

*Policy Research Corporation*

**Regionaal vestigingsplaatsonderzoek Kanaalzone  
Gent-Terneuzen  
- Eindrapport -**

1 april 2007

In opdracht van  
Projectgroep Kanaalzone  
Gent-Terneuzen 2008

© *Policy Research Corporation*

Copyright 2007

Kantoor België:

Jan Moorkensstraat 68

2600 Antwerpen

tel : +32 3 286 94 94

fax : +32 3 286 94 96

e-mail : [info@policyresearch.be](mailto:info@policyresearch.be)

website : [www.policyresearch.be](http://www.policyresearch.be)

Kantoor Nederland:

Parklaan 40

3016 BC Rotterdam

tel: +31 10 436 03 64

fax: +31 10 436 14 16

e-mail : [info@policyresearch.nl](mailto:info@policyresearch.nl)

website : [www.policyresearch.nl](http://www.policyresearch.nl)

Deze samenvatting waarop het auteursrecht van toepassing is, is bestemd voor intern gebruik door de geadresseerde. Elke vorm van gebruik door derden van deze samenvatting, volledig of gedeeltelijk, vergt een voorafgaande schriftelijke toestemming van de Projectgroep Kanaalzone Gent-Terneuzen 2008.

## INHOUDSOPGAVE

<b>I. INLEIDING .....</b>	<b>1</b>
I.1. AANLEIDING .....	1
I.2. DOELSTELLING EN ONDERZOEKSVRAGEN .....	2
I.3. AANPAK .....	3
<b>II. ANALYSE INDUSTRIEËN &amp; VESTIGINGSPLAATSFACTOREN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN .....</b>	<b>7</b>
II.1. OMSCHRIJVING & INDELING KANAALZONE GENT-TERNEUZEN .....	7
II.2. RELEVANTE VESTIGINGSPLAATSFACTOREN VOOR DE KANAALZONE GENT-TERNEUZEN .....	9
II.2.1. <i>Toelichting relevante vestigingsplaatsfactoren</i> .....	9
II.2.2. <i>Toelichting weging van relevante vestigingsplaatsfactoren</i> .....	11
II.3. INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN .....	13
II.3.1. <i>Agro en voeding</i> .....	13
II.3.2. <i>Automotive</i> .....	18
II.3.3. <i>Bouwmaterialen</i> .....	22
II.3.4. <i>(Petro-)chemie</i> .....	26
II.3.5. <i>Energie</i> .....	31
II.3.6. <i>Forest products</i> .....	35
II.3.7. <i>Logistics industrie</i> .....	39
II.3.8. <i>Metaal</i> .....	43
II.4. BELANG & KNELPUNTEN VESTIGINGSPLAATSFACTOREN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN .....	47
<b>III. SCENARIO'S KANAALZONE GENT-TERNEUZEN .....</b>	<b>51</b>
III.1. ANALYSE BELANG VESTIGINGSPLAATSFACTOREN IN SCENARIO'S KANAALZONE GENT- TERNEUZEN .....	51
III.2. UITWERKING MOGELIJKE SCENARIO'S KGT .....	57
III.2.1. <i>Scenario Industriële KGT</i> .....	57
III.2.2. <i>Scenario Distripark KGT</i> .....	59
III.2.3. <i>Scenario Groene KGT</i> .....	61
<b>IV. CONCLUSIES VESTIGINGSPLAATSONDERZOEK .....</b>	<b>65</b>

## LIJST VAN FIGUREN EN TABELLEN

Figuur I.1 :	Overzicht onderzoeksfases vestigingsplaatsonderzoek KGT.....	3
Figuur II.1 :	SWOT Agro en voeding.....	16
Figuur II.2 :	SWOT Automotive .....	20
Figuur II.3 :	SWOT Bouwmaterialen .....	24
Figuur II.4 :	SWOT (Petro-)chemie.....	29
Figuur II.5 :	SWOT Energie .....	33
Figuur II.6 :	SWOT Forest products.....	37
Figuur II.7 :	SWOT Logistics industrie.....	41
Figuur II.8 :	SWOT Metaal .....	45
Figuur II.9 :	Belang vestigingsplaatsfactoren KGT in termen van directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid .....	48
Figuur II.10 :	Knelpunten KGT in termen van directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid.....	49
Figuur III.1 :	Belang vestigingsplaatsfactoren scenario Industriële KGT in termen van directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid .....	58
Figuur III.2 :	Belang vestigingsplaatsfactoren scenario Distripark KGT in termen van directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid .....	60
Figuur III.3 :	Belang vestigingsplaatsfactoren scenario Groene KGT in termen van directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid .....	63
Tabel I.1 :	Overzicht van strategische interviews.....	4
Tabel II.1 :	Indeling Kanaalzone Gent-Terneuzen naar industrie.....	8
Tabel II.2 :	Relaties tussen industrieën Kanaalzone Gent-Terneuzen.....	9
Tabel II.3 :	Toelichting relevante vestigingsplaatsfactoren .....	11
Tabel II.4 :	Drivers, 'nice to haves' en knelpunten.....	13
Tabel II.5 :	Belang & knelpunten vestigingsplaatsfactoren Agro en voeding .....	17
Tabel II.6 :	Belang & knelpunten vestigingsplaatsfactoren Automotive .....	21
Tabel II.7 :	Belang & knelpunten vestigingsplaatsfactoren Bouwmaterialen.....	25
Tabel II.8 :	Belang & knelpunten vestigingsplaatsfactoren (Petro-)chemie .....	30
Tabel II.9 :	Belang & knelpunten vestigingsplaatsfactoren Energie.....	35
Tabel II.10 :	Belang & knelpunten vestigingsplaatsfactoren Forest products .....	38
Tabel II.11 :	Belang & knelpunten vestigingsplaatsfactoren Logistics industrie.....	42

## *Inhoudsopgave*

---

Tabel II.12 :	Belang & knelpunten vestigingsplaatsfactoren Metaal .....	47
Tabel III.1 :	Relatief gewicht in de KGT in termen van directe toegevoegde en werkgelegenheid.....	52
Tabel III.2 :	Beleid en toekomstige visie KGT – Havenbedrijf en gemeentelijk niveau .....	53
Tabel III.3 :	Beleid en toekomstige visie KGT – Provinciaal niveau.....	54
Tabel III.4 :	Beleid en toekomstige visie KGT – Nationaal en Europees niveau.....	55
Tabel III.5 :	Kenmerken & groeiverwachtingen Industriële scenario .....	57
Tabel III.6 :	Kenmerken & groeiverwachtingen Distripark scenario.....	59
Tabel III.7 :	Kenmerken & groeiverwachtingen Groene scenario .....	62



## **I. INLEIDING**

### **I.1. AANLEIDING**

De Kanaalzone Gent – Terneuzen (KGT) is een logistiek complex van infrastructuur (toegangswegen, achterlandverbindingen), havenfaciliteiten (Gent, Terneuzen), producenten en dienstverlenende organisaties die samen een marktpositie in West-Europa innemen. De verbetering van de maritieme toegang tot de KGT en de daarmee gepaard gaande benutting van de regionale economische potentie is al geruime tijd onder de aandacht van de politiek, bedrijven en andere belanghebbenden.

Op 11 maart hebben Vlaanderen en Nederland een Derde Memorandum van Overeenstemming ondertekend over de onderlinge samenwerking ten aanzien van het Schelde-estuarium, waaronder de KGT. Om hieraan uitvoering te geven heeft de Technische Schelde Commissie besloten tot oprichting van de projectgroep ‘Verkenning maritieme toegang KGT in het licht van de logistieke potentie’. Deze projectgroep dient in september 2008 de verkenning gereed te hebben. Om te komen tot een verkenning heeft de projectgroep een onderzoeksprogramma opgesteld. Daarbinnen zijn de volgende deelonderzoeken gedefinieerd:

- Regionaal vestigingsplaatsonderzoek KGT;
- Markt- en concurrentieanalyse;
- Scheepvaarteconomisch onderzoek;
- Simulatie Scheepvaart Verkeer;
- Inventarisatie Milieu Aspecten.

Binnen dit onderzoeksprogramma is *Policy Research Corporation* gevraagd het regionaal vestigingsplaatsonderzoek KGT uit te voeren. Deze nota geeft een samenvatting van de resultaten van dit onderzoek. Een uitgebreid slidesrapport met daarin de resultaten en gedetailleerde toelichting van de gemaakte analyses ligt ten grondslag aan deze samenvattende nota.

## **I.2. DOELSTELLING EN ONDERZOEKSVRAGEN**

Het regionaal vestigingsplaatsonderzoek heeft als doel de vestigingsplaatsfactoren in kaart te brengen voor de aanwezige industrieën in de KGT. Daarnaast geeft de studie inzicht in mogelijke economische ontwikkelingen en de invloed daarvan op de vestigingsplaatsfactoren van belang voor de industrieën in de KGT.

De resultaten van de studie zijn tevens input voor de probleemstelling en de (kentallen)kosten-batenanalyse betreffende de maritieme toegang van de KGT.

In dit onderzoek zijn de volgende vragen beantwoord:

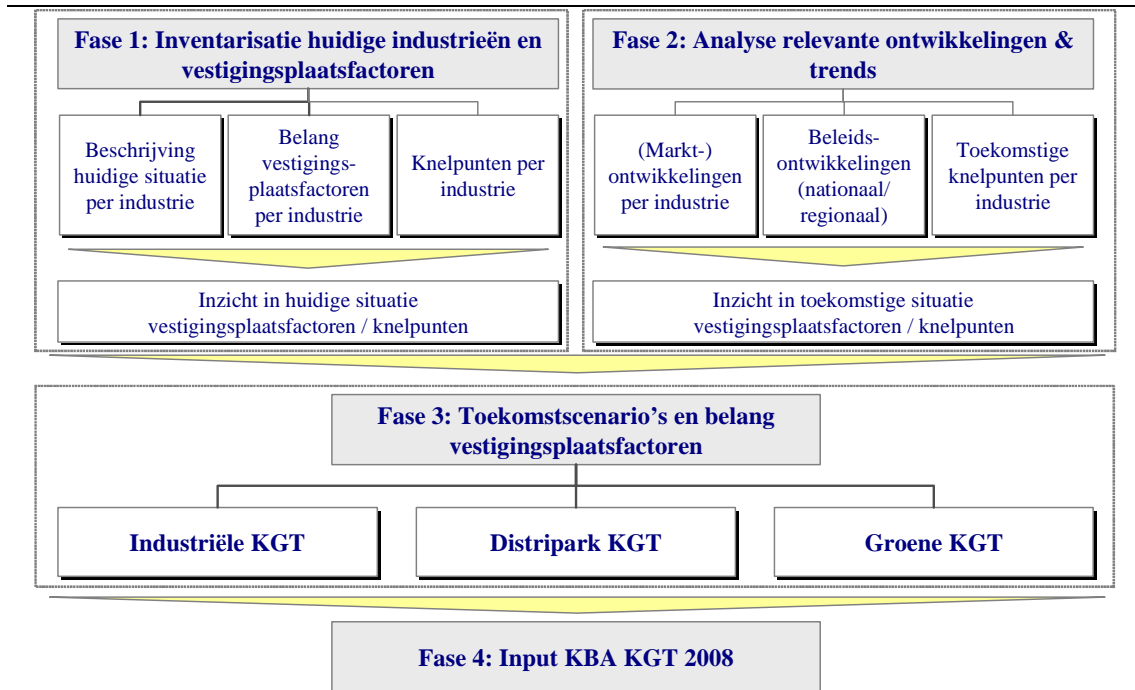
- Waarom zijn bedrijven in de KGT gevestigd?
  - Opsplitsing van vestigingsplaatsfactoren naar 'drivers' (reden voor vestiging, uitbreiding of verlaten van de KGT) en 'nice to have'
- Wat is de strategie voor de toekomst?
  - Inzicht verkrijgen in de toekomstige ontwikkeling van vestigingsplaatsfactoren
- Wat is er nodig in termen van vestigingsplaatsfactoren?
  - Indicatie van aanwezigheid van knelpunten
- Welke trends en ontwikkelingen zijn van invloed op de verdere ontwikkeling van de KGT en het belang van vestigingsplaatsfactoren?
- Wat zijn mogelijke scenario's voor ontwikkeling van de KGT in de toekomst? En welke vestigingsplaatsfactoren zijn dan van belang?



### I.3. AANPAK

Het regionaal vestigingsplaatsonderzoek KGT kan worden onderverdeeld in vier fases (zie *Figuur I.1*).

**Figuur I.1 : Overzicht onderzoeksfases vestigingsplaatsonderzoek KGT**



*Bron : Policy Research Corporation*

Beknopt omvatten deze fasen het volgende:

- Fase 1: Inventarisatie huidige industrieën en vestigingsplaatsfactoren (incl. SWOT-analyse van de KGT gezien vanuit de in de KGT gevestigde industrieën). In deze fase is een inventarisatie gemaakt van de huidige industrieën gevestigd in de KGT, bestaande knelpunten en het belang van vestigingsplaatsfactoren per industrie.
- Fase 2: Analyse relevante ontwikkelingen en trends. In deze fase zijn bestaande prognoses, beleidsnota's en bestemmingsplannen geanalyseerd om trends en ontwikkelingen te identificeren die van invloed zijn op de ontwikkeling van de KGT. Meer specifiek is gekeken naar de impact van deze ontwikkelingen op de vestigingsplaatsfactoren. Zodoende is inzicht verkregen in de toekomstige situatie en knelpunten voor de bedrijven gevestigd in de KGT.

- Fase 3: Toekomstscenario's. In fase 3 zijn drie scenario's uitgewerkt die elk een toekomstbeeld schetsen van de KGT om mogelijke verschuivingen in het belang van vestigingsplaatsfactoren te signaleren en daarmee de robuustheid en relevantie van de vestigingsplaatsfactoren te toetsen.
- Fase 4: Input KBA KGT 2008. De resultaten van de vorige fases zijn input voor de probleemanalyse en de eventueel uit te voeren KBA voor de KGT. In fase 4 worden in nauw overleg met de projectgroep de resultaten vertaald naar bruikbare inputs voor de verkenning en de daaropvolgende KBA.

Fase 1 en fase 2 zijn parallel aan elkaar uitgevoerd.

Het regionaal vestigingsplaatsonderzoek is uitgevoerd door middel van desk-research en strategische interviews met key-players in de KGT. Er is gesproken met een groot aantal bedrijven gevestigd in de KGT. Van elke industrie in de KGT zijn bedrijven geïnterviewd. Daarnaast is gesproken met havenbedrijven en belangengroepen (waaronder milieuorganisaties). Vertrouwelijke gespreksverslagen zijn van alle interviews gemaakt die achteraf door de respectievelijke (markt)partijen zijn gevalideerd op de inhoud. In *Tabel I.1* is een overzicht weergegeven van de geïnterviewde partijen.

**Tabel I.1 : Overzicht van strategische interviews**

<b>Industrieën</b>	<b>Nadruk op productie en/of assemblage*</b>	<b>Nadruk op logistieke activiteiten*</b>
<b>Agro- en voeding</b>	Algist Bruggeman, Cargill	Eurosilos
<b>Automotive</b>	Volvo Cars	Honda Europe
<b>Bouwmaterialen</b>	MBI Beton	-
<b>(Petro-)chemie</b>	Dow Benelux en Yara	Oiltanking
<b>Energie</b>	Electrabel	-
<b>Forest products</b>	Stora Enso Langerbrugge	-
<b>Logistics</b>	Katoen Natie, Ovet en Sea-invest	
<b>Metaal</b>	Sidmar	Outokumpu

<b>Overige gesproken partijen*</b>	
<b>Andere stakeholders</b>	Zeeland Seaports, Havenbedrijf Gent, Zeeuwse Milieufederatie, Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen, VEGHO

\*Dit zijn enkel de (markt)partijen geïnterviewd door *Policy Research Corporation*; in het kader van de Markt- en concurrentieanalyse zijn additionele (markt)partijen binnen de KGT geïnterviewd

Bron : *Policy Research Corporation*

Ook het Stakeholders Advies Forum is intensief betrokken bij het onderzoek. Er zijn vergaderingen en workshops geweest om de tussentijdse resultaten terug te koppelen en vragen te beantwoorden:

- SAF-vergadering, 26 oktober 2006;
- Plenaire SAF-vergadering, 9 februari 2007;
- Workshop SAF-leden, 21 februari 2007.

Voorafgaande de workshop met de SAF-leden zijn de tussentijdse resultaten van het regionaal vestigingsplaatsonderzoek met betrekking tot de relevante vestigingsplaatsfactoren per industrie teruggekoppeld en afgestemd met alle door de onderzoekers geïnterviewde (markt)partijen.

De projectgroep 'Verkenning maritieme toegang Kanaal Gent-Terneuzen in het licht van de logistieke potentie' heeft het onderzoekstraject inhoudelijk begeleid. De tussentijdse resultaten zijn regelmatig teruggekoppeld. Tevens is er afstemming geweest met 'How to Advisory' die parallel aan dit onderzoek de Markt- en concurrentieanalyse uitvoerde voor de KGT.

### *Leeswijzer*

De belangrijkste resultaten van het 'Regionaal vestigingsplaatsonderzoek Kanaalzone Gent-Terneuzen' worden in deze nota beschreven in drie hoofdstukken:

- Analyse industrieën en vestigingsplaatsfactoren Kanaalzone Gent-Terneuzen (Hoofdstuk II);
- Scenario's Kanaalzone Gent-Terneuzen (Hoofdstuk III);
- Conclusies vestigingsplaatsonderzoek (Hoofdstuk IV).



## **II. ANALYSE INDUSTRIEËN & VESTIGINGSPLAATSFACTOREN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN**

### **II.1. OMSCHRIJVING & INDELING KANAALZONE GENT-TERNEUZEN**

De Kanaalzone Gent-Terneuzen bestaat uit het grensoverschrijdende (zee)havengebied langs het Kanaal Gent-Terneuzen. In Nederland behoren tot de Kanaalzone de zeehaven Terneuzen en de binnenhavens bij Sluiskil en Sas van Gent. In België behoort de gehele zeehaven van Gent en nabijgelegen gebied (o.a. Zelzate) tot de Kanaalzone. Tezamen beschikken de zeehavens van Gent en Terneuzen over ca. 7 000 hectare grond (Technum, 2000). De Kanaalzone wordt vanuit Europees perspectief beschouwd als een middelgrote zeehaven met een relatief sterke aanwezigheid van industriële en logistieke bedrijven.

De KGT kan worden onderverdeeld in 8 industrieën:

- Agro en voeding;
- Automotive;
- Bouwmaterialen;
- (Petro-)chemie;
- Energie;
- Forest products;
- Logistics industrie;
- Metaal.

In het kader van het regionaal vestigingsplaatsonderzoek worden onder de acht industrieën de bedrijven met productie, assemblage en verwerkingsprocessen gegroepeerd. Bedrijven waar de nadruk ligt op

logistieke processen<sup>1</sup> worden gegroepeerd onder de logistics industrie. De inzichten verkregen uit gesprekken met deze industriegebonden logistieke dienstverleners worden waar ze betrekking hebben op de productie, assemblage en verwerkingsprocessen meegenomen bij de industrie waaraan ze gebonden zijn en daar waar ze betrekking hebben op de logistieke processen meegenomen bij de logistics industrie.

**Tabel II.1 : Indeling Kanaalzone Gent-Terneuzen naar industrie**

Industrieën	Nadruk op productie en/of assemblage*	Nadruk op logistieke activiteiten*
Agro en voeding	Het verwerken van agribulkproducten tot halffabricaten (o.a. gist) en eindproducten (o.a. veevoeder) voor de voedingsmiddelenindustrie en de consument	De import, opslag, export en distributie van agribulkproducten en levensmiddelen (van granen en sojabonen tot cacao en fruitsappen)
Automotive	De productie en assemblage van auto's, trucks en onderdelen	De import, export en distributie van auto's, trucks en onderdelen
Bouwmaterialen	De productie en verwerking van grondstoffen als zand en grind tot bouwmaterialen	-
(Petro-)chemie	De productie en verwerking van chemische (basis)producten en aardolieproducten	De invoer, opslag en distributie van chemische basisproducten en aardolieproducten
Energie	De opwekking van energie door energiecentrales	-
Forest products	Het verwerken van houtproducten (hout en oud papier) tot papier en verpakkingsmateriaal	De import, opslag en distributie van houtproducten (hout uit Zuid-Amerika)
Logistics industrie	De import, export, opslag, Value Added Logistics en distributie van grondstoffen, halffabricaten en eindproducten voor gebruikers en afnemers (o.a. groothandel, verwerkende industrie, etc.)	
Metaal	De productie van staal en andere metalen en verwerking van deze metalen	Value Added Logistics (grote rollen staal verwerken tot kleinere aangepaste ladingen staal)

\* Bij een strikte toepassing van deze definities dient rekening gehouden te worden dat productie- en/of assemblagebedrijven ook logistieke activiteiten uitvoeren. Daarnaast voeren logistieke dienstverleners ook meer en meer value-added assemblage processen uit

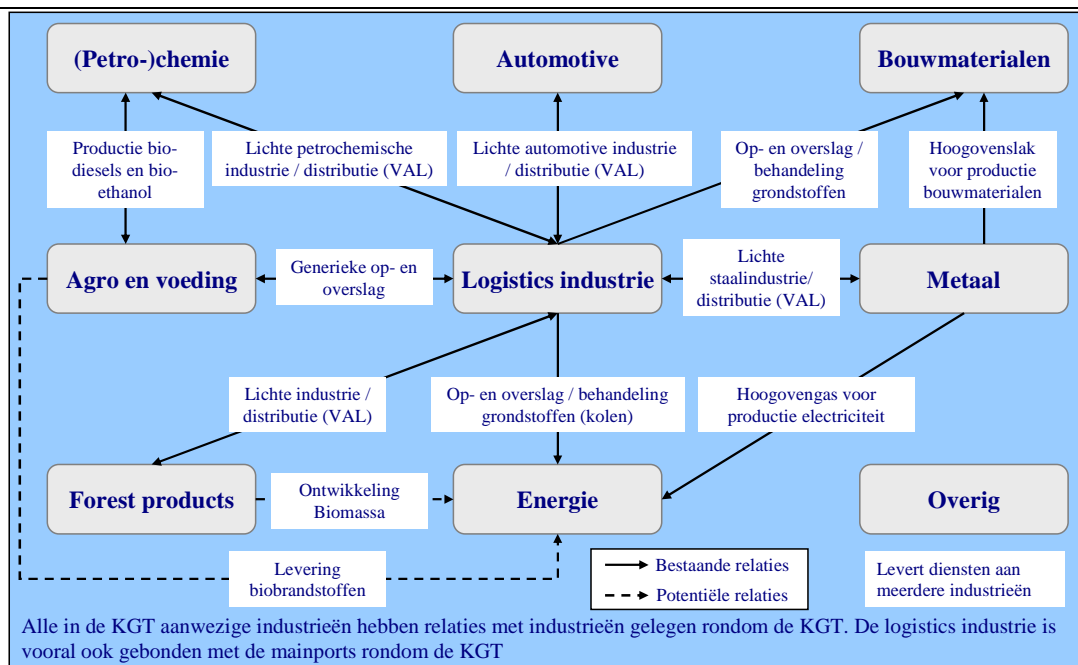
Bron : Policy Research Corporation

De industrieën gevestigd in de KGT hebben onderlinge relaties door onder andere restproducten en de opkomst van nieuwe economische activiteiten zoals biobrandstoffen en -energie. Restproducten als hoogovenslak en hoogovengas van de metaalindustrie worden gebruikt door respectievelijk de bouwmaterialenindustrie en de energie industrie. (Petro-)chemie, agro en voeding, forest products en energie zijn allemaal betrokken bij de opkomst van biobrandstoffen en -energie. De logistics industrie is verweven in alle industrieën door niet alleen traditionele logistieke dienstverlening, maar juist de value

<sup>1</sup> Logistieke processen zijn import en export, op- en overslag en distributie van grondstoffen en (eind)producten.

added activiteiten die worden verricht binnen een industrie. Value Added Logistics (VAL) is niet meer weg te denken uit de KGT.

Tabel II.2 : Relaties tussen industrieën Kanaalzone Gent-Terneuzen



Bron : Policy Research Corporation

## II.2. RELEVANTE VESTIGINGSPLAATSFACTOREN VOOR DE KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

### II.2.1. TOELICHTING RELEVANTE VESTIGINGSPLAATSFACTOREN

Bij het zoeken naar een geschikte vestigingsplaats zijn er vele mogelijke vestigingsplaatsfactoren denkbaar die bedrijven meenemen in hun uiteindelijke beslissing. Bedrijven vestigen zich pas in een gemeente, regio of land als de kwaliteit van het vestigingsklimaat zo optimaal mogelijk aansluit op de vestigingsplaatsfactoren die essentieel zijn voor het bedrijfseconomisch zo goed mogelijk functioneren van het bedrijf. Op basis van literatuuronderzoek, deskresearch en strategische interviews zijn een 14-tal vestigingsplaatsfactoren geïdentificeerd die relevant zijn voor de industrieën in de KGT. Deze zijn ingedeeld in factoren met betrekking tot maritieme toegang, overige transportfactoren en overige (economische) factoren:

- Maritieme toegang
  - Grootte zeesluis<sup>2</sup>;
  - Beschikbaarheid zeesluis;
  - Betrouwbaarheid sluizencomplex Terneuzen (zee- en binnenvaart).
- Overige transportfactoren
  - Weg (ontsluiting en betrouwbaarheid);
  - Binnenvaart (ontsluiting en betrouwbaarheid);
  - Spoor (ontsluiting, betrouwbaarheid en exploitatie);
  - Pijpleiding (ontsluiting).
- Overige (economische) factoren
  - Productiefactor ruimte (beschikbaarheid en kosten);
  - Productiefactor arbeid (beschikbaarheid, kosten en flexibiliteit);
  - Nabijheid leveranciers/afzetmarkt;
  - Samenwerking/synergievoordelen;
  - (Milieu)wet- en regelgeving;
  - Energiekosten;
  - Relatie met havenbedrijf en overheden.

In *tabel II.3* is een overzicht opgenomen van de in het vestigingsplaatsonderzoek gehanteerde definities voor de verschillende vestigingsplaatsfactoren. Omdat er vaak onduidelijkheid bestaat betreffende de begrippen beschikbaarheid en betrouwbaarheid worden deze er uitgelicht in de context van de maritieme toegang:

- Beschikbaarheid zeesluis: aanwezigheid en bruikbaarheid van de zeesluis, vermogen van de zeesluis om schepen te kunnen schutten/versassen (meestal gemeten in aantal dagen);
- Betrouwbaarheid sluizencomplex Terneuzen: waarschijnlijkheid dat schepen geschut/versast kunnen worden bij het sluizencomplex Terneuzen binnen een bepaalde tijd (indicator: wachttijd bij de sluizen).

Beschikbaarheid zeesluis is dus afhankelijk van alle factoren die het vermogen van de zeesluis om te schutten/versassen beïnvloeden zoals

---

<sup>2</sup> Grootte van de zeesluis impliceert ook de dimensies van het kanaal Gent-Terneuzen; dimensies van het kanaal Gent-Terneuzen worden aangepast conform



structureel/incidenteel onderhoud en calamiteiten. Betrouwbaarheid bij het sluisencomplex Terneuzen is afhankelijk van de intensiteit/capaciteit<sup>3</sup> verhouding bij de sluisen.

**Tabel II.3 : Toelichting relevante vestigingsplaatsfactoren**

		Toelichting vestigingsplaatsfactoren
Maritieme toegang	Grootte zeesluis	Dimensies van de zeesluis (diepte, breedte, lengte)
	Beschikbaarheid zeesluis	Aanwezigheid en bruikbaarheid van de zeesluis; vermogen van de zeesluis om schepen te kunnen schutten/versassen (meestal gemeten in aantal dagen per jaar)
	Betrouwbaarheid sluisencomplex Terneuzen	Waarschijnlijkheid dat schepen gescht/versast kunnen worden bij het sluisencomplex Terneuzen binnen een bepaalde tijd (indicator: wachttijd bij de sluisen)
Overige transport-factoren	Weg	Ontsluiting op weginfrastructuur (mn. achterland) en betrouwbaarheid daarvan (reistijd)
	Binnenvaart	Ontsluiting op binnenvaart (mn. achterland) en betrouwbaarheid daarvan (reistijd)
	Spoor	Ontsluiting op spoorinfrastructuur (mn. achterland), betrouwbaarheid daarvan (reistijd) en exploitatie (tarifiering, organisatie)
	Pijpleiding	Ontsluiting op pijpleiding (mn. achterland)
Overige (economische) factoren	Productiefactor ruimte	Beschikbaarheid ruimte en kosten grond
	Productiefactor arbeid	Beschikbaarheid gekwalificeerde arbeid, arbeidskosten en flexibiliteit
	Nabijheid leveranciers / afzetmarkt	Aanwezigheid van leveranciers in en rondom de KGT; aanwezigheid nabij gelegen afzetmarkt
	(milieu)wet- en regelgeving	(milieu)wet- en regelgeving van invloed op economische activiteiten KGT
	Samenwerking / synergievoordelen	Mogelijkheden om samen te werken en synergiewinsten te halen met (markt)partijen in de Kanaalzone Gent-Terneuzen (bv. reststroom, retourlading,...)
	Energiekosten	Kosten van energie (elektriciteit, gas, ...)
	Relatie havenbedrijf en overheden	Relatie met havenbedrijven Gent en Terneuzen en andere overheidsinstanties

Bron : Policy Research Corporation

### II.2.2. TOELICHTING WEGING VAN RELEVANTE VESTIGINGSPLAATS-FACTOREN

Met behulp van strategische interviews met (markt)partijen in de KGT zijn de relevante vestigingsplaatsfactoren per industrie gewogen in termen van belang. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen

het grootste schip dat door de zeesluis mag na eventuele aanpassing van de grootte.

<sup>3</sup> Intensiteit heeft betrekking op aantal, omvang en aankomstpatronen van de schepen die de sluis passeren en capaciteit van de sluis heeft betrekking op de dimensies van de sluisen (grootte, diepte, lengte) en de strategie van het schutten/versassen.

drivers en 'nice to have'<sup>4</sup>. Een vestigingsplaatsfactor wordt als **driver** beschouwd indien deze factor:

- Een voorname reden voor vestiging op locatie is geweest;
- Een voorname reden voor behoud / uitbreiding huidige economische activiteiten op locatie is.

Zonder voldoende invulling van deze vestigingsplaatsfactor zou een dergelijke beslissing negatief kunnen uitpakken. Ook een voldoende invulling van een dergelijke vestigingsplaatsfactor is geen garantie voor een positieve beslissing omdat bij andere concurrerende locaties drivers ook ingevuld kunnen zijn.

Een vestigingsplaatsfactor wordt als 'nice to have' beschouwd indien deze factor:

- Weliswaar een belangrijke factor is, maar niet de voornaamste reden voor vestiging op locatie dan wel behoud/uitbreiding van huidige economische activiteiten is;
- Ook indien een nice to have als een knelpunt wordt beschouwd, zal het op zichzelf niet een uitbreidingsbeslissing tegenhouden.

Een vestigingsplaatsfactor dat 'nice to have' is kan doorslaggevend zijn indien aan alle drivers is voldaan. Indien een vestigingsplaatsfactor geen driver is voor een industrie, dan wordt deze als 'nice to have' ervaren. Een relatief (t.o.v. andere concurrerende locaties) hoge score op een dergelijke vestigingsplaatsfactor kan compensatie bieden voor andere, minder gunstige, vestigingsplaatsfactoren.

Daarnaast is ook de kwaliteit van de vestigingsplaatsfactoren in de KGT geanalyseerd. Er is enkel bekeken of een vestigingsplaatsfactor nu en/of in de toekomst als een knelpunt wordt ervaren. Een vestigingsplaatsfactor wordt als een **knelpunt** beschouwd indien:

- De mate waarin aan de vestigingsplaatsfactor wordt voldaan in de KGT niet voldoende is en daarmee de huidige en toekomstige bedrijfsvoering belemmert.

Zowel drivers als 'nice to have's' kunnen als knelpunt worden ervaren. Het dient aanbeveling om voor drivers die als knelpunt worden ervaren beleidsinspanningen te houden gericht op het identificeren

---

<sup>4</sup> Onderscheid naar drivers and 'nice to have' wordt ondermeer toegepast in (logistieke) studies van McKinsey, PWC en andere vooraanstaande organisaties.

van oplossingen en de voortvarende implementatie daarvan. Bij ‘nice to have’s’ is de urgentie minder hoog, maar dienen wel mogelijke oplossingsrichtingen te worden geïdentificeerd (zie Tabel II.4).

Tabel II.4 : Drivers, ‘nice to have’s’ en knelpunten

	Geen knelpunt	Knelpunt
Driver	Normale beleidsinspanning: behouden van de vestigingsplaatsfactor	Acute beleidsinspanning: identificeren van oplossingen en het voortvarend implementeren daarvan
Nice to have	Geen nadere inspanning: monitoring van de vestigingsplaatsfactor	Normale beleidsinspanning: identificeren mogelijke oplossingen en eventuele implementatie daarvan

Bron : Policy Research Corporation

## II.3. INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

### II.3.1. AGRO EN VOEDING

#### a/ Omschrijving & belangrijkste kenmerken

De agro- en voedingindustrie omvat het verwerken van agribulkproducten tot halffabricaten (o.a. gist) en eindproducten (o.a. veevoeder). Tot deze industrie behoren onder andere Cerestar, Cargill, Algist Bruggeman en Nutreco. Belangrijke industriegebonden logistieke dienstverleners binnen deze industrie zijn Eurosil en Citrus Coolstore. Hun processen richten zich op import, export, opslag en distributie van agribulkproducten en levensmiddelen (o.a. granen, sojabonen, cacao en fruitsappen). Gezien de logistieke aard van hun activiteiten worden deze bedrijven ook meegenomen in de analyse van de logistics industrie. Gent is een Europees distributiecentrum voor graan. In 2004 waren 971 personen werkzaam in de agro- en voedingindustrie met een totale toegevoegde waarde van € 105 miljoen (Nationale Havenraad 2005 en NBB2006).

De agro- en voedingindustrie wordt gekenmerkt door groot-schaligheid en efficiëntie in productie. Grote financiële investeringen zijn gemaakt in productiefaciliteiten en opslagcapaciteit.

Aanvoer van agribulkproducten geschiedt voornamelijk via de zeevaart en afvoer voornamelijk via de weg, maar ook via het spoor en de binnenvaart. Continentale aan- en afvoer van producten gaat veelal via de weg en de binnenvaart. Het betreft zowel bulklading (granen en andere basisproducten) als stukgoed en containervervoer (hoogwaardige eindproducten). Eindproducten worden geleverd aan de chemische industrie (o.a. zetmeel) en groot- en detailhandel (bakkerijen en supermarkten).

#### ***b/ Trends & (markt)ontwikkelingen***

##### *Algemeen*

De agro- en voedingindustrie is een stabiele tot licht dalende markt ten opzichte van andere industrieën in Europa. Er is sprake van een dalende vraag naar consumptiegoederen. De productiecapaciteit in (West-)Europa is aan het afnemen. Deze tendens is mede het gevolg van een strenger milieubeleid met zichtbare negatieve effecten op de veeteelt en landbouw en toenemende concurrentie van lagere (loon)kostlanden in Oost- en Centraal Europa. Het gevolg is verdergaande efficiencyverbeteringen in de vorm van onder andere automatisering om een hogere toegevoegde waarde per ton product te realiseren. De industrie staat ook onder druk door een verschuiving van de macht in de keten naar de grote supermarkten.

Naast deze groeiremmende ontwikkelingen zijn er ook positieve ontwikkelingen waarneembaar in de agro- en voedingindustrie. Handelsliberalisatie en afbouw van Europese landbouw maakt het mogelijk om de import en lichte verwerking van agribulkproducten te vergroten. Daarnaast zijn er nieuwe opkomende activiteiten zoals biobrandstoffen (bio-ethanol en biodiesel) en bio-energie. Agribulkproducten zijn een belangrijke grondstof voor het vergaren van biobrandstoffen en bio-energie<sup>5</sup>.

Het CPB verwacht een lichte groei van de agro- en voedingindustrie, terwijl de werkgelegenheid sterk afneemt (CPB 2004<sup>6</sup>).

---

<sup>5</sup> Biodiesel en bio-ethanol worden geproduceerd op basis van de verwerking van agribulkproducten zoals raapzaad en koolzaad.

<sup>6</sup> Bron is de 'Vier vergezichten op Nederland' van het CPB. Dit document is gebruikt als basisdocument voor de WLO-scenarios. De groeiverwachtingen zijn gecorrigeerd voor de verwachte ontwikkeling van marktprijzen.

*Kanaalzone Gent-Terneuzen*

In de KGT zijn de hierboven beschreven Europese trends waarneembaar. Efficiencyverbeteringen worden gerealiseerd door de in de KGT gevestigde bedrijven om meer toegevoegde waarde per ton te realiseren. De KGT kent ook een sterke opkomst van biobrandstoffen en bio-energie. Investerings door verschillende bedrijven zoals Cargill en Eurosilco zijn gemaakt om bio-brandstoffen te produceren. Samenwerking/synergievoordelen worden nagestreefd om dit proces te versnellen. Zo is Nedalco gelegen nabij de Cerestar vestiging te Sas van Gent om van restproducten bio-ethanol te produceren. Daarnaast wordt de glastuinbouw beleidsmatig gestimuleerd in het Nederlandse gedeelte van de Kanaalzone.

In de periode 2001-2004 is de toegevoegde waarde van de agro- en voedingindustrie licht gestegen terwijl de werkgelegenheid fors is gedaald (Nationale Havenraad 2005 en NBB 2006<sup>7</sup>).

*c/ SWOT Agro en voeding*

Een belangrijke sterkte van de KGT voor de agro- en voedingsindustrie is de centrale ligging en de goede ontsluiting op diverse modaliteiten voor de aan en afvoer van grondstoffen en producten. Zwaktes van agro en voeding in de KGT zijn de hoge tarifiering en exploitatie van het spoor en de maritieme toegang in termen van grootte van de zeesluis. Full-Panamax schepen kunnen Gent niet volbeladen bereiken. Kansen voor agro en voeding in de KGT liggen in de opkomst van biobrandstoffen (biodiesel) en glastuinbouw. Een bedreiging vormt de voortzetting van de dalende trend en verzadigingsverschijnselen bij de vraag naar levensmiddelen en voedingsproducten.

---

<sup>7</sup> Historische trend tegen lopende prijzen.

**Figuur II.1 : SWOT Agro en voeding**

<b>Sterktes</b>	<b>Zwaktes</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Infrastructuurontsluiting op weg, spoor, zee, binnenvaart voor aanvoer van grondstoffen en afvoer van halffabricaten en eindproducten</li><li>• Aanwezigheid van logistieke dienstverleners (o.a. opslag van granen)</li><li>• Centrale ligging en nabijheid van afnemers en afzetmarkt (van o.a. veevoeder)</li><li>• Goede relaties met overheden en havenbedrijven</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Maritieme toegang (sluizencomplex Terneuzen) met betrekking tot de grootte van de zeesluis</li><li>• Tarifiering en ontsluiting spoor</li><li>• Concurrentie met andere zeehavens gericht op agribulkproducten (Rouen, Amsterdam en Rotterdam)</li></ul>
<b>Kansen</b>	<b>Bedreigingen</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Verdere ontwikkeling biobrandstoffen en -energie initiatieven leidt tot meer en nieuwe bedrijvigheid</li><li>• Opkomst glastuinbouw op de Axelse Vlakte</li><li>• Wereldwijde handelsliberalisatie en afbouw van Europese subsidies kan leiden tot meer import naar Gent</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Concurrentie met Centraal- en Oost-Europa (lagere kosten)</li><li>• Dalende afzetmarkt</li><li>• Toename druk van regelgeving (o.a. geen scheiding van woon- en havenzones)</li></ul>

Bron : Policy Research Corporation

#### **d/ Belang & knelpunten vestigingsplaatsfactoren**

##### *Maritieme toegang*

Alle kwaliteitsaspecten van de maritieme toegang zijn voor de agro- en voedingindustrie een driver. De grootte van de zeesluis is een wezenlijk knelpunt doordat verschillende soorten agribulkproducten zoals veevoerders veelal worden vervoerd met grote zeeschepen waaronder Cape Size en Panamax. De kostenvoordelen van een Cape Size ten opzichte van een Panamax zijn groot, oplopend tot € 7 per ton. De grootte van de zeesluis beperkt ook de mogelijkheid om combinatieladingen met andere industrieën te realiseren.

Ook bij de opkomst van biobrandstoffen is een grote zeesluis relevant. Immers, agribulkproducten (o.a. rapzaad en koolzaad), waarvoor de grootte van de zeesluis een wezenlijk knelpunt is, zijn belangrijke grondstoffen voor de productie van biodiesel en bio-ethanol.

##### *Overige transport factoren*

Bij de overige transportfactoren zijn ontsluiting en betrouwbaarheid van weg en binnenvaart van en naar het achterland drivers voor de agro- en voedingindustrie. De binnenvaart is vooral belangrijk voor de aan- en afvoer van agribulkproducten van/naar Noord-Frankrijk. Hoewel spoorvervoer als ‘nice to have’ wordt beschouwd is het een knelpunt door de tarifiering (hoge transportkosten) en exploitatie (betrouwbaarheid).

**Tabel II.5 : Belang & knelpunten vestigingsplaatsfactoren Agro en voeding**

	Driver (D) / ‘nice to have’ (N)		Huidig knelpunt	Toekomstig knelpunt	(Eventuele) toelichting
<b>Maritieme toegang</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Groote zeesluis<sup>1</sup></li> <li>Beschikbaarheid zeesluis<sup>2</sup></li> <li>Betrouwbaarheid sluizencomplex Terneuzen</li> </ul>	D D	N	X X	X X	1. Ook een belemmering voor productie van biobrandstoffen en verdere ontwikkeling van trading activiteiten in de KGT 2. Risico's verbonden aan 1 zeesluis zijn belemmerend
<b>Overige transportfactoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Weg</li> <li>Binnenvaart</li> <li>Spoor<sup>3</sup></li> <li>Pijpleiding</li> </ul>	D D	N nvt	X	X	3. Tarifiering en exploitatie spoor vormt een belemmering; ontsluiting spoor neemt in belang toe voor aan/afvoer van producten uit Frankrijk
<b>Overige (economische) factoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Productiefactor ruimte<sup>4</sup></li> <li>Productiefactor arbeid</li> <li>Nabijheid leveranciers/afzetmarkt</li> <li>(milieu)wet- en regelgeving<sup>5</sup></li> <li>Samenwerking/synergievoordelen</li> <li>Energiekosten</li> <li>Relatie havenbedrijf en overheden</li> </ul>	D D	N N N N N	X	X	4. Beschikbare ruimte nabij huidige locatie is beperkt 5. Milieuraandvoorwaarden hebben een kostenverhogende uitwerking

Bron : Policy Research Corporation

*Overige (economische) factoren*

Twee van de overige (economische) factoren zijn een driver voor de agro- en voedingsindustrie. Dit zijn de productiefactor ruimte en nabijheid leveranciers / afzetmarkt. De driver productiefactor ruimte kan een knelpunt worden in de toekomst in de zin dat er beperkte ruimte nabij de huidige locaties is voor verdere uitbreiding van de huidige economische activiteiten. Met het oog op de opkomst van biobrandstoffen en -energie en mogelijke samenwerking / synergievoordelen wordt dit nog prangender. Hoewel (milieu)wet- en regelgeving als ‘nice to have’ wordt ervaren is het een knelpunt

omwille van de kostenverhogende werking van de veiligheids- en milieu vereisten vis à vis andere vestigingen in het buitenland.

### **II.3.2. AUTOMOTIVE**

#### ***a/ Omschrijving & belangrijkste kenmerken***

De automotive industrie omvat de productie en assemblage van auto's, trucks en onderdelen. Tot deze industrie behoren onder andere Volvo Cars, Volvo Trucks, Plastal Automotive en Tower Automotive. Belangrijke industriegebonden dienstverleners binnen deze industrie zijn onder andere Honda Europe (invoer van auto's uit Azië en Engeland) en Volvo Logistics. Hun processen richten zich op import, export, distributie en Value Added Logistics van auto's en onderdelen en als zodanig worden ze ook meegenomen in de analyse van de logistics industrie. De automotive industrie is voornamelijk gesitueerd nabij Gent. In 2004 waren 8 261 personen werkzaam in de automotive industrie met een totale toegevoegde waarde van € 645 miljoen (Nationale Havenraad 2005 en NBB 2006).

De automotive industrie is een sterk gevestigde industrie in de KGT. Samenwerking en synergievoordelen worden reeds benut door de aanwezigheid van nabijgelegen toeleveranciers (o.a. Volvo Suppliers Park). De automotive bedrijven zijn veelal onderdeel van grote multinationals waarbij de 'corporate' strategie in het buitenland wordt vastgesteld.

Auto's en onderdelen worden vooral via de zeevaart aangevoerd uit Zweden, Engeland, maar ook Azië. Hoogwaardige stukgoed lading (auto's en trucks) wordt voornamelijk via de weg, het spoor en de zeevaart (RoRo) afgevoerd. Hierbij is just-in-time (JIT) levering essentieel.

#### ***b/ Trends & (markt)ontwikkelingen***

##### *Algemeen*

De automotive industrie is in Europa volop in beweging. Productiesites worden op basis van o.a. kostenefficiëntie beoordeeld door het moederconcern dat vaak gevestigd is in het buitenland. Door de druk van kostenefficiëntie is er een continue dreiging van



verplaatsing van activiteiten en leveranciers naar Oost-Europa vanwege lage loonkosten. Het gevolg is verdergaande efficiencyverbeteringen in de vorm van automatisering, het minimaliseren van de eigen voorraad (JIT levering) en het outsourcen van productie, onderdelen en logistieke activiteiten. Hierbij is een tendens waarneembaar om de logistieke activiteiten voor de aan- en afvoer van auto's en onderdelen nabij zeehavens te centraliseren. Daarnaast gaat de focus in de industrie steeds meer uit naar hoogwaardige producten (inspelen op nichemarkten bijvoorbeeld luxe auto's). JIT levering zal een steeds belangrijkere rol innemen in de gehele logistieke keten.

Het CPB verwacht dat de toekomstige groei van de automotieve industrie achter blijft op de rest van de industrie<sup>8</sup>. Wel is er sprake van een toename van de arbeidsproductiviteit (CPB 2004).

#### *Kanaalzone Gent-Terneuzen*

In de KGT zijn de hierboven beschreven Europese trends waarneembaar. Volvo streeft ondermeer naar hoogwaardigere modellen (complexere modellen op basis van platformstrategieën). Daarnaast verwachten ze geen forse uitbreidingen van de huidige productiecapaciteit om negatieve schaalvoordelen te voorkomen. De huidige capaciteit zal optimaal benut worden.

In de periode 2001-2004 is de toegevoegde waarde en werkgelegenheid van de automotieve industrie in de Kanaalzone Gent-Terneuzen aanzienlijk gestegen door investeringen van onder andere Volvo Cars<sup>9</sup> (Nationale Havenraad 2005 en NBB 2006).

#### *c/ SWOT Automotive*

Een sterkte van de automotieve industrie in de KGT is de goede ontsluiting op diverse modaliteiten voor de aan- en afvoer van auto's en onderdelen. De beschikbaarheid van ruimte en nabijheid van leveranciers vormen ook pluspunten.

---

<sup>8</sup> Industrie omvat conform het CPB de voedings- en genotmiddelenindustrie, overige industrie, chemische, rubber- en kunststofverwerkende industrie en metalelektro-industrie.

<sup>9</sup> Uitbreiding productiecapaciteit Volvo Cars Gent van 150 000 auto's in 2001 naar 270 000 auto's in 2004.

**Figuur II.2 : SWOT Automotive**

<p style="text-align: center;"><b>Sterktes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Centrale ligging en infrastructuurontsluiting op weg, spoor, zee, binnenvaart voor aanvoer van onderdelen en afvoer van eindproducten</li> <li>• Nabijheid van toeleverende industrie (leveranciers van onderdelen)</li> <li>• Beschikbaarheid ruimte</li> <li>• Goede relaties met overheid en havenbedrijven</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Zwaktes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Afhankelijkheid enkele grote bedrijven met investeringsbeslissingen op afstand</li> <li>• Tarifiering en ontsluiting van het spoornet</li> <li>• Inflexibiliteit van productiefactor arbeid</li> <li>• Hoge energiekosten</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>Kansen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vraag naar duurdere auto's (hogere toegevoegde waarde per product) als gevolg van toenemende welvaart in Europa en rest van de wereld en inspelen op nichemarkten</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Bedreigingen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Betrouwbaarheid van reistijd voor deep-sea schepen kan verminderen bij grote drukte</li> <li>• Verminderde betrouwbaarheid als gevolg van toenemende congestie op de weg</li> <li>• Verschuiving en/of uitbreiding activiteiten in Centraal- en Oost-Europa</li> <li>• Concurrentie met zeehavens met automotive focus als Zeebrugge en Vlissingen</li> </ul>

Bron : Policy Research Corporation

Een zwakte vormt de afhankelijkheid van bedrijven waar de 'corporate strategy' in het buitenland wordt vastgesteld. Kansen voor automotive in de KGT liggen in de productie en distributie van duurdere wagens (hogere toegevoegde waarde per auto). Een bedreiging wordt gevormd door toenemende congestie op de weg en verschuiving en/of nieuwe uitbreidingen in Centraal- en Oost-Europa.

#### **d/ Belang & knelpunten vestigingsplaatsfactoren**

##### *Maritieme toegang*

Voor de automotive industrie zijn beschikbaarheid van de zeesluis en betrouwbaarheid van het sluisencomplex Terneuzen de drivers met betrekking tot de maritieme toegang. Beschikbaarheid en betrouwbaarheid zijn drivers gelet op de tendens naar meer JIT leveringen en minimale eigen voorraden. Tevens wordt door deze ontwikkelingen frequentere bevoorrading belangrijker dan grotere partijen in één keer. Hierdoor kan zelfs het belang van een grotere zeesluis in de toekomst afnemen. Geen van de kwaliteitsaspecten vormt in de huidige situatie een knelpunt. Door toenemende congestie op de vaarweg zou in de toekomst de betrouwbaarheid van het

sluizencomplex kunnen verslechteren en zodoende de bedrijfsvoering belemmerd worden.

*Overige transport factoren*

Bij de overige transportfactoren zijn ontsluiting en betrouwbaarheid van weg en spoor belangrijke drivers voor de automotive industrie. Beide drivers vormen ook een knelpunt nu en in de toekomst. Bij de weg leidt toenemende congestie tot een langere 'lead-time'. Bij spoorvervoer zijn zowel de hoge kosten als betrouwbaarheid van de modaliteit een belemmering voor de bedrijfsvoering.

