

22 juni  
2017



# Een visie voor de logistiek in België

VERBOND VAN BELGISCHE ONDERNEMINGEN





# Inhoudsopgave

---

Samenvatting.....	2
1. De logistiek in België: een stand van zaken .....	3
2. Vaststellingen : SWOT-analyse .....	4
2.1. Troeven .....	4
2.2. Zwakten .....	6
2.3. Bedreigingen.....	10
2.4. Opportuniteiten .....	11
Synthesetabel van de SWOT-analyse .....	12
3. Voorgestelde doelstellingen.....	13
4. Actievoorstellen.....	14
4.1. Een soepele en moderne sociale regelgeving.....	14
4.2. Een evenwichtige vervoersfiscaliteit die rekening houdt met de congestie en de milieucriteria.....	15
4.3. Een open en creatief innovatiebeleid .....	15
4.4. Een ambitieus maar realistisch beleid om de uitstoot van broeikasgassen en polluenten terug te dringen en om de leefbaarheid van de steden te verhogen .....	17
4.5. Een playing field tussen de verschillende vervoersmodi .....	18
Wegtransport .....	18
Spoorvervoer.....	19
Binnenvaart.....	19
Vervoer via pijpleidingen .....	20
4.6. Verbetering van de infrastructuur.....	21
5. Conclusie .....	22
Bibliografie .....	23

## Samenvatting

---

Logistiek en transport zijn van ontzettend groot belang voor de Belgische economie: rekening houdend met de directe en indirecte effecten zijn logistieke diensten goed voor 7,6% van het bbp en 8% van de jobs in ons land. Ze zijn een echte motor voor de economie omdat ze onmisbaar zijn om goederen en diensten op de juiste bestemming te krijgen.

Ons land kan qua logistiek bogen op heel wat troeven, denk bijvoorbeeld aan de centrale ligging op het kruispunt van de belangrijkste Europese markten en de goed uitgebouwde transportinfrastructuur. We beschikken over een productieve beroepsbevolking en lopen voorop op het vlak van innovatie. Daarentegen kampen we ook met een aantal zwaktes, met name de hoge loonkosten en het gebrek aan arbeidsflexibiliteit. Onze infrastructuur heeft ook te maken met onderinvestering en in sommige gevallen met chronische congestie. Een aantal subsectoren, zoals de binnenscheepvaart en het vrachtvervoer per spoor, zijn weinig competitief. Naast deze pijnpunten zijn er ook een aantal bedreigingen, met name de concurrentie uit het buitenland, de de-industrialisering van onze regio's en particulier en de steeds strengere milieuvoorschriften. Om een antwoord te vinden op deze problemen, zal ons land moeten inspelen op een reeks innovatieopportunities: technologische applicaties, duurzaamheid, nieuwe business models, ...

Op basis van deze vaststellingen heeft het VBO een visie voor de Belgische logistiek ontwikkeld, die erop is gericht de ontwikkeling van logistieke activiteiten in België te garanderen en werkgelegenheid te creëren, dit alles met naleving van de Belgische klimaatengagementen. De visie berust op zes pijlers:

- ✓ een soepele en moderne sociale regelgeving;
- ✓ een evenwichtige vervoersfiscaliteit die rekening houdt met de congestie en de milieucriteria
- ✓ een open en creatief innovatiebeleid;
- ✓ een ambitieus maar realistisch beleid om de uitstoot van broeikasgassen en pollutanten terug te dringen, en om de leefbaarheid van de steden te verhogen
- ✓ een playing field tussen de verschillende vervoersmodi
- ✓ een verbetering van de infrastructuur.

Hoewel de overheid al heel wat positieve maatregelen heeft uitgerold, roept het VBO de verschillende bevoegdheidsniveaus nu op om het eens te worden over een ambitieus actieplan voor vervoer en logistiek in België.

# 1. De logistiek in België: een stand van zaken

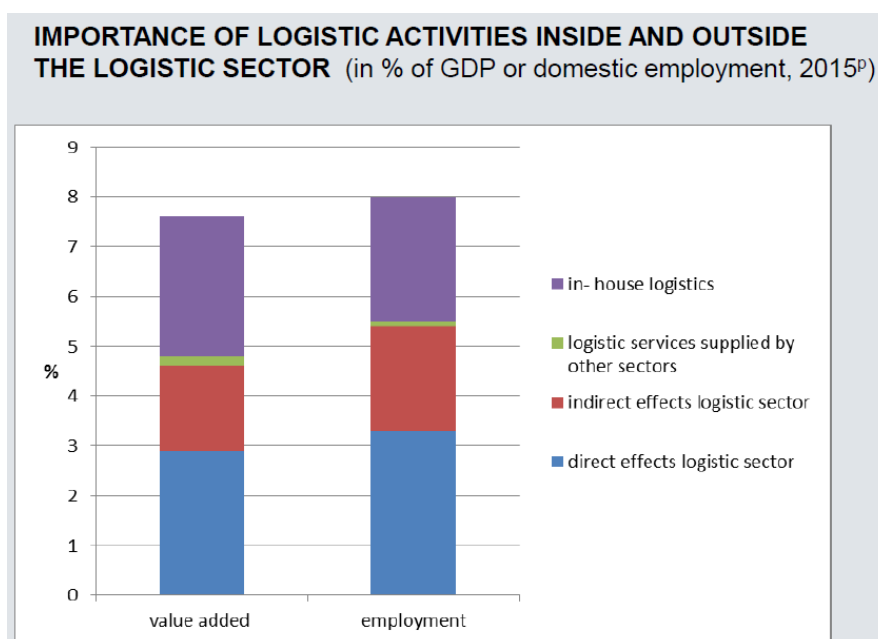
**Wat is logistiek?** In de ruime zin is 'logistiek' een overkoepelende term voor alle activiteiten die verband houden met het verwerken van een goederenstroom. Deze definitie omvat een brede waaier van goederengerelateerde diensten: aankoop, productie, opslag, verlading, transport en distributie vallen hier onder meer onder. Deze verschillende activiteiten zijn schakels in een *logistieke keten*. Ook het plannen, organiseren, uitvoeren en monitoren van deze diensten zit in deze definitie vevat.

**Wat is de rol van logistiek?** Logistiek is cruciaal in elke onderneming, want ze maakt het mogelijk om de verschillende productie- en ondersteuningsactiviteiten op elkaar af te stemmen. Ook binnen de onderneming is logistiek onmisbaar, namelijk om stromen van leveranciers en stromen van producten/diensten naar klanten te beheren.

**Wat is het economische belang van de logistiek in België?** We moeten een onderscheid maken tussen de interne logistieke activiteiten van bedrijven en de diensten die logistieke dienstverleners voor derden uitvoeren. Volgens een rapport van de Nationale Bank van België (2017) was de logistieke sector in 2015 goed voor **2,9% van het bbp**. Daarbij komen nog de indirecte economische effecten (toegevoegde waarde die wordt gegenereerd bij de in België gevestigde toeleveranciers en onderaannemers van deze bedrijfstakken), die de NBB schat op nog eens **1,7% van het bbp**. Ten slotte hebben de logistieke 'in house'-activiteiten (bijvoorbeeld transport van goederen voor eigen rekening) en die verstrekt door andere sectoren een geraamde toegevoegde waarde van **3% van het bbp**. In totaal beloopt de toegevoegde waarde van logistieke activiteiten dus **7,6% van het Belgisch bbp**.

Verder is de logistiek ook een grote bron van werkgelegenheid: nog steeds volgens het rapport van de Nationale Bank zijn **8% van de Belgische werknemers** actief in de logistiek (in voltijdse equivalenten), waarvan 3,3% directe jobs in de logistieke sector, 2,1% indirecte jobs (bij onderaannemers en toeleveranciers) en 2,6% jobs in logistieke 'in house'-activiteiten.

Deze gegevens worden grafisch weergegeven in de volgende tabel (bron: NBB, 2017).



