en *exurbanisatie*: grote

¹³ Vanneste vermeldt echter ook dat het model van Alonso slechts een denkkader betreft. In realiteit wordt het patroon van concentrische ringen zelden of nooit teruggevonden.

verkeersmoeilijkheden, moeilijkheden bij laden en lossen, onvoldoende parkeergelegenheid voor klanten en personeel. Dit zette industrieën aan om uit te wijken. Ook het gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden en de hoge grondprijzen in de stad zorgden voor deze evolutie (Vanneste, 2005).

Ondernemingen verhuisden naar grote uitvalswegen en nieuwe suburbane industrieparken met een grotere bereikbaarheid. Vanneste spreekt van "*een verschuiving of herverdeling van economisch gewicht tussen centrale stad en stedelijke periferie [...], waarbij de centrale stad aan economische functies verliest en haar (geïntegreerde) rand aan betekenis wint [...]*" (Vanneste, 2005: 83). Voorgaande quote heeft enkel betrekking op de secundaire sector. Volgens Vanneste is er, wat de dienstensector betreft, géén echte exurbanisatie.

De oorspronkelijke *biedrentecurve* van Alonso kent nu ook een omgekeerde tendens. Volgens Alonso was die biedrente het hoogst in de centrale delen van de stad. Nu vertonen de meeste bedrijven een voorkeur voor de stadsrand, waardoor de biedrente daar het hoogst is.

3.2.5 Factorieel-ecologische visie

De **factorieel-ecologische visie** meent dat wanneer meer elementen uit de complexe werkelijkheid in de analyse opgenomen worden, vastgesteld kan worden dat deze modellen allen tegelijkertijd geldig zijn. Het zijn allen deelcomponenten of dimensies van dezelfde fysische ruimte (Vanneste, 2005).

3.2.6 Omvang van de geografische zones

Finaal, en met het oog op 'sectie 3.3.4.1.2.2', wordt het *theoretisch kader* omtrent de **impact van het aanbod industriegronden op locatiebeslissingen** van ondernemingen besproken. De vraag kan immers gesteld worden over welke afstand het aanbod aan bedrijventerreinen een impact heeft op de locatiebeslissingen van deze bedrijven. De literatuur biedt twee, weliswaar concurrerende, antwoorden: de **dominerende vestigingsplaatstheorie** en de **recentere huisvestingstheorie**.

In de **vestigingsplaatstheorie** wordt de locatiebeslissing van een onderneming *vanuit* het *bedrijfseconomisch rendement* gezien. Een onderneming zal zijn bedrijfshal herlokaliseren indien elders een substantieel hoger rendement kan worden gehaald. Doordat de economische parameters veelal vergelijkbaar zijn in de nabije omgeving leidt dit motief tot erg lange afstandsverplaatsingen (Keeble (1976) en Reinink (1970) in Heeren en Milis, 2004).

De **theorie van het huisvestingsgedrag** daarentegen geeft een verklaring voor de vele korte afstandverhuizingen van bedrijven. "*Bij verplaatstingen over korte afstand gaat het nauwelijks om de bedrijfseconomische voordelen die te halen zijn uit een herlocalisatie*" (Heeren en Milis,

2004:329). Ondernemers zijn echte *risicomijders* bij huisvestingsproblemen. In eerste instantie zullen ze ter plaatse proberen uit te breiden. Als dit niet mogelijk is, zal getracht worden om aangrenzende gebouwen te verwerven. In laatste instantie gaat men pas denken aan een herlocalisatie op korte afstand. "Het minimaliseren van de afstand is hierbij belangrijk omdat de bestaande toeleveringsrelaties en de tewerkstelling niet in het gedrang mogen komen bij een herlocalisatie" (Heeren en Milis, 2004:330).

3.3 Overzicht van de verschillende vestigingsfactoren voor industriële ondernemingen

Het **selecteren van een vestigingsplaats** voor een industriële onderneming is een **complex gebeuren** en dit omwille van de vele verschillende factoren die van invloed zijn.

Hieronder wordt als het ware een **overzicht** gegeven van de **verschillende vestigingsfactoren** voor industriële ondernemingen, die aan bod komen in de wetenschappelijke en niet wetenschappelijke literatuur en dewelke vermeld zijn door experts uit de desbetreffende vakgebieden. Sommige van deze factoren zoals 'de prijs van industriegrond' en 'de loonkost' zijn erg voor de hand liggend, andere zogenaamde 'intangibles' zijn dit niet altijd. Hun relevantie en specifieke betekenis voor de bedrijven in de provincie Limburg zal dan ook in een later **praktijkgebaseerd hoofdstuk 5** onderzocht worden.

Een **viertal opmerkingen** dient hierbij in het achterhoofd gehouden te worden. Eerst en vooral **staat** een **vestigingsfactor zelden op zichzelf**, maar zijn ze onderling verbonden. Verder **kan eenzelfde factor zowel aantrekkelijk als afstotend zijn**. Dit is vooral afhankelijk van de aard en de grootte van de onderneming. Zo kan de factor 'milieuwetgeving' enerzijds positief zijn en kadert het in de bedrijfsopbouw van duurzaam ondernemen. Anderzijds kan een te strenge milieuregulering potentiële investeerders afschrikken. Ook **hangen de verschillen in belang van vestigingsfactoren** vooral **af** van de **persoonlijke kenmerken** van de **beslissingsnemer**. Ten slotte moet opgemerkt worden dat **vestigingsfactoren voor een bepaalde locatie niet continu dezelfde blijven**, maar ook verschuivingen kunnen ondergaan¹⁴ (Vanneste, 2005).

Ook is het belangrijk, vooraleer overgegaan wordt tot de opsomming van alle mogelijke factoren, op te merken dat, *volgens de literatuur althans*, **de traditionele (harde) factoren aan belang verliezen ten koste van de omgevings- of zachte factoren** (Vanneste, 2005). Witlox meent dat "voor de meeste investeerders de vestigingsplaatskeuze immers een unieke gebeurtenis is.

¹⁴ Lever W.F. maakte hier begin jaren '70 een studie rond: 'Cyclical Changes in Factors affecting industrial location'. Hij concludeerde dat er een statistisch significant verschil was tussen het locatie beslissingsproces van een onderneming ten tijde van laagconjunctuur en ten tijde van een boomende economie. In laagconjunctuur waren arbeid en beschikbare industriegrond belangrijke determinanten. In hoogconjunctuur primeerden de toegang tot de afzetmarkt en de aanwezigheid van betrouwbare leveranciers (Vanneste, 2006).

Slechts zelden wordt dan ook teruggevallen op bruikbare ervaring of duidelijke objectieve selectiecriteria. Het is vaak om die reden dat bij een vestigingsbeslissing een zekere vorm van intuïtie en feeling op basis van zachte factoren een belangrijke rol speelt" (Witlox, 2007).

Traditionele harde factoren zijn ondermeer: de kost, transport (bereikbaarheid), nabijheid en aanwezigheid grondstoffen, arbeidsproductiviteit, terreinen en gebouwen. De **zachte factoren** daarentegen omvatten ondermeer de economische omgeving (nabijheid van andere ondernemingen, aanwezigheid van gespecialiseerde diensten), de overheid (reglementering, procedures, fiscaliteit) en ten slotte het leefmilieu (belang van de leefomgeving en aandacht voor het milieu), aangename regio om te werken en wonen. (Vanneste, 2005).

3.3.1 Inleiding

Een *recente beschrijvende studie van Badri (2007)* over de periode december 2004 t.e.m. juni 2006, waaraan 2.125 leidinggevenden van industriële ondernemingen in 23 verschillende landen mee participeerden onthult 14 kritieke categorieën, afgeleid uit 205 variabelen uit de literatuur, die het industriële localisatieproces beïnvloeden: 'transport' ('3.3.4.1.1'), 'arbeid' ('3.3.3'), 'grondstoffen' ('3.3.4.1.3'), 'afzetmarkt' ('3.3.6.1'), 'industriegronden' ('3.3.4.1.2'), 'nutsvoorzieningen' ('3.3.4.1.4'), 'overheidsattitude' ('3.3.5.6'), 'taksklimaat' ('3.3.5.2'), 'klimaat' ('3.3.10.2') en 'gemeenschap' ('3.3.4.1.5'). Bij internationale locatiebeslissingen spelen volgens Badri nog 4 extra variabelen mee: 'de politieke situatie van naburige landen', 'aanwezigheid van concurrentie' ('3.3.6.3'), 'overheidsregulering' ('3.3.5.4' en '3.3.5.6') en 'economische factoren' ('3.3.8').

Een andere studie, van **Karakaya en Canel (1998)**, vormde eveneens een belangrijke inspiratiebron voor 'sectie 3.3'. De 84 snelst groeiende ondernemingen¹⁵ in New-England en New-York (USA) werden onderzocht aan de hand van 27 verschillende variabelen die geassocieerd zijn aan locatiebeslissingen.

Hierop werd een *factoranalyse* toegepast en deze resulteerde in 6 verschillende locatiebeslissingsfactoren: 'kost' ('3.3.2'), 'levenskwaliteit' ('3.3.4.1.6'), 'geografische verkeersontsluiting' ('3.3.4.1.1'), 'resources'¹⁶ ('3.3.3', '3.3.4.1.1', '3.3.5.1', '3.3.4.1.2' en '3.3.5.4'), 'business omgeving'¹⁷ ('3.3.6.2', '3.3.6.3' en '3.3.4.2.2.1') en ten slotte 'de beschikbaarheid van bestaande

¹⁵ Een omzetstijging van meer dan 30 % over 5 jaar is het gehanteerde selectie criterium.

¹⁶ Onder de term 'resources' wordt volgens Karakaya en Canel (1998) verstaan: de aanwezigheid van arbeid, nutsvoorzieningen, bedrijventerreinen, lokale subsidies en milieuregulering.

¹⁷ Karakaya en Canel (1998) bedoelen met 'business environment' de aanwezigheid van leveranciers, concurrentie en kapitaalverstrekkers.

industriegronden' ('3.3.4.1.2.2'). Tevens werd de belangrijkheid van deze 27 variabelen onderzocht en ontstond er een aflopende rangschikking. Ook werd onderzocht of de belangrijkheid van deze 27 variabelen verschilt per sector (productie, bankwereld, verzekering, consulting en retail).

De **conclusie** luidt o.a. dat *'de aanwezigheid van goed opgeleide werknemers'* evenals *'de kostenfactoren'* de *belangrijkste vestigingsfactoren voor productieondernemingen* zijn. Ten slotte werd de belangrijkheid van deze factoren gerelateerd aan de grootte van de onderneming. Van deze 27 variabelen bleek dat er maar 3 statistisch significant (ANOVA) verschilden over de kleine, middelgrote en grote ondernemingen. Het zijn *'de aanwezigheid van goedkope werknemers'*, *'de aanwezigheid van goed opgeleide werknemers'* en finaal *'de nabijheid tot luchthavens'*. Hierbij is de aanwezigheid van goedkope werknemers een belangrijke factor voor grote ondernemingen, de beschikbaarheid van goed opgeleid personeel is van belang voor middelgrote ondernemingen en de nabijheid tot luchthavens ten slotte is van groot belang voor kleinere ondernemingen.

Bhatnagar en Sohal (2003) onderzochten 47 variabelen, geselecteerd in 8 categorieën: *'kost'* ('3.3.2'), *'arbeid'* ('3.3.3'), *'overheid'* ('3.3.5'), *'infrastructuur'* ('3.3.4'), *'business en ondersteunende diensten'* ('3.3.4.2' en '3.3.4.1.5'), *'klanten'* ('3.3.6.1'), *'leveranciers'* ('3.3.6.2') en *'concurrentie'* ('3.3.6.3').

Ze deden dit onderzoek bij 5.427 ondernemingen in Singapore, Maleisië, Brunei, Indonesië, de Filipijnen en Thailand. Binnen ieder van de 8 categorieën, geven de auteurs het percentage van de respondenten weer dat meent dat een bepaalde variabele *'extreem belangrijk'*, *'belangrijk'* of *'niet-belangrijk'* is in de locatiebeslissing.

Uit deze studie kan **geconcludeerd worden** dat de vestigingsbeslissing een *erg complex gebeuren* is en dat de 8 bovenstaande categorieën ieder van belang zijn. De *drie belangrijkste factoren* uit deze studie worden hier weergegeven. 37,1 % van de industriële ondernemingen vindt *'de arbeidskost'* *'extreem belangrijk'*. 60,9 % vindt de arbeidskost *'belangrijk'*. Een volgende belangrijke vestigingsfactor is *'de productiviteit'* ('3.3.3.1'). 36,0 % beschouwt deze factor als *'extreem belangrijk'* bij het vestigen in een regio. 62,9 % beschouwt de factor als *'belangrijk'*. Een derde belangrijke vestigingsfactor is *'de transportinfrastructuur'* ('3.3.4.1.1'). 98 % van de industriële ondernemingen beschouwt deze factor als *'belangrijk tot extreem belangrijk'*.

Cabus en Vanhaverbeke (2004) onderzochten, via enquêtes, tweeëntwintig verschillende aspecten die aangeven hoe belangrijk bepaalde vestigingsplaatsvoorwaarden zijn en in welke mate de huidige locatie hieraan kan voldoen. Via *factoranalyse* kwamen de onderzoekers tot de **conclusie** van zes belangrijke factoren: *'lokale gebondenheid'* ('3.3.9.1') en *'mogelijkheden huidige locatie, multimodaal goederenvervoer en havenconnectie'* ('3.3.4.1.1'), *'personenvervoer'* en *'kennisinfrastructuur'* ('3.3.4.2' en '3.3.9.3'), *'kostenefficiëntie'* ('3.3.2') en *'lage prijzen'*,

'uitstraling omgeving' en 'goede leefomgeving' ('3.3.9.2', '3.3.4.1.4' en '3.3.4.1.6') en ten slotte 'de bereikbaarheid over de weg' en 'de parkeermogelijkheden' ('3.3.4.1.1.1' en '3.3.4.1.2.1').

Deze vier studies vormen dan ook een belangrijke **basis bij het categoriseren en weergeven van de verschillende vestigingsfactoren**. Dit is dan aangevuld geworden met categorieën van vestigingsfactoren uit andere artikels in journals (ondermeer Jensen en Pompelli, Morgan & Mueller, Petroni, Wendt) en vaktijdschriften, artikels van consultingbureaus, meningen van experts en (elektronische) publicaties van lokale, provinciale, federale en Europese overheden.

3.3.2 Kostenfactoren

Volgens Petroni (2000) is **de kostenfactor** de eerste bezorgdheid van managers bij een locatiebeslissing. The Journal of Commerce meldde onlangs echter wel nog dat ondernemingen in plaats van voor de laagste kostlocatie te kiezen voor hun vestiging, eerder de impact van deze beslissing op hun gehele supply chain als maatstaf gaan beoordelen. "By 2010, it is estimated that two-thirds of the world's largest corporations will make all of their site location decisions based on strategic, global considerations" (Decesare, 2007:92).

Wendt sprak in 1957 reeds over "Every locational decision requires a forecast of the uncertain future" (Wendt, 1957:228). De locatiebeslissing past als het ware in de strategie van de onderneming en is dus niet louter kostengebaseerd. Toch zullen de kostenfactoren altijd een niet te verwaarlozen rol spelen in de locatiekeuze. Zo menen ook Karakaya en Canel (1998). Nadat ze de 27 vestigingsvariabelen via factoranalyse in 6 factoren bijeengebracht hebben, wordt 'de kostenfactor' op nummer 1 geplaatst.

In deze 'sectie 3.3.2' worden o.a. 'de bedrijfsterreinkost' ('3.3.2.1') en 'de huurkosten' ('3.3.2.3') besproken. De huurkosten hebben vooral betrekking op de logistieke markt, dewelke een loutere huurmarkt is. De 'bedrijfsterrein-' en 'constructiekost' ('3.3.2.1' en '3.3.2.2') zijn meer van belang voor de semi-industriële (KMO) markt.

Verder dient vermeld te worden dat er voor de bouw van gebouwen een ABEX-index bestaat. Deze index, dewelke een nationaal gemiddelde is, analyseert de kost voor de bouw van gebouwen en privé-woningen. Momenteel bedraagt deze index¹⁸ 665 (ABEX, 2008).

3.3.2.1 Bedrijfsterreinkost

Karakaya en Canel (1998) plaatsen, bij het rangschikken van 27 vestigingsvariabelen, de 'bedrijfsterreinkost' op nummer 11, hetgeen aanduidt dat deze variabele van matige

¹⁸ Als basis van de index geldt de 'INDEX één', op basis van documenten met betrekking tot twee gebouwen die gebouwd werden in 1914; een eenvoudig huis en een handelspand, type opbrengstgebouw (ABEX, 2008).

belangrijkheid is. Ook concluderen ze in diezelfde studie dat deze variabele vooral van belang is voor retailondernemingen.

De Wael en Janssens (2004) menen dat er, globaal genomen, *een parallel* is tussen de prijsontwikkeling van industriegronden met deze van bouwgronden op de Vlaamse markt over de periode 1953-2003. Beiden kennen namelijk een significante prijsstijging.

De laatste jaren is een prijsstijging van de bedrijfsterreinen in Limburg waar te nemen. Een grotere vraag, gepaard gaande met een eerder beperkt aanbod (cfr. '3.3.4.1.2.2') is de oorzaak hiervan. Toch mag volgens Cushman & Wakefield (2008) gesteld worden dat de prijzen ten opzichte van omliggende provincies (Antwerpen, Limburg (NL), Vlaams-Brabant) nog erg betaalbaar zijn. Van Breedam treedt deze stelling bij en meent dat de lage relatieve grondprijzen één van de belangrijkste redenen is waarom België en vooral Limburg het Mekka is voor de bouw van warehouses en Europese distributiecentra (Business Logistics, maart 2006).

In bijlage 7 wordt een vergelijkend overzicht door King Sturge (2007) en VLAO (2008) gegeven van de landwaarde/m², met een opdeling tussen enerzijds semi-industrieel vastgoed en anderzijds logistiek vastgoed. De POM (2008) maakt een 3-delige opdeling wat de industriële grondprijzen betreft: KMO-zones: € 25 à € 35 per m², regionale bedrijventerreinen: € 20 à € 30 per m² en ten slotte de logistieke terreinen: € 25 à € 35 per m².

3.3.2.2 Constructiekost

Waar ter wereld ook gebouwd wordt, '**de constructiekost**' zal steeds recht evenredig toenemen met de complexiteit en specifieke wensen van de opdrachtgever. In dit opzicht wordt de factor '*constructiekost*' niet beschouwd. De factor '*constructiekost*', in het opzicht van (doorslaggevende) vestigingsdeterminant echter, hangt nauw samen met 'de geografische ligging en ondergrond' (cfr. '3.3.10.1'). De geografische ligging bepaalt namelijk de kwaliteit van de ondergrond, dewelke mee het draagkrachtvermogen bepaalt. Avondstondt stelt "*de draagkracht van de ondergrond is zeer belangrijk aangezien de fundering een belangrijk kostprijselement [...] is*" (Avondstondt, 2003:10). Op deze wijze wordt de constructiekost dan ook beïnvloed.

Karakaya en Canel (1998) plaatsen de constructiekost op plaats 9 in hun aflopende rangschikking van 27 locatievariabelen. De constructiekost behoort dus volgens hen tot de 33 % belangrijkste vestigingsvariabelen.

Gelinkt aan de typologie van Avondstondt kent het 'Industrieel gebouw-traditionele bouw-meervoudig gebruik' de hoogste waarde per m², namelijk € 205,00 per m². Deze wordt onmiddellijk gevolgd door 'gebouwen van het type Raikem of Shed (zaagdak)' met een waarde van

€ 144,00 per m². De 'open hangar in metaal' kent de laagste waarde binnen het interval van € 33,00 tot € 38,00 m².

3.3.2.3 Huurkosten

Uit een vergelijking van de '**huurprijzen**' van (semi)-industrieel vastgoed door C&W (2003) in 42 Europese locaties met als basis de huurprijs voor een industrieel gebouw van 10.000m², kan besloten worden dat de provincie Limburg de laagste huurprijzen (2003) kent. De interessante huurprijzen van industriële panden in Limburg zijn dus ongetwijfeld een grote troef. Demuyncq, Head of Industrial Agency C&W illustreert dit in het septembernummer van Business Logistics 2006 als volgt "*In het Nederlandse Venlo betalen huurders al gauw € 65 per m², terwijl de prijs in Genk, niet zo heel ver daarvandaan, slechts € 35 per m² bedraagt*". Ook het vastgoed- en adviesbureau King Sturge deelt in haar 'European Industrial Property markets 2007' rapport mee dat Limburg de laagste huurprijzen (onder de € 50/m²) op Europees niveau kent voor de distribution warehouses.

3.3.2.4 Kost van arbeid

Eerst en vooral dient goed een onderscheid gemaakt te worden tussen de '**bruto loonkost**' en de '**netto loonkost**'. Uit het rapport '*Taxing wages*' van de OESO blijkt namelijk dat België de hoogste belasting op arbeid kent van de 30 OESO-leden. Voor elke € 100 loonkost die een werkgever in 2006 betaalde voor een alleenstaande werknemer werd € 23,30 afgehouden aan patronale bijdragen, € 10,70 aan persoonlijke bijdragen en nog eens € 21,30 via de personenbelasting. Een alleenstaande werknemer houdt er dus € 44,70 aan over. Het zijn dus vooral de grote verschillen tussen de bruto- en nettolonen die ervoor zorgen dat België niet altijd even competitief is en dus een hoge loonkost kent. Het is dan ook logisch dat er vandaag de dag meer en meer stemmen opgaan voor een verlaging van de loonkost door een lastenvermindering.

Volgens Vanneste (2005) neemt het belang van '*de kost van arbeid*' nog steeds toe, doordat de arbeidskost een steeds groter aandeel in de totale kost van een industriële onderneming inneemt.

VRIND (2006) nuanceert het belang van een hoge loonkost. Een hoge loonkost hoeft niet noodzakelijk de concurrentiekracht aan te tasten. Als de *productiviteit* hoog genoeg ligt, zal volgens VRIND de hoge output per werknemer de hogere loonkost gaan compenseren. De '*loonkost per eenheid product*' is dan ook een betere maatstaf.

De POM (2008) meldt ten slotte dat uit verschillende onafhankelijke studies van Vacature (De Grote Salarisenquête, 2006), De Katholieke Universiteit Leuven en SD Worx (2005) blijkt dat de loonkost in Limburg gemiddeld genomen lager ligt dan in de omliggende provincies.

3.3.2.5 Transportkosten

'**Transportkosten**' hangen erg samen met de afstanden. Des te groter de afstand tot afzetmarkt en leverancier immers is, des te groter de transportkost. Zoals eerder vermeld is diezelfde transportkost ook de belangrijkste vestigingsfactor in de basistheorie van Weber.

Bij een locatiebeslissing werd oorspronkelijk enkel rekening gehouden met deze factor transport maar naarmate het transport efficiënter en vaak ook goedkoper werd, konden ondernemingen zich ook gaan vestigen op basis van andere factoren (Vanneste, 2005).

Bhatnagar en Sohal (2003) (cfr. infra '3.3.2.6') kwamen tot de conclusie dat binnen de kostcategorie 78,5 % van de ondervraagden de transportkost als belangrijke vestigingsfactor beschouwen.

Limburg heeft, dankzij haar centrale ligging in Europa, een competitief transportkostenvoordeel ten opzichte van de lage kostengebieden (BRICK-landen + Oost-Europa).

3.3.2.6 Overige kosten

De '**overige kosten**' omvatten de energiekost en telecommunicatie. In de studie van Bhatnagar en Sohal (2003) percipieerde 64 % van de ondervraagden de energiekost als belangrijk.

Sinds 1 juli 2003 is de elektriciteits- en aardgasmarkt in Vlaanderen geliberaliseerd. Hiervoor hadden Vlaamse (en dus ook Limburgse) industriële ondernemingen geen enkele keuze bij het bepalen van de elektriciteits- en aardgasleverancier. Ze konden zich enkel aansluiten bij de elektriciteits- en/of aardgasintercommunale van hun eigen gemeente. Omdat er hier geen concurrentie was, waren de energieprijzen in Vlaanderen dan ook hoger dan in het buitenland. Op Vlaams niveau wordt dit alles gereguleerd via de Vlaamse Reguleringsinstantie voor de Elektriciteits- en Gasmarkt (VREG), op federaal niveau is dit de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas (CREG).

Binnen diezelfde kostcategorie 'overige kosten' percipieerde 77,2 % van de ondervraagden de telecomkost als een belangrijke vestigingsfactor.

3.3.3 De factor arbeid

"De situatie op de arbeidsmarkt werd als de voornaamste localisatiedeterminant vooropgezet (ruime beschikbaarheid van gekwalificeerde, meertalige arbeidskrachten met een hoge productiviteit)" (Van Haegendoren, 1998:70).

Ondanks dat de provincie een **iets hogere 'werkloosheidsgraad'** kent (cfr. '2.2.4' en '3.3.3.3') dan de omliggende provincies, heeft Limburg, relatief ten opzichte van de omliggende provincies,

een voldoende en geschikt arbeidspotentieel. *"De Limburgse arbeidsreserve vormt dus een bijkomende en, vooral in tijden van krapte en vergrijzing, belangrijke troef"* (Heeren en Milis, 2004:160).

Exact 10 jaar na de studie van Van Haegendoren meldt een studie van de POM (2008) omtrent de Limburgse arbeidsmarkt tevens dat *"Limburgers productief zijn in de ogen van leidinggevenden, een motivatiescore kennen van meer dan 6 op 10 en bekend staan als zeer loyale medewerkers"*.

3.3.3.1 Arbeidsproductiviteit versus kost van arbeid

Het is niet zozeer de **loonkost** die van doorslaggevend belang is, maar wel de **'arbeidsproductiviteit'**. De *'arbeidsproductiviteit'* wordt in een onderzoek bij bedrijven (2001) door Fortune Market Research immers als de belangrijkste vestigingsfactor aangehaald. Bijna 63 % van de ondervraagden in de studie van Bhatnagar en Sohal (2003) meent dat de productiviteit van de werknemers belangrijk is, 36 % beschouwt de productiviteit als extreem belangrijk. Slechts 1 % meent dat, binnen de categorie arbeid, de productiviteit niet van belang is.

Een vergelijkende studie tussen 244 Europese regio's (2006) m.b.t. de economische gezondheid plaatst Limburg wat betreft de *'arbeidsproductiviteit'* op een 58^e plaats. De POM (2008) meldt dat *"Limburgers productief gezien worden in de ogen van leidinggevenden"*.

Wat de *loonkosten* op het Vlaamse niveau betreft, bevinden de lonen in Limburg zich op, of net onder, het niveau van het Vlaamse gemiddelde. Volgens een studie omtrent de tewerkstelling in Limburg, in de Staten-Generaal van de Limburgse economie en werkgelegenheid, door Thewys en Vereeck (2004) zijn de arbeidskosten per uur wel duurder dan in Wallonië (Heeren en Milis, 2004).

Thewys en Vereeck (2004) stellen ten slotte nog dat *"Aangezien loonkosten en fiscale lasten een belangrijke handicap kunnen zijn voor de competitiviteit van de Limburgse bedrijven, moet ook ingezet worden op het behouden van een creatieve kennisvoorsprong. Enkel door voor te blijven, creatief te zijn en zich te specialiseren kan de Limburgse werkgelegenheid gevrijwaard worden"* (Heeren en Milis, 2004:165).

Er dient met andere woorden niet enkel gekeken te worden naar de *loonkost*, maar ook naar de *productiviteit*. Limburg kent weliswaar een relatief hoge loonkost (ten aanzien van oprukkende economische grootmachten zoals de BRICK landen en Oost-Europa), maar kan dit compenseren door een hogere productiviteit gekoppeld aan hoogtechnologische know-how.

3.3.3.2 Opleiding en talenkennis van de werknemers

3.3.3.2.1 Opleiding

Tal van bedrijven in Limburg hebben zowel nood aan hooggeschoolde en sterk gespecialiseerde arbeidskrachten enerzijds en een grote groep ongeschoolden anderzijds. Limburg kent m.a.w een duale arbeidsmarktvrage (Vanneste, 2005).

Galbraith (1985) concludeerde in zijn studie dat high-tech ondernemingen de beschikbaarheid van goed opgeleide technische werknemers als dé allerbelangrijkste vestigingsfactor ervoeren (Galbraith in Karakaya en Canel, 1998).

Bijna 1 op 4 respondenten uit de studie van Bhatnagar en Sohal (2003) is van mening dat, binnen de categorie arbeid, '**de opleiding**' van '*extreme belangrijkheid*' is. 75 % meent dat het opleidingsniveau '*belangrijk*' is, maar '*niet extreem belangrijk*'. Enerzijds wordt er dus de nadruk gelegd op het toenemende belang van kennis. Dit heeft tot gevolg dat het aantal mensen dat zich rechtstreeks met de productie van goederen bezighoudt, daalt. Het aantal mensen dat werkzaam is in de sfeer van productie van informatie, R&D en diensten neemt echter toe. Dit fenomeen is gekend als de *cerebralisering van de werkgelegenheid*. Anderzijds blijft er ook steeds een vraag naar laagwaardige diensten aan ondernemingen, ondermeer schoonmaken, catering, bewaking. Hierbij worden laaggeschoolden en/of leden van etnische minderheden vaak ingeschakeld (Vanneste, 2005).

De logistieke processen in Limburg kennen een toenemende vraag naar toegevoegde waarde activiteiten, v.b. etikettering, assemblage. Het zijn deze arbeidsintensieve processen die uitstekend geschikt zijn voor laaggeschoolde arbeidskrachten (Business Logistics, maart 2004).

Voor de productiehallen en regionale distributiecentra hebben nood aan de zogenaamde 'blue-collar' werknemers (Johannson en Rene, 2003). Ook opvallend is volgens Vanneste (2005) de accentverschuiving van de 'arbeidsfactor' van een kwantitatief aspect (voldoende arbeidskrachten) naar een kwalitatief aspect (voldoende geschoold).

'**Opleiding**' vormt tevens één van de input indicatoren van het European Innovation Scorebord (cfr. '3.3.9.3'). Zo kan '**het aantal personen met een voltooide academische opleiding in de leeftijdsgroep 25 tot 64 jaar**' gemeten worden. Limburg bekleedt t.o.v. de Belgische, Nederlandse en Duitse regio's een middenpositie. 27,5 % van de personen binnen de leeftijdsgroep van 25-64 jaar heeft een voltooide academische opleiding (EIS, 2007). Toch hinkt Limburg al jaren, relatief ten opzichte van de overige Vlaamse provincies, achterop wat betreft de participatie aan universitair onderwijs (De Schepper, 2007).

Het '**percentage inwoners 20-24 met als opleiding tenminste hoger secundair onderwijs**' meet het opleidingsniveau van de 20 tot 24-jarigen. Hiermee worden de kwalificaties van de nieuw in de arbeidsmarkt verschijnende personen gemeten. Limburg scoort hier ontzettend goed op: circa 87 % van de inwoners tussen 20 en 24 jaar heeft een diploma hoger secundair onderwijs (EIS, 2007).

POM (2008) benadrukt dan ook sterk dat Limburg over een goed uitgebouwd onderwijsnetwerk beschikt: tal van technische scholen waarin nauw samengewerkt wordt met het bedrijfsleven, één universiteit (Uhasselt) en drie hogescholen (Katholieke Hogeschool Limburg (KHLIM), Provinciale Hogeschool Limburg en XIOS hogeschool).

Ten slotte wordt, in het kader van datzelfde European Innovation Scorebord, de input-indicator '**levenslang leren**' besproken. Volgens het EIS (2007) is deze indicator "een graadmeter voor het potentieel en de bereidheid van de bevolking van een land of een regio om zich door voortdurende bijscholing aan de eisen van de kenniseconomie aan te passen" (EIS, 2007:132). De deelname van de bevolking onder de 25-64 jarigen aan vormen van om- en bijscholing, v.b. avondscholen, onderwijs op afstand, wordt hier gemeten. De provincie scoort hier met een score van circa 9 % ondermaats en lager als het Vlaams gemiddelde (11 %).

3.3.3.2 Talenkennis

Clijsters W. et al. (1993) melden in Linguaplan Limburg dat meer dan 75 % van de bedrijven minstens één vreemdtalig contact per dag heeft. 64 % heeft zelfs meerdere keren per dag contacten in een andere taal (Clijsters W. in Putzeys D., 2003).

Putzeys D. (2003) meldt dat "Experts wijzen op het toenemend belang van vreemde talen in het bedrijfsleven. De internationalisering en de verdere uitbreiding van de Europese Unie schuiven zij hiervoor als oorzaken naar voren" (Putzeys D., 2003:IV). Tevens meldt laatstgenoemde ook dat naarmate het opleidingsniveau of de grootte van de onderneming stijgt, **de taaleisen** zullen toenemen. Belangrijk is eveneens dat er het meeste vraag is naar Frans, gevolgd door Engels en Duits (Putzeys D., 2003). Een recenter onderzoek van Theuwis (2007) stelt hierbij dat "Limburgse bedrijven aangeven dat zij het meest nood hebben aan vaktechnische talenkennis" (Theuwis, 2007: 125).

POM (2008) stelt dat jongeren al vanaf het lager onderwijs verschillende talen aangeleerd worden. Dit maakt volgens hen dan ook dat afgestudeerden in Limburg een goede kennis hebben van het Nederlands, Frans, Engels en Duits.

3.3.3.3 Werkloosheid en werkgelegenheid

Jensen en Pompelli (2002) concludeerden in hun studie omtrent de localisatiebeslissingen van 1.486 (agri-) industriële vestigingen in Tennessee (USA) dat naarmate de ondernemingen meer ervaring hadden of een grotere omzet kenden, de vestigingsfactor '*labor supply*' als belangrijker gepercipieerd werd.

Vooraf voor bedrijfshallen waarin arbeidsintensieve processen uitgevoerd worden, speelt de aanwezigheid en nabijheid van een grote pool (toekomstige) werknemers een grote rol. (Johannson en Rene, 2003).

Recht tegenover het begrip '*werkloosheid*' staat '*werkgelegenheid*'. Een vergelijkende studie tussen 244 Europese regio's m.b.t. de economische gezondheid plaatst Limburg wat betreft de '*werkgelegenheidsgraad*' in het laatste kwart van de 244 regio's. Dit zijn de regio's met de laagste werkgelegenheidsgraad. Volgens VRIND (2006) is de oorzaak hiervan vooral de vrij dure loonkost. Deze zorgt ervoor dat bedrijven investeren in arbeidsbesparende productiewijzen. Op die manier daalt de werkgelegenheidsgraad. Doch is deze vrij dure loonkost ruimschoots gecompenseerd door een grote vakkennis en productiviteit.

In sectie '2.2.4 Arbeid' werd de *werkloosheid* in Limburg reeds uitvoerig besproken. Belangrijk hierbij is dat er recentelijk (februari 2008) overeenkomsten gesloten zijn tussen Limburg en Wallonië waarbij Waalse werknemers naar Limburg pendelen, om de openstaande knelpuntvacatures in te vullen. Limburg beschikt m.a.w. in de toekomst over een voldoende grote '*labor supply*'.

3.3.3.4 Gemiddeld aantal uren op weekbasis

Volgens VRIND (2006) is '*het gemiddeld aantal uren in een normale werkweek*' een belangrijke *concurrentieparameter* en zal ze meespelen in locatiebeslissingen. De gemiddelde werkweek in Limburg (2004) duurt 35,5 uren. Hiermee bevindt Limburg zich, in een vergelijkende studie van 244 Europese regio's in het laatste kwartiel (VRIND, 2006).

3.3.4 Aanwezige infrastructuur

3.3.4.1 Aanwezige materiële infrastructuur

3.3.4.1.1 Aanwezige infrastructuur voor transport en mobiliteit

'*Transport*' verliest volgens Vanneste (2005) algemeen aan belang door de telecommunicatie die in opmars is en door het dalend aandeel van transport in de totale kost, door verschillende technische verbeteringen. Bij deze uitspraak wordt gemeld dat er toch nog tal van ondernemingen in diverse sectoren zijn met enorm zware transportkosten of die erg veeleisend zijn, wat betreft de infrastructuur.

Zo melden Johannson en Rene dat "*The 'need for speed' in distribution, particularly of high-value goods, has made proximity to major highways and airports more important than ever*" (Johannson en Rene, 2003:86). Ondernemingen waarvoor het transport de belangrijkste vestigingsfactor is, worden transportgebonden vestigingen genoemd (De Groote, 2004).

Een studie onder 1.486 (agri-) industriële ondernemingen met minder dan 500 VTE door Jensen en Pompelli (2002) bracht aan het licht dat "*des te meer ervaring de onderneming had, des te meer belang gehecht wordt aan een goede transportinfrastructuur*" (Jensen en Pompelli, 2002:213). Verder steeg de perceptie van het belangrijk zijn van een goede transportinfrastructuur volgens diezelfde studie van Jensen en Pompelli nog naarmate de omzet van de onderneming groter werd.

In het verleden is volgens Vanneste (2005) aan **transport** veel aandacht besteed omwille van twee redenen:

- transport was vroeger minder ontwikkeld dan nu. De afstandsoverbrugging was een moeilijke en dure aangelegenheid. Transport of de transportkost was bovendien een relatief gemakkelijk in rekening te brengen factor, omdat afstanden gemakkelijk gekwalificeerd kunnen worden;
- de impact van transport heeft een aantal verschuivingen ondergaan: de huidige locatiekeuze staat tegenwoordig minder in verband met afstandsminimalisatie. Maar de nadruk ligt op een goede ontsluiting.

(Bron: Vanneste, 2005)

Onder de noemer van '**aanwezige infrastructuur voor transport en mobiliteit**' worden hieronder de Limburgse autowegen, spoorwegen, waterwegen en luchtvaart besproken.

Vooraf de toegang van Limburg tot het 'hart van Europa' wordt door Claeys T. als een belangrijke factor aangehaald in het Business Logistics tijdschrift van april 2004. Het Belgium Warehousing Report 2006 van Jones Lang LaSalle spreekt over Limburg als "*excellent strategic position in terms of accessibility (The heart of Europe)*" (Jones Lang LaSalle, 2006:11).

Het FIT (2008) heeft het over de voordelen van onmiddellijke burens als Frankrijk, Duitsland, Nederland, Luxemburg en aan de andere kant van de Noordzee: het Verenigd Koninkrijk.

Het VIL meldt (2006) dat "*De belangrijkste afzetmarkten, waar zowat twee derde van het Europese bruto binnenlandse product gegenereerd worden, kunnen vanuit Limburg in slechts één dag bevoorrad worden*" (Logistieke Poort Limburg: de Extended Gateway® in de praktijk, 2006:8) (cfr. bijlage 8).

Het vastgoed en consultingbureau King Sturge spreekt over de nabijheid van de Europese grootsteden: "*London, Paris, Brussels, Frankfurt and Hamburg can be accessed in a few hours' drive*" (King Sturge: Belgium Report, 2007:2). Tom Hus van King Sturge meldt eveneens dat "*Limburg has become a crossroads for some of Europe's major transport routes*" (King Sturge: European Industrial Property Markets, 2007:19).

Het European Spatial Planning Observation Network, dat vergelijkend ruimtelijk onderzoek doet naar regio's binnen Europa, rangschikte Limburg in haar rapport van oktober 2006 bij de 10 % best bereikbare multimodale regio's.

Cushman & Wakefield bevestigt ten slotte de, hierboven aangehaalde, uitstekende ligging van de provincie Limburg. Toch wordt een nuance gemaakt: indien de afzetmarkt enkel België is, vestigt een industriële onderneming zich beter tussen Antwerpen en Brussel. Indien de afzetmarkt Europa is, is de provincie een uitstekend gelegen locatie.

3.3.4.1.1.1 Autowegen

'*Wegtransport*' blijft de *dominante transportvorm* binnenin Europa en dekt 80 % van de totale cargo (C&W European Distribution Report, 2006). Johannson en Rene (2003) melden dat een goede toegang tot autosnelwegeninfrastructuur een absolute voorwaarde is voor regionale distributiecentra, hallen voor goederen in bulk, productiehallen en 'freight forwarding'.

Een factor die de afgelopen jaren mee het nieuwe logistieke landschap bepaalde en zal bepalen, is volgens De Vos in Business logistics (december 2003) de tendens van de overheid om andere vervoersmiddelen dan het wegvervoer te stimuleren¹⁹. De toenemende *verkeerscongestie* en een *groeïend ecologisch bewustzijn* zetten de overheden hiertoe aan. Uit enquêtes bij bedrijfsleiders blijkt volgens econoom Van Keirsblick in de november editie 2004 van Business Logistics dat de congestie van het verkeer één van de grootste problemen is waarmee ze geconfronteerd worden. De files zorgen voor tijdverlies en verhogen de kosten aanzienlijk.

Specifiek voor de provincie Limburg stelt King Sturge (2007) vast dat "*The Province of Limburg is increasingly being 'discovered' as having one of the best unencumbered motorway infrastructures serving the Western European Market in Europe*" (King Sturge Belgium Industrial Report, 2007:6).

ESPON klasseerde Limburg in de hoogste klasse van bereikbaarheid over de weg. De provincie kreeg een score toegekend van 180, terwijl het Europese gemiddelde 100 bedraagt (ESPON, 2006).

¹⁹ Op Europees niveau gebeurt dit door middel van de Marco Polo programma's.

Wat betreft het goederenvervoer over de weg, is het uitgaande vervoer iets belangrijker dan het inkomende. Dit wijst op een export-georiënteerde provincie. Wanneer de **uitgaande goederenstroom** volgens bestemming bezien wordt, kan besloten worden dat 24 % van de uitgaande goederenstroom als bestemming Antwerpen heeft. Qua uitvoer naar de buurlanden staat Nederland vooraan, gevolgd door Duitsland en Frankrijk (Buck, 2006).

Indien de **inkomende goederenstromen** volgens oorsprong bestudeerd wordt, kan vastgesteld worden dat 30,7 % van het goederenvervoer als oorsprong de provincie Antwerpen heeft. De helft hiervan, ca. 1,8 miljoen ton, is rechtstreeks afkomstig van de Antwerpse haven. Dit bewijst nog maar eens het concept van de Extended Gateway® (cfr. '3.3.4.2.2.1'). Indien de buurlanden bestudeerd worden, heerst er net dezelfde rangschikking als bij de uitvoer (Buck, 2006).

Limburg beschikt over 106 km autosnelwegen en de hoofdwegen bestaan voornamelijk uit gewestwegen of provinciewegen (Logistieke Poort Limburg Fase 1: De logistieke kaart Limburg, 2006). Tevens telt Limburg volgens de Afdeling Wegen en Verkeer (2007) 44 km op- en afritten en 1.062 km 'gewone wegen'. De provincie is ontsloten door 2 autostrades: de E313 en de E314. De E313 geeft in noordelijke richting toegang tot Antwerpen en de E17. In zuidelijke richting geeft ze toegang tot aansluiting op de autosnelwegen die het Belgische netwerk verbinden met het Franse autosnelwegennet. De E314 geeft daarentegen in westelijke richting toegang tot de Vlaamse Ruit (bestaande uit de grootstedelijke gebieden van Antwerpen, Brussel en Gent). In oostelijke richting loopt de E314 tot in Aken. Vanuit Aken is er dan weer aansluiting op het Duitse autosnelwegennet.

Vlaanderen heeft één van de dichtste autosnelwegennetwerken van Europa. Wat de '**snelwegendichtheid**' in Limburg betreft, kent de provincie echter de laagste dichtheid van alle Vlaamse provincies met een dichtheid van 0,04 km per km². De grotere wegendichtheid van de gewestwegen of provinciewegen maakt dit echter wel voor een stuk goed, zodat toch gesproken mag worden van een goede geografische ontsluiting.