**Tabel II.6 : Belang & knelpunten vestigingsplaatsfactoren Automotive**

	Driver (D) / 'nice to have' (N)		Huidig knelpunt	Toekomstig knelpunt	(Eventuele) toelichting
<b>Maritieme toegang</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Grootte zeesluis</li> <li>Beschikbaarheid zeesluis</li> <li>Betrouwbaarheid sluizencomplex Terneuzen<sup>1</sup></li> </ul>	D	N		X	1. Betrouwbaarheid is key-issue met betrekking tot de maritieme toegang door ontwikkelingen als just-in-time (JIT) delivery; in de toekomst neemt belang betrouwbaarheid toe
<b>Overige transportfactoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Weg<sup>2</sup></li> <li>Binnenvaart</li> <li>Spoor<sup>3</sup></li> <li>Pijpleiding</li> </ul>	D	N	X	X	2. Toenemende congestie op de weg leidt tot een langere 'lead-time'
	D	nvt	X	X	3. Tarifiering en exploitatie van spoor vormt een belemmering
<b>Overige (economische) factoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Productiefactor ruimte</li> <li>Productiefactor arbeid<sup>4</sup></li> <li>Nabijheid leveranciers / afzetmarkt</li> <li>(milieu)wet- en regelgeving</li> <li>Samenwerking / synergievoordelen</li> <li>Energiekosten</li> <li>Relatie havenbedrijf en overheden</li> </ul>	D	N	X	X	4. Hoge arbeidskosten en inflexibiliteit werknemers belemmeren bedrijfsvoering
	D	N	X	X	
	D	N	X	X	
	D	N	X	X	

Bron : Policy Research Corporation

*Overige (economische) factoren*

Drie van de overige (economische) factoren zijn een driver voor de automotive industrie. Dit zijn de productiefactor ruimte, de productiefactor arbeid en de nabijheid van leveranciers/afzetmarkt. Bij de productiefactor ruimte betreft het de beschikbaarheid van gronden voor investeringen in productie- en opslagfaciliteiten. Bij de productiefactor arbeid gaat het naast de beschikbaarheid van gekwalificeerde arbeid ook om de kosten en flexibiliteit van de in te

zetten werknemers. Het betreft hier vooral de flexibiliteit en kosten van havenarbeiders voor het laden en lossen van schepen. Dit is in de huidige situatie al een knelpunt. De laatste vestigingsplaatsfactor is vooral een driver gelet op de tendens naar meer JIT leveringen. De energiekosten in de KGT zijn hoog. Dit is nadelig voor alle in de Kanaalzone gevestigde (zware) industrieën.

### **II.3.3. BOUWMATERIALEN**

#### ***a/ Omschrijving & belangrijkste kenmerken***

De bouwmaterialenindustrie omvat producenten van beton, cement en overige bouwmaterialen. Tot deze industrie behoren onder andere MBI Gent, VVM, Mantelwerk, CBR Cementbedrijven en Charles Kesteleyn NV. De bouwmaterialenindustrie is enkel gelegen in het Gentse gedeelte van de Kanaalzone. In 2004 waren 1 581 personen werkzaam in de bouwmaterialenindustrie met een totale toegevoegde waarde van € 97 miljoen (Nationale Havenraad 2005 en NBB 2006).

Bedrijven in de bouwmaterialenindustrie produceren relatief laagwaardige producten. Hierdoor vormen de transportkosten een groot deel van de totale kosten<sup>10</sup>. Grondstoffen voor de bouwmaterialen industrie zijn ondermeer zand en grind, gips, klinkers en hoogovenslak.

Grondstoffen worden voornamelijk aangevoerd via de binnenvaart maar ook via de weg van landgebonden winningslocaties. Hoogovenslakken, klinker en gips worden ook aangevoerd per zeeschip vanuit het Middellandse Zeegebied en het Verre Oosten. Bouw- en cementbedrijven leveren aan geografisch nabijgelegen locaties. Afvoer van eindproducten vindt voornamelijk plaats via de weg en binnenvaart.

#### ***b/ Trends & (markt)ontwikkelingen***

##### *Algemeen*

De bouwmaterialen industrie is een conjunctuurgevoelige industrie en is sterk afhankelijk van investeringen van de overheid en andere grote

spelers in nabij de KGT gelegen gebieden zoals Brabant. In de huidige situatie is er sprake van een overcapaciteit van aanbod in de markt.

Het CPB verwacht dat de toekomstige groei van de bouwmaterialen-industrie achter blijft op de rest van de economie. De verwachtingen met betrekking tot werkgelegenheid variëren sterk in de verschillende WLO-scenario's van het CPB. Er is een lichtere toename van de arbeidsproductiviteit ten opzichte van andere industrieën (CPB 2004).

#### *Kanaalzone Gent-Terneuzen*

In de KGT is in de periode 2001-2004 zowel de toegevoegde waarde als de werkgelegenheid gedaald (Nationale Havenraad 2005 en NBB 2006). De werkgelegenheid is sterker gedaald dan de toegevoegde waarde als gevolg van investeringen in (lopende) automatiseringsprocessen en kostenreductieprocessen. Om concurrentie het hoofd te kunnen bieden vindt productdifferentiatie plaats. Mogelijkheden om dit te realiseren zijn:

- Het aangaan van strategische partnerships;
- Fusies/overnames;
- Uitbreiding van productieprocessen.

Zo wil bijvoorbeeld MBI Beton haar aanbod van productgroepen uitbreiden met handelsartikelen zoals hout (bv. tuinmeubelen) om koppelverkoop mogelijk te maken. Mantelwerk heeft recent besloten een nieuwe cementfabriek te bouwen in Gent aan het Kluisdok<sup>11</sup>. Deze nieuwe fabriek zal een productiecapaciteit van 1.5 miljoen ton hebben (CO<sub>2</sub> besparend).

#### *c/ SWOT Bouwmaterialen*

Sterktes van de KGT voor de bouwmaterialenindustrie zijn de nabijheid van leveranciers en afnemers. Een zwakte van de bouwmaterialenindustrie is de overcapaciteit in de huidige markt door de aanwezigheid van verschillende spelers. Kansen liggen bij nieuwe bouwprojecten door lokale overheden en bedrijven. Bedreigen worden gevormd door een toenemend tekort aan gekwalificeerde

---

<sup>10</sup> Variërend per bedrijf in de bouwmaterialenindustrie van 15%-60% van de totale kosten.

arbeid en toezicht op handhaving van (milieu)wet- en regelgeving (indruk dat vooral de grotere bedrijven worden gecontroleerd op handhaving van (milieu)wet- en regelgeving en niet de kleinere bedrijven).

**Figuur II.3 : SWOT Bouwmaterialen**

<b>Sterktes</b>	<b>Zwaktes</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Infrastructuurontsluiting op weg en binnenvaart voor aan- en afvoer van grondstoffen (zand en grind) en eindproducten</li><li>• Beschikbaarheid grond</li><li>• Nabijheid afnemers</li><li>• Nabijheid leveranciers</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Conjunctuurgevoelige industrie</li><li>• Overcapaciteit in de huidige markt door de aanwezigheid van verschillende spelers</li></ul>
<b>Kansen</b>	<b>Bedreigingen</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Bouwprojecten bij lokale overheden en bedrijven (o.a. ontwikkeling Axelse Vlakte)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tekort aan gekwalificeerde arbeid</li><li>• Geen level playing field bij controle handhaving van (milieu)wet- en regelgeving</li></ul>

Bron : Policy Research Corporation

#### **d/ Belang & knelpunten vestigingsplaatsfactoren**

##### *Maritieme toegang*

De maritieme toegang voor de bouwmaterialenindustrie wordt voornamelijk als 'nice to have' beschouwd. Het merendeel van de aanvoer via water gebeurt via de binnenvaart en daarop is de grootte en beschikbaarheid van de zeesluis niet van toepassing. VVM maakt echter wel gebruik van zeeschepen voor de aanvoer van hoogovenslak, klinker en gips. Hiervoor wordt veel belang gehecht aan een grootte zeesluis (driver). CBR Cementbedrijven krijgt haar hoogovenslak van SIDMAR. Daarnaast zijn er ook winninglocaties in België zoals de winning van klinkers in Wallonië. Deze

---

<sup>11</sup> Nieuwe investeringen van ca. € 25 miljoen.

binnenvaartstromen passeren het sluisencomplex Terneuzen niet en komen in Gent aan via de binnenwateren.

*Overige transportfactoren*

Bij de overige transportfactoren zijn de binnenvaart, weg en spoor drivers voor de bouwmaterialenindustrie. Goede ontsluiting op het achterland en betrouwbaarheid van deze modi zijn van belang omwille van het grote aandeel van transportkosten in de totale waardeketen. In de huidige en toekomstige situatie worden deze drivers niet als knelpunt ervaren.

**Tabel II.7 : Belang & knelpunten vestigingsplaatsfactoren Bouwmaterialen**

	Driver (D) / 'nice to have' (N)		Huidig knelpunt	Toekomstig knelpunt	(Eventuele) toelichting
<b>Maritieme toegang</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grootte zeesluis<sup>1</sup></li> <li>• Beschikbaarheid zeesluis</li> <li>• Betrouwbaarheid sluisencomplex Terneuzen</li> </ul>	<b>D</b>	<b>N</b>  <b>N</b>			1. Vooral voor de aanvoer van hoogovenslak, klinker en gips
<b>Overige transportfactoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Weg</li> <li>• Binnenvaart</li> <li>• Spoor</li> <li>• Pijpleiding</li> </ul>	<b>D</b> <b>D</b> <b>D</b>	<b>nvt</b>			
<b>Overige (economische) factoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Productiefactor ruimte</li> <li>• Productiefactor arbeid<sup>2</sup></li> <li>• Nabijheid leveranciers / afzetmarkt (milieu)wet- en regelgeving<sup>3</sup></li> <li>• Samenwerking / synergievoordelen</li> <li>• Energiekosten</li> <li>• Relatie havenbedrijf en overheden</li> </ul>	<b>D</b> <b>D</b> <b>D</b>	<b>N</b> <b>N</b> <b>N</b> <b>N</b>	<b>X</b>  <b>X</b>	<b>X</b>  <b>X</b>	2. Gebrek aan gekwalificeerde arbeid vormt een probleem 3. Controle overheid slechts gericht op de grote spelers en niet op kleine lokale partijen (geen 'level playing field')

*Bron : Policy Research Corporation*

*Overige (economische) factoren*

De productiefactoren ruimte, arbeid en nabijheid van leveranciers/afzetmarkt zijn drivers voor de bouwmaterialenindustrie. In de KGT is er meer dan voldoende ruimte voor uitbreiding van de huidige economische activiteiten. In het verleden was de mogelijkheid tot aankoop van grond (geen concessie) ook een reden om zich in de KGT te vestigen.

Voor de bouwmaterialenindustrie wordt het vinden van gekwalificeerde arbeid meer en meer als een knelpunt beschouwd.

Een ander knelpunt bestaat er op het vlak van (milieu)wet- en regelgeving. Het is de indruk van bedrijven in de industrie dat vooral de grotere bedrijven worden gecontroleerd op het handhaven van veiligheids- en milieueisen en niet de andere kleinere lokale bedrijven. Gevoelsmatig is er hierdoor geen 'level playing field' in de regio.

#### **II.3.4. (PETRO-)CHEMIE**

##### ***a/ Omschrijving & belangrijkste kenmerken***

De (Petro-)chemische industrie omvat de productie en bewerking van chemische (basis)producten en aardolieproducten. Tot deze industrie behoren bedrijven zoals Dow Benelux<sup>12</sup>, Yara Sluiskil, Zuidchemie, Air Products en Taminco. Belangrijke industriegebonden logistieke dienstverleners binnen deze industrie zijn Oiltanking Gent en Terneuzen. Deze worden ook meegenomen in de analyse van de logistics industrie. Dow Benelux is de grootste (petro-)chemische speler in de KGT en gevestigd nabij Terneuzen. Gent is, na Antwerpen, het tweede grootste chemische centrum in België. In 2004 waren 5 347 personen werkzaam in de (petro-)chemische industrie met een totale toegevoegde waarde van € 2509 miljoen. In termen van toegevoegde waarde is (petro-) chemie de belangrijkste industrie in de KGT (Nationale Havenraad 2005 en NBB 2006).

In de (petro-)chemische industrie is er sprake van geïntegreerde en grootschalige productieprocessen om schaalvoordelen te benutten. Ook in deze sector zijn de bedrijven gevestigd in de KGT veelal onderdeel van grote multinationals, waarbij de 'corporate strategy' in het buitenland wordt vastgesteld.

Uit veiligheidsoverwegingen vindt aan- en afvoer voornamelijk plaats via de zee- en binnenvaart. Het betreft zowel grote bulkstromen (basisproducten) als gefragmenteerde stromen (fijnchemie). Pijpleiding wordt ook steeds vaker gebruikt voor het vervoer van chemische producten. Chemische verwerkte producten worden onder

---

<sup>12</sup> DOW Benelux ligt ten Noorden van het sluiscomplex Terneuzen en is daarmee niet direct afhankelijk van de zeesluis.



andere door de chemische industrie (fijnchemie), agrarische industrie en kunststof industrie gebruikt.

***b/ Trends & (markt)ontwikkelingen***

*Algemeen*

De (petro-)chemische industrie is zich aan het herpositioneren in Europa. Er vindt een verschuiving plaats van de productie van chemische (basis)producten naar Centraal- en Oost-Europa, Midden-Oosten en Azië vanwege lagere loonkosten en nabijheid winninglocaties. Hierbij worden productiefaciliteiten in Europa wel behouden door middel van vervangingsinvesteringen. Tevens vindt er in Europa schaalvergroting en concentratie van productiefaciliteiten plaats nabij zeehavens voor de aan- en afvoer van grondstoffen en producten. Chemische producten worden in steeds grotere mate vervoerd in containers.

Bij productielocaties in Europa worden efficiencyverbeteringen gerealiseerd door onder andere automatisering en outsourcing van front- en backoffice activiteiten. Er wordt naar een hogere toegevoegde waarde per product gestreefd waardoor nichemarkten ontstaan. R&D is dan ook gericht op hoogwaardigere toepassingen en fijnchemie. Potentieel in West-Europa ligt in het uitbreiden van de verwerkende industrie (fijnchemie). Er is een toenemend tekort aan gekwalificeerd personeel (beta-opgeleiden).

Het CPB verwacht dat de (petro-)chemische industrie sterk groeit terwijl de werkgelegenheid daalt. Hierdoor is er sprake van een forse toename van de arbeidsproductiviteit (CPB 2004).

*Kanaalzone Gent-Terneuzen*

In de KGT zijn de hierboven genoemde trends waarneembaar. De chemische bedrijven concurreren op basis van kosten met concurrenten en andere sites en zijn continue efficiencyverbeteringen aan het realiseren. Hierbij spelen samenwerking en het behalen van synergievoordelen een steeds grotere rol:

- Co-siting zoals Nedalco bij Cerestar ;
- ValuePark Terneuzen van Dow Benelux en Zeeland Seaports (gelegen nabij de vestiging van Dow Benelux in Terneuzen) om

zowel logistieke dienstverleners als fijnchemie producenten aan te trekken (clustervorming);

- Gebruik van restwarmte en andere 'restproducten' van de chemische industrie door onder andere de glastuinbouw.

De opkomst van biobrandstoffen en -energie in de KGT vormt voor de (petro-) chemische industrie ook een belangrijke kans. Chemische bewerkingen zijn immers nodig voor het vervaardigen van biodiesels en bio-ethanol. Er wordt gesproken van de KGT als een (petro-) chemische Bioport.

In de periode 2001-2004 is de toegevoegde waarde van de (petro-) chemische industrie in de KGT aanzienlijk gestegen terwijl de werkgelegenheid is gedaald (Nationale Havenraad 2005 en NBB 2006).

#### *c/ SWOT (Petro-)chemie*

Een sterkte van de KGT voor de (petro)chemische industrie is de ontsluiting op diverse modaliteiten als zeevaart en pijpleiding voor de aan- en afvoer van grondstoffen en producten. Zwaktes zijn de hoge energiekosten en de sterke concurrentie met (petro)chemische havens als Rotterdam en Antwerpen. Kansen liggen in het benutten van meer synergievoordelen met fijnchemie producenten en logistieke dienstverleners. Bedreigingen vormen de concurrentie met andere zeehavens en Centraal- en Oost-Europa.

**Figuur II.4 : SWOT (Petro-)chemie**

<b>Sterktes</b>	<b>Zwaktes</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Infrastructuurontsluiting op weg, spoor, zee, binnenvaart en pijpleiding voor de aan- en afvoer van grondstoffen en eindproducten</li> <li>• Aanwezigheid/nabijheid van logistieke dienstverleners</li> <li>• Aanwezigheid/nabijheid van verwerkende industrie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ‘Corporate’ strategie van enkele grote spelers wordt in het buitenland bepaald</li> <li>• Concurrentie met petrochemisch clusters nabij de zeehavens van Rotterdam en Antwerpen</li> <li>• Afwezigheid van olieraffinaderijen</li> <li>• Tarifiering en exploitatie van spoor</li> <li>• Hoge energiekosten</li> </ul>
<b>Kansen</b>	<b>Bedreigingen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meer samenwerking en behalen van synergievoordelen (o.a. aantrekken industriegebonden logistieke dienstverleners)</li> <li>• Onderzoek naar en productie van hoogwaardige producten (nichemarkten)</li> <li>• Aantrekken van meer fijnchemie</li> <li>• Verbetering van ontsluiting weg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verschuiving van productie en nieuwe investeringen naar Centraal- en Oost-Europa, Midden-Oosten en Azië</li> <li>• Toenemende concurrentiedruk van petrochemische sector nabij Rotterdam (Tweede Maasvlakte) en Antwerpen</li> <li>• Tekort aan gekwalificeerd personeel</li> <li>• Strengere wet- en regelgeving beperken de groei</li> </ul>

Bron : Policy Research Corporation

**d/ Belang & knelpunten vestigingsplaatsfactoren**

*Maritieme toegang*

Voor de (petro-)chemische industrie zijn beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het sluiscomplex Terneuzen de drivers met betrekking tot de maritieme toegang. Beschikbaarheid van de zeesluis is vooral van belang voor de achter de zeesluis gelegen (petro)chemische bedrijven en de ontwikkeling van de KGT als (petro-)chemie Bioport. Betrouwbaarheid van het sluiscomplex speelt een belangrijke rol bij de afvoer van chemische producten via de (zee)tankvaart. Geen van de kwaliteitsaspecten van de maritieme toegang wordt als een knelpunt ervaren nu en in de toekomst.

*Overige transport factoren*

Bij de overige transportfactoren zijn alle modaliteiten een driver met uitzondering van de binnenvaart. Ontsluiting via de weg wordt in de huidige en toekomstige situatie als een knelpunt ervaren. Het betreft hier vooral de aansluiting op het Belgische wegennet (wegontsluiting

vanaf Terneuzen richting Zelzate) en toenemende congestie in de toekomst. Ten opzichte van andere zeehavens is er wel minder congestie op de weg richting het Europese achterland. Spoor wordt ook ervaren als een knelpunt. De exploitatie van het huidige net in Nederland en België is niet optimaal (verschillende railbedrijven met verschillende regels).

*Overige (economische) factoren*

De overige (economische) factoren productiefactor ruimte, nabijheid leveranciers / afzetmarkt, (milieu)wet- en regelgeving en energiekosten worden als driver ervaren door de (petro-)chemische industrie. Daarbij worden de drivers (milieu)wet- en regelgeving en energiekosten ook beschouwd als knelpunt. Het huidige milieubeleid beperkt chemische bedrijven in hun bedrijfsvoering door ondermeer strenge, onduidelijke en langdurige processen rondom de vogel & habitat richtlijnen, milieuvergunningen en regelgeving omtrent het vervoer van gevaarlijke stoffen. De hoge kosten van energie drukken de marges. Hoewel de productiefactor arbeid als 'nice to have' wordt ervaren maken (petro-)chemische bedrijven zich wel ongerust over het aanhoudend tekort aan gekwalificeerde arbeid (beta-opgeleiden).

**Tabel II.8 : Belang & knelpunten vestigingsplaatsfactoren (Petro-)chemie**

	Driver (D)/'nice to have' (N)		Huidig knelpunt	Toekomstig knelpunt	(Eventuele) toelichting
<b>Maritieme toegang</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Groote zeesluis</li> <li>Beschikbaarheid zeesluis<sup>1</sup></li> <li>Betrouwbaarheid sluiscomplex Terneuzen<sup>2</sup></li> </ul>	D	N			1. Voor achter zeesluis gelegen bedrijven en ontwikkeling van Petrochemie Bioport 2. Betrouwbaarheid is van belang bij afvoer van producten via de (zee)tankvaart
<b>Overige transportfactoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Weg<sup>3</sup></li> <li>Binnenvaart</li> <li>Spoor<sup>4</sup></li> <li>Pijpleiding</li> </ul>	D	N	X	X	3. Ontsluiting via weg kan verbeterd worden (o.a. aansluiting Nederlands en Belgisch wegennet) 4. Tarifiering en exploitatie spoor vormt een belemmering
<b>Overige (economische) factoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Productiefactor ruimte</li> <li>Productiefactor arbeid<sup>5</sup></li> <li>Nabijheid leveranciers / afzetmarkt</li> <li>(milieu)wet- en regelgeving</li> <li>Samenwerking / synergievoordelen</li> <li>Energiekosten</li> <li>Relatie havenbedrijf en overheden</li> </ul>	D	N	X	X	5. Beschikbaarheid gekwalificeerd arbeid nu nog geen echt probleem, maar tekort aan (beta-) personeel wordt gevreesd

Bron : Policy Research Corporation

### **II.3.5. ENERGIE**

#### ***a/ Omschrijving & belangrijkste kenmerken***

De energie industrie omvat de productie van elektriciteit. Tot deze industrie behoren onder andere Electrabel en SPE. De energie industrie is voornamelijk gevestigd nabij Gent. In 2004 waren 798 personen werkzaam in de energie industrie met een totale toegevoegde waarde van € 190 miljoen (Nationale Havenraad 2005 en NBB 2006).

De energie industrie is locatiegebonden door een hoge kapitaalintensiteit. SPE heeft 2 productiefaciliteiten nabij Gent bij de Ringvaart en Ham<sup>13</sup>. Electrabel is gevestigd bij het Rodehuizendok waar steenkool, hoogovengas en biomassa worden gebruikt voor het opwekken van elektriciteit.

Hoogovengas is afkomstig van SIDMAR en overige grondstoffen (o.a. steenkool en biomassa) worden aangevoerd via de zeevaart.

#### ***b/ Trends & (markt)ontwikkelingen***

##### *Algemeen*

De energiemarkt in Europa is volop in beweging door de recent doorgevoerde liberalisering van de markt met als gevolg consolidatie tussen de grotere partijen in Europa. Energieverbruik is afhankelijk van de bevolkingsomvang en welvaart. Tegelijkertijd is een afname van de energie-intensiteit waarneembaar in Europa<sup>14</sup>.

De bio-energie industrie neemt in belang toe en wordt gezien als een kansrijke nieuwe economische activiteit. Veel ontwikkelingen en onderzoeken worden geïnitieerd naar bio-energie (Pieken in de Delta, 2006). Dergelijke projecten worden door de Nederlandse en Belgische overheid gestimuleerd in respectievelijk Zuidwest Nederland en Oost-Vlaanderen. Grote energiebedrijven in Europa

---

<sup>13</sup> Eén klassieke thermische centrale bij Ham (drie dieselmotoren) en een thermische centrale met gecombineerde cyclus (gasstoomcentrale) bij de Ringvaart.

<sup>14</sup> Deze indicator geeft de verhouding weer tussen het Bruto Binnenlands Energieverbruik en het Bruto Binnenlands Product. De energie-intensiteit geeft een beeld van de energieafhankelijkheid van een economie.

streven naar een gezonde mix in grondstoffen voor het opwekken van energie (aardolie en gassen, steenkool, nucleair, biomassa).

Het CPB verwacht een lichte groei van de energie industrie in de toekomst. Er is sprake van een toename van de arbeidsproductiviteit (CPB 2004).

#### *Kanaalzone Gent-Terneuzen*

In de nabije toekomst zijn er meerdere uitbreidingsinitiatieven voorzien. Zo zal Electrabel op locatie bij SIDMAR een nieuwe energiecentrale realiseren in 2010<sup>15</sup> voor de verwerking van hoogovengas. De oude centrale wordt dan mogelijk deels afgebouwd. Tevens kan na 2015 eventueel besloten worden om een nieuwe steenkoolcentrale te bouwen bij het Rodehuizendok met een productiecapaciteit van 800 MW. De locatie in Gent is immers nog een van de weinige maritieme sites waar er ruimte is voor dergelijke investeringen in steenkoolcentrales in de Benelux. Ook SPE heeft plannen om de productiecapaciteit in de KGT te doen vergroten.

Bij dergelijke uitbreidingsbeslissingen wordt rekening gehouden met gestelde emissienormen. Veel aandacht gaat uit naar alternatieve brandstoffen zoals biomassa, hoogovengas en wind. Verdere investeringen op deze vlakken worden overwogen. Rekening wordt gehouden met de verdere ontwikkeling van de haven van Gent als 'bio-energie/fuel valley'.

In de periode 2001-2004 is de toegevoegde waarde van de energie industrie in de KGT licht gegroeid terwijl de werkgelegenheid fors is afgenomen (Nationale Havenraad 2005 en NBB 2006).

#### *c/ SWOT Energie*

Een sterkte van de KGT voor de energie industrie is de goede ontsluiting op zee- en binnenvaart voor de aanvoer van grondstoffen als kolen en biomassa. Kansen voor de energie-industrie liggen in de verdere opkomst van biomassa en eventuele nieuwe centrales in Gent. De beperkte grootte van het sluiscomplex bij Terneuzen vormt een mogelijke bedreiging voor verdere groei.

---

<sup>15</sup> Ca. 726.5 MW thermisch, 304.8 MW elektrisch.

**Figuur II.5 : SWOT Energie**

Sterktes	Zwaktes
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Infrastructuurontsluiting via zee- en binnenvaart voor de aanvoer van kolen en biomassa</li> <li>• Beschikbaarheid van grond</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Een aantal grote spelers met ‘corporate strategy’ gericht op geheel Europa (concurrentie met bv. Rotterdam)</li> <li>• Grootte van de zeesluis</li> </ul>
Kansen	Bedreigingen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toename van gebruik bio-massa in energiecentrales</li> <li>• Nieuwe (kolen)centrales in Gent</li> <li>• Co-siting met nabijgelegen industrie (Electrabel en SIDMAR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strenger overheidsoptreden met meer aandacht voor milieu en veiligheid beperken de groei</li> </ul>

Bron : Policy Research Corporation

#### ***d/ Belang & knelpunten vestigingsplaatsfactoren***

##### *Maritieme toegang*

Energiecentrales zijn sterk afhankelijk van de aanvoer van grondstoffen zoals steenkool en biomassa via het water en zijn daarom meestal gelegen bij een watergebonden locatie. Als zodanig hecht de energie industrie belang aan de verschillende kwaliteitsaspecten van de maritieme toegang tot de KGT. Desalniettemin zijn deze aspecten niet doorslaggevend voor de vestigingsbeslissing dan wel behoud/uitbreidingsbeslissing van economische activiteiten op locatie. Grootte en beschikbaarheid van de zeesluis en betrouwbaarheid van het sluisencomplex Terneuzen worden door de energie industrie beschouwd als ‘nice to have’.

De grootte van de zeesluis leidt wel tot hogere kosten. Zo wordt de energiecentrale van Electrabel bevoorrad met behulp van Handysize en Panamax schepen, waarvan de generatie ‘Full Panamax’ Gent niet

kan bereiken (slechts gelichter)<sup>16</sup>. In vergelijking met zeehavens waar Capesize schepen kunnen aanmeren vertaalt zich dit in een kostennadeel van \$ 1 - \$ 1.5 per ton. Dieper gelegen binnenhavens hebben echter een nog groter kostennadeel van \$ 4 - \$ 5 per ton door onder andere overslag van zee- naar binnenvaart, waardoor de haven van Gent een aantrekkelijke watergebonden vestigingslocatie blijft. In de toekomst kan de betrouwbaarheid van het sluiscomplex Terneuzen in belang toenemen door realisatie van de uitbreidingsplannen met betrekking tot een nieuwe steenkoolcentrale van 800 MW. Een steenkoolcentrale van deze grootte vereist de aanleg van ontzwavelings- en ontstikkingsinstallaties (in verband met (milieu) wet- en regelgeving) waarvoor andere grondstoffensoorten nodig zijn zoals gips, kalksteen en ammoniakwater. Deze grondstoffen kennen net zoals biomassa een beperktere opslagcapaciteit en vereisen als gevolg een hogere bevoorradingsfrequentie.

#### *Overige transportfactoren*

Voor de aanvoer van grondstoffen dan wel de levering van elektriciteit zijn de overige transport factoren van minder belang ('nice to have'). Pijpleiding is voor de energiecentrale van Electrabel wel belangrijk voor het behalen van synergievoordelen met SIDMAR. Door de aangelegde pijpleiding kan hoogovengas van SIDMAR worden gebruikt voor het opwekken van elektriciteit.

#### *Overige (economische) factoren*

Bij de overige (economische) transportfactoren worden de productiefactor ruimte (beschikbare ruimte), nabijheid leveranciers / afzetmarkt, (milieu)wet- en regelgeving en samenwerking / synergievoordelen als driver geduid. De driver (milieu)wet- en regelgeving wordt ervaren als een knelpunt in de Kanaalzone Gent-Terneuzen. Het bestaand (nationaal) overheidsbeleid en de wil bij beleidsmakers hebben invloed op de besluitvorming en zijn bepalend voor de uiteindelijke keuze aan nieuwe productie-eenheden (kernenergie, steenkoolcentrales). In het huidige politiek klimaat waar de nadruk ligt op milieu en het beperken van emissies bestaat niet veel ruimte betreffende de uitbreiding van bestaande en nieuwe steenkoolcentrales.

---

<sup>16</sup> Steenkool wordt vervoerd middels Handysize en Panamax schepen; biomassa in relatief kleinere schepen (binnenvaart en zeevaart) van maximal 30 000 ton.



Tabel II.9 : Belang & knelpunten vestigingsplaatsfactoren Energie

	Driver (D) / 'nice to have' (N)		Huidig knelpunt	Toekomstig knelpunt	(Eventuele) toelichting
<b>Maritieme toegang</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grootte zeesluis<sup>1</sup></li> <li>• Beschikbaarheid zeesluis</li> <li>• Betrouwbaarheid sluzencomplex Terneuzen</li> </ul>		N N N	X	X	1. Verbetering van de maritieme toegang zal de logistieke kosten doen dalen (bevoorrading nu middels Handysize en Panamax schepen)
<b>Overige transportfactoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Weg</li> <li>• Binnenvaart</li> <li>• Spoor</li> <li>• Pijpleiding<sup>2</sup></li> </ul>		N N N N			2. Hoogovengas van SIDMAR wordt gebruikt voor opwekking elektriciteit (aanvoer via pijpleiding)
<b>Overige (economische) factoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Productiefactor ruimte</li> <li>• Productiefactor arbeid</li> <li>• Nabijheid leveranciers / afzetmarkt</li> <li>• (milieu)wet- en regelgeving<sup>3</sup></li> <li>• Samenwerking / synergievoordelen<sup>4</sup></li> <li>• Energiekosten</li> <li>• Relatie havenbedrijf en overheden</li> </ul>	D D D D	N N N N	X	X	3. Uiteindelijke keuze productie-eenheden (kernenergie, steenkolen-centrales,...) afhankelijk (nationaal) overheidsbeleid en wil bij beleidsmakers 4. Samenwerkingsmogelijkheden worden optimaal benut zoals hoogovengas van SIDMAR

Bron : Policy Research Corporation

### II.3.6. FOREST PRODUCTS

#### a/ Omschrijving & belangrijkste kenmerken

De forest products industrie omvat de productie en bewerking van hout en oud papier tot papierproducten en verpakkingsmateriaal. Bedrijven gericht op de papierindustrie zijn onder andere Stora Enso Langerbrugge, Elocoat BV en SCA Packaging. Deze bedrijven zijn zowel gevestigd in Terneuzen als Gent. Bedrijven gericht op de houtindustrie zoals van Hoorebeke, Decolvenaere en Lemahieu zijn gevestigd nabij Gent. Deze bedrijven hebben veel activiteiten gericht op import, opslag, distributie en VAL (o.a. verwerken van hout tot planken) voor houtproducten. In dit opzicht worden ze ook meegenomen bij de analyse van de logistics industrie. Er zijn geen aparte cijfers beschikbaar voor forest products. In 2004 waren 2 506 personen werkzaam in de forest products & overige industrie met een totale toegevoegde waarde van € 216 miljoen (Nationale Havenraad 2005 en NBB 2006).

De houtindustrie is afhankelijk van overzeese aanvoer van grondstoffen (zoals hout) en distributie over de weg. Houtproducten worden geleverd aan zowel de papierindustrie als de bouwmaterialen en meubelindustrie. Inzameling en aanvoer van oud papier geschiedt voornamelijk via de weg. Papierproducten worden vooral geleverd aan regionale printerfaciliteiten en drukkerijen.

#### ***b/ Trends & (markt)ontwikkelingen***

##### *Algemeen*

Forest products is een conjunctuurgevoelige markt. In de afgelopen jaren is de vraag naar papier jaarlijks gemiddeld met 3% toegenomen en ook blijft de vraag naar houtproducten groeien (vooral bij de meubelindustrie). Bij papierproducenten is er sprake van consolidatie in de markt welk zich vertaald in concentratie op bestaande productielocaties en bundeling van stromen. De sterke groei in China trekt veel productiefaciliteiten naar zich toe en genoodzaakt tegelijkertijd continue investeringen om kostenefficiëntie bij (West-) Europese productielocaties te verbeteren.

Het CPB verwacht dat de toekomstige groei van de forest products industrie achter blijft op de rest van de economie. Wel is er sprake van een toename van de arbeidsproductiviteit door de sterke daling van de werkgelegenheid (CPB 2004).

##### *Kanaalzone Gent-Terneuzen*

Voor de gehele Kanaalzone is forest products en overige industrie een licht groeiende industrie in termen van toegevoegde waarde (Nationale Havenraad 2005 en NBB 2006). Werkgelegenheid is afgenomen door automatisering. In de toekomst is er ruimte om uitbreidingsplannen te realiseren.

#### ***c/ SWOT Forest products***

De nabijheid van afnemers en de goede ontsluiting op de diverse modaliteiten vormen sterktes van de KGT voor de forest products industrie. Een zwakte voor forest products is de hoge tarifiering en slechte ontsluiting van spoor. Een kans ligt in verdere groei van de markt voor forest products. Een bedreiging is de grootte van de zeesluis, waar Capesize schepen niet doorheen kunnen komen.

**Figuur II.6 : SWOT Forest products**

<p style="text-align: center;"><b>Sterktes</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Infrastructuurontsluiting op weg, spoor, zee, binnenvaart voor aan- en afvoer van grondstoffen</li><li>• Nabijheid afnemers</li><li>• Goede relaties met overheid en havenbedrijven</li></ul>	<p style="text-align: center;"><b>Zwaktes</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Tarifiering en ontsluiting spoor</li></ul>
<p style="text-align: center;"><b>Kansen</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Groeiende vraag naar forest products (meer vraag naar papier)</li></ul>	<p style="text-align: center;"><b>Bedreigingen</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Maritieme toegang sluizencomplex in termen van grootte om grote bulkschepen toe te laten</li></ul>

Bron : Policy Research Corporation

#### **d/ Belang & knelpunten vestigingsplaatsfactoren**

##### *Maritieme toegang*

Door de forest products industrie worden alle kwaliteitsaspecten van de maritieme toegang tot de KGT als ‘nice to have’ bevonden. Indien in de papierindustrie forse uitbreidingsplannen worden gerealiseerd dan neemt de afhankelijkheid van aanvoer van grondstoffen via de zee toe waarbij de grootte van de zeesluis een knelpunt kan vormen. Reden hiervoor is dat bij een forse capaciteitsuitbreiding de aanvoer van oud-papier vanuit de regio niet meer voldoende is en additionele grondstoffen nodig zijn zoals hout voor de productie van de grotere hoeveelheden papier. Het belang van de houtproducenten bij de maritieme toegang wordt meegenomen bij de logistics industrie gezien de logistieke aard van het merendeel van hun economische activiteiten.

*Overige transport factoren*

Bij de overige transportfactoren zijn de achterlandverbindingen via de weg en spoor drivers. Bij de papierindustrie is weg zowel belangrijk voor de aanvoer van grondstoffen (ingezameld oud papier) als de afvoer van het eindproduct naar landgebonden locaties. Spoor wordt momenteel niet optimaal benut in de KGT vanwege huidige tarifiering (geen 'level playing field') en exploitatie van het spoor (onbetrouwbaarheid). Bij de houtindustrie speelt de binnenvaart wel een belangrijkere rol.

**Tabel II.10 : Belang & knelpunten vestigingsplaatsfactoren Forest products**

	Driver (D) / 'nice to have' (N)	Huidig knelpunt	Toekomstig knelpunt	(Eventuele) toelichting
<b>Maritieme toegang</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Groote zeesluis<sup>1</sup></li> <li>Beschikbaarheid zeesluis</li> <li>Betrouwbaarheid sluisencomplex Terneuzen</li> </ul>	N N N		X	1. (Eventuele) toename afhankelijkheid grondstoffen via de zeevaart
<b>Overige transportfactoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Weg</li> <li>Binnenvaart</li> <li>Spoor<sup>2</sup></li> <li>Pijpleiding</li> </ul>	D D nvt	X	X	2. Huidige tarifiering en exploitatie spoor vormt een belemmering
<b>Overige (economische) factoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Productiefactor ruimte</li> <li>Productiefactor arbeid</li> <li>Nabijheid leveranciers / afzetmarkt</li> <li>(milieu)wet- en regelgeving</li> <li>Samenwerking / synergievoordelen</li> <li>Energiekosten</li> <li>Relatie havenbedrijf en overheden</li> </ul>	D D D N N N			

Bron : Policy Research Corporation

*Overige (economische) factoren*

Drie van de overige (economische) factoren zijn een driver voor de forest products industrie. Dit zijn de productiefactor ruimte, nabijheid leveranciers / afzetmarkt en samenwerking / synergievoordelen. Beschikbaarheid van ruimte is belangrijk om uitbreidingsplannen te realiseren om te voldoen aan de toenemende vraag. Nabijheid leveranciers/afzetmarkt is vooral belangrijk voor de papierindustrie. Leveranciers van oud papier zijn de bevolking rondom de productielocatie. De huidige locatie opereert in een straal van 300 km in een gebied met een hoge bevolkingsdichtheid. Tevens zijn de

regionale printerfaciliteiten en drukkerijen dan weer de belangrijkste afzetmarkten. Samenwerking/synergievoordelen zijn vanuit een kostenperspectief aantrekkelijk. In het verleden is Stora Enso Langerbrugge op de huidige locatie ondermeer gevestigd om gebruik te kunnen maken van stoom van Ebes voor de productie van papier.

### ***II.3.7. LOGISTICS INDUSTRIE***

#### ***a/ Omschrijving & belangrijkste kenmerken***

De logistics industrie omvat economische activiteiten gericht op de import, export, opslag, Value Added Logistics en distributie van grondstoffen, halffabricaten en eindproducten voor afnemers en gebruikers binnen en buiten de Kanaalzone. Naast de industriegebonden logistieke dienstverleners behoren tot deze industrie ook bedrijven zoals Katoen Natie, Furness Logistics, Verbrugge Terminals, OVET en Sea-Invest. In 2004 waren 7 877 personen werkzaam in de logistics industrie met een totale toegevoegde waarde van € 1 270 miljoen (Nationale Havenraad 2005 en NBB 2006).

De logistics industrie ondersteunt en is verweven met de andere gevestigde industrieën in de KGT. Toch is het een footloose industrie. Er is sprake van sterke concurrentie met andere zeehavens voor het aantrekken van logistieke dienstverleners. In de Kanaalzone is de logistics industrie meer dan enkel de op- en overslag van producten. Door lichte verwerkingsprocessen wordt waarde toegevoegd (= VAL). De logistics industrie is ruimte-intensief omwille de benodigde ruimte voor opslag.

Alle modaliteiten worden gebruikt voor de aan- en afvoer van grondstoffen en producten.

#### ***b/ Trends & (markt)ontwikkelingen***

##### *Algemeen*

De logistics industrie wordt gezien als een kansrijke industrie voor (West-)Europa. Deels komt dit door de sterke groei van het containervervoer en containerisatie van producten. Daarnaast vervagen de grenzen tussen transport/distributie en de industrie door

vergaande samenwerking en VAL. Hierdoor neemt de toegevoegde waarde van de logistics industrie sterk toe.

Ook in de logistics industrie worden efficiencyverbeteringen continue gerealiseerd. Immers, door de toenemende handelsliberalisatie neemt de concurrentie en mogelijkheden om nieuwe import en export stromen te krijgen toe. Logistieke activiteiten concentreren zich in (West-)Europa nabij zeehavens.

Het CPB verwacht een sterke groei van de toegevoegde waarde en een lichte groei van de werkgelegenheid in de logistics industrie. Hierdoor neemt tevens ook de arbeidsproductiviteit in de industrie toe (CPB 2004).

#### *Kanaalzone Gent-Terneuzen*

De logistics industrie is sterk vertegenwoordigd in de KGT. In overeenstemming met Europese ontwikkelingen vinden er vooral in de KGT veel VAL activiteiten plaats. Dit komt vooral door de aanwezigheid van veel grote industrieën in de KGT. Daarentegen heeft de KGT niet kunnen profiteren van de sterke groei van het containervervoer en containerisatie van producten. In de KGT zijn geen grote container trafieken en terminals tot stand gekomen.

In de periode 2001-2004 is de toegevoegde waarde van de logistics industrie in de KGT fors toegenomen. Werkgelegenheid is ook licht gegroeid (Nationale Havenraad 2005 en NBB 2006).

#### *c/ SWOT Logistics industrie*

De sterktes voor de logistics industrie in de KGT is de goede ontsluiting via de diverse modaliteiten. Gent wordt als relatief congestievrije omgeving beschouwd. De concurrentie met de zeehavens te Rotterdam en Antwerpen en de hoge tarifiering en exploitatie van spoor in de KGT vormen een zwakte voor de logistics industrie. Kansen voor de logistics industrie liggen bij een toenemende vraag naar Value Added Logistics en betere samenwerking tussen de zeehavens wat leidt tot aantrekken van complementaire stromen. Een bedreiging is de daling van de betrouwbaarheid van de achterlandmodaliteiten (o.a. congestie op de weg) door toenemende drukte.

**Figuur II.7 : SWOT Logistics industrie**

Sterktes	Zwaktes
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Centrale ligging en infrastructuurontsluiting weg, spoor, zee, binnenvaart en pijpleiding</li> <li>• Beschikbare ruimte</li> <li>• Nabijheid leveranciers en afnemers</li> <li>• Beschikbaarheid gekwalificeerde arbeid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maritieme toegang (sluizencomplex Terneuzen) met betrekking tot de grootte van de zeeluis</li> <li>• Concurrentie met havenregio's Rotterdam en Antwerpen maar ook Zeebrugge en Vlissingen</li> <li>• Tarifiering en exploitatie spoor</li> </ul>
Kansen	Bedreigingen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toenemende vraag naar logistieke dienstverlening en VAL</li> <li>• Westerschelde Container Terminal</li> <li>• Betere ontsluiting van modaliteiten (bijv. Seine-Nord Canal, Sloelijn en Tractaatweg)</li> <li>• Congestie en capaciteitsbeperkingen bij Antwerpen en Rotterdam</li> <li>• 'Extended' gate concept en betere samenwerking van de zeehavens</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verminderde betrouwbaarheid als gevolg van congestie op de weg</li> <li>• Mislopen groeiende containeroverslag en vervoer en hiermee gepaard gaande VAL elders</li> </ul>

Bron : Policy Research Corporation

#### **d/ Belang & knelpunten vestigingsplaatsfactoren**

##### *Maritieme toegang*

Voor de logistics industrie zijn alle kwaliteitsaspecten van de maritieme toegang een driver. Grootte van de zeeluis is vooral van belang bij het vervoer van bulkproducten zoals kolen, ertsen en granen. Bulkproducten zijn immers vaak laagwaardige producten waarbij de transportkosten een relatief groot onderdeel vormen. De grootte van de zeeluis wordt nu en in de toekomst als een belangrijk knelpunt ervaren. Voor de ontwikkeling van trading activiteiten in de agro- en voedingindustrie is een grotere zeeluis essentieel. Agribulkproducten worden immers veelal verhandeld op zee, waarbij ook de bestemming verandert. Indien een zeehaven niet toegankelijk is (o.a. grootte zeeluis) wordt die bij trading activiteiten niet meegenomen als mogelijke zeehavenbestemming. Vanuit dit perspectief is ook de beschikbaarheid van de zeeluis een knelpunt.

Doordat er maar één zeesluis is, worden de risico's dat de KGT (tijdelijk) niet voor de zeevaart toegankelijk is als te groot ervaren.

*Overige transport factoren*

Ook alle overige transportfactoren zijn voor de logistics industrie een driver. Weg en spoor worden nu en in de toekomst ervaren als een knelpunt. Weg wordt ervaren als een knelpunt door toenemende congestie en de suboptimale ontsluiting van de KGT op het achterland (bv. R4 is geen snelweg). Spoor vormt een knelpunt in termen van ontsluiting, tarifiering en exploitatie door verschillende partijen.

De binnenvaart wordt in de KGT als driver ervaren. De kwaliteit van de ontsluiting op het achterland en betrouwbaarheid worden als goed ervaren. Desalniettemin is het potentieel van de binnenvaart onderbenut. Dit komt vooral door de hoge kosten van havenarbeiders en hun inflexibiliteit onder de Wet Major (zie productiefactor arbeid bij overige (economische) factoren).

**Tabel II.11 : Belang & knelpunten vestigingsplaatsfactoren Logistics industrie**

	Driver (D) / 'nice to have' (N)	Huidig knelpunt	Toekomstig knelpunt	(Eventuele) toelichting
<b>Maritieme toegang</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Grootte zeesluis<sup>1</sup></li> <li>Beschikbaarheid zeesluis<sup>2</sup></li> <li>Betrouwbaarheid sluisencomplex Terneuzen</li> </ul>	D D D	X X	X X	1. Grootte van de zeesluis is vooral van belang bij bulk (kolen, ertsen en graan) 2. Risico's verbonden aan 1 zeesluis zijn belemmerend
<b>Overige transportfactoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Weg<sup>3</sup></li> <li>Binnenvaart</li> <li>Spoor<sup>4</sup></li> <li>Pijpleiding</li> </ul>	D D D D	X X	X X	3. Toenemende congestie op de weg; suboptimale wegontsluiting (bv. R4 geen snelweg) 4. Huidige tarifiering en exploitatie spoor vormt een belemmering
<b>Overige (economische) factoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Productiefactor ruimte<sup>5</sup></li> <li>Productiefactor arbeid<sup>6</sup></li> <li>Nabijheid leveranciers / afzetmarkt</li> <li>(milieu)wet- en regelgeving</li> <li>Samenwerking / synergievoordelen<sup>7</sup></li> <li>Energiekosten</li> <li>Relatie havenbedrijf en overheden</li> </ul>	D D D D D D	X X	X X	5. Beschikbaarheid ruimte in de nabijheid (rondom) van huidige vestigingslocaties is beperkt 6. Hoge arbeidskosten (arbeidspool, vakbonden) 7. Mogelijke synergie-mogelijkheden m.b.t. retourladingen

Bron : Policy Research Corporation

*Overige (economische) factoren*



Bij de overige (economische) factoren zijn alle factoren een driver met uitzondering van (milieu)wet- en regelgeving en energiekosten. De productiefactoren ruimte en arbeid worden ervaren als knelpunt nu en in de toekomst. Hoewel een van de sterkste punten van de KGT de hoeveelheid beschikbare ruimte is, is de directe ruimte rondom de huidige gevestigde logistics industrie in sommige gevallen beperkt. Hierdoor kunnen deze bedrijven hun economische activiteiten niet uitbreiden. In het kader van de productiefactor arbeid betreft het voornamelijk de hoge kosten van havenarbeiders, maar ook de inflexibiliteit die de wet Major met zich meebrengt.

### **II.3.8. METAAL**

#### ***a/ Omschrijving & belangrijkste kenmerken***

De metaalindustrie omvat de productie en verwerking van staal en andere metalen. Tot deze industrie behoren ondermeer SIDMAR (Arcelor/Mittal Steel) en Sadaci. Ook zijn er grote industriegebonden dienstverleners binnen deze industrie actief zoals Outokumpu. De vestiging in Terneuzen van Outokumpu wordt gebruikt als distributiecenter voor het moederconcern waar Value Added Logistics activiteiten worden verricht zoals het verwerken van grote rollen staal tot kleinere aangepaste ladingen. Als zodanig worden de industriegebonden logistieke dienstverleners ook meegenomen in de analyse van de logistics industrie. In 2004 waren 8 394 personen werkzaam in de metaalindustrie met een totale toegevoegde waarde van € 1 064 miljoen. In termen van werkgelegenheid is de metaalindustrie de belangrijkste industrie in de KGT (Nationale Havenraad 2005 en NBB 2006).

De staalproducenten gevestigd in de KGT zijn grootschalige bedrijven. Ze zijn locatiegebonden omwille van gemaakte investeringen in huidige productiefaciliteiten (bv. hoogovens). De producenten en verwerkers van metalen zijn kleinschaliger ingesteld. Deze zijn tevens ook afnemers van staal. Veelal zijn de bedrijven onderdeel van grote multinationals waarbij de ‘corporate strategy’ in het buitenland wordt vastgesteld.

Grondstoffen (ertsen en kolen) worden in bulk aangevoerd via de zeevaart. Afvoer van (zware) stukgoedlading geschiedt via spoor, weg, zee- en binnenvaart. Restproducten zoals hoogovengas en -slak worden gebruikt door andere industrieën respectievelijk de energie industrie voor het opwekken van elektriciteit en de bouwmaterialen industrie voor het produceren van cement.

