

Nut en noodzaak van de VND havens voor het industriële en logistieke hinterland

29 oktober 2020



Project **Nut en noodzaak van de VND havens voor het industriële en logistieke hinterland**
Ondersteuningsopdracht naar het belang van zeehavens voor het industriële en logistieke weefsel (hinterland) van de VND-regio.

Opdrachtgever POM West-Vlaanderen
Diederik Declercq en Lode Van den Bussche

Status Finale versie

Datum 29 oktober 2020

Taak manager Kevin Lyen

Auteurs Kevin Lyen, Cathérine Severijns

Alle gerapporteerde cijfergegevens zijn gebaseerd op informatie vergaard uit kwalitatieve interviews en extensief desk research. De cijfers zijn indicatief en geven een benadering van de realiteit.

Inhoud

1. Centrale vraagstelling
2. Plan van aanpak
3. Belang VND havens – in cijfers
4. Industriële topsectoren VND niveau – in cijfers
5. Industriële topsectoren provinciaal niveau – in cijfers
6. Bevindingen en conclusies - VND niveau
 - a. Transshipment en aan- en afvoer
 - b. Inland terminals (barge en spoor)
 - c. Industriële topsectoren en logistieke dienstverleners
7. Actueel belang VND havens
 - a. Afzetmarkt UK & Brexit
 - b. Impact corona-crisis
 - c. Relance-beleid

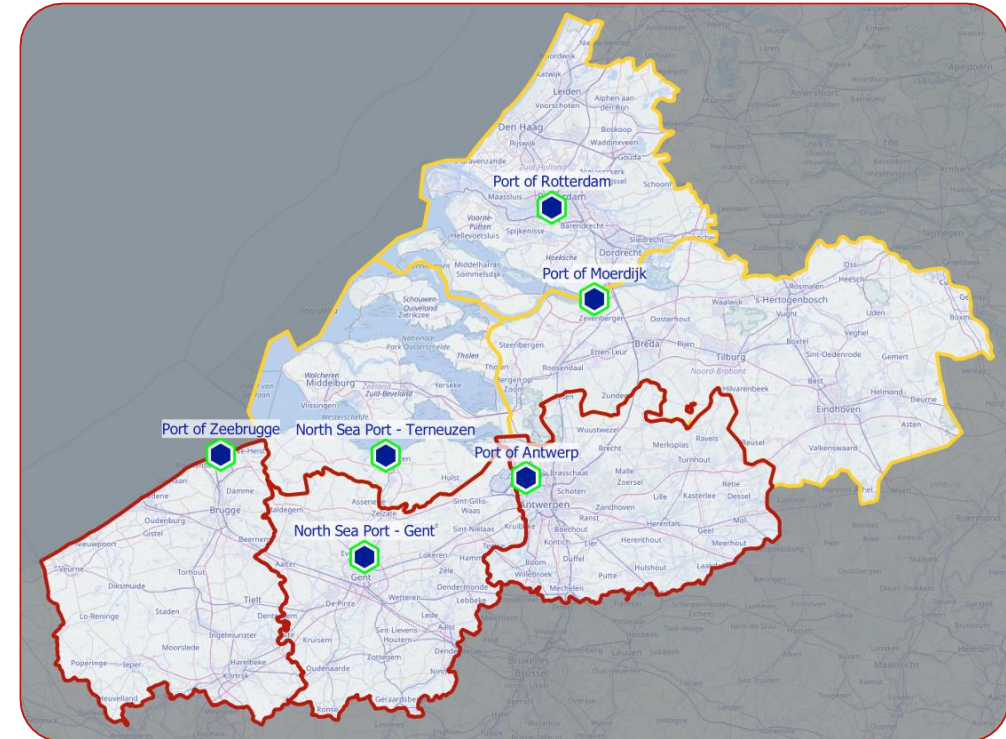


1. Centrale Vraagstelling



Centrale vraagstelling

In hoeverre is er een **oorzakelijk verband** tussen de aanwezigheid van de **havens** binnen de VND en de **industriële en logistieke groei** binnen deze regio?



Centrale vraagstelling - **Driedig**

Wat is het belang van transshipment in oorsprong- en bestemmingscontainervervoer?

- ▶ Zorgt voor **verankering** van **gateway ports** binnen de VND
- ▶ Laat toe om **oorsprong-bestemmingsverkeer** verder **uit te bouwen**

Wat is het belang voor inland terminals in de VND?

- ▶ **Sterke link** met havens die niet losgekoppeld kan worden
- ▶ Zonder aanwezigheid of nabijheid van havens zouden inland terminals nagenoeg geen rol spelen



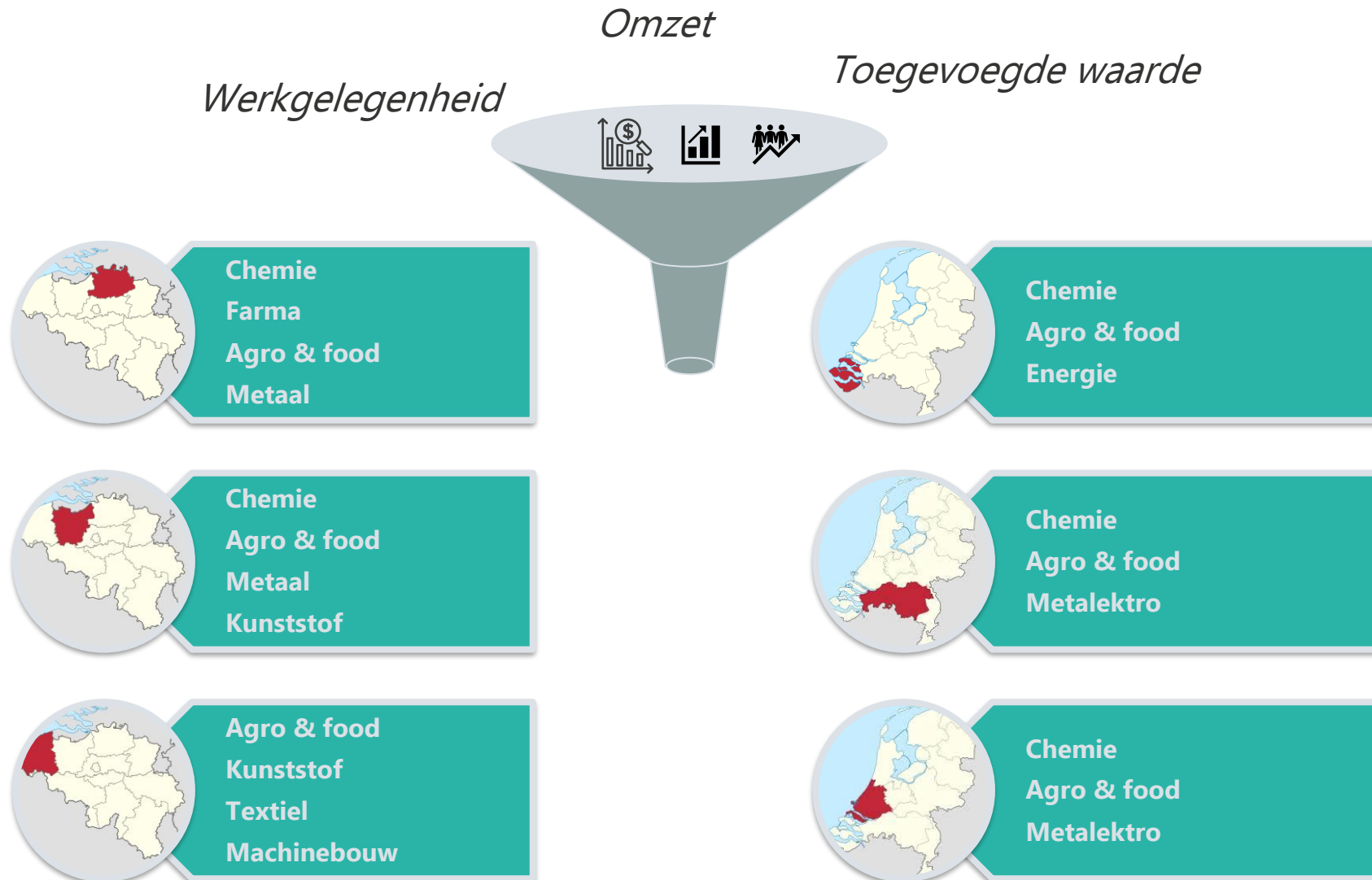
Wat is het belang voor industriële topsectoren?

- ▶ **Globale relevantie:** alle topsectoren maken gebruik van de aanwezigheid / nabijheid van de haven
- ▶ Categorisering in '**must have**' en '**nice to have**'

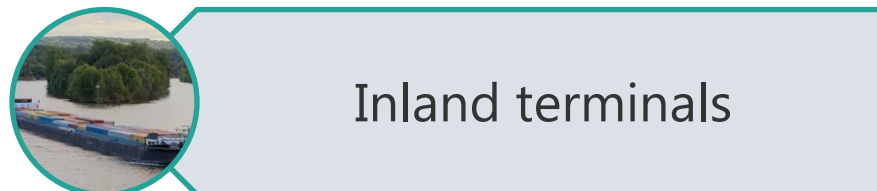
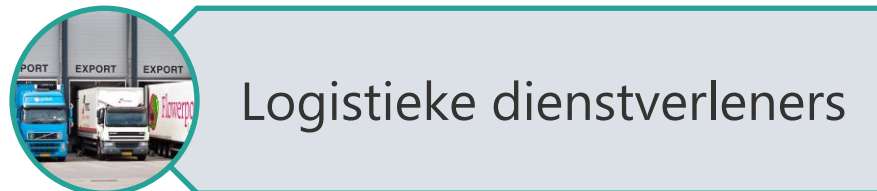
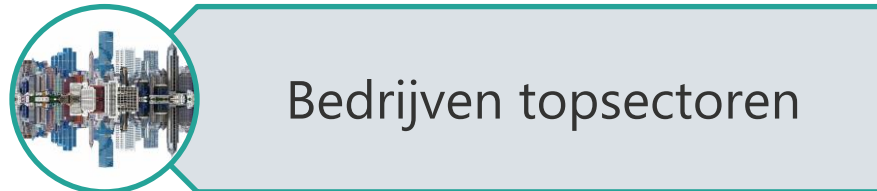
2. Plan van aanpak