## 2. Vaststellingen : SWOT-analyse

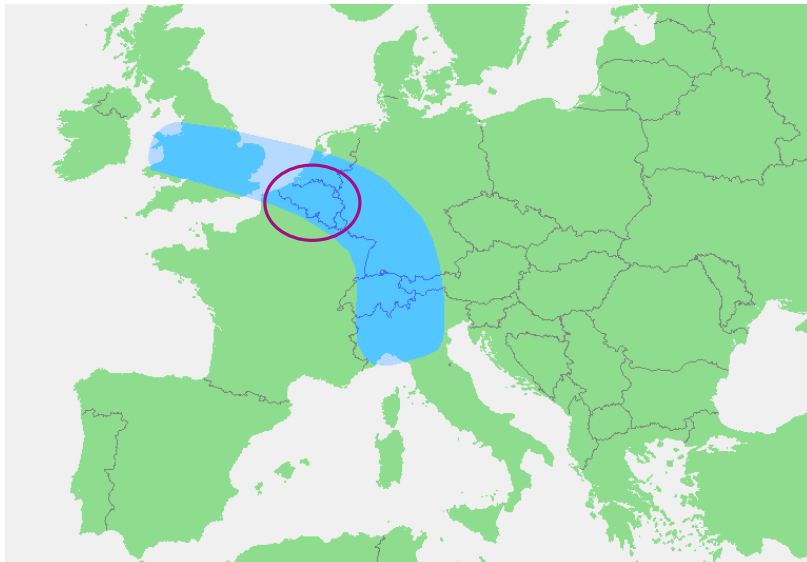
---

### 2.1. Troeven

België heeft tal van troeven op het vlak van logistiek:

- 1) **Geografische ligging:** België heeft een strategische ligging op het kruispunt van de grote Europese markten: Frankrijk, Duitsland, Verenigd Koninkrijk.

Zoals geïllustreerd op volgende kaart ligt België in het midden van de zgn. 'Blauwe Banaan', ook wel 'Europese megalopolis' genoemd, een zeer dicht bevolkt gebied dat zich uitstrekt van Londen tot Milaan (Brunet, 2002).



Bron: Wikipedia

60% van de Europese koopkracht is geconcentreerd in een straal van 500 kilometer rond België (Vlaamse Overheid, 2017).

Een duizendtal multinationals heeft in België een Europees distributiecentrum opgericht (EVD, 2009).

- 2) **Havens:** België heeft tal van havens, waaronder die van Antwerpen (de tweede Europese zeehaven), Zeebrugge, Oostende, Gent, de haven van Brussel, de haven van Luik (3<sup>de</sup> Europese binnenhaven) en de drie andere Waalse havens (Namen, Charleroi, Centrum en West). Zij dragen in belangrijke mate bij tot de aantrekkelijkheid van België als logistiek gebied.

Volgens een rapport van de Nationale Bank van België (Van Nieuwenhove, 2015) waren de Belgische havens in 2013 – inclusief indirecte effecten – goed voor 260.000 jobs en 8% van het bruto binnenlands product. Datzelfde jaar verscheepten de 4 Belgische zeehavens (Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende) samen 261 miljoen ton goederen, d.i. 23% van het maritiem goederenverkeer in het gebied van Le Havre tot Hamburg.

3) **Luchthavens:** Luik en Brussels Airport (8<sup>e</sup> en 9<sup>e</sup> Europese luchthavens voor vrachtvervoer) zijn de twee belangrijkste Belgische luchthavens voor vrachtvervoer per vliegtuig (gecumuleerd goed voor 1,15 miljoen ton in 2016). Net als de havens hebben deze twee luchthavens een grote positieve impact in termen van jobcreatie en toegevoegde waarde.

4) **De ontwikkelingsgraad van de transportinfrastructuur:** België beschikt over een van de dichtste wegennetten van Europa ; het dichtste waterwegennetwerk van Europa na Nederland; en een spoornetwerk dat eveneens tot de dichtste van Europa behoort.

België heeft 7 internationale autosnelwegen met een totale lengte van 1729 kilometer. Met 58 km per 1.000 km<sup>2</sup> beschikt België, na Nederland en Luxemburg, over het dichtste autosnelwegennetwerk in de EU-15 (Federaal Planbureau, n.d.).

Het waterwegennet heeft een lengte van 1532 km, het dichtste van Europa na Nederland (Federaal Planbureau, n.d.).

Het spoornetwerk heeft een totale lengte van 3582 km (85% ervan geëlektrificeerd). Met 117 km per 1.000 km<sup>2</sup> beschikken we zelfs over het meest dichte netwerk in de EU-15 (Federaal Planbureau, n.d.).

Die verschillende netwerken zijn ook sterk verbonden met de netwerken in de buurlanden.

In het Global Competitiveness Report staat België op de 23e plaats wereldwijd wat betreft kwaliteit van de infrastructuur, met een score van 5,5 op 7 (Schwab, 2016). Dat is een correcte score maar, zoals we verder zullen zien, gaat die de jongste jaren in dalende lijn.

5) **Productieve beroepsbevolking:** België beschikt over hoogopgeleide (de Belgische universiteiten bieden kwaliteitsonderwijs) en zeer productieve werknemers (in termen van bbp per werknemer).

De arbeidsproductiviteit bedraagt in België 64 USD per gewerkt uur, dat is de 4e beste score onder de OESO-landen (OECD, n.d.).

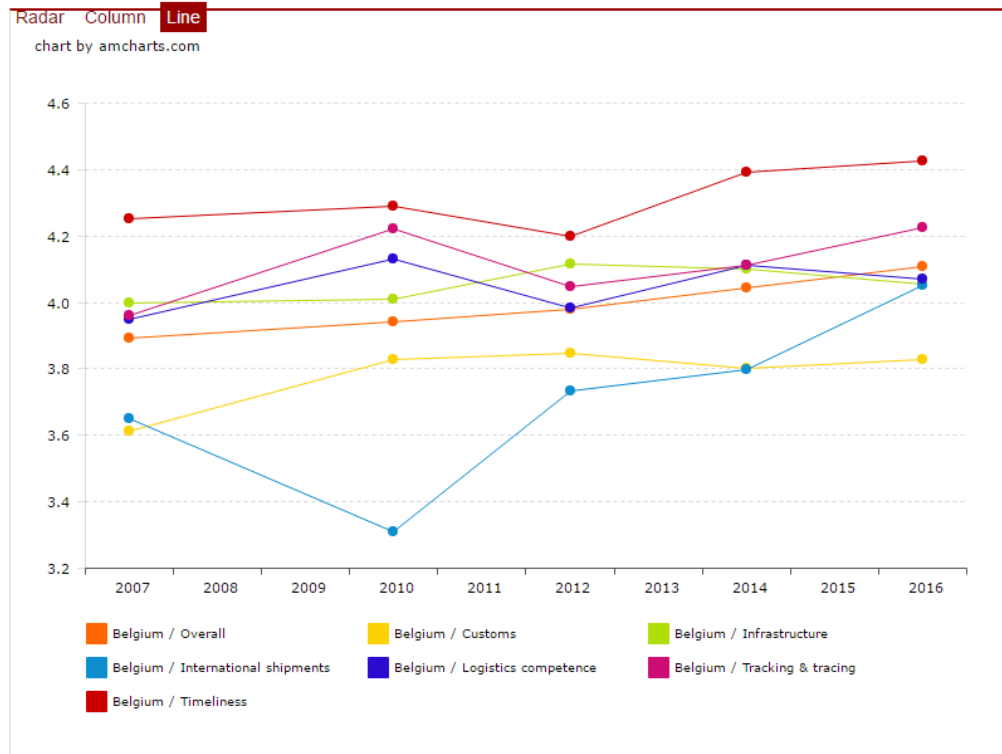
In 2014 was 37% van de bevolking tussen 25 en 64 jaar in het bezit van een diploma hoger onderwijs; dat is meer dan het OESO-gemiddelde (OECD, n.d.). Bij de 25 tot 34-jarigen ligt dat percentage zelfs op 44%.

België staat volgens het Global Competitiveness Report overigens op de 5e plaats wat betreft de kwaliteit van het onderwijs (Schwab, 2016).

6) **Onderzoek en innovatie:** België bezit heel wat kennisclusters en onderzoekscentra die mogelijkheid bieden tot innovatie en de verspreiding ervan. Zo zijn er in België 16 universiteiten van hoog niveau en de samenwerking tussen universiteiten en ondernemingen staat wereldwijd als 6e geklasseerd (Schwab, 2016).