Toch dienen er nog **diverse infrastructurele knelpunten** aangepakt te worden met betrekking tot de wegontsluiting (Logistieke Poort Limburg, Fase I: De logistieke kaart Limburg, 2006):

- **Noord-Zuidverbinding**²⁰ in Houthalen-Helchteren. Dit knelpunt situeert zich ter hoogte van de N74 in Houthalen-Helchteren. Deze N74 vormt de belangrijkste noord-zuidas van de provincie. Ze verbindt Hasselt via Lommel met Eindhoven. Momenteel loopt er een MER studie omtrent de Noord-Zuidverbinding. In de zomer van 2008 zal definitief één tracé

²⁰ Up-to-date informatie omtrent de vorderingen van deze werkzaamheden alsook een simulatie kunnen (online) teruggevonden worden op <<http://www.denoordzuid.be>>.

gekozen worden en gaat men over tot de eigenlijke werken. Dit gebeurt in twee opeenvolgende fasen: de eerste fase behelst het noordelijke gedeelte. Hierbij verdwijnt de alombekende rotonde in Hechtel ondermeer. De tweede fase betreft het zuidelijk gedeelte en doelt ondermeer op de aansluiting met de E314 in Hasselt. De bedoeling is dat het Noord-Zuidproject tegen 2014 afgerond is (De Noord-Zuid, 2006). Ook de ontsluiting vanaf de Nederlandse grens richting Eindhoven is belangrijk, vooral voor de positie van Lommel. Op deze manier kan men immers rechtstreeks vanuit Lommel onmiddellijke aansluiting krijgen met de luchthaven van Eindhoven;

- **Klaverblad Lummen:** deze verkeerswisselaar vormt het knooppunt tussen de E314 en de E313. Ze verwerkt iedere dag meer dan 100.000 voertuigen. Het is bovendien de hoofdverkeersader voor het vrachtvervoer tussen de haven van Antwerpen en het hinterland. Het traditionele klaverblad zal nu vervangen worden door een turbineknooppunt²¹. Dankzij de grote boogstralen kan het verkeer zonder snelheid te minderen van richting veranderen, hierdoor is er meer verkeersveiligheid en een betere verkeersafwikkeling. De eerste fase van de heraanleg is gestart in april 2006. Zo werd ondermeer de brug B65 over de E313 afgebroken. Sinds 14 december 2007 is het afrittencomplex op de E313 aan het industrieterrein Zolder-Lummen makkelijker en veiliger bereikbaar. De werken zullen voltooid zijn in 2012;
- **Omleidingsweg Meeuwen-Gruitrode:** het knelpunt situeert zich ter hoogte van Meeuwen-Gruitrode op de N76, de verbindingsweg van Genk naar Bree. Het dorpscentrum had te kampen met een zware verkeersoverlast. In 2008 zullen de nodige tunnels en bruggen gebouwd worden, zodat de weg in 2009 aangelegd zal kunnen worden. Op de lange termijn zal geijverd worden voor de aanpassing van het volledige tracé tussen Bree en Genk;
- **Aansluiting van Sint-Truiden met de E40:** Volgens de Kamer van Koophandel Limburg is een goede verbinding met de E40 van levensbelang voor de regionale ontwikkeling van Zuid-Limburg. Nu gebeurt het traject tussen Sint-Truiden en de E40 over de N80. Er is hier echter veel overlast door het regionaal bedrijventerrein Brustem en de 2 fruitveilingen. De aansluiting van Sint-Truiden op deze E40 vormt een programmapunt in het Limburgplan van de Vlaamse regering, opgesteld in juli 2006. Er loopt momenteel een studie naar deze werken. De studie is gestart op 1 maart 2007 en zal normaliter een periode van 16 maanden bestrijken (Logistieke Poort Limburg, Fase I: De logistieke kaart Limburg, 2006);

²¹ Op de site <<http://www.klaverbladlummen.be>> wordt een online simulatie weergegeven van het voltooide Klaverblad.

- **Omlleiding in Neerpelt:** De N71 van Hamont naar Geel passeert het centrum van Neerpelt. Ook hier weer ligt de verkeersintensiteit te hoog. Medio 2006 werd beslist een tracéstudie te maken hierover. Tot en met 30 juli 2007 konden inwoners en omwonenden inzage krijgen in het kennisgevingsdossier van de omleiding in Neerpelt. De werken zijn vandaag de dag nog niet gestart;
- wat de **autosnelwegen E313 en E314** betreft is VKW-Limburg (2006) van mening dat de groeiende en dagelijkse files tussen Limburg en Antwerpen en Brussel de ontwikkeling van de regio in belangrijke mate belemmeren. Er wordt gepleit voor een opwaardering naar drie rijstroken.

(Bron: Logistieke Poort Limburg: de Extended Gateway[®] in de praktijk, 2007)

3.3.4.1.1.2 Spoorwegen

'**Vrachttransport via het spoor**' is de tweede belangrijkste vervoerswijze. Volgens C&W wordt het echter als een *duur, langzaam* en *inflexibel* transportmiddel ervaren. De reden hiervan is volgens Cushman & Wakefield het feit dat de spoorwegmaatschappijen, c.q. Infrabel, meer de klemtoon leggen op het meer winstgevende deel van hun activiteiten, namelijk het personenvervoer.

Volgens Buck Consultants (2006) is de spoorweginfrastructuur dé zwakke schakel in het Limburgse infrastructuurnetwerk. Limburg beschikt slechts over **twee internationale goederenlijnen**, de Montzenroute en de IJzeren Rijn:

- **de Montzenroute** (spoorlijn 34-35) wordt erg intensief gebruikt en heeft zijn capaciteit dan ook bijna bereikt. Het goederenvervoer van en naar het Ruhr-gebied loopt via deze lijn;
- **de IJzeren Rijn** (spoorlijn 15-19) is korter dan de Montzenroute en kent een egaler profiel. Ze verbindt de Antwerpse haven via Weert en Roermond met het Ruhrgebied. De IJzeren Rijn wacht momenteel op haar reactivering. Buiten deze twee internationale goederenlijnen beschikt Limburg ook nog over de regionale spoorlijnen Hasselt-Mol (spoorlijn 15), Hasselt-Genk (spoorlijn 21A), Genk-Bilzen (spoorlijn 21C) en finaal Tessenderlo/Ham-Diest (spoorlijn 17).

Het goederenvervoer per spoor, uitgebaat door B-cargo, in Limburg kent nog een aantal **knelpunten** volgens het VIL (2007):

- **de uitgestelde reactivering van de IJzeren Rijn:** de IJzeren Rijn telt 162 km en loopt voor 100 km op Belgisch, voor circa 45 km op Nederlands en voor een 17-tal km op Duits

grondgebied. Momenteel is er slechts 15 kilometer op Nederlands grondgebied niet in gebruik. Een erg kleine investering zou deze spoorlijn dus volledig kunnen heropenen. In 2001 is de trajectnota en het Milieu Effecten Rapport afgerond en gepubliceerd. Doch is men het nog niet eens over de verdeling van de kosten tussen België en Nederland. Men verwacht dat er politiek overleg zal plaatsvinden over het vervolg van dit project en dit in het najaar van 2008 (ProRail, 2008);

- het wachten op de **heropening van Lijn 18**²² die Genk met de IJzeren Rijn kan verbinden. Op deze manier zou er een bijkomende noord-zuid ontsluiting zijn;
- het wachten op de **heropening van Lijn 20**²³: de verbinding Bilzen met Maastricht via Lanaken. Een deel van deze lijn 20 werd reeds ontmanteld maar de werken werden stilgelegd. Eind 2008 staat de reactivatie van het deel Lanaken-Maastricht op het programma. Dit zal gerealiseerd worden door de Nederlandse spoorrailoperator ProRail. De westelijke verbinding Lanaken-Hasselt zal ten laatste in 2015 gereactiveerd zijn (Buck Consultants International en Autonoom Gemeentebedrijf Lanaken, 2007). Het is verder de bedoeling om deze lijn te heractiveren voor een lightrailverbinding van Hasselt naar Maastricht in het kader van het Spartacusplan²⁴. Ook zou tussen Diepenbeek en Hasselt-station de bedding verlaten worden voor een traject langs de universitaire campus;
- de **electrificatie van het spoor Genk-Bilzen (21C)**. Een goederentrein die vanuit Genk-Zuid in het aangrenzende Bilzen moet zijn, dient nu om te rijden via Hasselt. Dit is een omweg van circa 40 minuten.

Door de reactivatie van de spoorlijnen 18 en 20 wordt de positie van *Genk* als *trimodale nodus* versterkt (cfr. bijlage 9). De goed ontwikkelde trimodale infrastructuur in Genk zorgt ervoor dat de cluster Midden-Limburg functioneert als consolidatiepunt en draaischijf voor de vier andere structuurondersteunende clusters.

²² Lijn 18: Winterslag-Achel en eventueel verder tot in Eindhoven (NL).

²³ Lijn 20: Maastricht-Lanaken-Hasselt en mits een tracéwijziging naar Genk.

²⁴ Het Spartacusplan werd medio 2004 gelanceerd en voorziet in een sterkere verbetering van het openbaar vervoer in Limburg (De Lijn, 2008).

3.3.4.1.1.3 Waterwegen

'**Transport over waterwegen**' blijft volgens Cushman & Wakefield (2006) één van de meest effectieve en economische manieren om zware goederen over lange afstanden te vervoeren.

"De binnenvaart heeft al meerdere jaren de wind in de zeilen. Ook in 2006 steeg de trafiek op het kanalenet van N.V. De Scheepvaart" (N.V. De Scheepvaart, 2006:3). De tonnage steeg in 2006 met ongeveer 2 % tot 38,8 miljoen ton op het Albertkanaal en de Kempense kanalen. Het aantal behandelde containers steeg echter met meer als 5 % tot 322.600 TEU. Het aantal tonkilometer kent sinds 2004 een dalende trend. De oorzaak hiervan ligt in een dalende gemiddelde trajectafstand op de waterwegen. Dit kan o.a. verklaard worden door het gedeeltelijk wegvallen van belangrijke erts- en kolentrafieken naar ArcelorMittal²⁵ en stijgingen van het aantal ladingen en lossingen op de kanaaloevers.

Ruwe mineralen en fabrikaten (38,8 %), gevolgd door petroleumproducten (13,0 %) vormen het grootste aandeel binnen de vervoerde tonnage in 2006 (Buck, 2006).

De goede binnenvaartontsluiting in Limburg is in de eerste plaats te wijten aan **het Albertkanaal**. Het Albertkanaal is een klasse VI-kanaal²⁶ en verbindt het industriebekken van Luik met de haven van Antwerpen, de tweede grootste haven van Europa (POM, 2008).

Rondom dit kanaal zijn de voorbije decennia een aantal belangrijke industriezones uitgebouwd. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt dit aangeduid als het *Economisch Netwerk Albertkanaal*. Dit ENA-gebied loopt over 25 gemeenten, waarvan er 11 zich situeren op Limburgs grondgebied (Logistieke Poort Limburg, Fase I: De logistieke kaart Limburg, 2006). Verder bevindt er zich langs het Albertkanaal in Genk één terminal die de binnenvaart bedienen kan, de multimodale haven van Genk.

Naast het hierboven aangehaalde Albertkanaal beschikt de provincie nog over een aantal andere kanalen, gekend als **Kempense kanalen**. De Kempense kanalen omvatten het *kanaal Briegden-Neerharen*, de *Zuid-Willemsvaart*, het *kanaal Bocholt-Herentals*, het *kanaal Dessel-Turnhout*.

²⁵ De lagere erts- en kolentrafieken naar Arcelor zijn het gevolg van het stilleggen van hoogoven 6 te Seraing op 26 april 2005. Op 27 februari 2008 is diezelfde hoogoven 6 te Seraing echter terug opgestart (De Tijd, 2008-02-14).

²⁶ De binnen- of rivierscheepvaart is in Europa opgedeeld in CEMT-klassen om de afmetingen van vaarwegen in West-Europa op elkaar af te stemmen. De klasse-indeling is bepaald door de Conférence Européenne des Ministres de Transport. De maximale afmetingen van het schip zijn gekend per klasse. De indeling loopt van 0 t.e.m. VI, waarbij VI geschikt is voor de 'duwvaart' (CEMT, 1992).

Schoten, het kanaal naar *Beverlo* en ten slotte ook nog het kanaal *Dessel-Kwaadmechelen*. Samen met het Dok van Merksem, de Schelde-Rijnverbinding en de gemeenschappelijke Maas²⁷ worden ze beheerd door N.V. De Scheepvaart. Volgens de Logistieke Poort Limburg (2006) is het economisch belang van de Kempense kanalen in verhouding tot het Albertkanaal eerder beperkt.

Ook wat de waterwegen betreft zijn er nog een aantal **infrastructurele knelpunten**, die de N.V. Scheepvaart tussen 2007 en 2015 gaat trachten weg te werken:

- verdere **uitbouw** van het **Albertkanaal tot klasse VIb-waterweg**;
- **verhoging** van tal van **bruggen (tot 9,10 m)** over het Albertkanaal zodat vier-lagen-containertransport mogelijk wordt;
- **sluizencomplex Ternaaien**: dit sluizencomplex geeft toegang tot het verbindingskanaal met de Maas in Maastricht. Om de doorstroming van de scheepvaart te verbeteren van het Albertkanaal naar het Julianakanaal in Nederland, zal er een nieuwe sluis gebouwd worden door het Waalse Gewest (SOFICO). Deze sluis zal volgens Buck Consultants International (2006) een breedte van 25 meter en een lengte van 220 meter hebben. Verwacht wordt dat de bouw van deze sluis ten laatste in 2010 voltooid zou moeten zijn;
- **beperkte capaciteit van de sluizencomplexen 1 tot 3 op het kanaal Bochoit-Herentals**: "Met de vervanging van de drie sluizen door één sluis met een capaciteit van 1.350 ton zou de bereikbaarheid van Noord-Limburg voor de binnenvaart sterk worden verbeterd voor de aanwezige bedrijven" (Logistieke Poort Limburg, Fase I: De logistieke kaart Limburg, 2006:22);
- **de Kempense kanalen**: De Kempense klasse II-kanalen kennen een beperkte capaciteit. Een opwaardering naar een hogere klasse zoals klasse IV zou volgens Buck Consultants International (2006) een nog performanter en efficiënter binnenvaartnetwerk opleveren.

De locatie van het industrieel vastgoed gaat, volgens Janssens van Stadim (2008), vaak afhangen van de drie bovenstaande factoren: 'auto-' ('3.3.4.1.1.1'), 'spoor-' ('3.3.4.1.1.2'), en 'waterwegen' ('3.3.4.1.1.3'). Ze worden ook wel de **'three ways'** genoemd.

²⁷ Met betrekking tot de Schelde-Rijnverbinding en de gemeenschappelijke Maas neemt de N.V. Scheepvaart géén statistische gegevens op. Alle cijfergegevens doelen m.a.w. steeds op het Albertkanaal en de Kempense kanalen, behorend tot de provincie Limburg.

3.3.4.1.1.4 Luchtcargo

'**Luchtcargo**' blijft het *duurste* type van transport. Het wordt dan ook enkel gebruikt in een internationale context en naar landen buiten de EU (C&W European Distribution Report, 2006). 73,6 en 74,3 % van de ondervraagden in het onderzoek van Bhatnagar en Sohal (2003) menen dat, binnen de categorie van business ondersteunende diensten, de aanwezigheid, respectievelijk de kwaliteit van de luchtcargo als een belangrijke vestigingsfactor gezien moet worden.

Limburg zelf beschikt over 2 kleine '*vliegvelden*': het **vliegveld van Zwartberg** en van **Kiewit**. Beiden zijn eerder bedoeld voor recreatief gebruik. Belangrijk voor Limburg is wel de verbinding met de regionale luchthavens van Maastricht (Beek) (30 min.), Liège airport (30 min.), Antwerpen (1 h) en Charleroi (1 h).

Verder ligt Limburg ook op 1h rijden van Brussels Airport, de luchthaven van Düsseldorf (1,5 h), Eindhoven (1 h), Parijs (Charles de Gaulle) (3 h) en ten slotte Frankfurt (3 h).

3.3.4.1.1.5 Intermodaal vervoer

Doordat het intermodaal vervoer een combinatie van één van bovenstaande vestigingsfactoren is (weg-, spoorvervoer of vervoer op het water), kan een '**intermodale terminal**' een grote meerwaarde voor een regio betekenen.

Vandaag de dag zijn er in België 19 intermodale terminals. Limburg telt drie terminals: 2 zijn trimodaal (Genk en Meerhout), één is bimodaal (eveneens Genk).

Hiernaast zijn er ook nog twee toekomstige projecten in Limburg betreffende additionele terminals: Lommel (aansluiting IJzeren Rijn) en Lanaken (Lijn 20).

3.3.4.1.2 Industriegronden

3.3.4.1.2.1 Aanwezigheid industriepark

Uit een studie in 1992 m.b.t. het studiegebied Antwerpen-Rotterdam gaf 1/3 van de onderzochte industriële bedrijven te kennen dat ze op een '**industriepark**' gelokaliseerd wensten te zijn.

De aanwezigheid van industrieparken hangt nauw samen met de eerder besproken determinanten '*bedrijfsterreinkost*' ('3.3.2.1') en '*aanwezige infrastructuur voor transport en mobiliteit*' ('3.3.4.1.1').

De vestiging in een industriepark betekent voor de bedrijven immers zowel een goede ontsluiting

en bereikbaarheid als de beschikbaarheid van grote, goed uitgeruste kavel tegen een redelijke prijs (Vanneste, 2005).

Avondstondt (2003) is hierin resoluut en stelt dat een perceel, gelegen in een industriepark, dat géén beroep kan doen op een voldoende wegwitruiting niet als een bouwrijp perceel beschouwd mag worden. Johannson en Rene (2003) melden dat (zware) productiehallen erg ongewenst zijn in tal van gebieden, vandaar dat de aanwezigheid van industrieparken hun locatie vaak gaat bepalen.

Zoals Johannson en Rene laten uitschijnen, zijn er ook een aantal **nadelen** verbonden aan de **industrieparken**. Doordat deze industrieparken vaak verder gelegen zijn van stedelijke centra, kunnen de bedrijven ook *moeilijker beroep doen op stedelijke diensten*. Ook zorgen industrieparken voor een *ruimtelijke segregatie* (Vanneste, 2005). *'s Avonds en 's nachts is er weinig of geen leven* meer te bespeuren in deze industrieparken, alle werknemers zijn immers naar huis gependeld. Avondstondt (2003) stelt dan ook dat de nabijheid van een grotere gemeente of stad met mogelijkheden van cultuur en sportinfrastructuur een meerwaarde kan betekenen voor de onderneming, en meer bepaald haar werknemers.

Ten slotte bemerkt De Grootte nog dat productiezones erg milieuverstorend kunnen werken. Er treedt lucht- en oppervlaktewaterverontreiniging op. Dit laatste gebeurt door de lozing van koelwater, dat tevens zorgt voor een opwarming van het water. Ook kampen deze productiezones vaak met geluidshinder (De Grootte, 2004).

De Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij (2008) meldt dat de Limburgse industrieparken van de hoogste kwaliteit zijn, zowel wat de uitrusting, ontsluiting en groepsvoorzieningen betreft als de duurzame ontwikkeling.

Ten slotte wordt gewezen op een initiatief van de voormalige Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappijen²⁸: **de Vlaamse bedrijventra**.

"Een bedrijventra is een verzameling van een aantal bedrijfsruimten die een ruimtelijke samenhang vertonen, die door een beheersinstantie aan meerdere zelfstandige ondernemingen worden aangeboden eventueel aangevuld met bepaalde gemeenschappelijke faciliteiten, zoals ondermeer vergaderruimten, administratieve voorzieningen, telefooncentrale" (Boekema in Goumanouz, 2003: 28).

²⁸ De Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij Limburg (GOM-Limburg) heeft midden 2006 opgehouden te bestaan en is op 2006-01-01 opgesplitst in de POM-Limburg en de VLAO (POM, 2007). (cfr. '3.3.4.2.2.1')

Ze zijn opgericht om de werkgelegenheid en het investeringsklimaat een extra stimulans te geven (Goumanouz, 2003). Momenteel telt Vlaanderen 28 bedrijvententra, waarvan 4 in Limburg: Beringen, Genk, Hasselt en Overpelt.

De **visie** van de **bedrijvententra** luidt: "*Jonge levenskrachtige bedrijven helpen bij het opstarten en ontwikkelen van hun activiteit door hen diensten aan te bieden die normaal alleen grote ondernemingen zich kunnen veroorloven*".

3.3.4.1.2.2 Beschikbaarheid van industriegronden

Bhatnagar en Sohal (2003) vermelden in hun studie dat, binnen de categorie infrastructuur, bijna 73 % de '**beschikbaarheid van terreinen**' als '*belangrijk*' beschouwt.

Een absolute voorwaarde opdat een onderneming zich kan vestigen is de beschikbaarheid van industriegronden. Deze factor dient ook gezien te worden als een **strategische factor**. Beschikbaarheid van industriegronden omvat immers de bouw- en uitbreidingsmogelijkheden van ondernemingen (Vanneste, 2005). Indien een onderneming zich ergens wil vestigen, zal deze op de lange termijn misschien aan uitbreiding willen doen. Indien er geen nabijgelegen industrieterreinen beschikbaar zijn, kan het bedrijf haar expansie in de regio niet verder zetten en zal dan ook dienen te herlokalisieren. Ondernemingen moeten hiermee rekening houden bij de initiële vestigingsbeslissing.

In bijlagen 3, 4 en 10 worden de meest recente gegevens (2008-01-01) m.b.t. de totale oppervlakte bedrijventerreinen en hun belangrijkste ondernemingen, getrokken uit het GIS, weergegeven. De totale oppervlakte Limburgse bedrijventerreinen bedroeg, zoals reeds aangehaald in 'sectie 2.1.1', op 1 januari 2008 9.972,38 ha. De bezettingsgraad bedroeg op 1 januari 2008 75,41 %. De niet-realiseerbare oppervlakte bedroeg 1.026,34 ha.

Uit de tabel kunnen we, zoals reeds gedaan in '2.1.1', afleiden dat de *grootste oppervlakten aan bedrijventerreinen* in Limburg zich situeren in Genk (1.661,48 ha), Lommel (1.337,51 ha), Beringen (517,91 ha) en Tessenderlo (515,25 ha).

Buck Consultants International (2006) meent dat "*Het aanbod aan vrije bedrijfsruimte in de provincie Limburg momenteel zeer beperkt is*" (Logistieke Poort Limburg Fase I: De Logistieke kaart Limburg, 2006:28). Het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) creëert momenteel wel nog extra gronden rondom het Albertkanaal. Het aanbod van deze ENA-bedrijfsgronden is eerder beperkt en situeert zich niet in Noord- en Zuid-Limburg.

De POM (2008) meldt op haar website '<www.locateinlimburg.be>' echter dat "*Limburg beschikt over een ruime voorraad en goed uitgeruste bedrijventerreinen. Op diverse plaatsen in de provincie*

bevinden zich bouwrijpe bedrijventerreinen (bv. Genk, Lanaken, Lommel, Sint-Truiden, Tessenderlo, Tongeren)”.

In de Staten Generaal (2004) van de Limburgse economie werd deze discussie ook als een controversieel onderwerp beschouwd omdat *“Volgens planologen heeft de provincie ruimte zat, gezien de reserves aan bouwrijpe en vooral uit te rusten terreinen. Daartegenover staan de vele klachten van het bedrijfsleven omtrent het gebrek aan ruimte om te ondernemen”* (Heeren en Milis, 2004:325).

Er kan dan ook geconcludeerd worden dat *“wat in de planologenrekenkunde een ‘overschot’ is, in de economische praktijk soms neer komt op een tekort aan bedrijventerreinen”* (Heeren en Milis, 2004:326). Peter Heller, voormalig topman Ford Genk beaamt dit en stelt in Vacature (2008) dat er in Limburg weliswaar genoeg ruimte is maar dat de Limburgse bedrijven terreinen hebben die ze niet vrijmaken, ook als ze deze terreinen duidelijk niet nodig hebben.

Momenteel voert de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Limburg een **‘detailonderzoek onderbenutte bedrijfsterreinen’** uit in opdracht van de Vlaamse Gemeenschap. De reden hiervoor is de moeizame zoektocht van vele bedrijven naar beschikbare bedrijfsgronden. Vandaag de dag is het aansnijden van nieuwe open ruimtes maatschappelijk moeilijker aanvaard. Het benutten van bestaande gronden wint dan ook aan belang (POM, 2008). In dit opzicht is er de revitalisatie van brownfields²⁹ (cfr. Limburgse mijnterreinen).

Diezelfde POM Limburg is eind januari 2008 eveneens gestart met **‘onderhandelingsteams’** die de eigenaars van onbenutte bedrijfsterreinen ervan moeten overtuigen hun gronden weer op de markt te brengen. Volgens POM Limburg (2008) zijn er in de provincie circa 780 ha industrieterrein onbenut. Hiermee is Limburg koploper in Vlaanderen. De meerderheid van deze gronden is in handen van grote multinationale bedrijven die de onbenutte bedrijfsgronden als een strategische reserve bestempelen. De Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij wil nu met de eigenaars gesprekken aangaan over een eventuele verkoop van de bedrijfsterreinen aan de gemeenten, POM en LRM (POM, 2008).

Er kan geconcludeerd worden dat Limburg weliswaar op een *tekort* aan bedrijventerreinen afstevent in de nabije toekomst. Toch is het huidige aanbod van bedrijventerreinen in de provincie Limburg relatief gezien groter dan in de omliggende Vlaamse provincies (v.b. Antwerpen en Vlaams-Brabant).

²⁹ Een *brownfield* is een geheel van verwaarloosde of onderbenutte gronden die zodanig zijn aangetast, dat zij kennelijk slechts gebruikt of opnieuw gebruikt kunnen worden door middel van structurele maatregelen (OVAM, 2008).

3.3.4.1.2.3 Beschikbaarheid van bestaande bedrijfshallen

De '**aanwezigheid van bestaande bedrijfshallen**', gerealiseerd door projectontwikkelaars, is volgens Karakaya en Canel (1998) een belangrijke vestigingsfactor.

Volgens C&W is er afgelopen jaren een enorme vraag naar bedrijfsruimte geweest. Vandaag de dag is het aanbod aan instapklare bedrijfshallen dan ook eerder beperkt in de provincie.

3.3.4.1.3 Grondstoffen

In een beschrijvend literatuuronderzoek van Benjamin (2003) concludeert hij op basis van 70 recente wetenschappelijke scripties ondermeer dat "*industrial firms are very concerned with access to raw materials*" (Benjamin, 2003:320).

De factor '**beschikbaarheid van grondstoffen**' verliest aan algemeen belang door enerzijds een daling van de inpuhoeveelheid bij eenzelfde output en anderzijds door de diversificatie van de input. De daling van de input kan gerealiseerd worden door allerei technische verbeteringen (Vanneste, 2005).

Voor grote verbruikers is de determinant '**nabijheid van grondstoffen**' erg belangrijk. Ze zullen zich dan ook vaker vestigen in de nabijheid van de grondstoffen, bijvoorbeeld het 'Lommelzand' (glas) en de grindgroeves aan de Maaskanten.

3.3.4.1.4 Nutsvoorzieningen

De vestigingsdeterminant '**nutsvoorzieningen**' lijkt een erg logische aanname. Minimumvereisten zijn volgens Avondstondt (2003) een verharde bedding, waterleiding en electriciteitsleidingen. Maar ook andere aansluitingsmogelijkheden zoals de aansluiting op openbare rioleringen, gas, telefoon en draadloze WIFI netwerken behoren hier toe. Tegenwoordig hebben ondernemingen ook meer en meer nood aan glasvezelnetwerken voor een snelle dataoverdracht. 76 % van de ondernemingen, ondervraagd door Bhatnagar en Sohal (2003), zijn van mening dat, binnen de categorie infrastructuur, de kwaliteit van de telecommunicatie '**belangrijk**' is. Slechts 2 % van de ondernemingen meent dat deze kwaliteit '**van geen belang**' is.

Volgens POM (2008) staat België samen met Nederland en Scandinavië voorop in de breedband-aansluiting. Verder zijn tal van Limburgse bedrijventerreinen voorzien van glasvezelkabel zodat een snelle datacommunicatie voor het bedrijfsleven gegarandeerd kan worden.

Grote ondernemingen kennen echter veel grotere energiebehoeften³⁰. De nabijheid tot grote energieleveranciers kan dan ook een strategisch voordeel opleveren. 43,6 % van de ondernemingen uit het onderzoek van Bhatnagar en Sohal (2003) zijn dan ook van mening dat, binnen de categorie infrastructuur, voldoende energievoorzieningen *'van extreem belang'* zijn.

3.3.4.1.5 IT en financieel-juridische service

Het belang van *'business ondersteunende diensten'* in de nabijheid van de onderneming mag volgens Bhatnagar en Sohal (2003) niet onderschat worden. Zo meent 74,1 % van de ondernemingen dat de beschikbaarheid van IT services en juridische service *'belangrijk'* is. Doch meent ook meer als één op vijf ondervraagden/exact één op drie ondervraagden dat de aanwezigheid van deze IT services/juridische service *'niet van belang'* is. Wanneer de kwaliteit van deze service onder de loep genomen wordt, meldt bijna 80 % van de ondernemingen dat ze de kwaliteit van deze IT service als *'belangrijk'* beschouwen en 16 % beschouwt deze kwaliteit als *'extreem belangrijk'*. Wat de juridische dienstverlening betreft, bedragen deze percentages 64,1 en 25,7; hetgeen aanzienlijk is.

Volgens een studie van Moors (1999) houden bedrijven bij internationale vestigingskeuzen erg rekening met bijvoorbeeld de aanwezigheid van ondermeer gereputeerde banken, een (internationale) beurs, voldoende kapitaal. Doordat België (en dus ook Limburg) een waardige banktraditie kent en een internationaal meedraaiende beurs te Brussel (BEL 20 index) heeft, wordt hier volgens Moors (1999) goed op gescoord.

POM (2008) meldt dat in het industriële Limburg de *tertiaire sector* aan een sterke *opmars* bezig is. De grote consultingbureaus zoals Deloitte, KPMG en E&Y etc. zijn dan ook allen in de provincie vertegenwoordigd. Wat de ICT service betreft kan Limburg een beroep doen op Cegeka, één van de top ICT bedrijven in België.

3.3.4.1.6 Levenskwaliteit

De *'levenskwaliteit'* wordt mede bepaald door de *gemeenschap*. Met gemeenschap wordt hier bedoeld de aanwezigheid van ziekenhuizen, religieuze faciliteiten zoals ondermeer kerk en moskee, shopping centers, banken en hotels, recreatiefaciliteiten, maar ook de vriendelijkheid en houding van de buurt (Badri, 2007). Op die manier kunnen alle mogelijke stakeholders van de onderneming

³⁰ In een geo-economische context slaat het begrip *'energie'* terug op energiebronnen. De Groote (2004) maakt enerzijds een onderscheid tussen niet recurrente (niet hernieuwbare) en recurrente (hernieuwbare) energiebronnen. Anderzijds onderscheidt hij primaire energie, rechtstreeks onttrokken aan de natuur zonder industrieel proces, en secundaire energie. Secundaire energie wordt opgewekt met andere energiebronnen, door middel van een industrieel proces (De Groote, 2004).

zich ontspannen en als het ware 'thuisvoelen'. Het zijn nu deze factoren die mee de levenskwaliteit bepalen.

De levenskwaliteit kan gemeten worden via **de HD-index**. Voor België bedraagt deze 0,946 (2005) en hiermee stond ze 17^e wereldwijd (invest.belgium.be, 2008).

Limburg staat bekend als een groene provincie. Volgens de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij is Limburg in haar opzet geslaagd om de economische ontwikkeling te koppelen aan de zorg voor kwaliteitsvolle groengebieden waarin bezoekers zich sportief en ontspannen kunnen verpozen (POM, 2008).

Tevens beschikt de provincie over een aantrekkelijk *cultureel en sportief aanbod, ondermeer*: Circuit van Zolder, Ethias Arena en Grenslandhallen Hasselt, Gallo-Romeins museum in Tongeren, KRC Genk, K.S.T.V.V, Molenheide en Openluchtmuseum Bokrijk.

POM (2008) meldt ook dat mensen graag in Limburg wonen en er ook blijven wonen. Verder stippen ze aan dat je in de provincie nog steeds *filevrij* kan werken en wonen. Bovendien beschikt de provincie over een uitgebreid aanbod van zorginstellingen.

Vanneste meldt ten slotte dat: "*Uitrusting onder de vorm van aanwezigheid van een hotel of klasserestaurant gegeerd is, zodat klanten op een 'gepaste' manier kunnen ontvangen worden*" (Vanneste, 2005:97). Dit kadert in het teken van de '**image de marque**': het geeft uw product niet alleen een materieel, maar ook een sociaal kwaliteitslabel. Vaak is het echter niet dat de hotels en restaurants de industrie aantrekken, maar dat de aanwezigheid van hotels en klasserestaurants een gevolg is van de aanwezigheid van industrie. Toch kunnen hotels en (klasse)restaurants een meerwaarde betekenen voor bedrijven, bijvoorbeeld hotel Oase, Atlantis en Résidence Stiemerheide (Genk) of Intermotel (Lummen). Sinds jaren zijn dit vaste vergader- en overnachtingslocaties voor industriëlen, klanten en leveranciers in de provincie.

3.3.4.2 Aanwezige immateriële infrastructuur

3.3.4.2.1 Definiëring immateriële infrastructuur

'**Immateriële infrastructuur**' of kapitaal slaat op de *kennis, informatie en ideeën*. Het aanbod van immateriële voorzieningen zoals kennis, informatie en ideeën gebeurt door *vier verschillende soorten instellingen* (Maris, 1992).

3.3.4.2.2 Vier groepen aanbieders van immateriële infrastructuur

Er kunnen **vier verschillende groepen van immateriële aanbieders van immateriële infrastructuur** onderscheiden worden. **Groep 1**: instellingen die een ruimtelijk afgebakend werkterrein hebben en die in elke geografische eenheid aanwezig zijn, v.b. gemeente- en

stadsdiensten, Kamer van Koophandel. **Groep 2:** instellingen die niet noodzakelijk in elke ruimtelijke eenheid hun zetel hebben, maar ze beperken zich wel tot een afgebakend werkterrein, v.b. de POM, het VLAO. **Groep 3:** instellingen en bedrijven die in vrijwel iedere ruimtelijke eenheid aanwezig zijn, zonder dat ze beperkt zijn tot een ruimtelijk afgebakend werkterrein, v.b. financiële adviesdiensten, juridische diensten, personeelsdiensten. **Groep 4:** instellingen die niet in elke ruimtelijke eenheid aanwezig zijn en ook geen ruimtelijk afgebakend werkterrein kennen, v.b. congrescentra, universiteiten.

3.3.4.2.2.1 Bespreking groep 2 van aanbieders van immateriële infrastructuur: LRM, POM, VLAO, FIT en VIL

Vooraleer de bespreking volgt van de *groep 2* van aanbieders van immateriële infrastructuur is het belangrijk te melden dat bij een locatiebeslissing meestal beroep gedaan wordt op private consultingbureaus (*groep 3*). Specifiek voor locatiebeslissingen van industrieën zijn de bekendste spelers hier Cushman & Wakefield, King Sturge, Jonges Lang LaSalle en Colliers International.

In hetgeen volgt wordt achtereenvolgens enige toelichting gegeven bij **de Limburgse Reconversie Maatschappij** (LRM), **de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Limburg** (POM), **het Vlaams Agentschap Ondernemen** (VLAO) en **het Vlaams Agentschap voor Internationaal Ondernemen**, ook wel **Flanders Investment & Trade** genoemd (FIT). Finaal komt **het Vlaams Instituut voor de Logistiek** (VIL) aan bod. Een belangrijke taak van deze instellingen betreffen de informatiecampagnes en missies in het buitenland om de identiteit en/of imago van een streek te onderstrepen.

De **vennootschap LRM**, *de investeringsmaatschappij voor Limburg*, werd voor onbepaalde duur opgericht op 1 februari 1994 en dit onder de rechtsvorm van een naamloze vennootschap.

De *'mission statement'* van de Limburgse Reconversie Maatschappij (LRM) luidt "LRM ondersteunt actief de economie in Limburg. Ze doet dit door middel van nieuwe ontwikkeling of uitbreiding van het bestaande weefsel. Ook ondersteunt en stimuleert ze de ontwikkeling van bedrijfsgebonden infrastructuur. LRM wenst op deze manier op een directe en indirecte manier bij te dragen tot de welvaartscreatie binnen Limburg" (LRM, 2006: 12).

De dienstverlening van de LRM strekt zich uit over een viertal deelgebieden: *bedrijfsfinanciering, vastgoed- en projectontwikkeling, vastgoedbeheerder en nazorgverlener*.

Wat de *bedrijfsfinanciering* betreft levert LRM sinds 1998 reeds risicokapitaal aan beloftevolle ondernemingen die in Limburg willen opstarten of uitbreiden. LRM meldt in haar jaarrapport dat "de doelgroep quasi alle ondernemingsinitiatieven die een band met Limburg vertonen, omvat. Dit

gaat van start-ups, spin-offs, kleine industriële en dienstondernemingen, doorgroeiende middelgrote en grote ondernemingen tot beursgenoteerde ondernemingen of projectvennootschappen van multinationals" (LRM, 2006: 31). De door de LRM vrijgemaakte middelen variëren tussen € 25.000 en € 10.000.000 per project.

Medio 2006 legde de raad van bestuur een *vernieuwde strategie* vast voor de bedrijfsfinancieringsactiviteiten. Dit alles gebeurde rond drie krachtlijnen:

- groei en verankering in Limburg, met aandacht voor het financieren van het bestaande industriële weefsel alsook het acquisitiebeleid (het aantrekken van nieuwe activiteiten in Limburg);
- ondersteunen van kennis en innovatie, met een goede samenwerking tussen LRM en de Universiteit Hasselt en de hogescholen;
- ondersteunen van projecten met zaaikapitaal alsook het verhogen van het aantal transacties binnen de bestaande doelgroep van KMO's en grotere ondernemingen.

Eén van de belangrijkste projecten waaronder de LRM haar schouders zetten wil, is de ontwikkeling van Limburg als logistieke poort van Vlaanderen, met Genk als de economische spil (LRM, 2006:10).

Een tweede aanbieder van immateriële infrastructuur in Limburg is **de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij**. De POM is gehuisvest nabij het Cultureel Centrum van Hasselt en staat sinds 10 september 2007 onder leiding van Mevr. Quanten F.

De Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij Limburg (GOM-Limburg) heeft midden 2006 opgehouden te bestaan. Op 1 januari 2006 is ze opgesplitst in **de POM-Limburg** en **het VLAO**. De Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Limburg (POM-Limburg) staat in voor het *sociaal-economisch beleid* in de provincie Limburg. Dit omvat:

- de onderbouwing van de sociaal- economische strategie;
- de ondersteuning en uitvoering van projecten.

(POM, 2008)

Verder is onder de koepel van de POM-Limburg op 18 oktober 2007 het Logistiek Platform Limburg opgericht. Het betreft de voortzetting van het aflopende Logistiek Forum Limburg. Het Platform telt zes werkgroepen die zich elk met specifieke thema's zoals ondermeer bedrijventerreinen, innovatie

en opleiding bezighouden. De financiering komt van de POM, de 13 Limburgse clustergemeenten en bijdragen van de leden uit Vlaanderen en Europa.

In februari 2008 hebben de LRM en de POM hun nieuwe website '<www.locateinlimburg.be>' voorgesteld. Deze up-to-date site geeft 10 goede redenen weer waarom in Limburg te investeren als onderneming. Het vooruitstrevende aan dit project is dat er vanaf nu een visuele database is met alle beschikbare en bezette bedrijventerreinen van Limburg. Deze site is dan ook een echte meerwaarde voor de provincie en zal ongetwijfeld meehelpen investeerders over de streep te trekken om te investeren in Limburg.

Een derde aanbieder van immateriële diensten in Limburg is **het Vlaams Agentschap Ondernemen-Limburg**, gehuisvest op de RCH. Zoals reeds eerder vermeld, stroomt het VLAO voort uit de vroegere GOM. Het Vlaams Agentschap Ondernemen profileert zich als het aanspreekpunt van de Vlaamse overheid voor ondernemers. De begeleiding door het Vlaams Agentschap Ondernemen is kostenloos en er wordt een strikte confidentialiteit gegarandeerd. Startende of reeds ervaren ondernemers, binnenlands of buitenlands, kunnen ondermeer informeren omtrent subsidies, vergunningen en internationaal ondernemen. Ook vestigingsadvies en ondernemingsvraagstukken worden door het VLAO behandeld.

Ten vierde is er **het Vlaams Agentschap voor Internationaal Ondernemen** (Flanders Investment & Trade). De Vlaamse overheid is van mening dat internationaal ondernemen een belangrijke rol speelt in de socio- economische ontwikkeling van Vlaanderen. Het *F.I.T. (Flanders Investment & Trade)* heeft als opdracht:

- het internationaal ondernemerschap bevorderen van Vlaamse bedrijven, in het bijzonder de KMO's;
- buitenlandse investeringen aantrekken naar Vlaanderen;
- internationaal ondernemerschap stimuleren met oog voor duurzaamheid en ethiek.

(Bron: FIT, 2008)

Het F.I.T. heeft een kantoor in iedere Vlaamse provincie. Evenals het VLAO is F.I.T.-Limburg gehuisvest op de Research Campus Hasselt (RCH).

Het **Vlaams Instituut voor de Logistiek** (VIL) is een laatste publieke aanbieder van immateriële diensten in Limburg. De missie van het VIL luidt: "Het blijvend versterken van het competitief voordeel van de logistieke sector in Vlaanderen door innovatie, kenniscreatie, kennisvergaring en

kennisverspreiding, piloot- en doorbraakprojecten, promotie, kennisoverdracht, netwerking en begeleiding" (VIL, 2006:25).

Op basis van deze missie probeert het VIL een 3-tal doelstellingen te realiseren:

- het prestatievermogen en de competitiviteit van de bedrijven actief in de logistiek te helpen verbeteren;
- het krachtig positioneren van Vlaanderen als toegangspoort voor Europa ('gateway for Europe');
- internationaal uitgebouwd netwerk rondom het VIL.

Eén van de grootste bijdragen van het VIL op gebied van visie-ontwikkeling is het *concept van de Extended Gateway® Vlaanderen*. Dé basis voor de realisatie van het Extended Gateway® concept is de identificatie en classificatie van logistieke hotspots, zoals de Logistieke poort Limburg.

Dit concept van de Extended Gateway® is erop gericht om de groeiende sector logistiek te sturen en te structureren met een voldoende sterk draagvlak. Dit alles gebeurt binnen een breder maatschappelijk kader voor Vlaanderen (VIL, 2006).

De studie '*Logistieke Poort Limburg*' is een haalbaarheidsstudie. Ze onderzoekt de potentie van Limburg om te functioneren als strategische hinterlandregio van (hoofdzakelijk) de haven van Antwerpen. Deze (lopende) studie heeft als doel een antwoord te geven op de centrale onderzoeksvraag: "*Hoe kan Limburg de logistieke sector verder ontwikkelen tot een daadwerkelijke speerpuntsector?*" (Logistieke Poort Limburg: de extended gateway in de praktijk (VIL), 2006:6).

3.3.5 Overheidsgerelateerde factoren

3.3.5.1 Subsidies en steunmaatregelen

Walker en Greenstreet (1991) evalueerden de effecten van '**overheidssubsidies**'. Ze kwamen in hun studie bij productie-ondernemingen in de Appalachen (Oostkust USA) tot de *conclusie* dat deze subsidies een significante invloed hadden op de locatiebeslissing (Walker en Greenstreet in Jensen en Pompelli, 2002).

In een eerder gevoerde enquête (1987) van de voormalige Economische Hogeschool Limburg m.b.t. het grondgebied Limburg werd de steunverlening in de vorm van subsidies als belangrijkste vestigingsfactor aangehaald (Vanneste, 2005).

Subsidies kunnen beschouwd worden als een vorm van zonerings (cfr. 'sectie 2.5'). Ruimtelijk wordt immers een economisch voordeel verleend.

Hierna worden de belangrijkste **huidige steunmaatregelen** besproken. De subsidies of financiële hulp die ondernemingen kunnen aanvragen bij de overheid zijn immers zo talrijk en verschillend dat het onmogelijk is ze allen in deze eindverhandeling op te gaan sommen en bespreken. De bespreking gebeurt op Europees, Federaal, Vlaams en ten slotte provinciaal niveau³¹.

3.3.5.1.1 Europese middelen

De provincie geniet, als gebied in economische reconversie na de sluiting van de mijnen, sinds 1987 van steun uit de '**Europese Structuurfondsen**', o.a. het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) en het Europees Sociaal Fonds (ESF).

Limburg heeft de afgelopen jaren heel wat ervaring opgedaan betreffende het beheer en de inzet van deze Europese middelen. Zo werd sinds 1987 maar liefst € 570 miljoen verleend aan tal van Limburgse projecten (Provincie Limburg, 2008).

De vorige programmaperiode liep van 2000 t.e.m. 2006. Sinds 2007 is de nieuwe programmaperiode van start gegaan (2007-2013)³². Deze nieuwe Europese programma's bevatten een ruim gamma aan inhoudelijke thema's, zoals ondermeer technologie, kenniseconomie en innovatie, ondernemerschap, de ruimtelijk-economische omgevingsfactoren, stedelijke ontwikkeling en de relatie naar platteland, leefmilieu, arbeid en onderwijs, duurzame ontwikkeling (Provincie Limburg, 2008).

In tegenstelling tot de gedetailleerde indeling van de steungebieden in het doelstelling 2-programma 2000-2006, met onder andere 'industriegebieden', 'plattelandsgebieden' en 'phasing out gebieden', wordt Vlaanderen in het nieuwe programma 2007-2013 *volledig erkend* als steungebied.

De huidige programmaperiode kent eerst en vooral de '**Doelstelling 2³³-Vlaanderen periode 2007-2013**'. Deze doelstelling beoogt een vergroting van het concurrerend vermogen, de

³¹ De subsidiemogelijkheden op gemeentelijk niveau verschillen erg per Limburgse gemeente en worden bijgevolg ook niet besproken.

³² "Op 16 mei 2007 heeft de Vlaamse regering het nieuwe operationele EFRO-programma-Vlaanderen voor de nieuwe programmaperiode 2007-2013 goedgekeurd. Hoofddoelstelling is de verdere ontwikkeling van Vlaanderen tot één van de meest competitieve regio's, door te focussen op duurzame economische groei, de creatie van meer en betere tewerkstelling en de bescherming en verbetering van het leefmilieu" (Vandeput, 2008).

³³ Europa kent tevens een *Doelstelling 1* 'Convergentie' (voor lidstaten en regio's met een sociaal-economische ontwikkelingsachterstand). Vlaanderen beschikt momenteel echter niet over een Doelstelling 1-zone (Vlaams Agentschap Economie, 2007).

werkgelegenheid en de aantrekkingskracht van de regio's (c.q. Limburg) en kent vier prioriteiten: kenniseconomie en innovatie, ondernemerschap, ruimtelijk economische omgevingsfactoren en stedelijke ontwikkeling (Vlaams Agentschap Economie, 2007).