Selectie industriële topsectoren VND



Diepte-interviews

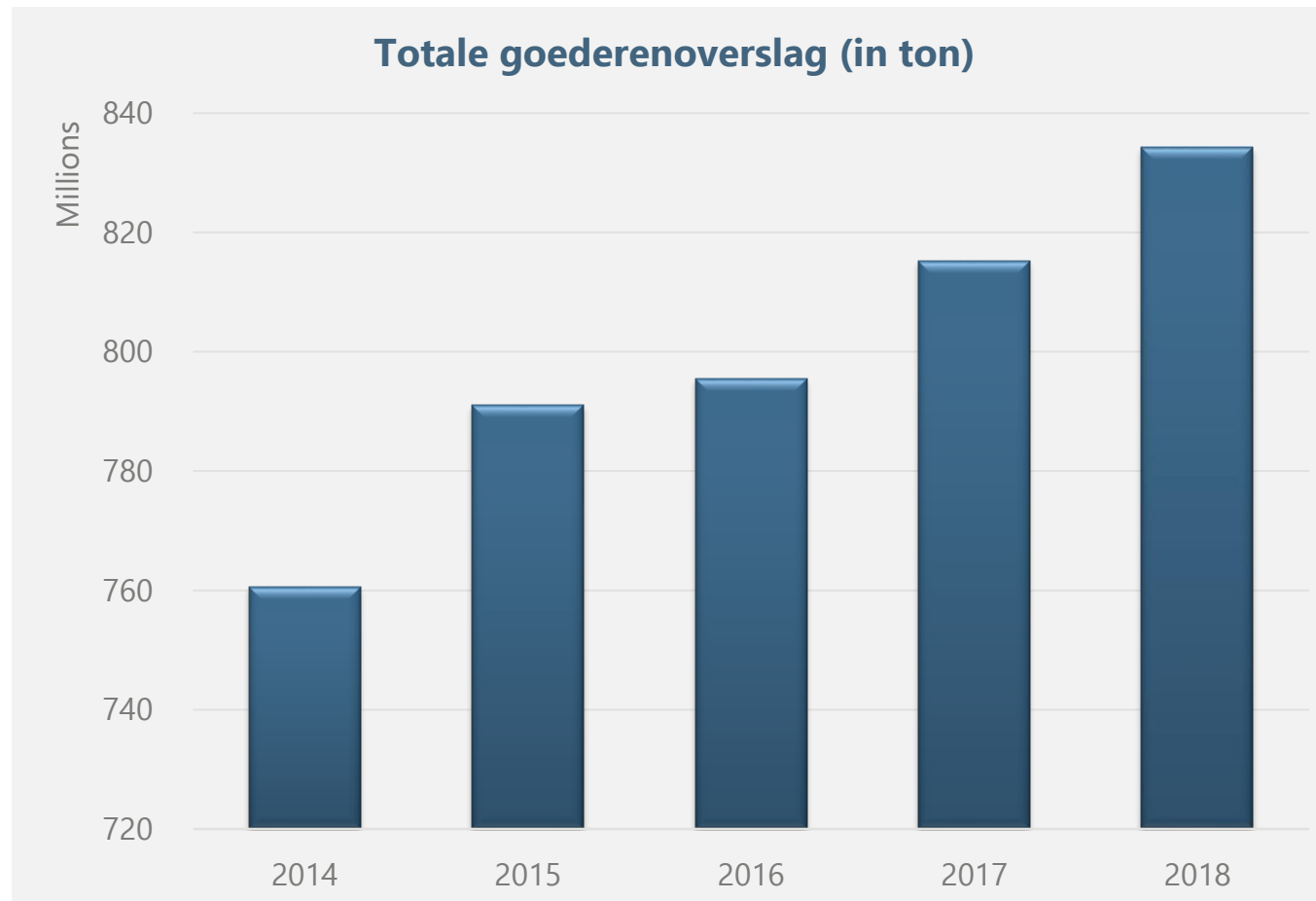


3. Belang VND havens – in cijfers



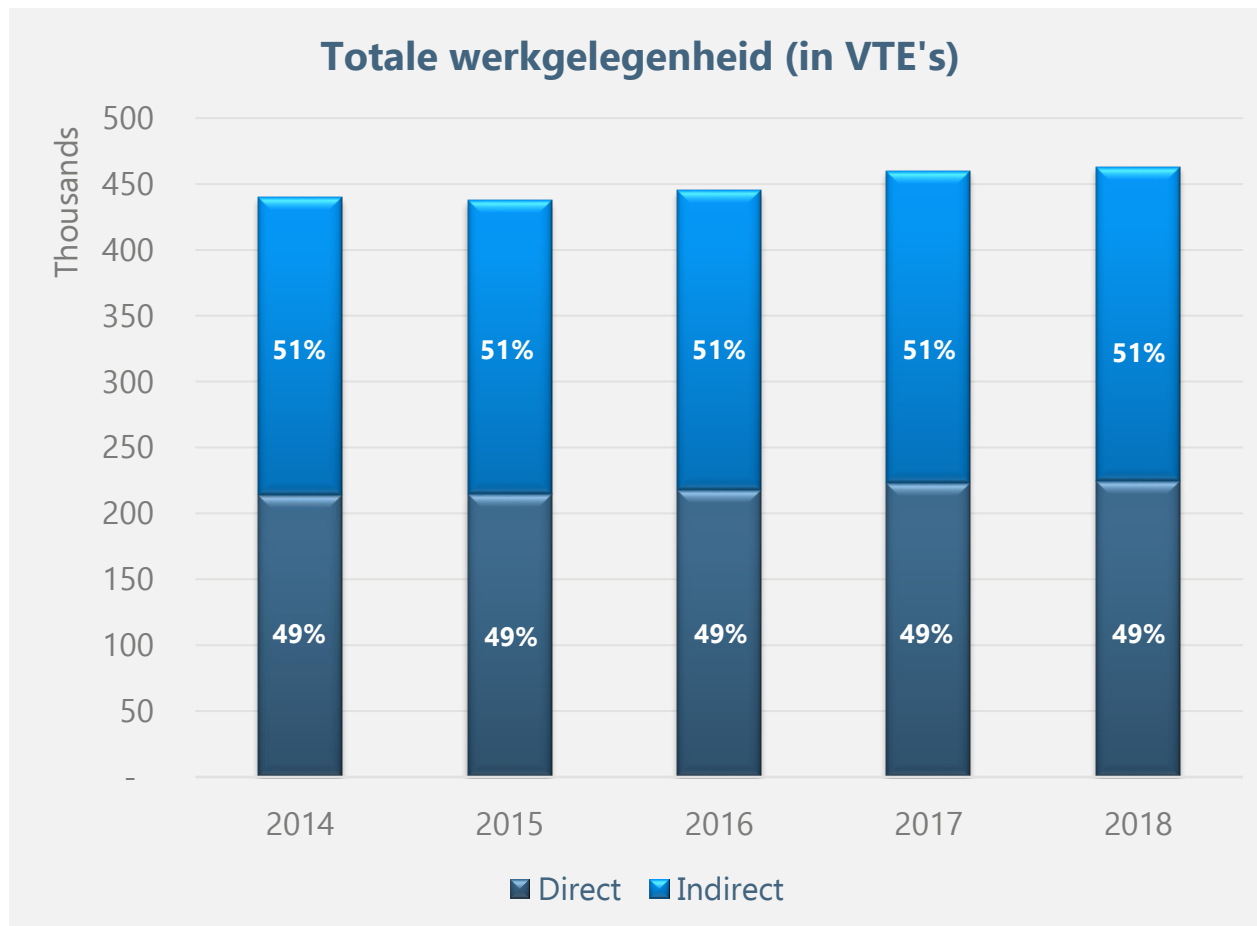
Kerncijfers – **Totale overslag VND havens**

De **totale goederenoverslag** in de VND havens is in de periode van 2014-2018 met **ca. 10% gestegen**



Kerncijfers – Totale werkgelegenheid VND havens

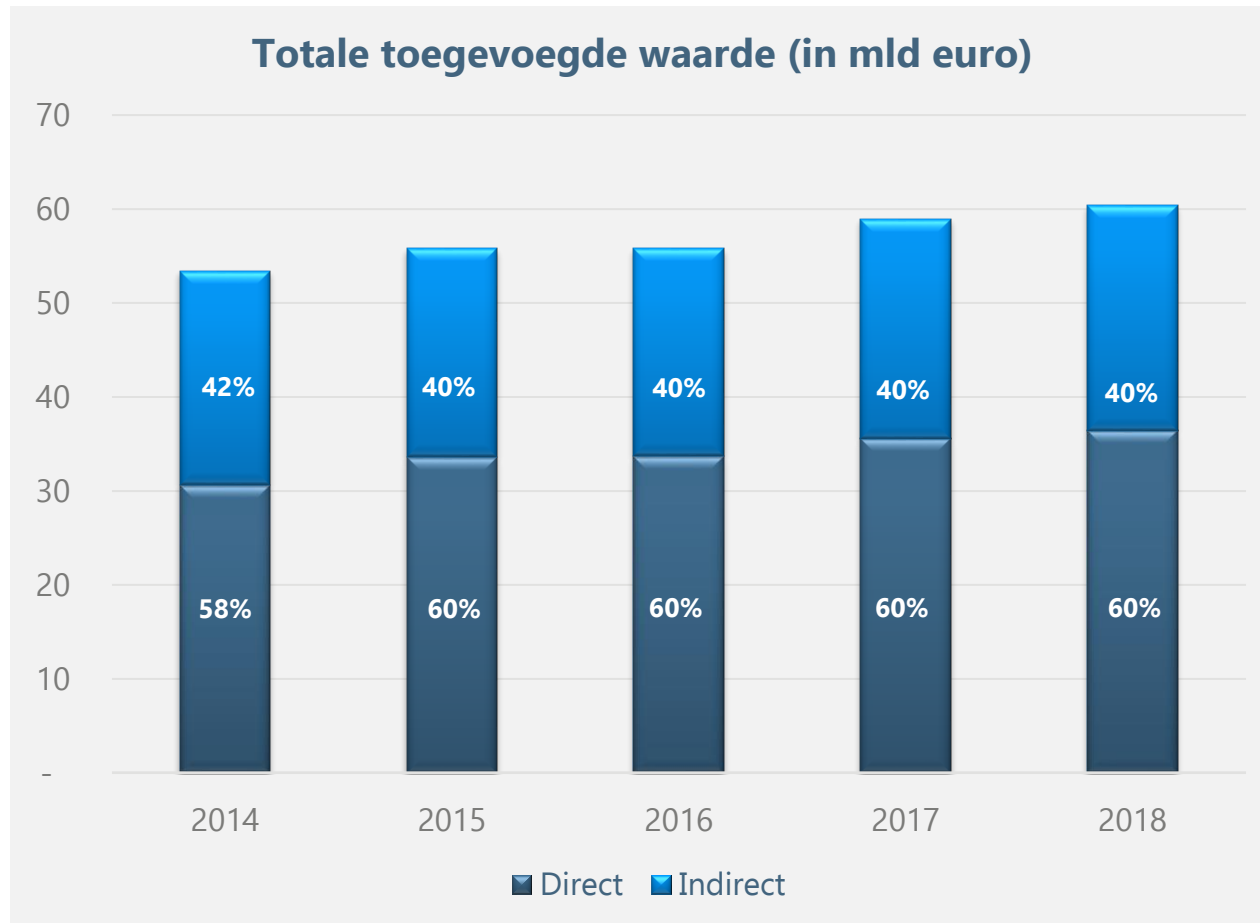
De **totale werkgelegenheid** (direct + indirect) gecreëerd door VND havens is in de periode 2014-2018 met **ca. 5% gestegen**



- ▶ Het aandeel **indirecte werkgelegenheid** duidt op het belang van de VND havens voor het **industriële en logistieke hinterland**

Kerncijfers – Totale toegevoegde waarde VND havens

De **totale toegevoegde waarde** (direct + indirect) gecreëerd door VND havens is in de periode 2014-2018 met **ca. 13% gestegen**