Tot besluit plaatst de Wereldbank België op de 6e plaats in de Logistics Performance Index, met een totaalscore van 4,11 op 5. Die score gaat er elk jaar op vooruit. Hieronder een schema met de onderdelen van de LPI:

Country Score Card: Belgium 2016



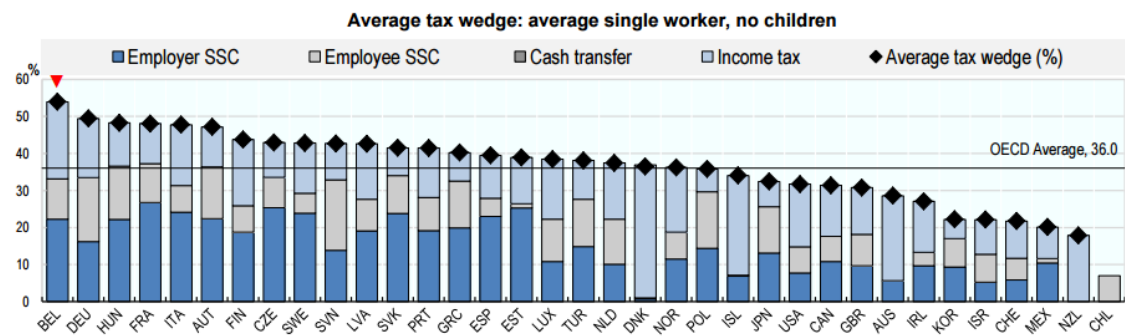
Bron: World Bank, 2016

## 2.2. Zwakten

Er zijn ook aantal **zwakke punten** die om verbetering vragen:

- 1) **Arbeidskosten:** de arbeidskosten liggen in België gemiddeld hoger dan in andere landen (loonkostenhandicap). De verklaring ligt in de hoge lonen (vooral voor laaggeschoolde werknemers) en de zware sociale lasten. Volgens een rapport van de OESO is de loonwig - de som van belastingen en bijdragen op het loon in percentage van de loonkosten - het hoogste van de OESO-landen: 54% tegenover een OESO-gemiddelde van 36% (OESO, 2017). Zo zijn de winstmarges van de logistieke sector vrij laag (tussen -2 en 5%), onder meer door de arbeidskosten (EVD, 2009). In het kader van de taxshift heeft de regering beslist om het faciaal tarief van de sociale bijdragen voor de werkgever te verminderen van 33% naar 25%. Die maatregel zou de loonkloof met de buurlanden moeten verkleinen.





Bron: OESO, 2017

2) **De sociale wetgeving is vrij rigide** en vormt voor de ondernemingen een hinderpaal voor flexibele aanwerving. Bijvoorbeeld:

- a. Verbod op **nachtwerk in e-commerce**: tot voor kort was nachtwerk verboden in de e-commerce, wat een concurrentienadeel betekent voor de Belgische e-commerce. Want dat verbod, in combinatie met het overloon voor weekendwerk, remt een snelle levering van goederen bij de klant af. Dus zijn het vaak Nederlandse of Duitse bedrijven die de leveringen in België uitvoeren.

Op 21 december 2015 hebben de sociale partners een kaderovereenkomst gesloten om nachtarbeid in e-commerce toe te staan. Die overeenkomst zou e-commerceactiviteiten in België moeten bevorderen, maar de effecten moeten nog worden geëvalueerd.

In de logistieke sector (PC 226) zijn nachtarbeid en flexibele werkuren toegestaan, maar onder strikte voorwaarden.

- b. **Arbeidsorganisatie in de havens**: in het voorjaar van 2014 stelde Europa de Belgische overheid in gebreke omdat bepaalde elementen van de havenarbeidsorganisatie indruisten tegen de fundamentele grondbeginselen van de Europese Unie. Intussen heeft Minister Kris Peeters samen met de sociale partners een compromis uitgewerkt in de zomer van 2016 dat een antwoord moest bieden op de ingebrekestelling. Het KB dat de erkenning van havenarbeiders regelt is reeds in juli 2016 aangepast. In december 2016 meldde Eurocommissaris Bulc dat dit compromis voldoende was om de procedure van ingebrekestelling te stoppen.

De verzoeking van sommige werkgevers blijft echter nog steeds dat er geen oplossing is voor de bevoegdheidsbepaling van wat havenarbeid is en wat kan beschouwd worden als logistiek. Met andere woorden: wanneer moet een werkgever een havenarbeider inzetten en wanneer mag hij het werk laten uitvoeren door een logistieke werknemer. De scheidingslijn tussen beide is en blijft intransparant. Het is precies één van de belangrijke uitdagingen om in de havens bijkomende logistieke activiteiten te kunnen ontwikkelen. De inzet is: een kader scheppen dat logistieke ondernemingen in het havengebied helpt om hun activiteiten uit te breiden, voor nog meer jobs te zorgen en goederenstromen duurzaam te verankeren.

- 3) **De administratieve lasten en procedures** zijn vaak complex en zwaar voor de ondernemingen, en dat remt investeringen in België af. We denken bijvoorbeeld aan de talrijke beroepen die bij de Raad van State worden ingediend tegen bouwprojecten, waardoor aanvragen voor bouwvergunningen grote vertraging oplopen (Boute, Robberecht en Vereecke, 2011). Sleuwaegen et al. (2004) wijzen ook op de complexiteit van de douane- en belastingformaliteiten.

Het Global Competitiveness Report heeft het over een "inefficiënte bureaucratie" als tweede meest geciteerde probleemfactor voor België (Schwab, 2016).

- 4) **Beschikbare grond.** Verschillende analyses lijken aan te tonen dat de grondprijzen in België gemiddeld lager liggen dan in de buurlanden, maar de beschikbaarheid ervan is beperkt, vooral in de buurt van de Vlaamse havens. Grond in de nabijheid van strategische plaatsen is dus vrij duur (De Wachter et al. 2006).

Dat probleem geldt vooral voor Vlaanderen. In Wallonië is grond meestal veel betaalbaarder.

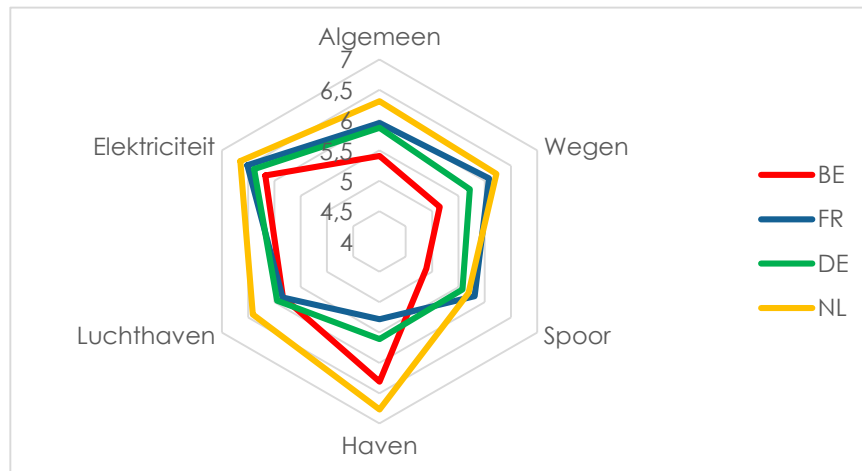
- 5) **Verzadiging van het Belgische wegennet**, waarvan de kosten worden geraamd op 1 tot 2% van het Belgische bbp (OESO, 2013). 25% van de ondernemingen in België ondervindt problemen door de congestie (Pauwels & Andries, 2016), en een Belgische automobilist verliest gemiddeld 44 uur per jaar in de files (Inrix, 2015). Volgens berekeningen van het ITLB (2014) kost elk uur dat een vrachtwagen verliest in de file gemiddeld 78 euro.

- 6) **Onvoldoende investeringen** in onderhoud en uitbreiding van de wegeninfrastructuur. Zo vielen de investeringen in infrastructuur van 4-5% van het bbp in de jaren 70 terug op 2% vandaag, en dat is onder het Europese gemiddelde. Als gevolg daarvan is de kwaliteit van de wegen erop achteruit gegaan (VBO, 2016).