#### ***b/ Trends & (markt)ontwikkelingen***

##### *Algemeen*

In de metaalindustrie vindt wereldwijd consolidatie, schaalvergroting en verticale integratie in de markt plaats. Zo zijn recentelijk grote overnames geweest door zowel Mittal Steel als Tata<sup>17</sup>. In aanvulling hierop wordt er continu gestreefd naar efficiencyverbeteringen (o.a. automatisering) en hoogwaardigere producten en processen.

Voor West-Europese productiefaciliteiten is er sprake van verhoogde concurrentie vanuit Oost-Europese landen vanwege de lage loonkosten. Bovendien bestaat er de mogelijkheid dat de internationale moederconcerns beslissen om vooral de basisproductie activiteiten (van staal en andere metalen) te verplaatsen en/of uit te breiden nabij winninglocaties van grondstoffen (bv. Brazilië).

Er is een toenemende wereldwijde vraag naar staal door ondermeer de sterke groei in China. Het CPB verwacht een lichte groei van de metaalindustrie. Er is sprake van een sterke toename van de arbeidsproductiviteit (CPB 2004).

##### *Kanaalzone Gent-Terneuzen*

De trends & ontwikkelingen van de metaalindustrie in de Kanaalzone Gent-Terneuzen zijn vooral afhankelijk van SIDMAR. SIDMAR heeft plannen om de productiecapaciteit fors uit te breiden. Daarnaast worden initiatieven gelanceerd op het vlak van het behalen van synergievoordelen met andere partijen. Zo wordt hoogovengas van SIDMAR gebruikt voor het produceren van elektriciteit door Electrabel. Kleinere spelers richten zich op niche markten en Value Added Logistics.

---

<sup>17</sup> Mittal Steel heeft Arcelor overgenomen en Tata heeft Corus overgenomen.

In de periode 2001-2004 is de toegevoegde waarde van de metaalindustrie toegenomen met gemiddeld ca. 3%, terwijl de werkgelegenheid is gedaald (Nationale Havenraad 2005 en NBB 2006).

*c/ SWOT Metaal*

Een sterkte van de KGT voor de metaalindustrie is de hoge arbeidsproductiviteit en kwaliteit van arbeid (hoge arbeidsethos). Zwaktes voor de metaalindustrie in de KGT zijn de grootte en beschikbaarheid van de zeesluis voor grote bulkschepen en hoge energiekosten. Kansen liggen bij de toename van de productie en bewerking van hoogwaardige metaalproducten. Bedreigingen vormen de concurrentie met sites in Centraal- en Oost-Europa en strengere (milieu) wet- en regelgeving.

**Figuur II.8 : SWOT Metaal**

<b>Sterktes</b>	<b>Zwaktes</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Infrastructuurontsluiting op weg, spoor, zee, binnenvaart voor aanvoer van grondstoffen en afvoer van eindproducten</li> <li>• Hoge arbeidsproductiviteit en kwaliteit van arbeid</li> <li>• Beschikbare ruimte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ‘Corporate’ strategie van grote bedrijven wordt in het buitenland bepaald</li> <li>• Conjunctuurgevoelige industrie</li> <li>• Maritieme toegang (sluizencomplex bij Terneuzen) in termen van grootte en beschikbaarheid voor grote bulkschepen</li> <li>• Hoge energiekosten</li> </ul>
<b>Kansen</b>	<b>Bedreigingen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toenemende wereldwijde vraag naar staal (Azië) en SIDMAR beschikt over de productiecapaciteit en heeft uitbreidingsmogelijkheden</li> <li>• Toename productie en bewerking van hoogwaardige staalproducten (meer Value Added Logistics)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toename concurrentie Centraal- en Oost-Europa</li> <li>• Strengere (milieu) wet- en regelgeving die de (zware) industrie benadelen (o.a. geluids- en emissienormen, habitatrictlijn)</li> </ul>

Bron : Policy Research Corporation

*d/ Belang & knelpunten vestigingsplaatsfactoren*

*Maritieme toegang*

Alle kwaliteitsaspecten van de maritieme toegang worden door de metaal industrie als belangrijk beschouwd. Tevens vormen twee van de drie in de huidige situatie een knelpunt en in de toekomst allemaal. De grootte van de zeesluis is voor de metaalindustrie een probleem gezien de afmetingen van de schepen waarin erts en kolen worden vervoerd. Verwachting is dat deze schepen in de toekomst alleen maar groter worden en daarmee wordt de grootte van de zeesluis een nog grotere belemmering. Beschikbaarheid van de zeesluis is een knelpunt omwille van het hogere bedrijfsrisico dat één zeesluis met zich meebrengt. Dit kan doorslaggevend zijn bij wegen van strategische logistieke keuzes. Betrouwbaarheid van het sluisencomplex Terneuzen zal in de toekomst door toenemende congestie bij de sluisen een probleem worden.

*Overige transport factoren*

Bij de overige transportfactoren worden zowel de achterlandverbindingen via spoor, weg en binnenvaart als driver beschouwd. De kwaliteit van deze factoren worden positief bevonden in de Kanaalzone.

*Overige (economische) factoren*

Alle overige (economische) factoren met uitzondering van samenwerking/synergievoordelen zijn een driver voor de metaalindustrie. Voor het laden en lossen van schepen zijn bedrijven in de haven van Gent afhankelijk van havenarbeiders die vallen onder de wet Major. Deze afhankelijkheid wordt als een knelpunt ervaren daar havenarbeiders inflexibeler zijn dan eigen personeel en andere veiligheidsstandaarden hanteren op locatie. De inflexibiliteit van havenarbeiders maakt betrouwbaarheid bij het sluisencomplex Terneuzen belangrijker daar vertragingen niet met behulp van eigen personeel mogen worden opgevangen. Dit kan van de betrouwbaarheid van het sluisencomplex Terneuzen indirect een knelpunt maken.

(Milieu)wet- en regelgeving en energiekosten worden ook gezien als een knelpunt voor de metaalindustrie. De huidige politiek is terughoudend ten opzichte van (zware) industrie en sterk gericht op de ontwikkeling van de kenniseconomie. Hierdoor wordt de industrie geconfronteerd met hoge emissie- en energiekosten. Daarentegen is er veel kennis geborgd/verankerd in de (zware) industrie.

Tabel II.12 : Belang & knelpunten vestigingsplaatsfactoren Metaal

	Driver (D)/'nice to have' (N)	Huidig knelpunt	Toekomstig knelpunt	(Eventuele) toelichting
<b>Maritieme toegang</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grootte zeesluis<sup>1</sup></li> <li>• Beschikbaarheid zeesluis<sup>2</sup></li> <li>• Betrouwbaarheid sluizencomplex Terneuzen</li> </ul>	D D D	X X	X X X	1. Door afmetingen internationale vloot is grootte zeesluis onvoldoende; grootte zeesluis bepalend voor label: 'maritieme' site 2. Risico's verbonden aan 1 zeesluis zijn belemmerend
<b>Overige transportfactoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Weg</li> <li>• Binnenvaart</li> <li>• Spoor</li> <li>• Pijpleiding</li> </ul>	D D D	nvt		
<b>Overige (economische) factoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Productiefactor ruimte</li> <li>• Productiefactor arbeid<sup>3</sup></li> <li>• Nabijheid leveranciers / afzetmarkt</li> <li>• (milieu)wet- en regelgeving<sup>4</sup></li> <li>• Samenwerking / synergievoordelen</li> <li>• Energiekosten</li> <li>• Relatie havenbedrijf en overheden</li> </ul>	D D D D D D	N	X X X	3. Afhankelijk van havenarbeiders voor lossen schepen: inflexibiliteit maakt betrouwbaarheid maritieme toegang belangrijker 4. Politiek terughoudend t.o.v. (zware) industrie; hoge emissie-kosten zijn belemmerend

Bron : Policy Research Corporation

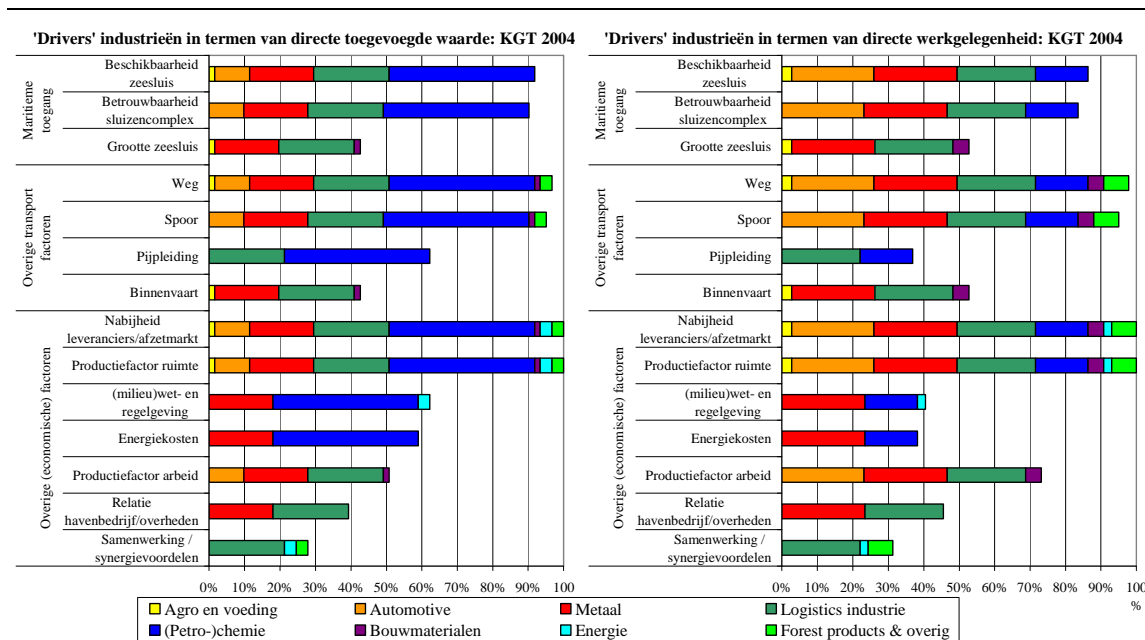
#### II.4. BELANG & KNELPUNTEN VESTIGINGSPLAATSFACTOREN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

Door de analyses met betrekking tot vestigingsplaatsfactoren op industriënniveau samen te voegen kan een inschatting gemaakt worden van het belang van vestigingsplaatsfactoren voor de gehele KGT. In deze analyse wordt het belang van vestigingsplaatsfactoren per industrie gewogen aan de hand van het relatieve sociaaleconomisch belang van die industrie in de KGT. Hierbij wordt gekeken naar zowel de directe toegevoegde waarde als de directe werkgelegenheid van een industrie<sup>18</sup>. Er wordt in dit onderzoek **geen** causaal verband geïmpliceerd tussen de directe toegevoegde waarde / werkgelegenheid en het al dan niet voldoen aan een vestigingsplaatsfactor in de KGT.

<sup>18</sup> In dit onderzoek is geen rekening gehouden met de indirecte toegevoegde waarde en werkgelegenheid van een industrie. Dit kan een over/onderschatting impliceren van het relatieve totaal belang van sommige industrieën in de KGT.

In *Figuur II.9* is een overzicht opgenomen van de relevante vestigingsplaatsfactoren en door welke industrieën deze als driver worden beschouwd. Indien een vestigingsplaatsfactor niet door een industrie als driver wordt beschouwd dan is die voor de respectievelijke industrie 'nice to have'.

**Figuur II.9 : Belang vestigingsplaatsfactoren KGT in termen van directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid**



Bron : Policy Research Corporation

Uit de analyse van de huidige situatie blijkt dat de meest genoemde vestigingsplaatsfactoren zijn:

- Nabijheid leveranciers/afzetmarkt;
- Productiefactor ruimte;
- Weg: Ontsluiting op weginfrastructuur (mn. achterland) en betrouwbaarheid daarvan (reistijd);
- Spoor: Ontsluiting op spoorinfrastructuur (mn. achterland), betrouwbaarheid daarvan (reistijd) en exploitatie (tarifiering, organisatie);
- Beschikbaarheid zeesluis;
- Betrouwbaarheid sluzencomplex Terneuzen.

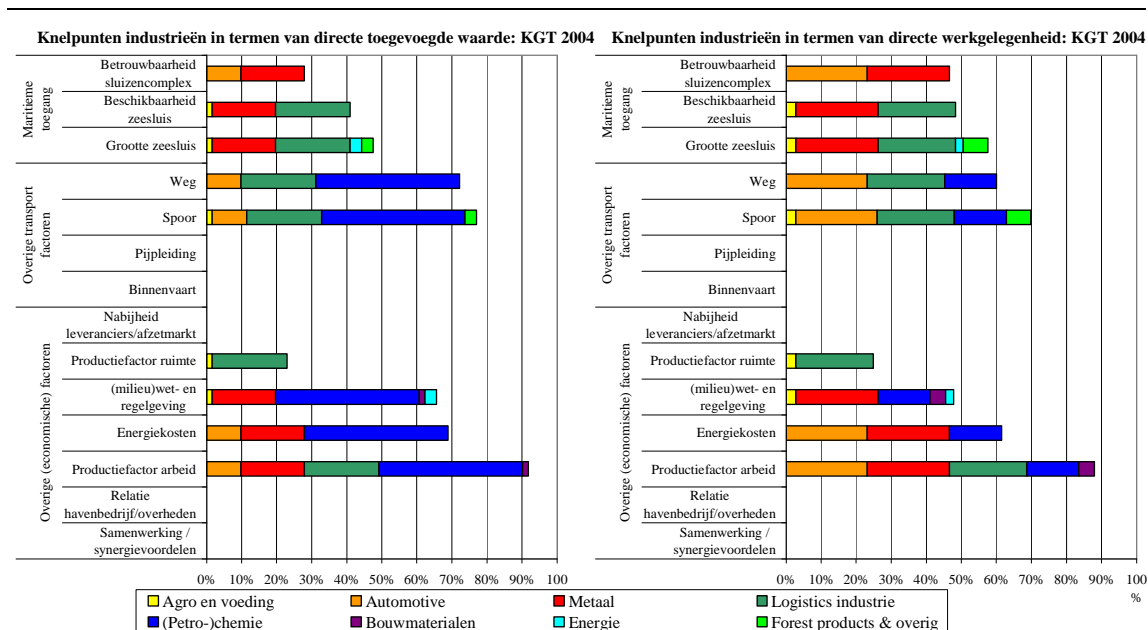
Deze factoren worden door bijna alle in de KGT gelegen industrieën als driver ervaren waaronder de automotive, (petro-)chemische,

logistics en metaalindustrie (samen meer dan 80% van de directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de KGT).

Tevens is gekeken naar welke vestigingsplaatsfactoren knelpunten zijn voor de KGT in zijn geheel (zie *Figuur 2*). De meest genoemde zijn:

- Productiefactor arbeid;
- Spoor: Ontsluiting op spoorinfrastructuur (mn. achterland), betrouwbaarheid daarvan (reistijd) en exploitatie (tarifiering, organisatie);
- Weg: Automotive en logistics industrie ervaren betrouwbaarheid als knelpunt en (petro-)chemie en logistics industrie ervaren de ontsluiting op weginfrastructuur als knelpunt;
- Energiekosten.

**Figuur II.10 : Knelpunten KGT in termen van directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid**



Bron : Policy Research Corporation

Het vaakst genoemd is de productiefactor arbeid welk door de automotive, bouwmaterialen-, (petro-)chemische, logistics en metaalindustrie als knelpunt wordt ervaren (samen meer dan 80% van de directe toegevoegde waarden en werkgelegenheid in de KGT).

Bij de maritieme toegang wordt vooral de grootte van de zeesluis en de beschikbaarheid daarvan als knelpunt ervaren. De grootte van de zeesluis is een knelpunt voor de agro- en voeding, energie, forest products, logistics en metaalindustrie (samen +45% van de directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de KGT).

Veel vestigingsplaatsfactoren worden niet als knelpunt ervaren. Dit zijn:

- Nabijheid leveranciers/afzetmarkt;
- Relatie havenbedrijf/overheden;
- Samenwerking/synergievoordelen met andere industrieën;
- Aanwezigheid van pijpleiding;
- Achterlandverbindingen via de binnenvaart.



### **III. SCENARIO'S KANAALZONE GENT-TERNEUZEN**

#### **III.1. ANALYSE BELANG VESTIGINGSPLAATSFACTOREN IN SCENARIO'S KANAALZONE GENT-TERNEUZEN**

##### ***a/ Aanpak analyse belang vestigingsplaatsfactoren in scenario's KGT***

De resultaten van het regionaal vestigingsplaatsonderzoek worden geconsolideerd in scenario's om de robuustheid en relevantie van de vestigingsplaatsfactoren en knelpunten te toetsen. Hierbij ligt de focus op industrieën met een significant economisch belang/gewicht in de KGT en waarbij er een relatief grotere onzekerheid bestaat over hun ontwikkeling. In de scenario's wordt ook rekening gehouden met huidig beleid en toekomstige visies betreffende de KGT op nationaal, provinciaal en havenbedrijf / gemeentelijk niveau, gecombineerd met gesignaleerde marktontwikkelingen.

##### ***b/ Criteria voor variatie ontwikkelingen industrieën***

Op basis van twee criteria wordt in scenario's gevarieerd in de ontwikkeling van een aantal industrieën:

- Economisch belang/gewicht industrieën in de KGT;
- Onzekerheid economische ontwikkelingen.

In de scenario's word er gevarieerd in de ontwikkelingen van industrieën met een significant aandeel in het sociaaleconomische belang van de KGT in termen van toegevoegde waarde en werkgelegenheid. Door te variëren in de ontwikkeling van de industrieën automotive, (petro-)chemie, logistics en metaal is meer dan 90% van de directe toegevoegde waarde en 80% van de

werkgelegenheid in de KGT verschillend meegenomen in de scenario's.

**Tabel III.1 : Relatief gewicht in de KGT in termen van directe toegevoegde en werkgelegenheid**

	Huidig marktaandeel directe toegevoegde waarde	Huidig marktaandeel directe werkgelegenheid
Automotive	11%	23%
(Petro-)chemie	41%	15%
Logistics industrie	21%	22%
Metaal	17%	23%

Bron : Policy Research Corporation

De industrieën zoals forest products, energie, bouwmaterialen en overig volgen de algemene economische conjunctuur en regionale ontwikkeling van de andere in de KGT gevestigd industrieën. Ze vormen daarmee een kleinere onzekerheid voor de toekomstige ontwikkeling van de KGT. De ontwikkeling van agro- en voeding is vooral afhankelijk van de ontwikkeling van trading activiteiten in de KGT.

In de scenario's wordt op basis van het bovenstaande vooral gevarieerd in de ontwikkeling van een vijftal industrieën:

- Agro en voeding;
- Automotive;
- (Petro-)chemie;
- Logistics industrie;
- Metaal.

***c/ Beleid en toekomstige visies betreffende Kanaalzone Gent-Terneuzen***

Op verschillende niveaus is gekeken naar het huidige beleid en toekomstige visies betreffende de Kanaalzone Gent-Terneuzen:

- Havenbedrijf en gemeentelijke niveau;
- Provinciaal niveau;
- Nationaal en Europees niveau.

Hierbij worden 4 hoofdelementen van beleid onderscheiden, namelijk milieu, gebiedsontwikkeling, economie en andere elementen.

*Havenbedrijf en gemeentelijk niveau*

Aan de Nederlandse kant van de Kanaalzone Gent-Terneuzen zijn het beleid en toekomstige visies van het havenbedrijf en gemeente op hoofdlijnen gericht op een optimale bezetting van de huidige bedrijventerreinen binnen de daarvoor gestelde milieu- en veiligheidseisen. In economische zin ligt de focus op de industrieën landbouw, procesindustrie en logistiek. Aan de Vlaamse kant van de Kanaalzone Gent-Terneuzen is het beleid ook gericht op een optimale bezetting van bestaande bedrijventerreinen. In het kader van de economie is het beleid gericht op behoud van bestaande bedrijvigheid en het verder ontwikkelen van de logistiek en kennisbedrijvigheid.

**Tabel III.2 : Beleid en toekomstige visie KGT – Havenbedrijf en gemeentelijk niveau**

	Gemeente	
	Gent en Havenbedrijf Gent	Terneuzen en Zeeland Seaports
<b>Milieu</b>	Duurzame mobiliteit (o.a. stimuleren modal shift), zorgvuldig ruimtegebruik en rekening houden met de ruimere omgeving (o.a. milieu)	Voldoen aan huidige en toekomstige normen m.b.t. milieu en veiligheid
<b>Gebieds-ontwikkeling</b>	Ruimtelijk beleid: creëren, duurzaam gebruik en optimaliseren van bestaande en nieuwe bedrijventerreinen. Aanleg van o.a. Kluizendok en bijbehorende ontsluiting op weg en spoor De stad Gent en het havenbedrijf zien het belang in van het op peil houden en verbeteren van de kwaliteit van de ontsluiting via weg (o.a. noodzaak voor een verbinding tussen linker- en rechterkanaaloever), spoor (o.a. aansluiting op oostoever bij Terneuzen) en binnenvaart (o.a. aansluiting op het Seine-Nord)	Optimalisatie van huidige bedrijfsterrinen en het verder ontwikkelen van de westoever KGT (o.a. logistieke en andere activiteiten), Axelse Vlakte (glastuinbouw), Cerestar (agro-logistiek) en Dow Benelux (Valuepark) Vorbereiden van grootschalige infrastructuurprojecten om bereikbaarheid en toegang voor te bereiden (o.a. MIT-verkenning tunnel nabij Sluiskil, verbreding Tractaatweg, exploitatie en ontsluiting op het Nederlandse en Belgische spoorwegennet)
<b>Economie</b>	De voorkeur gaat uit naar een behoud en ontwikkeling van bestaande bedrijvigheid en naar het verder ontwikkelen van logistiek en kennisbedrijvigheid Alternatieve bedrijfsvormen voor de teruglopende landbouwindustrie, (o.a. sierteelt)	Werkgelegenheid en toegevoegde waarde dienen in lijn te zijn met provinciale cijfers Economisch beleid gericht op de volgende industrieën: landbouw, procesindustrie, logistiek
<b>Andere elementen</b>	Behoud en versterken relaties met universiteit en hogescholen	Aanhalen en verbeteren banden met Vlaamse havens op basis van bestaande afspraken

*Bron : Policy Research Corporation*

*Provinciaal niveau*

Het provinciale beleid van Zeeland komt nauw overeen met het beleid van Oost-Vlaanderen en de Gentse Kanaalzone op het vlak van gebiedsontwikkeling en economie. Het beleid is gericht op het

verbeteren van bereikbaarheid en het behouden, al dan niet verder ontwikkelen van de huidige bedrijvigheid. Speerpunt is aan beide kanten van de grens de logistieke sector. Daarnaast is in de provincie Zeeland veel aandacht voor de arbeidsmarkt en scholing.

**Tabel III.3 : Beleid en toekomstige visie KGT – Provinciaal niveau**

	Provincie	
	Oost-Vlaanderen / Gentse Kanaalzone	Zeeland
<b>Milieu</b>	Beperken negatieve effecten op milieu en behoud en aandacht voor biodiversiteit	Behouden, beschermen en versterken van bestaande natuurgebieden
<b>Gebieds-ontwikkeling</b>	Verbeteren van bereikbaarheid haven Gent via verschillende modaliteiten (o.a. weg ontsluiting R4 verbeteren en eventueel aanpassen spoorwegen om op lange termijn voldoende capaciteit te leveren) Belangrijke randvoorwaarden zijn het in stand houden van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving (o.a. herlocatie van onleefbare woningen)	Gebiedsgerichte benadering afhankelijk van gebiedsprofielen (o.a. natuurgebied en zeehavens/industrie gebied) Voor zeehavens/industrieën ligt het accent op bereikbaarheid (o.a. MIT-planstudie tunnel bij Sluiskil en verbeteren Tractaatweg); belangrijke randvoorwaarden zijn een veilige en duurzame inrichting van de terreinen. Ook wordt naar innovatie gestreefd (bijv. kennispark)
<b>Economie</b>	Het behouden van bestaande bedrijvigheid, het creëren van geschikte randvoorwaarden en aanvullende activiteiten Logistieke sector verder uitbouwen (kanssector) door te richten op Europese distributie, eenvoudige VAL, hoogwaardige VAL en back-office activiteiten Duurzame bedrijfsvoering (milieuvriendelijke processen en beperken impact op omgeving)	Economisch beleid gericht op behoud van landbouw (o.a. glastuinbouw), ontwikkelen van visserij (aquacultuur), kansen van recreatie en toerisme benutten, de woon- en zorg economie in stand houden en industrie en havens via Zeeland Seaports verder ontwikkelen voor huidige en nieuwe bedrijvigheid Beleid voor industrie en havens o.a. gericht op innovatie (o.a. bio-energie) en logistiek (WCT)
<b>Andere elementen</b>	Acties en beleid m.b.t. verbetering recreatie en woonomgeving	Aandacht voor arbeidsmarkt/scholing en promotie en imago

Bron : Policy Research Corporation

#### *Nationaal en Europees niveau*

Het Nederlandse beleid ten aanzien van Zuidwest-Nederland en daarmee het Nederlandse gedeelte van de Kanaalzone Gent-Terneuzen is gericht op het versterken van de internationale concurrentiepositie van Nederland en de zeehavens. In dit beleid worden als kansrijke industrieën voor Zuidwest Nederland de maintenance industrie, bio-energie en logistieke industrie geïdentificeerd. Het Belgische beleid is vooral gericht op verbetering en optimaal gebruik van de bestaande infrastructuur en de samenwerking/afstemming tussen de Vlaamse Zeehavens.

Op Europees niveau valt de Kanaalzone Gent-Terneuzen onder de EU-regio Scheldemond. Streefdoelstellingen voor deze regio zijn

onder andere een verbetering van de infrastructuur, samenwerking, natuur en milieu en sociale integratie.

Tabel III.4 : **Beleid en toekomstige visie KGT – Nationaal en Europees niveau**

	Nationaal		Europees
	België / Vlaanderen	Nederland	EU
<b>Milieu</b>	Streven naar duurzame mobiliteit waarin niet alleen aan milieuvorwaarden worden voldaan, maar deze ook worden verbeterd	Nota Ruimte streeft naar de herstructurering en vernieuwing van steden en platteland en het waarborgen van natuur (o.a. bescherming van natuurgebieden en veiligheid)	EU-regio Scheldemond (Zeeuws-Vlaanderen en Zeeland) krijgt subsidie via Interreg III programma Interreg III is gericht op het stimuleren van grensoverschrijdende ontwikkeling en samenwerking op diverse gebieden (o.a. MKB, onderwijs, opleiding)
<b>Gebiedsontwikkeling en economie</b>	Verbetering en optimaal gebruik van de bestaande infrastructuur - Verbeteren bereikbaarheid van Vlaanderen - Verzekeren van verkeersveiligheid - Verbeteren verkeersleefbaarheid Verbeteringen in het economische beleid voor de Vlaamse zeehavens door o.a. - Afstemmen lange termijnvisies en beleidsplannen en versterken samenwerking tussen bedrijven - Investeren in verbeterde toegankelijkheid en innovatie	Nota Ruimte stelt ten doel om internationale concurrentiepositie van Nederland en de zeehavens te versterken Kansrijke industrieën in Zuidwest Nederland zijn: - maintenance industrie (beheer en onderhoud van machines) - bio-energie - logistiek en distributie door te profiteren van de strategische ligging tussen twee mainports	Streefdoelstellingen voor EU-regio Scheldemond: - Verbetering van infrastructuur - Stimuleren economische samenwerking - Verbetering en waarborgen van natuur en milieu - Afstemmen en verbeteren van de arbeidsmarkten
<b>Andere elementen</b>		Kansrijke sector in Zuidwest-Nederland is toerisme	- Sociale integratie stimuleren

Bron : Policy Research Corporation

#### *d/ Specifieke scenario-elementen*

Op basis van de analyse van de (regionale) markt- en beleidsontwikkelingen is er voor gekozen om te variëren in de ontwikkeling van een vijftal elementen in de scenario's. Dit zijn:

- Energiekosten
  - o Er wordt gevarieerd in de hoogte van de energiekosten (gelijkblijvend ofwel stijgend)
- (milieu)wet- en regelgeving
  - o Ijkpunt is het huidige milieubeleid (soepeler, gelijkblijvend, stringenter)
- Handelsliberalisatie / trading<sup>19</sup>

<sup>19</sup> De WLO-scenario's van het CPB houden rekening met verdergaande handelsliberalisatie. Deze ontwikkelt zich op verschillende wijzen: internationale vrijhandel door o.a. WTO-onderhandelingen, Europese integratie, ontstaan

- In alle scenario's is er verdergaande handelsliberalisatie
- (niet) industriegebonden VAL activiteiten
  - De mate van industriegebonden / niet industriegebonden<sup>20</sup> logistieke bedrijven die zich vestigen in de KGT en VAL activiteiten verrichten
- Industrieel klimaat
  - Kwaliteitsoordeel industrieel klimaat (goed, redelijk en slecht)

Variaties in de ontwikkeling van deze scenario-elementen hebben een verschillende industrie specifieke uitwerking.

*e/ Mogelijke scenario's voor de KGT*

De industrieel specifieke uitwerking van de ontwikkelingen bij de vijf geselecteerde industrieën leidt tot consolidatie in drie mogelijke toekomstscenario's voor de KGT. Dit zijn de scenario's:

- Industriële Kanaalzone Gent-Terneuzen;
- Distripark Kanaalzone Gent-Terneuzen;
- Groene Kanaalzone Gent-Terneuzen.

De scenario's geven mogelijke toekomstbeelden weer voor de KGT. Dit zijn niet de enige mogelijke toekomstbeelden voor de KGT en een mix van de scenario's is heel goed denkbaar. De toekomstbeelden staan los van het al dan niet verbeteren van vestigingsplaatsfactoren in de KGT. Desalniettemin geven de scenario's door de ontwikkeling van de industrieën wel een goede bandbreedte om de robuustheid van de conclusies omtrent de relevante vestigingsplaatsfactoren te toetsen.

---

regionale handelsblokken of verdergaande trans-Atlantische handelsliberalisatie (zie bijlage eindrapport).

<sup>20</sup> Logistieke bedrijven met industriegebonden activiteiten zijn bedrijven met een directe link met de in de KGT gevestigde (zware)industrieën.

## III.2. UITWERKING MOGELIJKE SCENARIO'S KGT

### III.2.1. SCENARIO INDUSTRIËLE KGT

#### a/ Kenmerken industriële KGT

In het industriële scenario KGT is er sprake van een stimulerend industrieel klimaat in de KGT. De houding van de politiek ten opzichte van de verdere ontwikkeling van de (zware) industrie is positief en (milieu)wet- en regelgeving wordt als gevolg soepeler vormgegeven. Er is sprake van toenemende handelsliberalisatie en energiekosten zijn vergelijkbaar met de huidige situatie.

Gegeven deze situatie ontwikkelt de KGT zich verder als industriële haven. Huidige industriële activiteiten worden uitgebreid en gediversifieerd (zie Tabel III.2).

Tabel III.5 : Kenmerken & groeiverwachtingen Industriële scenario

	Energiekosten	(milieu)wet- en regelgeving	Handels-liberalisatie / trading	VAL activiteiten	Industrieel klimaat
<b>Scenario 1: Industriële KGT</b>	<b>Conform huidige situatie</b>	<b>Versoepelen huidig beleid</b>	<b>Toenemend</b>	<b>Vooraf lokale industrie gebonden VAL activiteiten</b>	<b>Stimulerend</b>
	<b>Groeiverwachting*</b>	<b>Beschrijving verwachtingen</b>			
<b>Agro en voeding</b>	<b>++</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Volledige benutting capaciteitsuitbreidingen huidige bedrijven</li> <li>• Toename bio-industrie (biomassa en biobrandstoffencluster)</li> </ul>			
<b>Automotive</b>	<b>++</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Productiecapaciteit auto's in de KGT tot maximum huidige capaciteit (additionele productiemodellijnen)</li> <li>• Toename verwerking/assemblage/distributie hoogwaardige producten</li> </ul>			
<b>(Petro-)chemie</b>	<b>++</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Groei in basis chemieproducten en vooral fijnchemie</li> </ul>			
<b>Logistics industrie</b>	<b>+</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toename in de KGT industriegebonden VAL activiteiten</li> </ul>			
<b>Metaal</b>	<b>++</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toename productiecapaciteit; eventuele consolidatie naar maritieme sites (ruwstaalproductie)</li> <li>• Voortzetting afwaartse integratie</li> </ul>			
<b>Bouwmaterialen</b>	<b>Conform conjunctuur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Groei toegevoegde waarde en werkgelegenheid conform gemiddelde economische groei WLO-scenario's</li> </ul>			
<b>Energie</b>					
<b>Forest products</b>					
<b>Overig</b>					

\* Groeiverwachting ten opzichte van huidige situatie in de KGT

Bron : Policy Research Corporation

Daarnaast is er nog een extra impuls door consolidatie bij maritieme sites (waaronder de KGT) bij internationale groepen. Door deze sterke expansie van de industrie in de haven nemen ook de industriegebonden logistieke activiteiten fors toe.

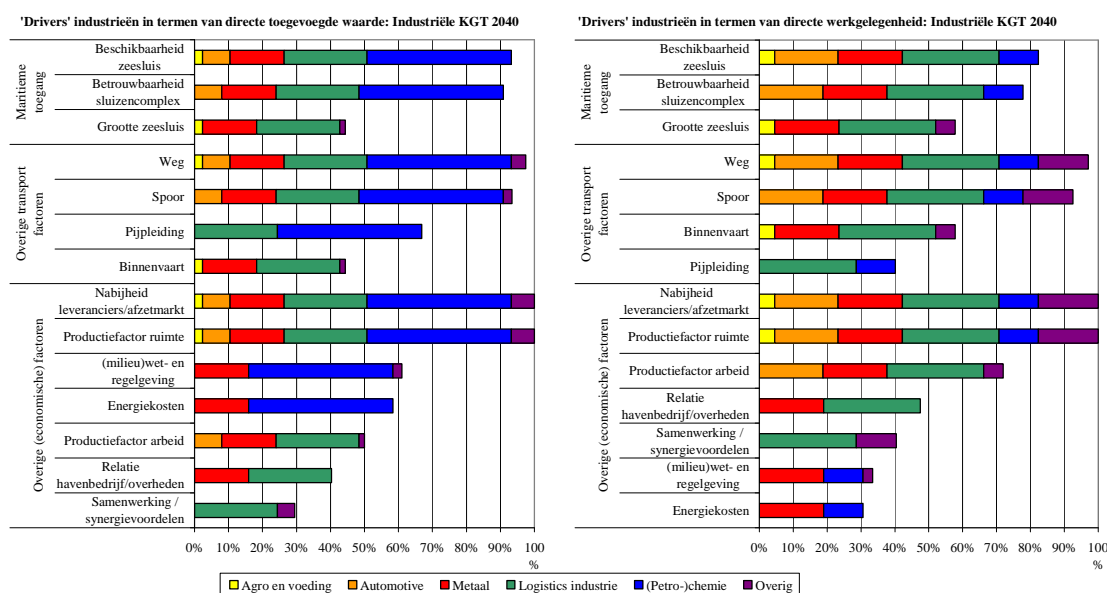
**b/ Implicaties voor vestigingsplaatsfactoren**

Gezien de centrale rol van de industrie in dit scenario ligt het voor de hand dat de drivers voor dit scenario, de drivers van de (zware) industrie zijn, namelijk:

- Grotere zeesluis;
- Productiefactor arbeid;
- (milieu)wet en regelgeving;
- Energiekosten.

Indien gekeken wordt naar de relatieve ontwikkelingen van de industrieën in de KGT in termen van directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid dan vindt er geen significante verschuiving plaats in het belang van vestigingsplaatsfactoren vis à vis de huidige situatie.

**Figuur III.1 : Belang vestigingsplaatsfactoren scenario Industriële KGT in termen van directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid**



Bron : Policy Research Corporation



**III.2.2. SCENARIO DISTRIIPARK KGT**

**a/ Kenmerken distriipark KGT**

In het scenario Distriipark KGT is er sprake van een redelijk industrieel klimaat in de KGT. De houding van de politiek ten opzichte van de verdere ontwikkeling van de (zware) industrie is neutraal, terwijl (milieu)wet- en regelgeving blijft zoals die is in de huidige situatie. Er is sprake van toenemende handelsliberalisatie en energiekosten zijn conform de huidige situatie KGT.

**Tabel III.6 : Kenmerken & groeiverwachtingen Distriipark scenario**

	Energiekosten	(milieu)wet- en regelgeving	Handels-liberalisatie / trading	VAL activiteiten	Industrieel klimaat
<b>Scenario 2: Distriipark KGT</b>	<b>Conform huidige situatie</b>	<b>Conform huidig beleid</b>	<b>Toenemend</b>	<b>Vooraf niet lokale industrie gebonden VAL activiteiten</b>	<b>Gematigd / neutraal</b>
	<b>Groeiverwachting*</b>	<b>Beschrijving verwachtingen</b>			
<b>Agro en voeding</b>	<b>++</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Volledige benutting capaciteitsuitbreidingen huidige bedrijven</li> <li>• Ontwikkeling van trading activiteiten (vertaald zich in meer logistieke activiteiten)</li> <li>• Toename bio-industrie (biomassa en biobrandstoffen)</li> </ul>			
<b>Automotive</b>	<b>+</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Productiecapaciteit auto's in de KGT tot optimale situatie huidige capaciteit</li> <li>• Toename verwerking/assemblage/distributie hoogwaardige producten</li> </ul>			
<b>(Petro-)chemie</b>	<b>+</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Behoud huidige productiecapaciteit basis chemie; toename productie fijnchemie</li> </ul>			
<b>Logistics industrie</b>	<b>++</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toename in de KGT industriegebonden VAL activiteiten</li> <li>• Toename nieuwe VAL activiteiten ondermeer door 'extended gateway'</li> <li>• Toename doorvoer via de KGT</li> </ul>			
<b>Metaal</b>	<b>+</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lichtere toename productiecapaciteit tot optimale capaciteit huidige infrastructuur (warme en koude keten blijft bestaan)</li> <li>• Voortzetting afwaartse integratie</li> </ul>			
<b>Bouwmaterialen</b>	<b>Conform conjunctuur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Groei toegevoegde waarde en werkgelegenheid conform gemiddelde economische groei WLO-scenario's</li> </ul>			
<b>Energie</b>					
<b>Forest products</b>					
<b>Overig</b>					

\* Groeiverwachting ten opzichte van huidige situatie in de KGT

Bron : Policy Research Corporation

Gegeven deze situatie ontwikkelt de KGT zich als een (extended) gateway voor de industrie, niches en specifieke ladingstromen en is de KGT complementair aan de rondom de KGT gelegen zeehavens. Vooral feederscheperen, shortsea shipping en binnenvaartscheperen maken calls in de haven. Voor de industrie en specifieke ladingstromen blijft er intercontinentale zeevaart. In dit scenario

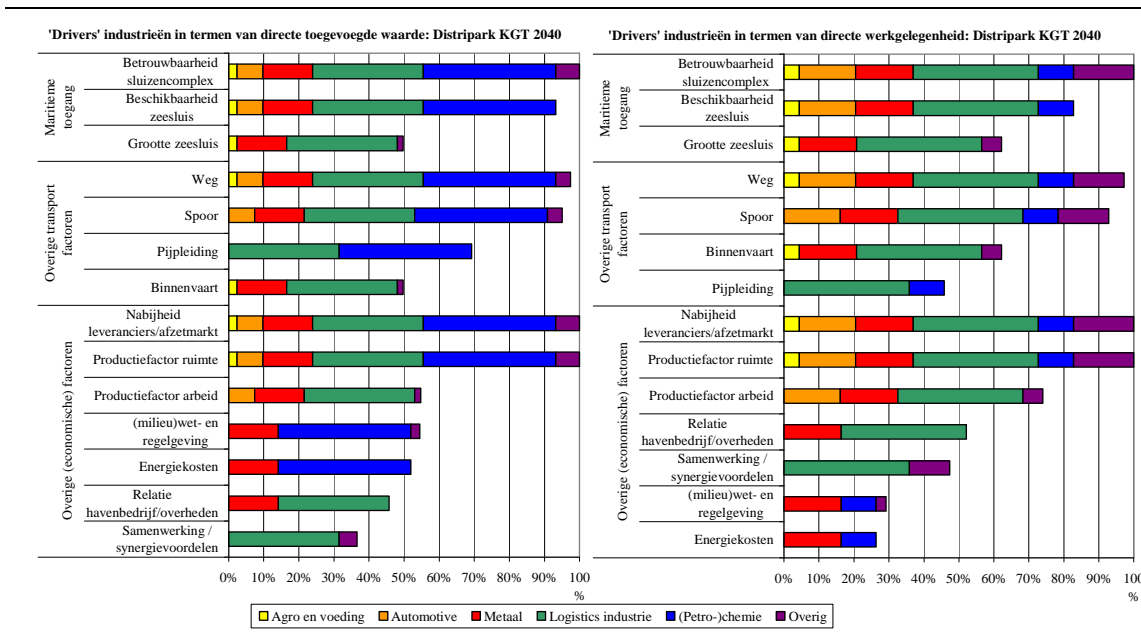
worden geen grote containertrafieken verwacht. Op- en overslag van containers blijft complementair aan de rondom de KGT gelegen mainports en distributief (geen deep-sea containerterminals).

Zodoende blijft de huidige (zware) industrie en de daaraan verbonden logistieke activiteiten behouden. Wel vindt er een lichte verschuiving binnen de industrie plaats naar activiteiten gericht op distributie van halffabricaten en eindproducten. Daarentegen ontplooit de logistics industrie zich zeer sterk in dit scenario. VAL activiteiten nemen fors toe en concepten als valueparken worden volledig benut. Daarnaast vestigen zich vooral veel nieuwe logistieke bedrijven in de KGT zonder een directe link met de industrie in de KGT.

**b/ Implicaties voor vestigingsplaatsfactoren**

De sterke rol van de logistieke industrie maakt dat de kernbegrippen in dit scenario zijn goede verbindingen, betrouwbaarheid en beschikbaarheid. Veel staat in het teken van de snelle afhandeling van producten om zo kort mogelijke 'lead times' te realiseren.

**Figuur III.2 : Belang vestigingsplaatsfactoren scenario Distripark KGT in termen van directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid**



Bron : Policy Research Corporation

Indien gekeken wordt naar de relatieve ontwikkelingen van de industrieën in termen van direct toegevoegde waarde en werkgelegenheid dan worden betrouwbaarheid van het sluisen-complex Terneuzen en beschikbaarheid van de zeesluis nog belangrijker dan ze al zijn. (Milieu) wet- en regelgeving wordt relatief minder belangrijk. Naast deze ontwikkelingen vinden er geen andere significante verschuivingen plaats vis à vis de huidige situatie.

### **III.2.3. SCENARIO GROENE KGT**

#### **a/ Kenmerken Groene KGT**

In het scenario Groene KGT is er sprake van een klimaat in de KGT gericht op diversificatie en herstructurering van de industrie. De houding van de politiek ten opzichte van de verdere groei van de (zware) industrie is daarbij terughoudend en (milieu)wet- en regelgeving wordt als gevolg stringenter vormgegeven. Er is sprake van toenemende handelsliberalisatie en stijgende energiekosten.

Gegeven deze situatie vindt er een geleidelijke afbouw van de traditionele industrie plaats:

- Consolidatie industriële activiteiten bij winninglocaties en/of lage kostlanden (stroom opwaarts);
- Afbouw van bijvoorbeeld warme fasen (hoogovens), basischemie en verlies van productielijnen (bv. automodellen).

Bij grote zware industriële ondernemingen vindt er een verschuiving plaats van productie naar bewerking en distributie van halffabricaten en eindproducten. Echter komt in dit scenario wel duidelijker de biobrandstoffen en -energie industrie naar voren. Deze ontwikkelt zich ook in het industriële scenario en het distripark scenario, maar door de afbouw van de (zware) industrie neemt ze in het Groene scenario een relatief groter belang in. De ontwikkeling van de bio-industrie wordt verder ondersteund door beleidsgestuwde economische activiteiten zoals de glastuinbouw.

De logistics industrie groeit ook in het groene scenario. Door de afbouw van de (zware) industrie zijn dit voornamelijk watergebonden logistieke activiteiten (modal shift).

Tabel III.7 : Kenmerken & groeiverwachtingen Groene scenario

	Energiekosten	(milieu)wet- en regelgeving	Handels-liberalisatie / trading	VAL activiteiten	Industrieel klimaat
<b>Scenario 3: Groene KGT</b>	<b>Stijgende trend</b>	<b>Stringenter dan huidig beleid</b>	<b>Toenemend</b>	<b>Vooraf niet lokale industrie gebonden VAL activiteiten</b>	<b>Diversificatie / herstructurend</b>
	<b>Groeiverwachting*</b>	<b>Beschrijving verwachtingen</b>			
<b>Agro en voeding</b>	<b>+</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Groei agro-industrie mede als gevolg van beleidsgestuwde glastuinbouw Axelse vlakte</li> <li>Sterke groei bio-industrie (biomassa en biobrandstoffencluster)</li> </ul>			
<b>Automotive</b>	<b>-</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verschuiving (zware) industriële productie faciliteiten naar Oost- en Centraal-Europa (verlies van een heel modellijn)</li> <li>VAL activiteiten blijven grotendeels behouden ('local sourcing' model)</li> </ul>			
<b>(Petro-)chemie</b>	<b>-</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hogere energiekosten leiden tot afbouw zwaar energieverbruikende industrie; verschuiving naar hoogwaardigere producten (=fijnproducten) danwel bio-ethanol en biodiesels; afname energie-intensiteit</li> <li>Verdergaande automatisering (kostenefficiëntie)</li> <li>Beperkte distributiemogelijkheden (ivm gevaarlijke stoffen) leidt tot verplaatsing activiteiten naar buitenland</li> </ul>			
<b>Logistics industrie</b>	<b>+</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Focus verschuift van industrie naar VAL door milieueisen en hogere energiekosten</li> </ul>			
<b>Metaal</b>	<b>-</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hogere energiekosten in combinatie met stringente (milieu)wet- en regelgeving leiden tot verschuiving bulkproductiecapaciteit (sluiting warme fase); lichtere industriële activiteiten blijven behouden</li> <li>Verdergaande automatisering</li> </ul>			
<b>Bouwmaterialen</b>	<b>Conform conjunctuur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Groei toegevoegde waarde en werkgelegenheid conform gemiddelde economische groei WLO-scenario's</li> </ul>			
<b>Energie</b>					
<b>Forest products</b>					
<b>Overig</b>					

\* Groeiverwachting ten opzichte van huidige situatie in de KGT

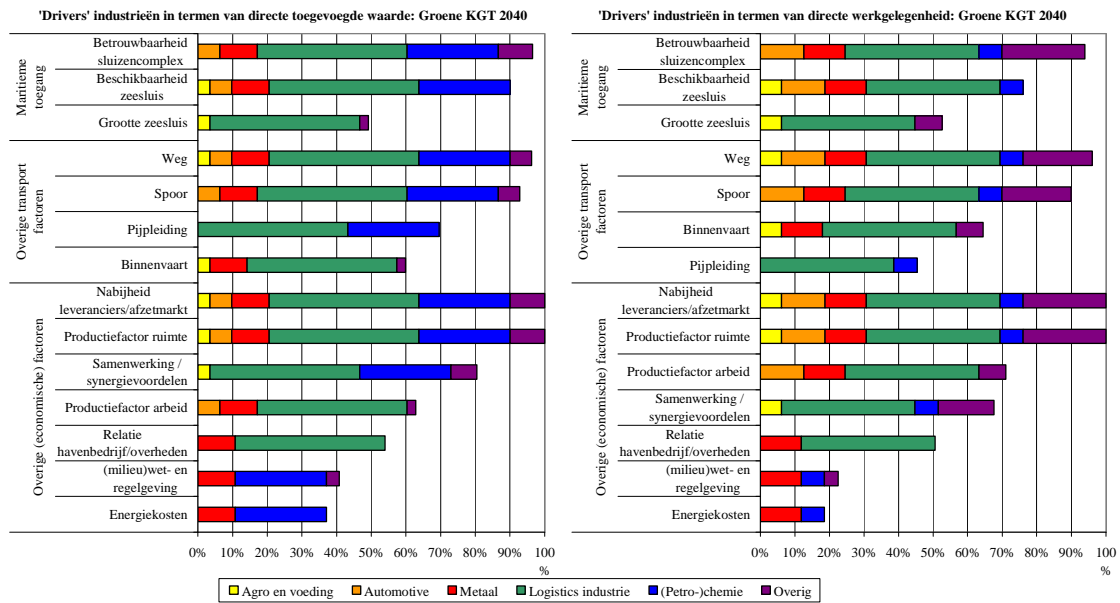
Bron : Policy Research Corporation

#### *b/ Implicaties voor vestigingsplaatsfactoren*

Door het gewijzigde klimaat neemt het belang van samenwerking/ synergievoordelen sterk toe. Flinke kosten besparingen kunnen op dit front gerealiseerd worden. Daarnaast maakt de biobrandstoffen en - energie industrie veelal gebruik van restproducten en bestaande processen bij de (zware)industrie. Een sterkere clustergedachte is belangrijk in het Groene scenario.

Door de afbouw bij de traditionele industrieën zoals metaal neemt het belang van de grootte van de zeesluis in het Groene scenario af. Wel blijven goede verbindingen, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van bestaande infrastructuur belangrijk gezien het nog relatief grote belang van de logistics industrie in de KGT.

**Figuur III.3 : Belang vestigingsplaatsfactoren scenario Groene KGT in termen van directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid**



Bron : Policy Research Corporation



## IV. CONCLUSIES VESTIGINGSPLAATSONDERZOEK

In dit hoofdstuk worden ten aanzien van alle relevante vestigingsplaatsfactoren conclusies getrokken. Hierbij wordt zowel naar de huidige situatie gekeken, alsook naar de resultaten van de scenario's. Het is uitdrukkelijk de bedoeling om het gehele spectrum van vestigingsplaatsfactoren op gelijke wijze te behandelen. Onderstaand de conclusies ten aanzien van alle factoren, achtereenvolgens:

- Maritieme toegang;
- Overige transportfactoren;
- Overige (economische) factoren.

### *Maritieme toegang*

De maritieme toegang is in alle scenario's (industriële, distripark en groene KGT) een belangrijke vestigingsplaatsfactor. De grootte van de zeesluis is voornamelijk van belang in het industriële scenario maar ook in het distripark scenario. Het belang van de beschikbaarheid van de zeesluis is met name in het distripark scenario een zeer belangrijke vestigingsplaatsfactor. Het belang van betrouwbaarheid van het sluisencomplex stijgt in alle scenario's, in het bijzonder in het distripark scenario. Door voortzetting van trends als JIT wordt betrouwbaarheid alsmat belangrijker voor sommige industrieën waaronder automotiv.