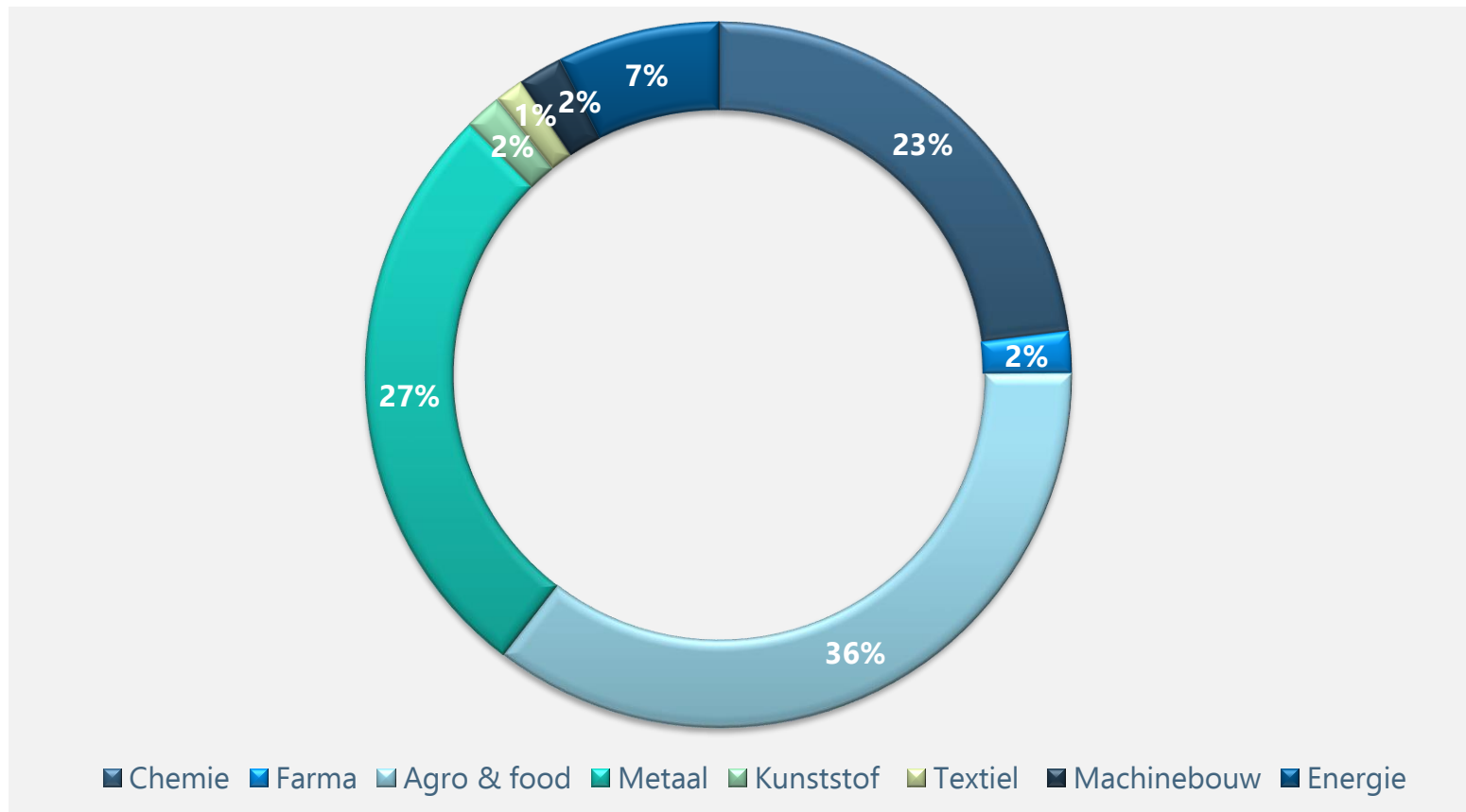
- ▶ Het aandeel **indirecte toegevoegde waarde** duidt op het belang van de VND havens voor het **industriële en logistieke hinterland**

4. Industriële topsectoren VND niveau – in cijfers



Kerncijfers – Totale omzet

Ca. 20% totale omzet in de VND (ca. 234,7 mld euro op jaarbasis) - 2018



Top-3 sectoren

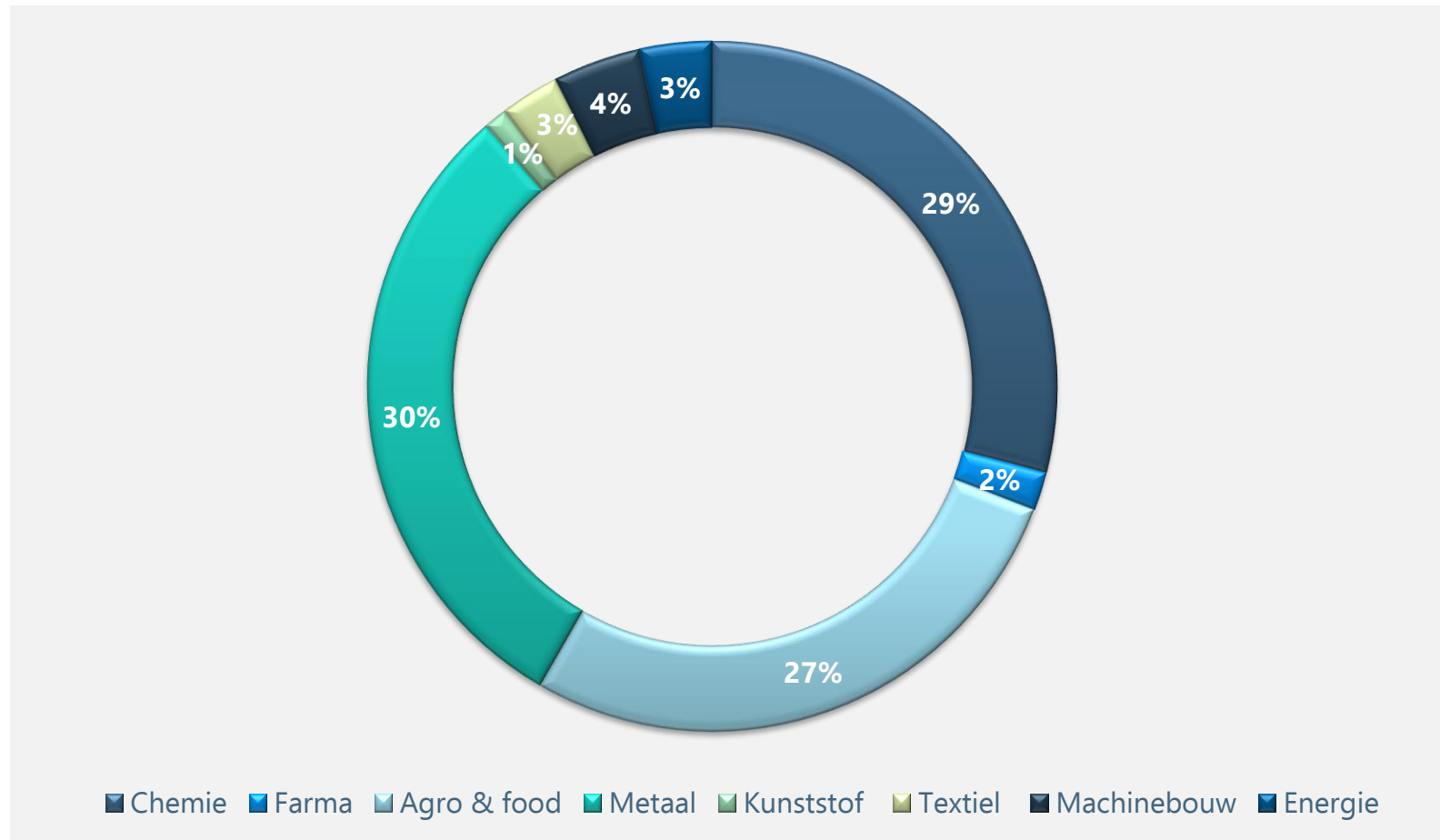
Agro- en foodindustrie

Chemische sector

Metaalsector

Kerncijfers – **Totale werkgelegenheid**

Ca. 10% totale werkgelegenheid in de VND (ca. 428.000 arbeidsplaatsen) - 2018



Top-3 sectoren

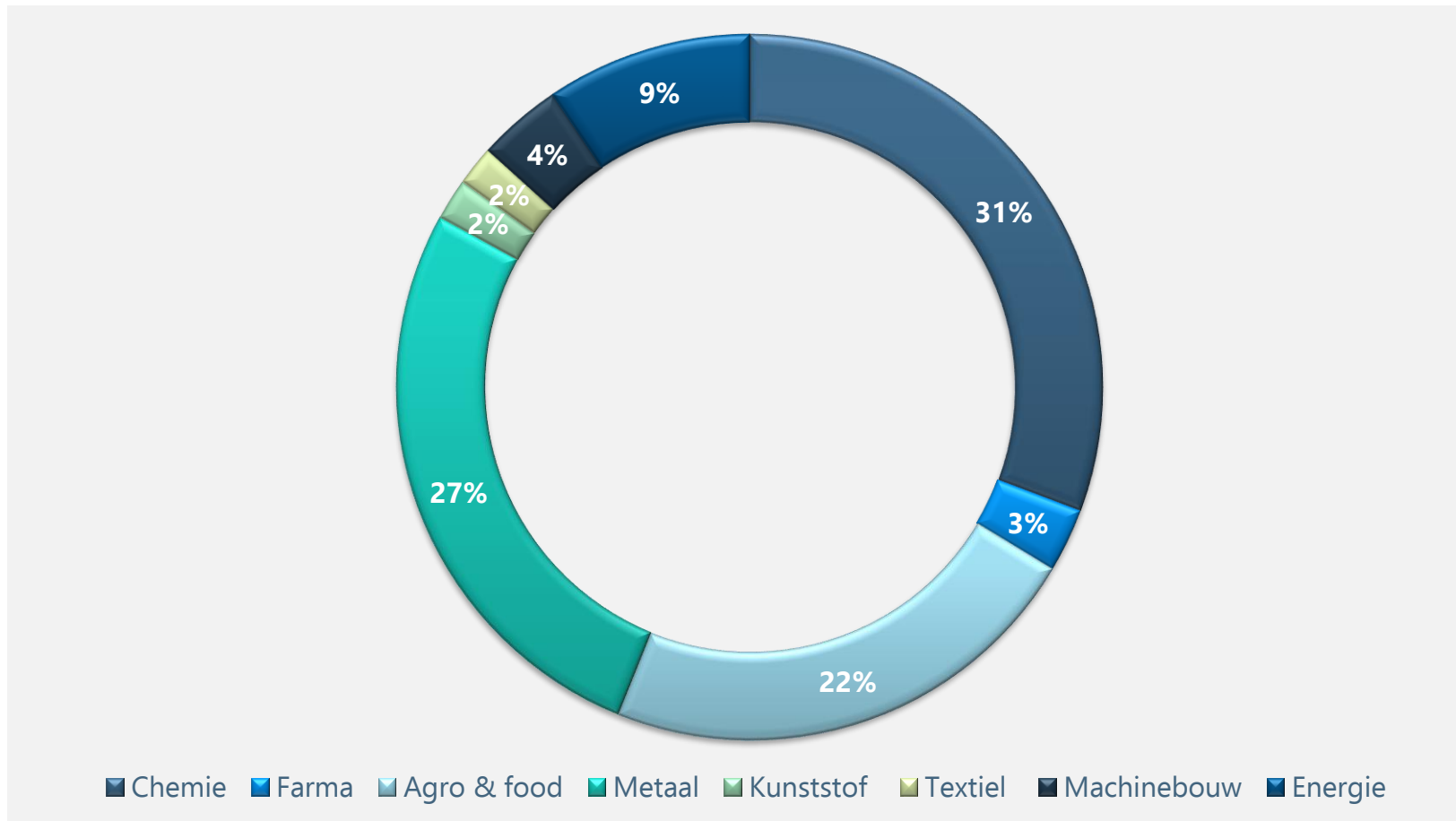
Agro- en foodindustrie

Chemische sector

Metaalsector

Kerncijfers – **Totale Toegevoegde Waarde**

Ca. 13% totale toegevoegde waarde in de VND (ca. 45,1 mld euro op jaarbasis) - 2018