Overigens blijkt uit het Global Competitiveness Report dat de score van België voor de kwaliteit van de wegeninfrastructuur jaar na jaar steil naar beneden gaat (Schwab, 2016).

Dat de opbrengsten van de kilometerheffing bestemd worden voor wegeninfrastructuur (volledig in Wallonië en gedeeltelijk in Vlaanderen), is evenwel een positief signaal, ook al volstaat het niet dat enkel de vrachtwagens bijdragen.

Het volgende schema vergelijkt de kwaliteit van de Belgische infrastructuur met die van onze buurlanden, volgens een verslag van de World Economic Forum (Schwab, 2016)



Bron: WEF, VBO

- 7) **Concurrentievermogen van de Belgische binnenscheepvaart:** hoewel het aandeel van de binnenvaart blijft groeien, bevinden de Belgische binnenschippers zich in een zwakke concurrentiepositie.

Volgens een studie van consultant Rebel (2015) is de zwakke concurrentiepositie van de Belgische binnenscheepvaart te wijten aan de arbeidskosten, een zeer strikte toepassing van de technische voorschriften en financieringsmoeilijkheden. Van Hassel (2013) voegt eraan toe dat de Belgische binnenscheepvaart voornamelijk een zaak is van kleine, weinig geprofessionaliseerde familiebedrijven. Die toestand remt de modernisering van de sector af.

- 8) **Concurrentievermogen van het spoorvervoer:** het aandeel van het spoorvervoer blijft al enkele jaren steken rond de 15%. Ondanks de duidelijke voordelen die deze vervoertak biedt (duurzaamheid, dicht netwerk, geen congestie), slaagt het goederenvervoer per spoor er niet in om te groeien. Dat is toe te schrijven aan een aantal structurele nadelen van de trein in vergelijking met andere vervoersmiddelen.

Het studiebureau Technum (2015) zette de voornaamste zwakke punten van de sector op een rij: hoge overslagkosten, dure first en last mile, onvoldoende interoperabiliteit tussen de spoornetwerken van de landen van de Europese Unie (wat de installatie van ETCS-systemen heel duur maakt), geen level playing field tussen de verschillende vervoersmodi, gebrek aan flexibiliteit van het spoorwegvervoer, ontoereikende kwaliteit van de dienstverlening van Infrabel en een nog relatief monopolistische markt.

## 2.3. Bedreigingen

De logistieke en transportsector in België krijgt ook te maken met een aantal **bedreigingen** van buitenaf:

- 1) **Concurrentie van de groei- en naburige markten:** de concurrentie uit het buitenland is keihard in de logistiek, vooral bij logistiek waarin het gaat om uitwisselingen op wereldschaal. Het aandeel van de BRICS-landen, Singapore, Hong Kong in logistieke diensten wordt steeds groter, met prestaties die elk jaar verbeteren (goedkope arbeidskrachten, steeds efficiëntere uitrusting).

Ook uit de buurlanden komt concurrentie, onder meer uit Duitsland en Nederland die boven België staan in de ranking van de *Logistics Performance Index*. Die landen maken vooral het verschil door efficiëntere douaneprocedures en een betere infrastructuur.

Tot slot zijn er nog de loonkosten waardoor de Belgische transporteurs niet kunnen wedijveren met transporteurs uit Oost-Europese landen. Er worden overigens heel wat gevallen van sociale fraude gemeld.

- 2) **Stijging van de wegcongestie:** het Federaal Planbureau (2015) verwacht dat tegen 2030 de vraag naar passagiersvervoer zal stijgen met 11% en die naar goederenvervoer met 47%. Hierdoor dreigen de congestie en de vervuiling, vandaag al problematisch, er alleen maar erger op te worden. Als gevolg daarvan schat het Federaal Planbureau dat de gemiddelde snelheid op de weg zal dalen met 10% in de daluren en met 24% in de spitsuren.

- 3) **Desindustrialisering:** de industrie in België blijft wel belangrijk, maar is op de terugweg. Steeds meer bedrijven delocaliseren hun productie naar goedkopere landen. De jongste voorbeelden zijn Ford Genk, Caterpillar in Charleroi, sommige activiteiten van Arcelor Mittal. Door het vertrek van industriële activiteiten wordt België minder aantrekkelijk als logistiek gebied.

- 4) **Milieunormen:** de almaar strengere milieunormen op Europees, federaal en regionaal niveau dreigen logistieke spelers af te schrikken om zich in België te komen vestigen, ten voordele van regio's met minder strenge regels.

- 5) **Veeleisendere consumenten:** de groei van e-commerce kan voor Belgische ondernemingen een opportuniteit zijn, maar hij leidt ook tot kleinere, frequentere leveringen en een lagere vullingsgraad. De consument wil immers gratis thuislevering binnen 24 u, en de transporteur moet zich aanpassen aan die eisen. Hierdoor stijgen niet alleen de directe, maar ook de indirecte kosten (verontreiniging, hinder) van het vervoer.

## 2.4. Opportuniteiten

Tot slot zijn er enkele **opportuniteiten** waar de sector van transport en logistiek voordeel kan uithalen:

- 1) **Technologische innovatie:** EVD (2009) wijst op het bestaan van tal van informaticatoepassingen (ICT) die de logistiek performanter kunnen maken. We denken hierbij aan de automatisering van processen, track-and-tracesystemen, Warehouse Management Systems (WMS) en Enterprise Resources Planning Systems (ERP), allemaal innovaties die de logistieke keten efficiënter en dus rendabeler maken (Boute, Robberecht en Vereecke, 2011).
- 2) **Duurzaamheid:** de groeiende bewustwording van de noodzaak om de ecologische voetafdruk van onze activiteiten te beperken, kan voor de logistieke sector een opportuniteit vormen. Bedrijven kunnen het verschil maken met een modal shift: processen optimaliseren om ze minder milieubelastend te maken, of ook alternatieve brandstoffen gebruiken. Uit een enquête van het VIL (2012) blijkt dat bij logistieke ondernemingen duurzaamheid/leefmilieu de tweede belangrijkste motivatie is voor innovatieprojecten.
- 3) **Nieuwe business models:** in de logistiek worden nieuwe modellen ontwikkeld waarmee op een andere manier waarde kan worden gecreëerd. B. Piette (Logistics in Wallonia) geeft een inventaris van die innovaties: toepassing van het 'internet of things' (delen van gegevens onder individuen, voorwerpen en infrastructuur), ontwikkeling van e-commerce, nieuwe leveringsformules (gegroepeerde stadsleveringen, drones, ...) enz. Het VIL (Vlaamse Instituut voor de Logistiek) onderzoekt ook de mogelijkheden die de deeleconomie (Uber economy) kan inhouden voor de logistiek. Die werkt steeds meer in netwerk, zoals blijkt uit het 'BRUcloud'-project waardoor de actoren in de cargozone van Brussels Airport hun gegevens kunnen delen. Tot slot onderscheiden logistieke bedrijven zich steeds vaker dankzij 'value added logistics' (bv. verpakking, weging, etikettering) waarmee ze op een slimme manier de waarde van hun dienstverlening verhogen (EVD, 2009).
- 4) **Reshoring et nearshoring:** de herlokalisering naar België van bepaalde productieactiviteiten die eerder uit ons land waren weggehaald, biedt kansen voor de Belgische industrie en logistiek. Dit herlokaliseren komt met name tegemoet aan de eisen van de consument op het vlak van leversnelheid en -flexibiliteit, wat een kortere logistieke keten nodig maakt.