Ten slotte is er nog de '**Doelstelling 3 voor grensoverschrijdende projecten**'. De Doelstelling 3 kan in twee delen worden gesplitst wat betreft Limburg:

- **Interreg IV-Grensregio³⁴ Vlaanderen-Nederland 2007-2013.** De Grensregio krijgt van Europa € 94 miljoen ter beschikking voor de periode 2007-2013. Volgens ERSV (2008) kunnen de grensoverschrijdende projecten zich situeren binnen diverse thema's. Toch is het vooral de ontwikkeling binnen de duurzaamheidsdriehoek economie-mens-milieu die volgens ERSV (2008) gestimuleerd dient te worden;
- **Interreg IV-Euregio Maas-Rijn (EMR) 2007-2013.** Vanuit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) wordt een budget van € 72 miljoen voorzien. Dit programma biedt de mogelijkheid om binnen de Euregio samen te werken op het vlak van economie, duurzaamheid en verschillende sociale aspecten.

(ERSV, 2008)

Deze grensoverschrijdende samenwerking heeft zich volgens Vandeput (2008) in de loop der jaren continu uitgebreid en geïntensifieerd. De middelen die sinds 1991 in het kader van de Interreg programma's zijn ingezet, hebben volgens de gedeputeerde van economie de euregionale samenwerking een belangrijke impuls gegeven.

Op Europees niveau is er finaal de uitvoering van het Programma voor Plattelandsontwikkeling en de Europese programma's voor Onderwijs, Opleiding en Samenwerking (ERSV, 2008). Laatste twee worden echter, in het licht van de vestiging van industriële ondernemingen, niet toegelicht.

3.3.5.1.2 Federale middelen

De '**federale steunmaatregelen**', waarvan o.a. Limburg kan genieten, zijn velerlei: federale tewerkstellingsmaatregelen zoals inschakelingspremies en taalcheques, federale subsidies sociale economie zoals de '+ premie' om KMO's te helpen maatschappelijk verantwoord te ondernemen, de investeringsaftrek, de notionele interestaftrek, het federale Participatiefonds, de Koning Boudewijnstichting en tenslotte het Ervaringsfonds (ERSV, 2008).

³⁴ De Grensregio Vlaanderen-Nederland bestaat aan Vlaamse zijde uit de provincies Limburg, West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen, Antwerpen en Vlaams-Brabant. Aan Nederlandse zijde gaat het om de provincies Limburg, Noord-Brabant en Zeeland (ERSV, 2008).

3.3.5.1.3 Vlaamse middelen

Net zoals de federale middelen, zijn er tal van '**Vlaamse subsidies en premies**' voorhanden: aanmoedigingspremies, ecologiepremie, groeipremie, subsidie voor bedrijventerreinen en bedrijfsgebouwen, premies voor knelpuntopleidingen, BEA (ondernemerschapsportefeuille), Hermesfonds³⁵, etc. (Vlaams Agentschap Economie, 2007). Toekenning van steun gebeurt op Vlaams niveau o.a. via het VLAO, het IWT-Vlaanderen en FIT.

Belangrijk voor Limburg is '**het Limburgovereenkomst plan**' (Limburgplan 2006-2009, cfr.'6.2.1.1') van de Vlaamse regering. Dit plan moet ervoor zorgen dat de provincie zijn achterstand inhaalt ten opzichte van de rest van Vlaanderen. Het gehele plan heeft een prijskaartje van om en bij de € 672 miljoen (ERSV, 2008).

3.3.5.1.4 Provinciale middelen

Voor haar lokale economie heeft de **provincie** ondermeer '**subsidies**' voor middenstandsverbonden ter bevordering van de sociale en economische promotie van KMO's, subsidies voor cofinanciering in Europese structuurfondsen (ERSV, 2008). Op provinciaal niveau is de LRM (cfr. '3.3.4.2.2.1') tevens een erg belangrijke partner.

3.3.5.2 Taksen

De ondernemingen die Karakaya en Canel (1998) enquêteerden, plaatsten het '**taksklimaat**' op plaats nummer 3 van de 27 business locatievariabelen, hetgeen erop wijst dat dit een niet te verwaarlozen vestigingsfactor is.

Wat de **vennootschapsbelasting** betreft, is er géén specifieke taksering of soortgelijke voor Limburg. De vennootschapsbelasting is immers een Belgische federale belasting. Gemeenschappen en Gewesten bezitten echter ook (minimale) bijzondere fiscale bevoegdheden³⁶. Wat deze Gewestbelastingen betreft (o.a. belasting op spelen en weddenschappen) wordt de grondslag, het tarief en de vrijstellingen autonoom door de Gewesten bepaald. De inning geschiedt echter door de federale overheid (Behaeghe, 2006).

³⁵ "Het Hermesfonds neemt uitgaven voor zijn rekening die passen in het sociaal, economisch en regionaal beleid van de Vlaamse regering, met inbegrip van de cofinanciering van economische deelprojecten van Europese programma's (v.b. EFRO)" (ERSV, 2008).

³⁶ cfr. Art. 173 Grondwet, Bijzondere Wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en Gewesten, Bijzondere Wetten van 13 juli 2001.

Toch stellen Thewys en Vereeck (2004) vast dat “*de Limburgse bedrijven ook nog gebukt gaan onder de hoogste lokale belastingen in Vlaanderen waaronder de opcentiemen, de belasting op drijfkracht en allerhande ad hoc belastingen*” (Heeren en Milis, 2004:163).

De **gemeentelijke opcentiemen op het Kadastraal Inkomen voor bedrijven** bedroegen zo in Limburg (2007) gemiddeld 1.346 opcentiemen, het Vlaams gemiddelde bedroeg 1.334 (VKW Limburg, 2008). Heel wat gemeenten belasten de bedrijven ook via een **belasting op de drijfkracht van motoren**. Vandaag de dag bestaat deze contraproductieve belasting nog steeds in 26 gemeenten. Volgens VKW Limburg (2008) “*Is een belasting op drijfkracht van motoren een sterke rem op de (lokale) economie en druist het in tegen de taak van de lokale overheid om extra tewerkstelling aan te moedigen*”.

Bovenop de eerder vermelde ‘opcentiemen’ en ‘de belasting op de drijfkracht van motoren’ belasten de gemeenten de bedrijven ook nog op verschillende andere manieren. Volgens VKW Limburg (2008) zijn er 7 gemeenten die ook nog een ‘algemene gemeentebelasting’ heffen, Deze wordt bepaald in functie van de oppervlakte van het bedrijf.

Ten slotte is in het kader van deze eindverhandeling belangrijk te vermelden dat er een heffing is op de eigenaars van leegstaande en/of verwaarloosde bedrijfsruimten en dit in de strijd van de Vlaamse Overheid tegen het *stedelijk verval*³⁷.

Toch kan België, en dus ook Limburg, interessant zijn omwille van haar **notionele interestaftrek**. “*De wet van 22 juni 2005 heeft een maatregel ingevoerd die ertoe strekt om de kapitaalverstrekking middels eigen middelen (kapitaalinbreng) voor in België belastbare ondernemingen te stimuleren door de invoering van een (belasting)aftrek voor risicokapitaal*³⁸” (Behaeghe, 2006:23). Op die manier heeft de wetgever ondermeer als doel de fiscale discriminatie tussen financiering via eigen eigen versus vreemd vermogen weg te werken. Op deze wijze wordt eveneens een fiscale stimulans ingevoerd voor een verbetering van de solvabiliteit.

Het vastgoed onderzoeksbureau Jones Lang LaSalle heeft het in haar Belgium Warehousing Report (2006) dan ook over “*attractive fiscal system for European distribution centers in comparison to some other countries*” (Jones Lang LaSalle, 2006: 11).

³⁷ De opbrengsten hiervan komen terecht in het Vernieuwingsfonds. Het Vernieuwingsfonds subsidieert projecten die leegstaande/vervallen sites nieuw leven willen inblazen (Decreet van 19 april 1995). Vorig jaar werd € 5,6 miljoen aan heffingen in het Vernieuwingsfonds gestoken.

³⁸ Cfr. Art. 205ter-205novies WIB/92; Koninklijk Besluit van 17 september 2005.

3.3.5.3 Regulering

Ondernemingen en werknemers ondervinden in België (Limburg) een groot aantal '**reglementeringen**', '**wetgevingen**' en '**verplichtingen**'. Er moet ondermeer rekening gehouden worden met het vennootschapsrecht en de vennootschapsbelastingen, de personenbelasting, het arbeidsrecht, de handelswetten, CAO's, milieurecht.

Een strenge milieureglementering kan een eerder afstotende factor zijn die bedrijven doet verhuizen naar een andere locatie. Zo kan de inhoud van milieureglementering sterk verschillen tussen regio's en zullen sommige regio's strengere maatregelen opleggen aan vervuulende bedrijven dan andere (Vanneste, 2005).

De wettelijke basis voor de bestrijding van milieuverontreiniging door hinderlijke inrichtingen in Vlaanderen wordt geleverd door *Vlarem I* en *Vlarem II*. Beiden zijn uitvoeringsbesluiten van het Decreet van 28 juni 1985 betreffende de Milieuvergunning. Deze milieuwetgeving, evenals andere wetgevingen en reglementeringen, wordt vandaag de dag steeds meer vervangen door een Europese wetgeving. Het belang van de (negatieve) factor 'regulering' neemt door deze uniformisering op Europees niveau dan ook steeds meer af.

Het spreekt voor zich dat vele (vooral buitenlandse) bedrijven in Limburg niet altijd weten welke de gevolgen hiervan zijn. Vandaar is het belangrijk dat Limburg potentiële industriële investeerders vanaf hun eerste kennismaking met Limburg begeleid en hen wegwijs maakt in de Europese, federale, Vlaamse, provinciale en gemeentelijke reglementeringen. Deze begeleiding gebeurt ondermeer door het VLAO, de POM, sociale secretariaten.

3.3.5.4 Publieke uitgaven aan speur- en ontwikkelingswerk

In tegenstelling tot de private uitgaven aan R&D door bedrijven, kan de overheid ook ingrijpen door '**publieke uitgaven aan speur- en ontwikkelingswerk**' te doen. Op deze manier stimuleert de overheid de kenniseconomie. Dit vormt een input indicator voor innovatie (cfr. '3.3.9.3').

In Vlaanderen stimuleert de overheid innovatie via '*het instituut voor Innovatie door Wetenschap en Technologie*'. Het IWT is een Vlaams overheidsagentschap dat in 1991 is opgericht. Het ondersteunt technologische innovatieprojecten in Vlaanderen. Jaarlijks verleent ze ongeveer € 250 miljoen financiële steun (IWT, 2008). De steun die het IWT verleende aan Limburgse bedrijven en onderzoekscentra bedroeg € 16,7 miljoen in 2007, een verdrievoudiging ten opzichte

van 2006 (IWT, 2008). De Limburgse overheid is met andere woorden aan een inhaalbeweging bezig op het vlak van inspanningen voor innovatie.

Het nut van deze instelling werd door twee studies, weliswaar van het IWT zelf, in december 2006 aangetoond. Uit een eerste studie blijkt dat ondernemingen met subsidies ongeveer twee keer zoveel geld besteden aan O&O dan ondernemingen zonder. Een tweede studie meldt dat ruim 40 % van de innovatieprojecten in bedrijven niet zou doorgaan zonder IWT-steun (IWT, 2008).

Een belangrijke indicator met betrekking tot de mate waarin de overheid innovatie stimuleert is indicator 2.1 van het European Innovation Scoreboard 2005. Deze indicator meet **'de publieke uitgaven voor speur- en ontwikkelingswerk als aandeel in het Bruto Regionaal Product (BRP) in marktprijzen'**. Het Europees gemiddelde bedraagt 0,69 %, België scoort met 0,56 % dan ook ondermaats (EIS, 2007). Op Vlaams en provinciaal niveau zijn hiervan géén cijfers voorhanden (EIS, 2007).

3.3.5.5 Administratieve efficiëntie en transparantie

Onder de term **'administratieve efficiëntie'** moet volgens Vanneste (2005) de snelle afwikkeling van dossiers door de overheid verstaan worden. **'Transparantie'** doelt op een goed onthaal en een goede informatieverstrekking door een transparant werkende overheid. De ondernemer moet m.a.w. op een heldere wijze geïnformeerd en geholpen worden door de bevoegde overheidsinstanties.

Bhatnagar en Sohal (2003) melden in hun studie dat, binnen de categorie *'overheid'*, 82,2 % van de respondenten de administratieve efficiëntie als *'belangrijk'* beschouwt. Een geringer aandeel, maar toch nog 78,6 % van de respondenten, is van mening dat de transparantie van de administratie belangrijk is.

Toch blijkt uit een onderzoek naar bedrijven³⁹ in Limburg (2000), met 5 of meer werknemers, die zich willen vestigen of uitbreiden op daartoe bestemde zones dat 26 % van de respondenten die bijvoorbeeld een (bouw)vergunning aangevraagd hebben, het verkrijgen van deze vergunning als problematisch ervoeren. De oorzaken waren vooral de *'traagheid van de procedure'*, gevolgd door de *'ingewikkeldheid van de procedure'* en de *'onduidelijkheid omtrent de gegevensaanlevering'*. Onder de respondenten die een milieuvergunning aanvroegen, beschouwde 19 % de procedure als problematisch. Oorzaken waren hier vooral de *'ingewikkeldheid van de procedure'* en het *'beperkte inlevingsvermogen'* van de bevoegde ambtenaren (Buijs, 2000).

"De invloed van de problemen op de bedrijfsactiviteiten was zeer groot tot gering. De bedrijven

³⁹ Bedrijven uit Beringen, Genk en Hasselt.

gaven aan extra kosten gemaakt te hebben, een omzetsdaling te hebben ervaren, de bedrijfsactiviteiten niet te hebben kunnen starten en naar een andere locatie te zijn verhuisd" (Buijs, 2000:VIII). Dit bewijst nog maar eens het belang van deze vestigingsfactor.

Buijs (2000) beveelt dan ook aan dat een actiever beleid door de Limburgse steden en gemeenten reeds veel ontevredenheid zou wegnemen.

Het '*digitaal loket voor zelfstandige ondernemers*', een initiatief van het provinciebestuur en Unizo waarbij de zelfstandige ondernemer 7 dagen op 7 en 24 uur op 24 terecht kan, voor allerhande documenten, aangiften en subsidies is alvast een stap in de goede richting.

3.3.5.6 Politieke Stabiliteit

Het spreekt voor zich dat ondernemingen zich het liefst willen vestigen in zones waar de **overheid** als **politiek 'stabiel'** beschouwd kan worden. Bhatnagar en Sohal (2003) menen dat meer als de helft van de respondenten (55,2 %), binnen de categorie 'overheid', de *politieke stabiliteit* als '*extreem belangrijk*' beschouwt.

POM (2008) meldt op haar website dat bedrijfsleiders Limburg onder andere aanprijzen omwille van haar 'politieke stabiliteit en dynamiek'.

3.3.6 Invloed van drie verschillende groepen stakeholders

3.3.6.1 Klanten: potentieel en nabijheid

Het is vooral Petroni die het belang van de klanten, in een locatiekeuze, benadrukt. Hij spreekt c.q. over '*de service naar de klanten toe*', die erg belangrijk is. Deze uit zich volgens hem door '*time reliability*', '*flexibility*' en '*integration with customers*' (Petroni, 2000). Hij merkt hierbij wel op dat dit in conflict kan treden met het uitgangspunt van de kostenminimalisatie. Justman (2001) stelt in zijn onderzoek dat "*The results indicate that local demand has significant long-term and short-term location effects in many industries, including some with negligible transportation costs*" (Justman, 2001:742).

Volgens een door Vanneste (2003) gevoerd vestigingsfactorenonderzoek in België, blijkt dat een groot afzetgebied een enorm belangrijke vestigingsdeterminant is (Vanneste, 2005). Exact 2/3 van de ondernemingen ondervraagd door Bhatnagar en Sohal (2003) meent dat '**de grootte van de afzetmarkt**', binnenin de categorie klanten, als belangrijk beschouwd mag worden.

De '**nabijheid van de afzetmarkt**' is nog steeds van belang. Door de verbeterde transportmogelijkheden daalt dit belang echter. Volgens Vanneste (2005) is de afstand tot de klant vooral van groot belang voor lokaal opererende bedrijven. Bijna één op vijf ondernemingen in de studie van Bhatnagar en Sohal (2003) waren van mening dat, binnen de categorie klanten, de

nabijheid tot de afzetmarkt van *'extreem belang'* is. 74 % meende dat de nabijheid tot de afzetmarkt *'belangrijk'*, maar *'niet extreem belangrijk'* is.

Indien het *'potentieel van de afzetmarkt'* en de *'nabijheid van de afzetmarkt'* voor de provincie Limburg bestudeerd worden, meldt de POM (2008) dat de provincie een groot marktgebied kent omwille van haar strategische ligging. 50 % van de koopkracht van de Europese Unie ligt binnen een straal van 450 km van Limburg en binnen een straal van 250 km strekt zich een markt uit van ongeveer 50 miljoen mensen (POM, 2008). De provincie kan voor haar afzet dus terugvallen op een grote groep potentiële en nabije klanten.

3.3.6.2 Leveranciers of onderaannemers: aanwezigheid en nabijheid

In een vestigingsfactorenonderzoek uit 1997 in de regio Nord-Pas-de-Calais, waarbij 1.250 industriële ondernemingen geïnterviewd werden bleek de *'nabijheid van de onderaannemers'* een belangrijke factor (Vanneste, 2005). Bijna 30 % van de ondernemingen in het onderzoek van Bhatnagar en Sohal (2003) zijn van mening dat de aanwezigheid van leveranciers of onderaannemers *'van extreem belang'* is. Slechts 3 % meent dat dit *'totaal niet van belang'* is.

De *'nabijheid tot leveranciers of onderaannemers'* is voor 76 % van de respondenten *'belangrijk'*, voor 18,1 % van de respondenten is dit zelfs *'extreem belangrijk'* (Bhatnagar en Sohal, 2003).

Het schoolvoorbeeld in Limburg dat aantoont dat de ***aanwezigheid en nabijheid van leveranciers of onderaannemers*** belangrijk is, is het 'supplier park' rondom Ford Genk. Hierbij zijn het de onderaannemers die zich rondom de centrale Ford-plant komen vestigen. De toeleveranciers pre-assembleren volledige systemen of modules en via de conveyor, een rechtstreekse verbinding tussen de Ford-fabriek en haar toeleveranciers, worden deze onderdelen 'just-in-time' tot aan de assemblagelijng getransporteerd.

3.3.6.3 Concurrentie: aanwezigheid en nabijheid

De *'nabijheid van andere ondernemingen'*, met eventueel dezelfde nationaliteit of uit dezelfde sector, kan ervoor zorgen dat harde onderlinge concurrentie ontstaat. Zo gaan vele bedrijven dan ook uitzien naar een locatie die ver verwijderd is van de concurrenten (Vanneste, 2005).

Voor 2/3 van de ondernemingen, ondervraagd door Bhatnagar en Sohal (2003), is de locatie van de belangrijkste concurrenten *'belangrijk'*. Meer als 1/4^e meent echter dat aanwezigheid van concurrentie *'van geen belang'* is.

3.3.7 Stedelijkheid

'**Stedelijkheid**' op zich kan ook als een vestigingsfactor beschouwd worden. Stedelijke gebieden leveren immers specifieke voordelen zoals de realisatie van **schaalvoordelen** en een daling van informatie- en transactiekosten (Vanneste, 2005).

In Limburg kan Hasselt, met een enorme waaier aan '*zakelijke dienstverlening*', hier een voorbeeld van zijn. Toch ontbreekt het Limburg aan echte stedelijke aantrekkingspolen zoals 'Antwerp' en 'Brussels'. Laatst twee zijn erg gekend in het buitenland en trekken dan ook de aandacht van potentiële investeerders.

Vanneste (2005) meent echter ook dat **schaalnadelen** verbonden kunnen zijn aan steden. Door een grote concentratie aan economische bedrijvigheid kunnen organisatorische problemen ontstaan. Er is een gebrek aan ruimte, congestie en stijgende grondprijzen. Voor de industrie is het bijgevolg erg begrijpelijk dat zij zich terugtrekken uit stedelijke gebieden en eerder kiezen voor een vestiging buiten de stad (Vanneste, 2005).

3.3.8 Conjunctuur

Sinds 2005 tekent zich een **economisch herstel** af dat doorgezet werd in 2006 en, weliswaar iets minder, in 2007⁴⁰. Dankzij de opkomst van de 'nieuwe titanen' zoals China en India, bevindt de wereldeconomie zich op een zelden geziene economische expansie. Ook de sterk internationaal gerichte Limburgse economie profiteert van deze aanhoudende economische groei (Vandeput, 2008).

De positieve economische evolutie in de provincie wordt het meest gesymboliseerd door de daling van de Limburgse werkloosheid (cfr. bijlage 11). Volgens VOKA trekt de Limburgse '**conjunctuur**' terug aan en zal er in 2008 een lichte conjunctuurboost zijn (Voka, 2008-02-07). Verder meent ze ook dat de exportactiviteiten van Limburgse ondernemingen terug in de lift zitten. De *mate van export* is immers een goede maatstaf voor het vertrouwen en de economische activiteit bij Limburgse ondernemingen, omdat deze sterk internationaal gericht zijn. Ten opzichte van 2006 is er in 2007 een stijging van de export geweest van 20,69 %⁴¹ (Voka, 2008-02-25).

Erg kenmerkend voor de provincie is de hoge conjunctuurgevoeligheid en dit omwille van de grote mate van afhankelijkheid van de industrie. ***Limburg doet het met andere woorden traditioneel beter dan andere omliggende provincies in tijden van hoogconjunctuur.***

⁴⁰ Het jaar 2007, ook wel 'het jaar van de stagnatie' genoemd, zal de geschiedenis echter ingaan als een jaar met een sterk twijfelende conjunctuur (Voka, 2008-02-07).

⁴¹ De exportcijfers zijn gebaseerd op de uitgifte van '*certificaten van oorsprong*': ze duiden de oorsprong van de goederen aan en worden gebruikt voor verre export buiten de EU (Voka, 2008-02-25).

3.3.9 Intangibles

3.3.9.1 Persoonlijke en familiale redenen manager

Het eerder besproken *behaviourisme* (cfr. '3.2.1') haalt het meespelen van erg individueel gebonden en subjectieve elementen bij het localisatiegedrag van ondernemers aan. De gebondenheid aan eigen streek valt hier volgens Vanneste (2005) ook onder. In het artikel 'Logistiek Vlaanderen in kaart' (Business Logistics, maart 2004) wordt aangehaald dat deze '*intangibles*' vaak het laatste duwtje in de richting van een bepaalde regio geven.

In een (oudere) studie van Morgan en Mueller (1961) bij 239 CEO's, vice-presidents en plant managers van productieondernemingen, werd gepeild naar de redenen waarom de onderneming een vestiging in Michigan (USA) had. Steevast kwamen hier de persoonlijke redenen van de beslissingnemer/leidinggevende naar boven. Tevens bestaat er een omgekeerd evenredig verband tussen de persoonlijke belangen van deze managers en de grootte van de onderneming: des te kleiner de onderneming, des te meer de persoonlijke redenen van de beslissingnemer/leidinggevende parten gaan spelen bij de locatiebeslissing, aldus Morgan en Mueller.

3.3.9.2 Imago en identiteit

'*Imago*' hangt enorm samen met de hierboven aangehaalde persoonlijke en/of familiale redenen van de manager. Het betreft met andere woorden vaak erg persoonlijk interpreteerbare elementen. Imago, het mentale beeld van een locatie, kan gemeten worden aan de hand van variabelen zoals sfeer, ervaringen, relaties en prestige. Allen zorgen zij voor de beslissingnemer dat de onzekerheden verminderd worden (Vanneste, 2005).

VRIND (2006) meldt dat "*Het imago van regio's een belangrijke troef kan uitmaken. Een regio die bekend staat als een centrum van kennis, cultuur en ontspanning, die openstaat voor nieuwe ideeën en diversiteit aanvaardt, werkt als een magneet op mensen die over talenten en ideeën beschikken*" (VRIND 2006: 29).

Ondanks dat het imago vaak onvolledig en vertekend⁴² is, zal de beslissingnemer zich op deze perceptie baseren bij het uitvoeren van localisatiekeuzes. Volgens een analyse van Peter Heller, voormalig topman van Ford Genk, moet Limburg op zijn hoede zijn voor een slecht industrieel imago omwille van de sociale onvrede en de vele recentelijke stakingen die oorspronkelijk in de provincie gestart zijn (Heller in Vacature, 2008).

⁴² Cfr. '3.3.4.2.2.1': Informatiecampagnes en missies in het buitenland kunnen de identiteit van een land bepalen.

De provincie zelf besluit ten slotte met "Om nieuwe bedrijfsinvesteringen en dus nieuw ondernemerschap te stimuleren is er behoefte aan een sterk economisch imago van de regio. Investeren in Limburg moet een kwaliteitsgarantie bieden. **'Limburg, een sterk merk'**, moet een vertaling krijgen in een profilering van het economische imago van Limburg" (Vandeput, 2008). De volgende jaren zal dan ook verder werk gemaakt dienen te worden van deze aantrekkelijke imagovorming rond Limburg.

3.3.9.3 Innovatie

'Innovate or die', dit statement van de invloedrijke management goeroe Tom Peeters haalt meteen de belangrijkheid van deze vestigingsfactor aan.

"Het gaat er vooral om dat er een rijkdom aan ideeën bestaat, die zowel in cultuur alsook in de economie kan leiden tot een gedifferentieerde structuur en die, alles bij elkaar, een stimulerende omgeving biedt" (Lambooy in Vanneste, 2005). Voorwaarden (of inputindicatoren) voor innovatie zijn dan ook de aanwezigheid van goed hoger onderwijs en onderzoek op universiteiten. Dit laatste mondt vaak uit in high-tech spin-offs, ook wel 'de moderne industrie' genoemd. De provincie bevindt zich alvast midden in de driehoek met de meeste kennisconcentratie van Europa: ELAT (Eindhoven Leuven Aachen Triangle). Er bevinden zich circa 60 kennisinstellingen in een straal van 100 km (ELAT.org).

Als onderdeel van de Lissabon Strategie⁴³ (2000) werd het European Innovation Scoreboard van de Europese Commissie uitgebreid en geactualiseerd. Dit Scoreboard maakt onderscheid naar input- en outputindicatoren.

De **inputindicatoren** geven weer in hoeverre de noodzakelijke voorwaarden voor innovatie in een gebied aanwezig zijn, v.b. **'percentage inwoners 25-64 met een voltooide academische opleiding'**, **'percentage inwoners 25-64, dat deelneemt aan levenslang leren'**, **'opleidingsniveau van de jongeren'** (cfr. '3.3.3.2.1'). De **outputindicatoren** geven daarentegen weer in hoeverre een regio ook daadwerkelijk innovatief is. Het zijn deze outputindicatoren die hieronder dan ook aan bod komen.

Een eerste belangrijke **output indicator** betreft **'de werkgelegenheid in high-tech diensten'**. Hierbij wordt het aantal arbeidsplaatsen in de sectoren post en telecommunicatie (NACE 64), informatica (NACE 72) en speur- en ontwikkelingswerk (NACE 73) als percentage van het totale

⁴³ 'De Lissabonstrategie' is een actie- en ontwikkelingsplan van en voor de Europese Unie (EU), dat in maart 2000 voor een periode van 10 jaar is aangenomen. Een andere benaming is 'het Lissabonakkoord' (European Commission, 2000).

aantal arbeidsplaatsen gemeten. De provincie Limburg scoort met 3,8 % middelmatig, maar wel onder het gemiddelde van het Vlaamse-Gewest (4,1 %) (EIS, 2007).

Een volgende outputindicator betreft '**het werkgelegenheidspercentage van de medium en high-tech industrie**'. Ze meet de aanwezigheid van technologisch veeleisende sectoren in de industrie en geeft het aandeel jobs in het totaal dat hoort tot chemische industrie (NACE 24), de machinebouw (NACE 29), de informaticasector (NACE 30), de vervaardiging van elektrische machines (NACE 31), de audiovisuele en telecommunicatiesector (NACE 32), de medische en optische industrie (NACE 33), de transportassemblage (NACE 34) en finaal de vervaardiging van transportmiddelen voor bijvoorbeeld de lucht- en ruimtevaart (NACE 35) (EIS, 2007). De provincie kent hier een percentage van 9,4. Limburg scoort hiermee beter als het Vlaamse gemiddelde.

Ook '**het aantal ingediende patenten per 1.000.0000 inwoners**' en '**het aantal ingediende high-tech patenten bij het Europese Patentambt**' vormen een belangrijke outputindicator voor innovatie.

Eerstgenoemde toont volgens het EIS (2007) de resultaten van de ontwikkelingsinspanningen en ideeën van bedrijven, hogescholen, onderzoeksinstituten en vrije uitvinders. Het aantal patentaanmeldingen bij het Europese Patentambt wordt per regio en per miljoen inwoners gemeten. De provincie scoort met 87 patenten per miljoen inwoners ondermaats en behoort hiermee tot de dertig procent minst goed presterende regio's.

Het '**aantal ingediende high-tech patenten bij het Europese Patentambt (EPA)**' meet het aantal high-tech aanmeldingen bij het Europese Patentenambt in relatie tot het inwonertal in miljoenen. Met een 5-tal high-tech patenten per miljoen inwoners scoort de provincie hier wederom ondermaats.

VOKA-Limburg (2006) meent dan ook dat de innovatieboodschap vaak voorbij gaat een een groot deel van de Limburgse bedrijven. De meeste Limburgse bedrijven houden zich volgens het VOKA te veel bezig met productie en beschikken over weinig research-faciliteiten. Toch kan in '3.3.5.4' reeds vastgesteld worden dat **Limburg** aan een **inhaalbeweging bezig** is wat betreft de inspanningen voor **innovatie**.

3.3.10 Overige factoren

3.3.10.1 Ondergrond

Eerst en vooral moet de '**bouwgrond**' technisch bebouwbaar zijn. De diepte van het grondwater speelt hierbij een enorm belangrijke rol. Ook de draagkracht van de ondergrond is van enorm belang, zodat de zware bedrijfshalconstructies en machines gedragen kunnen worden (Avondstondt, 2003).

De toekomstige bebouwer van de industriegrond moet steeds zien of het perceel niet te fel onder het straatniveau ligt, of onderaan een berg. Dit vergroot de kans op overstromingen, met alle gevolgen van dien.

Dankzij een verbetering van de (bouw)technieken is het belang van deze factor sterk gedaald.

3.3.10.2 Klimaat

Petroni (2000) haalde het '**klimaat**' aan als een potentiële vestigingsfactor. Badri (2007) verstaat hieronder ondermeer de hoeveelheid sneeuw die valt, gemiddelde maandelijkse temperatuur, vochtigheidsgraad.

Dit klimaat kan immers de **productiviteit** van de werknemers beïnvloeden. De productiviteit van werknemers in een gematigde klimaatzone zal verschillen van de productiviteit van werknemers in een (sub)tropisch klimaatzone.

Doordat België een gematigd maritiem klimaat heeft, is er géén productiviteitsverlies te wijten aan het klimaat. Het klimaat in Limburg is geen belangrijke vestigingsfactor voor industriële ondernemingen in de provincie.

*Een overzicht van de **46 besproken vestigingsfactoren in negen categorieën** voor de vestiging van industriële ondernemingen is opgenomen in bijlage 15.*

*Deze 46 factoren vormen de basis voor het **praktijkonderzoek**. Het is op basis van deze verschillende factoren dat een vragenlijst opgesteld is omtrent de industriële vestigingsfactoren in de provincie Limburg.*

Deel III: Praktijkonderzoek

Hoofdstuk 4: Onderzoeksmethode

4.1 Keuze van de onderzoeksmethode

De methodologie waarop deze eindverhandeling steunt, wat de praktijkstudie betreft, is een in eerste instantie exploratief (verkenkend) onderzoek door middel van interviews met bevoorrechte getuigen, de 'experience survey' genoemd. Gezien het 'groot' aantal geïnterviewden kent dit onderzoek tevens een beschrijvend aspect. Het is met andere woorden een ***onderzoek dat zich situeert tussen een exploratief en beschrijvend onderzoek in.***

Er is geopteerd voor ***half-gestructureerde diepte-interviews***. Ze zijn informeel en vooraf wordt een lijst met te bespreken topics opgesteld. Er wordt hierbij gewerkt met open vragen die kunnen aangepast worden aan de geïnterviewde of aan het verloop van het gesprek (Broeckmans, 2003).

De kern van dit soort onderzoek is "*het ontdekken van eigenschappen en fenomenen van de te onderzoeken werkelijkheid en deze verschijnselen proberen te begrijpen vanuit het perspectief van de betrokkenen*" (Jonker en Pennink, 2000:46). Kenmerkend voor dit exploratief-beschrijvend onderzoek is volgens Jonker en Pennink dat een feitelijke objectieve en neutrale registratie volstaat. Er wordt slecht bij één vraag (zelfbeoordelingsschalen) gebruik gemaakt van het statistische hulpprogramma 'SPSS'.

De keuze voor half-gestructureerde diepte-interviews heeft twee redenen: eerst en vooral lenen de centrale onderzoeksvraag en de deelvragen zich uitstekend tot zulke studie en anderzijds kan er via zogenaamde 'diepte-interviews' een hecht raakvlak gecreëerd worden met de dagdagelijkse realiteit. Een 'diepte-interview' laat immers toe om een gedetailleerder en genuanceerder beeld te krijgen als antwoord op de centrale onderzoeksvraag en deelvragen dan een kwantitatieve analyse via enquêtes. Het 'sneeuwbal-effect' zal er voor zorgen dat naargelang het onderzoek vordert, een beter beeld zal verkregen worden omtrent de gehele 'problematiek'.

4.1.1 Karakter van de onderzoeksvragen

Het karakter van de onderzoeksvragen laat, zoals hiervoor aangehaald, een kwalitatieve analyse via bevraging van bevoorrechte getuigen toe. Het doel van deze onderzoeksvragen is het verkrijgen van deskundige informatie omtrent de probleemstelling en de daaruit voortvloeiende centrale onderzoeksvraag. Vermits het doel eveneens een vertegenwoordiging van diverse standpunten is, is het volgens Broeckmans (2003) meer passend om de informatie te bekomen door middel van een ***bevraging van een gerichte keuze van personen*** dan door een enquête bij een representatief aantal industriële ondernemingen, in en buiten de provincie Limburg (Broeckmans, 2003).

Bovendien is het volgens Broeckmans (2003) bij een bevraging van bevoorrechte getuigen, via open vragen in een half-gestructureerd interview, mogelijk om **in te spelen op de antwoorden van de geïnterviewden**. Ook kan er meer en **diepgaandere informatie** verkregen worden dan door middel van een enquête. In bijlage 12 is de aanvraagbrief tot interview opgenomen. Bijlage 14 geeft de interviewvragen voor de drie verschillende categorieën van bevoorrechte getuigen weer.

Er dient opgemerkt dat de laatste vraag in ieder van de 3 soorten interviews gebruik maakt van een 9-punt zelfbeoordelingsschaal. Ondanks dat er gewerkt wordt met scores van 1 t.e.m. 9, wordt deze vraag op het ordinale niveau benaderd. Het doel is louter te ontdekken welke factoren het zwaarst doorwegen in de locatiebeslissing: de harde of zachte factoren?

4.2 Beperkingen van het onderzoek

Deze eindverhandeling kent **drie beperkingen**. Een eerste beperking is een **geografische beperking**. Het onderzoek richt zich enkel op de provincie Limburg. Door enkel de provincie Limburg onder de loep te nemen is benchmarking met de omliggende regio's onmogelijk.

Een volgende beperking is het **ontbreken van een verdere opsplitsing binnen de industriële sector naar aard van activiteit** (productie: automotieve, bouw, metaal; transport, opslag) en naar **grootte van industriële onderneming** (klein, middelgroot en groot). Op die manier zouden verdere nuances gemaakt kunnen worden omtrent de industriële vestigingsfactoren in Limburg.

Een derde beperking is de **keerzijde van de kwalitatieve medaille** waarvoor geopteerd is. De kwalitatieve benadering via semi-gestructureerde diepte-interviews biedt immers het voordeel dat een gedetailleerder en genuanceerder beeld verkregen wordt als antwoord op de centrale onderzoeksvraag. Het nadeel is dat er geen data-output is, waarmee de uitspraken gestaafd kunnen worden. Een representatieve steekproef bij de industriële ondernemingen binnen Limburg zou tevens de wetenschappelijke onderbouwdheid van verschillende stellingen ten goede komen. Doch is ook in deze kwalitatieve benadering rekening gehouden met de validiteit van de stellingen van geïnterviewden.

4.3 Verloop interview

Nadat de verschillende bevoorrechte getuigen toegezegd hadden, werd steeds een concrete locatie, evenals datum en uur overeengekomen. Twee (werk)dagen voorafgaandelijk aan ieder interview werd tevens een **gepersonaliseerde lijst met open vragen** aan de geïnterviewde bezorgd. Deze lijst had helemaal niet tot doel een gestructureerd en gestandaardiseerd interview te creëren, maar zorgde louter voor een ondersteuning doorheen het hele interview. Antwoorden van bepaalde bevoorrechte getuigen leiden immers naar nieuwe invalshoeken en perspectieven. Tevens werd

door mezelf bij ieder interview een topiclijst opgesteld met hierop ondermeer info over de bevoorrechte getuige, relevante info over de onderneming, een overzicht van de vragen en ten slotte een aantal specifieke topics voor de persoon in kwestie.

Bij het begin van ieder interview werd steeds gepeild of de door mezelf opgezochte informatie omtrent de bevoorrechte getuige, de onderneming, de instelling of instantie waarin hij werkzaam is, correct is. Dit alles werd steeds aangevuld met de relatie van de betrokken persoon met het onderwerp, een korte schets van zijn/haar carrière.

Gedurende elk interview werd de **'funneling techniek'** toegepast. Hierbij werd gestart met een brede, open vraag. Vervolgens gebeurt de rest van de bevraging op basis van een aantal topics geponeerd door de geïnterviewde zelf. Het is pas op het einde van ieder gesprek dat de overige niet behandelde topics en vragen overlopen werden. De lengte van de interviews varieert tussen de 40 en 100 minuten.

4.4 Bevoorrechte getuigen

In wat volgt, wordt de keuze van de bevoorrechte getuigen verder toegelicht. Eerst is er een bespreking omtrent de manier waarop de selectie van deze verschillende bevoorrechte getuigen is gebeurd. Vervolgens wordt nagegaan of de validiteit en betrouwbaarheid van het onderzoek bewaard wordt.

4.4.1 Selectie van de bevoorrechte getuigen

Broeckmans (2003) meldt dat bij een half-gestructureerd interview best gebruik gemaakt wordt van ongeveer een 15 à 20 tal personen. In deze eindverhandeling komen **23 bevoorrechte getuigen** aan bod. Ieder van deze getuigen kan beschouwd worden als ofwel een deskundige (ter zake bevoegde vertegenwoordigers van beleidsinstanties en/of belangenorganisaties, professionele experts) ofwel een rechtstreeks betrokkene, de zogenaamde 'insider'. Het zijn personen met een relevante persoonlijke ervaring omtrent het al dan niet vestigen van industriële ondernemingen in Limburg.

Op basis van gesprekken met VOKA, lijsten met aanwezige industriële ondernemingen op gemeentelijke websites en een reeks speciale uitgaven van de regionale krant 'Het Belang van Limburg: Limburg in 2010' (november 2007) omtrent de industrie in Limburg, werden een aantal industriële ondernemingen binnen en buiten de provincie geselecteerd.

Bij de **selectie** van deze bevoorrechte getuigen is het **niet de representativiteit** die primeert, maar **wel de kennis en/of affiniteit** die hij/zij heeft omtrent het onderwerp. Vandaar dat bij de selectie steeds aan minstens één van onderstaande voorwaarden voldaan moest zijn:

- hoge mate van affiniteit met vestigingsfactoren (al dan niet in de provincie Limburg);
- het betreft de oorspronkelijke beslissingsnemer (bedrijfsleider) of een in hoge mate bij de vestiging betrokken (senior)manager.

4.4.2 Gegevens en verantwoording van de bevoorrechte getuigen

Finaal werden **23 diepte-interviews** afgenomen uit **drie verschillende categorieën**:

- (semi) overheidsinstellingen, aanbieders van immateriële diensten en vakbonden (n=12);
- industriële ondernemingen binnen Limburg (n=6);
- industriële ondernemingen buiten Limburg (n=5).

Met betrekking tot de eerste categorie bevoorrechte getuigen, de '**(Semi) overheidsinstellingen, aanbieders van immateriële diensten en vakbonden**' is ernaar gestreefd al de verschillende invalshoeken aan bod te laten komen. Wat betreft het aantrekken van industriële ondernemingen en vestigingsadvies werden voor de overheid het kabinet van Vlaams Minister van Economie (Ceysens), het VLAO, de POM, het provinciebestuur Limburg, het provinciebestuur Limburg (NL) en de Stad Genk bevestigd. De geïnterviewde private speler, wat betreft vestigingsadvies, is de industriële vastgoedconsultant Cushman & Wakefield. Mede door de recente sociale onrust van begin 2008 werd dit alles eveneens geëvalueerd vanuit het standpunt van de werkgever en de werknemer. Voor de werkgevers werden de drie belangrijke Limburgse werkgeversorganisaties geïnterviewd: Unizo, VKW en Voka. Op die manier kwamen dan ook zowel de kleine, middelgrote als grote industriële ondernemingen aan bod. Voor de werknemers werden de twee belangrijkste vakbonden voor de (metaal)industrie bevestigd: ACV (Metaal) Limburg en ABVV (Metaal) Limburg.

Bij de tweede categorie '**Industriële ondernemingen binnen Limburg**' is ernaar gestreefd om verschillende soorten van industriële ondernemingen (staal, voeding, papier en logistiek) en dit op verschillende locaties in de provincie (Bree, Genk, Lanaken en Sint-Truiden) te interviewen. Eveneens komen er zowel kleinere (familie)bedrijven (Warsco Units), middelgrote (Enza Fruit en Ewals Cargo Care) en grote (multinationale) ondernemingen (ArcelorMittal, Sappi en Scana Noliko) aan bod.

De derde categorie '**Industriële ondernemingen buiten Limburg**' is eveneens gediversifieerd wat betreft de (product) aard van de industriële onderneming (afvalverwerking, logistiek, productie van bouwmaterialen en zonnecellen). Ook bevinden deze ondernemingen zich op verschillende locaties buiten de provincie Limburg, namelijk in de provincie Antwerpen (Beerse, Laakdal en Rijkevorsel), de provincie Vlaams-Brabant (Diest) en ten slotte de provincie Limburg (NL).

(Heerlen). Wederom zijn zowel kleine ondernemingen, als middel- en grote ondernemingen bevroegd.

Deze indeling is belangrijk om er zeker van te zijn dat alle verschillende standpunten in dit verkennend onderzoek voldoende vertegenwoordigd zijn. De tabel met een overzicht van de 23 bevoorrechte getuigen is opgenomen in bijlage 13.

De **finale keuze** van het **specifieke bedrijf** is gebeurd op basis van gesprekken met VOKA, lijsten met aanwezige industriële ondernemingen op gemeentelijke websites en een reeks speciale uitgaven van de regionale krant 'Het Belang van Limburg: Limburg in 2010' (november 2007) omtrent de industrie in Limburg. Ten slotte is er, in de mate van het mogelijke, naar gestreefd om industriële ondernemingen, die zich recentelijk hebben gevestigd of zullen (her)lokaliseren, te selecteren.

4.4.3 Responsgraad

Bij deze kwalitatieve analyse is het niet nodig een volledig beeld te verkrijgen van de populatie. Een bevraging van zogenaamde bevoorrechte getuigen vereist niet dat er een representatief aantal mensen wordt geïnterviewd. Het is de kennis en deskundigheid van de geïnterviewden die primeert (Broeckmans, 2003).

De responsgraad tot deelname aan het 'diepte-interview' bedroeg voor de (semi) overheidsinstellingen en aanbieders van immateriële steun quasi 100 %. De responsgraad voor industriële ondernemingen binnen en buiten de provincie daarentegen bedroeg ongeveer 70 %. De redenen voor deze **hoge responsgraad** zijn drieërlei: persoonlijk telefonisch contact na onbeantwoorde e-mails, bedrijfsleiders die vaak een andere door hun gekende contactpersoon opgaven en ten slotte het feit dat er 'a-priori' persoonlijk contact was met de ondernemingen en de nodige toelichting verschaft werd omtrent het onderzoek. Industriële ondernemingen die niet deel wisten te nemen gaven als voornaamste redenen desinteresse en tijdsgebrek op.

4.4.4 Bewaking van de validiteit en betrouwbaarheid

Broeckmans (2004) definieert '**validiteit**' als de afwezigheid van toevalsfouten en systematische fouten. '**Betrouwbaarheid**' daarentegen slaat enkel op de afwezigheid van toevalsfouten. Terwijl de *validiteit* eerder de 'juistheid' of 'geldigheid' aangeeft, duidt de *betrouwbaarheid* op de zekerheid van de metingen, c.q. de afgenomen interviews (Broeckmans, 2004).