Top-3 sectoren

Agro- en foodindustrie

Chemische sector

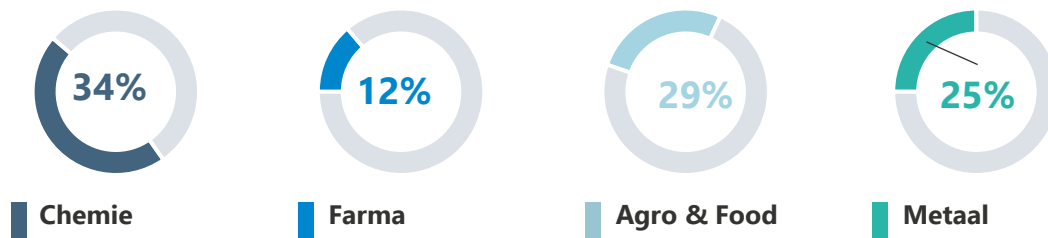
Metaalsector

5. Industriële topsectoren provinciaal niveau – in cijfers

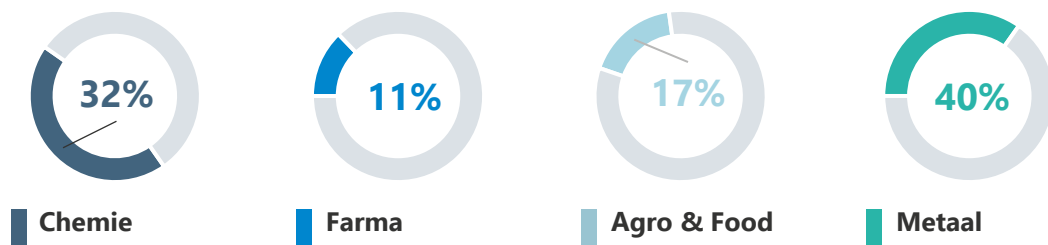


Provincie **Antwerpen**

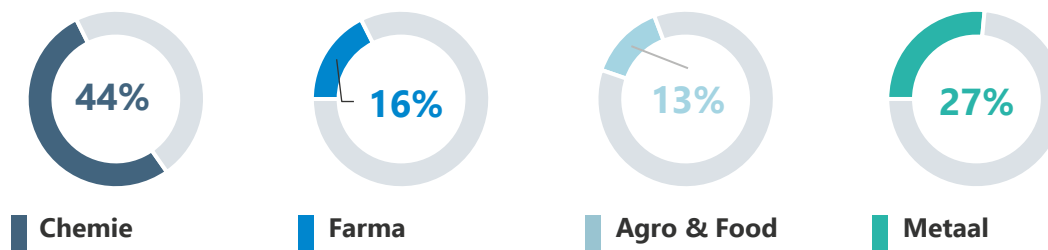
16% totale provinciale omzet (ca. 39,7 mld euro) - 2018



10% totale provinciale werkgelegenheid (ca. 60.000 arbeidsplaatsen) - 2018

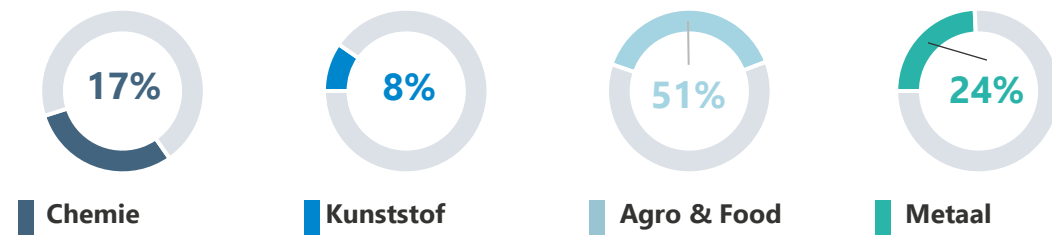


15% totale provinciale toegevoegde waarde (ca. 9,2 mld euro) - 2018

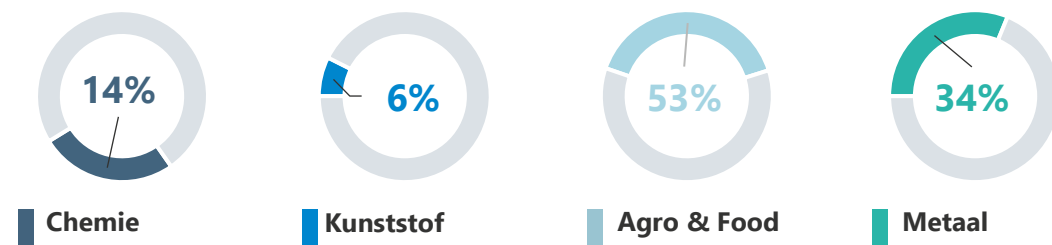


Provincie Oost-Vlaanderen

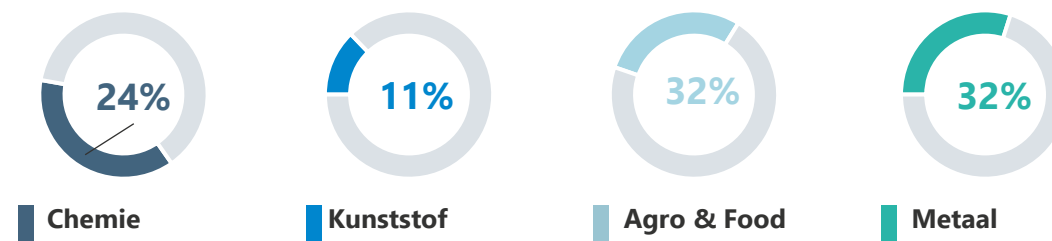
23% totale provinciale omzet (ca. 26,7 mld euro) - 2018



12% totale provinciale werkgelegenheid (ca. 48.100 arbeidsplaatsen) - 2018



12% totale provinciale toegevoegde waarde (ca. 5,5 mld euro) - 2018



oleon
a natural chemistry

TEKNIPLEX
Global strength. Superior solutions.

KRONOS

RECTICEL
The passion for comfort

FrieslandCampina

SAINT-GOBAIN

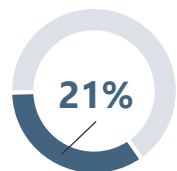
ArcelorMittal

INTERSIG

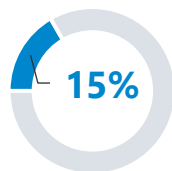
CALLEBAUT
BELGIUM 1911

Provincie **West-Vlaanderen**

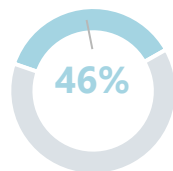
17% totale provinciale omzet (ca. 14.9 mld euro) - 2018



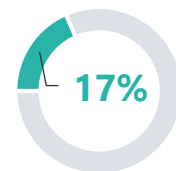
Machinebouw



Kunststof



Agro & Food

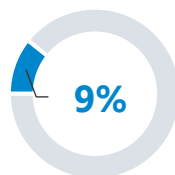


Textiel

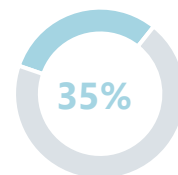
11% totale provinciale werkgelegenheid (ca. 39.00 arbeidsplaatsen) - 2018



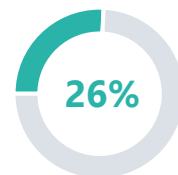
Machinebouw



Kunststof

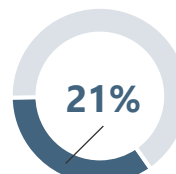


Agro & Food

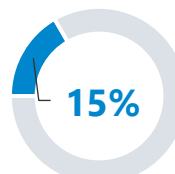


Textiel

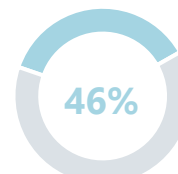
10% totale provinciale toegevoegde waarde (ca. 3,6 mld euro) - 2018



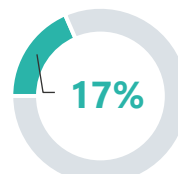
Machinebouw



Kunststof



Agro & Food



Textiel

SIOEN

CNH
INDUSTRIAL



ivo group

latexco
We support your dreams.

deceuninck

balta

Clarebout

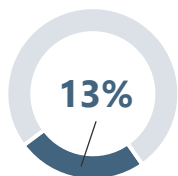
ALSTOM BOMBARDIER
• mobility by nature •

Agristo
we love potatoes

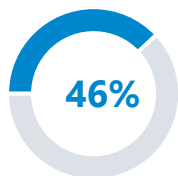
VAN DE WIELE
EXTRUSION

Provincie Zeeland

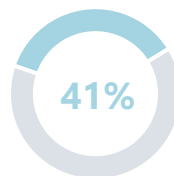
16% totale provinciale omzet (ca. 20,8 mld euro) - 2018



Chemie

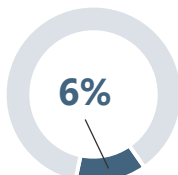


Energie

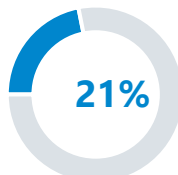


Agro & Food

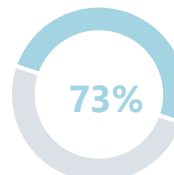
20% totale provinciale werkgelegenheid (ca. 44.500 arbeidsplaatsen) - 2018



Chemie

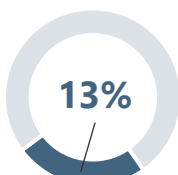


Energie

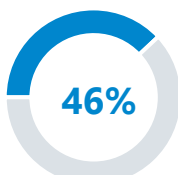


Agro & Food

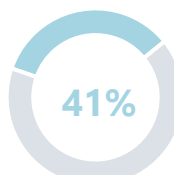
30% totale provinciale toegevoegde waarde (ca. 5,6 mld euro) - 2018



Chemie



Energie

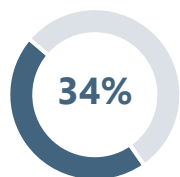


Agro & Food

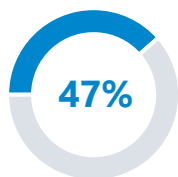


Provincie Noord-Brabant

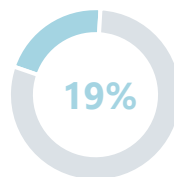
32% totale provinciale omzet (ca. 70,3 mld euro) - 2018



Chemie

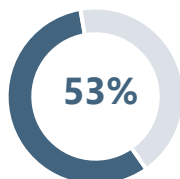


Metalektro

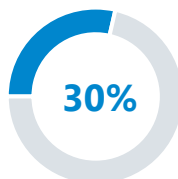


Agro & Food

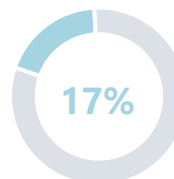
10% totale provinciale werkgelegenheid (ca. 132.500 arbeidsplaatsen) - 2018



Chemie

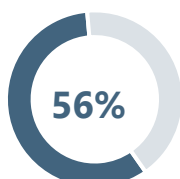


Metalektro

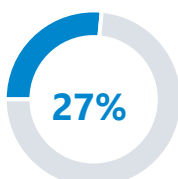


Agro & Food

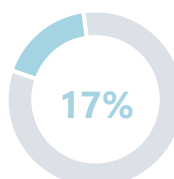
9,5% totale provinciale toegevoegde waarde (ca.11,4 mld euro) - 2018



Chemie



Metalektro

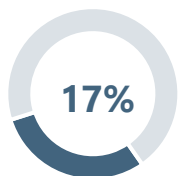


Agro & Food

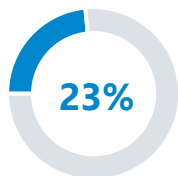


Provincie Zuid-Holland

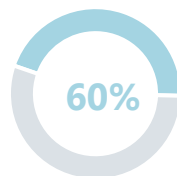
21% totale provinciale omzet (ca. 62,3 mld euro) - 2018



