

Pomblad.

INSPIRERENDE VERHALEN UIT ECONOMISCH LIMBURG



De kunst van het herbeginnen

In gesprek met Herman Daems

24

Weg met
de weg
12

Dossier:
investerings
32

Circulaire
superkrachten
40

pom
Limburg
economisch
versnellen



GROEITACTIEKEN IN ZAKFORMAAT

Bestel onze kaarten met 28 groeihefbomen
en ga ermee aan de slag in je bedrijf en met je team.

groeihefbomen.be



pom
Limburg
economisch
versnellen

IN DIT NUMMER

32

‘Wij spelen geen
bankier’

40

Welkom in het tijdperk van
de circulaire superkrachten

4

Landschapsliefde

12

Weg met
de weg

24

In gesprek met
Herman Daems:
‘Limburg is niet in
een diepe put gevallen’

COLOFON

Dit magazine is een initiatief van POM Limburg (Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Limburg) | Voorjaar 2025 | Verantwoordelijke uitgever: Noël Slangen, Corda Campus, gebouw 6B, Kempische Steenweg 303 - bus 101, 3500 Hasselt | Tel. +32 11 300 100 | info@pomlimburg.be | Coördinatie en redactie: Tanith Van Damme, Alyssa Horemans, Joeri Luyten, Dirk Selis, Ronald Meeus, Filip Michiels | Concept en vormgeving: Bridgeneers | Foto's: Jokko, Boumediene Belbachir, Medialife | Drukkerij: Moderna printing | Deze publicatie is met de grootste zorg samengesteld. POM Limburg is niet aansprakelijk voor eventuele wijzigingen en/of onnauwkeurigheden in de opgenomen gegevens | Cover: 'Feniks' van Johan Bruninx

LIMBURGSE
WAARDEN

‘Landschaps- liefde’

Bekende Limburgers, onze vaste waarden, vertellen welke waarden zij met hun provincie delen.

“Toen ik in de jaren ‘70 in Eisden kwam wonen, viel het me op hoeveel natuur er hier nog was. Maar dat besef ontbrak bij velen. Beleidsmakers wilden een snelweg door het bos, een vakantiepark in de heide, een waterskiparadijs aan de Maas. Samen met andere actievoerders heb ik jarenlang gestreden om de impact op de natuur te beperken. Gelukkig met resultaat.

Je beschermt alleen wat je kent. Dat is altijd mijn overtuiging geweest. En precies daarom wilde ik mensen hun eigen streek opnieuw laten ontdekken – via een netwerk van wandel- en fietspaden, waar je zelf je route kiest, weg van het drukke verkeer en midden in de natuur. Want hoe meer mensen de Limburgse bossen, heides en valleien beleven, hoe groter de liefde en zorg voor die plekken wordt. Bovendien is dat natuurgericht toerisme nu uitgegroeid tot een economische factor van betekenis, iets waar we als Limburg trots op mogen zijn.

Vandaag zijn die geredde gebieden publiekslievelingen geworden. Fietsen door het Nationaal Park, wandelen langs knooppunten die je zelf uitkiest: het is intussen vanzelfsprekend. Maar het begon bij een eenvoudig idee: mensen opnieuw laten voelen wat voor moois hun eigen omgeving te bieden heeft.” ♦♦



WIE IS HUGO BOLLEN? (ZEPPEREN, 1946)

- *Bedenker van het knooppuntensysteem voor fietsen en wandelen, intussen overgenomen in heel Vlaanderen, Wallonië, Nederland en in stukjes van Duitsland en Kroatië*
- *Burgerlijk ingenieur, werkte jarenlang bij de Kempense Steenkoolmijnen in Eisden, Beringen en Zolder*
- *Werd na de mijnsluitingen directeur van het Regionaal Landschap Kempen en Maasland*
- *Werd in 2015 benoemd tot Commandeur in de Leopoldsorde*
- *Grote pleitbezorger van natuurbeleving en duurzame streekontwikkeling*
- *Kreeg in 2025 een instellingseredoctoraat van UHasselt voor zijn impact op mens, natuur en regio*
- *Blijft ook vandaag wandelen, fietsen en genieten van “zijn” Limburgse natuur*



Sterker uit de storm

Wie vandaag naar de geopolitiek-economische situatie kijkt, ziet vooral donkere wolken samenpakken. Een oorlog op een dag rijden van Limburg, een losgeslagen Amerikaanse president die niet eens het basis-ABC van economie begrijpt, terwijl we nog bezig waren ons te herstellen van de grondstoffencrisis en corona. Daar word je al snel moedeloos van. Maar precies dat is wat we nu níét mogen doen. Crisissen zijn er altijd geweest. In de afgelopen eeuw was er amper een periode van tien jaar zonder een grote tegenslag die roet in het eten strooide. Toch kent elke crisis niet alleen verliezers. Er zijn altijd winnaars – degenen die nieuwe kansen grijpen en sneller vooruitgaan terwijl anderen in een economische file blijven staan. Limburg kan zo'n winnaar zijn.

In stormachtige tijden wint niet de sterkste, maar degene die zich het snelst en slimst aanpast.

Dat Limburg dat kan, hebben we keer op keer bewezen. Na de mijnsluitingen, na het wegvallen van grote industrie: telkens vonden we ons opnieuw uit. We toonden veerkracht, lef en de wil om vooruit te kijken. Ook nu liggen er kansen voor wie durft te bewegen. Kansen om te vernieuwen, te innoveren, te groeien en zelf richting te geven aan de toekomst.

Bij elke tegenslag die Limburg heeft overwonnen, speelde de overheid een belangrijke rol. De reconversie na de mijnsluitingen, waaruit LRM ontstond, en SALK en SALKturbo na grote bedrijfssluitingen. Maar de provinciale, Vlaamse en Europese overheden waren niet de doorslaggevende factor in onze economische weerbaarheid. Dat waren telkens weer onze bedrijven en hun medewerkers. Overheid en kennisinstellingen geven aan, wij creëren hoogstens een klimaat van verandering en ambitie. Het echte werk wordt verzet door Limburgse ondernemers en hun medewerkers.

De wereldorde verandert. Oude zekerheden verdwijnen, nieuwe uitdagingen dienen zich aan. En precies daarin ligt onze voorsprong. Wie nu inzet op innovatie, duurzame groei, talent en samenwerking, bouwt aan een stevige basis voor morgen. Limburg doet dat al. Met projecten als de Einsteintelecoop en themacampusen zoals de Health Campus en de Bouwcampus zetten we stappen naar een toekomstgerichte economie. Een economie die niet alleen bestand is tegen geopolitieke schokken, maar daar sterker uit kan komen. Want zelfs in donkere wolken zit de energie van morgen.

Tom Vandeput
Voorzitter
POM Limburg



Noël Slangen
Algemeen directeur
POM Limburg



NOTENDOP



Circulaire mobiliteit schakelt versnelling hoger

Tijdens het event 'Circular Vehicle Solutions' op Circuit Zolder werd duidelijk dat de toekomst van mobiliteit circulair is. Met 98 procent materiaal-recuperatie en 23 procent hergebruik van onderdelen loopt België al voorop, maar de uitdagingen groeien. Vooral rond afgedankte batterijen van elektrische voertuigen (EV), waarvan het volume jaarlijks verdubbelt. Toch werd in 2024 al 85 procent succesvol hergebruikt of gerecycleerd.

Ook tweedehands EV-onderdelen zitten in de lift. Digitale platformen maken hergebruik makkelijk én concurrerend, wat de sector duurzamer maakt. Europa stuurt bij met strengere regels rond traceerbaarheid en hergebruik, en werkt aan een circulair voertuigenpaspoort dat vanaf 2027 verplicht wordt voor batterijen.

Daarnaast wint autonoom rijden terrein. Zelfrijdende bussen en vrachtwagens kunnen het nijpende chauffeurstekort verlichten én kosten besparen. Tot 50 procent tegen 2030, zo blijkt uit prognoses.

De omslag is ingezet. Recyclage wordt een troef, autodelen wint aan belang en merken zoals Mercedes en BMW gebruiken circulaire materialen als marketing. De boodschap was unaniem: de weg vooruit is circulair. ♦

Europese verpakkingsregels zetten logistiek onder druk

Bedrijven in de industrie en logistiek staan voor een stevige uitdaging. De Europese "Packaging and Packaging Waste Regulation" (PPWR), die verpakkingsafval moet verminderen en hergebruik stimuleren, verplicht hen om hun processen te herzien. De PPWR draagt bij aan de Europese transitie naar een circulaire economie.

Voortaan moeten verpakkingen herbruikbaar zijn of een groter aandeel gerecycleerd materiaal bevatten. Ook verplichte etikettering en rapportage maken deel uit van de regelgeving. Dit leidt niet alleen tot hogere kosten, maar

vereist ook meer samenwerking in de logistieke keten.

Samen met de Vlaamse speerpuntcluster voor logistiek VIL, Valipac en UHasselt presenteerde POM Limburg de resultaten van een impactanalyse bij vijf grote bedrijven. En die impact is aanzienlijk, maar stimuleert bedrijven om gezamenlijk innovatieve, duurzame oplossingen te ontwikkelen. Met de resultaten van de studie willen de partners Limburgse ondernemingen begeleiden om klaar te zijn voor de nieuwe uitdagingen. ♦



Innovatieve VR-technologie onthult nieuwe wandelpaden op Limburg DC

Op Limburg DC kon je al virtueel wandelen over de toekomstige campuspaden, ontworpen door het bekende architectenduo Gijs Van Vaerenbergh. Dankzij een fotorealistische VR-ervaring, ontwikkeld door UHasselt, kregen bezoekers op Open Bedrijvendag een eerste inkijk in hoe de paden eruit zullen zien.

De wandelroutes verbinden onder meer de Health Campus en de Bouwcampus, en slingeren bewust rond bestaande bomen en natuur. Zo ontstaat een traag, kronkelend parcours met bijzondere uitzichten, dat gebruikers op een

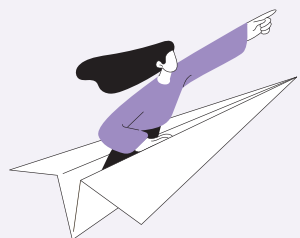
nieuwe manier in contact brengt met het omliggende landschap.

De VR-simulatie is deel van een breder digitaliseringsproject. POM Limburg werkt aan een digitale kopie van Limburg DC - een 'digital twin' - waarmee toekomstige ontwikkelingen beter gepland en getest kunnen worden.

De aanleg van de paden start in de loop van 2025. Alles gebeurt met respect voor de omgeving, in een strikt afgebakende zone. ♦

♦ limburgdc.be

Limburg gaat voor verlenging van de Europese transitiemiddelen



Met financiële steun van Europa vond de Limburgse economie zichzelf de afgelopen jaren heruit. Zo steeg de werkzaamheidsgraad spectaculair, waardoor Limburg aansluiting vond bij het Vlaamse gemiddelde. Desondanks blijft de economische situatie van de provincie kwetsbaar.

Het overbruggen van de historische achterstand blijkt een taai beestje, en dat uit zich vooral in de lagere opbrengst per werknemer. De kloof met Vlaanderen in termen van BBP per inwoner bedraagt nog steeds 22 procent en zonder verdere ondersteuning riskeert Limburg achterop te raken.

Gesteund door het Vlaamse regeerakkoord pleit de provincie Limburg daarom voor de verderzetting van het statuut als Europese transitieregio, een status die de provincie nog tot 2027 behoudt en sinds 2021 recht geeft op 166 miljoen euro Europese steun om sociaaleconomische uitdagingen aan te pakken.

Met het economisch actieplan SALKturbo als kompas kreeg deze Europese steun concreet vorm in ambitieuze projecten, zoals de uitbouw van de Health Campus en de Bouwcampus in Diepenbeek. ♦



Eerste spadesteek voor toegangspoort Health Campus in Diepenbeek

De bouw van het nieuwe poortgebouw van de Health Campus in Diepenbeek is officieel gestart. Met deze eyecatcher krijgt campus Limburg DC een herkenbaar gezicht én een centrale plek waar zorg, onderzoek en ondernemerschap samenkomen.

Het gebouw wordt een open innovatiecentrum waarin zorgprofessionals, onderzoekers en bedrijven samenwerken aan oplossingen voor de zorg van morgen. UHasselt vestigt er het

THINK3-lab, een broedplaats voor proces- en systeeminnovatie in de gezondheidszorg. Die kruisbestuiving is broodnodig: de sector staat voor grote uitdagingen zoals vergrijzing en personeelstekort, en die vragen om slimme, duurzame oplossingen.

De architectuur onderstreept de ambitie. Het poortgebouw krijgt een aula met panoramisch uitzicht en sluit aan op een duurzaam parkeergebouw met oplaadpunten, fietsen, steps

en ruimte voor horeca. De hele site wordt zo een aantrekkelijke, groene en toekomstgerichte omgeving voor studenten, onderzoekers, ondernemers én bezoekers.

De werken nemen zo'n twee jaar in beslag en worden uitgevoerd door Vanderstraeten en Cordeel. Het project, goed voor 41 miljoen euro, wordt mogelijk gemaakt dankzij steun van de provincie Limburg, Vlaanderen, Europa en private partners. ♦

♦ limburgdc.be

Limburg koploper in aandeel vrouwen dat werkt in wetenschap en technologie

Limburg voert de Vlaamse ranglijst aan met het hoogste percentage beroepsactieve vrouwen dat in wetenschappelijke en technische beroepen aan de slag is. Ruim 11 procent van de beroepsactieve vrouwen in Limburg werkt als specialist in wetenschappen, gezondheidszorg of ICT, tegenover 9,3 procent gemiddeld in Vlaanderen. Het gaat onder meer over natuur- en biowetenschappers, allerhande ingenieursberoepen en artsen.

Bovendien is Limburg de enige provincie waar vrouwen verhoudingsgewijs vaker in deze groep van wetenschappelijke en technologische beroepen actief zijn dan mannen (11,5 procent tegenover 8,8 procent).

Die positieve lijn kan helaas niet doorgetrokken worden naar het hoger STEM-onderwijs. Slechts 7,4 procent

van alle Limburgse studentes die in het schooljaar 2022-2023 afstudeerden in het hoger onderwijs behaalde een diploma in een STEM-richting (Science, Technology, Engineering of Mathematics). Bij de Limburgse mannelijke studenten studeerde daarentegen 38,1 procent af met een STEM-diploma.

In zowel Limburg als Vlaanderen steeg het aandeel vrouwelijke STEM-afgestudeerden de laatste vijf jaar met slechts één procentpunt. Meer meisjes aantrekken tot STEM blijft dan ook een uitdaging om vrouwelijk talent volop te benutten in de kennis-economie van morgen. ♦



Abonneer je gratis



POMblad in de toekomst in je brievenbus ontvangen?



Scan de QR-code en laat je gegevens achter. Abonneren is helemaal gratis.



Herboren uit resten

Voor deze editie van POMblad prijkt Feniks op de cover, een krachtig en symbolisch werk van Limburger en kunstenaar-designer Johan Bruninx. Hij creëerde dit kunstwerk uit restmaterialen die ooit bestemd waren voor het interieur van Ford-wagens, als stille getuigen van een toekomst die nooit werd gerealiseerd. In plaats van te verdwijnen, krijgen deze materialen een nieuw leven, een nieuwe betekenis. Niets verdwijnt. Alles krijgt een nieuwe vorm.

Met Feniks verbeeldt Bruninx de innerlijke kracht die nodig is om opnieuw te beginnen, om uit de as te herrijzen. Zijn werk ademt de geest van transformatie: wat afgedankt lijkt, blijkt de kiem te zijn van vernieuwing. Zoals Limburg zichzelf heruitvindt, transformeert Bruninx het verleden tot een hoopvolle blik op de toekomst. ♦



Bouwcampus 2.0 pioniert in het circulair bouwen van de toekomst

In 2025 start in Diepenbeek de bouw van Bouwcampus 2.0: een innovatief en circulair gebouw dat toont hoe duurzaam bouwen écht werkt. Op initiatief van de provincie Limburg en POM Limburg wordt de campus het kloppend hart voor innovatie, samenwerking en experiment in de bouwsector.

Het ontwerp is volledig modulair en opgebouwd uit herbruikbare materialen. Houten kolommen en balken vormen een structuur die makkelijk aanpasbaar is, zonder ingrijpende verbouwingen. Zo blijft het gebouw flexibel, ook op lange termijn. De levensduur wordt geschat op meer dan honderd jaar.

Maar het gaat verder dan dat. Bouwcampus 2.0 wordt energiepositief: het gebouw wekt meer energie op dan het verbruikt. Gevels met zonnepanelen, slimme ventilatie en compacte volumes maken dat mogelijk. Innovaties zoals zichtbare klimaatkernen tonen hoe techniek en architectuur elkaar versterken.

Naast werkplekken voor organisaties als Embuild, Inter en DUBO, krijgt de campus een open ontmoetingsruimte, een auditorium en zichtbare zones die ontmoeting stimuleren. Ook UHasselt breidt er uit: met een labo van 1.100 m² voor onderzoek naar circulaire bouwmaterialen krijgt het betonapplicatiecentrum een stevige boost.

Waterbeheer speelt een hoofdrol. De campus mikt op waterpositief bouwen, zonder zware ingrepen in de ondergrond. Zo blijft de impact op de natuur minimaal.

De werken starten eind 2025. In 2027 gaan de deuren open. Met een totaalbudget van 27,2 miljoen euro, medegefinancierd door Europa, Vlaanderen en private partners, wordt Bouwcampus 2.0 een echte pionier in duurzaam bouwen. ♦

♦ [limburgdc.be](#)

Boost Bouw Innovators stimuleert vernieuwing in de bouwketen



Succesvol innoveren als bedrijf in de bouwsector vergt een balans tussen de druk om snel te handelen en het omarmen van opkomende trends zoals AI, data, BIM en duurzaamheid. Om bedrijven hierin te ondersteunen lanceerden Embuild Limburg en POM Limburg, met steun van de provincie Limburg, 'Boost Bouw Innovators': een op maat gemaakt innovatietraject voor twintig bedrijven uit de bouwketen.

