

Auteursrechterlijke overeenkomst

Opdat de Universiteit Hasselt uw eindverhandeling wereldwijd kan reproduceren, vertalen en distribueren is uw akkoord voor deze overeenkomst noodzakelijk. Gelieve de tijd te nemen om deze overeenkomst door te nemen, de gevraagde informatie in te vullen (en de overeenkomst te ondertekenen en af te geven).

Ik/wij verlenen het wereldwijde auteursrecht voor de ingediende eindverhandeling met

Titel: Evolutie-analyse van vestigingsfactoren bij industriële en dienstverlenende bedrijven in Limburg
Richting: 3de jaar handelsingenieur - major operationeel management en logistiek Jaar: 2008

in alle mogelijke mediaformaten, - bestaande en in de toekomst te ontwikkelen - , aan de Universiteit Hasselt.

Niet tegenstaand deze toekenning van het auteursrecht aan de Universiteit Hasselt behoud ik als auteur het recht om de eindverhandeling, - in zijn geheel of gedeeltelijk -, vrij te reproduceren, (her)publiceren of distribueren zonder de toelating te moeten verkrijgen van de Universiteit Hasselt.

Ik bevestig dat de eindverhandeling mijn origineel werk is, en dat ik het recht heb om de rechten te verlenen die in deze overeenkomst worden beschreven. Ik verklaar tevens dat de eindverhandeling, naar mijn weten, het auteursrecht van anderen niet overtreedt.

Ik verklaar tevens dat ik voor het materiaal in de eindverhandeling dat beschermd wordt door het auteursrecht, de nodige toelatingen heb verkregen zodat ik deze ook aan de Universiteit Hasselt kan overdragen en dat dit duidelijk in de tekst en inhoud van de eindverhandeling werd genotificeerd.

Universiteit Hasselt zal mij als auteur(s) van de eindverhandeling identificeren en zal geen wijzigingen aanbrengen aan de eindverhandeling, uitgezonderd deze toegelaten door deze overeenkomst.

Ik ga akkoord,

VAES, Matthias

Datum: 5.11.2008

Evolutie-analyse van vestigingsfactoren bij industriële en dienstverlenende bedrijven in Limburg

Matthias VAES

promotor :
Prof. dr. Patrick DE GROOTE

Woord vooraf

Deze eindverhandeling is geschreven met het oog op het behalen van de graad van Handelsingenieur aan de Universiteit Hasselt. Voor de realisatie van dit werk heb ik de steun gehad van heel wat mensen, die ik dan ook graag zou willen bedanken.

Allereerst wil ik mijn promotor, Prof. Dr. Patrick De Grootte bedanken voor zijn uitstekende begeleiding. Mede dankzij zijn kennis en inzicht is deze eindverhandeling tot een goed einde gekomen.

Verder dank ik de verschillende ondernemingen die deelgenomen hebben aan het enquêteonderzoek. Ook de bevoorrechte getuigen die bereid waren een interview te geven dank ik voor de tijd die ze hebben vrijgemaakt. Zonder hen zou dit onderzoek niet denkbaar geweest zijn.

Ten slotte bedank ik mijn ouders die me niet enkel dit jaar, maar gedurende 5 jaar in mijn studies gesteund hebben. Daarenboven wens ik in het bijzonder mijn vriendin Sofie te bedanken voor de steun en motivatie tijdens mijn opleiding.

Samenvatting

Een beslissing waarmee (nieuwe) ondernemingen vaak geconfronteerd worden is de plaats waar men zich gaat vestigen. Bedrijven hebben hierbij de keuze uit verschillende locaties, met elk hun voor- en nadelen. Om de meest geschikte vestigingsplaats te kiezen zijn er tal van factoren die mogelijk een rol spelen. Het zijn deze vestigingsfactoren die we in deze eindverhandeling onderzoeken.

Vastgoedmakelaar Cushman & Wakefield heeft de aantrekkelijkheid van verschillende regio's binnen Europa onderzocht. Aan de hand van een reeks criteria werd gezocht naar welke regio het meest geschikt was voor de vestiging van een Europees distributiecentrum. Hieruit blijkt dat Limburg zowel in 2004 als in 2006 de logistieke regio bij uitstek was in Europa. Ook in de toekomst blijft Limburg aan de top van de rangschikking.

Het doel van deze eindverhandeling is een inzicht te krijgen in welke vestigingsfactoren een rol spelen bij de keuze van een vestigingsplaats. We willen met andere woorden nagaan welke factoren belangrijk zijn bij de locatiekeuze en welke factoren minder belangrijk zijn. Hierbij hebben we ons specifiek gericht op ondernemingen gevestigd in Limburg.

Bovendien willen we ook de aantrekkelijkheid van Limburg als vestigingsregio schetsen door te onderzoeken hoe Limburg scoort voor de belangrijkste vestigingsfactoren.

In het eerste hoofdstuk wordt de probleemstelling verder uitgewerkt. We trachten in deze eindverhandeling een antwoord te vinden waarom industriële en dienstverlenende ondernemingen ervoor kiezen om zich te vestigen in Limburg. Deze centrale onderzoeksvraag wordt opgesplitst in verschillende, meer specifieke onderzoeksvragen.

We richten ons in deze eindverhandeling enkel tot de provincie Limburg. Om het onderzoeksgebied duidelijk te begrenzen worden in hoofdstuk 2 de belangrijkste kenmerken van de provincie besproken.

We zien dat Limburg zeer goed gepositioneerd is in Europa, centraal tussen enkele belangrijke consumentenclusters. Ook de bereikbaarheid van Limburg is zeer goed dankzij een hoge dichtheid aan autowegen, spoorwegen en waterwegen. Enkel de aanwezigheid van een belangrijke zee- of luchthaven ontbreekt. Verder wordt ook de bevolking van Limburg en de werkgelegenheid in de provincie geschetst. Ten slotte wordt de economische situatie van Limburg besproken aan de hand van enkele welvaartsindicatoren. Uit deze indicatoren kunnen we besluiten dat er een positief beeld heerst over de toekomst van de provincie.

In hoofdstuk 3 wordt de belangrijkste literatuur behandeld die rond vestigingsplaatstheorieën verschenen zijn. Verschillende auteurs en hun publicaties worden in chronologische volgorde besproken. Voorts zijn ook de belangrijkste kritieken opgenomen.

Tijdens de eerste theorieën betreffende vestigingsplaatskeuze ging men ervan uit dat de optimale locatie die plaats was waar de kosten minimaal zijn. In eerste instantie werden enkel de transportkosten als relevant beschouwd. Nadien ging ook andere kosten in rekening brengen.

Vervolgens werd verondersteld dat niet kostenminimalisatie maar wel winstmaximalisatie leidde tot de optimale vestigingskeuze. Bij de winstmaximalisatie richtte men zich op een zo groot mogelijk marktgebied. Vervolgens werden kostenminimalisatie en winstmaximalisatie geïntegreerd in één model.

Nog later hanteerde men een heel andere manier van denken. De beslissingnemer werd niet langer als een zuiver rationeel persoon aanzien en ook persoonlijke overwegingen zouden een rol spelen bij de locatiekeuze. Dit noemt men de behaviouristische denkwijze. Ten slotte bespreken we de centrum-periferie benadering, waarin de omgeving wordt opgedeeld in een economische sterke kern met daar rond een economisch zwakkere rand.

In hoofdstuk 4 zijn we gestart met het eigen onderzoek. In het eerste deel van ons onderzoek hebben we het vestigingsprofiel onderzocht van ondernemingen die zich tussen 1999 en 2007 in Limburg hebben gevestigd. Door middel van een enquêteonderzoek hebben we getracht de belangrijkste vestigingsfactoren voor Limburg te bepalen. Hieruit blijkt dat factoren in verband met arbeid en infrastructuur zeer belangrijk zijn bij de vestigingskeuze. Omgevingsfactoren en inputfactoren zijn eerder onbelangrijk.

De resultaten van het onderzoek hebben we vergeleken met voorgaande studies om een mogelijke evolutie in het belang van vestigingsfactoren te vinden. Voorts hebben we gekeken of er verschillen zijn in het vestigingsprofiel tussen industriële en dienstverlenende bedrijven.

Vervolgens hebben we in hoofdstuk 5 een beeld geschetst van de aantrekkelijkheid van Limburg als vestigingsregio. Aan de hand van interviews hebben we bepaald hoe Limburg scoort op de belangrijkste vestigingsfactoren. Dit vormt het tweede deel van het onderzoek.

Uit de resultaten is duidelijk dat Limburg het goed doet op vlak van arbeid en infrastructuur. Deze bleken eerder al zeer belangrijke factoren bij de vestigingskeuze. Ook de centrale ligging van Limburg in de EU is een grote troef.

Op het einde van hoofdstuk 5 is een SWOT-analyse opgenomen met de sterkten en zwakten van Limburg, evenals de kansen en bedreigingen.

In hoofdstuk 6 tenslotte worden er enkele besluiten geformuleerd, evenals enkele adviezen voor Limburg. De centrale ligging van de provincie moet worden uitgespeeld door Limburg als logistieke poort van Europa uit te bouwen. Zeker nu de EU zich uitbreidt naar het Oosten kan Limburg economisch aan belang winnen. Naast de ligging zijn ook infrastructuur en arbeid positieve

eigenschappen voor Limburg. Hier zijn echter enkele knelpunten aan verbonden die op korte tijd aangepakt dienen te worden. Voorts moet de achterstand van de dienstensector in Limburg aangepakt worden. Wil de provincie op gebied van kennis en innovatie vooruitgang boeken, zal men bovendien voldoende aandacht moeten besteden aan de uitwerking van de speerpuntsectoren in Limburg. Verder kan Limburg als groene regio worden uitgespeeld, een factor die in de toekomst mogelijk belangrijk wordt. Afsluiten doen we met enkele aanbevelingen voor verder onderzoek.

Inhoudsopgave

Woord vooraf	2
Samenvatting	3
Inhoudsopgave	6
Lijst van figuren	9
Lijst van tabellen	10
Lijst met afkortingen	12
Hoofdstuk 1: Inleiding	13
1.1 Probleemstelling	13
1.2 Centrale onderzoeksvraag	13
1.3 Onderzoeksvragen	13
1.4 Opzet eindverhandeling.....	14
Hoofdstuk 2: Situering Limburg	15
1.1 Geografische ligging	15
2.2 Verkeersinfrastructuur	16
2.2.1 Wegverkeer	16
2.2.2 Spoorwegverkeer	18
2.2.3 Waterwegen	18
2.2.4 Luchtverkeer.....	19
2.4 Bevolking.....	19
2.4.1 Structuur	19
2.3.2 Bevolkingsevolutie	20
2.3.3 Loop van de bevolking.....	22
2.3.4 Bevolkingsprognose	23
2.4 Werkgelegenheid	23
2.4.1 Beroepsbevolking en activiteitsgraad	23
2.4.2 Werkloosheid	25
2.4.3 Tewerkstelling.....	26
2.4.4 Evolutie per sector.....	29
2.5 Welvaartsindicatoren	30
2.5.1 Het bruto binnenlands product.....	30
2.5.2 Beschikbaar inkomen	31
2.5.3 Investerings in vaste activa.....	32
Hoofdstuk 3: Vestigingsplaatstheorieën	34
3.1 Inleiding	34
3.2 Historische school	34

3.2.1 Von Thünen	34
3.2.2 Weber.....	37
3.2.3 Kritiek.....	39
3.3 Overgangperiode	39
3.3.1 Palander.....	39
3.3.2 Hoover.....	42
3.4 Moderne school.....	42
3.4.1 Hotelling	43
3.4.2 Christaller	44
3.4.3 Greenhut.....	46
3.4.4 Isard	47
2.4.6 Smith	47
3.5 Behaviourisme	48
3.5.1 Allen Pred.....	49
3.6 Groeipolen en centrum-periferie benadering.....	50
3.6.1 Groeipooltheorie.....	50
3.6.2 Centrum-periferie theorie	51
3.7 Besluit.....	52

Hoofdstuk 4: Het vestigingsprofiel van ondernemingen in Limburg (1961-2007) 54

4.1 Het vestigingsprofiel van industriële ondernemingen tussen 1961 en 1997	54
4.1.1 Het vestigingsprofiel in de periode 1961-1970	54
4.1.2 Het vestigingsprofiel in de periode 1971-1983	56
4.1.3 Het vestigingsprofiel in de periode 1993-1997	58
4.2 Het vestigingsprofiel van industriële en dienstverlenende bedrijven tussen 1999 en 2007	60
4.2.1 Werkwijze	60
4.2.2 Opdeling	62
4.2.3 Resultaten van de eigen enquête	63
4.3 Evolutie in het vestigingsprofiel tussen 1961 en 2007.....	75
4.3.1 Evolutie per categorie tussen 1961 en 2007	75
4.3.2 Evolutie van de vestigingsfactoren tussen 1961 en 2007	77

Hoofdstuk 5: Analyse van de vestigingsfactoren voor Limburg..... 79

5.1 Onderzoek Cushman & Wakefield	79
5.1.1 Methodologie	79
5.1.3 Resultaten NUTS-2 niveau 2006	82
5.1.4 Prognoses voor NUTS-2 niveau voor 2019	85
5.2 Interviews.....	86
5.2.1 Bevoorrechte getuigen	86
5.2.2 Verloop van het interview	88
5.3 Bespreking van de interviews.....	88

5.3.1 Voldoende arbeidskrachten	89
5.3.2 Kwaliteit van de werknemers.....	90
5.3.3 Sociaal klimaat.....	90
5.3.4 Loonkost	92
5.3.5 Verkeersinfrastructuur.....	95
5.3.6 Beschikbaarheid van gebouwen en grond	97
5.3.7 Centrale ligging	101
5.3.8 Fiscale en financiële overheidstegemoetkomingen	102
5.3.9 Milieu.....	102
5.3.10 Ondernemingslandschap	103
5.3.11 Kennis & innovatie	104
5.3.12 Limburgplan.....	105
5.3.13 Conclusie.....	105
5.4 SWOT – analyse.....	106
5.4.1 SWOT-analyse	106
5.4.2 Bespreking van de SWOT-analyse	106
Hoofdstuk 6: Conclusie	109
6.1 Enkele besluiten.....	109
6.2 Aanbevelingen voor verder onderzoek	110
Lijst van geraadpleegde werken	112
Bijlagen.....	116

Lijst van figuren

2.1	De positie van Limburg in Europa	15
2.2	Wegenkaart van Limburg (s.d.)	17
2.3	Procentuele verhouding tussen het aantal mannen en vrouwen in Limburg (1998-2007)	21
2.4	Evolutie van de bevolking per leeftijdsgroep in Limburg (1998-2007)	21
2.5	Het natuurlijk saldo, het migratiesaldo en de totale groei van de bevolking in Limburg (1998-006)	22
2.6	Evolutie van het aantal werklozen in Limburg (2000–2007).....	25
2.7	De evolutie in de tewerkstelling per sector in Limburg (2000-2005)	29
3.1	Het concentrisch model volgens von Thünen	35
3.2	De "economic" rent van product 1 & 2	36
3.3	De relatie tussen de "economic rent" en de concentrische cirkels uit het model van von Thünen ...	37
3.4	De lokalisatiedriehoek van Weber.....	38
3.5	De bepaling van de grens tussen de marktgebieden van twee concurrerende bedrijven	40
3.6	De afleiding van de marktgebieden afhankelijk van de productie- en transportkost.....	41
3.7	De vestiging van bedrijven in een duopolie volgens Hotelling	43
3.8	De cirkelvormige marktgebieden volgens Christaller.....	44
3.9	De rangschikking van de niveau's van de zeshoekige marktgebieden volgens Christaller	45
3.10	De optimale locatie en de winst- en verlieszones volgens Smith in 3 verschillende situaties:	47
3.11	De gedragsmatrix van Pred	49
4.1	Een vergelijking tussen de scores per vestigingsfactor van industriële en dienstverlenende bedrijven voor de categorie arbeid in de periode 1999-2007	66
4.2	Een vergelijking tussen de scores per vestigingsfactor van industriële en dienstverlenende bedrijven voor de categorie infrastructuur in de periode 1999-2007	68
4.3	Een vergelijking tussen de scores per vestigingsfactor van industriële en dienstverlenende bedrijven voor de categorie output in de periode 1999-2007.....	69
4.4	Een vergelijking tussen de scores per vestigingsfactor van industriële en dienstverlenende bedrijven voor de categorie omgevingsfactoren in de periode 1999-2007.....	71
4.5	Een vergelijking tussen de scores per vestigingsfactor van industriële en dienstverlenende bedrijven voor de categorie input in de periode 1999-2007	73
4.6	Vergelijking tussen de scores per vestigingsfactor van industriële en dienstverlenende bedrijven voor de categorie bedrijventerreinen in de periode 1999-2007	74
4.7	Een overzicht van de scores per categorie en per periode (1961- 2007).....	76
5.1	De Blauwe Banaan	80
5.2	Overzicht van de bedrijventerreinen in Limburg.....	97
5.3	De ligging van Vlaanderen in Europa.....	101
5.4	SWOT-analyse voor de provincie Limburg (2008)	106

Lijst van tabellen

2.1	De lengte en dichtheid van het wegennet in Limburg, Vlaanderen en België (2005)	18
2.2	Bevolkingsdichtheid in de Vlaamse provincies en het Vlaams Gewest (2007)	20
2.3	Overzicht van de bevolking per leeftijdscategorie in Limburg, Vlaanderen en België (2007).....	20
2.4	Evolutie in de loop van de bevolking in Limburg (1998-2006)	22
2.5	Bevolkingsprognose in Limburg, Vlaanderen en België (2010- 2050)	23
2.6	Totale beroepsbevolking binnen de Vlaamse provincies per leeftijdscategorie in 2006	24
2.7	De activiteitsgraad voor Limburg, het Vlaams Gewest en België (2006)	24
2.8	Evolutie van het aantal niet werkende werkzoekenden (NWWZ) in Limburg (2000-2007)	25
2.9	Tewerkstelling per sector en per provincie (2005).....	27
2.10	Evolutie van de tewerkstelling per sector en per provincie (2000- 2005)	28
2.11	Werkgelegenheidsontwikkeling per subsector in Limburg bij industriële vestigingen met minstens 10 tewerkgestelden (2005-2006)	30
2.12	Evolutie van het BBP tegen marktprijs (1997-2006).....	31
2.13	Evolutie van het beschikbaar inkomen (1997-2005).....	32
2.14	Evolutie van de investeringen in Bruto Vaste Activa (1997-2005).....	33
3.1	Een voorbeeld van de hiërarchie van centrale plaatsen volgens Christaller.....	45
4.1	Een overzicht van de 10 hoogst scorende vestigingsfactoren in Limburg en Vlaanderen in de periode 1961-1971	55
4.2	Score per categorie voor bedrijven die zich gevestigd hebben in Limburg in de periode 1961-1971	56
4.3	Een overzicht van de 10 hoogst scorende vestigingsfactoren in Limburg in de periode 1971-1983.....	57
4.4	Score per categorie voor bedrijven die zich gevestigd hebben in Limburg in de periode 1971-1983	58
4.5	Een overzicht van de 10 hoogst scorende vestigingsfactoren in Limburg in de periode 1993-1997.....	59
4.6	Score per categorie voor bedrijven die zich gevestigd hebben in Limburg in de periode 1993-1997	59
4.7	Overzicht van bevraagde ondernemingen per sector, aantal werknemers en plaats van vestiging	62
4.8	Een overzicht van de 10 hoogst scorende vestigingsfactoren voor Limburg in de periode 1999-2007	63
4.9	Een overzicht van de 10 laagst scorende vestigingsfactoren voor Limburg in de periode 1999-2007	64
4.10	Score per categorie voor bedrijven gevestigd in Limburg in de periode 1999-2007	65
4.11	Een overzicht van de scores per vestigingsfactor in de categorie arbeid in de periode 1999-2007	65
4.12	Een overzicht van de scores per vestigingsfactor in de categorie infrastructuur in de periode 1999-2007.....	67
4.13	Een overzicht van de scores per vestigingsfactor in de categorie output in de periode 1999-2007	68
4.14	Een overzicht van de scores per vestigingsfactor in de categorie omgevingsfactoren in de periode 1999-2007	70

4.15 Een overzicht van de scores per vestigingsfactor in de categorie input in de periode 1999-2007 ...	72
4.16 Een overzicht van de scores per vestigingsfactor in de categorie bedrijventerreinen in de periode 1999-2007	74
4.17 Een overzicht van de scores per categorie en per periode (1961-2007).....	75
5.1 Rangschikking van de 10 best scorende regio's op NUTS-1 niveau (2006)	81
5.2 Rangschikking van de 10 beste regio's op NUTS-2 niveau (2006).....	82
5.3 Rangschikking van de 12 beste regio's op NUTS-2 niveau (2006).....	84
5.4 Voorspelling van de rangschikking van de 10 beste regio's op NUTS-2 niveau voor 2019	85
5.5 Overzichtstabel bevoorrechte getuigen.....	86
5.6 Vergelijking van de loonhoogtes voor België voor de verschillende beroepen (2005)	94
5.7 Totale oppervlakte aan bedrijventerreinen per gemeente (2008)	99

Lijst met afkortingen

ACV	Algemeen Christelijk Vakverbond
BBP	Bruto Binnenlands Product
C&W	Cushman & Wakefield
ECB	Europese Centrale Bank
EDC	European Distribution Centre
ENA	Economisch Netwerk Albertkanaal
ERSV	Erkend Regionaal Samenwerkingsverband
GERV	Gewestelijke Economische Raad van Vlaanderen
KMO	Kleine of Middelgrote Onderneming
LRM	Limburgse Reconversie Maatschappij
MI	Materiaalindex
NBB	Nationale Bank van België
NIS	Nationaal Instituut voor Statistiek
NWWZ	Niet werkende werkzoekenden
POM	Provinciale Ontwikkelings Maatschappij
UNIZO	Unie van Zelfstandige Ondernemers
VDAB	Vlaamse Dienst voor Arbeidsreglementering en Beroepsopleiding
VLAO	Vlaams Agentschap Ondernemen
VIL	Vlaams Instituut voor de Logistiek
WSE	Werk en Sociale Economie
WZUA	Werkzoekenden met werkloosheidsuitkeringaanvraag

Hoofdstuk 1: Inleiding

1.1 Probleemstelling

Een belangrijke beslissing waarmee (nieuwe) ondernemingen geconfronteerd worden is de keuze waar men zich gaat vestigen. De zoektocht naar de meest geschikte vestigingsplaats is reeds decennia lang een belangrijk thema in de bedrijfswereld. Ook vandaag nog speelt de vestigingsplaats een strategische rol binnen het bedrijf, maar de vestigingsfactoren die de locatiekeuze bepalen zijn mogelijk veranderd. Deze factoren zullen in deze eindverhandeling onderzocht worden. Voorts zal nagegaan worden of er een evolutie is in belangrijkheid van de factoren.

Tijdens het onderzoek gaan we ons concentreren op ondernemingen die zich recent in Limburg hebben gevestigd, met name tussen 1999 en 2007. Wel zullen er resultaten van onderzoeken uit voorgaande perioden worden opgenomen, om zo de resultaten van het eigen onderzoek te kunnen vergelijken. Bovendien zullen enkel industriële en dienstverlenende ondernemingen ondervraagd worden.

1.2 Centrale onderzoeksvraag

De bovenstaande probleemstelling leidt tot de volgende onderzoeksvraag:

"Waarom kiezen industriële en dienstverlenende ondernemingen ervoor om zich te vestigen in Limburg".

1.3 Onderzoeksvragen

De probleemstelling delen we op in verschillende onderzoeksvragen waarop we in deze eindverhandeling trachten een antwoord te vinden:

- 1 Welke factoren zijn belangrijk bij de keuze van een vestigingslocatie?
- 2 Is er een evolutie waarneembaar in de belangrijkheid van deze vestigingsfactoren?
- 3 Verschillen de vestigingsfactoren voor industriële en dienstverlenende bedrijven?
- 4 Hoe goed scoort Limburg op deze verschillende vestigingsfactoren?
- 5 Welke zijn mogelijke kansen voor Limburg en welke zijn mogelijke bedreigingen?

1.4 Opzet eindverhandeling

Het doel van deze eindverhandeling is een inzicht te krijgen in het vestigingsprofiel van ondernemingen in Limburg. In het bijzonder wordt er onderzocht welke factoren belangrijk zijn wanneer ondernemingen een vestigingsplaats kiezen. Hierbij maken we een verschil tussen dienstverlenende en industriële ondernemingen. De resultaten van het onderzoek worden vervolgens in een historische context geplaatst om een mogelijke evolutie van het vestigingsprofiel te ontdekken. Ten slotte wordt de aantrekkelijkheid van Limburg als vestigingsregio bepaald en trachten we mogelijke sterktes, maar ook zwaktes te achterhalen. Bovendien kijken we wat de toekomst voor Limburg geeft aan de hand van kansen en bedreigingen.

Zoals al eerder aangehaald, richten we ons in deze eindverhandeling enkel tot de provincie Limburg. In hoofdstuk 2 wordt Limburg geschetst op gebied van geografie, demografie, infrastructuur, werkgelegenheid en economie. De bedoeling van dit hoofdstuk is om een duidelijk beeld te creëren van de provincie en het onderzoeksgebied zo goed mogelijk te begrenzen.

In hoofdstuk 3 worden de verschillende vestigingsplaatstheorieën beknopt besproken die zich in de loop der tijd hebben ontwikkeld. We hebben ervoor gekozen om de auteurs en hun bijhorende theorieën in chronologische volgorde te bespreken. Ook belangrijke kritieken op de vestigingsplaatstheorieën worden in dit hoofdstuk opgenomen.

Sinds 1960 zijn er enkele studies verschenen rond het vestigingsprofiel van bedrijven in Limburg. Deze worden in hoofdstuk 4 besproken. Hiervoor hebben we de periode van 1960 tot nu opgedeeld in 4 deelperioden. Voor de laatste deelperiode, van 1999 tot 2007 hebben we zelf een enquêteonderzoek gevoerd. Per deelperiode worden de belangrijkste vestigingsfactoren besproken. Op het einde van het hoofdstuk worden de resultaten voor elk van de deelperioden met elkaar vergeleken. Een belangrijke opmerking die we hierbij moeten maken is de lage respons tijdens het onderzoek, waarmee bij de interpretatie van de resultaten rekening dient gehouden te worden.

Uit hoofdstuk 4 kennen we de belangrijkste vestigingsfactoren. In hoofdstuk 5 kijken we hoe de situatie in Limburg momenteel is voor de belangrijkste factoren. We gaan met andere woorden na waar er zich problemen voordoen die voor bedrijven een rol spelen bij de vestigingskeuze. Verder onderzoeken we op welke factoren Limburg zich kan onderscheiden van andere regio's. Dit alles trachten we te achterhalen uit interviews met bevoorrechte getuigen.

Hoofdstuk 6 is het laatste hoofdstuk en bevat de conclusies die uit het onderzoek getrokken kunnen worden. Voorts worden er enkele adviezen gegeven voor verder onderzoek omtrent dit thema.

Hoofdstuk 2: Situering Limburg

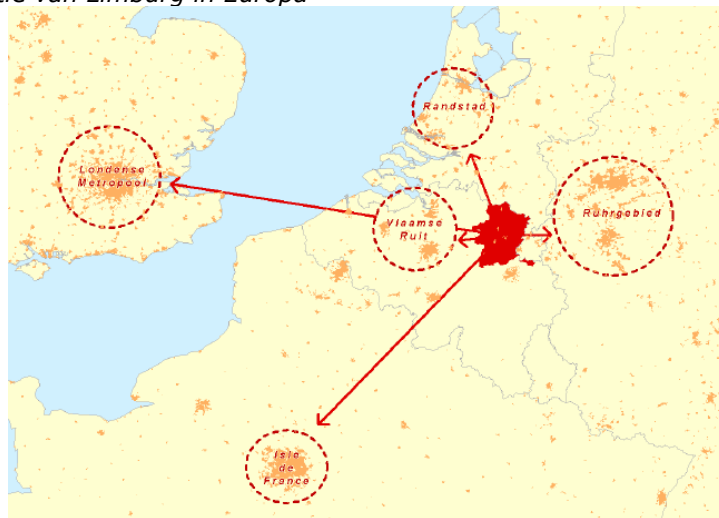
Bij het schrijven van de eindverhandeling hebben we ervoor gekozen om het onderzoeksgebied te beperken tot de provincie Limburg. In dit hoofdstuk bespreken we beknopt de geografische ligging, de verkeersinfrastructuur, de bevolking en de werkgelegenheid van de provincie. Ten slotte gaan we Limburg op economisch vlak situeren aan de hand van enkele welvaartsindicatoren.

1.1 Geografische ligging

Limburg is één van de 10 Belgische provincies en ligt in het noordoosten van België. De provincie heeft een oppervlakte van 2.422 km² en is opgedeeld in 3 arrondissementen: Hasselt, Maaseik en Tongeren. Verder heeft de provincie grenzen met Nederland en Duitsland en met de provincies Antwerpen, Vlaams-Brabant en Luik (Bron: Limburg.be).

Binnen Europa geniet Limburg van een uitstekende ligging, centraal tussen enkele belangrijke consumentenclusters, met name Randstad, het Ruhrgebied, de Vlaamse Ruit en Île-de-France. Deze belangrijke consumentenmarkten kunnen vanuit Limburg binnen 24 uur bediend worden (Bron: VIL, 2006).

Figuur 2.1: De positie van Limburg in Europa



Bron: VIL, 2006, Logistieke poort Limburg, Fase I, p. 5

Dankzij deze centrale ligging wonen binnen een straal van 500 km rond Limburg de helft van alle inwoners van de Europese gemeenschap en is dit gebied verantwoordelijk voor meer dan de helft van de totale koopkracht van de Europese Unie.

2.2 Verkeersinfrastructuur

In de volgende paragraaf overlopen we de verkeersinfrastructuur in Limburg. We behandelen respectievelijk het wegverkeer, het spoorverkeer en de waterwegen. Doordat Genk beschikt over een terminal die voor elk van deze vervoersmodi een aansluiting biedt, kunnen we stellen dat Limburg trimodaal ontsloten is. In een laatste deel wordt het luchtverkeer kort besproken.

2.2.1 Wegverkeer

In Limburg treffen we een uitgebreid net van autowegen aan. Niet alleen wordt de provincie doorkruist door twee autosnelwegen, het heeft ook enkele oost-west en noord-zuid georiënteerde hoofdwegen die zorgen voor een goede ontsluiting van de provincie.

Binnen de provincie voorzien twee autosnelwegen Limburg van een goede aansluiting op het internationale wegennet. In het noorden zorgt de E313 voor een belangrijke verbinding met Antwerpen, in het zuiden geeft de autosnelweg toegang tot Luik en het Franse wegennet. In westelijke richting heeft de E314 een aansluiting met Brussel, in oostelijke richting wordt via de E314 Limburg verbonden met Aken en de rest van het Duitse wegennet. Deze twee autosnelwegen kruisen elkaar ter hoogte van de verkeerswisselaar in Lummen. Nadelig is echter dat ondanks de aanwezigheid van twee autosnelwegen, er geen enkele in Noord-Limburg passeert.

Bovendien situeren zich in Limburg een aantal gewest- en provinciewegen die elkaar kruisen in rechte hoeken, waardoor er een dambordpatroon gevormd wordt (figuur 2.2). Via deze wegen heeft ook het noorden van de provincie toegang tot de autosnelwegen (Bron: VIL, 2006).

Figuur 2.2: Wegenkaart van Limburg (s.d.)



Bron: Limburg.be

Een probleem blijft echter de N74 of de Noord-Zuidverbinding. Dit is de belangrijkste noord-zuidas en zorgt voor de ontsluiting van het noorden van de provincie. Elke dag passeren er ongeveer 35.000 voertuigen. De capaciteit van de N74 kan zulke hoeveelheden niet aan, waardoor er vaak files ontstaan. Ook de veiligheid van verschillende kruispunten met de N74 laat te wensen over. De laatste jaren zijn er een hevige discussie rond de aanpassing van de Noord-Zuidverbinding. In 2006 heeft de Vlaamse regering beslist de nodige werken uit te voeren aan de N74, te beginnen in 2007.

De aanpassingen zullen over twee fasen gebeuren. Tijdens de eerste fase zal het deel ten noorden van Houthalen-Helchteren aangepast worden. De rotonde in Hechtel zal verdwijnen en men gaat het doorgaand en lokaal verkeer van elkaar scheiden. Hiernaast worden er ook speciale voorzieningen voor fietsers en voetgangers aangelegd. Voor de uitwerking van de tweede fase, ten zuiden van Houthalen-Helchteren, is men momenteel nog bezig met een studie. Een mogelijk alternatief is een grote rotonde aan te leggen, waaronder een tunnel loopt. Op deze manier worden

doorgaand en lokaal verkeer gescheiden. Voor de fietsers en voetgangers zal er een fietsbrug over de rotonde aangelegd worden. De studie is momenteel nog niet afgewerkt, waardoor men nog niet zeker is van de uit te voeren werken in fase 2.

Uit tabel 2.1 kunnen we afleiden dat er in Limburg 106 km autosnelweg ligt, welke zorgt voor een dichtheid aan autosnelwegen van 44 km/km². Als we deze dichtheid vergelijken met de resultaten voor Vlaanderen en België zien we dat Limburg op gebied van autosnelwegen de kleinste autosnelwegendichtheid heeft. Anders is het gesteld met de dichtheid van provincie- en rijkswegen, waar Limburg een dichtheid heeft van 458 km/km². Dit is net iets meer dan het gemiddelde voor Vlaanderen en België. De totale lengte van de provinciewegen en rijkswegen bedraagt 1.109 km.

Tabel 2.1: De lengte en dichtheid van het wegennet in Limburg, Vlaanderen en België (2005)

Jaar 2005	Limburg	Vlaanderen	België
Lengte autosnelwegen (km)	106,4	867,0	1.747,4
Lengte rijkswegen en provinciewegen (km)	1.109,0	6.027,0	13.892,0
Lengte gemeentewegen (km)	9.995,9	53.035,2	102.775,2
Totaal aantal wegen (km)	11.211,3	59.929,2	118.414,6
Oppervlakte van het grondgebied	2.422,1	13.522,0	30.528,0
Wegendichtheid autosnelwegen (km/km ² X 1000)	44	64	57
Wegendichtheid rijkswegen en provinciewegen (km/km ²)	458	446	455

Bron: NIS, 2007

2.2.2 Spoorwegverkeer

Vlaanderen en ook Limburg hebben een hoge dichtheid aan spoorwegen. Voor het vervoer van goederen per spoor zijn er twee mogelijke trajecten voorhanden. Enerzijds heeft men de Montzenroute, welke het merendeel van het goederenvervoer op zich neemt, anderzijds heeft men de IJzeren Rijn. Beide trajecten verbinden de haven van Antwerpen met het Ruhrgebied. Hoewel de IJzeren Rijn meer geschikt is voor het goederenvervoer omdat hij korter is dan de Montzenroute en minder hellingen kent, is deze pas onlangs opnieuw in gebruik genomen na een lange periode van inactiviteit.

Naast deze internationale trajecten bestaan er ook regionale spoorlijnen voor het goederentransport. Zo heeft men in Limburg de lijnen Hasselt-Mol (spoorlijn15), Hasselt-Genk (spoorlijn 21A), Genk-Bilzen (spoorlijn 21C) en Tessenderlo-Ham/Diest (spoorlijn 17) (Bron: VIL, 2006, Logistieke poort Limburg, Fase I, p. 23).

2.2.3 Waterwegen

Dankzij de doortocht van het Albertkanaal geniet Limburg van een goede ontsluiting over het water. Het Albertkanaal is één van de belangrijkste kanalen van België en verbindt de haven van

Antwerpen met de Maas in Luik. Over zijn hele lengte van 130 km worden jaarlijks 40 miljoen ton goederen vervoert. Langs het kanaal hebben zich de laatste jaren verschillende bedrijventerreinen ontwikkeld, welke een uitbreiding van de bedrijvigheid met zich meebrengen (Bron: nv De Scheepvaart, 2007).

In Limburg situeren zich ook een aantal kleinere kanalen, die men onder de noemer "Kempense Kanalen" plaatst. De Zuid-Willemsvaart, het kanaal Dessel-Kwaadmechelen en het Kempens Kanaal (Bochelt-Herentals) zijn hier de voornaamste. Deze kanalen spelen echter een kleinere rol in het vervoer van goederen binnen de provincie omwille van hun beperkte afmetingen (Bron: Limburg.be).

2.2.4 Luchtverkeer

Op enkele kleine vliegvelden na, zoals deze in Kiewit bij Hasselt, zijn er in Limburg geen faciliteiten voor het luchtverkeer. De kleine vliegvelden zijn enkel geschikt voor kleine sport- en zakenvliegtuigen, waardoor ze in het kader van deze eindverhandeling weinig belang hebben. Wel ligt Limburg op korte afstand (80 km.) van de internationale luchthaven *Brussels Airport* in Zaventem. Van hieruit worden dagelijks vluchten georganiseerd naar tal van bestemmingen, zowel binnen als buiten Europa. De luchthaven beschikt verder over een groot vrachtgebied *Brucargo*, met een uitgebreid aanbod aan opslagruimten voor bedrijven.

Ook de luchthaven van Bièrset bij Luik ligt in de buurt van Limburg, op slechts 50 km van Hasselt. Na Zaventem is Bièrset de luchthaven waar het meeste aantal goederen worden vervoerd. Op vlak van passagiers is het de derde grootste luchthaven in België na Zaventem en Charleroi.

Op internationaal vlak liggen kleine luchthavens, zoals deze van Eindhoven en Maastricht-Aken zeer dicht bij Limburg. Ook grotere luchthavens zijn vanuit Limburg op relatief korte tijd bereikbaar: Düsseldorf Airport (1.5 uur), Schiphol (2.5 uur), Paris Airport (3 uur), Frankfurt Airport (3 uur) en Köln-Bonn Airport (1.5 uur) (Bron: locateinlimburg.be).

2.4 Bevolking

2.4.1 Structuur

Statistieken van het NIS tonen dat Limburg op 1 januari 2007 820.272 inwoners telde, wat goed is voor 7,75% van de totale Belgische bevolking. Hiermee komt Limburg op de 5^e plaats qua inwonersaantal in Vlaanderen. Aan de hand van tabel 1.2 zien we dat de bevolkingsdichtheid in Limburg 339 inw./km² bedraagt. Als we dit vergelijken met de andere provincies in Vlaanderen zien we dat Limburg de laagste bevolkingsdichtheid heeft, onder het gemiddelde van het Vlaams Gewest.

Tabel 2.2: Bevolkingsdichtheid in de Vlaamse provincies en het Vlaams Gewest (2007)

	Vlaams- Antwerpen	Vlaams- Brabant	West - Vlaanderen	Oost- Vlaanderen	Limburg	Vlaams Gewest
Aantal inwoners	1.700.570	1.052.467	1.145.878	1.398.253	820.272	6.117.440
Oppervlakte	2.867	2.106	3.144	2.982	2.422	13.522
Inwoners/km²	593	500	364	469	339	452

Bron: NIS, 2007

In tabel 2.3 lezen we dat de verhouding tussen mannen en vrouwen in 2007 ongeveer gelijk was. Verder zien we bij de opdeling in leeftijdscategorieën dat 22% van de bevolking zich in de groep van 0-19 jaar bevindt, bijna 2/3 van de bevolking tussen 20 en 64 jaar oud is en 15% ouder is dan 64.

Als we de cijfers voor Limburg vergelijken met deze voor Vlaanderen en België stellen we vast dat de bevolkingssamenstelling dezelfde is. Enerzijds is er ook in Vlaanderen en België weinig verschil tussen het totale aantal mannen en vrouwen. Anderzijds is, net als in Limburg, de leeftijdsgroep van personen tussen 20 en 64 jaar het grootst in Vlaanderen en België, met een percentage van ongeveer 60%. Ook de grootte van de overige twee leeftijdsklassen stemmen overeen met deze van Limburg. Opvallend is dat de groep personen van meer dan 64 jaar oud in Limburg bijna 2 % kleiner is in vergelijking met Vlaanderen en België. Hiertegenover staat dat in Vlaanderen en België de groep personen met een leeftijd tussen de 20 en 64 jaar 2% kleiner is. We stellen dus vast dat Limburg procentueel minder oudere mensen, maar meer mensen op middelbare leeftijd.