Chemie

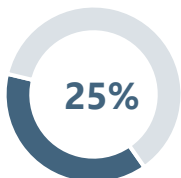


Metalektro

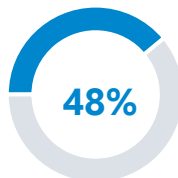


Agro & Food

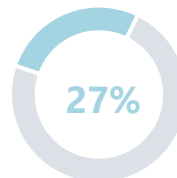
7% totale provinciale werkgelegenheid (ca. 105.000 arbeidsplaatsen) - 2018



Chemie

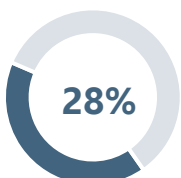


Metalektro

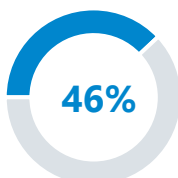


Agro & Food

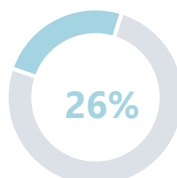
7% totale provinciale toegevoegde waarde (ca.9,6 mld euro) - 2018



Chemie



Metalektro



Agro & Food

DAMEN

IHC
MERWEDE


Shell


Unilever

ExxonMobil

BUNGE


FrieslandCampina

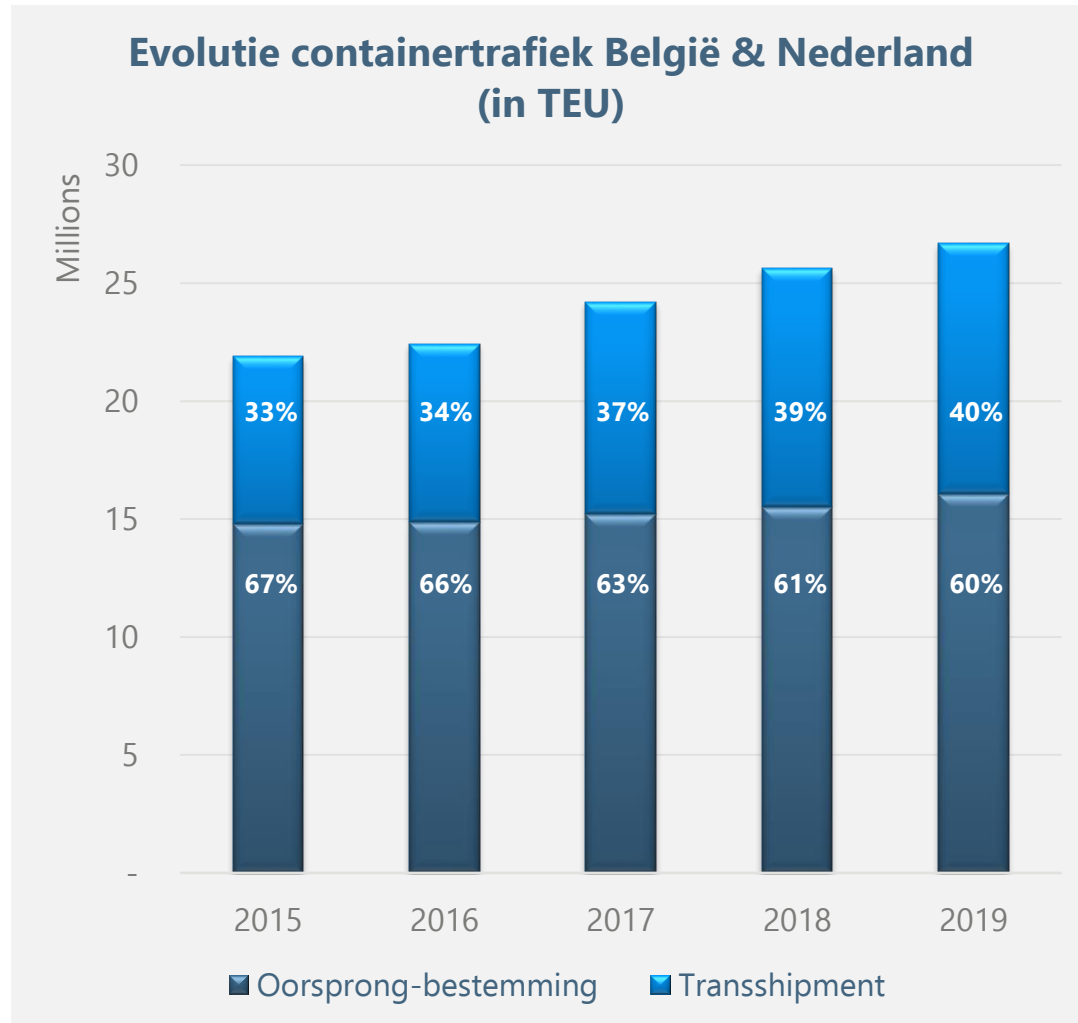
6. Bevindingen en conclusies - VND niveau



6a. Bevindingen en conclusies – Belang van transshipment in oorsprongs- en bestemmingscontainervervoer



Cruciaal belang VND havens – Belang van transshipment



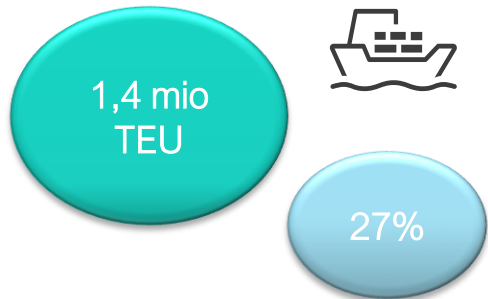
De **groei** in de **maritieme containertrafiek** wordt veroorzaakt door een toename in zowel het **transshipmentvolume** als in het **oorsprong-bestemmingsverkeer**

- ▶ Groei in transshipment volume stijgt sneller dan de toename in het oorsprong-bestemmingsverkeer waardoor het relatieve aandeel van transshipment volume in de totale containertrafiek de laatste 5 jaar is gestegen
- ▶ Toename in het transshipment volume heeft er voor gezorgd dat de haven van Antwerpen en Rotterdam zich hebben kunnen versterken als 'gateway ports' binnen de 'multi-port gateway region' (cfr. VND)
- ▶ De haven van Zeebrugge kan mede door een stijging in het transshipment volume haar oorsprongsbestemmingsverkeer verder uitbouwen en doorgroeien van een 'transshipment port' tot een volwaardige 'gateway port'

6b. Bevindingen en conclusies – **Inland terminals**



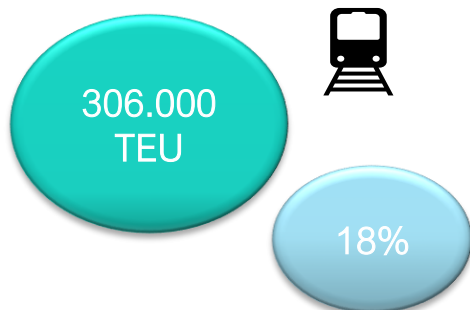
Cruciaal belang VND havens – Barge en spoor terminals



▶ **27%**¹ (1,4 miljoen TEU) van de **totale maritieme containertrafiek** op de **binnenvaart**, met oorsprong of bestemming VND havens, wordt overgeslagen op **barge terminals** in de VND

▶ **18%**² (360.000 TEU) van de **totale maritieme containertrafiek** op de **spoorwegen**, met oorsprong of bestemming VND havens, wordt overgeslagen op **spoorterminals** in de VND

▶ Nagenoeg 100% van het totale overslagvolume van barge- en spoorterminals binnen de VND heeft betrekking op maritieme (container)trafiek afkomstig van of bestemd voor havens in België, Nederland of Duitsland – extended gateway functie is heel belangrijk



▶ Containers zijn de groeimotor voor inland terminals gestuwd door toenemende congestie op de wegen, het groeiende milieubewustzijn en de toegenomen internationale handel

▶ Goede **overslagmogelijkheden** en tijdige **behandeling** van de binnenvaart en spoor in de VND havens zijn een noodzakelijke voorwaarde voor:

- ▶ bundeling van goederenstromen;
- ▶ multi- en synchromodaliteit;
- ▶ en efficiënte organisatie van logistiek

▶ Om het gebruik van de binnenvaart en spoorwegen te stimuleren zullen **logistieke activiteiten** maximaal **geclusterd** worden in **knooppunten** die gekoppeld zijn aan de **maritieme verbindingen** gebaseerd op de trans-Europese vervoersnetwerken

¹ en ²Er wordt geen rekening gehouden met de internationale binnenvaart- en spoortrafiek binnen de VND (cfr. rechtstreekse containertrafiek van BE-NL en NL-BE). Hierdoor geeft het gerapporteerde percentage een vertekend beeld en zal dit in de realiteit hoger liggen.

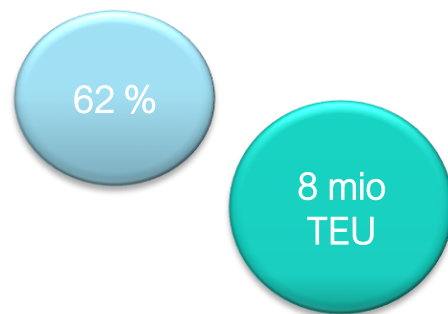


Maritieme containertrafiek - **bargeterminals**

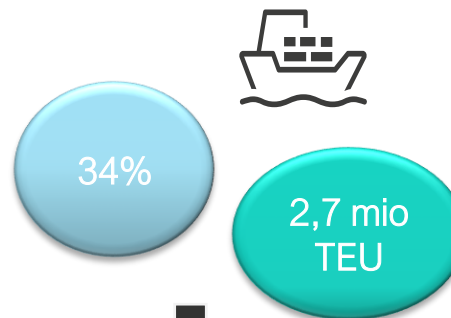
Totale maritieme containertrafiek VND
(in 2018)



Maritieme containers bestemd voor
het hinterland (oorsprong-
bestemmingsverkeer - 2018)

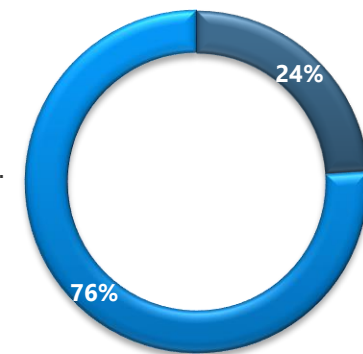


Aandeel binnenvaart in modale split maritieme
containertrafiek naar en van het hinterland (in
2018)



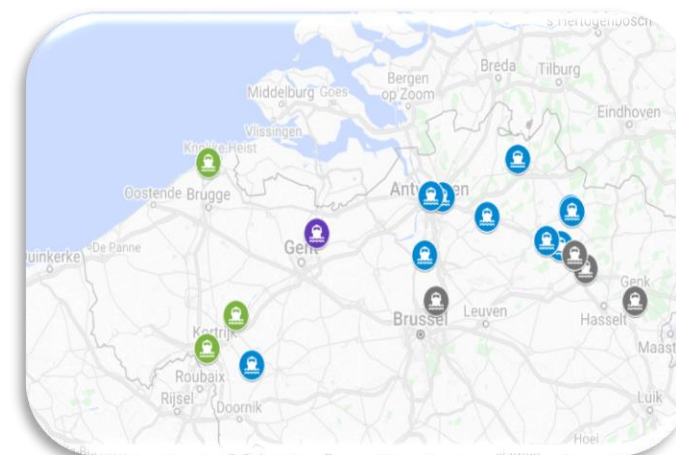
Categorisering maritieme
containertrafiek
binnenvaart¹

- Nationale binnenvaarttrafiek (incl. intra-haven verkeer)
- Internationale binnenvaarttrafiek



■ Nationaal ■ Internationaal

> 15 barge terminals



Voor 24% (650.000 TEU) van de totale containertrafiek op de Vlaamse binnenwateren wordt er beroep gedaan op barge terminals in de VND om het voor- en natransport van en naar de Vlaamse VND havens te verzorgen.

