

# Complex project “Realisatie extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen”

---

*Verslag Gespreksavond economische noodzaak extra containerbehandelingscapaciteit 6 oktober 2016*

## Voorzitter:

Aerts Freddy                      afdeling Maritieme Toegang

## Deelnemers:

Arnouts Luc	Antwerp Port Authority
Baelus Jan	Omgeving
Baetens Johan	Natuurpunt WAL
Bernaers Greet	Havenbedrijf Antwerpen
Blomme Jan	Gewestelijk Havencommissaris
Bruyninckx Eddy	Havenbedrijf Antwerpen
Casier Bart	Interwaas
Cerpentier Paul	ABS
Coppens Sofie	Alfaport - VOKA
De Bock Hans	Gemeente Beveren
De Parade Jelle	IFB - Interferry Boats
De Ruytter Francis	PSA Antwerp
Deckers Peter	Maatschappij Linkerscheldeover
Deneweth Conny	DenS Communicatie
Devos Kristof	Afdeling Maritieme Toegang
D'Hoine André	Gemeente Stabroek - Milieuraad
Erkelens Hans	Provincie Zeeland
Filibert Tony	DP World
Florus Marc	Vlaamse Milieumaatschappij
Goeminne Koen	Departement MOW
Goris Maarten	Departement MOW - Ontwikkeling Havengebied Antwerpen
Hemelaer Jan	Procesmanager Ontwikkeling Havengebied Antwerpen
Hemelaer Piet	Afdeling Maritieme Toegang
Hoet Ilse	Departement MOW - Afdeling Beleid
Keymeulen Frederic	Transport en Logistiek Vlaanderen
Klap Vincent	Provincie Zeeland
Lelie Martin	Gemeente Sint-Gillis-Waas
Loyen Reginald	Departement MOW - Afdeling Beleid
Malcorps Denis	Doel 2020
Meersman Mark	Afdeling Maritieme Toegang
Meersschaert Richard	EGTS Linieland van Waas en Hulst
Merckx Jean-Pierre	Vlaamse Havencommissie
Notteboom Theo	Universiteit Antwerpen
Stevens David	Team Complex Projecten
Symens Peter	Natuurpunt

Tuerlinckx Kurt	Havenbedrijf
Van Aken Eliene	Alfaport - VOKA
Van de Putte Peter	Maatschappij Linkerscheldeover
Van Deun Veerle	Afdeling Maritieme Toegang
Van Gindertaelen David	ELIA
van Hees Wim	Ademloos
van Mol Bart	Havenbedrijf Antwerpen
Van Mossevelde Jan	PSA Antwerp
Van Remoortel Korneel	Gemeente Sint-Gillis-Waas
Van Wijck Tom	PSA Antwerp
Vandamme Manu	Havenbedrijf Antwerpen
Vandenboer Raf	ELIA
Vanfraechem Stephan	Alfaport - VOKA
Ver Elst Patrick	CMA CGM Belgium nv
Vercauteren Matthias	Boerenbond
Verhoeven Greg	Vlaams ABVV
Vermeulen Peter	Ringland
Vlegels Boudewijn	Gemeente Beveren
Vloebergh Guy	Omgeving
Waterschoot Brian	De Derde Generatie

Verslaggevers:

Verhaegen Katelijne	Tractebel
Couderé Koen	Tractebel

## 1. Presentaties

Als eerste onderdeel van de avond werden een aantal presentaties gegeven. Achtereenvolgens kwamen aan bod:

1. Doelstelling en procesverloop van het complex project (Freddy Aerts, Hoofd Afdeling Maritieme Toegang van de Vlaamse overheid)
2. Economische noodzaak van de realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen (Eddy Bruyninckx, CEO Havenbedrijf Antwerpen)
3. Aspecten die de capaciteit van een containerterminal bepalen (Jeroen Kats, adviesbureau TBA, Delft)
4. Voorstelling van het rapport ‘Valorisatie containercapaciteit Vlaamse diepzeehavens’ (Jan Blomme, Gewestelijk Havencommissaris)

De volledige presentatie is te vinden op

<https://extracontainercapaciteitantwerpen.login.kanooh.be/sites/default/files/atoms/files/CP ECA Presentatie Gespreksavond 161006.pdf>.