## Synthesetabel van de SWOT-analyse

<p><b>Sterke punten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategische positie in het hart van de Europese markten</li> <li>• Belangrijke zee- en binnenhavens</li> <li>• Internationale luchthavens</li> <li>• Dicht multimodaal transportnetwerk</li> <li>• Productieve beroepsbevolking</li> <li>• Geavanceerd op het vlak van onderzoek en innovatie</li> </ul>	<p><b>Zwakke punten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoge loonkosten (loonkostenhandicap en fiscale/sociale lasten op lonen)</li> <li>• Rigide sociale wetgeving (havenarbeid, nachtwerk, uitzendarbeid, ...)</li> <li>• Zware administratieve procedures</li> <li>• Beschikbaarheid van terreinen op bepaalde plekken</li> <li>• Verzadiging van het Belgische wegennet</li> <li>• Gebrek aan investeringen in bepaalde infrastructuur</li> <li>• Zwakke competitiviteit van de Belgische binnenscheepvaart</li> <li>• Zwakke competitiviteit van het spoorvervoer</li> </ul>
<p><b>Kansen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Technologische innovaties: <i>track &amp; trace</i>, ICT-oplossingen, e.d.</li> <li>• Duurzaamheid: kansen i.v.m. alternatieve brandstoffen, de modal shift, energie-efficiëntie, ...</li> <li>• Nieuwe business models: deeleconomie, internet of things, value added logistics</li> <li>• Reshoring en nearshoring van bepaalde productieactiviteiten</li> </ul>	<p><b>Bedreigingen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Concurrentie opkomende landen en buurlanden</li> <li>• Toenemende verkeerscongestie tegen 2030</li> <li>• De-industrialisering van onze regio's</li> <li>• Strenge milieunormen</li> <li>• Veeleisende consumenten (cf. levering binnen de 24 u, ...)</li> </ul>

### 3. Voorgestelde doelstellingen

---

Een visie over logistiek in België houdt volgende doelstellingen in:

- 1) de ondernemingen in staat stellen om op een efficiënte, concurrerende en betrouwbare manier toegang te hebben tot hun grondstoffen en hun goederen/diensten te leveren;
- 2) bijdragen tot het bereiken van de milieudoelstellingen.

Verder is het, gezien het belang van de logistieke sector op het vlak van tewerkstelling en toegevoegde waarde, belangrijk om de Belgische ondernemingen die in de sector actief zijn in staat te stellen rendabel te functioneren (winst te genereren) en duurzame arbeidsplaatsen te creëren.

## 4. Actievoorstellen

---

**Er worden zes hefboomen voorgesteld, afgestemd op de 'problematische' elementen die in de SWOT-analyse naar boven zijn gekomen:**

- ✓ een soepele en moderne sociale regelgeving;
- ✓ een evenwichtige vervoersfiscaliteit die rekening houdt met de congestie en de milieucriteria;
- ✓ een open en creatief innovatiebeleid;
- ✓ een ambitieus maar realistisch beleid om de uitstoot van broeikasgassen en polluenten terug te dringen en om de leefbaarheid van de steden te verhogen;
- ✓ Een playing field tussen de verschillende vervoersmodi;
- ✓ een verbetering van de infrastructuur.<sup>1</sup>

### 4.1. Een soepele en moderne sociale regelgeving

De arbeidskosten zijn een van de belangrijkste handicaps voor de logistiek in België. Ons land zal dan misschien nooit een koploper worden in lage loonkosten, het zou toch helpen mochten de arbeidskosten meer in de lijn liggen van die bij onze burens. Hetzelfde geldt voor flexibiliteit. Maar waar België zich wel in kan onderscheiden is de vakbekwaamheid van zijn werknemers.

De belangrijkste aanbevolen maatregelen zijn:

- De inspanningen van de tax shift voortzetten om de **sociale en fiscale lasten op arbeid te verminderen**;
- Een loonevolutiebeleid voeren dat overeenstemt met de doelstelling om de historische loonkostenhandicap af te bouwen (cf. loonnormwet van 26 juli 1996, gewijzigd door de wet van 19 maart 2017). Deze twee eerste aanbevelingen gelden echter voor alle economische sectoren.
- Een wetgeving invoeren die **nachtarbeid en het beroep op uitzendarbeid** toelaat in sectoren waar dat nodig is (zoals e-commerce, stadsdistributie en scheepvaart). De werkgevers- en werknemers-vertegenwoordigers moeten hierover de nodige afspraken maken.
- Bij de Europese Unie pleiten voor een **geharmoniseerd wettelijk kader** (zowel in theorie als in interpretatie) **voor sociale wetgeving** in wegtransport, dat ook geldt voor langeafstandsvervoer met bestelwagens (die op dit ogenblik niet worden onderworpen aan dezelfde regels). Bovendien moet worden voorzien in geschikte controlemaatregelen.
- Zorgen voor **onderwijs en opleidingen** die gekwalificeerde werknemers leveren voor logistieke functies, en die jongeren voor die beroepen kunnen motiveren. Duaal leren, waarbij werk en studie gecombineerd worden, is in dit verband een interessante piste.

---

<sup>1</sup> Naast deze 6 hefboomen moet rekening worden gehouden met de faciliterende rol die de douanewetgeving en de Douaneadministratie kunnen vervullen. Deze aspecten komen niet aan bod in dit document.



- **In havengebieden**, een kader scheppen voor havenarbeid, dat logistieke ondernemingen helpt om hun **activiteiten uit te breiden**, voor nog meer jobs te zorgen en goederenstromen duurzaam te verankeren. Een transparante bevoegdheidsbepaling van wat havenarbeid is en wat kan beschouwd worden als logistieke arbeid is onder meer nodig.

#### 4.2. Een evenwichtige vervoersfiscaliteit die rekening houdt met de congestie en de milieucriteria

Onder bepaalde voorwaarden kan een kilometerheffing (belasting geheven op een voertuig in functie van het aantal afgelegde kilometers) een efficiënt instrument zijn om het vervoersgedrag van individuen en ondernemingen te sturen. Op die manier helpt het om de congestie en vervuulende uitstoot te reduceren. Maar heffingen zijn geen mirakelmiddel en zullen alleen helpen als ze aan een aantal criteria voldoen.

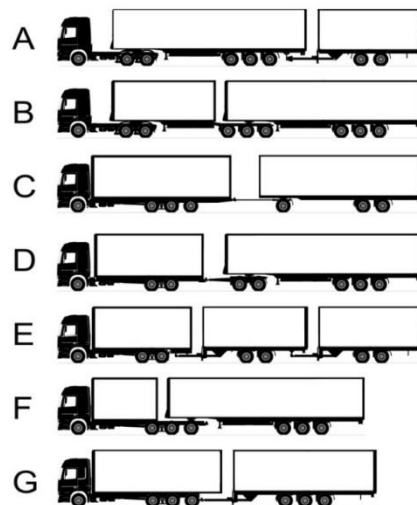
- Beheer van de congestie: om een impact te hebben op het verkeer moet een kilometerheffing **gelden voor alle voertuigen op de weg**. Ze moet **variëren volgens uur en plaats**.
- **Geen belastingverhoging**: de kilometerheffing moet budgettair neutraal zijn en mag niet leiden tot een verzwaring van de belastingdruk op de ondernemingen en burgers. De kilometerheffing dient te worden **gecompenseerd**, bijvoorbeeld via een daling van de belasting op het bezit van voertuigen en via flankerende maatregelen voor de transportintensieve sectoren (zoals dit deels het geval is voor de kilometerheffing op vrachtwagens).
- Een heffing die rekening houdt met de **milieu-impact**, door een adequaat prijssignaal te sturen naar de weggebruiker. De heffing moet evenwichtig worden verdeeld over accijnzen en kilometerheffing, met uitsluiting van een dubbele belasting
- **De geïnde bedragen slim herinvesteren**. De budgettaire middelen die voortkomen uit de transportfiscaliteit zouden bij voorrang naar transportinfrastructuur moeten gaan. Wallonië voerde de kilometerheffing in de vorm van een retributie in plaats van een taks. Zo zorgt het ervoor dat de netto-ontvangsten van de kilometerheffing rechtstreeks naar infrastructuur voor wegtransport gaan.

#### 4.3. Een open en creatief innovatiebeleid

Innovatie is voor België een middel om zijn concurrentiepositie in logistiek te versterken en met vernieuwende oplossingen de milieuproblematiek aan te pakken. Hiervoor moet het land:

- Het bestaan en de financiering van **onderzoekscentra en kennisclusters** garanderen voor de creatie/verspreiding van innovatie.
- Het **reglementaire kader aanpassen om innovaties op de markt te kunnen uittesten** en bij positieve testresultaten de roll-out ervan te verzekeren. Zo denken wij onder meer aan de volgende innovaties:
  - o iets zwaardere en langere voertuigen;

- o eco-combi's, in een EMS-logica (European Modular System) – zie mogelijke vormen op onderstaande schema;



Bron: Wikipedia

- o platooning (vrachtwagens semiautomatisch in peloton laten rijden);
- o stille nachtleveringen.