Tabel 2.3: Overzicht van de bevolking per leeftijdscategorie in Limburg, Vlaanderen en België (2007)

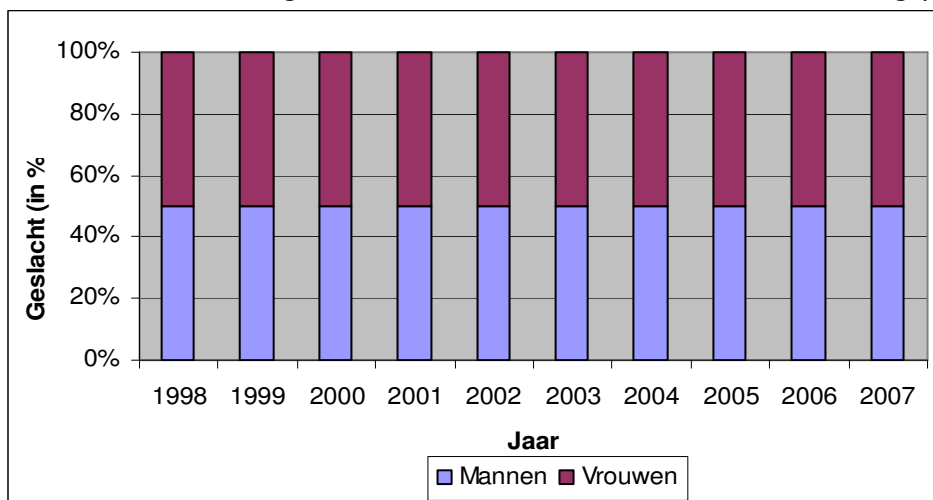
2007	regio	Limburg			Vlaanderen			België		
leeftijd		Mannen	Vrouwen	Totaal	Mannen	Vrouwen	Totaal	Mannen	Vrouwen	Totaal
0-19 jaar	tot.	92.474	87.742	180.216	692.239	662.135	1.354.374	1.246.988	1.194.141	2.441.129
	%	11,27%	10,70%	21,97%	11,32%	10,82%	22,14%	11,78%	11,28%	23,06%
20-64 jaar	tot.	258.720	250.929	509.649	1.856.265	1.817.497	3.673.762	3.180.037	3.153.306	6.333.343
	%	31,54%	30,59%	62,13%	30,34%	29,71%	60,05%	30,04%	29,79%	59,84%
> 64 jaar	tot.	57.948	72.459	130.407	468.562	620.745	1.089.307	754.373	1.055.679	1.810.052
	%	7,06%	8,83%	15,90%	7,66%	10,15%	17,81%	7,13%	9,97%	17,10%
Totaal	tot.	409.142	411.130	820.272	3.017.066	3.100.377	6.117.443	5.181.398	5.403.126	10.584.524
	%	49,88%	50,12%	100,00%	49,32%	50,68%	100,00%	48,95%	51,05%	100,00%

Bron: NIS, eigen bewerking, 2007

2.3.2 Bevolkingsevolutie

Op 1 januari 1998 telde Limburg 783.927 inwoners. In 2007 waren dat er 820.272, wat een stijging inhoudt van 4,6%. Als we kijken naar het verschil in geslacht kunnen we stellen dat er zowel in 1998 als in 2007 ongeveer de helft van de inwoners mannen zijn en de helft vrouwen.

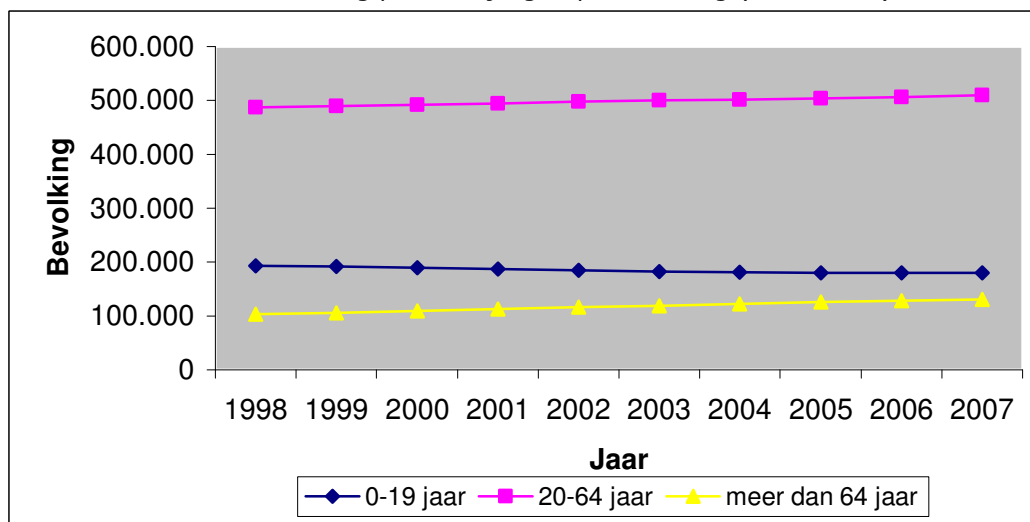
Figuur 2.3: Procentuele verhouding tussen het aantal mannen en vrouwen in Limburg (1998-2007)



Bron: Algemene Studiedienst Vlaamse regering, 2007

Ten opzichte van 1997 stellen we vast dat de bevolkingsgroep tussen 20 en 64 jaar aan belang gewonnen heeft. Dit zien we aan de procentuele stijging van het aantal personen binnen deze leeftijdscategorie, terwijl het aantal personen jonger dan 20 jaar en ouder dan 64 jaar gedaald zijn. De laatste jaren hebben we echter te maken met een toenemende vergrijzing. In een volgende paragraaf gaan we hier verder op in.

Figuur 2.4: Evolutie van de bevolking per leeftijdsgroep in Limburg (1998-2007)



Bron: NIS, eigen bewerking, 2007

2.3.3 Loop van de bevolking

De evolutie van de bevolking, ook wel de loop van de bevolking genoemd, wordt bepaald door de som van het natuurlijk saldo en het migratiesaldo. Het natuurlijk saldo is het verschil tussen het aantal geboorten en sterften, het migratiesaldo is het verschil tussen het aantal immigraties en emigraties.

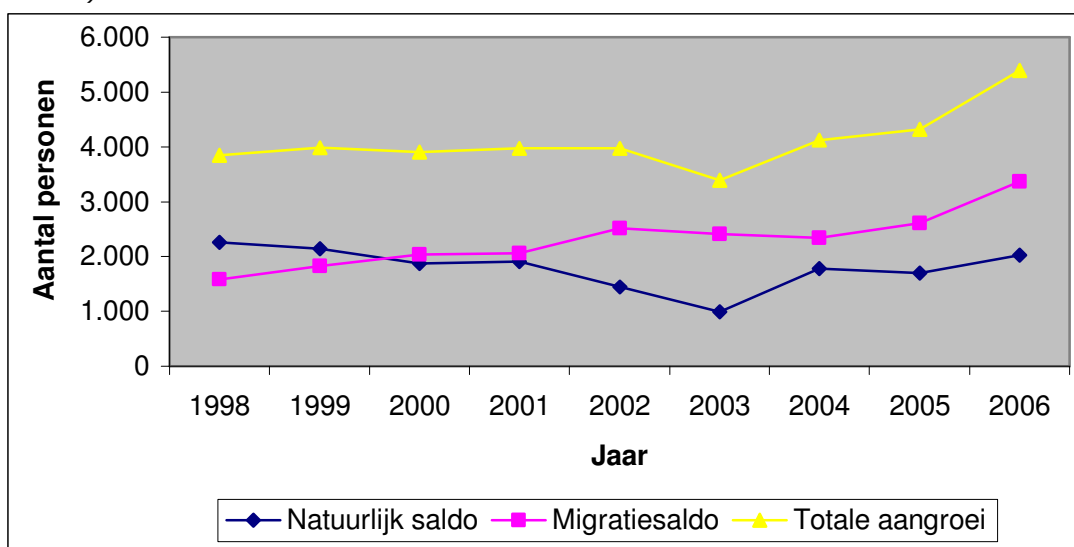
Tabel 2.4 toont ons de gegevens voor de jaren 1998 tot en met 2006. In de laatste kolom lezen we de totale bevolkingsaangroei af, welke voor elk van de jaren positief is. Dit wil zeggen dat tussen 1998 en 2006 Limburg steeds een toename in het aantal inwoners kent. De reden hiervoor is enerzijds een positief natuurlijk saldo (meer geboorten dan sterften) en anderzijds een positief migratiesaldo (meer inwijkelingen dan uitwijkelingen) (Bron: NIS, 2007).

Tabel 2.4: Evolutie in de loop van de bevolking in Limburg (1998-2006)

	Geboorten	Overlijdens	Natuurlijk saldo	Immigraties	Emigraties	Migratie saldo	Totale aangroei
1998	8.182	5.924	2.258	27.252	25.668	1.584	3.842
1999	8.141	5.993	2.148	28.093	26.259	1.834	3.982
2000	8.029	6.158	1.871	27.801	25.766	2.035	3.906
2001	8.002	6.086	1.916	28.787	26.726	2.061	3.977
2002	7.804	6.355	1.449	29.942	27.423	2.519	3.968
2003	7.638	6.653	985	30.283	27.872	2.411	3.396
2004	7.974	6.194	1.780	30.495	28.151	2.344	4.124
2005	8.067	6.362	1.705	32.393	29.779	2.614	4.319
2006	8.277	6.245	2.032	32.994	29.632	3.362	5.394

Bron: NIS, eigen bewerking, 2007

Figuur 2.5: Het natuurlijk saldo, het migratiesaldo en de totale groei van de bevolking in Limburg (1998-2006)



Bron: Lokale statistieken Vlaanderen, eigen bewerking, 2007

2.3.4 Bevolkingsprognose

Volgens een studie over de bevolkingsvooruitzichten, gepubliceerd door het NIS, zal de bevolking zowel in Limburg als in Vlaanderen en België nog enkele jaren toenemen, om vervolgens vanaf 2030 te dalen. Een mogelijke verklaring voor deze daling is de vergrijzing van de bevolking.

De vergrijzing is enerzijds te verklaren door de toename aan personen ouder dan 65 jaar. Deze stijging is een gevolg van de babyboom die na de Tweede Wereldoorlog heeft plaatsgevonden. Door de toename van personen ouder dan 65 jaar zal ook het sterftecijfer de volgende jaren stijgen.

Anderzijds zien we een daling in het aantal geboorten de laatste jaren, hoewel dit in 2006 opnieuw gestegen is.

Ten slotte speelt ook de stijgende levensverwachting een rol. De levensverwachting geeft de gemiddelde, resterende levensduur van een persoon in een bepaalde groep weer.

Belangrijk om op te merken is dat de studie gebaseerd is op hypothesen betreffende de geboortecijfers, sterftecijfers en migratiecijfers.

Tabel 2.5: Bevolkingsprognose in Limburg, Vlaanderen en België (2010- 2050)

Jaar:	2010	2020	2030	2040	2050
Limburg	826.401	843.989	850.754	846.268	833.323
Vlaanderen	6.079.433	6.141.421	6.175.230	6.147.271	6.070.318
België	10.529.690	10.723.828	10.894.288	10.964.632	10.952.581

Bron: NIS

2.4 Werkgelegenheid

In volgende paragraaf komt de werkgelegenheid in Limburg aan bod. Eerst wordt de beroepsbevolking in Limburg doorgenomen, vervolgens bespreken de werkloosheid in Limburg en als laatste kijken hoe het zit met de tewerkstelling per sector. Hier gaan we de nadruk leggen op de tewerkstelling in de secundaire, tertiaire sector en quartaire sector.

2.4.1 Beroepsbevolking en activiteitsgraad

Met beroepsbevolking bedoelen we de personen tussen de 18 en 64 jaar oud die actief zijn op de arbeidsmarkt, of als werkzoekende, of als werkende. Om vervolgens tot de activiteitsgraad te komen delen we de beroepsbevolking door de totale bevolking op arbeidsleeftijd. Zo krijgen we een kijk op hoeveel procent van de beroepsbevolking actief is op de arbeidsmarkt.

De totale beroepsbevolking in 2006 in Limburg bedraagt 385.718 personen. Dit zijn al de personen die werkend zijn of op zoek zijn naar werk. Hiervan zijn er 215.042 mannen en 170.676 vrouwen. In vergelijking met andere provincies zien we in tabel 2.6 dat Limburg de kleinste beroepsbevolking heeft.

Tabel 2.6: Totale beroepsbevolking binnen de Vlaamse provincies per leeftijdscategorie in 2006

Leeftijd:	Limburg	Antwerpen	Oost-Vlaanderen	Vlaams-Brabant	West-Vlaanderen
0-19 jaar	8.076	17.803	13.114	7.797	11.617
20-64 jaar	372.402	760318	648.094	479.426	513.334
> 64 jaar	5.240	9.676	9.732	7.778	10.109
Totaal	385.718	787.797	670.940	495.001	535.060

Bron: steunpunt WSE.

Dit zijn absolute cijfers en houden geen rekening met de totale bevolkingsgrootte. Daarom bespreken we hierna de activiteitsgraad per provincie.

Tabel 2.7: De activiteitsgraad voor Limburg, het Vlaams Gewest en België (2006)

2006	regio	Limburg			Vlaams Gewest			België		
leeftijd		Mannen	Vrouwen	Totaal	Mannen	Vrouwen	Totaal	Mannen	Vrouwen	Totaal
0-19 jaar	beroepsbevolking	4.734	3.342	8.076	31.893	26.514	58.407	55.148	42.950	98.098
	totale bevolking	92.633	87.722	180.355	691.215	660.897	1.352.112	1.244.562	1.191.254	2.435.816
	act.graad %	5,11%	3,81%	4,48%	4,65%	4,04%	4,35%	4,47%	3,64%	4,06%
20-64 jaar	beroepsbevolking	206.476	161.445	367.921	1.519.545	1.254.028	2.773.573	2.552.755	2.089.768	4.642.523
	totale bevolking	257.878	250.061	507.939	1.849.982	1.811.006	3.660.988	3.166.508	3.139.644	6.306.152
	act.graad %	80,07%	64,56%	72,43%	82,87%	69,94%	76,48%	81,52%	67,39%	74,49%
meer dan 64 jaar	beroepsbevolking	3.832	1.386	5.218	31.198	11.338	42.536	50.081	19.677	69.758
	totale bevolking	57.465	71.993	129.458	467.087	619.843	1.086.930	753.454	1.056.377	1.809.831
	act.graad %	6,67%	1,93%	4,03%	6,78%	1,85%	3,96%	6,71%	1,87%	3,88%

Bron: Steunpunt WSE, eigen bewerking, 2007

Uit gegevens van steunpunt WSE (Werk en Sociale Economie) blijkt dat Limburg een activiteitsgraad heeft van 4,48% in de leeftijdscategorie 0-19 jaar. Dit wil zeggen dat per 100 personen met een leeftijd jonger dan 20, ongeveer 4 personen werken of actief zoeken naar werk. Dit lage cijfer is te verklaren door het feit dat men tot 18 jaar schoolplichtig is en men vaak nog gaat verder studeren.

In de categorie van personen tussen de 20 en 64 jaar oud zien we dat in Limburg 72,43% van de personen werkend is of zoekt naar werk. We zien een duidelijk verschil tussen mannen en vrouwen. Daar waar de mannen een activiteitsgraad hebben van 80%, is dit bij de vrouwen amper 65%. Dit wil zeggen dat er meer mannen werken of werk zoeken dan vrouwen. Als we de cijfers vergelijken met het Vlaams Gewest en België zien we dat de activiteitsgraad in Limburg onder het gemiddelde van Vlaanderen en België liggen. Ook voor Vlaanderen en België ligt de activiteitsgraad hoger bij mannen dan bij vrouwen.

2.4.2 Werkloosheid

Indien we spreken over werklozen, bedoelen we de personen met een leeftijd tussen 18 en 64 jaar die niet werken maar toch op zoek zijn naar een job, de zogenaamde niet werkende werkzoekenden (NWWZ). Volgens de site van de VDAB (Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding) omvat de NWWZ volgende personen: werkzoekenden met werkloosheidsuitkeringsaanvraag (WZUA), jongeren in de wachttijd, de vrij-ingeschrevenen en de andere niet-werkende werkzoekenden. Binnen de NWWZ zijn de WZUA de grootste subcategorie (Bron: VDAB.be, 2007). De werkloosheidsgraad is bepaald door de verhouding tussen de NWWZ en de totale beroepsbevolking.

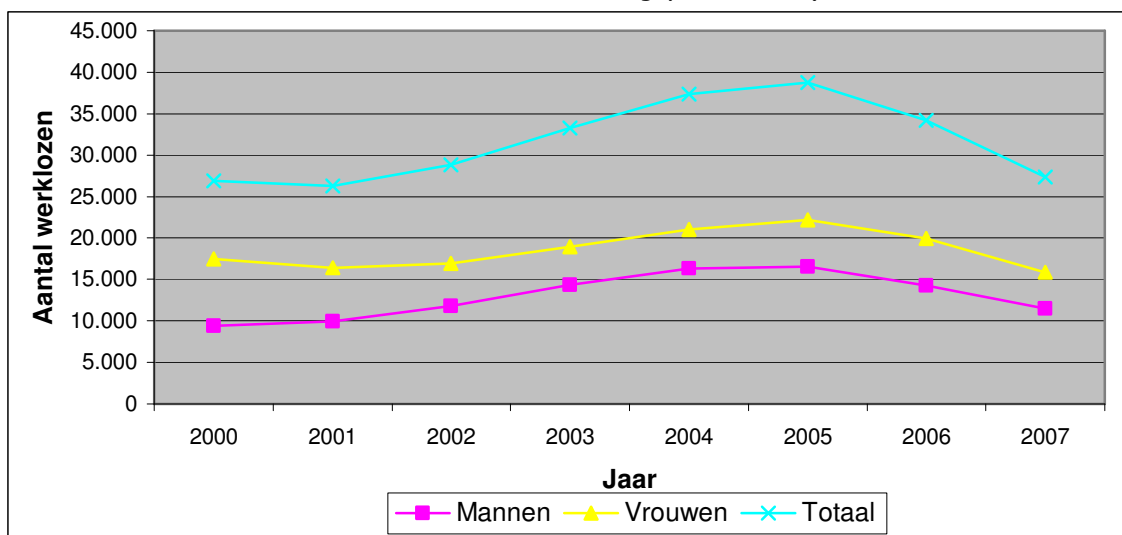
In de tabellen wordt gewerkt met gemiddelde werkloosheidscijfers per jaar. Dit wil zeggen, het aantal werklozen per maand opgeteld en gedeeld door 12.

Tabel 2.8: Evolutie van het aantal niet werkende werkzoekenden (NWWZ) in Limburg (2000-2007)

Jaar	Mannen	Vrouwen	Totaal
2000	9.373	17.482	26.855
2001	9.914	16.375	26.289
2002	11.825	16.981	28.806
2003	14.351	18.959	33.310
2004	16.314	21.053	37.368
2005	16.541	22.196	38.737
2006	14.284	19.934	34.221
2007	11.499	15.861	27.360

Bron: VDAB

Figuur 2.6: Evolutie van het aantal werklozen in Limburg (2000-2007)



Bron: VDAB

Uit figuur 2.6 leiden we af dat het aantal NWWZ hoger ligt bij vrouwen dan bij mannen. Voorts zien we dat het aantal NWWZ tussen 2000 en 2005 gestegen is en vervolgens in 2006 en 2007 gedaald. In 2007 bedroeg het aantal NWWZ in Limburg 27.360. Hiervan waren er 15.861 vrouwen, wat neerkomt op bijna 60%.

De werkloosheidsgraad in 2007 in Limburg bedroeg 7,29%. Dit wil zeggen dat per 100 inwoners ongeveer 7 personen werkloos zijn. Hoewel de werkloosheidsgraad in 2006 nog 9,29% bedroeg en dus sterk gedaald is, scoort Limburg na Antwerpen het slechtst in vergelijking met de andere Vlaamse provincies. In Vlaanderen was de werkloosheidsgraad in 2007 slechts 6,38% (Bron: site VDAB).

2.4.3 Tewerkstelling

Binnen het kader van de werkgelegenheid is het interessant te onderzoeken hoe de tewerkstelling verdeeld is per sector binnen de provincie. Tabel 2.9 geeft een overzicht van de tewerkstelling per sector voor de periode tussen 2000 en 2005 voor elke Vlaamse provincie. De secundaire sector staat beter bekend als de industriële sector. Deze sector verwerkt grondstoffen tot een finaal product. De tertiaire sector wordt ook wel de dienstensector genoemd. Hiertoe behoort ondermeer de logistieke dienstverlening. Verder is ook de tewerkstelling in de quartaire sector of de niet-commerciële dienstverlening (bijvoorbeeld ziekenhuizen) opgenomen. Deze diensten zijn vaak gesubsidieerd door de overheid. Ter vollediging zou ook de primaire sector moeten zijn opgenomen in de tabel. Het was echter niet mogelijk hieromtrent gegevens te vinden voor de verschillende provincies.

In tabel 2.9 zien we dat voor elk van de Vlaamse provincies het grootste deel van de bevolking actief is in de tertiaire sector. Voor het Vlaams Gewest bedraagt het totale percentage van tewerkgestelden in de tertiaire sector 54,71%, tegenover 19,88% voor de secundaire sector en 25,41% voor de quartaire sector. We kunnen dus stellen dat de tertiaire sector binnen de arbeidsmarkt een zeer belangrijke sector is.

De provincie Limburg neemt in 2005 in totaal 12,58% van de totale tewerkstelling in het Vlaams Gewest voor zijn rekening. Dit is het laagste percentage van alle provincies, wat ondermeer kan verklaard worden door de totale beroepsbevolking in Limburg, welke in Limburg ook lager is dan in de andere provincies. Van deze 12,58% zijn er 6,45% actief in de tertiaire sector, wat ongeveer de helft is. De tewerkstelling in de secundaire sector is, net zoals in alle andere provincies, het laagst met een percentage van 2,82% voor Limburg. De overige 3,31% zijn actief in de quartaire sector.

Tabel 2.9: Tewerkstelling per sector en per provincie (2005)

Provincie		Secundaire sector	Tertiaire sector	Quartaire sector	Totaal
Antwerpen	Totaal	170.233	455.767	192.582	818.582
	%	6,28%	16,80%	7,10%	30,18%
Limburg	Totaal	76.417	174.980	89.797	341.194
	%	2,82%	6,45%	3,31%	12,58%
Oost-Vlaanderen	Totaal	121.767	305.130	163.196	590.093
	%	4,49%	11,25%	6,02%	21,75%
Vlaams-Brabant	Totaal	52.800	284.274	108.459	445.533
	%	1,95%	10,48%	4,00%	16,42%
West-Vlaanderen	Totaal	118.132	263.847	135.288	517.267
	%	4,35%	9,73%	4,99%	19,07%
Vlaams Gewest	Totaal	539.349	1.483.998	689.322	2.712.669
	%	19,88%	54,71%	25,41%	100,00%

Bron: Lokale statistieke Vlaanderen, eigen bewerking

In tabel 2.10 hebben we de tewerkstelling per sector opgenomen voor de jaren 2000 tot 2005. Uit de tabel kunnen we opnieuw afleiden dat het grootste deel van de bevolking actief is in de tertiaire sector, zowel in Limburg als in de andere provincies. Het percentage van de mensen die in 2005 in Limburg in de tertiaire sector tewerkgesteld zijn was 51,28%. Dit is vrij laag ten opzichte van de andere Vlaamse provincies. Hiertegenover staat dat in Limburg een vrij hoog percentage van de bevolking actief zijn binnen de secundaire sector. Voor Limburg bedraagt de tewerkstelling in de secundaire sector 22,4% terwijl het gemiddelde voor Vlaanderen slechts 19,88% is. Ook in de quartaire sector zijn in Limburg meer mensen tewerkgesteld ten opzichte van het Vlaams gemiddelde, al is het verschil hier klein.

Uit de gegevens in verband met de tewerkstelling blijkt dus dat Limburg een vrij industrieel landschap heeft en dat de dienstensector in de provincie minder sterk aanwezig is in vergelijking met andere provincies.

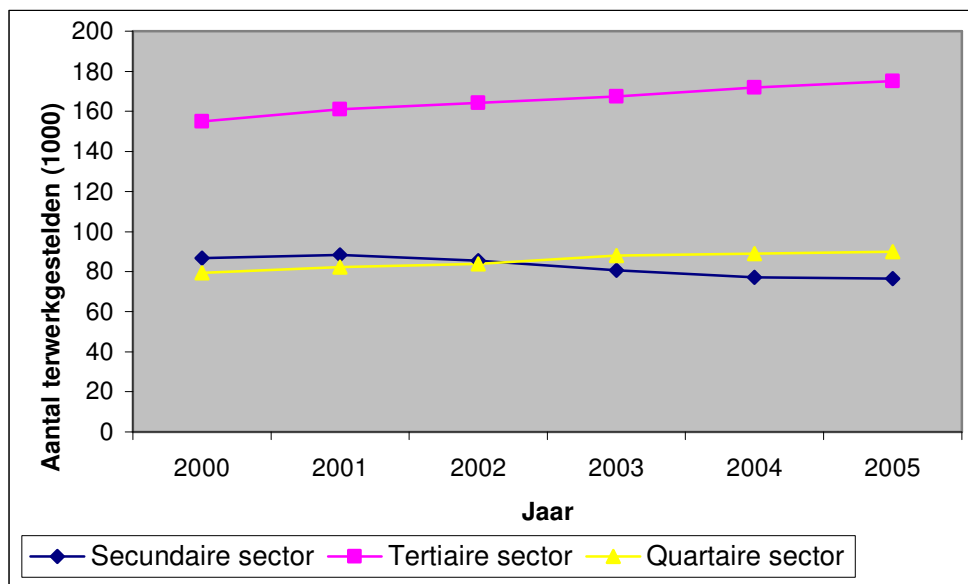
Tabel 2.10: Evolutie van de tewerkstelling per sector en per provincie (2000- 2005)

Jaar:	Sector:	Antwerpen		Limburg		Oost-Vlaanderen		Vlaams-Brabant		West-Vlaanderen		Vlaams Gewest	
		Totaal	%	Totaal	%	Totaal	%	Totaal	%	Totaal	%	Totaal	%
2000	Secundaire	177.540	23,41%	86.711	27,00%	128.559	23,62%	58.420	14,04%	123.698	25,53%	574.928	22,78%
	Tertiaire	408.823	53,92%	155.096	175,51%	271.607	49,89%	263.330	63,28%	239.114	49,36%	1.337.970	53,00%
	Quartaire	171.871	22,67%	79.298	49,19%	144.209	26,49%	94.359	22,68%	121.653	25,11%	611.390	24,22%
	Totaal	758.234	100,00%	321.105	251,70%	544.375	100,00%	416.109	100,00%	484.465	100,00%	2.524.288	100,00%
2001	Secundaire	177.481	22,89%	88.370	26,64%	129.843	23,21%	58.489	13,62%	125.120	25,28%	579.303	22,36%
	Tertiaire	421.850	54,40%	161.200	48,59%	281.245	50,26%	274.080	63,81%	245.828	49,67%	1.384.203	53,42%
	Quartaire	176.067	22,71%	82.155	24,77%	148.457	26,53%	96.931	22,57%	123.994	25,05%	627.604	24,22%
	Totaal	775.398	100,00%	331.725	100,00%	559.545	100,00%	429.500	100,00%	494.942	100,00%	2.591.110	100,00%
2002	Secundaire	172.423	22,11%	85.494	25,64%	126.510	22,40%	56.368	13,25%	122.159	24,45%	562.955	21,63%
	Tertiaire	427.782	54,85%	164.135	49,23%	286.773	50,78%	269.987	63,46%	251.154	50,27%	1.399.833	53,78%
	Quartaire	179.649	23,04%	83.792	25,13%	151.439	26,82%	99.119	23,30%	126.304	25,28%	640.304	24,60%
	Totaal	779.854	100,00%	333.421	100,00%	564.722	100,00%	425.474	100,00%	499.617	100,00%	2.603.092	100,00%
2003	Secundaire	171.381	21,49%	80.643	24,00%	124.589	21,71%	53.319	12,38%	121.133	23,89%	551.066	20,83%
	Tertiaire	436.845	54,79%	167.522	49,85%	291.295	50,75%	272.834	63,34%	253.558	50,02%	1.422.056	53,76%
	Quartaire	189.123	23,72%	87.889	26,15%	158.047	27,54%	104.603	24,28%	132.268	26,09%	671.931	25,40%
	Totaal	797.349	100,00%	336.054	100,00%	573.931	100,00%	430.756	100,00%	506.959	100,00%	2.645.053	100,00%
2004	Secundaire	169.978	21,13%	77.168	22,83%	122.684	21,10%	53.702	12,24%	119.342	23,31%	542.875	20,30%
	Tertiaire	445.043	55,33%	171.819	50,84%	299.180	51,45%	278.932	63,60%	259.055	50,60%	1.454.031	54,37%
	Quartaire	189.341	23,54%	88.958	26,32%	159.583	27,45%	105.951	24,16%	133.586	26,09%	677.420	25,33%
	Totaal	804.362	100,00%	337.945	100,00%	581.447	100,00%	438.585	100,00%	511.983	100,00%	2.674.326	100,00%
2005	Secundaire	170.233	20,80%	76.417	22,40%	121.767	20,64%	52.800	11,85%	118.132	22,84%	539.350	19,88%
	Tertiaire	455.767	55,68%	174.980	51,28%	305.130	51,71%	284.274	63,81%	263.847	51,01%	1.484.000	54,71%
	Quartaire	192.582	23,53%	89.797	26,32%	163.196	27,66%	108.459	24,34%	135.288	26,15%	689.323	25,41%
	Totaal	818.582	100,00%	341.194	100,00%	590.093	100,00%	445.533	100,00%	517.267	100,00%	2.712.673	100,00%

Bron: Lokale statistieken Vlaanderen, eigen bewerking

Als we figuur 2.7 bekijken, zien we dat tussen 2000 en 2005 de tewerkstelling binnen de tertiaire sector gestegen is. Ook de quartaire sector kent een toename van het aantal tewerkgestelde personen, en heeft op dit vlak de secundaire sector voorbijgestoken. Deze laatste kende tussen 2000 en 2005 een vermindering van het aantal tewerkgestelden.

Figuur 2.7: De evolutie in de tewerkstelling per sector in Limburg (2000-2005)



Bron: Lokale statistieken Vlaanderen, eigen bewerking, 2007

Voor Limburg zien we dat tussen 2000 en 2005 de tewerkstelling in de tertiaire sector gestegen met een percentage van 12,8% tot een hoogte van 174.980 personen. In hetzelfde jaar bedroeg de tewerkstelling in de secundaire sector slechts 76.417, wat een daling is van bijna 12% ten opzichte van 2000. Ook voor de andere provincies zien we dat de tewerkstelling in de secundaire sector afneemt in de periode tussen 2000 en 2005, terwijl de tertiaire sector te maken heeft met een groei in de tewerkstelling. Voorts kent ook de quartaire sector een stijging van de totale tewerkstelling in elk van de provincies.

2.4.4 Evolutie per sector

In tabel 2.11 vinden we een overzicht van de werkgelegenheidsontwikkeling per sector voor de jaren 2005 en 2006. Deze tabel is opgesteld aan de hand van een enquête uitgevoerd door de POM (Provinciale Ontwikkelings Maatschappij). Hoewel aan deze enquête niet alle bedrijven gevestigd in Limburg hebben deelgenomen, geeft het ons een inzicht in de ontwikkelingen die zich voordoen in werkgelegenheid per (sub)sector.

We zien dat de grootste stijging zich heeft voorgedaan bij de transportmiddelen, met een toename van 1.830 personen of 18.7%. Deze behoort tot de tertiaire sector en speelt in het verdere verloop van deze eindverhandeling een belangrijke rol. Verder kende ook de metaalproducten en machines

een groei van de tewerkstelling met 9,70%. De subsectoren waar er een verlies aan jobs was waren de winning en verwerking van metalen (-8,6%), textiel, leder, schoenen en kleding (-5,6%) en elektrotechnieken, fijnmechanische technieken en optische industrie (-5,5%) (Bron: Tewerkstellingsenquête POM, 2007).

Tabel 2.11: Werkgelegenheidsontwikkeling per subsector in Limburg bij industriële vestigingen met minstens 10 tewerkgestelden (2005-2006)

SUBSECTOR	Tewerkst. 30/09/2005			Tewerkst. 30/09/2006			Evolutie 2006			Evolutie 2005- 2006	Evolutie totaal
	M	V	T	M	V	T	M	V	T		
Energie en water	1.115	413	1.528	1.077	424	1.501	-38	11	-27	-1,80%	
Winning en eerste verwerking metalen	2.113	189	2.302	1.928	176	2.104	-185	-13	-198	-8,60%	
Winning en verv. niet- metalen delfst.	3.127	298	3.425	3.295	290	3.585	168	-8	160	4,70%	
Chemische industrie	3.336	743	4.079	3.246	724	3.970	-90	-19	-109	-2,70%	
Metaalproducten en machines	8.233	1.148	9.381	8.949	1.344	10.293	716	196	912	9,70%	
Elektrotechn., fijnmech. en opt. ind.	1.736	649	2.385	1.615	639	2.254	-121	-10	-131	-5,50%	
Transportmiddelen	8.488	1.278	9.766	10.086	1.510	11.596	1.598	232	1.830	18,70%	
Voeding, drank en tabak	2.276	1.433	3.709	2.357	1.674	4.031	81	241	322	8,70%	
Textiel, leder, schoenen en kleding	760	846	1.606	701	815	1.516	-59	-31	-90	-5,60%	
Hout en houten meubelen	2.665	437	3.102	2.627	448	3.075	-38	11	-27	-0,90%	
Papier en drukkerijen	2.220	650	2.870	2.200	612	2.812	-20	-38	-58	-2,00%	
Rubber en plastic	3.549	951	4.500	3.814	995	4.809	265	44	309	6,90%	
Diversen	141	39	180	138	38	176	-3	-1	-4	-2,20%	
TOTAAL	39.759	9.074	48.833	42.033	9.689	51.722	2.274	615	2.889	5,90%	

Bron: POM Limburg

2.5 Welvaartsindicatoren

Om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van de economische toestand van Limburg wordt in deze laatste paragraaf de welvaart van de provincie besproken. De welvaart van een land of regio is kwantitatief niet makkelijk te omvatten waardoor het vaak wordt onderzocht aan de hand van indicatoren. We behandelen achtereenvolgens het bruto binnenlands product, het beschikbaar inkomen en de investeringen in vaste activa.

2.5.1 Het bruto binnenlands product

Het bruto binnenlands product, hierna BBP genoemd, wordt omschreven als de totale marktwaarde van de goederen en diensten die gedurende een bepaalde periode in een land of regio geproduceerd zijn. Het BBP is een veel gebruikte maatstaf om de welvaart van een bepaalde regio te bepalen.

Concreet is het BBP gelijk aan de som van de toegevoegde waarden die binnen de grenzen van een bepaalde regio worden geproduceerd. Men kan het BBP zowel tegen marktprijzen als tegen factorprijzen meten. Wanneer er geen vermelding bijstaat wordt het BBP tegen marktprijzen bedoeld. Het BBP tegen factorprijzen vindt men door bij het BBP tegen marktprijzen de indirecte belastingen af te trekken en subsidies op te tellen.

Tabel 2.12: Evolutie van het BBP tegen marktprijs (1997-2006)

BBP (in miljoen €)	Absolute cijfers		Aandeel rijk (in %)		Groeipercentage gemiddeld per jaar (in %)
	1997	2006	1997	2006	1997-2006
Brussels hfst Gewest	41.552,6	59.734,9	18,81	18,88	4,38
Vlaams Gewest	126.618,1	182.890,2	57,33	57,79	4,44
* Antwerpen	42.374,6	59.956,9	19,19	18,95	4,15
* Limburg	14.191,9	20.090,9	6,43	6,35	4,16
* Oost-Vlaanderen	25.865,5	37.577,0	11,71	11,87	4,53
* Vlaams-Brabant	21.586,6	33.144,0	9,77	10,47	5,35
* West-Vlaanderen	22.599,5	32.121,4	10,23	10,15	4,21
Waals Gewest	52.689,7	73.838,8	23,86	23,33	4,01
Totaal	220.860,4	316.463,9	100,00	100,00	4,33

Bron: Nationale Bank van België

Uit de gegevens in tabel 2.12, afkomstig van de Nationale Bank van België (NBB) blijkt dat Limburg in 2006 een BBP had van 20.090,9 miljoen euro, wat overeenstemt met een percentage van 6,35% van het totale BBP van België. In 1997 was dit percentage nog 6,43%. Als we kijken naar de groei van het BBP per regio vinden we voor Limburg een gemiddeld groeipercentage per jaar van 4,16%. We zien dat Limburg hiermee vrij laag scoort in vergelijking met de andere Vlaamse provincies en bijgevolg dus ook onder het Vlaams gemiddelde ligt. Enkel Antwerpen heeft een lager groeipercentage. Ook in vergelijking met het Brussels hoofdstedelijk Gewest doet Limburg het minder goed. Voor een meer gedetailleerde tabel met gegevens voor de jaren 1997 tot en met 2006 verwijzen we naar bijlage 3.

2.5.2 Beschikbaar inkomen

Het beschikbaar inkomen, ook wel secundair inkomen genoemd, is het inkomen waarover men beschikt na aftrek van belastingen en dat men kan besteden aan consumptie. Volgens de site van het kenniscentrum voor statistiek duidt het beschikbaar inkomen op "welvaart die verdiend wordt door de inwoners van een gebied. Het verschil met het BBP ligt bij de pendelarbeid. Pendelaars werken in een bepaalde regio en dragen zo bij tot de welvaart van de regio, hoewel ze hun inkomen dat ze verdienen mee naar huis nemen" (Bron: Kenniscentrum voor statistiek, 2007).

Tabel 2.13: Evolutie van het beschikbaar inkomen (1997-2005)

Beschikbaar inkomen (in miljoen €)	Absolute cijfers		Aandeel rijk (in %)		Groeipercentage gemiddeld per jaar (in %)
	1997	2005	1997	2005	1997-2005
Brussels hfst Gewest	12.681,5	15.243,4	9,52	9,20	2,24
Vlaams Gewest	80.460,6	101.511,6	60,43	61,26	2,91
* Antwerpen	22.138,1	27.791,8	16,63	16,77	2,84
* Limburg	9.477,1	12.413,2	7,12	7,49	3,44
* Oost-Vlaanderen	18.477,0	23.231,8	13,88	14,02	2,86
* Vlaams-Brabant	15.717,8	19.933,8	11,80	12,03	2,98
* West-Vlaanderen	14.650,7	18.140,9	11,00	10,95	2,65
Waals Gewest	40.008,4	48.954,9	30,05	29,54	2,48
Totaal	133.150,5	165.709,9	100,00	100,00	2,72

Bron: Nationale Bank van België

Voor de beschikbare inkomens per provincie, weergegeven in tabel 2.13, zien we dat Limburg een groei van 3,44% per jaar heeft. In vergelijking met het Vlaams Gewest en België, die een groei hebben van respectievelijk 2,91% en 2,72%, doet Limburg het qua groei dus beter.

In de vorige paragraaf zagen we al dat Limburg de laagste groei heeft in BBP. Toch blijkt nu dat in vergelijking met de andere provincies de toename aan beschikbaar inkomen het grootst is in Limburg. Een mogelijke verklaring voor deze schijnbare tegenstelling tussen de welvaartsindicatoren is dat er in Limburg veel pendelaars wonen, welke werken in regio's buiten Limburg en zo bijdragen tot een hoger BBP in die regio's. Deze pendelaars nemen hun loon echter mee naar de plaats waar ze wonen, waardoor Limburg een stijging in het beschikbaar inkomen heeft.

2.5.3 Investerings in vaste activa

Ook investeringen worden gezien als een goede maatstaf voor de welvaart van een land of regio. Investerings zijn immers uitgaven die nu plaatsvinden met het oog in de toekomst opbrengsten te genereren. Indien men weinig vertrouwen heeft in een toekomst van een bepaalde regio zal men dus ook weinig of geen investeringen voorzien in dit gebied. Tabel 2.14 geeft een overzicht van de bruto-investeringen in vaste activa.

Tabel 2.14: Evolutie van de investeringen in Bruto Vaste Activa (1997-2005)

Investerings in vaste activa (in miljoen €)	Absolute cijfers		Aandeel rijk		Groeipercentage gemiddeld per jaar
	1997	2005	1997	2005	1997-2005
Brussels hfst Gewest	7.072,9	9.827,3	16,01%	16,02%	4,33%
Vlaams Gewest	26.705,7	38.446,1	60,44%	62,69%	4,88%
* Antwerpen	8.507,9	12.258,0	19,26%	19,99%	4,90%
* Limburg	3.105,2	4.731,6	7,03%	7,71%	5,82%
* Oost-Vlaanderen	5.448,6	7.735,5	12,33%	12,61%	4,66%
* Vlaams-Brabant	4.435,2	5.867,7	10,04%	9,57%	3,59%
* West-Vlaanderen	5.208,8	7.853,3	11,79%	12,80%	5,64%
Waals Gewest	10.406,6	13.058,7	23,55%	21,29%	2,83%
Totaal	44.185,2	61.332,1	100,00%	100,00%	4,31%

Bron: Nationale Bank van België, eigen bewerking

Wat betreft de investeringen heeft Limburg een gemiddeld groeipercentage per jaar van 5,82%. Hiermee scoort de provincie het best in vergelijking met de andere Vlaamse provincies. Ook ten opzichte van het Waals en Brussels hoofdstedelijk Gewest, welke een groei van respectievelijk 2,83% en 4,33% hebben, doet Limburg het beter.

Aan de hand van deze welvaartsindicatoren kunnen we besluiten dat de economische situatie in Limburg goed is. Limburg kent nog wel een vrij lage groei in BBP ten opzichte van de andere provincies, maar heeft de sterkste groei in beschikbaar inkomen. Bovendien groeit Limburg het snelst op gebied van investeringen in bruto vaste activa, wat wil zeggen dat er een positief beeld heerst over de toekomst van de provincie.

Hoofdstuk 3: Vestigingsplaatstheorieën

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een korte uiteenzetting gegeven over de vestigingsplaatstheorieën die tot nu toe gepubliceerd zijn. We hebben ervoor gekozen de verschillende theorieën en hun auteurs in chronologische volgorde kort te bespreken, zonder hierbij in detail te treden. De bedoeling van deze eindverhandeling is immers niet om een grondige studie te maken over de verschillende vestigingsplaatstheorieën. Ondanks de cursusachtige inslag draagt dit hoofdstuk bij tot een denkkader, wat ons helpt het vervolg van deze eindverhandeling te interpreteren.