Tijdens het traject krijgen beslissingsnemers intensieve coaching door

innovatie-experten, en inhoudelijke ondersteuning van kennis- en innovatiecentrum Buildwise en VLAIO, het Vlaams Agentschap voor Innoveren en Ondernemen. Het traject, dat uit twee fases bestaat, moet bij elk deelnemend bedrijf leiden tot minstens één succesvolle innovatie die hun concurrentiepositie versterkt. Het doel is om tegen de zomer van 2025 een groot aantal nieuwe innovaties op te starten en de Limburgse bouwsector nog sterker als innovatieve speler op de kaart te zetten. ♦

♦ [boostbouwl limburg.be](#)

Groen licht voor nieuwe bedrijvencampus in Pelt

In Pelt komt er een nieuwe bedrijvencampus die Noord-Limburg op de kaart moet zetten. LRM, POM Limburg, Profel en de gemeente Pelt bundelen de krachten voor Campus Noord: een toekomstgerichte plek waar ondernemerschap, innovatie en samenwerking centraal staan. Profel wordt het eerste bedrijf dat zich functioneel integreert op de campus.

De locatie is strategisch gekozen, op het kruispunt van belangrijke economische assen én vlak bij Eindhoven. Met weinig beschikbare kantoorruimte in de regio komt Campus Noord geen dag te vroeg.

Het project mikt op een bruisende omgeving met ruimte voor kantoren, onderzoek, events, horeca en zelfs kinderopvang. LRM bouwt aan een sterk ecosysteem en nodigt ook private partners uit om mee te investeren. Het poortgebouw wordt het startpunt van de campus, die nadien stap voor stap uitbreidt.

Campus Noord wordt duurzaam ontsloten: fietsen en openbaar vervoer krijgen voorrang, auto's parkeren in gemeenschappelijke gebouwen. De eerste bouwwerken starten in 2026, de opening volgt in 2027. ♦

Belangrijke impact van Einsteintelecoop op technologische versnelling Vlaanderen

Tot 12.142 jobjaren en jaarlijks 0,22 procent productiviteitsgroei, dat kan de opbrengst zijn van de Einsteintelecoop voor Vlaanderen. Zo blijkt uit een studie van financieel kennishuis Econopolis in opdracht van Vlaams minister-president Matthias Diependaele en POM Limburg. De conclusie is helder: de Einsteintelecoop is voor Vlaanderen een opportuniteit die zich in het verleden nog niet heeft voorgedaan, en die zich wellicht de komende decennia niet snel opnieuw zal presenteren.

In absolute cijfers betekent de komst van de telescoop een productiviteits-

winst voor Vlaanderen die kan oplopen tot 1,509 miljard euro. Die toegevoegde waarde ontstaat bij direct betrokken bedrijven, hun toeleveranciers en via de uitgaven van werknemers die (in)direct bij het project betrokken zijn.

De werkgelegenheidseffecten zijn niet te verwaarlozen: voor Vlaanderen wordt gesproken over 2.691 tot 6.687 jobjaren in de bouwfase, en nog eens 2.330 tot 5.455 tijdens de operationele periode van minstens 50 jaar.

De studie toont dat dit big science-project sterke ecosystemische effecten heeft, met de opkomst van

hoogtechnologische bedrijven en kennisinstellingen. Het trekt STEM-talent aan en stimuleert onverwachte innovaties.

Econopolis keek ook naar CERN, waar 45 procent van de onderzoekers na afloop naar de industrie doorstroomt. Voor de Einsteintelecoop verwacht men een gelijkaardig effect: eerst een werkgever, daarna een talentpool. Zo wordt de regio aantrekkelijk voor bedrijven die willen profiteren van die expertise. ♦

♦ [einstein telescope-emr.eu](#)

LIMBURG LAAT DE VRACHT VAREN

Weg met de weg

Als het goederenvervoer geen drastische verschuiving maakt van de weg naar de binnenvaart of het spoor, dan staat ons tegen 2050 een onherroepelijk verkeersinfarct te wachten. Dat bijna 77 procent van alle goederen nog altijd over de weg wordt getransporteerd - met binnenschepen en vrachttreinen die elk goed zijn voor nog geen 12 procent - doet bovendien de planeet geen goed. Maar stilaan komt er wel al een modal shift op gang: deze vier bedrijven, gevestigd in Limburg of met een belangrijk afzetgebied in de provincie, houden dankzij een samenwerking tussen POM Limburg en Multimodaal.Vlaanderen nu al meer en meer vrachtwagens van de weg. Al kijken ze allemaal nog op verschillende manieren naar de nieuwe trend: van lichtjes sceptisch via voorzichtig tot voluit optimistisch.



14-15

Elien Valkeneers & Nancy Smolenaers
BergHOFF Worldwide



16-17

Stefaan Couvreur &
Dominiek Van Quickelberge - WEBA



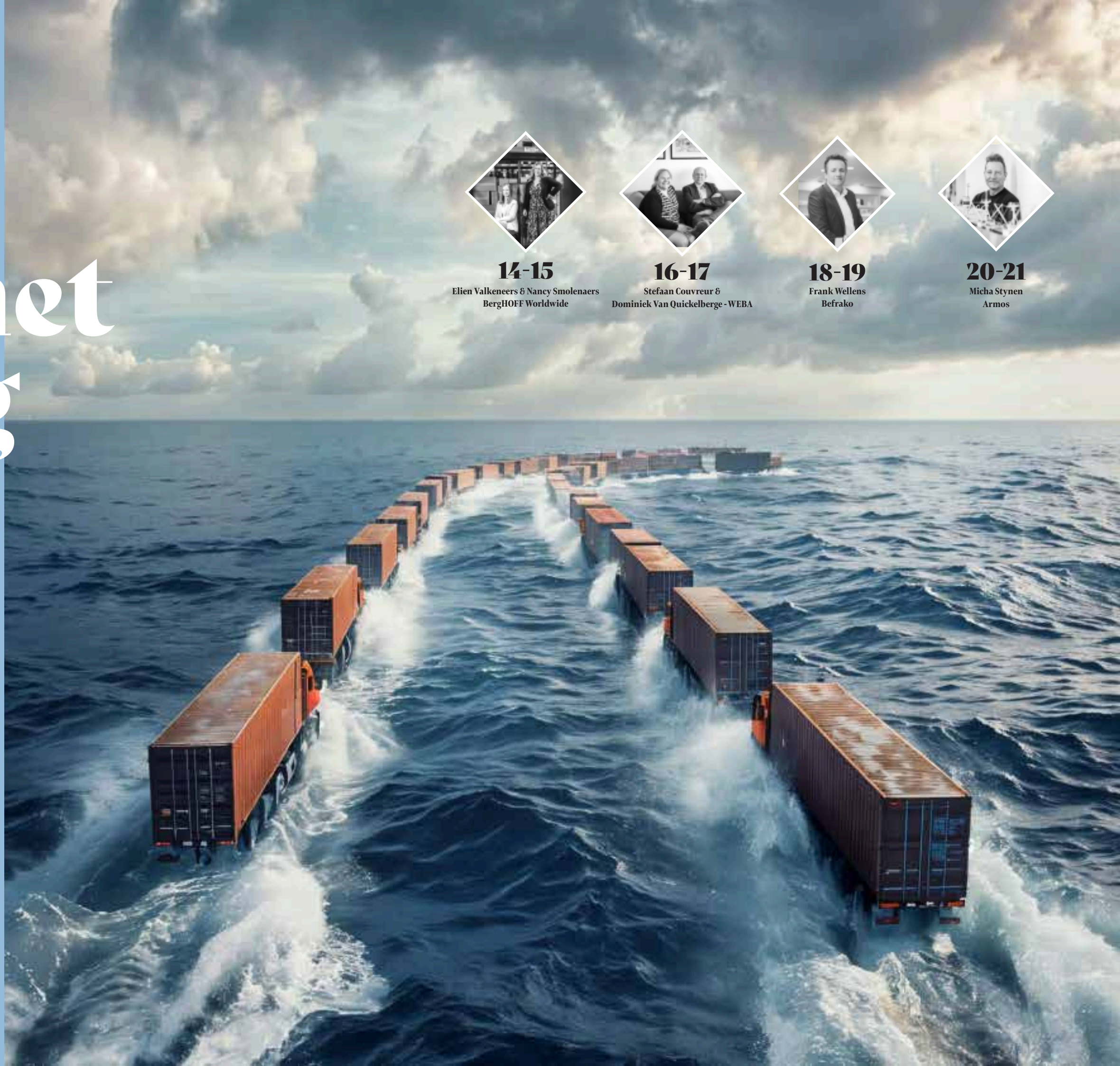
18-19

Frank Wellens
Befrako



20-21

Micha Stynen
Armos





DUURZAAM KOOKGEREI VAN BERGHOFF WORLDWIDE
RIEP OOK OM DUURZAME LOGISTIEK

‘Gelijke kosten, zelfde stabiliteit, maar duurzamer: dan is de beslissing snel genomen.’

Een flink stuk van het assortiment hoogwaardig kookgerei dat de Limburgse fabrikant BergHOFF Worldwide wereldwijd verkoopt, is vandaag al vervaardigd met gerecycleerde materialen. Tijd om die duurzaamheidsgedachte ook naar de logistieke keten door te zetten, dacht het bedrijf. En dat ging snel: na drie maanden arriveert 80 procent van de stock al in hun magazijnen in Zolder via het Albertkanaal in plaats van via de weg.

Jullie hebben een heel duurzaamheidsverhaal rond jullie producten gebouwd. Eigenlijk kunnen jullie niet anders meer dan dat doorzetten in jullie logistiek.

ELIEN: “Het grootste deel van onze producten is inderdaad met gerecycleerde materialen gemaakt, en ook de verpakking is duurzaam. Zo gebruiken we er bijvoorbeeld geen plastic meer voor, tenzij dat nodig is voor de bescherming en veiligheid van onze producten. Maar we wilden laten zien dat die impact dus niet hoeft te stoppen bij de producten die we verkopen. We kijken naar de hele keten, naar de totale impact die we kunnen maken. Driekwart van onze producten, die we voornamelijk in China laten produceren, komt binnen via de haven van Antwerpen, het andere kwart vanuit Rotterdam. Tot vorig jaar kwamen die nog allemaal via wegtransport naar hier.”

NANCY: “We hebben eind 2024 een studie laten uitvoeren door Multimodaal.Vlaanderen, om te kijken welke impact het zou hebben om via de binnenvaart te gaan. Daaruit bleek dat we met binnenvaart 83 procent van onze wegkilometers kunnen reduceren en 55 procent aan CO₂-uitstoot op jaarbasis kunnen besparen. Duurzaam ondernemen is een belangrijke pijler in onze organisatie, dus was het logisch dat we op een gegeven moment ook gingen kijken naar welke stappen we nog buiten onze producten zelf konden zetten ter reductie van onze totale ecologische voetafdruk. Maar het moest tegelijkertijd ook economisch kloppen: je kunt niet alles naar de con-

sument doorrekenen, dus het was heel belangrijk dat het in ons kostenplaatje paste. Dat bleek alvast uit de studie, en werd achteraf ook bevestigd in de offertes die we kregen van rederijen. Het maakt voor ons uiteindelijk weinig tot geen verschil qua kosten: het is niet duurder dan via wegtransport, ook niet goedkoper. Maar veel belangrijker voor ons was dat onze logistiek niets aan stabiliteit zou inboeten: er mochten geen leveringen wekenlang achterblijven. Ook dat bleek dus niet het geval. Gelijke kosten, zelfde stabiliteit. Maar dus wel duurzamer. Ja, dan is de beslissing snel genomen.”

Binnenvaart duurt wel wat langer dan transport over de weg. Is dat een beletsel voor jullie?

NANCY: “Er zit een paar dagen verschil op. Maar we zitten zelden met grote bestellingen die zo tijdgevoelig zijn dat dat een beletsel is. Om onze reguliere voorraad aan te vullen brengt transport via de binnenwateren niets in het gedrang. De terminal van Meerhout, waar onze goederen arriveren voordat ze hun allerlaatste kilometers per vrachtwagen afleggen, heeft vaste doorgangsslots voor sluizen en bruggen voor binnenschepen die in de haven van Antwerpen vertrekken, dus er moet niet nog een aparte afspraak worden gemaakt om een container van het schip te halen. De vertraging is daardoor echt miniem: één of twee dagen. Onze business is bovendien niet zo tijdgevoelig. Alleen bij een productieovertraging, of een vertraging op zee, kan het soms zijn dat we in tijdnood dreigen te geraken, maar dan kan het laatste deel van de

reis toch nog wat worden versneld door de containers in Antwerpen op vrachtwagens te zetten.”

Hoeveel van jullie binnenlands transport gebeurt ondertussen via het Albertkanaal?

ELIEN: “We zijn in november gestart met onze boekingen via binnenvaart, en nu al komt zo’n 80 procent van wat we uit Antwerpen vervoeren via het kanaal. Het is zeer snel gegaan.”

Is het jullie bedoeling om in de toekomst nog meer dan die 80 procent via de binnenvaart te doen?

ELIEN: “We willen naar de 100 procent. Op dit moment gaat een kwart van onze containers er in Rotterdam af, maar dat is voornamelijk voor de tijdswinst bij grote projecten. De haven van Rotterdam is vaak een van de eerste Europese havens waar containerschepen vanuit Azië lossen. Maar ook daar kijken we naar de binnenvaart als optie.”

Geen onverwachte problemen tegengekomen?

NANCY: “Wanneer een container wordt uitgekozen voor een scanning of fysieke douanecontrole in de haven, dan is het op dit moment interessanter om hem toch via wegtransport naar ons te leveren. Verder zijn we alleen maar positief over onze omschakeling naar binnenvaart.”

*Elien Valkeneers
Business Coordinator
Nancy Smolenaers
Chief Operating Officer*

*BergHOFF Worldwide ontwerpt,
fabriceert en verkoopt hoogwaardig
kookgerei.*

Hometown: Zolder

Sinds: 1994

Omzet (2023): 28,19 miljoen euro

BERGHOFF
WORLDWIDE

Stefaan Couvreur
Verantwoordelijke Import en
Marketingmanager
Dominiek Van Quickelberge
Logistiek Manager

WEBA is een Belgische meubel-
retailer met vestigingen in Gent,
Deinze, Tongeren (Riemst) en Mons.

Hometown: Gent

Sinds: 1982

Omzet (2023): 98 miljoen euro

Iedere container met meubelen die Weba naar zijn vestigingen in Gent en Tongeren (eigenlijk Riemst) verscheept, betekent een besparing van 256 kilometer op de verstarrende Vlaamse wegen. Het was een beslissing waarvoor eerst wat studiewerk nodig was, maar ondertussen levert de meubelretailer de stock van die twee magazijnen in hoofdzaak via het kanaal Gent-Terneuzen (naar Gent) en het Albertkanaal (eerst naar Genk, daarna de laatste mijl via de weg naar Riemst) aan. “We hebben ook een winkel in Deinze en in de buurt van Mons, maar beide zijn niet zo handig om aan toe te leveren via binnenwateren”, zegt logistiek manager Dominiek Van Quickelberge. “Qua CO₂-uitstoot gaf dat ook geen voordeel. Maar voor vestigingen met een binnenwater in de buurt houdt het absoluut steek.”

En toch blijft ook een stuk van jullie transport naar Gent en Tongeren via de weg gaan. Hoe komt dat?

DOMINIEK: “We kunnen niet anders: niet iedere rederij, zo merkten we, is al mee met het binnenvaartverhaal. Sommige willen nog niet overladen naar een barge (een binnenschip, red.), zodat de goederen noodgedwongen de weg op moeten.”

Waarom was dit het juiste moment voor jullie om de binnenwateren als vervoersmodus te kiezen?

DOMINIEK: “We waren deze shift al geruime tijd van plan, maar onze analyses wezen er telkens op dat het op dat moment nog geen goed idee was. Te duur, te weinig rederijen of transporteurs die al mee wilden.

Weba koos resoluut voor de binnenvaart om goederen naar hun vestigingen in Gent of Tongeren te transporteren. Sinds eind 2023 verscheept de meubelgroep al 1.000 containers per jaar, waarvan sinds de opening van Weba Tongeren in oktober 2024 al 15 procent in de Genkse binnenhaven arriveert. Hun modal shift past vooral in een bredere duurzaamheidsoefening.

Bovendien was er een tijdselement in het spel: wanneer er over het hele ecosysteem nog weinig oog is voor transport via de binnenvaart, valt dat ook moeilijker te plannen. We merkten de afgelopen twee jaar een grote verandering in dat alles.”

STEFAN: “We hebben het wat moeten evangeliseren. En ook voor onszelf kon het pas wanneer het werkbaar was. Wat we niet wilden was dat onze mensen in de magazijnen met hun duimen zaten te draaien omdat een container op zich liet wachten.”

Wat waren jullie redenen?

STEFAN: “We zijn over de hele lijn meer gaan inzetten op duurzaamheid. We hebben zonnepanelen op bijna al onze winkels en magazijnen, hebben overal laadpalen staan, vangen regenwater op voor het sanitair, en werken in Gent stilaan met elektrische bestelwagens en een elektrische bakfiets. In Indonesië hebben we onze eigen teakplantage. We hebben een duurzaamheidscoördinator in dienst. Transport via de binnenwateren past vooral in dat duurzaamheidsverhaal. Want voor je gemak moet je het op dit moment nog niet doen: er is meer werk aan het regelen van transport via de binnenvaart.”

DOMINIEK: “We merken ook dat wegvervoer vanuit de haven van Antwerpen moeilijker wordt. Er is niet alleen het feit dat de wegen verder dichtslibben, maar het wordt ook op de haven zelf lastiger werken voor de transporteur. Veel controles, en ze moeten tijdslots boeken op de kaaien. Maar als de boel stil ligt – door storm- of vriesweer bijvoorbeeld – dan staat de transporteur daar voor niks. Terwijl rederijen, of toch diegene die het

willen, hun containers zelf overladen naar een barge. Puur operationeel, los van de planning, hebben we daar geen omkijken naar.”