De **validiteit** in dit onderzoek betekent met andere woorden dat over een goed meetinstrument beschikt wordt. Dit meetinstrument betreft hier de opgestelde vragenlijst (bijlage 14). Laatstgenoemde stelt vragen over alle relevante aspecten, afgeleid uit het exploratief onderzoek

(literatuuronderzoek en enkele voorbereidende gesprekken). Validiteit houdt ook in dat de antwoorden correct geregistreerd worden.

Bij een bevraging van bevoorrechte getuigen wordt naar de mening van de geïnterviewden gevraagd. Deze meningen zijn vaak gekleurd. Het is daarom belangrijk dat er gewaakt wordt over de validiteit van het onderzoek. Nadat alle interviews voltrokken waren, werd dan ook overleg gepleegd met 4 accountmanagers van het VLAO (dhr. Filip Dehaese, dhr. Joeri De Maré, dhr. Rik Nelles en Mevr. Elke Vanherle). Het Vlaams Agentschap Ondernemen is immers als geen ander op de hoogte van de industriële vestiging in Limburg en omstreken. Samen met deze accountmanagers werd er ingegaan op uitspraken, meningen, resultaten en vaststellingen uit eerdere interviews om zo deze validiteit van het onderzoek te bewaren.

In het kader van diepte-interviews is het echter nauwelijks of niet mogelijk om de **betrouwbaarheid** van het onderzoek te testen.

*In een volgend **hoofdstuk 5** wordt de verantwoording van de gestelde interviewvragen, evenals de antwoorden hierop, weergegeven. De vragenlijst is opgenomen in bijlage 14.*

In deze vragenlijst wordt ondermeer onderzocht welke de courante wijze is waarop een industriële locatiebeslissing genomen wordt. Ook zullen de zogenaamde harde en zachte vestigingsfactoren in de praktijk onderzocht worden. Specifiek voor Limburg wordt een SWOT-analyse opgesteld en wordt de evolutie van de provincie als industriële vestigingsplaats onderzocht. Om een zo groot mogelijk raakvlak met de realiteit te bekomen, wordt de sociale onrust van begin 2008 tevens onderzocht. Hierbij wordt onderzocht welke de invloed van de sociale onrust op zowel het behoud als het aantrekken van industrie in de provincie Limburg is. Ten slotte wordt gepeild naar een aantal maatregelen, die volgens de geïnterviewden genomen dienen te worden om Limburg enerzijds attractiever te maken voor toekomstige investeerders en anderzijds de reeds gevestigde bedrijven beter van dienst te kunnen zijn.

Hoofdstuk 5: Onderzoek vestigingsfactoren

Alvorens over te gaan tot het feitelijke exploratief-beschrijvende onderzoek wordt er nog kort opgemerkt dat de drie groepen bevoorrechte getuigen aangeduid worden als 'categorie 1', 'categorie 2' en 'categorie 3'. Dit alles gebeurt met het oog op het vergroten van de helderheid en de leesbaarheid van de bespreking.

Tabel 5.1: Verklarende tabel drie groepen bevoorrechte getuigen

Verklarende tabel '3 groepen bevoorrechte getuigen'	
Categorie 1	(Semi) overheidsinstellingen, aanbieders van immateriële diensten en vakbonden (n=12)
Categorie 2	Industriële ondernemingen binnen Limburg (n=6)
Categorie 3	Industriële ondernemingen buiten Limburg (n=5)

5.1 Courante beslissingswijzen

Er werd in 'DEEL II Literatuurstudie' reeds aangehaald dat het selecteren van een vestigingsplaats voor een industriële onderneming een erg complex gebeuren is en dit omwille van de vele verschillende factoren die van invloed zijn.

De weergegeven *stromingen* (ideografisch, nomothetische benadering, neo-klassiek, regional development, behaviourisme, groeipooltheorie en structuralisme) en *modellen* (Lösch, Weber, Alonso, factorieel-ecologisch model) in deze eindverhandeling geven vaak slechts één bepaalde invalshoek weer omtrent het beslissingsproces. In deze sectie wordt dan ook gepeild naar de manier waarop het beslissingsproces in de werkelijkheid tot stand komt. Het gaat hier niet zozeer om welke vestigingsfactoren primeren, dan wel om de *wijze waarop* een beslissing genomen wordt.

Volgende interviewvraag is voorgelegd aan de elf bevoorrechte getuigen van categorie 2 en 3:

"Vooraleer dat U in Limburg gevestigd was/zich zal vestigen: Heeft U onderzoek uitgevoerd om na te gaan of deze locatie een interessante vestigingsplaats was/is? (v.b. prospectie andere regio's, deze locatie was de enige overblijvende optie, kosten-baten analyse, ...)" (Industriële ondernemingen binnen en buiten Limburg)

Deze vraag kan logischerwijze niet voorgelegd worden aan de bevoorrechte getuigen van categorie 1, daar zij geen werkelijke locatiebeslissing genomen hebben.

Uit de antwoorden van de elf bevoorrechte getuigen, kunnen een **viertal conclusies** getrokken worden.

Of het nu gaat om kleine, middelgrote of grote ondernemingen, het vestigen in Limburg of buiten Limburg, 8 van de 11 bevoorrechte getuigen melden dat **de eerste stap in het beslissingsproces de ruimte om te ondernemen** betreft. Enkel de locaties waar industriegrond vrij is om zich te vestigen komen dan ook in aanmerking.

Een tweede bevinding is dat het **beslissingsproces voor de kleinere industriële ondernemingen vooral gestuurd wordt door de affiniteit van de beslissingnemer met de regio**. Hij wenst de onderneming dicht bij huis te vestigen. De drie geïnterviewden van deze KMO's stellen dan ook dat ze het niet meer dan logisch vinden om welvaart te creëren in de eigen regio.

Verder kan vastgesteld worden dat de **kleinere ondernemingen zelf aan locatieprospectie** doen. *Middelgrote en grote ondernemingen* doen daarentegen vaker beroep op de diensten van een private of *publieke vastgoedconsultant*⁴⁴. Dit laatste gebeurt zeker wanneer de beslissingnemer(s) zelf weinig vertrouwd is met de regio.

De redenen hiervoor kunnen gevonden worden in zowel de budgettaire beperkingen van de kleinere industriële onderneming als het feit dat ze de eigen regio en bedrijventerreinen goed kennen.

Een laatste bevinding handelt omtrent de **structuur van de complexe locatiebeslissing**. Deze locatiebeslissing verliep in het verleden niet altijd even gestructureerd. Vaak was het gewoon een kwestie van één of meerdere doorslaggevende factoren (kost, grondstoffen, afzetmarkt, ligging, affiniteit regio) en werd vrij snel overgegaan tot feitelijke vestiging. Vooral voor KMO's is dit laatste het geval.

Vandaag de dag echter kunnen we, volgens alle elf bevoorrechte getuigen, stellen dat het belang van de locatiekeuze steeds toeneemt. Ondernemingen vestigen zich alsmaar meer op basis van weloverwogen factoren en ze laten zich hierbij uitgebreid adviseren door industriële vastgoedconsultants. Dit leidt tot weloverwogen strategische locatiebeslissingen.

⁴⁴ Bijvoorbeeld 'King Sturge', 'Jones LangLaSalle', 'Cushman & Wakefield' of 'het Vlaams Agentschap Ondernemen'.

5.2 Vestigingsfactoren in de praktijk

In 'DEEL II Literatuurstudie, sectie 3.3', is een overzicht gegeven van 46 mogelijke industriële vestigingsfactoren in negen verschillende categorieën (cfr. Bijlage 15).

Reeds in de literatuurstudie kon afgeleid worden dat sommige factoren eerder irrelevant en anderen dan weer primordiaal zijn. In deze sectie wordt hierbij een **raakvlak met de realiteit** gecreëerd en dit **via diepte-interviews**. Toch is het onmogelijk om via diepte-interviews alle 46 industriële vestigingsfactoren uitvoerig te gaan bespreken met de 23 bevoorrechte getuigen.

Er wordt in deze 'sectie 5.2' **nagegaan of de door de literatuur geponeerde stelling dat 'de traditionele (harde) factoren aan belang verliezen ten koste van de omgevings- (of zachte) factoren' in de praktijk van toepassing is**. Via beoordelingsschalen wordt onderzocht welke factoren vandaag de dag primeren. In tegenstelling tot latere secties, waar het specifiek over de provincie Limburg handelt, gaat het hier om algemeen geldende industriële vestigingsfactoren 'in een regio'.

Onder de '**traditionele harde factoren**' vallen ondermeer '**transport & bereikbaarheid**', '**kosten**', '**afzetmarkt**' en '**arbeid**'. De '**omgevings- of zachtere factoren**' omvatten ondermeer de '**overheid**', '**aangename regio om te werken en wonen**', '**levenskwaliteit**' en de zogenaamde '**intangibles**'.

In een volgende fase wordt iedere factor apart besproken voor de verschillende soorten industriële ondernemingen. Een praktijkstudie via diepte-interviews laat immers toe om de nodige nuances te maken.

De vraag die wordt voorgelegd aan de drie categorieën bevoorrechte getuigen luidt:

"Welke is uw mening omtrent onderstaande factoren? Kan U tevens aanhalen in welke mate U ze belangrijk vindt bij de vestiging van een industriële onderneming in een regio? U doet dit door middel van onderstaande oplopende schaal (1: laagste score, 9: hoogste score). Of heeft U zelf nog een aantal factoren die U zou willen aanhalen en waarvan U denkt dat ze belangrijk zijn in het kader van dit eindwerk?"
((Semi) overheidsinstellingen, aanbieders van immateriële steun en vakbonden, Industriële ondernemingen binnen Limburg, Industriële ondernemingen buiten Limburg)
Een door U gegeven score van 1 op bijvoorbeeld de factor 'transport & bereikbaarheid' houdt dus in dat U weinig belang hecht aan dit aspect (en niet dat dit aspect op de eerste plaats komt van de 8 gegeven factoren)

De opbouw van de lijst van zelfbeoordelingsschalen, opgenomen in bijlage 14, is hoofdzakelijk gebaseerd op de indeling van de harde en zachte factoren door Vanneste (2003). Deze verstaat onder '**traditionele vestigingsfactoren**':

- transport & bereikbaarheid;
- grondstoffen, water en energie;
- arbeid;
- terreinen & gebouwen;
- afzetmarkt.

Onder de '**omgevingsfactoren of zachte factoren**' verstaat Vanneste (2003):

- economische omgeving⁴⁵;
- overhead;
- leefmilieu (leefomgeving & milieu).

Onder de zachte factoren worden eveneens de zogenaamde '*intangibles*' verstaan. Op deze manier worden tevens zes van de negen factoren uit de literatuurstudie in de lijst van beoordelingsschalen opgenomen, namelijk '*de kostenfactoren*', '*de factor arbeid*', '*de aanwezige infrastructuur*', '*overheidsgerelateerde factoren*', '*invloed stakeholders*' en de '*intangibles*'.

De categorieën '*stedelijkheid*', '*conjunctuur*' en '*overige factoren*' worden in deze lijst van beoordelingsschalen bewust niet opgenomen. Eerst en vooral is er immers naar gestreefd om de lijst van zelfbeoordelingsschalen zo kort mogelijk te houden (één A4 blad). Verder gaat het om vanzelfsprekende of minder relevante factoren of topics die in andere secties uitvoerig besproken worden. Een derde reden is de 'niet uitputtendheid van de lijst'.

De eerste, derde, vijfde en zevende rij zelfbeoordelingsschalen in bijlage 14 zijn met andere woorden harde factoren. De tweede, vierde, zesde en achtste rij betreffen zachte factoren.

Hieronder wordt de **SPSS-output** van de **ANOVA test** gebaseerd op de scores van de zelfbeoordelingsschalen, in bijlage 14, opgenomen. Indien louter de gemiddelden van de harde en zachte variabelen berekend en vergeleken zouden worden, namelijk 7,62 t.o.v. 5,02, geeft dit een louter indicatieve aanduiding. Het is daarom noodzakelijk te **testen of de twee steekproefgemiddelden van de harde en de zachte variabelen significant verschillend zijn van elkaar** op basis van de 'compare means'-analyse (testen van groepsgemiddelden).

⁴⁵ Ondermeer de aanwezigheid van gespecialiseerde diensten en horeca.

Tabel 5.2 SPSS: Case Processing Summary

	Cases					
	Included		Excluded		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Variabele * Type	168 ⁴⁶	100,0%	0	,0%	168	100,0%

(Bron: Eigen Onderzoek, 2008)

Tabel 5.3: SPSS: Mean & Std. Dev.

Type	Mean	N	Std. Deviation
Hard	7,62	84	1,270
Zacht	5,02	84	1,707
Total	6,32	168	1,986

(Bron: Eigen Onderzoek, 2008)

Vooraleer de test kan worden uitgevoerd, dienen eerst de **hypotheses** te worden opgesteld: de nulhypothese (H_0) en de alternatieve hypothese (H_1). Volgende hypothesen zullen, conventioneel, worden getest:

$$H_0: \mu_1 - \mu_2 = 0$$

$$H_1: \mu_1 - \mu_2 \neq 0$$

Legende:

μ_1 = Het gemiddelde van de eerste groep
(harde factoren)

μ_2 = Het gemiddelde van de tweede groep
(zachte factoren)

⁴⁶ 21 correct ingevulde beoordelingsschalen met hierin 4 harde en 4 zachte factoren. ($21 \cdot 4 + 21 \cdot 4 = 168$).

Tabel 5.4: SPSS: ANOVA-tabel

			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Si g.
Variabele * Type	Between Groups	(Co mbi ned)	282,881	1	282,881	124,968	.0 00
	Within Groups		375,762	166	2,264		
	Total		658,643	167			

(Bron: Eigen Onderzoek, 2008)

Het toetsen van de hypothesen gebeurt op basis van de door SPSS gevonden 'F-waarde'. Wanneer deze gevonden waarde ($F = 124,968$) buiten de kritische grenzen valt, kan de H_0 -hypothese verworpen worden op het gekozen significantieniveau (α). Deze α -waarde is gerelateerd aan de zogenaamde p-waarde, die het exacte significantieniveau weergeeft. De p-waarde wordt automatisch berekend door SPSS. Indien deze p-waarde kleiner is dan het gekozen significantieniveau (α), zal de nulhypothese kunnen worden verworpen. In het andere geval is er volgens (Anderson et al., 2000) onvoldoende statistisch bewijs dat de gemiddelden significant verschillend zijn en kan de nulhypothese niet worden verworpen.

In dit geval bedraagt de p-waarde $0,000 < \alpha = 0,1\%$. De nulhypothese zal met andere woorden verworpen kunnen worden op het 0,1% significantieniveau.

Deze 'compare means' analyse wijst aan dat het gemiddelde van de harde factoren significant verschillend is ten opzichte van het gemiddelde van de zachte factoren. In dit geval vertonen de harde variabelen een significant hogere gemiddelde waarde dan de zachte factoren.

Aan de hand van deze SPSS resultaten kan worden besloten dat de harde factoren vandaag de dag primeren boven de zachte factoren. Deze conclusie lijkt de theorie te ontkrachten dat 'de harde factoren aan belang verliezen ten koste van de zachte factoren'. Aangezien geen historische data beschikbaar zijn om de evolutie in het verschil tussen de beide variabelen na te gaan, is de nodige voorzichtigheid geboden.

De bevoorrechte getuigen stellen allen dat de zachtere factoren de laatste jaren weliswaar belangrijk geworden zijn en ook nog in belang zullen toenemen, maar toch zijn het de harde factoren die primeren. Zes geïnterviewden uit categorie 2 en 3 stellen dat hét doel van de onderneming is om winst te maken, hierbij zijn de harde factoren primordiaal.

Een algemene rangschikking van de factoren behoeft een verdere opdeling van de industriële sector naar aard van industriële activiteit en grootte. Daar deze eindverhandeling een kwalitatieve dimensie heeft, heeft ze ook niet tot doel tot een algemene rangschikking te komen. Bij het bespreken van de validiteit, in samenwerking met het VLAO, is er tevens op gewezen dat een algemene rangschikking quasi onmogelijk is en dit doordat iedere factor in relatie staat tot de aard van activiteit en grootte van de industriële onderneming.

Op basis van de gesprekken met de drie categorieën bevoorrechte getuigen kan besloten worden dat **deze harde factoren een noodzakelijke, doch geen voldoende voorwaarde zijn voor de vestiging**. Het is op basis van de harde factoren dat een regio geselecteerd wordt als potentiële industriële vestigingslocatie en het is pas in tweede instantie dat de zachte factoren gaan meespelen. Indien de beslissingnemers de keuze hebben uit verschillende locaties met (quasi) dezelfde harde factoren, zijn het de zachte factoren die de beslissingnemer(s) finaal over de streep zullen trekken.

In een volgende sectie worden eerst de '**harde factoren**' met nuancering besproken: '**transport & bereikbaarheid**', '**kosten**', '**afzetmarkt**' en '**arbeid**'. In een volgende fase komen de '**zachte factoren**' één voor één uitgebreid aan bod, namelijk '**overheid**', '**aangename regio om te werken en te wonen**', '**levenskwaliteit**' en '**intangibles**'. Nuancering is nodig omdat binnen de industriële ondernemingen zelf er namelijk nog grote verschillen kunnen bestaan tussen de toegekende scores en dit omwille van een verschillende grootte of aard van de activiteiten.

5.2.1 Harde factoren

Een eerste harde industriële vestigingsdeterminant die wordt besproken, betreft de factor '**transport en bereikbaarheid**'. Deze factor is vooral van belang voor logistieke ondernemingen en multinationals met een afzetmarkt in heel Europa. Transportkosten zijn immers één van de grootste lasten van een logistieke onderneming. Het is enkel dankzij een goede bereikbaarheid via de weg, het water en spoor dat zij de gehele afzetmarkt in Europa kunnen bedienen. Twee bevoorrechte getuigen met een internationale afzetmarkt merken tevens op dat het dankzij de goede bereikbaarheid en centrale ligging van Limburg in Europa is, dat ze een transportkostenvoordeel kunnen genereren ten opzichte van Oost-Europa en China. Twee bedrijfsleiders van internationale industriële ondernemingen binnen Limburg hameren er op dat een goede ontsluiting primordiaal is.

Voor een kleinere KMO die enkel lokaal opereert is de goede bereikbaarheid eveneens van belang, maar weliswaar in mindere mate dan voor grote en multinationale ondernemingen.

Eén bevoorrechte getuige uit de eerste categorie meldt tevens dat de topregio's die regio's zijn met een uitstekende bereikbaarheid. Het is dan ook daarom dat industriegrond in Genk als geschikter aanzien wordt dan industriegrond in Lommel.

Ten slotte dient opgemerkt te worden dat, ondanks enerzijds de vele inspanningen om het watertransport aantrekkelijker te maken en anderzijds strengere emissienormen, het transport via de weg nog steeds dé belangrijkste vervoerswijze blijft. Twee bedrijfsleiders uit de voedingssector melden hierbij dat het vervoer via water gewoonweg te traag is voor hen.

Een volgende belangrijke topic is '**de kost van arbeid**' en '**de kost van bedrijfsterreinen**'. Toch dient er goed een onderscheid gemaakt te worden tussen beide kosten.

Voor wat de **kost van de bedrijventerreinen** betreft, merkt meer als één op de drie bevoorrechte getuigen op dat het niet zozeer de kost van het bedrijventerrein is dan wel de aanwezigheid ervan die erg belangrijk is. Ze stellen dan ook dat het de ruimte om te ondernemen is, die primeert.

Ook is er een verschil, wat betreft de mate van belangrijkheid gehecht aan de kost van het bedrijventerrein, tussen KMO's en grotere (multinationale) ondernemingen. Terwijl de aankoop van het bedrijfsterrein voor de geïnterviewde KMO's een éénmalige zware investering is, is het voor de grotere ondernemingen niet zulk een belangrijke last.

Wat de kost van het bedrijfsterrein betreft, wordt er opgemerkt dat dit vaak een afweging is tussen enerzijds dure grond met een goede centrale ligging, voldoende en gekwalificeerde werknemers in de nabijheid, goede infrastructuur en anderzijds goedkopere grond die eerder afgelegen ligt, weinig arbeidspotentieel in de nabijheid kent en een slechte infrastructuur heeft.

Een volgend onderdeel van de kostenfactor is **de bruto loonkost**. Eén bedrijfsleider merkt op dat deze bruto loonkost een veel belangrijkere factor is dan de bedrijfsterreinkost. De investering gepaard gaande met het bedrijfsterrein is slechts éénmalig. De arbeidskosten daarentegen komen iedere maand weer terug.

Meer als 75 % van de geïnterviewden hecht veel belang aan de bruto loonkost bij het vestigen van een industriële onderneming in een regio. Toch wordt er door 11 van de 18 geïnterviewden aangehaald dat deze al dan niet hoge bruto loonkost gerelateerd dient te worden aan de productiviteit. Zo kan een regio met een hoge bruto loonkost (zoals Limburg) toch nog aantrekkelijk zijn vanwege de hoge productiviteit. Bovenop een hoge productiviteit halen de bevoorrechte getuigen nog een aantal andere factoren aan die een hoge bruto loonkost in een

regio zouden kunnen compenseren: ondermeer korte levertermijnen, uitstekende kwaliteit, goede service.

De mate van belangrijkheid die gehecht wordt aan de bruto loonkost kan binnenin de industriële sector sterk verschillen. Zo menen één geïnterviewde uit categorie 1 en één geïnterviewde uit categorie 2 dat de hoge bruto loonkost in de logistieke sector minder belangrijk is, maar dat dit gewoonweg 'een gegeven' is. Indien een logistieke onderneming centraal in Europa een Europees distributiecentrum plaatsen wil, dient ze de hoge bruto loonkosten bij een eventuele vestiging in bijvoorbeeld Limburg simpelweg te aanvaarden. Volgens deze twee getuigen wordt in de logistieke sector als volgt geredeneerd "*als men ergens aanwezig wil zijn, worden de eventuele hoge bruto loonkosten er gewoonweg bij genomen*".

Een volgende harde factor is '**de afzetmarkt**'. Hieronder wordt zowel '**het potentieel van de afzetmarkt**' als '**de nabijheid van de afzetmarkt**' bedoeld. Volgens quasi alle bevoorrechte getuigen is het potentieel en de nabijheid 'van matig tot groot belang'. Enkele Limburgse ondernemingen merken op dat ze slechts 5 à 10 % produceren voor de Limburgse markt, al de rest wordt geëxporteerd. De afzetmarkt bevindt zich dus niet altijd in de onmiddellijke nabijheid. Het grote nadeel wanneer de afzetmarkt zich veraf bevindt, is de hoge transportkost. Deze kan, door de stijgende brandstofprijzen, een groot deel van de totale kost gaan uitmaken, aldus drie bedrijfsleiders.

Voor wat de logistieke sector echter betreft is de nabijheid tot de afzetmarkt steeds van groot belang, vandaar ook de decentralisatie van internationale distributiecentra.

Specifiek voor Limburg kan gesteld worden dat als de afzetmarkt enkel nationaal is, Limburg geen goede vestigingsregio is. Ondernemingen vestigen zich dan beter tussen Antwerpen en Brussel. Als de onderneming echter een brede Europese afzetmarkt kent, is Limurg wel een goede locatie.

Voor de meeste geïnterviewden van multinationale ondernemingen met een Europese afzetmarkt, dient er, in het kader van de factor 'afzetmarkt' een afweging gemaakt te worden tussen enerzijds de productie in de zogenaamde lageloonlanden en de productie in West-Europa (v.b. Limburg). Hier zijn de bruto loonkosten weliswaar hoger, maar is de transportkost lager dankzij de centrale ligging in Europa.

Twee bedrijfsleiders merken op dat er niet enkel naar de outputzijde van de onderneming (de afzetmarkt) maar ook naar de inputzijde (de grondstoffen) gezien dient te worden. Voor hen is de nabijheid van voldoende grondstoffen dan ook erg belangrijk.

Eén geïnterviewde merkt ten slotte op dat het niet zozeer de nabijheid van de afzetmarkt is die hij belangrijk vindt, dan wel de goede bereikbaarheid tot de afzetmarkt.

Een laatste harde factor die aan bod komt, is '**de arbeid**'. Het gaat hier zowel om '**de productiviteit**', '**de opleiding**' als '**de know-how**' van de werknemers.

Vier bevoorrechte getuigen merken bij deze factor eerst en vooral op dat het vooral het **arbeidspotentieel** is dat een belangrijke factor vormt om zich als industriële onderneming te gaan vestigen. Twee van deze vier bevoorrechte getuigen melden dat de lokale arbeiders van KMO's, die niet in ploegen werken, best niet te ver van de onderneming wonen. Uit hun persoonlijke ervaring als KMO-bedrijfsleider weten ze dat arbeiders die verder dan ca. 20 km wonen van de onderneming dit toch niet lang volhouden. De brandstofprijzen zullen immers een te grote maandelijkse last betekenen. Voor deze KMO's is het dan ook erg belangrijk dat ze een persoonlijke band hebben met hun werknemers en dit om een zo laag mogelijk verloop te hebben.

Naast het arbeidspotentieel merkt het merendeel van de bevoorrechte getuigen op dat het vooral de **productiviteit** van de werknemers is die primeert. Het is de goede opleiding en know-how die resulteert in een hoge productiviteit.

Eén bedrijfsleider merkt op dat het niet enkel de productiviteit, opleiding en know-how van de arbeiders 'on-the-floor' is die van belang is, maar ook deze van de ingenieurs en bedienden. Zij maken immers ook (onrechtstreeks) deel uit van het productieproces.

5.2.2 Zachte factoren

Een eerste zachte factor is '**de overheid**'. Onder deze factor wordt zowel '**de vennootschapsbelasting**', '**subsidiebeleid**', '**regulering**' als het '**advies van overheidsinstellingen als VLAO en FIT**', bedoeld. Deze factor kan gezien worden als één van de belangrijkste zachte factoren.

Ongeveer één op drie van de ondervraagde bedrijven is van mening dat er van overheden uit weliswaar goede ideeën komen, maar dat de uitvoering ervan of de aanvraag van bijvoorbeeld subsidies een erg complexe procedure is. In plaats van een hele waaier aan maatregelen en subsidies aan te bieden, pleiten quasi alle bedrijfsleiders voor een een lage **vennootschapsbelasting**.

Door middel van een verlaging van de vennootschapsbelasting zullen immers vele buitenlandse investeringen in een bepaalde regio (c.q. Limburg) aangetrokken kunnen worden. Er wordt hier

verscheidene malen verwezen naar het succesverhaal omtrent de economische impact van de lage vennootschapsbelasting in Ierland.

Meer dan de helft van de ondernemingen menen dat **subsidies** randfactoren zijn die weliswaar mooi meegenomen zijn, maar meer ook niet. Subsidies zullen met andere woorden nooit doorslaggevend zijn in de locatiebeslissing. De grotere ondernemingen stellen dat deze subsidies vaak 'peanuts' zijn. Anderen hebben het over 'een druppel op een hete plaat'.

Omtrent de **regulering** en de **werking van de overheid** hekelen de ondernemingen uit zowel categorie 2 als 3 zich aan de vaak complexe procedures en de traagheid bij het verkrijgen van bepaalde vergunningen. Ze hechten daarom ook veel belang aan een vlot functionerende overheid met weinig bureaucratie.

Eén bedrijfsleider buiten Limburg meent dat het ook aan de ondernemingen zelf is om pro-actief met de overheden samen te werken. Zo stipt hij de goede samenwerking aan met de douaneautoriteiten in zijn regio.

Wat het (gratis) **advies** van overheidsinstellingen zoals het Vlaams Agentschap Ondernemen en het Flanders Investment & Trade agentschap betreft, haalt een bevoorrechte getuige uit de eerste categorie aan dat hier een duidelijke opdeling van taken dient te gebeuren. Volgens hem dient het (vastgoed)advies te gebeuren door private (vastgoed)consultants en behoort dit niet tot de taken van een overheid. Regiopromotie daarentegen, behoort, volgens deze bevoorrechte getuige, wel tot de taken van een overheid.

Finaal is het belangrijk op te merken dat drie bedrijfsleiders van mening zijn dat de taak van de overheid erin bestaat om een stabiel (ondernemers)klimaat te creëren. De overheid dient op een efficiënte, effectieve en transparante wijze te functioneren als zogenaamde 'facilitator'.

De volgende twee factoren '**aangename regio om te werken en te wonen**' en '**leefomgeving (levenskwaliteit)**' worden tesamen besproken. Het merendeel van de ondervraagde werkgevers beseft maar al te goed dat het belang van het zogenaamde menselijk kapitaal als productiefactor de laatste jaren toeneemt. Toch is de factor 'aangename regio om te werken en wonen' slechts een randfactor.

Vijf geïnterviewden uit de eerste categorie menen dat het dikwijls de bedrijfsleider/beslissingnemer is wiens vestigingskeuze eerst en vooral gebaseerd is op de zogenaamde harde factoren. In tweede instantie zal hij een finale beslissing maken aan de hand van een zachte factor zoals 'aangename regio om te werken en wonen'. Ook voor de bedrijfsleider zelf is het interessant de industriële

onderneming te vestigen in een regio met weinig congestie, veel groen en goede woonomstandigheden.

Opmerkelijk is tevens de stelling van drie van deze vijf geïnterviewden dat ook de vrouw van de bedrijfsleider vaak een grote invloed heeft op de finale vestiging. Een aangename regio met voldoende shop- en ontspanningsfaciliteiten en een internationale school zal dan ook een meerwaarde betekenen en zorgen voor de nodige aantrekking.

De factor **leefomgeving** doelt op de levenskwaliteit en het milieu. Alle bevoorrechte getuigen bevestigen dat er vandaag de dag meer belang wordt gehecht aan het aspect 'milieu' (duurzaam ondernemen, groene energie), maar dat deze factor toch nog steeds ondergeschikt is aan de harde factoren. Een viertal bedrijfsleiders getuigen dat een (te) strenge milieuwetgeving afstotend kan werken.

Twee bevoorrechte getuigen stellen dat hun onderneming werkt volgens de 'legal compliance'. Ze volgen de normen en regelgeving van de overheid perfect op en ze gaan hier zelfs een stapje verder in: ze proberen het beter te doen dan de opgelegde normen.

Het zijn vooral de grote (multinationale) ondernemingen die ondervraagd zijn, die opmerken dat ze er alles aan doen om 'in harmonie' met natuur en leefmilieu te functioneren.

Ten slotte is het belangrijk op te merken dat de milieuwetgeving kan verschillen van land tot land. Sommige landen zullen enorm strenge wetten opleggen aan vervuilende bedrijven terwijl andere landen zoals China veel soepeler staan tegenover vervuilende industrieën.

Een laatste topic welke behoort tot de categorie van zachte factoren zijn de '**intangibles**'. Onder deze 'intangibles' wordt '**het imago en/of identiteit van een regio**', '**het innovatief klimaat**' en '**de persoonlijke redenen**' van de beslissingnemer(s) verstaan.

De geïnterviewden hechten weliswaar veel belang aan het '**imago en/of identiteit van een regio**', maar merken op dat dit imago het gevolg is van al de vorige aangehaalde harde en zachte factoren. Als de harde en zachte factoren niet of negatief aanwezig zijn, kent de regio géén goed imago en dient dit imago van de regio opgepoetst te worden. Drie geïnterviewden verwijzen hier naar de grootste stad van Wallonië, Charleroi, die het imago heeft van een 'grauwe industriestad'. Ten slotte wordt vooral het belang van het imago naar het buitenland toe aangehaald.

Wat betreft '**het innovatief klimaat**', stellen bijna de helft van de geïnterviewden dat dit ongetwijfeld een aantrekking heeft op tal van industriële ondernemingen, maar wederom is dit

ondergeschikt ten opzichte van de harde factoren. Vier bevoorrechte getuigen linken het innovatief klimaat van een regio aan de term 'incubator'. Hierbij is de regio als het ware een broedplaats voor ondernemers en ondernemingen. Een innovatief klimaat vormt, volgens de bevoorrechte getuigen, hiervoor de basis.

Met betrekking tot de '**persoonlijke redenen**' speelt de affiniteit van de bedrijfsleider met de eigen regio een belangrijke rol. Wanneer een Limburger een KMO opstart, zal hij dit logischerwijze ook doen in de provincie, hij heeft immers veel affiniteit met de regio en wil als het ware iets doen voor zijn eigen streek.

Uit de gevoerde interviews kan geconcludeerd worden dat opstartende kleine ondernemingen zich eerst dicht bij huis zullen vestigen op basis van de affiniteit met de eigen regio. In een latere fase kan er dan nog een herlocalisatie volgen.

5.3 SWOT-analyse van de provincie Limburg als industriële vestigingslocatie

Aan de hand van de antwoorden op specifieke interviewvragen wordt er een **SWOT-analyse** van de **provincie Limburg met betrekking tot haar vestigingsfactoren voor industriële ondernemingen** opgesteld. Een SWOT-analyse geeft de uitkomsten van de interne en externe doorlichting weer. De aandacht wordt gevestigd op de interne kritische sterke (**Strengths**) ('5.3.1') en zwakke (**Weaknesses**) punten ('5.3.2') van de organisatie (c.q. de provincie Limburg) en de externe kansen (**Opportunities**) ('5.3.3') en bedreigingen (**Threats**) ('5.3.4') uit de omgeving (Kotler et al., 2003). Finaal wordt dit alles weergegeven in een *samenvattende SWOT-tabel* ('5.3.5').

5.3.1 Strengths

De (**interne**) **sterkten** van de provincie Limburg met betrekking tot de vestiging van industriële ondernemingen worden verkregen via onderstaande interviewvraag, voorgelegd aan de drie categorieën van bevoorrechte getuigen:

"Welke factoren maken dat Limburg een aantrekkelijke regio is/was om zich te vestigen als industriële onderneming? En bent U heden ten dage nog dezelfde mening toegedaan⁴⁷?" ((Semi) overheidsinstellingen en aanbieders van immateriële diensten en vakbonden, Industriële ondernemingen binnen Limburg en Industriële ondernemingen buiten Limburg)

Er dient vermeld te worden dat het zoeken naar de sterktes van de provincie Limburg via het voorleggen van deze laatste vraag aan industriële ondernemingen buiten de provincie niet altijd evident is. Industriële ondernemingen buiten de provincie zijn immers niet altijd goed op de hoogte aangaande de troeven van Limburg als industriële vestigingslocatie, menen dat ze goed gevestigd zijn op de huidige locatie en zullen dan ook eerder de zwakten dan de sterkten van Limburg aanhalen. De 5 geïnterviewde ondernemingen buiten Limburg waren uitermate tevreden van hun huidige locatie. Dit maakt dan ook dat ze vooral lovend zijn om hun eigen regio, weinig afweten over de provincie Limburg en dan ook sneller geneigd zullen zijn de zwakten van Limburg aan te halen⁴⁸.

⁴⁷ Omdat sommige geïnterviewde industriële ondernemingen zich reeds geruime tijd in de provincie Limburg bevinden, wordt er (waar mogelijk) ook gezien naar een evolutie in de tijd. De 'sterkte' en attractiviteit van de provincie bij de initiële vestiging kan vandaag de dag immers niet meer aanwezig zijn. Het zou zelfs kunnen dat deze vroegere 'sterkte' vandaag de dag een 'zwakte' is geworden.

⁴⁸ Dit verschijnsel kan geplaatst worden binnen 'de *cognitieve dissonantiereductie*' theorie van Festinger (Roediger et al., 2003).

Een eerste belangrijke **sterkte** van de provincie voor industriële ondernemingen is de '**centrale ligging**'. 10 van de 12 bevoorrechte getuigen uit de categorie van aanbieders van immateriële steun en 4 van de 6 geïnterviewden uit de categorie industriële ondernemingen binnen Limburg halen vrijwel onmiddellijk de goede ligging van de provincie Limburg aan. Vooral de geïnterviewden van categorie 1 halen hierbij zowel de studies van C&W aan waarbij Limburg momenteel en in de toekomst op nummer één staat als Europese vestigingslocatie voor logistieke ondernemingen, als het feit dat circa 60 % van de koopkracht binnen de 500 km van de provincie ligt. Een goede centrale ligging binnen de Euregio en binnen Europa zorgt volgens het merendeel van de geïnterviewden immers voor een competitief voordeel.

Eén van de geïnterviewden merkt eveneens op dat Limburg niet enkel centraal in Europa en de Euregio ligt, maar dat ze zich ook midden in de Eindhoven-Leuven-Aken driehoek (ELAT) bevindt.

Wat betreft de centrale ligging van Limburg dienen er *twee nuances* gemaakt te worden. De eerste is afkomstig van categorie 2 en vooral categorie 3. Ze menen dat er een *evolutie is in de centrale ligging*. De 'Blue Banana'⁴⁹ wijkt volgens hen immers stilaan uit naar het Oosten. Een tweede nuance werd door een 3-tal aanbieders van immateriële diensten gemaakt. Ze melden dat de *centrale ligging van Limburg* gezien dient te worden *in functie van de afzetmarkt van de industriële onderneming*. Een kleiner bedrijf dat bijvoorbeeld enkel een afzetmarkt in België heeft, vestigt zich beter tussen Brussel en Antwerpen. Limburg ligt namelijk niet centraal in België, maar wel in Europa. Een onderneming die echter geheel Europa als afzetmarkt heeft, vestigt zich dan wel beter in Limburg.

Een volgend sterk punt van de provincie is '**de bereikbaarheid en ontsluiting**'. Binnen categorie 1 halen 8 bevoorrechte getuigen aan dat Limburg enerzijds redelijk goed bereikbaar is vanbuiten af, maar ook binnen de provincie is er een goede ontsluiting via de weg. Ook de ondernemingen uit categorie 3 halen de goede bereikbaarheid en ontsluiting aan. Volgens hen is Limburg goed *ontsloten via de weg*.

Verder kan nog een opmerkelijk '*perceptieverschil*' vastgesteld worden tussen de meerderheid binnen categorie 1 en alle bevoorrechte getuigen uit categorie 2. Het perceptieverschil handelt omtrent *het potentieel van de huidige ontsluiting in de provincie*. Terwijl 75 % van categorie 1 eerder van mening is dat er weinig files en nauwelijks congestie in de provincie is, zijn de

⁴⁹ De 'Blue Banana' is een ruimtelijk concept dat een multinationale Europese metropool schetst. De Blue Banana start in het Noord-Westen van Engeland en gaat zuidwaarts tot aan Milaan. Het is één van 's werelds grootste concentraties aan mensen, kapitaal en bedrijfsleven.

3 werkgeversorganisaties evenals de ondernemingen binnen Limburg slechts deels akkoord met deze mening. Relatief gezien heeft Limburg immers weinig files en congestie, maar toch merken ze op dat ook Limburg langzamerhand aan het 'dichtslibben' is en wijzen ze op de aanwezigheid van een aantal infrastructurele knelpunten (Noord-Zuid, Klaverblad). Dit dichtslibben wordt dan weer genuanceerd door 2 overheidsinstanties uit categorie 1. Ze menen dat werkgevers een onderscheid dienen te maken tussen '*verzadigd verkeer*' en '*druk verkeer*'. Limburg heeft volgens hen, op sommige 'bottlenecks' na, enkel te kampen met 'druk verkeer'.

Ten slotte kan er omtrent de ontsluiting via de weg een verschil vastgesteld worden tussen de ondernemingen uit categorie 1 in Midden-Limburg en de ondernemingen in Noord- en Zuid-Limburg. Volgens laatstgenoemden geldt de goede ontsluiting enkel voor Midden-Limburg en kennen bijvoorbeeld Lommel, Sint-Truiden en Bree vele '*knelpunten*'. Hierbij worden het traject tussen de E40 en Sint-Truiden (via de N80) en het knelpunt in Meeuwen-Gruitrode, op de N76, aangehaald.

De ontsluiting en de congestie dient relatief ten opzichte van andere provincies bestudeerd te worden. Het is dan ook geheel terecht dat categorie 1, met uitzondering van de 3 werkgeversorganisaties, beseft dat Limburg, relatief gezien, een goede, quasi filevrije, ontsluiting heeft. De geïnterviewden focussen zich steeds op enkele knelpunten, in hun 'achtertuin', waaraan zij zich mateloos ergeren, maar waar het beleid binnen afzienbare tijd werk van zal maken. Relatief gezien kan dan ook besloten worden dat Limburg goed ontsloten is via de weg en quasi geen congestie kent. Toch dienen er nog een aantal knelpunten opgelost te worden (ondermeer Noord-Zuid, Klaverblad).

Géén van de geïnterviewden meldt *de ontsluiting via het spoor* als een 'strength'.

Wat de *ontsluiting via het water* betreft, meldt 1 op de 4 bevoorrechte getuigen uit categorie 1 de functie van Limburg (Albertkanaal) als hinterland van de wereldhavens van Antwerpen en Rotterdam als een sterk punt. Toch kon vastgesteld worden dat niet alle ondernemingen het watertransport benutten. Een vaak gehoorde reden hiervoor is de traagheid via het watertransport. Het is onmogelijk om voedingsproducten via het water te vervoeren. Het transport via water leent zich daarentegen wel voor transport van grondstoffen en bulkgoederen. Ongeveer de helft van de ondernemingen van zowel categorie 2 als categorie 3 maken gebruik van transport over het water.

Ten slotte maakt zowel één bevoorrechte getuige uit categorie 2 als één bevoorrechte getuige uit categorie 3 de melding van het '*insluitingsconcept*': er worden vele gewestwegen en dorpskernen in Limburg afgesloten voor zwaar transport. Het gevolg hiervan is dat vrachtwagens vele kilometers moeten omrijden, waardoor het aantal tonkilometer stijgt. Doordat steeds omgereden moet worden omdat er ergens anders een route afgesloten wordt voor vrachtwagens, zal deze

omleidingsroute volgens deze twee bedrijfsleiders na een tijdje ook overbelast geraken. Volgens hen wordt het probleem iedere keer verlegd, maar leidt dit niet tot een finale oplossing.

Een derde zogenaamde 'strength' van de provincie Limburg is '**de relatieve beschikbaarheid van industrieterreinen**'. Meer als 75 % van de 18 geïnterviewden van categorie 1 en 2 zijn van mening dat Limburg relatief gezien nog over genoeg industrieterreinen beschikt (v.b. Genk en Lommel). Belangrijk volgens diezelfde is dat het aanbod van beschikbare industrieterreinen relatief geïnterpreteerd wordt.

Exact drie ondernemers, van zowel binnen als buiten de provincie Limburg, menen echter dat er te weinig industriegronden in Limburg zijn. Na voorlegging van deze geponeerde stelling, wordt hierop door de private en publieke vastgoedadviesbureaus begrijpelijk op gereageerd. De oorzaak van het *gepercipieerde tekort* kan gevonden worden in de zogenaamde strategische reserves van de ondernemingen. Industriële ondernemingen in de provincie Limburg bezitten immers dikwijls een heel groot industrieterrein waarvan bijvoorbeeld 50 % slechts bezet is. De andere 50 % hanteert de onderneming als een strategische reserve indien ze later nog zou gaan uitbreiden. Ondertussen liggen deze industrieterreinen wel onbenut en dienen ze als een soort *strategische reserve*. Om dit probleem te 'tacklen' is de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij dan ook gestart met 'onderhandelingsteams voor onbenutte bedrijventerreinen' (begin 2008).

Eén bedrijfsleider uit Limburg meent dat er in Limburg te veel gedaan wordt voor het groen en de nationale parken en dat er nog nauwelijks bedrijventerreinen voor de industrie zijn. Meer nog, volgens hem beknotten deze nationale parken en natuurbeschermingsregels de expansie van vele industriële ondernemingen. Deze bevoorrechte getuige is echter de enige van 23 geïnterviewden die dit beweert. De overigen spreken immers over 'het prachtige groene' Limburg, waar werkgevers en werknemers graag vertoeven. Er kan bijgevolg gesteld worden dat deze uitspraak eerder een *persoonlijke ergernis* van de betrokkene betreft dan een algemeen geldend 'probleem'.

Finaal kan besloten worden dat er, *op relatieve basis, nog genoeg ruimte voor bedrijven aanwezig is*. In de toekomst zal de provincie echter geconfronteerd worden met een tekort en indien niet ingegrepen wordt, zal deze sterkte stilaan gecatalogeerd moeten worden als '*een opkomend gevaar*' (cfr. '5.3.4'). De hierboven aangehaalde onderhandelingsteams lijken zijn al een stap in de goede richting.

Een volgende 'strength' heeft eveneens betrekking op de industrieterreinen: '**de prijs van industrieterreinen**'⁵⁰. Iets meer als 1 op 3 van de ondervraagden haalt aan dat Limburg beschikt over relatief goedkope industriegronden. In Limburg kunnen volgens de ondervraagden vandaag de dag nog industriegronden verkregen worden binnen het prijsinterval € 25 à € 35 per m². Dit is een stuk goedkoper dan de prijzen van industriegronden in omliggende regio's als bijvoorbeeld Nederlands Limburg en Antwerpen, waar de prijzen zich al snel rond de € 100 per m² situeren. Er wordt echter verwacht dat de prijs van de industrieterreinen in Limburg ook zal gaan stijgen.