## 2. Informatieve vragenronde

Tijdens en na de presentaties was er gelegenheid tot het stellen van vragen. Onder meer volgende vragen kwamen daarbij aan bod:

1. Hoe zit het met de beschikbare capaciteit voor ontsluiting via het spoor? *Antwoord: Een goede ontsluiting van de containerterminals is één van de drie doelstellingen van het project. Voor elk van de alternatieven zal dus bestudeerd worden hoe ze (onder meer) ook via het spoor kunnen ontsloten worden.*
2. Wat zijn de consequenties voor het achterland? Bijvoorbeeld (nieuwe) spoor- en binnenvaartinfrastructuur nemen ook ruimte in. *Antwoord: Het studiegebied van het alternatievenonderzoek blijft niet beperkt tot de haven zelf. Met name voor wat betreft mobiliteit (en de ermee samengaande emissies en geluidshinder) zal ook bestudeerd worden wat het effect is op de gebieden rond de haven. Een groot deel van de oorsprong/bestemming van de haven bevindt zich in een straal van maximaal 150 km erom. De impacten situeren zich in een kleiner gebied.*
3. Bestaat er vergelijkend onderzoek over hoe lang containers op de kade staan in verschillende Europese landen? *Antwoord: voor de haven van Antwerpen is de afvoer aan landzijde niet echt een probleem in termen van capaciteit. Uit een vergelijking blijkt alvast dat de dwell time voor Antwerpen gelijkwaardig is aan die van Rotterdam (5 à 6 dagen gemiddeld).*
4. Wordt het Delwaidedok nog meegenomen als alternatief? *Antwoord: we zitten volop in de fase van de definitie van mogelijk te bestuderen redelijke alternatieven. Het Delwaidedok kan zeker een deel van de oplossing voor extra containerbehandelingscapaciteit vormen. In de alternatievenonderzoeksnota zullen alle redelijke alternatieven opgesomd worden.*
5. Er zou te weinig capaciteit zijn voor barge-behandeling, te wijten aan te weinig (geschikte) kranen. Is het installeren van nieuwe kranen aan de terminals van het Deurganckdok een oplossing? *Antwoord: Een dergelijke actie valt onder de doelstelling “verbeteren van de multimodale ontsluiting”. Het is op zich geen oplossing voor de nood aan extra containerbehandelingscapaciteit maar kan er wel aan bijdragen.*
6. Is een eiland voor de kust geen oplossing om de grote containerschepen te laten aanleggen? *Antwoord: de scope van de studie beperkt zich tot de haven van Antwerpen. Een eiland voor de kust zou overigens niet de voordelen van Antwerpen hebben op het vlak van enerzijds integratie haven/industrie/logistiek en anderzijds de beschikbaarheid van cargo uit een groot en economisch actief hinterland (cf. de uitspraak “cargo is king”).*
7. Er wordt gesteld dat als de bezetting van een terminal 80% van de capaciteit overschrijdt er zich al capaciteitsproblemen kunnen voordoen. In Antwerpen zou dat het geval zijn. Hoe zit dat in andere havens? Op de Tweede Maasvlakte bijvoorbeeld wordt deze grens zeker nog niet bereikt. *Antwoord: Antwerpen flirt weldegelijk met deze grens. Dat wil niet zeggen dat de activiteiten niet ook boven deze grens doorgaan, wel dat het operationeel moeilijker wordt.*
8. Wordt in geen enkel alternatief Zeebrugge bestudeerd? *Antwoord: Nee. Zoals toegelicht is Zeebrugge om verschillende redenen (te beperkt achterland, slechte ontsluiting...) geen valabel alternatief. De Scheldeverdieping heeft de voordelen van Antwerpen nog beter tot hun recht doen komen. De kost van het verschepen van goederen van Antwerpen naar Zeebrugge (en terug), waarbij Zeebrugge als een soort “voorhaven” zou fungeren is ook te groot. Maar elke haven heeft zijn specifieke rol en profiel, en samenwerking is zeker niet uitgesloten.*

### 3. Debat

Na een pauze werd een panel samengesteld, bestaande uit bovenstaande sprekers plus prof. Theo Notteboom van de Universiteit Antwerpen.