Wat is het tijdsverschil tussen een barge en vervoer op de weg?

DOMINIEK: “Dat is wel aanzienlijk. Een container die arriveert in Antwerpen kan ik morgen laten ophalen met de vrachtwagen. Met de barge is er nooit zekerheid, soms mag je rekenen op twee weken om een container in Genk te krijgen. Het is niet alleen de vaartijd, er moet ook plaats op het binnenschip zijn. Dat vraagt dus wat planning, maar we werken daar per definitie met marges zodat de datum die we beloven aan de klanten in de timing is ingecalculeerd.”

Hoe tijdsgevoelig is jullie business?

DOMINIEK: “Het duurt vooral langer voordat de producten in de haven van Antwerpen arriveren. Sinds de coronajaren is de hele wereldwijde trafiek in de soep gedraaid. Er is altijd wel iets. Het Suezkanaal dicht, een ruzie in rederijland, allianties die worden opgezegd: dat heeft meteen zijn invloed op de schema's die je opstelt. Tegenwoordig heb ik containers die twee tot tweeënhal maanden op de boot staan. Vijf jaar geleden was dat vier weken.”

STEFAN: “Daarom is het dus belangrijk dat het binnenvaarttraject vanaf Antwerpen vlot loopt: we mogen niet ook daar nog eens vertraging oplopen. Maar het kleine risico nemen we erbij omdat het zoveel duurzamer is dan via wegtransport.”



VOOR MEUBELGIGANT WEBA IS BINNENVAARTTRANSPORT
MAAR ÉÉN VAN DE DUURZAAMHEIDOPLOSSINGEN

‘We hebben het wat
moeten evangeliseren.’



MULTIMODAAAL IS OOK IETS VOOR KMO'S (EN VOOR NAAIMACHINES)

‘Er is minder stress mee gemoeid dan wanneer we over de weg gingen.’

Naaimachinedistributeur Befrako in Zonhoven vervoert sinds kort al zijn nieuwe voorraden per binnenschip van de haven van Antwerpen naar Port of Limburg in Genk. Zelfs voor een kmo betekent die *modal shift* een winst op alle vlakken, inclusief het kostenplaatje, zegt CEO Frank Wellens. “Er was geen enkel excuus meer om het niet te doen.”

Het product dat de Zonhovense distributeur Befrako verdeelt over de hele Benelux – naaimachines – heeft fabrikanten die van oorsprong uit Zweden (Husqvarna Viking), Duitsland (Pfaff) en de Verenigde Staten (Singer) komen, maar ze worden allemaal in Vietnam gemaakt. “Onze fabrikanten hebben er ieder hun eigen productievestiging, van waaruit de afgewerkte producten vanuit verscheidene havens naar Antwerpen worden verscheept”, zegt CEO Frank Wellens. “Nadat ze daar waren gearriveerd, brachten we ze tot nu toe over de weg naar Zonhoven. Maar ondertussen zijn we volledig voor de binnenvaart gegaan: onze containers varen via het Albertkanaal verder naar Port of Limburg in Genk, waar ze worden opgehaald en de laatste zes kilometer met de vrachtwagen naar hier worden gebracht. We houden er ongeveer 35 vrachtwagens per jaar mee van de weg en 7 ton CO₂ uit de lucht. Ik ben er heel erg door gecharmeerd. Vooral dat we geen multinational zijn, maar we op deze manier evengoed ons steentje kunnen bijdragen aan een duurzame logistiek.”

Het kan ook voor kmo's, zo blijkt dus: niet onbelangrijk in Limburg.

FRANK: “Toen Multimodaal.Vlaanderen ons contacteerde dacht ik aanvankelijk dat het niets voor ons zou zijn. Meer iets voor de grote spelers, weet je wel, die het kunnen betalen. Maar ze maakten samen met ons de rekenoefening en het bleek inderdaad ook zeer doenbaar voor een kleinere onderneming zoals de onze.”

Geen addertjes onder het gras, qua kostprijs of op gebied van flexibiliteit?

FRANK: “Absoluut niet. Meer nog: er is minder stress mee gemoeid dan wanneer we over de weg gingen. Als vroeger de containers werden gelost

was dat altijd een rush voor onze logistieke mensen, want die vrachtwagens moesten zo snel mogelijk weer kunnen vertrekken. Met de nieuwe Port of Limburg-binnenhaven in Genk, waar ze meedenken met je business en goed weten wat ze doen, kwamen we overeen dat geleverde containers hier twee dagen mogen blijven staan. Dat is een pak rustiger werken. Bovendien zit het kostenplaatje goed: het is niet schrikbarend lager, maar transport via de binnenwateren is voor ons goedkoper dan over de weg.”

Wat was, voordat jullie samen met Multimodaal.Vlaanderen vaststelden dat het volledige plaatje klopt, jullie primaire reden om de binnenvaart te overwegen?

FRANK: “Vergroening. Het is je maatschappelijke verantwoordelijkheid als bedrijf om daarin mee te gaan. Los van het economische, los van marketing, los van alles. Je moet het gewoon doen, punt. Natuurlijk moet het bedrijfseconomisch nog kloppen, maar ook dat zat bij ons dus goed: er zijn geen excuses meer om het niet te doen. En als het links of rechts wat meer had gekost, dan waren we wellicht nog wel bereid geweest om die extra kosten te dragen.”

Geen kinderziektes tegengekomen?

FRANK: “Het vraagt een eerste opstart, waarbij je medewerkers wat extra inspanningen moeten leveren om de nieuwe documentenstroom onder de knie te krijgen. Maar die nieuwe manier van werken waren we zeer snel gewend. Kwestie van er extra aandacht aan te besteden bij de eerste zendingen, tot de lijnen duidelijk zijn.”

Voelen jullie tijdsdruk?

FRANK: “We hebben een ijzeren voorraad, zoals dat heet: er is altijd

Frank Wellens
CEO

Befrako is een distributeur van naaimachines, van bekende merken als Singer®, Pfaff® en Husqvarna® Viking®. In zijn huidige vennootschapsvorm bestaat het bedrijf al sinds 1998, maar de stichtende familie Evers verdeelt al naaimachines sinds 1938.

Hometown: Zonhoven

Sinds: 1998

Brutomarge (2023): € 1.529.497

een constante stock aanwezig om aan onze leveringen te voldoen. Het is perfect planbaar om die, afgemeten aan de orders die we binnenkrijgen, up-to-date te houden. Die paar dagen dat het langer duurt via de binnenvaart kun je daarbij makkelijk opvangen, dat is slechts een kleine verandering in de planning. Ons product heeft sinds 1938 (het jaar waarin de stichtende familie Evers naaimachines begon te verdelen, red.) al een hele weg afgelegd op technologisch gebied, maar het is ook weer niet dat er constant nieuwe modellen bijkomen: de merken die we verdelen, werken met jaarlijkse of halfjaarlijkse innovatiecycli, van die grootteorde.”

Zijn ook de merken die jullie verkopen mee in het duurzaamheidsverhaal?

FRANK: “Hun consumenten in ieder geval wel. Bij de jongere eindgebruiker is er een groeiende mentaliteitsverandering naar wat men *refashioning* noemt: je gaat kledingstukken kopen in de kringwinkel en bewerkt die tot iets nieuws. Kijk naar Pommeliën Thijs en haar jurk van gebruikte parachutestof: dat is een trend die echt opgang maakt. Onze eindklanten zijn vaak particuliere gebruikers die openstaan voor dit soort trends. We bieden zowel modellen aan van 200 euro als toestellen die 15.000 euro kosten. De duurdere modellen worden ook vaak aangeschaft door semiprofessionele gebruikers die graag hun eigen kleding maken.”

BEFRAKO

POM Limburg en Multimodaal. Vlaanderen helpen je nieuwe wegen inslaan

Bedrijven die de switch naar multimodaal goederentransport overwegen, krijgen een extra duwtje in de rug van POM Limburg. Samen met Multimodaal.Vlaanderen, een adviesorgaan dat multimodaal transport wil faciliteren, en De Vlaamse Waterweg, identificeert POM Limburgse bedrijven die hun goederenstroom ook via andere kanalen dan de weg kunnen organiseren en helpen ze hen om de transitie te maken.

Met het Albertkanaal dat de provincie dwarst, kiezen de meeste bedrijven die de omschakeling maken voor de binnenvaart. Daar is de infrastructuur ook groeiend: er zijn binnenhavens in Beringen en Genk, en binnenkort komt daar ook een nieuwe terminal in Lommel bij. Op de Ford Genk-site is Port of Limburg bovendien aan de uitbouw bezig van een van de grootste containerhavens op de Belgische binnenvaart.

Maar ook het spoor is een optie. Zeker over een lange afstand is dat interessant: goederen-spoorlijnen lopen, over het trans-Eurasische spoorwegnet of de Nieuwe Zijderoute, tot in India en China. Transportreus H.Essers heeft in Winterslag een spoorterminal, en in Haven Genk is er zelfs een ontsluiting voor zowel het binnenschip als het spoor.

WIL JIJ OOK DE STAP NAAR MULTIMODALE LOGISTIEK ZETTEN MET JE BEDRIJF?

POM Limburg en Multimodaal. Vlaanderen helpen je op weg. Neem contact op met Johan Boonen, Strategisch Expert Supply Chain, via johan.boonen@pomlimburg.be, en ontdek hoe je je vervoer duurzamer kunt maken.

Wanneer rebellen in Jemen een vrachtschip onder vuur nemen, beïnvloedt dat weken later nog de timing van transport tussen haven en eindbestemming, en dus ook de vervoermodus. Die complexe realiteit maakt de switch naar multimodaal vervoer niet evident. Toch is dat geen reden om het niet te doen, zegt expediteur Armos.

Wanneer een lading ergens te lande moet worden opgehaald voor verscheping op zee, wordt traditioneel eerst een lege container ter plaatse gebracht, om daarna volgeladen naar de Antwerpse haven te rijden. Halverwege rijden er dus lege containers. Dat moest beter, vond Armos uit Ekeren. In samenwerking met Multimodaal.Vlaanderen en een Limburgse klant in de recycling-industrie, werkte het een analyse uit om die ladingen via binnenvaart naar Antwerpen te vervoeren.

Hoe werkt dat precies?

MICHA: “Er zijn groothandelaars rond de Genkse binnenhaven, waar mijn klanten geregeld producten kopen, maar voor deze case vertrok het vervoer vanuit de binnenvaartterminal in Meerhout. Op die binnenhavens staan al lege containers die de klant kan ophalen, vullen en terugbrengen. Daarna gaan ze per binnenschip naar Antwerpen. In de recyclingindustrie worden vaak grote volumes – tien tot veertig containers – ineens vervoerd. Dan wordt het interessant om dat met binnenvaart te doen in plaats van met tientallen vrachtwagens. Voor deze klant alleen levert dat jaarlijks bijna 70.000 kilometer minder verkeer op de E313 en de Antwerpse ring op, en een reductie van 72 ton CO₂.”

En het kostenplaatje?

MICHA: “Daar wringt het schoentje: de totale som is niet goedkoper. De Vlaamse overheid heeft de laatste jaren wel enorm geïnvesteerd in de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal, zodat er een extra containerlaag kan worden geladen, maar er zijn bijvoorbeeld nog altijd de kraanbehandelingen die de containers nodig hebben, en die kosten ook geld. Je verliest ook flexibiliteit: een truck boek je snel, een barge veel vroeger. Het is jammer dat intermodaal nog niet goedkoper is. Voor ons is het een lastig verkoopspraatje: wil jij, beste klant, ons helpen om minder verkeer op de wegen te hebben en om minder CO₂ uit

te stoten? Goed, maar wil je dan wel iets langer op voorhand plannen, en nog altijd minstens evenveel betalen?”

Krijgen jullie multimodaal transport dan wel überhaupt verkocht, als het alles zoveel complexer maakt?

MICHA: “Flexibel zijn en voor alles oplossingen zoeken is eigen aan de logistiek. Wat we nu opzetten, kan volgende week alweer anders moeten. Calamiteiten zijn er altijd. Kijk naar de aanvallen van Houthi-rebellen in Jemen: zo iets kan een enorme impact hebben op ons werk, tot binnen België toe. Want rederijen gingen ineens niet meer langs de Rode Zee varen, maar helemaal rond Afrika. Meteen was iedere vracht negen tot twaalf dagen langer onderweg, wat het voor een rederij lastig maakt om te zeggen dat ze daarna ook nog eens rustig ieder inland-depot zal aandoen via de binnenvaart. Want er is niet alleen Genk of Meerhout: in België en Nederland alleen zijn er een 25-tal stopplaatsen.”

Er is een complexe realiteit die niet die niet volledig in het voordeel spreekt van multimodaal vervoer. En daar-teenover is er een veranderende mindset richting duurzaamheid. Hoe zie je dat evolueren?

MICHA: “Er bestaat, ondanks dat complexe verhaal, veel goeie wil om intermodaal te gaan. Groener werken staat overal op de agenda, iedereen weet dat de bijdrage van transport in onze algemene uitstoot niet gering is. Iedere verbetering heeft impact. Alleen al om marketingredenen, want daar moeten we ook niet flauw over doen, zullen meer en meer spelers op de markt die bocht beginnen te nemen. Maar je moet wel beseffen dat het op dit moment niet vlotter en niet goedkoper is.”

MULTIMODAAAL MAAKT HET COMPLEXER VOOR EXPEDITEUR ARMOS, MAAR TOCH MAKEN ZE DE SWITCH

‘Multimodaal is momenteel nog lastig te verkopen.’

Micha Stynen
Manager Commodity
Logistics

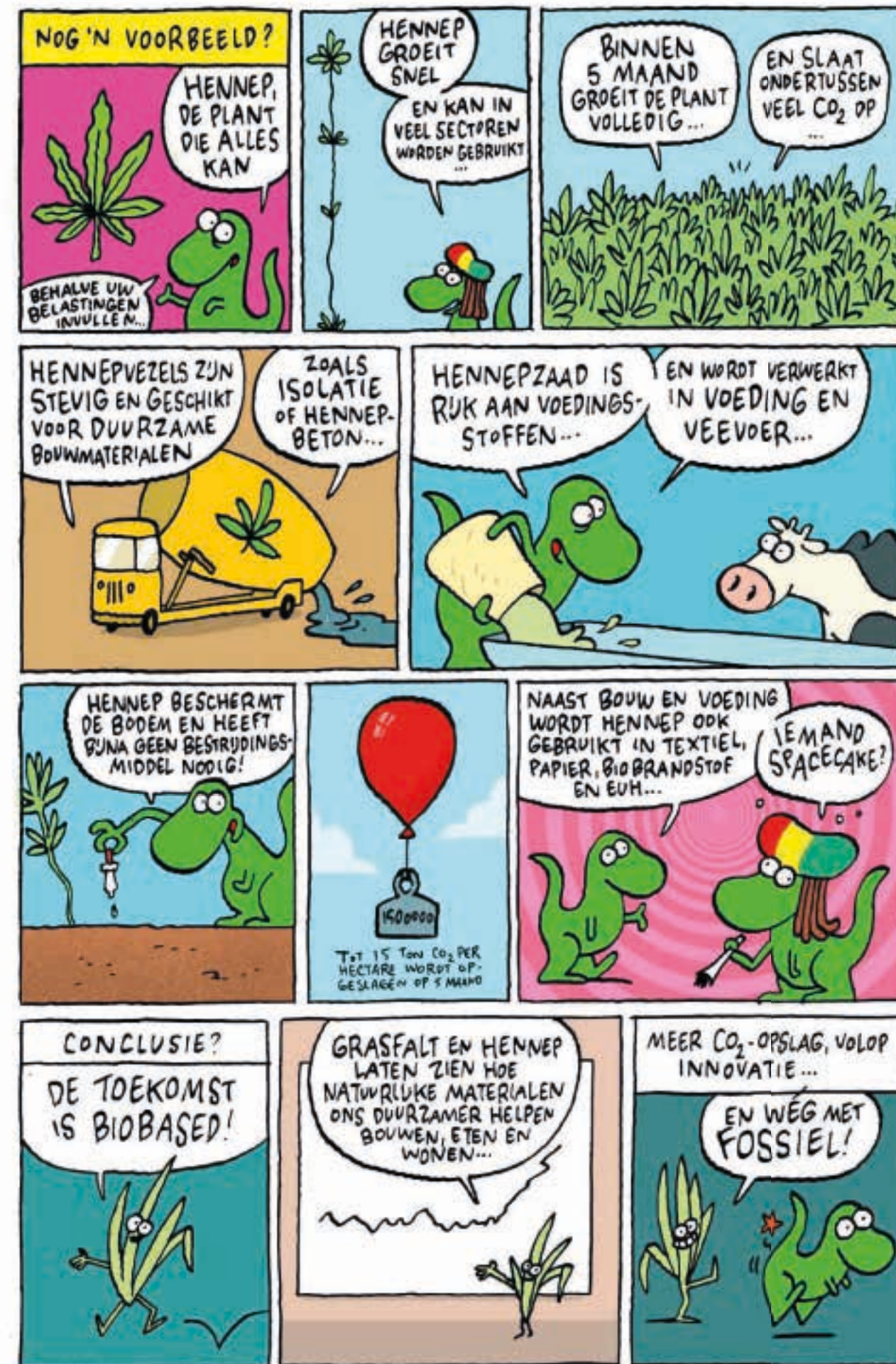
Armos is een expeditiekantoor dat containers en stukgoederen over de hele wereld verscheept, vanaf de haven van Antwerpen.

Hometown: Ekeren

Sinds: 1994

Omzet (2023): € 335.763

ARMOS



A photograph of Professor Herman Daems, an elderly man with glasses and a blue sweater, sitting at his desk in an office. He is looking slightly to the right. In the background, there are white filing cabinets and a bookshelf filled with books. A desk lamp is visible on the right. The overall tone is professional and reflective.

Herman Daems, tien jaar na
het economisch herstelplan Ford Genk

‘Soms lijken Limburgers de weg die ze hebben afgelegd wat te onderschatten.’