Een vijfde sterk punt van de provincie Limburg betreft het '**profiel van de werknemers**'. Iets meer als de helft van de ondervraagden uit de eerste categorie is van mening dat Limburgse werkkrachten erg *flexibel* zijn en erg *gemotiveerd* zijn. Deze hoge mate van motivatie uit zich dan weer in een *hogere productiviteit*. Eén van de bedrijfsleiders uit categorie 2 stelt dat vele oudere Limburgse werknemers zo gemotiveerd zijn omdat ze lang geleden in de Limburgse steenkoolmijnen werkten. Hier waren de arbeidsomstandigheden niet altijd even ideaal en was het werk erg zwaar. Vele oudere werknemers hebben hem dan ook meermaals bedankt omdat ze volgens hem 'van de hel in de hemel' terecht gekomen zijn.

Ondanks het feit dat de Limburgse werknemer als flexibel en productief gezien kan worden, is er de laatste jaren, volgens twee bedrijfsleiders uit categorie 2, een *negatieve mentaliteitsverandering* aan de gang. De oorzaak hiervan is een '*nine-to-five*' *mentaliteit* waarbij de levenskwaliteit primeert. Dit fenomeen doet zich echter niet enkel in Limburg, maar ook in tal van omliggende regio's voor.

Ten slotte melden exact 9 van de 18 geïnterviewden, uit de categorieën één en twee, dat de Limburgse werknemers een goede *talenkennis* hebben. Zelfs 'op de werkvloer' beheersen Limburgse werknemers de Engelse taal voldoende, wat de communicatie in een internationale en IT omgeving vergemakkelijkt. Twee van de 5 industriële ondernemingen buiten Limburg bevestigen dit en melden dat Limburgse werknemers de Nederlandse, Engelse en in sommige gevallen de Franse taal beter beheersen dan werknemers in en rondom bijvoorbeeld de regio Brussel. Vele arbeiders beheersen daar volgens de getuigen zelfs amper de Nederlandse taal.

Ook '**het arbeidspotentieel**' is een sterkte van de provincie. Het merendeel van bevoorrechte getuigen uit de eerste categorie is echter van mening dat er krapte is op de Limburgse

⁵⁰ Voor middel- en grote industriële ondernemingen kan er gesteld worden dat de factor '*beschikbaarheid van bedrijventerreinen*' een belangrijkere factor is dan '*de prijs van industrieterreinen*'. Het is vooral de 'ruimte om te ondernemen' dan wel 'de prijs voor het terrein' die primeert (cfr. '5.1').

arbeidsmarkt wat betreft het aanbod werkkrachten (6,42 % werkloosheid in januari 2008). Vandaag de dag is er immers een enorm grote vraag naar technisch geschoolde arbeidskrachten (*'war of talent'*) en een eerder beperkt aanbod. Enkele geïnterviewden verwijzen dan ook spontaan naar de instroom van Waalse werknemers op de Limburgse arbeidsmarkt. Toch dient deze *'arbeidskrapte'* relatief beschouwd te worden en mag gesteld worden dat het in Limburg relatief ten opzichte van omliggende regio's veel beter gesteld is wat het tekort aan arbeidskrachten betreft. Relatief gezien kan het arbeidspotentieel dan ook gezien worden als een sterkte van de provincie. Volgens de 2 vakbonden is er, ondanks een grote vraag en een in verhouding beperkter aanbod van werkkrachten, een grote groep van werklozen die als het ware 'geïnstalleerd' zijn in de werkloosheid.

Een laatste belangrijke 'strength' van de provincie is **'de KMO cultuur'**. Vier bevoorrechte getuigen halen aan dat één van de sterkten van Limburg haar gediversifieerde KMO-cultuur is. Deze KMO's bezitten tevens veel know-how. Twee van deze geïnterviewden maken de opmerking dat er binnen de industriële sector goed een onderscheid gemaakt dient te worden tussen KMO's en multinationale ondernemingen. Beiden hebben nood aan verschillende behoeften en hun levensloop is dan ook sterk verschillend. Doordat het volgens deze 2 bevoorrechte getuigen in de toekomst moeilijk zal zijn om internationale productieondernemingen naar Limburg te halen dient voldoende gefocust te worden op deze reeds sterk aanwezige KMO-cultuur. KMO's ontstaan immers lokaal (c.q. Limburg) en de provincie moet deze KMO's dan ook de mogelijkheid geven om te groeien dicht bij huis. Eén van de werkgeversorganisaties stelt dat deze grote groep van aanwezige KMO's in Limburg een belangrijke aantrekkingsfactor is voor andere ondernemingen. Ook de vele toeleveringsbedrijven zorgen ervoor dat (multi)nationale ondernemingen in Limburg operationeel kunnen zijn.

Ten slotte wordt er nog melding gemaakt van enkele **'strengths'** die af en toe werden gemeld door een enkele bevoorrechte getuige uit één van de drie categorieën en die weliswaar mee de provincie kenmerken, maar toch niet van zulk een groot belang zijn. Het gaat hier om het feit dat **'Limburg een groenere en nieuwere provincie'** is dan andere omliggende regio's. Ook is de smeltkroes van nationaliteiten een sterkte van het **'multiculturele Limburg'** en dit omwille van het mijnverleden. Dit laatste is belangrijk in de context van de internationale gerichtheid die de provincie kent: 77 % van de productie is bestemd voor export. Limburg is, op Antwerpen na, immers één van de meest exportgerichte provincies (Voka, 2008).

Uit deze aangehaalde 'strengths' wordt een *rangschikking* gemaakt van de 3 meest vernoemde en belangrijkste sterktes die industriële ondernemingen overhalen om zich in de provincie Limburg te vestigen. De rangschikking wordt bekomen door volgende vraag aan twee categorieën van bevoorrechte getuigen voor te leggen:

**"Welke zijn, volgens U, de drie belangrijkste factoren waarom industriële ondernemingen zich zouden vestigen/gevestigd zijn in de provincie Limburg?"
(Semi) overheidsinstellingen, aanbieders van immateriële diensten en vakbonden)**

**"Welke zijn de drie belangrijkste factoren waarom U in Limburg gevestigd bent?"
(Industriële ondernemingen binnen Limburg)**

Deze tweede vraag kan logischerwijze niet aan 'de industriële ondernemingen buiten Limburg' voorgelegd worden, vermits zij niet zo goed vertrouwd zijn met de provincie. Wat deze categorie betreft is er dus niet gepeild geworden naar een rangschikking van de sterke punten.

Het opmaken van een algemene hiërarchische driedelige rangschikking in het kader van een exploratief-beschrijvend onderzoek voor industriële ondernemingen binnen de provincie Limburg is niet altijd even evident daar de gegeven scores binnen die industriële sector nog sterk kunnen verschillen naargelang de aard en grootte van de industriële onderneming.

Op basis van de drie *meest aangehaalde antwoorden* is een **rangschikking** gemaakt voor de twee categorieën.

Wat betreft 'de (semi) overheidsinstellingen, aanbieders van immateriële diensten en vakbonden' (n=12) leidt dit tot volgende resultaten:

Tabel 5.5: Drie belangrijkste vestigingsfactoren Limburg (categorie 1, n=12)

Plaats	Vestigingsfactor
1	Centrale ligging
2	Relatieve beschikbaarheid van industrieterreinen
3	Bereikbaarheid en ontsluiting

(Bron: Eigen onderzoek, 2008)

9 van de 12 personen uit de eerste categorie halen 'de centrale ligging' van Limburg aan. 8 bevoorrechte getuigen plaatsen 'de relatieve beschikbaarheid van industrieterreinen' bij de belangrijkste vestigingsfactoren en 7 geïnterviewden zijn van mening dat 'de bereikbaarheid en ontsluiting' tot de drie belangrijkste industriële vestigingsfactoren in Limburg behoren.

Voor de ondervraagde 'industriële ondernemingen binnen Limburg' (n=6) wordt echter tot volgende rangschikking gekomen:

Tabel 5.6: Drie belangrijkste vestigingsfactoren Limburg (categorie 2, n=6)

Plaats	Vestigingsfactor
1	Bereikbaarheid en ontsluiting
2	Centrale ligging
3	Relatieve beschikbaarheid van industrieterreinen

(Bron: Eigen onderzoek, 2008)

Vijf van 6 personen halen 'de bereikbaarheid en ontsluiting' aan. Vier geïnterviewden vernoemen 'de centrale ligging'. Twee bevoorrechte getuigen zijn van mening dat 'de relatieve beschikbaarheid van industrieterreinen' tot de drie belangrijkste industriële vestigingsfactoren in Limburg behoren.

Er dient opgemerkt te worden dat deze resultaten niet geëxtrapoleerd kunnen worden naar de gehele populatie van industriële ondernemingen binnen Limburg, daar de aard van het onderzoek enerzijds exploratief-beschrijvend is en anderzijds de 23 bevoorrechte getuigen niet zonder meer als representatief mogen beschouwd worden.

Er kan daarom niet veralgemeend worden dat bijvoorbeeld de 'bereikbaarheid en ontsluiting' een belangrijkere vestigingsfactor voor industriële ondernemingen in de provincie Limburg is dan haar 'centrale ligging'.

Globaal genomen kunnen **de 3 belangrijkste vestigingsfactoren** en sterke punten van de provincie Limburg bepaald worden. Het betreft hier de 'centrale ligging', 'de bereikbaarheid en ontsluiting' en 'de relatieve beschikbaarheid van industrieterreinen'.

5.3.2 Weaknesses

De **(interne) zwakten** van de provincie Limburg met betrekking tot de vestiging van industriële ondernemingen worden verkregen via volgende interviewvraag, voorgelegd aan de drie categorieën van bevoorrechte getuigen:

"Welke factoren maken dat de provincie Limburg een onaantrekkelijke regio was/is om zich te vestigen als industriële onderneming? En is er hier volgens U een evolutie in waar te nemen?" ((Semi) overheidsinstellingen, aanbieders van immateriële diensten en vakbonden, Industriële ondernemingen binnen Limburg en Industriële ondernemingen buiten Limburg)

Een eerste zogenaamde **weakness** van de provincie Limburg met betrekking tot het vestigen van industriële ondernemingen is de **'brain drain'** of **'hersenvlucht'**. Eén op de drie geïnterviewden van categorie 1, twee van de vijf bevoorrechte getuigen uit categorie twee en één bevoorrechte getuige uit de laatste categorie halen de 'brain drain' aan als een inherente zwakte van de provincie Limburg. Enerzijds verlaten jonge Limburgse hoogopgeleiden de provincie wanneer ze afgestudeerd zijn voor jobs in en rondom de regio Brussel, Antwerpen, etc. en anderzijds is er volgens deze geïnterviewden in Limburg een lagere participatie aan universitair onderwijs dan in de rest van Vlaanderen. Drie bedrijfsleiders uit categorie 2 menen dan ook dat er onvoldoende doorstroming is van universitair geschoolden naar de eigen Limburgse ondernemingen. Limburgse hoogopgeleide afgestudeerden zouden nochtans kunnen zorgen voor het aantrekken van kennisintensieve ondernemingen. Ze melden hierbij dat een **'minder ontwikkelde dienstensector'** (cfr. infra) in de provincie hier zeker mee een grote rol in speelt.

Het probleem van de **'brain drain'**⁵¹ vergt dan ook de nodige aandacht om toekomstige kennisactiviteiten in de provincie uit te bouwen.

Ondanks dat één van de sterke punten van de provincie is dat haar werknemers erg gemotiveerd, flexibel zijn en een goede talenkennis hebben, is er vandaag de dag, zowel in Limburg als de omliggende regio's, een **probleem wat betreft de aanwezigheid van 'echte stielmannen'**. Volgens één op vier bevoorrechte getuigen uit de eerste categorie en vier geïnterviewden uit categorie 2 en 3 is enerzijds de **'technische scholing niet voldoende geënt op het bedrijfsleven'** en anderzijds **'lopen de technische scholen leeg'**. Dit kan gekaderd worden in het verschijnsel van het zogenaamde **'watervalonderwijs'**. Volgens deze geïnterviewden willen jongeren niet meer rechtstreeks naar het TSO-onderwijs, maar zal eerder geopteerd worden om een ASO-afdeling te volgen. Hierbij wordt er vaak afgezwakt naar bijvoorbeeld BSO en TSO. Het is beter dat deze

⁵¹ 60 % van de afgestudeerden van de Universiteit Hasselt werkt buiten Limburg (Alofs, 2006).

jongeren in plaats van afdelingen zoals 'kantoor' te volgen, rechtstreeks TSO zouden volgen, zodat er vandaag de dag meer goede technisch geschoolde arbeiders voorhanden zouden zijn. Een herwaardering van het TSO- en BSO-onderwijs, evenals bijscholing voor bepaalde knelpuntberoepen is dan ook noodzakelijk.

Eén van de geïnterviewden pleit er ten slotte voor dat de lessen in alle middelbare scholen om 15 h stoppen en dat de kinderen iedere dag vanaf 15 h verplicht aan sport doen. Volgens de bedrijfsleider zijn mensen die sporten een stuk weerbaarder en kunnen ze meer verdragen.

Een '**onderontwikkelde dienstensector**' is eveneens een zwakte van de provincie. 3 van de 12 geïnterviewden uit de eerste categorie halen dit aan. Volgens hen is de Limburgse dienstencluster minder ontwikkeld dan in andere omliggende regio's. Toch melden ze dat ook deze tertiaire sector in Limburg aan een opmars bezig is. De 3 bevoorrechte getuigen menen dat een verdere uitbouw van de tertiaire sector een aantrekking heeft op nieuwe industriële bedrijven. De huidige industrie ligt met andere woorden aan de basis van de opkomende dienstensector en deze zorgt dan weer voor extra nieuwe industrieën.

Opmerkelijk is dat géén van de 11 industriële ondernemingen binnen en buiten Limburg een onderontwikkelde dienstensector aanhaalt als een inherente zwakte van de provincie. Dit duidt aan dat zij hier dus ook helemaal niet zwaar aan tillen.

Verder kent de provincie '**de afwezigheid van echte centrumsteden**'. Limburg is de enige Vlaamse provincie zonder een echte grote centrumstad. Indien Limburg zou beschikken over attractieve centrumsteden zoals Antwerpen, zou dit volgens 5 van de 23 geïnterviewden voor een positief imago en naamsbekendheid zorgen. Een bedrijfsleider meldt dat zelfs in Japan 'Antwerp' gekend is. Als aan het hoofdkwartier gemeld wordt dat een vestiging gebouwd zal worden in 'Antwerp', geeft dit een heel andere uitstraling dan bijvoorbeeld een vestiging in 'Hasselt'. Ze besluiten met andere woorden dat de *afwezigheid van grootsteden* zorgt voor een *gebrek aan naambekendheid en imago*. Jamer genoeg geldt volgens deze bevoorrechte getuigen dan ook de stelling "*onbekend is onbemind*". Drie van de vijf geïnterviewden die 'de afwezigheid van grootsteden' aanhalen, melden eveneens dat de afwezigheid van Limburgse grootsteden het ontbreken van internationale headquarters impliceert.

De overige bedrijfsleiders kaarten de '*afwezigheid van echte centrumsteden*' in de provincie niet aan. Bij het peilen naar 'het waarom' hiervan geven ze aan dat ze van mening zijn dat dit eerder belangrijk is voor de tertiaire sector. Ze melden tevens dat ze liever gevestigd zijn aan de rand,

waar er voldoende ruimte is om te ondernemen en waar de verkeerscongestie dan ook beduidend lager ligt dan vlak aan de centrumsteden.

Toch kan besloten worden dat de afwezigheid van echte Limburgse centrumsteden als een zwakte gezien kan worden en dit vooral in het kader van het imago en naamsbekendheid van de provincie.

Gelinkt aan de topics van *'afwezigheid van grootsteden'* en *'gebrek aan imago⁵² en naambekendheid'* houden 2 personen uit de eerste categorie een heus betoog omtrent de **'te versnipperde en te weinig gevoerde provinciepromotie'**. Volgens hen gebeurt de provinciepromotie (naar binnen- en buitenland) niet genoeg en is ze ook niet éénduidig. Deze stelling werd voorgelegd aan de bevoegde instanties. Zij melden dat het voeren van een éénduidiger marketingbeleid prioritair op de agenda staat. Tevens zal er de komende maanden ook een promotiefilmpje, voor buitenlandse investeerders, over Limburg gemaakt worden.

Verder is België volgens de bevoorrechte getuigen al zo klein qua oppervlakte. Als dan via verschillende kanalen (F.I.T, O.F.I, A.B.E⁵³) een apart marketingbeleid gevoerd wordt voor verschillende deelregio's, wordt het voor buitenlandse ondernemingen erg ingewikkeld. Het is voor buitenlandse ondernemingen dan ook erg moeilijk te vatten dat er op zulk een kleine oppervlakte zo veel verschillende kanalen en promoties zijn voor één verschillende (deel)regio. Volgens deze twee bevoorrechte getuigen kan je vooral buitenlandse ondernemingen naar Limburg (Vlaanderen) halen door de provincie een *'unique selling proposition⁵⁴'* te geven.

Ongeveer de helft van alle bevoorrechte getuigen uit zowel categorie 1, 2 als 3 haalt **'de hoge bruto loonkost'** in Vlaanderen (en dus ook Limburg) aan als een interne zwakte. Omwille van de relatief dure arbeidskrachten hebben de industriële ondernemingen in Limburg (Vlaanderen) het vaak moeilijk om te concurreren met de zogenaamde lageloonlanden (Oost-Europa, China, India). Een ondernemer met zowel vestigingen in Limburg, Wallonië en Spanje meldt dat de loonkost voor

⁵² In een latere fase zal het eventuele *'negatieve imago'* besproken worden dat Limburg heeft opgelopen ten gevolge van de recentelijke sociale onrust en golf van stakingen die begin 2008 geïnitieerd werd in de provincie.

⁵³ Terwijl het F.I.T in het buitenland promotie voert voor Vlaanderen, doen het O.F.I en A.B.E dit voor Wallonië en Brussel.

⁵⁴ Een *USP* is een unieke productbenefit die het bedrijf of organisatie (c.q. Limburg) steeds op een agressieve manier onder de aandacht van de doelmarkt brengt. De benefit is doorgaans een afspiegeling van functionele superioriteit: de beste kwaliteit, de beste service, de laagste prijs, de meest geavanceerde technologie (Kotler, 2003:925).

een arbeider in Charleroi 15 % lager ligt dan voor een Limburgse werknemer. De loonkost voor een arbeider in Spanje bedraagt slechts de helft van de loonkost voor een Limburgse arbeider. Eén plantmanager, wiens 'plant' deel uitmaakt van een internationale groep met vestigingen in onder andere Zuid-Afrika, Noord-Amerika en Europa meldt dat de plant in Limburg de hoogste loonkosten heeft. 18 % van de totale jaarlijkse kost van de plant bestaat uit de loonkost. De enige manier om de plant rendabel te houden en zijn opening te kunnen verantwoorden ten aanzien van het topmanagement is dan ook het excelleren in kwaliteit, productiviteit, korte levertermijnen en uitstekende service.

Vandaag de dag wordt deze hoge bruto loonkost gecompenseerd door een hoge productiviteit, korte levertermijnen en uitstekende productkwaliteit.

Indien er dieper ingegaan wordt op deze hoge loonkosten voor de werkgever, melden de 3 werkgeversorganisaties, evenals verschillende ondernemingen, dat de oorzaak hiervan vooral de hoge loonlast is. Er wordt dan ook geijverd voor een verlaging van de bruto loonkost via een lastenvermindering.

Tevens wordt de opmerking gemaakt dat de hoge bruto loonkost logischerwijs niet kan optornen tegen de 'lageloonlanden'. Daarom is een benchmarking met de omliggende regio's in België, Nederland en Duitsland ook noodzakelijk.

Ondanks dat de provincie geplaagd wordt door een relatief hoge loonkost, meldt circa 75 % van de geïnterviewden, die de hoge loonkost als een zwakte aanduiden, dat dit weliswaar negatief is, maar toch gecompenseerd kan worden door de hoge productiviteit, kwaliteit en service. Eén van de geïnterviewden legt uitgebreid uit hoe Limburg bijvoorbeeld competitief kan blijven ten opzichte van een grootmacht als China. Hij drukt dit zelfs wiskundig uit en meent dat gestreefd moet worden naar volgende inequatie: $kost_{productie\ Limburg} < kost_{productie\ lageloonlanden} + kost_{transport\ lage\ kostengebieden-Limburg}$. De inequatie doelt enkel op het loutere kostenaspect. Maar het is ook de extra en goede service, producten van een uitstekende kwaliteit en ten slotte korte levertermijnen die ervoor moeten zorgen dat industriële ondernemingen in Limburg competitief kunnen blijven.

Twee ondernemers binnen de provincie minimaliseren ten slotte deze hoge loonkost in Limburg. Volgens de eerste zullen de lonen steeds 'te hoog' zijn voor een werkgever. Voor hem is de hoge loonkost dan ook een gegeven en dient het niet als een zwakte beschouwd te worden. De tweede ondernemer meldt dat de loonkost relatief ten opzichte van de haven in Antwerpen nog laag is. Hier werken de dokwerkers namelijk volgens een beschermd statuut, de Wet betreffende de havenarbeid ('Wet Major'). De loonkost van deze dokwerkers ligt dan ook circa 30 % hoger.

Een nuance die door de drie werkgeversorganisaties gemaakt wordt is het feit dat het hier wel degelijk om de hoge *bruto* loonkost gaat en niet om de netto loonkost. De werkgeversorganisaties pleiten voor netto loonsstijgingen. De bruto lonen moeten blijven, anders zal de concurrentiekracht ongetwijfeld dalen.

Ten slotte halen twee bevoorrechte getuigen aan dat er een te klein verloningsverschil is tussen de 'niet werkenden' en de 'werkenden', althans voor arbeiders die niet in ploegposten werken.

Het zijn vooral de drie werkgeversorganisaties die melding maken van de '**hoge bedrijfslasten**' (ondermeer vennootschapsbelasting, allerhande contraproductieve belastingen zoals de belasting op de drijfkracht van motoren, hoge gemeentelijke opcentiemen). Slechts twee ondernemingen geven de hoge bedrijfslasten op als een zwakte. De bevroegde ondernemingen zien de hoge loonkost eerder dan de hoge bedrijfslasten als een zwakte.

Ondanks het feit dat de ontsluiting via water en weg in de provincie eerder als een 'sterkte' aangeduid wordt, heeft de Limburg nog met een aantal *infrastructurele knelpunten* te kampen. Het gaat hier ondermeer over de Noord-Zuid, Klaverblad Lummen, tracé Bree-Genk. Doordat de plannen voor het oplossen van deze '*infrastructurele knelpunten*' of zogenaamde '*missing links*' in de provincie vandaag de dag in uitvoering zijn, kan gesteld worden dat het niet zozeer deze knelpunten zijn die als een zwakte beschouwd dienen te worden, dan wel de '*politieke besluiteloosheid en de bureaucratie*'.

Zes van de 23 geïnterviewden halen '**de politieke besluiteloosheid, bureaucratie en regelgeving**' aan als een zwakte van de provincie. Ze beseffen hierbij al te goed dat dit fenomeen zich ook voordoet in de andere Vlaamse provincies. Twee bedrijfsleiders merken echter op dat het beleid in Limburg (NL) éénduidiger is. De Limburgse overheidsdiensten (NL) kennen, volgens hen, tevens minder bureaucratie.

De geïnterviewden doelen met '*politieke besluiteloosheid*' op het feit dat het vaak jaren duurt eer een probleem zoals de Noord-Zuid eindelijk wordt aangepakt. De politici dienen volgens hen een duidelijker standpunt in te nemen. Ze dobberen echter besluiteloos rond en willen bij iedereen 'goed doen'. Dit gaat echter niet volgens deze bevoorrechte getuigen. Met de term '*bureaucratie*' wordt niet zozeer bedoeld op de minder goede functionering van de ambtenaren, maar wel op de complexiteit van regels en de ellenlange procedures die dienen gevolgd te worden bij het verkrijgen van een vergunning. De helft van de geïnterviewden die de '*politieke besluiteloosheid en bureaucratie*' als een zwakte van de provincie aanhalen, melden dat het verkrijgen van een bouwvergunning (R.O.) te lang duurt. Ondanks de goodwill van de ambtenaren zelf, weten deze

vaak niet goed wat kan en mag. Dit alles komt zowel door de toenemende complexiteit van industriële productieprocessen als de milieuwetgeving zelf.

Eén ondernemer meldt zelfs dat de bureaucratische overheid *een overmaat aan milieu-, gezondheids- en fiscale controles* kent. Volgens hem dienen deze controleurs van de overheid bepaalde quota te halen en gaat het dan ook over 'pestcontroles'. Volgens hem zijn het specifiek de industriële ondernemingen in de provincie Limburg die als het ware 'geplaagd' worden door deze 'pestcontroles'. Na het voorleggen van deze stelling aan medebedrijfsleiders en enkele bevoorrechte getuigen van de eerste categorie, om zo de validiteit van dit antwoord te testen, kan besloten worden dat het hier eerder om een persoonlijke ergernis van de betrokkene gaat.

Finaal wordt zowel door een bevoorrechte getuige uit categorie 1 als categorie 2 de opmerking gemaakt dat binnen de strenge regelgeving, vooral nood is aan een herziening van de faillissementswet. Het ondernemersrisico wordt té fel afgestraft in België (en dus ook Limburg). Hij stelt dat een pas afgestudeerde die het lef heeft een onderneming op te richten maar jammer genoeg faalt, hiervoor niet eindeloos gestraft dient te worden. Hij meent dat iedereen het recht dient te hebben om twee maal te falen.

Ten slotte kent Limburg een '**gebrek aan ondernemerstraditie**'. Het zijn vooral de drie geïnterviewde werkgeversorganisaties die dit aanhalen. Toch spreken ze elkaar onderling lichtjes tegen. De waarheid ligt, zoals gewoonlijk, in het midden: de graad van ondernemerschap is aan een opmars bezig in de provincie (5.798 startende ondernemingen in 2007 volgens Coface Belgium N.V.), maar toch ligt ze nog steeds lager dan het aantal starters in de andere Vlaamse provincies.

Eén bedrijfsleider meent tevens één van de mede-oorzaken van het relatief beperkte ondernemerschap in Limburg te kennen. Omdat hij tevens actief is in enkele besturen van Limburgse scholen, weet hij als geen ander wat er werkelijk leeft binnen de Limburgse scholen. Hij stelt vast dat het imago van ondernemerschap in Limburg daalt bij jongeren. Dit komt vooral omdat er op school geen enkele stimulans is van de leerkrachten. De leerkrachten en ouders schuwen al te vaak risico. Volgens deze bedrijfsleider uit Limburg is er dan ook dringend nood aan een mentaliteitsverandering en dienen de jongeren actief kennis te maken met industrie en ondernemerschap.

5.3.3 Opportuniteiten

De **(externe) opportuniteiten** of **kansen** van de provincie Limburg met betrekking tot de vestiging van industriële ondernemingen worden verkregen via volgende interviewvraag. Ze is voorgelegd aan twee van de drie categorieën van bevoorrechte getuigen:

**"Ziet U opportuniteiten die Limburg zeker en vast dient aan te wenden om een competitieve en attractieve regio te zijn voor toekomstige investeerders?"
((Semi) overheidsinstellingen, aanbieders van immateriële diensten en vakbonden;
Industriële ondernemingen binnen Limburg)**

Deze vraag kan logischerwijze niet aan de industriële ondernemingen buiten Limburg voorgelegd worden, vermits zij niet zo goed vertrouwd zijn met de provincie.

Meer dan de helft van de 18 bevroegden meent dat een eerste kans voor de provincie Limburg het **'uitbouwen van een kennisregio'** is. Ze zijn van mening dat de 'pure productie' zich niet zal blijven vestigen in Limburg. Via het uitbouwen van een kennisregio (Life Sciences, Cleantech) kan Limburg een competitief voordeel bereiken in het aantrekken van nieuwe industrieën. Het uitbouwen van een kennisregio kan gebeuren door een nauwere samenwerking tussen enerzijds het bedrijfsleven, de universiteiten en hogescholen en anderzijds door het verder samenbundelen van de krachten van de Universiteit Hasselt en de Universiteit Maastricht. Ten slotte kan dit gebeuren via de promotie van de diensteneconomie in Limburg. Eén bedrijfsleider vat dit alles bondig samen door te stellen dat 'kennis onderscheidend is', een andere bedrijfsleider spreekt over '*kennis = kapitaal*'. Ze stellen dan ook beiden dat industriële ondernemingen in de toekomst zich zullen vestigen in een omgeving met een hoge kennisconcentratie.

Ondanks het feit dat de meesten het eens zijn dat Limburg zich verder dient te profileren als een kennisregio binnen de ELA-driehoek, hebben twee bevoorrechte getuigen hierbij een kritische noot. De provincie Limburg als een kennisincubator is een prima initiatief, maar politici, overheid, universiteiten en hogescholen dienen nu dringend resoluut en éénvoudig in hun beslissingen te zijn en hier echt werk van te maken.

Er kan dan ook gesteld worden dat Limburg zich enerzijds dient te focussen op de huidige industrie, maar anderzijds moet zorgen voor een verdere profilering als '*kennisregio*'. Het is enkel op deze manier dat de provincie op de lange termijn competitief kan blijven.

Een volgende kans die de provincie dient te benutten volgens meer als 1 op 3 van de geïnterviewden is de (verdere) **'ontwikkeling van de speerpuntsector logistiek'**. De bevoorrechte getuigen stellen allen dat Limburg centraal in de Euregio en centraal in Europa ligt.

Tevens kan ze optimaal functioneren als strategisch hinterland van de havens van Antwerpen en Rotterdam. De haalbaarheidsstudie omtrent 'Logistieke Poort Limburg' is volgens hen alvast een stap in de goede richting. Limburg als 'value added logistic hotspot' zal waarde dienen toe te voegen aan het eindproduct en zorgen voor de doorvoer naar de rest van Europa.

Twee bedrijfsleiders merken ten slotte op dat in het kader van de verdere ontwikkeling van Limburg als logistieke poort de '*haven van Genk*' meer benut en gepromoot dient te worden.

Diezelfde geïnterviewden halen aan dat het merendeel van de '*pure*' productieondernemingen zich in de toekomst zullen gaan vestigen in Oost-Europa en China.

Limburg zal zich dus dienen te richten op het 'behoud van de huidige industrie' via een hoge productiviteit, know-how, korte levertermijnen en uitstekende service. Verder dient ze zich te richten op de 'value added logistics'. Ten slotte dient ze de eerder aangehaalde 'kennisgerichte economie' verder uit te breiden. Het is dan ook van belang dat Limburg zowel de opportuniteiten als kennisregio en value added logistic hotspot aanwendt, maar zeker de huidige industrie niet uit het oog verliest

Een derde opportuniteit die zeker en vast aangewend dient te worden is '**de regiopromotie van Limburg**'. Huidig gouverneur Steve Stevaert kan hierin, als hét gezicht van de provincie Limburg, een voortrekkersrol in spelen, cfr. '*LSM: Limburg Sterk Merk*'. Enkele bedrijfsleiders stellen dan ook dat Limburg dient geprofileerd te worden als een unique selling proposition in zowel binnen- als buitenland. Wanneer er promotie gevoerd wordt met een hele waaier aan gedifferentieerde campagnes zal dit volgens hen het gewenste effect niet bereiken. Limburg kent een te lage 'economic branding'. De provincie dient met één bepaald imago naar buiten te komen.

Deze stelling is dan ook voorgelegd aan de bevoegde overheidsinstanties. Zij melden dat de provincie de komende maanden zal uitpakken met een reclamecampagne ter promotie van de regio als vestigingslocatie voor industrie en diensten. Een promotiefilmpje is momenteel in de maak.

Eén bevoorrechte getuige uit categorie 1 en twee bevoorrechte getuigen uit categorie 2 merken ten slotte op dat Limburg zich al te vaak profileert als 'groene' en toeristische provincie waar het goed is om te leven en werken. Maar Limburg dient zich volgens hen te gaan promoten als bedrijvige en ondernemende provincie, die sterk begaan is met het bedrijfsleven en dit op alle mogelijke manieren wil ondersteunen en koesteren. Daarenboven is het tevens mooi meegenomen dat Limburg een 'groene provincie' is.

Een volgende kans die de provincie zeker niet aan zich mag laten voorbijgaan, kadert in de globalisering en internationalisering van de huidige economie. De provincie beschikt immers over een enorme **'smeltkroes van culturen en nationaliteiten'**. Gecombineerd met de goede talenkennis van de Limburgse werknemer kan dit, volgens vier bedrijfsleiders van zowel binnen als buiten de provincie Limburg, een enorme meerwaarde betekenen voor tal van ondernemingen.

Eén bevoorrechte getuige wees dan ook op een citaat van huidig gouverneur Stevaert. Hij stelt dat *"creativiteit ontstaat door de kruisbestuiving van ideeën en mensen"* (Stevaert, 2005).

Verder moet Limburg **'de € 672 miljoen van het Limburgplan 2006-2009 aanwenden om definitief de Limburgse achterstand weg te werken'**. Het zijn vooral de bevoorrechte getuigen uit de eerste categorie die opmerken dat de middelen van het huidige Limburgplan een unieke opportuniteit zijn. In een tiental objectieven wordt er, zoals reeds eerder in deze eindverhandeling aangehaald, gestreefd naar het bevorderen van het ondernemingsklimaat, het wegwerken van de bestaande socio-economische achterstanden en ten slotte het verminderen van de werkloosheid.

Een laatste opportuniteit, aangehaald door 2 bedrijfsleiders uit categorie 2, voor de provincie Limburg is **'het oprichten van een forum voor ambtenaren en industriëlen'**. Deze laatste opportuniteit maakt dat ambtenaren en industriëlen op die manier elkaars noden beter zouden begrijpen. Deze stelling werd vervolgens voorgelegd aan de desbetreffende geïnterviewde ambtenaren uit categorie 1. Ook zij zijn hier fervent voorstander van.

Deze zes opportuniteiten kwamen het meest aan bod als antwoord op de vraag *"Ziet u enige opportuniteiten die Limburg zeker en vast dient aan te wenden om een competitieve en attractieve regio te zijn voor toekomstige investeerders?"*.

Andere kansen die minder frequent vernoemd werden, maar toch ook van belang kunnen zijn, betreffen **'een verdere grensoverschrijdende samenwerking met Limburg (NL)⁵⁵, 'zorgen voor goede verbinding met het TGV station Liège-Limbourg' en 'meer openstaan voor testprojecten (v.b. cleantech)'**.

⁵⁵ Eén bedrijfsleider merkt op dat Limburg (NL) erg goede banden heeft met de regio Aachen. Door nauwer te gaan samenwerken met Limburg (NL) kan er op die manier volgens hem ook nauwer samengewerkt worden met de regio Aachen (D).

5.3.4 Threats

Een laatste onderdeel van deze SWOT-analyse betreft de **(externe) bedreiging** waarmee de provincie Limburg op dit moment en in de nabije toekomst mee te kampen heeft.

De *threats* van de provincie Limburg met betrekking tot de vestiging van industriële ondernemingen worden verkregen via volgende interviewvraag. Ze is voorgelegd aan twee van de drie categorieën van bevoorrechte getuigen:

"Als U naar de toekomst van de provincie kijkt. Welke gevaren 'schuilen', volgens U, achter de hoek? (Bepaalde vestigingsfactoren die er vroeger niet of weinig waren en dewelke nu een negatieve invloed kunnen hebben bij de vestiging van nieuwe bedrijven)"

Deze vraag kan logischerwijze niet aan de industriële ondernemingen buiten Limburg voorgelegd worden, vermits zij niet zo goed vertrouwd zijn met de provincie.

Een eerste bedreiging, aangehaald door circa 1 op 3 bevoorrechte getuigen, is **'het gebrek aan sociale vrede'**. Dit gebrek aan sociale vrede kan eerder gezien worden als een 'om de hoek loerende bedreiging' dan een zwakte. Het zal pas een echte zwakte van de provincie worden wanneer deze stakingen zich in de nabije toekomst zullen herhalen. Voorlopig kan volgens deze bevoorrechte getuigen dan ook besloten worden dat de recente sociale onvrede een mogelijke bedreiging is. Zulke stakingsgolven dienen ten stelligste vermeden te worden in de toekomst. Anders zou het, volgens hen, wel eens een inherente zwakte van de provincie kunnen worden en zullen meerdere grote industriële ondernemingen, zoals een Ford Genk, finaal gaan delocaliseren uit Limburg.

De invloed en grondslagen van de recente sociale onrust en stakingsgolf wordt echter in een latere fase besproken (cfr. 'sectie 5.5'). De standpunten van zowel werkgever, werknemer als overheid zullen dan ook uitgebreid toegelicht worden.

Een tweede externe bedreiging, aangehaald door exact 6 bevoorrechte getuigen uit categorie 1, is **'de grote afhankelijkheid van enkele multinationals'** zoals ondermeer ArcelorMittal, Borealis en Ford. Op die manier is de Limburgse industriële basis sterk afhankelijk van buitenlandse centra. Indien één van deze ondernemingen beslist om de vestiging in Limburg te sluiten, zal de hele Limburgse economie hier sterk door aangetast worden. Ondanks de grote diversificatie aan KMO's in Limburg, heeft ze slechts enkele grote internationale werkgevers.

Een bedrijfsleider maakt de vergelijking met de Antwerpse haven en de omliggende industriegebieden. Hier is zulk een grote diversificatie aan internationale ondernemingen dat deze regio minder kwetsbaar is dan de provincie Limburg.

Een volgende bedreiging, aangehaald door 5 geïnterviewden, is '**het opkomend tekort aan bedrijventerreinen in Limburg**'. Dit is een erg ambigue factor, daar ze reeds aan bod kwam bij de sterkten van de provincie. Vandaag de dag is er weliswaar, relatief gezien, een voldoende aanbod van industrieterreinen in de provincie. In de nabije toekomst zal dit aanbod echter erg slinken en zal ook in Limburg een tekort optreden. Dit zal het groeipotentieel van de provincie gaan beknotten. Ze merken hierbij allen op dat 'ruimte om te ondernemen' een primaire factor is. Eén bedrijfsleider stelt het klaar en duidelijk: "*zonder gronden géén business*".

De stelling dat er in de toekomst een tekort aan bedrijventerreinen in Limburg zal zijn, wordt meteen bevestigd door de bevoegde publieke en private instanties. Volgens hen is er vandaag de dag enkel nog een reserve in Noord-Limburg en Genk. Maar ook hier zullen binnen enkele jaren problemen opduiken.

Om deze bedreiging aan te pakken zijn dan ook onlangs (begin 2008) door de POM '*onderhandelingsteams onbenutte bedrijventerreinen*' opgericht. Zij hebben als doel de strategische reserve aan onbenutte gronden, van de bedrijven zelf, vrij te maken. Twee geïnterviewden zijn van mening dat een oplossing voor het tekort aan bedrijventerreinen ligt in de revitalisering van brownfields. Dit is in het verleden meermaals gebeurd bij tal van Limburgse mijnterreinen.

Een vierde bedreiging, vooral aangehaald door de bedrijfsleiders, betreft '**de concurrentie van de lage kostengebieden**'. Terwijl de hoge bruto loonkost eerder een interne zwakte van de provincie is, is de concurrentie vanuit de lage kostengebieden (BRICK + Oost-Europa) een permanent achter de hoek schuilend gevaar. Het zijn zowel de *lagere brutoloonkosten*, een *soepelere wetgeving* en een *steeds stijgende productiviteit* die ervoor zorgen dat deze lageloonlanden een interessante vestigingslocatie zijn.

Deze bedrijfsleiders menen dan ook dat Limburg als vestigingsregio enkel competitief kan blijven ten opzichte van de lageloonlanden indien ze zorgt voor een hoge productiviteit van de werknemers, korte levertermijnen en fiscaal gunstigere stelsels (v.b. notionele interestaftrek).

Een laatste bedreiging, aangehaald door 4 personen uit categorie 1, betreft '**de vergrijzing van de Limburgse bevolking**'. De provincie kent namelijk een sterkere vergrijzing dan de andere

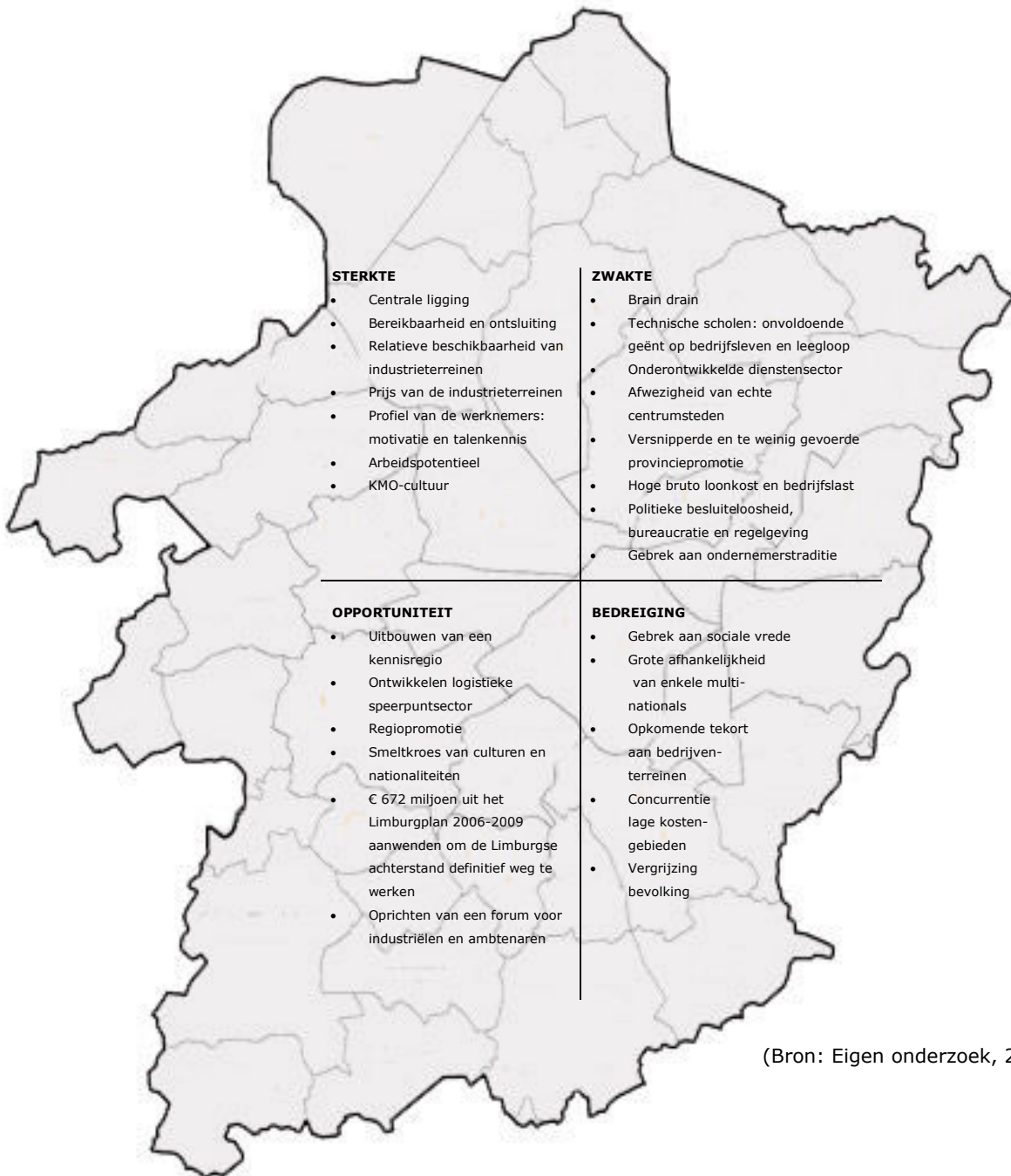
Vlaamse provincies. Deze sterke vergrijzing zal ervoor zorgen dat een kleine groep actieven financieel zullen moeten opdraaien voor een grote groep inactieven. Hiermee hangt ook de dreigende schaarste in de arbeidsmarkt samen. Door de snelle vergrijzing van de provincie zal deze schaarste nog groter worden in de toekomst.

Ten slotte zijn er nog een **aantal mogelijke bedreigingen** die **minder frequent** door de geïnterviewden aangehaald worden, maar toch van belang kunnen zijn: '**onstabiele regering**', '**(te) felle penetratie van de vakbond in het gehele maatschappelijke weefsel**', '**evenwicht tussen ecologie en economie**' en '**dichtslibben Limburgse autowegen (bottlenecks)**'.

*In de volgende sectie '5.3.5' worden de hiervoor besproken interne '**strengths**', '**weaknesses**' en externe '**opportunities**', '**threats**' samengevat.*

5.3.5 Samenvattende SWOT- figuur

Figuur 5.1: SWOT-Analyse Limburg als industriële vestigingslocatie



(Bron: Eigen onderzoek, 2008)

5.4 Evolutie Limburg als vestigingsplaats

De **evolutie** van **Limburg** als **industriële vestigingsregio** wordt besproken op basis van de antwoorden van de 12 bevoorrechte getuigen, uit de eerste categorie, op de volgende vraag:

"Is er volgens U een evolutie in de tijd wat betreft de interesse voor Limburg als vestigingsplaats?" ((Semi) overheidsinstellingen, aanbieders van immateriële diensten en vakbonden)

Deze vraag is niet voorgelegd geworden aan de geïnterviewden van categorie 2 en 3. Zij zijn hieromtrent immers niet altijd van op de hoogte, daar sommigen van hen slechts recentelijk in de provincie gevestigd zijn en anderen weinig of geen affiniteit met de evolutie van de provincie als vestigingsregio hebben. De geïnterviewden van categorie 1 zijn daarentegen uitstekend geplaatst om hierover een gefundeerd antwoord te kunnen bieden.