De maritieme toegang wordt op verschillende wijzen als een knelpunt ervaren. De grootte van de zeesluis vormt een knelpunt voor agro en voeding, metaal, logistics industrie, energie en in de toekomst ook forest products doordat Capesize schepen en zelfs Full-Panamax schepen niet volbeladen Gent kunnen bereiken. De beschikbaarheid van de zeesluis vormt nu en in de toekomst voor de agro- en

voedings-, metaal- en de logistics industrie een knelpunt door het risico dat verbonden is aan de beschikbaarheid van één zeesluis. De betrouwbaarheid van de zeesluis wordt in de huidige situatie niet als een knelpunt ervaren, echter door o.a. toenemende congestie vormt het in de toekomst een mogelijk knelpunt voor de metaal- en automotieve industrie.

De maritieme toegang is een belangrijke vestigingsplaatsfactor in alle mogelijke toekomstscenario's voor de KGT en wordt door verschillende actoren op verschillende wijzen als knelpunt ervaren. Het verdient de aanbeveling om bij verbetering van de maritieme toegang van de KGT expliciet te kijken naar grootte, beschikbaarheid én betrouwbaarheid van het sluisencomplex. Daarnaast dient vanzelfsprekend ook vanuit een corridor perspectief gekeken te worden naar de grootte van het kanaal (o.a. tunnel bij Sluiskil) en betrouwbaarheid van reistijd van het Kanaal Gent-Terneuzen.

#### *Overige transport factoren*

Naast de maritieme toegang vormen ook overige transportfactoren en (economische) factoren belangrijke vestigingsplaatsfactoren voor industrieën in de KGT. Overige transportfactoren zijn in alle scenario's voor de KGT belangrijk. Het belang van de (achterland)verbindingen via weg, spoor, pijpleiding en binnenvaart stijgt in alle scenario's. De scenario's onderling tonen geen significant verschil in het belang van de mix van de overige transportfactoren. De belangrijkste drivers voor industrieën in de KGT blijven ontsluiting en betrouwbaarheid van weg en spoor.

Weg en spoor worden nu en in de toekomst gezien als een knelpunt in de KGT. De weg vormt een knelpunt in termen van een suboptimale ontsluiting (o.a. aansluiting Nederlands op Belgisch wegennet en ontsluiting van de R4 nabij Gent). Weg vormt ook een (toekomstig) knelpunt in termen van betrouwbaarheid door toenemende congestie op de wegen. Een sterkte van Gent ten opzichte van een haven als bv. Antwerpen is de relatief congestievrije omgeving. Spoor vormt een knelpunt in termen van ontsluiting (spoorinfrastructuur op beide oevers van de KGT), exploitatie en tarifiering (verschillende maatschappijen met verschillende regels en tarieven) van het Nederlandse en Belgische spoornet.



Overige transportfactoren (ontsluiting en betrouwbaarheid van achterlandmodaliteiten) worden in alle scenario's als belangrijke vestigingsplaatsfactoren gezien. Het verdient aanbeveling om bij verbetering van overige transportfactoren in de KGT expliciet te kijken naar de ontsluiting en betrouwbaarheid van weg en de ontsluiting, exploitatie en tarifiering van spoor.

*Overige (economische) factoren*

Overige (economische) factoren zijn in alle scenario belangrijke vestigingsplaatsfactoren en worden door verschillende actoren op verschillende wijzen als mogelijk knelpunt ervaren.

De nabijheid van leveranciers en afnemers is en blijft een belangrijke vestigingsplaatsfactor. Deze factor wordt niet als knelpunt ervaren door actoren in de KGT. Daarnaast neemt het belang van mogelijke samenwerkingsverbanden en behalen van synergievoordelen als vestigingsplaatsfactor toe, in het bijzonder voor de ontwikkeling van biobrandstoffen en -energie. In de toekomst zal de combinatie van deze factoren (nabijheid leveranciers en afnemers en toenemend belang synergievoordelen) mogelijk leiden tot het ontstaan van een sterkere clustergedachte en -vorming tussen bedrijven en/of industrieën.

De productiefactor ruimte wordt door alle industrieën als belangrijke vestigingsplaatsfactor ervaren. De huidige beschikbare ruimte in de KGT is voor de meeste actoren uit de diverse industrieën voldoende. Bedrijven beschikken over voldoende interne reserves om eventuele uitbreidingen op te vangen. Echter voor een aantal bedrijven (uit o.a. agro en voeding en logistics industrie) vormt het gebrek aan ruimte in de directe omgeving van de productie en logistieke faciliteiten een knelpunt. Dit vraagt eerder om een betere benutting en allocatie van de huidige ruimte dan om uitbreiding van de beschikbare ruimte in de KGT.

De productiefactor arbeid is voor met name de metaal, automotieve en logistics industrie een belangrijke driver. Het tekort aan gekwalificeerde arbeid, voornamelijk technisch-opgeleid personeel, vormt een zorg voor industrieën. Daarnaast vormen de hoge kosten en inflexibiliteit van (haven)arbeiders een knelpunt.

De relatie met de havenbedrijven en regionale overheden worden door industrieën als belangrijk en goed ervaren. Een potentieel voor verbetering ligt in verdere samenwerking tussen de havenbedrijven.

(Milieu)wet- en regelgeving vormen voor de (petro-)chemie en metaal industrie belangrijke drivers. Beleid rondom (milieu)wet- en regelgeving dient duidelijk te worden vormgegeven waarbij er een evenwichtige balans is tussen de belangen van de industrie en haven en de belangen van woon- en leefklimaat.

De hoge energiekosten in de KGT vormen voor de metaal en (petro-)chemie sector een knelpunt.

Het verdient aanbeveling om bij verbetering van de overige economische factoren in de KGT expliciet te kijken naar de optimale benutting van de beschikbare ruimte, de beschikbaarheid, kosten en flexibiliteit van arbeid, de hoge energiekosten, en duidelijke (milieu)wet- en regelgeving waarbij rekening wordt gehouden met de belangen van de haven en industrie en belang van woon- en leefklimaat.



# Policy Research Corporation



**CONCRETE OPLOSSINGEN GEBASEERD OP WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK**

## REGIONAAL VESTIGINGSPLAATSONDERZOEK KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

Bijlage eindrapport  
april 2007

© ***Policy Research Corporation Nederland B.V.***  
Copyright 2007

Parklaan 40  
3016 BC Rotterdam (Nederland)  
tel : +31 10 436 0 364  
fax : +31 10 436 1 416  
e-mail : [info@policyresearch.nl](mailto:info@policyresearch.nl)  
website : [www.policyresearch.nl](http://www.policyresearch.nl)

*Dit rapport waarop het auteursrecht van toepassing is, is bestemd voor intern gebruik door de geadresseerde. Elke vorm van gebruik door derden van dit rapport, volledig of gedeeltelijk, vergt een voorafgaande schriftelijke toestemming van Policy Research Corporation.*



# OPZET SLIDERAPPORT REGIONAAL VESTIGINGSPLAATSONDERZOEK KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

1

## Kanaalzone Gent-Terneuzen

Bepalen en indelen industrieën in de Kanaalzone

2

### Huidige situatie

- Overzicht van o.a. spelers, product- en transportkenmerken
- Toegevoegde waarde en werkgelegenheid per industrie

### SWOT

- Sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen voor industrieën in de Kanaalzone

### Toekomstige ontwikkelingen

- Overzicht van strategische en technologische en andere toekomstige ontwikkelingen per industrie

3

### Literatuur vestigingsplaatsfactoren

- Analyse van bestaande literatuur met betrekking tot relevante vestigingsplaatsen voor bedrijven en industrieën (in de Kanaalzone)

### Vestigingsplaatsfactoren Kanaalzone

- Overzicht van vestigingsplaatsfactoren en eventuele knelpunten op basis van strategische interviews met relevante stakeholders

4

### Beleids- en visiedocumenten

- Analyse van beleids- en visiedocumenten en strategische interviews met relevante stakeholders (o.a. havenbedrijven en milieuorganisaties)

### Ontwikkeling Kanaalzone

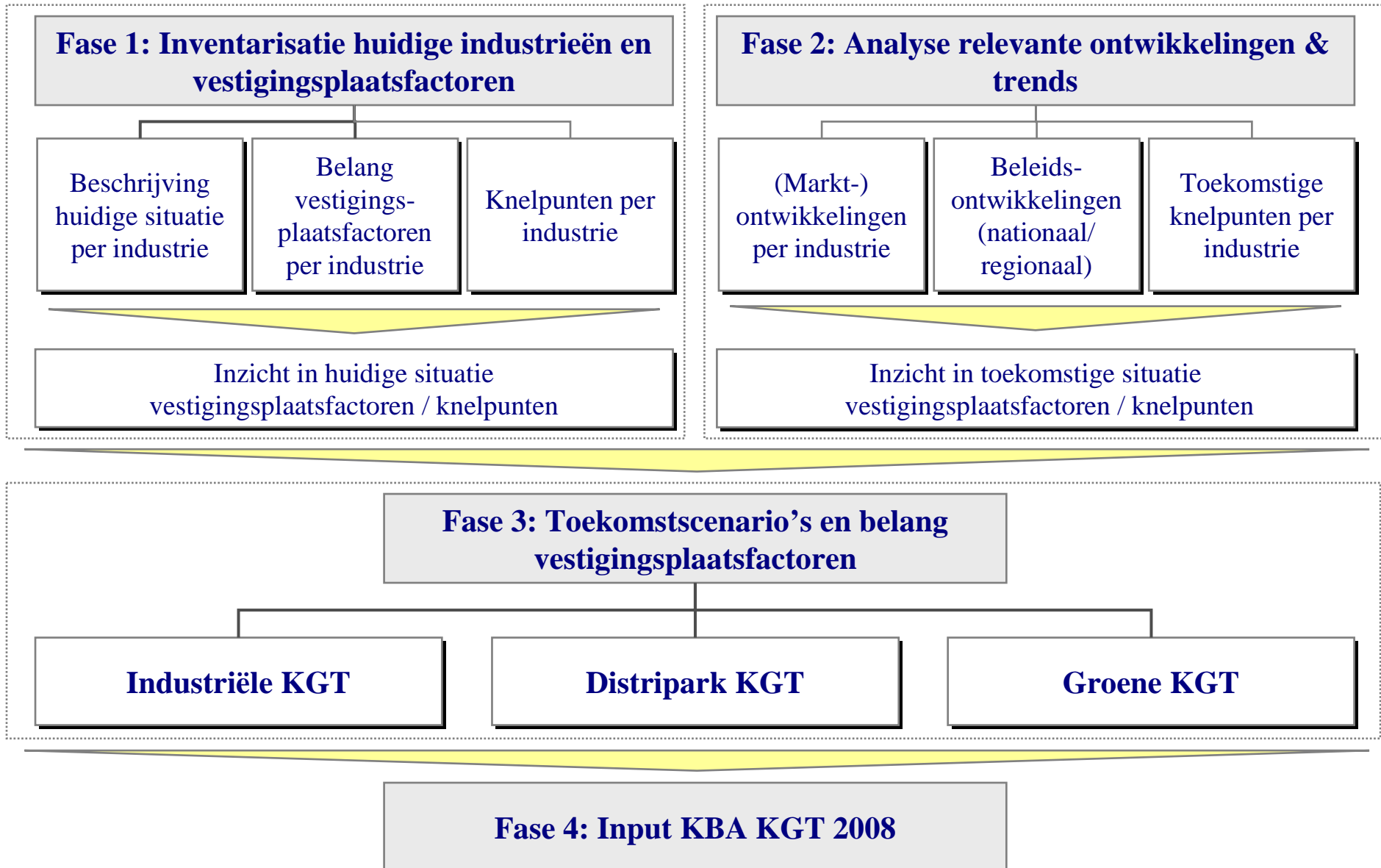
- Analyse van groei van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid van industrieën volgens de CPB WLO-scenario's

5

### Toekomstscenario's voor de Kanaalzone en vestigingsplaatsfactoren

Conclusies met betrekking tot de ontwikkeling en de robuustheid van de vestigingsplaatsfactoren

# OVERZICHT ONDERZOEKSTAPPEN REGIONAAL VESTIGINGSPLAATSONDERZOEK KANAALZONE GENT-TERNEUZEN



# INHOUDSOPGAVE

## Indeling van de Kanaalzone

### Analyse industrieën in de Kanaalzone

- Overzicht huidige situatie per industrie
- Overzicht toekomstige ontwikkelingen per industrie
- SWOT per industrie
- Toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de Kanaalzone

### Analyse regionale vestigingsplaatsfactoren

- Literatuuronderzoek vestigingsplaatsfactoren
- Vestigingsplaatsfactoren industrieën Kanaalzone

### Analyse ontwikkeling van de Kanaalzone

- Beleids- en visiedocumenten
- WLO-scenario's en andere groeiprognoses

### Toekomstscenario's Kanaalzone en vestigingsplaatsfactoren

# INDELING KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - Inleiding -

De Kanaalzone Gent-Terneuzen bestaat uit het gebied langs het Kanaal Gent-Terneuzen

- België: zeehaven Gent en nabijgelegen gebied (o.a. Zelzate)
- Nederland: zeehaven Terneuzen en binnenhavens bij Sluiskil en Sas van Gent
- De zeehavens Gent en Terneuzen beschikken tezamen over ca. 7 000 hectare grond (Technum, 2000)

De Kanaalzone wordt vanuit Europees perspectief beschouwd als een middelgrote zeehaven met een relatief sterke aanwezigheid van industriële en logistieke bedrijven (BCI, 2004)

De focus van het regionaal vestigingsplaatsonderzoek richt zich op 8 industrieën in de Kanaalzone

<b>Industrieën in de Kanaalzone</b>	
Agro en voeding	Energie
Automotive	Forest products
Bouwmaterialen	Logistics industrie
(Petro-)chemie	Metaal



# INDELING KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - Definitie Policy Research Corporation industrieën -

<b>Industrieën</b>	<b>Nadruk op productie en/of assemblage*</b>	<b>Nadruk op logistieke activiteiten*</b>
<b>Agro en voeding</b>	Het verwerken van agribulkproducten tot halffabricaten (o.a. gist) en eindproducten (o.a. veevoeder) voor de voedingsmiddelenindustrie en de consument	De import, opslag, export en distributie van agribulkproducten en levensmiddelen (van granen en sojabonen tot cacao en fruitsappen)
<b>Automotive</b>	De productie en assemblage van auto's, trucks en onderdelen	De import, export en distributie van auto's, trucks en onderdelen
<b>Bouwmaterialen</b>	De productie en verwerking van grondstoffen als zand en grind tot bouwmaterialen	-
<b>(Petro-)chemie</b>	De productie en verwerking van chemische (basis)producten en aardolieproducten	De invoer, opslag en distributie van chemische basisproducten en aardolieproducten
<b>Energie</b>	De opwekking van energie door energiecentrales	-
<b>Forest products</b>	Het verwerken van houtproducten (hout en oud papier) tot papier en verpakkingsmateriaal	De import, opslag en distributie van houtproducten (hout uit Zuid-Amerika)
<b>Logistics industrie</b>	De import, export, opslag, Value Added Logistics en distributie van grondstoffen, halffabrikaten en eindproducten voor gebruikers en afnemers (o.a. groothandel, verwerkende industrie, etc.)	
<b>Metaal</b>	De productie van staal en andere metalen en verwerking van deze metalen	Value Added Logistics (grote rollen staal verwerken tot kleinere aangepaste ladingen staal)

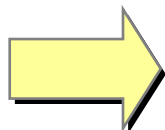
\* Bij een strikte toepassing van deze definities dient rekening gehouden te worden dat productie- en/of assemblagebedrijven ook logistieke activiteiten uitvoeren. Daarnaast voeren logistieke dienstverleners ook meer en meer value-added assemblage processen uit

# INDELING KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - Definitie Buck Consultants International clusters -

Clusters	Definitie volgens Nautische toegang Kanaal Gent-Terneuzen*
<b>Petrochemie</b>	Gehele keten van aardolie, basischemie tot fijnchemie
<b>Metaal</b>	Gehele keten van bewerking ijzererts tot staalproductie; van staalplaten en –rollen tot machinebouw
<b>Automotive</b>	Zowel aan- en afvoer auto's en onderdelen, assemblage, productie en distributie
<b>Voedingsmiddelen</b>	Invoer van fruitsappen, suiker, cacao, koffie, meel, en de productie en distributie van bewerkte voedselproducten (levensmiddelen)
<b>Agro-industrie</b>	Invoer granen, veevoeders en derivaten. Verwerking granen en oliehoudende zaden, meststoffen
<b>Warehousing en distributie</b>	Distributiecentra, Value Added Logistics (VAL) en overige logistieke activiteiten
<b>Bouwnijverheid</b>	Bouwbedrijven, onderhoudsbedrijven, groothandel in bouw, op- en overslag bouwmaterialen, bouwmarkten
<b>Energie</b>	Niet omschreven
<b>Forest products</b>	Hout en papierproducten zoals gezaagd hout, papierrollen, cellulose en pulp; gericht op op- en overslag, bewerking en distributie, minder op productie
<b>Overig</b>	O.a. zakelijke dienstverlening, afvalverwerking en recycling, elektrotechnische industrie en scheepsbouw

\* Studie: Nautische toegang Kanaal Gent-Terneuzen (Buck Consultants International, 2004)



**De definitie van BCI (2004) van de clusters omvat zowel productie en andere procesmatige activiteiten als mede logistieke activiteiten**

# INDELING KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - *Industrieën versus clusters* -

### 1. Focus op industrieën

- Clusters bestaan uit meerdere industrieën; op industriënniveau is er sprake van een duidelijk onderscheid tussen enerzijds productie en procesmatige activiteiten en anderzijds logistieke activiteiten
- Logistieke dienstverleners zijn vrijwel met alle producerende en/of procesmatige industrieën verbonden

### 2. Uitlichten logistieke activiteiten

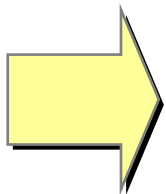
- De logistics industrie wordt gezien als een kansrijke industrie voor de Kanaalzone (o.a. Pieken in de Delta en Ruimte voor transport)
- Het cluster warehousing en distributie (BCI, 2004) bestaat uit logistieke activiteiten als import, distributie, op- en overslag en andere logistieke activiteiten
- De grenzen tussen de logistics industrie en andere industrieën vervagen door toename van 'value added logistics' (VAL) en ontstaan van samenwerkingsverbanden

### 3. Uitlichten energie industrie

- De energiesector wordt als belangrijke industrie in de Kanaalzone gezien
- De energiesector heeft verschillende significante relaties met andere industrieën in de Kanaalzone

### 4. Beschikbaarheid data

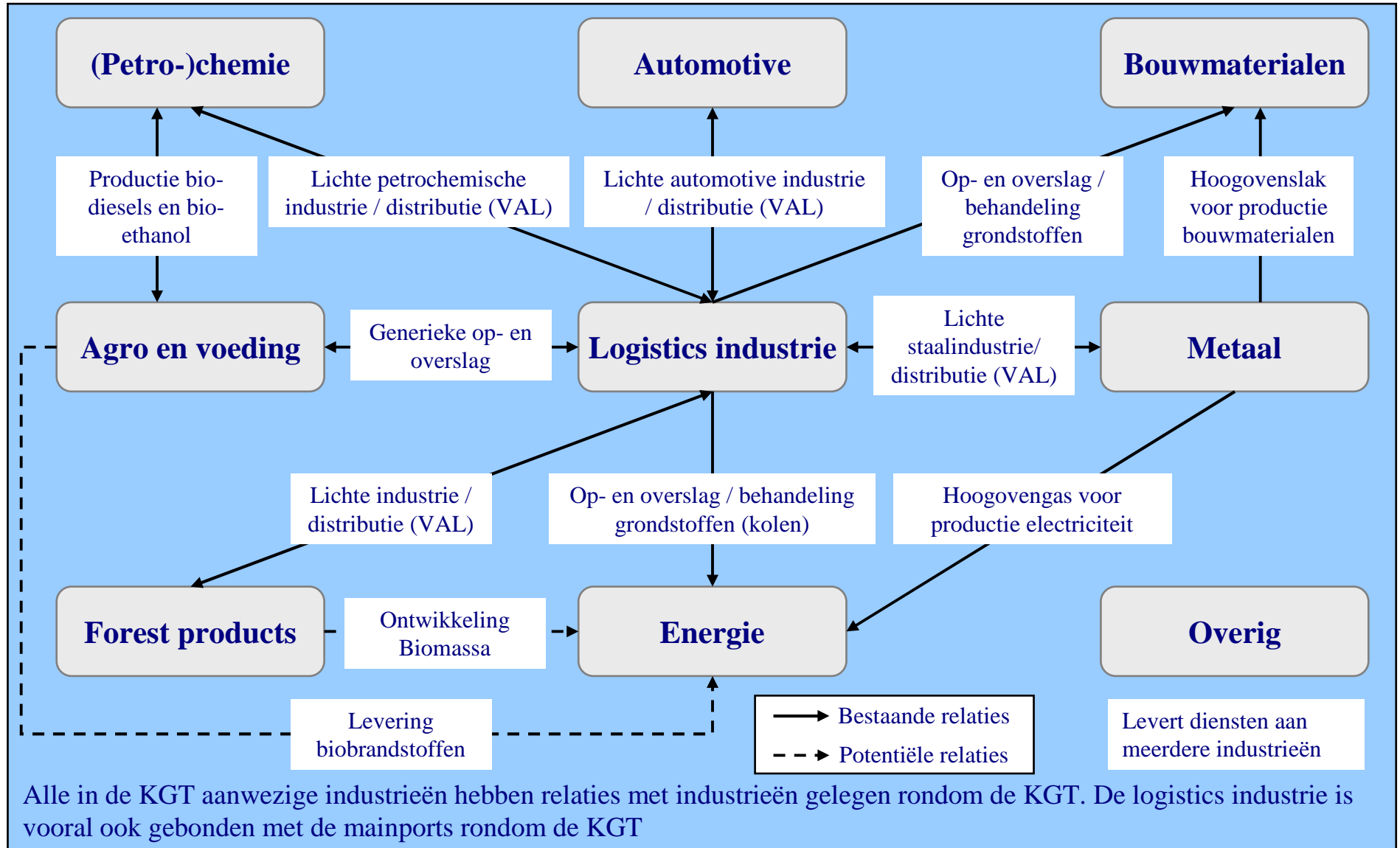
- Beschikbare data van de Nationale Havenraad en de Nationale Bank België maken het mogelijk om toegevoegde waarde en werkgelegenheid op industriënniveau weer te geven
- Beschikbare groeicijfers van het CPB en het Federaal Planbureau België maken het mogelijk om op bedrijfstak niveau de cijfers te vergelijken



**In vergelijking met eerdere studies naar de Kanaalzone wordt in het Regionaal Vestigingsplaatsonderzoek op industriënniveau gekeken. Op industriënniveau kunnen de logistics en energie industrie apart uitgelicht worden naast de bestaande industrieën**

# INDELING KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - Relaties tussen de industrieën -



# INHOUDSOPGAVE

## Indeling van de Kanaalzone

### Analyse industrieën in de Kanaalzone

- Overzicht huidige situatie per industrie
- Overzicht toekomstige ontwikkelingen per industrie
- SWOT per industrie
- Toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de Kanaalzone

### Analyse regionale vestigingsplaatsfactoren

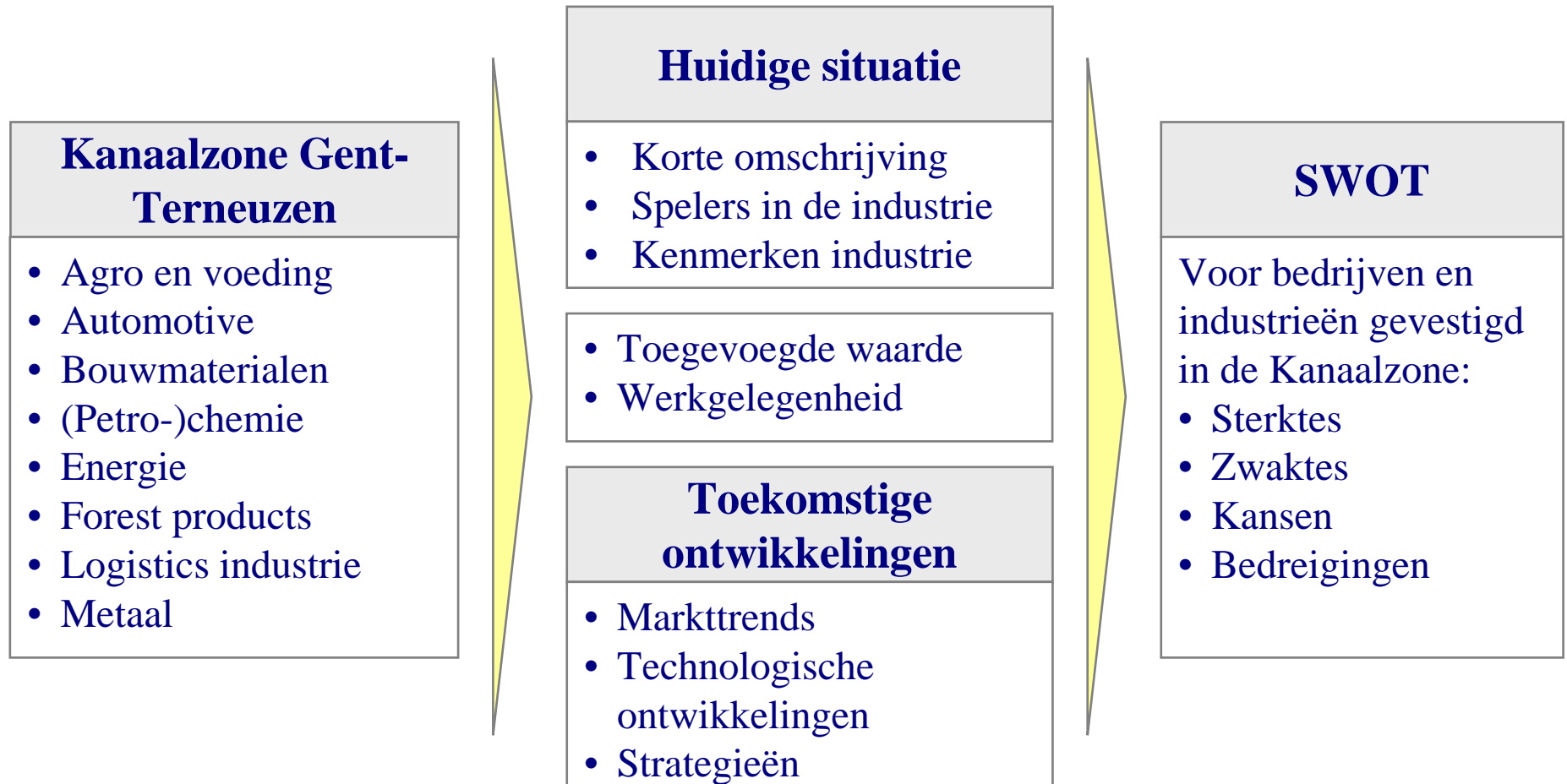
- Literatuuronderzoek vestigingsplaatsfactoren
- Vestigingsplaatsfactoren industrieën Kanaalzone

### Analyse ontwikkeling van de Kanaalzone

- Beleids- en visiedocumenten
- WLO-scenario's en andere groeiprognoses

### Toekomstscenario's Kanaalzone en vestigingsplaatsfactoren

# AANPAK ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN



*Opgesteld, aangevuld en getoetst op basis van literatuuronderzoek en strategische interviews met stakeholders in de Kanaalzone*

# AANPAK ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - Geïnterviewde partijen voor het Regionaal Vestigingsplaatsonderzoek -

<b>Industrieën</b>	<b>Nadruk op productie en/of assemblage*</b>	<b>Nadruk op logistieke activiteiten*</b>
<b>Agro- en voeding</b>	Algist Bruggeman, Cargill	Eurosilos
<b>Automotive</b>	Volvo Cars	Honda Europe
<b>Bouwmaterialen</b>	MBI Beton	-
<b>(Petro-)chemie</b>	Dow Benelux en Yara	Oiltanking
<b>Energie</b>	Electrabel	-
<b>Forest products</b>	Stora Enso Langerbrugge	-
<b>Logistics industrie</b>	Katoen Natie, Ovet en Sea-invest	
<b>Metaal</b>	Sidmar	Outokumpu

<b>Overige gesproken partijen*</b>		
<b>Andere stakeholders</b>	Zeeland Seaports, Havenbedrijf Gent, Zeeuwse Milieufederatie, Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen, VEGHO	

\*Dit zijn enkel de (markt)partijen geïnterviewd door *Policy Research Corporation*; in het kader van de Markt- en concurrentieanalyse zijn additionele (markt)partijen binnen de KGT geïnterviewd

# ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - Huidige situatie Agro en voeding -

<b>Korte omschrijving</b>	Het verwerken van agribulkproducten tot halffabricaten (o.a. gist) en eindproducten (o.a. veevoeder) voor industriële afnemers en de consument
<b>Spelers</b>	o.a. Cerestar en Cargill, Algist Bruggeman, Nutreco
<b>Kenmerken</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Agribulkproducten als granen, zaden, cacao en fruitsappen worden verwerkt door de voedingsmiddelenindustrie tot eindproducten</li> <li>• Halffabricaten en eindproducten worden geleverd aan de chemische industrie (o.a. zetmeel) en groot- en detailhandel (bakkerijen en supermarkten)</li> <li>• Gent is een Europees Distributiecentrum van graan</li> <li>• Er is sprake van een sterke concurrentie met andere ‘agro-havens’ als Rouen (Frankrijk) en Rotterdam en Amsterdam (Nederland)</li> <li>• De industrie wordt gekenmerkt door grootschaligheid voor efficiëntie in productie             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Grote financiële investeringen zijn gemaakt in productiefaciliteiten en opslagcapaciteit in het verleden op de locaties in de Kanaalzone</li> </ul> </li> </ul>
<b>Product- en transportkenmerken</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanvoer van agribulkproducten via zeevaart en afvoer via voornamelijk weg, maar ook spoor en binnenvaart</li> <li>• Het betreft zowel bulklading (granen en andere basisproducten) als stukgoed en containervervoer (hoogwaardige halffabricaten en eindproducten)</li> <li>• Continentale af- en aanvoer van producten gaat veelal over de weg en binnenvaart</li> </ul>
<b>Industriegebonden logistieke dienstverlening</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De import, opslag, export en distributie van agribulkproducten en levensmiddelen (o.a. granen, sojabonen, cacao en fruitsappen)</li> <li>• Spelers: o.a. Eurosil, Citrus Coolstore</li> </ul>



# ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - Toekomstige ontwikkelingen Agro en voeding -

<b>Trends en ontwikkelingen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Stabiele tot dalende markt ten opzichte van andere industrieën<ul style="list-style-type: none"><li>– Dalende vraag naar consumptiegoederen en verzadigingsverschijnselen</li></ul></li><li>• Handelsliberalisatie en afbouw van Europees landbouw (minder steun en meer concurrentie) maken het mogelijk om import van agribulkproducten te verhogen</li><li>• Verandering van consumentenpreferenties (gezonde en veilige producten)</li><li>• Verschuivende macht in de keten naar supermarkten (EIM, 2005)</li><li>• Strenger milieubeleid met negatieve effecten voor de veeteelt en landbouw</li><li>• Afname van productiecapaciteit in (West-)Europa; kleiner landbouwareaal</li><li>• Concurrentie met Oost- en Centraal Europa door de lagere (loon)kosten</li><li>• Voortzetting concurrentie met andere ‘agro-havens’ als Rouen, Rotterdam en Amsterdam</li><li>• Streven naar hogere toegevoegde waarde per ton product</li><li>• Streven naar verdergaande efficiencyverbeteringen (o.a. automatisering)</li><li>• Opkomst glastuinbouw op de Axelse vlakte in Nederland</li><li>• Opkomst biobrandstoffen en bio-energie en bijbehorende synergievoordelen<ul style="list-style-type: none"><li>– Investerings door verschillende bedrijven om biobrandstoffen te produceren (o.a. Nedalco gelegen naast Cerestar vestiging bij Sas van Gent en investeringen van Cargill en Eurosilco bij Gent in biobrandstoffabrieken)</li><li>– Biodiesel en bio-ethanol worden geproduceerd op basis van de verwerking van agribulkproducten (o.a. raapzaad en koolzaad)</li></ul></li></ul>
---------------------------------	--

# ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - SWOT Agro en voeding -

### Sterktes

- Infrastructuurontsluiting op weg, spoor, zee, binnenvaart voor aanvoer van grondstoffen en afvoer van halffabricaten en eindproducten
- Aanwezigheid van logistieke dienstverleners (o.a. opslag van granen)
- Centrale ligging en nabijheid van afnemers en afzetmarkt (van o.a. veevoeder)
- Goede relaties met overheden en havenbedrijven

### Zwaktes

- Maritieme toegang (sluizencomplex Terneuzen) met betrekking tot de grootte van de zeesluis
- Tarifiering en ontsluiting spoor
- Concurrentie met andere zeehavens gericht op agribulkproducten (Rouen, Amsterdam en Rotterdam)

### Kansen

- Verdere ontwikkeling biobrandstoffen en -energie initiatieven leidt tot meer en nieuwe bedrijvigheid
- Opkomst glastuinbouw op de Axelse Vlakte
- Wereldwijde handelsliberalisatie en afbouw van Europese subsidies kan leiden tot meer import naar Gent

### Bedreigingen

- Concurrentie met Centraal- en Oost-Europa (lagere kosten)
- Dalende afzetmarkt
- Toename druk van regelgeving (o.a. geen scheiding van woon- en havenzones)

# ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - *Huidige situatie Automotive* -

<b>Korte omschrijving</b>	De productie en assemblage van auto's, trucks en onderdelen
<b>Spelers</b>	o.a. Volvo Cars, Volvo Trucks, Plastal Automotive, Tower Automotive
<b>Kenmerken</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De automotive industrie is een gevestigde industrie in Gent</li> <li>• Naast Gent worden ook andere zeehavens (Vlissingen, Zeebrugge en Antwerpen) gebruikt voor de aan- en afvoer van auto's en onderdelen (o.a. Volvo Cars)</li> <li>• De 'corporate strategie' van grote spelers in de Kanaalzone wordt in het buitenland vastgesteld (Volvo Cars is onderdeel van het Amerikaanse Ford)</li> <li>• Samenwerking en synergievoordelen worden benut door de aanwezigheid van nabijgelegen toeleveranciers (o.a. Volvo Suppliers Park)</li> </ul>
<b>Product- en transportkenmerken</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Via zeevaart worden auto's en onderdelen aangevoerd uit o.a. Zweden en Engeland, maar ook uit Azië</li> <li>• Hoogwaardige stukgoed lading (auto's en trucks) wordt via voornamelijk weg, spoor en zeevaart (RoRo) afgevoerd</li> <li>• Just-in-time levering (betrouwbaarheid) via zeevaart, weg en spoor is essentieel (kleine ladingpakketten met verschillende modellen en klantenwensen)</li> </ul>
<b>Industriegebonden logistieke dienstverlening</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De import, export en distributie van auto's trucks en onderdelen</li> <li>• Spelers: o.a. Honda Europe (invoer van auto's uit Azië en Engeland), Volvo Logistics</li> </ul>

# ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - Toekomstige ontwikkelingen Automotive -

<b>Trends en ontwikkelingen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Streven naar hoogwaardige producten (o.a. duurdere auto's en inspelen op nichemarkten)</li><li>• Voortzetting efficiencyverbeteringen (o.a. automatisering)</li><li>• Mogelijke verplaatsing van activiteiten en/of uitbreiding in Oost-Europa vanwege de lagere loonkosten</li><li>• Outsourcing van productie van onderdelen en logistieke activiteiten (BCI, 2004)<ul style="list-style-type: none"><li>– Logistieke activiteiten worden nabij zeehavens gecentraliseerd voor aan- en afvoer van auto's en onderdelen</li></ul></li><li>• Voortzetting van JIT-leveringen en minimaliseren voorraden om kosten laag te houden en tegelijkertijd flexibiliteit te vergroten om in te spelen op wensen van afnemers</li><li>• Voortzetting platformstrategie waarbij verschillende type wagens worden geproduceerd afgeleid van een basismodel (platform)</li><li>• Significante nieuwe uitbreidingen te Gent zullen uitblijven; huidige productiecapaciteit optimaal benutten om negatieve schaalvoordelen te voorkomen</li></ul>
---------------------------------	---

# ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - SWOT Automotive -

### Sterktes

- Centrale ligging en infrastructuurontsluiting op weg, spoor, zee, binnenvaart voor aanvoer van onderdelen en afvoer van eindproducten
- Nabijheid van toeleverende industrie (leveranciers van onderdelen)
- Beschikbaarheid ruimte
- Goede relaties met overheid en havenbedrijven

### Zwaktes

- Afhankelijkheid enkele grote bedrijven met investeringsbeslissingen op afstand
- Tarifiering en ontsluiting van het spoornet
- Inflexibiliteit van productiefactor arbeid
- Hoge energiekosten

### Kansen

- Vraag naar duurdere auto's (hogere toegevoegde waarde per product) als gevolg van toenemende welvaart in Europa en rest van de wereld en inspelen op nichemarkten

### Bedreigingen

- Betrouwbaarheid van reistijd voor deep-sea schepen kan verminderen bij grote drukte
- Verminderde betrouwbaarheid als gevolg van toenemende congestie op de weg
- Verschuiving en/of uitbreiding activiteiten in Centraal- en Oost-Europa
- Concurrentie met zeehavens met automotive focus als Zeebrugge en Vlissingen

# ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - *Huidige situatie Bouwmaterialen* -

<b>Korte omschrijving</b>	De productie en verwerking van grondstoffen als zand en grind tot bouwmaterialen als beton en cement
<b>Spelers</b>	o.a. MBI, VVM, CBR, Charles Kesteleyn
<b>Kenmerken</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gevestigde industrie in Gent</li> <li>• Zand en grind worden omgezet in cement en andere bouwmaterialen (o.a. stenen); het betreft relatief laagwaardige producten</li> <li>• Conjunctuurgevoelige industrie; afhankelijk van investeringen van overheid en bedrijven in grootschalige bouwprojecten</li> <li>• Bouw- en cementbedrijven leveren aan geografisch nabijgelegen locaties</li> </ul>
<b>Product- en transportkenmerken</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De aanvoer van zand en grind voornamelijk via binnenvaart en deels via weg</li> <li>• De afvoer van eindproducten via voornamelijk weg en binnenvaart</li> <li>• De transportkosten vormen een groot aandeel in de totale kosten (15-60%)</li> </ul>

# ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - *Toekomstige ontwikkelingen Bouwmaterialen* -

<b>Trends en ontwikkelingen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Stabiele tot dalende trend voor de markt<ul style="list-style-type: none"><li>– Er is in de huidige situatie sprake van overcapaciteit in de markt</li></ul></li><li>• Tekort aan gekwalificeerd personeel in de toekomst</li><li>• Streven naar hoogwaardige en complementaire producten (o.a. nichemarkt door bijvoorbeeld straat- en tuinstenen te leveren)</li><li>• Consolidatie bij producenten</li></ul>
---------------------------------	---

# ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - *SWOT Bouwmaterialen* -

<p style="text-align: center;"><b>Sterktes</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Infrastructuurontsluiting op weg en binnenvaart voor aan- en afvoer van grondstoffen (zand en grind) en eindproducten</li><li>• Beschikbaarheid grond</li><li>• Nabijheid afnemers</li><li>• Nabijheid leveranciers</li></ul>	<p style="text-align: center;"><b>Zwaktes</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Conjunctuurgevoelige industrie</li><li>• Overcapaciteit in de huidige markt door de aanwezigheid van verschillende spelers</li></ul>
<p style="text-align: center;"><b>Kansen</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Bouwprojecten bij lokale overheden en bedrijven (o.a. ontwikkeling Axelse Vlakte)</li></ul>	<p style="text-align: center;"><b>Bedreigingen</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Tekort aan gekwalificeerde arbeid</li><li>• Geen level playing field bij controle handhaving van (milieu)wet- en regelgeving</li></ul>



# ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - Huidige situatie (Petro-)chemie -

<b>Korte omschrijving</b>	De productie en verwerking van chemische (basis)producten en aardolieproducten
<b>Spelers</b>	o.a. Dow Benelux, Yara Sluiskil, Zuidchemie, Air products, Nilefos, Taminco
<b>Kenmerken</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Er bevinden zich geen olieraffinaderijen in de Kanaalzone; aardolieproducten worden ingevoerd (Technum, 2000)</li> <li>• Chemische basisproducten worden o.a. door de chemische industrie (fijnchemie), agrarische industrie (kunstmeststoffen) gebruikt (EIM, 2005)</li> <li>• Dow Benelux gevestigd in Terneuzen is de grootste petrochemische speler in de Kanaalzone; Gent is het tweede chemisch centrum na Antwerpen in België (Grabowsky en Poort, 1998)</li> <li>• De ‘corporate strategy’ van een aantal grote chemische bedrijven in de Kanaalzone wordt in het buitenland vastgesteld</li> <li>• Er is sprake van geïntegreerde productieprocessen en grootschalige industrie om schaalvoordelen te benutten</li> </ul>
<b>Product- en transportkenmerken</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het betreft zowel grote bulkstromen (basisproducten) als gefragmenteerde stromen (fijnchemie)</li> <li>• Uit veiligheidsoverwegingen is er voornamelijk vervoer via zee- en binnenvaart (tankers en containers); ook is er sprake van een toename van vervoer via pijpleiding</li> </ul>
<b>Industriegebonden logistieke dienstverlening</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De import, opslag en distributie van chemische basisproducten en aardolieproducten</li> <li>• Gebonden spelers: o.a. Oiltanking Gent en Terneuzen</li> </ul>

# ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - Toekomstige ontwikkelingen (Petro-)chemie -

<b>Trends en ontwikkelingen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Schaalvergroting en concentratie bij zeehavens van productie bedrijven voor aan- en afvoer van grondstoffen en producten</li><li>• Toename van containervervoer van chemische producten</li><li>• Voortzetting strengere regelgeving; groter en stijgend belang van veiligheid en milieu voor productie en distributie van chemische en aardolieproducten (strenge regelgeving o.a. basisnet Gevaarlijke Stoffen)</li><li>• Groter tekort aan gekwalificeerd personeel (beta-opgeleid)</li><li>• Streven naar hogere toegevoegde waarde per product (ontstaan nichemarkten voor meer hoogwaardige chemische producten; meer R&amp;D naar hoogwaardige toepassingen)</li><li>• Voortzetting van efficiencyverbeteringen (o.a. automatisering en outsourcing van front- en back-office activiteiten)</li><li>• Verschuiving van productie van chemische (basis)producten naar Centraal- en Oost-Europa, Midden-Oosten en Azië vanwege de lagere loonkosten en nabijheid grondstoffen<ul style="list-style-type: none"><li>– Europa behouden als uitvalsbasis door enkel vervangingsinvesteringen te maken; de nieuwe investeringen vinden plaats in het buitenland</li></ul></li><li>• Meer samenwerking en behalen synergievoordelen door o.a. co-siting<ul style="list-style-type: none"><li>– ValuePark van Dow en Zeeland Seaports om zowel logistieke dienstverleners als fijnchemie producenten en verwerkers aan te trekken</li><li>– Mogelijk gebruik van restwarmte en andere ‘restproducten’ van de chemische industrie door o.a. glastuinbouw op de Axelse Vlakte</li></ul></li></ul>
---------------------------------	--

# ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - SWOT (Petro-)chemie -

<b>Sterktes</b>	<b>Zwaktes</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Infrastructuurontsluiting op weg, spoor, zee, binnenvaart en pijpleiding voor de aan- en afvoer van grondstoffen en eindproducten</li><li>• Aanwezigheid/nabijheid van logistieke dienstverleners</li><li>• Aanwezigheid/nabijheid van verwerkende industrie</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• ‘Corporate’ strategie van enkele grote spelers wordt in het buitenland bepaald</li><li>• Concurrentie met petrochemisch clusters nabij de zeehavens van Rotterdam en Antwerpen</li><li>• Afwezigheid van olieraffinaderijen</li><li>• Tarifiering en exploitatie van spoor</li><li>• Hoge energiekosten</li></ul>
<b>Kansen</b>	<b>Bedreigingen</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Meer samenwerking en behalen van synergievoordelen (o.a. aantrekken industriegebonden logistieke dienstverleners)</li><li>• Onderzoek naar en productie van hoogwaardige producten (nichemarkten)</li><li>• Aantrekken van meer fijnchemie</li><li>• Verbetering van ontsluiting weg</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Verschuiving van productie en nieuwe investeringen naar Centraal- en Oost-Europa, Midden-Oosten en Azië</li><li>• Toenemende concurrentiedruk van petrochemische sector nabij Rotterdam (Tweede Maasvlakte) en Antwerpen</li><li>• Tekort aan gekwalificeerd personeel</li><li>• Strengere (milieu)wet- en regelgeving beperken de groei (o.a. habitatrichtlijn)</li></ul>

# ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - *Huidige situatie Energie* -

<b>Korte omschrijving</b>	De opwekking van energie door energiecentrales
<b>Spelers</b>	Electrabel en SPE
<b>Kenmerken</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gevestigde industrie in Gent</li> <li>• Kapitaalintensieve industrie; hoge investeringen in productiefaciliteiten (o.a. turbines)</li> <li>• De energie industrie heeft reeds diverse relaties met andere industrieën zoals een overeenkomst om het hoogovengas van SIDMAR te gebruiken voor de opwekking van elektriciteit. Daarnaast worden logistieke dienstverleners ingezet voor de opslag van kolen en biomassa</li> <li>• Gent is een belangrijk energieknooppunt voor Electrabel</li> <li>• De centrales van Electrabel gevestigd in Gent werken op kolen, biomassa en hoogovengas</li> </ul>
<b>Product- en transportkenmerken</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Overzeese aanvoer grondstoffen met bulkschepen naar nabijgelegen opslaglocaties (kolen en biomassa)</li> <li>• Aanvoer van hoogovengas van SIDMAR naar Electrabel via pijpleiding</li> </ul>

# ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - *Toekomstige ontwikkelingen Energie* -

<b>Trends en ontwikkelingen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Liberalisering van de energiemarkt en consolidatie trend in Europa waarbij grote energiespelers ontstaan (o.a. E-ON)</li><li>• Mogelijke focus van overheidsbeleid kan enerzijds gericht zijn op het gebruik van biomassa en anderzijds leiden tot een groei van nieuwe kolencentrales</li><li>• Verdere ontwikkeling en gebruik van biomassa als grondstof voor energie opwekking</li><li>• Verdere synergievoordelen door investeringen van Electrabel in een nieuwe energiecentrale bij SIDMAR (optimaal gebruik van hoogovengas)</li></ul>
---------------------------------	--

# ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - *SWOT Energie* -

<b>Sterktes</b>	<b>Zwaktes</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Infrastructuurontsluiting via zee- en binnenvaart voor de aanvoer van kolen en biomassa</li><li>• Beschikbaarheid van grond</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Een aantal grote spelers met 'corporate strategy' gericht op geheel Europa (concurrentie met bv. Rotterdam)</li><li>• Grootte van de zeesluis</li></ul>
<b>Kansen</b>	<b>Bedreigingen</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Toename van gebruik bio-massa in energiecentrales</li><li>• Nieuwe (kolen)centrales in Gent</li><li>• Co-siting met nabijgelegen industrie (Electrabel en SIDMAR)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Strenger overheidsoptreden met meer aandacht voor milieu en veiligheid beperken de groei</li></ul>

# ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - *Huidige situatie Forest products* -

<b>Korte omschrijving</b>	Het verwerken van houtproducten (hout en oud papier) tot papier en verpakkingsmateriaal
<b>Spelers</b>	o.a. Stora Enso Langerbrugge, Elopak, Elocoat, SCA Packaging
<b>Kenmerken</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Papierindustrie is gevestigd in zowel Terneuzen en Gent, houtindustrie is gevestigd in Gent</li> <li>• Conjunctuurgevoelige markt; de vraag naar papier is afhankelijk van de economie</li> <li>• Houtproducten worden buiten de papierindustrie geleverd aan de bouwnijverheid en meubelindustrie (Gabrowsky en Poort, 1998)</li> <li>• Papierproducten worden geleverd aan regionale printers en drukkerijen</li> </ul>
<b>Product- en transportkenmerken</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanvoer van hout en grondstoffen bulk en zwaar stukgoed via zeeschip uit overzeese gebieden <ul style="list-style-type: none"> <li>– Oud papier wordt uit omgeving van Gent gehaald</li> </ul> </li> <li>• Afvoer van eindproducten voornamelijk via weg (palletvervoer en containers) naar landgebonden locaties</li> </ul>
<b>Industriegebonden logistieke dienstverlening</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De import, opslag, distributie en Value Added Logistics (o.a. planken uit hout) voor houtproducten (geïmporteerd hout uit overzeese gebieden)</li> <li>• Spelers: o.a. Van Hoorebeke, Lemahieu, Decolvenaere</li> </ul>

# ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - *Toekomstige ontwikkelingen Forest products* -

<b>Trends en ontwikkelingen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Groeiende vraag naar papier in West-Europa en Azië</li><li>• Aanhoudende groei van de vraag naar houtproducten vanuit de papier- en meubelindustrie</li><li>• Op langer termijn kan geïnvesteerd worden om de productiecapaciteit van papier en verpakkingsmateriaal te vergroten</li><li>• Voortzetting efficiencyverbeteringen (o.a. automatisering)</li><li>• Consolidatie van papierproducenten leidt tot concentratie op bestaande productielocaties en bundeling stromen om schaaffecten te benutten</li><li>• Toename containerisatie (van papierproducten) (Technum, 2000)</li></ul>
---------------------------------	--



# ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - *SWOT Forest products* -

<b>Sterktes</b>	<b>Zwaktes</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Infrastructuurontsluiting op weg, spoor, zee, binnenvaart voor aan- en afvoer van grondstoffen</li><li>• Nabijheid afnemers</li><li>• Goede relaties met overheid en havenbedrijven</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tarifiering en ontsluiting spoor</li></ul>
<b>Kansen</b>	<b>Bedreigingen</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Groeiende vraag naar forest products (meer vraag naar papier)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Maritieme toegang sluizencomplex in termen van grootte om grote bulkschepen toe te laten</li></ul>

# ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - *Huidige situatie Logistics industrie* -

<b>Korte omschrijving</b>	De import, export, opslag, Value Added Logistics en distributie van grondstoffen, halffabrikaten en eindproducten voor afnemers en gebruikers (o.a. groothandel, verwerkende industrie, etc.)
<b>Spelers</b>	Naast industriegebonden logistieke dienstverleners (bijv. Oiltanking) ook o.a. Katoennatie, Frans Maas en Furness Logistics, Verbrugge Terminals, Ovet, Sea-Invest (en dochterondernemingen als Gent Coal Terminal)
<b>Kenmerken</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De logistics industrie ondersteunt en is verweven met de andere gevestigde industrieën in de Kanaalzone</li> <li>• Ruimte-intensieve activiteiten; groot deel van ruimte is nodig voor o.a. opslag</li> <li>• De logistics industrie is meer dan enkel de op- en overslag van producten, door lichte verwerkingsprocessen wordt waarde toegevoegd (Value Added Logistics)</li> <li>• De Kanaalzone beschikt niet over een aparte containerterminal; op kleine schaal worden partijen containers via o.a. binnenvaart vervoerd</li> <li>• Er is sprake van sterke concurrentie met andere zeehavens voor de logistics industrie (footloose)</li> </ul>
<b>Product- en transportkenmerken</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verschillende verschijningsvormen (tankers, bulkgoederen, stukgoed, containers)</li> <li>• Gebruik van verschillende modaliteiten (zeevaart, binnenvaart, weg, spoor en pijpleiding) voor de aan- en afvoer van grondstoffen en producten</li> <li>• Beperkt deel van de stromen zijn intermodaal (BCI, 2004)</li> </ul>

# ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - *Toekomstige ontwikkelingen Logistics industrie* -

<b>Trends en ontwikkelingen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Wereldwijd sterke groei van het containervervoer en containerisatie van producten</li><li>• De laadhavens (o.a. in de Amerika's) worden groter en toegankelijk voor grotere schepen. Ontwikkelingen bij het Panamakanaal veranderen de wereldwijde standaard</li><li>• Voortgaande handelsliberalisatie leidt tot meer concurrentie en mogelijkheden voor im- en export</li><li>• Sterke toename van toegevoegde waarde van deze industrie (hoogwaardige producten door Value Added Logistics) door o.a. hogere vraag naar diensten van de logistics industrie</li><li>• Toename samenwerking en behalen van synergievoordelen; grenzen tussen logistics industrie en andere industrie vervagen (Value Added Logistics)</li><li>• Toename van werkgelegenheid en arbeidsproductiviteit door efficiencyverbeteringen (o.a. automatisering)</li><li>• Voortzetting sterke concurrentie met andere havenregio's</li><li>• Concentratie van logistieke activiteiten nabij bij zeehavens (BCI, 2004)</li><li>• Mogelijke samenwerking van zeehavenregio's (Belgische zeehavens als één groot zeehavencomplex)</li><li>• Verschuiving van de Kanaalzone als Europees Distributiecentrum naar Regionaal Distributiecentrum ('extended' gate concept)</li></ul>
---------------------------------	---

# ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - *SWOT Logistics industrie* -

### **Sterktes**

- Centrale ligging en infrastructuurontsluiting weg, spoor, zee, binnenvaart en pijpleiding
- Beschikbare ruimte
- Nabijheid leveranciers en afnemers
- Beschikbaarheid gekwalificeerde arbeid

### **Zwaktes**

- Maritieme toegang (sluizencomplex Terneuzen) met betrekking tot de grootte van de zeesluis
- Concurrentie met havenregio's Rotterdam en Antwerpen maar ook Zeebrugge en Vlissingen
- Tarifiering en exploitatie spoor

### **Kansen**

- Toenemende vraag naar logistieke dienstverlening en VAL
- Westerschelde Container Terminal
- Betere ontsluiting van modaliteiten (bijv. Seine-Nord Canal, Sloelijn en Tractaatweg)
- Congestie en capaciteitsbeperkingen bij Antwerpen en Rotterdam
- 'Extended' gate concept en betere samenwerking van de zeehavens

### **Bedreigingen**

- Verminderde betrouwbaarheid als gevolg van congestie op de weg
- Mislopen groeiende containeroverslag en vervoer en hiermee gepaard gaande VAL elders

# ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - *Huidige situatie Metaal* -

<b>Korte omschrijving</b>	De productie van staal en andere metalen en verwerking van deze metalen
<b>Spelers</b>	o.a. SIDMAR (Arcelor/Mittal Steel), Sadaci
<b>Kenmerken</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Staal wordt afgenomen door de metaalverwerkende industrie</li> <li>• Metaalproducten en machines worden afgenomen door o.a. de agro- en voedingsindustrie en de chemische industrie (G&amp;P, 1998; EIM, 2005)</li> <li>• Staalproducenten zijn grootschalige bedrijven; grote investeringen in locatiegebonden productiefaciliteiten</li> <li>• Producenten en verwerkers van metalen zijn kleinschaliger ingesteld</li> <li>• Conjunctuurgevoelige industrie; momenteel is er sprake van een grote wereldwijde vraag naar staal</li> <li>• De ‘corporate strategy’ van een grote staalbedrijven wordt in het buitenland vastgesteld door het moederconcern</li> <li>• Restproducten van SIDMAR worden gebruikt door andere industrieën (o.a. hoogovengas door de energie industrie en hoogovenslak door de bouwmaterialenindustrie)</li> </ul>
<b>Product- en transportkenmerken</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanvoer via zeevaart van grondstoffen in grote bulkschepen (ertsen en kolen)</li> <li>• Afvoer van (zware) stukgoedlading via weg, spoor, zee- en binnenvaart</li> </ul>
<b>Industriegebonden logistieke dienstverlening</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Value Added Logistics waarbij o.a. grote rollen staal worden verwerkt tot kleinere aangepaste ladingen</li> <li>• Spelers: o.a. Outokumpu (Finse roestvrij staalproducent met productielocaties voor staal in Scandinavië)</li> </ul>

# ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - *Toekomstige ontwikkelingen Metaal* -

<b>Trends en ontwikkelingen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mogelijke voortzetting hoge wereldwijde vraag naar staal (o.a. vraag uit China); met anderzijds het gevaar van overcapaciteit in Europa</li><li>• Voortzetting van de trend waar het overheidsbeleid sterk gericht is op milieu, veiligheid en kennisintensieve industrie en minder aandacht voor traditionele (zware) industrieën beperken de groei</li><li>• Toename concurrentie met voornamelijk sites in Oost-Europa (goedkopere arbeid)</li><li>• Streven naar hoogwaardige producten en processen (o.a. nichemarkten voor hoogwaardiger staal en meer Value Added Logistics om beter in te spelen op wensen van klanten)</li><li>• Mogelijk ontstaan van kleinere en gespecialiseerde staalbedrijven (o.a. mini-mills) (BCI, 2004)</li><li>• Plannen voor uitbreiding van productiecapaciteit van SIDMAR naar 6 miljoen ton</li><li>• Verdergaande efficiencyverbeteringen (o.a. automatisering)</li><li>• Voortzetting van consolidatie, schaalvergroting en verticale integratie ontstaan van grote concerns (o.a. overnames door Mittal en Tata)</li><li>• Mogelijke verplaatsing en/of uitbreiding van voornamelijk basisproductie (van staal en andere metalen) nabij grondstoffen (o.a. in Brazilië)</li><li>• Behalen van synergievoordelen voornamelijk tussen logistiek en productie, maar ook betere benutting reststromen (o.a. hoogovengas door energie industrie)</li></ul>
---------------------------------	---

# ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - *SWOT Metaal* -

<b>Sterktes</b>	<b>Zwaktes</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Infrastructuurontsluiting op weg, spoor, zee, binnenvaart voor aanvoer van grondstoffen en afvoer van eindproducten</li><li>• Hoge arbeidsproductiviteit en kwaliteit van arbeid</li><li>• Beschikbare ruimte</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• ‘Corporate’ strategie van grote bedrijven wordt in het buitenland bepaald</li><li>• Conjunctuurgevoelige industrie</li><li>• Maritieme toegang (sluizencomplex bij Terneuzen) in termen van grootte en beschikbaarheid voor grote bulkschepen</li><li>• Hoge energiekosten</li></ul>
<b>Kansen</b>	<b>Bedreigingen</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Toenemende wereldwijde vraag naar staal (Azië) en SIDMAR beschikt over de productiecapaciteit en heeft uitbreidingsmogelijkheden</li><li>• Toename productie en bewerking van hoogwaardige staalproducten (meer Value Added Logistics)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Toename concurrentie Centraal- en Oost-Europa</li><li>• Strengere (milieu) wet- en regelgeving die de (zware) industrie benadelen (o.a. geluids- en emissienormen, habitatrichtlijn)</li></ul>

# INHOUDSOPGAVE

## Indeling van de Kanaalzone

### Analyse industrieën in de Kanaalzone

- Overzicht huidige situatie per industrie
- Overzicht toekomstige ontwikkelingen per industrie
- SWOT per industrie
- **Toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de Kanaalzone**

### Analyse regionale vestigingsplaatsfactoren

- Literatuuronderzoek vestigingsplaatsfactoren
- Vestigingsplaatsfactoren industrieën Kanaalzone

### Analyse ontwikkeling van de Kanaalzone

- Beleids- en visiedocumenten
- WLO-scenario's en andere groeiprognoses

### Toekomstscenario's Kanaalzone en vestigingsplaatsfactoren



# ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

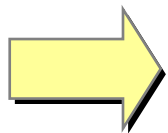
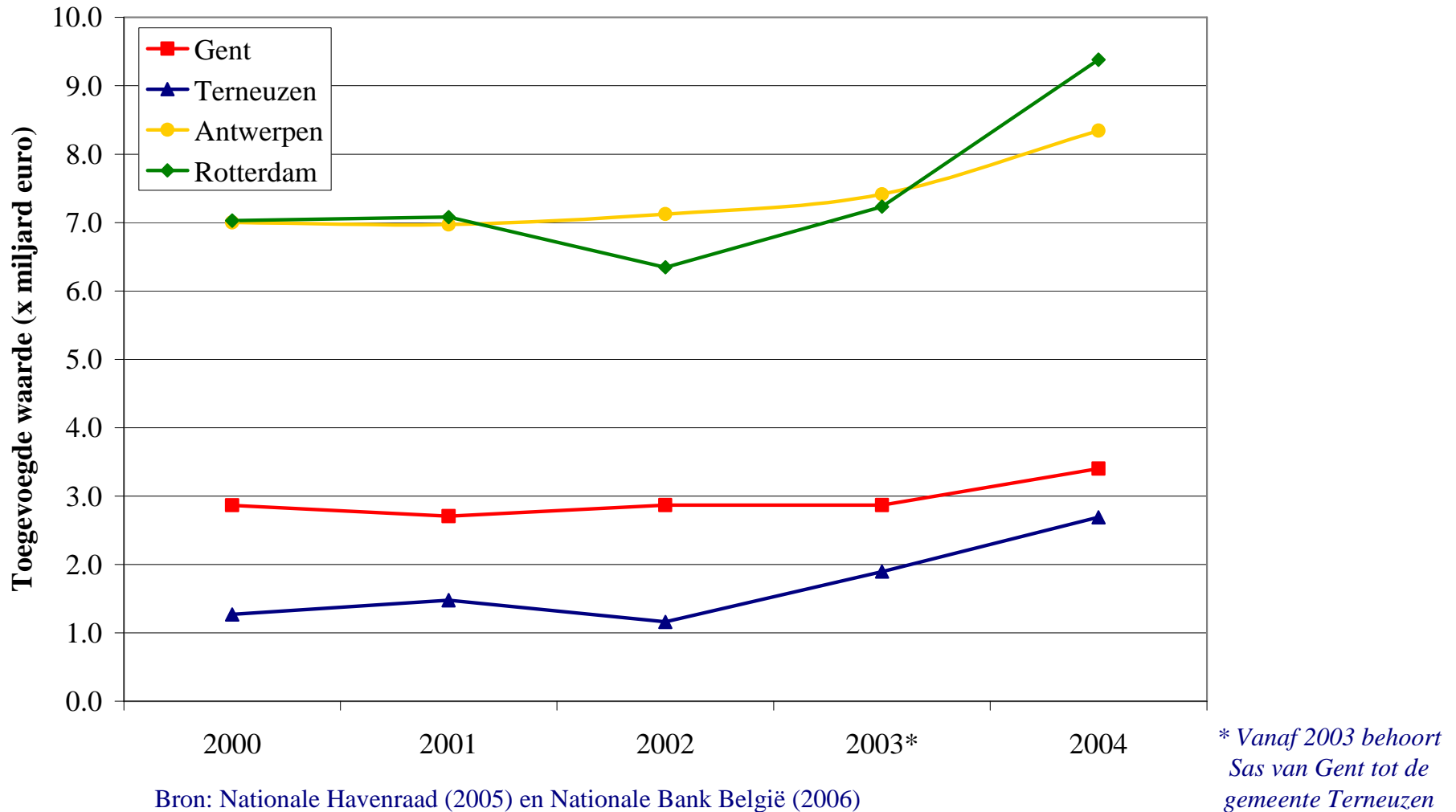
## - *Verdeling toegevoegde waarde en werkgelegenheid* -

<b>Industrie</b>	<b>Gent*</b>	<b>Terneuzen*</b>
<b>Agro en voeding</b>	Voedingsnijverheid	Voeding
<b>Automotive</b>	Automobielnijverheid	Transportmiddelen
<b>Bouwmaterialen</b>	Bouw	-
<b>(Petro-)chemie</b>	Petroleumindustrie Chemische nijverheid	Chemie
<b>Energie</b>	Energie	Elektriciteit
<b>Forest products en overig</b>	Andere industrie Handel (kleine en middelgrote bedrijven)* Overig maritiem cluster	Overige industrie Groothandel Zakelijke dienstverlening
<b>Logistics</b>	Maritiem cluster (excl. scheepsbouw, visserij en maritieme handel) Vervoer over land Andere logistieke diensten Handel (grote bedrijven o.a. opslag)*	Vervoer Logistieke dienstverlening Overslag en opslag
<b>Metaal</b>	Metaalverwerkende industrie Elektronica	Metaal

\* Onder handel worden ook opslagbedrijven en andere logistieke bedrijven gedefinieerd door de Nationale Bank België  
Bron: Nationale Bank België (2006) en Nationale Havenraad (2005)

# ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

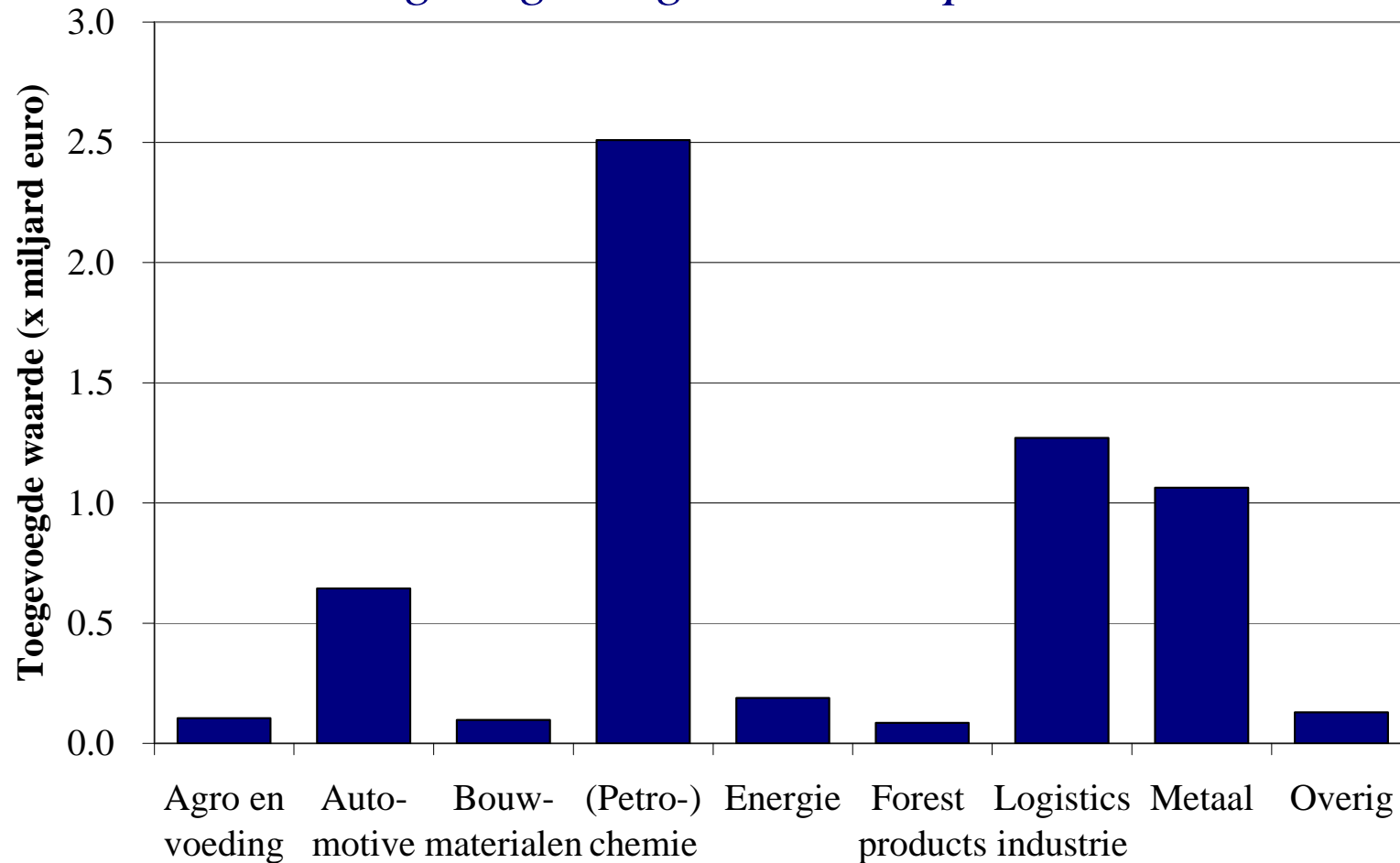
- *Ontwikkeling toegevoegde waarde Kanaalzone 2000-2004* -



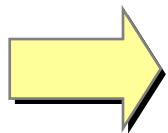
**De toegevoegde waarde is in de periode 2000-2004 in de Kanaalzone Gent-Terneuzen de afgelopen jaren toegenomen van € 4 mld naar ruim € 6 mld**

# ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

- *Verdeling toegevoegde waarde per industrie-*



*Forest products is op basis van een werkgelegenheid van 1 000 volgens BCI (2004) uit de overige industrie gefilterd*

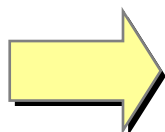


**In termen van toegevoegde waarde zijn in de Kanaalzone de (petro-)chemie, logistics en metaal industrie de grootste industrieën**

# ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - Verdeling toegevoegde waarde per industrie-

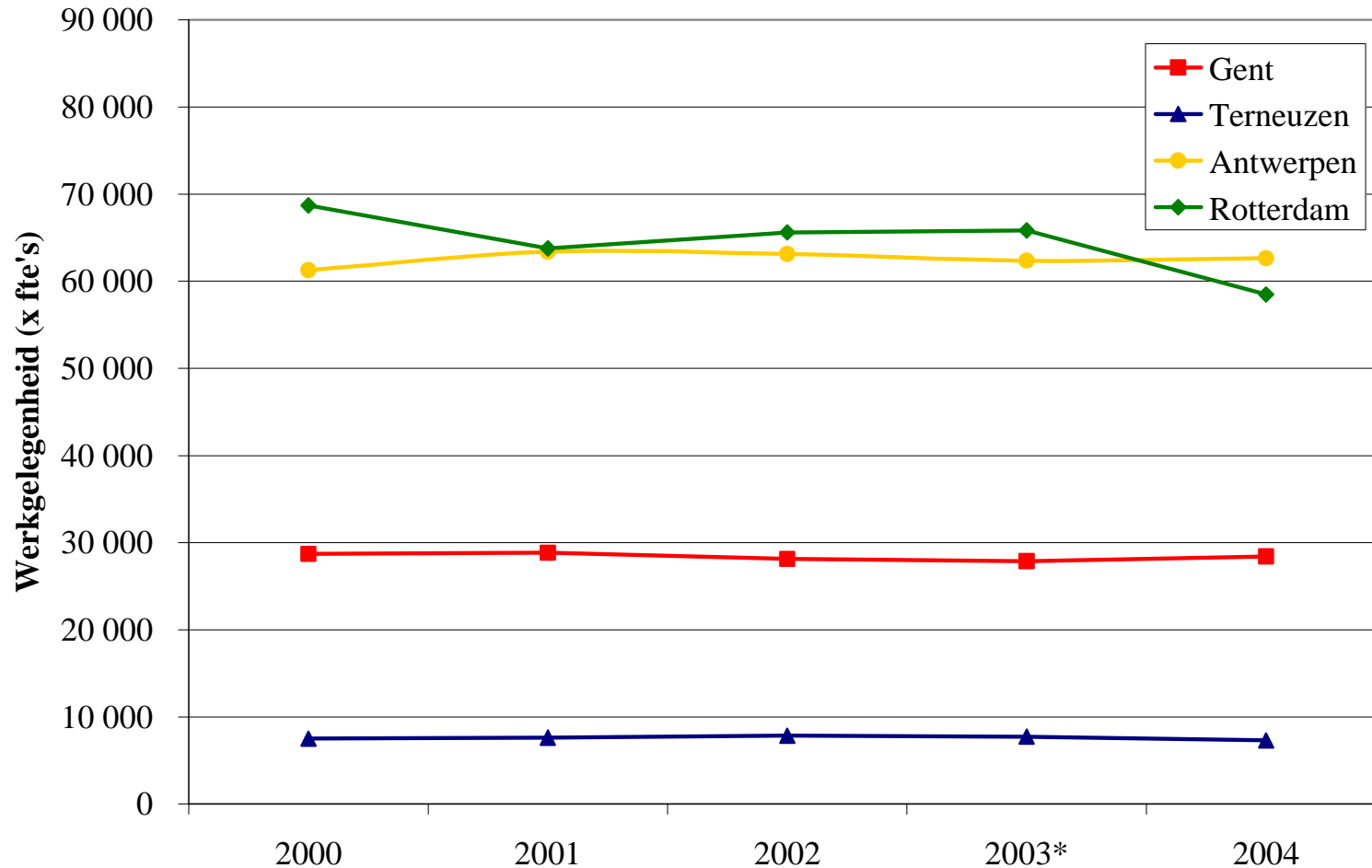
2004 (in miljoen Euro) Industrie	Gent o.b.v. Nationale Bank België 2004	Terneuzen o.b.v. Nationale Havenraad 2004	Kanaalzone Gent- Terneuzen
Agro en voeding	60	46	105
Automotive	640	5	645
Bouwmaterialen	97	0	97
(Petro-)chemie	236	2 273	2 509
Energie	149	41	190
Forest products en overig	164	52	216
Logistics industrie	1 050	220	1270
Metaal	1 008	56	1 064
<b>Totaal</b>	<b>3 404</b>	<b>2 692</b>	<b>6 097</b>



**In termen van toegevoegde waarde vormen in Gent logistics, metaal en automotive de grootste industrieën. In Terneuzen vormt (petro-)chemie veruit de grootste industrie**

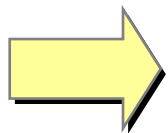
# ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - Ontwikkeling werkgelegenheid Kanaalzone 2000-2004 -



Bron: Nationale Havenraad (2005) en Nationale Bank België (2006)

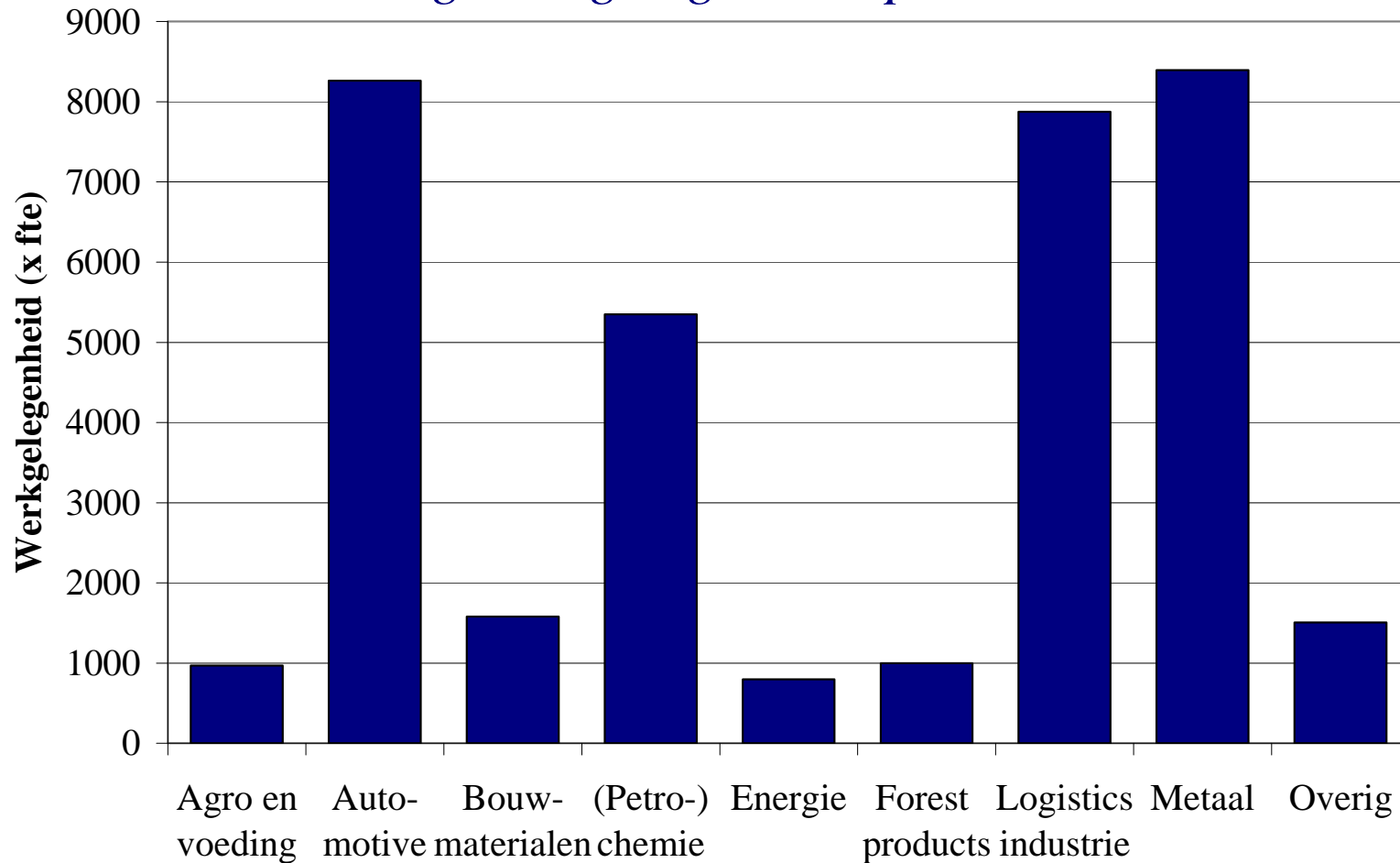
\* Vanaf 2003 behoort Sas van Gent tot de gemeente Terneuzen



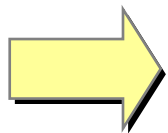
**De werkgelegenheid in de Kanaalzone Gent-Terneuzen is in recente jaren vrij stabiel gebleven in de periode 2000-2004 (ca. 36 000 fte)**

# ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - Verdeling werkgelegenheid per industrie-



*Forest products is op basis van een werkgelegenheid van 1 000 volgens BCI (2004) uit de overige industrie gefilterd*



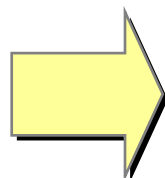
**In termen van werkgelegenheid zijn in de Kanaalzone de metaal, automotieve en logistics de grootste industrieën**

# ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - Verdeling werkgelegenheid per industrie -

2004 (in fte) Industrie	Gent o.b.v. Nationale Bank België 2004	Terneuzen o.b.v. Nationale Havenraad 2004	Kanaalzone Gent- Terneuzen
Agro en voeding	484	487	971
Automotive	8 090	171	8 261
Bouwmaterialen	1 581	0	1 581
(Petro-)chemie	1 893	3 454	5 347
Energie	633	165	798
Forest products en overig*	1 852	654	2 506
Logistics industrie	6 469	1 408	7 877
Metaal	7 424	970	8 394
<b>Totaal</b>	<b>28 426</b>	<b>7 309</b>	<b>35 735</b>

\* BCI (2004) rekent ca. 1 000 fte tot de forest products sector



**In termen van werkgelegenheid vormen in Gent de automotive, metaal en logistics industrie de grootste industrieën. In Terneuzen vormen (petro-)chemie en logistics de grootste industrieën**

# ANALYSE INDUSTRIEËN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

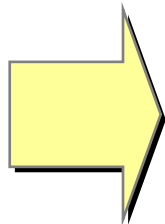
*- Recente ontwikkeling toegevoegde waarde en werkgelegenheid per industrie -*

Jaarlijkse groei (% per jaar)	Toegevoegde Waarde			Werkgelegenheid		
	Gent 2000-2004*	Terneuzen 2001-2004**	Kanaalzone ***	Gent 2000-2004*	Terneuzen 2001-2004**	Kanaalzone ***
Agro en voeding	1.6	0.0	0.9	-1.3	-17.6	-9.4
Automotive	6.7	8.7	6.7	5.5	5.7	5.5
Bouwmaterialen	-2.4	0	-2.4	-3.3	0	-3.3
(Petro-)chemie	0.7	5.8	5.3	-2.9	-2.4	-2.6
Energie	0.7	4.7	1.6	-7.7	-3.3	-6.8
Forest products en overige industrie	5.5	-13.7	0.9	1.5	-13.9	-2.5
Metaal	4.3	-25.0	2.7	-4.3	-22.4	-6.4
Logistics industrie	5.4	8.4	5.9	0.8	1.3	0.9
<b>Totaal</b>	4.4	3.7	<b>4.1%</b>	-0.2	-6.1	<b>-1.4%</b>

\* Policy Research Corporation op basis van Nationale Bank België (2006)

\*\* Policy Research Corporation gebaseerd op de ontwikkeling van de Scheldebekken havens op basis van RebelGroup Advisory-Buck Consultants International (2004)

\*\*\* Gewogen gemiddelde op basis van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid van Gent en Terneuzen in 2004



**De recente regionale ontwikkeling tonen voor de gehele Kanaalzone een stijging van de toegevoegde waarde en een lichte daling van de werkgelegenheid. In recente jaren heeft o.a. de automotive industrie in de Kanaalzone aanzienlijke investeringen gemaakt wat leidt tot een hogere toegevoegde waarde en werkgelegenheid**



# INHOUDSOPGAVE

## Indeling van de Kanaalzone

### Analyse industrieën in de Kanaalzone

- Overzicht huidige situatie per industrie
- Overzicht toekomstige ontwikkelingen per industrie
- SWOT per industrie
- Toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de Kanaalzone

### **Analyse regionale vestigingsplaatsfactoren**

- **Literatuuronderzoek vestigingsplaatsfactoren**
- Vestigingsplaatsfactoren industrieën Kanaalzone

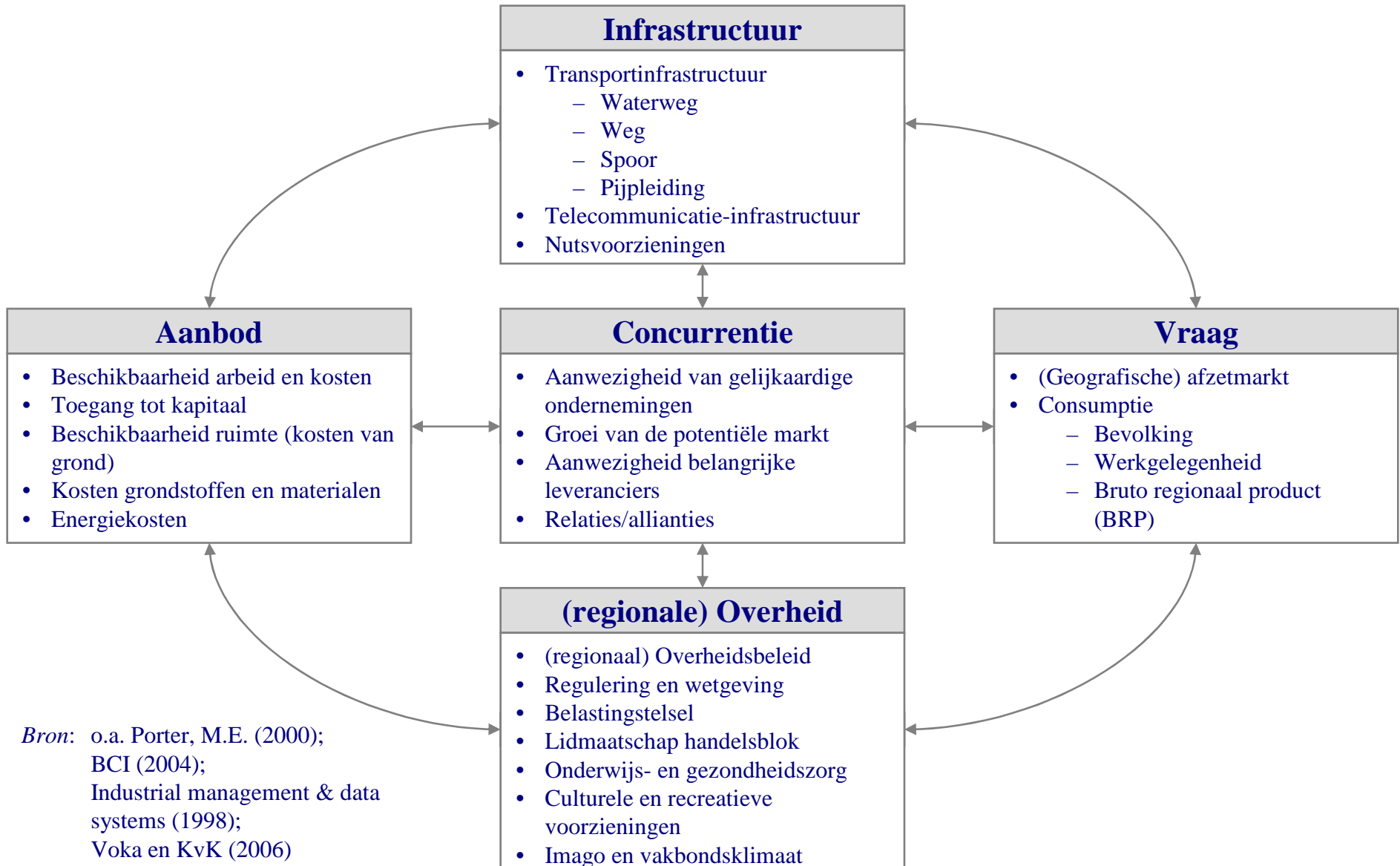
### Analyse ontwikkeling van de Kanaalzone

- Beleids- en visiedocumenten
- WLO-scenario's en andere groeiprognoses

### Toekomstscenario's Kanaalzone en vestigingsplaatsfactoren

# LITERATUURONDERZOEK VESTIGINGSPLAATSFACTOREN

- *Overzicht & onderverdeling mogelijke vestigingsplaatsfactoren* -



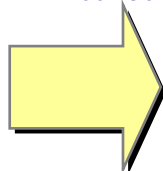
Bron: o.a. Porter, M.E. (2000);  
BCI (2004);  
Industrial management & data  
systems (1998);  
Voka en KvK (2006)

# LITERATUURONDERZOEK VESTIGINGSPLAATSFACTOREN

- Analyse belang vestigingsplaatsfactoren Kanaalzone Gent-Terneuzen -

	Voka en KvK (2006)		BCI (2004) - randvoorwaarden voor ontwikkeling		Euricur, Universiteit Gent en Erasmus Universiteit (2006)	
<b>Infrastructuur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transportinfrastructuur</li> <li>• Telecommunicatie-infrastructuur</li> </ul>	<p>++</p> <p>+</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maritieme toegankelijkheid</li> <li>• Multimodale ontsluiting</li> </ul>	<p>++</p> <p>++</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbeteringen aan transportinfrastructuur in Kanaalzone</li> </ul>	<p>++</p>
<b>Concurrentie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanwezigheid van concurrenten</li> <li>• Aanwezigheid leveranciers</li> </ul>	<p>-</p> <p>-</p>				
<b>(Regionale) Overheid</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Onderwijs en gezondheidszorg</li> <li>• Efficiënte werking van de lokale overheid</li> <li>• Doeltreffende regulering en wetgeving (overheidsbeleid)</li> </ul>	<p>++</p> <p>+</p> <p>+</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kennisinfrastructuur met betrekking tot biomassa (agro-industrie)</li> </ul>	<p>+</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kennis en innovatie</li> </ul>	<p>+</p>
<b>Aanbod</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lage arbeidskosten +</li> <li>• Lage energiekosten +</li> <li>• Aanwezigheid grondstoffen</li> </ul>	<p>+</p> <p>+</p> <p>-</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschikbaarheid van ruimte</li> <li>• Kwaliteit arbeidsmarkt</li> </ul>	<p>++</p> <p>++</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grondbeleid</li> </ul>	<p>+</p>
<b>Vraag</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Niet gescoord</li> </ul>	<p>nvt</p>				

++ zeer belangrijk, + belangrijk en - (relatief) onbelangrijk

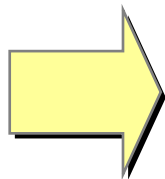


**Uit alle onderzoeken blijkt dat infrastructuur en met name de transportinfrastructuur de belangrijkste vestigingsplaatsfactor is; (regionaal) overheidsbeleid wordt ook als een belangrijke vestigingsplaatsfactor beschouwd**

# LITERATUURONDERZOEK VESTIGINGSPLAATSFACTOREN

## - Analyse kwaliteit vestigingsplaatsfactoren Kanaalzone Gent-Terneuzen -

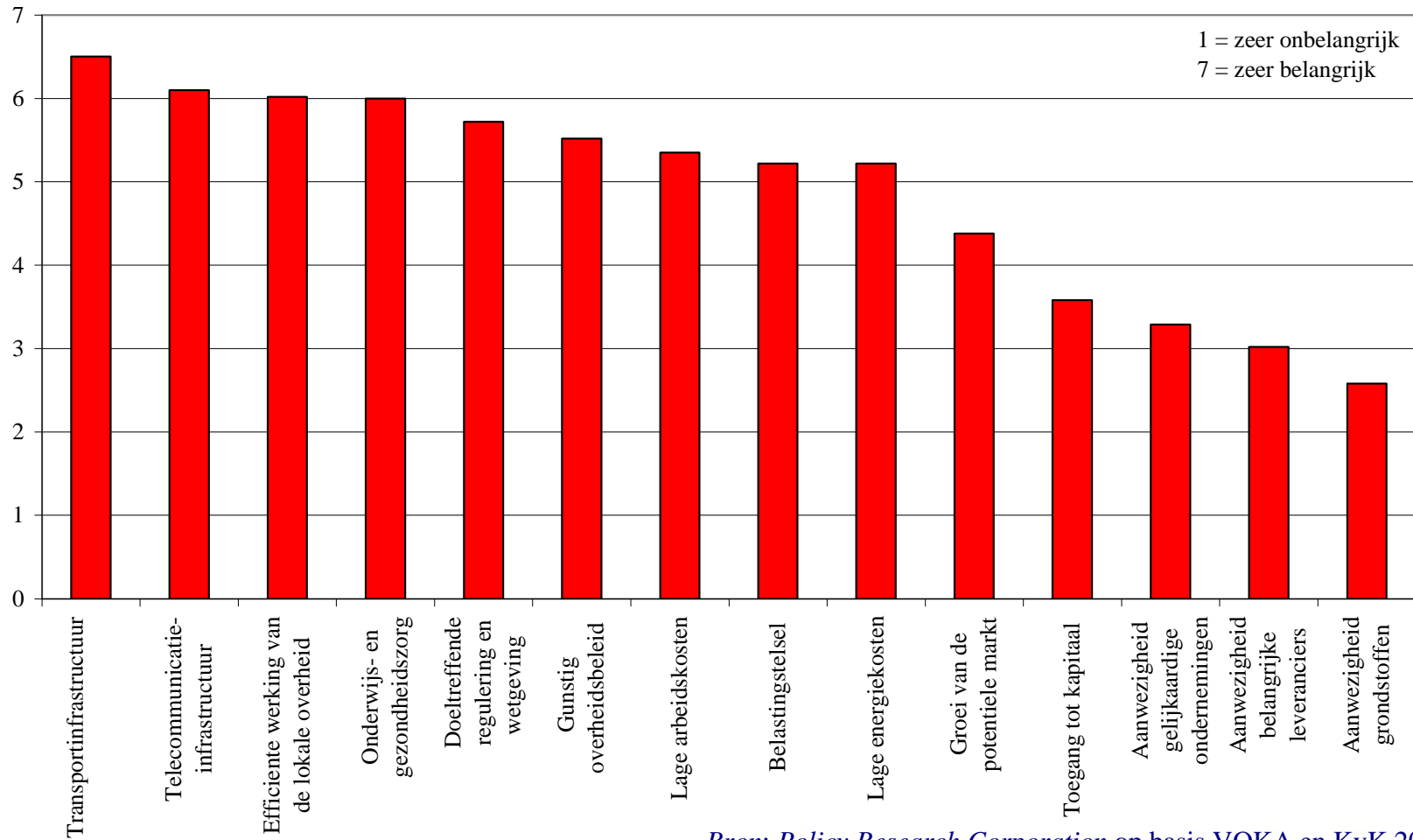
	Voka en Kvk (2006)	BCI (2004)	Gabrowsky en Poort (1998)
<b>Infrastructuur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zeer sterke kwaliteit telecommunicatie-infrastructuur</li> <li>• Sterke kwaliteit transportinfrastructuur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanwezigheid transport-infrastructuur en beschikbaarheid modaliteit scoren goed</li> <li>• Bereikbaarheid via deep-sea en binnenvaart scoren minder goed</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereikbaarheid en infrastructuur wordt als redelijk ervaren</li> </ul>
<b>Concurrentie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanwezigheid concurrenten is redelijk</li> <li>• Groei van potentiële markt is zwak</li> <li>• Nabijheid leveranciers is zwak</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beperkte aanwezigheid logistieke dienstverleners</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nabijheid en kwaliteit toeleveranciers wordt als goed ervaren</li> </ul>
<b>(Regionale) Overheid</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vooral nabijheid van culturele en recreatieve voorzieningen en onderwijs en gezondheidszorg worden als sterk ervaren</li> <li>• Overige overheidsgerelateerde vestigingsfactoren scoren redelijk tot goed</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Imago en uitstraling KGT word als sterk ervaren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Redelijke subsidiemogelijkheden</li> <li>• Woonklimaat wordt zeer positief bevonden</li> </ul>
<b>Aanbod</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• KGT scoort goed mbt toegang kapitaal</li> <li>• KGT scoort zwak wat betreft nabijheid grondstoffen en lage energiekosten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vooral beschikbaarheid ruimte wordt als zeer sterk ervaren</li> <li>• Sterke arbeidsmarkt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hogere uitgifteprijs omwille schaarste effect in Gentse Kanaalzone</li> </ul>
<b>Vraag</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Niet gescoord</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Niet gescoord</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zeer goede afzetmarkt</li> </ul>



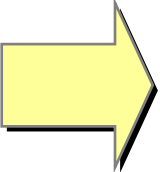
**Uit eerdere studies blijkt de Kanaalzone een goede infrastructuur te hebben; maritieme bereikbaarheid kan verbeterd worden; de Kanaalzone scoort zwak wat betreft nabijheid van leveranciers, logistieke dienstverleners en grondstoffen**

# LITERATUURONDERZOEK VESTIGINGSPLAATSFACTOREN

- *Belang vestigingsplaatsfactoren ondernemingen Oost-Vlaanderen Zeeland (OVLZ) -*



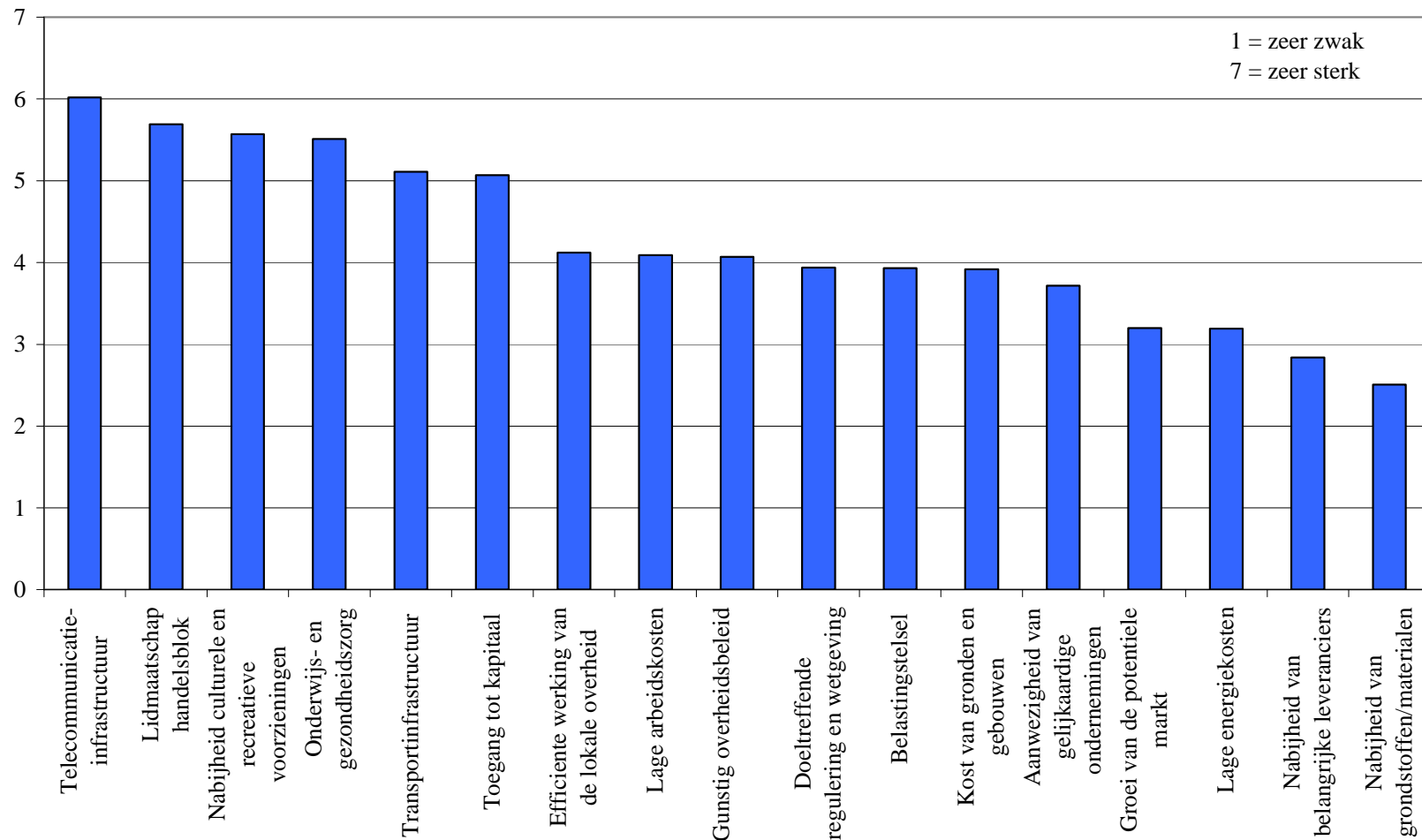
Bron: Policy Research Corporation op basis VOKA en KvK 2006



**Belangrijkste vestigingsplaatsfactoren voor ondernemingen in OVLZ zijn transport- en telecommunicatie-infrastructuur en efficiënte werking van de lokale overheid; aanwezigheid van concurrenten, leveranciers en grondstoffen wordt als minder belangrijk beschouwd**

# LITERATUURONDERZOEK VESTIGINGSPLAATSFACTOREN

## - Kwaliteit vestigingsplaatsfactoren ondernemingen Oost-Vlaanderen Zeeland (OVLZ) -



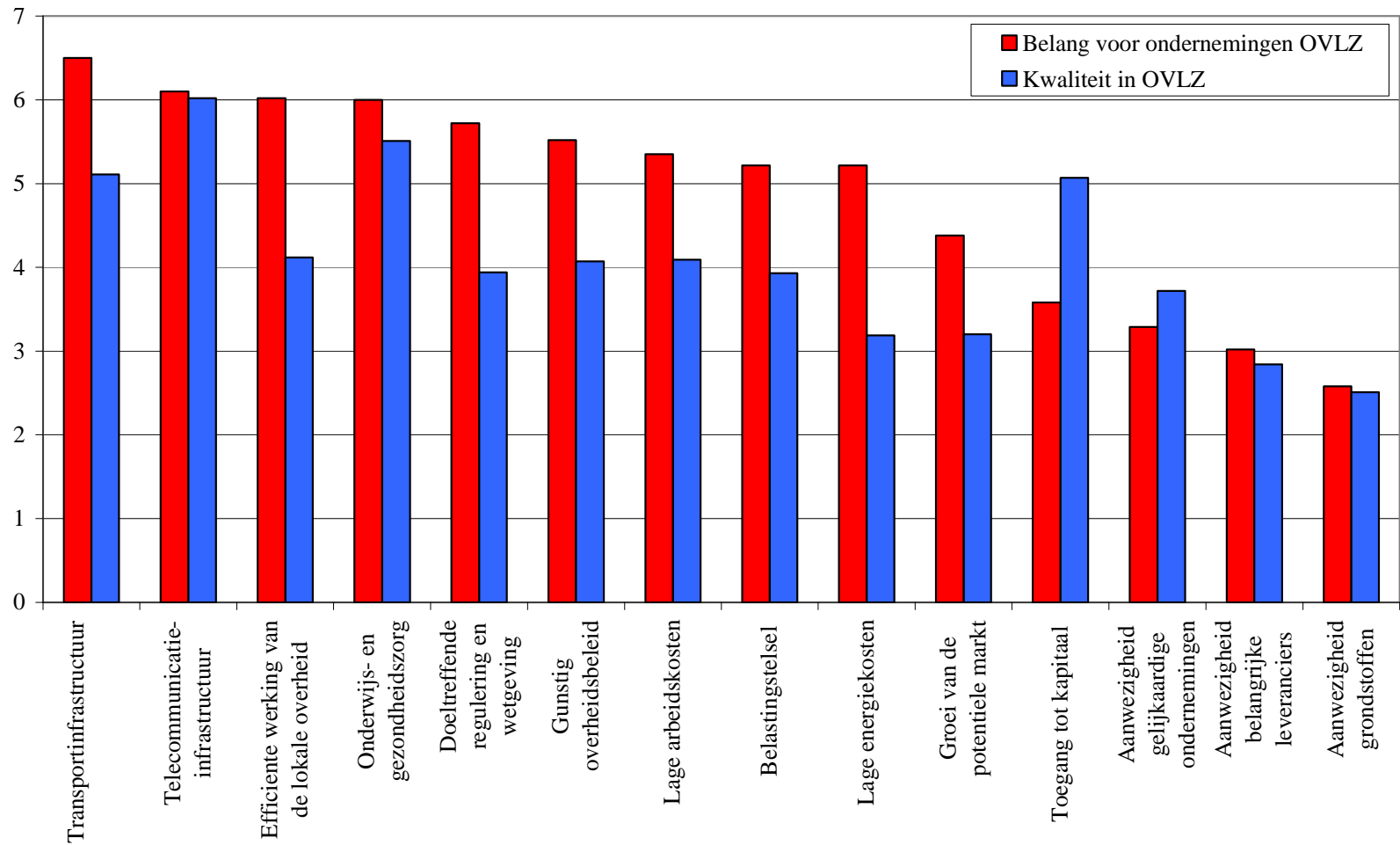
Bron: Policy Research Corporation op basis VOKA en KvK 2006



**Een zestal vestigingsplaatsfactoren aanwezig in OVLZ hebben een kwaliteitscore boven 5; dit zijn ondermeer transport- en telecommunicatie-infrastructuur welke ook als meest belangrijk worden beschouwd door ondernemingen in OVLZ**

# LITERATUURONDERZOEK VESTIGINGSPLAATSFACTOREN

## - Belang versus kwaliteit vestigingsplaatsfactoren Oost-Vlaanderen Zeeland -



Bron: Policy Research Corporation op basis VOKA en KvK 2006

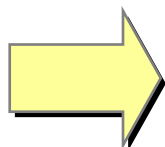
**De kwaliteit van vestigingsplaatsfactoren in OVLZ wordt bijna altijd lager gescoord dan het belang van deze factor voor de onderneming; enkel met betrekking tot toegang kapitaal en aanwezigheid gelijkwaardige concurrenten scoort de kwaliteit hoger dan het belang**

## LITERATUURONDERZOEK VESTIGINGSPLAATSFACTOREN

- *Belang van verbetermogelijkheden bij samenhang en samenwerking zeehavens* -

Verbetermogelijkheden	Zeer belangrijk	Enigszins belangrijk	(relatief) onbelangrijk
Weginfrastructuur	73%	26%	1%
Waterinfrastructuur	54%	38%	8%
Spoorinfrastructuur	46%	37%	17%
Veiligheid en beveiliging	39%	52%	9%
Kennis en innovatie	37%	51%	13%
Grondbeleid	35%	48%	17%
Marketing en sales	34%	49%	17%
Dienstverlening van havenbeheerders	32%	59%	9%
Arbeidsmarktintegratie	28%	57%	15%
Gezamenlijke werving en selectie	24%	43%	33%
ICT	22%	62%	16%
Pijpleidingeninfrastructuur	15%	51%	34%

Bron: De havengebieden van Gent en Zeeland Seaports: samen sterker?