Goed tien jaar geleden rolde bij Ford Genk de laatste auto van de band. Eerder kreeg Limburg ook al enkele andere economische uppercuts te verwerken, met onder meer de sluiting van de steenkoolmijnen en van Philips Hasselt. Professor Herman Daems, die na het Ford-drama de vraag kreeg om een economisch herstelplan voor Limburg uit te broeden, blikt vandaag hoopvol vooruit. “Limburg is na al die economische tegenspoed niet in een diepe put gevallen.”

Filip Michiels

Het was de Vlaamse regering die tien jaar geleden bij topeconoom Herman Daems (KU Leuven, Harvard, Rijksuniversiteit Groningen, ...) aanklopte met een ietwat aparte vraag. Of hij een werkgroep wilde samenstellen én leiden met het oog op een Strategisch Actieplan voor Limburg in het Kwadraat (SALK)? In mensentaal: een algemeen herstelplan om de provincie er economisch opnieuw bovenop te helpen. Nadat de Vlaamse Ford-directie én Vlaamse politici jarenlang hadden geprobeerd om de sluiting van de Ford-fabriek te vermijden, was de hakbijl in december 2014 dan toch gevallen. Rechtstreeks en onrechtstreeks gingen daardoor zowat 10.000 jobs verloren. “Toen toenmalig Vlaams minister-president Kris Peeters (CD&V) me met die vraag benaderde, heb ik toch enkele weken bedenktijd gevraagd”, blikt Herman Daems terug. “Ik was op dat moment immers ook voorzitter van BNP Paribas Fortis en van de KU Leuven, en wilde me er eerst van verzekeren dat ik hiervoor voldoende tijd zou kunnen uittrekken. Ik heb ook enkele voorwaarden gesteld: zo’n werkgroep moest vooral geen eindeloze praatbarak

worden, snel handelen was de boodschap. En ik heb Kris Peeters meteen duidelijk gemaakt dat ik geen oplossing zou zoeken voor de Ford-fabriek, of zomaar vijfduizend nieuwe arbeidsplaatsen uit mijn hoge hoed zou kunnen toveren. Ik was niet van plan om Europa af te dweilen, op zoek

naar een mogelijke overnemer. Ik wilde iets doen voor de provincie, ik wilde Limburg internationaler en ondernemender maken. Het feit dat de politiek op dat moment zelf ook niet goed meer wist van welk hout pijlen te maken, heeft er wellicht mee voor gezorgd dat men daar in meeging.”

Daems bracht daarop een twaalftal onafhankelijke experts bij elkaar, vanuit het idee dat zijn werkgroep onafhankelijk van allerlei bestaande belangengroepen moest functioneren.

‘Ik heb Kris Peeters duidelijk gemaakt dat ik niet zomaar vijfduizend nieuwe arbeidsplaatsen uit mijn hoed zou kunnen toveren.’



“We hebben die – denk aan de vakbonden – wel uitgenodigd voor aparte hoorzittingen, maar in ons eindrapport hebben zij geen vinger in de pap gehad.

Met het oog daarop hebben we FIT (Flanders Investment & Trade) toen bijvoorbeeld uitgenodigd om hier in Limburg een antenne op te zetten. We

‘Het is niet de taak van de overheid om mensen opnieuw een baan aan te bieden, maar die moet hen wél het nodige perspectief bieden.’

Het was en is mijn vaste overtuiging dat je in zo’n rapport vooral moet loskomen van de bestaande systemen en structuren. Anders zie je telkens opnieuw dezelfde pistes en ideeën terugkomen. En je moet ook vaart maken, anders komen er te veel andere structuren in beweging en is er nog maar weinig mogelijk. Daarom hebben we het bewuste rapport in amper twee maanden afgewerkt.”

Juiste richting

Tien jaar later toont de topeconoom zich gematigd optimistisch over de economische toestand van de provincie. “We moeten eerlijk zijn. In 2014 lagen het BBP en de productiviteit hier lager dan het Vlaamse gemiddelde, en dat is anno 2025 nog altijd het geval. Daar staat tegenover dat het met een aantal economische indicatoren nu wel de juiste richting lijkt uit te gaan. Maar veel belangrijker in mijn ogen: Limburg is na al die economische tegenspoed niet in een diepe put gevallen. Het is een provincie die zich niet in een soort van zelfbeklag is gaan wentelen. In andere regio’s die in het verleden stevige economische klappen kregen – denk aan sommige Waalse provincies – is dat wél gebeurd. Wie vandaag door Limburg rijdt, ziet een jonge, frisse provincie. De steden en gemeenten liggen er mooi bij en stralen opnieuw dynamisme en positiviteit uit. En wellicht nog belangrijker: Limburg zet zich vandaag op de kaart als een ondernemende provincie. Dat was ook de uitdrukkelijke bedoeling van het herstelplan dat we hadden uitgetekend.

zijn ook op zoek gegaan naar opportuniteiten voor een hele rist sectoren, en op maat daarvan hebben we concrete actiepunten opgesteld.”

Daems kan het nu niet voldoende onderstrepen: Limburg kampte met een aantal handicaps – te weinig ondernemerschap, te weinig kapitaal, onvoldoende internationale focus – maar kon en kan ook uitpakken met een aantal stevige troeven. Zoals bijvoorbeeld de strategische ligging, tussen de haven van Antwerpen, het Duitse industriegebied en de hoogtechnologische regio Eindhoven in. Onder meer naar de verdere ontwikkeling van logistieke activiteiten toe bood dit flink wat mogelijkheden, en dat is de voorbije jaren ook gebleken. “Daarnaast hebben we toen voorgesteld om nog veel zwaarder in te zetten op het toeristische potentieel en - een directe uitloper daarvan - het fietstoerisme. Niet enkel omdat dit soort activiteiten al snel flink wat jobs genereert, maar ook omdat het een behoorlijk laagdrempelige sector is voor startende ondernemers.”

Het idee dat een regio wel opnieuw vanzelf zal rechtkrabbelen na zo’n economische klap, en dat duizenden ontslagen werknemers zelf wel een nieuwe job zullen vinden, is volgens Daems behoorlijk naïef. “Laat de markt spelen, zeggen ze dan in de VS. Welnu, daar geloof ik niet in. Het is niet de taak van de overheid om die mensen opnieuw een baan aan te bieden, maar die moet hen wél opnieuw het nodige perspectief bieden. Dat hebben we in



Limburg ook gedaan, en die aanpak is behoorlijk succesvol gebleken. We hebben de mijngebouwen en nutteloos geworden mijnschachten niet laten verkommeren en verroesten, maar hebben ze een nieuwe functie gegeven. En we hebben ervoor gezorgd dat de provincie opnieuw leuk en aantrekkelijk oogt, waardoor mensen zin hebben om naar hier af te zakken en desnoods ook te ondernemen. Dát is de rol van de overheid. In de Amerikaanse Midwest is de traditionele industrie ook ingestort, en daar heeft de overheid niets gedaan. Het resultaat is dat je daar vandaag met miljoenen verzuurde mensen zit, die hun geloof in de traditionele politiek volledig verloren zijn en dan heel extreem gaan stemmen. De economie vindt zich altijd opnieuw uit, maar de overheid kan dit proces bespoedigen door sturend op te treden."

Technologieclusters

Wie er de economische indicatoren voor de provincie vandaag even op naslaat, ziet hoe dan ook nog een aantal opvallende lacunes. Zo blijkt

uit de cijfers van POM Limburg dat er sinds 2012 globaal wel zowat 29.000 banen zijn bijgekomen, maar dat het aantal industriejobs wel met 6.000

verminderd is. Ook telt de provincie maar een handvol echt grote bedrijven, en vind je er geen echt belangrijke technologieclusters, zoals je die bijvoorbeeld rondom Gent, Kortrijk of Leuven wél aantreft. Toch is het glas voor Herman Daems eerder halfvol dan halfleeg. "Soms lijken de Limburgers de weg die ze de voorbije jaren hebben afgelegd zelf wat te onderschatten. Met Melexis beschikt deze provincie bijvoorbeeld over de enige echte grote chipproducent van

het land, wat zich de voorbije jaren dan weer vertaalde in een opvallende groei van het aantal bedrijven gericht op elektronica. Je verwijst naar steden

zoals Gent, maar laat ons niet vergeten dat een aantal belangrijke families in die regio rijkdom vergaard hebben in de vlasindustrie. Dat is intussen al vele jaren voltooid verleden tijd, maar we moeten beseffen dat het vaak enkele generaties duurt alvorens dat geld via allerlei investeringen doorstroomt naar andere sectoren. Die kunnen dan op hun beurt voor economische groei en welvaart zorgen. Ook Limburg heeft nu wat tijd nodig, maar ook hier zullen ze op termijn de vruchten plukken van

‘Het signaal dat Europa nu geeft, is dat je vooral niet verder moet groeien dan duizend werknemers. Dat is ronduit onbegrijpelijk.’

het pionierswerk dat lokale groeibedrijven zoals Cegeka of Essers verricht hebben. We moeten het bredere plaatje leren zien: eerder dan te mikken op one shots, moeten we een regionale economie breed en gradueel opbouwen. Bedrijven zoals Philips of Ford werden hier ooit met open armen verwelkomd vanuit het besef dat de mijnactiviteiten een aflopend verhaal waren. En effectief, zo'n grote bedrijven zorgen dan in één klap voor heel veel jobs, maar wanneer ze verdwijnen, laten ze vaak weinig achter."

Daems toont zich daarentegen wel hoopvol over enkele belangrijke campussen die de voorbije jaren almaar meer economisch gewicht kregen in de provincie. Onder meer Health Campus Limburg DC, Bouwcampus 2.0 en

‘Ik durf het amper te beamen, maar eigenlijk was de tijd van dat soort gigantische autofabrieken in Vlaanderen min of meer voorbij.’

Logistieke Campus Limburg. "Eigenlijk is dat concept perfect vergelijkbaar met de economische clusters waar je zelf al naar verwijst, maar het vernieuwende van zo'n campus is dat de aanwezige bedrijven daar vandaag ook veel meer samenwerken op technologisch vlak. Het gaat dus verder dan een aantal bedrijven die daar toevallig samenzitten en met elkaar samenwerken, technologie en technologische samenwerking vormen er een belangrijke rode draad én toegevoegde waarde. Denk bijvoorbeeld aan de optimalisatie van allerlei logistieke processen dankzij data en algoritmes. Ik geloof dus heel erg in dat model, waarbij bedrijven en kenniscentra de handen in elkaar slaan op zo'n campus."

Een ander project dat Limburg technologisch op de wereldkaart

kan zetten, is de mogelijke komst van de Einsteintelecoop. Volgend jaar valt de beslissing over de huisvesting van dit ondergrondse observatorium, waarmee een Belgisch-Nederlands-Duits consortium zwaartekrachtgolven wil detecteren en dieper de ruimte in wil kijken dan ooit tevoren. "Dit zou niet enkel op vlak van extra werkgelegenheid een opsteker zijn voor de hele provincie", stelt Daems. "De technologie voor dit project zal vanuit de hele wereld worden aangeleverd, waardoor Limburg uiteraard een unieke kans krijgt om zich wereldwijd op de kaart te zetten. Daarnaast zal dit project ook heel veel nieuwe samenwerkingen genereren, waardoor er op termijn een nieuwe groeicluster zal ontstaan in Limburg."

Maakindustrie

Daems benadrukt dat de maakindustrie hoe dan ook belangrijk blijft in Vlaanderen, maar geeft ook aan dat onze economie de voorbije decennia een heel stuk diverser is geworden. "Onze industrie zal een heel ander gelaat krijgen en zal zeker in Vlaanderen veel intelligenter worden, met veel meer onderliggende expertise. Die slimme maakindustrie steunt enerzijds op een doorgedreven robotisering en automatisering van het productieproces, maar anderzijds ook op innovatieve producten die een veel grotere toegevoegde waarde hebben. Bijvoorbeeld bouwmaterialen die veel beter bestand zijn tegen klimatologische invloeden: zo'n product is ook veel waardevoller dan hetzelfde doorsnee bouw materiaal. Ik denk dat Limburg daar voluit op moet inzetten en dat er op dat vlak flink wat kansen liggen, maar het is een evolutie die tijd vraagt. En die bredere clusters, die volgen op termijn heus wel. Concreet denk ik in Limburg dan bijvoorbeeld aan de logistieke sector en aan het fietstoerisme." Daems vindt niet dat de overheid daar zelf een actieve rol in speelt, maar onderstreept dat de politiek bepaalde evoluties wel kan faciliteren en aanmoedigen. "Neem nu de voor het bedrijfsleven bijzonder impactvolle Europese duurzaamheidsregulering. De Europese Commissie

maakt zich nu sterk dat probleem te hebben opgelost door die regelgeving fors af te zwakken voor bedrijven met minder dan duizend werknemers. Dat klinkt goed, maar beseft zij zelf wel dat ze net daardoor ook nieuwe drempels opwerpt? Het signaal dat Europa daarmee geeft is immers dat je zeker niet verder moet doorgroeien dan duizend werknemers. Dat is in mijn ogen ronduit onbegrijpelijk."

Cyclische economie

Gevraagd naar de economische topprioriteiten voor Limburgse beleidsmakers, tien jaar na de sluiting van Ford Genk, hoeft Herman Daems niet bepaald lang na te denken. "Ze moeten in de eerste plaats blijven inzetten op ondernemerschap. En let wel, we zijn hier op de goede weg wat dat betreft. De lokale werkgeversorganisaties tonen zich hier bijzonder dynamisch, en ik hoop dat ook de grote ondernemende families op dit vlak mee aan de kar zullen blijven trekken. Daarnaast moeten Limburgers het soms nog wat groter durven te zien: de provincie geniet een unieke ligging, betrek dan ook de rest van Europa bij je groeiverhaal. En *last but not least*: toon voldoende ambitie. Ja, er is de voorbije jaren al veel ten goede veranderd, maar we moeten nu doorduwen."

Of de sluiting van Ford Genk achteraf bekeken dan misschien zelfs een goede zaak was voor de provincie? "Ik durf het amper te beamen, maar eigenlijk was de tijd van dat soort gigantische autofabrieken in Vlaanderen op dat moment min of meer voorbij. Onder meer omdat de vraag naar auto's op onze eigen lokale markt ietwat begon te slabakken, maar ook omdat we hier in Vlaanderen eigenlijk nog amper over de ruimte beschikken voor dat soort fabrieken. We hebben flink wat decennia kunnen meegenieten van de werkgelegenheid die dat soort industrieën bood, maar de economie is nu eenmaal iets cyclisch. Er is een tijd van komen en gaan. Het probleem is natuurlijk dat je daar vanuit het beleid maar moeilijk vooraf op kan anticiperen."



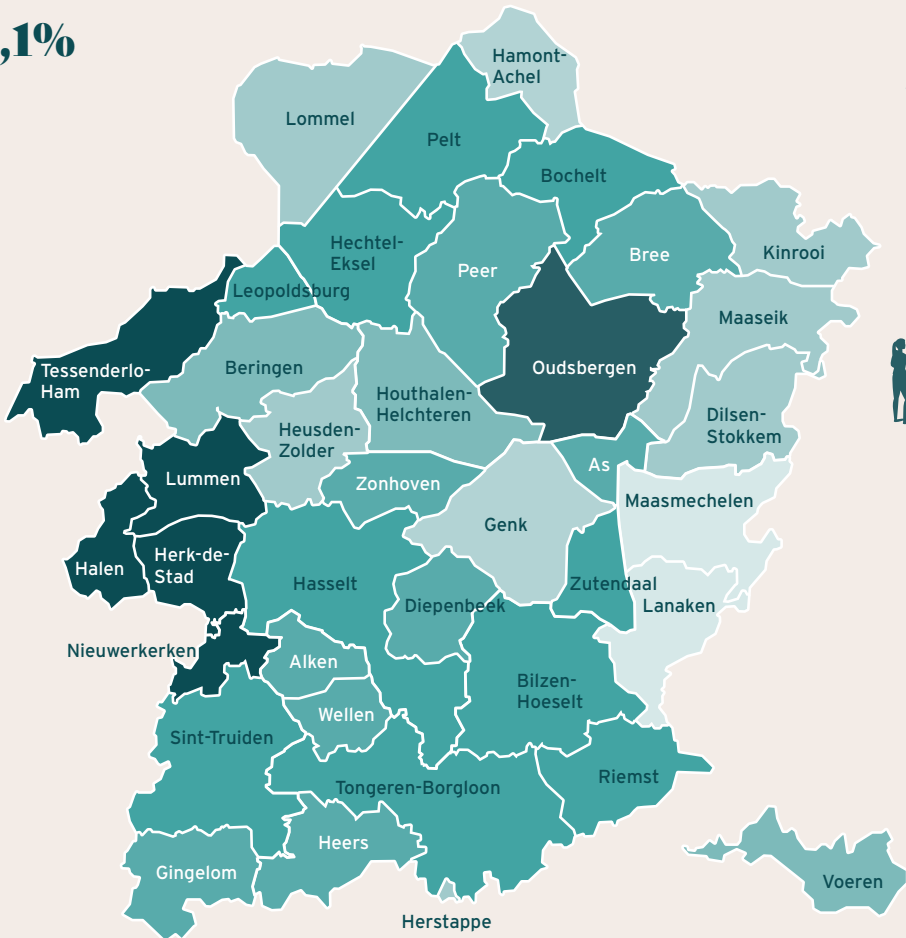
Communicerende vaten op de arbeidsmarkt

Nieuwerkerken is koploper in werkzaamheid

In Nieuwerkerken is meer dan 8 op 10 inwoners tussen 20 en 64 jaar aan het werk, verhoudingsgewijs het hoogste aantal van de hele provincie. Ook andere gemeenten in die regio zoals Lummen, Herk-de-Stad, Alken, Halen en Wellen kennen een relatief hoge werkzaamheidsgraad. Ook de fusiegemeenten Oudsbergen en Tessenderlo-Ham behoren tot de Limburgse koplopers. Achteraan het peloton bengelt Lanaken waar slechts 6,5 op 10 inwoners op beroepsactieve leeftijd aan het werk is. Ook in Maasmechelen, Hamont-Achel, Genk en Voeren blijft dat aantal onder de 7 op 10.