De evolutie van Limburg kan, volgens de bevoorrechte getuigen, grosso modo in een *aantal golven* opgedeeld worden. De provincie had eerst en vooral de steenkoolmijnen. Aansluitend hierop kwam er het Albertkanaal. De geleidelijke sluiting van de steenkoolmijnen en de aanleg van het Albertkanaal zorgden er vervolgens voor dat grote multinationale industriële spelers aangetrokken werden. Voorbeelden hiervan zijn ondermeer ArcelorMital, Ford Genk. Deze grote industriële ondernemingen trokken op hun beurt weer andere ondernemingen aan, waaronder vele toeleveranciers. Vandaag de dag ten slotte trekt de centraal in Europa en de Euregio gelegen provincie vooral logistieke spelers aan.

De 12 bevoorrechte getuigen zijn het dus allen eens over de globale trend. **Terwijl Limburg vroeger eerder de 'pure' productieondernemingen aantrok, functioneert de provincie vandaag de dag eerder als een logistieke hotspot in een kennisgerichte economie, waarbij de verdere tertiarisering van de provincie hoog in het vaandel gedragen wordt.** Deze 'hotspot' trekt tal van logistieke ondernemingen aan. Het gaat dan zowel om transportfirma's als warehouses voor opslag.

Deze warehouses fungeren als Europese distributiecentra voor de BRICK-landen en lageloonlanden in Oost-Europa. Dankzij de centrale ligging in Europa⁵⁶ en de Euregio, is Limburg een unieke logistieke regio. Drie bevoorrechte getuigen merken op dat Limburg niet zomaar een 'doorvoerregio' is, maar dat het gaat om zogenaamde **'value added logistics'**. Het product wordt geproduceerd in de lageloonlanden en wordt getransporteerd naar het centrale Limburg. Hier wordt, 'à la tête du client', waarde toegevoegd, wordt het opgeslaan in een distributiecenter en

⁵⁶ Toch dient opgemerkt te worden dat de zogenaamde 'Blue Banana' stilaan meer oostwaarts verschuift.

finaal getransporteerd naar klanten in de rest van Europa. Voorbeelden zijn ondermeer Euroshoe Beringen, Ikea's distributiecenter, NYK Genk,.

Reeds eerder is opgemerkt dat de grote industriële multinationale spelers in Limburg vele toeleveranciers rondom zich hebben. Dit is echter niet goed voor de economische structuur van een provincie. Indien één van deze grote spelers uit de provincie vertrekt, zal de gehele Limburgse economie op haar grondvesten daveren, aldus enkele geïnterviewde bedrijfsleiders.

De drie werkgeversorganisaties pleiten dan ook dat Limburg zich blijft inzetten voor de lokale KMO's en er alles aan doet om nieuwe KMO's aan te trekken. Op die manier kan dit als een evolutie gezien worden. Terwijl vroeger veel gedaan werd om de grote industriële spelers aan te trekken, is enerzijds het besef gekomen dat de 'pure' productie zich nog nauwelijks in de regio zal vestigen en anderzijds groeit het besef meer en meer dat de **KMO's** zorgen voor de **diversificatie van de Limburgse economie**. Eén bedrijfsleider maakt dan ook de vergelijking met de zogenaamde 'bonus pater familias' die beleggingen op de beurs doet. Ook hij legt niet al zijn eieren in één mand, maar hanteert een gediversifieerde portefeuille.

Ondanks het feit dat erg grote (multi)nationale productieondernemingen zich in de toekomst niet meer in de provincie zullen vestigen, menen enkele bedrijfsleiders dat de grote industriële productieondernemingen die reeds aanwezig zijn in de provincie ook niet zomaar zullen vertrekken. De oorzaken hiervan zijn, zoals al eerder aangehaald, een 'hoge productiviteit', 'centrale ligging' en 'hi-tech kennis'.

Wat betreft de evolutie kan tevens vastgesteld worden dat de provincie geëvolueerd is tot een **kennisgerichte economie**. Tal van research-centra (v.b. Life Sciences: Biomed) en spin-offs (v.b. EDM en RCH) zijn hier het voorbeeld van. Eén bedrijfsleider wijst met een eenvoudig voorbeeld op het feit dat Limburg een kenniseconomie is. Hij verwijst hiervoor naar Ford Genk. In Genk wordt niet zomaar een auto geproduceerd. Het gaat om het neusje van de Ford-zalm, namelijk een hightech Ford Mondeo uit het luxesegment van personenwagens. Het is enkel dankzij de uitstekende kennis en know-how in Limburg dat Ford met de productie van de Mondeo (voorlopig althans) in Limburg blijft, aldus de bevoorrechte getuige.

Ten slotte merken twee bevoorrechte getuigen op dat de provincie het traditioneel beter doet in hoogconjunctuur en slechter in laagconjunctuur. De oorzaak hiervan ligt in de grote afhankelijkheid van de industrie. Dit zorgt voor een grote **conjunctuurgevoeligheid**.

Uit de antwoorden van de 12 bevoorrechte getuigen kan dan ook besloten worden dat Limburg als vestigingsplaats een evolutie heeft gekend van pure industriële regio tot logistieke hotspot in een kennisgerichte economie.

5.5 Sociale onrust

In mijn streven naar een *up-to-date raakvlak met de realiteit* is het belangrijk de invloed van de golf van stakingen en sociale onrust, die begin 2008 in Limburg startten, te onderzoeken.

De 23 bevoorrechte getuigen zijn allen onderworpen aan volgende vraag:

"Hebben de recente sociale onrust en de golf van stakingen een negatieve impact op het aantrekken en/of behouden van industriële ondernemingen? Heeft de provincie Limburg hieronder te lijden?" ((Semi) overheidsinstellingen, aanbieders van immateriële diensten en vakbonden; Industriële ondernemingen binnen Limburg; Industriële ondernemingen buiten Limburg)

Het valt meteen op dat de meningen van de drie geïnterviewde werkgeversorganisaties (Unizo, VKW en Voka) en de meeste managers lijnrecht tegenover de meningen van de twee geïnterviewde vakbonden (ABVV en ACV) staan. De overige bevoorrechte getuigen uit de eerste categorie kennen een eerder genuanceerd standpunt.

Contractuele details uit bedongen CAO's vormen voor werknemersorganisaties dikwijls de finale aanleiding tot staken. In het kader van deze eindverhandeling is het niet zozeer van belang te onderzoeken waarom en op basis van welke factoren of contractuele details de stakingen ontstaan zijn (cfr. bijlage 16). Wel is het, in het kader van deze eindverhandeling, relevant om de *gevolgen* van deze stakingen te onderzoeken.

Eerst worden de meningen van de werkgeversorganisaties en enkele bedrijfsleiders uit categorie 2 en 3 besproken. Vervolgens komen de vakbondsorganisaties aan het woord. Ten slotte worden enkele standpunten, voornamelijk afkomstig van bevoorrechte getuigen uit de eerste categorie, besproken.

Volgens de **drie werkgeversorganisaties** hebben de **stakingen** ongetwijfeld een **nefaste invloed op zowel het behoud van de industriële ondernemingen als het aantrekken van toekomstige industrieën**. Twee van de drie werkgeversorganisaties merken op dat zulke stakingen niet begrepen worden in internationale hoofdkwartieren en dat dit Limburg op termijn vele banen zal gaan kosten.

Tevens menen de drie werkgeversorganisaties dat deze stakingen het *imago van Limburg onherstelbare schade* toegebracht hebben. In de internationale hoofdkwartieren gaat de provincie immers gezien worden als een *'onbetrouwbare regio'*.

Vijf van de zes geïnterviewden uit de groep van **industriële ondernemingen binnen Limburg** en drie van de vijf geïnterviewden uit de groep van **industriële ondernemingen buiten Limburg** menen dat de sociale onrust Limburg met een **negatief imago** heeft opgezadeld. Hierbij melden ze dat de stakingen weliswaar niet enkel in Limburg plaatsvonden, maar wel in de provincie gestart zijn. Twee getuigen stellen dat het negatieve imago voor de buitenwereld voornamelijk slaat op het buitenland. Volgens hen weten de meesten in België de stakingen wel te plaatsen binnen de komende sociale verkiezingen.

Toch meldt één bedrijfsleider uit de tweede categorie dat de gevolgen van deze stakingen vaak overschat worden. Volgens hem dienen zulke stakingen op de lange termijn bezien te worden. In dit opzicht is sociale onrust dan ook als '*normaal*' te beschouwen.

Ten slotte merken twee geïnterviewden uit de tweede categorie op dat *de media* een grote rol spelen. Beiden stellen dat positieve nieuwsfeiten uit het bedrijfsleven (investeringen, milieuvriendelijke toepassingen) nauwelijks aandacht krijgen. Sociale onrust daarentegen wordt steeds groots in beeld gebracht en krijgt veel media-aandacht. De geïnterviewden stellen dan ook dat de pers meehelpt aan de creatie van een negatief Limburgs industrieel imago.

Ook de twee **vakbondsorganisaties** beseffen dat deze stakingen niet positief zijn voor het imago van de provincie. Toch twijfelen ze er sterk aan of bepaalde investeringsdossiers op de helling komen te staan door deze stakingen. Volgens hen dient de **invloed van de sociale onrust en de stakingen** dan ook **gerelativeerd te worden**. Eén vakbondsafgevaardigde meldt dat het uitwijken naar de lageloonlanden omwille van de sociale onrust in Limburg totaal geen zin heeft. Hij legt dit uit door te verwijzen naar de recentelijke stakingen bij Ford Sint-Petersburg. De lageloonlanden hebben immers eveneens te kampen met sociale onrust.

Deze vakbondsorganisaties stellen verder dat deze stakingen gekaderd dienen te worden in een *lange termijn visie*. Volgens hen zijn de stakingen voorgevallen, maar zal het op de lange termijn niet veel kwaad kunnen. Stakingen zijn volgens hen onvermijdelijk in de evolutie van een industriële onderneming.

Ondanks het feit dat de invloed van de staking op het behouden en aantrekken van industriële ondernemingen in de provincie volgens de vakbondsorganisaties slechts een beperkte invloed heeft, kan besloten worden dat de vakbondsorganisaties weldegelijk verveeld zitten met de situatie. De twee vakbonden vragen dan ook dat de verschillende stakeholders in het hele gebeuren (werkgevers, werknemers, overheid en media) '*als partners*' naar buiten komen. In plaats van voortdurende beschuldigingen aan elkaars adres, is het beter dat er als één geheel naar

de media toe gecommuniceerd wordt. Dit alles zal het imago van een regio (c.q. Limburg) minder gaan aantasten.

Ten slotte melden de vakbonden dat in de toekomst de stakingen niet meer zo snel zullen plaatsvinden bij de grote multinationale spelers, maar eerder bij de KMO's. Ondanks dat de werkgeversorganisaties van mening zijn dat in deze kleinere ondernemingen de problemen intern opgelost dienen te worden via nauw persoonlijk contact tussen bedrijfsleider en werknemer, worden de regels in deze ondernemingen vaak omzeild en is er niet altijd respect voor de werknemer.

Het merendeel van de bevoorrechte getuigen uit de eerste categorie, uitgezonderd de twee vakbondsorganisaties en de drie werkgeversorganisaties, is m.a.w. van mening dat de stakingen negatief zijn voor het imago van de provincie. Toch relativieren ze sterk de invloed op het behouden en aantrekken van industriële ondernemingen. De golf van stakingen is weliswaar gestart in de provincie, maar is enkele maanden later ook weer volledig uitgedoofd. Het is pas wanneer het, of een permanente situatie wordt, of als het zich op de korte termijn nog eens herhaalt, dat de gevolgen voor Limburg desastreus kunnen zijn. Eén bevoorrechte getuige die werkt in de internationale industriële vastgoedsector meldt dat buitenlandse ondernemingen zelfs nog niet op de hoogte zijn van de recente sociale onrust in de provincie.

Wat de gevolgen van de staking op het aantrekken en behouden van industriële ondernemingen in de provincie Limburg betreft, kan uit voorgaande bespreking geconcludeerd worden dat sociale onrust sowieso negatief is voor het industriële imago van de provincie. Toch is deze negatieve invloed op het aantrekken en/of behouden van industriële ondernemingen minimaal.

5.6 Herlocalisatie of overweging zich te vestigen in Limburg

Ten slotte zijn de zes *bevoorrechte getuigen uit de tweede categorie* bevraagd omtrent een mogelijke **herlocalisatie** of **initiële vestiging**:

"Stel dat U opnieuw een vestiging zou zoeken of stel dat U nu pas op zoek zou gaan naar een vestigingsplaats voor uw bedrijf. Naar welke regio zou uw voorkeur dan uitgaan? Kan U tevens de factoren melden die elders aanwezig zijn en die de provincie Limburg U niet kunnen bieden?" (Industriële ondernemingen binnen Limburg)

Vier van de zes geïnterviewden antwoorden dat ze zich opnieuw zouden vestigen in Limburg. Hiermee bevestigen ze allen dat de beslissing van (enkele) jaren geleden een goede beslissing geweest is. Door dezelfde regio te kiezen geven de bedrijfsleiders aan dat ze over het algemeen **tevreden** zijn over de provincie Limburg.

Binnen deze groep van vier die zich opnieuw in Limburg zouden vestigen, zijn er toch nog enkele *randbemerkingen*.

Eén iemand merkt op dat hij het bureauwerk zou gaan vestigen in Luxemburg. Volgens hem betreft het een *'win-win situatie'*. Dit heeft dit zowel voordelen voor de werkgever als de werknemer. Eerstgenoemde dient minder belastingen te betalen en de werknemer verdient netto meer. De productie overhevelen naar Luxemburg is volgens hem niet mogelijk omdat er niet genoeg arbeidskrachten in Luxemburg zijn. Diezelfde bevoorrechte getuige meldt eveneens dat hij de productie wel in Limburg zou houden, maar niet meer in Noord- of Zuid-Limburg. Hij opteert hierbij voor Midden-Limburg en dit omwille van de betere ontsluiting.

Een andere geïnterviewde meldt dat hij op het eerste zicht beter in Wallonië gevestigd zou zijn. Houtpulp uit de Ardense bossen is immers een erg belangrijke grondstof voor zijn productieproces. Toch beseft hij dat daar niet genoeg energievoorzieningen, ontsluiting via water en weg is om er zich te vestigen. Vandaar dat hij bij een herlocalisatie wederom voor Limburg opteert.

Twee geïnterviewden geven aan dat ze zich **niet meer zouden vestigen in Limburg**.

De eerste bevoorrechte getuige zou opteren voor een *decentrale structuur* in de onderneming. De hoofdzetel zou hij vestigen in het fiscaal-vriendelijke Luxemburg. De productie-units zou hij vestigen in lageloonlanden (BRICK + Oost-Europa).

De tweede bedrijfsleider beseft maar al te goed dat Limburg een enorme know-how en hoge productiviteit heeft. Toch maakt de hoge bruto loonkost dat hij de productie in India, China of Rusland zou lokaliseren. Bovendien bevindt de onderneming zich dan ook dicht bij de grondstoffen (staalindustrie). De verdere afwerking van de halffabrikaten zou hij wel nog in Limburg laten plaatsvinden.

Bij de *derde categorie van bevoorrechte getuigen* is er gepeild of ze ooit andere regio's waaronder Limburg als mogelijke industriële vestigingsplaats overwogen hebben:

"Heeft U andere regio's, waaronder Limburg, ooit als een mogelijke vestigingsplaats overwogen of zou U dit ooit overwegen? Waarom wel of waarom niet?" (Industriële ondernemingen buiten Limburg)

Drie van de vijf bevoorrechte getuigen melden dat ze de provincie Limburg ooit als een mogelijke vestigingsplaats overwogen hebben. Eén van deze ondernemingen heeft haar hoofdzetel weliswaar niet in Limburg, maar toch bezit ze een 'voorpost' in de provincie Limburg. De twee anderen vermelden dat ze zich finaal **buiten Limburg vestigden** omwille van verschillende redenen, ondermeer: '**affiniteit met de regio buiten Limburg**', '**goede plaatselijke contacten**', '**juiste moment de juiste locatie beschikbaar**'.

De redenen van de twee ondernemingen die **Limburg nooit overwogen** hadden om zich te vestigen als industriële onderneming zijn erg uiteenlopend: '**weinig persoonlijke affiniteit**', '**weliswaar centraal in Europa, maar niet centraal in België**', '**afwezigheid centrumsteden**'.

Eén van deze twee bedrijfsleiders meldt dat zijn onderneming zich evengoed in Limburg had kunnen vestigen. Hij is gevestigd in de provincie Antwerpen omdat er op dat moment industriegrond voorhanden was aan goede voorwaarden.

Een algemene conclusie waarom ondernemingen zich niet in Limburg zouden gevestigd hebben, kan vooral teruggevonden worden in haar *interne zwaktes* (cfr. '5.3.5').

De redenen waarom de vijf geïnterviewden zich niet in Limburg gevestigd hebben zijn erg uiteenlopend. Het is dan ook niet mogelijk uit deze 4 cases⁵⁷ een trend af te leiden.

⁵⁷ Eén onderneming heeft immers een 'voorpost' in Limburg.

5.7 Maatregelen

Een laatste vraag, voorgelegd aan de 23 bevoorrechte getuigen, luidt als volgt:

"Welke maatregelen zou de overheid volgens U dienen te nemen om Limburg enerzijds attractiever te maken voor toekomstige investeerders en anderzijds de reeds gevestigde bedrijven beter van dienst te kunnen zijn?" ((Semi) overheidsinstellingen, aanbieders van immateriële diensten en vakbonden; Industriële ondernemingen in Limburg, Industriële ondernemingen buiten Limburg)

De antwoorden op deze vraag zijn geïnterpreteerd als suggesties voor het beleid en worden hieronder in het *kort* weergegeven. Het is mede dankzij de kritische opmerkingen en het aangeven van de noden van de drieëntwintig bevoorrechte getuigen dat er in **hoofdstuk zes** (cfr. '6.2.1.2') een aantal *uitgebreide beleidsadviezen* voor de provincie Limburg opgesteld zijn.

10 van de 23 bevoorrechte getuigen pleiten voor lagere bruto loonkosten. Dit kan volgens hen gebeuren aan de hand van een **lastenverlaging**. Deze bevoorrechte getuigen zijn van mening dat een verlaging van de lasten een absolute voorwaarde is opdat Limburg een competitieve regio in de toekomst kan blijven. Ze zijn zich wel allen bewust dat Limburg niet kan optornen tegen de 'lageloonlanden', maar dat de provincie competitief dient te zijn met de omliggende buurlanden. Er wordt dan ook gepleit om de Limburgse lonen regelmatig te *benchmarken* aan de omliggende regio's en landen.

Acht geïnterviewden uit categorie 2 en 3 pleiten tevens voor een **verlaging van de vennootschapsbelasting**. Dit zal immers vele buitenlandse investeerders aanzetten om te gaan investeren in Limburg. Twee geïnterviewden verwijzen naar het succesverhaal in Ierland, waar een verlaging van de vennootschapsbelasting een erg positieve impact op haar economie heeft gehad.

Eén geïnterviewde meldt dat de **notionele interestaftrek** weliswaar erg interessant is voor ondernemingen, maar dat deze regeling ook vermarkt dient te worden in het buitenland. Buitenlandse investeerders zijn volgens hem te weinig op de hoogte van de voorwaarden en werking van de notionele interestaftrek.

Zes personen merken op dat het **aanpakken van huidige de infrastructurele knelpunten** een 'conditio sine qua non' is. Hierbij wordt ondermeer verwezen naar het Klaverblad en de Noord-Zuid.

Vijf geïnterviewden pleiten voor een **intensievere samenwerking** tussen **onderwijs** en **bedrijfsleven**. Drie van deze vijf geïnterviewden merken tevens op dat er nood is aan een

herwaardering van het **technisch onderwijs**. Het **tegengaan** van de **hersenvlucht** uit Limburg is door drie geïnterviewden aangehaald.

Een volgende maatregel is de **administratieve vereenvoudiging** van de overheidsdiensten. Ze werd aangehaald door 4 bevoorrechte getuigen, voornamelijk afkomstig uit categorie 2 en 3. Deze geïnterviewden zijn tevens van mening dat een **nauwe samenwerking** tussen **overheid en bedrijfsleven** absoluut noodzakelijk is.

Een **intensieve en éénduidige regiopromotie** is door drie bevoorrechte getuigen uit categorie 1 en één bevoorrechte getuige uit categorie 2 vernoemd.

Drie geïnterviewden uit de categorieën twee en drie halen aan dat provincie **voldoende ruimte voor bedrijventerreinen** dient te voorzien. 'Ruimte om te ondernemen' is immers een primordiale vestigingsfactor.

Overige, minder frequent aangehaalde, maatregelen zijn ondermeer '**minder en goedkopere overheid**', '**stabiele regering**', '**erkenning van Genk als economische poort**' en het '**opkrikken van het innovatief klimaat**'.

DEEL IV: Conclusies

Hoofdstuk 6: Conclusies en aanbevelingen

6.1 Conclusies

6.1.1 Industriële vestiging in een regio

De beslissing om een industriële onderneming in een regio te vestigen is een erg complex proces. Industriële ondernemingen beseffen hoe langer hoe meer de belangrijkheid van een weloverwogen strategische localisatie.

Omdat iedere beslissingnemer zowel de harde als zachte factoren in beschouwing neemt, is er sprake van een **erg complex proces**.

Een eerste belangrijke **harde factor** is '**transport & bereikbaarheid**'. Industriële topregio's zijn immers die regio's met een uitstekende bereikbaarheid. '**Transport**' is vooral van belang voor logistieke ondernemingen en multinationals met een afzetmarkt in heel Europa. Aan '**bereikbaarheid**' wordt veel belang gehecht door grote ondernemingen, maar minder door KMO's. Een volgende harde factor is '**de kost**'. Primordiaal binnen deze factor is de bruto loonkost. De hoogte van deze bruto loonkost dient steeds gerelateerd te worden aan de productiviteit. Een volgende factor is de '**afzetmarkt**', die volgens dit onderzoek van matig tot groot belang is. Ten slotte maakt '**arbeid**' deel uit van de categorie van de harde factoren. Het zijn zowel het '**arbeidspotentieel**' als de '**productiviteit**' die van groot belang zijn voor industriële ondernemingen.

De belangrijkste **zachte factoren** daarentegen zijn '**de overheid**', '**aangename regio om te werken en wonen**', '**levenskwaliteit**' en '**intangibles**'. Binnen de categorie van zachte factoren **primeert de factor 'overheid'**. De hoogte van de vennootschapsbelasting is een belangrijke zachte vestigingsfactor, terwijl de subsidies en advies van overheidsinstellingen van minder belang zijn. De taak van de overheid bestaat volgens industriële ondernemingen immers uit de creatie van een stabiel en attractief ondernemingsklimaat als facilitator en regiopromotor. '**Aangename regio om te werken en wonen**' en '**levenskwaliteit**' zijn ondergeschikte randfactoren, ondanks het toenemend besef van het menselijk kapitaal als productiefactor. De zogenaamde '**intangibles**' vormen een laatste belangrijke zachte factor. Erg belangrijk hier is de affiniteit van één of meerdere beslissingnemers met de regio, dewelke in vele gevallen doorslaggevend kan zijn bij de industriële vestiging.

Een laatste zachte en enorm belangrijke factor is '**het imago**' van een regio. Het imago kan gezien worden als **het gevolg van de hierboven aangehaalde harde en zachte factoren**. Indien deze

factoren niet of negatief aanwezig zijn, heeft een regio géén goed imago en dient dit imago opgepoetst te worden.

Terwijl de **vestigingsfactorentheorie stelt dat de harde factoren aan belang verliezen ten koste van de zachte factoren**, blijkt uit **dit onderzoek** echter dat **de harde factoren vandaag de dag primeren boven de zachte factoren**. Deze conclusie lijkt de theorie te ontkrachten, maar aangezien geen historische data beschikbaar zijn om de evolutie in het verschil tussen de beide variabelen na te gaan, is de nodige voorzichtigheid geboden.

Tevens blijkt uit dit onderzoek dat de **harde factoren een noodzakelijke, doch geen voldoende voorwaarde zijn voor de industriële vestiging**. De zachte factoren zullen een ondergeschikte rol spelen, maar zullen wel mee de finale vestigingskeuze bepalen.

Ten slotte kan gesteld worden dat **'ruimte om te ondernemen'** en een voldoende groot **'arbeidspotentieel'** de twee primordiale (harde) factoren zijn bij de vestiging van een industriële onderneming in een regio.

6.1.2 Industriële vestiging in Limburg

Limburg kent een **evolutie als industriële vestigingsplaats**. Terwijl de provincie vroeger vooral de grote productieondernemingen aantrok, functioneert ze vandaag als een waardetoevoegende logistieke poort in een kennisgerichte economie.

De **drie belangrijkste redenen** waarom **industriële ondernemingen** zich **in de provincie Limburg** de afgelopen jaren gevestigd hebben of kortelings zullen vestigen zijn **'de centrale ligging'**, **'de bereikbaarheid en ontsluiting'** en **'de relatieve beschikbaarheid van industrieterreinen'**. Deze drie factoren zijn tevens opgenomen als **sterkten** van de provincie.

Een samenvatting van de huidige interne sterkten en zwakten, evenals de huidige externe opportuniteiten en bedreigingen wordt in volgende tabel 6.1 weergegeven.

Tabel 6.1: SWOT-analyse provincie Limburg als industriële vestigingslocatie

STERKTE	ZWAKTE
<ul style="list-style-type: none"> • Centrale ligging • Bereikbaarheid en ontsluiting • Relatieve beschikbaarheid van industrieterreinen • Prijs van de industrieterreinen • Profiel van de werknemers: motivatie en talenkennis • Arbeidspotentieel • KMO-cultuur 	<ul style="list-style-type: none"> • Brain drain • Technische scholen: onvoldoende geënt op bedrijfsleven en leegloop • Onderontwikkelde dienstensector • Afwezigheid van echte centrumsteden • Versnipperde en te weinig gevoerde provinciepromotie • Hoge bruto loonkost en bedrijfslast • Politieke besluiteloosheid, bureaucratie en regelgeving • Gebrek aan ondernemerstraditie
OPPORTUNITEIT	BEDREIGING
<ul style="list-style-type: none"> • Uitbouwen van een kennisregio • Ontwikkelen logistieke speerpuntsector • Regiopromotie • Smeltkroes van culturen en nationaliteiten • € 672 miljoen uit het Limburgplan 2006-2009 aanwenden om de Limburgse achterstand definitief weg te werken • Oprichten van een forum voor industriëlen en ambtenaren 	<ul style="list-style-type: none"> • Gebrek aan sociale vrede • Grote afhankelijkheid van enkele multinationals • Opkomende tekort aan bedrijventerreinen • Concurrentie lage kostengebieden • Vergrijzing van de bevolking

(Bron: Eigen onderzoek, 2008)

Limburg ligt **centraal binnen Europa** en 60 % van de koopkracht bevindt zich binnen de 500 km van de provincie. Deze centrale ligging zorgt voor een competitief voordeel. Toch is enige nuancering gepast. Het centrum van de Unie verschuift steeds meer in oostelijke richting. Terwijl de productie opschuift naar de zogenaamde lageloonlanden, dient Limburg zich verder te gaan profileren als waardetoevoegende logistieke hotspot.

Ook kent de provincie, op enkele infrastructurele knelpunten na, een **relatief goede 'bereikbaarheid en ontsluiting'**. Toch schuilt het gevaar achter de hoek dat ook het Limburgse wegennet geleidelijk aan zal gaan dichtslibben. In Limburg doet zich immers een grotere groei van het wegverkeer voor dan in de rest van Vlaanderen (Limburgplan 2006-2009).

Een laatste reden is de **'relatieve beschikbaarheid van industrieterreinen'**. Limburg kent, relatief gezien, voldoende industrieterreinen. Toch is er stilaan een gepercipieerd tekort aan industriegrond in Limburg. De oorzaak hiervan is de strategische reserve van vele ondernemingen. Onderhandelingsteams voor onbenutte bedrijventerreinen zijn begin 2008 opgestart om de opkomende dreiging van een tekort aan bedrijventerreinen zo goed mogelijk af te kunnen wenden.

Het **merendeel van de industriële ondernemingen uit Limburg** die participeerden aan de diepte-interviews geeft te kennen dat ze zich, bij een **mogelijke herlocalisatie, opnieuw zouden vestigen in Limburg**. Hiermee geven ze allen aan dat ze, over het algemeen, tevreden zijn omtrent de provincie als industriële vestigingslocatie.

De **redenen** waarom de **geïnterviewde ondernemingen buiten Limburg zich niet in Limburg gevestigd hebben zijn erg uiteenlopend**. Een aantal factoren kunnen teruggevonden worden in de zwakten van de provincie. Overige aangehaalde factoren zijn een *'lage persoonlijke affiniteit'* met de regio en *'de afwezigheid van centrumsteden'*.

Ten slotte werd de invloed van de sociale onrust in Limburg (begin 2008) onderzocht. Door de golf van stakingen kwam de provincie meermaals via de diverse media in een slecht daglicht. Deze **sociale onrust en negatieve media belangstelling is sowieso negatief voor het industrieel imago** van de provincie. **Toch** stelt dit onderzoek dat de **negatieve invloed op het aantrekken en/of behouden van industriële ondernemingen minimaal is**.

6.2 Persoonlijke reflectie: aanbevelingen

Na het voeren van diepte-interviews in een praktijkgericht onderzoek en het lezen van relevante literatuur omtrent de vestigingsfactoren voor industriële ondernemingen in Limburg, zijn enkele (*beleids*)*aanbevelingen* voor de provincie Limburg als industriële vestigingslocatie en voor verder onderzoek gemaakt.

6.2.1 Aanbevelingen voor Limburg als industriële vestigingslocatie

6.2.1.1 Het huidige beleidsplan (Limburgplan 2006-2009)

De Vlaamse regering heeft in samenwerking met de Limburgse verantwoordelijken op 8 juli 2005 een **Limburgplan** uitgewerkt. Hierbij wordt € 672 miljoen vrijgemaakt. De wederzijdse verantwoordelijkheden om dit plan waar te maken, werden vastgelegd in de '*Overeenkomst tussen de Vlaamse regering en de provincie Limburg m.b.t. het Limburgcontract 2006-2009*'.

Het Limburgplan is een concreet actieplan waarmee de Vlaamse regering een nieuwe socio-economische dynamiek in Limburg mee wil ondersteunen. De Vlaamse regering heeft hiervoor geen nieuwe strategie ontwikkeld, maar heeft zich gebaseerd op plannen die in Limburg zelf ontwikkeld zijn en daarop is er verder gebouwd (Limburgplan 2006-2009).

Dit **Limburgplan** heeft **tien concrete doelen** (Limburgplan 2006-2009):

- de **verdere logistieke ontsluiting van Limburg**. De Noord-Zuid, Klaverblad Lummen en de werken aan de verbindingsweg tussen Genk en Bree (N76) zijn hierbij een absolute prioriteit;
- een volgend doel is om het **huidige investeringsklimaat te verbeteren**. Zo worden de nodige planningsinitiatieven en kredieten voorzien voor een versnelde operationalisering van nieuwe industrieterreinen;
- een derde doel is het **aandeel van Limburg in de 3 %-norm⁵⁸ op vlak van innovatie** omhoog te halen. Een concrete maatregel is de versterking van de interface tussen de onderzoekswereld en de bedrijven;
- ten vierde worden bovenop de aandacht voor bestaande sterke sectoren als de bouw, metaal- en automotieve sector **incentives** gegeven voor volgende **speerpuntsectoren**: logistiek & mobiliteit, groen & milieu, toerisme, fruitsector en landbouw;
- een vijfde doel betreft **de verdere optimalisering van het hoger onderwijs**. Dit zal leiden tot een hogere participatie aan het hoger onderwijs en aan de verankering van de universiteit Limburg;
- **bijkomende impulsen voor meer talent**. Dit kan gebeuren aan de hand van bijkomende proeftuinen voor een verbeterde samenwerking tussen de scholen en de arbeidsmarkt. De

⁵⁸ Cfr. de Lissabon-doelstelling: 3% van het BBP besteden aan O&O.

herwaardering van het beroeps- en technisch secundair onderwijs is een grote prioriteit. Verder is er heel wat verbetering nodig betreffende het aanbieden van voldoende en kwalitatieve stage- en werkervaringsplaatsen;

- het **wegwerken van achterstand op vlak van de voorzieningen in de ouderensector**;
- het **wegwerken van de wachtlijsten in de sector van de sociale huisvesting**;
- een **bijkomende impuls voor tewerkstellingsmogelijkheden in de sociale economie**;
- als tiende doel wordt geijverd om de **LRM meer in te schakelen in de uitvoering van het Limburgplan**. Dit gebeurt ondermeer voor investeringen op vlak van innovatie, het mogelijk maken van pps-constructies.

De klemtoon van dit Limburgplan (2006-2009) ligt op concrete doch voor Limburg strategische projecten en op de uitvoerbaarheid ervan. Het is wel géén resultaatsverbintenis maar een *inspanningsverbintenis* (Limburgplan 2006-2009).

6.2.1.2 Aanbevelingen voor Limburg als industriële vestigingslocatie

Terwijl het Limburgplan een eerder korte termijn plan is, zijn in hetgeen volgt enkele lange termijn beleidsaanbevelingen en nuanceringen weergegeven die nauw aansluiten bij dit huidige beleidsplan.

Deze beleidsadviezen zijn opgesteld op basis van de noden van de geïnterviewden, persoonlijke reflectie en het huidige Limburgplan 2006-2009.

Een eerste beleidsadvies is gerelateerd aan de resultaten van dit onderzoek omtrent *de harde en zachte factoren*. De *harde factoren* primeren vandaag de dag boven de zachte factoren. Het zijn deze harde factoren die noodzakelijk zijn. De zachtere factoren zijn eerder randvoorwaardelijk, maar kunnen toch nog van invloed zijn in de uiteindelijke vestigingsbeslissing. De overheid moet hier dan ook op inspelen. **Als facilitator dienen de verschillende overheden ervoor te zorgen dat de harde factoren zeker en vast (positief) aanwezig zijn**. Zo dient Limburg bijvoorbeeld haar bestaande ontsluiting te onderhouden en de voortgang van infrastructurele (startende) werkzaamheden (ondermeer Noord-Zuid, Klaverblad) nauwlettend op te volgen, de publieke bedrijventerreinen betaalbaar houden, mee investeren in de opleiding en know-how via competentiecentres.

Een negatieve *zachte factor* die zeker en vast aangepakt dient te worden is de hoge loonkost en de erg zware belastingsdruk. Het is dan ook aangeraden **te opteren voor zowel een loonlasten- als vennootschapsbelastingsverlaging**. Verder dient de troef van het groene, duurzame en

toeristische Limburg zeker en vast verder uitgespeeld te worden. Toch mag niet uit het oog verloren worden dat Limburg veel méér is dan louter natuur, groen en toerisme.

Een volgend beleidsadvies kent een eerder **marketinggerichte benadering** en hangt nauw samen met het *imago en de identiteit* van de provincie in binnen- en buitenland. Het is absoluut noodzakelijk dat Limburg werk maakt van een éénduidige promotie in binnen- en vooral buitenland. Limburg dient hier te streven naar een zogenaamd **uniek verkoopargument of unique selling proposition**. Hierbij dient ze, naar het buitenland toe, éénduidig haar uniek voordeel van de **centrale ligging** binnen Europa verder te promoten. Zulke grootse imagocampagnes kennen vaak een erg hoge kost. Het is daarom ook aangeraden zich vooral te gaan richten op de BRICK landen en Oost-Europa. Limburg kan immers als uitstekende waardetoevoegende logistieke poort fungeren met deze lage kostengebieden in haar achtertuin. Buitenlandse handelsmissies kunnen er verder voor zorgen dat Limburg enige naamsbekendheid krijgt in het buitenland. Bedrijfsleiders, werkgeversorganisaties, overheden, maar ook een kleine vakbondsdelegatie zouden deel uit kunnen maken van deze missies. Op die manier kunnen buitenlandse ondernemingen reeds 'a-priori' kennismaken met alle verschillende Limburgse actoren.

In België zelf dient er, in een business-context, gestreefd te worden naar een sterke **merknaam**, die onderscheidend is van de overige provincies. De huidige en alombekende Limburgse gouverneur Steve Stevaert kan hierin een erg belangrijke rol spelen. Als uithangbord van de provincie heeft hij met de merknaam '**Limburg Sterk Merk**' alvast een stap in de goede richting gezet.

De doorlichting van industrieel Limburg in deze eindverhandeling leidde o.a. tot een *SWOT-analyse*. Deze SWOT-analyse kan een erg handig hulpmiddel zijn bij het uitstippelen van het Limburgse economisch beleid.

De provincie moet immers trachten haar *interne sterkten* zo goed mogelijk te benutten.

De centrale ligging, de bereikbaarheid en ontsluiting dient optimaal benut te worden en hoog in het vaandel gedragen te worden, zoals aangeduid in de doelen 1 en 2 van het LP '06-'09. Toch zijn er enkele infrastructurele knelpunten, zoals o.a. de IJzeren Rijn, het Klaverblad en de Noord-Zuid, die ook de nodige aandacht verdienen.

De huidige sterkte wat betreft de relatieve beschikbaarheid van industrieterreinen dient nauwlettend in het oog gehouden te worden. Zoals eerder gesteld zal er immers stilaan een

opkomend tekort aan bedrijventerreinen in de provincie zijn. **Het voorzien van voldoende industrieterreinen** is dan ook opgenomen in doel 2 van het huidige LP '06-'09. De POM gaat hier nog een stukje verder in door **onderhandelingsteams voor onderbenutte bedrijventerreinen** op te richten. Deze onderhandelingsteams zouden gekoppeld kunnen worden aan de aanbeveling omtrent **het forum voor ambtenaren en industriëlen** (cfr. infra). Door voldoende industrieterreinen vrij te maken zal de prijs van industrieterreinen, ondanks een grote vraag, slechts lichtjes hoeven te stijgen in de toekomst. Zo kan de sterkte van een competitieve Limburgse bedrijfsterreinprijs behouden blijven.

Ten slotte dient het **profiel van de Limburgse werknemer**, zoals o.a. talenkennis, **gepromoot en verder gestimuleerd te worden**. Dankzij haar multiculturele ingesteldheid heeft Limburg dan ook een streepje voor op de omliggende provincies bij de buitenlandse regiopromotie.

Tevens dient ze haar interne negatieve punten zoveel mogelijk om te buigen tot positieve punten. De **zwakheden** van de provincie moeten door het huidige beleid dan ook prioritair behandeld worden. De hoge bruto loonkost en bedrijfslasten zijn zwakheden die prioritair, op nationaal niveau, aangepakt dienen te worden. Dit zou kunnen gebeuren door een lastenverlaging en verlaging van de vennootschapsbelasting. Maatregelen om de **hersenvlucht uit de provincie tegen te gaan** en onvoldoende **op het bedrijfsleven geënte technische scholen** te hervormen worden al vermeld in het huidige LP '06-'09 (doel 5 en 6). Deze maatregelen dienen een grote prioriteit te hebben. Het zijn immers de jongeren van vandaag die het Limburg van de toekomst maken.

De volgende twee zwakheden die de provincie moet trachten om te buigen zijn de onderontwikkelde dienstensector en de afwezigheid van echte centrumsteden. Deze zwakte dient aangepakt te worden via een stimulans om de Limburgse economie te tertiariseren. Limburg heeft immers zowel de brains (UH en tal van Limburgse hogescholen), een voldoende vraag naar adviserende diensten vanuit de Limburgse industrie als een unieke locatie (Hasselt). **Hasselt, op een boogscheut van het Limburgse industriële hart Genk, zou zich verder kunnen ontwikkelen als het Limburgse dienstencentrum bij uitstek**. Via binnen- en buitenlandse promotie zou de bipool Hasselt-Genk gepromoot dienen te worden. Toch is er nog een lange weg af te leggen om het zelfs in Japan bekende 'Antwerp' te kunnen evenaren.

Een volgende zwakte waaraan gewerkt moet worden in Limburg (en de rest van Vlaanderen) is de besluiteloosheid van de politici, overheidsbureaucratie en een overmaat aan vaak te strenge regelgeving. Suggesties voor verbeteringen zijn een duidelijkere stellingname vanwege politici, administratieve vereenvoudiging (ondernemersloket). Het **forum voor ambtenaren en industriëlen** kan hier als overlegorgaan ook een erg nuttige rol in spelen.

De graad van ondernemerschap in Limburg bevindt zich, volgens Coface (2007) op een lager niveau dan in de rest van Vlaanderen. Toch is ze aan een sterke opmars bezig. Het is dan ook aanbevolen dat **ondernemerschap verder gepromoot en aangemoedigd** wordt in Limburgse secundaire scholen en universiteiten⁵⁹.

De provincie dient ook haar externe *opportunities aan te wenden*. Het merendeel van de opportunititeiten uit de samenvattende SWOT-tabel is reeds als suggestie in deze sectie aangewend.

Toch zijn er nog enkele opportunititeiten die zeker en vast aangewend dienen te worden. Zo is de **€ 672 miljoen uit het Limburgplan 2006-2009 een unieke opportunititeit die zou kunnen dienen om de Limburgse achterstand definitief weg te werken**. Zoals eveneens opgenomen in doel 4 van het LP '06-'09 is het verder ontwikkelen van **Limburg als logistieke speerpuntsector** een uitdaging voor de provincie. De belangrijkste afzetmarkten, waar 2/3^{de} van het Europees bruto binnenlandse product gegenereerd wordt, kunnen vanuit de provincie in slechts één dag bevoorrad worden (Voka, 2008).

Ten slotte dient de provincie zich, **midden in de ELA driehoek, verder uit te bouwen als innovatieve kennisregio** (Life Sciences, Cleantech) met tal van spin-offs (EDM). De provincie kan hiermee een competitief voordeel bereiken in het aantrekken van nieuwe industrieën. Het Limburgplan 2006-2009 (doel 3) meent dit te kunnen doen door de onderzoekswereld (UH) en de bedrijven intenser te laten samenwerken, maar ook door een verdere uitbreiding van de tUL. Zoals Stevaert (2005) het in zijn rede aanhaalde ontstaat creativiteit en innovatie vaak ten gevolge van een kruisbestuiving van ideeën en mensen. Limburg kan hiermee dan ook een voorsprong nemen doordat ze beschikt over een smeltkroes van culturen en nationaliteiten.

Verder dient Limburg zich zo goed mogelijk te wapenen tegen opkomende en reeds aanwezige *externe bedreigingen*. Een eerste bedreiging waartegen ze zich op een pro-actieve manier dient te wapenen is het gebrek aan sociale vrede. Een aanbeveling is om in de toekomst ernaar **te streven om de neuzen van alle actoren zoveel mogelijk in dezelfde richting te laten wijzen in het sociaal overleg**. Het is vooral belangrijk om de communicatie met de diverse media eenduidiger te voeren. Op die manier zullen de gemoederen ook niet zo hoog oplaaien en zullen toekomstige stakingen, als ultieme pressiemiddel van de vakbondsorganisaties, vermeden kunnen worden. Een verdere aanbeveling betreft **de 'a-priori' participatie van de vakbondsorganisaties in het locatiebeslissingsproces**. Op die manier voelen de werknemers zich van in het begin betrokken

⁵⁹ In de secundaire scholen gebeurt dit door het Vlajo met de 'mini-onderneming'. De Universiteit Hasselt doet dit via de N.V. Ondernemerstalent.

met de onderneming en dit zal de lange termijn relaties tussen werkgever en werknemer ten goede komen.

Een volgende belangrijke bedreiging waartegen de provincie zich zo goed mogelijk tegen dient te wapenen is de concurrentie uit de lage kostengebieden. Het is enkel dankzij de optimale benutting als centraal gelegen waardetoevoegende logistieke poort in een kennisregio, een hoge productiviteit, goede talenkennis en know-how, dat de provincie **competitief** kan **blijven ten opzichte van deze lage kostengebieden**. Limburg dient er dan ook alles aan te doen opdat deze laatstgenoemde factoren aanwezig zijn.

Ook dient verder gewerkt te worden aan een grensoverschrijdende samenwerking met Limburg (NL). Het Euregionaal Samenwerkingscharter tussen beide Limburgen zal maximaal benut dienen te worden. Limburg dient als grensprovincie via de goede contacten en economische grensvervaging met Nederlands Limburg te streven naar een samenwerking met o.a. de regio Aachen en het Ruhr-gebied. Vandaag de dag heeft Belgisch Limburg immers minder goede economische contacten met o.a. de regio Aachen dan Nederlands Limburg.

Een laatste aanbeveling handelt over *de Limburgse KMO-cultuur*. Limburg kent de zwakte dat ze sterk afhankelijk is van enkele grote multinationale ondernemingen. Toch berust de Limburgse economie voor een groot deel ook op deze KMO-cultuur. Het is enkel dankzij de vele verschillende KMO's dat Limburg een erg gediversifieerde industrie kent. Het is in de toekomst dan ook aanbevolen om het accountmanagement-KMO binnen het Vlaams Agentschap Ondernemen-Limburg te gaan intensiveren⁶⁰. Toch kan de provincie hier nog een stapje verder in gaan door **een forum voor ambtenaren en industriëlen op te richten**. Dit Limburgs forum zou op tweemaandelijks basis samen kunnen komen en vormt een medium bij uitstek voor beide partijen om elkaars noden beter te leren kennen en samen verder te kunnen sleutelen aan een economisch welvarend Limburg.