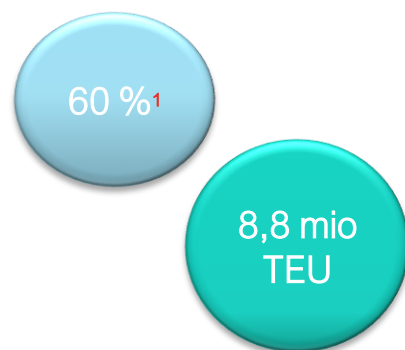


Maritieme containertrafiek - **barge terminals**

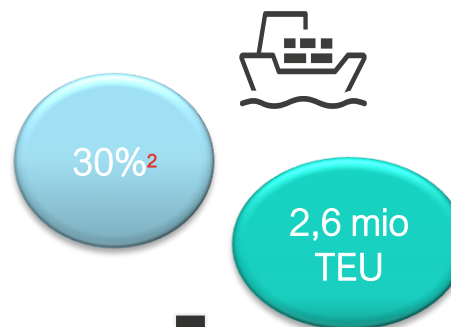
Totale maritieme containertrafiek
Nederland (in 2018)



Maritieme containers bestemd voor
het hinterland (oorsprong-
bestemmingsverkeer in 2018)

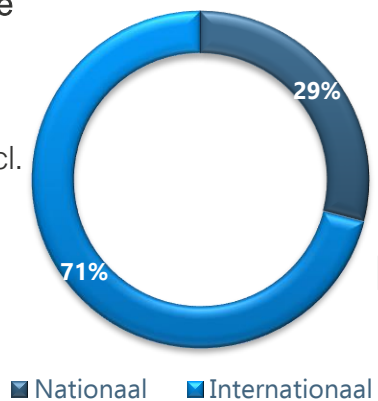


Aandeel binnenvaart in modale split
maritieme containertrafiek van en naar het
hinterland (in 2018)



Categorisering maritieme
containertrafiek
binnenvaart³

- Nationale binnenvaarttrafiek (incl. intra-haven verkeer)
- Internationale binnenvaarttrafiek



> 15 barge terminals



Voor 29% (750.000 TEU) van de totale containertrafiek op de Nederlandse binnenwateren wordt er beroep gedaan op de barge terminals in de VND om het voor- en natransport van en naar de Nederlandse VND havens te verzorgen.

¹Bron: Groei containertafiek, forse toename transshipment (CBS, 2018)

²Bron: Modal split in % container achterlandvervoer EU zeehavens: Rotterdam (binnenvaartcijfers, 2018)

³Bron: De toekomst van goederenvervoer en de binnenvaart in Europa (the Blue road, 2017)

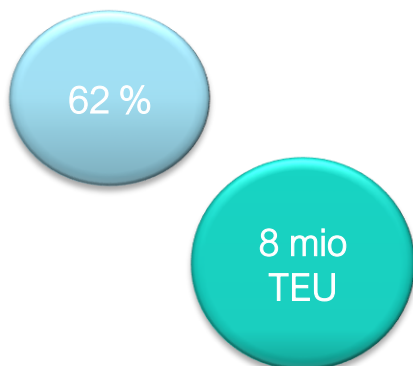


Maritieme containertrafiek - spoor terminals

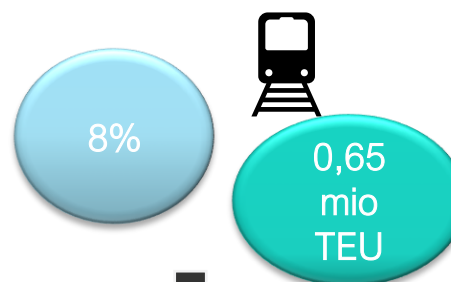
Totale maritieme containertrafiek
België (in 2018)



Maritieme containers bestemd voor
het hinterland (oorsprong-
bestemmingsverkeer in 2018)

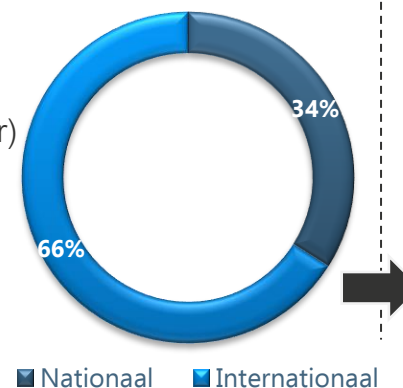


Aandeel spoor in modale split maritieme
containertrafiek van en naar het hinterland
(in 2018)



Categorisering maritieme
containertrafiek
spoorvervoer¹

- Nationale spoortrafiek
(incl. intra-haven verkeer)
- Internationale
spoortrafiek



> 15 rail terminals



Voor 34% (221.000 TEU) van de totale
containertrafiek op de Vlaamse spoorwegen
wordt er beroep gedaan op de
spoorterminals in de VND om het voor- en
natransport van en naar de Vlaamse VND
havens te verzorgen

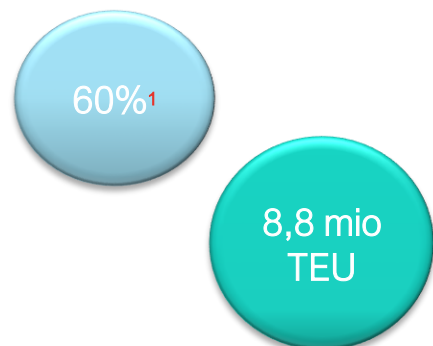


Maritieme containertrafiek – spoor terminals

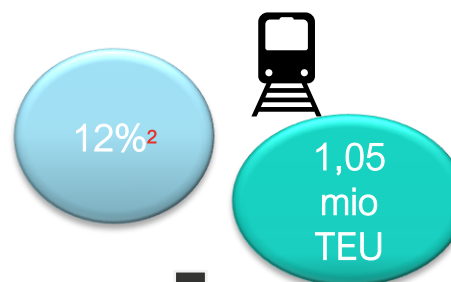
Totale maritieme containertrafiek Nederland (in 2018)



Maritieme containers bestemd voor het hinterland (oorsprongbestemmingsverkeer in 2018)

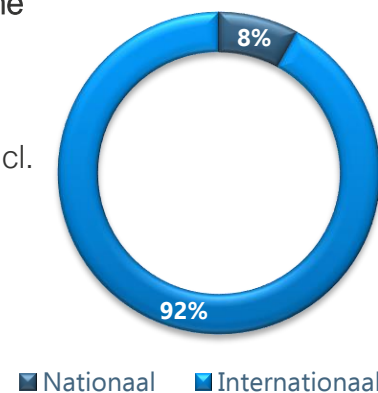


Aandeel spoor in modal split maritieme containertrafiek van en naar hinterland (in 2018)



Categorisering maritieme containertrafiek spoorvervoer³

- Nationale binnenvaarttrafiek (incl. intra-haven verkeer)
- Internationale binnenvaarttrafiek



> 10 rail terminals



Voor 34% (85.000 TEU) van de totale containertrafiek op de Nederlandse spoorwegen wordt er beroep gedaan op de spoorterminals in de VND om het voor- en natransport van en naar de Nederlandse VND havens te verzorgen

¹Bron: Groei containertafiek, forse toename transshipment (CBS, 2018)

²Bron: Modal split in % container achterlandvervoer EU zeehavens: Rotterdam (binnenvaartcijfers, 2018)

³Bron: De toekomst van goederenvervoer en de binnenvaart in Europa (the Blue road, 2017)



6c. Bevindingen en conclusies – Industriële topsectoren en logistieke dienstverleners



Cruciaal belang VND havens – **Industriële topsectoren & LSP's**

- ▶ Vitale of belangrijke **vestigingsplaatsfactor**
- ▶ **Toegangspoort** naar Europa en de rest van de wereld
- ▶ Sleutelelement globale **concurrentiekracht** actoren VND
- ▶ Actoren in de VND hebben nood aan een multimodaal geïntegreerd transportsysteem waarin de verschillende zeehavens een sleutelrol opnemen
- ▶ **Cruciaal** in de uitbreiding van het **digitaal platform** – nood aan doorgedreven digitalisatie in het havengebied om **industriële groei** en **ontwikkeling van** VND actoren te ondersteunen
- ▶ **Toekomstig belang** VND-havens stijgt:
 - Verzadiging Europese markt
 - Connectie geïdentificeerde overzeese groeimarkten
 - Corona-re lance beleid
 - Afzetmarkt UK & Brexit-strategie

Belang VND havens - **Vestigingslocatie**

- Chemische sector
- Textielsector (internationale spelers)
- Energiesector
- Metaalsector (producerende kennisintensieve bedrijven – Umicore, Arcelor Mittal)
- Logistieke dienstverleners

MUST HAVE









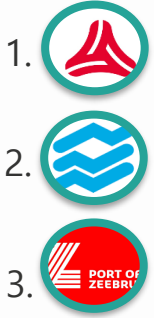
- Agro- en foodsector (lokale en internationale spelers)
- Kunststofindustrie
- Textielsector (kleine ondernemingen)
- Metaalsector ('high-tech' - kennisintensieve bedrijven)
- Machinebouw
- Farmaceutische sector

NICE TO HAVE

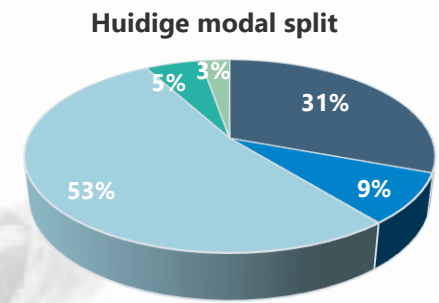


Belang VND havens – Per sector

-  Chemie, agro en food, metaal, kunststof, textiel, farma en logistieke dienstverleners
-  Chemie, metaal, energie en logistieke dienstverleners
-  Machinebouw, agro en food en logistieke dienstverleners
-  Chemie, agro en food, metaalektro, energie en logistieke dienstverleners
-  Metaalektro en logistieke dienstverleners
-  Machinebouw en logistieke dienstverleners



Cruciaal belang VND havens – Agro en food



■ Martiem ■ Binnenvaart ■ Weg ■ Spoor ■ Short sea

Gedomineerd door **internationale spelers** (Heineken, Agristo, Mars, Friesland Campina)

- ▶ VND havens cruciaal voor het bedienen van de huidige exportmarkt en de toekomstige groeimarkten (Azië, US en Latijns-Amerika)
- ▶ **Barge terminals** staan in voor ca. **50%** van het **maritieme** voor- en natransport binnen de agro en foodsector

Bepaalde meerwaarde voor **lokale spelers** (landbouw) met uitsluitend een lokale afzetmarkt (NL, BE, DE & FR)

- ▶ **Grondstoffen** worden lokaal gesourced en hoofdzakelijk per vrachtwagen geleverd (cfr. beperkte houdbaarheid en afstand)

Short-sea verbindingen Haven van Zeebrugge bieden toegang tot de groeiende afzetmarkt in UK & Ierland

- ▶ Specifieke aandacht voor Brexit-strategie

Innovatiegerichte sector – VND havens maken verspreiding van de wereldwijde faam (kwaliteit, diversiteit en innovatie) van de levensmiddelenindustrie mogelijk

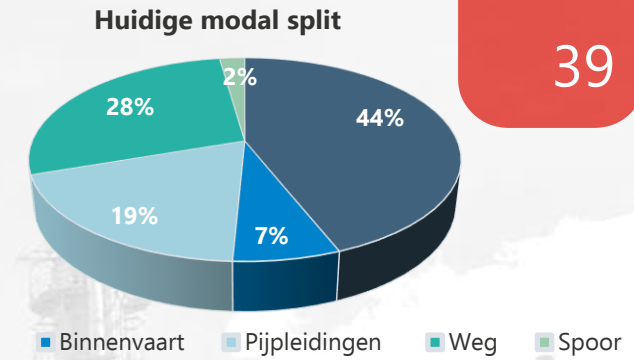
Optimalisatiemogelijkheden

Faciliteren van een **logistieke dienstverlener** ter vermindering van leegvracht