Werkzaamheidsgraad - 20-64 jaar in 2022

80,1%



Nieuwerkerken	80,1%
Lummen	79,9%
Herk-de-Stad	79,7%
Alken	79,3%
Halen	79,3%
Wellen	78,9%
Oudsbergen	78,9%
Tessenderlo-Ham	78,6%
Heers	78,1%
Zonhoven	77,8%
Peer	77,7%
Diepenbeek	77,6%
Gingelom	77,6%
As	77,0%
Bilzen-Hoeselt	76,9%
Bree	76,5%
Bocholt	76,1%
Hasselt	76,1%
Tongeren-Borgloon	75,7%
Hechtel-Eksel	75,5%
Leopoldsburg	75,5%
Pelt	75,1%
Zutendaal	75,0%
Sint-Truiden	74,8%
Beringen	73,8%
Lommel	73,7%
Riemst	73,6%
Houthalen-Helchteren	73,5%
Herstappe	73,4%
Maaseik	72,3%
Heusden-Zolder	72,3%
Dilsen-Stokkem	72,2%
Kinrooi	71,9%
Voeren	69,0%
Genk	68,5%
Hamont-Achel	67,9%
Maasmechelen	66,5%
Lanaken	65,4%

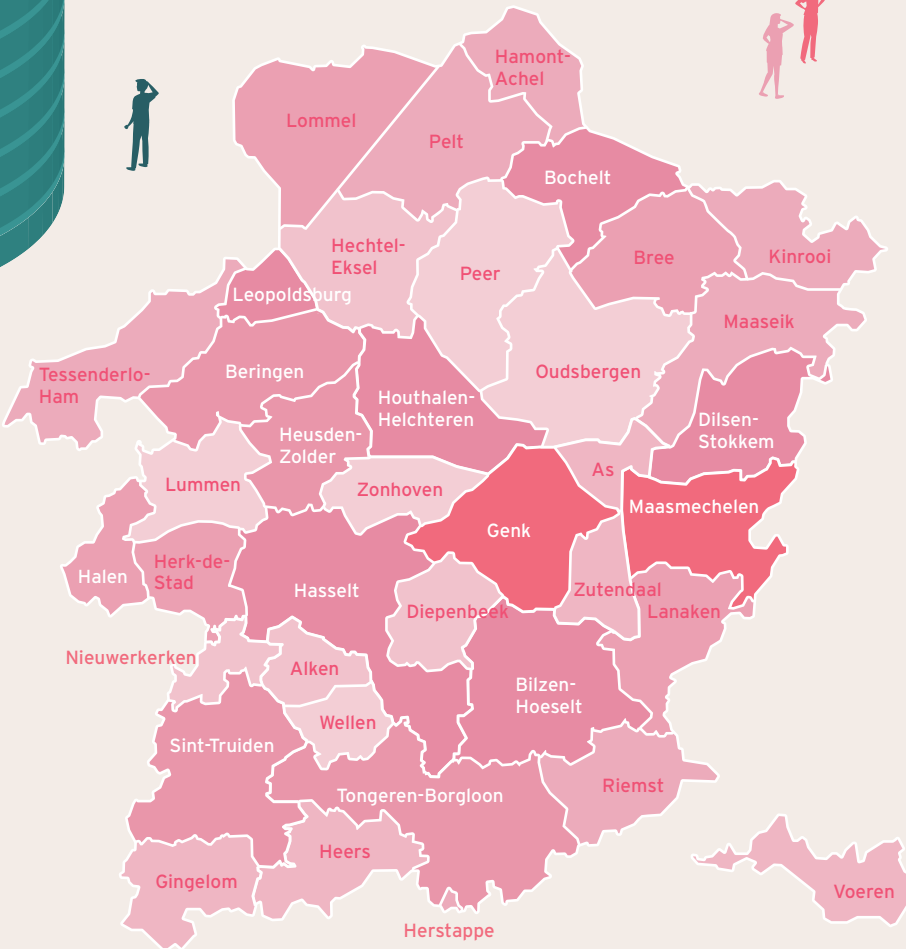
Limburg	74,3%
Vlaanderen	76,6%

Doorgaans meer werkzoekenden in grotere gemeenten

Genk en Maasmechelen tellen veruit de meeste werkzoekenden zonder werk onder hun inwoners tussen 18 en 65 jaar. Met percentages rond 9% zitten ze ver boven het Limburgse (6,3%) en Vlaamse (6,6%) gemiddelde in 2024. Ook andere grotere gemeenten hebben een relatief hoge werkzoekendengraad, denk aan Hasselt, Houthalen-Helchteren, Sint-Truiden, Dilsen-Stokkem en de nieuwe fusiegemeente Tongeren-Borgloon. De laagste werkzoekendengraad vinden we terug in Wellen en in een aantal gemeenten in het westen en noorden van de provincie zoals Nieuwerkerken, Peer, Oudsbergen, Lummen, Alken en Bocholt.

Werkzoekendengraad (jaargemiddelde 2024)

9,2%



Wellen	3,9%
Nieuwerkerken	4,2%
Peer	4,2%
Lummen	4,3%
Oudsbergen	4,3%
Alken	4,4%
Bocholt	4,5%
Zonhoven	4,7%
Tessenderlo-Ham	4,8%
Herk-de-Stad	4,8%
Kinrooi	4,8%
Heers	4,9%
Diepenbeek	4,9%
Gingelom	5,0%
Halen	5,0%
Bree	5,0%
Voeren	5,1%
Hechtel-Eksel	5,1%
Riemst	5,4%
Pelt	5,4%
Hamont-Achel	5,4%
Zutendaal	5,5%
Bilzen-Hoeselt	5,6%
As	5,6%
Maaseik	5,7%
Lommel	5,8%
Beringen	6,3%
Lanaken	6,6%
Herstappe	6,7%
Heusden-Zolder	6,9%
Leopoldsburg	7,0%
Tongeren-Borgloon	7,2%
Dilsen-Stokkem	7,2%
Sint-Truiden	7,2%
Houthalen-Helchteren	7,3%
Hasselt	7,8%
Maasmechelen	8,8%
Genk	9,2%

Limburg	6,3%
Vlaanderen	6,6%

Sociaaleconomisch profiel van de Limburgse gemeenten

Benieuwd naar meer cijfers over de Limburgse gemeenten? Raadpleeg dan de publicatie 'Sociaaleconomisch profiel van de Limburgse gemeenten' van POM Limburg. In handige ranglijsten en fiches per gemeente krijg je onmiddellijk de scores op de 30 meest belangrijke sociaaleconomische indicatoren. Je vindt de publicatie en de fiches op de website op pomlimburg.be.

‘Wij spelen geen bankier’

Drie Limburgse investeerders klappen uit de biecht:

In ‘Shark Tank’, de populaire business-realityshow, pitchten startende ondernemers hun revolutionair idee aan vijf Amerikaanse selfmade miljonairs. Onversneden kapitalisme, gemengd met mercantilisme. Euforie wisselt zich af met diepe teleurstelling, terwijl de businessdeals je rond de oren suizen. Het lijkt wel Trumpiaans onderhandelen met kapitaalverschaffers. Maar hebben we hier in Limburg ook zo’n sharktank? Wie zwemt er hier met een haaievin door de Demer? Wij spraken met drie Limburgse topinvesteerders om ons de kneepjes van het vak te leren.

Dirk Selis

GELD VINDEN IS GEMAKKELIJK



“Kom gerust binnen.” Blootvoets opent Ivo Marechal, de founding partner van Down 2 Earth Capital, de deur van zijn woning/kantoor in het groene Lummen. Na zijn opleiding tot burgerlijk ingenieur deed Marechal ervaring op als consultant bij Bekart-Stanwick en managing director bij de start-up Altro Steel. Van 2000 tot 2013 was Ivo CEO van het bekende logistieke topbedrijf H.Essers. “VLAIO (*Agentschap Immoveren & Ondernemen, red*) heeft iets heel interessant”, steekt hij meteen van wal. “Een risicokapitaalbank. Iets waar niet zo heel veel mensen van weten. Een soort applicatie die je op een gestructureerde manier helpt. Ik ben geen verkoper van overheidsdiensten, maar als de overheid het goed doet, dan moet men het wel gebruiken.” (*lacht*) “Eigenlijk staat daar al het artikel dat je kan schrijven. Maar dat is niet meteen mijn boodschap.” Ik haal opgelucht

adem. Marechal heeft het gemerkt. “Wees gerust, ik stel vast dat heel veel ondernemers, niet enkel starters maar ook mature bedrijven, het investeringslandschap niet kennen, laat staan begrijpen.”

Te rap content

“Geld vinden is eigenlijk gemakkelijk”, doceert Marechal. “Waar ondernemers in mijn ogen te weinig mee bezig zijn, is ook af en toe naar hun balans kijken. Hoe manage ik mijn balans? Want wat is vandaag het goedkoopste geld? Je leveranciers later betalen. En zorgen dat de klanten je op tijd betalen. En dus in die zin zit je goedkoopste geld onderaan, bij je leveranciers. Het tweede goedkoopste geld, dat is en blijft de bank. Dan pas kom je terecht in alles wat een of andere vorm van risicokapitaal is. En daar is het landschap heel

groot en heel breed. De vraag is: wat voor geld heb je nodig, in welke fase en tegen welke bedragen? Komt de vraag van twee starters of van een bedrijf dat straks wat in moeilijkheden verkeert, of van een familiebedrijf met al wat gevestigde waarde waar er een generatiewissel op komst is? Mijn dada is: als je geld zoekt, zoek dan slim geld. Dat is de kunst. Mensen zijn te rap content. Blijf dat ze hun geld hebben gevonden. De vraag die dan primeert: wie of wat haal ik aan boord?”

Flapperende oren

“Down 2 Earth Capital is een onafhankelijk investeringsfonds”, verduidelijkt Marechal. “Onze aandeelhouders zijn in belangrijke mate privé-investeerders, met name CEO’s, ondernemers en industriële families. Onze eigen investeerders beschikken daarom over

◆◆ heel wat sectorexpertise en knowhow. Zij maken deel uit van het netwerk dat we regelmatig aanspreken om de bedrijven in ons private equity-fonds bij te staan. Daarnaast hebben ook een aantal



‘Geld zoeken is gemakkelijk. Slim geld zoeken, dat is de kunst.’

Ivo Marechal
Down 2 Earth Capital

institutionele investeerders geïnvesteerd in onze fondsen. In mensentaal? Wij werken voor een honderdvijftigtal

familiale, industriële mensen die wat familiaal vermogen hebben en die ons dat geld toevertrouwen. Maar die verwachten wel rendement, meer dan op het spaarboekje.” In welke mensen wil Down 2 Earth Capital dan investeren? “De belangrijkste vraag voor ons wanneer we ergens binnenstappen en daar twee uur zijn geweest: pakt die mayonaise?”, vertelt Marechal. “Kan ik met die mensen werken? Kan ik daar lol mee maken? Kan ik daar iets betekenen? Dat zijn de eerste vragen voor mij. De tweede vraag: snap ik die mensen hun business? Want als ik de business niet snap, kan ik geen toegevoegde waarde leveren. En ten derde: kan ik op dat project het rendement maken dat ik wil maken? En als die drie dingen in orde zijn, dan gaan mijn oren flapperen en zal ik er ook wel alles aan doen om dat project binnen te halen. En wat voor business dat is, maakt mij niet meteen uit. Of dat nu tech is of oude techniek.”

Familiale overdracht en verankering

“Zeven van de tien dossiers die wij doen, hebben op een of andere manier te maken met familiale overdracht”, zegt Ivo Marechal. “En dan is het

belangrijk dat je de taal van de ondernemer spreekt. Kijk, er zijn heel veel juristen en spreadsheet-boys in de investeringswereld, maar ik denk dat wij door onze ervaring de besognes van een ondernemer beter begrijpen. En daardoor ook dat soort veranderings-trajecten kunnen realiseren. Neem nu het Genkse Hengelhof Concrete Joints (HCJ), een fabrikant van slimme uitzetvoegen. Een voorbeeld van een bedrijf van drie ondernemers die geen opvolging hadden. Eén van de drie wou eruit stappen, want hij wou zich focussen op een ander bedrijf waar hij wel opvolging van zijn kinderen had. De andere twee bleven over, maar die wilden natuurlijk ook hun schaapjes op het droge. We zijn erin gestapt om die schaapjes te regelen. Meer nog, we zijn die organisatie beginnen uitbouwen. We hebben daar extern management in gebracht: twee jonge gasten die mee geïnvesteerd hebben en gradueel de rollen van die twee mannen overgenomen hebben. We zijn van twaalf naar 45 internationale partners kunnen groeien. En vijf jaar later hebben we de hele boite kunnen verkopen aan een internationale groep die voor een volgende groeifase zal zorgen. Ze gaan nu zelfs een stuk van de Franse produc-

tieactiviteiten centraliseren in Genk. Op die manier wordt het bedrijf weer sterker en beter.”

Meerderheid versus minderheid

Marechal: “Daarom vraagt een ondernemer, die op zoek is naar geld, zich ook best af: ‘Wat verwacht de partij die geld geeft?’ De leverancier die je een maand later betaalt, die verwacht niets meer, die wil gewoon leverancier blijven. Ja, en een bank, dat weet je snel, dat is 2 of 4 procent, maar voor de rest kan ik van de bank weinig verwachten. Sommige ondernemers zijn ook heel bezorgd over het feit dat ze de meerderheid in de raad van bestuur willen behouden. Ik denk dan, wat is de meerderheid? Is dat belangrijk? Heb ik nu een stem meer of minder in de raad van bestuur? Als het daarover moet gaan, dan gaat het over de foute dingen. Ik heb geen probleem om een minderheid te pakken. Wij doen soms dingen met 49 procent, soms met 51. Maar ik wil wel impact hebben op dat bedrijf. We gaan ook geen dingen doen in een minderheid op het moment dat wij voelen dat wij geen impact kunnen hebben. Ik verwacht dat we samen op pad gaan om er iets van te maken. En dat er ook een stuk wederzijds respect is in het traject dat je aflegt. Je hebt van die investeerders, die duwen de ondernemer in een hoek. Die zeggen: ik heb geld en ik weet het allemaal beter. Dat werkt dus niet, je gaat samen een traject afleggen.”

De miljarden van de KS

In Limburg is er nog een zeer specifieke speler binnen de investeringswereld. De Limburgse Reconversie Maatschappij (LRM), opgericht in 1992, speelde een belangrijke rol in de herstructurering en reconversie van de provincie na het sluiten van de steenkoolmijnen



‘Elke euro die we investeren moet een relevante link hebben met Limburg. We werken met het geld van de mijnwerkers.’

Tom Vanham
LRM

en de Ford-fabriek. Deze investeringsmaatschappij biedt zowel financiering als advies aan start-ups, scale-ups en gevestigde bedrijven die actief zijn in Limburg. Dit gebeurt via directe kapitaalinvesteringen, leningen of garanties. Daarnaast ondersteunt LRM ook infrastructuurprojecten die bijdragen aan de economische ontwikkeling van de regio. En ze doen dat vrij succesvol. In 2023 sloot LRM af met een geconsolideerde winst van 5,8 miljoen euro. In datzelfde jaar injecteerde de maatschappij opnieuw 49,2 miljoen euro in 78 bedrijven en projecten.

Op Corda Campus, net onder het groenbegraste dak van Corda 1, treffen we Tom Vanham in de boardroom van LRM. De Looienaar stond in 2017 nog aan het hoofd van Generali Belgium, maar volgde in 2018 verrassend LRM-baas Stijn Bijns op, toen die naar Cegeka vertrok. “Wij zijn anders gepositioneerd dan een klassieke investeringsmaatschappij. De Limburglink is

bij ons absoluut de focus. Dat betekent dat we daar ook toe beperkt zijn, maar tegelijkertijd heel goed geconnecteerd zijn en weten wat er speelt in het wereldje. Elke euro die we investeren moet een relevante link hebben met Limburg. We werken immers met het geld van de mijnwerkers. Bij de sluiting van de Kempense Steenkoolmijnen (KS) hebben wij die middelen voor een deel gerecupereerd. En daar hebben we dan niet enkel voor de reconversie van de mijn iets mee gedaan, we zijn ook begonnen te investeren in bedrijven met de ambitie om ons geld terug te krijgen en liefst met een bepaald rendement.”

LRM en de zeven incubatoren

“Wij zijn redelijk gekend voor onze investeringen aan start-ups omdat we ons eigen systeem hebben ontwikkeld. Onze zeven incubatoren: Corda INCubator (Hasselt), DronePort (Sint-Truiden), Greenville (Houthalen-Helchteren), IncubaThor (Genk), C-mine Crib (Genk) en BioVille (Diepenbeek) fungeren als fysieke ankerplaatsen waar die start-ups op afkomen. Limburg Start-up (LSU) pikt hen daar op en begeleidt hen verder. Nu, het is niet één op één. Een bedrijf dat in een incubator zit moet niet noodzakelijk gefinancierd worden door LRM, en omgekeerd. Een bedrijf dat ergens te velde in Limburg actief is, kan ook gerust bij LRM aankloppen. Uiteraard zijn we ook geconnecteerd met VLAIO en voor buitenlandse investeerders met Flanders Investment & Trade (FIT). Let wel, we spelen geen bankier. We gaan altijd kijken of we met rechtstreeks kapitaal of met achterstelde leningen kunnen werken. Dat kan gaan van heel kleine tickets, onze fameuze klimopleningen van 15.000 euro, tot grote tickets die kunnen gaan tot 10 miljoen euro. Dat zijn meestal grotere bedrijven die dat specifiek nodig hebben om bepaalde groei, al dan niet in het buitenland, mee te financieren. Qua bedrijfsfinanciering verdelen we onze inspanningen over 60 procent in mature bedrijven en 40 procent in start-ups.”