3.2 Historische school

De gedachte die centraal stond tijdens de historische school is deze van de kostenminimalisatie. Zowel von Thünen, Launhardt, als Weber gingen ervan uit dat de optimale vestigingslocatie voor bedrijven die plaats was waar de kosten minimaal waren. De term kosten omvatte vooral transportkosten, aan andere kosten werd er nauwelijks aandacht besteed.

3.2.1 Von Thünen

De geograaf Johann Heinrich von Thünen wordt aanzien als de persoon die als eerste een theorie betreffende de vestigingskeuze van bedrijven heeft uitgewerkt. In 1826 publiceerde hij het boek "*Der Isolierte Staat*", waarin hij de relatie beschrijft tussen de afstand van het marktcentrum en het gebruik van de grond. Zijn onderzoek richtte zich voornamelijk tot de optimale vestigingskeuze van agrarische ondernemingen. Zelf had von Thünen een groot stuk land in zijn bezit waar hij nauwkeurig de kostenstructuur van verschillende producten analyseerde.

In zijn theorie vertrekt von Thünen van zeven *premissen* of uitgangspunten. Als deze uitgangspunten aangenomen worden, komt men tot een theoretische uitspraak. Een uitgangspunt door von Thünen gebruikt is bijvoorbeeld (J.G. Lambooy, 1995, p. 48):

"Transportkosten zijn recht evenredig met de afstand en de vervoerde hoeveelheden en komen voor de rekening van de boeren".

Als de zeven uitgangspunten aangenomen worden kan men de winst als volgt uitdrukken:

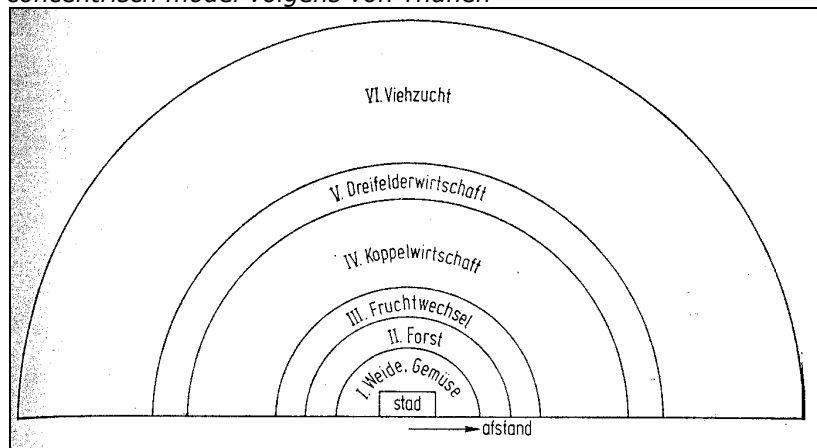
$$P = V - (E + T)$$

met P gelijk aan de winst, V de marktprijs, E de productiekosten en T de transportkosten. Uit deze formule kunnen we afleiden dat de winst daalt naarmate de afstand die men moet afleggen (en dus ook de transportkost) stijgt. Dankzij empirische waarnemingen op het stuk land waarvan von Thünen eigenaar was, kon hij het gebied rondom een centrale stad verdelen in zones. Binnen deze zones deden zich dezelfde activiteiten voor. Hiervoor maakte hij enkele hypothesen waaraan voldaan moest zijn (O. Atzema, 2002, p. 55):

- De aanwezigheid van één en slechts één grote stad, gelegen in het centrum van een vruchtbare vlakte
- De bodem over de hele vlakte moet van eenzelfde kwaliteit zijn
- Er mogen geen andere steden in de nabijheid liggen
- De grote stad is tevens de marktplaats

Zo kwam von Thünen tot een model waarin de stad centraal ligt en omgeven wordt door concentrische cirkels, die elk een eigen functie hebben.

Figuur 3.1: Het concentrisch model volgens von Thünen



Bron: J. G. Lambooy, Economie en ruimte: inleiding in de economische geografie en de regionale economie, 1980, p. 61

In figuur 2.1 zien we dat de stad, welke de markt voorstelt, centraal ligt en het gebied rond de stad verdeeld is in verschillende zones. In een eerste zone vinden we tuinbouw terug en wordt er melk geproduceerd. Vervolgens is er een zone voorzien voor bosbouw, dan 3 zones voor graanteelt (met afnemende intensiteit) en als laatste een zone voorzien voor de veeteelt. De zones zijn zo ingedeeld dat naarmate de afstand tot de stad groter wordt, de intensiteit waarmee men de grond gebruikt daalt. Veeteelt staat helemaal aan de buitenkant om die reden dat het vee zelf terug kan lopen. We stellen dus vast dat naarmate men zich verder van de stad verwijderd er goedkopere goederen geproduceerd worden met lagere transportkost.

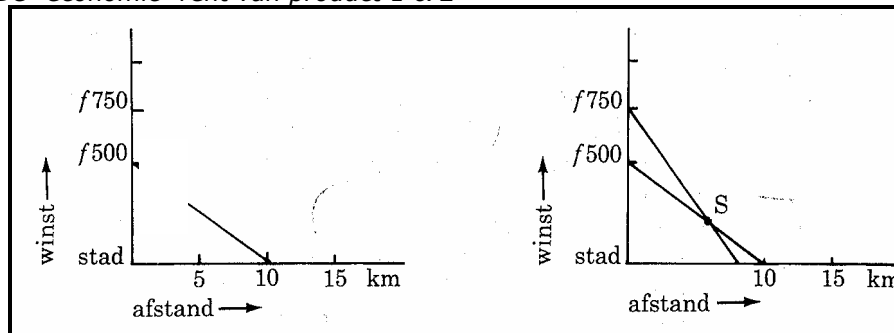
We kunnen dit verduidelijken aan de hand van een voorbeeld (J. G. Lambooy, 1980, p. 60):

Stel dat men 2 producten heeft met volgende kosten en opbrengsten:

	Product 1	Product 2
Opbrengst	1.000	1.500
Productiekost	500	750
Transportkost	50	100

Volgende grafiek geeft de winst weer van beide producten in functie van de afstand. Dit wordt door von Thünen de "economic rent" genoemd.

Figuur 3.2: De "economic" rent van product 1 & 2

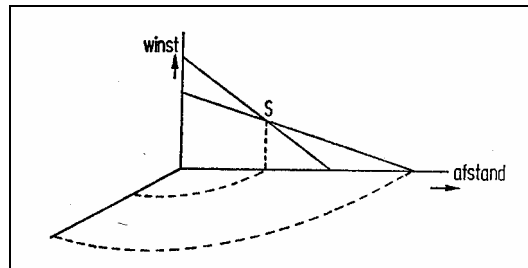


Bron: J. G. Lambooy, *Ekonomie en ruimte: inleiding in de economische geografie en de regionale economie*, 1980, p. 61

Het is duidelijk dat het in de stad (waar de afstand 0 is) voordeliger is om product 2 te produceren welke een hogere productiekost en transportkost heeft dan product 1. Wanneer de afstand 5 km bedraagt tot de stad, maakt het niet uit of we product 1 of 2 produceren. Na dit punt is het voordeliger om product 1 te produceren. Zoals al eerder besproken zal men dus goedkopere producten met een lagere transportkost verder op verdere afstand van de stad gaan produceren.

Aan de hand van de *economic rent* curven bepaalde von Thünen de concentrische cirkels die het gebied in zones verdeeld. Dit wordt weergegeven op volgende figuur:

Figuur 3.3: De relatie tussen de "economic rent" en de concentrische cirkels uit het model van von Thünen



Bron: J. G. Lambooy, *Ekonomie en ruimte: inleiding in de economische geografie en de regionale economie*, 1980, p 62

3.2.2 Weber

Ruim een halve eeuw na de theorie van von Thünen verscheen in 1882 het boek "*Die Bestimmung des zweckmäßigen Standorts einer gewerblichen Anlage*" waarin Wilhelm Launhardt de afstand, uitgedrukt in transportkosten, als belangrijkste vestigingsfactor beschouwt. Niet lang hierna formuleerde ook Alfred Weber een theorie die steunde op het idee om de afstand (transportkost) als vestigingsfactor te gebruiken. Beide theorieën richten zich tot het minimaliseren van de kosten. Het is echter de theorie van Weber die een grotere invloed heeft gehad, doordat deze een bredere visie had dan zijn voorganger. Weber was er zich immers van bewust dat niet enkel de transportkosten een rol spelen bij de keuze van een locatie, maar er ook andere voordelen zijn die de kosten op bepaalde plaatsen drukken.

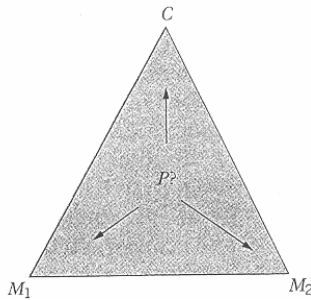
In 1909 bracht Weber het boek "*Über den Standort der Industrien*" uit, waarin hij een model uitwerkt dat focust op de minimalisering van transportkosten van grondstoffen en afgewerkte producten. Hierbij maakt hij de volgende veronderstellingen: (O. Atzema, 2002)

- De industriële bedrijven zijn gevestigd in een land met een uniforme topografie, klimaat, technologie en economisch systeem;
- Industriële grondstoffen komen niet overal in dezelfde mate voor;
- Eindproducten worden aangeboden in één marktplaats;
- De productiefactor arbeid is niet mobiel, maar is wel overal in onbeperkte mate beschikbaar;
- De transportkosten zijn een afgeleide van de vervoerde gewichten en de transportafstand;
- De transportkosten nemen lineair toe met de transportafstand.

Weber argumenteert dat de plaatsen waar men bepaalde grondstoffen aantreft, een aantrekking uitoefenen op die bedrijven die grote hoeveelheden van deze grondstoffen nodig hebben. Op deze manier worden de transportkosten sterk verlaagd. De bedrijven die vooral gebruik maken van ubiditeiten (goederen die overal voorkomen tegen dezelfde kost, zoals water) vestigen zich best dicht bij hun afzetmarkten om zo de kost van afgewerkte producten te verlagen.

Weber stelde dit idee voor in een driehoek die hij de lokalisatiedriehoek noemt. Aan de hand van deze driehoek kon Weber de plaats bepalen waar de transportkosten minimaal zijn, welke door hem aanzien wordt als de optimale vestigingsplaats (Bron: D. M. Hanink, 1997).

Figuur 3.4: De lokalisatiedriehoek van Weber



- M1: een type van grondstof
- M2: ander type van grondstof
- C: Marktplaats
- P: locatie van de onderneming

Bron: D. M. Hanink, *Principles and applications of economic geography*, 1997, p.254

Zoals eerder al vermeld was de visie van Weber breder dan die van Launhardt. In tegenstelling tot Launhardt ging Webers theorie er niet van uit dat enkel de afstand de transportkosten bepaalt. Weber hield ook rekening met tal van andere factoren, zoals de verschillende tarieven afhankelijk van de vervoersmodus, het gewicht en volume van de goederen,... Deze factoren normaliseert hij zodat de transportkosten enkel nog in functie staan van de afstand en het gewicht. Indien het landschap bepaalde hindernissen vertoont (bijvoorbeeld een heuvel) verlengt Weber de afstand. Wanneer het gaat om goederen of grondstoffen die moeilijk te vervoeren zijn verhoogd Weber het gewicht van deze goederen.

Om zijn bevindingen te veralgemenen stelde Weber de materiaalindex (MI) op. De MI is de verhouding tussen de transportkost van de gelokaliseerde grondstoffen en de transportkost van de afgewerkte producten.

$$MI = \text{Transportkost gelokaliseerde grondstoffen} / \text{Transportkost afgewerkte producten}$$

Indien $MI > 1$, spreken we van gewichtsverliezende grondstoffen. De transportkost van de grondstoffen zijn hoger dan deze van de afgewerkte producten. Het productieproces is met andere woorden grondstofgericht, waardoor het bedrijf zich het best kan vestigen in de buurt van de grondstoffen om zo de transportkosten zo laag mogelijk te houden. Aan de andere kant spreken we van gewichtsbehoudende grondstoffen als $MI < 1$. Het productieproces is marktgericht en de onderneming zal het zich het best in de buurt van de afzetmarkt vestigen. Dit is alleen mogelijk indien het bedrijf gebruik maakt van algemeen voorkomende grondstoffen ("*ubiquitous raw materials*") zoals lucht en water tijdens het productieproces.

Naast de transportkosten integreerde Weber ook bepaalde andere factoren in zijn model. Hierbij dacht hij in de eerste plaats aan goedkope arbeid, dat ervoor kan zorgen dat bedrijven afwijken van de plaats met de laagste transportkosten. Dit zal enkel het geval zijn indien de besparingen in arbeid de hogere transportkosten elimineren.

Naast goedkope arbeid kunnen ook agglomeratievoordelen een reden zijn om zich niet te vestigen op het punt met de laagste transportkost. Agglomeratievoordelen zijn voordelen die ontstaan doordat meerdere bedrijven zich op 1 plaats vestigen. Ook hier moeten de voordelen groter zijn dan de extra transportkosten die de locatie met zich meebrengt.

3.2.3 Kritiek

Op beide theorieën van de historische school zijn in de loop der jaren vele kritieken verschenen. Toch blijft zowel het model van Von Thünen, als dat van Weber van groot belang binnen de economische geografie. Het is via deze theorieën en de kritiek erop dat men tot de ontwikkeling van betere modellen gekomen is.

De kritiek handelde voornamelijk over het volgende (P. Saey, 1976, p. 535-536):

- Transportkosten: aan transportkosten wordt een te dominante invloed toegekend. Naast deze kosten zijn er ook andere kosten die bepalen welke locatie de meest optimale is.
- Grondstoflocatie: Weber veronderstelt dat grondstoffen, arbeidskrachten en verbruikers voorkomen in bepaalde punten. Dit in tegenstelling tot de werkelijkheid waar het gaat over een continu gebied.
- Schaalvoordelen: in beide theorieën wordt er weinig rekening gehouden met schaalvoordelen
- Omgeving: door de verregaande veronderstellingen in verband met de omgevingsfactoren, zijn de theorieën beperkt in hun bruikbaarheid in de werkelijkheid.

3.3 Overgangperiode

Na de theorieën van von Thünen en Weber, die de historische school vormen, komt er een overgangperiode. In deze periode gaat men nog steeds uit van kostenminimalisatie om de optimale vestigingsplaats te bekomen en staan ook nog steeds de transportkosten centraal. Men gaat deze kosten echter vanuit de afzetmarkt bekijken, en niet meer vanuit de markt van de grondstoffen.

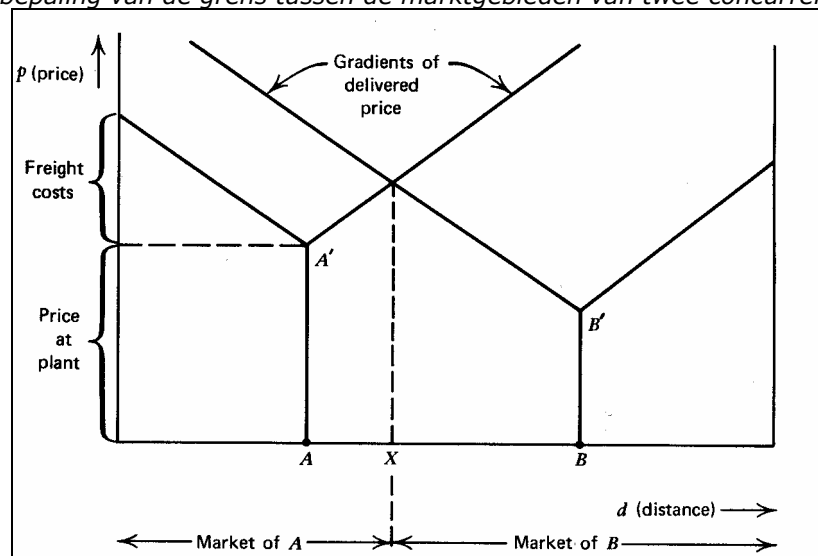
3.3.1 Palander

In 1935 bracht Tord Palander het boek "*Beiträge zur Standortstheorie*" uit. Hierin beschreef hij zijn theorie die gebaseerd was op het model van Weber en waarin hij net zoals zijn voorganger de

transportkosten als belangrijkste factor bekijken. Het verschil is echter dat Palander redeneert vanuit het marktgebied en zich niet enkel concentreert op de lokalisatie van de productie-eenheid.

Palander introduceert het begrip marktgebied en verklaart zijn theorie aan de hand van twee bedrijven, A en B, die elk hetzelfde produceren. Verder veronderstelt hij dat de bedrijven zich op een lineaire markt bevinden en dat elk van deze bedrijven een bepaalde productiekost en een bepaalde transportkost heeft, welke meestal verschillend zijn per bedrijf. Het zijn deze kosten die volgens de theorie van Palander de omvang van het marktgebied bepalen.

Figuur 3.5: De bepaling van de grens tussen de marktgebieden van twee concurrerende bedrijven



Bron: D. M. Smith, *Industrial location, an economic geographical analysis*, 1981, p. 76

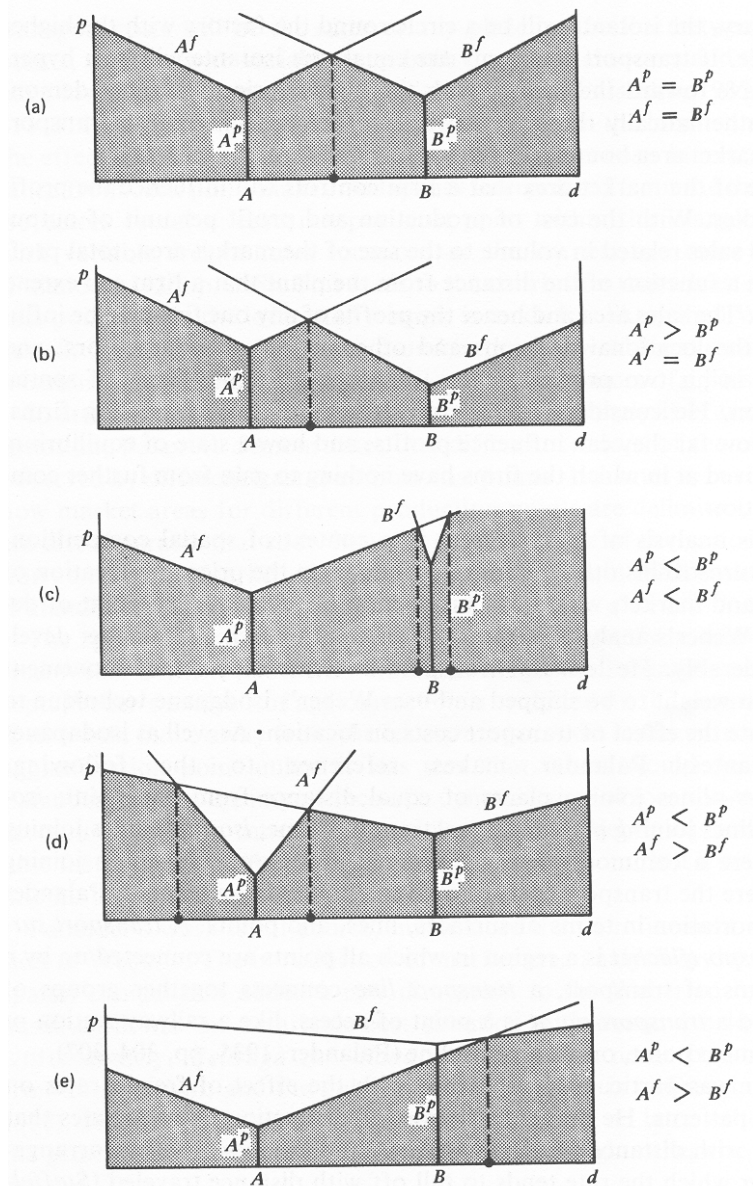
De productiekost voor bedrijven A en B worden respectievelijk voorgesteld door de lijnen AA' en BB'. De transportkost is een variabele kost en is afhankelijk van de afstand tot het bedrijf.

Vervolgens beschrijft Palander enkele situaties (D. Smith, 1981, p. 77):

- Bedrijf A en bedrijf B hebben dezelfde kostenstructuur, dus eenzelfde productiekost en eenzelfde transportkost per eenheid. Het marktgebied tussen de beide bedrijven zal perfect in twee gesplitst worden.
- Bedrijf A en B hebben dezelfde transportkost per eenheid, maar de productiekost is verschillend. Het bedrijf met de laagste productiekost zal zijn marktgebied uitbreiden ten koste van het andere bedrijf.
- Zowel de transportkost als de productiekost is lager in een bepaald bedrijf, waardoor het marktgebied van dit bedrijf groter is in vergelijking met het andere bedrijf.
- Één bedrijf heeft een hogere transportkost, maar een lagere productiekost dan het andere bedrijf. In het begin zal de markt voor het bedrijf met de laagste productiekost zijn, tot op het punt dat de transportkosten de lagere productiekosten overstijgen.

- e. In een extreme situatie zal de productiekost van één bedrijf zeer hoog zijn in vergelijking met het andere bedrijf. Hierdoor verliest dit bedrijf het marktgebied in zijn directe omgeving. Omwille van lagere vervoerskosten kan dit bedrijf een klein marktgebied verzorgen dat niet direct aan het bedrijf grenst.

Figuur 3.6: De afleiding van de marktgebieden afhankelijk van de productie- en transportkost



Bron: D. M. Smith, *Industrial Location*, 1981, p77

Deze vijf situaties beschrijven hoe tussen twee met elkaar concurrerende bedrijven het marktgebied verdeeld is, afhankelijk van de kostenstructuur van beide bedrijven. Palander richtte

zich ook op het analyseren van de verschillende transporttarieven, maar het was Hoover die hier dieper op inging.

3.3.2 Hoover

Een tweede aanvulling op de theorie van Weber is deze van Edgar Hoover, gepubliceerd in het boek *"The location of economic activity"* in 1948. Hoover bekijkt de transportkosten veel ruimer. Weber argumenteerde dat er een recht evenredig verband bestaat tussen de kost van het transport enerzijds en het gewicht en de afstand van de goederen anderzijds. Hoover gaat een stap verder en houdt rekening met de behandeling van goederen, verzekering, taksen en de verschillende vervoersmodi. Volgens hem zijn er 5 variabelen die een invloed hebben op de transportkosten (D. Vanneste, 2001, p. 115):

- De hoeveelheid: bij grotere hoeveelheden is de eenheidsprijs vaak lager door optimale benutting van de vervoersmodi;
- De afstand: De prijs per afgelegde km daalt vaak bij langere afstanden;
- De transportmodus: afhankelijk van de afstand en het gewicht van de goederen zal er een bepaald transportmiddel meer geschikt zijn als een ander;
- De aard van het product: is het goed breekbaar, bederfbaar,...;
- Retourvracht: hierdoor is het soms mogelijk dat het economisch beter is een kleine omweg te maken of een ander vervoermiddel te gebruiken.

Naast deze 5 variabelen heeft ook de aanwezigheid van grenzen en de tijdsduur een invloed op de transportkosten.

Aan de hand van deze variabelen besloot Hoover dat het in sommige gevallen aangewezen was een intermediair of tussenliggend punt als optimale vestigingsplaats te beschouwen, daar waar Weber enkel de afzetmarkt of de grondstofplaats als optimale vestiging beschouwde. Meestal zal men deze intermediaire punten kiezen om zich te vestigen waar er overslag mogelijk is van de ene transportmodus op de andere. In deze optiek heeft Hoover verklaard waarom er aan havens een grote concentratie van bepaalde industrieën is. (Bron: D. Vanneste, p. 116)

3.4 Moderne school

Bij de leer van de moderne school was het uitgangspunt niet langer dat kostenminimalisatie, maar wel winstmaximalisatie zou leiden tot de optimale vestigingskeuze. Men ging zich vooral concentreren op de markt en het afzetgebied om een theorie op te bouwen. Er zijn heel wat auteurs die in deze optiek een vestigingsplaatstheorie uitgewerkt hebben, vaak vanuit een verschillend standpunt.

3.4.1 Hotelling

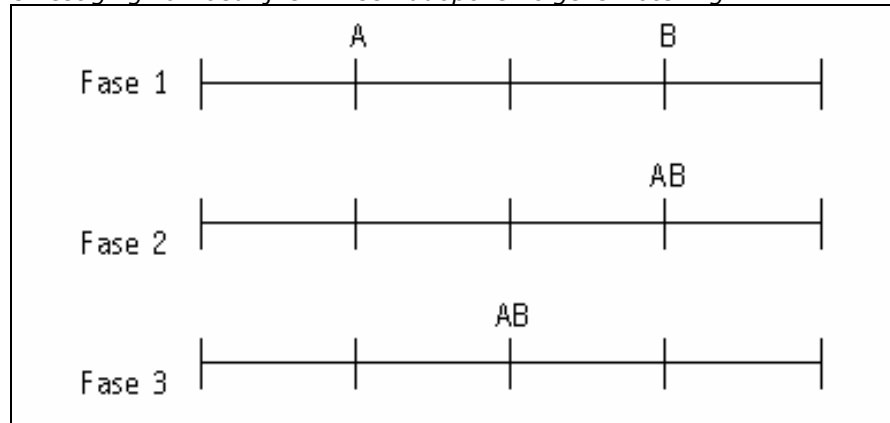
Een eerste theorie binnen de moderne school is deze van Hotelling, al is zijn bijdrage vrij beperkt gebleven. De reden hiervoor is dat Hotelling uitgaat van volkomen concurrentie, wat vrij onrealistisch is waardoor er veel kritiek op zijn werk kwam. Één van zijn bekendste werken dateert van 1929, nl. "Stability in competition". Hierin beschrijft hij de vestigingskeuze binnen het ruimtelijke duopolie aan de hand van 2 concurrerende ijsverkopers.

Intuïtief is de theorie zeer makkelijk te begrijpen aan de hand van het volgende voorbeeld:

Stel dat er een strand is waar de klanten gelijk verdeeld zijn over de totale oppervlakte. Op dit strand lopen 2 ijsverkopers rond die identiek hetzelfde ijsje verkopen tegen dezelfde prijs. Beide verkopers hebben als doel zo veel mogelijk winst te maken, liefst meer als de ander. (J. G. Lambooy, 1995, p. 56)

In de beginfase (fase 1) zullen beide ijsverkopers zich op $\frac{1}{4}$ afstand van de buitengrenzen positioneren, zodat hun marktgebied gelijk is en de afstand die de consument moet wandelen minimaal is. Als A zich echter verplaatst tot naast B, zonder over B te springen maakt A aanspraak op een groter marktgebied (fase 2). Om dit verlies aan marktgebied goed te maken zal B zich verplaatsen en over A heen springen. Dit zal zich blijven herhalen, waardoor men in de situatie terecht komt waar beide ijsverkopers zich precies in het midden vestigen (fase 3).

Figuur 3.7: De vestiging van bedrijven in een duopolie volgens Hotelling



Bron: J. G. Lambooy, *Ekonomie en ruimte: inleiding in de economische geografie en de regionale economie*, 1980, p 149

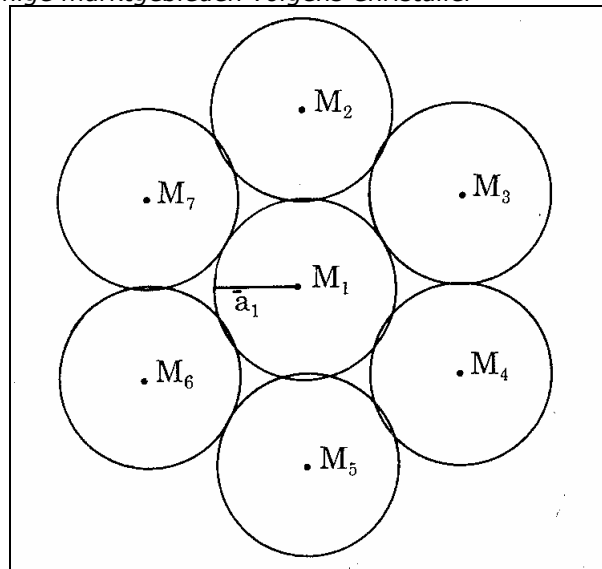
Hotelling kwam met zijn theorie tot de vaststelling dat de optimale vestigingsplaats van gelijksoortige bedrijven langs elkaar was. In tegenstelling tot andere theorieën hield hij geen rekening met de transportkosten in zijn theorie, waardoor Hotelling veel kritiek gekregen heeft. Dankzij het afnemende belang van de transportkosten de laatste decennia is het echter vaker zo dat concurrerende bedrijven zich in de buurt van elkaar vestigen.

3.4.2 Christaller

In "Die zentralen Orte in Süddeutschland..." , verschenen in 1933, geeft Christaller een verklaring voor de spreiding van ondernemingen. Christaller gaat er in zijn theorie namelijk vanuit dat de optimale vestigingsplaats voor een bedrijf deze plaats is die een zo groot mogelijke markt controleert. Volgens Christaller draait de vestiging van ondernemingen om afstanden tot een bepaalde plaats en niet om de fysieke kenmerken van een omgeving.

Eerst en vooral bestaat er volgens Christaller een centrale plaats waar goederen of diensten worden geproduceerd en/of aangeboden. Deze centrale plaats heeft volgens Christaller een buitenreikwijdte of range. Hiermee wordt de maximale afstand bedoeld die consumenten willen afleggen tot het centrale punt om een goed of dienst te bekomen, zoals in figuur 2.8 is weergegeven.

Figuur 3.8: De cirkelvormige marktgebieden volgens Christaller



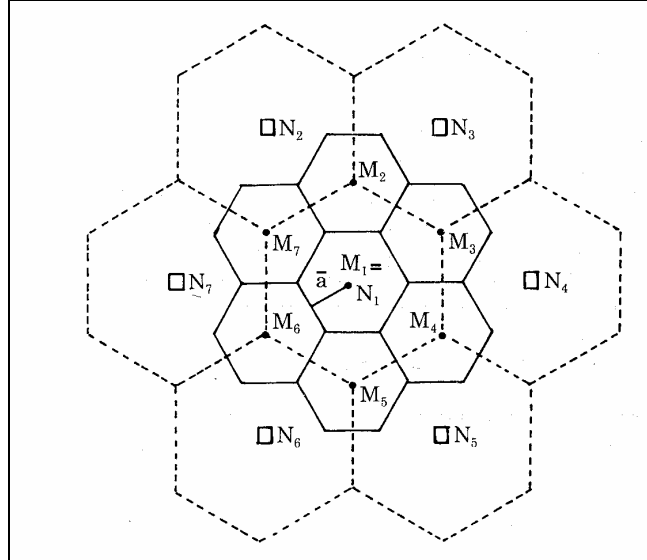
Bron: J. G. Lambooy, 1995, Regionaal economische dynamiek, p. 54

M_1 zijn de centrale plaatsen met daar rond de cirkelvormige marktgebieden met straal a_1 . Deze straal stelt de buitenreikwijdte of range voor. We zien duidelijk dat deze cirkels bepaalde delen overlappen. Doordat de consument zich zal richten tot de dichtst bijzijnde centrale plaats zullen de overlappingsen van de cirkels precies in twee verdeeld worden, waardoor de marktgebieden niet langer als cirkels maar als zeshoeken beschouwd worden.

In zijn theorie argumenteert Christaller ook dat niet elke centrale plaats dezelfde goederen of diensten aanbiedt. Zo zullen er plaatsen zijn waar men basisbehoeften verkoopt, die een frequent koopgedrag vertonen. Verder zullen er ook centrale plaatsen zijn waar men goederen verkoopt die mensen niet dagelijks, maar toch vaak aankopen. Tenslotte zijn er ook centrale plaatsen waar men

exclusieve goederen verkoopt, die zeer zelden aangekocht worden door de consument. Christaller rangschikt deze centrale plaatsen door ze een bepaald niveau of orde toe te wijzen.

Figuur 3.9: De rangschikking van de niveau's van de zeshoekige marktgebieden volgens Christaller



Bron: J. G. Lambooy, 1995, *Regionaal economische dynamiek*, p. 55

De grootte van het verzorgingsgebied daalt naarmate men in orde stijgt. Orde 1 (hoogste niveau) zal dus het grootste verzorgingsgebied hebben en het minst aantal centrale plaatsen. Het gaat hier om exclusieve goederen of diensten waarvoor de consument bereid is langere afstanden af te leggen. De laagste orde is niveau 7, waar er veel centrale plaatsen voorkomen en bijgevolg elke centrale plaats een klein verzorgingsgebied heeft. Op dit niveau worden goederen en diensten verhandeld die tegemoet komen aan de basisbehoeften van de mens. Voor dit soort goederen en diensten is men vaak niet bereid lange afstanden af te leggen.

Hieronder zien we het voorbeeld van de centrale plaatsen rond München, onderzocht door Christaller.

Tabel 3.1: Een voorbeeld van de hiërarchie van centrale plaatsen volgens Christaller

Soort centrale plaats	Afstanden tussen de centra in km	Bevolking per centrum	Oppervlakte-marktgebied in km ²	Aantal centrale plaatsen
1e niveau	186	300.000	32.400	1
2e niveau	108	90.000	10.800	2
3e niveau	62	27.000	3.600	6
4e niveau	36	9.000	1.200	18
5e niveau	21	3.500	400	54
6e niveau	12	1.500	135	162
7e niveau	7	800	45	486

Bron: J. G. Lambooy, 1995, *Regionaal economische dynamiek*, p. 56

Een aanvulling op dit model is ontwikkeld door August Lösch. Beide theorieën vallen onder de naam "*centrale plaatstheorie*", maar in tegenstelling tot Christaller vertrekt Lösch vanuit het kleinste marktgebied, welke hij vervolgens samenvoegt in grotere marktgebieden. Zowel het model van Christaller als dat van Lösch hebben als kenmerk de zogenaamde "honingraatstructuur", maar in het model van Lösch zijn de afstanden tussen de centrale plaatsen niet vast zoals bij Christaller. Ook vallen volgens Lösch de centrale plaatsen niet samen waardoor de marktgebieden vaak door elkaar lopen en er moeilijker een hiërarchie kan onderscheiden worden.

De theorie van Lösch is duidelijk veel complexer, maar ook realistischer dan deze van Christaller. Toch kan in beide gevallen de theorie de werkelijkheid niet volledig verklaren. Door ook andere factoren zoals politieke en natuurlijke elementen, ruimtelijke prijsverschillen, verschillen in transportkost,... te bespreken proberen ze dit enigszins te verhelpen. Hiermee wordt de aanzet gegeven tot de behaviouristische denkwijze.

3.4.3 Greenhut

De eerste belangrijke poging om de minimale kosten en het marktbereik te integreren in één model, staat op naam van Melvin Greenhut. Zijn boek "*Plant location in theory and in practice*" verscheen in 1956 en was een samenstelling van al eerder verschenen werkstukken. In dit boek gaat hij na waarom een vestigingsfactor belangrijk is voor een bepaalde industrie en niet voor een andere. Hierbij onderscheidt hij volgende factoren: (D. Smith 1981, p 100)

- Kostenfactoren van de locatie: transportkosten, arbeidskosten en productiekosten.
- Vraagfactoren van de locatie: onderlinge afhankelijkheid van bedrijven, monopolievorming in bepaalde marktsegmenten, ...
- Kostenreducerende factoren.
- Opbrengstverhogende factoren.
- Persoonlijke kostverlagende factoren.
- Persoonlijke kostverhogende factoren.
- Zuiver persoonlijke overwegingen.

Net zoals Christaller en Lösch gaat ook Greenhut ervan uit dat de plaats met maximale winst de optimale vestigingsplaats was. Het verschil is echter dat Greenhut ook veel aandacht besteed aan kostenfactoren, in tegenstelling tot zijn voorgangers.

Greenhuts theorie wordt als belangrijk beschouwd omdat hij, bij de keuze van een vestigingsplaats, naast economische factoren ook aandacht besteedde aan het belang van niet-economische, persoonlijke factoren. Hiermee bedoelen we de inkomsten voortvloeiend uit persoonlijke overweging en niet geldelijk zijn, bijvoorbeeld het werken in een aantrekkelijke omgeving.

3.4.4 Isard

Walter Isards belangrijkste werk binnen de lokalisatietheorie is het boek "*Location and Space Economy*", verschenen in 1956. Zijn theorie bestaat uit een combinatie van bestaande modellen. Zo combineert hij het concentrische model van von Thünen, rond een centrale stad of plaats, met het hiërarchisch patroon van Lösch. Verder maakte hij gebruik van het model van Weber door te stellen dat er zich nieuwe productieplaatsen of steden kunnen voordoen, afhankelijk van de plaats waar zich grondstoffen bevinden (D. Smith, 1981, p. 101).

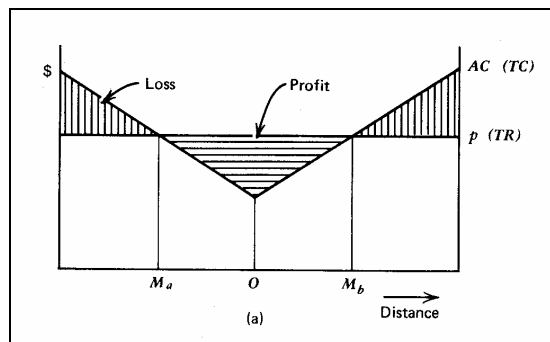
Door enkel bestaande modellen te combineren brengt Isard niets nieuws in verband met lokalisatietheorieën. Hierdoor gaan we in deze eindverhandeling niet verder in op de theorie van Isard.

2.4.6 Smith

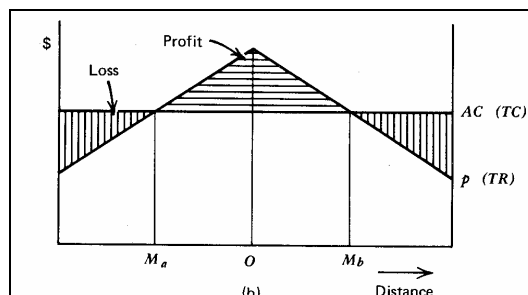
In het boek "*Industrial Location, an economic analysis*", voor het eerst verschenen in 1971, geeft David M. Smith een overzicht van de tot dan toe verschenen lokalisatietheorieën. Hiernaast komt ook Smiths theorie in het boek aanbod, welke gebaseerd is op de gedachtegang van Weber. Zijn theorie gaat ervan uit dat er winst- en verlieszones gevormd worden doordat zowel verkoopprijzen als kosten kunnen variëren over de ruimte. Hij onderscheidt de volgende 3 gevallen:

Figuur 3.10: De optimale locatie en de winst- en verlieszones volgens Smith in 3 verschillende situaties:

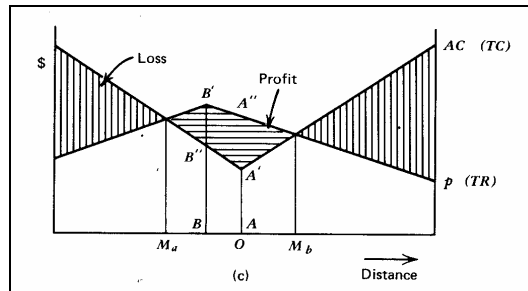
a) Variërende kosten en een constante prijs:



b) Constante kosten en een variërende prijs



c) Variërende kosten en variërende prijs



Bron: D. M. Smith, *Industrial Location, an economic geographical analysis*, 1981, p. 113

Smith toont aan dat elk van deze winstzones een optimaal punt heeft waar de winst het grootst is. Dit is meestal die plaats waar de productiekosten het kleinst zijn, omdat er vaak weinig variatie in verkoopprijs zit. Volgens Smith zijn er verschillende elementen die de productiekost in een regio bepalen, zoals subsidies en taksen, verschillen in lokalisatiekosten, agglomeratievoordelen, technische onderlegdheid...

Binnen de bepaalde winstzones zijn de bedrijven rendabel, buiten deze zones is het niet mogelijk om winst te maken. Dit wil echter niet zeggen dat de winst die ze maken maximaal is in deze zones. Volgens Smith zijn er ook andere factoren in het spel waardoor bedrijven niet voor maximale winst kiezen, waardoor de weg naar het behaviourisme openligt.

3.5 Behaviourisme

Tot hier toe veronderstelde men in de verschillende lokalisatietheorieën dat een individu zich als een "economic man" gedraagt. Atzema verstaat hieronder het volgende: "een economic man beschikt over alle relevante informatie ten aanzien van alle relevante productiefactoren en marktomstandigheden en hij is in staat deze informatie op een rationele wijze te benutten" (O. Atzema, 2002, p 84). Het is echter onrealistisch te denken dat een individu hieraan voldoet, doordat er vaak beperkte informatie voorhanden is en men niet in staat is met de informatie perfect rationeel om te gaan. Hierdoor stapt men af van het idee dat de mens als "economic man" handelt en gaan er andere factoren een belangrijke rol spelen. Zo zullen er naast persoonlijke overwegingen (bv. aantrekkelijkheid van de omgeving) ook factoren zoals milieu, veiligheid,... meer aandacht krijgen binnen de behavioristische denkwijze.