Dat innovatiebeleid zou voorrang moeten geven aan de volgende oplossingen:

- Oplossingen die **het concurrentievermogen van logistieke ondernemingen verbeteren**, vooral voor logistieke activiteiten met hoge toegevoegde waarde en **informatica-/digitale oplossingen**. Denk met name aan 'cloud'-systemen, waarmee in realtime operationele informatie kan worden uitgewisseld tussen alle actoren van de logistieke keten (over de grondstoffen, de goederen, het personeel, de voertuigen, ...). Zo'n platform voor informatie-uitwisseling werd bijvoorbeeld tot stand gebracht bij Brucargo (het vrachtgebied van Brussels Airport), waar het aantal dagen die nodig zijn om goederen van deur tot deur te vervoeren gevoelig werd teruggedrongen.
- Innovaties die helpen **de uitstoot van voertuigen terug te dringen** (alternatieve brandstoffen, energie-efficiëntie van voertuigen).
- Nieuwe business models om **de capaciteit en middelen van verladers te groeperen** via een slimme horizontale samenwerking. Deze samenwerking bestaat erin tussen verschillende verladers te identificeren welke grondstoffen of goederen gegroepeerd zouden kunnen worden. Een onafhankelijke operator zou voor die groepering kunnen instaan om elk risico op heimelijke afspraken te vermijden en de uitwisseling van informatie te vergemakkelijken.
- Innovatieve formules voor **stadsdistributie**, zoals levering met elektrische voertuigen en fietsen. Steden en gemeenten moeten die beweging begeleiden door samen met de stakeholders van de stadsdistributie te werken aan een passend reglementair kader.

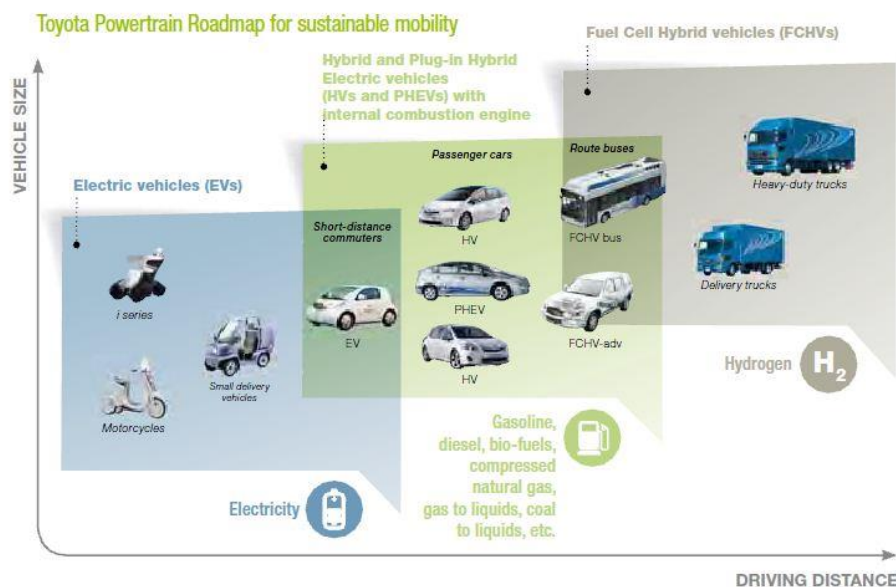
Zowel de overheid als de werkgeversorganisaties moeten zich inzetten om **de bedrijfswereld te sensibiliseren** voor goede praktijken op dat vlak, om innovaties sneller te verspreiden en een **mental shift** te bereiken wat betreft de noodzaak om de bestaande capaciteit te delen.

#### 4.4. Een ambitieus maar realistisch beleid om de uitstoot van broeikasgassen en pollutanten terug te dringen en om de leefbaarheid van de steden te verhogen

Het Federaal Planbureau (2015) verwacht voor het goederenvervoer een toename van 45% tegen 2030. Het ziet er dus niet naar uit dat we moeten wachten op een daling van de vraag naar transport om de CO<sub>2</sub>-uitstoot terug te dringen. Er zal een combinatie van beleidsmaatregelen nodig zijn, die dan vooral gericht zijn op het wegtransport dat goed is voor 97% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door transport.

- De ontwikkeling van instrumenten om de evolutie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van vrachtwagens op te volgen. De VECTO-tool die de Europese Commissie heeft ontwikkeld om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van vrachtwagens te monitoren is een belangrijke stap vooruit.
- De ontwikkeling van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (o.a. voor aardgas (CNG) et LNG), waterstof, elektriciteit, biogas), gepaard met een geschikt reglementair en stimulerend kader. Studies moeten bepalen welke brandstof de meeste geschikte is in functie van het gebruik en van het type voertuig.

Inderdaad, verschillende brandstoffen kunnen geschikt zijn naargelang het type gebruik/voertuig. Het volgende schema illustreert dat:



Bron: Toyota, 2012

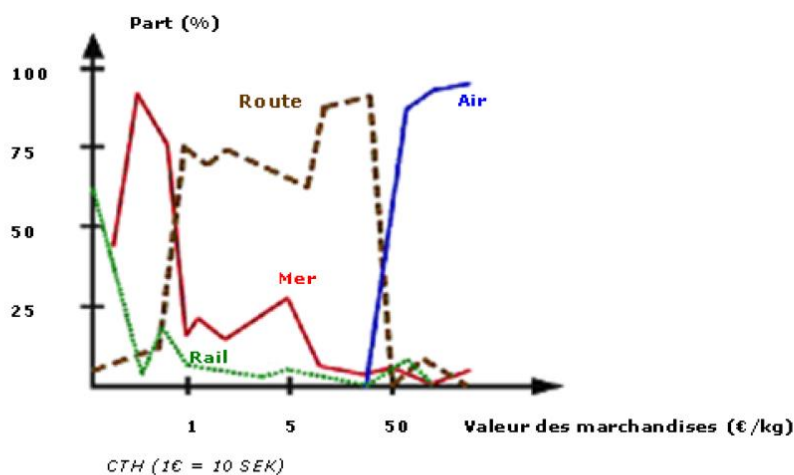
- Een fiscaliteit die varieert volgens milieucriteria (met name via de slimme kilometerheffing) en alternatieve brandstoffen bevordert, voor zover die (nog) geen interessante business case vormen voor de bedrijven.
- Maatregelen om de capaciteit van voertuigen te verhogen: ecocombi's, verhoging van het MTT (50 ton op 6 assen), Europese grenzen oversteken met 44 ton ...
- Maatregelen om de vullingsgraad van de voertuigen bij goederenvervoer te verbeteren, vooral door een betere horizontale samenwerking tussen verladers/transporteurs.

- De uitwerking van maatregelen om stedelijke distributie te verduurzamen. Een geharmoniseerd reglementair kader toepasbaar op steden en gemeenten, geschetst op regionaal niveau in overleg met alle stakeholders, zou daartoe moeten bijdragen.

#### 4.5. Een playing field tussen de verschillende vervoersmodi

Voor een competitieve logistiek moeten we elke vervoerswijze zo efficiënt en aantrekkelijk mogelijk maken, door rekening te houden met de troeven van elk ervan en door ze in te zetten daar waar ze het meest geschikt zijn. Verder moeten we intermodaliteit tussen de verschillende vervoerswijzen bevorderen door het gemakkelijk te maken om van het ene vervoermiddel op de andere over te stappen.

Onderstaande grafiek toont dat de verschillende transportmodi complementair zijn met elkaar, o.a. in functie van de waarde van de goederen:



Source: Kenth Lumsden, Université technologique de Chalmers

Vervoersafstand speelt ook een rol in dit verhaal: bijvoorbeeld is wegvervoer zeer competitief op korte afstanden, terwijl spoorvervoer meer efficiënt is op lange afstanden.