Wetenschap en Fingerspitzengefühl

“We werken met LRM via een redelijk goed omschreven proces waarbij er

‘Het belangrijkste voor ons wanneer we ergens binnenstappen en daar twee uur zijn geweest: pakt die mayonaise?’

Ivo Marechal
Down 2 Earth Capital



◇◇ jaarlijks gemiddeld een honderdtal bedrijven effectief in analyse genomen worden”, vertelt Tom Vanham verder. “Uiteindelijk geraken één op drie effectief door heel de procedure om geïnvesteerd te geraken. Natuurlijk is niet enkel de sector waarin ze actief zijn belangrijk, maar ook de levensfase van het bedrijf, de businessplannen, de concurrentiepositie, al of niet capabel management, enzovoort. Daar komt ook flink wat fingerspitzengefühl bij kijken. Onze mensen hebben best wat kilometers ervaring op de teller. Zij weten ondertussen wel wat de kenmerken zijn van een succesvolle start-up of een succesvol familiebedrijf.”

Communicatie en kritiek

Waar loopt het soms mis? “Mature bedrijven die groeikapitaal nodig hebben om een nieuwe markt aan te boren, zijn meestal heel goed bezig met het bestaande”, zegt Tom Vanham. “Maar eigenlijk hebben ze weinig of geen ervaring om bijkomend kapitaal aan te trekken. Ze kunnen wel met hun bankier praten, maar ze slagen er niet altijd in om met de juiste mensen in contact te komen wanneer het gaat om pakweg een achtergestelde lening. Bij start-ups die in onze incubatoren zitten of die gelinkt zijn met LSU zie je dat minder. Die worden dan ook gecoacht in hun pitch en leren om hun verhaal te brengen, maar tegelijkertijd hun zwaktepunten aan te halen, waardoor de investeerder meteen weet waarover het gaat. Een ervaren ondernemer, die knoopt zijn eigen eindjes aan elkaar en werkt met de middelen die hij of zij heeft. Maar als je dan echt de versnelling wil doorvoeren, heb je veel kapitaal nodig. Dan moet je kritiek en feedback aanvaarden en over mensen beschikken die daar goed mee omgaan.”

Het succes van de medtech

Waar wordt eigenlijk het vaakst in geïnvesteerd? “Wij leggen bij LRM de focus op technologie, duurzaamheid, maakbedrijven, vrijetijdseconomie en gezondheidszorg”, zegt Vanham. “Ik denk aan de Diepenbeekse medtechstarter Bedal. Patiënten die aan een infuus hangen en willen douchen, moeten eerst een verpleegster bellen, die het infuus kan loskoppelen en de prikplaat waterdicht afdekken. Ach-

teraf moet het infuus opnieuw ontsmet en bevestigd worden. Kortom, een heel gedoe. De nieuwe pleister die deze drie jonge Limburgse ondernemers ontwikkelden laat patiënten toe zelf het infuus waterdicht af te plakken en ermee onder de douche te gaan. Even eenvoudig als briljant. En hoe heeft die persoon LRM gevonden? Wel, die is naar BioVille gekomen, de health- & care-incubator, gelegen op de universitaire campus in Diepenbeek, en is daar onze investmentmanager tegen het lijf gelopen. Niet lang erna hebben wij in Bedal geïnvesteerd. Het bedrijf verdeelt zijn producten vandaag al in 34 landen en stoot nu door op de belangrijke Amerikaanse markt. Daarom haalde Bedal afgelopen zomer opnieuw 10,2 miljoen euro op om de wereldwijde verkoop van zijn producten te boosten.”

EXIT

Aan elk investeringsverhaal komt vroeg of laat ook een einde en daar wordt al vroeg over nagedacht, zo blijkt. “Zelfs bij de instap, dus wanneer het dossier bij ons wordt gebracht, hebben we al een exitscenario voor ogen”, vertelt LRM-baas Vanham. “Dat betekent niet dat het dan expliciet 100 procent zeker

zo zal gebeuren. Maar toch, wij stappen in principe niet in een bedrijfsfinanciering, leningen of kapitaal, zonder dat we vooraf weten wat een exit zou kunnen zijn. En we plakken daar ook een termijn op. Let wel, wij zijn iets geduldiger dan een normaal commercieel investeringsfonds. Wij durven al

‘Bij de instap hebben we al een exitscenario voor ogen.’

Tom Vanham
LRM

eens zeven tot tien jaar blijven zitten. Terwijl klassieke private equityfondsen meestal vijf tot zes jaar blijven zitten en dan hun kapitaal terugwensen.”

Hello Angels!

De Business Angels kiezen sneller voor de uitgang. Charlie? Neen, Business Angels Network Flanders. Al meer dan 27 jaar is BAN Flanders erkend

dienstverlener van risicokapitaal door het Vlaams Agentschap Innoveren en Ondernemen. “Zo’n exit plannen we meestal binnen een termijn van vijf tot zeven jaar. Nu, dat is op voorhand erg moeilijk te bepalen en zal in elk dossier anders verlopen”, zegt Simon D’huys, coördinator van BAN Flanders. “We raden wel aan om in de onderhandeling over een investering ook al duidelijk te spreken over een exit, en zelfs om een aantal zaken hierrond al op papier te zetten. Want een exit kan op verschillende manieren, bijvoorbeeld via een overname door een grotere speler of via een management-buy-out. Het team koopt de *angel* uit via aandelenverkoop of in uitzonderlijke gevallen via een beursgang.”

Deur wagenwijd open

“Een bedrijf dat op zoek is naar investeringskapitaal tast in de voorbereiding best maximaal de financieringsmarkt af”, legt Simon D’huys uit. “Dus na een rondje waarbij je familie, vrienden en fans hebt bezocht en de eerste subsidies en cofinancieringen hebt aangesproken, staat de deur bij BAN Flanders wagenwijd open voor elk bedrijf op het kruispunt van groei. Het vertrekpunt is een goed voorbereid dossier. Dit omvat een duidelijk en uitgewerkt businessplan, waarin het bedrijf aantoont hoe het kapitaal zal worden gebruikt om groei te realiseren. Het is essentieel dat bedrijven een sterk marktperspectief hebben, een duidelijke product-market-fit aantonen en een solide go-to-marketstrategie voorleggen. Daarbij is het wenselijk dat je over een competent en complementair team beschikt en nagedacht hebt over een gezond en schaalbaar verdienmodel. Ook heb je best al over een exitstrategie nagedacht. Nu, Limburg is een groeiende regio binnen BAN Flanders. Het exacte aandeel varieert per jaar, maar er is een duidelijke stijging in de interesse van investeerders voor Limburgse groei-bedrijven, mede door de aanwezigheid van de zeven incubatoren.”

Dealguides & Business Angels

“BAN Flanders hanteert een proces waarin ondernemers en business angels persoonlijk begeleid worden”, verduidelijkt Simon D’huys. “Van het eerste telefoontje naar ons hoofdkantoor, nog steeds in Hasselt gevestigd



‘Onze investeringen moeten niet alleen financieel rendabel zijn, maar ook bijdragen aan een eerlijke en rechtvaardige samenleving.’

Simon D’huys
BAN Flanders

trouwens, tot de onderhandeling en closing. Met coördinatoren en dealguides in elke regio van België staat het team klaar om bedrijven te gidsen door een georganiseerd proces dat we al jarenlang aan het verfijnen zijn. Nadat het bedrijf een investeringsdossier heeft ingediend volgt er een screening. Zeg maar, een eerste evaluatie van de onderneming op basis van markt, product, team en financiën. Indien positief, mag het bedrijf pitchten voor ons netwerk van investeerders. Op een hybride manier, dus zowel fysiek als online. Als er interesse is, starten gesprekken over de investeringsvoorwaarden. Dit gebeurt steeds met alle geïnteresseerde *business angels* samen, gecoördineerd door een neutrale gids, die wij een dealgids noemen en die zowel ondernemers als investeerders met raad en daad bijstaat. Qua aantal? Jaarlijks krijgen we aanvragen van een vijfhonderdtal ondernemers, waarvan er zo’n 130 zullen pitchten.”

SDG

“Let wel, ook al zijn we een sectoragnotisch netwerk, groene en circulaire businessmodellen worden steeds belangrijker. En ook de sociale sector maakt een enorme transformatie door”, zegt Simon D’huys van BAN Flanders. “Zo laten we ondernemers nadenken over de Sustainable Development Goals (SDG’s) en de impact die ze willen creëren. De ervaring leert dat bedrijven die van bij de start ‘duurzaam’ denken, voelen en zijn, minder drempels ervaren, net omdat duurzaamheid in hun DNA verankerd zit. We volgen

als team een doorgedreven training, om ook zelf beslagen voor de dag te komen in het screenen van dossiers op duurzaamheid. Daaruit destilleerden we een screeningsprocedure die ook impact meeneemt in onze overwegingen.”

“We dragen als netwerkorganisatie een ethische verantwoordelijkheid. Om het jarenlange vertrouwen van onze stakeholders te behouden, streven we ernaar om investeringen te faciliteren die niet alleen financieel rendabel zijn, maar ook bijdragen aan een eerlijke en rechtvaardige samenleving”, voegt Simon D’huys toe. Met meer dan 520 deals in de afgelopen twee decennia en meer dan 1.000 investerende *angels* tot op heden is onze impact niet te overschatten.”

Een Limburgse eenhoorn

“Het vliegwielt begint op gang te komen”, concludeert Tom Vanham. “Toegegeven, we staan nog ver verwijderd van West-Vlaanderen, waar men al sinds de middeleeuwen bezig is met ondernemerschap en mercantilisme. Daar heeft men wel al gedurende generaties vermogen opgebouwd, waardoor je een natuurlijk ecosysteem hebt. Als je daar rondgaat, heb je al redelijk snel middelen om je bedrijf te laten groeien. In Limburg, tot dertig jaar geleden nog hoofdzakelijk afhankelijk van de mijnen, Ford en Philips, voel je het ondernemerschap sterker worden. Zo hebben we met Cegeka recent ook onze eerste unicorn beet. De eerste private start-up die meer dan 1 miljard dollar waard is en die nu ook in Limburg begint te investeren. Dus het gaat de goede kant op.” (*lacht*)



DE ESG-CRITERIA:

Cruciaal voor onze toekomstige samenleving of nu al voorbijgestreefd?

Europa verplicht bedrijven om transparant te rapporteren over hun impact op milieu, sociale kwesties en goed bestuur (ESG). Voor de een is het een noodzakelijk kompas, voor de ander een bureaucratisch keurslijf dat greenwashing in de hand werkt. Is ESG de sleutel tot verantwoord ondernemen, of moeten we het herzien? Twee experts delen hun visie.



Prof. Dr. Wayne Visser
Visiting Professor
in Sustainable Transformation
Antwerp Management School

pro

Deze vorm van rapportering geeft een goed beeld van de impact van bedrijven op mens en milieu. De verkregen data kunnen als een soort dashboard helpen om gerichte maatregelen te nemen. Het is best wel een moeilijke periode waarin bedrijven momenteel opereren en ook daar moeten we rekening mee houden. Maar we leven niet in een tijdperk van verandering, meer een verandering van tijdperk. En dat vergt een andere aanpak.

ESG zoekt een evenwicht tussen financieel economische resultaten, transparantie, sociale belangen en het milieu. In tegenstelling tot wat algemeen aangenomen wordt, blijkt dat die balans leidt tot betere resultaten voor zowel het bedrijf als de samenleving. Investeerders, consumenten en andere belanghebbenden kunnen hierdoor beter geïnformeerde keuzes maken en bedrijven belonen die zich inzetten voor duurzaamheid en ethisch gedrag. Wetenschappelijke analyses – ook in

Limburg – tonen aan dat ESG op de lange termijn positieve effecten heeft. Dat betekent dat we moeten doorzetten, maar ook dat de ervaringen van bedrijven kunnen helpen bij het vinden van de juiste mix. Het is begrijpelijk dat bedrijven zich zorgen maken over extra lasten door regelgeving. Echter, het creëren van een gelijk speelveld in Europa heeft ook voordelen. Bedrijven die zich goed aanpassen aan ESG-criteria en hun beleid hierop aanpassen kunnen zich onderscheiden en een concurrentievoordeel behalen.

Daarbij, minder regelneverij betekent niet meteen hetzelfde als meer deregulering. Dat is een belangrijke nuance. Minder bureaucratie kan positieve effecten hebben en dat moeten we zeker nastreven, maar het blijft cruciaal dat er normen en regels bestaan die een gezond milieu en eerlijke arbeidsvoorwaarden waarborgen. Minder bureaucratie is natuurlijk totaal iets anders dan deregulering, die het afschaffen van regels vooropstelt. Met de wereldwijde polarisering in opmars

‘We leven niet in een tijdperk van verandering, maar in een verandering van tijdperk. Dat vergt een andere aanpak.’

lijkt ook de vraag naar deregulering en normversoepeling sterk toe te nemen, maar dat zou een kapitale fout zijn. Want de problemen verdwijnen natuurlijk niet door regels te versoepelen. Deregulering leidt tot erg negatieve gevolgen voor de samenleving en het milieu. Het gaat dus om het vinden van een effectieve en haalbare regelgeving die voldoende flexibel is. ♦♦

Ignace Schops
Voorzitter Bond Beter Leefmilieu
Directeur Regionaal Landschap
Kempen en Maasland vzw



Dubbelpunt

Vandaag worden de ESG-criteria op grote schaal misbegrepen. Meer nog, ik ben er niet zeker van dat het de storm waarin het zich nu bevindt, zal overleven. ESG is altijd de interpretatie van duurzaamheid door de bril van de financiële sector geweest. En dus weerspiegelde het vanaf het begin hun prioriteiten en hun kijk op de wereld. En om die reden hebben ze vooral de G van governance een prominente plaats gegeven. Al zou het gaan om de impact van sociale en milieukwesties op de financiële prestaties. Maar dit is dus maar de helft van het verhaal. We zijn net zo geïnteresseerd in de impact van het bedrijf op de maatschappij en het milieu, toch? Dus tenzij bedrijven die dubbele interpretatie gaan omarmen, is het niet echt een nuttig concept.

Daarbij is het debat in de VS omtrent duurzaamheid en dus ESG volledig gepolitiseerd. Onderdeel van de 'woke agenda' of het 'woke mind virus', zeggen Elon Musk en met hem de hele Republikeinse Partij. Het strookt niet met de Republikeinse, conservatieve,

‘Als het label een barrière wordt, laat het label dan los. Win de geloofwaardigheid terug en laat zien dat het niet om greenwashing gaat.’

rechtse denkwijze die inhoudt dat er geen beperkingen mogen zijn voor bedrijven en dat de overheid zo klein mogelijk moet zijn. Daarom hebben de ESG-criteria in de Verenigde Staten een echte terugslag gekregen. Zo circuleren er tientallen wetsvoorstellen in verschillende staten in de VS die expliciet anti-ESG zijn en die zelfs stellen dat het nu illegaal is om bedrijven te screenen op basis van ESG-criteria. In Europa leeft dan weer de perceptie dat ESG voornamelijk wordt gebruikt voor greenwashing. ESG wordt als het ware misbruikt door grote bedrijven en banken als middel om een duurzaamheidsclaim te maken. Een grootbank kan de indruk geven dat het duurzaam

investeert door pakweg in een windmolenpark te participeren, maar tegelijk investeert diezelfde bank het merendeel in bedrijven die fossiele brandstoffen gebruiken.

Wat kan de oplossing zijn? Als het label een barrière wordt, laat het label dan los. Het is volgens mij een vergissing om daar te lang aan vast te houden. Ga opnieuw naar criteria die meer mainstream geaccepteerd worden. Laten we proberen de geloofwaardigheid terug te winnen. Laat zien dat het niet om greenwashing gaat. Wat we nodig hebben, is dat bedrijven hun strategieën veranderen, hun producten en diensten fundamenteel aanpassen. ♦♦

contra

ESG verankert duurzaamheid in de kern van het bedrijfsleven

Welkom in het tijdperk van de circulaire superkrachten

EVELIEN BOSSUYT, ANN REULENS & SARA GILISSEN

In het tijdperk van de circulaire superkrachten is innoveren zilver en samenwerken goud. Want de spil van een nieuwe, duurzame economie, dat zijn circulaire samenwerkingen.

Ondernemen is vandaag complexer dan ooit: de energieprijzen swingen de pan uit, grondstoffen worden schaarser en stakeholders worden kritischer. Dit schept risico's voor bedrijven, maar ook nieuwe opportuniteiten. We gaan in dit essay dieper in op drie uitdagingen waarop bedrijven in de komende jaren een antwoord trachten te formuleren. Ook geven we enkele concrete tips om de uitdagingen rond duurzaamheid aan te gaan.

Uitdagingen en opportuniteiten

De noodzaak voor bedrijven om bezig te zijn met duurzaamheid wordt steeds duidelijker. We belichten drie concrete uitdagingen voor bedrijven: schaarste, de druk van stakeholders en de aankomende regelgeving.

Schaarste

Schaarste zal de bottleneck vormen voor de economische groei in de komende decennia. Belangrijke grondstoffen geraken uitgeput en de oplopende geopolitieke spanningen belemmeren de toegang tot gegeerde materialen. De bottleneck zal in verschillende sectoren voelbaar zijn. De maakindustrie kreeg al een

voorproefje met plotse prijsstijgingen en lange levertijden van grondstoffen. De energiesector kampt tegen 2050 met tekorten op alle vlakken, van uranium voor het functioneren van kerncentrales tot de grondstoffen om zonnepanelen en windmolens te bouwen. Ook in de landbouw dreigen er tekorten voor de productie van

‘Door hout te hergebruiken vermijden we een hele berg afval en op termijn is dit ook een besparing voor onze klanten door de enorme stijging van de prijzen van nieuw hout.’

Martijn Vanhove, CEO van Houthandel Vanhove in Kinrooi

kunstmeststoffen, hoewel de recente ontdekking van een nieuwe fosfaatbron in Noorwegen de productie voorlopig veilig zou stellen.