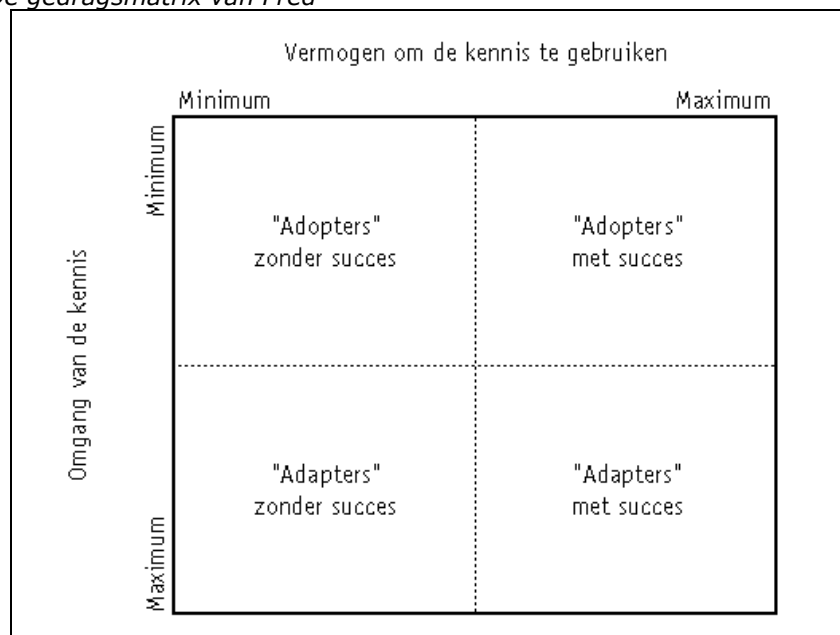
3.5.1 Allen Pred

Hoewel het behaviorisme pas is doorgebroken in de jaren '70, publiceerde Allen Pred in 1967 zijn boek *"Behavior and location. Foundations for a geographic and dynamic location theory"*, waarin hij aan de hand van zijn behaviorale matrix of gedragsmatrix zijn theorie beschrijft.

Pred argumenteert dat ondernemingen bij het nemen van beslissingen zich op een bepaalde plaats in de gedragsmatrix zullen bevinden, afhankelijk van de hoeveelheid informatie die de beslissingnemer krijgt en zijn bekwaamheid om de informatie zinvol te interpreteren. Vaak zal de beslissingnemer het lokalisatieprobleem vereenvoudigen door aan zijn doelen een hiërarchie toe te kennen, vuistregels te gebruiken en zijn eigen voorkeuren mee te laten spelen. Hierdoor spelen naast geografische factoren van de omgeving ook persoonlijke voorkeuren een rol bij de keuze van de vestigingsplaats. (O. Atzema, 2002, p. 90)

Indien men zich rechtsonder in de gedragsmatrix bevindt, heeft men een grote kans dat men een goede keuze maakt van de vestigingsplaats. Op deze plaats is er immers veel informatie beschikbaar en is men bekwaam deze informatie correct te interpreteren. Naarmate we meer naar de linkerbovenhoek opschuiven zal de kans op een goede vestigingskeuze afnemen.

Figuur 3.11: De gedragsmatrix van Pred



Bron: O. Atzema, ruimtelijke economische dynamiek, 2002, p 90

Volgens Pred zal de positie van een onderneming binnen de gedragsmatrix naar rechtsonder evolueren, doordat er zich leereffecten voordoen. In dit kwadrant situeert zich ook de *"economic man"* van de klassieke theorieën.

Het behaviorisme is realistischer dan de klassieke theorieën, doordat het aandacht heeft voor de vestigingskeuzes van elke onderneming afzonderlijk. Ondernemingen reageren immers vaak niet op dezelfde wijze op veranderingen in de omgeving. Toch is er ook kritiek op de behavioristische manier van denken. Zo wordt er geen rekening gehouden met de lokationele afhankelijkheid van ondernemingen, is de beschikbare informatie vaak beperkt doordat men niet kan experimenteren ("trial and error" kan men moeilijk toepassen) en heeft de theorie weinig verklaringen opgeleverd in werkelijkheid (O. Atzema, 2002).

3.6 Groeipolen en centrum-periferie benadering

Meer recent hebben economen en geografen zich gericht op de vraag waarom er een verschil is tussen de ontwikkeling van bepaalde regio's. Aan de hand van enkele theorieën hebben ze getracht een verklaring te geven waarom bepaalde regio's economisch sterk ontwikkeld zijn en andere minder.

Hieronder bespreken we twee theorieën die zich met deze problematiek hebben beziggehouden, namelijk de groeipooltheorie en de centrum-periferie benadering.

3.6.1 Groeipooltheorie

Frans econoom Perroux kwam in 1955 met een theorie naar voor waarin hij de opkomst en verdwijning van activiteiten en het verschil in groeitempo probeert te verklaren. Dit deed hij aan de hand van het begrip "groeipool" of "sleutelindustrie". Vanneste geeft ons de volgende definitie voor een groeipool:

"Een geheel van economische elementen, geconcentreerd in een geografische ruimte, waartussen bepaalde bindingen bestaan, die de groep ondersteunen. De groeipool kan echter ook een potentieel zijn wanneer de economische elementen aanleiding kunnen geven tot het aantrekken van andere economische elementen en zodoende de basis vormen voor een eventueel groeiproces (Lambooy, 1980, p165).

De theorie van Perroux komt er dus op neer dat zich in de nabijheid van een bepaald stuwend bedrijf toeleveringsbedrijven, afnemers en dienstverlenende bedrijven zullen vestigen, waardoor economische groei mogelijk gemaakt wordt (Atzema 2002, p. 124). Het sleutelbedrijf, ook wel de groeipool genoemd, kan één bepaald bedrijf zijn, maar ook een bedrijfstak of industrie, haven, universiteit,...

De groei-effecten die een stuwend bedrijf met zich meebrengt zouden het gevolg zijn van 4 zogenaamde polarisatiemechanismen (J. G. Lambooy, 1995, p 99):

1. Technische polarisatie: hiermee bedoelt men dat de ondernemingen, die met het stuwend bedrijf in contact staan, zich in de nabijheid ervan zullen vestigen en verder ontwikkelen.

2. Inkomenspolarisatie: door de toenemende werkgelegenheid zal ook het inkomen stijgen. Dit zal verder besteed worden, wat dan weer de bedrijvigheid stimuleert.
3. Psychologische polarisatie: dankzij de activiteiten van het stuwend bedrijf zal het een positief effect uitoefenen op de sfeer van dynamiek en besluitvaardigheid.
4. Geografische polarisatie: duidt op het feit dat het productiemilieu van aard verandert. De geografische omgeving krijgt hiervan de neerslag te verwerken, maar het biedt anderzijds ook nieuwe mogelijkheden voor de toekomst.

In eerste instantie ging Perroux ervan uit dat er geen relatie was met de geografische kenmerken van de omgeving. Hier kwam hij in latere publicaties echter op terug.

Vanaf 1960 duidt de term groeipool niet meer op de onderneming zelf, maar bedoeld men hiermee de plaats zelf waar het stuwend bedrijf gevestigd is.

Gedurende de jaren '60 en '70 stond de groeipooltheorie sterk in de belangstelling. Niet alleen in de beleidswereld, maar ook aan universiteiten ging men aandacht besteden aan deze theorie. Belangrijk hierbij was het onderzoek naar welk soort van bedrijfstak of industrie het grootst stuwend effect met zich mee zou brengen. Men kwam tot het besluit dat de vestiging van een staalfabriek, aardolieraffinaderij of autofabriek zou zorgen voor de meest positieve groei-effecten.

3.6.2 Centrum-periferie theorie

In 1966 ontwikkelde econoom Friedmann een variant op de groeipooltheorie. Hij deelt de omgeving op in een economisch sterk kerngebied (*core*) met daar rond een economisch zwakkere rand (*periphery*). De schaal van de theorie kan zowel continentaal, regionaal als nationaal zijn.

Volgens deze theorie moet men via beleidsvoering trachten de randgebieden, welke economisch zwakker zijn dan het kerngebied, tot ontwikkeling te brengen. Door de rand te voorzien van stuwende activiteiten, een goede infrastructuur, fiscale voordelen,... zullen er zich meer multinationals in deze regio vestigen. Deze zullen positieve effecten hebben op de rand, waardoor er economische vooruitgang geboekt zal worden.

Als we kijken naar welke naar welke bedrijvigheid zich waar voordoet, zien we dat het vooral de topfuncties, hoofdkwartieren, administratieafdelingen en klantgebonden activiteiten zijn die zich in de kern vestigen. De productiegerelateerde ondernemingen en daarbij horende diensten zijn geneigd de kern te verlaten en zich naar de rand te verplaatsen.

Vaak zien we dat er niet enkel een kerngebied is met daar rond een rand, maar vormen er zich tussenzones. Deze hebben enerzijds de voordelen van het kerngebied, denk maar aan een goede infrastructuur, aanwezigheid toeleveringsbedrijven,... Anderzijds blijven de tussenzones gespaard van de negatieve eigenschappen van de kern, zoals vervuiling, verkeerscongestie, ...

Zoals al eerder vermeld kreeg de groeipooltheorie veel aandacht in de jaren '60 en '70. Toch zijn er ook kritieken op deze theorie gekomen. Eerst en vooral werd er onvoldoende aandacht besteed aan de vestigingskeuze van het sleutelbedrijf. Verder zag men dat de polarisatie-effecten vaak achterwegen bleven in de economisch zwakkere regio's, maar zich wel voordeden tussen de verschillende kerngebieden. In sommige gevallen waren de groei-effecten eerder negatief op de omgeving. Dit zijn de back-wash effecten. Doordat men een verandering van de productiestructuur krijgt, zal er een andere bedrijvigheid aangetrokken worden, zoals boeren en ambachtelijke bedrijven. Als na een bepaalde periode de groeipool faalt, zal deze regio er slechter aan toe zijn als voorheen (Lambooy, 1995, p. 100).

3.7 Besluit

Sinds het begin van de 19^e eeuw zijn er in verband met de vestigingsplaatsproblematiek heel wat verschillende theorieën verschenen. Uit deze theorieën kunnen we duidelijk afleiden dat er zich een evolutie heeft voorgedaan in het belang dat men hecht aan vestigingsfactoren.

Als eerste was er de historische school, waartoe onder andere von Thünen, Weber en Launhardt behoorden. Deze stelden dat men aan de hand van kostenminimalisatie tot een optimale vestigingsplaats zou komen. Hierbij stonden de transportkosten centraal. Doordat de theorieën onrealistisch waren door hun verregerende veronderstellingen, hebben ze in de loop der jaren veel kritiek gekregen. Het is juist door deze kritiek dat men tot de ontwikkeling van betere modellen gekomen is.

In een korte overgangperiode, die volgt op de historische school blijft men kostenminimalisatie als uitgangspunt voor de optimale locatiekeuze behouden. Het verschil is echter dat men zich gaat richten op de transportkosten die betrekking hebben op de afzetmarkt. De voornaamste bijdrage in deze periode komt van Palander en Hoover, die beiden gebaseerd zijn op de theorie van Weber en deze verder aanvullen.

Na de overgangperiode gaat men winstmaximalisatie voorop stellen, en niet het minimaliseren van de kosten. Deze periode noemt men de moderne school. Als eerste kwam Hotelling aan bod met zijn theorie over perfecte competitie binnen een duopolie, maar diens bijdrage is beperkt gebleven. Vervolgens was het Christaller die zich met zijn "centrale plaatstheorie" volledig richtte op het marktgebied. Een aanvulling op de theorie van Christaller is die van Lösch. Hoewel beide modellen de honingraatstructuur hebben, vertonen ze toch heel wat onderlinge verschillen. Andere theorieën die tot de Moderne School gerekend worden zijn deze van Greenhut, Isard en Smith. Hierbij groeide de aandacht naar de invloed van persoonlijke factoren op de locatiekeuze, waardoor de eerste stappen richting het behaviorisme gezet werden.

Tijdens het Behaviorisme is men afgestapt van de gedachte dat een individu als "economic man" reageert. Men ging ervan uit dat niet altijd alle informatie beschikbaar was en dat men deze informatie niet altijd perfect kon interpreteren. Hiermee rekening houdend stelde Pred zijn

gedragmatrix op. De kwaliteit van de beslissing in verband met de vestigingskeuze hangt af van de plaats waar een individu zich bevindt in de matrix.

Tenslotte hebben we ook enkele theorieën besproken, die zich voornamelijk bezig hielden met het verklaren van de verschillen in economische groei tussen de verschillende regio's. Een belangrijke bijdrage hieromtrent werd geleverd door Perroux, die de term groeipool introduceerde.

Hoofdstuk 4: Het vestigingsprofiel van ondernemingen in Limburg (1961-2007)

In dit hoofdstuk onderzoeken we het vestigingsprofiel van bedrijven die zich gevestigd hebben in Limburg tussen 1961 en 2007. Deze periode wordt opgesplitst in 4 deelperioden. De resultaten van de eerste 3 deelperioden, gaande van 1961 tot 1998, werden overgenomen uit de verwerkte literatuur. Voor de periode 1999-2007 hebben we zelf een enquêteonderzoek uitgevoerd. Dit eigen enquêteonderzoek is gebaseerd op een reeds bestaande enquête, uitgevoerd in 1971 door de Gewestelijke Economische Raad van Vlaanderen (GERV). De enquête is grotendeels ongewijzigd gebleven om een evolutie tussen de verschillende deelperioden mogelijk te maken. Wel wordt er in de laatste periode een onderscheid gemaakt tussen industriële en dienstverlenende ondernemingen, waar er voorheen slechts enkel industriële ondernemingen bevroegd werden.

4.1 Het vestigingsprofiel van industriële ondernemingen tussen 1961 en 1997

4.1.1 Het vestigingsprofiel in de periode 1961-1970

In deze paragraaf worden de belangrijkste vestigingsfactoren in de periode van 1 januari 1961 tot 31 december 1970 besproken. We baseren ons hierbij op een onderzoek, uitgevoerd in 1971 door de GERV.

De bedoeling van het onderzoek was om na te gaan welke rol bepaalde vestigingsfactoren spelen bij de keuze van een geschikte vestigingslocatie, en gebeurde aan de hand van een schriftelijke enquête.

In de enquête werden industriële ondernemingen, die zich tussen 1961 en 1970 in Limburg hadden gevestigd, 44 vestigingsfactoren voorgelegd. Bij elk van deze factoren werden de ondernemingen gevraagd of deze een rol speelde bij de keuze van de locatie. Hierin stelde men 5 gradaties voorop: van doorslaggevend belang, zeer belangrijk, belangrijk, van gering belang of van geen belang.

De 44 vestigingsfactoren werden opgedeeld in 6 groepen (zie bijlage 5).

Vervolgens werd er voor elke factor een score berekend. Eerst werden per vestigingsfactor de percentages van de respondenten berekend die de factor van doorslaggevend belang vonden, zeer belangrijk,... vonden. Die percentages werden vermenigvuldigd met 4 (doorslaggevend belang), 3 (zeer belangrijk), 2 (belangrijk), 1 (van gering belang) of 0 punten (van geen belang). Het maximum aan punten dat een factor bijgevolg kan halen is 400. Dit is het geval wanneer 100%

van de ondervraagde ondernemingen die factor als van doorslaggevend belang beschouwen (H. Keeris e.a., 1989, p. 47).

De enquêtes werden afgenomen bij bedrijven met minstens 20 werknemers, en geeft volgend resultaat voor Limburg en Vlaanderen:

Tabel 4.1: Een overzicht van de 10 hoogst scorende vestigingsfactoren in Limburg en Vlaanderen in de periode 1961-1971

Factor	Limburg	Vlaanderen
1. Beschikbaarheid van een goede wegverbinding	245	255
2. Gunstig sociaal klimaat in de streek	245	250
3. Trouw van de arbeiders aan het bedrijf	239	253
4. Steunverlening door regionale expansiewetten	216	215
5. Beschikbaarheid van voldoende ongeschoolde en geofefende mannelijke werkkrachten	209	220
6. Gemakkelijk persoonlijk of telefonisch contact met leveranciers en/of afnemers	206	225
7. Loonhoogte in de streek	199	199
8. Minimale transportkosten	193	198
9. Prijs per m ² industriepark	183	195
10. Beschikbaarheid van voldoende geschoolde mannelijke arbeidskrachten	181	210

Bron: H. Keeris e.a. 1989, De twee Limburgen in economisch perspectief, p. 47

Indien we de resultaten voor Limburg vergelijken met deze voor Vlaanderen merken we dat deze grotendeels overeenkomen voor de periode van 1961-1970. Toch zijn er enkele factoren die verschillend zijn wat betreft het vestigingsprofiel voor beide gebieden.

Zo was de factor beschikbaarheid van voldoende geschoolde, mannelijke arbeidskrachten minder belangrijk in Limburg dan in de rest van Vlaanderen. Ook het gemakkelijk persoonlijk of telefonisch contact met leverancier en/of afnemers speelde een minder grote rol in Limburg.

Wel hechtte men in Limburg veel belang aan de infrastructuur. Hierbij werd vooral een goede wegverbinding als belangrijk beschouwd. Minder belangrijk in Limburg was de nabijheid van een lucht- en zeehaven en de aansluiting op een pijpleiding.

Kenmerkend voor Limburg is de belangstelling voor de nabijheid van de Nederlandse afzetmarkt en de centrale ligging binnen de Europese markt. Dit kan mede verklaard worden door de vestiging van vele nieuwe, Nederlandse bedrijven in Limburg gedurende 1961 tot 1970 (H. Keeris e.a., 1989, p. 48).

Als we de vestigingsfactoren per categorie rangschikken krijgen we volgende scores:

Tabel 4.2: Score per categorie voor bedrijven die zich gevestigd hebben in Limburg in de periode 1961-1971

Categorie	Score
Steunverlening expansiewetten	216
Arbeid	184
Milieu	123
Infrastructuur	115
Output	115
Input	98

Bron: H. Keeris e.a., 1989, *De twee Limburgen in economisch perspectief*, p. 48

Uit tabel 4.2 leiden we af dat er bij de ondernemingen in Limburg veel belang gehecht werd aan de steunverlening in het kader van de regionale expansiewetten. De regionale expansiewetten dateren van 1959, 1966 en 1970 en hadden als doel de economische achterstand van bepaalde regio's ongedaan te maken. Goossens relateert deze score door te stellen dat: "de overheidshulp eerder betrekking had op de investeringsbeslissing dan op de lokalisatiebeslissing. De overheidssteun was dus eerder een aanzet tot het doen van de investering dan wel de doorslaggevende factor" (M. Goossens, 1991, p. 191).

4.1.2 Het vestigingsprofiel in de periode 1971-1983

Het vestigingsprofiel tussen 1971 en 1983 werd onderzocht door M. Swinnen. Binnen het kader van zijn eindverhandeling onderzocht hij welke factoren een rol speelde bij de vestigingskeuze van ondernemingen in Limburg. Hiervoor contacteerde hij 50 industriële vestigingen die zich in de periode van 1971 tot 1983 in Limburg gevestigd hadden. De minimumgrens werd verlaagd van 20 naar 10 werknemers.

Om gemakkelijk tot een vergelijking te komen met de periode voordien, werden de bedrijven dezelfde 44 vestigingsfactoren voorgelegd als in 1971 (zie bijlage 5). Ook de bepaling van de score gebeurde op dezelfde manier (zie 4.1.1). Dit geeft ons volgende rangschikking:

Tabel 4.3: Een overzicht van de 10 hoogst scorende vestigingsfactoren in Limburg in de periode 1971-1983

Factor	Limburg
1. Vertrouwdheid met de streek waar men woont	208
2. Beschikbaarheid van uitgeruste droge industriegrond	204
3. Steunverlening in het kader van regionale expansiewetten	172
4. Beschikbaarheid van voldoende geschoolde mannelijke arbeidskrachten	164
5. Centrale ligging in de Euromarkt	158
6. Beschikbaarheid van een uitgerust industrieterrein aan een vaarwater	134
7. Afzetmarkt in België	132
8. Nabijheid van een grote stad	126
9. Prijs per m ² uitgerust industrieterrein	120
10. Nabijheid van andere industrieën	120

Bron: Swinnen, 1987, *De evolutie van het vestigingsprofiel van de industriële bedrijven in Limburg sinds 1960*, p. 82

Ten opzichte van vorige periode valt het ons op dat er veel nieuwe factoren in de top-10 staan. Enkel de beschikbaarheid van voldoende geschoolde mannelijke arbeidskrachten, de afzetmarkt in België en prijs per m² uitgerust industrieterrein behoorden in beide perioden tot de belangrijkste 10 vestigingsfactoren.

De hoogst scorende factor tussen 1971 en 1983 is de vertrouwdheid met de streek waar men woont. Ook de nabijheid van een stad wordt als belangrijk aanzien. De andere factoren binnen de categorie milieu zijn van minder groot belang.

Binnen de categorie output scoorden vooral de centrale ligging in de Euromarkt en de afzetmarkt in België hoog. De nabijheid van de Duitse en Nederlandse afzetmarkt scoorden opmerkelijk laag.

Voor de categorie infrastructuur scoorde de factor beschikbaarheid van uitgeruste droge industriegrond het best. Minder belangrijk binnen deze categorie waren de beschikbaarheid van een goede wegverbinding en de ligging aan een autosnelweg.

De categorie arbeid heeft een opvallend lage score in vergelijking met de voorgaande periode. De factor voldoende geschoold mannelijk personeel is de enige die enigszins als belangrijk aanzien kan worden.

Tenslotte is er categorie input, welke het minst belangrijk is bij de keuze van een vestigingslocatie. De best scorende factor voor input is de nabijheid van andere industrieën (M. Swinnen, 1987).

Opnieuw worden de vestigingsfactoren gerangschikt per categorie. Dit geeft volgende scores:

Tabel 4.4: Score per categorie voor bedrijven die zich gevestigd hebben in Limburg in de periode 1971-1983

Categorie	Score
Steunverlening expansiewetten	172
Output	117
Milieu	115
Infrastructuur	110
Arbeid	104
Input	90

Bron: M. Swinnen, 1987, De evolutie van het vestigingsprofiel van de industriële bedrijven in Limburg sinds 1960, p. 83

Evenals in de vorige periode wordt ook hier de steunverlening in het kader van de regionale expansiewetten als de belangrijkste categorie beschouwd betreffende de vestigingskeuze van ondernemingen. De categorie arbeid verliest aan belang en zakt naar de op één na laatste plaats, terwijl output de tweede belangrijkste categorie wordt. Input staat nog steeds op de laatste plaats.

4.1.3 Het vestigingsprofiel in de periode 1993-1997

Het vestigingsprofiel van de periode, gaande van 1993 tot 1997, wordt opnieuw besproken aan de hand van een eindverhandeling. In deze eindverhandeling gaat D. Moors verder in op gelijkaardige onderzoeken die hierboven vermeld zijn.

Aan de hand van een enquête werd onderzocht welke vestigingsfactoren ondernemingen in Limburg als meest belangrijk beschouwden bij de keuze van een vestigingsplaats. De werkwijze was dezelfde als die van de voorgaande periodes, zodat de factoren op een eenvoudige manier met elkaar vergeleken konden worden.

Wel werd er een aanpassing doorgevoerd aan de vestigingsfactoren die aan bedrijven werden voorgelegd (D. Moors, 1999, p. 31):

- De factoren nabijheid van hulpbedrijven en aanwezigheid van nutsvoorzieningen werden aan de categorie input toegevoegd.
- De factor aanwezigheid van afneembedrijven in de categorie output werd geschrapt.
- De factor centrale ligging in de Euromarkt, oorspronkelijk onder de categorie output werd verplaatst naar de categorie omgevingsfactoren.
- Binnen de categorie omgevingsfactoren werd de factor fiscale en financiële overheidstegemoetkoming toegevoegd.
- Er werd geen onderscheid meer gemaakt tussen mannelijke en vrouwelijke arbeidskrachten.

- Binnen de categorie arbeid is de talenkennis van het personeel als nieuwe factor opgenomen.
- De factor aanwezigheid van de benodigde ruimte tot uitbreiding werd opgenomen onder de categorie infrastructuur.

Dit levert een lijst van 43 vestigingsfactoren, opgenomen in bijlage 6.

De resultaten van de enquête geven volgende rangschikking van de 10 best scorende vestigingsfactoren:

Tabel 4.5: Een overzicht van de 10 hoogst scorende vestigingsfactoren in Limburg in de periode 1993-1997

Factor	Limburg
1. Prijs per m ² uitgeruste industriegrond	284
2. Beschikbaarheid van gebouwen en grond	284
3. Benodigde ruimte tot uitbreiding aanwezig	280
4. Goede aansluiting op een autosnelweg	268
5. Beschikbaarheid van een goede wegverbinding	252
6. Fiscale en financiële overheidstegemoetkomingen	244
7. Trouw van de arbeiders aan het bedrijf	212
8. Beschikbaarheid van voldoende geschoolde arbeidskrachten	208
9. Afzetmarkt in België	204
10. Aangepast telefoonnet	200

Bron: D. Moors, 1999, Economisch-geografische studie van vestigingsfactoren bij industriële ondernemingen in Limburg, p. 34

Voor het groeperen van de vestigingsfactoren in categorieën is de factor steunverlening in het kader van expansiewetgeving ondergebracht onder omgevingsfactoren onder de naam fiscale en financiële overheidstegemoetkomingen, waardoor het aantal categorieën nog slechts 5 in plaats van 6 bedraagt. We krijgen volgende rangschikking:

Tabel 4.6: Score per categorie voor bedrijven die zich gevestigd hebben in Limburg in de periode 1993-1997

Categorie	Score
Arbeid	174
Infrastructuur	163
Output	150
Omgevingsfactoren	115
Input	98

Bron: D. Moors, 1999, Economisch-geografische studie van vestigingsfactoren bij industriële ondernemingen in Limburg, p. 35

De categorie arbeid scoorde in de periode 1993-1997 het best. Dit is vooral te danken aan het belang dat ondernemingen hechten aan de loyaliteit van de arbeiders aan het bedrijf en beschikbaarheid van voldoende geschoolde arbeidskrachten. De beschikbaarheid van voldoende kaderleden is het minst belangrijk binnen de categorie arbeid.

Grote verschillen tussen de vestigingsfactoren doen zich voor binnen de categorie infrastructuur. Zo zijn de beschikbaarheid van een spoorwegverbinding, een goede waterverbinding, de nabijheid van een lucht- en zeehaven en de mogelijkheid tot aansluiting op een pijpleiding totaal niet belangrijk bij de keuze van de vestiging. Hiertegenover staat dat de beschikbaarheid van een goede wegverbinding, een goede aansluiting op een autosnelweg en de aanwezigheid van benodigde ruimte tot uitbreiding belangrijke vestigingsfactoren zijn. De prijs per m² uitgeruste industriegrond en de beschikbaarheid van gebouwen en grond scoren zelfs nog hoger, waardoor deze als zeer belangrijke factoren beschouwd mogen worden.

Binnen de categorie output zijn de afzetmarkt in de regio, de nabijheid van Nederlandse afzetmarkt en de nabijheid van de Duitse afzetmarkt belangrijk. Minder belangrijk zijn de nabijheid van de Franse en de Britse afzetmarkt.

Voor de categorie omgevingsfactoren zien we een hoge score voor de factoren fiscale en financiële overheidstegemoetkomingen, een aangepast telefoonnet en de geografische ligging binnen Europa. Andere factoren in deze categorie zoals de nabijheid van de centrale zetel, de aanwezigheid van culturele voorzieningen in de streek en recreatiemogelijkheden spelen een minder doorslaggevende rol bij de locatiekeuze.

Ten slotte merken we ook grote verschillen op tussen de factoren in de categorie input. Enerzijds is de aanwezigheid van nutsvoorzieningen belangrijk voor ondernemingen, anderzijds is de beschikbaarheid van koelwater en geschikt productiewater voor fabricage totaal onbelangrijk.

4.2 Het vestigingsprofiel van industriële en dienstverlenende bedrijven tussen 1999 en 2007

4.2.1 Werkwijze

Om een inzicht te krijgen in het recente vestigingsprofiel van ondernemingen in Limburg hebben we een enquête afgenomen bij ondernemingen die zich tussen 1999 en 2007 in Limburg gevestigd hebben. In tegenstelling tot voorgaande onderzoeken, hebben we ons niet enkel op industriële ondernemingen geconcentreerd, maar zijn ook dienstverlenende bedrijven in het onderzoek opgenomen.

De enquête bestond uit twee delen (zie bijlage 7). Eén deel is de oorspronkelijke enquête van het GERV waaraan enkele aanpassingen zijn doorgevoerd. Deze aanpassingen werden reeds in paragraaf 4.1.3 besproken. We hebben ervoor gekozen deze enquête over te nemen, om het vergelijken van de verschillende perioden te vergemakkelijken.

In het andere deel van de enquête werd er gepolst naar de tevredenheid van ondernemingen over de verschillende vestigingsfactoren, welke in het verdere verloop van deze eindverhandeling aan bod komen. Bovendien werd er ook getracht om mogelijke nieuwe vestigingsfactoren te identificeren die niet opgenomen zijn in de oorspronkelijke enquête van het GERV. Deze zijn onder andere drukte, veiligheid,... en hebben alle betrekking op bedrijventerreinen.

De enquête werd elektronisch verstuurd aan de hand van een contactlijst van bedrijven, ons ter beschikking gesteld door het VLAO (Vlaams Agentschap Ondernemen). De lijst bestond oorspronkelijk uit meer dan 5.500 bedrijven. Als eerste hebben we de bedrijven met minder dan 5 werknemers uit de lijst verwijderd, wat ons nog steeds een uitgebreide lijst opleverde. Vervolgens hebben we de lijst van ondernemingen beperkt aan de hand van de activiteit die ondernemingen uitvoeren. Bij dienstverlenende bedrijven hebben we ons uitsluitend beperkt tot distributiecentra en verkeer en vervoer. Zo vielen ondermeer banken, klein- en groothandelaars en verzekerings- en immobiëlen kantoren weg. Bij industriële ondernemingen kwamen alle soorten activiteiten in aanmerking.

Van de ondernemingen die overbleven hebben we de vestigingsdatum opgezocht. Enkel die bedrijven die vanaf 1999 in Limburg hebben gevestigd werden behouden. Het was echter niet evident om voor alle ondernemingen deze datum te vinden, omdat ondernemingen vaak op meerdere locaties gevestigd zijn. De bedrijven waarvan we de vestigingsdatum niet vonden, werden ook opgenomen in de lijst. Deze zouden dan achteraf uit de lijst verdwijnen, doordat in de enquête naar de datum van vestiging gevraagd werd. Dit leverde uiteindelijk een lijst van 85 ondernemingen op.

Naar de 85 overgebleven ondernemingen werd de enquête per e-mail verstuurd, enkele weken later gevolgd door een herinneringsmail. Omdat de respons erg laag was, hebben we de bedrijven telefonisch gecontacteerd met de vraag om deel te nemen aan de enquête. Deze enquête zou hen dan via e-mail bezorgd worden. Ook nu bleef de respons erg laag. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat de e-mail vaak terecht komt bij de algemene e-mail adres van het bedrijf en niet tot bij de bevoegde persoon geraakt. Ook via de telefoon kwamen we vaak op een algemeen nummer terecht, waar men ons vertelde dat de e-mail bij de juiste persoon zou bezorgd worden. Mogelijk zou het hier beter geweest zijn aan te dringen rechtstreeks contact te hebben met de bevoegde persoon of personen.

Via de Universiteit Hasselt hebben we tenslotte een lijst opgevraagd van alumnistudenten die momenteel actief zijn in één van de 85 ondernemingen. Dit waren er slechts een tiental. Bovendien bleek de lijst met contactgegevens verouderd te zijn, waardoor het niet altijd mogelijk was de alumnistudenten te bereiken.

In totaal hebben we 20 enquêtes ontvangen. Van deze 20 enquêtes bleken 3 ondernemingen zich reeds voor 1999 in Limburg te hebben gevestigd, waardoor deze niet in het onderzoek worden opgenomen. Bovendien waren er 2 enquêtes foutief ingevuld. Ook deze hebben we niet in het onderzoek opgenomen.

Dit alles heeft geleid tot 15 bruikbare enquêtes, wat vrij laag is. In het verdere verloop van deze eindverhandeling moet hier dan ook rekening mee gehouden worden.

4.2.2 Opdeling

Van de 15 ondernemingen waarvan we een enquête teruggekregen hebben, komen er 6 uit het arrondissement Hasselt, 7 uit het arrondissement Maaseik en 2 uit het arrondissement Tongeren. Tabel 4.7 geeft een overzicht van de bevraagde ondernemingen.

Tabel 4.7: Overzicht van bevraagde ondernemingen per sector, aantal werknemers en plaats van vestiging

Naam	Activiteit	Sector (Industriële of dienstverlenende)	Aantal werknemers	Plaats van vestiging	
				Gemeente	Arrondissement
A.K.P. Industriebouw N.V.	Industriebouw	I	16	Meeuwen-Gruitrode	Maaseik
Allport	Fabricatie sectionaalpoorten	I	14	Beringen	Hasselt
B.R.T.	Productie van buizen voor afsluitbranche	I	20	Maasmechelen	Tongeren
CKS	Algemene electriciteitswerken	I	23	Dilsen-Stokkem	Maaseik
Cronimet	Opwerken roestvrij staal	I	25	Zutendaal	Hasselt
Galvacoat	Poedercoaten van staal	I	20-30	Overpelt	Maaseik
Helvoet	Spuitgieten kunststofproducten	I	190	Lommel	Maaseik
Melexis	Ontwerp van micro-electronica	I	20	Tessenderlo	Hasselt
ABX Logistics	Goederenvervoer	D	40	Heusden-Zolder	Hasselt
Black & Decker	EDC	D	15	Tongeren	Tongeren
Centrum Transport	Internationaal transport	D	40	Overpelt	Maaseik
Eco-trans	Goederenvervoer	D	10	Lommel	Maaseik
Euroshoe	EDC	D	380	Beringen	Hasselt
Maxtrans	Goederenvervoer	D	8	Meeuwen-Gruitrode	Maaseik
TDS	Logistiek	D	50	Tessenderlo	Hasselt

Bron: Eigen enquête, 2007

Als we kijken naar de verdeling van de respondenten per sector zien we dat er 7 ondernemingen uit de dienstverlenende sector komen en 8 uit de industriële sector. Binnen de dienstverlenende sector hebben we ons beperkt tot de activiteiten die te maken hebben met verkeer en vervoer en

tot EDC's. Voor de industriële sector hebben we geen beperkingen opgelegd qua activiteiten, waardoor de respondenten uit verschillende sectoren komen (b.v. elektronica, metaalverwerking, industriebouw,...)

Voorts hebben we de minimumgrens van 10 werknemers, welke in voorgaande onderzoeken werd gehanteerd, aangehouden voor de industriële bedrijven. Voor de dienstverlenende bedrijven hebben we de minimumgrens op 5 werknemers gelegd.

Het aantal werknemers varieert van 8 tot 380. Er zijn slechts 2 dienstverlenende bedrijven met minder dan 10 werknemers. Bovendien zijn er ook slechts 3 ondernemingen met 50 werknemers of meer. Het merendeel van de ondernemingen heeft dus tussen 10 en 50 werknemers.

4.2.3 Resultaten van de eigen enquête

Zoals eerder aangehaald, is het belangrijk de resultaten steeds met de nodige omzichtigheid te interpreteren gezien het hier gaat om een kleine steekproef van slechts 15 respondenten.

Elk van de ondernemingen heeft een lijst van 43 vestigingsfactoren gekregen met de vraag deze een score van 1 tot 5 te geven (score 1 is van geen belang, score 5 is van doorslaggevend belang). Voor een score van 5 werden 4 punten toegekend, een score van 4 kreeg 3 punten, enzovoorts. Deze scores werden vermenigvuldigd met hun wegingcoëfficiënt. Dit geeft volgende rangschikking:

Tabel 4.8: Een overzicht van de 10 hoogst scorende vestigingsfactoren voor Limburg in de periode 1999-2007

Vestigingsfactoren	0 P	1 P	2 P	3P	4 P	Totale score
1. Beschikbaarheid van goede wegverbinding	0	0	1	10	4	320,0
2. Aanwezigheid van nutsvoorzieningen (elektriciteit, aardgas,...)	0	0	3	9	3	300,0
3. Afzetmarkt in de regio	1	0	2	8	4	293,3
4. Goede aansluiting op een autosnelweg	0	0	8	3	4	273,3
5. Beschikbaarheid van gebouwen/grond	0	1	7	4	3	260,0
6. Benodigde ruimte tot uitbreiding aanwezig	0	2	5	5	3	260,0
7. Trouw van arbeiders aan het bedrijf	2	0	2	11	0	246,7
8. Prijs per m ² uitgeruste industriegrond	3	2	3	3	4	220,0
9. Gunstig sociaal klimaat	2	2	5	5	1	206,7
10. Nabijheid van andere industrieën	4	1	2	7	1	200,0

Bron: Eigen enquête, 2007

Bovenaan de rangschikking staat de beschikbaarheid van een goede wegverbinding. Hiermee samenhangend zien we dat bedrijven ook veel belang hechten aan een goede aansluiting op een autosnelweg. Ondernemingen die zich recent in Limburg hebben gevestigd vinden het dus belangrijk dat men een goede aansluiting heeft op het wegennet. Op de tweede plaats staat de

factor aanwezigheid van nutsvoorzieningen. Ook de afzetmarkt in de regio halen ondernemingen aan als belangrijke reden bij de vestigingskeuze. Binnen de top 10 staan ook de factoren benodigde ruimte tot uitbreiding en beschikbaarheid van gebouwen hoog geplaatst. Bovendien houden ondernemingen rekening met de prijs van de gronden. Ten slotte zijn ook factoren zoals gunstig sociaal klimaat en trouw van de arbeiders belangrijk voor ondernemingen.

Indien we nagaan welke factoren helemaal geen rol spelen bij de keuze van vestigingslocaties zien we dat geen enkel bedrijf belang hecht aan de beschikbaarheid van koelwater en er zeer weinig belang wordt gehecht aan de beschikbaarheid van productiewater voor de fabricage en de mogelijkheid tot het lozen van afvalwater. Deze factoren hangen dan ook nauw samen met de activiteiten van het bedrijf. Ook aansluiting tot een pijpleiding scoort slecht. Verder zien we dat de aanwezigheid van culturele voorzieningen en de aanwezigheid van recreatiemogelijkheden weinig belang hebben bij de keuze van vestiging. Als laatste stellen we vast dat ook de nabijheid van de Britse afzetmarkt slecht scoort, wat verklaard zou kunnen worden door de ligging van Limburg.

Tabel 4.9: Een overzicht van de 10 laagst scorende vestigingsfactoren voor Limburg in de periode 1999-2007

Vestigingsfactoren	0 P	1 P	2 P	3P	4 P	Totale score
Beschikbaarheid van koelwater	15	0	0	0	0	0,0
Mogelijkheid tot aansluiting op een pijplijn	14	1	0	0	0	6,7
Beschikbaarheid van geschikt productiewater voor de fabricage	14	0	0	1	0	20,0
Aanwezigheid van culturele voorzieningen in de streek	12	2	1	0	0	26,7
Aanwezigheid van bewerkte en onbewerkte grondstoffen in de regio	13	0	1	1	0	33,3
Aanwezigheid van recreatiemogelijkheden	9	5	0	1	0	53,3
Nabijheid van Britse afzetmarkt	10	0	5	0	0	66,7
Mogelijkheid tot het lozen van afvalwater	8	4	2	1	0	73,3
Nabijheid van een luchthaven	9	1	4	1	0	80,0
Hoogte van de transportkosten van grondstoffen en eindproducten	10	1	1	3	0	80,0

Bron: Eigen enquête, 2007

Als we de verschillende vestigingsfactoren per categorie bekijken zien we dat arbeid de hoogste score heeft, gevolgd door infrastructuur. Op de laatste plaats staat de categorie input. We gaan nu dieper in op de verschillende categorieën en maken hierbij een onderscheidt tussen dienstverlenende en industriële ondernemingen.

Tabel 4.10: Score per categorie voor bedrijven gevestigd in Limburg in de periode 1999-2007

Factor	Score
Arbeid	179,0
Infrastructuur	173,3
Output	155,6
Omgevingsfactoren	103,3
Input	102,0

Bron: Eigen enquête, 2007

Arbeid

De best scorende categorie is arbeid en is onderverdeeld in 7 vestigingsfactoren, welke met de bijhorende score opgesomd zijn in tabel 4.11. Binnen deze categorie scoort de factor trouw van de arbeiders aan het bedrijf het hoogst, gevolgd door gunstig sociaal klimaat. Deze twee factoren hangen nauw samen en komen beide voor in de top 10 van bestscorende vestigingsfactoren in de periode 1999-2007. We kunnen dus stellen dat ondernemingen veel belang hechten aan deze kwalitatieve factoren.

Voorts zien we dat de loonhoogte in de regio, de talenkennis en de beschikbaarheid van arbeidskrachten (zowel geschoold als ongeschoold), middelmatig scoren. Ondernemingen houden wel rekening met deze factoren, maar ze zijn niet van doorslaggevende aard. De beschikbaarheid van voldoende kaderleden scoort laag, waardoor deze niet belangrijk is bij de locatiekeuze.