Ten slotte is het belangrijk dat de verschillende actoren (werkgevers- en werknemersorganisaties, overheid) **op de diverse niveaus** (Europees, federaal, Vlaams, provinciaal en gemeentelijk) **dezelfde visie hebben omtrent de economische toekomst van Limburg**. Deze verschillende actoren dienen dan ook allen te beseffen dat de geformuleerde aanbevelingen een gedeelde opdracht en verantwoordelijkheid inhouden. Belangrijk bij de implementatie van deze aanbevelingen is de periodische voortgangscontrole aan de hand van vooropgestelde indicatoren. Op die manier kan er, indien nodig, tijdig bijgestuurd worden.

⁶⁰ Cfr. Art.3 §2 Limburgplan 2006-2009.

6.2.2 Aanbevelingen voor verder onderzoek

Deze eindverhandeling met als titel "*Een kwalitatieve analyse van de vestigingsfactoren voor industriële ondernemingen in de provincie Limburg*" mag hopelijk een bijdrage leveren aan iedereen die haar raadpleegt, maar in het bijzonder aan de Limburgse beleidsmakers. Deze eindverhandeling is alvast een aanzet en heeft verschillende elementen aangereikt waarop verder onderzoek zich zou kunnen baseren.

Wat betreft eventueel **verder onderzoek** kunnen een **viertal suggesties** onderscheiden worden.

Een eerste aanbeveling betreft **de benchmarking van de provincie Limburg met de omliggende regio's** (Limburg (NL), Noord-Brabant (NL), Luik, Vlaams-Brabant, Antwerpen, Aachen(D)). In dit onderzoek is de SWOT-analyse van Limburg niet vergeleken met de omliggende regio's. Een grootschalig relatief onderzoek voor de gehele regio is dan ook gepast. Het is op deze manier dat Limburg aan benchmarking kan doen en haar kerntroeven beter kan definiëren en uitspelen om zo industriële ondernemingen aan te trekken.

Een tweede aanbeveling betreft de **kwantitatieve benadering van de vestigingsfactoren**. Via dit beschrijvend onderzoek zijn immers een aantal problemen en facetten aan het oppervlak gekomen. Het vormt dan ook een uitstekende basis voor een verder onderzoek met enquêtes bij een representatieve steekproef van industriële ondernemingen binnen en buiten Limburg. Een verdere opdeling naar aard van industriële activiteit en grootte van onderneming zou tevens tot interessante kwantitatieve data kunnen leiden. Belangrijk is wel dat er hierbij gerekend kan worden op een vruchtbare samenwerking met werkgeversorganisaties, zowel binnen als buiten Limburg (ondermeer Unizo, VKW, Voka en MKB Limburg (NL)). Het is immers dankzij hun 'goodwill' dat de coördinaten van de juiste personen binnen iedere onderneming verkregen kunnen worden. Op deze manier wordt tevens een hoge responsgraad bereikt.

Ten derde zou verder **onderzoek** gedaan kunnen worden **naar het imago van de provincie Limburg** volgens bedrijfsleiders uit zowel binnen- als buitenland. Dit onderzoek moet dan opgevolgd worden via een concreet plan. Het is immers belangrijk dat de provincie een 'unique selling proposition' kent als attractieve industriële regio. Via dit onderzoek kan men te weten komen welk het huidige imago van Limburg als industriële regio is. In samenwerking met alle publieke en private actoren kan er dan gezien worden welke aanpassingen en verdere regiopromotie nodig is om Limburg éénduidig te promoten in binnen- en buitenland.

Een vierde aanbeveling heeft betrekking op **de harde en zachte factoren**. Volgens dit onderzoek primeren de harde factoren vandaag de dag boven de zachte factoren. Een **bevraging van de geïnterviewden omtrent de mate van belangrijkheid die gehecht werd aan deze factoren**

in het verleden lijkt een gepaste topic voor verder onderzoek. Op die manier zou historische data de evolutie in het verschil tussen de beide variabelen na kunnen gaan.

Lijst van geraadpleegde werken

- Agentschap Infrastructuur (Wegen en Verkeer) (2008) 'Heraanleg Klaverblad Lummen' (online)
(laatst geraadpleegd op 23 februari 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<<http://www.klaverbladlummen.be/index.php>>
- Alofs (i.o.v. de voormalige GOM) (2005) 'Brain drain uit Limburg' (online)
(laatst geraadpleegd op 16 april 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<[http://www.pomlimburg.be/files/CMS/brain_drain_ER_Ed6_2005\(1\).pdf](http://www.pomlimburg.be/files/CMS/brain_drain_ER_Ed6_2005(1).pdf)>
- Anderson D.R. et al. (2000), *Statistiek voor economie en bedrijfskunde*, Academic Service, Schoonhoven.
- Associatie van Belgische Experten (2008) 'De ABEX Index' (online)
(laatst geraadpleegd op 29 februari 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<http://www.abex.be/modules/icontent/index.php?page=20&sel_lang=nederlands>
- Avondstondt J. en Avondstondt W. (2003) *Handboek schatten van onroerende goederen*, Uitgeverij Academia Press, Gent.
- Badri A. Masood (2007) 'Dimensions of Industrial Location Factors: Review and Exploration', *Journal of Business and Public Affairs*, 1:2, 1-26.
- Behaeghe I. (2006) *Fiscaliteit en vennootschapsbelasting*, Universitaire Pers, Diepenbeek.
- Belgische Federale Overheid (2008) 'Invest in Belgium' (online)
(laatst geraadpleegd op 11 maart 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<<http://www.invest.belgium.be>>
- Benjamin D.J. et al. (2003) 'The environment and performance of industrial real estate', *Journal of real estate literature*, 11:3, 279-322.
- Bhatnagar R. en Sohal A.S. (2003) 'Supply chain competitiveness: measuring the impact of location factors, uncertainty and manufacturing practices', *Faculty of Business and Economics, Monash University Australia*, 31p.
- Broeckmans, J. (2003) *Methoden van onderzoek en rapportering 1*, Diepenbeek, Universiteit Hasselt.
- Broeckmans J. (2004) *Methoden van onderzoek en rapportering 2*, Diepenbeek, Universiteit Hasselt.
- Broeckmans J. (2004) *Methoden van onderzoek en rapportering 2: Leidraad en werkboek*, Diepenbeek, Universiteit Hasselt.
- Buck Consultants International (2006) 'Logistieke Poort Limburg Fase 1: De Logistieke kaart Limburg' *Buck Consultants International in opdracht van POM, Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, N.V. De Scheepvaart, LRM*, november 2006, 1-110.

- Buck Consultants (2007) 'A new rail freight terminal in Lanaken on the border between Belgium and the Netherlands' *Buck Consultants International in opdracht van Autonoom Gemeentebedrijf Lanaken*, 2007, 20p.
- Buijs B. (2000) 'Onderzoek naar problemen die bedrijven ondervinden wanneer zij zich willen vestigen of uitbreiden in een gemeente', *Eindwerk Faculteit Toegepaste Economische Wetenschappen*, Universiteit Hasselt, pp. 1-15, 43-52.
- Cabus, P. en Vanhaverbeke W. (2004), *Ruimtelijk-economische dynamiek in Vlaanderen: Strategisch Plan Ruimtelijke Economie*, Heverlee, LannooCampus.
- CEMT (1992) 'Resolution No. 92/2 On New Classification Of Inland Waterways' (online) (laatst geraadpleegd op 1 maart 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<<http://www.internationaltransportforum.org>>
- Centraal Bureau voor de Statistiek (NL) (2008) (online) (laatst geraadpleegd op 10 februari 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<<http://www.cbs.nl/nl-NL/default.htm>>
- Claesen D. (2002) 'Het belang van de toeleveringsparken bij Ford Genk in de Limburgse economische reconversie', *Eindwerk Faculteit Toegepaste Economische Wetenschappen*, Universiteit Hasselt, 74p.
- Claey's T. (2004) 'België boven: Europa's beste uitvalsbasis voor logistiek', *Business Logistics*, april, 15-18.
- Claey's T. et al. (2004) 'Vastgoed in beweging: specialisten aan het woord', *Business Logistics*, april, 19-29.
- Coface Belgium & Unizo (2007) 'De StartersAtlas' (online) (laatst geraadpleegd op 17 april 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<http://www.unizo.be/starters/images/res63282_6.pdf>
- Cruyskamp C. (1976) *Van Dale: Groot Woordenboek der Nederlandse Taal*, Uitgeverij Martinus Nijhoff, 's Gravenhage.
- Cushman & Wakefield (2004) 'Belgium: Europe's logistics and distribution hub', *Cushman & Wakefield Healey & Baker*, 2004, 1-22.
- Cushman & Wakefield (2005) 'Business space across the world', *Cushman & Wakefield Healey & Baker*, 2005, 1-23.
- Cushman & Wakefield (2006) 'European Distribution Report 2006', *Cushman & Wakefield Healey & Baker*, 2006, 1-6.
- DeCesare J. (2007) 'Changing dynamics of industrial real estate', *The journal of Commerce*, januari, 88-92.
- De Groote P. (2003) *Demografie & Samenleving*, Universitaire pers, Leuven.
- De Groote P. (2003-2004) *Economische geografie*, Universitaire pers, Diepenbeek.

- De Lijn (2004) 'Spartacusplan Limburg' (online)
(laatst geraadpleegd op 1 maart 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<<http://www.mobielvlaanderen.be/pdf/mobiliteitsbeleid/spartacusplan.pdf>>
- De Pue E et al. (2007), *Milieuzakboekje 2006*, 20^e herwerkte editie 2006-2007, Antwerpen, 1999, Kluwer rechtswetenschappen België.
- De Scheepvaart N.V. (2007) 'Jaarverslag 2006 N.V. De Scheepvaart' N.V. *De Scheepvaart*, 2007, 1-38.
- De Vlaamse Infolijn (2007) 'De Noord-Zuid verbindt mensen' (online)
(laatst geraadpleegd op 15 november 2007)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<<http://www.denoordzuid.be>>
- De Schepper (2007) 'De toekomst van het hoger onderwijs in Limburg' (online)
(laatst geraadpleegd op 16 april 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<<http://www.uhasselt.be/actueel/toespraken/AOZRedeRe.pdf>>
- De Vos B. (2003) 'Stilzitten is achteruitgaan', *Business Logistics*, december, 58-61.
- De Wael P. en Janssens P. (2005) *50 jaar Belgische vastgoedmarkt: 1953-2003*, Roularta Books, Roeselare.
- ELAT (2008) 'About Eindhoven Leuven Aachen Triangle' (online)
(laatst geraadpleegd op 3 april 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<<http://www.elat.org>>
- EIS (2007) 'Euregio Maas-Rijn in cijfers', *Projectgroep Euregionale Informatie Service*, februari 2007, 1-42; 67-109; 127-163.
- ERSV (2008) 'Subsidies voor Limburg' (online)
(laatst geraadpleegd op 29 februari 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<http://www.ersvlimburg.be/upload/40157148/downloads/2008_januari_subsidiemogelijkheden.pdf>
- European Spatial Planning Observation Network (2006) 'Espon Publications' (online)
(laatst geraadpleegd op 29 februari 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<http://www.espon.eu/mmp/online/website/content/publications/98/index_EN.html>
- European Commission (2000) 'The Lisbon strategy' (online)
(laatst geraadpleegd op 7 maart 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<http://ec.europa.eu/growthandjobs/index_en.htm>
- Federale Overheidsdienst Economie, KMO, Middenstand en Energie Statistieken (2008) 'De bevolking in België' (online)
(laatst geraadpleegd op 26 februari 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<<http://ecodata.mineco.fgov.be/mdn/bevolking.jsp>>

- Flanders Investment & Trade (2006) 'Logistics in Flanders', *Flanders Investment & Trade*, 2006, 6-18.
- Flanders Investment & Trade (2006) 'A knowledge based economy in a top location: about Flanders', *Flanders Investment & Trade*, 2006, 42p.
- Flanders Investment & Trade (2008) 'Invest in Flanders' (online)
(laatst geraadpleegd op 29 februari 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<<http://www.investinlanders.com/en/home>>
- FOREM (2008) 'Photo locale de la demande de l'emploi' (online)
(laatst geraadpleegd op 26 februari 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<<http://www.leforem.be/endirect/chiffres/chiffres-et-analyses.html>>
- Goumanouz M. (2003) 'De rol van bedrijvententra Limburg N.V. als instrument voor starters en groeiondernemingen', *Eindwerk Faculteit Toegepaste Economische Wetenschappen*, Universiteit Hasselt, 121p.
- Graydon (2008) 'Evolutie faillissementen per provincie' (online)
(laatst geraadpleegd op 26 februari 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<<http://gateway.graydon.be/download/studies/212.doc>>
- Heeren J. En Milis K. (2004) *Staten-Generaal van de Limburgse economie en werkgelegenheid*, Uitgeverij Lannoo N.V., Tielt.
- Heller P. (2008) 'Regiodossier Limburg: Het provincierapport door Peter Heller, voormalig topman van Ford Genk', *Vacature*, Groot-Bijgaarden, 1 maart, p. 29-31.
- Het Belang van Limburg (2007) 'Knipperlichten voor een superbereikbaar Limburg', Hasselt, 25 september, p. 19.
- Het Belang van Limburg (2007) 'Goederentreinen Genk rijden om via Hasselt', Hasselt, 4 oktober, p. 48.
- Het Belang van Limburg (2007) 'Nieuwe brug over Albertkanaal geplaatst', Hasselt, 8 oktober, p. 15.
- Het Belang van Limburg (2007) 'Langste haven ter wereld', Hasselt, 20 oktober, p. 28.
- Het Belang van Limburg (2007) 'LRM-Lisom is eindig', Hasselt, 25 oktober, p. 4.
- Het Belang van Limburg (2007) 'Bijlage: Limburg in 2010: de bouwsector', Hasselt, 2 november 2007.
- Het Belang van Limburg (2007) 'LRM is een deel van onze Limburgse geschiedenis', Hasselt, 3 november, p. 18.
- Het Belang van Limburg (2007) 'Bijlage: Limburg in 2010: de metaalsector', Hasselt, 9 november 2007.
- Het Belang van Limburg (2007) 'Bijlage: Limburg in 2010: de autosector', Hasselt, 16 november 2007.
- Het Belang van Limburg (2007) 'Bijlage: Limburg in 2010: transport & logistiek', Hasselt, 23 november 2007.

- Het Belang van Limburg (2007) 'Bijlage: Limburg in 2010: chemie, kunststof & farma', Hasselt, 30 november 2007.
- Instituut voor Innovatie door Wetenschap en Technologie (2008) 'IWT in een notendop' (online)
(laatst geraadpleegd op 6 maart 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<<http://www.iwt.be/iwt/nieuws/index.html>>
- Jaeken S. (2007) 'Internationalisatie- Redenen voor multinationals om zich in Limburg te vestigen', *Eindwerk Faculteit Toegepaste Economische Wetenschappen*, Universiteit Hasselt, 128p.
- Jensen K. en Pompelli G. (2002) 'Manufacturing Site Location Preferences of Small Agribusiness Firms', *Journal of small business management*, 40:3, 204-218.
- Johansson L. Yap en Rene M. Circ (2003) *Guide to classifying industrial property, second edition*, Urban Land Institute, Washington D.C.
- Jones Lang LaSalle (2007) 'Belgium Warehousing Report Spring 2007', *Jones Lang LaSalle Report*, 2007, 20p.
- Jonker, J. en Pennink B. (2000), *De kern van methodologie. Een inleiding*, Van Gorcum, Assen.
- Justman M. (2001) 'The effect of local demand on industry location', *Case Western Reserve University: Center for Regional Economic Issues*, 742-750.
- Karakaya F. en Canel C. (1998) 'Underlying dimensions of business location decisions', *Industrial Management & Data Systems*, 98:7, 321-329.
- King Sturge (2007) 'Belgium Report 2007: Industrial property market', *King Sturge Report*, 2007, 12p.
- King Sturge (2007) 'European Industrial Property Markets', *King Sturge Report*, 2007, 1-19.
- Kotler P. et al. (2003) *Principes van de marketing: derde editie*, Pearson Education Benelux, Amsterdam.
- Lefebvre E.R.J. (1997) *Tekst en organisatie: Ideeën en beschouwingen voor het management van academisch denken en schrijven*, Acco, Leuven.
- Lever W.F. (1973) 'Cyclical changes in factors affecting industrial location', *Journal of Land Economics*, 49:2, 218-221.
- Limère A. (2004) *Financiële analyse: Een statistische analyse van de Belgische jaarrekening*, Uitgeverij De Boeck, Antwerpen.
- LRM (2006) 'Jaarrapport LRM 2006' *LRM: De investeringsmaatschappij voor Limburg*, Hasselt, 1-13.
- Maris A. (1992) 'Hasselt, als spil in de regionaal economische ontwikkeling van Limburg?', *Eindwerk Faculteit der Economische en Toegepaste Wetenschappen: Departement Toegepaste Economische Wetenschappen*, KU Leuven, 40-41.

- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (2005) 'Statistisch profiel van de provincie Limburg', *Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap Departement Algemene Planning en Statistiek*, 2005.
- Moors D. (1999) 'Economisch-geografische studie van vestigingsfactoren bij industriële ondernemingen in Limburg', *Eindwerk Faculteit Toegepaste Economische Wetenschappen*, Universiteit Hasselt, 108p.
- Morgan J.N. en Mueller E. (1961) 'Location decisions of manufacturers', *American economic association: Studies in Business Behavior*, 204-217.
- Nationale Bank van België (2008) 'Regionale rekeningen 1995-2005' (online) (laatst geraadpleegd op 29 februari 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<<http://www.nbb.be/doc/dg/n/dg3/NNR.pdf>>
- NIS en FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie 'Statistieken' (2008) (online) (laatst geraadpleegd op 26 februari 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<http://www.statbel.fgov.be/figures/home_nl.asp>
- Openbare Vlaamse Afvalstoffen Maatschappij (OVAM) (2008) 'Wat zijn brownfields?' (online) (laatst geraadpleegd op 9 april 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<<http://www.ovam.be/jahia/Jahia/pid/738>>
- Petroni A. (2000) 'The Logistics of Industrial Location Decisions: An application of the Analytic Hierarchy Process Methodology', *International Journal of Logistics: Research and Applications*, 3:3, 17p.
- ProRail (2008) 'De IJzeren Rijn' (online) (laatst geraadpleegd op 1 maart 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<<http://www.prorail.nl/ProRail/Publiek/Infraprojecten/Limburg/IJzeren+Rijn/IJzeren+Rijn.htm>>
- Provinciale Ontwikkelings Maatschappij Antwerpen (2008) 'Business Region Antwerp' (online) (laatst geraadpleegd op 14 april 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<<http://www.investinantwerp.be/documents/home.xml>>
- Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Limburg (2007) (online) (laatst geraadpleegd op 22 december 2007)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<<http://www.gomlimburg.be/>>
- Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Limburg (2008) (online) (laatst geraadpleegd op 26 februari 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<<http://www.pomlimburg.be/fb111lyqb561fhr1fhr249.aspx>>

- Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Limburg (2008) 'Project 'Bizz2Bizz Steden': middelgrote steden trekken hoogwaardige zakelijke dienstverlening aan' (online) (laatst geraadpleegd op 2 maart 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<www.bizz2bizz.be>
- Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij en Limburgse Reconversie Maatschappij (2008) 'Investeren in Limburg: 10 goede redenen!' (online) (laatst geraadpleegd op 5 februari 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<<http://www.locateinlimburg.com/fb111wpxb601dt1att178.aspx>>
- Provincie Limburg, 3^e Directie Sectie 3.2.2 Ruimtelijke Ordening- Planning en Beleid (2003) *Ruimtelijk Structuurplan Limburg*, Drukkerij Vaes, Overpelt.
- Provinciebestuur Limburg (2003) 'Doelstelling 2 Limburg', *Provinciebestuur Limburg: Economie en Europese aangelegenheden*, 2003, 18p.
- Provincie Limburg (2005) 'Limburgplan 2006-2009' (online) (laatst geraadpleegd op 25 oktober 2007)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<http://www.limburg.be/webfiles/FILES_DIR04/Regionale_economie/PDF_documenten/Limburgplan.pdf>
- Provincie Limburg (2006) *Cijferkorf demografie Limburg*, Studiecel 2^e directie Welzijn Provincie Limburg, Hasselt, 174-192.
- Provincie Limburg (2008) 'Europese subsidies voor Limburg' (online) (laatst geraadpleegd op 8 maart 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<http://www.limburg.be/webfiles/FILES_DIR04/Europa/EuropaInLimburg/documenten/Folder_Europa_in_Limburg_def.pdf>
- Putzeys D. (2003) 'Taalvormingsbehoeften in Limburgse bedrijven', *Eindwerk Faculteit Toegepaste Economische Wetenschappen*, Universiteit Hasselt, 132p.
- Raedts M. (2003) *Methoden van onderzoek en rapportering 1: Van vraag tot tekst: een praktische leidraad voor het schrijven van een wetenschappelijke samenvatting*, Diepenbeek, Universiteit Hasselt.
- Roediger H.L. et al. (2003) *Psychologie: een inleiding*, Academia Press, Thorn (NL).
- Stativaria (1999) 'De Economic Decision Power in Vlaanderen' (online) (laatst geraadpleegd op 22 februari 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<<http://aps.vlaanderen.be/statistiek/publicaties/pdf/stativaria/stat21/stativaria21.pdf>>
- Stevaert S. (2005) 'Rede van de gouverneur: Limburg een Sterk Merk' (online) (laatst geraadpleegd op 7 maart 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<http://www.limburg.be/webfiles/FILES_IenO/limburgbe/PDF_documenten/rede_gouverneur/rede_2005.pdf>
- Stevaert S. (2006) 'Rede van de gouverneur: Voorsprong nemen' (online) (laatst geraadpleegd op 7 maart 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<http://www.limburg.be/webfiles/FILES_IenO/limburgbe/PDF_documenten/rede_gouverneur/rede_2006.pdf>

- Stevaert S. (2007) 'Rede van de gouverneur: Oost-West, Limburg een sterk merk' (online)
(laatst geraadpleegd op 7 maart 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<http://www.limburg.be/webfiles/FILES_IenO/limburgbe/PDF_documenten/rede_gouverneur/rede_2007.pdf>
- Theuwis P. (2007) 'Taalvormingsbehoeften in Limburgse KMO's en hun invulling', *Eindwerk Faculteit Toegepaste Economische Wetenschappen*, Universiteit Hasselt, 156p.
- UNIZO (2008) 'Analyse evolutie startende ondernemingen in 2007' (online)
(laatst geraadpleegd op 26 februari 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<http://www.unizo.be/starters/images/res63282_6.pdf>
- Vacature (2007) 'De Grote Salarisenquête 2006' (online)
(laatst geraadpleegd op 2 maart 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<<http://www.vacature.com/art26865>>
- Van Breedam et al. (2007), 'Logistieke Poort Limburg: de Extended Gateway® in de praktijk', *Vlaams Instituut voor de Logistiek Rapport*, 34p.
- Vandeput M. (2008) 'Beleidsverklaring Limburg Economie 2008' (online)
(laatst geraadpleegd op 8 maart 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<http://www.limburg.be/webfiles/FILES_IenO/limburgbe/PDF_documenten/zittingen2007/beleidvandeput2008.pdf>
- Van Haegendoren M. (1998), *Reconversie; op zoek naar een tweede adem*, Diepenbeek, SEIN, 198p.
- Vanneste D. (2005-2006) *Economische geografie: vestigingsfactoren*, Uitgeverij Acco, Leuven.
- VDAB (2008) 'Basisstatistieken werkloosheid' (online)
(laatst geraadpleegd op 25 februari 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<<http://arvastat.vdab.be/nwwz/index2.htm>>
- Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO) (2007) 'Statistisch Zakboekje 2007' (online)
(laatst geraadpleegd op 4 april 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<<http://www.vbo-feb.be/index.html?file=3218>>
- VKW (2007), *Speech VKW-voorzitter-Limburg Lode Essers*, Hasselt, 3p.
- VKW (2008) 'VKW-Limburg vraagt Vlaamse regering initiatief omtrent harmonisatie lokale fiscaliteit' (online)
(laatst geraadpleegd op 6 maart 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<<http://www.vkw-limburg.be/index.aspx?page=h9vkd54hf>>
- Vlaams Agentschap Ondernemen (2007) 'U heeft internationale ambities: subsidieleidraad voor het bedrijfsleven', *Informatiebrochure Vlaams Agentschap Ondernemen (VLAO)*, juni 2007, 19p.

- Vlaams Agentschap Ondernemen (2008) 'Spreidingskaart bedrijventerreinen Limburg' (online)
(laatst geraadpleegd op 24 februari 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<http://www.vlao.be/images_sub/pdf/GIS/Bedrijventerreinen_Limburg.pdf>
- Vlaams Agentschap Economie (2007) 'Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling Doelstelling 2, VLAANDEREN 2007-2013: Regionaal Concurrentievermogen en Werkgelegenheid' (online)
(laatst geraadpleegd op 9 maart 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<http://ae.vlaanderen.be/html_europees/efro/bijlages_efro/Efro_brochure_new.pdf>
- Vlaamse Regionale Indicatoren (2006) 'VRIND 2006: Macro economische context', *Vlaamse Regionale Indicatoren*, 2006, 29-36.
- Vlaamse reguleringsinstantie voor de elektriciteits- en gasmarkten (VREG) (2008) 'De vrijmaking van de elektriciteits- en gasmarkt' (online)
(laatst geraadpleegd op 8 april 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<http://www.vreg.be/nl/03_algemeen/02_energiemarkt/01_vrijmaking.asp>
- Vlaams Instituut voor de Logistiek (2006) 'VIL: Jaarverslag 2006', *Vlaams Instituut voor de Logistiek*, 2007, 1-35.
- Vlaams Instituut voor de Logistiek (2006) 'Het spoorvervoer: uitbouwen tot sterke schakel in het logistieke proces' *Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL)*, 72p.
- Vlaanderen, Cel Ruimtelijk Beleid (2004) 'Strategisch Plan voor Ruimtelijke Economie' (online)
(laatst geraadpleegd op 4 maart 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<http://internet.vlaanderen.be/ruimtevooreconomie/spre_publicaties_5.htm>
- Voka Limburg (2006) 'Honderd voor 10' *Voka-Limburg Kamer van Koophandel Limburg*, 2006, 1-7.
- Voka (2008) 'Nieuwsberichten 7 februari 2008: 'Toerisme is economisch belangrijk'' (online)
(laatst geraadpleegd op 13 maart 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<<http://www.voka.be/limburg/nieuws/Pages/Toerismeiseconomischbelangrijk.aspx>>
- Voka (2008) 'Nieuwsberichten 25 februari 2008: 'Verre export uit Limburg groeit!'' (online)
(laatst geraadpleegd op 13 maart 2008)
Dit document is consulteerbaar op het volgende webadres:
<<http://www.voka.be/limburg/nieuws/Pages/Verreexport.aspx>>
- Wendt P.F. (1957) 'Deciding on location for a small business', *Land Economics*, 44:3, 228-240.
- Witlox F. (2007) *Economische geografie*, Nautilus Academic Books, Gent.

Bijlagen

Bijlage 1: Dankbetuiging

Bijlage 2: Cushman & Wakefield Europe's Distribution area

Bijlage 3: Spreiding van bedrijventerreinen in Limburg

Bijlage 4: Limburgse bedrijventerreinen (GIS op 2008-01-01)

Bijlage 5: Gewestplan Limburg

Bijlage 6: Bevolkingspiramide Vlaams Gewest en Limburg op 1 januari 2007

Bijlage 7: Vergelijkende tabel: huurwaarde en landwaarde

Bijlage 8: Positie van Limburg in het kader van de Logistieke Poort Limburg

Bijlage 9: Organisatie van goederenstromen binnen de optiek van Genk als trimodale nodus

Bijlage 10: Belangrijkste bestaande concentraties bedrijventerreinen Limburg

Bijlage 11: Evolutie van de Limburgse werkloosheid 1999-2007

Bijlage 12: Aanvraagbrief interview

Bijlage 13: Overzicht van de 23 bevoorrechte getuigen

Bijlage 14: Vragenlijst

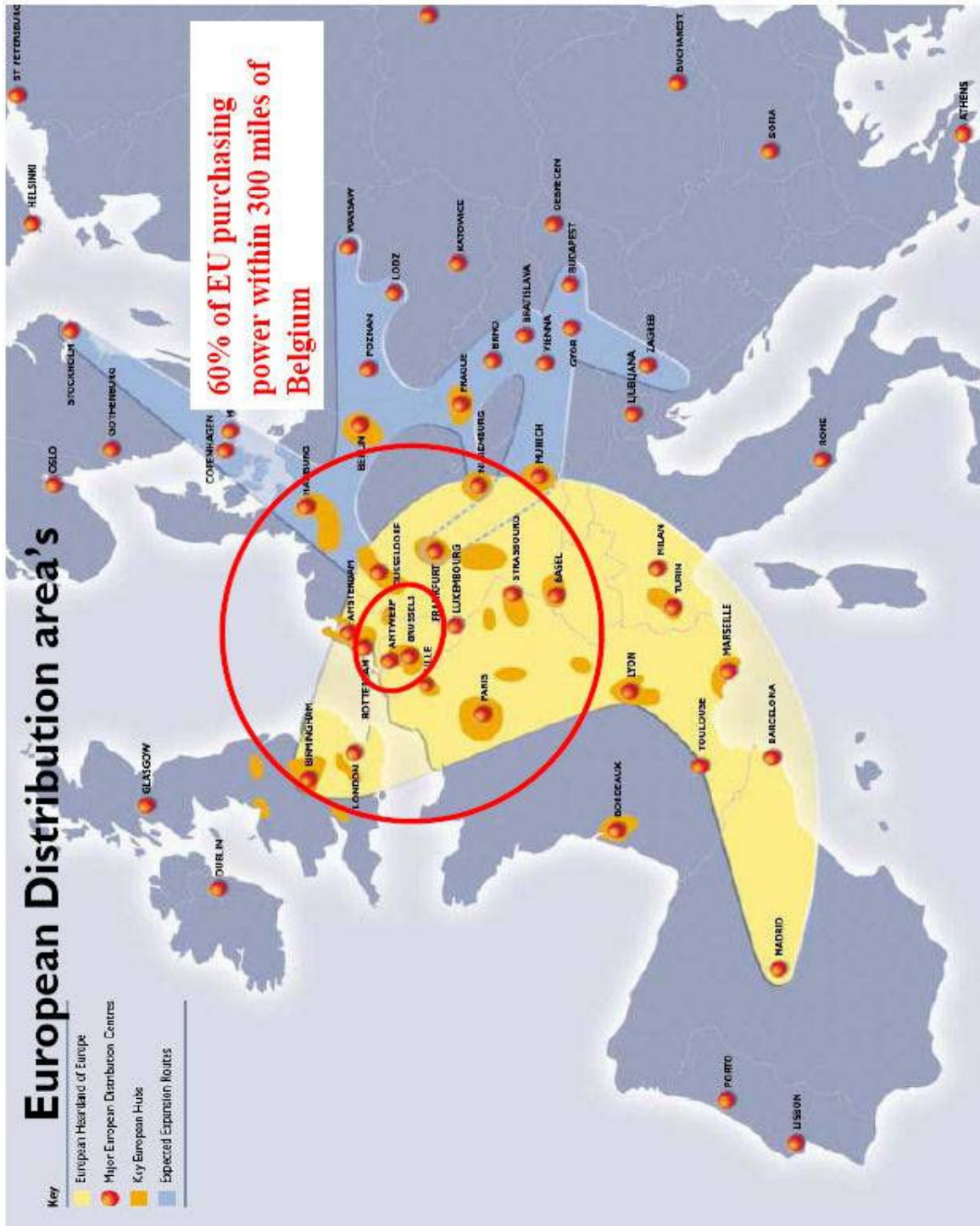
Bijlage 15: Overzicht van de 46 vestigingsfactoren voor industriële ondernemingen

Bijlage 16: Sociale onrust in Limburg, begin 2008

Bijlage 1: Dankbetuiging

Raoul Bakkes (Assistent van de Gedeputeerde Economie Provincie Limburg (NL)), Jos Bogaerts (Financieel Directeur ArcelorMittal Genk), Gosse Boxhoorn (CEO Solland Solar Cells), Tony Castermans (Voorzitter Industriebond metaal ABVV-Limburg), Filip Dehaese (VLAO Limburg), Joeri De Maré (VLAO Limburg), Tony Fissette (Managing Director Enza Fruit Continent), Piet Flipkens (Account Manager Overheid Sita Limburg en Vlaams-Brabant), Kristof Frederix (Management Trainee Ewals Cargo Genk), Nico Haelterman (Coördinator bedrijfsleven en werkgelegenheid Stad Genk), Jef Imans (Expert economie op het kabinet van Minister van Economie, Ondernemen Wetenschap Innovatie en Buitenlandse Handel, Patricia Ceysens), Philippe Janssens (Stadim), Pascal Lamberigts (Country Manager Ewals Cargo Genk), Patrick Lathouwers (Algemeen Directeur Toyota Parts Centre Europe), Karel Lauwers (Director External Affairs en voormalig Plant Manager Nike CSC Laakdal), Johann Leten (Gedelegeerd bestuurder Voka - Kamer van Koophandel Limburg), Rik Nelles (VLAO Limburg), Paul Ottenburgs (VLAO Limburg), Jan Panis (Afgevaardigd Bestuurder EBEMA Rijkevorsel), Jos Pijls (Voormalig Algemeen Directeur Sappi Lanaken N.V.), Luc Prenen (Secretaris ACV Metaal Limburg), Filip Rommens (Directeur vastgoed en projectontwikkeling Limburgse Reconvertie Maatschappij), Johan Schildermans (Verantwoordelijke belangenverdediging VKW-Limburg), Dominique Stinckens (CEO Scana Noliko), Bart Vanderhoydonck (Cushman & Wakefield Belgium), Marc Vandeput (Provincie Limburg), Max Vanderlinden (Adviseur belangenbehartiging en Bereikbaarheidsadviseur Unizo Limburg), Elke Vanherle (VLAO Limburg), Marc Waerebeke (Bedrijvencentrum Limburg), Marc Warson (Bestuurder Warsco Units).

Bijlage 2: Cushman & Wakefield Europe's Distribution areas

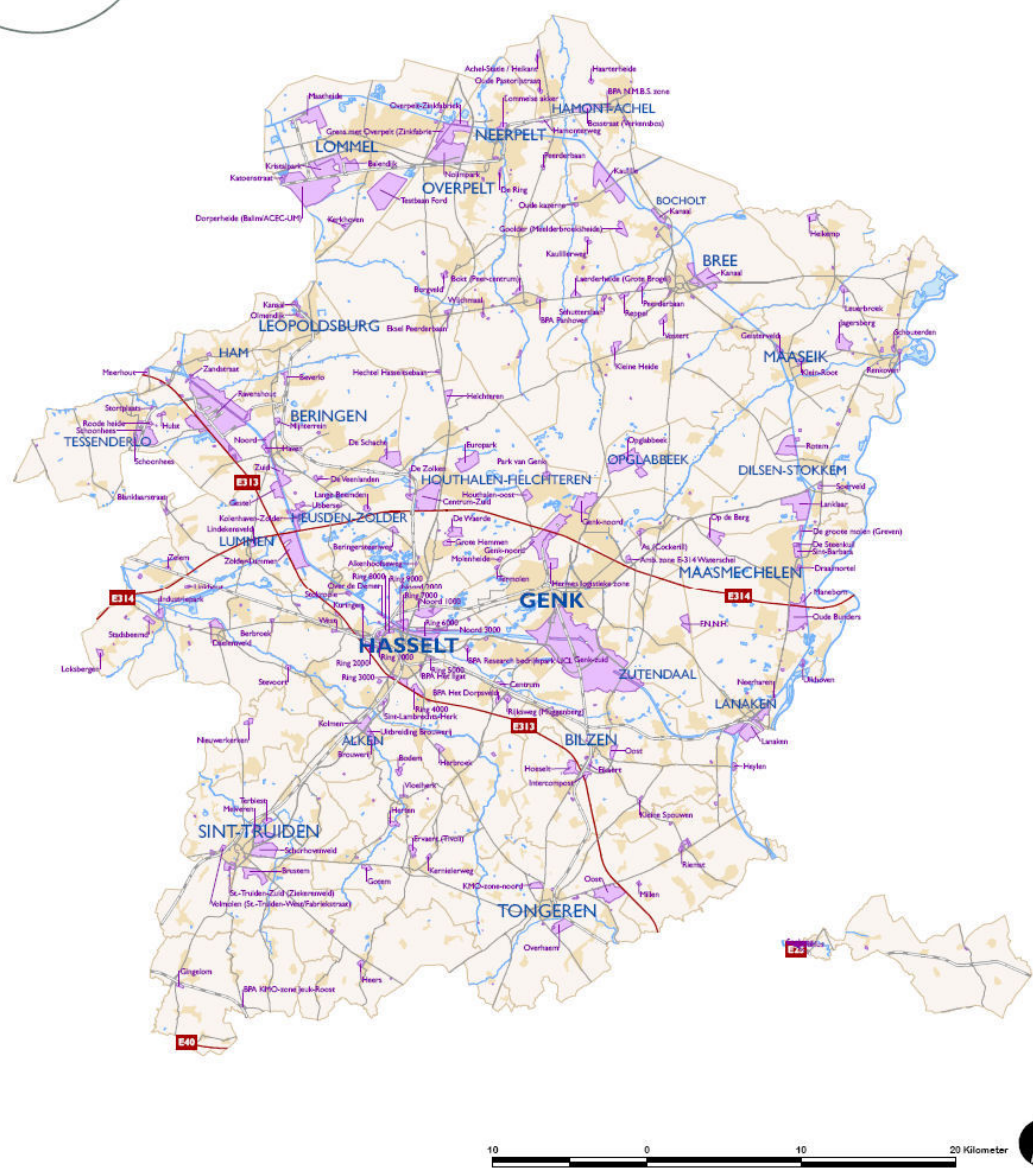


Bijlage 3: Spreiding van bedrijventerreinen in Limburg



Spreidingskaart bedrijventerreinen Limburg

GRAFISCH INFORMATIESYSTEEM BEDRIJVENTERRERREINEN



Legende		
	Bedrijventerreinen	
	Gemeentegrens	
	Bebouwde kom	
	Waterweg	



(Bron: VLAO, 2008)

Bijlage 4: Limburgse bedrijventerreinen in ha (GIS 2008-01-01)

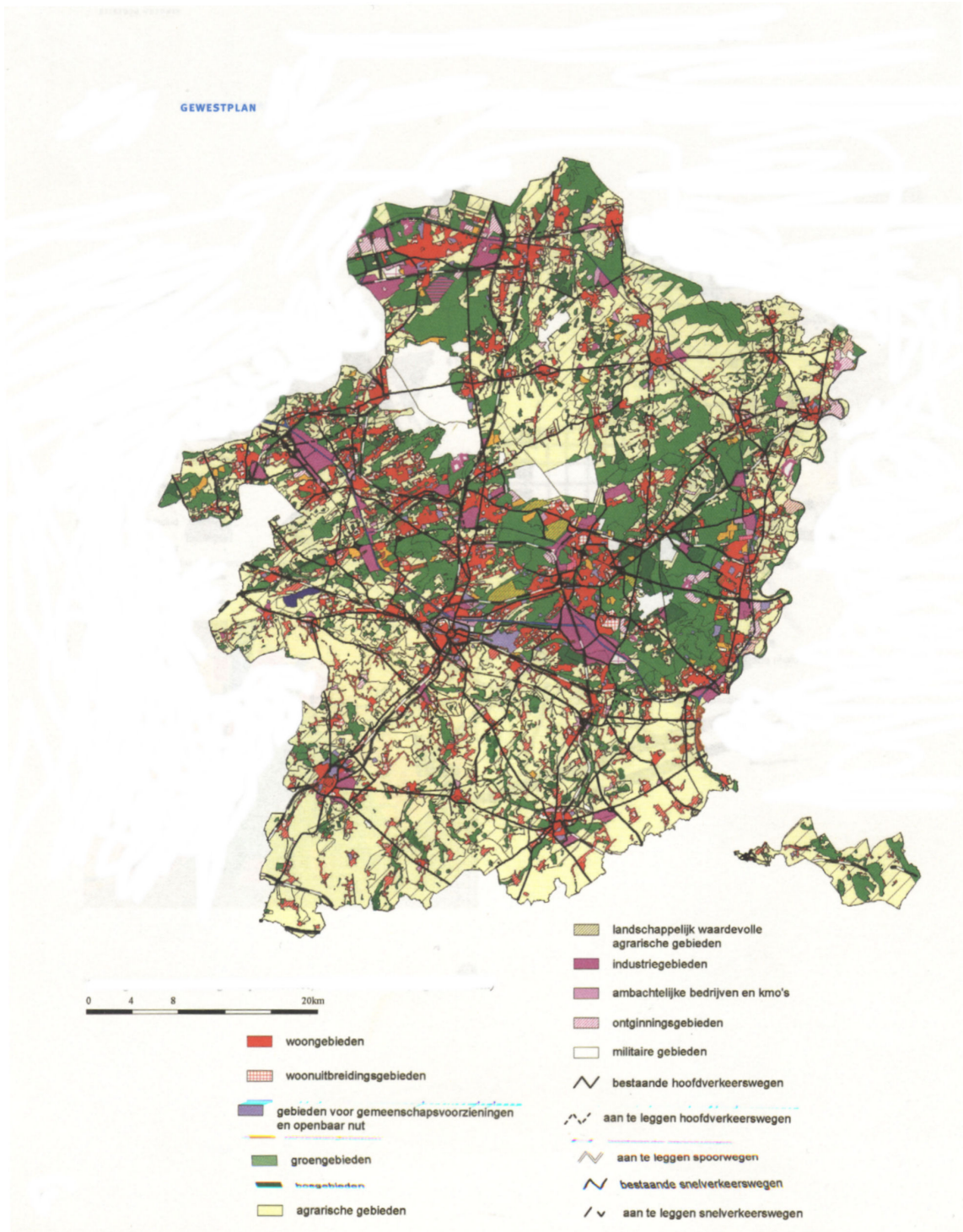
Gemeente	Ingenomen		Niet-ingenomen		Niet-realiseerbaar		Eindtotaal (ha)
	Bezetting	Reserve bedrijven en project-ontwikkelaars	Bouwrijp	Nog uit te rusten	Tijdelijk niet realiseerbaar	Definitief niet realiseerbaar	
Alken	72,17	2,56		11,79	7,63	6,90	101,05
As	8,60			3,87	1,45		13,92
Beringen	416,52	30,88	19,08	21,56	29,86	0,0034	517,91
Bilzen	159,41	45,16	19,52	0,13	86,98	0,064	311,26
Bocholt	252,81	12,99			31,87	1,21	298,89
Borgloon	30,35	1,15	1,11		5,00		37,61
Bree	160,46	10,88			23,57		194,91
Diepenbeek	42,34				0,32		42,67
Dilsen-Stokkem	231,82	36,93	0,29	28,35	42,39	5,31	345,10
Genk	1.214,39	153,67	110,68		153,11	29,64	1.661,48
Gingelom	13,03	0,35			0,13		13,51
Halen	55,49	4,27			6,87	0,01	66,65
Ham	216,98	4,45	1,31	0,29	10,34		233,37
Hamont-Achel	92,71	7,09			4,71		104,51
Hasselt	421,60	13,02		0,06	57,48	7,64	499,80
Hechtel-Eksel	26,92				2,81		29,74
Heers	4,90				8,96		13,86
Herk-de-Stad	44,30	0,74			1,07		46,10
Heusden-Zolder	212,06	12,91	32,47		50,51	0,38	308,33
Hoeselt	35,73				1,58	2,30	39,60
Houthalen-Helchteren	324,58	2,84	14,28	16,83	70,91	2,29	431,73
Kinrooi	42,21	1,31			1,46		44,98

Bijlage 4: Limburgse bedrijventerreinen in ha (GIS 2008-01-01)

Kortesseem	17,50		0,14		6,37		24,01
Lanaken	192,04	26,79	5,80	24,74	5,16	0,26	254,79
Leopolds- burg	20,02				7,99		28,02
Lommel	906,34	59,32	100,50	255,36	14,38	1,62	1.337,51
Lummen	186,09	2,64	9,70		35,51	2,02	235,76
Maaseik	106,60	4,49		1,70	18,03		130,82
Maas- mechelen	243,15	29,41	9,34	0,0092	37,14	1,43	320,48
Meeuwen- Gruitrode	32,84		0,07		0,062		32,97
Neerpelt	16,72				19,55		36,27
Nieuwer- kerken	12,46	0,76			1,49		14,71
Opglabbeek	179,90	27,97	2,50	1,58	7,89		219,84
Overpelt	364,41	14,37	24,45		7,80	5,15	416,19
Peer	55,73		0,49		1,76		57,98
Riemst	5,03	0,08	0,0058		5,09	10,16	20,37
Sint-Truiden	242,85	26,26	46,30		15,88		331,30
Tessenderlo	459,73	1,48	0,033	23,30	30,70		515,25
Tongeren	172,05	37,25	20,81		22,79	6,74	259,65
Voeren	15,90		4,05		3,94		23,89
Wellen	18,60				3,31		21,91
Zonhoven	78,04	1,71	6,44		8,29	0,023	94,50
Zutendaal	115,26	30,46	2,28		91,24		239,23
Totaal	7.520,6	604,2	431,6	389,6	943,2	83,2	9.972,38

(Bron: VLAO-GIS-2008-01-01)

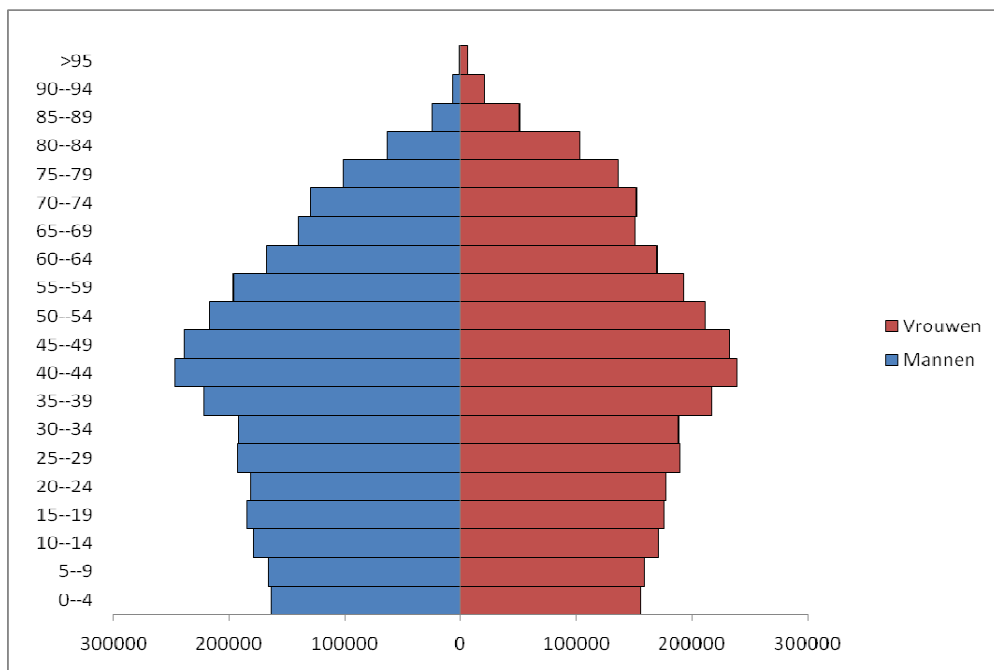
Bijlage 5: Gewestplan Limburg



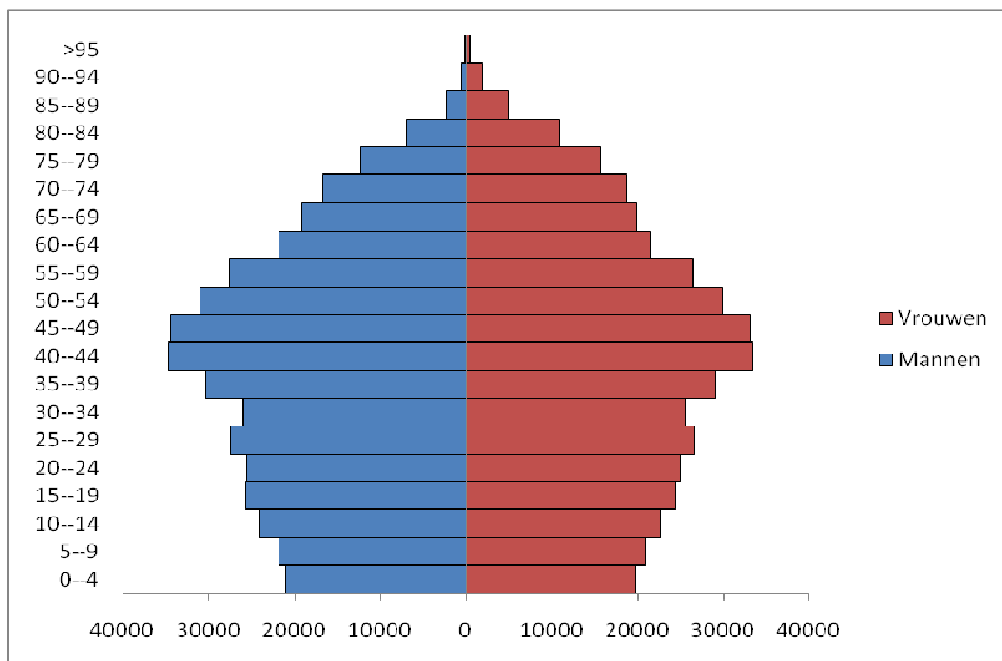
(Bron: Ruimtelijk Structuurplan Limburg-Kaarten, 2003:6)

Bijlage 6: Bevolkingspiramide van het Vlaams Gewest en Limburg (2007-01-01)

Bevolkingspiramide van het Vlaams Gewest op 1 januari 2007.