Schaarste effent het pad voor circulaire businessmodellen, waarbij grondstoffen langdurig in een kringloop worden gehouden. In een circulair businessmodel gebruikt het ene bedrijf een afvalstroom of de restwarmte van het andere bedrijf. Het gaat vaak om lokale win-winnetwerken van bedrijven.

Het opzetten van zo een netwerk, waaronder het zoeken naar partners en het vastleggen van afspraken in contracten, kan maanden tot jaren duren. Ook zijn er vaak nieuwe vergunningen nodig of veranderingen in de statuten van een organisatie om 'afval' te mogen transporteren. Om de kostprijs van die zoektocht te drukken en advies in te kunnen kopen, kunnen bedrijven gebruikmaken van de vele (Europese en Vlaamse) projectoproepen rond circulaire businessmodellen.

Stakeholdermanagement

De druk van stakeholders om te verduurzamen zal in de komende jaren sterk toenemen. Klanten (zowel andere bedrijven, overheden als consumenten) en kredietverstrekkers zullen steeds meer op zoek gaan naar duurzame bedrijven, producten en diensten. Ook werknemers verwachten dat het bedrijf waarvoor ze werken een visie heeft op duurzaamheid.

Stakeholdermanagement is daarom een belangrijke uitdaging voor bedrijven. Het is ook een noodzakelijke stap voor de zogenaamde 'dubbele materialiteitsanalyse': een analyse van hoe een bedrijf impact heeft op de wereld en alle stakeholders (impactmaterialiteit) en hoe de ecologische crisis en andere maatschappelijke evoluties een impact hebben op de bedrijfsresultaten (financiële materialiteit). Deze analyse vormt de basis van het duurzaamheidsbeleid en bepaalt de strategische prioriteiten.

Door de vinger aan de pols te houden bij verschillende stakeholders krijg je als bedrijf ook zicht op nieuwe opportuniteiten. Als klanten en werknemers bovendien aanvoelen dat een bedrijf de belangen van meerdere stakeholders



KLOPT JE BEDRIJFSPROFIEL NOG STEEDS?

ESSAY



behartigt en een omvattende visie op waardecreatie heeft, dan leidt dit tot een hogere binding dan wanneer een bedrijf voornamelijk gefocust is op de financiële waardecreatie voor hun aandeelhouders.

Nieuwe regelgeving

Er komt heel wat nieuwe regelgeving aan rond duurzaam ondernemen vanuit Europa. Het is voor elk bedrijf belangrijk om deze regelgeving goed op te volgen. Sectorfederaties, netwerkororganisaties en kennisinstellingen spelen een belangrijke rol in het informeren van bedrijven over de wetgeving die op hen afkomt.

De Green Deal en de Clean Industrial Deal zijn twee strategische kaders waarbinnen de nieuwe wetgeving rond duurzaam ondernemen ontstaat. Die eerste kwam er naar aanleiding van het Parijsakkoord rond klimaat. De tweede werd in februari 2025 voorgesteld door de Europese Commissie. Beide hebben een belangrijke impact op het bedrijfsleven en zorgen ervoor dat de principes van de circulaire economie verankerd geraken in Europa.

De Green Deal bestaat uit verschillende pijlers met elk hun eigen doelstellingen en actieplannen. Voorbeelden zijn de Fit-for-55-strategie, waarbij de uitstoot van broeikasgassen met 55

procent moeten dalen tegen 2030, en het actieplan rond circulaire economie. De doelstellingen en actieplannen krijgen hun navolging in wetgeving. Voorbeelden van die wetgeving zijn de "right to repair"-richtlijn (eind juli 2026 van kracht in België), de ontbossingsrichtlijn (EUDR, eind december 2025 van kracht in België) en de ecodesignrichtlijn (nog in volle ontwikkeling). Bedrijven worden door de

'Vandaag stelt 1 op 5 sollicitanten al vragen rond duurzaam ondernemen. Ik verwacht in de toekomst dat die vragen alleen maar zullen toenemen.'

Yannick Aerts,
co-CEO Fruit at Work

Green Deal steeds meer verplicht om zorg te dragen voor het milieu en om grondstoffen in kringlopen te houden. Belangrijk is dat kmo's doorgaans ook aan die wetgeving moeten voldoen.

Zo moet een kmo die koffie of hout verkoopt door de ontbossingsrichtlijn kunnen aantonen dat hun producten niet verbouwd zijn op een gebied dat recent werd ontbost.

De Clean Industrial Deal is meer dan de Green Deal gericht op het waarborgen van de competitiviteit van Europese bedrijven. Ze is nog steeds sterk gericht op duurzaamheid, maar combineert nieuwe regelgeving met financiering voor innovatie. Bedrijven die vervuiling verminderen, groene technologieën stimuleren en industriële productie verduurzamen, moeten gemakkelijk aan financiering geraken zodat ze kunnen opschalen. Qua circulaire economie staat de onafhankelijkheid van Europa rond grondstoffen centraal. De Clean Industrial Deal formuleert onder meer als doelstelling dat 24 procent van de materialen tegen 2030 circulair is. Er wordt dus opnieuw nieuwe wetgeving rond circulair ondernemen verwacht en ook nieuwe financieringskanalen.

De ESG-strategie als 'license to operate'

Naast het volgen van de wetgeving en het optimaliseren van materialen- en energiegebruik is het belangrijk om als bedrijf een algemene visie en strategie rond duurzaam ondernemen op te bouwen. Die strategie gaat over drie belangrijke aspecten, die steeds vaker terugkomen onder de noemer van ESG: Environment (milieu), Social (mens) en Governance (beleid). Het stimuleren van een groene en sociaal-ethische manier van ondernemen staat voorop. De ESG-principes zijn internationaal gekend omdat ze hun oorsprong vinden in de zeventien duurzame ontwikkelingsdoelen (Sustainable Development Goals) die zijn opgesteld door de Verenigde Naties.

De ESG-strategie neemt de vorm aan van een meerjarenplan of roadmap waarin de stappen en doelen richting duurzaam ondernemen worden



CASE HOUTHANDEL VANHOVE

Houthandel Vanhove in Kinrooi ging recent de uitdaging aan om een circulair project op te starten rond hout voor betonbekistingen. Het hout geraakt vervuild met beton, nagels en nietjes, en ging daarom na gebruik rechtstreeks naar de verbrandingsoven. Jaarlijks werd zo'n 6.000 m³ hoogwaardig hout na eenmalig gebruik verbrand. Het projectteam van Wonderful.stream zette een pilootproject op waarbij het hout ontdaan werd van nagels en het gezandstraald werd om de betonresten te verwijderen. Daarna bleek het hout perfect geschikt voor designproducten zoals buitenpaviljoenen, terrasstoelen of akoestische wandpanelen. Het businessmodel wordt nu verder gefinetuned en ook het design van de bekisting wordt geoptimaliseerd zodat het hout zo min mogelijk beschadigd en vervuild geraakt.

Meer info en inspiratie:
♦ www.wonderful.stream



Al onze partners maken gebruik van de POM Limburg-bedrijvendatabank.

Als jij je gegevens aanvult, zorgen wij voor de juiste match. Zo helpen we je bedrijf groeien en ontvang je communicatie op maat.

Scan de QR-code en update nu je gegevens.

pom
Limburg



ESG ALS HEFBOOM

Door te ondernemen met een oog op de Europese ESG-doelstellingen houdt de onderneming in haar activiteiten en strategie rekening met milieu (Environment), mens (Social) en goed beleid (Governance). De onderneming heeft dus aandacht voor mensen-rechten, consumentenbelangen en sociale, ethische en milieukwesties. En dit alles in nauwe samenwerking met haar stakeholders (aandeelhouders, personeel, klanten, leveranciers, buurtbewoners, ...). Inspanningen op de drie ESG-aspecten dragen niet alleen bij aan maatschappij of milieu, ze kunnen ook bedrijfseconomisch heel wat opleveren. Ook verhoogt de kans op samenwerking met andere bedrijven of banken, en versterkt het de reputatie en uitstraling als onderneming. Bovendien zullen in de komende jaren vanuit Europa steeds meer eisen gesteld worden om als bedrijf te rapporteren over ESG-inspanningen.



VEREENVOUDIGING DUURZAAMHEIDSWETGEVING: HET OMNIBUSPAKKET

Duurzaamheidswetgeving wordt enerzijds uitgebreid en strenger gemaakt, anderzijds werd in het kader van competitiviteit van de Europese economie recent ook wetgeving teruggedraaid en minder streng gemaakt. Dit was het geval met de verplichte duurzaamheidsrapportering volgens de CSR-richtlijn (Corporate Social Responsibility Directive) en op de verplichte ketenzorg van de CSDD-richtlijn (Corporate Sustainability Due Diligence Directive) die tot stand gekomen zijn in het kader van de Green Deal. Het omnibuspakket kondigde uitstel en vereenvoudiging aan van de verplichtingen. Tot voor kort waren (middel)grote bedrijven zich massaal aan het voorbereiden op de verplichte duurzaamheidsrapportering. In februari 2025 kondigde de Europese Commissie aan dat bedrijven met minder dan 1.000 medewerkers niet meer onder de regelgeving zullen vallen en dat de rapporteringsstandaard met meer dan 1.000 datapunten vereenvoudigd zal worden.

neergeschreven. Vaak worden cijfers gebruikt om de doelstellingen helder en verifieerbaar te maken. Idealiter worden belangrijke stakeholders, zoals werknemers en klanten, betrokken bij het ontwikkelen van de strategie. Dit zorgt voor draagvlak en bewustwording en vermijdt dat aandeelhouders of bestuurders beslissingen nemen die ver van de dagelijkse praktijk liggen.

Het belang van de ESG-strategie zal in de komende jaren enkel nog maar toenemen. De 'license to operate' verwijst naar het feit dat klanten (zowel andere bedrijven, overheden als consumenten) en kredietverstrekkers steeds meer zoeken naar duurzame bedrijven, producten en diensten. Wanneer jouw bedrijf geen duurzaamheidsvisie, -strategie of -actieplan heeft, of betrokken is in milieu- of mensenrechtendiscussies, dan verliest het haar 'license to operate' omdat klanten niet meer van jouw bedrijf willen afnemen. De ESG-strategie of duurzaamheidsstrategie is met andere woorden het ticket tot de markt.

Hoe als bedrijf duurzaamheid op de radar zetten? Zeven concrete tips

Duurzaamheid op de radar zetten vormt vaak een uitdaging. We lijsten zeven principes op om het verhaal succesvol te laten landen.

1. INVESTEER IN OPLEIDING EN DRAAGVLAKCREATIE

De kennis rond duurzaamheid is in de meeste ondernemingen vrij laag. Hierdoor gaan er soms tijd en middelen

naar projecten die niet echt duurzaam zijn. Door te investeren in opleiding vermijdt je greenwashing en krijg je creatieve initiatieven rond duurzaamheid vanuit alle hoeken van de organisatie.

2. MAAK TIJD EN BUDGET VRIJ

Ga voordat je een duurzaamheids-traject opstart na of er voldoende middelen zijn om medewerkers vrij te maken of expertise in te kopen. Laat je niet ontmoedigen door een klein budget want investeringen betalen zichzelf vaak terug. Voorbeelden zijn de omschakeling van TL- naar LED-verlichting met een terugverdientijd van twee à drie jaar en zonnepanelen met een terugverdientijd van minder dan tien jaar. Ook investeren in duurzame toeleverketens rendeert omdat je tussenpartijen wegnijpt en tot meer betrouwbare partnerschappen komt.

3. GEBRUIK GRATIS ADVIES

Gratis advies en tools kunnen jouw duurzaamheidsbeleid een boost geven. Voorbeelden van gratis tools zijn het B Impact Assessment dat hoort bij het B Corp-label (bcorporation.net), de Sustatool (binnenkort terug online) en de Due Diligence Toolbox (duediligencetoolbox.be). Gratis advies kan je bijvoorbeeld krijgen via een partnerschap met een kennisinstelling, zoals UCLL.

4. WORD LID VAN EEN NETWERKORGANISATIE

Het is niet altijd eenvoudig om een netwerk van partnerbedrijven te vinden waarmee je circulaire producten op de markt kan zetten. Door te netwerken kom je te weten wat de *best practices* zijn en kan je connecties leggen met spelers die al een stapje verder staan. The Shift, POM Limburg, VKW, Pro Pura, Voka, UNIZO en Enterprise Europe Network zijn netwerkorganisaties die je kunnen

helpen met partnerschappen en kennisontwikkeling.

5. OMHEL DE COMPLEXITEIT

Een strategie die te nauw focust op één domein van duurzaamheid, zoals klimaat of afvalreductie, zal vroeg of laat tegen haar limieten aanlopen. Werk multidisciplinair om ervoor te zorgen dat het hele verhaal van een duurzaam product klopt: van design tot productie en storytelling voor de eindconsument.

6. MAAK VERANTWOORDELIJKHEDEN HELDER

Een belangrijke stap in de implementatie van een duurzaamheidsstrategie is om de huidige bestuursstructuur (governance) onder de loep te nemen. Personen binnen de onderneming kunnen pas daadwerkelijk iets in beweging zetten als er mandaten en verantwoordelijkheden toegekend worden. Het meest effectieve is om op managementniveau een vast team aan te stellen dat bestaat uit sleutelfiguren die mogen beslissen over belangrijke risico's. Het team komt idealiter op regelmatige basis samen om het traject te evalueren en periodiek te rapporteren aan de directie en de buitenwereld.

7. MEET VOORTGANG MET CIJFERS

Een duurzaamheidsrapport met concrete cijfers zal in de toekomst steeds belangrijker worden omdat bedrijven actief op zoek gaan naar duurzame leveranciers op de markt. Door artificiële intelligentie zal dat zoekproces naar duurzame leveranciers steeds vaker gebeuren door het *scrapen* van cijfermatige informatie die bedrijven online publiceren.

CONCLUSIE

Bedrijven die geen aandacht hebben voor duurzaam ondernemen, zullen op termijn een strategisch nadeel ondervinden tegenover hun concurrenten. De wetgeving, de eisen van klanten en kredietverstrekkers en de toenemende grondstof- en energieprijzen maken investeringen in duurzaamheid nodig voor het al dan niet voortbestaan van elke onderneming. Maar de nieuwe maatschappelijke evoluties leveren ook tal van nieuwe opportuniteiten op. Welk bedrijf is first-to-market met een nieuw circulair businessmodel? Welk bedrijf werkt enkel nog met lokale leveranciers en combineert zo een gereduceerde klimaatvoetafdruk met een overtuigende storytelling voor klanten? Welk bedrijf geeft werknemers de zingeving van

te werken in een organisatie die zorg draagt voor onze planeet, haar klanten, haar werknemers en haar leveranciers? Bedrijven die op een authentieke manier een voortrekkersrol nemen qua duurzaam ondernemen springen vandaag al in het oog van belangrijke stakeholders. In de komende decennia zullen de strategische voordelen alleen nog maar toenemen. Een bedrijf dat klaar is om met circulaire superkrachten te opereren in een context van schaarste en oog heeft voor haar stakeholders, is klaar voor een nieuw tijdperk van duurzame groei. ♦♦

GROEIKANSEN VOOR JOUW ONDERNEMING

De 'bedrijfsvoering optimaal afstemmen op de Europese ESG-doelstellingen' is één van de 28 groeiehbomen die POM Limburg het afgelopen jaar onder de aandacht bracht om de groei en toegevoegde waarde in de Limburgse bedrijven te versterken. Het betreft doorgaans laagdrempelige ingrepen waarmee bedrijven vrijwel onmiddellijk aan de slag kunnen en die vaak ook snel resultaat opleveren. De hefbomen, telkens voorzien van een bondige duiding, werden gebundeld in een brochure. Je kan de groeikaarten bestellen en de brochure downloaden via groeiehbomen.be. Hier kan je bovendien ook zelf online en gratis het groeipotentieel van jouw onderneming testen.



POM Limburg stelde de lijst met groeiehbomen op samen met o.a. de Limburgse kennisinstellingen UHasselt, PXL en UCLL. Vanuit diverse expertisedomeinen verzorgden zij ook acht inspirerende essays die een aantal hefbomen in een ruimer perspectief kaderen. Het essay dat je in dit POMblad kan lezen, is daar een voorbeeld van.

Benieuwd naar de andere? Surf naar pomlimburg.be en download gratis de boeiende essays. ♦♦

De auteurs

De auteurs zijn onderzoekers bij UCLL Research & Expertise in de expertisecel Smart Organisations.



EVELIEN BOSSUYT

- ♦ Duurzaamheid in de kledingsector
- ♦ Duurzaamheidswetgeving, -labels en -tools
- ♦ Gedragsverandering en draagvlakcreatie



ANN REULENS

- ♦ Duurzaamheidswetgeving en de impact ervan op bedrijven en ketens
- ♦ Supply chain management
- ♦ ESG-strategie



SARA GILISSEN

- ♦ Duurzame transities
- ♦ Circulair ondernemen
- ♦ Participatie

Bijna 100.000 zelfstandigen in Limburg

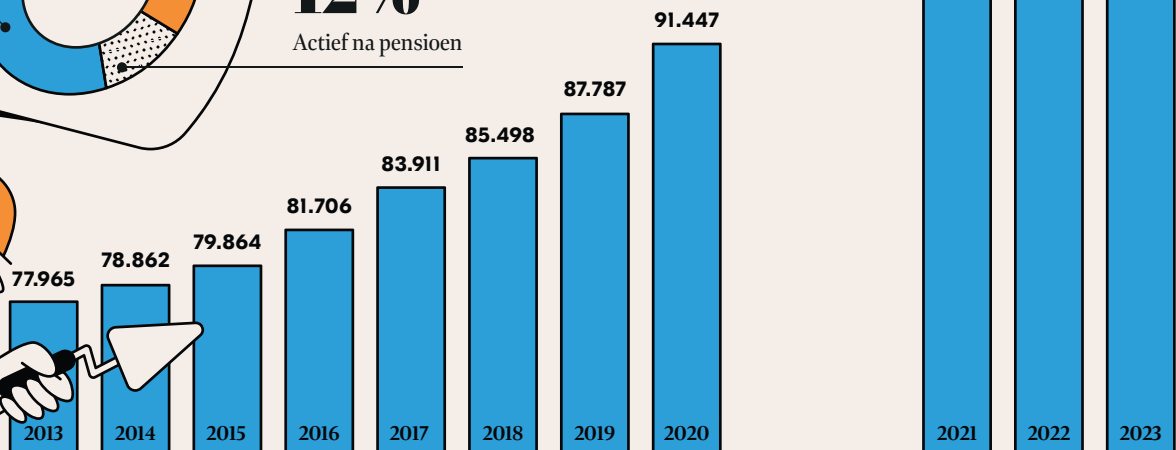
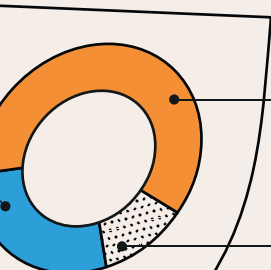
Het aantal zelfstandigen in Limburg zit al jaren in de lift. Eind 2023 werd een nieuw record neergezet. Nagenoeg 100.000 Limburgers beschikken over een zelfstandig statuut. Op 10 jaar tijd is hun aantal met 28% toegenomen. En dat is goed nieuws, want zelfstandigen creëren toegevoegde waarde, vervullen een belangrijke maatschappelijke rol en zijn vaak de motor van innovatie. Ze leveren een cruciale bijdrage aan de economie en welvaart in onze provincie. Wij zochten uit wie de Limburgse zelfstandige is.