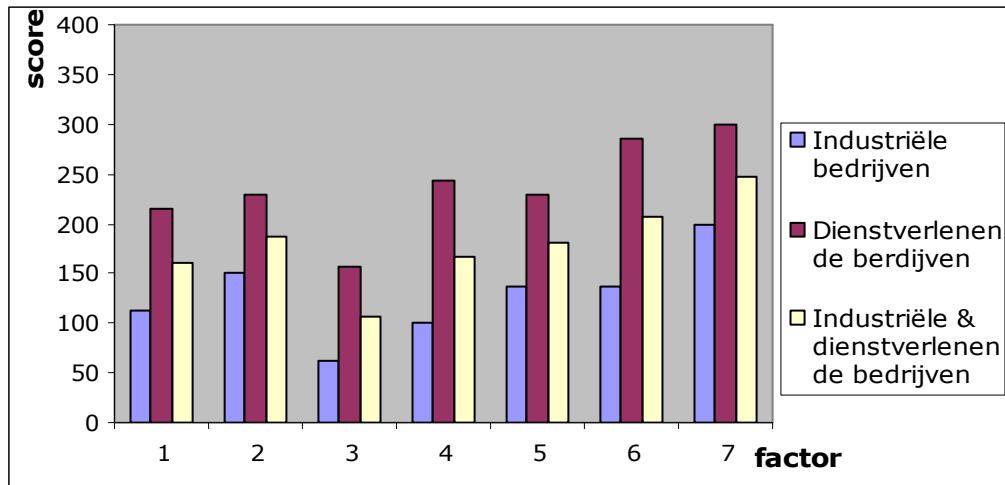
Tabel 4.11: Een overzicht van de scores per vestigingsfactor in de categorie arbeid in de periode 1999-2007

Factor	Score
1. Beschikbaarheid van voldoende ongeschoolde arbeidskrachten	160
2. Beschikbaarheid van voldoende geschoolde arbeidskrachten	186,7
3. Beschikbaarheid van voldoende kaderleden	106,7
4. Talenkennis van het personeel	166,7
5. Loonhoogte in de regio	180
6. Gunstig sociaal klimaat	206,7
7. Trouw van arbeiders aan het bedrijf	246,7

Bron: Eigen enquête, 2007

Figuur 4.1 geeft de scores weer per vestigingsfactor voor industriële bedrijven, dienstverlenende bedrijven en voor ze beide samen. We zien dat de dienstverlenende bedrijven aan elk van de 7 factoren een hogere score toekennen. Hieruit kunnen we besluiten dat de vestigingsfactoren in verband met arbeid belangrijker zijn voor dienstverlenende ondernemingen dan voor industriële ondernemingen. Vooral de factoren 4 (talenkennis van het personeel) en 6 (gunstig sociaal klimaat) verschillen sterk voor beide sectoren.

Figuur 4.1: Een vergelijking tussen de scores per vestigingsfactor van industriële en dienstverlenende bedrijven voor de categorie arbeid in de periode 1999-2007



Bron: Eigen enquête, 2007

Infrastructuur

De categorie infrastructuur staat op de tweede plaats. Binnen deze categorie merken we onmiddellijk grote verschillen op tussen de verschillende vestigingsfactoren. Zo scoort de beschikbaarheid van een goede wegverbinding erg hoog. Deze factor is bovendien de hoogst scorende van alle vestigingsfactoren. Samenhangend met een goede wegverbinding scoort ook een goede aansluiting op een autosnelweg zeer hoog. Bedrijven vinden het dus belangrijk een goede aansluiting te hebben op het wegennet op de plaats waar ze zich vestigen. In contrast met een goede aansluiting op het wegennet staat aansluiting op het spoorwegennet, de aansluiting op het waterwegennet en de aansluiting op een pijpleiding, die respectievelijk slechts 93,3; 100 en 6,7 punten scoren.

Voorts zien we dat de beschikbaarheid van grond en gebouwen en de aanwezigheid van voldoende ruimte voor uitbreiding een belangrijke vestigingsfactor is. Ook wordt er gekeken naar de prijs per m² van de industriegrond, maar deze factor zal een minder doorslaggevende rol hebben.

Ten slotte scoren de nabijheid van een zeehaven en de nabijheid van een luchthaven laag. Een mogelijke reden is dat Limburg over geen van beide beschikt, waardoor ondernemingen waarvoor dit wel belangrijk is zich elders zullen vestigen.

Tabel 4.12: Een overzicht van de scores per vestigingsfactor in de categorie infrastructuur in de periode 1999-2007

Factor	Score
1. Beschikbaarheid van goede spoorwegverbinding	93,3
2. Beschikbaarheid van goede wegverbinding	320
3. Beschikbaarheid van goede waterverbinding	100
4. Goede aansluiting op een autosnelweg	273,3
5. Nabijheid van een zeehaven	120
6. Nabijheid van een luchthaven	80
7. Mogelijkheid tot aansluiting op een pijpleiding	6,7
8. Prijs per m ² uitgeruste industriegrond	220
9. Beschikbaarheid van gebouwen/grond	260
10. Benodigde ruimte tot uitbreiding aanwezig	260

Bron: Eigen enquête, 2007

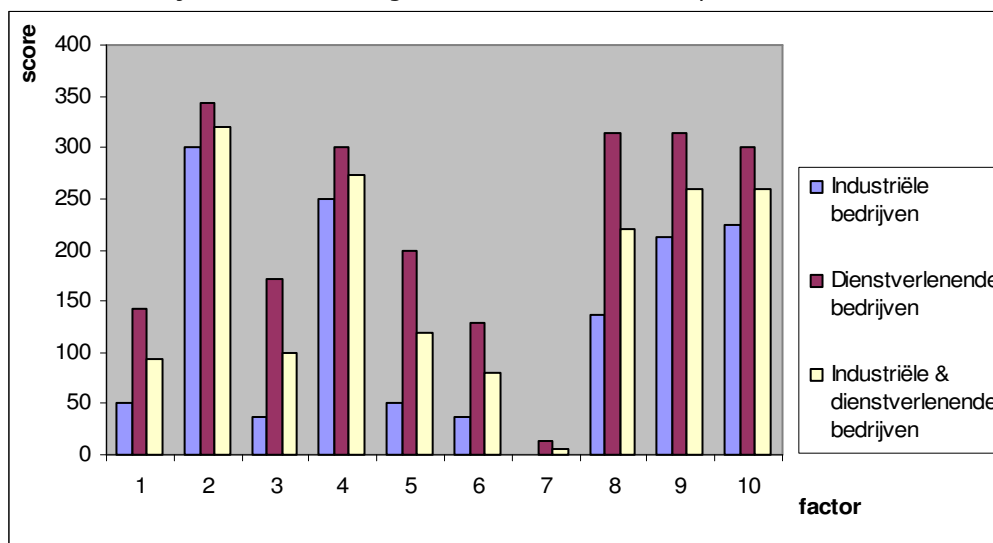
Als we kijken naar de verschillen in scores tussen industriële en dienstverlenende bedrijven zien we dat, net zoals bij de categorie arbeid, de dienstverlenende bedrijven hoger scoren voor elke vestigingsfactor.

Als we kijken naar figuur 4.2 valt het ons onmiddellijk op dat de scores binnen de categorie infrastructuur sterk verschillen. Kijken we bijvoorbeeld naar het verschil in score tussen factor 2 (beschikbaarheid van een goede wegverbinding) en factor 7 (mogelijkheid tot aansluiting op een pijpleiding), dan zien we dat dit een verschil is van meer dan 300 punten.

Ook tussen industriële en dienstverlenende bedrijven zijn er grote verschillen. Nemen we bijvoorbeeld factor 8, dan zien we dat voor industriële ondernemingen de prijs per m² weinig invloed heeft op de keuze van de vestigingslocatie, terwijl dit voor dienstverlenende bedrijven een zeer grote invloed heeft. Net hetzelfde geldt voor factor 3 (beschikbaarheid van goede waterwegverbinding) en factor 5 (nabijheid van een zeehaven), die beide veel hoger scoren voor dienstverlenende bedrijven in vergelijking met industriële bedrijven.

Factoren die te maken hebben met aansluiting op het wegennet (factor 2 en 4) zijn voor beide belangrijk.

Figuur 4.2: Een vergelijking tussen de scores per vestigingsfactor van industriële en dienstverlenende bedrijven voor de categorie infrastructuur in de periode 1999-2007



Bron: Eigen enquête, 2007

Output

Tot de categorie output behoren verschillende afzetmarkten welke mogelijk belangrijk zijn voor ondernemingen. We zien dat de afzetmarkt in de regio de hoogste score heeft. Veel van de ondernemingen die zich gevestigd hebben in Limburg zullen hier dus ook hun afzetmarkt hebben. Ook de afzetmarkt in België is relatief belangrijk. Van minder belang zijn de afzetmarkt van Nederland en Duitsland. Ten slotte kan men stellen dat ondernemingen in Limburg de Franse en Britse afzetmarkt onbelangrijk achten. Dit alles is te verklaren door de geografische ligging van Limburg. Zo heeft de provincie grenzen met Nederland en Duitsland, maar niet met Frankrijk. Ondernemingen die vooral de Franse en Britse afzetmarkt belangrijk vinden zullen zich eerder op andere plaatsen in België vestigen.

Tabel 4.13: Een overzicht van de scores per vestigingsfactor in de categorie output in de periode 1999-2007

Factor	Score
1. Afzetmarkt in de regio	293,3
2. Afzetmarkt in België	193,3
3. Nabijheid van Nederlandse afzetmarkt	140
4. Nabijheid van Duitse afzetmarkt	140
5. Nabijheid van Franse afzetmarkt	100
6. Nabijheid van Britse afzetmarkt	66,7

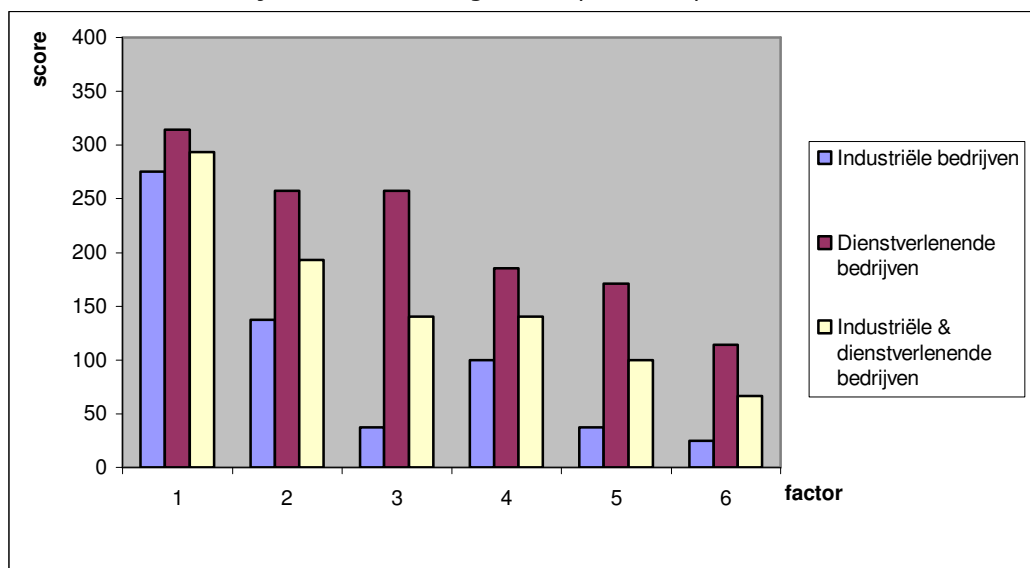
Bron: Eigen enquête, 2007

Industriële bedrijven hechten opnieuw minder belang aan elk van de vestigingsfactoren. We kunnen dus besluiten dat bij de vestigingskeuze de verschillende afzetmarkten in de omgeving belangrijker zijn voor dienstverlenende bedrijven.

Wel zien we dat de verschillen in belangrijkheid tussen industriële en dienstverlenende bedrijven niet voor elke factor even groot zijn. Als we kijken naar factor 1 (afzetmarkt in de regio) stellen we vast dat de score voor beide sectoren ongeveer gelijk is. Voor de andere factoren merken we dat de verschillen veel groter zijn. Vooral bij vestigingsfactor 3 (nabijheid van de Nederlandse afzetmarkt) zijn de scores sterk uiteenlopend.

We zien dus dat voor industriële bedrijven die zich in de periode tussen 1999 en 2007 in Limburg gevestigd hebben, vooral de afzetmarkt in de eigen regio belangrijk is, terwijl voor dienstverlenende bedrijven ook de nabijheid van andere afzetmarkten een belangrijke rol spelen. Hierbij denken we in de eerste plaats aan de aangrenzende landen zoals Nederland en Duitsland.

Figuur 4.3: Een vergelijking tussen de scores per vestigingsfactor van industriële en dienstverlenende bedrijven voor de categorie output in de periode 1999-2007



Bron: Eigen enquête, 2007

Omgevingsfactoren

Wanneer ondernemingen op zoek gaan naar een geschikte vestigingsplaats, spelen de omgevingsfactoren een minder belangrijke rol. Dit zien we door de lage scores die aan deze categorie werden toegekend.

Factoren als aanwezigheid van culturele voorzieningen in de streek en aanwezigheid van recreatiemogelijkheden worden met een score van 26,7 en 53,3 punten als onbelangrijk beschouwd. Ze behoren dan ook tot de 10 laagst scorende vestigingsfactoren. Ook de nabijheid van een goed uitgeruste stad en de nabijheid van de centrale zetel zijn onbelangrijk.

De geografische ligging binnen Europa en een aangepast telefoonnet zijn binnen de categorie omgevingsfactoren de belangrijkste vestigingsfactoren. Zij zullen bij de keuze van een geschikte plaats in rekening worden gebracht, maar ze zullen niet van doorslaggevende aard zijn.

Tabel 4.14: Een overzicht van de scores per vestigingsfactor in de categorie omgevingsfactoren in de periode 1999-2007

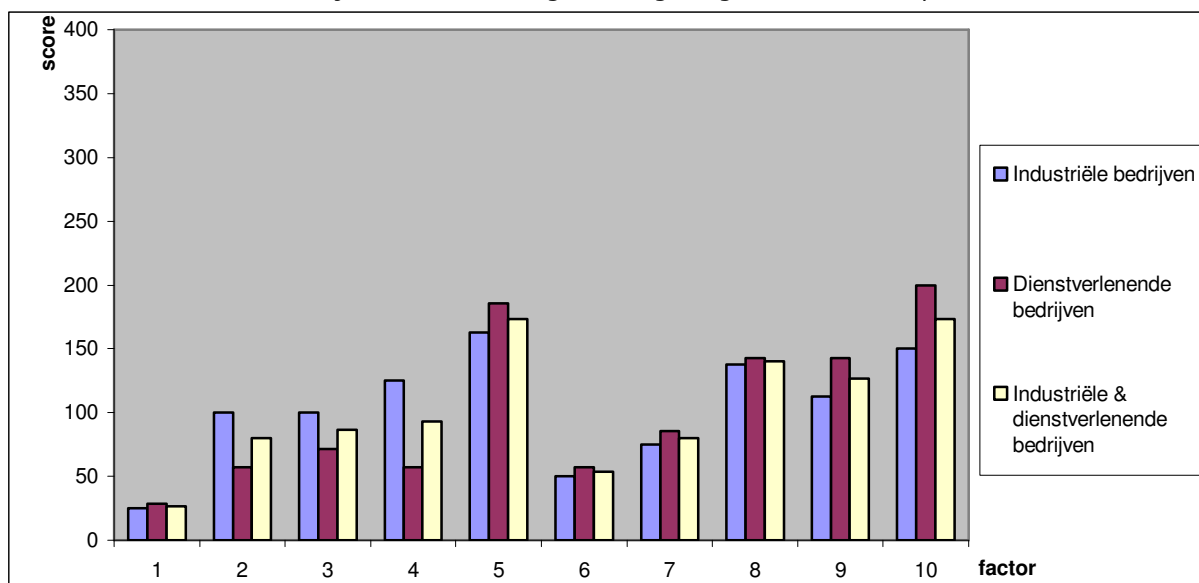
Factor	Score
1. Aanwezigheid van culturele voorzieningen in de streek	26,7
2. Nabijheid van een goed uitgeruste stad	80
3. Geschikte woongelegenheden voor het personeel	86,7
4. Nabijheid van financiële instellingen	93,3
5. Aangepast telefoonnet	173,3
6. Aanwezigheid van recreatiemogelijkheden	53,3
7. Nabijheid van de centrale zetel	80
8. Vertrouwdheid met de streek waar men woont	140
9. Fiscale en financiële overheidstegemoetkomingen	126,7
10. Geografische ligging binnen Europa	173,3

Bron: Eigen enquête, 2007

In figuur 4.4 valt het op dat de scores voor industriële bedrijven voor elke factor ongeveer gelijk zijn aan deze van dienstverlenende bedrijven. Opmerkelijk is dat industriële bedrijven bepaalde factoren belangrijker vinden in vergelijking met dienstverlenende bedrijven. Bij de voorgaande categorieën was steeds het omgekeerde het geval.

De nabijheid van een goed uitgeruste stad, geschikte woongelegenheden voor het personeel en de nabijheid van financiële instellingen zijn factoren met een lage score. We zien wel dat industriële bedrijven meer belang hechten aan deze factoren dan dienstverlenende bedrijven.

Figuur 4.4: Een vergelijking tussen de scores per vestigingsfactor van industriële en dienstverlenende bedrijven voor de categorie omgevingsfactoren in de periode 1999-2007



Bron: Eigen enquête, 2007

Input

Van de 5 categorieën waarin we de vestigingsfactoren hebben opgedeeld is input de slechts scorende. Binnen deze categorie zijn er veel factoren die totaal geen belang hebben voor ondernemingen. Hiertegenover staat dat er enkele factoren binnen deze categorie als belangrijk worden aanzien. Zo scoort de aanwezigheid van nutsvoorzieningen erg hoog. Ook hechten ondernemingen veel belang aan de nabijheid van gelijkaardige industrieën.

De factoren die te maken hebben met de beschikbaarheid van water (afvalwater, koelwater en productiewater) scoren zeer laag. De beschikbaarheid van koelwater was voor geen enkele ondernemingen ook maar van enig belang en scoort 0 punten.

Tabel 4.15: Een overzicht van de scores per vestigingsfactor in de categorie input in de periode 1999-2007

Factor	Score
1. Aanwezigheid van bewerkte en onbewerkte grondstoffen in de regio	33,3
2. Hoogte van de transportkosten van grondstoffen en eindproducten	80
3. Beschikbaarheid van koelwater	0
4. Beschikbaarheid van geschikt productiewater voor de fabricage	20
5. Mogelijkheid tot het lozen van afvalwater	73,3
6. Nabijheid van gelijkaardige bedrijven	86,7
7. Nabijheid van andere industrieën	200
8. Nabijheid van toeleveringsbedrijven	146,7
9. Nabijheid van hulpbedrijven	80
10. Aanwezigheid van nutsvoorzieningen (elektriciteit, aardgas,...)	300

Bron: Eigen enquête, 2007

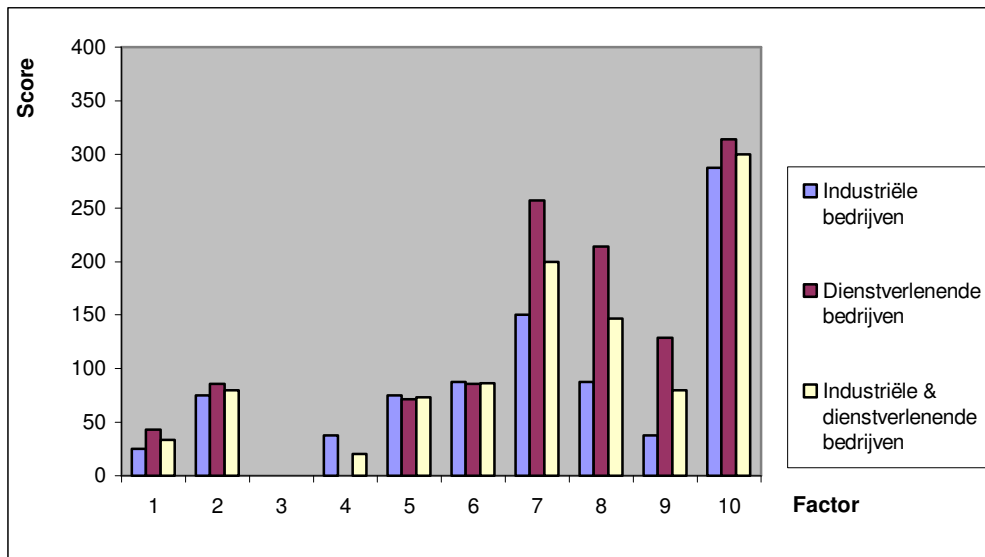
Indien we kijken naar figuur 4.5 zien we de grote verschillen tussen de factoren binnen de categorie input. De factoren 7 en 10 scoren zeer hoog, zeker in vergelijking met andere factoren als 3 en 4.

De aanwezigheid van nutsvoorzieningen (factor 10) is voor beide sectoren belangrijk. Voor de factor nabijheid van andere industrieën zien we dat dienstverlenende ondernemingen hieraan meer belang hechten in vergelijking met de industriële sector. De nabijheid van gelijkaardige bedrijven speelt voor beide amper een rol. Ook hechten industriële bedrijven meer aandacht aan de mogelijkheid tot het lozen van afvalwater, hoewel dit verschil zeer miniem is.

Factoren 1 (aanwezigheid van onbewerkte grondstoffen in de regio) en 2 (hoogte van de transportkosten van grondstoffen en eindproducten) zijn voor beide sectoren weinig belangrijk.

Als laatste zien we dat dienstverlenende bedrijven meer belang hechten aan de nabijheid van toeleveringsbedrijven (factor 8) en de nabijheid van hulpbedrijven (factor 9). Voor factor 8 ligt de score voor dienstverlenende bedrijven zelfs vrij hoog, waardoor we kunnen besluiten dat zij het belangrijk vinden in de nabijheid van toeleveringsbedrijven te zitten.

Figuur 4.5: Een vergelijking tussen de scores per vestigingsfactor van industriële en dienstverlenende bedrijven voor de categorie input in de periode 1999-2007



Bron: Eigen enquête, 2007

Bedrijventerrein

Ondernemingen zijn vaak gevestigd op bedrijventerreinen. Omdat in voorgaande onderzoeken hier weinig of geen aandacht aan werd besteed, hebben we ervoor gekozen om in onze enquête enkele vragen hierover op te nemen. Aan de hand van deze vragen proberen we te achterhalen welke vestigingsfactoren van belang zijn wanneer ondernemingen zich vestigen op een bedrijventerrein. De 15 respondenten van ons onderzoek bevinden zich allemaal op een bedrijventerrein, en hebben dus de vragen hieromtrent kunnen beantwoorden. De gemiddelde score voor de categorie bedrijventerreinen bedraagt 181. Hiermee is dit de meest belangrijke categorie voor de periode 1999-2007. Omdat deze echter enkel geen deel uitmaakt van de oorspronkelijke GERV enquête hebben we ervoor gekozen deze niet op te nemen in tabel 4.10, maar bespreken we de resultaten hieronder apart. De factoren die we ondervraagd hebben worden samen met hun score weergegeven in tabel 4.16.

Tabel 4.16: Een overzicht van de scores per vestigingsfactor in de categorie bedrijventerreinen in de periode 1999-2007

Factor	Score
1. Bewegwijzering	180
2. Uitbreidingsmogelijkheden	280
3. Parkeermogelijkheden	187
4. Drukke	173
5. Imago	53
6. Veiligheid	213

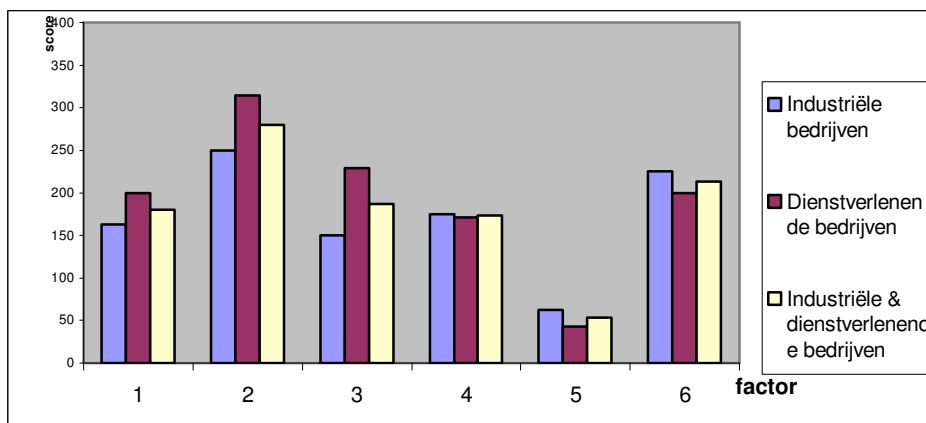
Bron: Eigen enquête, 2007

We zien dat de factor uitbreidingsmogelijkheden de hoogste score heeft. Bedrijven vinden het dus belangrijk dat er voldoende uitbreidingsmogelijkheden aanwezig zijn op het bedrijventerrein. De factor benodigde ruimte tot uitbreiding kwam al eerder voor in de top 10 van best scorende factoren met een score van 260 punten. In deze categorie wordt echter enkel de uitbreidingsmogelijkheid op het bedrijventerrein bedoeld.

Voorts achten ondernemingen de veiligheid op het bedrijventerrein belangrijk. Bedrijven willen niet alleen in een veilige omgeving gevestigd zijn, ze willen bovendien beschermd zijn tegen mogelijke inbraken en diefstallen.

Verder moet een bedrijventerrein ook goed bereikbaar zijn. Zo moeten er voldoende parkeermogelijkheden worden voorzien op het bedrijventerrein en moet er een goede bewegwijzering zijn. Ook de drukte op het bedrijventerrein speelt een belangrijke rol voor ondernemingen. Het imago van het bedrijventerrein is weinig belangrijk bij de locatiekeuze.

Figuur 4.6: Vergelijking tussen de scores per vestigingsfactor van industriële en dienstverlenende bedrijven voor de categorie bedrijventerreinen in de periode 1999-2007



Bron: Eigen enquête, 2007

Voor de vestigingsfactoren in de categorie bedrijventerreinen zien we weinig verschillen tussen beide sectoren. Bij de eerste drie factoren merken we een hogere score voor dienstverlenende bedrijven. Zij hechten in vergelijking met industriële bedrijven dus meer belang aan de

bewegwijzering, de mogelijkheid tot uitbreiding en de parkeermogelijkheden. De drukte op het bedrijventerrein is voor beide even belangrijk.

Het imago en de veiligheid van het bedrijventerrein speelt een iets grotere rol bij industriële ondernemingen.

4.3 Evolutie in het vestigingsprofiel tussen 1961 en 2007

In het kader van deze eindverhandeling is het relevant na te gaan welke vestigingsfactoren in de loop der tijd aan belang gewonnen hebben en welke aan belang verloren hebben. Hiervoor is het nuttig op te merken dat er enkele factoren gewijzigd werden en dat ook de categorieën niet meer exact hetzelfde zijn als bij het begin in 1961. Deze wijzigingen werden in voorgaande paragrafen al besproken.

4.3.1 Evolutie per categorie tussen 1961 en 2007

Allereerst bekijken we de evolutie per categorie tussen de verschillende deelperiodes. In tabel 4.17 wordt er een overzicht gegeven van de scores per periode en per categorie.

Tabel 4.17: Een overzicht van de scores per categorie en per periode (1961-2007)

	1961-1971	1971-1983	1993-1997	1999-2007
Arbeid	184	104	174	179
Infrastructuur	115	110	163	173
Output	115	117	150	156
Omgevingsfactoren	123	115	115	103
Input	98	90	98	102

Bron:

H. Keeris e.a., 1989, De twee Limburgen in economisch perspectief, p. 47

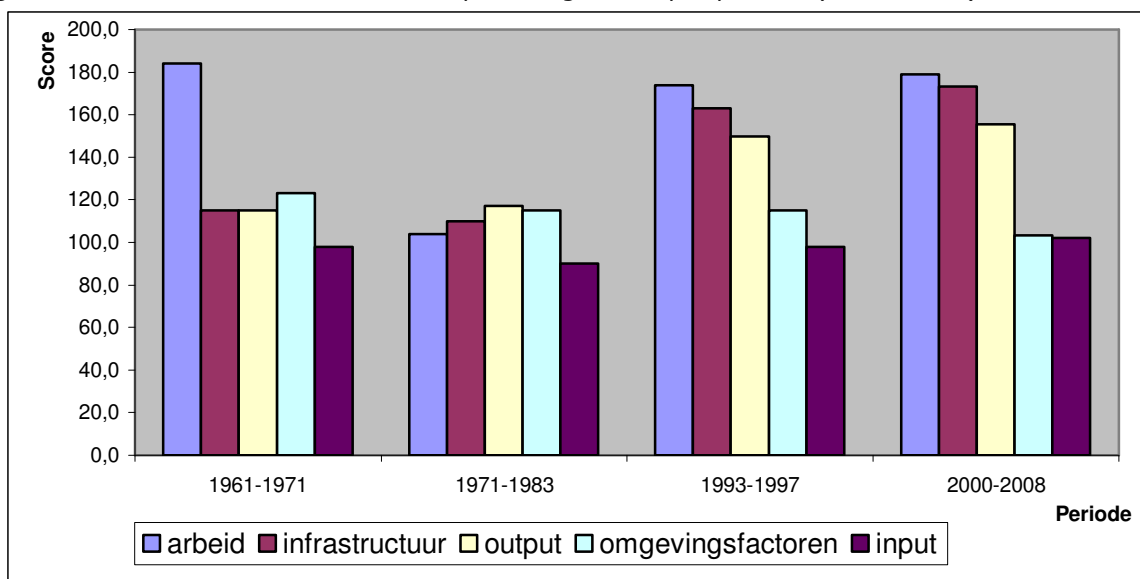
M. Swinnen, 1987, De evolutie van het vestigingsprofiel van de industriële bedrijven in Limburg sinds 1960, p. 83

D. Moors, 1999, Economisch-geografische studie van vestigingsfactoren bij industriële ondernemingen in Limburg, p. 35

Eigen enquête, 2007

Om de interpretatie van de scores te vergemakkelijken hebben we deze in een grafiek uitgezet (figuur 4.7)

Figuur 4.7: Een overzicht van de scores per categorie en per periode (1961- 2007)



Bron:

H. Keeris e.a., 1989, De twee Limburgen in economisch perspectief, p. 47

M. Swinnen, 1987, De evolutie van het vestigingsprofiel van de industriële bedrijven in Limburg sinds 1960, p. 83

D. Moors, 1999, Economisch-geografische studie van vestigingsfactoren bij industriële ondernemingen in Limburg, p. 35

Eigen enquête, 2007

We stellen vast dat, behalve voor periode 1971-1983, arbeid de belangrijkste categorie was voor de ondervraagde ondernemingen. In de periode tussen 1971 tot 1983 kende de categorie een terugval en stond het op de voorlaatste plaats. Voor de andere 3 deelperioden bleef de score ongeveer gelijk.

Input was in elk van de 4 perioden de categorie die het laagst scoorde en waar de bevroagde ondernemingen bijgevolg het minste belang aan hechtte bij de keuze van een locatie. Ook hier was de score ongeveer gelijk voor de verschillende perioden, waardoor we kunnen besluiten dat input noch aan belang gewonnen, noch verloren heeft.

Het belang van de categorie infrastructuur is in de loop der jaren sterk gestegen. Waar het gedurende de eerste 2 perioden telkens op een derde plaats stond met een relatief lage score, heeft het tijdens de twee laatste perioden veel aan belang gewonnen. Hiermee komt de infrastructuur op de tweede plaats te staan, net onder de categorie arbeid. We stellen dus vast dat bedrijven steeds meer rekening houden met de aanwezige infrastructuur wanneer zij een vestigingslocatie kiezen.

Net zoals infrastructuur is ook de categorie output gestegen de laatste twee periode, alhoewel mindere mate. Bedrijven gaan dus meer en meer kijken naar de mogelijke afzetmarkten in de buurt van de vestiging wanneer men een locatie kiest.

Over de 4 deelperioden is de categorie omgevingsfactoren de enige categorie die in score gedaald is. Het gaat hier echter om een zeer lichte daling, waardoor we ervan uit kunnen gaan dat het belang van deze categorie ongeveer gelijk gebleven is.

Algemeen kunnen we besluiten dat de categorie arbeid de meeste invloed heeft op de vestigingskeuze van ondernemingen. Het belang van de categorie blijft, op één periode na, ongeveer gelijk. De belangrijkheid van output en vooral infrastructuur zijn daarentegen sterk gestegen de laatste 2 perioden. De scores van deze twee categorieën benaderen deze van arbeid. De invloed van omgevingsfactoren blijft ongeveer gelijk, waardoor de categorie enkele plaatsen achteruit gaat. Aan de categorie input wordt door ondernemingen het minste belang gehecht en staat voor elk van de 4 periodes op de laatste plaats.

4.3.2 Evolutie van de vestigingsfactoren tussen 1961 en 2007

In dit deel onderzoeken we hoe de belangrijkheid van de verschillende vestigingsfactoren afzonderlijk gewijzigd is. Omdat het niet mogelijk is de evolutie voor alle factoren na te gaan, nemen we er de belangrijkste uit. Dit zijn deze factoren die in de top 10 van best scorende factoren voorkomen.

Als we kijken naar de 4 perioden, zien we dat de beschikbaarheid van een goede wegverbinding belangrijk is voor ondernemingen. Zowel in de eerste, als in de laatste periode is dit de meest belangrijke factor bij de keuze van een vestigingsplaats. Enkel tussen 1971 en 1983 scoorde deze factor lager, waardoor hij niet in de top 10 voorkwam.

Ook werd in de eerste periode veel belang gehecht aan een gunstig sociaal klimaat in de regio. Dit belang werd sterk afgezwakt in de daarop volgende periodes, maar behoort in de laatste periode opnieuw tot de belangrijkste factoren. Hierbij aansluitend zien we de loyaliteit van de arbeider aan het bedrijf belangrijk is voor een onderneming. Hoewel deze tussen 1971 en 1983 niet als belangrijk beschouwd wordt, staat deze factor in de andere 3 perioden hoog gerangschikt.

Een andere belangrijke factor is de prijs per m² uitgerust industriepark, welke door bedrijven in elke periode als belangrijk aanzien wordt. Tussen 1993 en 1997 wordt deze zelfs naar voor geschoven als meest belangrijke vestigingsfactor.

De beschikbaarheid van voldoende geschoolde arbeidskrachten speelt voor bedrijven ook een belangrijke rol bij de vestigingskeuze. We zien echter dat deze factor de laatste jaren aan belang verloren heeft ten opzichte van andere factoren, doordat hij in de periode 1999-2007 niet meer tot

de 10 bestscorende factoren gerekend wordt. Als we echter kijken naar de absolute score van de factor, welke 187 bedraagt, merken we dat deze nog steeds belangrijk is.

Tijdens het onderzoek in de twee eerste perioden was één van de factoren steunverlening door regionale expansiewetten, welke in beide perioden een hoge score kreeg. Deze expansiewetten hadden werden uitgevaardigd in 1959, 1966 en 1970. Nadien kwamen zij niet meer voor, waardoor deze factor geschrapt werd voor de periode 1993-1997. Wel werd de factor fiscale en financiële overheidstegemoetkoming toegevoegd, welke in die periode een belangrijke rol speelde. De factor verliest echter veel van zijn belangrijkheid in de laatste periode en scoort nog 126 punten.

Een andere factor die tussen 1961 en 2007 sterk aan belang gewonnen heeft is de beschikbaarheid van gebouwen en grond. Terwijl deze factor in de eerste periode niet als belangrijk beoordeeld werd door de ondernemingen, staat hij in de daaropvolgende periodes steeds in de top 10 gerangschikt (in periode 2 onder de naam "Beschikbaarheid van uitgeruste droge industriegrond"). Bovendien zien we dat de laatste jaren meer nadruk wordt gelegd op aanwezige infrastructuur. Zoals hierboven besproken is de beschikbaarheid van gebouwen en grond enorm belangrijk geworden in de loop der tijd. Ook de benodigde ruimte tot uitbreiding heeft geleidelijk aan belang gewonnen. Naast de beschikbaarheid van een goede wegverbinding hechten ondernemingen de laatste jaren ook meer en meer belang aan een goede aansluiting op een autosnelweg.

De afzetmarkt in België, welke in de perioden 1971-1983 en 1993-1997 een hoge belangrijkheid kende, verdween tussen 1999 en 2007 uit de top 10. In plaats hiervan zien we dat voor bedrijven dat de afzetmarkt in de regio belangrijker geworden is.

We kunnen concluderen dat er per deelperiode vaak de nadruk wordt gelegd op verschillende factoren in vergelijking met andere perioden. Het is dan ook moeilijk hier duidelijke trends in te onderscheiden. Wel zien we bepaalde factoren in elke periode terugkeren, zoals de beschikbaarheid van voldoende geschoold personeel of de prijs per m² industriegrond. Andere factoren verliezen dan weer aan belang. Zo wordt de steun van de overheid steeds minder belangrijk.

Ten slotte merken we duidelijk dat ondernemingen meer kijken naar welke infrastructuur aanwezig is op de plaats van vestiging. Dit bleek ook al uit paragraaf 4.3.1. Een goede aansluiting op een autosnelweg, de beschikbaarheid van gebouwen, de benodigde ruimte tot uitbreiding,... worden alsmaar belangrijker.

Hoofdstuk 5: Analyse van de vestigingsfactoren voor Limburg

In hoofdstuk 5 trachten we een beeld te vormen van de aantrekkelijkheid van Limburg als vestigingsregio. We baseren ons hierbij op een onderzoek van Cushman & Wakefield, waarin de aantrekkelijkheid van logistieke toprogio's wordt vergeleken. Verder onderzoeken we welke vestigingsfactoren Limburg een aantrekkelijke regio maakt om zich te vestigen. Aan de hand van de enquête besproken in hoofdstuk 4 en enkele interviews trachten we de voor- en nadelen van Limburg te achterhalen, evenals de kansen en bedreigingen naar de toekomst. Afsluiten doen we dit hoofdstuk met een SWOT-analyse.

5.1 Onderzoek Cushman & Wakefield

In een tweejaarlijks rapport, opgesteld door de vastgoedmakelaar Cushman & Wakefield (C&W), wordt een rangschikking gemaakt van de beste logistieke regio's in Europa. Deze rangschikking wordt zowel op provinciaal niveau als op gewestelijk niveau opgesteld. Nadat we de methodologie kort hebben toegelicht, zullen we de resultaten voor 2006 bespreken en vergelijken met de resultaten voor 2004. Ten slotte kijken we ook naar voorspellingen voor 2019 betreffende de aantrekkelijkheid van de verschillende regio's.

5.1.1 Methodologie

Voor de vergelijking van verschillende regio's wordt in de studie van C&W de methode van de Gerangschikte Matrix gebruikt. Hierbij worden de regio's gerangschikt aan de hand van hun score voor een aantal domeinen. Deze domeinen zijn ingedeeld in verschillende criteria. Omdat niet elk domein en elk criterium even belangrijk is, wordt er per domein en per criterium een gewing toegekend. Aan de hand van deze gewing wordt er een gewogen score voor elke regio berekend (VIL, 2006).

De domeinen en hun bijhorende gewingcoëfficiënt die in het onderzoek van C&W gebruikt worden zijn (VIL, 2006):

- Kosten (28,875%)
- Transportsysteem (32,250%)
- Bereikbaarheid (32,250%)
- Aanbod (9,375%)
- Arbeid (9,125%)
- Know-how (3,125%)

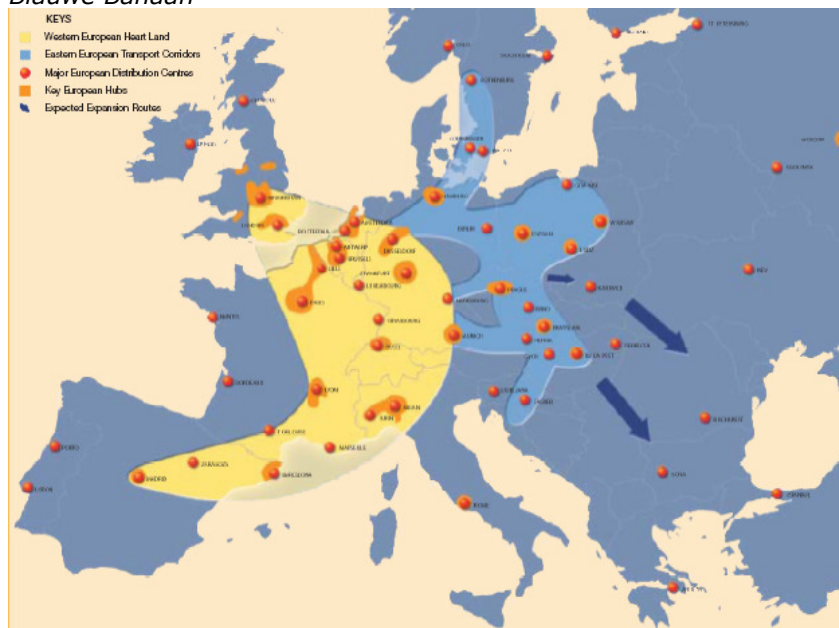
Elk van deze domeinen is verder onderverdeeld. Bijlage 9 geeft een overzicht van alle criteria per domein en de bijhorende wegingcoëfficiënt.

Het is belangrijk op te merken dat de Gerangschikte Matrix enkel gebruik maakt van kwantitatieve gegevens, om zo de verschillende regio's makkelijk te kunnen vergelijken. Hierdoor worden andere, kwalitatieve gegevens niet opgenomen in het onderzoek.

Bij de keuze van de te rangschikken regio's heeft men de belangrijkste logistieke hubs gekozen in en rond de Blauwe Banaan. "De blauwe banaan is de verzamelnaam voor die regio's waaruit Europese distributie uitgevoerd kan worden aan de beste voorwaarden" (VIL, European Logistics Trends & Evolutions, 2007, p. 4).