**Ondernemingen beschouwen infrastructuurverbeteringen als het meest belangrijke issue bij samenwerking tussen het havenbedrijf Gent en Zeeland Seaports**

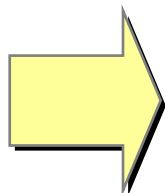


# LITERATUURONDERZOEK VESTIGINGSPLAATSFACTOREN

## - *Kwaliteit vestigingsplaatsfactoren Kanaalzone Gent-Terneuzen* -

<b>Vestigingsplaatsfactoren</b>	<b>Score (1 = zeer zwak en 5 = zeer sterk)</b>
Aanwezigheid autosnelweg	4
Aanwezigheid spoorweg	4
Aanwezigheid waterweg	4
Beschikbare modaliteiten	4
Arbeidsmarkt	4
Totaal oppervlak	4
Beschikbaarheid ruimte	5
Aanwezigheid logistieke dienstverleners	3
Bereikbaarheid deepsea	3
Bereikbaarheid over de weg	4
Bereikbaarheid via de binnenvaart	3
Bereikbaarheid per spoor	4
Uitstraling / imago	4

Bron: Policy Research Corporation op basis BCI, 2004



**De Kanaalzone Gent-Terneuzen scoort boven gemiddeld op de meeste vestigingsplaatsfactoren; in het bijzonder betreft het de beschikbaarheid van ruimte. De kwaliteit van de bereikbaarheid via deep-sea en de binnenvaart scoort minder goed**

# LITERATUURONDERZOEK VESTIGINGSPLAATSFACTOREN

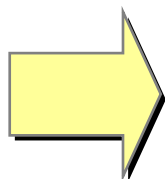
## - Analyse belang vestigingsplaatsfactoren Kanaalzone Gent-Terneuzen per industrie -

	Chemie	Overige industrie*	Distributie	Overige overslag**
<b>Infrastructuur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Goede verbindingen spoor, weg en zeehaven</li> <li>• Mutlimodale aansluitingen</li> <li>• Aanwezigheid koelwater</li> <li>• <u>Ruime nutsvoorzieningen</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Goede verbindingen spoor, <u>weg</u> en zeehaven</li> <li>• Aanwezigheid koelwater</li> <li>• Ruime nutsvoorzieningen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nabijheid zeehaven en containerterminal</li> <li>• Goede verbinding spoor en <u>goede verbinding weg</u> (intermodaliteit)</li> <li>• <u>Goede telecommunicatie voorzieningen</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Goede maritieme toegankelijkheid en ligging aan diep water</li> <li>• <u>Goede verbindingen weg, spoor en binnenvaart</u></li> <li>• Goede telecommunicatie voorzieningen</li> </ul>
<b>Concurrentie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mogelijkheden voor co-siting</li> <li>• Nabijheid toeleveranciers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nabijheid toeleveranciers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanwezigheid logistieke diensten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanwezigheid logistieke diensten</li> </ul>
<b>(regionale) Overheid</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stabiliteit milieuwetgeving</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stabiliteit arbeidsklimaat</li> <li>• Goede douanefaciliteiten</li> </ul>	
<b>Aanbod</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschikbaarheid ruime kavels en <u>ruime uitbreidingsmogelijkheden</u></li> <li>• Ruimte zware industrie</li> <li>• <u>Hoge kwaliteit arbeid</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschikbaarheid grote kavels en ruime uitbreidingsmogelijkheden</li> <li>• Ruimte zware industrie</li> <li>• Goede kwaliteit arbeid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschikbaarheid ruimte</li> <li>• Goede kwaliteit arbeid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschikbaarheid ruime kavels</li> <li>• Goede kwaliteit arbeid</li> </ul>
<b>Vraag</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nabijheid afnemers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nabijheid afnemers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nabijheid afnemers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nabijheid afnemers</li> </ul>

\* o.a. elektrotechnische, metaal en voedingsmiddelen industrie, forest products

Bron: PMR (2000, 2001) en BCI (2004)

\*\* stukgoedoverslag, ro/ro, overslag van natte en droge bulk



**Uit eerdere studies blijkt de nadruk bij industrie (incl. chemie) te liggen bij beschikbare ruimte, uitbreidingsmogelijkheden en goede nutsvoorzieningen. Bij overslag en distributie ligt de nadruk op zeer goede transportverbindingen en telecommunicatievoorzieningen**

# LITERATUURONDERZOEK VESTIGINGSPLAATSFACTOREN

- *Randvoorwaarden ontwikkeling industrieën en belang logistiek & maritieme toegang -*

	Randvoorwaarden voor ontwikkeling	Logistieke ketenvoorwaarden		Nautische toegankelijkheid	
		Leverbetrouw- baarheid	Snelheid	Afmetingen	Doorvoer (snel en betrouwbaar)
<b>Metaal</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voldoende maritieme capaciteit</li> <li>• Voldoende (milieu-)ruimte</li> </ul>	****	**	*****	**
<b>Automotive</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geïntegreerde ketenafhandeling</li> <li>• Arbeidsmarkt</li> <li>• Ruimte</li> <li>• Maritieme toegankelijkheid</li> </ul>	*****	*****	**	*****
<b>(petro-)chemie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voldoende (milieu-)ruimte</li> <li>• Multimodale ontsluiting</li> </ul>	****	****	****	****
<b>Agro-industrie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Link kennisinfrastructuur mbt biomassa</li> <li>• Voldoende ruimte</li> <li>• Multimodale ontsluiting</li> </ul>	***	**	****	**
<b>Voedingsmiddelen industrie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbeidsmarkt</li> <li>• Goede wegontsluiting</li> </ul>	****	****	**	***
<b>Forest products</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voldoende ruimte</li> <li>• Arbeidsmarkt</li> <li>• Multimodale ontsluiting</li> </ul>	***	**	**	***
<b>Bouwnijverheid</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voldoende ruimte</li> <li>• Multimodale ontsluiting</li> </ul>	***	***	**	***
<b>Warehousing en distributie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Goede wegontsluiting</li> <li>• Ontwikkeling intermodale verbindingen</li> <li>• Ontwikkeling logistieke strategie</li> </ul>	* Gering belang ***** Groot belang			

*Bron: Policy Research Corporation op basis BCI, 2004*

## LITERATUURONDERZOEK VESTIGINGSPLAATSFACTOREN

- Analyse belang vestigingsplaatsfactoren Kanaalzone op basis van overige studies -

<i>Vestigingsplaatsen</i>	<b>Chemie</b>	<b>Overige industrie*</b>
Aansluiting op vaarwegennet	Goed	Goed
Verbinding met zeehaven	Goed	Goed
Verbinding per spoor	Goed	Goed
Mogelijkheid tot eigen spoor aansluiting	Ja	Ja
Verbinding per weg	goed	Zeer goed
Beschikbaarheid grote/ruime kavels	60 – 100 ha.	Ja
Uitbreidingsmogelijkheden	Zeer ruim	Ruim
Nabijheid afnemers	Ja	Ja
Nabijheid toeleveranciers	Ja	Ja
Afstand tot woonbebouwing	Voldoende	Voldoende
Nabijheid zeehaven	-	Ja
Clustermogelijkheden	Ja	-
Milieugebruiksruimte	Zeer ruim	Ruim
Aanwezigheid bron koelwater	Ja	Ja
Nuts- en energievoorzieningen	Zeer ruim	Ruim
Toegankelijkheid grondstoffen	Goed	-
Kwaliteit arbeidsmarkt	Hoog	Voldoende
Bestemming zware industrie	ja	ja

\* o.a. Elektrotechnische, metaal en voedingsmiddelen industrie, forest products

Bron: Plek en Plaats in de Haven (PMR, 2000)

## LITERATUURONDERZOEK VESTIGINGSPLAATSFACTOREN

- Analyse belang vestigingsplaatsfactoren Kanaalzone op basis van overige studies -

<i>Vestigingsplaatseisen</i>	<b>Distributie</b>	<b>Overige overslag*</b>
Maritieme toegankelijkheid	-	Goed
Ligging aan diep water	-	Ca. -12m NAP
Nabijheid zeehaven	Ja	-
Nabijheid containerterminal	Ja	-
Verbinding per weg	Zeer goed	Zeer goed
Verbinding per binnenvaart	-	Zeer goed
Rail Service Center	Ja	-
Verbinding per spoor	-	Zeer goed
Mogelijkheid eigen spoor aansluiting	-	Ja
Beschikbaarheid ruime kavels	10 – 20 ha.	Ja
Aanwezigheid logistieke diensten	Ruim	Ruim
Nabijheid afnemers	Ja	Ja
Clustermogelijkheden	Ja	Ja
Milieugebruiksruimte	Ruim	Ruim
Beschikbaarheid zoet water	-	Ja
Telecommunicatie voorzieningen	Zeer goed	Goed
Kwaliteit van de arbeidsmarkt	Voldoende	Voldoende

\* Stukgoedoverslag, ro-ro, overslag van natte en droge bulk

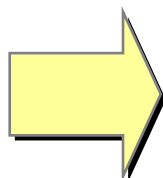
Bron: Plek en Plaats in de Haven (PMR, 2000)

# LITERATUURONDERZOEK VESTIGINGSPLAATSFACTOREN

- Analyse vestigingsplaatsimago van de Kanaalzone bij gevestigde ondernemers -

<i>Vestigingsplaatsfactoren</i>	<b>Gentse Kanaalzone</b>	<b>Zeeuwsche Kanaalzone</b>
<b>Bereikbaarheid en infrastructuur</b>	+	+/-
<b>Kwaliteit van toeleveranciers</b>	+	+
<b>Nabijheid uitbestedingrelaties &amp; toeleveranciers</b>	+/-	++
<b>Loonkostenklimaat</b>	+/-	+
<b>Uitgifteprijs</b>	+/- (schaarste effect)	+
		(geen schaarste effect)
<b>Subsidiemogelijkheden</b>	+	+/-
<b>Kwaliteiten van landschap en milieu</b>	-	+
<b>Woonklimaat</b>	+	++
<b>Kenniscentra</b>	+	+
<b>Afzetmarkt</b>	++	+

Bron: Gabrowsky & Poort (1998)



**Het woonklimaat en afzetmarkt in de Kanaalzone worden als goed ervaren. Het imago met betrekking tot bereikbaarheid en infrastructuur, loonkostenklimaat en kwaliteit landschap en milieu worden minder positief ervaren**

# INHOUDSOPGAVE

## Indeling van de Kanaalzone

### Analyse industrieën in de Kanaalzone

- Overzicht huidige situatie per industrie
- Overzicht toekomstige ontwikkelingen per industrie
- SWOT per industrie
- Toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de Kanaalzone

### **Analyse regionale vestigingsplaatsfactoren**

- Literatuuronderzoek vestigingsplaatsfactoren
- **Vestigingsplaatsfactoren industrieën Kanaalzone**

### Analyse ontwikkeling van de Kanaalzone

- Beleids- en visiedocumenten
- WLO-scenario's en andere groeiprognoses

### Toekomstscenario's Kanaalzone en vestigingsplaatsfactoren

# TOELICHTING VESTIGINGSPLAATSFACTOREN

		<b>Toelichting vestigingsplaatsfactoren</b>
<b>Maritieme toegang</b>	<b>Grootte zeesluis</b>	Dimensies van de zeesluis (diepte, breedte, lengte)
	<b>Beschikbaarheid zeesluis</b>	Aanwezigheid en bruikbaarheid van de zeesluis; vermogen van de zeesluis om schepen te kunnen schutten/versassen (meestal gemeten in aantal dagen per jaar)
	<b>Betrouwbaarheid sluisencomplex Terneuzen</b>	Waarschijnlijkheid dat zee- en binnenschepen geschut/versast kunnen worden bij het sluisencomplex Terneuzen binnen een bepaalde tijd (indicator: wachttijd bij de sluisen)
<b>Overige transport-factoren</b>	<b>Weg</b>	Ontsluiting op weginfrastructuur (mn. achterland) en betrouwbaarheid daarvan (reistijd)
	<b>Binnenvaart</b>	Ontsluiting op binnenvaart (mn. achterland) en betrouwbaarheid daarvan (reistijd)
	<b>Spoor</b>	Ontsluiting op spoorinfrastructuur (mn. achterland), betrouwbaarheid daarvan (reistijd) en exploitatie (tarifiering, organisatie)
	<b>Pijpleiding</b>	Ontsluiting op pijpleiding (mn. achterland)
<b>Overige (economische) factoren</b>	<b>Productiefactor ruimte</b>	Beschikbaarheid ruimte en kosten grond
	<b>Productiefactor arbeid</b>	Beschikbaarheid gekwalificeerde arbeid, arbeidskosten en flexibiliteit
	<b>Nabijheid leveranciers / afzetmarkt</b>	Aanwezigheid van leveranciers in en rondom de KGT; aanwezigheid nabij gelegen afzetmarkt
	<b>(milieu)wet- en regelgeving</b>	(milieu)wet- en regelgeving van invloed op economische activiteiten KGT
	<b>Samenwerking / synergievoordelen</b>	Mogelijkheden om samen te werken en synergiewinsten te halen met (markt)partijen in de Kanaalzone Gent-Terneuzen (bv. reststroom, retourlading,..)
	<b>Energiekosten</b>	Kosten van energie (elektriciteit, gas, ...)
	<b>Relatie havenbedrijf en overheden</b>	Relatie met havenbedrijven Gent en Terneuzen en andere overheidsinstanties



# TOELICHTING DRIVERS, 'NICE TO HAVE' & KNELPUNTEN

Een vestigingsplaatsfactor wordt als **driver** beschouwd indien deze factor:

- Een voornamere reden voor vestiging op locatie is geweest
- Een voornamere reden voor behoud/uitbreiding huidige economische activiteiten op locatie is
- Zonder voldoende invulling van deze factor zou een dergelijke beslissing negatief kunnen uitpakken

Een vestigingsplaatsfactor wordt als **'nice to have'** beschouwd indien deze factor:

- Weliswaar een belangrijke factor is, maar niet een voornamere reden voor vestiging op locatie danwel behoud/uitbreiding van huidige economische activiteiten is
- Ook indien een 'nice to have' een knelpunt is of wordt, zal het op zichzelf niet een uitbreidingsbeslissing tegenhouden
- Een vestigingsplaatsfactor dat 'nice to have' is kan doorslaggevend zijn indien aan alle drivers is voldaan

Een vestigingsplaatsfactor wordt als een **knelpunt** beschouwd indien:

- De mate waarin aan de vestigingsplaatsfactor wordt voldaan in de KGT niet voldoende is en daarmee de huidige bedrijfsvoering belemmert
- Zowel drivers als 'nice to have's' kunnen als knelpunt worden ervaren

# VESTIGINGSPLAATSFACTOREN & KNELPUNTEN

## - Agro en voeding -

	Driver (D) / 'nice to have' (N)		Huidig knelpunt	Toekomstig knelpunt	(Eventuele) toelichting
	D	N			
<b>Maritieme toegang</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Grote zeesluis<sup>1</sup></li> <li>Beschikbaarheid zeesluis<sup>2</sup></li> <li>Betrouwbaarheid sluisencomplex Terneuzen</li> </ul>	D D	N	X X	X X	1. Ook een belemmering voor productie van biobrandstoffen en verdere ontwikkeling van trading activiteiten in de KGT 2. Risico's verbonden aan 1 zeesluis zijn belemmerend
<b>Overige transportfactoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Weg</li> <li>Binnenvaart</li> <li>Spoor<sup>3</sup></li> <li>Pijpleiding</li> </ul>	D D	N nvt	X	X	3. Tarifiering en exploitatie spoor vormt een belemmering; ontsluiting spoor neemt in belang toe voor aan/afvoer van producten uit Frankrijk
<b>Overige (economische) factoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Productiefactor ruimte<sup>4</sup></li> <li>Productiefactor arbeid</li> <li>Nabijheid leveranciers/afzetmarkt</li> <li>(milieu)wet- en regelgeving<sup>5</sup></li> <li>Samenwerking/synergievoordelen</li> <li>Energiekosten</li> <li>Relatie havenbedrijf en overheden</li> </ul>	D D	N N N N	X	X	4. Beschikbare ruimte nabij huidige locatie is beperkt 5. Milieurandvoorwaarden hebben een kostenverhogende uitwerking

# VESTIGINGSPLAATSFACTOREN & KNELPUNTEN

- Automotive -

	Driver (D) / 'nice to have' (N)		Huidig knelpunt	Toekomstig knelpunt	(Eventuele) toelichting
<b>Maritieme toegang</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Grootte zeesluis</li> <li>Beschikbaarheid zeesluis</li> <li>Betrouwbaarheid sluisencomplex Terneuzen<sup>1</sup></li> </ul>	D	N			1. Betrouwbaarheid is key-issue met betrekking tot de maritieme toegang door ontwikkelingen als just-in-time (JIT) delivery; in de toekomst neemt belang betrouwbaarheid toe
	D			X	
<b>Overige transportfactoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Weg<sup>2</sup></li> <li>Binnenvaart</li> <li>Spoor<sup>3</sup></li> <li>Pijpleiding</li> </ul>	D	N	X	X	2. Toenemende congestie op de weg leidt tot een langere 'lead-time' 3. Tarifiering en exploitatie van spoor vormt een belemmering
	D	nvt	X	X	
<b>Overige (economische) factoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Productiefactor ruimte</li> <li>Productiefactor arbeid<sup>4</sup></li> <li>Nabijheid leveranciers / afzetmarkt</li> <li>(milieu)wet- en regelgeving</li> <li>Samenwerking / synergievoordelen</li> <li>Energiekosten</li> <li>Relatie havenbedrijf en overheden</li> </ul>	D				4. Hoge arbeidskosten en inflexibiliteit werknemers belemmeren bedrijfsvoering
	D	N	X	X	
	D	N			
		N	X	X	

# VESTIGINGSPLAATSFACTOREN & KNELPUNTEN

## - Bouwmaterialen -

	Driver (D) / 'nice to have' (N)		Huidig knelpunt	Toekomstig knelpunt	(Eventuele) toelichting
<b>Maritieme toegang</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Grootte zeesluis<sup>1</sup></li> <li>Beschikbaarheid zeesluis</li> <li>Betrouwbaarheid sluisencomplex Terneuzen</li> </ul>	D	N N			1. Vooral voor de aanvoer van hoogovenslak, klinker en gips
<b>Overige transportfactoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Weg</li> <li>Binnenvaart</li> <li>Spoor</li> <li>Pijpleiding</li> </ul>	D D D	nvt			
<b>Overige (economische) factoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Productiefactor ruimte</li> <li>Productiefactor arbeid<sup>2</sup></li> <li>Nabijheid leveranciers / afzetmarkt</li> <li>(milieu)wet- en regelgeving<sup>3</sup></li> <li>Samenwerking / synergievoordelen</li> <li>Energiekosten</li> <li>Relatie havenbedrijf en overheden</li> </ul>	D D D	N N N N	X X	X X	2. Gebrek aan gekwalificeerde arbeid vormt een probleem 3. Controle overheid slechts gericht op de grote spelers en niet op kleine lokale partijen (geen 'level playing field')

# VESTIGINGSPLAATSFACTOREN & KNELPUNTEN

## - (Petro-)chemie -

	Driver (D)/'nice to have' (N)		Huidig knelpunt	Toekomstig knelpunt	(Eventuele) toelichting
<b>Maritieme toegang</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Grootte zeesluis</li> <li>Beschikbaarheid zeesluis<sup>1</sup></li> <li>Betrouwbaarheid sluisencomplex Terneuzen<sup>2</sup></li> </ul>	D	N			1. Voor achter zeesluis gelegen bedrijven en ontwikkeling van Petrochemie Bioport 2. Betrouwbaarheid is van belang bij afvoer van producten via de (zee)tankvaart
<b>Overige transportfactoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Weg<sup>3</sup></li> <li>Binnenvaart</li> <li>Spoor<sup>4</sup></li> <li>Pijpleiding</li> </ul>	D	N	X	X	3. Ontsluiting via weg kan verbeterd worden (o.a. aansluiting Nederlands en Belgisch wegennet) 4. Tarifiering en exploitatie spoor vormt een belemmering
<b>Overige (economische) factoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Productiefactor ruimte</li> <li>Productiefactor arbeid<sup>5</sup></li> <li>Nabijheid leveranciers / afzetmarkt</li> <li>(milieu)wet- en regelgeving</li> <li>Samenwerking / synergievoordelen</li> <li>Energiekosten</li> <li>Relatie havenbedrijf en overheden</li> </ul>	D	N	X	X	5. Beschikbaarheid gekwalificeerd arbeid nu nog geen echt probleem, maar tekort aan (beta-) personeel wordt gevreesd

# VESTIGINGSPLAATSFACTOREN & KNELPUNTEN

## - Energie -

	Driver (D) / 'nice to have' (N)		Huidig knelpunt	Toekomstig knelpunt	(Eventuele) toelichting
<b>Maritieme toegang</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Grote zeesluis<sup>1</sup></li> <li>Beschikbaarheid zeesluis</li> <li>Betrouwbaarheid sluizencomplex Terneuzen</li> </ul>		N N N	X	X	1. Verbetering van de maritieme toegang zal de logistieke kosten doen dalen (bevoorradings nu middels Handysize en Panamax schepen)
<b>Overige transportfactoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Weg</li> <li>Binnenvaart</li> <li>Spoor</li> <li>Pijpleiding<sup>2</sup></li> </ul>		N N N N			2. Hoogovengas van SIDMAR wordt gebruikt voor opwekking elektriciteit (aanvoer via pijpleiding)
<b>Overige (economische) factoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Productiefactor ruimte</li> <li>Productiefactor arbeid</li> <li>Nabijheid leveranciers / afzetmarkt</li> <li>(milieu)wet- en regelgeving<sup>3</sup></li> <li>Samenwerking / synergievoordelen<sup>4</sup></li> <li>Energiekosten</li> <li>Relatie havenbedrijf en overheden</li> </ul>	D  D D D	N   N N	X	X	3. Uiteindelijke keuze productie-eenheden (kernenergie, steenkolen-centrales,...) afhankelijk (nationaal) overheidsbeleid en wil bij beleidsmakers 4. Samenwerkingsmogelijkheden worden optimaal benut zoals hoogovengas van SIDMAR

# VESTIGINGSPLAATSFACTOREN & KNELPUNTEN

## - Forest products -

	Driver (D) / 'nice to have' (N)		Huidig knelpunt	Toekomstig knelpunt	(Eventuele) toelichting
<b>Maritieme toegang</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grootte zeesluis<sup>1</sup></li> <li>• Beschikbaarheid zeesluis</li> <li>• Betrouwbaarheid sluizencomplex Terneuzen</li> </ul>		N		X	1. (Eventuele) toename afhankelijkheid grondstoffen via de zeevaart
<b>Overige transportfactoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Weg</li> <li>• Binnenvaart</li> <li>• Spoor<sup>2</sup></li> <li>• Pijpleiding</li> </ul>	D	N	X	X	2. Huidige tarifiering en exploitatie spoor vormt een belemmering
<b>Overige (economische) factoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Productiefactor ruimte</li> <li>• Productiefactor arbeid</li> <li>• Nabijheid leveranciers / afzetmarkt</li> <li>• (milieu)wet- en regelgeving</li> <li>• Samenwerking / synergievoordelen</li> <li>• Energiekosten</li> <li>• Relatie havenbedrijf en overheden</li> </ul>	D	N			
	D	N			
	D	N			
	D	N			
	D	N			
	D	N			
	D	N			

# VESTIGINGSPLAATSFACTOREN & KNELPUNTEN

## - Logistics industrie -

	Driver (D) / 'nice to have' (N)		Huidig knelpunt	Toekomstig knelpunt	(Eventuele) toelichting
<b>Maritieme toegang</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Grootte zeesluis<sup>1</sup></li> <li>Beschikbaarheid zeesluis<sup>2</sup></li> <li>Betrouwbaarheid sluizencomplex Terneuzen</li> </ul>	D		X	X	1. Grootte van de zeesluis is vooral van belang bij bulk (kolen, ertsen en graan) 2. Risico's verbonden aan 1 zeesluis zijn belemmerend
	D		X	X	
	D				
<b>Overige transportfactoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Weg<sup>3</sup></li> <li>Binnenvaart</li> <li>Spoor<sup>4</sup></li> <li>Pijpleiding</li> </ul>	D		X	X	3. Toenemende congestie op de weg; suboptimale wegontsluiting (bv. R4 geen snelweg) 4. Huidige tarifiering en exploitatie spoor vormt een belemmering
	D		X	X	
	D				
	D				
<b>Overige (economische) factoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Productiefactor ruimte<sup>5</sup></li> <li>Productiefactor arbeid<sup>6</sup></li> <li>Nabijheid leveranciers / afzetmarkt</li> <li>(milieu)wet- en regelgeving</li> <li>Samenwerking / synergievoordelen<sup>7</sup></li> <li>Energiekosten</li> <li>Relatie havenbedrijf en overheden</li> </ul>	D		X	X	5. Beschikbaarheid ruimte in de nabijheid (rondom) van huidige vestigingslocaties is beperkt 6. Hoge arbeidskosten (arbeidspool, vakbonden) 7. Mogelijke synergie-mogelijkheden m.b.t. retourladingen
	D		X	X	
	D	N			
	D				
	D	N			
	D				



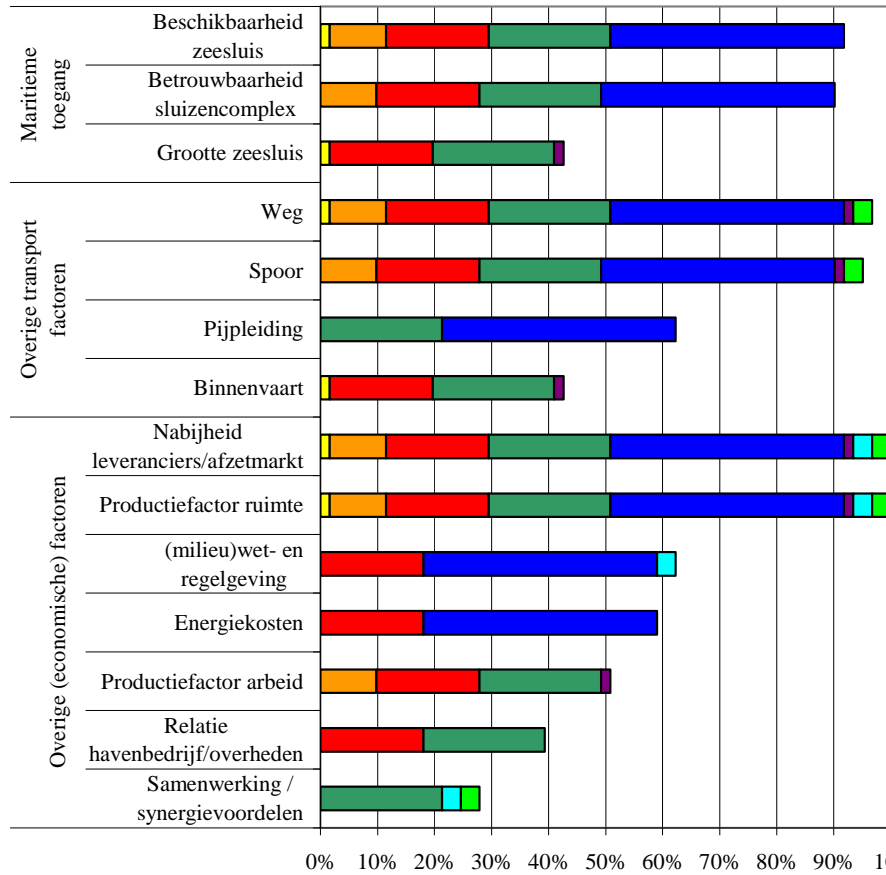
# VESTIGINGSPLAATSFACTOREN & KNELPUNTEN

## - Metaal -

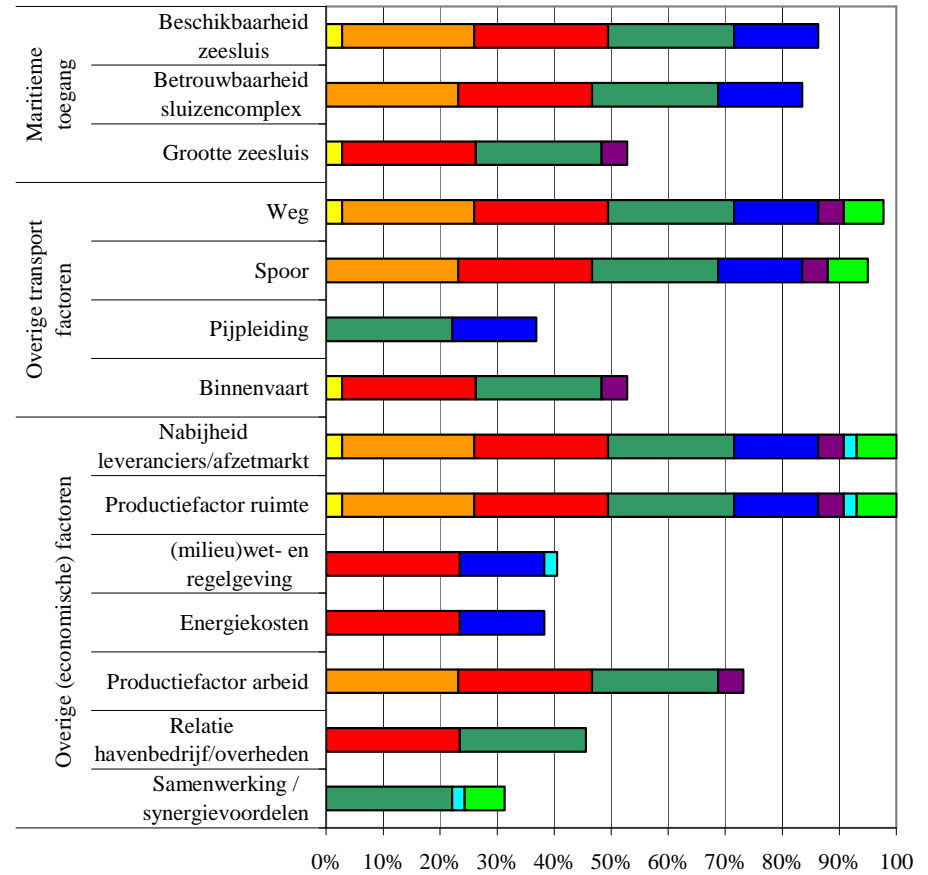
	Driver (D)/'nice to have' (N)		Huidig knelpunt	Toekomstig knelpunt	(Eventuele) toelichting
<b>Maritieme toegang</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Grootte zeesluis<sup>1</sup></li> <li>Beschikbaarheid zeesluis<sup>2</sup></li> <li>Betrouwbaarheid sluizencomplex Terneuzen</li> </ul>	D		X	X	1. Door afmetingen internationale vloot is grootte zeesluis onvoldoende; grootte zeesluis bepalend voor label: 'maritieme' site 2. Risico's verbonden aan 1 zeesluis zijn belemmerend
	D		X	X	
	D			X	
<b>Overige transportfactoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Weg</li> <li>Binnenvaart</li> <li>Spoor</li> <li>Pijpleiding</li> </ul>	D				
	D				
	D	nvt			
<b>Overige (economische) factoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Productiefactor ruimte</li> <li>Productiefactor arbeid<sup>3</sup></li> <li>Nabijheid leveranciers / afzetmarkt</li> <li>(milieu)wet- en regelgeving<sup>4</sup></li> <li>Samenwerking / synergievoordelen</li> <li>Energiekosten</li> <li>Relatie havenbedrijf en overheden</li> </ul>	D				3. Afhankelijk van havenarbeiders voor lossen schepen: inflexibiliteit maakt betrouwbaarheid maritieme toegang belangrijker 4. Politiek terughoudend t.o.v. (zware) industrie; hoge emissie-kosten zijn belemmerend
	D		X	X	
	D		X	X	
	D	N	X	X	
	D		X	X	
	D		X	X	

# DRIVERS IN TERMEN VAN DIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE EN WERKGELEGENHEID

'Drivers' industrieën in termen van directe toegevoegde waarde: KGT 2004



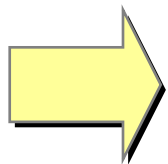
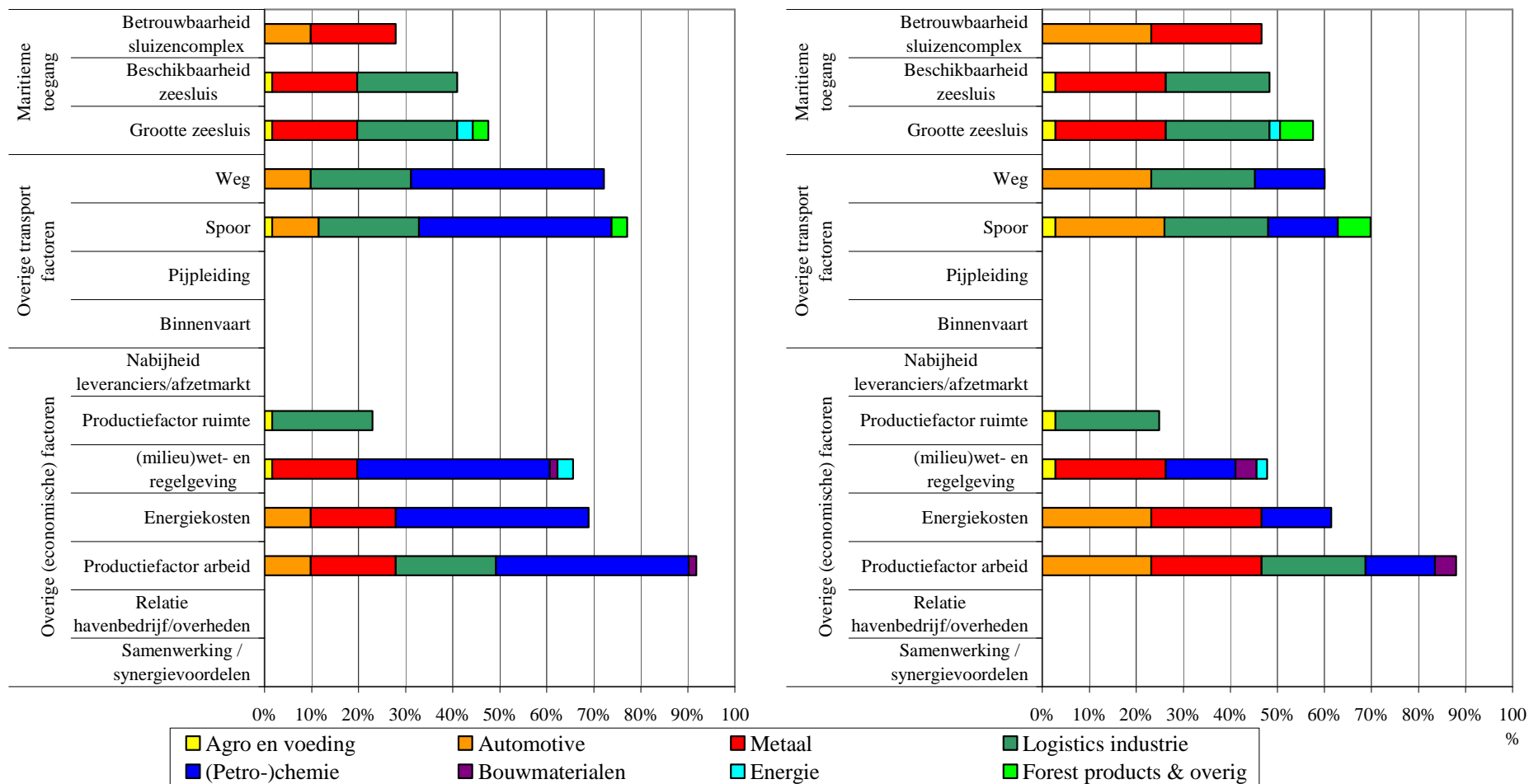
'Drivers' industrieën in termen van directe werkgelegenheid: KGT 2004



**Meest genoemde 'drivers' zijn nabijheid leveranciers/afzetmarkt, productiefactor ruimte, achterlandverbindingen via weg en spoor; bij de maritieme toegang zijn dit betrouwbaarheid en beschikbaarheid**

# IN DE KGT ZIJN DE VOLGENDE KNELPUNTEN M.B.T. VESTIGINGSPLAATSFACTOREN GEÏDENTIFICEERD

**Knelpunten industrieën in termen van directe toegevoegde waarde: KGT 2004**    **Knelpunten industrieën in termen van directe werkgelegenheid: KGT 2004**



**Meest genoemde knelpunten in de KGT in termen van directe werkgelegenheid en toegevoegde waarde zijn achterlandverbindingen spoor en productiefactor arbeid; bij de maritieme toegang is de grootte van de zeesluis het meest genoemde knelpunt**

# INHOUDSOPGAVE

## Indeling van de Kanaalzone

### Analyse industrieën in de Kanaalzone

- Overzicht huidige situatie per industrie
- Overzicht toekomstige ontwikkelingen per industrie
- SWOT per industrie
- Toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de Kanaalzone

### Analyse regionale vestigingsplaatsfactoren

- Literatuuronderzoek vestigingsplaatsfactoren
- Vestigingsplaatsfactoren industrieën Kanaalzone

### Analyse ontwikkeling van de Kanaalzone

- **Beleids- en visiedocumenten**
- WLO-scenario's en andere groeiprognoses

### Toekomstscenario's Kanaalzone en vestigingsplaatsfactoren

# BELEIDS- EN VISIEDOCUMENTEN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - Bronnen -

Voor de Kanaalzone Gent-Terneuzen zijn op verschillende niveaus en bij verschillende partijen beleids- en visiedocumenten opgesteld. Hieronder volgt een overzicht van relevante partijen en documenten

	<b>Gentse kanaalzone</b>	<b>Zeeuwse kanaalzone</b>
<b>Havenbedrijven</b>	Havenbedrijf Gent <i>De Gentse haven onder de loep, Jaaroverzicht Vlaamse Havens 2005</i>	Zeeland Seaports <i>Jaarverslag Zeeland Seaports, Beleidsvisie 2005-2015</i>
<b>Gemeentelijk niveau</b>	Gemeente Gent <i>Beleidsplan 2001-2006</i>	Gemeente Terneuzen <i>Actieplan 2005-2009 en Economisch profiel Terneuzen</i>
<b>Provinciaal niveau</b>	Provincie Oost-Vlaanderen en Stuurgroep Gentse Kanaalzone <i>Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan 2004, Strategisch plan voor de Gentse Kanaalzone en Continue verduurzaming van de Gentse Kanaalzone</i>	Provincie Zeeland <i>Provinciaal Sociaal-Economisch beleidsplan 2005-2008, Omgevingsplan 2006-2012, Mobiliteit op maat en Actieprogramma PVVP Zeeland Meerjarenprogramma Infrastructuur 2007-2011</i>
<b>Nationaal niveau</b>	België / Vlaanderen <i>Beleidsnota 2004-2009 Openbare werken, Beleidsnota 2004-2009 Mobiliteit, Beleidsnota Vlaamse Havenvereniging 2006 en Vlaams Ruimtelijk Structuurplan</i>	Nederland <i>Pieken in de Delta, Pieken in Zuidwest-Nederland, Nota Ruimte en Nota Mobiliteit</i>
<b>Europees niveau</b>	Europese Unie en Commissie (EU-regio Scheldemond) <i>Interreg III programma en EU regional policy</i>	

# BELEIDS- EN VISIEDOCUMENTEN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - Havenbedrijf en Gemeentelijk niveau -

	<b>Gemeente</b>	
	<b>Gent en Havenbedrijf Gent</b>	<b>Terneuzen en Zeeland Seaports</b>
<b>Milieu</b>	<p>Duurzame mobiliteit (o.a. stimuleren modal shift), zorgvuldig ruimtegebruik en rekening houden met de ruimere omgeving (o.a. milieu)</p>	<p>Voldoen aan huidige en toekomstige normen m.b.t. milieu en veiligheid</p>
<b>Gebieds-ontwikkeling</b>	<p>Ruimtelijk beleid: creëren, duurzaam gebruik en optimaliseren van bestaande en nieuwe bedrijventerreinen. Aanleg van o.a. Kluizendok en bijbehorende ontsluiting op weg en spoor</p> <p>De stad Gent en het havenbedrijf zien het belang in van het op peil houden en verbeteren van de kwaliteit van de ontsluiting via weg (o.a. noodzaak voor een verbinding tussen linker- en rechterkanaaloever), spoor (o.a. aansluiting op oostoever bij Terneuzen) en binnenvaart (o.a. aansluiting op het Seine-Nord)</p>	<p>Optimalisatie van huidige bedrijfsterreinen en het verder ontwikkelen van de westoever KGT (o.a. logistieke en andere activiteiten), Axelse Vlakte (glastuinbouw), Cerestar (agro-logistiek) en Dow Benelux (Valuepark)</p> <p>Vorbereiden van grootschalige infrastructuurprojecten om bereikbaarheid en toegang voor te bereiden (o.a. MIT-verkenning tunnel nabij Sluiskil, verbreding Tractaatweg, exploitatie en ontsluiting op het Nederlandse en Belgische spoorwegennet)</p>
<b>Economie</b>	<p>De voorkeur gaat uit naar een behoud en ontwikkeling van bestaande bedrijvigheid en naar het verder ontwikkelen van logistiek en kennis-bedrijvigheid</p> <p>Alternatieve bedrijfspvormen voor de teruglopende landbouwindustrie, (o.a. sierteelt)</p>	<p>Werkgelegenheid en toegevoegde waarde dienen in lijn te zijn met provinciale cijfers</p> <p>Economisch beleid gericht op de volgende industrieën: landbouw, procesindustrie, logistiek</p>
<b>Andere elementen</b>	<p>Behoud en versterken relaties met universiteit en hogescholen</p>	<p>Aanhalen en verbeteren banden met Vlaamse havens op basis van bestaande afspraken</p>

# BELEIDS- EN VISIEDOCUMENTEN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - *Provinciaal niveau* -

	<b>Provincie</b>	
	<b>Oost-Vlaanderen / Gentse Kanaalzone</b>	<b>Zeeland</b>
<b>Milieu</b>	Beperken negatieve effecten op milieu en behoud en aandacht voor biodiversiteit	Behouden, beschermen en versterken van bestaande natuurgebieden
<b>Gebieds-ontwikkeling</b>	<p>Verbeteren van bereikbaarheid haven Gent via verschillende modaliteiten (o.a. weg ontsluiting R4 verbeteren en eventueel aanpassen spoorwegen om op lange termijn voldoende capaciteit te leveren)</p> <p>Belangrijke randvoorwaarden zijn het in stand houden van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving (o.a. herlocatie van onleefbare woningen)</p>	<p>Gebiedsgerichte benadering afhankelijk van gebiedsprofielen (o.a. natuurgebied en zeehavens/industrie gebied)</p> <p>Voor zeehavens/industrieën ligt het accent op bereikbaarheid (o.a. MIT-planstudie tunnel bij Sluiskil en verbeteren Tractaatweg); belangrijke randvoorwaarden zijn een veilige en duurzame inrichting van de terreinen. Ook wordt naar innovatie gestreefd (bijv. kennispark)</p>
<b>Economie</b>	<p>Het behouden van bestaande bedrijvigheid, het creëren van geschikte randvoorwaarden en aanvullende activiteiten</p> <p>Logistieke sector verder uitbouwen (kanssector) door te richten op Europese distributie, eenvoudige VAL, hoogwaardige VAL en back-office activiteiten</p> <p>Duurzame bedrijfsvoering (milieuvriendelijke processen en beperken impact op omgeving)</p>	<p>Economisch beleid gericht op behoud van landbouw (o.a. glastuinbouw), ontwikkelen van visserij (aquacultuur), kansen van recreatie en toerisme benutten, de woon- en zorg economie in stand houden en industrie en havens via Zeeland Seaports verder ontwikkelen voor huidige en nieuwe bedrijvigheid</p> <p>Beleid voor industrie en havens o.a. gericht op innovatie (o.a. bio-energie) en logistiek (WCT)</p>
<b>Andere elementen</b>	Acties en beleid m.b.t. verbetering recreatie en woonomgeving	Aandacht voor arbeidsmarkt/scholing en promotie en imago

# BELEIDS- EN VISIEDOCUMENTEN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - Nationaal en Europees niveau -

	<b>Nationaal</b>		<b>Europees</b>
	<b>België / Vlaanderen</b>	<b>Nederland</b>	<b>EU</b>
<b>Milieu</b>	Streven naar duurzame mobiliteit waarin niet alleen aan milieuvorwaarden worden voldaan, maar deze ook worden verbeterd	Nota Ruimte streeft naar de herstructurering en vernieuwing van steden en platteland en het waarborgen van natuur (o.a. bescherming van natuurgebieden en veiligheid)	EU-regio Scheldemond (Zeeuws-Vlaanderen en Zeeland) krijgt subsidie via Interreg III programma Interreg III is gericht op het stimuleren van grensoverschrijdende ontwikkeling en samenwerking op diverse gebieden (o.a. MKB, onderwijs, opleiding) Streefdoelstellingen voor EU-regio Scheldemond:
<b>Gebiedsontwikkeling en economie</b>	<p>Verbetering en optimaal gebruik van de bestaande infrastructuur</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbeteren bereikbaarheid van Vlaanderen</li> <li>- Verzekeren van verkeersveiligheid</li> <li>- Verbeteren verkeersleefbaarheid</li> </ul> <p>Verbeteringen in het economische beleid voor de Vlaamse zeehavens door o.a.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Afstemmen lange termijnvisies en beleidsplannen en versterken samenwerking tussen bedrijven</li> <li>- Investeren in verbeterde toegankelijkheid en innovatie</li> </ul>	<p>Nota Ruimte stelt ten doel om internationale concurrentiepositie van Nederland en de zeehavens te versterken</p> <p>Kansrijke industrieën in Zuidwest Nederland zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- maintenance industrie (beheer en onderhoud van machines)</li> <li>- bio-energie</li> <li>- logistiek en distributie door te profiteren van de strategische ligging tussen twee mainports</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbetering van infrastructuur</li> <li>- Stimuleren economische en technologische samenwerking</li> <li>- Verbetering en waarborgen van natuur en milieu</li> <li>- Afstemmen en verbeteren van de arbeidsmarkten</li> </ul>
<b>Andere elementen</b>		Kansrijke sector in Zuidwest-Nederland is toerisme	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sociale integratie stimuleren</li> </ul>



# BELEIDS- EN VISIEDOCUMENTEN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - Visie en belang vestigingsplaatsfactoren volgens havenbedrijven -

	<b>Maritieme toegang &amp; direct daaraan gerelateerde factoren</b>	<b>Overige transport gerelateerde factoren</b>	<b>Overige (economische) factoren</b>
<b>Zeeland Seaports</b>	<p><b>Sterk</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maritieme toegankelijkheid sluisen-complex Terneuzen is sterk in termen van capaciteit/grootte (Zeeland Seaports geen wezenlijk belang bij grotere zeesluis)</li> </ul> <p><b>Minder sterk</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Betrouwbaarheid maritieme toegankelijkheid potentieel probleem (ruimte voor verbetering door betere capaciteitsverdeling)</li> </ul>	<p><b>Sterk</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ontsluiting via weg en spoor (ruimte voor verbetering)</li> </ul>	<p><b>Sterk</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschikbaarheid ruimte</li> <li>• Aantrekkelijkheid fiscaalklimaat Nederland</li> </ul> <p><b>Minder sterk</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Strenge milieueisen (mn. geluid)</li> <li>• Hoge energiekosten</li> <li>• Vertrouwensbasis en samenwerking Nederlandse en Belgische stakeholders</li> </ul>
<b>Havenbedrijf Gent</b>	<p><b>Minder sterk</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maritieme toegankelijkheid Port of Ghent in termen van betrouwbaarheid sluisen-complex (één zeesluis biedt geen bedrijfszekerheid) en grootte zeesluis</li> </ul>	<p><b>Sterk</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ontsluiting via weg en spoor (spoorverbetering mogelijk – verbinding Sluiskil en tarifiering)</li> </ul>	<p><b>Sterk</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschikbaarheid ruimte</li> <li>• Grote arbeidsmarkt</li> <li>• Woon-werkverkeer</li> </ul> <p><b>Minder Sterk</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Imago Port of Ghent (haven is meer dan alleen een industriehaven)</li> </ul>

