

Complex project extra-container- behandelingscapaciteit havengebied Antwerpen

Conclusie- verslag (ontwerp)

High-level workshop

vergaderdatum **9 juni 2017 om 10 u**

voorzitter Reginald Loyen - Dep. MOW Afd. Beleid (projectdirecteur CP ECA)

verslaggever Guy Vloebergh – OMGEVING cvba

aanwezig

Aerts Freddy	Dep. MOW Afd. Maritieme Toegang (voorzitter Task force CP ECA)
Arnouts Luc	Haven Antwerpen
Balcaen Nathalie	Kabinet Minister Weyts
Bernaers Greet	Haven Antwerpen
Blomme Jan	Gewestelijk havencommissariaat
Coens Joachim	Haven Zeebrugge
Coolsaet Stefan	Gewestelijk havencommissariaat
Debart Carla	APMT Zeebrugge
De Saedeleer Vincent	Haven Zeebrugge
Goetinck Rik	Haven Zeebrugge
Haezendonck Elvira	ECSA
Hoet Ilse	Dep. MOW Afd. Beleid
Meersman Mark	Dep. MOW Afd. Maritieme Toegang
Rommel Bernard	Gewestelijk havencommissariaat
Van Damme Emmanuel	Haven Zeebrugge
Van de Venne Ghanima	Haven Zeebrugge
Van Mol Bart	Haven Antwerpen
Vandamme Manu	Haven Antwerpen
Vandermeiren Jacques	Haven Antwerpen
Vanfleteren Eugène	CMA CGM
Vanfraechem Stephan	Voka Alfaport
Vansevenant Bart	Voka West-Vlaanderen
Verhelst Fons	Apzi
Verhoeven Patrick	

afwezig met
kennisgeving

Adriansens Marc	ICO Terminals
Coppens Sofie	Voka Alfaport
Geschier Barbara	Voka West-Vlaanderen
Harrison Rob	DP World
Van Aken Eliene	Voka Alfaport

bijlage Powerpoint presentatie

1. Opening en verwelkoming

Reginald Loyaen verwelkomt de aanwezigen namens de projectleiding van het Complex Project ECA en geeft een beknopt overzicht van de evolutie van het complex project: verkenningsfase, startbeslissing, alternatievenonderzoeksnota, publieksraadpleging en geïntegreerd onderzoek. Aanleiding voor de workshop was de inspraak van Haven Zeebrugge tijdens de publieksraadpleging om als bouwsteen in het CP ECA te worden opgenomen.

2. Toelichting 1 Rapport Valorisatie containercapaciteit Vlaanderen

Jan Blomme presenteert de hoofdlijnen en conclusies van zijn rapport (november 2015 naar aanleiding van de Beslissing van de Vlaamse Regering van 17/07/2015 en het Santiago-akkoord). Volgende items komen aan bod: positionering van de Westhavens, historische ontwikkeling Beneluxhavens, actuele situatie en structurele trends, evolutie naar een traag groeiende markt, evolutie tot drie grote allianties, schaalvergroting van containerschepen en tot slot een sensitiviteitsanalyse waarin als conclusie de complementariteit van beide zeehavens aan bod komt. Hierbij wordt benadrukt dat Zeebrugge vandaag geen alternatief is voor de groei van de Antwerpse containerlading; wel kan Zeebrugge potentieel zinvol complementair/ondersteunend werken met Antwerpen, en als zodanig ook een bouwsteen zijn voor de Vlaamse havenstrategie.

3. Toelichting 2 Second opinion Rapport Blomme

Elvira Haezendonck licht de topics van haar studie toe: de context, de scope, de methodologie, de output, evenals vijf bedenkingen bij het Rapport Blomme en een aantal evaluerende oplossingsrichtingen. In de conclusies wordt de analyse uit het Rapport Blomme grotendeels bevestigd, worden enkele kanttekeningen geplaatst bij de havencompetitiviteit, het 'double call'-concept wordt als moeilijk haalbaar bestempeld, daartegenover wordt het concept 'Zeebrugge als overloophaven' als meer realistisch concept naar voor geschoven.

4. Toelichting 3 Peer review

Patrick Verhoeven licht enkele recente marktontwikkelingen en een quick scan van de havenstrategieën toe in enkele Noordwest-Europese havens (Duitsland, Nederland, Frankrijk). Vervolgens worden een aantal actuele trends toegelicht, die mede de context van dit overleg bepalen.