#### Wegtransport

Wegtransport is een flexibele passe-partoutoplossing die vooral geschikt is voor korte tot middellange afstanden en voor middelgrote volumes (tot 40 – 50 ton). De belangrijkste uitdagingen en aanbevolen maatregelen voor de sector zijn:

- De problematiek van sociale dumping. De oplossing is bij voorkeur Europees, via een duidelijk en toepasbaar wettelijk kader (zie punt 3.1).
- De schaarste aan chauffeurs. Op dat vlak is het belangrijk het beroep te promoten. Pools van chauffeurs die naar verschillende transportbedrijven kunnen worden gedetacheerd, zouden ook gepromoot moeten worden
- Decarbonisering. Op korte termijn vormt alleen aardgas een geloofwaardig alternatief voor aardolie in het wegtransport (vrachtwagens). Op middellange en lange termijn kunnen we

overstappen op een systeem op basis van elektriciteit (korte afstanden, “last mile” in de stad) en op biogas en/of waterstof voor lange afstanden. Hiervoor moet de uitbouw van oplaaduitrusting worden aangemoedigd.

- Oplossingen voor het probleem van wegcongestie (verschillende pistes worden aangereikt in het kader van de [mobiliteitsvisie van het VBO](#)).

## Spoorvervoer

De trein is bij uitstek het middel om grote volumes over lange afstand te vervoeren, zeker ook internationaal. Ook voor transport van gevaarlijke stoffen en/of zware goederen, zelfs op kortere afstanden, is hij geschikt. Zo is hij essentieel voor sectoren als de staalnijverheid en de chemische industrie.

Toch kampt de sector met een lage rentabiliteit en nog een aantal andere handicaps (hoge materieelkosten, complexe technische normen die niet geharmoniseerd zijn op Europees niveau, onvoldoende betrouwbare dienstverlening, hoge ‘last mile’-kosten). Het aandeel van het spoorvervoer blijft hangen rond de 15% (in ton-kilometers). De sector is onlangs geliberaliseerd en de marktwerking is nog niet optimaal.

De maatregelen om het spoorvervoer aan te moedigen, zijn toe te spitsen op drie aspecten:

- Organisatorische oplossingen om de kosten van de first en last mile te drukken. Lokale spooroperatoren, zogenaamde ‘opérateurs ferroviaires de proximité’ (OFP), de bouw van railports en horizontale samenwerking op lokaal niveau zijn aan te moedigen initiatieven.
- Een doeltreffende regeling van de spoorwegmarkt door een neutrale overheid (regulator) om een dynamische en transparante markt te garanderen.
- Een infrastructuurbeheerder (Infrabel) die meewerkt aan de ontwikkeling van het spoorvervoer door te voorzien in kwaliteitsdienstverlening voor verladers en spoorbedrijven (brandstofbevoorrading, flexibiliteit en transparantie in de bestelling van rijpaden, track & trace-platform, vlotte toegang voor lokale spooroperatoren, doorgang verlenen aan langere treinen, proactief beheer van problemen, weekendbediening).

## Binnenvaart

De binnenvaart is geschikt voor transport van grote volumes. Het is een trage, maar betrouwbare en relatief goedkope vervoersmethode. Het aandeel van de het binnenvaarttransport stijgt geleidelijk, wat wijst op dynamiek in de sector. Maar de Belgische scheepvaart kampt met sterke concurrentie uit het buitenland en hoge arbeidskosten, in een relatief verouderde marktstructuur (familiale micro-ondernemingen) (Rebel, 2015). Om de groei van het binnenvaarttransport te stimuleren zijn verschillende mogelijkheden uit te werken:

- Inzetten op opleiding van de sector in moderne managementtechnieken door een opgewaardeerd onderwijs. Dat moet binnenschippersbedrijven rendabeler maken en jongeren voor het beroep warm maken. Eveneens op sociaal vlak is het wenselijk nachtarbeid en uitzendarbeid te legaliseren (met de nodige regelgeving).
- Bovendien bieden veelbelovende innovaties perspectieven voor het transport van kleinere volumes (bv. het concept van ‘Watertruck’-transport), wat meteen ook de mogelijkheid schept om de secundaire waterwegen te hervaloriseren.

- De promotie van de binnenscheepvaart bij verladers is een nuttige strategie: de overheid kan onder meer tegen voordelige prijzen terreinen verhuren in de buurt van waterwegen.
- Een verbetering van de rivierinfrastructuur, onder meer door de invulling van ontbrekende schakels en de verhoging van bruggen, moet de binnenscheepvaart aantrekkelijker maken.

## Vervoer via pijpleidingen

Alhoewel het pijpleidingvervoer de voorbije jaren duidelijk aan erkenning door de overheden heeft gewonnen, moeten we toch vaststellen dat het vervoer via pijpleidingen nog te weinig wordt aangehaald als alternatief voor transport over de weg. Pijpleidingtransport wordt immers nog altijd niet erkend als een volwaardige én evenwaardige transportmodus voor goederen, zoals het weg-, spoor- en watervervoer dat wel zijn.

Nochtans hebben *pipelines* tal van voordelen. Denken we aan een aanzienlijke vermindering van het wegverkeer (als je de hoeveelheid die nu vervoerd wordt door één pijpleiding tussen Rotterdam en Antwerpen vergelijkt met wegvervoer, dan zouden elke dag 1056 tankvrachtwagens over en weer pendelen tussen deze twee steden), een zeer beperkt energieverbruik (amper 20-25% van wegvervoer), de lage uitstoot van gassen en deeltjes die schadelijk zijn voor de gezondheid en het leefmilieu (fijn stof, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> ...), zonder de hoge leverzekerheid te vergeten.

Het pijpleidingtransport stuit nog altijd op diverse problemen die de volle ontwikkeling ervan in de weg staan. Zo is de procedure voor de toekenning van vergunningen te lang, veeleisend en weinig transparant, zijn de kosten voor de verplaatsing van de pijpleidingen ten laste van de transporteurs zelfs wanneer die verplaatsing is opgelegd door de overheid, is het leggen van pijpleidingen duur en komt de Staat, in tegenstelling tot bij andere transportmodi, niet tussen in de financiering van deze infrastructuur.

Om de ontwikkeling van pijpleidingtransport te stimuleren, moet/moeten:

- een overlegde oplossing met de gewesten worden gevonden voor de kosten van verplaatsing van de pijpleidingen;
- de administratieve procedures worden vereenvoudigd en de verdeling van bepaalde bevoegdheden tussen de diverse niveaus worden verduidelijkt
- de communicatie tussen de verschillende autoriteiten worden verbeterd via een samenwerkingsakkoord of een informatie-uitwisselingsprotocol, zodat de veilige uitvoering van werven in de nabijheid van pijpleidingen kan worden gegarandeerd
- een 'éénloket'-beleid uitrollen met een competentiecentrum, in overleg met de federale autoriteiten, voor alle procedures, aanvragen en vergunningen die betrekking hebben tot pijpleidingen.
- corridors creëren voor de pijpleidingen en ze integreren in de plannen voor ruimtelijke ordening.

## 4.6. Verbetering van de infrastructuur

Infrastructuur is voor België tegelijk een troef (door zijn dichte netwerk en zijn connectiviteit met buitenlandse netwerken) en een zwak punt (door gebrek aan onderhoud en investeringen). Om die minpunten weg te werken dringen zich de volgende maatregelen op:

- Zorgen voor regelmatig onderhoud van de verschillende infrastructuren (waterwegen, wegen, spoor, havens en luchthavens) door een professioneel *asset management*.
- De infrastructuurnetwerken aanvullen door missing links weg te werken.
- In het kader van de ruimtelijke ordening de vestiging van industrieterreinen in de buurt van weg-, spoor- en waterinfrastructuur aanmoedigen. De nodige ruimte en terreinen zouden gecreëerd moeten worden, en ter beschikking worden gesteld aan de bedrijven.
- De infrastructuur dynamisch en communicerend maken om haar capaciteit te optimaliseren (bv. snelheidsaanpassing volgens verkeersomstandigheden, aanduiding van beschikbare parkeerruimte, interactie tussen bestuurders en de infrastructuur). We hebben het hier dus over *Smart Traffic Management*.
- Innoverende financieringsmethoden invoeren, onder meer via de inkomsten van de slimme kilometerheffing voor alle voertuigen (indien bijkomende middelen worden vrijgemaakt) en publiek-private samenwerkingsverbanden.