Aan het panel werden onder meer volgende vragen gesteld:

1. Hoe zit het met de evolutie van de toegankelijkheid (voor grote zeeschepen) van de haven van Antwerpen? *Antwoord: De capaciteit van de containerschepen is sinds de jaren negentig vervijfvoudigd. Antwerpen is er goed in geslaagd de evoluties in de scheepsgroottes te volgen, onder meer omwille van de Scheldeverdieping. Een (ook inlands gelegen) haven als Hamburg is hier veel minder goed in geslaagd. Overigens is het zo dat de diepgang van de containerschepen niet evenredig toeneemt met de capaciteit ervan. De diepgang is in dezelfde periode slechts met 10 à 15% gestegen. Wat de evoluties in de capaciteit betreft: schaalvergroting tot 24.000 TEU per schip kan nog binnen het bestaande scheepsconcept (door bijvoorbeeld lagen toe te voegen, een extra rij toe te voegen en de schepen een klein beetje langer te maken). Boven 24.000 TEU zou men eigenlijk naar een totaal nieuw concept moeten evolueren. Schepen tot 400 meter lengte kunnen vlot op- en afvaren naar Antwerpen. Qua breedte hebben de meeste schepen nu 23 rijen containers naast elkaar. De kranen aan het Deurganckdok kunnen tot 25 rijen gaan. Er is dus nog marge.*
2. Hoe zit het met andere activiteiten/ontwikkelingen binnen de haven die meer werkgelegenheid genereren dan containerterminalen? *Antwoord: het complex project blijft niet beperkt tot containeroverslag. Er is ook ruimte voorzien voor ongeveer 88 hectare aan logistiek/industriële gronden. Overigens is er in Antwerpen al lang een verweving tussen goederenvervoer, industrie en logistiek. Dit is een van de sterktes van Antwerpen. Wereldwijd begint dit concept nu pas ingang te vinden.*
3. Men leest dat de grote rederijen verliezen maken. Wat zijn de gevolgen voor de evolutie van de containervervoer? Bestaat niet de kans dat de rederijen de verschillende havens op het vlak van kosten tegen elkaar zullen uitspelen? *Antwoord: De havenrechten vormen maar een klein onderdeel van de totale aanloopkosten van een schip en zijn in die zin dus niet determinerend voor een reder. Zaken als de beschikbaarheid van cargo zijn veel belangrijker voor de rederijen. Niettemin is het einde van de consolidatie binnen de rederijen nog niet in zicht is en dit gaat ongetwijfeld een effect hebben op de havens.*
4. Waar ligt de limiet, in termen van de externalisatie van de impacten van de haven (en specifiek deze ontwikkelingen)? Zijn er grenzen aan de groei? *Antwoord: Hier valt niet zomaar een getal op te plakken, de externe effecten zullen bestudeerd worden in het alternatievenonderzoek. De aanvaardbaarheid hiervan is een maatschappelijk/politieke beslissing.*
5. Wat zijn de doelstellingen op het vlak van modal split? *Antwoord: We kunnen stellen dat met een aandeel van 43% vrachtwagens de modal split zo slecht nog niet is. Maar een shift weg van vrachtwagengebruik wordt sowieso verder nagestreefd. Overigens zal, ook als de uitbreiding van de containercapaciteit niet zou gerealiseerd worden in Antwerpen, de vraag naar maritiem- en hinterlandtransport wel blijven bestaan. Het is dus niet zo dat er in dat geval plots veel minder vrachtwagens op de weg zullen zijn. Wat betreft barges*

*zal na de verhuis van MSC het zwaartepunt duidelijk op de Linkerscheldeoever komen te liggen.*

6. Welke rol kan de binnenvaart spelen als men weet dat de meeste containers een bestemming hebben binnen een vrij beperkte straal rond de haven? Speelt dit niet in het voordeel van vrachtwagens? *Antwoord: dat is ontegensprekelijk zo, en dit legt een beperking op de modal shift die in de praktijk haalbaar zal zijn.*
7. Kan de modal shift niet meer positief gestuurd worden? Nu is de sturing *de facto* “negatief”, bijvoorbeeld dichtslibbende wegen spelen in het voordeel van de binnenvaart. *Antwoord: De ontwikkelingen langs bijvoorbeeld het Albertkanaal zijn in de eerste plaats marktgestuurd, maar de overheid zou hier ongetwijfeld kunnen aan bijdragen door bottlenecks weg te halen en incentives te voorzien. Overigens heeft de marktwerking met betrekking tot het Albertkanaal geleid tot teveel versnippering (teveel verschillende inland terminals). Dit zou inderdaad beter wat gestuurd geweest zijn vanuit het beleid. Wat betreft het spoor zou het bundelen van stromen vanuit Gent en Antwerpen naar het oosten, in combinatie met een spoorterminal op de Linkerscheldeoever kunnen leiden tot voldoende kritische massa om het spoor interessanter te maken.*
8. Hoe kan de geplande Oosterweelknoop de haven ontsluiten? Ligt hij daarvoor niet te ver weg van de haven? *Antwoord: de Oosterweelknoop is precies bedoeld om het zuidelijke deel van de haven, dat op dit moment slecht ontsloten is, beter te ontsluiten.*