5. Reactie marktspelers bij monde van Carla Debart/Eugène Vanfleteren

Carla Debart duidt in eerste instantie op een veelheid aan elementen die een rol spelen bij het benoemen en uitwerken van complementariteit tussen Zeebrugge en Antwerpen. Er is de afstand, er zijn congestieproblemen, een gebrekkige

infrastructuur, de financiële consequenties (moeten klanten de meerkost betalen?), het aanzuigeffect van Duinkerke en Rotterdam...

Een diepgaande analyse van de huidige ontwikkelingen in Zeebrugge (verlies van cargo aan naburige landen) is wenselijk aangezien het moeilijk is verloren cargo terug naar Vlaanderen te krijgen.

Ten tweede is de intermodaliteit belangrijk omdat Zeebrugge ook hier belangrijke handicaps heeft (bijvoorbeeld ten opzichte van Rotterdam). Een betere ontsluiting naar het Duitse hinterland is ook voor Zeebrugge belangrijk. De realisatie van de A11 is alvast een positief punt. Ook het zoeken naar oplossingen voor de lege containerlogistiek is/blijft een werkpunt.

Conclusie: complementariteit ja, maar... Het Santiagoakkoord gaat uit van een behoud van containervalorisatie in Zeebrugge. In het concept 'overloophaven' moet ook geïnvesteerd worden, er moeten voldoende volumes zijn.

We moeten niet wachten tot de congestieproblemen zich voordoen. Het is noodzakelijk nu reeds acties te ondernemen in functie van het behouden van lading, tewerkstelling en inkomsten in Vlaanderen.

Eugène Vanfleteren redeneert vanuit opportuniteiten en marktgegevens waar een rederij mee moet werken, niet vanuit een havenpolitiek. In het verleden werden vrachten in Zeebrugge, dan weer in Antwerpen, vervolgens weer naar Zeebrugge gehaald. Op een bepaald ogenblik werd een besparing van 5 miljoen gerealiseerd door met grotere schepen naar Antwerpen te varen. Er zijn periodes geweest dat veel per spoor werd vervoerd, nadien weer minder. Transshipment met lokale cargo of samenwerking met Cosco, double call Rotterdam-Hamburg-Baltic zijn ook voorbeelden van samenwerking. De Scheldeverdieping heeft een belangrijke rol gespeeld in bepaalde verschuivingen (minder belemmeringen voor Antwerpen en daar zit ook de grootste lokale markt). Het gebrek aan die lokale markt is een grote handicap voor Zeebrugge. De huidige politiek van enkele rederijen om in Zeebrugge een transshipmenthub van leeg materiaal te maken is een belangrijke tussenstap om en de schepen in Zeebrugge te krijgen, en de terminals actief te houden, en de mogelijkheid te bieden om commerciële lading en transshipment in Zeebrugge uit te bouwen. Leeg materiaal alleen is op termijn niet draagbaar.

6. Toelichting stand van zaken ESV Santiago

Vincent De Saedeleer wijst op het gebrek aan visie. Er zijn de gevolgen van de crisis na 2008 en het havenlandschap ondergaat jaar na jaar grote wijzigingen. In die context stellen 'Antwerpen is de cargopool en Zeebrugge de depannagehaven', is te snel door de bocht. Het Rapport Blomme tracht de kool en de geit te sparen en mist met andere woorden een duidelijke visie, gedragen door havenbesturen, havengemeenschappen enzovoort. Cargo is een verhaal van kritische massa, van goede frequentie, van goede hinterlandverbindingen. Als 'overloophaven' kan je niet functioneren. Een verhaal van complementariteit moet een volwaardig verhaal zijn, voor elke haven. Daarom pleit hij ook voor een goed voorbereid, professioneel overleg tussen de havens met als doel op die wijze maximaal te kunnen inspelen op de actuele en toekomstige noden in de markt.

Luc Arnouts schets kort de historiek en de context van het Santiago akkoord (november 2015) en van het Economisch Samenwerkingsverband (augustus 2016). Door de havenbesturen van Zeebrugge en Antwerpen worden actuele en reële inspanningen verricht, vanuit hun faciliterende rol en met erkenning van de positie van beide havens. Diverse marktconcepten worden onderzocht. Doel is met een commercieel verhaal naar de reders te kunnen stappen, zowel wat betreft voorland als achterland (cfr. overleg CEO's dd. 19/04/2017). Het gaat er met andere woorden om geen theoretische oefeningen te maken, maar samen te zoeken naar commercieel interessante concepten.

Nathalie Balcaen vult aan dat Minister Weyts in het kader van Flanders Port Area de zoektocht naar betere achterlandverbindingen wenst te ondersteunen. De Vlaamse overheid voorziet hiervoor een budget.