## 5. Conclusie

---

België is zonder twijfel een draaischijf van het vervoer en de logistiek op wereld- en Europees niveau. Tamelijk wat werk werd al verricht door de gewesten en de federale overheid om deze voordelige positie te waarborgen en te versterken. Er ontbreken niettemin een geïntegreerde visie en een ambitieus actieplan, die de verschillende overheidsniveaus en stakeholders betrekken. In samenwerking met zijn lidfederaties wenst het VBO een globale visie aan te bieden voor het transport en de logistiek in België. Maar het werk houdt hier niet op: in het kader van zijn dagelijkse actie zal het VBO ijveren voor de uitvoering van de voorgestelde acties, en op die manier de weg banen voor de logistiek van morgen.

---



## Bibliografie

---

- Boute, R., Robberecht, R., & Vereecke, A. (2011). *Logistieke waardenetwerken als troef voor het aantrekken van buitenlandse investeringen*. Flanders DC.
- Brunet, R. (2002). Lignes de force de l'espace européen. *Mappemonde*, 14-19.
- Bureau Fédéral du Plan. (n.d.). *Base de données transport*. Retrieved from Bureau Fédéral du Plan: <http://www.plan.be/databases/data-14-fr-base+de+donnees+transport>
- Daubresse, C. (2015). *Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030*. Bureau Fédéral du Plan.
- De Doncker, H. (2017). *Economic importance of the logistics sector in Belgium*. National Bank of Belgium.
- De Wachter, H., & Van Breedam, A. (2006). *Comparison of prime locations for european distribution*. VIL.
- EVD. (2009). *België - Intelligente Systemen voor de Transport en Logistieke Sector*. Ministerie van Economische Zaken.
- FEB. (2016). *L'infrastructure belge : du pain sur la planche*.
- INRIX. (2015). *Inrix Traffic Scorecard 2015*. Inrix. Retrieved from Inrix: [http://inrix.com/wp-content/uploads/2016/11/INRIX\\_2015\\_Traffic\\_Scorecard.pdf](http://inrix.com/wp-content/uploads/2016/11/INRIX_2015_Traffic_Scorecard.pdf)
- ITLB. (2014). *Simulatie van de gemiddelde kostprijs van 1 uur immobilisatie voertuig wegens congestie*.
- OECD. (2013). *OECD Economic Surveys: Belgium 2013*. Paris: OECD Publishing.
- OECD. (2017). *Taxing Wages 2017*. Paris: OECD Publishing.
- OECD. (n.d.). *OECD Statistics*. Retrieved from OECD.Stat: <http://stats.oecd.org/>
- RebelGroup, BMT surveys, Eric Van Hooydonk Advocaten. (2015). *La position concurrentielle de la navigation intérieure. Rapport final*.
- Schwab, K. (2016). *The Global Competitiveness Report 2016-2017*. World Economic Forum.
- Sleuwaegen, L., Van Dierdonck, R., Vereecke, A., Vandenbroere, I., & Peene, B. (2004). Europese distributiecentra en value added activities in Vlaanderen: economische betekenis en concurrentiepositie. In *Logistiek: laatste front in de concurrentieslag* (pp. pp. 75-124). Garant-Uitgevers.
- Technum, Matthieu Nicaise Consultant, AC+ Consult. (2015). *Onderzoek naar de concurrentiepositie van het goederenvervoer per spoor in België*.
- Toyota. (2012). *Toyota European Sustainability Report 2012*.
- Van Hassel, E. (2013, april 25). *Opinie. Wie redt de binnenvaartsector?* Retrieved from DeRedactie.be: <http://deredactie.be/cm/vrtnieuws/opinieblog/opinie/1.1613048>
- Van Nieuwenhove, F. (2015). *Economic Importance of Belgian Ports : Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels – Report 2013*. National Bank of Belgium.
- VIL. (2012). *Logistieke innovatie bij Vlaamse bedrijven. Technologymapping*.

Vlaamse Overheid. (2017). *Invest In Flanders*. Retrieved from Flanders Investment and Trade:  
<https://www.flandersinvestmentandtrade.com/invest/en/why-invest-in-flanders>

World Bank. (2016). *Country Score Card: Belgium 2016*. Retrieved from The World Bank:  
<http://ipi.worldbank.org/international/scorecard/line/254/C/BEL/2016/C/BEL/2014/C/BEL/2012/C/BEL/2010/C/BEL/2007#chartarea>

---



# Onze leden

Meer dan 50 toonaangevende sectorfederaties zijn lid van het VBO en vertegenwoordigen meer dan driekwart van de economische activiteit in ons land.

 ABSU   UGBN Algemene Belgische Schoonmaakunie	 AWDC Antwerp World Diamond Center	 Bedrijfsgroeping zandgroeven	 Belgische Baksteenfederatie	 FEBIAC Belgische Federatie van de Automobiel- en Tweewielerindustrie	 essenscia Belgische Federatie van de Chemische Industrie en Life Sciences
 febelfin Belgische Federatie van de Financiële Sector	 comeos for commerce and services Belgische federatie van de handel en diensten	 Belgische Petroleum Federatie	 contactcentres.be Beroepsfederatie van de Contactcenters in België	 BBVP Beroepsvereniging van Belgische Vezelcement Producenten	 Beroepsvereniging van de Bewakingsondernemingen
 Assuralia Beroepsvereniging van Verzekeringsondernemingen	 CIMABEL VZW/ASBL Cigarette Manufacturers of Belgium and Luxembourg	 Confederatie Bouw Bouw, energie & milieu	 Creamoda un autre professionnel	 FETRA Federatie der Papier- en Kartonverwerkende Bedrijven	 GO4CIRCLE Federatie van de circulaire economie
 FEBELCEM Federatie van de Belgische Cementnijverheid	 Febeg Federatie van de Belgische Elektriciteits- en Gasbedrijven	 Febelgra Fédération de l'Industrie Alimentaire Federatie van de Belgische Grafische Industrie	 FEBE Federatie van de Betonindustrie	 Synergrid Federatie van de Elektriciteits- en Gasnetbeheerders in België	 federgon Federatie van de HR-dienstverleners
 AGORIA Federatie van de Technologische Industrie	 Fedustria Federatie van de Textiel-, Hout- en Meubelindustrie	 FEVIA Fédération de l'Industrie Alimentaire Federatie Voedingsindustrie	 FEBUCO Federation of business consultants	 Koninklijke Belgische Redersvereniging	 FEBETRA Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs & Logistieke Dienstverleners
 TRAXIO Mobility retail and technical distribution	 ORI Organisatie van Raadgevende Ingenieurs, Engineering- en Consultancybureaus	 GSV Staalindustrie Verbond	 USS unie sociale secretariaten union secretariats sociaux Unie van sociale secretariaten	 Verbond van de Glasindustrie	 FEDIEX Fédération de l'Industrie Extractive Föderation van de Extractieve Industrie Verbond van ontginnings- en veredelingsbedrijven van België
 COBELFA Vereniging van de Belgische Fabrikanten van Papierdeeg, Papier en Karton	 VIA Voucher Issuers Association	 Werkgeversfederatie voor de Internationale Handel, het Vervoer en de Logistiek	 Werkgeversverbond der belgische Havens	 FEDNOT Koninklijke Federatie Van Het Belgisch Notariaat	
 UNITAN Belgisch Verbond voor Lederloerij en Zeemtuwerij	 FEBIC Belgische Federatie van de Schoeiselindustrie	 Belgische Spaarbankenvereniging	 SABAM Belgische Vereniging van Auteurs, Componisten en Uitgevers	 PensioPlus Belgische Vereniging van Pensioeninstellingen	 FEBELAV Federatie der Belgische Audiovisuele Ondernemingen
 VAL-PAC Federatie van industriële verpakking	 Nationale Raad van het Hout	 Syndikaat der Belgische Diamantnijverheid	 ATTA Toeristische Attracties	 La Chambre Patronale des Employeurs permanents des Arts de la Scène d'Expression française	