Op figuur 5.1 zien we dat de Blauwe Banaan zich uitstrekt van Groot-Brittannië, over West Europa tot helemaal in het Zuiden van Europa. De laatste jaren is de vorm van de Blauwe Banaan echter aan het veranderen en neemt het meer en meer de vorm aan van een boemerang. De reden hiervoor zijn enerzijds de uitbreidingen naar Oost Europa en anderzijds de investeringen in Zuid-Europa. Men heeft dan ook, in vergelijking met het rapport in 2004, 23 nieuwe regio's opgenomen in het onderzoek. De volledige lijst van onderzochte regio's kan u terugvinden in bijlage 10 (Bron: Vil, 2006, Vergelijking van toplocaties voor Europese distributie, p. 9).

Figuur 5.1: De Blauwe Banaan



Bron: VIL, European Logistics, Trends & Evolutions, 2007, p. 5

Bij de analyse van de gegevens is men begonnen met het berekenen van de scores voor het laagste niveau, met andere woorden voor de kleinste regio's. Deze worden de NUTS-2 regio's genoemd en komen in België overeen met de provincies. Vervolgens heeft men de scores op NUTS-

1 niveau berekend, welke overeen komen met de gewesten in België. De scores voor de gewesten heeft men berekend door het rekenkundige gemiddelde te nemen van alle NUTS-2 regio's per overeenstemmend NUTS-1 gebied (VIL, 2006).

We beginnen de bespreking van de resultaten echter op niveau van de gewesten (NUTS-1 niveau), om daarna meer in detail de resultaten voor de verschillende regio's op NUTS-2 niveau te bekijken.

5.1.2 Resultaten NUTS-1 niveau 2006

De uitkomst van de Gerangschikte Matrix geeft weer hoe aantrekkelijk een bepaalde regio is om er een Europees distributiecentrum te bouwen. Hier geldt het principe dat hoe lager de totaalscore van een regio is, hoe beter.

Omdat we ons in deze eindverhandeling concentreren op de provincie Limburg, zijn we minder geïnteresseerd in de resultaten op niveau van de gewesten. Ter vollediging geven we kort de resultaten weer voor het NUTS-1 niveau.

Tabel 5.1: Rangschikking van de 10 best scorende regio's op NUTS-1 niveau (2006)

Gewicht	Kosten 21,875%	Transport systeem 31,250%	Bereik- baarheid 31,250%	Aanbod 9,375%	Arbeid 3,125%	Know How 3,125%	Totaal score	Ranking 2006	Ranking 2004
Vlaanderen (B)	6,6	1,7	1,2	1,6	4,1	2,1	5,1	1	1
Wallonië (B)	6,0	2,2	1,2	1,8	3,8	4,4	5,2	2	7
Nord - Pas-de-Calais (F)	4,9	2,4	1,7	2,0	4,6	5,0	5,3	3	3
Saarland (D)	4,6	3,3	1,8	1,2	3,5	4,3	5,6	4	4
Île-de-France (F)	6,2	1,8	2,3	2,6	1,7	3,7	5,8	5	2
Est	5,0	3,0	1,7	2,4	4,8	5,0	5,8	6	6
Brussels Hoofdst. Gewest (B)	8,7	1,7	1,0	2,6	1,1	3,0	5,8	7	5
Nordrhein-Westfalen (D)	8,7	2,5	0,8	2,0	4,0	3,8	6,3	8	8
Zuid-Nederland (NL)	8,9	2,2	0,8	2,0	4,0	3,8	6,3	9	9
Rheinland-Pfalz (D)	7,4	3,3	1,3	1,9	5,3	4,2	6,7	10	10

Bron: VIL, 2006, *Vergelijking van toplocaties voor Europese Distributie en Logistiek*, p. 15

In tabel 5.1 zien we dat Vlaanderen de rangschikking aanvoert, gevolgd door Wallonië. Ook het Brussel Hoofdstedelijk Gewest vinden we terug in de top 10. We kunnen bijgevolg stellen dat België zeer aantrekkelijk is als het gaat om de vestigingskeuze van een Europees distributiecentrum.

De voornaamste concurrenten voor Vlaanderen zijn de Franse regio's Nord-Pas-de-Calais en Île-de-France en de Duitse regio Saarland.

Als we de resultaten van 2006 vergelijken met deze van 2004 zien we dat Vlaanderen voor beide jaren op de eerste plaats staat. Wallonië heeft een grote sprong voorwaarts gemaakt en stijgt van plaats 7 naar plaats 2. Het dankt deze opmars aan ondermeer goede scores op vastgoedkosten, het wegennet en beschikbare arbeidskrachten.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verliest enkele plaatsen ten opzichte van 2004, toen het nog op plaats 5 stond.

5.1.3 Resultaten NUTS-2 niveau 2006

In tabel 5.2 worden de scores weergegeven voor de 10 beste regio's op NUTS-2 niveau voor de jaren 2004 en 2006. Omdat het niet de bedoeling is zeer uitgebreid in te gaan op de resultaten, hebben we in de tabel enkel de beste 10 scores opgenomen. Voor de hele rangschikking verwijzen we naar de paper van het VIL.

Tabel 5.2: Rangschikking van de 10 beste regio's op NUTS-2 niveau (2006)

Gewicht	Kosten 21,875%	Transport systeem 31,250%	Bereik- baarheid 31,250%	Aanbod 9,375%	Arbeid 3,125%	Know How 3,125%	Totaal score	Ranking 2006	Ranking 2004
Limburg (B)	5,4	2,0	1,0	1,3	3,6	1,7	2,4	1	1
Liège	6,0	1,5	1,0	2,3	3,2	2,5	2,5	2	2
Hainaut	5,4	2,3	2,1	1,3	2,8	3,3	2,8	3	4
Antwerpen	7,9	1,4	1,3	2,3	1,8	1,0	2,9	4	3
Düsseldorf	9,1	1,6	0,7	2,5	2,0	2,5	3,1	5	11
Namur	6,2	2,4	1,8	2,8	2,5	3,5	3,1	6	19
Vlaams-Brabant	8,2	1,8	1,4	2,5	2,5	2,3	3,2	7	12
Alsace	5,2	2,8	2,3	3,0	3,7	3,8	3,2	8	9
Nord - Pas-de- Calais	5,4	2,5	2,7	2,5	3,4	3,8	3,3	9	8
Oost-Vlaanderen	7,0	2,0	2,4	2,3	3,3	2,0	3,3	10	7

Bron: VIL, 2006, *Vergelijking van toplocaties voor Europese Distributie en Logistiek*, p. 14

In 2006 behoren 4 van de 5 Vlaamse provincies tot de 10 beste regio's. Enkel West-Vlaanderen valt met zijn 12^e plaats buiten de top 10. Ook de Waalse provincies scoren goed. De provincies Luik, Henegouwen en Namen respectievelijk op plaatsen 2, 3 en 6. Zoals we eerder al konden afleiden op niveau van de gewesten scoort België zeer goed qua aantrekkelijkheid.

Helemaal bovenaan de rangschikking staat Limburg. De provincie dankt zijn eerste plaats aan een zeer goede score voor elk van de domeinen. Hetzelfde geldt voor de provincies Luik en Henegouwen. Voor de provincie Antwerpen liggen de kosten vrij hoog, maar voor de overige domeinen scoort de provincie zeer goed.

Limburg wordt zowel in 2004 als in 2006 als meest aantrekkelijke regio beschouwd. De Belgische provincies Vlaams-Brabant en vooral Namen maken een grote sprong voorwaarts in de rangschikking. Ook het Duitse Düsseldorf wint enkele plaatsen.

Île-de-France (hier op NUTS-2 niveau) daarentegen zakt van plaats 5 naar plaats 19. De voornaamste reden hier zijn de mindere toegankelijkheid tot de Europese markt en de stijgende vastgoedprijzen. Ook West-Vlaanderen verliest enkele plaatsen en valt zoals reeds eerder vermeld in 2006 buiten de top 10 (VIL, 2006).

In tabel 5.3 zijn voor de 12 beste regio's de scores voor elk van de criteria opgenomen. De tabel geeft met andere woorden weer hoe aantrekkelijk de regio is voor elk van de criteria. In het kader van deze eindverhandeling is het interessant de score voor Limburg te bekijken en deze vergelijken met de andere regio's.

Met een puntenaantal van 5,4 Limburg scoort goed op gebied van kosten. Van de 12 beste regio's doen enkel Alsace het beter. Deze goede score dankt Limburg aan een lage score op de criteria huurprijs en grondprijs. De arbeidskost in Limburg scoort net iets minder, vooral in vergelijking met de Franse regio's.

Voor het domein transportsysteem zijn er 7 criteria vooropgesteld. Limburg scoort hier middelmatig. De criteria luchtvracht en scheepsvracht maken de provincie net iets minder aantrekkelijk ten opzichte van de andere regio's. Wat betreft verkeerscongestie scoort Limburg dan weer beter.

Op gebied van bereikbaarheid behoort Limburg tot de beteren. Op vlak van koopkracht heeft het een goede score. Enkel de regio's ten oosten van Limburg, Düsseldorf en Nederlands-Limburg, scoren hier beter. Voor de overige criteria (toegang tot de EU kern en toegang tot Oost-Europa) scoort Limburg gemiddeld.

Limburg scoort bijzonder goed qua aanbod. Voor zowel het aanbod van nieuwbouw > 10.000m² als voor het aanbod van gronden heeft de provincie de beste score van de 12 best scorende regio's. Enkel Henegouwen doet even goed.

Binnen de categorie arbeid doet Limburg het minder goed. Enerzijds is de beschikbaarheid van arbeidskrachten vrij slecht, anderzijds is er de arbeidsproductiviteit die gemiddeld is in Limburg. Dit brengt de totaalscore voor arbeid op 3,6, wat vrij hoog is ten opzichte van de andere regio's.

Ten slotte is er de know how. Omdat men de aantrekkelijkheid onderzocht heeft voor de vestiging van een distributiecentrum, is één van de criteria de logistieke opleiding. Limburg scoort hierop gemiddeld. Het andere criterium gehanteerd binnen know how is de talenkennis, welke in Limburg zeer goed is. De score van 0,8 voor Limburg is dan ook het laagst van de beschouwde regio's, waardoor het bij de beteren hoort op vlak van know how.

Tabel 5.3: Rangschikking van de 12 beste regio's op NUTS-2 niveau (2006)

Regio's	Kosten			Transport systeem						Bereikbaarheid			Aanbod			Arbeid			Know How			Totaal	Score	Ranking 2006					
	Huurprij's	Grondprij's	Arbeidskost	Subtotaal	Dichtheid wegennet	Wegcongestie	Dichtheid spoornet	Wegvervoer	Spoorwegvervoer	Luchtracht	Scheepsvracht	Subtotaal	Toegang tot EU kern	Toegang tot Oost -Europa	Nieuwbouw > 10.000m ²	Grondaanbod	Subtotaal	Beschikbare arbeidskrachten	Arbeidsproductiviteit	Subtotaal	Logistieke opleiding				Talenkennis	Subtotaal			
Gewicht	3,0	3,0	2,0	3,5	4,0	1,0	1,0	3,0	2,0	1,0	3,0	5,0	1,5	3,5	1,0	1,0	1,5	1,0	1,0	0,5	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,5			
Limburg (B)	1,1	6,0	11,0	5,4	1,0	2,0	2,0	2,0	2,0	3,5	3,0	2,0	0,8	0,5	3,0	1,5	1,3	2,6	4,6	3,6	2,5	0,8	1,7	2,5	0,8	1,7	2,4	1	
Liège	1,2	6,8	12,0	6,0	1,0	2,0	1,0	1,5	1,5	2,5	2,0	1,5	1,0	0,4	3,0	2,0	2,3	1,4	4,9	3,2	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2	
Hainaut	1,0	6,0	11,0	5,4	1,2	2,0	1,0	2,0	2,0	4,0	4,0	2,3	3,6	1,0	3,5	1,5	1,3	0,2	5,3	2,8	3,0	3,5	3,3	3,0	3,5	3,3	2,8	3	
Antwerpen	3,8	8,5	13,0	7,9	1,0	5,5	1,0	1,0	1,0	3,0	1,0	1,4	1,6	0,6	3,5	2,0	2,3	2,4	1,2	1,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,9	4	
Düsseldorf	7,0	10,2	10,5	9,1	0,5	6,0	2,0	1,5	1,0	2,0	2,0	1,6	0,2	0,3	2,8	3,0	2,5	3,4	0,7	2,0	1,5	3,5	2,5	1,5	3,5	2,5	3,1	5	
Namur	1,8	6,9	11,8	6,2	1,2	2,0	1,5	3,0	3,0	4,0	3,0	2,4	2,4	1,0	3,5	3,0	2,8	0,4	4,7	2,5	3,0	4,0	3,5	3,0	4,0	3,5	3,1	6	
Vlaams-Brabant	4,0	8,9	13,5	8,2	1,0	6,0	1,0	1,5	2,0	2,0	2,0	1,8	2,2	0,5	3,5	2,0	2,5	4,2	0,8	2,5	3,5	1,0	2,3	3,5	1,0	2,3	3,2	7	
Alsace	3,0	6,5	6,5	5,2	3,0	2,5	2,0	3,0	2,0	4,0	3,0	2,8	6,0	0,5	2,8	4,0	3,0	3,6	3,8	3,7	2,5	5,0	3,8	2,5	5,0	3,8	3,2	8	
Nord - Pas-de-Calais	4,0	6,0	6,5	5,4	2,5	4,0	1,0	2,5	1,8	4,5	2,5	2,5	4,5	1,6	3,6	3,0	2,5	0,5	6,3	3,4	2,5	5,0	3,8	2,5	5,0	3,8	3,3	9	
Oost-Vlaanderen	2,5	8,2	12,0	7,0	1,2	2,0	1,0	2,0	2,0	3,0	3,0	2,0	5,0	1,0	3,6	2,0	2,3	3,0	3,5	3,3	3,0	1,0	2,0	3,0	1,0	2,0	3,3	10	
Limburg (NL)	6,5	8,0	11,5	8,3	2,5	2,5	2,0	1,5	1,5	3,0	2,5	2,2	0,4	0,3	3,5	2,0	2,5	6,2	9,3	7,7	1,5	2,5	2,0	1,5	2,5	2,0	3,3	11	
West-Vlaanderen	2,5	7,0	11,5	6,4	1,0	2,0	2,5	1,8	2,0	4,5	1,5	1,8	7,4	1,2	3,8	1,8	1,9	4,6	4,0	4,3	1,2	0,9	1,1	1,2	0,9	1,1	3,3	12	

Bron: Cushman en Wakefield, VIL,2006, Vergelijking van toplocaties voor Europese distributie en logistiek, p. 29

5.1.4 Prognoses voor NUTS-2 niveau voor 2019

C&W maken in hun rapport ook voorspellingen over de aantrekkelijkheid van de regio's. De voorspellingen zijn gemaakt voor 2019 en zijn gebaseerd op erkende prognosemodellen. We gaan in deze eindverhandeling niet verder in op deze prognosemodellen, maar verwijzen hiervoor naar de studie van C&W.

Tabel 5.4: Voorspelling van de rangschikking van de 10 beste regio's op NUTS-2 niveau voor 2019

Gewicht	Kosten	Transport systeem	Bereikbaarheid	Aanbod	Arbeid	Know How	Totaal score	Ranking 2019	Ranking 2006
	21,875%	31,250%	31,250%	9,375%	3,125%	3,125%			
Limburg (B)	5,9	2,2	1,2	1,0	3,3	1,7	2,6	1	1
Liège	6,7	1,9	0,9	2,3	3,0	2,5	2,7	2	2
Hainaut	5,8	2,4	1,5	1,0	3,0	3,0	2,8	3	3
Nord- Pas-de-Calais	6,6	2,3	1,4	1,3	2,8	3,5	2,9	4	9
Antwerpen	7,9	1,8	1,3	2,8	2,0	1,0	3,0	5	4
Alsace	6,1	2,8	1,4	2,0	3,3	3,5	3,0	6	8
Namur	6,5	2,7	1,4	2,8	2,5	3,5	3,1	7	6
Picardie	6,1	2,8	1,9	1,3	3,0	4,0	3,1	8	27
Oost-Vlaanderen	6,8	2,3	1,9	2,5	3,3	2,0	3,2	9	10
West-Vlaanderen	6,9	2,0	2,2	2,4	4,3	1,1	3,2	10	12

Bron: VIL, Cushman & Wakefield, VIL, 2006, *Vergelijking van toplocaties voor Europese distributie en logistiek*, p. 21

We zien dat Limburg ook in 2019 de meest aantrekkelijke regio is voor de vestiging van een Europees distributiecentrum. Ook Luik behoudt zijn tweede plaats. Antwerpen daalt enkele plaatsen, onder andere ten gevolge van de toegenomen congestie. De provincies Oost- en West-Vlaanderen stijgen enkele plaatsen door een verbetering van de transportinfrastructuur en staan nog net in de top 10. Vlaams-Brabant verliest enkele posities en is zo de enige Vlaamse provincie die niet in de top 10 voorkomt.

De regio's Nord - Pas-de-Calais en Alsace stijgen enkele plaatsen dankzij een verbetering van de koopkracht en het voorzien van nieuwbouw.

Picardie stond in 2006 nog op een 27^e plaats, en zou volgens de voorspellingen in 2019 op een 8^e plaats innemen. Deze stijging zou het gevolg zijn van een verbetering in het transportsysteem, verbetering van de koopkracht en een stijging in het aanbod van gronden.

De regio's die minder aantrekkelijk worden zijn Düsseldorf en Nederlands Limburg (o.a. dankzij een daling in aanbod van gronden) en Île-de-France (o.a. door een stijging van de vastgoedprijzen).

Als we verder kijken dan de regio's rond Vlaanderen zien we dat vooral de Midden-Europese regio's aantrekkelijker worden. Zo gaan Praag (van plaats 34 naar plaats 27) en Bratislava (van plaats 54 naar plaats 44) sterk vooruit in de rangschikking. De voornaamste redenen zijn een beter transportsysteem, betere bereikbaarheid en een daling van de kosten (Bron: VIL, 2006, *Vergelijking van toplocaties*, p. 19-20).

5.2 Interviews

Door middel van de enquête, besproken in hoofdstuk 4, hebben we getracht de tevredenheid van ondernemingen over de verschillende vestigingsfactoren te onderzoeken. Aanvullend op deze enquête hebben we interviews afgenomen van bevoorrechte getuigen uit verschillende organisaties welke actief zijn op het gebied van ondernemen in Limburg.

5.2.1 Bevoorrechte getuigen

Tabel 5.5 geeft een overzicht van de verschillende bevoorrechte getuigen waarmee we een gesprek hebben gehad, evenals de instantie waarvoor ze werken. Vermits we in de enquête al naar de mening van de ondernemingen gevraagd hadden, hebben we ons bij de interviews gefocust op beleidsinstellingen en belangenorganisaties.

Deze organisaties worden vervolgens beknopt besproken. Ook de functie van de geïnterviewde persoon wordt kort even toegelicht.

Tabel 5.5: Overzichtstabel bevoorrechte getuigen

Nr.	Instantie	Bevoorrechte getuige	Functie van de getuige	Datum & plaats	Duur van het interview
1	VLAO Limburg	Noël Deckers	Adjunct-directeur	10 maart 2008 Kantoren VLAO, Hasselt	60 min.
2	UNIZO Limburg	Max Van Der Linden	Adviseur belangenbehartiging en Bereikbaarheidsadviseur	26 maart 2008 Kantoren UNIZO, Hasselt	135 min.
3	VOKA Limburg	Jeroen Bloemen	Directeur belangenbehartiging	3 april 2008 Kantoren VOKA, Hasselt	90 min.
4	ACV Limburg	Luc Purnelle	Secretaris ACV Limburg (Bouw en Industrie)	14 april Kantoren ACV, Hasselt	35 min.
5	POM Limburg/ ERSV	Yves Houben	Diensthoud kennis & communicatie	17 april 2008 Kantoren POM, Hasselt	45 min.

VLAO Limburg

Als eerste hebben we contact opgenomen met het VLAO. VLAO staat voor Vlaams Agentschap Ondernemen en treedt op als aanspreekpunt van de Vlaamse overheid. Het begeleidt en adviseert ondernemers op verschillende domeinen: het opstarten van een onderneming, financierings- en steunmaatregelen, vestiging en ruimtelijke ordening, groei, milieu,...

Binnen het VLAO hebben we een gesprek gehad met Dhr. Noël Deckers. Als directeur beschikt hij over een uitstekende kennis van zaken betreffende het ondernemerschap in Limburg.

VOKA – Kamer van Koophandel Limburg

VOKA – Kamer van Koophandel Limburg vertegenwoordigt de belangen van 70% van de private tewerkstelling en 70% van de toegevoegde waarde in Limburg. Hiermee is het de grootste werkgeversorganisatie binnen de provincie. Het doel van VOKA bestaat erin ondernemingen zo goed mogelijk te adviseren en hun belangen te behartigen.

Binnen VOKA Limburg hebben we gesproken met de directeur belangenbehartiging, Dhr. Jeroen Bloemen. Belangenbehartiging houdt in dat eventuele klachten of problemen van ondernemingen worden gebundeld en men deze op een gezamenlijke manier tracht aan te pakken. Het leek ons dan ook zeer nuttig deze persoon aan het woord te laten.

UNIZO Limburg

De unie van zelfstandige ondernemers, kortweg UNIZO, houdt zich bezig met het verenigen, informeren en adviseren van ondernemers. Daarnaast is een belangrijke taak van UNIZO de belangen te behartigen, zowel bij de overheid, als in de media, als bij de publieke opinie en andere sociale partners.

De domeinen waarop UNIZO actief is zijn onder andere: fiscaliteit, mobiliteit, milieu, handelspraktijken, ruimtelijke ordening,... en dit op verschillende niveaus, gaande van lokaal tot Europees niveau. In het kader van deze eindverhandeling was het dan ook interessant een gesprek te hebben met iemand binnen UNIZO. De persoon die we geïnterviewd hebben was Max Van Der Linden, adviseur belangenbehartiging en bereikbaarheidsadviseur.

ACV Limburg

Naast werkgeversorganisaties zoals VOKA en UNIZO leek het ons ook de moeite een gesprek te hebben met een organisatie die de belangen van de werknemers vertegenwoordigt. We hebben contact opgenomen met het ACV. ACV staat voor Algemeen Christelijk Vakverbond en is de grootste vakbond in Vlaanderen.

Voor het ACV hebben we Dhr. Luc Purnelle, secretaris van ACV Limburg geïnterviewd.

POM Limburg/ERSV

POM Limburg zorgt voor de uitvoering van het sociaal-economische beleid van de provincie. Dit houdt in: de ondersteuning en uitvoering van projecten en de onderbouwing van de sociaal-

economische strategie. POM Limburg staat dus in voor de algemene regio-ontwikkeling, over de verschillende sectoren heen. In Limburg kent POM Limburg een geïntegreerde werking met ERSV Limburg (Erkend Regionaal Samenwerkingsverband).

Voor het interview met POM Limburg (Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Limburg), hebben we contact gehad met Dhr. Yves Houben. Hij is diensthoofd Kennis en Communicatie, zowel voor POM Limburg als voor ERSV.

5.2.2 Verloop van het interview

Voor de verschillende interviews werd er op voorhand een vragenlijst opgesteld. De vragenlijst bestond uit open vragen, meestal één open vraag per thema. Voor elk van deze open vragen werden deelvragen opgesteld die meer gedetailleerd op het thema ingingen. Op deze manier was er een soort van checklist voorhanden met de te bespreken onderwerpen tijdens het interview. De vragenlijst werd steeds op voorhand aan de te interviewen persoon bezorgd via e-mail.

Aan het begin van het interview werd gevraagd de taken en doelstellingen van de organisatie of vereniging toe te lichten. Ook de functie van de geïnterviewde werd even verduidelijkt. Vervolgens werden de verschillende thema's besproken. De thema's waren niet voor elke geïnterviewde hetzelfde, maar waren afhankelijk van zijn werkgebied en/of kennisgebied.

5.3 Bespreking van de interviews

Aan de hand van de resultaten van de verschillende interviews, wordt er in deze paragraaf een beeld gevormd van het vestigingsklimaat van Limburg. We gaan met andere woorden de aantrekkelijkheid van Limburg als vestigingsregio onderzoeken.

In het eerste deel van hoofdstuk 5 werd de aantrekkelijkheid van de provincie besproken aan de hand van een studie van C&W. De methodologie van deze eindverhandeling verschilt echter van het onderzoek van C&W, doordat we ons baseren op kwalitatieve gegevens in plaats van kwantitatieve gegevens gebruikt door C&W.

Ook de vestigingscriteria die gebruikt worden in deze eindverhandeling verschillen van deze gebruikt in de studie van C&W. We baseren ons op de resultaten gevonden in hoofdstuk 4, waar we een rangschikking hebben gemaakt van de belangrijkste vestigingsfactoren voor ondernemingen die zich tussen 1999 en 2007 in Limburg gevestigd hebben. De resultaten van de interviews worden nu voor de belangrijkste vestigingsfactoren besproken.

5.3.1 Voldoende arbeidskrachten

Ondernemingen vinden het belangrijk dat er voldoende arbeidskrachten beschikbaar zijn wanneer men een vestigingslocatie kiest. Zowel de aanwezigheid van geschoolde als ongeschoolde arbeidskrachten speelt een rol bij de vestigingskeuze (hoofdstuk 4).

POM Limburg erkent dat de aanwezigheid van voldoende arbeidskrachten altijd één van de sterkste troeven geweest is van Limburg. Door de gunstige demografische evolutie heeft Limburg een grotere arbeidsmarktreserve gehad in vergelijking met andere Vlaamse provincies. Dit bleek ook al uit cijfers in verband met de leeftijdscategorie, opgenomen in hoofdstuk 2, waar we zagen dat Limburg een jongere bevolking heeft dan de rest van Vlaanderen.

De sterke economische groei van de laatste jaren in Limburg heeft deze reserve echter al voor een groot stuk aangesproken, waardoor we nu op een werkloosheidsniveau zitten dat vergelijkbaar is met de rest van Vlaanderen. Dit zien we ook aan de sterke daling van het aantal niet-werkende werkzoekenden die zich de laatste jaren voordoet (paragraaf 2.4.2). Als we kijken naar de lijst van knelpuntberoepen van de VDAB, zien we dat er een tekort is aan zowel geschoolde als ongeschoolde arbeiders.

Ook VOKA en UNIZO kaarten het probleem van een tekort op de arbeidsmarkt aan. Hoewel niet alle jobs in Limburg ingevuld raken door de schaarste op de arbeidsmarkt, zien we dat er een aantal personen werkzoekend blijft in de provincie. Dit zijn enerzijds de structurele werklozen, die b.v. verkeerd opgeleid zijn. Anderzijds is er een groep van werkzoekenden die werkonwillig zijn. Zij zijn vaak niet gemotiveerd zijn nog te gaan werken, omdat het verschil in loon tussen werken en niet werken vrij klein is.

Een mogelijke oplossing voor de schaarste op de arbeidsmarkt is trachten deze werkzoekenden opnieuw aan de slag te krijgen. In beperkte gevallen helpt UNIZO mee aan de begeleiding van werkzoekenden via 2 jobconsulenten. Op grotere schaal is het de VDAB die zich op dit vlak engageert. Zo is er de "sluitende aanpak", die werklozen moet aanzetten tot het actief zoeken naar een job. Men gaat aan de hand van intensieve begeleiding werkzoekenden helpen aan een job te geraken. Concreet houdt deze begeleiding in: trajectbegeleiding naar werk, sollicitatieondersteuning, attitudevorming, het voorzien van noodzakelijke opleidingen, opvolging tijdens de modules en mogelijke nazorg (Bron: VDAB.be).

Een andere oplossing om de instroom aan werkkrachten op de arbeidsmarkt te verhogen is het aantrekken van werkkrachten uit Wallonië. Over de taalgrens zit men namelijk nog met een ruim aanbod aan werknemers. VOKA heeft in dit kader een protocol ondertekend met VDAB om op een efficiënte manier Waalse werknemers in Limburg aan de slag te krijgen.

Verder worden er in samenwerking met le FOREM, de Waalse tegenhanger van de VDAB, verschillende jobbeurzen georganiseerd om Waalse werknemers in Limburgse bedrijven te rekruteren.

Problemen die zich mogelijk kunnen voordoen wanneer men arbeiders uit andere regio's of landen gaat aantrekken is het verschil in taal. Denk maar aan de veiligheidsinstructies die in verschillende talen moeten vermeld worden.

De talenkennis van de werknemers in Limburg is zeer goed. Dit blijkt niet alleen uit de studie van C&W, maar wordt ook door de verschillende organisaties bevestigd.

Een mogelijk probleem dat door de verschillende geïnterviewden vaak aangekaart wordt is de "*brain drain*" waarmee de provincie reeds verschillende jaren te kampen heeft. Vele Limburgse hogeschoolden en universitairden gaan immers buiten de provincie aan de slag, waardoor er een groot stuk van de kennis in Limburg verloren gaat.

De laatste jaren daarentegen is de situatie aan het keren. Steeds meer mensen met een hogere opleiding zoeken werk binnen de provincie. Reden hiervoor is de grote afwezigheid van files in Limburg, maar ook de toename in kennisinnovatieve sectoren (verschillende wetenschapsparken, uitbouw van de Universiteit Hasselt,...).

Een oplossing volgens VOKA om de *brain drain* tegen te gaan is om enkele zichtbare, grote spelers aan te trekken waardoor er een groter aanbod aan hoogwaardige jobs ontstaat in de provincie.

5.3.2 Kwaliteit van de werknemers

In hoofdstuk 4 zagen we dat de trouwheid van de werknemers tot de 10 belangrijkste vestigingsfactoren hoort. Alle geïnterviewde personen wijzen erop dat de loyaliteit van de werknemers afhankelijk is van de werkloosheidsgraad, die de laatste jaren daalt in Limburg (paragraaf 2.4.2). Het gevolg van deze daling is dat de werknemers keuze te over hebben op de arbeidsmarkt. Hierdoor is het risico om met een bepaalde job te stoppen veel kleiner, waardoor werknemers minder loyaal zullen zijn aan ondernemingen.

Het is belangrijk enigszins te nuanceren dat het hier gaat om een bedreiging naar de toekomst, en dat we momenteel zien dat Limburgse werknemers gekenmerkt worden door een grote loyaliteit aan de onderneming. Dit blijkt uit gesprekken met de verschillende geïnterviewden.

Verder zijn de Limburgse werknemers zeer productief, gemotiveerd en weinig afwezig (gesprek VLAO). Ook de ondervraagde ondernemingen bevestigen in de enquête tevreden te zijn over de kwaliteit van hun werknemers.

Als besluit kunnen we stellen dat de kwaliteit van de Limburgse werknemer, zowel op vlak van loyaliteit als op andere vlakken, goed tot zeer goed is.

5.3.3 Sociaal klimaat

Alle geïnterviewde partijen zijn het er over eens dat wanneer een onderneming op zoek is naar een geschikte vestigingsplaats, het sociaal klimaat in de regio een belangrijke rol speelt. De meningen zijn echter verdeeld als het gaat over de beoordeling van het sociale klimaat.

POM & ERSV beschrijven het sociale klimaat als rustig en goed, vooral dankzij de overlegcultuur die in België heerst. Vaak worden harde acties vermeden en duurzame akkoorden bereikt met de werknemers. Als neutraal adviesorgaan blijven POM & ERSV in deze kwestie eerder vrij oppervlakkig.

Dhr. Bloemen beoordeelt het sociaal klimaat eerder negatief, iets wat volgens hem eerder toepasbaar voor heel België en niet enkel voor Limburg. Hij verklaart dat de Belgische vakbonden verantwoordelijk ingesteld zijn en vaak goed werk doen. Er is echter een kleine minderheid die willen scoren in eigen land door middel van straffe uitspraken en grote beloftes. Het feit dat er dit jaar sociale verkiezingen zijn werkt dit ongetwijfeld in de hand.

Het probleem ligt volgens VOKA bij het feit dat vakbonden in België geen rechtspersoonlijkheid hebben. Ze zijn met andere woorden niet verantwoordelijk voor hun daden en schade, wat het ontstaan van stakingen mogelijk in de hand werkt. Hierbij denken we in de eerste plaats aan de stakingen bij Ford Genk, begin 2008, maar ook aan andere acties de voorbije periode.

VOKA verklaart dan ook dat de recente acties het sociaal klimaat in België geen goed gedaan heeft en verwacht dat de klappen nog zullen volgen.

Ook Dhr. Deckers van het VLAO ziet mogelijke gevolgen van de recente stakingen. Volgens hem scoort Limburg momenteel goed wat betreft sociaal klimaat, maar tegelijk waarschuwt hij dat zulke acties in de toekomst voor problemen kunnen zorgen en best vermeden worden.

Uit het interview met Dhr. Van Der Linden bleek dat ook UNIZO de sociale onrust een zeer grote bedreiging vindt. De rol van Ford Genk is hierin cruciaal, omdat volgens hem een bedrijf met zulke omvang een duidelijk signaal naar de buitenwereld geeft.

Volgens UNIZO is de sociale onrust echter een typisch Limburgs fenomeen, en verschilt het op dit vlak met de andere provincies.

Het ACV, die de belangen van de werknemers vertegenwoordigt, verklaarde in het gesprek dat deze acties enigszins overroepen waren door de media. Als reden voor de stakingen haalt het ACV de forse prijsstijgingen van een aantal producten aan. Vooral de prijzen van energie- en levensmiddelen zijn duurder geworden. Door het vertraagde indexstelsel in België volgt een stijging van de lonen pas enkele maanden nadien, waardoor de koopkracht de laatste maanden sterk daalde. Dit heeft in enkele bedrijven tot spontane acties geleid. Het ging echter om een beperkt aantal bedrijven die tot korte actie zijn overgegaan, iets wat de media verkeerd lieten uitschijnen.

Volgens het ACV zijn er geen sociale onrusten in Limburg, aangezien er een goed investeringsklimaat heerst in de provincie. Wel moet er getracht worden acties bij grote bedrijven, zoals Ford Genk, binnen beperken te houden omdat deze een duidelijk signaal geven naar de buitenwereld.

Een manier om de stakingen in te perken of te beëindigen is de procedure op éézijdig verzoekschrift. Wanneer stakingen of syndicale acties uit de hand dreigen te lopen, heeft de werkgever de mogelijkheid de procedure op éézijdig verzoekschrift op te starten bij de rechtbank. Dit is mogelijk wanneer syndicale acties de onderneming ernstige schade toebrengen, b.v. financiële schade, veiligheidsrisico's, schade aan machines, bedreiging van de volksgezondheid,... Het éézijdig verzoekschrift kan leiden tot een verbod op bepaalde actiemiddelen (b.v. verdere staking), de tussenkomst door ordediensten, het opleggen van dwangsommen,... (Bron: VOKA Limburg, 2008).

5.3.4 Loonkost

Wat zeker ook in rekening wordt gebracht bij de vestigingsplaatskeuze is loonhoogte in de regio, al zal deze factor van minder doorslaggevende aard zijn.

In vergelijking met Nederland, Frankrijk en Duitsland liggen de Belgische loonkosten hoog. VOKA stelt dat de loonkloof tussen ons land en de buurlanden 10 tot 12% bedraagt. Omdat veel van de industrie in Limburg arbeidsintensief is, moeten we proberen de loonkost te verminderen en streven naar meer nettoloon zonder het brutoloon te laten stijgen.

VOKA pleit hierin voor een beter overheidsbeleid. Van de 100€ die een werkgever momenteel ontvangt, gaat er 66€ naar de overheid en slechts 34€ in eigen zak, wat veel te weinig is. Een goed voorbeeld op dit vlak is Ierland, waar het percentage dat naar de overheid gaat sterk is gedaald. Doordat ondernemingen meer winst na belasting overhielden, was er meer ruimte voor investeringen, die op hun beurt zorgde voor een stijging van overheidsinkomsten en de creatie van nieuwe banen. Deze nieuwe banen leidden op hun beurt tot een daling van de overheidsuitgaven.

Ook een stijging van de overheidsefficiëntie kan de loonlasten naar beneden halen. We verwijzen naar een studie van de ECB (Europese Centrale Bank), die berekend heeft dat de Belgische overheid met 66% van de huidige middelen dezelfde output zou kunnen genereren (ECB, 2003).

UNIZO geeft aan dat de lonen niet gelijk is voor alle Belgische provincies. Ook POM & ERSV bevestigen dit. De verschillende brutolooncijfers voor de Belgische provincies, die ons door het POM ter beschikking werden gesteld, worden weergegeven in tabel 5.6.

Indien we Limburg als basis nemen (100%), zien we dat de gemiddelde lonen over alle beroepen voor de provincies Antwerpen en Vlaams-Brabant hoger liggen. In Oost- en West-Vlaanderen liggen deze lonen lager dan in Limburg.

Verder zien we dat het brutoloon van alle beroepen in Limburg lager ligt dan het gemiddelde voor Vlaanderen. Ook de lonen in Wallonië liggen gemiddeld lager dan deze in Limburg en Vlaanderen.

De hoogste brutomaandlonen vinden we terug in Brussel en Waals-Brabant, waar de lonen respectievelijk 22% en 13% hoger liggen in vergelijking met Limburg.

Regio's die sinds enkele jaren deel uit maken van de EU zijn voor de West-Europese landen een grote bedreiging. In landen als Tsjechië, Slowakije, Slovenië, Roemenië en Bulgarije liggen de loonkosten veel lager. Als gevolg van de lagere loonkost zullen meer en meer ondernemingen ervoor kiezen hun arbeidsintensieve taken naar deze landen te verplaatsen. Hierdoor zal ook de koopkracht deels naar het Oosten verschuiven.

UNIZO nuanceert echter door te stellen dat wanneer ondernemingen hun arbeidsintensieve taken verschuiven naar goedkopere landen, dit niet altijd nadelig is voor regio's als Limburg. Doordat de hoofdzetel in Limburg gevestigd is, profiteert deze mee van de groei ten gevolge van lage kosten elders, waardoor men meer bedienden en kaderleden kan tewerkstellen in Limburg.

Tabel 5.6: Vergelijking van de loonhoogtes voor België voor de verschillende beroepen (2005)

	Bedrijfsleiders en hoger kader personeel	Intellectuele en weten - schappelijke beroepen	Ondergeschikt personeel in intellectuele en weten - schappelijke beroepen	Bedienden	Dienstverlenend en verkoops - personeel	Ambachts - lieden en ambachtelijke vakarbeiders	Fabrieks - arbeiders	Ongeschoold personeel	Totaal van alle beroepen
Antwerpen	109%	102%	105%	99%	98%	95%	100%	119%	106%
Brussel	124%	112%	105%	102%	85%	94%	95%	96%	122%
Henegouwen	91%	104%	98%	90%	85%	99%	87%	103%	95%
Limburg	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Luik	94%	105%	104%	90%	84%	99%	94%	102%	98%
Luxemburg	84%	91%	94%	82%	83%	93%	84%	95%	88%
Namen	92%	97%	95%	88%	84%	96%	95%	94%	97%
Oost-Vlaanderen	107%	105%	102%	97%	92%	95%	95%	99%	99%
Vlaams-Brabant	115%	104%	100%	98%	98%	99%	82%	97%	107%
Waals-Brabant	144%	124%	102%	91%	82%	93%	94%	103%	113%
West-Vlaanderen	101%	97%	100%	96%	84%	92%	87%	94%	92%
Vlaanderen	108%	102%	104%	98%	95%	95%	94%	106%	102%
Wallonië	100%	110%	100%	90%	84%	98%	91%	101%	99%

Bron: POM Limburg

5.3.5 Verkeersinfrastructuur

Autowegennet

Uit hoofdstuk 4 bleek dat de factor waaraan ondernemingen met meest belang hechten bij de keuze van een vestigingsplaats, de bereikbaarheid van een goede wegverbinding is. Hierop aansluitend vinden bedrijven het ook zeer belangrijk een goede aansluiting op een autosnelweg te hebben.

Op vlak van autosnelwegen kent België de op één na hoogste dichtheid van Europa. In hoofdstuk 2 hebben we besproken dat, hoewel er 2 belangrijke autosnelwegen Limburg doorkruisen, Limburg een lagere dichtheid heeft dan Vlaanderen en België. Toch doet Limburg het op vlak van autosnelwegen zeker niet slecht in vergelijking met andere Europese regio's.

De weginfrastructuur werd door elk van de geïnterviewde partijen aangekaart als belangrijke troef voor de provincie. Hierbij speelt niet enkel de aanwezige infrastructuur een rol. Ook de afwezigheid van verkeerscongestie spreekt enorm in het voordeel van Limburg. Dit bleek aan het begin van dit hoofdstuk ook al uit de studie van C&W.

Problemen die zich stilaan voordoen is de toenemende drukte op autosnelwegen in Limburg. Indien er geen maatregelen genomen worden, zullen deze belangrijke verkeersaders in de toekomst dichtslippen, wat nefaste gevolgen heeft voor de provincie. In deze optiek is men reeds begonnen met de herinrichting van het klaverblad in Lummen. Tegen 2014 zou de huidige infrastructuur moeten vervangen zijn door een veilige en vooral filevrije verkeersturbine.

Verdergaand op het probleem van de toenemende drukte op de autosnelwegen pleit VOKA ervoor om zowel op de E313 als de E314 een extra rijstrook aan te leggen, om zo de provincie goed bereikbaar te houden.

POM geeft aan dat verder ook onderzocht moet worden hoe men Sint-Truiden kan voorzien van een goede aansluiting op de E40.

Voor de rijkswegen en provinciewegen kent Limburg een hoge dichtheid, boven het gemiddelde van Vlaanderen en België. De provincie heeft dus naast de 2 autosnelwegen ook een dicht net van rijks- en provinciewegen. Deze wegen vormen min of meer een dambordpatroon, waardoor de hele provincie goed ontsloten is.

