

Complex project “Realisatie extra containerbehandelingscapaciteit in het Havengebied Antwerpen”

Verslag Alternatievenworkshop economische actoren 13 oktober 2016

Voorzitter:

Aerts Freddy Afdeling Maritieme Toegang

Deelnemers:

Jan Baelus	Omgeving
Marc Beerlandt	MSC Belgium NV
Greet Bernaers	Havenbedrijf Antwerpen
Jan Blomme	Gewestelijk Havencommissaris
Sofie Coppens	Alfaport-VOKA
Annelies de Jongh	Hamburg Sud
Conny Deneweth	DenS Communicatie
Francis De Ruytter	PSA Antwerp
Kurt Dupon	Katoen Natie
Tony Filibert	DP World
Piet Hemelaer	Afdeling Maritieme Toegang
Reginald Loyen	Departement MOW – Afdeling Beleid
Luc Maes	MPET
Mark Meersman	Afdeling Maritieme Toegang
David Stevens	Team complexe projecten
Kurt Tuerlinckx	Havenbedrijf Antwerpen
Eliene Van Aken	Alfaport-VOKA
Manu Vandamme	Havenbedrijf Antwerpen
Eugène Vanfleteren	CMA CGM Belgium NV
Jan Van Mossevelde	PSA Antwerp
Tom Van Wijck	PSA Antwerp
Patrick Ver Elst	CMA CGM Belgium NV
Robert Walter	Maersk Line
Eddy Wouters	Antwerpse Scheepvaartvereniging

Verslaggevers:

Verhaegen Katelijne	Tractebel
Couderé Koen	Tractebel

1. Presentaties

Als eerste onderdeel van de namiddag werd een presentatie gegeven door Freddy Aerts (Hoofd Afdeling Maritieme Toegang van de Vlaamse overheid) en Koen Couderé (Tractebel). In deze presentatie kwam onder meer het volgende aan bod:

1. Doelstelling en procesverloop van het complex project
2. Toelichting van de al bekende alternatieven
3. Voorstelling op hoofdlijnen van de (voorlopige) onderzoeksmethodiek

De volledige presentatie is te vinden op

https://extracontainercapaciteitantwerpen.login.kanooh.be/sites/default/files/atoms/files/161010_CD_MOW%20CP%20ECA%20presentatie_TE.pdf

2. Workshopgedeelte

Na de presentatie en de informatieve vragenronde werd verder gewerkt onder vorm van een workshopformule. Alle deelnemers namen daarbij plaats rond een grote kaart van de haven en gaven aan welke (deel)alternatieven volgens hen mogelijk interessant waren. Deze worden hieronder opgelijst:

Omschrijving	Opmerking
Saeftinghedok over volledige lengte maar enkel aan zuidzijde kaaien	
Kaai aan Scheldekant om zuidelijke hoek van DGD	In de eerste plaats bestemd voor de binnenvaart
Scheldekaai tussen DGD en toekomstige ingang SD	In de eerste plaats bestemd voor de binnenvaart
Doorverbinden van Noordzee- en Europaterminal (over de sluisen heen)	
Nieuw insteekdok op RO ter verlenging van Europaterminal	

Een oplossing die de dag ervoor was aangehaald, namelijk het gelijktijdig laden/lossen van een schip langs twee kanten in een smal dok, zodat de behandeling dubbel zo snel zou kunnen gebeuren, werd ook ter discussie vermeld. In Amsterdam was een vergelijkbare oplossing alleszins geen succes gebleken. Dit zou ook alleen maar werken als oplossing als het op veel plaatsen werd toegepast. Bovendien is dit een weinig flexibele oplossing als de schepen breder zouden worden en vereist het per schip een tweemaal zo grote kaailengte (met bijhorende kosten).

In de loop van de discussies kwamen ook volgende stellingen vanwege de economische actoren aan bod:

1. Versnippering van de containerbehandelingscapaciteit is niet wenselijk. Dit brengt meer kosten en minder flexibiliteit met zich mee, wat uiteindelijk leidt tot minder efficiëntie bij de containerbehandeling.
2. Er is nu al te weinig capaciteit aan de waterkant, in concreto te weinig bruikbare kaailengte.
3. Met grotere schepen is ook een grotere capaciteit op de "yard" nodig.

4. Snelheid van behandeling is cruciaal om de concurrentie met Rotterdam aan te gaan (met name om de 6 uur opvaart op de Schelde te compenseren).
5. Capaciteit achter de sluisen is voor de containerbehandelaars niet interessant, tenzij voor overslag op binnenvaart. Brengt extra bewegingen en dus extra kosten, ook maatschappelijke, met zich mee. Het is belangrijk deze kosten inzichtelijk te maken. Het zou Antwerpen ook minder aantrekkelijk maken.
6. Op dit moment zijn er drie grote allianties; kostenbesparing is voor deze allianties van groot belang om concurrentie aan te kunnen.
7. De internationale tendensen gaan ook in de richting van de concentratie van containerbehandelingscapaciteit vòòr de sluisen.
8. Singapore is geen goede haven om mee te vergelijken (in termen van verwerkingscapaciteit van de terminals) vermits het hier bijna uitsluitend om transshipment gaat.
9. Containerbehandelingscapaciteit aan de noordzijde van het Saeftinghedok lijkt voor de aanwezige actoren minder interessant, omdat het afgezonderd is van hun reeds bestaande terminals. Een (lang) Saeftinghedok met enkel kades aan de zuidkant en aan de noordkant een talud zou dus een alternatief kunnen zijn.
10. Redelijk omvangrijke ingrepen (bijvoorbeeld op het vlak van binnenvaartvoorzieningen) zijn op korte termijn sowieso nodig. Bijvoorbeeld voor de getijdekaaien op de Rechterscheldeoever gaat het om het verlengen van de lichterkade, het wegwerken van het roro insteekdokje in de Noordzeeterminal en de verdieping van de kaaimuur van de Europaterminal. Deze acties mogen echter niet gezien worden als een alternatief voor het complex project of als onderdeel van een gefaseerde oplossing. De nodige capaciteit komt er bij voorkeur in één keer en op één locatie. Het Saeftinghedok is daarvoor de meest voor de hand liggende optie. Grote allianties hebben grote terminals nodig.
11. Terminals met grote waterdiepte worden best voorbehouden voor trafiek die deze diepte ook het best kan exploiteren, i.e. megacontainerschepen.
12. Oplossing die erin bestaat ruimte te winnen door de autoterminals beter te organiseren blijft als nadeel hebben dat de gecreëerde extra capaciteit zich achter de sluisen bevindt.

Er werd ook een concrete vraag gesteld die aan bod was gekomen tijdens de alternatievenworkshop van de dag ervoor, met name: Wat krijgt de maatschappij terug van de investering van de overheid in nieuwe capaciteit, en waarvan de winsten in de eerste plaats naar internationale concerns gaan?

Het antwoord op die vraag kwam in essentie neer op “werkgelegenheid”: uiteraard bijkomende werkgelegenheid, maar ook behoud van de huidige werkgelegenheid. Als er geen groei is kan volgens de economische actoren immers alleen achteruitgang volgen.