# BELEIDS- EN VISIEDOCUMENTEN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - Visie en belang vestigingsplaatsfactoren volgens andere stakeholders -

	<b>Maritieme toegang &amp; direct daaraan gerelateerde factoren</b>	<b>Overige transport gerelateerde factoren</b>	<b>Overige (economische) factoren</b>
<b>Zeeuwse Milieufederatie en Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het aanpassen van de zeesluis heeft geen directe invloed op het woon- en leefmilieu</li> <li>De aandacht dient uit te gaan naar de invloed van de aanpassing op de bedrijfsvoering van bedrijven</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Naast aandacht voor ontsluiting op weg, dient aandacht geschonken te worden aan ontsluiting via spoor, binnenvaart en pijpleiding</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Optimaal gebruik van bestaande bedrijfsterreinen (in stand houden van ecologische verbindingzones)</li> <li>Meer clustering en samenwerking tussen bedrijven (betere benutting van reststromen)</li> </ul>
<b>VEGHO</b> (vertegenwoordiging Gentse havengebonden ondernemingen)	<p><b>‘Drivers’</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Betrouwbaarheid maritieme toegankelijkheid (d.m.v. 2<sup>de</sup> zeesluis)</li> <li>Capaciteit/groote zeesluis Terneuzen (sluis moet vergroot worden)</li> </ul>	<p><b>‘Drivers’</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Goede ontsluiting via spoor en weg (huidige stremmingen – toenemende congestie, tarifiering spoor – oplossen)</li> </ul>	<p><b>‘Drivers’</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Beschikbare ruimte KGT (‘strategische reserve ontwikkeling Zuidwest Nederland / België)</li> </ul> <p><b>‘Nice to have’</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Stabiliteit milieuraandvoorwaarden</li> <li>Goede vertrouwensbasis Nederlandse en Belgische stakeholders KGT</li> </ul>
<b>Kamer van Koophandel Zeeland</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vanuit Zeeuws perspectief verbetering maritieme toegankelijkheid niet noodzakelijk</li> <li>In Oost-Vlaanderen dient een breed perspectief genomen te worden (sluis en verdere ontsluiting)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Weg/spoor/pijpleiding transportinfrastructuur kan verbeterd worden</li> </ul>	<p><b>Sterk</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Telecommunicatie-infrastructuur</li> <li>Onderwijs en gezondheidszorg</li> </ul> <p><b>Minder sterk</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hoge energiekosten</li> </ul>

Bron: Policy Research Corporation op basis van strategische interviews

# INHOUDSOPGAVE

## Indeling van de Kanaalzone

### Analyse industrieën in de Kanaalzone

- Overzicht huidige situatie per industrie
- Overzicht toekomstige ontwikkelingen per industrie
- SWOT per industrie
- Toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de Kanaalzone

### Analyse regionale vestigingsplaatsfactoren

- Literatuuronderzoek vestigingsplaatsfactoren
- Vestigingsplaatsfactoren industrieën Kanaalzone

### **Analyse ontwikkeling van de Kanaalzone**

- Beleids- en visiedocumenten
- **WLO-scenario's en andere groeiprognoses**

### Toekomstscenario's Kanaalzone en vestigingsplaatsfactoren

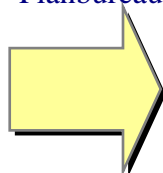
# GROEIVERWACHTINGEN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - Toelichting verdeling groeicijfers naar industrie -

<b>Industrie</b>	<b>Indeling bedrijfstakken Federaal Planbureau 2006 - 2011 *</b>	<b>Indeling bedrijfstakken Centraal Planbureau 2002-2040**</b>
<b>Agro en voeding</b>	Landbouw Intermediaire goederen Verbruiksgoederen	Landbouw en visserij Voedings- en genotsmiddelenindustrie
<b>Automotive</b>	Intermediaire goederen Verbruiksgoederen	Metalelektro-industrie
<b>Bouwmaterialen</b>	Bouw	Bouwnijverheid en –installatiebedrijven
<b>(Petro-)chemie</b>	Intermediaire goederen	Chemische industrie
<b>Energie</b>	Energie	Openbare nutsbedrijven
<b>Forest products en overige industrie</b>	Intermediaire goederen Verbruiksgoederen	Overige industrie
<b>Logistics industrie</b>	Vervoer en communicatie	Transport- en opslagbedrijven
<b>Metaal</b>	Intermediaire goederen Uitrustingsgoederen	Metalelektro-industrie

\* Bron: Economische Vooruitzichten 2006-2011 (Federaal Planbureau België)

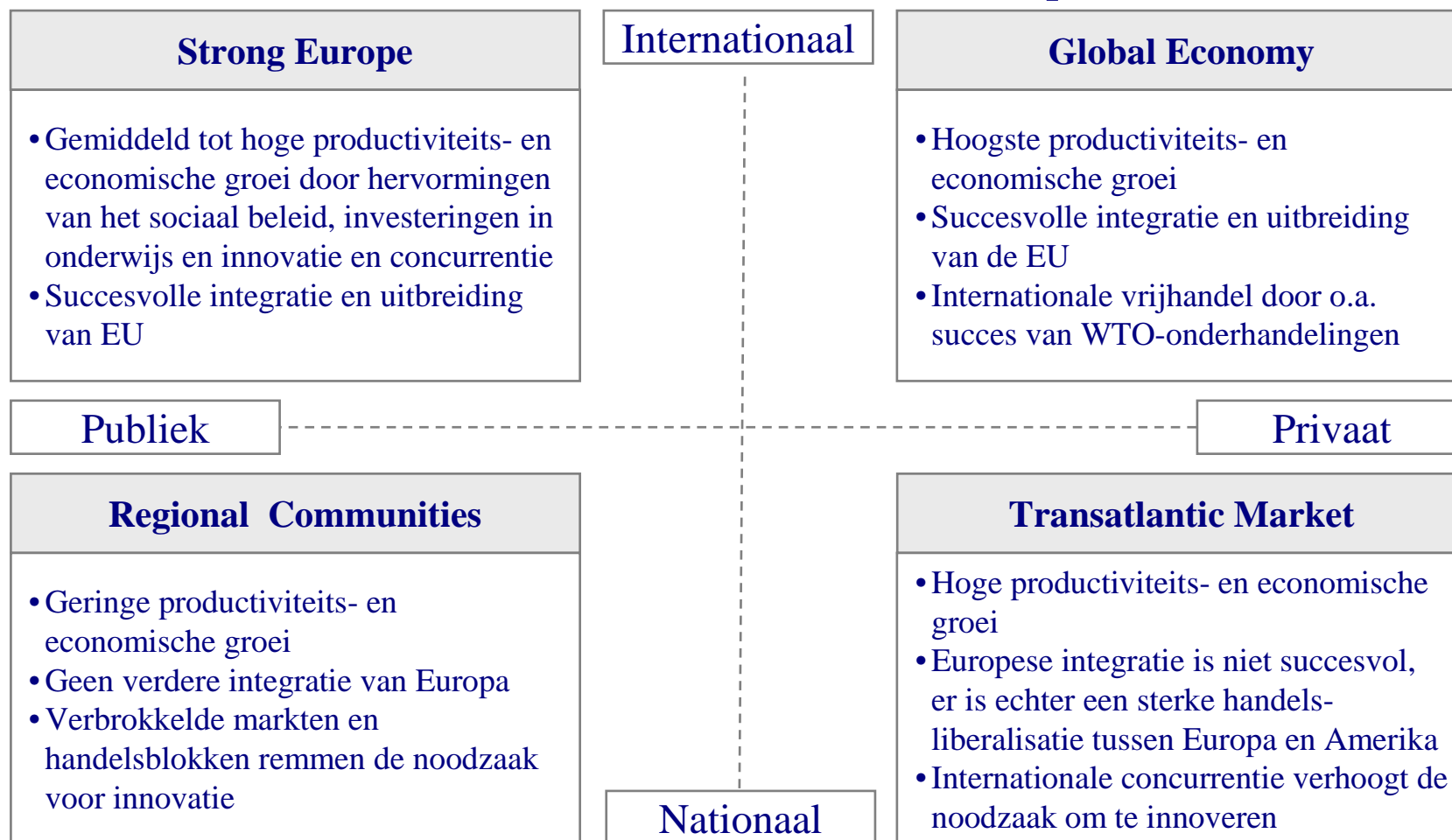
\*\* Bron: WLO-scenario's; Werkgelegenheid en toegevoegde waarde per bedrijfstak 2002-2020 en 2021-2040 (Centraal Planbureau Nederland)



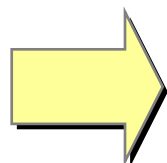
**Op basis van de uitgebreide indeling naar industrie, de uitgebreide tijdshorizon van 2002 tot en met 2040 en het Europese perspectief richting de toekomst worden de groeigemiddelden uit de WLO-prognoses gehanteerd voor de toekomstige ontwikkeling van de Kanaalzone**

# GROEIVERWACHTINGEN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - CPB WLO-scenario's voor Europa -



Bron: CPB (2004)



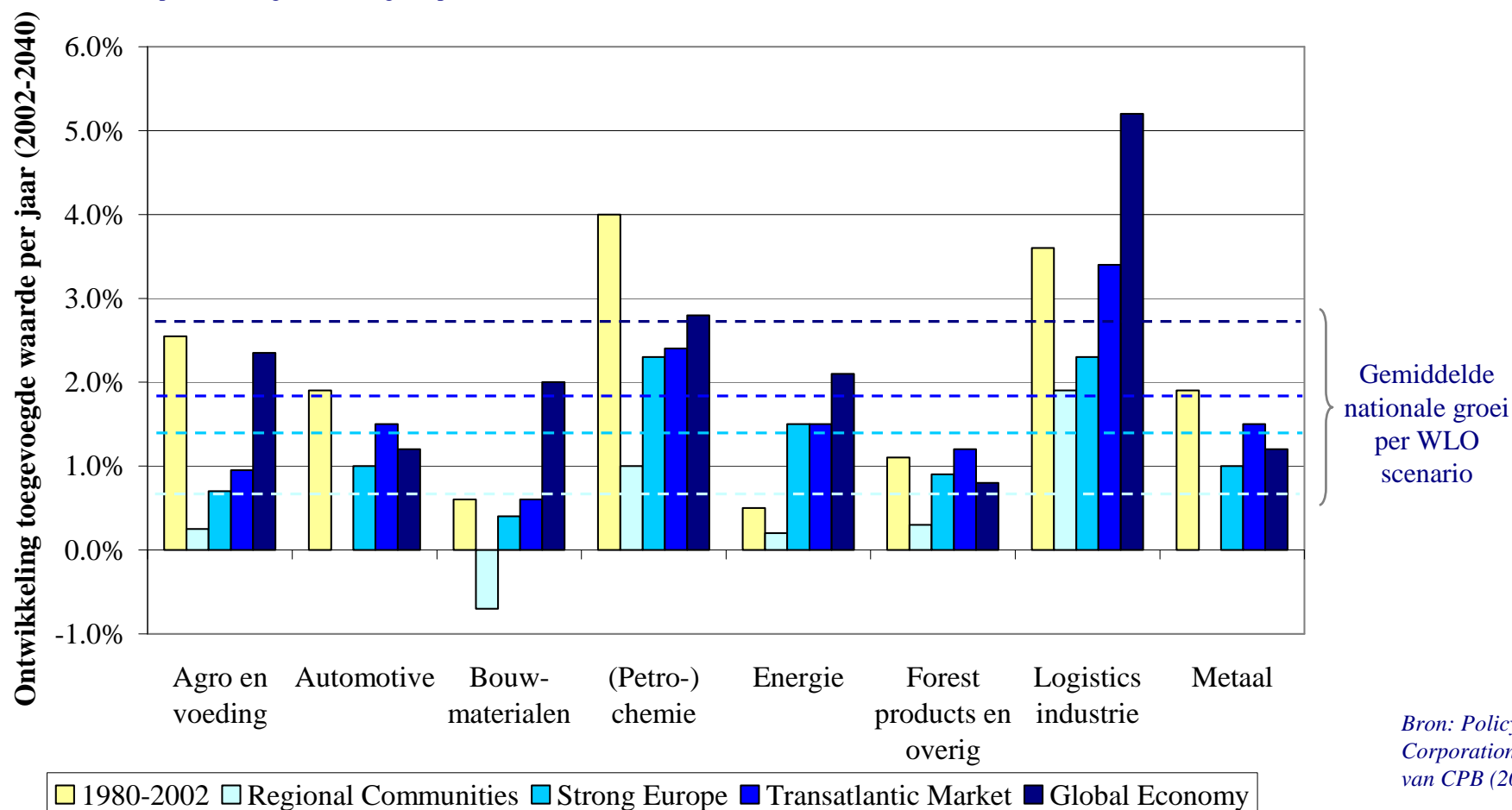
**De WLO-scenario's voor Europa en Nederland bevatten twee sleutelonzekerheden enerzijds is er de vraag of en hoe er verdere internationale samenwerking zal plaatsvinden en anderzijds hoe de huidige publieke voorzieningen worden hervormd**

# GROEIVERWACHTINGEN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - Groei toegevoegde waarde richting 2040 -

Sector	Agro en voeding	Automotive	Bouw-materialen	(Petro-)chemie	Energie	Forest products en overig	Logistics industrie	Metaal
Groei*	Lichte groei	Lichte groei	Lichte groei	Sterke groei	Lichte groei	Lichte groei	Sterke groei	Lichte groei

\* Relatief ten opzichte van gemiddelde groei per WLO-scenario



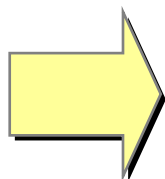
Bron: Policy Research Corporation op basis van CPB (2004)

# GROEIVERWACHTINGEN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

*- Input groei toegevoegde waarde per industrie -*

Groei per jaar (in procent)	Federaal Planbureau (België) 2005-2011	Centraal Planbureau* (Nederland) 2002-2020				Centraal Planbureau (Nederland) 1980-2001
		0.3	0.7	1.0	2.4	
<b>Agro en voeding</b>	1.5 – 2.0	0.3	0.7	1.0	2.4	2.6
<b>Automotive</b>	1.9 – 2.0	0.0	1.0	1.5	1.2	1.9
<b>Bouwmaterialen</b>	2.0	-0.7	0.4	0.6	2.0	0.6
<b>(Petro-)chemie</b>	1.9	1.0	2.3	2.4	2.8	4.0
<b>Energie</b>	0.7	0.2	1.5	1.5	2.1	0.5
<b>Forest products en overig</b>	1.9 – 2.0	0.3	0.9	1.2	0.8	1.1
<b>Logistics industrie</b>	2.9	1.9	2.3	3.4	5.2	3.6
<b>Metaal</b>	1.9 – 2.1	0.0	1.0	1.5	1.2	1.9
<b>Gemiddelde groei nationaal</b>	2.2	0.7	1.6	1.9	2.6	2.5

\* Voor de groei van toegevoegde waarde richting 2040 is uitgegaan van de 4 scenario's (Regional Communities, Strong Europe, Transatlantic Market en Global Economy) van de WLO-prognoses van het CPB



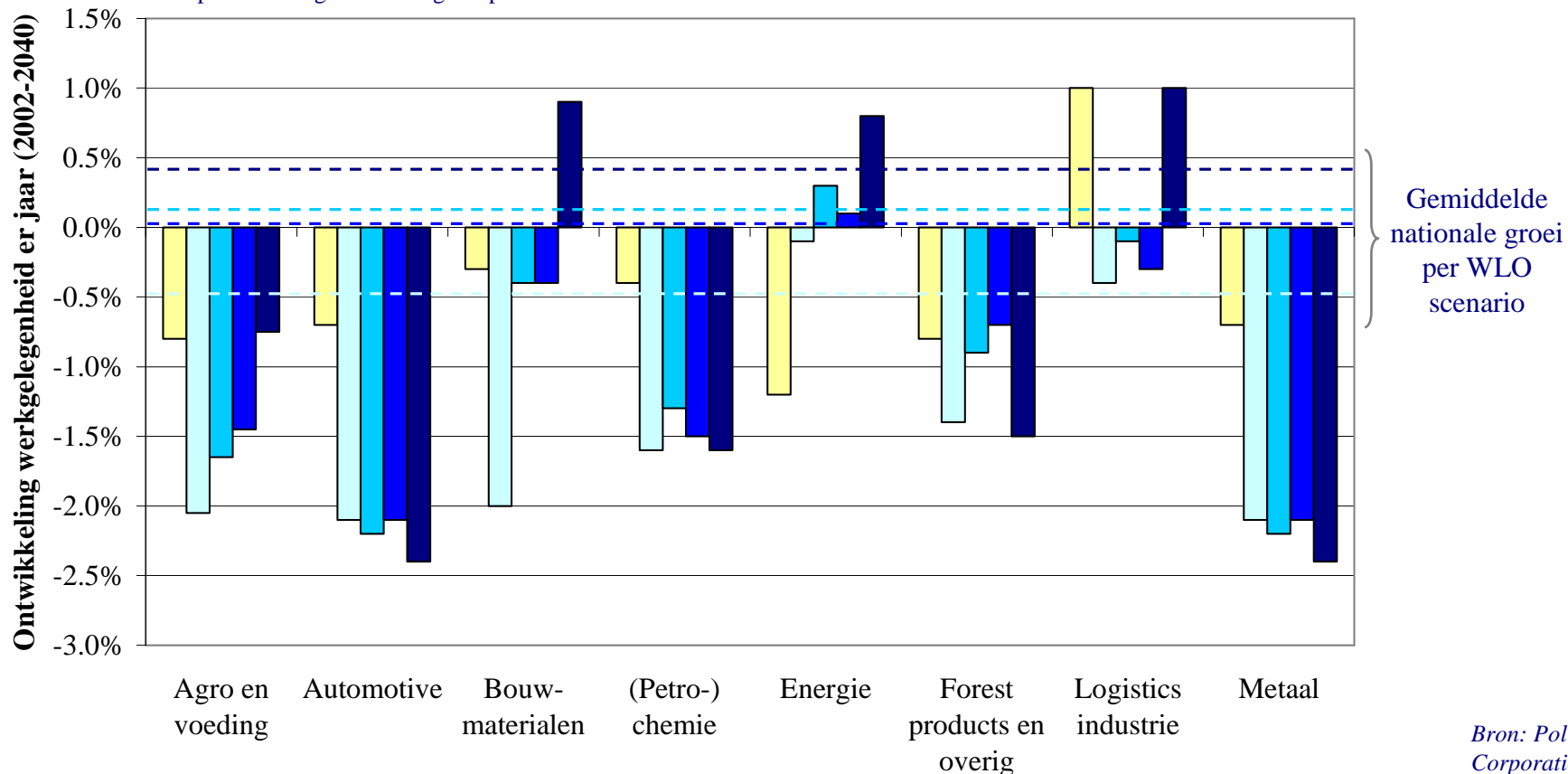
**De hoogste groei in termen van toegevoegde waarde wordt vrijwel altijd gehaald in het WLO Global Economy scenario, terwijl de groei in het WLO Regional Communities scenario het laagste is**

# GROEIVERWACHTINGEN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - Groei werkgelegenheid richting 2040 -

Sector	Agro en voeding	Automotive	Bouw-materialen	(Petro-)chemie	Energie	Forest products en overig	Logistics industrie	Metaal
Groei*	Sterke daling	Sterke daling	Sterk variabel	Sterke daling	Gemiddeld	Sterke daling	Gemiddeld	Sterke daling

\* Relatief ten opzichte van gemiddelde groei per WLO-scenario



■ 1980-2002 
 ■ Regional Communities 
 ■ Strong Europe 
 ■ Transatlantic Market 
 ■ Global Economy

Bron: Policy Research Corporation op basis van CPB (2004)

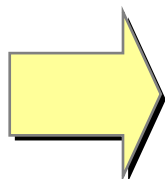


# GROEIVERWACHTINGEN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - *Input groei werkgelegenheid per industrie* -

Groei per jaar in procent	Federaal Planbureau (België) 2005-2011	Centraal Planbureau* (Nederland) 2002-2020				Centraal Planbureau (Nederland) 1980-2001
<b>Agro en voeding</b>	-1.0 – 1.9	-2.1	-1.7	-1.5	-0.8	-0.8
<b>Automotive</b>	-1.0	-2.1	-2.2	-2.1	-2.4	-0.7
<b>Bouwmaterialen</b>	0.5	-2.0	-0.4	-0.4	0.9	-0.3
<b>(Petro-)chemie</b>	-1.0	-1.6	-1.3	-1.5	-1.6	-0.4
<b>Energie</b>	-1.1	-0.1	0.3	0.1	0.8	-1.2
<b>Forest products en overig</b>	-1.0	-1.4	-0.9	-0.7	-1.5	-0.8
<b>Logistics industrie</b>	1.2	-0.4	-0.1	-0.3	1.0	1.0
<b>Metaal</b>	-1.0	-2.1	-2.2	-2.1	-2.4	-0.7
<b>Gemiddelde groei nationaal</b>	0.8	-0.5	0.1	0.0	0.4	1.1

\* Voor de groei van toegevoegde waarde richting 2040 is uitgegaan van de 4 scenario's (Regional Communities, Strong Europe, Transatlantic Market en Global Economy) van de WLO-prognoses van het CPB



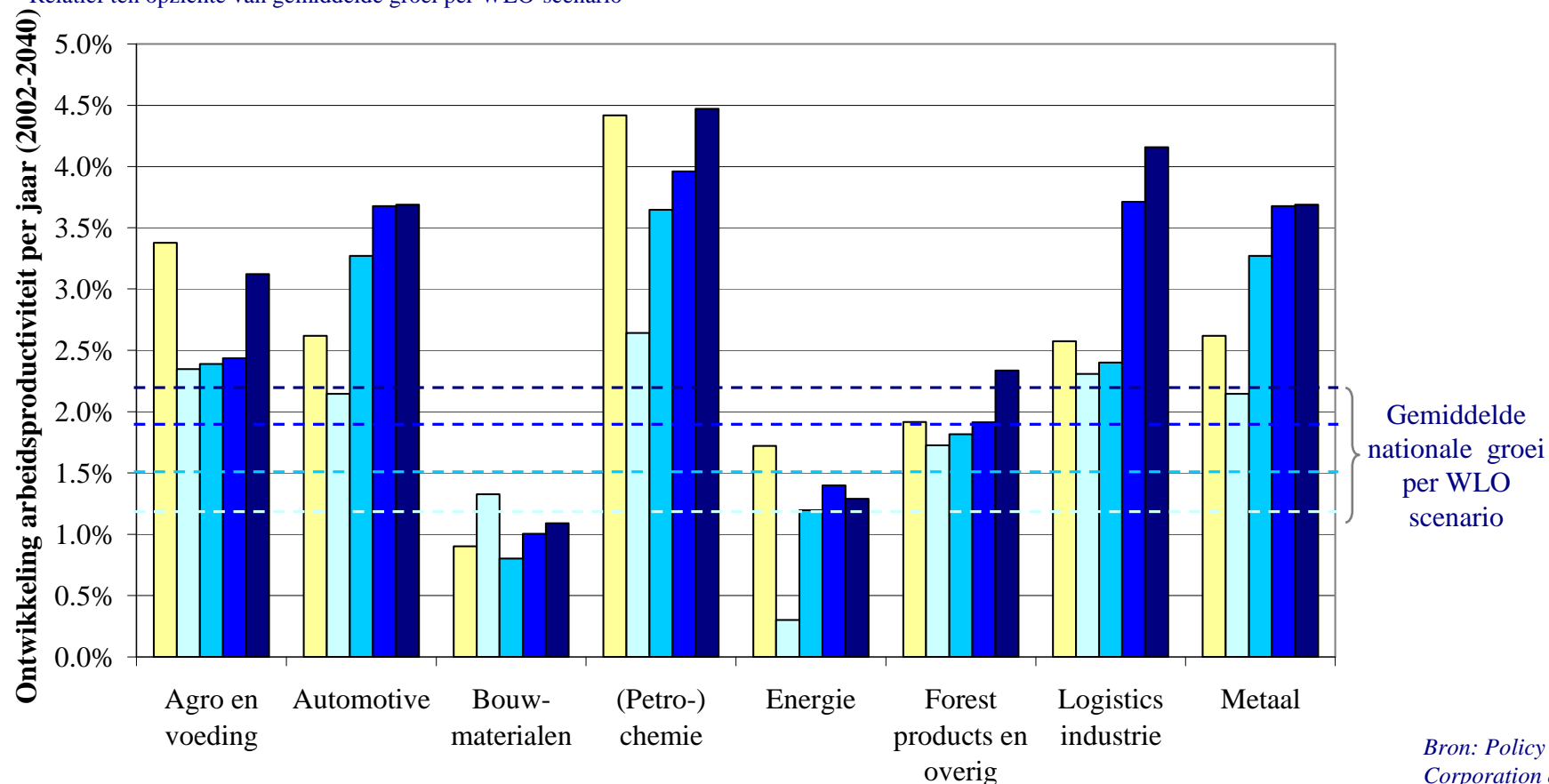
**De WLO-scenario's verwachten een stijging van werkgelegenheid voor de (zakelijke) dienstverlenende industrie; voor de (zware) industrie wordt een daling van de werkgelegenheid voorzien**

# GROEIVERWACHTINGEN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - Groei arbeidsproductiviteit (toegevoegde waarde per fte) richting 2040 -

Sector	Agro en voeding	Automotive	Bouw-materialen	(Petro-)chemie	Energie	Forest products en overig	Metaal	Logistics industrie
Groei*	Sterke Groei	Sterke groei	Lichte groei	Sterke groei	Lichte groei	Sterke groei	Sterke groei	Sterke groei

\* Relatief ten opzichte van gemiddelde groei per WLO-scenario



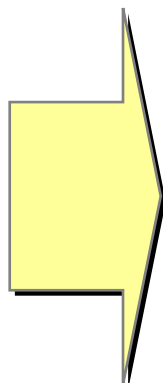
Bron: Policy Research Corporation op basis van CPB (2004)

# GROEIVERWACHTINGEN KANAALZONE GENT-TERNEUZEN

## - Overzicht WLO-groeiverwachtingen per industrie -

Groeiverwachtingen per industrie*	Toegevoegde waarde	Werkgelegenheid	Toegevoegde waarde per fte
<b>Agro en voeding</b>	Lichte groei	Sterke daling	Sterke groei
<b>Automotive</b>	Lichte groei	Sterke daling	Sterke groei
<b>Bouwmaterialen</b>	Lichte groei	Sterk variabel	Lichte groei
<b>(Petro-)chemie</b>	Sterke groei	Sterke daling	Sterke groei
<b>Energie</b>	Lichte groei	Gemiddeld	Lichte groei
<b>Forest products en overig</b>	Lichte groei	Sterke daling	Sterke groei
<b>Logistics industrie</b>	Sterke groei	Gemiddeld	Sterke groei
<b>Metaal</b>	Lichte groei	Sterke daling	Sterke groei

\* Sterke of lichte groei dan wel daling relatief ten opzichte van de gemiddelde geprognosticeerde groei per WLO-scenario



- **De Logistics industrie toont een sterke groei in termen van toegevoegde waarde en arbeidsproductiviteit (toegevoegde waarde per fte). In termen van werkgelegenheid is een lichte daling dan wel groei mogelijk**
- **Bestaande industrieën (, Agro en Voeding, Automotive, (Petro-)chemie, Forest products en overig en Metaal) tonen een groei van toegevoegde waarde, een daling van werkgelegenheid en zodoende een stijging van arbeidsproductiviteit**
- **De verwachtingen voor Energie en Bouwmaterialen zijn sterk afwijkend**

# INHOUDSOPGAVE

## Indeling van de Kanaalzone

### Analyse industrieën in de Kanaalzone

- Overzicht huidige situatie per industrie
- Overzicht toekomstige ontwikkelingen per industrie
- SWOT per industrie
- Toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de Kanaalzone

### Analyse regionale vestigingsplaatsfactoren

- Literatuuronderzoek vestigingsplaatsfactoren
- Vestigingsplaatsfactoren industrieën Kanaalzone

### Analyse ontwikkeling van de Kanaalzone

- Beleids- en visiedocumenten
- WLO-scenario's en andere groeiprognoses

## **Toekomstscenario's Kanaalzone en vestigingsplaatsfactoren**

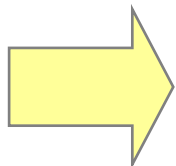
# OP BASIS VAN TWEE CRITERIA WORDT IN SCENARIO'S TUSSEN EEN PAAR INDUSTRIEËN VAN DE KGT GEVARIEERD

## 1. Economisch belang/gewicht Kanaalzone Gent-Terneuzen

	Huidig marktaandeel directe toegevoegde waarde	Huidig marktaandeel directe werkgelegenheid
<b>Automotive</b>	11%	23%
<b>(Petro-)chemie</b>	41%	15%
<b>Logistics industrie</b>	21%	22%
<b>Metaal</b>	17%	23%

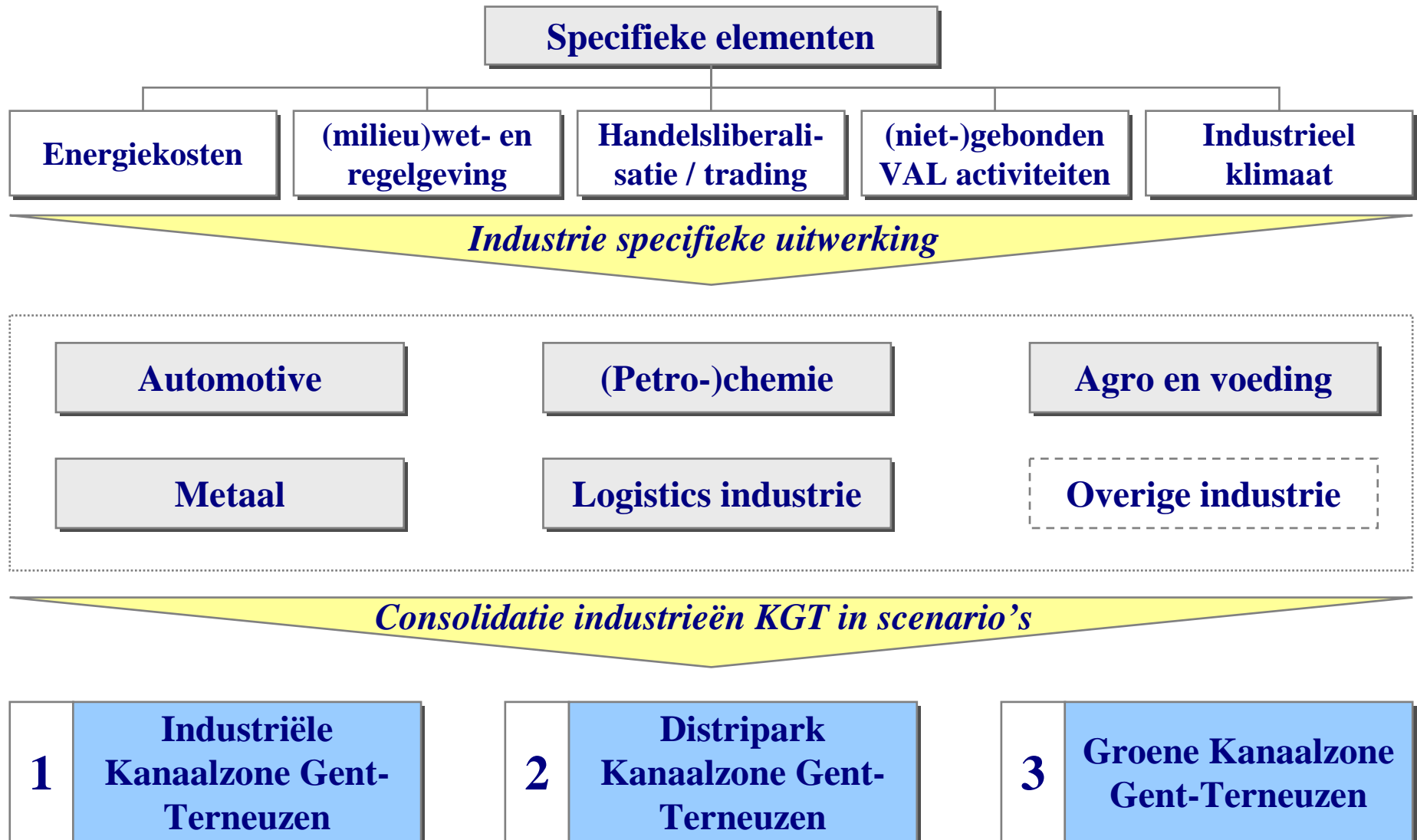
## 2. Onzekerheid economische ontwikkeling

- Industrieën zoals forest products, energie, bouwmaterialen en overig volgen de algemene economische conjunctuur en regionale ontwikkeling van de andere in de KGT gevestigde industrieën; ze vormen daarmee een kleinere onzekerheid voor de toekomstige ontwikkeling van de Kanaalzone Gent-Terneuzen
- Agro en voeding sterk afhankelijk van ontwikkeling trading activiteiten in de KGT



**Op basis van bovenstaande criteria wordt binnen de scenario's voornamelijk gevarieerd in de ontwikkeling van vijf industrieën: agro en voeding, automotive, (petro-)chemie, logistics industrie en metaal**

# INDUSTRIE SPECIFIEKE UITWERKING ELEMENTEN LEIDT TOT CONSOLIDATIE INDUSTRIEËN IN SCENARIO'S



# KENMERKEN SCENARIO INDUSTRIËLE KGT

	Energiekosten	(milieu)wet- en regelgeving	Handels-liberalisatie / trading	VAL activiteiten	Industrieel klimaat
<b>Scenario 1:</b> <i>Industriële KGT</i>	Conform huidige situatie	Versoepelen huidig beleid	Toenemend	Vooraf lokale industrie gebonden VAL activiteiten	Stimulerend

KGT ontwikkelt zich verder als industriële haven

- Uitbreiding/diversificatie huidige activiteiten
- Consolidatie bij maritieme sites bij internationale groepen

Door uitbreiden van industrie nemen industriegebonden logistics activiteiten toe

Vestigingsplaatsfactoren van industrieën zijn drivers van dit scenario:

- Grotere zeesluis
- (milieu)wet- en regelgeving
- (eventuele) tegemoetkomingen energiekosten

Groote zeesluis is bepalend voor label: maritieme site

# GROEIVERWACHTINGEN SCENARIO INDUSTRIËLE KGT

	Groeiverwachting*	Beschrijving verwachtingen
<b>Agro en voeding</b>	++	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Volledige benutting capaciteitsuitbreidingen huidige bedrijven</li> <li>• Toename bio-industrie (biomassa en biobrandstoffencluster)</li> </ul>
<b>Automotive</b>	++	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Productiecapaciteit auto's in de KGT tot maximum huidige capaciteit (additionele productiemodellijnen)</li> <li>• Toename verwerking/assemblage/distributie hoogwaardige producten</li> </ul>
<b>(Petro-)chemie</b>	++	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Groei in basis chemieproducten en vooral fijnchemie</li> </ul>
<b>Logistics industrie</b>	+	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toename in de KGT industriegebonden VAL activiteiten</li> </ul>
<b>Metaal</b>	++	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toename productiecapaciteit; eventuele consolidatie naar maritieme sites (ruwstaalproductie)</li> <li>• Voortzetting afwaartse integratie</li> </ul>
<b>Bouwmaterialen</b>	<b>Conform conjunctuur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Groei toegevoegde waarde en werkgelegenheid conform gemiddelde economische groei WLO-scenario's</li> </ul>
<b>Energie</b>		
<b>Forest products</b>		
<b>Overig</b>		

\* Groeiverwachting ten opzichte van huidige situatie in de KGT



## KENMERKEN SCENARIO DISTRIIPARK KGT

	<b>Energiekosten</b>	<b>(milieu)wet- en regelgeving</b>	<b>Handels- liberalisatie / trading</b>	<b>VAL activiteiten</b>	<b>Industrieel klimaat</b>
<b>Scenario 2: Distripark KGT</b>	<b>Conform huidige situatie</b>	<b>Conform huidig beleid</b>	<b>Toenemend</b>	<b>Vooraf niet lokale industrie gebonden VAL activiteiten</b>	<b>Gematigd / neutraal</b>

KGT ontwikkelt zich als een (extended) gateway voor industrie, niches en specifieke ladingstromen en is complementaire met de rondom de KGT gelegen mainports

- Voor niches en complementariteit vooral feederscheperen, SSS en binnenvaartscheperen
- Voor industrie en specifieke ladingstromen vooral intercontinentale zeevaart
- Voor container op- en overslag vooral complementaire en distributief (niet deep sea)

Huidig industrie en daaraan gebonden logistieke activiteiten blijven behouden

- Industrie richt zich meer op distributie van halffabricaten en eindproducten
- Logistieke industrie neemt aanzienlijk toe doordat er meer Value Added Logistics (bewerking van halffabricaten en eindproducten) plaatsvindt
- Valueparken worden volledig benut

Vooraf nieuwe logistics bedrijven vestigen zich in de Kanaalzone (zonder directe link met industrie in de KGT)

Kernbegrippen in dit scenario zijn goede verbindingen, betrouwbaarheid en beschikbaarheid

Productiefactoren arbeid en ruimte nemen in belang toe (logistics industrie is footloose)

- Kosten & flexibiliteit havenarbeiders zijn een belangrijke benchmark

# GROEIVERWACHTINGEN SCENARIO **DISTRIPARK KGT**

	Groeiverwachting*	Beschrijving verwachtingen
<b>Agro en voeding</b>	++	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Volledige benutting capaciteitsuitbreidingen huidige bedrijven</li> <li>• Ontwikkeling van trading activiteiten (vertaald zich in meer logistieke activiteiten)</li> <li>• Toename bio-industrie (biomassa en biobrandstoffen)</li> </ul>
<b>Automotive</b>	+	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Productiecapaciteit auto's in de KGT tot optimale situatie huidige capaciteit</li> <li>• Toename verwerking/assemblage/distributie hoogwaardige producten</li> </ul>
<b>(Petro-)chemie</b>	+	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Behoud huidige productiecapaciteit basis chemie; toename productie fijnchemie</li> </ul>
<b>Logistics industrie</b>	++	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toename in de KGT industriegebonden VAL activiteiten</li> <li>• Toename nieuwe VAL activiteiten ondermeer door 'extended gateway'</li> <li>• Toename doorvoer via de KGT</li> </ul>
<b>Metaal</b>	+	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lichtere toename productiecapaciteit tot optimale capaciteit huidige infrastructuur (warme en koude keten blijft bestaan)</li> <li>• Voortzetting afwaartse integratie</li> </ul>
<b>Bouwmaterialen</b>	<b>Conform conjunctuur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Groei toegevoegde waarde en werkgelegenheid conform gemiddelde economische groei WLO-scenario's</li> </ul>
<b>Energie</b>		
<b>Forest products</b>		
<b>Overig</b>		

\* Groeiverwachting ten opzichte van huidige situatie in de KGT

## KENMERKEN SCENARIO GROENE KGT

	Energiekosten	(milieu)wet- en regelgeving	Handels-liberalisatie / trading	VAL activiteiten	Industrieel klimaat
<b>Scenario 3:</b> <i>Groene KGT</i>	Stijgende trend	Stringenter dan huidig beleid	Toenemend	Vooral niet lokale industrie gebonden VAL activiteiten	Diversificatie / herstructurerend

Door verslechtering van het industrieel klimaat (hoge energiekosten, stringente (milieu)wet- en regelgeving, politieke houding ten opzichte van industrie) vindt er een geleidelijk afbouw van de industrie plaats

- Consolidatie industriële activiteiten bij de bron en/of lage kostlanden (stroom opwaarts)
- Afbouw van bijvoorbeeld warme fasen, basischemie en verlies automodel productielijnen
- Focus op bewerking en distributie van halffabricaten en eindproducten

Logistieke industrie neemt in belang toe door verschuiving focus van industrie naar VAL activiteiten

- Voornamelijk watergebonden logistieke activiteiten (modal shift)

Beleidsgestuwde economische activiteiten nemen in belang toe (bv. glastuinbouw)

# GROEIVERWACHTINGEN SCENARIO GROENE KGT

	Groeiverwachting*	Beschrijving verwachtingen
<b>Agro en voeding</b>	+	<ul style="list-style-type: none"> <li>Groei agro-industrie mede als gevolg van beleidsgestuwde glastuinbouw Axelse vlakte</li> <li>Sterke groei bio-industrie (biomassa en biobrandstoffencluster)</li> </ul>
<b>Automotive</b>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verschuiving (zware) industriële productie faciliteiten naar Oost- en Centraal-Europa (verlies van een heel modellijn)</li> <li>VAL activiteiten blijven grotendeels behouden ('local sourcing' model)</li> </ul>
<b>(Petro-)chemie</b>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hogere energiekosten leiden tot afbouw zwaar energieverbruikende industrie; verschuiving naar hoogwaardigere producten (=fijnproducten) danwel bio-ethanol en biodiesels; afname energie-intensiteit</li> <li>Verdergaande automatisering (kostenefficiëntie)</li> <li>Beperkte distributiemogelijkheden (ivm gevaarlijke stoffen) leidt tot verplaatsing activiteiten naar buitenland</li> </ul>
<b>Logistics industrie</b>	+	<ul style="list-style-type: none"> <li>Focus verschuift van industrie naar VAL door milieueisen en hogere energiekosten</li> </ul>
<b>Metaal</b>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hogere energiekosten in combinatie met stringente (milieu)wet- en regelgeving leiden tot verschuiving bulkproductiecapaciteit (sluiting warme fase); lichtere industriële activiteiten blijven behouden</li> <li>Verdergaande automatisering</li> </ul>
<b>Bouwmaterialen</b>	<b>Conform conjunctuur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Groei toegevoegde waarde en werkgelegenheid conform gemiddelde economische groei WLO-scenario's</li> </ul>
<b>Energie</b>		
<b>Forest products</b>		
<b>Overig</b>		

\* Groeiverwachting ten opzichte van huidige situatie in de KGT

# VERTALING KENMERKEN EN BOUWSTENEN NAAR KWANTITATIEVE ASSUMPTIES

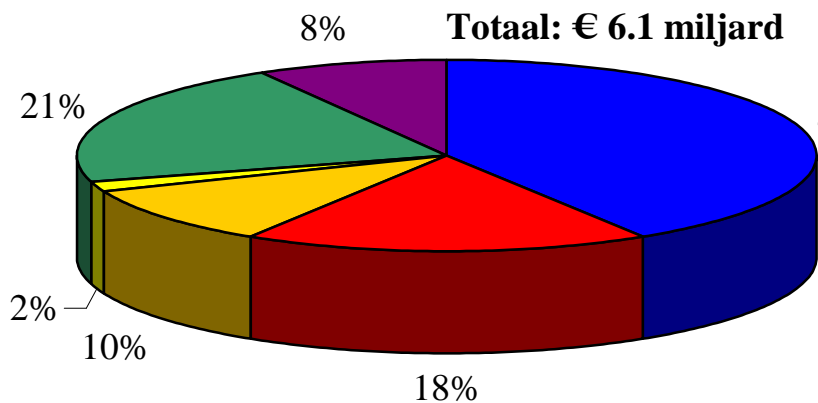
\* Gem. groei voor logistics industrie gecorrigeerd voor containers (-1% punt)

	Ontwikkeling toegevoegde waarde		Ontwikkeling werkgelegenheid	
	Tot 2020	2020 - 2040	Tot 2020	2020-2040
<b>Industriële KGT</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Agro en voeding</li> <li>• Automotive</li> <li>• (Petro-)chemie</li> <li>• Logistics industrie*</li> <li>• Metaal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verdubbeling</li> <li>• Stijging van 30%</li> <li>• Stijging van 30%</li> <li>• Stijging van 40%</li> <li>• Stijging van 30%</li> </ul>	Conform gemiddelde groei WLO per industrie	In verhouding tot gemiddelde groei arbeidsproductiviteit WLO per industrie	Conform gemiddelde daling WLO per industrie
<b>Distripark KGT</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Agro en voeding</li> <li>• Automotive</li> <li>• (Petro-)chemie</li> <li>• Logistics industrie*</li> <li>• Metaal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verdubbeling</li> <li>• Stijging van 15%</li> <li>• Stijging van 15%</li> <li>• Stijging van 80%</li> <li>• Stijging van 15%</li> </ul>	Conform gemiddelde groei WLO per industrie	In verhouding tot gemiddelde groei arbeidsproductiviteit WLO per industrie	Conform gemiddelde daling WLO per industrie
<b>Groene KGT</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Agro en voeding</li> <li>• Automotive</li> <li>• (Petro-)chemie</li> <li>• Logistics industrie*</li> <li>• Metaal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verdubbeling</li> <li>• Stijging van 7.5%</li> <li>• Stijging van 7.5%</li> <li>• Stijging van 40%</li> <li>• Stijging van 7.5%</li> </ul>	Conform groei WLO <ul style="list-style-type: none"> <li>• Daling van 30%</li> <li>• Daling van 30%</li> </ul> Conform groei WLO <ul style="list-style-type: none"> <li>• Daling van 35%</li> </ul>	In verhouding tot gemiddelde groei arbeidsproductiviteit WLO per industrie	In verhouding tot gemiddelde groei arbeidsproductiviteit WLO per industrie Conform gemiddelde daling WLO voor agro en voeding en logistics

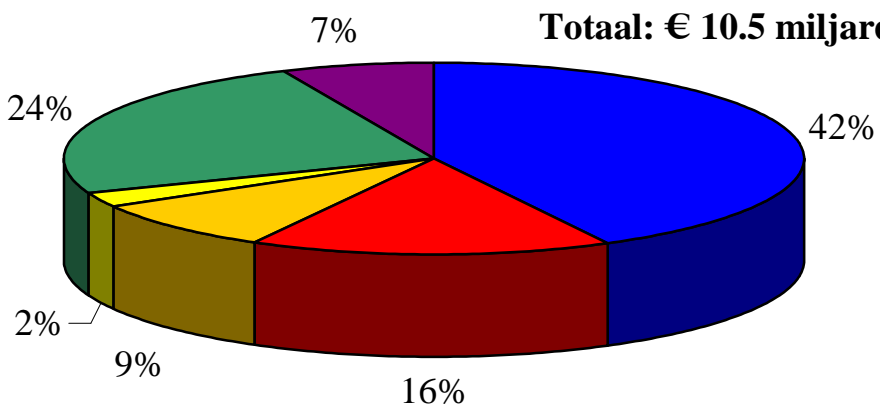
# HUIDIGE & TOEKOMSTIGE MARKTMIX INDUSTRIËLE KGT

Directe toegevoegde waarde

**Marktmix 2004 (in toegevoegde waarde)**  
Totaal: € 6.1 miljard



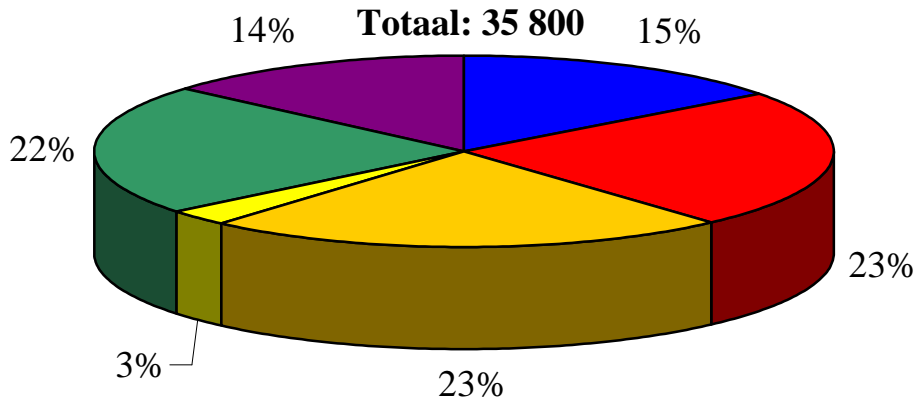
**Marktmix 2040 INDUSTRIEEL (in toegevoegde waarde)**  
Totaal: € 10.5 miljard



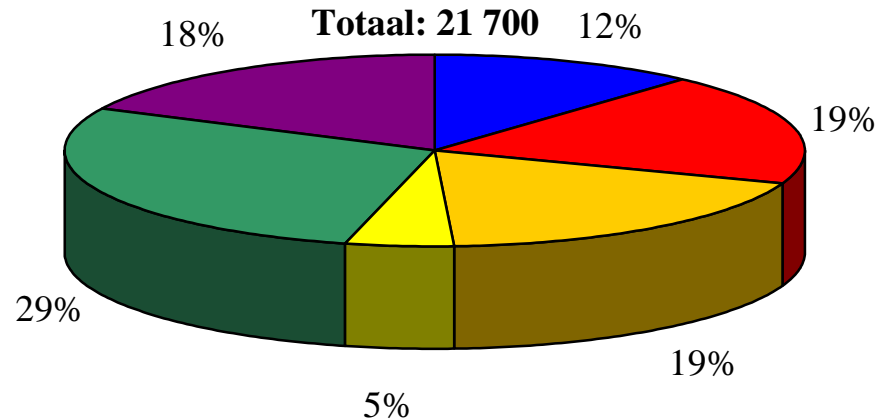
■ (Petro-)chemie 
 ■ Metaal 
 ■ Automotive 
 ■ Agro en voeding 
 ■ Logistics industrie 
 ■ Overig