Een groot knelpunt is de aanslepende kwestie rond de herinrichting van de Noord-Zuid-verbinding. Deze problematiek werd al aangehaald in hoofdstuk 2, maar kwam tijdens de verschillende gesprekken steeds opnieuw aan bod. UNIZO en VOKA zijn zeer actief rond deze kwestie en trachten de belangen van de verschillende partijen te bundelen en te verdedigen bij de besluitvorming. Zo is er de MER-studie rond de problematiek, waar UNIZO mee de inputs van heeft bepaald en is er een klankbord opgericht door VOKA. Een definitieve beslissing over de herinrichting van Noord-Zuid verbinding wordt in de zomer van 2008 genomen.

Spoor- en waterwegen

Wat betreft de dichtheid van spoorwegen staat België op nummer 1 in Europa. Vlaanderen scoort op dit vlak zelfs nog beter en ook Limburg kent een uitgebreid spoorwegnet.

Tijdens de interviews werd een goede spoorwegverbinding echter niet als troef van Limburg naar voor geschoven. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat de belangrijkheid van spoorwegen vrij beperkt is. Dit zagen we ook al bij de resultaten uit het enquêteonderzoek. Slechts een beperkt aantal ondernemingen vonden de aansluiting op een spoorweg belangrijk bij de keuze van een vestigingslocatie.

Ook de bereikbaarheid van een goede waterweg bleek in mindere mate belangrijk voor ondernemingen. Slechts een klein deel van de ondernemingen in Limburg maakt gebruik van het water om goederen te vervoeren. Net zoals bij spoorwegen scoort Limburg goed op de factor nabijheid van waterwegen. Belangrijk voor de binnenvaart is het Albertkanaal dat de provincie met de havens van Antwerpen en Luik verbindt. Verder zijn er ook andere, kleinere kanalen aanwezig in de provincie. Deze werden reeds besproken in hoofdstuk 2.

Doordat in de provincie vervoer over de weg, spoorweg en het water mogelijk is, is Limburg trimodaal ontsloten. Indien men Limburg wil ontwikkelen als logistieke regio bij uitstek binnen Europa, is dit een belangrijk gegeven. De trimodale terminal van Genk is ideaal om als Logistieke Poort voor Europa dienst te doen.

Ook in het opzicht van de "Extended Gateways" is de trimodale ontsluiting van Limburg belangrijk. De extended gateways is een concept uitgedacht door het VIL en wordt als volgt gedefinieerd: *"De term extended gateways slaat op een uitbreiding van de toegevoegdewaardeactiviteiten in de logistiek buiten de traditionele gateways door de vestiging van logistieke activiteiten op de hot spots die aanleiding geven tot de laagste totale logistieke kost. Dit kan in Vlaanderen perfect doordat we over een goed infrastructuurnet beschikken. Daardoor zijn heel wat plaatsen bimodaal of zelfs trimodaal ontsloten. Dit creëert meer extra mogelijkheden voor het verspreiden van de toegevoegdewaardeactiviteiten"*(VIL 2008).

We kunnen dus stellen dat op dit ogenblik de belangrijkheid van water- en spoorwegen enigszins beperkt is. Indien Limburg in de toekomst verder als logistieke regio wil groeien in het kader van de *extended gateways*, kan deze infrastructuur Limburg in een voordeelpositie plaatsen ten opzichte van andere regio's. Ook hier zijn er probleempunten die naar de toekomst toe moeten worden opgelost, zoals de verhoging van bruggen over het kanaal, het verbreden van doorgangen op het kanaal, de volledige heropening van de IJzeren Rijn,...

Zee- en luchthaven

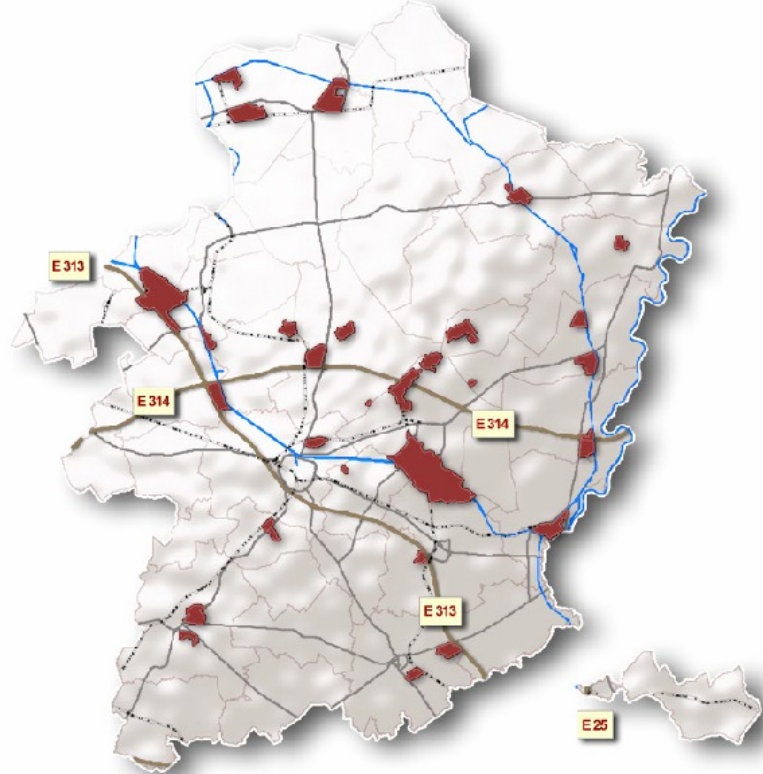
Dankzij het concept van de *extended gateways* worden belangrijke mainports beter in contact gebracht met de omgeving. We zien dat de nabijheid van een luchthaven of zeehaven voor ondernemingen in Limburg weinig belang heeft.

Dit kan echter veranderen als het *extended gateways* project dat hierboven beschreven werd, in praktijk wordt omgezet. Zo kan de nabijheid en goede bereikbaarheid van de haven van Antwerpen zeer belangrijk worden bij de vestigingskeuze van ondernemingen in Limburg. Hetzelfde geldt ook voor de luchthaven Brussels Airport in Zaventem.

5.3.6 Beschikbaarheid van gebouwen en grond

In 2008 telt de provincie Limburg in totaal 9.972,4 ha. bedrijventerreinen, waarvan nog 821,2 ha beschikbaar zijn. Figuur 1.3 geeft een overzicht van de voornaamste bedrijventerreinen in Limburg.

Figuur 5.2: Overzicht van de bedrijventerreinen in Limburg



Bron: www.locateinlimburg.com

Het grootste bedrijventerrein is dit van Genk-Zuid dat een oppervlakte heeft van 1.150 ha. Op het bedrijventerrein zijn zowel middelgrote als grote bedrijven gevestigd. De sectoren die er voorkomen zijn de automotieve (Ford Genk), logistiek, metaal, hout, chemie,...

Naast Genk-Zuid heeft Genk nog andere bedrijventerreinen: Genk-Noord, Genk Hermes, Waterschei en Termolen, welke samen goed zijn voor nog eens 510 ha. Dit brengt de totale oppervlakte van bedrijventerreinen in Genk op 1.660 ha. Van deze totale oppervlakte is nog slechts een beperkt deel beschikbaar.

Ravenshout is met zijn 930 ha. het tweede grootste bedrijventerrein in Limburg. Het terrein strekt zich uit over de gemeenten Beringen, Ham en Tessenderlo. Ook hier zijn zowel grote bedrijven (Borealis, Tessenderlo Chemie,...) als middelgrote bedrijven gevestigd. Verder zijn er ook een reeks kleinere KMO's aanwezig op het bedrijventerrein. Net als in Genk is hier het grootste deel van het terrein volzet.

Het bedrijventerrein Balendijk-Kristalpark in Lommel heeft momenteel de grootste aaneengesloten en beschikbare oppervlakte. Het aaneengesloten terrein bestaat uit de zones Kristalpark, Balim en Balendijk en heeft een oppervlakte van 460 ha. waarvan nog een groot deel beschikbaar is. Naast Balendijk-Kristalpark situeert ook het bedrijventerrein Maatheide zich in Lommel, welk gekenmerkt wordt door zijn groene omgeving. (Bron: locateinLimburg.be)

In tabel 5.7 hebben we een lijst opgenomen waarin per gemeente de totale oppervlakte en de vrije oppervlakte aan bedrijventerreinen wordt weergegeven. Deze informatie is ons ter beschikking gesteld van het GIS (Geografische Informatie Vlaanderen).

Tabel 5.7: Totale oppervlakte aan bedrijventerreinen per gemeente (2008)

In ha.	Totale opp. Bedrijventerrein	Ingenomen		Niet ingenomen	Niet realiseerbaar
		Opp. Bezet	Opp. Reserve		
Gemeente					
Alken	101,0	72,2	2,6	11,8	14,5
As	13,9	8,6	0,0	3,9	1,5
Beringen	517,9	416,5	30,9	40,6	29,9
Bilzen	311,3	159,4	45,2	19,6	87,0
Bocholt	298,9	252,8	13,0	0,0	33,1
Borgloon	37,6	30,3	1,1	1,1	5,0
Bree	194,9	160,5	10,9	0,0	23,6
Diepenbeek	42,7	42,3	0,0	0,0	0,3
Dilsen-Stokkem	345,1	231,8	36,9	28,6	47,7
Genk	1.661,5	1.214,4	153,7	110,7	182,7
Gingelom	13,5	13,0	0,4	0,0	0,1
Halen	66,7	55,5	4,3	0,0	6,9
Ham	233,4	217,0	4,5	1,6	10,3
Hamont Achel	104,5	92,7	7,1	0,0	4,7
Hasselt	499,8	421,6	13,0	0,1	65,1
Hechtel Eksel	29,7	26,9	0,0	0,0	2,8
Heers	13,9	4,9	0,0	0,0	9,0
Herk de Stad	46,1	44,3	0,7	0,0	1,1
Heusden Zolder	308,3	212,1	12,9	32,5	50,9
Hoeselt	39,6	35,7	0,0	0,0	3,9
Houthalen Helchteren	431,7	324,6	2,8	31,1	73,2
Kinrooi	45,0	42,2	1,3	0,0	1,5
Kortesseem	24,0	17,5	0,0	0,1	6,4
Lanaken	254,8	192,0	26,8	30,5	5,4
Leopoldsburg	28,0	20,0	0,0	0,0	8,0
Lommel	1.337,5	906,3	59,3	355,9	16,0
Lummen	235,7	186,1	2,6	9,7	37,3
Maaseik	130,8	106,6	4,5	1,7	18,0
Maasmechelen	320,5	243,1	29,4	9,4	38,6
Meeuwen-Gruitrode	33,0	32,8	0,0	0,1	0,1
Neerpelt	36,3	16,7	0,0	0,0	19,6
Nieuwerkerke	14,7	12,5	0,8	0,0	1,5
Opglabbeek	219,8	179,9	28,0	4,1	7,9
Overpelt	416,2	364,4	14,4	24,4	13,0
Peer	58,0	55,7	0,0	0,5	1,8
Riemst	20,4	5,0	0,1	0,0	15,2
Sint-Truiden	331,3	242,9	26,3	46,3	15,9
Tessenderlo	515,2	459,7	1,5	23,3	30,7
Tongeren	259,6	172,1	37,3	20,8	29,5
Voeren	23,9	15,9	0,0	4,0	3,9
Wellen	21,9	18,6	0,0	0,0	3,3
Zonhoven	94,5	78,0	1,7	6,4	8,3
Zutendaal	239,2	115,3	30,5	2,3	91,2
		0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal Limburg	9.972,4	7.520,6	604,2	821,2	1.026,3

Bron: GIS, 2008, eigen bewerking

Van de totale oppervlakte van bijna 10.000 ha. aan bedrijventerreinen die er in Limburg aanwezig zijn, is er nog slechts een klein deel, (821,2 ha.) niet ingenomen. Het aanbod aan bedrijventerreinen in Limburg is met andere woorden beperkt. Ook zien we dat ongeveer 600 ha. aan bedrijventerreinen niet benut worden, maar als strategische reserve door ondernemingen gebruikt worden.

Om het aanbod aan bedrijventerreinen in Limburg te vergroten probeert men zowel nieuwe bedrijventerreinen te ontwikkelen als de reserves van de ondernemingen opnieuw beschikbaar te stellen.

Belangrijk bij het vergroten van het aanbod aan bedrijventerreinen is de verdere uitbouw van het ENA (Economisch Netwerk Albertkanaal). Uit hoofdstuk 2 weten we dat in Limburg het Albertkanaal passeert en min parallel hiermee de E313 loopt. Dit zorgt voor een uitstekende vervoersinfrastructuur, met als gevolg dat er langs het Albertkanaal al heel wat industrieën en bedrijventerreinen aanwezig zijn. Bovendien gaat men nog verder investeren in de ontwikkeling van bedrijventerreinen rond het ENA waardoor het aanbod aan bedrijventerreinen nog vergroot wordt. Bedrijven die nood hebben aan watergebonden vervoersmogelijkheden krijgen hier voorrang.

Een probleem dat UNIZO aankaart als het gaat om bedrijventerreinen is dat vraag en aanbod niet goed op elkaar afgesteld zijn. Zo worden er een hele reeks percelen met een grote oppervlakte aangeboden. Het zijn echter vaak kleinere KMO's die nood hebben aan gronden, en dus ook kleinere percelen vragen.

We verwijzen hier naar een artikel verschenen in De Standaard op 8 maart 2008 . In dit artikel verklaart Sonja Claes, burgemeester van Heusden-Zolder, dat er de laatste 10 jaar geen enkele vraag is geweest naar de grote percelen die voorzien waren. Het is dus beter deze grote percelen op te splitsen in meerdere kleinere stukken, waarnaar wel vraag is.

De gemiddelde grondprijs per m² bedraagt tussen de 20 en 35€, afhankelijk van op welk bedrijventerrein men zich bevindt. Volgens het VLAO zijn deze prijzen in vergelijking met de buurlanden aan de lage kant. Ook de paper van C&W geeft aan dat de grond in Limburg goedkoop zijn, zowel ten opzichte van Vlaanderen als andere Europese regio's. In vergelijking met de Waalse provincies liggen de prijzen in Limburg echter hoger.

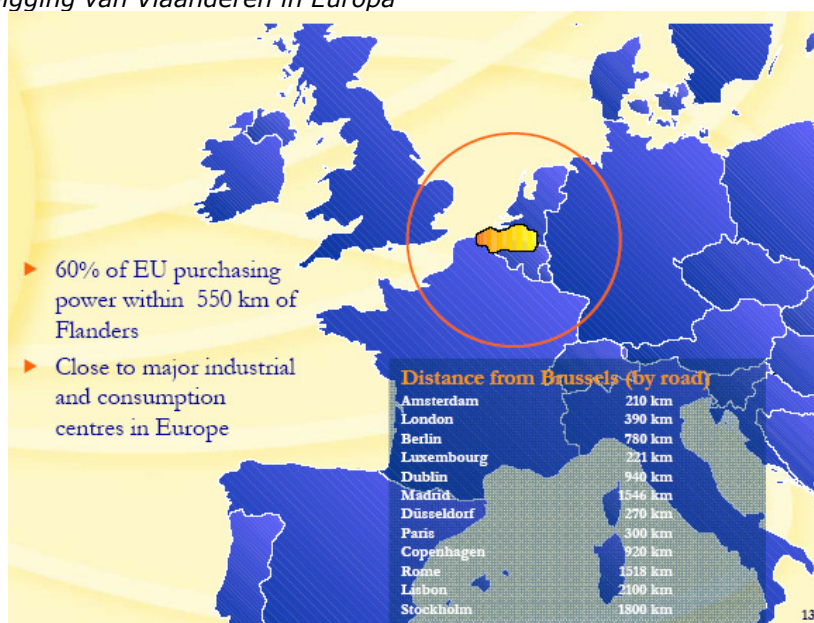
In de enquête vroegen we de ondernemingen ook aan te geven hoe tevreden ze waren over het bedrijventerrein waar ze gevestigd waren. De criteria waren de volgende: bewegwijzering, ligging, uitbreidingsmogelijkheden, parkeermogelijkheden, drukte en veiligheid.

Over het algemeen bleken de ondernemingen tevreden tot zeer tevreden te zijn voor elk van de criteria. Enkel over de mogelijkheid tot uitbreiding bleek voor 3 ondernemingen een probleem. Wat betreft de veiligheid zien we dat er ook vanuit het bedrijventerrein zelf initiatieven genomen worden op gebied van bewaking. Een voorbeeld hiervan is het bedrijventerrein Ravenshout dat een consortiumbewaking heeft georganiseerd om tijdens de nacht permanent toezicht te houden.

5.3.7 Centrale ligging

De grootste troef waarover Limburg beschikt is volgens de geïnterviewden zijn centrale ligging binnen Europa, waardoor het over een enorme afzetmarkt beschikt. Maar liefst 60% van de totale koopkracht van de EU ligt binnen een straal van 550 km. vanuit Limburg.

Figuur 5.3: De ligging van Vlaanderen in Europa



Bron: cursus logistiek

De uitbreiding van de Europese Unie naar het Oosten is mogelijk een bedreiging voor Limburg. Men moet echter trachten mee te profiteren van deze uitbreiding door Limburg te profileren als logistieke poort naar de rest van Europa. Doordat Limburg een ideale uitvalbasis naar Duitsland en zo de rest van Oost Europa is, kan de positie van Limburg binnen Europa nog versterkt worden. (Bron: cursus logistiek).

Het is moeilijk eenduidig te bepalen vanuit welke landen de belangrijkste klanten afkomstig zijn voor Limburgse ondernemingen. Dit bleek uit de gesprekken, maar ook uit de enquête. Hierin werden de ondernemingen gevraagd in welke regio's de belangrijkste klanten zich situeerden. De

resultaten gaven geen duidelijke trend weer. We kunnen dus besluiten dat het afzetgebied voor Limburgse ondernemingen sterk verschilt van onderneming tot onderneming.

5.3.8 Fiscale en financiële overheidstegemoetkomingen

Ook fiscale en financiële tegemoetkomingen zijn belangrijk bij de locatiekeuze. Van de 15 ondernemingen die deelgenomen hebben aan de enquête verklaard het merendeel geen steun van de overheid te hebben ontvangen. Bij de ondernemingen die wel een beroep deden op overheidssteun gaat het meestal om het toekennen van fiscale voordelen en het verlenen van subsidies. In een paar gevallen ging het om de begeleiding bij de locatiekeuze.

Een trend die we waarnemen in verband met overheidssteun is volgens Dhr. Deckers dat de overheid het toekennen van subsidies wil afbouwen en vervangen door steunmaatregelen.

Voorbeelden van zowel Vlaamse als federale steunmaatregelen die door het VLAO werden aangehaald zijn onder andere: groeipremies, het participatiefonds, winwinleningen, ...

Een belangrijke steunmaatregel die vermeld werd bij de interviews is de "notionele interestaftrek" die voor België van toepassing is. De notionele interestaftrek, ook bekend onder de naam "aftrek voor risicokapitaal", houdt in dat bedrijven die eigen vermogen gebruiken om te investeren, een fictieve interest op dit eigen vermogen van hun belastingen mogen aftrekken. Voor 2007 konden ondernemingen enkel de interesten op schulden afhouden. Op deze manier wil men ondernemingen ertoe aanzetten investeringen ook met eigen middelen te financieren.

De notionele interestaftrek is een federale maatregel en geldt bijgevolg voor iedere onderneming gevestigd in België.

5.3.9 Milieu

Belangrijk volgens de geïnterviewden is dat Limburg nog een relatief groene provincie is. Deze factor werd helaas niet in de enquête opgenomen.

Volgens VOKA en UNIZO is één van de mogelijkheden voor Limburg om zich in de toekomst als groene provincie te profileren en zo meer bedrijven aan te trekken die zich op een ecologische manier bezighouden met milieutechnologie, energieproductie, transport en mobiliteit, ...

Ondermeer de LRM (Limburgse Reconversie Maatschappij) investeert in innovatieve cleantech projecten, met als doel "*schone technologieën te ontwikkelen ten behoeve van milieuvriendelijke producten, processen en diensten*" (Bron: LRM, 2007). Als voorbeeld haalt Dhr. Van der Linden Group Machiels in Lommel aan. Group Machiels zal het afval verwerken voor het naburige bedrijf Farm Frites en uit dit afval groene energie halen.

Ook POM & ERSV zien voor Limburg een toekomst op gebied van schone technologie. Zo ijveren ze er ondermeer voor om *clean technology* als nieuwe speerpuntsector te lanceren. In dit kader

ijveren ze voor de oprichting van de vzw *Cleantech Limburg*. De vzw Cleantech Limburg verenigt alle actoren (academische, industriële en institutionele) om het *clean technology* programma en de marketing van het programma uit te bouwen op zo Limburg op de Europese kaart te zetten als *cleantech* regio (Bron: Streekpact Limburg 2008-2013, 2008, p. 30).

5.3.10 Ondernemingslandschap

Een probleem volgens Dhr. Bloemen is dat de dienstensector (tertiaire sector) in Limburg momenteel onvoldoende ontwikkeld is. Dit zagen we al in hoofdstuk 2, waar we de tewerkstelling per sector bekeken hebben. Voor Limburg lag het percentage van de tewerkgestelden in de dienstensector onder het Vlaams gemiddelde. Ook UNIZO ziet nog vele kansen voor Limburg op gebied van dienstverlening. Hoewel deze sector aan een inhaalbeweging bezig is, is deze sector nog vrij weinig ontwikkeld in de provincie.

In het Streekpact 2008-2013 voor Limburg, ons bezorgd door Dhr. Houben, pleit men ervoor een actieplan op te richten voor de verdere uitbouw van de tertiaire sector in Limburg. Ondermeer de distributiesector en de zakelijke dienstverlening zouden specifieke ondersteuning krijgen.

UNIZO benadrukt dat Limburg moet trachten niet alle bedrijven uit éénzelfde sector aan te trekken. Ook VOKA geeft aan dat we niet alle eieren in dezelfde korf mogen leggen. Hiermee wordt bedoeld Limburg moet proberen ook andere sectoren aan te trekken die momenteel weinig of niet aanwezig zijn in de provincie. Een voorbeeld hiervan is het aantrekken van consultingbureau's (zakelijke dienstverlening). Limburg mag zich dus niet enkel focussen op de ontwikkeling van logistieke provincie, hoewel dit een van de speerpuntsectoren is.

Onder paragraaf 5.3.9 hebben we *cleantech* reeds als speerpuntsector voor Limburg besproken. Een andere speerpuntsector voor Limburg die door VOKA werd aangehaald is "*life sciences*". Ook volgens POM Limburg liggen er voor Limburg mogelijkheden binnen de *life sciences*. Onder Life science wordt verstaan: "*dynamisch en multidisciplinair wetenschaps- en technologiegebied dat een voortdurend vernieuwende gereedschapskist van technieken en processen bevat om vormen van biologisch leven (mens, dier, plant, micro-organismen) te analyseren en deze kennis toe te passen voor de ontwikkeling van betere producten en productieprocessen ter bevordering van gezondheid, alsook ter verbetering van de diagnose, preventie en behandeling van ziekten*" (Bron: POM Limburg, online, 2008).

Verwacht wordt dat deze de *life sciences* sector in de toekomst sterk aan belang gaat winnen. Limburg wil dan ook voorzien in een goede vestigingsbodem en vestigingsbasis, om zo de uitbouw van deze sector te ondersteunen. Hiervoor werd *LifeTechLimburg.be* opgericht, een organisatie die zich focust op de *life sciences* industrie in Limburg (Bron: Streekpact Limburg 2008-2013, 2008, p. 29).

5.3.11 Kennis & innovatie

Uit de studie van C&W blijkt dat Limburg over een goede *know how* beschikt. De criteria gebruikt om de *know how* van een regio te bepalen zijn talenkennis en logistieke opleiding. Bij de bespreking van de arbeidskrachten is de talenkennis van de Limburgse werknemers reeds ter sprake gekomen. Deze bleek zeer goed te zijn, wat werd bevestigd door de verschillende bevroegde personen.

Een tweede criterium voor de *know how* is de logistieke opleiding. Hoewel er zowel op bachelor als op master niveau logistieke opleidingen gedoceerd worden in Limburg, bleek de provincie eerder gemiddeld te scoren voor de factor logistieke opleiding. De reden hiervoor is dat deze opleidingen vooral operationeel en tactisch gericht zijn, en niet zo zeer strategisch gericht. Strategische inhoud is echter belangrijk wil men het logistieke weefsel verder uitbouwen (Bron: VIL, fase 3, 44).

In de provincie Limburg liggen drie hogescholen: de Katholieke Hogeschool Limburg (KHLim), de Provinciale Hogeschool Limburg (PHL) en de Xios Hogeschool Limburg. Hiernaast beschikt de provincie ook over een universiteit, namelijk de Universiteit Hasselt (UHasselt). Deze 4 Limburgse onderwijsinstellingen hebben samenwerkingsverbanden met andere hogescholen en universiteiten, zowel in eigen land als in andere landen. Een voorbeeld hiervan is de samenwerking tussen UHasselt en de Transnationale Universiteit Limburg (tUL) in Maastricht. Verder zijn er ook contacten met de universiteiten van Eindhoven, Luik en Aken, welke zorgen voor een sterke kennisdriehoek waarin Limburg centraal gelegen is (Bron: locateinlimburg.be, 2008).

Volgens UNIZO heeft Limburg momenteel een lichte achterstand op gebied van kennis en innovatie ten opzichte van andere provincies, maar is het volop bezig deze kloof te dichten. Dhr. Van der Linder geeft als voorbeeld LRM aan, die investeert in het Cleantechnologiefonds. Dit fonds is bedoeld voor bedrijven die zich bezig houden met de ontwikkeling van schone technologieën.

Ook volgens VOKA moet men in Limburg voldoende aandacht besteden aan de ontwikkeling van nieuwe technologieën. In dit kader is het volgens hen belangrijk om te investeren in de ontwikkeling van enkele speerpuntsectoren, onder andere clean tech en life sciences. Deze waren reeds besproken in vorige paragrafen.

Ten slotte zijn er in Limburg heel wat onderzoeksinstituten aanwezig waar het nodige onderzoek wordt verricht, al dan niet in opdracht van het bedrijfsleven. Voorbeelden hiervan zijn het Biomedisch Onderzoeksinstituut (BIOMED), het Expertisecentrum voor Digitale Media (EDM), het Instituut voor gedragswetenschappen (SEIN),... Bovendien participeert POM in diverse projecten en samenwerkingsverbanden zoals de wetenschapparken, de Research Campus, ... om de kennis en innovatie in de provincie zo goed mogelijk te stimuleren.

5.3.12 Limburgplan

Dhr. Bloemen verklaard dat Limburg economisch gezien lange tijd achterop gelegen heeft ten opzichte van de andere provincies. De sluiting van de steenkoolmijnen, de sluiting van Philips in Hasselt en de gedeeltelijke afslanking van Ford Genk zijn hier mede verantwoordelijk voor geweest. De laatste jaren zien we echter dat Limburg een omslag heeft gerealiseerd en van een achtergestelde provincie naar een voorbeeldprovincie aan het uitgroeien is. Deze omslag is mede gerealiseerd dankzij het Limburgplan waarover de provincie beschikt. Ook Dhr. Deckers van het VLAO haalt aan dat het Limburgplan voordelig is voor de ontwikkeling van de provincie.

Sinds 2006 tracht men door de uitwerking van het Limburgplan de provincie aantrekkelijker te maken op sociaal-economisch gebied. Concreet wil men aan de hand van dit plan tegen 2009 het ondernemingsklimaat in Limburg verbeteren, bestaande economische achterstanden wegwerken en de werkloosheid in de provincie verminderen. Hiervoor heeft men verschillende maatregelen vooropgesteld die uitvoerbaar zijn op korte termijn. Voor de realisatie van deze projecten is er een budget voorzien van 672 miljoen €.

Enkele van de projecten die in het Limburgplan opgenomen zijn, hebben we hierboven reeds besproken: de herinrichting van het Klaverblad in Lummen, de herinrichting van de Noord-Zuid verbinding, ontwikkelen van Genk als logistieke poort, de versterking van speerpuntsectoren,... Naast deze projecten zijn er in het Limburgplan ook andere projecten opgenomen, welke inzake vestigingsbeleid minder interessant zijn. Hierbij denken we ouderenzorg en toerisme als speerpuntsector.

5.3.13 Conclusie

Uit de verschillende interviews is gebleken dat Limburg heel wat eigenschappen heeft die de provincie zeer aantrekkelijk maken als vestigingsregio maken. De centrale ligging binnen Europa, de aanwezige verkeersinfrastructuur en de kwaliteit van de werknemers zijn hier enkele voorbeelden van.

Verder zijn de geïnterviewden het eens dat er ook enkele punten waarop Limburg minder goed voor de dag komt. Zo zijn er nog steeds enkele knelpunten op gebied van verkeersinfrastructuur die dringend dienen aangepakt te worden, is er een leegloop van hoogopgeleide personen, kampt de provincie met hoge loonkosten,...

In paragraaf 5.4 geven we een volledig overzicht van deze sterkten en de zwakten waarover Limburg als vestigingsregio beschikt. Daarnaast worden ook de bedreigingen en kansen voor Limburg besproken.

5.4 SWOT – analyse

5.4.1 SWOT-analyse

SWOT staat voor Strengths (sterkten), Weaknesses (zwakten), Opportunities (kansen) en Threats (bedreigingen). In figuur 5.4 wordt de SWOT-analyse voor Limburg weergegeven. De figuur bevat de belangrijkste sterke en zwakke punten voor de provincie en ook de kansen en bedreigingen voor Limburg worden weergegeven.

Figuur 5.4: SWOT-analyse voor de provincie Limburg (2008)

Sterkten	Zwakten
<ul style="list-style-type: none"> • Centrale ligging in Europa • Goede verkeersinfrastructuur (trimodale ontsluiting) • Afwezigheid van verkeerscongestie • Jonge bevolking • Kwaliteit van de werknemers • Aanbod van bedrijventerreinen • Relatief goedkope grondprijzen • Groene provincie 	<ul style="list-style-type: none"> • Brain drain • Hoge loonkost • Knelpunten op vlak van verkeersinfrastructuur • Ontbreken van grote lucht- of zeehaven • Onvoldoende ontwikkelde dienstensector
Kansen	Bedreigingen
<ul style="list-style-type: none"> • Opwaardering van Limburg dankzij het Extended Gateway concept • Limburg als Logistieke poort voor Europa • Ontwikkelen van speerpuntsectoren • Limburgplan (672 miljoen € ter beschikking) • Topregio voor vestiging European Distribution Centres 	<ul style="list-style-type: none"> • Tekort op de arbeidsmarkt • Sociale onrust • Toenemende congestie • Uitbreiding van de EU naar het Oosten • Lage loonlanden • Vergrijzing van de bevolking

Bron: Eigen onderzoek, 2007

5.4.2 Bespreking van de SWOT-analyse

Dé grote sterkte van Limburg is de centrale ligging van Limburg in Europa. Samenhangend met deze goede geografische ligging is de goede bereikbaarheid van Limburg dankzij de aanwezige verkeersinfrastructuur, zowel over de weg, als over het spoor en over het water. Ook de afwezigheid van files maakt Limburg een goed bereikbare regio.

We zien echter dat op gebied van verkeersinfrastructuur Limburg ook enkele zwakten vertoont. Zo zijn er enkele knelpunten die dringend verholpen dienen te worden, wil de provincie vlot bereikbaar blijven. Ook de afwezigheid van een belangrijke lucht- of zeehaven is nadelig voor de provincie. Tenslotte kan de uitbreiding van de Europese Unie naar het Oosten een bedreiging vormen voor Limburg als vestigingsregio.

In vergelijking met de andere Vlaamse provincies beschikt Limburg over de meeste arbeidsreserves. De aanwezigheid van voldoende arbeidskrachten is mede te danken aan de relatief jonge bevolking waarover Limburg beschikt. Een probleem is echter dat de bevolking aan het vergrijzen is, waardoor deze arbeidsreserves stilaan opraken. Deze vergrijzing doet zich niet enkel in Limburg voor maar is ook merkbaar in de rest van België. Daarenboven heeft Limburg een gunstige economische evolutie doorgemaakt die veel van de arbeidsreserves heeft aangesproken. Op termijn kan de schaarste op de arbeidsmarkt dus een bedreiging vormen voor Limburg.

De kwaliteit van de Limburgse werknemers is goed tot zeer goed. Op de factoren motivatie, productiviteit en absenteïsme behoren Limburgse werknemers bij de beteren. Ook de loyaliteit van de werknemers is goed, hoewel dit in de toekomst mogelijk kan wijzigen dankzij een tekort op de arbeidsmarkt.

Tegenover de goede kwaliteit van de werknemers staat de hoge loonkost van Limburg in vergelijking met naburige regio's, wat voor de provincie een zwakte betekent. De toevlucht van ondernemingen naar landen met lagere loonkosten vormt dan ook een belangrijke bedreiging voor Limburg.

Ook de beoordeling van het sociale klimaat kan een bedreiging vormen voor Limburg. Reden hiervoor zijn de sociale onrusten die zich de laatste tijd hebben voorgedaan.

Op gebied van bedrijventerreinen zien we dat Limburg in vergelijking met andere regio's over een nog vrij groot aanbod beschikt, hoewel ook hier een tekort dreigt te ontstaan. Verder zien we dat ook de gemiddelde grondprijzen in Limburg lager zijn dan in de naburige regio's.

Limburg is een provincie met een groen karakter. Dit geeft mogelijkheden om zich in de toekomst als groene provincie te profileren om zo nieuwe projecten rond *schone technologie* aan te trekken. Een voorbeeld hiervan is de lancering van *clean technology* als speerpuntsector.

Ook de lancering van andere speerpuntsectoren biedt kansen aan Limburg om te groeien. Eerst en vooral is er de speerpuntsector logistiek, om Limburg te positioneren als logistieke poort voor Europa. Hiermee samenhangend moet men trachten de minder ontwikkelde dienstensector in Limburg te versterken.

Een andere speerpuntsector die in de toekomst mogelijk belangrijk wordt is *life sciences*. Deze hoogtechnologische sector kan Limburg vooruit helpen op gebied van kennis en innovatie.

De combinatie van de verschillende kenmerken van Limburg, welke we hierboven besproken hebben, maakt dat de provincie een ideale plaats is voor de vestiging van *European Distribution Centres*, kortweg EDC's genoemd, wat in de studie van C&W werd bevestigd. Dit biedt kansen om Limburg in de toekomst verder uit te spelen als topregio binnen Europa voor EDC's.

Om de kansen voor Limburg ten volle aan te grijpen heeft men voor Limburg een actieplan opgesteld voor de periode 2006-2009. Bovendien worden in dit Limburgplan ook oplossingen naar voren geschoven voor de problemen waarmee de provincie momenteel te maken. Hiervoor voorziet het Limburgplan een budget van 672 miljoen €.

Hoofdstuk 6: Conclusie

6.1 Enkele besluiten

Uit het onderzoek is gebleken dat het vestigingsprofiel in Limburg geen opmerkelijke wijzigingen heeft ondergaan tussen 1961 en 2007. Terwijl in de literatuur de nadruk werd gelegd op het toenemende belang van omgevingsfactoren en persoonlijke overwegingen, zien we dat ondernemingen in Limburg nog steeds veel belang hechten aan de traditionele vestigingsfactoren bij de keuze van een vestigingslocatie.

Bovendien is er weinig verschil in vestigingsprofiel tussen dienstverlenende en industriële ondernemingen. De factoren waar industriële ondernemingen hoog scoren, zijn vaak ook voor dienstverlenende ondernemingen belangrijk. Wel zien we dat dienstverlenende bedrijven de verschillende vestigingsfactoren vaak belangrijker vinden in vergelijking met industriële ondernemingen. Zeker voor de categorieën arbeid en infrastructuur lagen de scores hoger.

De categorie arbeid is de belangrijkste categorie. Factoren als loyaliteit van arbeiders, gunstig sociaal klimaat en voldoende arbeidskrachten hebben altijd een grote rol gespeeld bij de vestigingskeuze. Ook de loonhoogte en talenkennis van het personeel waren enigszins van belang. De kwaliteit van Limburgse werknemers bleek zeer goed te zijn. Bovendien beschikte de provincie lange tijd over voldoende werkkrachten in vergelijking met andere Vlaamse provincies. Mede dankzij de vergrijzing en de economische groei van de laatste jaren zijn deze reserves sterk gekrompen. Om te blijven voorzien in voldoende arbeidskrachten moeten er dus maatregelen genomen worden. Verder moet men trachten een oplossing te vinden voor de hoge loonkosten, welke een bedreiging voor Limburg vormen.

Ook de aanwezige infrastructuur is steeds belangrijk geweest. Een goede wegverbinding en een goede aansluiting op een autosnelweg zijn vaak doorslaggevend bij de keuze van een vestiging. Op vlak van weginfrastructuur scoort Limburg zeer goed. Ook de afwezigheid van files is voor de provincie een groot voordeel. Toch zijn er enkele knelpunten waarmee de provincie dient af te rekenen wil Limburg goed bereikbaar blijven.

Naast de weginfrastructuur was de beschikbaarheid van gebouwen en grond en de ruimte tot uitbreiding belangrijk voor ondernemingen. Ook hier dreigt er een tekort te ontstaan indien er geen bijkomende maatregelen getroffen worden. Op gebied op grondprijzen per m² behoort Limburg bij de beteren.

Uit de resultaten van de enquêtes bleek dat de ligging van Limburg in Europa belangrijk was, maar niet als doorslaggevend werd beschouwd bij de locatiekeuze. Tijdens de verschillende interviews

bleek echter dat de ligging wel een zeer belangrijke vestigingsfactor voor Limburg is. Limburg ligt immers zeer centraal in Europa, waardoor het over een enorme afzetmarkt beschikt. De uitbreiding van de EU naar het Oosten kan mogelijk een bedreiging vormen voor Limburg. Om dit te vermijden moet men trachten Limburg als logistieke poort naar Oost-Europa te positioneren.

Het feit dat Limburg een relatief groene provincie is, biedt mogelijkheden om zich in de toekomst als omgevingsbewuste provincie te profileren en zo projecten rond schone technologieën aan te trekken. Het uitroepen van *clean technology* als speerpuntsector is een hier een goed voorbeeld van.

Naast *clean technology* zijn er nog andere sectoren welke in Limburg extra gepromoot moeten worden. Een voorbeeld hiervan is *life sciences*. *Life sciences* wordt verwacht enorm aan belang te winnen de volgende jaren en is één van de speerpuntsectoren voor Limburg. Door in deze hoogtechnologische sector te investeren probeert Limburg niet achter te blijven op vlak van kennis en innovatie.

Ook de versterking van de dienstensector in Limburg moet extra aandacht krijgen omdat deze momenteel minder ontwikkeld is in Limburg.

Om Limburg interessanter te maken als vestigingsregio bestaan er een hele reeks overheidsmaatregelen. Ook zijn er verschillende instanties en organisaties die bedrijven adviseren over de verschillende voordelen waarvan ze kunnen genieten.

De resultaten van de enquête gaven echter weer dat slechts enkele ondernemingen deze factor in rekening brachten bij de keuze van een vestiging. Ook verklaarde het merendeel van de bevraagde ondernemingen geen overheidssteun te hebben ontvangen wanneer men een locatie kiest. Bij bedrijven die wel steun van de overheid kregen ging het vaak om fiscale voorzieningen en subsidies en begeleiding.

Tot slot kunnen we stellen dat Limburg heeft lange tijd een economische achterstand gehad ten opzichte van de andere Vlaamse provincies. We zien echter dat dankzij de inspanningen van de laatste jaren Limburg een omslag gerealiseerd heeft en aan het groeien is naar een voorbeeldprovincie. Mee aan de basis van deze omslag ligt het Limburgplan, waarin tal van projecten werden opgenomen om Limburg economisch aantrekkelijker te maken.

6.2 Aanbevelingen voor verder onderzoek

In het onderzoek hebben we ons beperkt tot de vraag welke vestigingsfactoren belangrijk zijn voor ondernemingen die in Limburg gevestigd zijn. Het zou voor verdere onderzoeken interessant zijn ook ondernemingen buiten Limburg te vragen welke factoren zij belangrijk vinden, om op deze manier inzicht te krijgen waarom ondernemingen bewust niet kiezen voor Limburg.

Omdat we enkel ondernemingen uit Limburg ondervraagd hebben, was het in dit onderzoek ook niet mogelijk een vergelijking te maken met de resultaten voor Vlaanderen. Men zou in volgende onderzoeken rond dit thema kunnen proberen om het vestigingsprofiel van de verschillende Vlaamse provincies met elkaar te vergelijken.

Het onderzoek dat we zelf hebben uitgevoerd was beperkt wegens een geringe respons. Bij volgende onderzoeken moet men trachten een grotere steekproef te nemen om een zo getrouw mogelijk beeld te krijgen van het vestigingsprofiel in de provincie.

Tenslotte zijn er verschillende vestigingsfactoren die we beknopt besproken hebben in deze eindverhandeling, maar welke stof genoeg bevatten om uitgebreid onderzoek naar te verrichten. Hierbij denken we onder meer aan de rol van de overheid bij de vestigingskeuze, de aantrekkelijkheid van de Limburgse arbeidsmarkt, de aanwezige infrastructuur en zijn knelpunten,...

Lijst van geraadpleegde werken

Boeken

Atzema, O., Lambooy, J., van Rietbergen, T., 2002, *Ruimtelijk economische dynamiek: kijk op bedrijfslocatie en regionale ontwikkeling*, Couthino, Bussum, 214 p.

Allaert, G., 1992, *De regionaal-economische dynamiek van Limburg: een verkenning en aanzet tot strategische planning voor de jaren '90*, RUG, Gent, 85 p.