7. Gedachtenwisseling

Patrick Verhoeven leidt het workshopgedeelte en brengt het gesprek op gang rond drie thema's:

7.1 De business case Vlaanderen, de samenwerking tussen de Vlaamse havens en de rol van elke haven

Jacques Vandermeiren drukt de wens uit het ESV inhoudelijk vastere vorm te geven. Enerzijds is er de samenwerking Zeebrugge-Antwerpen waar aan gewerkt wordt en anderzijds is er de dynamiek van het Complex Project ECA dat hopelijk ook een goede afloop kent. Beiden zijn belangrijk.

Joachim Coens wijst op de aanleiding voor deze bijeenkomst (de reactie vanuit Zeebrugge op het CP ECA) en –de ondertussen gecorrigeerde- foutieve verwijzing naar het Santiago akkoord. Het ESV is nog steeds actueel en daar staat niet in dat de toekomst van Zeebrugge eentje is als 'overloophaven'. Havens zijn kwetsbaar en voor een stuk ook speelbal van de markt. Hij wil verder door- en samenwerken aan een gemeenschappelijke strategie vanuit een Vlaamse kijk en verstandig omgaan met opportuniteiten uit de markt (elkaars kansen niet belemmeren, elkaar ook wat gunnen).

Patrick Verhoeven voegt hier aan toe dat we ook kunnen leren van sommige samenwerkingen (Kopenhagen-Malmö, Gent-Zeeland...) en ook weten dat bijvoorbeeld het Italiaanse centralistische model niet werkt. Een bottom-up strategie waarbij gewerkt wordt met gemeenschappelijke belangen is absoluut te verkiezen.

Luc Arnouts gelooft ook in een 'en-en'-verhaal met twee florerende havens. In Antwerpen zijn er geen krachten die tegen Zeebrugge werken, maar we moeten ook realistisch zijn. Er spelen commerciële belangen en het beste antwoord daarop is samen commerciële concepten bedenken. Indien er in Antwerpen een tijdelijke congestie zou optreden dan moeten we samen antwoorden bedenken om te voorkomen dat cargo verhuist naar Rotterdam of Le Havre. Extra containercapaciteit is sowieso nodig in Antwerpen om de sterke positie van Antwerpen in de toekomst

te kunnen behouden. Daarnaast moeten we zoeken naar samenwerking met Zeebrugge.

Vincent De Saedeleer beaamt dat iedereen baat heeft bij twee goed draaiende havens. Niet alleen een 'overflow' maar ook een volwaardig diepzeeplatform is nodig in Zeebrugge. Joachim Coens verduidelijkt dat het inderdaad niet kan gaan over communicerende vaten of over een overlopend zwembad. De overflowcapaciteit moet onderdeel uitmaken van een goed draaiend platform.

Elvira Haezendonck verwijst naar de noodzaak aan een visie om de haven van Zeebrugge te ontwikkelen, want de lege containers en de bestaande situatie zijn niet "duurzaam". Een langetermijnvisie is nodig inclusief betere achterlandverbindingen, en markttechnisch interessante oplossingen. Uitgangspunt daarbij moet zijn dat Vlaanderen trafieken wil behouden, inzet op betere achterlandverbindingen, op korte- en middellangetermijn bottlenecks tracht weg te werken (enzovoort). Daarbij is de vraag of Zeebrugge en Antwerpen kunnen functioneren als één duo-call haven? Het transport tussen Zeebrugge en Antwerpen heeft een kostprijs die de economische spelers blijkbaar niet willen overbruggen.

Emmanuel Van Damme stelt dat een diepte-analyse van de markten die in het verleden voor Zeebrugge kozen en van de vragen die Zeebrugge op heden krijgt meer inzicht kan bieden in de sterktes van Zeebrugge maar ook in waar de complementariteit met Antwerpen ligt.

Stephan Vanfraechem pleit om vooruit te kijken. De trend van de schaalvergroting gaat niet stoppen en een aantal constanten in de markt zullen niet wijzigen. De havenbedrijven noch de overheid hebben de macht hierop in te grijpen.

7.2 De strategie van havensamenwerking: marktvolgend of met visie wat meer tegengewicht geven?

Elvira Haezendonck stelt dat we in principe moeten uitgaan van een markt zonder overheidsinterventies. Naast de huidige drie grote allianties zijn er ook kleinere trafieken waarvoor Zeebrugge misschien een essentiële rol kan spelen, en dit is in combinatie met een constante overlooppunt voor meerdere hubs wel een strategie. Maar ook hier zal men moeten blijven inzetten op het achterland.