Cijfers op 31.12.2023. Evolutiecijfers 2013-2023.
Bron: RSVZ - Verwerking: POM Limburg

28%
Bijberoep

60%
Hoofdberoep

12%
Actief na pensioen



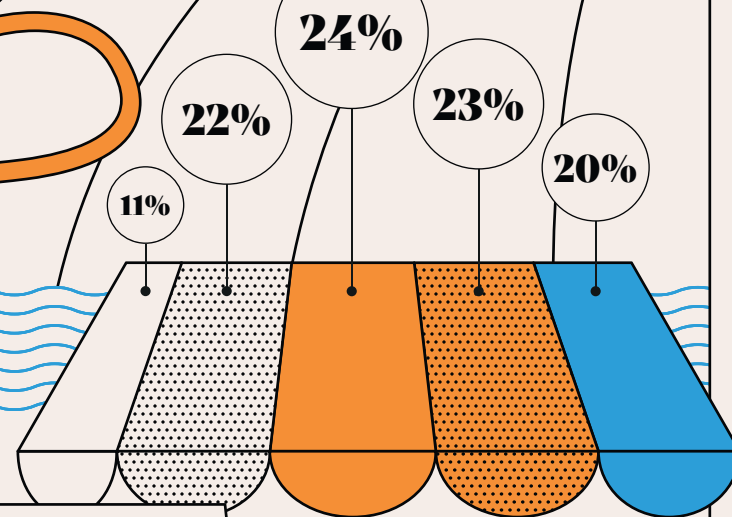
36%
Vrouw

64%
Man



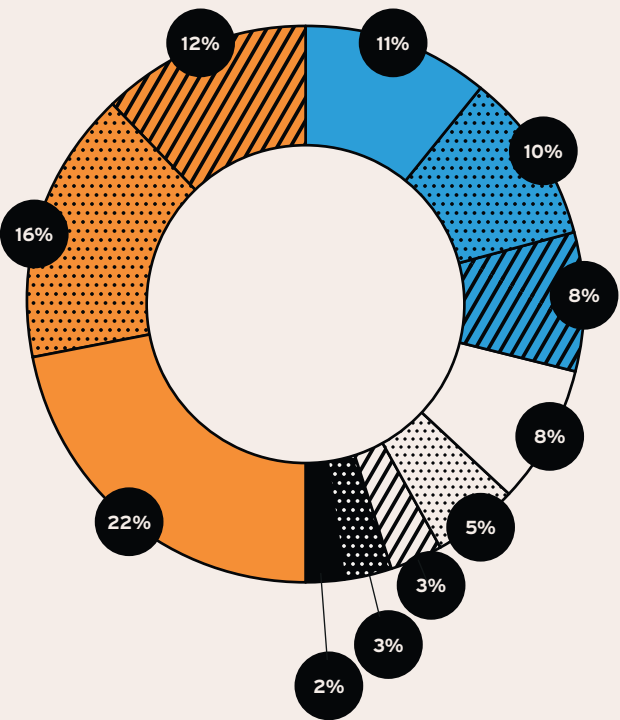
LEEFTIJD

- Jonger dan 30 jaar
- 30 tot 39 jaar
- 40 tot 49 jaar
- 50 tot 59 jaar
- Ouder dan 60 jaar

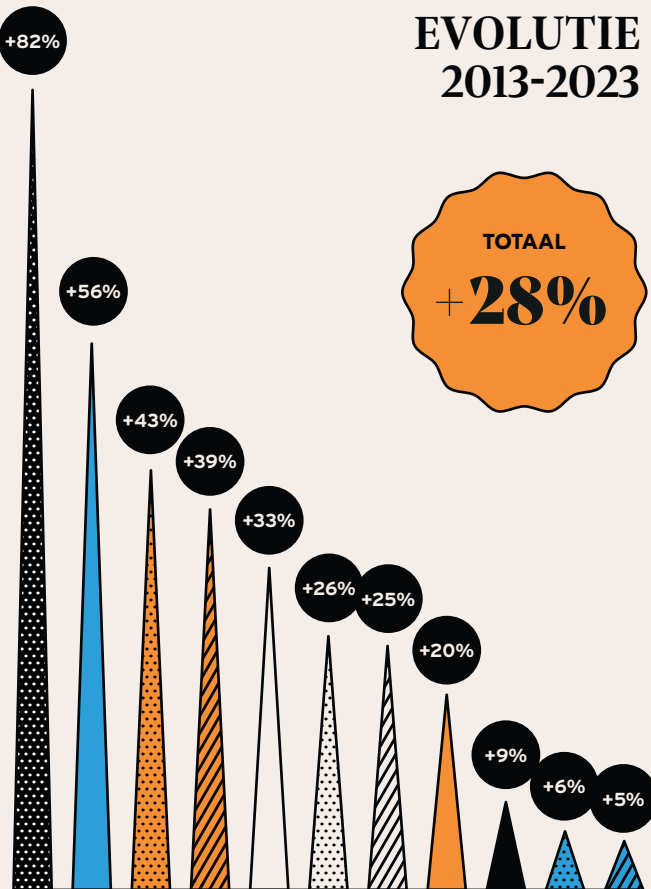


SECTOR

- HANDEL
- VRIJE BEROEPEN
- BOUW
- PERSOONLIJKE DIENSTEN
- OVERIGE
- HORECA
- LANDBOUW
- ZORG
- INDUSTRIE
- KUNST, AMUSEMENT EN RECREATIE
- VERVOER EN OPSLAG



EVOLUTIE 2013-2023



TOTAAL
+28%

WAAR IS POM?

Als economisch regisseur van Limburg staat POM Limburg met beide voeten op het terrein. Zowel POM-voorzitter Tom Vandeput als het POM-team moeten soms op drie plaatsen tegelijkertijd zijn, maar dat lukt aardig.



1

De Einsteintelecoop-expo. (met Noemi Casas La Mattina, Maxime Corvilain, Daniel Mayerson, Tom Vandeput, Filip Vercauteren en burgemeester Wim Dries)

7

Grensoverschrijdende bijeenkomst Einsteintelecoop. (met Johann Leten, gedeputeerde van Nederlands Limburg Stephan Satijn, Tom Vandeput en Danny Somers)

2

Eerste spadesteek toegangspoort Limburg DC. (met burgemeester Rik Kriekels, Roeland Buckinx, Veerle Somers en Tom Vandeput)

8

Opening nieuwe TVL-studio's. (met Vlaams minister Jo Brouns, Rudi Moesen en Tom Vandeput)

3

SALKturbo-bespreking. (met Tom Vandeput, professor Herman Daems en Noël Slangen)

9

Bedrijfsbezoek Bioterra met werkgroep circulair bouwen. (met Martijn Helsen)

4

Werkbezoek Werkhuizen Hengelhof. (met Jimmy De Wilde, Ronald Thoelen, Tom Vandeput en Jef Hoste)

10

Machinerij-beurs in Brussel. (met Marvin van Diemen, Lois Van Pinxteren, Jan Kempeneers, Peter Paulissen, Agnes Berendsen, Celien Froeyen, Dennis Bijlsma, Noemi Casas La Mattina, Roald Swerts, Cindy Luijten en Lisanne Ottevanger)

5

Voorstelling mobiel laboratorium Einsteintelecoop. (met Olivier Van Walleghem, Noemi Casas La Mattina, Tom Vandeput, Jo Nelissen, Gauthier Pauly en Sam Jordens)

11

Turkse consul-generaal bezoekt Health Campus Limburg DC. (met Roeland Buckinx, Serhan Simsek, Ismail Sefa Yüceer en Bahar Kavas) ♦♦

6

Kennismaking met nieuwe ondervoorzitter POM Limburg. (met Tom Vandeput, Johan Vangeneugden en Noël Slangen)



Welkom bij POM Limburg

Wat doet POM Limburg, de economische regisseur van het Limburgs provinciebestuur?



We tekenen de Limburgse economische strategie uit

- ◆ Als regieorganisatie hielden we de pen van het **SALKturbo-plan**, waarmee meer dan 150 miljoen Europese transitie middelen georiënteerd worden.
- ◆ We tekenden voor het Beleidsplan Ruimte de toekomst van onze **bedrijfsterreinen** uit en waren ook verantwoordelijk voor **masterplannen**, zoals voor de universitaire campus Diepenbeek.
- ◆ Ons team Kennis & Data verzamelt voor deze werking **objectieve data** en verspreidt die onder de Limburgse economische spelers.

We versnellen de Limburgse bedrijven

- ◆ Samen met werknemers- en werkgeversorganisaties versnellen wij de **digitalisering, verduurzaming en innovatie** van de Limburgse economie.
- ◆ Dat doen we bijvoorbeeld voor de kunststoffenindustrie in een nieuwe **kunststofcommunity**. Maar ook voor de logistiek, waarin POM logistieke schakels versterkt.
- ◆ Daarnaast zijn we coördinerende partner in Europese programma's, zoals voor het naar de Euregio halen van de prestigieuze **Einsteintelecoop**.



We creëren letterlijk ruimte voor onze economie

- ◆ We zijn actief betrokken bij de ontwikkeling van **200 hectare aan bedrijfsterreinen** en ontwikkelen **nieuwe campussen** zoals de Health Campus en de Bouwcampus in Diepenbeek, Campus-Noord in Pelt en de Logistieke Campus in Genk.
- ◆ Daarnaast participeren we in talloze **projecten van partners** als LRM en EnergyVille en staan we in voor de economische **ecosystemen** van verschillende van die campussen.
- ◆ Ons team Welkommanagement overtuigt samen met FIT en VLAIO **internationale bedrijven** van onze troeven.



Hoe wordt POM Limburg bestuurd?



TOM VANDEPUT
Voorzitter



NOËL SLANGEN
Algemeen Directeur

De gedeputeerde van Economie is voorzitter van POM Limburg. Algemeen directeur Noël Slangen heeft de operationele leiding, hij rapporteert aan het directiecomité en de Raad van Bestuur.

Het directiecomité bestaat uit 8 vertegenwoordigers van de sociale partners en 8 vertegenwoordigers van de lokale besturen. Zij bepalen het dagelijks beleid.

De Raad van Bestuur bestaat uit 16 vertegenwoordigers van de sociale partners en 16 vertegenwoordigers van de lokale besturen, zowel uit meerderheid als oppositie. Zij bepalen de strategie.

16 sociale partners 8 vakbonden - 8 werkgevers



JOHANN LETEN
VOKA-KvK Limburg



BART LODEWYCKX
Unizo Limburg



RUBEN LEMMENS
VKW Limburg



PETER BRUGGEN
Boerenbond



INE BERBEN
ACV Limburg



DAAN VAN NOPPEN
ACV Limburg



HABIB EL OUAKILI
ABVV Limburg



PAUL GERAETS
ACLB Limburg



FOUAD GANDOUL
ACV Limburg



JORIS VRANCKEN
VOKA-KvK Limburg



MICHEL VANDERSTRAETEN
VOKA-KvK Limburg



KRISTIEN SCHRIJVERS
VOKA-KvK Limburg



DAVY MAESEN
Unizo Limburg



BART GERETS
ACV Limburg



ANDRES VANDEREYCKEN
ABVV Limburg



NICOLE HOUBRECHTS
ABVV Limburg

POM Limburg voert het economisch beleid uit, zoals het beslist wordt door het provinciebestuur. Voor de uitvoering kan POM Limburg terugvallen op een unieke neutrale structuur. In de Raad van Bestuur zijn zowel werknemers- als werkgeversorganisaties vertegenwoordigd, en zowel politieke vertegenwoordigers uit meerderheid als oppositie.

16 lokale bestuurders



JOHAN VANGENEUGDEN
Ondervoorzitter POM
Limburg - N-VA



RITA MOORS
N-VA



BOB NIJS
CD&V



ANNIEK NAGELS
CD&V



ORIANA SAEREN
Vlaams Belang



LUC WOUTERS
CD&V



JEAN-PAUL PEUSKENS
Vooruit



IGOR PHILTJENS
Open VLD



BERT LAMBRECHTS
N-VA



JESSIE DE WEYER
N-VA



THOMAS VINTS
CD&V



RAF TRUYENS
CD&V



CHANTAL NAGELS
Vlaams Belang



DANNY KENIS
Vlaams Belang



KENAN AKYL
Vooruit



MARLEEN KAUFFMANN
CD&V

FAQ

1 Wie zijn onze partners?

Om de Limburgse economie te versterken, verbindt POM Limburg alle stakeholders met elkaar: werkgevers en werknemers, kennisinstellingen zoals hogescholen en universiteiten, het middenveld en lokale en bovenlokale overheden. Als neutrale actor is POM Limburg perfect geplaatst om in het belang van de Limburger de neuzen in dezelfde richting te zetten.

2 Wat is het verschil tussen LRM en POM Limburg?

LRM investeert en participeert in bedrijven, gebouwen, gronden en campussen die rendement kunnen opbrengen. Het gaat dus vooral om private bedrijven. POM Limburg investeert in campussen en bedrijfsruimten die nog geen rendement - of enkel maatschappelijk rendement - kunnen opleveren. Het gaat meestal om campussen waar kennisinstellingen, overheden en bedrijven samenkomen. Daarom werken LRM en POM Limburg samen voor sommige campussen, elk vanuit zijn eigen focus.

3 Wat is het verschil tussen POM Limburg en de werkgeversorganisaties?

Waar de werkgeversorganisaties er zijn voor de vragen die hun leden vandaag hebben, ondersteunen wij samen met hen bedrijven met hun vragen van morgen. Het gaat dan bijvoorbeeld om samenwerkingen rond technologische uitdagingen of gespecialiseerde ecosystemen rond kunststoffen, circulariteit of de Einsteintele-scoop. Het brede contact met het bedrijfsleven laten wij volledig over aan organisaties als Voka - KvK, UNIZO, VKW en Embuild.



Nieuwe campussen als kruispunt van kruisbestuiving

Limburg heeft een sterke campustraditie. POM Limburg, LRM, het provinciebestuur en andere partners rolden de voorbije jaren met succes verschillende campussen uit in Limburg. Innovatieve campussen met een sterk ecosysteem waar kennis, bedrijven en samenleving mekaar ontmoeten is een kernpunt van onze strategie. Er staan heel wat nieuwe campussen in de steigers.

Kenniscampus Limburg DC, Diepenbeek

POM Limburg transformeert de huidige universitaire campus in Diepenbeek tot een innovatieve kenniscampus voor onderzoek, onderwijs, economie en recreatie. Drie deelcampussen – de Health Campus, de Bouwcampus en de onderwijscampus – ontmoeten er mekaar.

Logistieke Campus, Genk

De voormalige Ford-terreinen in Genk transformeren razendsnel. POM Limburg en de stad Genk bundelden hun krachten en verwierven de resterende gronden om die om te vormen tot een poortgebouw en ondersteunende diensten voor een inspirerende logistieke campus.



Health Campus Limburg DC, Diepenbeek

De Health Campus bundelt kennisinstellingen, zorgorganisaties, bedrijfsleven en overheid die de gezondheidszorg van de toekomst vormgeven. Deze campus bevordert samenwerking en innovatie, en speelt een cruciale rol in belangrijke transitie in de gezondheidssector.



Thor Park, Genk

FacThory, de nieuwe maak-campus op Thor Park, is een gezamenlijk initiatief van LRM, de stad Genk en KU Leuven met POM Limburg en EnergyVille als partnerbestuurders. Hier wordt de toekomst van innovatieve productie vormgegeven.



Participaties

POM Limburg stond eerder al mee aan de wieg van de belangrijkste innovatieve campussen, samen met LRM, het provinciebestuur van Limburg, UHasselt en de steden Hasselt en Genk.

- ◆ Corda Campus, Hasselt
- ◆ Limburg Diepenbeek Campus, Diepenbeek
- ◆ EnergyVille, Genk
- ◆ BioVille, Diepenbeek

Campus-Noord, Pelt

LRM ontwikkelt samen met POM Limburg een nieuwe campus in het noorden van de provincie. POM Limburg staat in voor het ecosysteem en de publieke functies. Deze campus richt zich onder andere op de kunststoffeneconomie, waarin Limburg een voortrekkersrol vervult.



POM Limburg is de economische regisseur van het Limburgse provinciebestuur.



De Limburgse deputatie (2025) met gedeputeerden Tom Vandeput, Igor Philtjens, Laura Olaerts, Inge Moors en gouverneur Jos Lantmeeters.

provincie
Limburg





DE TOEKOMST WAAIT HET KRACHTIGST IN LIMBURG.

De vriendelijkste plek om te werken,
ondernemen, innoveren en excelleren.

www.pomlimburg.be

pom
Limburg
economisch
versnellen