Directe werkgelegenheid

**Marktmix 2004 (in werkgelegenheid)**  
Totaal: 35 800



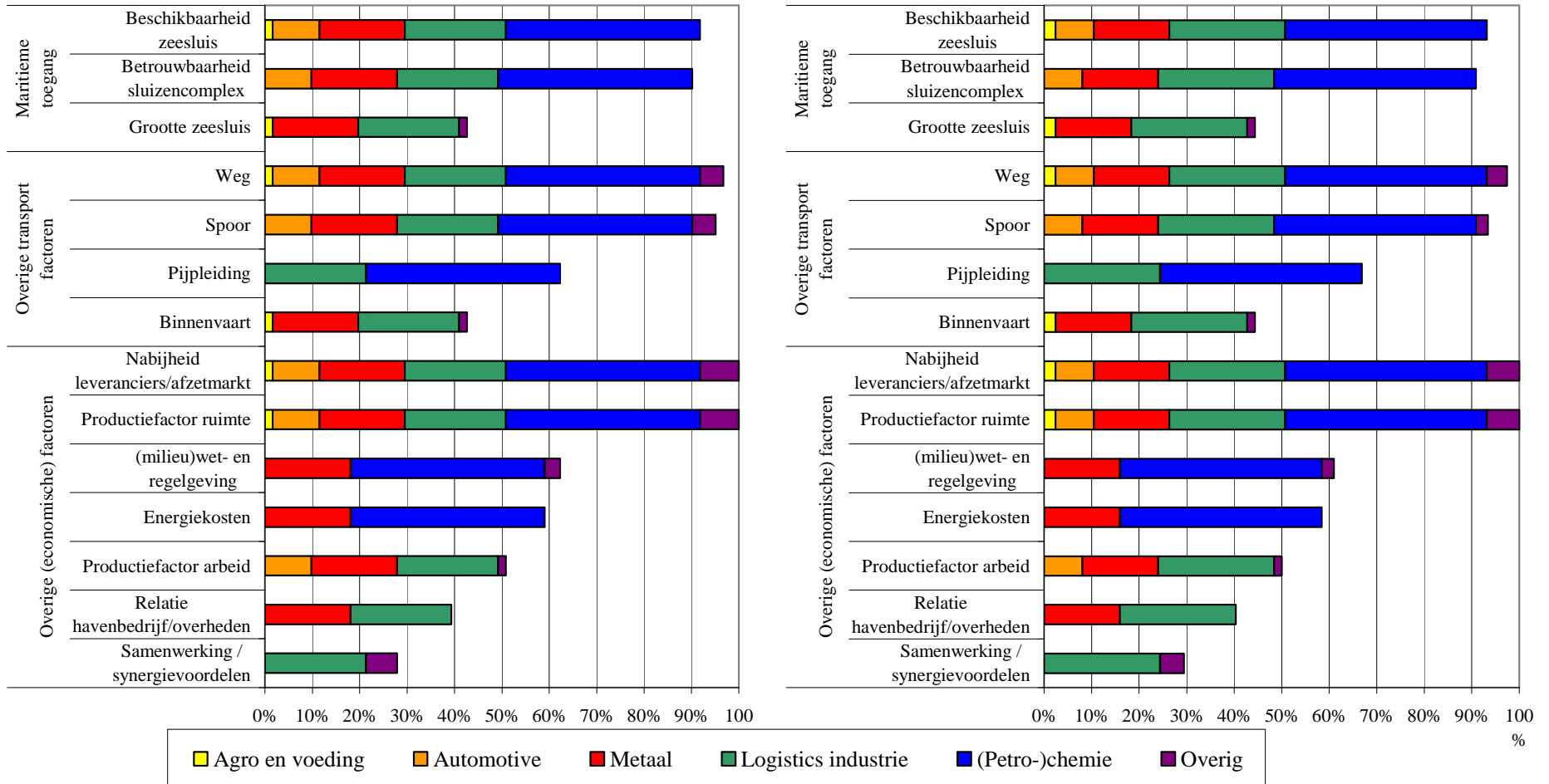
**Marktmix 2040 INDUSTRIEEL (in werkgelegenheid)**  
Totaal: 21 700



■ (Petro-)chemie 
 ■ Metaal 
 ■ Automotive 
 ■ Agro en voeding 
 ■ Logistics industrie 
 ■ Overig

# BELANG VESTIGINGSPLAATSFACTOREN IN HET SCENARIO INDUSTRIËLE KGT (1)

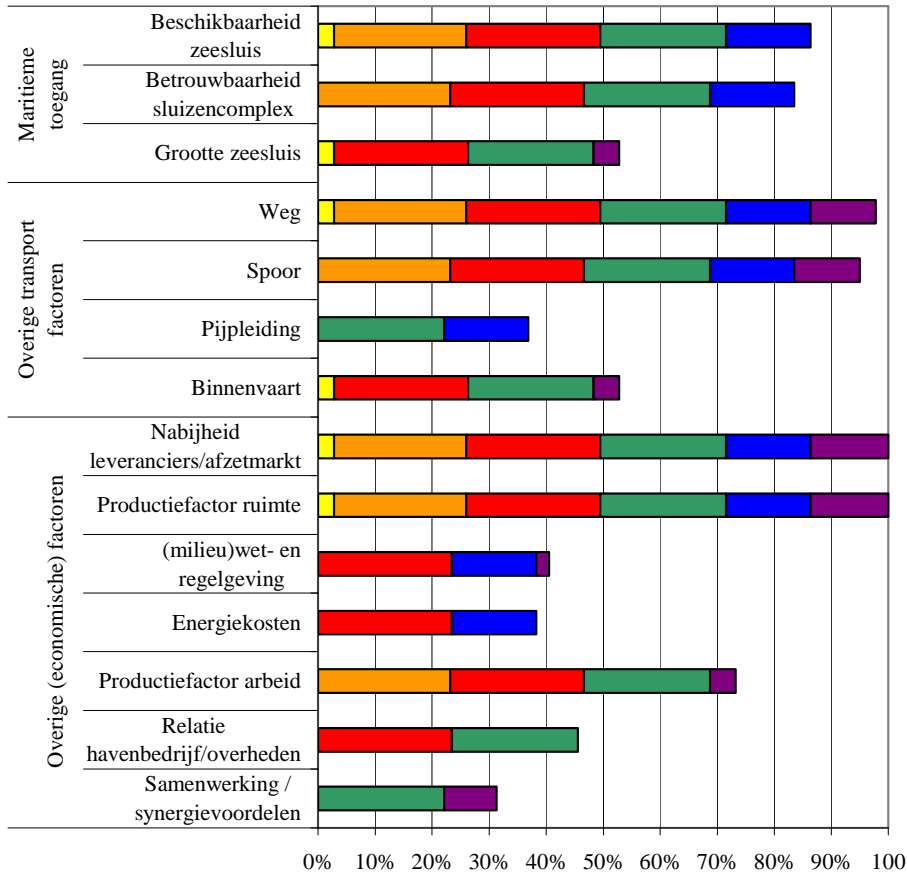
'Drivers' industrieën in termen van directe toegevoegde waarde: KGT 2004 'Drivers' industrieën in termen van directe toegevoegde waarde: Industriële KGT



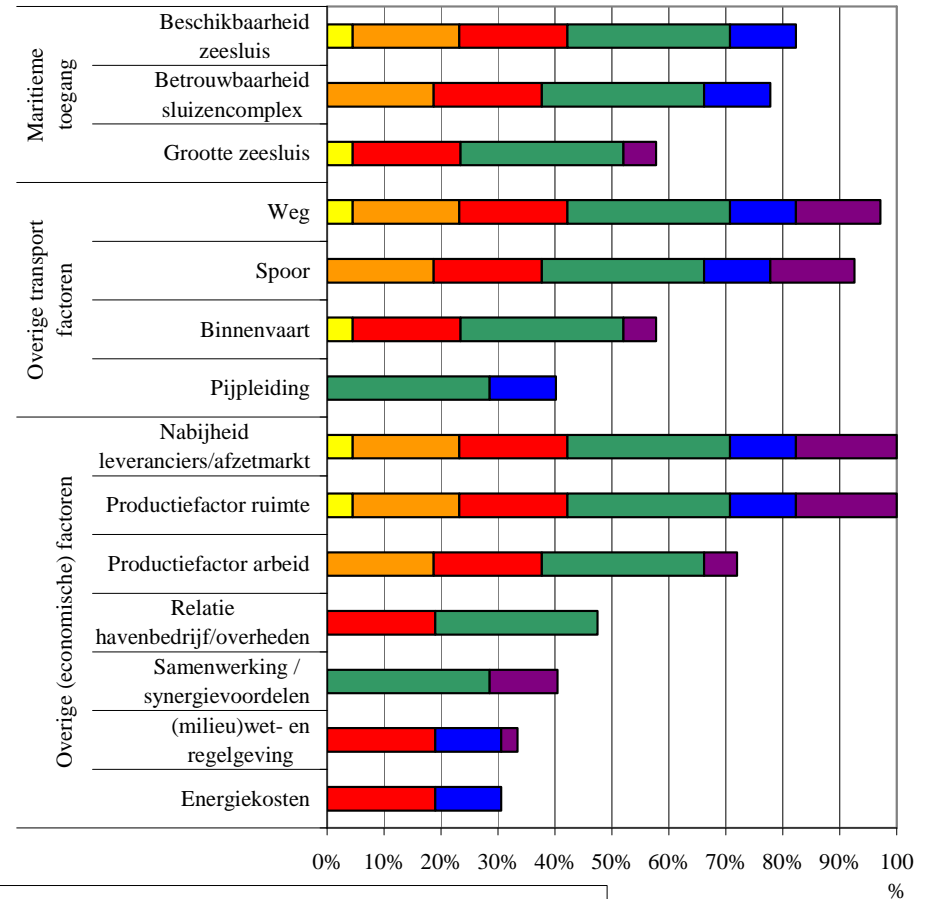
**In het scenario industriële KGT vindt er nauwelijks een verschuiving plaats van het belang vestigingsplaatsfactoren; voor de verdere ontwikkeling van de (zware) industrie is de grootte van de zeesluis essentieel**

# BELANG VESTIGINGSPLAATSFACTOREN IN HET SCENARIO INDUSTRIËLE KGT (2)

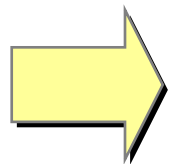
'Drivers' industrieën in termen van directe werkgelegenheid: KGT 2004



'Drivers' industrieën in termen van directe werkgelegenheid: Industriële KGT 2004



Agro en voeding
  Automotive
  Metaal
  Logistics industrie
  (Petro-)chemie
  Overig



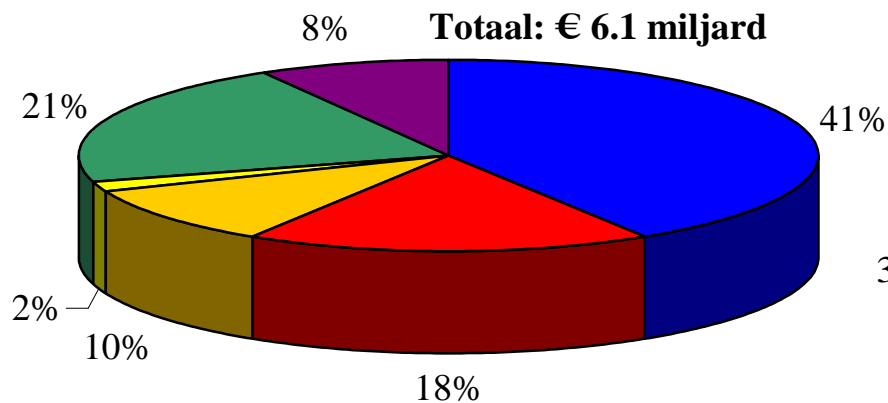
**In het scenario industriële KGT vindt er nauwelijks een verschuiving plaats in het belang vestigingsplaatsfactoren in termen; alle kwaliteitsaspecten van de maritieme toegang worden door meer dan 50% van de totale werkgelegenheid KGT belangrijk gevonden**



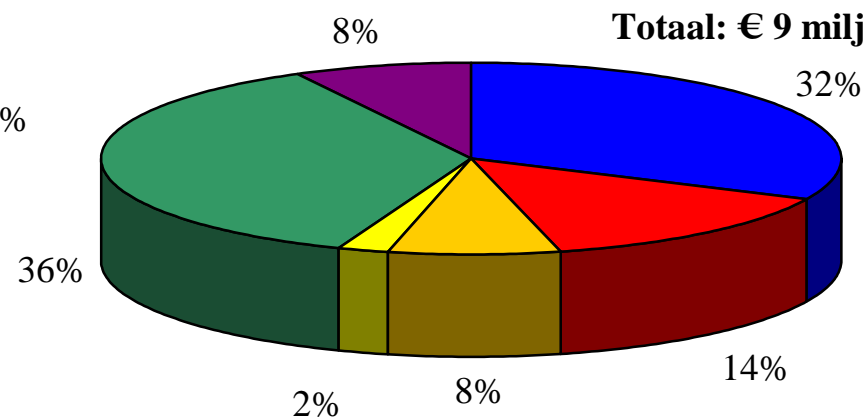
# HUIDIGE & TOEKOMSTIGE MARKTMIX DISTRIIPARK KGT

Directe toegevoegde waarde

**Marktmix 2004 (in toegevoegde waarde)**  
Totaal: € 6.1 miljard



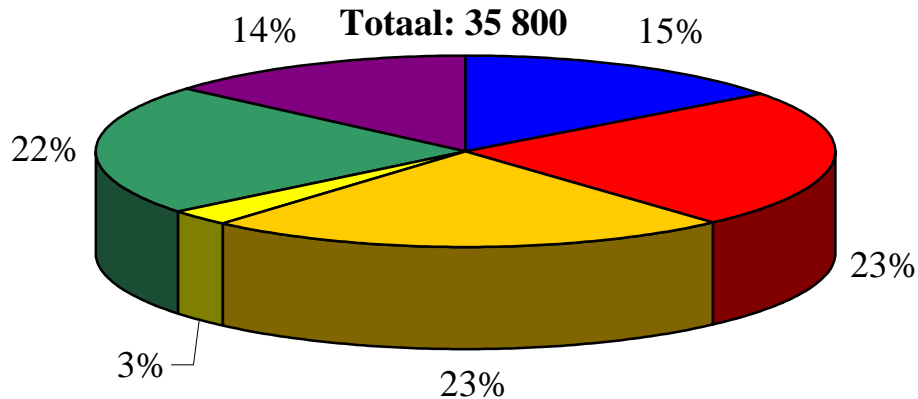
**Marktmix 2040 DISTRIIPARK (in toegevoegde waarde)**  
Totaal: € 9 miljard



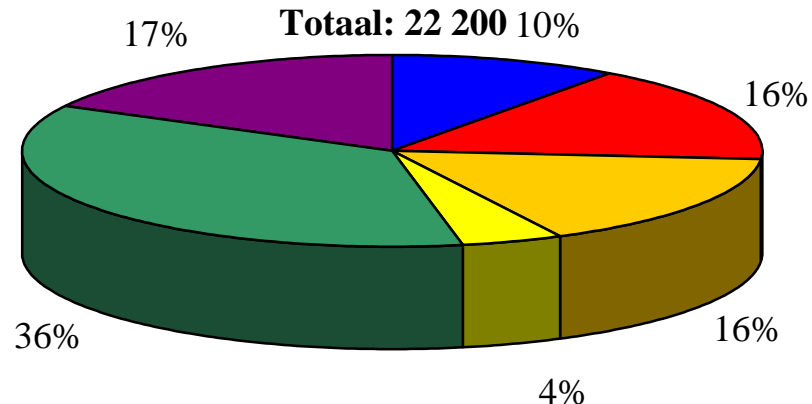
■ (Petro-)chemie 
 ■ Metaal 
 ■ Automotive 
 ■ Agro en voeding 
 ■ Logistics industrie 
 ■ Overig

Directe werkgelegenheid

**Marktmix 2004 (in werkgelegenheid)**  
Totaal: 35 800



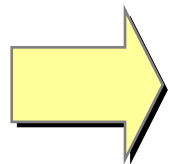
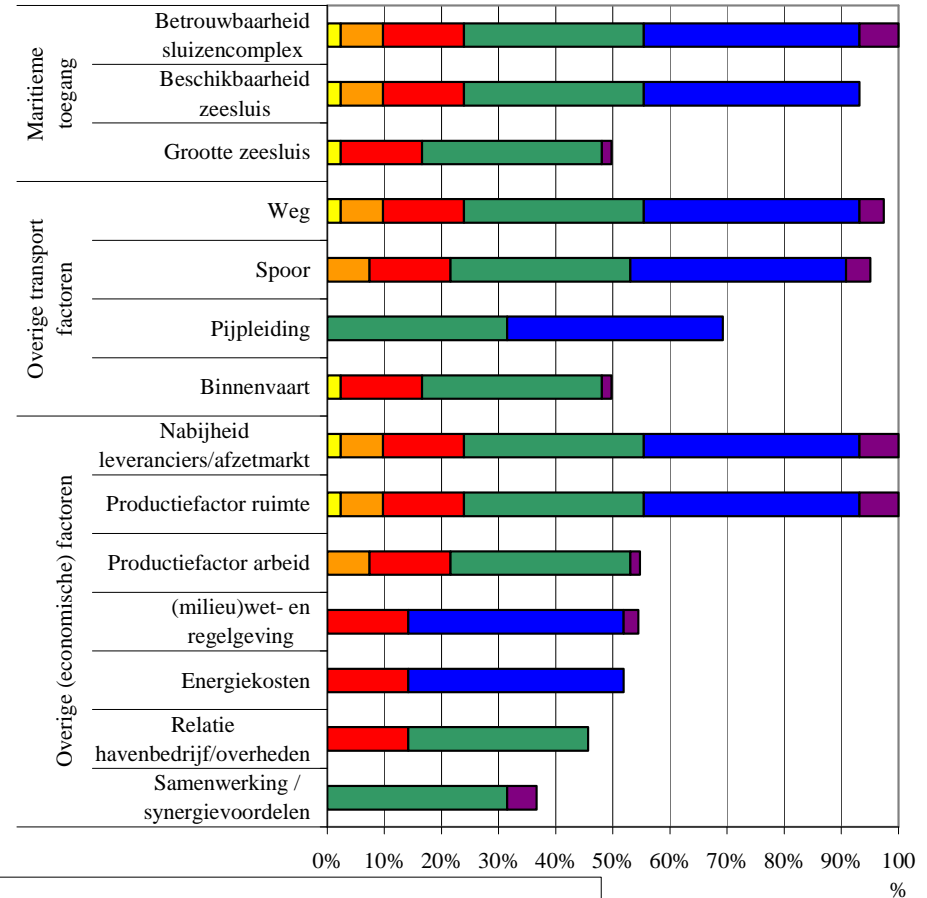
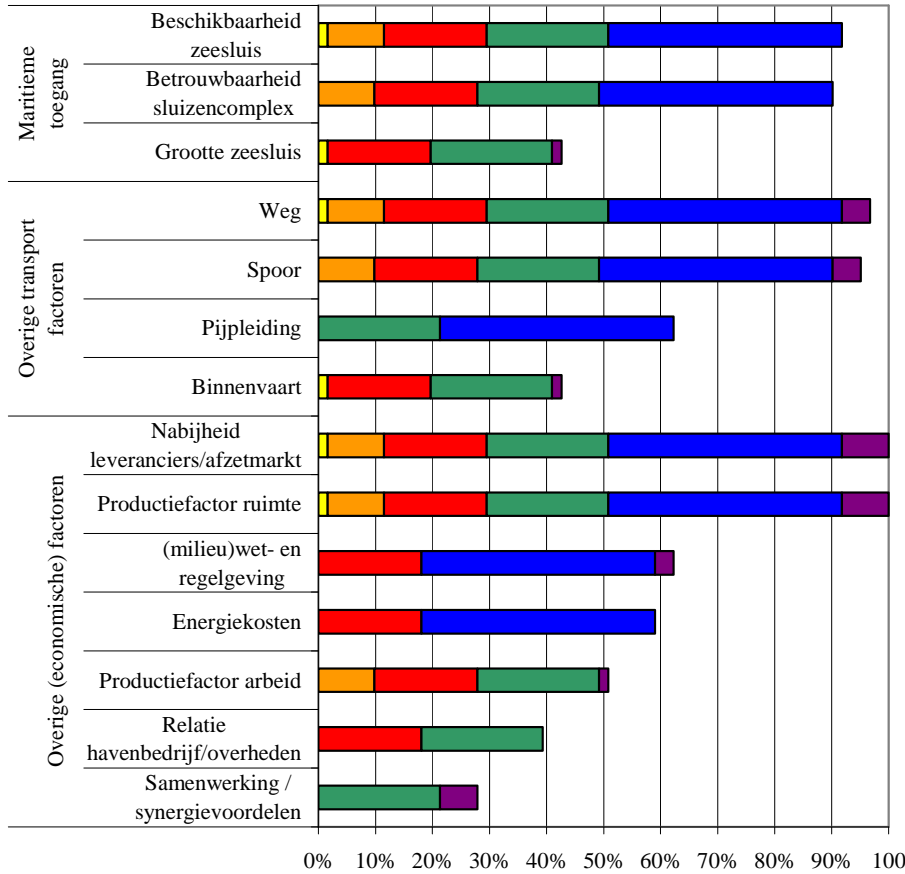
**Marktmix 2040 DISTRIIPARK (in werkgelegenheid)**  
Totaal: 22 200



■ (Petro-)chemie 
 ■ Metaal 
 ■ Automotive 
 ■ Agro en voeding 
 ■ Logistics industrie 
 ■ Overig

# BELANG VESTIGINGSPLAATSFACTOREN IN HET SCENARIO DISTRIPARK KGT (1)

'Drivers' industrieën in termen van directe toegevoegde waarde: KGT 2004'Drivers' industrieën in termen van directe toegevoegde waarde: Distripark KGT 2040

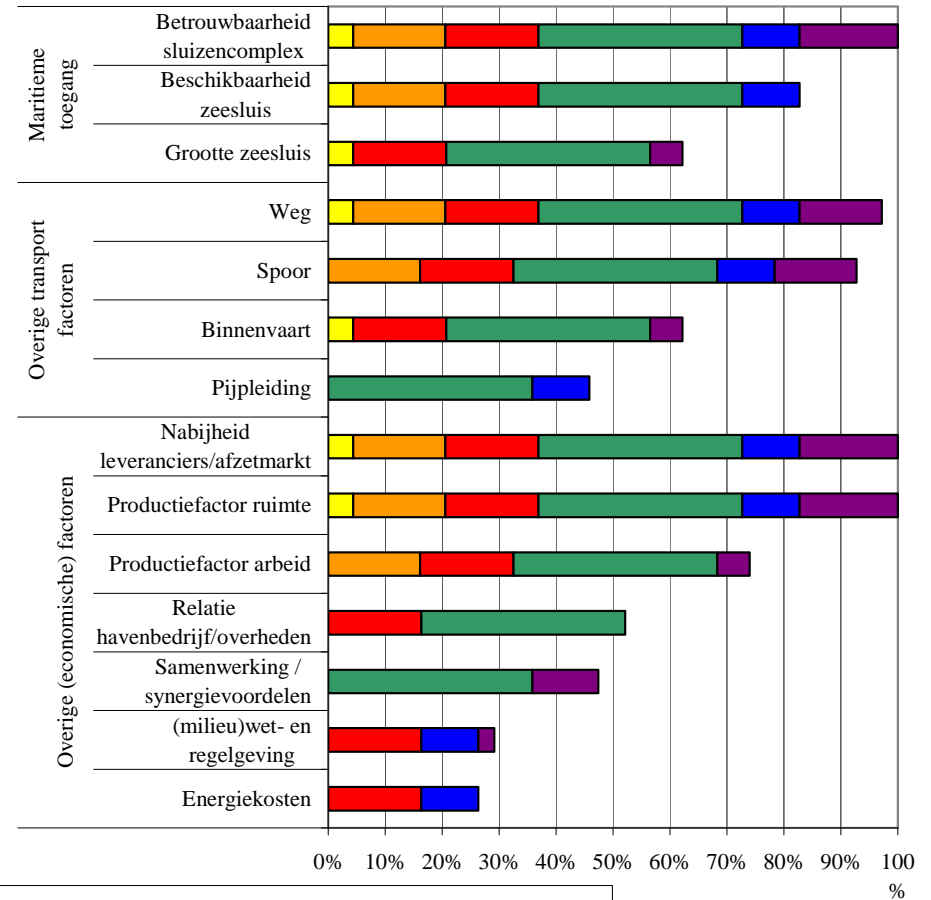
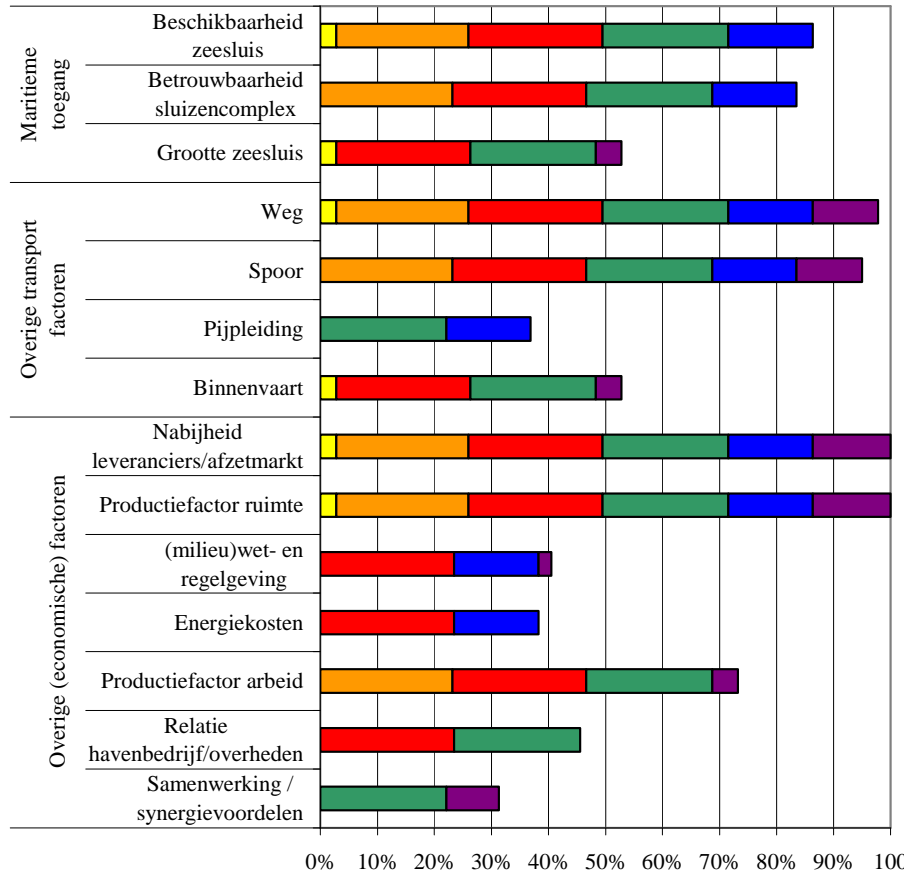


**In het scenario Distripark KGT worden betrouwbaarheid van het sluisencomplex Terneuzen en beschikbaarheid van de zeesluis nog belangrijker; (milieu)wet- en regelgeving wordt in dit scenario minder belangrijk in termen van toegevoegde waarde**

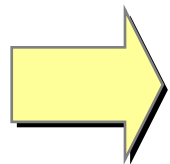
# BELANG VESTIGINGSPLAATSFACTOREN IN HET SCENARIO DISTRIPARK KGT (2)

'Drivers' industrieën in termen van directe werkgelegenheid: KGT 2004

'Drivers' industrieën in termen van directe werkgelegenheid: Distripark KGT 2040



■ Agro en voeding  
 ■ Automotive  
 ■ Metaal  
 ■ Logistics industrie  
 ■ (Petro-)chemie  
 ■ Overig



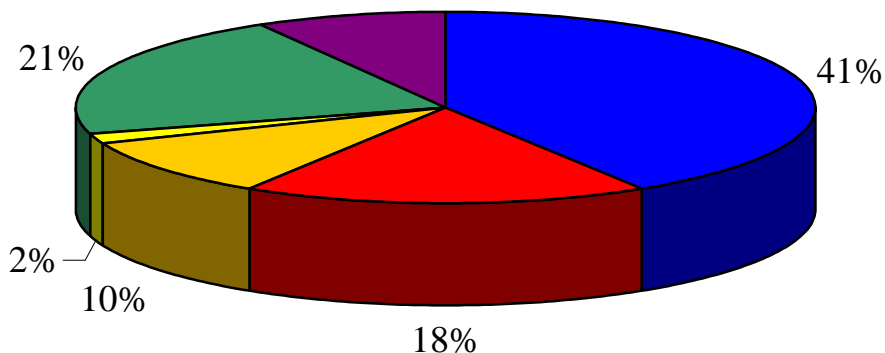
**Ook in termen van werkgelegenheid nemen betrouwbaarheid van het sluisencomplex  
 Terneuzen fors toe in het distripark scenario; belang (milieu)wet- en regelgeving neemt af  
 door daling werkgelegenheid bij de (zware) industrie**

# HUIDIGE & TOEKOMSTIGE MARKTMIX GROENE KGT

Directe toegevoegde waarde

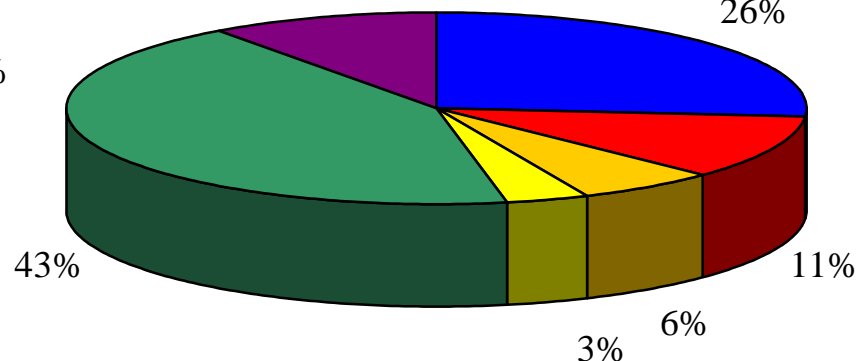
**Marktmix 2004 (in toegevoegde waarde)**

8% **Totaal: € 6.1 miljard**



**Marktmix 2040 GROEN (in toegevoegde waarde)**

10% **Totaal: € 7.1 miljard**

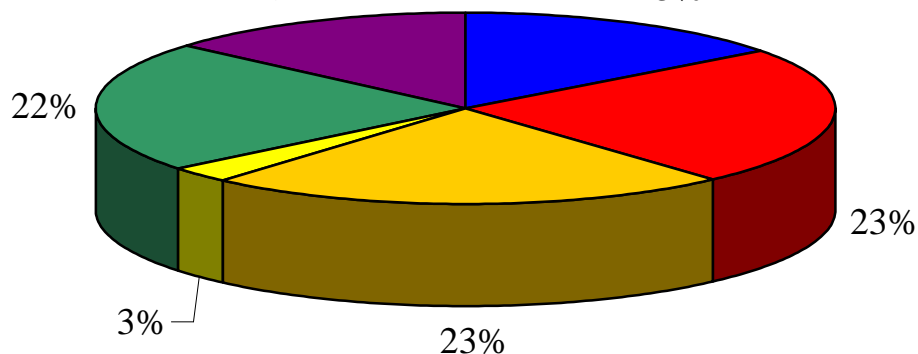


■ (Petro-)chemie 
 ■ Metaal 
 ■ Automotive 
 ■ Agro en voeding 
 ■ Logistics industrie 
 ■ Overig

Directe werkgelegenheid

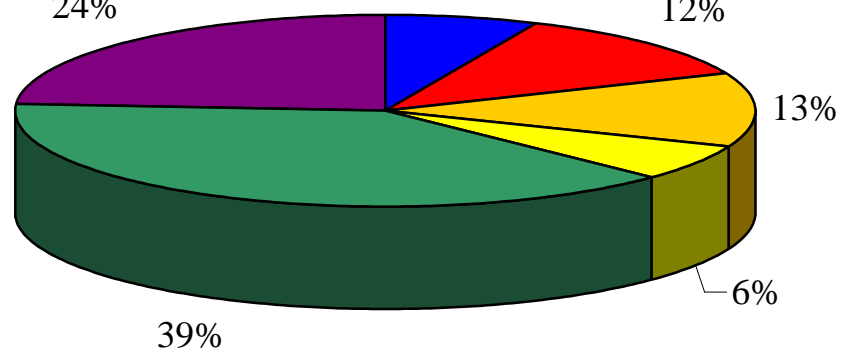
**Marktmix 2004 (in werkgelegenheid)**

14% **Totaal: 35 800** 15%



**Marktmix 2040 GROEN (in werkgelegenheid)**

**Totaal: 16 000** 7%

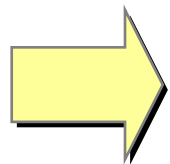
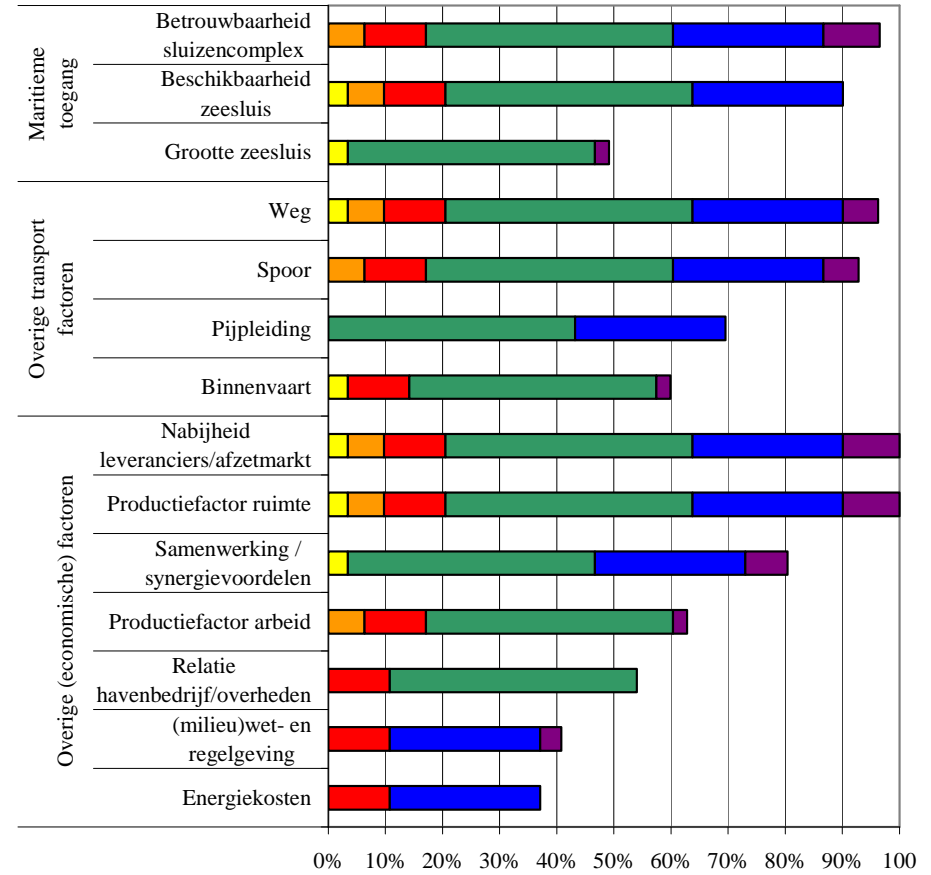
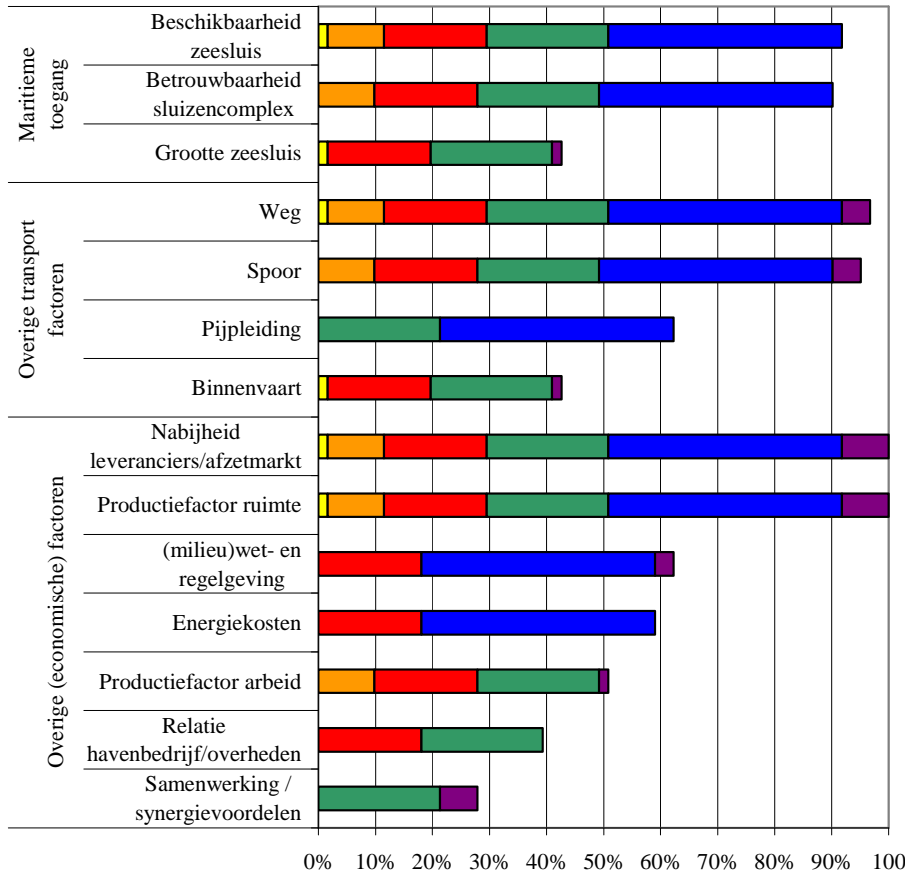


■ (Petro-)chemie 
 ■ Metaal 
 ■ Automotive 
 ■ Agro en voeding 
 ■ Logistics industrie 
 ■ Overig

# BELANG VESTIGINGSPLAATSFACTOREN IN HET SCENARIO GROENE KGT (1)

'Drivers' industrieën in termen van directe toegevoegde waarde: KGT 2004

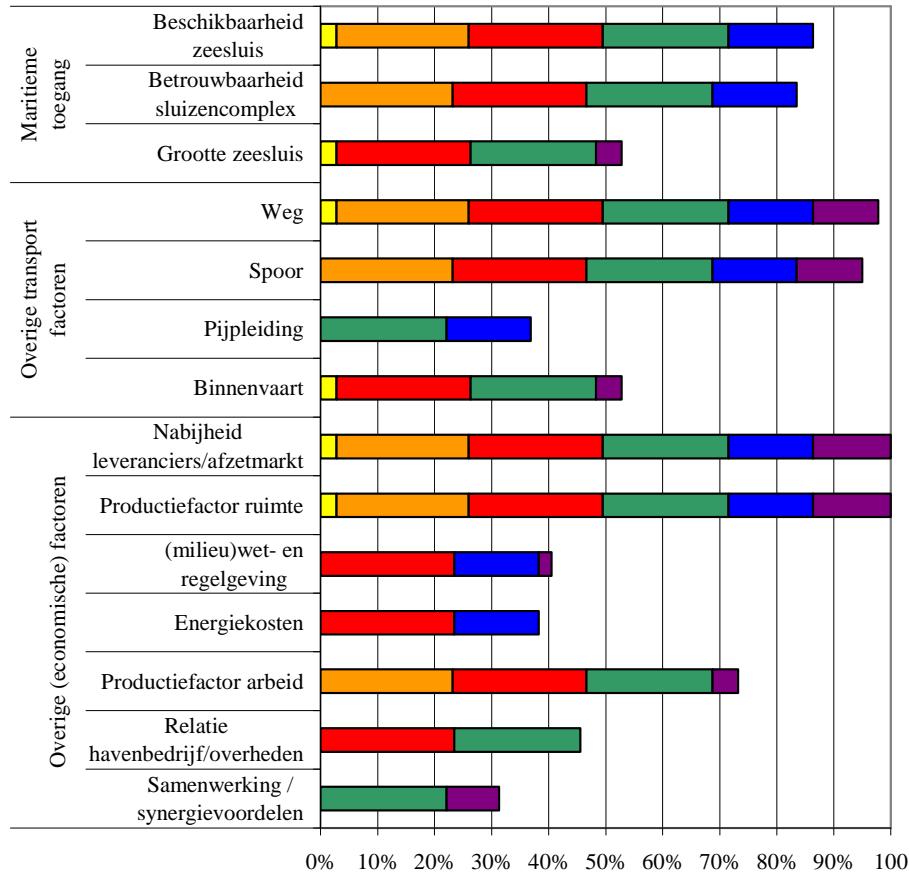
'Drivers' industrieën in termen van directe toegevoegde waarde: Groene KGT 2040



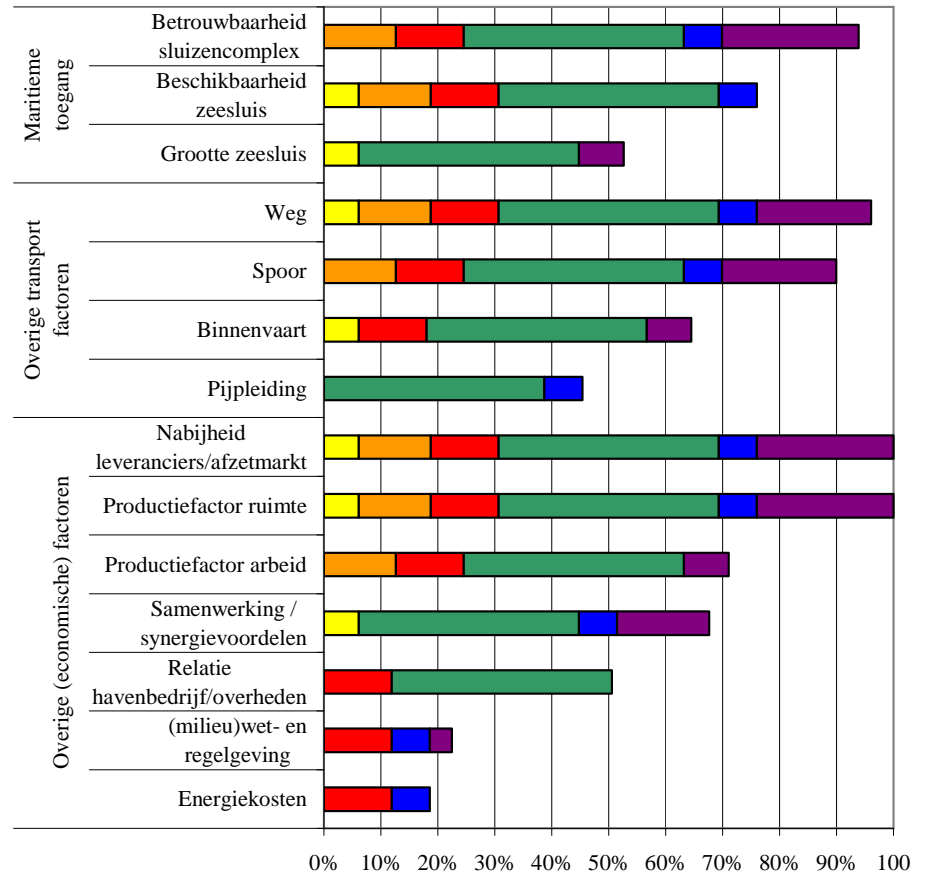
**In het Groene scenario nemen samenwerking /synergievoordelen fors in belang toe in verband met de bio-industrie; betrouwbaarheid van het sluisencomplex Terneuzen wordt ook belangrijker voor meerdere industrieën**

# BELANG VESTIGINGSPLAATSFACTOREN IN HET SCENARIO GROENE KGT (2)

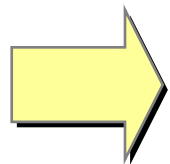
'Drivers' industrieën in termen van directe werkgelegenheid: KGT 2004



'Drivers' industrieën in termen van directe werkgelegenheid: Groene KGT 2040



■ Agro en voeding  
 ■ Automotive  
 ■ Metaal  
 ■ Logistics industrie  
 ■ (Petro-)chemie  
 ■ Overig



**Ook in het Groene scenario nemen samenwerking /synergievoordelen fors in belang toe in verband met de bio-industrie; grootte van de zeesluis wordt minder belangrijk voor de metaal industrie door afbouw warme fase**

# CONCLUSIES SCENARIO'S VESTIGINGSPLAATSONDERZOEK

## - Maritieme toegang -

**Maritieme toegang** is in alle scenario's een **belangrijke** vestigingsplaatsfactor

1. **Groote zeesluis:** met name belangrijk in industriële scenario, maar ook distripark scenario
2. **Beschikbaarheid zeesluis:** in alle scenario's belangrijk, met name distripark scenario
3. **Betrouwbaarheid sluisencomplex:** in alle scenario's belangrijk, met name distripark scenario

**Maritieme toegang** wordt nu en in de toekomst gezien als **knelpunt**

1. **Groote zeesluis:** knelpunt voor agro- en voeding, metaal, logistics industrie en energie; in toekomst voor forest products
2. **Beschikbaarheid zeesluis:** knelpunt voor agro en voeding, metaal en logistics industrie (risico verbonden aan 1 zeesluis)
3. **Betrouwbaarheid sluisencomplex:** in huidige situatie geen knelpunt; in de toekomst voor metaal en automotive

Maritieme toegang is een vestigingsplaatsfactor van belang in alle mogelijke toekomst scenario's voor de KGT en wordt door verschillende actoren op verschillende wijzen als knelpunt ervaren

**Het verdient aanbeveling om bij verbetering van de maritieme toegang van de KGT expliciet te kijken naar groote, beschikbaarheid én betrouwbaarheid**

# CONCLUSIES SCENARIO'S VESTIGINGSPLAATSONDERZOEK

## - Overige transportfactoren -

### In alle scenario's zijn **overige transportfactoren belangrijk**

1. In alle scenario's stijgt het belang van overige transportfactoren
2. Er is geen significant verschil in het belang van de mix van overige transportfactoren tussen de scenario's
3. Belangrijkste drivers voor industrieën in de KGT in alle scenario's blijven ontsluiting en betrouwbaarheid weg en spoor

### Weg en spoor worden nu en in de toekomst gezien als **knelpunt**

1. Weg vormt een knelpunt in termen van de ontsluiting (o.a. aansluiting Nederlands op Belgisch wegennet en ontsluiting R4 bij Gent)
2. Weg vormt een knelpunt in termen van betrouwbaarheid door toenemende congestie op de wegen
3. Spoor vormt een knelpunt in termen van ontsluiting, exploitatie en tarifiering

De overige transport factoren zijn vestigingsplaatsfactoren van belang in alle mogelijke toekomst scenario's voor de KGT en worden door verschillende actoren op verschillende wijzen als knelpunt ervaren

**Het verdient aanbeveling om bij verbetering van de overige transportfactoren expliciet te kijken naar ontsluiting en betrouwbaarheid van weg en de ontsluiting, exploitatie en tarifiering van spoor**



# CONCLUSIES SCENARIO'S VESTIGINGSPLAATSONDERZOEK

## - Overige (economische) factoren (1) -

### In alle scenario's zijn **overige (economische) factoren belangrijk**

1. **Nabijheid van afnemers en leveranciers** wordt als belangrijkste factor beschouwd. In de toekomst stijgt het belang van het aangaan van **samenwerkingsverbanden** en benutten van **synergievoordelen** in alle scenario's
2. **Productiefactor ruimte** wordt als belangrijk ervaren door alle industrieën
3. **Productiefactor arbeid** is met name voor metaal, automotieve en logistics een driver

### **Benutting van ruimte en arbeid** worden nu en in de toekomst gezien als **knelpunt**

1. De huidige **beschikbare ruimte** in de KGT is goed; een aantal ondernemingen ervaren echter specifieke knelpunten door tekort aan ruimte nabij de huidige productielocaties
2. De beschikbaarheid van gekwalificeerd **personeel** (vooral technisch-opgeleid personeel) is een zorg voor industrieën
3. De hoge kosten en inflexibiliteit van (haven)**personeel** vormen een knelpunt

De overige economische factoren zijn vestigingsplaatsfactoren van belang in alle mogelijke toekomst scenario's voor de KGT en worden door verschillende actoren op verschillende wijzen als knelpunt ervaren

**Het verdient aanbeveling om bij verbetering van de overige economische factoren expliciet te kijken naar optimale benutting van beschikbare ruimte en de beschikbaarheid, kosten en flexibiliteit van arbeid**

# CONCLUSIES SCENARIO'S VESTIGINGSPLAATSONDERZOEK

## - Overige economische factoren (2) -

### In alle scenario's zijn **overige economische vestigingsplaatsfactoren belangrijk**

1. De **relatie met de havenbedrijven en regionale overheden** worden door de bedrijven als belangrijke vestigingsplaatsfactoren ervaren
2. **(Milieu)wet- en regelgeving** blijven belangrijke drivers voor metaal en (petro-)chemie
3. **Energiekosten** blijven drivers voor de metaal en (petro-)chemie industrie in de scenario's

### **Energiekosten en regelgeving** worden nu en in de toekomst gezien als **knelpunt**

1. De **hoge energiekosten** vormen een knelpunt in de KGT
2. **(Milieu)wet- en regelgeving** dient een balans en duidelijkheid te creëren tussen enerzijds de belangen van industrie & haven en anderzijds milieu- en woonomgeving
3. De relatie met de havenbedrijven en overheden is goed; het potentieel ligt in verdere samenwerking tussen de havenbedrijven

De overige economische factoren zijn vestigingsplaatsfactoren van belang in alle mogelijke toekomst scenario's voor de KGT en worden door verschillende actoren op verschillende wijzen als knelpunt ervaren

**Het verdient aanbeveling om bij verbetering van de overige economische factoren expliciet te kijken naar de hoge energiekosten en een balans in regelgeving met betrekking tot enerzijds de belangen van industrie en anderzijds milieu**



# Policy Research Corporation



**CONCRETE OPLOSSINGEN GEBASEERD OP WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK**

***Belgian office:***

***Policy Research Corporation N.V.***

Jan Moorkensstraat 68  
2600 Antwerpen (België)  
tel : +32 3 286 94 94  
fax : +32 3 286 94 96  
e-mail : [info@policyresearch.be](mailto:info@policyresearch.be)  
website : [www.policyresearch.be](http://www.policyresearch.be)

***The Netherlands office:***

***Policy Research Corporation Nederland B.V.***

Parklaan 40  
3016 BC Rotterdam (Nederland)  
tel : +31 10 436 0 364  
fax : +31 10 436 1 416  
e-mail : [info@policyresearch.nl](mailto:info@policyresearch.nl)  
website : [www.policyresearch.nl](http://www.policyresearch.nl)