Jan Blomme geeft aan dat er dieper moet nagedacht worden over het 'overloopmodel'. De APMT-terminal moet ondertussen economisch haalbaar blijven en kan bij piekmomenten in Antwerpen op regelmatige basis cargo opvangen. Op lange termijn moeten we samen durven denken over een meer intense samenwerking en welke voordelen die heeft in een Vlaamse context. Daarbij is werken een business model prioritair. Structuren aanpassen, komt in tweede orde. Duurzame achterlandverbindingen (vooral richting Oost- en Centraal-Europa) zijn inderdaad van cruciaal belang. Ook pijpleidingen mogen niet vergeten worden.

Volgens Joachim Coens betekent dit inzetten op het spoor en op de estuariene vaart (met andere woorden binnenvaart op zee, want een kanaal tussen Zeebrugge en Antwerpen zal er niet onmiddellijk komen). Zeebrugge wil open meedenken over structurele vormen van samenwerken. Hij wijst erop dat de context van de fusie

Gent-Zeeland Sea Ports verschillend is. Voor Antwerpen-Zeebrugge moeten we op basis van een kwetsbaarheidsanalyse en van de afhankelijkheid van bepaalde bedrijven/sectoren komen tot een nieuw model.

Freddy Aerts verwijst naar het werk van Luc Arnouts en Vincent De Saedeleer, dat absoluut dient verdergezet te worden. Kan er een oefening gemaakt worden waarbij de kost van het transport Zeebrugge-Antwerpen geminimaliseerd wordt?

Eugène Vanfleteren merkt hierbij op dat in die context belangrijke investeringen in het spoor noodzakelijk zijn. Stephan Vanfraechem verwijst naar spoorsubsidies in het verleden die geen gemeenschappelijke winst hebben opgeleverd. We moeten uitgaan van een gemeenschappelijk project.

Patrick Verhoeven vraagt de aanwezigen naar hun opvattingen betreffende de haalbaarheid van een 'double call' - systeem. Carla Debart pleit ervoor het systeem af te toetsen bij de allianties. Zij vreest dat het geen gemakkelijk verhaal wordt omwille van twee locaties met elk hun eigen import en export. Eugène Vanfleteren beaamt dat het uitzonderlijk misschien kan werken maar niet structureel. Jan Blomme wijst er op dat we in een volatiele situatie zitten en dat bij een kruisparticipatie Zeebrugge/Antwerpen we misschien in een heel ander verhaal terecht komen. Omgevingsfactoren kunnen zeer snel veranderen.

Patrick Verhoeven beaamt dat marktsituaties snel kunnen wijzigen en de allianties ook onderhevig zijn aan commerciële, maatschappelijke en, bijgevolg, beleidsmatige druk, niet in het minst vanuit de Europese Unie. Rik Goetinck wijst op het grote belang van flexibiliteit. In een Vlaamse context moet Zeebrugge als een volwaardig diepzeeplatform kunnen blijven functioneren. De 'overflow' kan daar een onderdeel van uitmaken maar het platform moet ook commercieel onafhankelijk daarvan kunnen functioneren.

7.3. De noodzaak van een bredere samenwerking, bijvoorbeeld in RijnScheldedeltaverband?

Patrick Verhoeven vraagt of een samenwerking met andere buurhavens te overwegen? Jan Blomme stelt dat hoe groter de afstand tussen havens is hoe kleiner de concurrentie. Eugène Vanfleteren pleit veeleer voor het inzetten op betere hinterlandverbindingen. Luc Arnouts voelt weinig voor samenwerking met de grootste concurrenten.

8. Conclusies

Patrick Verhoeven vat de belangrijkste conclusies uit de workshop als volgt samen:

1. CP ECA en ESV kunnen procedureel gescheiden verder uitgewerkt worden. Misverstanden terzake werden uitgeklaard en het is duidelijk dat de oorspronkelijke uitgangspunten van het ESV ten volle moeten gerespecteerd worden.
2. In het kader van het ESV wordt structureel verder samengewerkt aan een eerste gezamenlijke business case (en de daarbij horende promotie) en dan aan een samenwerkingsvorm die beide havens moet versterken. Meer samenwerking is noodzakelijk om toekomstige uitdagingen op een duurzame

manier aan te pakken. Uitgangspunt daarbij is dat Zeebrugge als volwaardig diepzeehavenplatform moet kunnen functioneren. Inzetten op betere infrastructuur voor achterlandverbindingen is essentieel.

3. Voor een havensamenwerking in een ruimer (dan Vlaams) verband bestaat er weinig interesse. Dat neemt niet weg dat kennis moet gedeeld worden om wijzigende trends snel te detecteren.

9. Slotwoord

Freddy Aerts en Reginald Loyen danken de moderator en alle deelnemers voor hun aanwezigheid en hun constructieve inbreng.