Toegankelijkheid van de haven 24/7 - mede door de congestieproblematiek (BE & NL)



Cruciaal belang VND havens - Chemische sector



Cruciaal voor import- en exportstromen met specifieke aandacht voor **pijpleidingen**

Toegang tot **chemische cluster**:

- gespecialiseerde bedrijven (onderhoud, logistiek, opslag)
- kennis en knowhow

Toegang tot **synchromodale** ontsluitingen met het hinterland (spoor, weg en binnenvaart)

- Barge terminals staan in voor **ca. 40%** van het maritieme voor- en natransport in de chemische sector

Toekomstig belang zal toenemen:

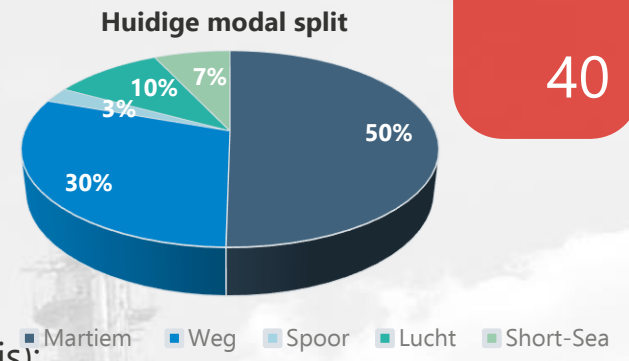
- uitbreiding **pijpleidingennetwerk**
- Voordeel: onafhankelijk van socio-economische omstandigheden en weersomstandigheden
- toegang tot potentiële **groeimarkten** (US, China, Azië en Midden-Oosten)

Optimalisatiemogelijkheden

Nood een verdere **verankering** binnen het **maritieme netwerk** en **pijpleidingennetwerk**

Uitbreiding van de haven als **productieplatform**





Cruciaal belang VND havens - **Metaalsector**

Cruciaal voor **Producterende kennisintensieve bedrijven** (o.a. Umicore, Arcelor Mittal, Aleris, Aurubis):

- ▶ aantrekken van grondstoffen en bereiken van de internationale afzetmarkt
- ▶ combineren van fysieke en kennisintensieve stromen van enorme meerwaarde voor industrieel weefsel VND
- ▶ actief gebruik **binnenvaart** (ca. **40%** van de maritieme trafiek) in kader van voor- en natransport naar en van havens

Toekomstig belang havens zal toenemen:

- ▶ actief inzetten op short-sea verbindingen UK (cfr. Brexit)
- ▶ connectie internationale groeiemarkt

Geen beduidende meerwaarde voor 'High Tech'-kennisintensieve bedrijven (ASML, NXP, Picanol, Vandewiele):

- ▶ Groot belang van luchtvracht en wegtransport omwille van tijdkritisch aspect - toekomstig belang VND havens wordt bijgevolg niet verwacht

Optimalisatiemogelijkheden

Producterende kennisintensieve bedrijven:

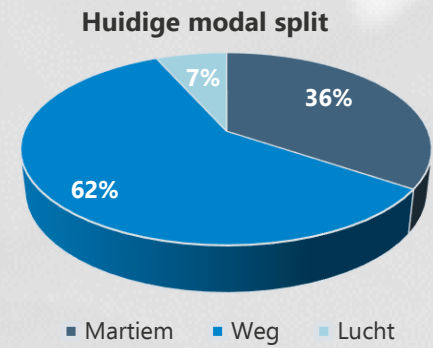
- ▶ nood aan een verdere verankering binnen het **maritieme netwerk** en verankering met het **hinterland** voor het efficiënt bedienen van de afzetmarkt

'High-Tech'-kennisintensieve bedrijven:

- ▶ nood om verder in te zetten op **verankering** binnen het **netwerk van air cargo**



Beperkt belang VND havens - **Textielindustrie**



Markt sterk gedomineerd door **kleine ondernemingen** (Mc Three, Muvantex, Etex):

- ▶ **Maritieme toegang** is **historisch** gegroeid en wordt niet ten volle benut
- ▶ **Lokale afzetmarkt** (Europa) wordt per vrachtwagen bediend gezien de beperkte afstand

Cruciaal voor internationale spelers (Sioen, Balta, IVC):

- ▶ Import van grondstoffen en bereiken van de huidige exportmarkt
- ▶ Noodzakelijk voor de toekomstige groei en ontwikkeling

Toekomstig belang internationale spelers zal toenemen:

- ▶ Verdubbeling van volumes wordt verwacht door groei in E-commerce (US)

Optimalisatiemogelijkheden

Kleine ondernemingen en internationale spelers:

- ▶ Nood aan verdere verankering binnen het netwerk van **inland containerterminals** (Avelgem en Wielsbeke) met oog op vergroening van het imago binnen de sector
- ▶ **Clusterwerking** ter optimalisatie van beleving van winkelcentra in steden

Beperkt belang VND havens - **Farma**

Huidig belang VND havens voor farmaceutische bedrijven is **beperkt**:

- ▶ Aanzienlijk aandeel **luchtvracht** gezien het **tijdkritische** aspect van de vracht
- ▶ Merendeel van de productie vindt plaats in België

Toekomstig belang havens zal toenemen:

- ▶ 'Low-value' producten die in grote hoeveelheden verscheept kunnen worden (bv. vaccins)
- ▶ Voordeliger prijstechnisch aspect en minder complex compliance aspect (cfr. temperatuurregeling)
- ▶ De nabijheid van een haven zal echter **nooit** een '**must have**' worden

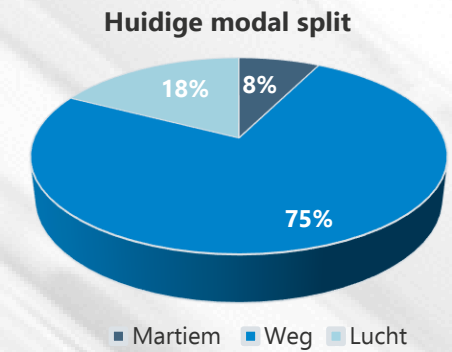
Optimalisatiemogelijkheden

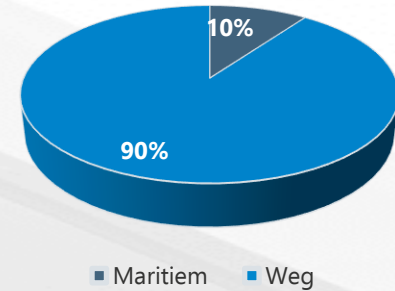
Nood om verder in te zetten op de verankering binnen het **netwerk air cargo** (o.a. Brucargo en Luik)

Nood aan het gebruik van een **digitaal platform** (Brucloud) voor het snel, efficiënt en zorgvuldig afhandelen van luchtvracht (douane formaliteiten: E-CMR)

- ▶ Luchthaven van Luik en Oostende dienen mee te gaan in deze digitale transformatie

Bundeling van vrachten om minimum vereist volume voor maritiem transport te halen





Beperkt belang VND havens - **Kunststofindustrie**

Maritieme toegang zorgt voor een **strategisch voordeel** (o.a. Latexco, Tekni-Plex, Prefaco, AGC, etc.) maar niet van wezenlijk belang:

- ▶ Eenvoudige toegang tot technologie, techniek en geschoolde arbeidskrachten

Gedomineerd door wegtransport door nood aan **flexibiliteit** om te kunnen anticiperen op (onvoorspelbare) workload (strakke timing van grondstof-productie-timing)

Toekomstig belang zal toenemen:

- ▶ toename **overzeese import** van grondstoffen (Amerika)
- ▶ connectie met internationaal geïdentificeerde **groeimarkten** (Azië)

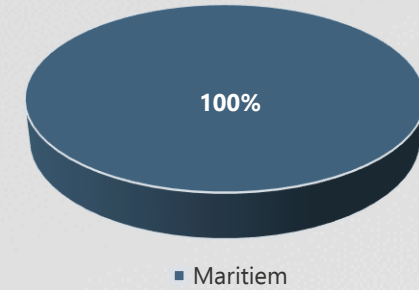
Optimalisatiemogelijkheden

Focus op versterking van **hinterlandverbindingen** (spoor) gezien het sterke Europese karakter van de sector



Cruciaal belang VND havens - **Energiesector**

Huidige modal split



44

Maritieme toegang is de **bestaansreden** van bedrijven actief in de energiesector:

- ▶ Cruciaal voor de **bouw** en **exploitatie** van windparken en olieplatformen op zee
- ▶ Cruciaal voor het aanleveren van **componenten**
- ▶ Cruciaal voor de **groei** van energiebedrijven

Aanwezigheid in de haven zorgt voor **economisch optimum**:

- ▶ toegang tot technisch geschoold personeel
- ▶ aanwezigheid van expertise
- ▶ Mogelijkheid tot samenwerking met andere actoren aanwezig in de haven (autoriteiten, rederijen, etc.)

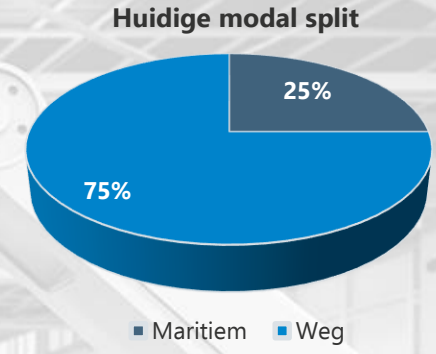
Optimalisatiemogelijkheden

Toekomstige recyclagestroom als economisch kans voor VND-havens (opnemen van pioniersrol)

Inzetten op de versteviging van de bestaande **samenwerkingsverbanden** in de sector (leveranciers, andere bedrijven, etc.)



Wezenlijk belang VND havens - **Machinebouw**



Cruciaal voor de **import** van machines (auto's, landbouwvoertuigen, etc.) bestemd voor de Europese markt en de **export** van machines bestemd voor NAFTA

- ▶ Gedomineerd door import, export en overslag van nieuwe wagens (o.a. Case New Holland, Caterpillar, Toyota)
- ▶ Haven van Zeebrugge wereldleider in de behandeling van nieuwe wagens en het leveren van diensten met **toegevoegde waarde** voor de auto-industrie (installatie van opties, etc.)
- ▶ In het hinterland van Zeebrugge worden jaarlijks 8 miljoen nieuwe wagens geassembleerd wat leidt tot sterke goederenstromen van en naar het hinterland van componenten en afgewerkte voertuigen
- ▶ Ambitie om de positie in de autosector te behouden en waar mogelijk te laten groeien
- ▶ Ambitie om verbindingen naar UK en Scandinavië uit te breiden

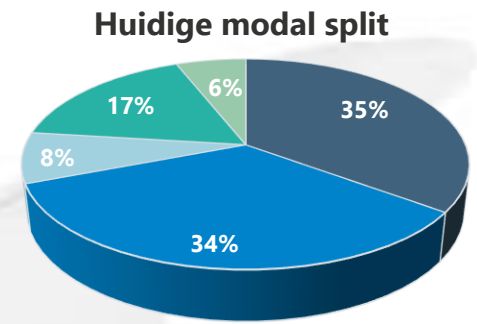
Toekomstig belang onzeker omwille van een aantal doorgedreven wijzigen waaraan de auto-industrie onderworpen wordt:

- ▶ **Vergroening** van het wagenpark (o.a. in aandrijving) zorgt voor een meer bewust auto-aankoopgedrag in noord-west Europa
- ▶ Ontwikkelingen in **stedelijke mobiliteit** (o.a. deeleconomie: Cambio, Poppy, über) zorgen voor een verschuiving van autobezit, naar mobiliteit als een dienst (MaaS)





Cruciaal belang VND havens – LSP's



■ Weg ■ Maritiem ■ Spoor ■ Binnenvaart ■ Short-sea

Maritieme toegang is een **strategische keuze** in de locatiebepaling van logistieke vestigingen

- ▶ Havens zijn de **aantrekkingspool ('spoke-rol')** om maritieme ladingen via logistieke dienstverleners (LSP's) te verdelen in het hinterland
- ▶ Cruciaal voor het **bestaan** en de **groei** van LSP's
- ▶ **Importeren** van goederen – nagenoeg uitsluitend maritiem transport
- ▶ Toegang tot **kennis** en **expertise**

Toekomstig belang VND havens zal toenemen:

- ▶ Connectie internationale **groeimarkt**
- ▶ Verduurzaming van het transport: toenemend belang **hinterlandconnectiviteit** (binnenvaart en spoor) van zeehavens
- ▶ Toegang tot benodigde **opslagruimte** voor het aanleggen van veiligheidsvoorraden voor afbouwen van internationale afhankelijkheid (cfr. corona-crisis)

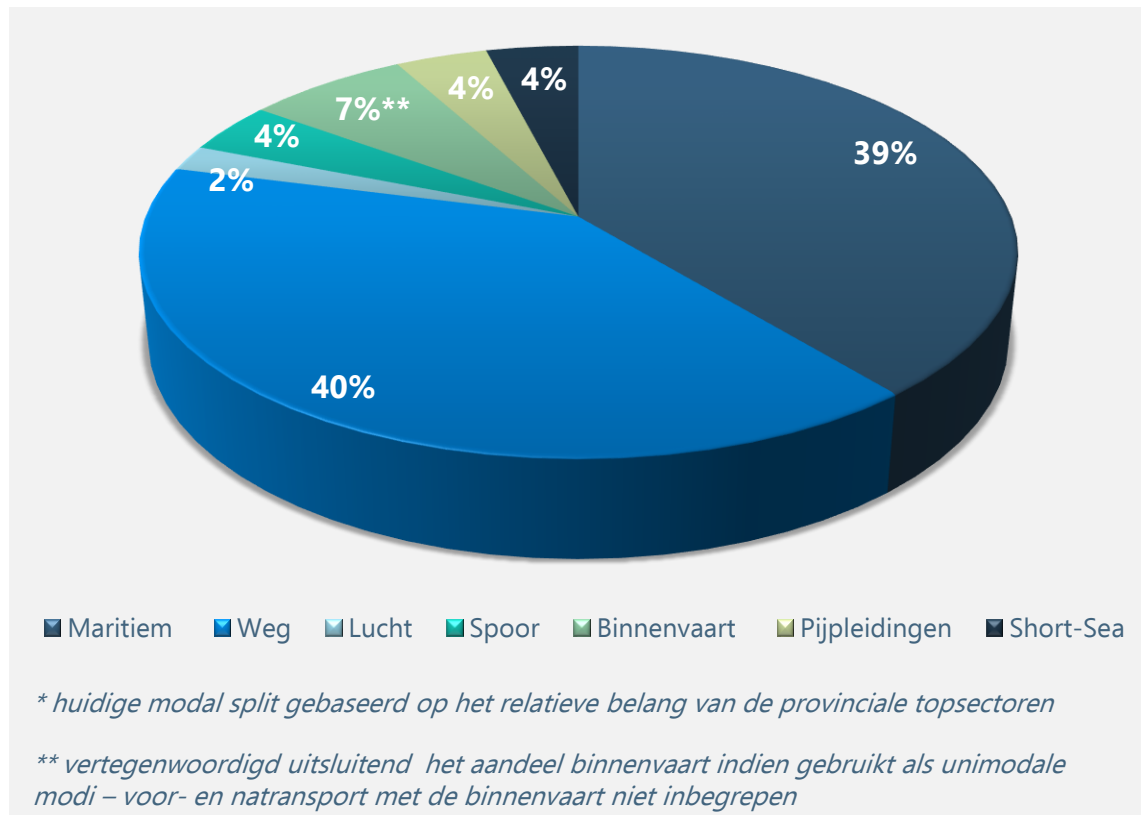
Optimalisatiemogelijkheden

Focus op Europese eenmaking en samenwerking om aandeel binnenvaart spoorvervoer te laten toenemen



Belang havens VND – Modal split topsectoren en LSP's

Huidige situatie*



Merendeel van de bedrijven geeft aan de modale split binnen de eigen organisatie volledig geoptimaliseerd te hebben – er worden beperkte optimalisatiemogelijkheden geïdentificeerd

Toekomstperspectief

Shift naar spoorvervoer en binnenvaart (cf. duurzaamheid en congestie)

- **Spoorvervoer continentaal Europa:** Italië, Duitsland en Spanje
- **Spoorvervoer Intercontinentaal:** China
- **Binnenvaart:** voor- en natransport EU-hinterland

Nood aan **sensibilisering** voor de realisatie van de modale shift:

- **factoren** die vaak (onterecht) als **belemmerend** worden beschouwd voor de effectieve realisatie van de modale shift:
 - Beperkte flexibiliteit
 - Langere levertijden
 - Verhoogde kostprijs
 - Ontoereikende infrastructuur
 - Vereist minimum volume en afstand
 - Gebrek aan standaardisatie

7. Actueel belang VND havens



Actueel belang VND havens – Afzetmarkt UK & Brexit

Short-sea verbindingen VND-havens (met in het bijzonder de haven van Zeebrugge) zijn van cruciaal belang voor het bedienen van de afzetmarkt in de UK & Ierland

Haven van **Zeebrugge** is de **draaischijf** voor LSP's (o.a. ECS2XL) gericht op **magazijn- en opslagactiviteiten** voor Britse retailketens

Short-sea volume: **20.000 containers per week** (45ft) op de route 'Calais-Duinkerken – VND'

- ▶ VND-havens faciliteren **50%** van deze import- en exportstromen:
 - ▶ Haven van **Zeebrugge**: 5.000 containers per week
 - ▶ Haven van **Rotterdam**: 5.000 containers per week
 - ▶ Haven van Calais: 10.000 containers per week

Aantrekkelijkheid Haven van Zeebrugge vergroot voor het bedienen van het Europese vasteland

- ▶ **Herpositionering warehouse capaciteit** Britse LSP's in textiel en agro-en food sector naar Europese vasteland

Brexit

VND havens spelen een belangrijke rol in de implicaties die de Brexit-strategie voor de VND actoren teweeg zal brengen

- ▶ **Doorgedreven digitalisering** / gezamenlijk gebruik van een **digitaal platform** (o.a. gebruik E-CMR, etc.) is cruciaal in kader van een nakende Brexit om lange wachttijden en congestie in havengebied te vermijden gezien de dagelijkse UK volumes
- ▶ Tot op heden verloopt verkeerstechnisch en administratief alles vlot, echter is de trafiek nog niet op volle capaciteit opgestart door o.a. 'stockpiling' en de corona-crisis

Actueel belang VND havens – Impact corona-crisis

Versnelde groei van **havens** die zich ontwikkelen als **knooppunten** voor **energie** en **technologische vooruitgang**

De huidige crisis vormt een **momentum** om de **logistiek** te **herbekijken** en verder te **verduurzamen** met aandacht voor **digitalisering**

Toenemende vraag naar **intermodale oplossingen**:

- Verschuiving van het **wegvervoer** ten voordele van het **spoorvervoer** (cfr. veiligheidsaspect)

Urgentie voor de realisatie van de **modale shift** wordt afgezwakt door **dalende olieprijsen** (wegvervoer wordt financieel interessanter), echter zal de nood voor alternatieve modi blijven bestaan en toenemen:

- Congestie op de weg hindert de bereikbaarheid van logistieke poorten
- Vergroening van de vloot (belang van olie zal afnemen)
- Vlaamse Overheid heeft in haar 'Visie 2050' de pijler duurzaam goederenvervoer opgenomen in kader van een groene, koolstofarme samenleving

Herdenking **globalisering** om afhankelijkheid van internationaal transport te beperken:

- Vermijden van te grote afhankelijkheid van één land of continent (met specifieke aandacht voor China)
- Centraliseren van productie wat meer intra-Europese stromen zal generen en het belang van inland terminals (barge en spoor) zal doen toenemen
- Impact VND havens niet duidelijk door onzekerheid over hoe dit gegeven zich effectief zal manifesteren in de toekomst

Actueel belang VND havens – Relance beleid

- ▶ Overheid moet een relancestrategie uitwerken die een antwoord biedt op de grote actuele maatschappelijke uitdagingen en **transformatie**
- ▶ Hernieuwde en versterkte **investeringen** in **toekomstgerichte projecten** op vlak van **infrastructuur** en **innovatie**, **duurzaamheid** en **digitalisering**
- ▶ Coronacrisis bevestigt de nood aan **digitale platformen** in het **havengebied** en binnen specifieke goederentypes in de haven (containers, breakbulk, etc.)
 - ▶ **Praktijkvoorbeeld** POM West-Vlaanderen digitalisering supply chain: implementatie **Track & Trace** systeem bij West-Vlaamse logistieke dienstverleners
- ▶ Productie meer centraliseren binnen Europa om afhankelijkheid van internationaal transport te verkleinen

Over Rebel

No change without a Rebel

Rebels werken aan de vraagstukken van de toekomst op het gebied van duurzaamheid, transport, gebiedsontwikkeling, zorg en de sociale sector. Wij maken impact, niet alleen als adviseur maar ook als investeerder. Want wie gelooft in zijn eigen adviezen, investeert mee. Toegewijd aan het creëren van verandering, initiëren en realiseren we ook onze eigen projecten. We leveren kwaliteit op het gebied van o.a. strategisch advies & ontwikkeling, beleidsanalyses & evaluatie, partnership consulting & contracten, financieel advies & modellering en investeren & fondsbeheer.

Samen buiten de lijntjes kleuren

Het Rebel-avontuur begon in 2002 met tien stoelen. Aan een grote ronde tafel besloten de eerste Rebels – na een carrière bij adviesbureaus – een eigen onderneming te starten. Eentje zonder kaders, hiërarchie en bazen. Een plek waarbinnen iedereen zijn beste zelf kan zijn. Alles wat we in ons hebben, leggen we op tafel. Intrinsieke motivatie, de drang om verandering te brengen, inhoud en één focus: impactvolle projecten realiseren, wereldwijd. Inmiddels werken we met meer dan 180 Rebels vanuit onze kantoren in Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen, Düsseldorf, Washington D.C., Nairobi, Johannesburg, Mumbai, Manila en Jakarta.

Hoe we op die dag met elkaar begonnen, is hoe we vandaag werken voor en met onze samenwerkingspartners: op basis van vertrouwen. In alles wat we doen – en dat is veel – is ons streven om een positieve impact op de wereld te hebben. Op het raakvlak van publiek en privaat, omdat ons Rebel-rode hart daar ligt waar maatschappelijke waarden en privaat ondernemerschap samenkomen.

Een ambitieuze doelstelling misschien, maar wel één die uitdaagt. We nodigen iedereen uit aan te schuiven en onderdeel te worden van de verandering. Samen buiten de lijntjes kleuren. Als overheid, bedrijf en individu.





Kevin Lyen

+32 485 62 51 86

Kevin.lyen@rebelgroup.com



Cathérine Severijns

+32 498 21 35 63

Catherine.severijns@rebelgroup.com



Maria-Theresialei 7
2000 Antwerpen
België

info@rebelgroup.com
www.rebelgroup.com