Bevolkingspiramide van Limburg op 1 januari 2007.



(Bron: Eigen verwerking op basis van gegevens NIS, 2007)

**Bijlage 7: Vergelijkende tabel: huurwaarde landwaarde
Bezettingsgraad bedrijventerreinen Limburg**

<i>Provincie</i>		<i>Huurwaarde</i> <i>(€/ m²)</i>	<i>Landwaarde</i> <i>(€/ m²)</i>
Antwerpen	(Semi)- industrieel vastgoed	32,5-37,5	65-100
	Logistiek vastgoed	38-39	65-100
Vlaams Brabant	(Semi)- industrieel vastgoed	35-50	90-200
	Logistiek vastgoed	38,5-43	90-150
Waals Brabant¹	(Semi)- industrieel vastgoed	30-40	35-170
	Logistiek vastgoed	40-45	35-170
<u>Provincie Limburg</u>	<u>(Semi)- industrieel vastgoed</u>	<u>27,5-38</u>	<u>35-55</u>
	<u>Logistiek vastgoed</u>	<u>35-39</u>	<u>35-55</u>
Provincie Luik	(Semi)- industrieel vastgoed	17,50-38	12-30
	Logistiek vastgoed	35-42	12-30
Provincie Henegouwen	(Semi)- industrieel vastgoed	18-35	10-35
	Logistiek vastgoed	30-40	10-35

¹ Bij de provincie Waals-Brabant werden ook de gemeenten Anderlecht, Vorst, Drogenbos, Halle/ St. Pieters Leeuw gerekend.

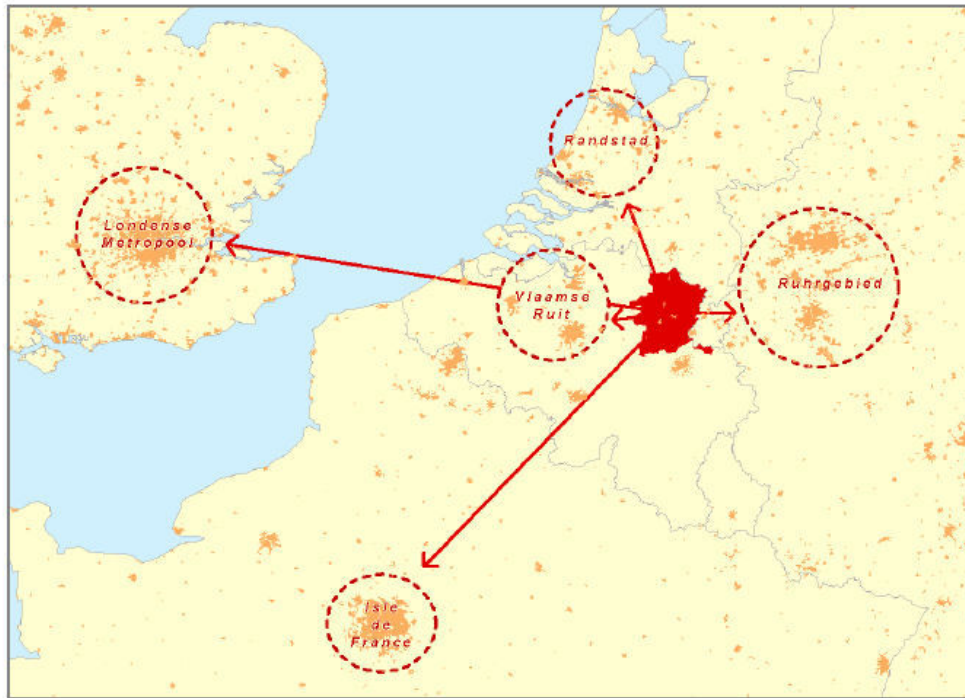
**Bijlage 7: Vergelijkende tabel: huurwaarde landwaarde
Bezettingsgraad bedrijventerreinen Limburg**

Provincie Namen	(Semi)- industrieel vastgoed	25-40	5-20
	Logistiek vastgoed	-	-

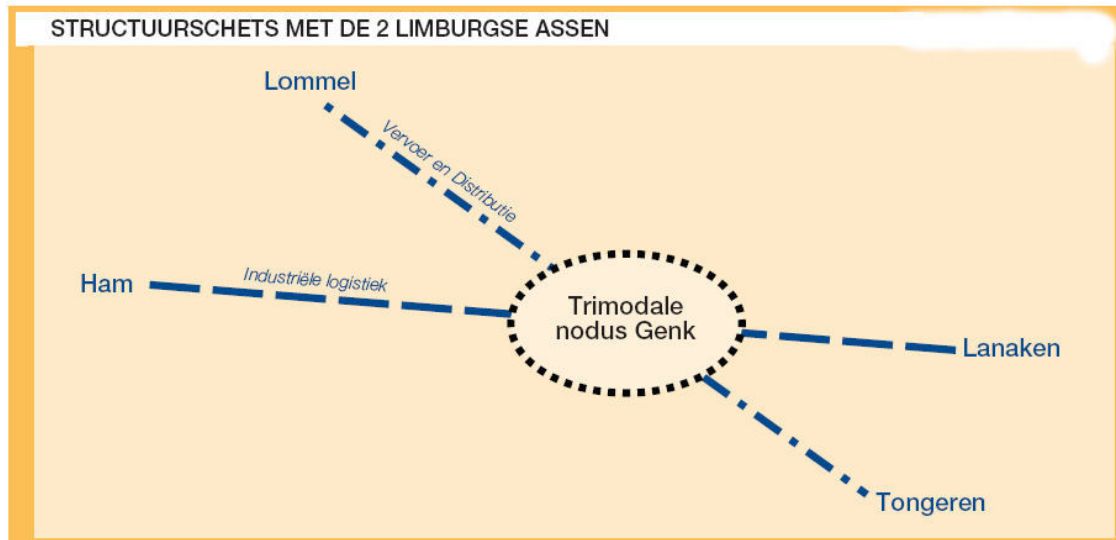
Provincie Limburg	Stand op 01/01/02	Stand op 01/01/03	Stand op 01/01/05	Stand op 01/01/06	Stand op 01/11/07	Stand op 01/01/08
Oppervlakte bedrijven- terreinen volgens Gewestplan (ha)	9.959,43	10.006,49	9.871,86	9.871,86	9.896,12	9.972,38
Ingenomen oppervlakte bezet door bedrijven (ha)	7.699,81	7.760,14	8.120,18	7.859,86	7.883,37	7.520,65
Bezettings- graad² (%)	77,31	77,55	82,26	79,62	79,66	75,41

² Onder 'de bezettingsgraad' verstaat het Vlaams Agentschap Ondernemen 'het deel van de ingenomen oppervlakte dat werkelijk bezet is'. Het niet bezette deel bevat dus de reserves die het bedrijf heeft op zijn eigen terreinen + de nog niet ingenomen oppervlakte (bouwrijp of nog uit te rusten) en de niet realiseerbare oppervlakte.

Bijlage 8: Positie van Limburg in het kader van de Logistieke Poort Limburg



Bijlage 9: Organisatie van goederenstromen binnen de optiek van Genk als trimodale nodus



Bijlage 10: Belangrijkste bestaande concentraties bedrijventerreinen Limburg: Regionale stad, Kleine stad, Bedrijventerreinen in de specifieke economische knooppunten met uitzondering van de 'Buitengebied' gemeenten

	Algemeen (ligging, oppervlakte (ha))	Belangrijkste bedrijven
Regionale stad		
Hasselt-Genk	<ul style="list-style-type: none"> - Ligt in het verstedelijkt gebied van Limburg en ENA - Hasselt: 513 ha bedrijventerreinen met o.a. Research Campus Hasselt (RCH) - Ook is er een grote aanwezigheid van bedrijventerreinen in en rond Genk. De stad Genk heeft 4 industriegebieden: Genk Noord (regionaal bedrijventerrein + logistiek), Genk Zuid (met 990 ha het grootste industrieterrein in Limburg), Genk Hermes (logistiek) en Zwartberg (KMO zone). In totaal omvat het 1.430 ha. - Zonhoven: 93 ha + 6 ha (Molenheide) - Diepenbeek (wetenschapspark): 12 ha + 20 ha uitbreiding - Zutendaal¹: FNNH-terrein 	<ul style="list-style-type: none"> - ArcelorMittal (roestvrij staal) - Essers, Ewals Cargo Care (logistiek) - FN wapenfabriek - Ford Genk (automobiel) - IKEA (Europees distributiecentrum) - Katoen Natie (logistiek, chemie) - Nitto
Kleine stad		
Sint-Truiden	<ul style="list-style-type: none"> - Sint-Truiden beschikt over een 6-tal bedrijventerreinen: Schurhovenveld (187 ha), Fabriekstraat, Ziekerenveld, Terbiest, Meveren en Brustem (nog 68 ha uit te rusten) 	<ul style="list-style-type: none"> - Döhler (voeding) - HMZ (metaalconstructies) - Monroe (schokdempers en ophangsystemen) - VCST (mechanische auto-onderdelen) - Veiling Haspengouw (voeding)
Tongeren	<ul style="list-style-type: none"> - Het grootste terrein: Tongeren- Oost (152 ha) + (40 ha uitbreiding), georiënteerd op de E313 - Zuidelijke Overhaem (77 ha) - KMO-zone Noord (28 ha) 	<ul style="list-style-type: none"> - Lambrechts N.V. (groothandel) - Mann & Hummel Hydromation N.V. (filtreerinstallaties, automatische transport-

¹ Hier wordt enkel het FNNH terrein bedoeld. De overige bedrijventerreinen in Zutendaal worden tot het bedrijventerrein Genk-Zuid gerekend.

Bijlage 10: Belangrijkste bestaande concentraties bedrijventerreinen Limburg: Regionale stad, Kleine stad, Bedrijventerreinen in de specifieke economische knooppunten met uitzondering van de 'Buitengebied' gemeenten

		systemen) - SKF (Europees distributiecentrum)
Bilzen	- Hét belangrijkste bedrijventerrein van onze provincie, Genk-Zuid, strekt zich uit tot op het grondgebied van de gemeente Bilzen. Het wordt, ondanks zijn ligging, niet beschouwd tot de bedrijventerreinen van het kleinstedelijk gebied Bilzen. - Ook kent Bilzen 4 kleinere bedrijventerreinen (in totaal 77 ha): Eikaert, Kleine Spouwen, Bilzen-Oost en Intercompost.	- Bionerga
Bree	- 3 grote bedrijventerreinen (in totaal 196 ha): Bree-Kanaal (172 ha) (+ 70 ha uitbreiding), Peerderbaan en Vostert.	- De Boer N.V. (tenten) - Hellings N.V. en Goyens N.V. (Transportbedrijven) - LAG Trailers N.V. (opleggers) - Scana-Noliko (voeding)
Leopoldsburg	- 2 kleinere bedrijventerreinen: Leopoldsburg-kanaal en Olmendijk.	- Meerdere KMO's
Lommel	- Lommel beschikt momenteel over de grootste aaneengesloten beschikbare en toekomstige oppervlakte voor bedrijfsvestiging in West-Europa. - Industriezone Balim (260 ha), Zone Balendijk (60 ha), Maatheide (161 ha), Testbaan Ford (324 ha), Kristalpark (142 ha) - Balendijk is gelegen langs de N71, dit bedrijventerrein was oorspronkelijk bedoeld voor grotere bedrijven. Het werd later echter voornamelijk aangevuld met plaatselijke KMO's. - Maatheide is erg goed uitgerust (spoor, kanaal, grote omleidingswegen, hoogspanning, aardgas, collectoren). De voedingssector is sterk aanwezig hier.	- Devro-Teepak Belgium N.V. (cellulose verpakkingsmateriaal voor voeding) - EMGO N.V. (glasfabriek) - Farm Frites Belgium N.V. (voeding) - Farmo N.V. (voeding) - Philips P.M.F. Belgium N.V. (kunststof en metaalonderdelen)
Maaseik	-5 bedrijventerreinen: Jagersborg, Klein-Root, Renkoven, Geisterveld, Schouterden met een totale oppervlakte van 131 ha. -Jagersborg (74 ha) is het grootste terrein.	-De Kleyn J. Champignoncultuur N.V. (voeding) -Knippenberg Bouwwerken N.V. (bouwbedrijf)
Maasmechelen	- De totale oppervlakte bedraagt circa 308 ha. Het belangrijkste terrein is Oude Bunders (167 ha). De overige terreinen zijn Sint-Barbara, Steenkuil,	- Crijns Transport BVBA (transport) - Pingo Poultry N.V. (voeding)

Bijlage 10: Belangrijkste bestaande concentraties bedrijventerreinen Limburg: Regionale stad, Kleine stad, Bedrijventerreinen in de specifieke economische knooppunten met uitzondering van de 'Buitengebied' gemeenten

	Draaimortel, Greven, Op de Berg en Maneborn (28 ha).	
Neerpelt-Overpelt	<ul style="list-style-type: none"> - Nolimpark met haar 300 ha is het belangrijkste bedrijventerrein. Het is tevens ontsloten door de N71 en N74. Samen met Umicore (zinkfabriek) vormt het om en bij de 400 ha. - Ook hebben we nog de Lommelse Akker (23 ha) in Neerpelt en De Ring nabij het centrum van Overpelt. 	<ul style="list-style-type: none"> - Dyka Plastics (kunststof buizen en hulpstukken) - Fabriek van Overpelt (non-ferro metalen, matrijzen) - Galva Power Group N.V. (verzinking) - Huron Valley (schrootrecuperatiebedrijf) - Metalim N.V. (staalgroothandel) - Umicore N.V.
Bedrijventerreinen in de specifieke economische knooppunten		
Houthalen-Helchteren	<ul style="list-style-type: none"> - 5 tal bedrijventerreinen. Het grootste industrieterrein is Centrum Zuid (280 ha), op de kruising van de E314 en de N74. - Europark (113 ha) is eveneens van belang en bestaat uit een mengeling van grote en middelgrote ondernemingen en plaatselijke KMO's. - Terrein Helchteren (28 ha), Houthalen-Oost (29 ha), Park van Genk (10 ha). 	<ul style="list-style-type: none"> - Bongaerts Recycling N.V. (afvalbeheer) - Democo N.V. (bouwwerken) - Fabricom GTI (Networks Outdoor & Wireless) - International N.V. (pyrometrische instrumenten voor de metaalnijverheid) - Radson-Aluthern (gasketels voor central verwarming) - Reynders Interieur N.V. (meubels en interieurinrichting) - Swedish match cigars N.V. (sigaren en sigarillo's)
Dilsen-Stokkem	<ul style="list-style-type: none"> - Terreinen van Lanklaar (124 ha) en Rotem (110 ha) langs de Zuid-Willemsvaart. Omwille van de ligging op de terreinen van een voormalige zinkfabriek, is er de problematiek van de vervuiling. Er werd dan ook aan sanering gedaan. 	<ul style="list-style-type: none"> - Bandag Europe N.V. (productie van rubberen loopvlakken) - Bekaert N.V. (staaldraadtrekkerij) - Ralux N.V. (bedrukken en verven van tapijten, tapijtgarens) - Siemens N.V. (elektronische

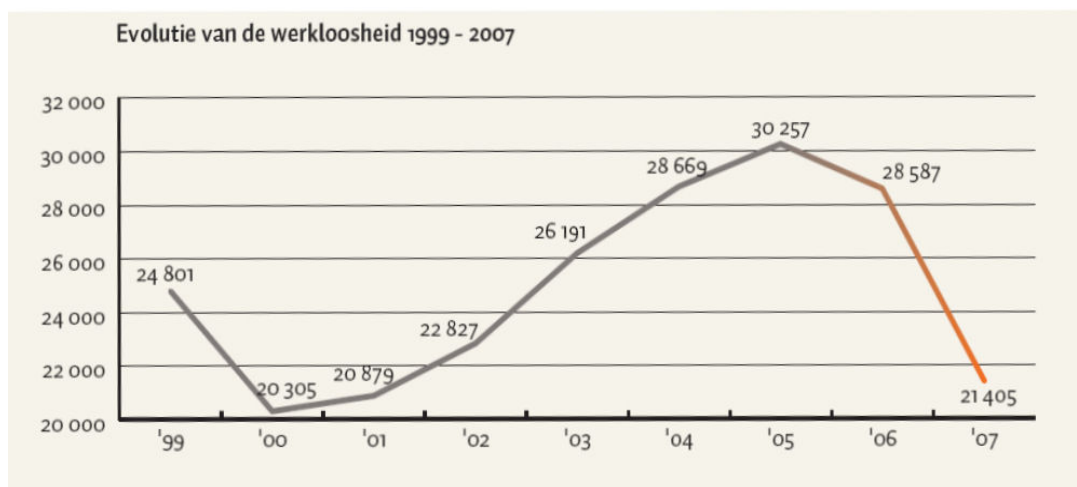
Bijlage 10: Belangrijkste bestaande concentraties bedrijventerreinen Limburg: Regionale stad, Kleine stad, Bedrijventerreinen in de specifieke economische knooppunten met uitzondering van de 'Buitengebied' gemeenten

		<p>apparatuur)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alro N.V. (oppervlaktetechnieken) - Vasco N.V. (radiatoren en convectoren)
Alken	<ul style="list-style-type: none"> - Alken-Kolmen (49 ha), tussen de spoorlijn Hasselt-Sint-Truiden en de expresweg N80 - Brouwerij (24 ha) en reservegronden brouwerij (21 ha) 	<ul style="list-style-type: none"> - Cristal Alken (bierproductie) - Helvoet Pharma N.V. (farmaceutische verpakking)
Hamont-Achel	<ul style="list-style-type: none"> - Verkensbos (74 ha) langs de IJzeren Rijn is het belangrijkste bedrijventerrein - Verder zijn er nog 4 kleinere terreinen: 't Lo (7 ha) en Haarterheide (7 ha), Achel-centrum (6 ha) en Achel-station (11 ha) 	<ul style="list-style-type: none"> - Chateau Caravans (caravanbouw) - Klöckner Pentapack (kontaktverpakking, werkplaats verpakking- en afvulmachine) - Spaas (kaarsen)
Opglabbeek	<ul style="list-style-type: none"> - Opglabbeek telt slechts één groot bedrijventerrein (223 ha), niet ver van de E313. De enige ontsluiting is via de weg. 	<ul style="list-style-type: none"> - Alcatel Kabel België CV (kabels voor elektronische en elektromechanische onderdelen) - Savelkoul N.V. (bouwbedrijf) - Scania Parts Europe (belangrijkste werkgever: wereldistributiecentrum onderdelen Scania) - Veldeman Bedding N.V. (matrassen en lattenbodems) - Yazaki (U.K.) Limited Belgium Office (elektrische kabelbomen voor de automobieliindustrie)
<p>Economische knooppunten in het economisch netwerk Albert-kanaal</p>		
Ham, Tessenderlo en Beringen	<ul style="list-style-type: none"> - Bedrijventerrein 'Ravenshout' (930 ha) en Beringen-Zuid (46 ha). Het bedrijventerrein van Beringen-Zuid ligt zowel op het grondgebied van Beringen als van Heusden-Zolder 	<ul style="list-style-type: none"> - Arcomet (Kranen) - Bedrijvencentrum Limburg - Borealis (Chemie) - Melexis (Semiconductoren)

Bijlage 10: Belangrijkste bestaande concentraties bedrijventerreinen Limburg: Regionale stad, Kleine stad, Bedrijventerreinen in de specifieke economische knooppunten met uitzondering van de 'Buitengebied' gemeenten

		- Tessenderlo Chemie (Chemie)
Heusden-Zolder	- Bedrijventerrein 'De Schacht' (109 ha)	- Ecowatt N.V. (Hernieuwbare Energie) (Bouwonderneming) - ISS Industrial Services N.V. (Installatie & onderhoud machines) - Umacon N.V.
(Zolder)- Lummen	- Terrein van 210 ha, voornamelijk op Lummens grondgebied.	- ABX Logistics (Logistiek) - Bosal (Uitlaatsystemen)
Lanaken	- Industrieterrein Lanaken (255 ha) (nog 20 ha beschikbaar) + eventuele uitbreiding van 30 ha	- Sappi N.V. (papierproducent)

Bijlage 11: Evolutie van de Limburgse werkloosheid 1999-2007



(Bron: Vandeput M. (2008) en VDAB (2008))

Bijlage 12: Aanvraagbrief Interview

Beste,

Als laatstejaarsstudent Handelsingenieur aan de Universiteit Hasselt werk ik momenteel aan een eindverhandeling met als titel '*Een kwalitatieve analyse van de vestigingsfactoren voor industriële ondernemingen in de provincie Limburg*'.

De verschillende factoren waarom een onderneming zich al dan niet in Limburg zou komen vestigen worden hierbij, op een kritische wijze, in kaart gebracht aan de hand van enerzijds een literatuurstudie en anderzijds een praktijkonderzoek. Wat het praktijkonderzoek betreft zal ik werken via half-gestructureerde 'diepte-interviews' met bevoorrechte getuigen.

Doordat U, als XXXXXX, ongetwijfeld met deze materie in aanraking komt/gekomen bent/zal komen, zou ik U willen vragen of U enige mogelijkheid ziet tot het afnemen van zulk een 'diepte-interview' omtrent de vestigingsfactoren voor industriële ondernemingen in Limburg?

Concreet had ik gedacht aan volgende data: XX/XX/XXXX. Zou u een datum, evenals uur en locatie kunnen voorstellen, waarnaar ik mij dan volledig zal schikken?

Met vriendelijke groeten en de meeste hoogachting,

Jeroen Huysmans
5e jaar Handelsingenieur
Major Accountancy – Financiering
Minor Accountancy
Faculteit Toegepaste Economische Wetenschappen
Universiteit Hasselt - Campus Diepenbeek
jeroen.huysmans@student.uhasselt.be

Bremakkerstraat 8
3600 B-Genk
+32473506128

Bijlage 13: Overzicht van de 23 bevoorrechte getuigen, interviews afgenomen in de periode februari-april 2008

Nummer geïnterviewde	Organisatie + Locatie	Naam bevoorrechte getuige	Functie	Duurtijd interview
(Semi) overheidsinstellingen, aanbieders van immateriële diensten en vakbondsorganisaties				
1.	POM Limburg <i>Hasselt</i>	Mevr. Francine Quanten	Directeur	40 min
2.	Unizo Limburg <i>Hasselt</i>	Dhr. Max Vanderlinden	Adviseur belangenbehartiging en Bereikbaarheidsadviseur, i.o.v. Buteneers P. (adjunct-directeur Unizo Limburg)	55 min
3.	Provinciebestuur Limburg (NL) <i>Maastricht</i>	Dhr. Raoul Bakkes	Assistent van de Gedeputeerde Economie, ir. H.T.J. Vrehan	50 min
4.	Voka Limburg <i>Hasselt</i>	Dhr. Johann Leten	Gedelegeerd bestuurder	45 min
5.	Kabinet Economie Vlaamse Regering <i>Brussel</i>	Dhr. Jef Imans	Expert economie	Per e-mail
6.	Stad Genk <i>Genk</i>	Dhr. Nico Haelterman	Coördinator bedrijfsleven en werkgelegenheid	60 min
7.	LRM <i>Hasselt</i>	Dhr. Filip Rommens	Directeur vastgoed en projectontwikkeling	50 min
8.	ABVV-Metaal Limburg <i>Tongeren</i>	Dhr. Tony Castermans	Voorzitter	40 min
9.	VLAO Limburg <i>Hasselt</i>	Dhr. Filip Dehaese Dhr. Joeri De Maré Dhr. Rik Nelles Mevr. Elke Vanherle	Account Managers	80 min

Bijlage 13: Overzicht van de 23 bevoorrechte getuigen, interviews afgenomen in de periode februari-april 2008

10.	Cushman & Wakefield <i>Brussel</i>	Dhr. Bart Vanderhoydonck	Account Manager Industrial Agency	60 min
11.	ACV-Metaal Limburg <i>Houthalen</i>	Dhr. Luc Prenen Dhr. Peter Kunnen	Secretaris ACV-Metaal Limburg	70 min
12.	VKW-Limburg <i>Hasselt</i>	Dhr. Johan Schildermans	Verantwoordelijke belangenverdediging VKW- Limburg	Per e-mail
Industriële ondernemingen binnen Limburg				
13.	Scana Noliko N.V. <i>Bree</i>	Dhr. Dominique Stinckens	CEO	40 min
14.	Sappi N.V. <i>Lanaken</i>	Dhr. Jos Pijls	Voormalig Algemeen Directeur	100 min
15.	Ewals Cargo Care N.V. <i>Genk</i>	Dhr. Pascal Lamberigts	Country Manager	60 min
16.	Warsco Units N.V. <i>Zutendaal</i>	Dhr. Marc Warson	Bestuurder	40 min
17.	Enza Fruit Continent N.V. <i>Sint-Truiden</i>	Dhr. Tony Fissette	Managing Director	40 min
18.	ArcelorMittal N.V. <i>Genk</i>	Dhr. Jos Bogaerts	Financieel Directeur	35 min

Bijlage 13: Overzicht van de 23 bevoorrechte getuigen, interviews afgenomen in de periode februari-april 2008

Industriële ondernemingen buiten Limburg				
19.	Sita Recycling Services N.V. <i>Beerse (Antwerpen)</i>	Dhr. Piet Flipkens	Account Manager Overheid Sita Limburg en Vlaams-Brabant	45 min
20.	Ebema N.V. <i>Rijkevorsel (Antwerpen)</i>	Dhr. Jan Panis	Afgevaardigd Bestuurder	60 min
21.	Nike CSC N.V. <i>Laakdal (Antwerpen)</i>	Dhr. Karel Lauwers	Director External Affairs en voormalig Plant Manager Nike Laakdal	100 min
22.	Toyota Parts Centre Europe N.V. <i>Diest (Vlaams-Brabant)</i>	Dhr. Patrick Lathouwers	Algemeen Directeur	35 min
23.	Solland Solar Cells BV <i>Heerlen (Limburg NL)</i>	Dhr. Gosse Boxhoorn	CEO	per e-mail en telefonisch

(Bron: Eigen onderzoek, 2008)

Bijlage 14: Vragenlijst

Vragenlijst 1: (Semi) overheidsinstellingen, aanbieders van immateriële diensten en vakbonden

- 1.** Welke factoren maken dat Limburg een aantrekkelijke regio is om zich te vestigen als industriële onderneming?
- 2.** Welk is de missie van U als (semi)-overheidsinstelling/aanbieder van immateriële diensten/vakbond m.b.t. het aantrekken van industriële ondernemingen?
- 3.** Is er volgens U een evolutie in de tijd wat betreft de interesse voor Limburg als vestigingsplaats?
- 4.** Welke zijn, volgens U, de drie belangrijkste factoren waarom industriële ondernemingen zich zouden vestigen/gevestigd zijn in de provincie Limburg?
- 5.** Welke factoren maken dat Limburg een onaantrekkelijke regio was/is om zich te vestigen als industriële onderneming in de provincie Limburg? En is er hier volgens U een evolutie in waar te nemen?
- 6.** Als U naar de toekomst van de provincie ziet. Welke gevaren 'schuilen', volgens U, achter de hoek? (Bepaalde vestigingsfactoren die er vroeger niet of weinig waren en dewelke nu een negatieve invloed kunnen hebben bij de vestiging van nieuwe bedrijven)
- 7.** Welke maatregelen zou de overheid volgens U dienen te nemen om Limburg enerzijds attractiever te maken voor toekomstige investeerders en anderzijds de reeds gevestigde bedrijven beter van dienst te kunnen zijn?
- 8.** Ziet U enige opportuniteiten die Limburg zeker en vast dient aan te wenden om een competitieve en attractieve regio te zijn voor toekomstige investeerders?
- 9.** Hebben de recente sociale onrust en de golf van stakingen een negatieve impact op het aantrekken en/of behouden van industriële ondernemingen? Heeft Limburg hieronder te lijden?

Bijlage 14: Vragenlijst

Vragenlijst 2: Bedrijven IN Limburg

- 1.** Wanneer heeft uw bedrijf zich gevestigd in Limburg en in welke mate was U betrokken bij de keuze van de vestigingsplaats? In welke specifieke industriële sector bent U actief? Hoeveel werknemers telt de onderneming vandaag? Welk is uw functie en sinds wanneer is U actief in deze onderneming? Kan U een idee geven omtrent de omzet van de onderneming?
- 2.** Vooraleer dat U in Limburg gevestigd was/zich zal vestigen: Heeft U onderzoek uitgevoerd om na te gaan of Limburg een interessante vestigingsplaats was/is. (v.b. prospectie andere regio's, Limburg was de enige overblijvende optie, kosten-baten analyse, ...)
- 3.** Welke factoren maken dat U Limburg een aantrekkelijke regio vond om zich als industriële onderneming te vestigen? En bent U heden ten dag nog dezelfde mening toegedaan? (bijvoorbeeld goede ontsluiting, genoeg ruimte, goedkope industrieterreinen, subsidies overheid, loonkost, ...)
- 4.** Welke zijn de drie belangrijkste factoren waarom U in Limburg gevestigd bent?
- 5.** Welke factoren maken dat U Limburg een minder aantrekkelijke regio vond om zich als industriële onderneming te vestigen? Zijn deze negatieve factoren vandaag de dag nog aanwezig?
- 6.** Als U naar de toekomst van de provincie ziet. Welke 'gevaren' schuilen, volgens U, achter de hoek? (Bepaalde vestigingsfactoren die er vroeger niet of weinig waren en dewelke nu een negatieve invloed kunnen hebben bij de vestiging van nieuwe bedrijven).
- 7.** Stel dat U opnieuw een vestiging zou zoeken of stel dat u nu pas op zoek zou gaan naar een vestigingsplaats voor uw bedrijf. Naar welke regio zou uw voorkeur dan uitgaan? Kan U tevens de factoren melden die elders aanwezig zijn en die de provincie Limburg U niet kunnen bieden?
- 8.** Welke maatregelen zou de overheid volgens U dienen te nemen om Limburg enerzijds attractiever te maken voor toekomstige investeerders en anderzijds de reeds gevestigde bedrijven nog beter van dienst te kunnen zijn ?
- 9.** Ziet u opportuniteiten die Limburg zeker en vast dient aan te wenden om een competitieve en attractieve regio te zijn voor toekomstige investeerders?
- 10.** Hebben de recente sociale onrust en de golf van stakingen een negatieve impact op het aantrekken en/of behouden van industriële ondernemingen? Heeft Limburg hieronder te lijden?

Bijlage 14: Vragenlijst

Vragenlijst 3: Bedrijven BUITEN Limburg

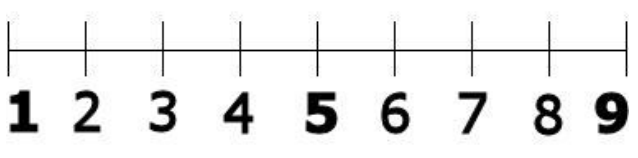
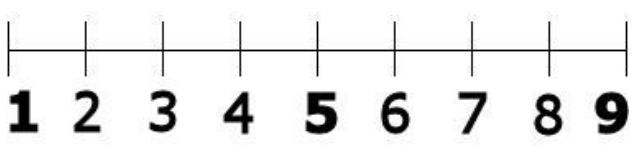
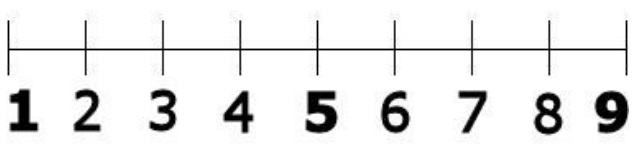
- 1.** Wanneer heeft uw bedrijf zich gevestigd in deze regio en in welke mate was U betrokken bij de keuze van de vestigingsplaats? In welke specifieke industriële sector bent U actief? Hoeveel werknemers telt de onderneming vandaag? Welk is uw functie en sinds wanneer is U actief in deze onderneming? Kan U een idee geven omtrent de omzet van de onderneming?
- 2.** Vooraleer dat U hier gevestigd was: Heeft U onderzoek ondernomen om na te gaan of deze locatie een interessante vestigingsplaats was/is. (v.b. prospectie andere regio's, deze locatie was de enige overblijvende optie, kosten-baten analyse ...)
- 3.** Welke factoren maken dat U deze locatie een aantrekkelijke regio vond om zich als industriële onderneming te vestigen? En bent U heden ten dage nog dezelfde mening toegedaan? (bijvoorbeeld goede ontsluiting, genoeg ruimte, goedkope industrieterreinen, subsidies overheid, loonkost, ...)
- 4.** Heeft U andere regio's, waaronder Limburg, ooit als een mogelijke vestigingsplaats overwogen of zou U dit ooit overwegen? Waarom wel of waarom niet?
- 5.** Welke factoren maken Limburg volgens U een aantrekkelijke vestigingsplaats voor industriële ondernemingen? (bijvoorbeeld goede ontsluiting, genoeg ruimte, goedkope industrieterreinen, subsidies overheid, loonkost, ...)
- 6.** Welke factoren maken Limburg volgens U een onaantrekkelijke vestigingsplaats voor industriële ondernemingen? (bijvoorbeeld slechte bereikbaarheid, hoge loonkost, geen afzetmarkt ...)
- 7.** Welke maatregelen zou de overheid volgens U dienen te nemen om Limburg attractiever te maken voor potentiële toekomstige investeerders? (Zodat U bij een latere herlokalisatie mogelijk Limburg zou verkiezen boven de huidige locatie)
- 8.** Hebben de recente sociale onrust en de golf van stakingen een negatieve impact op het aantrekken en/of behouden van industriële ondernemingen? Heeft Limburg hier onder te lijden?

Bijlage 14: Vragenlijst

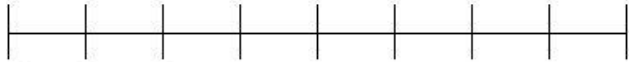
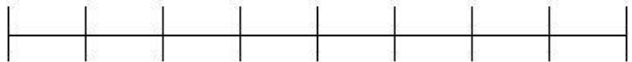
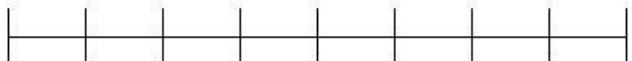
Iedere vragenlijst werd tenslotte afgesloten met volgende algemene beoordelingsschaal:

Welke is Uw mening omtrent onderstaande factoren? Kan U tevens aanhalen in welke mate U ze belangrijk vindt bij de vestiging van een industriële onderneming in een regio? U doet dit door middel van onderstaande oplopende schaal (1: laagste score, 9: hoogste score) Of heeft U zelf nog een aantal factoren, die U zou willen aanhalen en waarvan U denkt dat ze belangrijk zijn in het kader van dit eindwerk?

Een door U gegeven score van 1 op bijvoorbeeld de factor 'transport & bereikbaarheid' houdt dus in dat U weinig belang hecht aan dit aspect (en niet dat dit aspect op de eerste plaats komt van de 8 gegeven factoren).

Transport & bereikbaarheid	
Overheid (vennootschapsbelasting, subsidies, regulering, advies (VLAO, FIT ...))	
Kosten (Arbeid, bedrijfsterreinen)	
Aangename regio om te werken en wonen	
Afzetmarkt (potentieel en nabijheid)	
Leefomgeving (levenskwaliteit)	

Bijlage 14: Vragenlijst

Arbeid (productiviteit, opleiding & know-how)	 1 2 3 4 5 6 7 8 9
Intangibles (imago en/of identiteit, innovatief klimaat, persoonlijke redenen)	 1 2 3 4 5 6 7 8 9
Andere ...	 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Bijlage 15: Overzicht van de 46 vestigingsfactoren in 9 verschillende categorieën bij de vestiging van een industriële onderneming

Categorie nummer	Categoriennaam	Vestigingsfactor
1.	Kostenfactoren	-Bedrijfsterreinkost
		-Constructiekost
		-Huurkosten
		-Kost van arbeid
		-Transportkosten
		-Overige kosten
2.	De factor arbeid	-Arbeidsproductiviteit
		-Opleiding werknemer
		-Talenkennis werknemer
		-Werkloosheid en werkgelegenheid
		-Gemiddeld aantal uren op weekbasis
3.	Aanwezige infrastructuur	-Autowegen
		-Spoorwegen
		-Waterwegen
		-Luchtcargo
		-Intermodaal vervoer
		-Aanwezigheid industriepark
		-Beschikbaarheid van industriegronden
		-Beschikbaarheid van grondstoffen
		-Nabijheid van grondstoffen
		-Nutsvoorzieningen
		-IT en financieel-juridische service
		-Levenskwaliteit
		-Immateriële infrastructuur
		4.
-Federale middelen		
-Vlaamse middelen		
-Provinciale middelen		
-Taksen		
-Regulering		
-Publieke uitgaven aan speur- en ontwikkelingswerk		
-Administratieve efficiëntie en transparantie		
-Politieke stabiliteit		

Bijlage 15: Overzicht van de 46 vestigingsfactoren in 9 verschillende categorieën bij de vestiging van een industriële onderneming

5.	Invloed van 3 verschillende groepen stakeholders	-Potentieel van klanten
		-Nabijheid afzetmarkt
		-Aanwezigheid leveranciers of onderaannemers
		-Nabijheid leveranciers of onderaannemers
		-Aanwezigheid concurrentie
		-Nabijheid concurrentie
6.	Stedelijkheid	-Stedelijkheid
7.	Conjunctuur	-Conjunctuur
8.	Intangibles	-Persoonlijke en familiale redenen manager
		-Imago en identiteit
		-Innovatie
9.	Overige factoren	-Ondergrond
		-Klimaat

(Bron: Eigen Onderzoek, 2008)

Bijlage 16: Sociale onrust in Limburg, begin 2008

Sociale onrust Limburg (begin 2008)¹	
Visie werknemer	Visie werkgever
<p>- Staking <i>startte</i> specifiek in <i>Limburg</i> => de minimumlonen liggen lager dan in andere Vlaamse provincies. Werkgeversorganisaties zijn té provincialistisch ingesteld. Er is géén benchmarking wat lonen betreft.</p> <p>- <i>Herstructureringen</i> vonden in het verleden te gemakkelijk plaats in Limburg (steenkoolmijnen, Ford Genk (2003)).</p> <p>- Weliswaar automatische indexering van de lonen, maar de <i>gezondheidsindex</i> neemt de brandstofprijzen niet op => systeem van de automatische indexering komt niet tegemoet aan de daling van de koopkracht en dit omwille van de gestegen olieprijs.</p> <p>- <i>Spanning</i> op de <i>arbeidsmarkt</i>. Vraag_{arbeidskrachten} > Aanbod_{arbeidskrachten}. De macht ligt bijgevolg bij de werknemers.</p> <p>- <i>Vakbondshopping</i>. ABVV, ACLVB en ACV => werknemers gaan gewoon van de ene naar de andere vakbond over om hun eisen ingewilligd te zien. Vakbonden worden uitgespeeld t.o.v. elkaar. Anderzijds zorgt dit wel voor een gezonde concurrentie.</p> <p>- In plaats van telkens 'contract = contract' aan te halen, dient men de hele discussie in een <i>bredere maatschappelijke context</i> te zien => onderste klasse (arbeiders en lage bedienden) hebben geen zekerheden (interimarbeid, IBO niet nageleefd), kunnen rekeningen amper betalen (stijgende voedselprijzen). (Top)managers daarentegen => onredelijk hoge verloning en werknemers slechts € 0,50/h netto opslag.</p>	<p>- Daar waar <i>staking</i> een <i>ultiem pressiemiddel</i> zou moeten zijn, wordt er vandaag de dag 'voor het minst' gestaakt.</p> <p>- CAO => '<i>contract = contract</i>'. De inkt van de handtekening onder de CAO's is nog niet droog of er wordt opnieuw boter bij de vis gevraagd.</p> <p>- '<i>Recht op staken</i>' versus '<i>Recht op arbeid</i>'.</p> <p>- Vakbond wil zich absoluut laten gelden => <i>sociale verkiezingen</i> mei 2008</p> <p>- Als <i>ondernemingen winst</i> maken, willen de mensen delen in de winst (bonussen, opslag). Maar als <i>ondernemingen</i> het <i>slecht(er)</i> doen, zou het <i>loon eveneens</i> moeten <i>stijgen</i>. Dit is <i>onredelijk</i>.</p> <p>- Niet enkel de werknemers kennen een daling van de koopkracht, ook de <i>bedrijven</i> hebben af te rekenen met <i>stijgende kosten</i>.</p>

(Bron: Eigen onderzoek, 2008)

¹ Op basis van de interviews met bevoorrechte getuigen. Voor de werkgeversorganisaties gaat het om Unizo, VKW en Voka. Voor de vakbondsorganisaties gaat het om ABVV-Metaal en ACV-Metaal.