Chapman, K., Walker, D., 1987, *Industrial Location: principles and policies*, Oxford, 305 p.

Cooper, J., Peters, M. & Bence, V., 1991, *European Logistics: markets, management and strategy*, second edition, Blackwell Business, 331 p.

De Groote, P., Truwant, V., 2003, *Demografie en Samenleving*, Universitaire Pers, Leuven, 448 p.

Géneau deLamarlière, I., Staszak, J.F., 2000, *Principes de géographie économique*, Bréal, Rosny, 448 p.

Hanink, D. M., 1997, *Principles and applications of economic geography*, Wiley, New York, 495 p.

Hartshorn, Truman A., John, W., 1988, *Economic Geography*, Prentice Hall, Londen 385 p.

Hayter, R., 1997, *The dynamics of industrial location: the factory, the firm and the production system*, Wiley, Chichester, 484 p.

Hoover, E.M., 1963, *The location of economic activity*, McGraw-Hill, New York, 310 p.

Isard, W., 1975, *Introduction to regional science*, Prentice Hall, Londen, 506 p.

Keeris, H, De Groote, P., Swinnen, M., 1989, *De twee Limburgen in economisch perspectief, symposium 2 juni 1989*, Alden Biesen, 210 p.

Krugman, P., 1991, *Geography and trade*, Leuven University Press, Leuven, 142 p.

Krugman, P., 1995, *Development, geography and economic theory*, the MIT press, Cambridge, 117 p.

Lambooy, J.G., 1980, *Ekonomie en Ruimte: inleiding in de economische en de regionale economie*, Assen, Van Gorcum, 310 p.

Lambooy, J.G., Wever, E., 1995, *Regionale economische dynamiek: een inleiding in de economische geografie*, Coutinho Bussum, 166 p.

Lloyd, E. P., Dickens, P., 1977, *Location in space*, Harper & Row Ltd., Londern, 474 p.

Macharis C., Verbeke A., 2004, *Intermodaal binnenvaartvervoer*, Garant, Antwerpen, 176 p.

Raedts, M., Masui, C., 2007, *Van vraag tot tekst, praktische leidraad voor literatuurverslagen*, Acco, Leuven, p. 76

Saey, P., 1976, *Kritische handleiding bij de literatuur over lokalisatietheorieën*, Rijksuniversiteit, Gent, 2 vol.

Smith, D. M., 1981, *Industrial location, an economic geographical analysis*, Wiley, New York, 492 p.

Van Gheluwe, G., Vanhove N., 1974, *De ontwikkeling van de Vlaamse economie in internationaal perspectief, Vol 1: aspecten inzake de lokalisatie van de industrie in Vlaanderen*, Brussel, Aurelia Scientifica, 305 p.

Verwoerd, W., 2006, *Inleiding Logistiek*, Boom onderwijs, Ewijk, 264 p.

X, 2003, *Ruimtelijke Economische Dynamiek: een kijk op bedrijfslocatie en regionale ontwikkeling*, Bussum, Coutinho, 214 p.

Reeksen, rapporten & Tijdschriften

Cushman & Wakefield, 2003, (online), *European Distribution Report*, Londen

Beschikbaar op URL:

<http://www.investinlanders.com/library/documents/Other%20Publications/European_Distribution_Report.pdf>

Limburgplan (2005), (online)(geraadpleegd op 3 juli 2007) Beschikbaar op URL:

<

http://www.echtnodig.be/rootfolder/documenten/20050707_limburgplan_versie_4.pdf>

POM-Limburg: Tewerkstellingsenquête september 2006, 6 p.

POM-Limburg: Economisch rapport, 2004, editie 9, *Limburg toplocatie voor logistiek en distributie in Europa*, 5 p.

POM-Limburg: Economisch rapport, 2005, editie 4, *De logistieke sector in Limburg*, 5 p.

POM-Limburg: Economisch rapport, 2005, editie 5, *Verlies van 700 industriële banen in Limburg*, 3p.

VIL: Syntheserapport, 2007, *Logistieke Poort Limburg, de Extended Gateway in de praktijk*, 35 p.

VIL: 2006, (online) *Vergelijking van toplocaties voor Europese distributie en logistiek 2006*, Beschikbaar op URL:

<<http://www.logistiek.nl/download/Vergelijking%20van%20toplocaties%20voor%20Europese%20distributie%20en%20logistiek%202006%20Persdocument.pdf>>

X, 2006, de aantrekkingskracht van België, *sociaal-economische nieuwsbrief*, 2006, nr. 116, Brussel

X, 2002 (online), *Europese distributiecentra en value added activities in Vlaanderen: economische betekenis en concurrerentiepositie*, Brussel

Beschikbaar op URL:

<http://www.vil.be/docs/studies/EDC_studie_2002.pdf>

Cursussen

Goossens, M., s.d., *Economische geografie: vestigingsfactoren*, KUL, Leuven, deel1: 202 p., deel 2: 113 p.

Van Breedam, A., 2007, *European Logistics, Trends and evolutions*, VIL, 139 p.

Vanneste, D., 2001, *Economische geografie: vestigingsfactoren*, Acco, Leuven, 249 p.

Eindverhandelingen en werkstukken

Borremans, D., 1994, *Determinerende factoren bij de keuze van een vestigingsplaats voor distributiecentra*, eindverhandeling UA, 93 p.

Geerdens, S., Putzeys, B., 1993, *De dipool Hasselt-Genk als vestigingsplaats: een economisch-geografische benadering*, Eindverhandeling UHasselt, 136 p.

Gielen, R., Jeuris, J., 1990, *Hasselt als vestigingsplaats voor bedrijven*, Eindverhandeling UHasselt, 269 p.

Leenders, M., 1991, *Vestigingsprofiel van KMO's in Limburg*, Eindverhandeling KUL, 103 p.

Moors, D., 1999, *Economisch-geografische studie van vestigingsfactoren bij industriële ondernemingen in Limburg*, Eindverhandeling UHasselt, 108 p.

Snoekx, R., 1997, *Kostenoptimalisering van een vestigingslocatie van een distributiecentrum. Case-study: Devro international plc*, Eindverhandeling UHasselt, 70 p.

Swinen, I., 2007, *Globalisering en vestigingsfactoren, met speciale aandacht voor de regio Limburg*, Eindverhandeling UHasselt, 141 p.

Swinen, M., 1987, *De evolutie van het vestigingsprofiel van industriële bedrijven in Limburg sinds 1960*, Eindverhandeling UHasselt, 105 p.

Van Riet, E., 2006, *Bedrijfsvriendelijkheid van de Vlaamse gemeenten: vestigingsfactoren*, Eindverhandeling KUL, 111 p.

Vanhoof, R., 1996, *Strategische planning voor regio-ontwikkeling: een analyse van vestigingsfactoren*, Eindverhandeling UHasselt, 126 p.

Statistieken

Lokale statistieken Vlaanderen, online, Beschikbaar op URL:
<http://aps.vlaanderen.be/lokaal/lokale_statistieken.htm>

Nationaal Instituut voor Statistiek (NIS), online, Beschikbaar op URL:
<http://statbel.fgov.be/home_nl.asp>

Nationale Bank van België (NBB), online, Beschikbaar op URL: <www.nbb.be>

Steunpunt WSE, online, Beschikbaar op URL: <<http://www.steunpuntwav.be>>

Studiedienst Vlaamse regering, online, Beschikbaar op URL <<http://aps.vlaanderen.be> >

Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding (VDAB), online,
Beschikbaar op URL: <vdab.be>

Websites

De noord-zuid, <www.denoordzuid.be>

De standaard, <www.destandaard.be>

Limburg, <www.limburg.be>

Locate in Limburg, <www.locateinlimburg.com>

Logistiek Forum Limburg, <www.logforlim.be>

LRM, <www.lrm.be>

Provinciale ontwikkelingsmaatschappij Limburg (POM), <www.pomlimburg.be>

Unizo Limburg, <www.unizo.be/limburg>

Vlaams Instituut voor Logistiek (VIL), < www.vil.be>

Vlaams Agentschap Ondernemen (VLAO), <www.vlao.be>

VOKA - Kamer van Koophandel Limburg, <www.voka.be/limburg>

Bijlagen

Bijlage 1: Evolutie van de bevolking per leeftijdsgroep in Limburg (1998-2007)

leeftijd	jaar	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
0-19 jaar	tot.	193.723	191.712	189.512	187.331	184.762	183.034	181.493	180.640	180.360	180.216
	%	24,71%	24,34%	23,95%	23,57%	23,14%	22,81%	22,52%	22,30%	22,14%	21,97%
20-64 jaar	tot.	487.352	489.655	492.202	494.793	497.979	500.341	501.976	503.552	505.837	509.649
	%	62,17%	62,18%	62,21%	62,25%	62,36%	62,35%	62,30%	62,17%	62,09%	62,13%
> dan 64 jaar	tot.	102.852	106.124	109.464	112.661	115.842	119.153	122.317	125.750	128.461	130.407
	%	13,12%	13,48%	13,84%	14,18%	14,51%	14,85%	15,18%	15,53%	15,77%	15,90%
Totaal	tot.	783.927	787.491	791.178	794.785	798.583	802.528	805.786	809.942	814.658	820.272
	%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

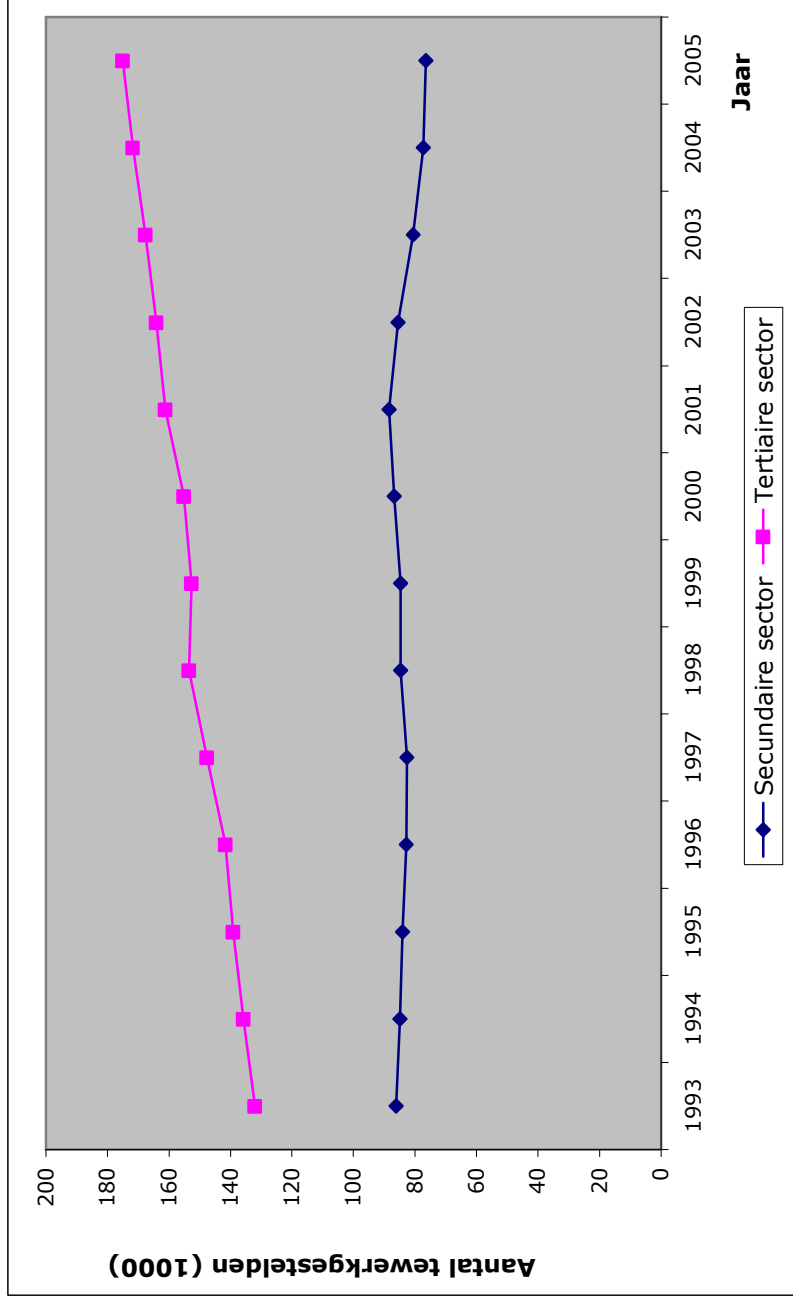
Bron: NIS

Bijlage 2: Het totaal aantal mannen en vrouwen in Limburg (1998-2007)

Geslacht: Jaar	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
Mannen	Tot.	392.283	393.974	395.579	397.211	399.115	402.353	404.376	406.524	409.142	
	%	50,04%	50,03%	50,00%	49,98%	49,98%	49,95%	49,93%	49,93%	49,90%	49,88%
Vrouwen	Tot.	391.644	393.517	395.599	397.574	399.468	401.656	403.433	405.566	408.134	411.130
	%	49,96%	49,97%	50,00%	50,02%	50,02%	50,05%	50,07%	50,07%	50,10%	50,12%
Totaal	Tot.	783.927	787.491	791.178	794.785	798.583	802.528	805.786	809.942	814.658	820.272
	%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Bron: Algemene studiedienst Vlaamse regering

Bijlage 3: Vergelijking van de evolutie in de tewerkstelling tussen de secundaire en tertiaire sector in Limburg (1993-2005)



Bron: Lokale Statistieken Vlaanderen

Bijlage 4: De evolutie van het BBP tegen marktprijs (1997 – 2006)

BBP in miljoen €	Anwerpen		Limburg		Oost-Vlaanderen		Vlaams-Brabant		West-Vlaanderen		Vlaams Gewest		Waals Gewest		Brussels Hfst Gewest		België	
	Tot.	%	Tot.	%	Tot.	%	Tot.	%	Tot.	%	Tot.	%	Tot.	%	Tot.	%	Tot.	%
1997	42.374,6	19,16%	14.191,9	6,42%	25.865,5	11,69%	21.586,6	9,76%	22.599,5	10,22%	126.618,1	57,25%	52.689,7	23,82%	41.552,6	18,79%	221.184,3	100,00%
1998	42.527,5	18,52%	14.997,0	6,53%	26.783,1	11,67%	23.023,0	10,03%	23.675,7	10,31%	131.006,3	57,07%	54.970,6	23,94%	43.267,9	18,85%	229.571,7	100,00%
1999	44.405,8	18,64%	15.387,0	6,46%	27.451,5	11,52%	24.390,8	10,24%	24.753,0	10,39%	136.388,1	57,25%	56.393,6	23,67%	45.141,0	18,95%	238.248,4	100,00%
2000	47.270,8	18,78%	16.351,1	6,50%	28.992,4	11,52%	25.525,1	10,14%	25.998,4	10,33%	144.137,8	57,26%	59.410,2	23,60%	47.873,8	19,02%	251.741,0	100,00%
2001	47.768,9	18,45%	16.799,8	6,49%	29.820,2	11,52%	26.908,8	10,39%	26.711,2	10,32%	148.008,9	57,17%	60.927,9	23,53%	49.615,6	19,17%	258.883,4	100,00%
2002	49.802,1	18,61%	17.334,9	6,48%	31.168,7	11,65%	27.062,3	10,11%	27.417,8	10,24%	152.785,8	57,08%	62.637,9	23,40%	51.905,6	19,39%	267.652,4	100,00%
2003	50.938,8	18,54%	17.891,6	6,51%	32.255,0	11,74%	28.109,7	10,23%	28.058,4	10,21%	157.253,5	57,24%	64.310,4	23,41%	52.888,4	19,25%	274.726,0	100,00%
2004	54.201,9	18,71%	18.466,9	6,37%	34.137,8	11,78%	30.019,3	10,36%	29.427,5	10,16%	166.253,4	57,39%	67.873,4	23,43%	55.349,1	19,11%	289.690,0	100,00%
2005	57.258,9	18,96%	18.811,6	6,23%	35.356,6	11,71%	31.324,3	10,37%	30.324,4	10,04%	173.075,8	57,32%	70.810,4	23,45%	57.916,9	19,18%	301.965,7	100,00%
2006	59.956,9	18,94%	20.090,9	6,35%	37.577,0	11,87%	33.144,0	10,47%	32.121,4	10,15%	182.890,2	57,76%	73.838,8	23,32%	59.734,9	18,87%	316.621,8	100,00%

Bron: NBB

Bijlage 5: Indeling der vestigingsfactoren (GERV, 1971)

Onder hoofding arbeid:

- Beschikbaarheid voldoende ongeschoolde en geofende mannelijke arbeidskrachten
- Beschikbaarheid van voldoende ongeschoolde en geofende vrouwelijke arbeidskrachten
- Beschikbaarheid van voldoende geschoolde mannelijke arbeidskrachten
- Beschikbaarheid van voldoende geschoolde vrouwelijke arbeidskrachten
- Beschikbaarheid van voldoende kaderleden
- Loonhoogte in de provincie
- Trouw van arbeiders aan het bedrijf
- Gunstig sociaal klimaat in de streek

Onder hoofding infrastructuur:

- Beschikbaarheid van een goede waterverbinding
- Beschikbaarheid van een goede spoorverbinding
- Beschikbaarheid van een goede wegverbinding
- Ligging aan een autosnelweg
- Nabijheid van een haven
- Mogelijkheid tot aansluiting op een pijpleiding
- Beschikbaarheid van uitgeruste droge industriegrond
- Beschikbaarheid van een uitgerust industriepark aan vaarwater
- Prijs per m² uitgerust industriepark
- Nabijheid van een luchthaven

Onder hoofding input:

- Aanwezigheid van bewerkte en onbewerkte grondstoffen in Limburg
- Minimale transportkosten van grondstoffen en eindproduct
- Beschikbaarheid van koelwater
- Beschikbaarheid van aangepast water voor de fabricage
- Mogelijkheid tot het lozen van afvalwater
- Nabijheid van gelijkaardige bedrijven (concurrentie)
- Nabijheid van andere industrieën
- Aanwezigheid van toeleveringsbedrijven

Onder hoofding output:

- Aanwezigheid van afnemingsbedrijven
- Afzetmarkt in de streek
- Afzetmarkt in België
- Nabijheid van een Duitse afzetmarkt
- Nabijheid van een Nederlandse afzetmarkt
- Nabijheid van een Franse afzetmarkt
- Nabijheid van een Britse afzetmarkt
- Centrale ligging in Europa

Onder hoofding milieu:

- Aanwezigheid van sociale en culturele voorzieningen
- Nabijheid van een grote stad
- Geschikte woongegelegenheid voor het personeel
- Aanwezigheid van hulpbedrijven
- Nabijheid van financiële instellingen
- Gemakkelijk persoonlijk op telefonisch contact met leveranciers en/of afnemers
- Nabijheid van een attractief recreatiegebied
- De provincie ligt in de nabijheid van de centrale zetel van een bedrijf
- Vertrouwdheid met de streek waar men woont (het personeel is van de streek)

De steunverlening in het kader van regionale expansiewetten

Bron: H. Keeris e.a. 1989, De twee Limburg in economisch perspectief, p. 46-47

Bijlage 6: Indeling der vestigingsfactoren vanaf 1993

Onder hoofding arbeid:

- Beschikbaarheid voldoende ongeschoolde arbeidskrachten
- Beschikbaarheid van voldoende geschoolde arbeidskrachten
- Beschikbaarheid van voldoende kaderleden
- Loonhoogte in de regio
- Trouw van arbeiders aan het bedrijf
- Gunstig sociaal klimaat
- Talenkennis van het personeel

Onder hoofding infrastructuur:

- Beschikbaarheid van een goede waterverbinding
- Beschikbaarheid van een goede spoorverbinding
- Beschikbaarheid van een goede wegverbinding
- Goede aansluiting op een autosnelweg
- Nabijheid van een zeehaven
- Mogelijkheid tot aansluiting op een pijpleiding
- Beschikbaarheid van gebouwen/grond
- Benodigde ruimte tot uitbreiding aanwezig
- Prijs per m² uitgerust industriepark
- Nabijheid van een luchthaven

Onder hoofding input:

- Aanwezigheid van bewerkte en onbewerkte grondstoffen in de regio
- Hoogte van de transportkosten van grondstoffen en eindproduct
- Beschikbaarheid van koelwater
- Beschikbaarheid van aangepast water voor de fabricage
- Mogelijkheid tot het lozen van afvalwater
- Nabijheid van gelijkaardige bedrijven (concurrentie)
- Nabijheid van andere industrieën
- Aanwezigheid van toeleveringsbedrijven
- Nabijheid van hulpbedrijven
- Aanwezigheid van nutsvoorzieningen (elektriciteit, aardgas,...)

Onder hoofding output:

- Afzetmarkt in de regio
- Afzetmarkt in België
- Nabijheid van een Duitse afzetmarkt
- Nabijheid van een Nederlandse afzetmarkt
- Nabijheid van een Franse afzetmarkt
- Nabijheid van een Britse afzetmarkt

Onder hoofding omgevingsfactoren:

- Aanwezigheid van en culturele voorzieningen in de streek
- Nabijheid van een goed uitgeruste stad
- Geschikte woongegelegenheid voor het personeel
- Aangepast telefoonnet
- Aanwezigheid recreatiemogelijkheden
- Nabijheid van de centrale zetel
- Fiscale en financiële tegemoetkomingen
- Nabijheid van financiële instellingen
- Vertrouwdheid met de streek waar men woont
- Geografische ligging binnen Europa

Bron: D. Moors, 1999, Economisch-geografische studie van vestigingsfactoren bij industriële ondernemingen in Limburg

Bijlage 7: Enquêteformulier

Enquêteformulier

1. Identificatie

Naam bedrijf:

Adres:

Telefoonnummer:

Jaar van vestiging:

Aard van de bedrijvigheid:

Aantal werknemers:

Naam contactpersoon:

Telefoonnummer:

Maakt de vestiging deel uit van een grotere onderneming?

Neen

Ja

Zo ja, welke:

2. Vragenlijst

Ligging

1. Ligt de vestiging:

- | | | |
|--|----|------|
| • In de nabijheid van een autosnelweg? | Ja | Neen |
| • Aan een hoofdverkeersweg (geen autosnelweg) | Ja | Neen |
| • In de directe omgeving van een aansluiting op het spoorwegennet | Ja | Neen |
| • In de directe omgeving van een aansluiting op een belangrijke waterweg | Ja | Neen |
| • In de directe omgeving van een stad (meer dan 30.000 inwoners) | Ja | Neen |

2. Speelt de nabijheid van een belangrijke lucht- of zeehaven een rol bij de keuze van de locatie?

Geen belang

Van enig belang

Belangrijk

Zeer belangrijk

Van doorslaggevend belang

3. Vanwaar komen uw	Klanten	Leveranciers
Limburg	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vlaanderen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
België	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nederland	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Frankrijk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Duitsland	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Andere Europese landen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De rest van de wereld	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

4. Heeft het imago van een regio belang bij de keuze van de locatie?
- Geen belang
 - Van enig belang
 - Belangrijk
 - Zeer belangrijk
 - Van doorslaggevend belang

5. Ligt de vestiging op een bedrijventerrein?
- Neen (ga naar vraag 10)
 - Ja
- Zo ja, welk industrieterrein?

6. Is het bedrijventerrein voorzien van:	Ja	Neen
• Voldoende parkeerruimte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
• Aansluiting op elektriciteitsnet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
• Waterleiding	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
• Aansluiting op het aardgasnet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
• Aansluiting op de riolering	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

7 a. Hoe tevreden bent u over het bedrijventerrein in verband met volgende aspecten:

	Ze er tevreden	Tevreden	Noch tevreden Noch ontevreden	Ontevreden	Ze er ontevreden
Bewegwijzering					
Ligging					
Uitbreidingsmogelijkheden					
Parkeermogelijkheden					
Drukke					
Veiligheid					
Algemeen					

7 b. Spelen deze aspecten een rol bij de keuze van de bedrijfslocatie?

	Doorslaggevend belang	Zeer belangrijk	Belangrijk	Enig belang	Geen belang
Bewegwijzering					
Ligging					
Uitbreidingsmogelijkheden					
Parkeermogelijkheden					
Drukke					
Veiligheid					
Algemeen					

8. Zijn er tekortkomingen van het bedrijventerrein die u hinderen of storen bij het uitoefenen van de bedrijfsactiviteit?

9. Welke veranderingen zou u doorvoeren in verband met het bedrijventerrein?

Kostprijs

10. Wat vindt u van de arbeidskost in Limburg?

- Hoog
- Normaal
- Laag

11. Bent u in het bezit van een stuk grond?

- Neen (ga naar vraag 13)
- Ja

12. Wat vindt u van de grondprijs?

- Duur
- Normaal
- Goedkoop

13. Indien u een gebouw of grond huurt, wat vindt u van de huurprijs

- Duur
- Normaal
- Goedkoop
- Geen idee

Overheid

14. Op welke manier heeft de overheid geholpen bij de keuze van de locatie?

- Niet
- Via subsidies
- Toekennen van fiscale voordelen
- Door het leveren van nauwkeurige informatie
- Begeleiding tijdens de keuze van de locatie
- Andere:

15. Is de rol van de overheid van belang geweest bij de keuze van de locatie?

- Geen belang
- Van enig belang
- Belangrijk
- Zeer belangrijk
- Van doorslaggevend belang

16. Heeft u klachten of heerst er onduidelijkheid in verband met de rol van de overheid?

Arbeidskrachten

17. Zijn er voldoende geschikte arbeidskrachten aanwezig?

- Ja
- Geen idee
- Neen

18. Wat is uw mening over de kwaliteit van de werknemers?

- Zeer goed
- Goed
- Noch goed, noch slecht
- Slecht
- Zeer slecht

19. Speelt het aanbod aan arbeidskrachten en de kwaliteit ervan een rol in de keuze van de locatie?

- Geen belang
- Van enig belang
- Belangrijk
- Zeer belangrijk
- Van doorslaggevend belang

20. Welke talen moeten werknemers volgens u beheersen om hun job goed te kunnen uitoefenen (meerdere antwoorden mogelijk)?

- Geen
- Nederlands
- Frans
- Engels
- Duits
- Andere:

21. Vindt u het belangrijk dat de vestiging in een aangename woon- en leefomgeving voor uw werknemers ligt?

- Niet belangrijk
- Van geen belang
- Belangrijk

1 = geen belang; 2 = enig belang; 3 = belangrijk; 4 = zeer belangrijk; 5 = van doorslaggevend belang

Gelieve met een kruisje aan te duiden:

Input	Deel I					Deel II Onvoldoende in regio	Deel III Reden voor herlocatie
	Rol gespeeld bij vestiging						
	1	2	3	4	5		
1. Aanwezigheid van bewerkte en onbewerkte grondstoffen in de regio							
2. Hoogte van de transportkosten van grondstoffen en eindproducten							
3. Beschikbaarheid van koelwater							
4. Beschikbaarheid van geschikt productiewater voor de fabricage							
5. Mogelijkheid tot het lozen van afvalwater							
6. Nabijheid van gelijkaardige bedrijven							
7. Nabijheid van andere industrieën							
8. Nabijheid van toeleveringsbedrijven							
9. Nabijheid van hulpbedrijven							
10. Aanwezigheid van nutsvoorzieningen (elektriciteit, aardgas,...)							

Output	Deel I					Deel II Onvoldoende in regio	Deel III Reden voor herlocatie
	Rol gespeeld bij vestiging						
	1	2	3	4	5		
1. Afzetmarkt in de regio							
2. Afzetmarkt in België							
3. Nabijheid van Nederlandse afzetmarkt							
4. Nabijheid van Duitse afzetmarkt							
5. Nabijheid van Franse afzetmarkt							
6. Nabijheid van Britse afzetmarkt							

1 = geen belang; 2 = enig belang; 3 = belangrijk; 4 = zeer belangrijk; 5 = van doorslaggevend belang

Arbeid	Deel I					Deel II Onvoldoende in regio	Deel III Reden voor herlocatie
	Rol gespeeld bij vestiging						
	1	2	3	4	5		
1. Beschikbaarheid van voldoende ongeschoolde arbeidskrachten							
2. Beschikbaarheid van voldoende geschoolde arbeidskrachten							
3. Beschikbaarheid van voldoende kaderleden							
4. Talenkennis van het personeel							
5. Loonhoogte in de regio							
6. Gunstig sociaal klimaat							
7. Trouw van arbeiders aan het bedrijf							

Infrastructuur	Deel I					Deel II Onvoldoende in regio	Deel III Reden voor herlocatie
	Rol gespeeld bij vestiging						
	1	2	3	4	5		
1. Beschikbaarheid van goede spoorwegverbinding							
2. Beschikbaarheid van goede wegverbinding							
3. Beschikbaarheid van goede waterverbinding							
4. Goede aansluiting op een autosnelweg							
5. Nabijheid van een zeehaven							
6. Nabijheid van een luchthaven							
7. Mogelijkheid tot aansluiting op een pijplijn							
8. Prijs per m ² uitgeruste industriegrond							
9. Beschikbaarheid van gebouwen/grond							
10. Benodigde ruimte tot uitbreiding aanwezig							

1 = geen belang; 2 = enig belang; 3 = belangrijk; 4 = zeer belangrijk; 5 = van doorslaggevend belang

Omgevingsfactoren	Deel I					Deel II Onvoldoende in regio	Deel III Reden voor herlocatie
	Rol gespeeld bij vestiging						
	1	2	3	4	5		
1. Aanwezigheid van culturele voorzieningen in de streek							
2. Nabijheid van een goed uitgeruste stad							
3. Geschikte woonegelegenheid voor het personeel							
4. Nabijheid van financiële instellingen							
5. Aangepast telefoonnet							
6. Aanwezigheid van recreatiemogelijkheden							
7. Nabijheid van de centrale zetel							
8. Vertrouwdheid met de streek waar men woont							
9. Fiscale en financiële overheidstegemoetkomingen							
10. Geografische ligging binnen Europa							

Bijlage 8: Rangschikking van de vestigingsfactoren op basis van hun score (2007)

Vestigingsfactoren	0 P	1 P	2 P	3P	4 P	Totale score
Beschikbaarheid van koelwater	15	0	0	0	0	0,0
Mogelijkheid tot aansluiting op een pijplijn	14	1	0	0	0	6,7
Beschikbaarheid van geschikt productiewater voor de fabricage	14	0	0	1	0	20,0
Aanwezigheid van culturele voorzieningen in de streek	12	2	1	0	0	26,7
Aanwezigheid van bewerkte en onbewerkte grondstoffen in de regio	13	0	1	1	0	33,3
Aanwezigheid van recreatiemogelijkheden	9	5	0	1	0	53,3
Nabijheid van Britse afzetmarkt	10	0	5	0	0	66,7
Mogelijkheid tot het lozen van afvalwater	8	4	2	1	0	73,3
Nabijheid van een luchthaven	9	1	4	1	0	80,0
Hoogte van de transportkosten van grondstoffen en eindproducten	10	1	1	3	0	80,0
Nabijheid van hulpbedrijven	9	1	4	1	0	80,0
Nabijheid van een goed uitgeruste stad	8	3	3	1	0	80,0
Nabijheid van de centrale zetel	11	0	0	4	0	80,0
Nabijheid van gelijkaardige bedrijven	9	1	4	0	1	86,7
Geschikte woongelegenheden voor het personeel	7	4	3	1	0	86,7
Beschikbaarheid van goede spoorwegverbinding	8	3	2	1	1	93,3
Nabijheid van financiële instellingen	5	7	2	1	0	93,3
Beschikbaarheid van goede waterverbinding	10	0	1	3	1	100,0
Nabijheid van Franse afzetmarkt	8	2	2	3	0	100,0
Beschikbaarheid van voldoende kaderleden	6	3	5	1	0	106,7
Nabijheid van een zeehaven	6	4	1	4	0	120,0
Fiscale en financiële overheidstegemoetkomingen	5	3	5	2	0	126,7
Nabijheid van Nederlandse afzetmarkt	6	3	2	2	2	140,0
Nabijheid van Duitse afzetmarkt	5	4	3	1	2	140,0
Vertrouwdheid met de streek waar men woont	5	3	3	4	0	140,0
Nabijheid van toeleveringsbedrijven	6	1	3	5	0	146,7
Beschikbaarheid van voldoende ongeschoolde arbeidskrachten	3	2	8	2	0	160,0
Talenkennis van het personeel	2	6	3	3	1	166,7
Aangepast telefoonnet	4	2	4	4	1	173,3
Geografische ligging binnen Europa	3	2	6	4	0	173,3
Loonhoogte in de regio	3	3	3	6	0	180,0
Beschikbaarheid van voldoende geschoolde arbeidskrachten	2	1	9	3	0	186,7
Afzetmarkt in België	3	3	2	6	1	193,3
Nabijheid van andere industrieën	4	1	2	7	1	200,0
Gunstig sociaal klimaat	2	2	5	5	1	206,7
Prijs per m ² uitgeruste industriegrond	3	2	3	3	4	220,0
Trouw van arbeiders aan het bedrijf	2	0	2	11	0	246,7
Beschikbaarheid van gebouwen/grond	0	1	7	4	3	260,0
Benodigde ruimte tot uitbreiding aanwezig	0	2	5	5	3	260,0
Goede aansluiting op een autosnelweg	0	0	8	3	4	273,3
Afzetmarkt in de regio	1	0	2	8	4	293,3
Aanwezigheid van nutsvoorzieningen (elektriciteit, aardgas,...)	0	0	3	9	3	300,0
Beschikbaarheid van goede wegverbinding	0	0	1	10	4	320,0

Bron: Eigen onderzoek, 2007

Bijlage 9: Overzicht van de criteria per domein en de bijhorende wegingcoëfficiënt bij de studie van C&W (2006)

BESCHRIJVING VAN DE DOMEINEN VAN DE GERANGSCHIKTE MATRIX				TABEL1
DOMEIN (Gewicht in matrix)	CRITERIUM (Gewicht in domein)	MAATSTAF	SENSITIVITEIT	BRONMATERIAAL
Kosten (21,875%)	Huurprijzen (37,5%)	Huurprijzen voor opslagplaatsen (gangbare normen, 10.000m ²); gewogen gemiddelde van de transacties over de laatste 3 jaren	+ 5 EUR/m ² /jaar = +1 scorepunt in de gerangschikte matrix	C&W Research
	Grondprijs (37,5%)	Prijs van terreinen voor semi-industrieel vastgoed (goed uitgerust en goed gelegen); gewogen gemiddelde van de transacties over de laatste 3 jaren	+ 30 EUR/m ² = +1 scorepunt in de gerangschikte matrix	C&W Research
	Arbeidskost (25%)	Loonkost per tewerkgestelde. Correcties voor uitschieters, voor sterk rurale gebieden, voor verschillende berekeningswijzen per land, voor verschillen in loonkost per land in transportsector	+ 2.600 EUR/jaar/werknemer = +1 scorepunt in de gerangschikte matrix (dit is richtinggevend en niet zonder meer lineair)	Landen: <i>International Labour Organisation</i> en www.ggdcc.net Regio's: <i>Eurostat Dissemination Database</i>
Transport systeem (31,250%)	Dichtheid wegnen (26,67%)	Dichtheid wegnennetwerk aan snelwegen en vierbaanswegen	+ 20 km snelweg of vierbaansweg/1.000km ² = -0.2 scorepunt in de gerangschikte matrix (lineair verband, maar exponentieel verband bij uitersten)	<i>Eurostat Dissemination Database</i> Wegenkaarten: <i>Michelin</i>
	Wegcongestie (6,67%)	Gemiddelde duurtijd van files op de meest filegevoelige plaatsen van een regio	+ gemiddeld 30 minuten extra file/dag = +1 scorepunt in de gerangschikte matrix	<i>Transport & Mobility Leuven</i> voor regio's in België C&W Research voor alle andere regio's
	Dichtheid spoornet (6,67%)	Dichtheid spoorwegennetwerk (het aantal km spoor per 1.000 km ² en ook per 1000 inwoners)		<i>Eurostat Dissemination Database</i>
	Wegvervoer (20%)	Transportvolumes • aantal trips van / naar de regio • gemiddeld aantal minuten tot transport terminals • bereikbaarheid van de Europese markten via weg		<i>Eurostat Dissemination Database</i> Connectivity to transport terminals (ICON 2001) 'Accessibility index via road' (ESPON)
	Spoorvervoer (13,33%)	Transportvolumes • aantal trips van / naar de regio • gemiddeld aantal minuten tot transport terminals • bereikbaarheid van de Europese markten via spoor		<i>Eurostat Dissemination Database</i> Connectivity to transport terminals (ICON 2001) 'Accessibility index via rail' (ESPON)
	Luchtvracht (6,67%)	Transportvolumes • gemiddeld aantal minuten tot de cargo luchthavens • bereikbaarheid van de Europese markten via lucht		<i>Eurostat Dissemination Database</i> Cargogegevens van luchthavens (C&W) 'Accessibility index via air' (ESPON)
	Scheepsvracht (20%)	Transportvolumes per grote zeehaven (aantal containers indien beschikbaar) • statistieken binnenvaart (zoals IWT)		<i>Eurostat Dissemination Database</i> Statistieken zeehavens en binnenvaart 'Access-time to seaports' (ESPON)
Bereikbaarheid (31,250%)	Koopkracht (25%)	Koopkracht binnen de 3-uur rijtijd perimeteer (in miljoen EUR)	+ 70 miljoen EUR = -1 scorepunt in de gerangschikte matrix	Berekeningen C&W Research d.m.v. een GIS systeem (CAC) met onderliggende GfK gegevens.
	Toegang tot de EU-kern (58,33%)	Bereikbaarheid van de EU-27 landen (incl. Noorwegen en Zwitserland) op basis van een zwaartekrachtmodel (bevolking en koopkracht)	+ 20 punten in deze index = -0.5 scorepunt in de gerangschikte matrix	'Accessibility index multimodal/by road 2001' (ESPON)
	Toegang tot Oost-Europa (16,67%)	Tijdsafstand tot de belangrijke bevolkingsconcentraties in Oost-Europa	+ 45 min = +0.5 scorepunt in de gerangschikte matrix	European road network; tijdsafstand berekend met digitale wegenkaart (www.viamichelin.com)
Aanbod (9,375%)	Nieuwbouw > 10.000 m² (50%)	Aanbod aan nieuwe grote logistieke opslagplaatsen (> 10.000 m ²)	1 = onmiddellijk beschikbaar, 2 = potentieel vlug beschikbaar, enz. tot 5 = geen aanbod.	C&W Research
	Grondaanbod (50%)	Aanbod aan terreinen voor logistiek vastgoed en beschikbare planvoorraad	1 = onmiddellijk beschikbaar, 2 = potentieel vlug beschikbaar, enz. tot 5 = geen aanbod.	C&W Research SPRE (Strategisch Plan Ruimtelijke Economie, Vlaanderen) <i>Etin adviseurs</i> (www.werklocaties.nl)
Arbeid (3,125%)	Beschikbare arbeidskrachten (50%)	Algemene werkloosheidscijfers • werkloosheid bij jongeren < 24 jaar • percentage jongeren (als maatstaf voor toekomstige instroom)		<i>Eurostat Dissemination Database</i>
	Arbeidsproductiviteit (50%)	Toegevoegde waarde in de dienstensector per werknemer	+ 1000 EUR toegevoegde waarde in de dienstensector per werknemer = -0.3 scorepunt in de gerangschikte matrix	<i>Eurostat Dissemination Database</i>
Know-How (3,125%)	Logistieke opleidingen (50%)	Kwantificering van de logistieke opleidingen naargelang niveau van opleiding en aantal afgeleverde leerlingen.	+ 1000 punten logistieke opleiding = -0.2 scorepunt in de gerangschikte matrix	VIL interne lijst van logistieke opleidingen; lokale internet lijsten opleidingen
	Talenkennis (50%)	Kennis van de belangrijke Europese talen Engels: Test of English as a Foreign Language (TOEFL) Andere talen: schattingen per regio en land	+ 10 op de TOEFL CBT Total Mean score = -1 scorepunt in de gerangschikte matrix	TOEFL-test gegevens; gegevens kennis Frans & Duits per land aangepast met regionale aanwezigheid van migranten

Bron: Studie C&W, VIL

Bijlage 10: Lijst van onderzochte regio's in de studie van C&W (2006)

Alsace	Gelderland	Luik	Rheinessen-Pfalz
Antwerpen	Greater Londen	Luxembourg (B)	Rhone-Alpes (Lyon)
Arnsberg	Groningen Region	Luxembourg (Grand Duche)	Saarland
Berlin	Hamburg	Mazowieckie (Warszawa)	Salzburg
Brabant Wallon	Henegouwen	Munster	SW Scotland (Glasgow)
Bratislavsky Kraj	Île-de-France	Namen	Sydsverige (Malmö)
Brussel Cap. Region	Koblenz	Noord-Brabant	Tiron (Innsbruck)
Cataluna (Barcelona)	Köln	Noord-Holland (Amsterdam)	Trier
Champ.-Ardenne	Kozep-Magyar (Bupapest)	Nord – Pas-de-Calais	Utrecht Region
Com. De Madrid	Lazio (Roma)	Ooberbayern (München)	Vastsverige (Göteborg)
Darmstadt (Frankfurt)	Limburg	Oost-vlaanderen	Vlaams-Brabant
Drenthe	Limburg (NL)	Overijssel	West-Midlands (Birmingham)
Düsseldorf	Lisboa Vale do Tejo	Picardie	West-Vlaanderen
Flevoland	Lombardia (Milaan)	Praha	Wien
Friesland	Lorraine	Provence-Alpes Cote d'azur	Zeeland
			Zuid-Holland (Rotterdam)

Bron: C&W