

**Conclusie-  
verslag  
(ontwerp)**      **Workshop operationaliteit logistieke bouwstenen CP ECA**

vergaderdatum    **27 september 2018 om 18 u**

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

verslaggever     Jan Baelus – OMGEVING cvba / Bart Van Mol – Havenbedrijf Antwerpen

deelnemerslijst    Zie bijlage 1: lijst van deelnemers en verontschuldigen

bijlagen          De presentatie van de bijeenkomst is beschikbaar op de projectwebsite  
extracontainercapaciteitantwerpen.be > Documenten onderzoeksfase >  
27 september 2018: workshop operationaliteit logistieke bouwstenen

---

## **1. Opening en verwelkoming**

Reginald Loyen verwelkomt de aanwezigen, overloopt de agenda en leidt Bart van Mol (Havenbedrijf Antwerpen) als gespreksleider in.

Bart Van Mol licht aan de hand van een presentatie (zie bijlage) het doel van de workshop en de aanpak van het operationaliteitsonderzoek voor de logistieke bouwblokken toe. Het is de bedoeling dat deze workshop input levert voor het gedeelte “logistiek” van het operationaliteitsonderzoek van de bouwstenen van ECA.

## **2. Types containerlogistiek**

Aan de hand van een schema (in de presentatie, in bijlage) licht Bart van Mol de vijf types containerlogistiek die worden onderscheiden (containerdepot; stuffing, stripping en groupage; warehousing; productielogistiek; distributielogistiek) met hun karakteristieken toe, alsook de basisopties voor de optimale locaties daarvan. Hij geeft aan dat de laatste twee types (productielogistiek en distributielogistiek) ook wel mogelijk zijn in havengebied, maar minder gebonden zijn aan een toenemende maritieme containertrafiek.

Dennie Lockefeer stelt dat distributielogistiek -minder in de haven thuis hoort omdat die de mobiliteitsproblemen daar alleen maar vergroot; de workshop kan hier mee instemmen.

Verder heeft de workshop bij dit schema de bemerking dat voor de activiteiten ‘stuffing & stripping’ en ‘warehousing’ qua ligging een locatie in de directe nabijheid van de maritieme containerterminals respectievelijk een belangrijke voorwaarde en meerwaarde vormt in functie van een vlotte uitwisseling tussen de terminals en de logistieke zone. Verschillende deelnemers van de workshop stellen echter dat het beter is om deze activiteiten meer perifeer aan de rand van het havengebied te organiseren op een locatie met directe wegaansluiting in functie van aan- en afvoer

tussen het hinterland en de logistieke zone. Hiermee kan de druk op de weginfrastructuur deels weggenomen worden aan de container gates van de terminals. Tevens merken een aantal deelnemers aan de workshop op dat het belang van multimodale ontsluiting voor deze activiteiten niet 'beperkt' is zoals opgenomen in de tabel, maar wel 'noodzakelijk' voor een vlotte haveninterne uitwisseling van containers tussen de logistieke zone en de maritieme containerterminals (aan- en afvoer in functie van verscheping). Deze tabel met locatiecriteria zal overeenkomstig aangepast worden. Verder worden er geen bemerkingen of suggesties geformuleerd en wordt de (aan te passen) tabel als leidraad gevalideerd.

### **3. Evaluatie van de vijf logistieke bouwstenen**

Bart van Mol geeft aan dat de vijf logistieke bouwstenen die eerder al, en mede op basis van inspraakreacties, voor het ECA-onderzoek zijn geselecteerd (gedempt deel Doeldok en omgeving, kop Verrebroekdok, Vlake van Zwijndrecht, Logistiek Park Schijns en Churchillzone) getoetst moeten worden aan de locatievereisten voor de verschillende types logistiek en aan hun multimodale ontsluiting. De uitspraken worden met een weging + (optimaal, goed werkbaar), 0 (bepaalde knelpunten, minder wenselijk, suboptimaal) en – (onmogelijk, totaal niet wenselijk, onrendabel) in het onderzoeksrapport opgenomen.

Er wordt op gewezen dat om de logistieke bouwstenen goed te kunnen beoordelen, de ligging van de nieuwe containerterminals duidelijk moet zijn, en dat is niet het geval. Bart van Mol geeft aan dat de logistieke bouwstenen moeten worden beoordeeld in de onderstelling dat de extra containerbehandelingscapaciteit op bouwstenen in de omgeving effectief worden gerealiseerd. Marc Meersman vult aan dat dit inderdaad een methodisch probleem is, maar dat de gevolgde onderzoeksmethode verplicht om alle bouwstenen mee te onderzoeken en niet toelaat om er onderweg al te schrappen.

#### **3.1. Gedempt deel Doeldok en omgeving**

Met de terminals nabij en aanleunend is dit voor de workshop de meest geschikte locatie als containerdepot. Afhankelijk van het alternatief waarin deze bouwsteen ingeschakeld wordt is de oppervlakte mogelijk te groot om enkel de aansluitende en nabije containerterminals te bedienen. Om goed als containerdepot te kunnen fungeren heeft deze bouwsteen wel een directe aansluiting op water voor de binnenvaart nodig (dat wil zeggen niet over privé terrein). Deze kan langs Doeldok worden voorzien. Met deze wateraansluiting kan de site overigens ook voor andere, meer verder af gelegen terminals werken. Dit laatste is belangrijk indien de volledige site 'gedempt Doeldok en omgeving' zou ontwikkeld worden.

Voor stuffing, stripping en groupage is deze site in het hart van de haven niet geschikt, want die activiteiten genereren te veel verkeer. Enkele experts geven aan dat die activiteiten (die veel werk met zich mee brengen), alsook de Value Added Logistics, beter aan de rand van de haven worden gelokaliseerd, of zelfs net buiten het havengebied. Dit laatste valt evenwel buiten de scope van het operationaliteitsonderzoek. Tevens is het raadzaam om logistieke activiteiten ruimtelijk te bundelen, waardoor een dikke stroom containers van de terminals en depots naar een dergelijk groupagecentrum kunnen gaan, van waaruit dan verder meer fijnmazige verdeling gebeurt (of omgekeerd in het geval van uitvoer). Ook voor warehousing is de site niet geschikt (motivering zie boven).

#### **3.2. Kop Verrebroekdok**

De experts beoordelen deze site als een potentiële satelliet van een containerdepot (hoewel verder verwijderd van de maritieme container terminals) en zone voor stuffing & stripping activiteiten. Dankzij de mogelijkheid tot multimodale aansluiting, op vnl binnenvaart, kan een dikke stroom containers met binnenvaart rechtstreeks uitgewisseld worden met de maritieme containerterminals (bijvoorbeeld met een binnenschip dat tweemaal daags van de terminal komt) en verwerkt worden

(makkelijk 0,3 miljoen TEU).<sup>1</sup> Er wordt op gewezen dat er dan ook plaats voor binnenschepen aan de zeeterminal moet zijn. Een expert wijst er op dat 56 ha te klein is voor warehousing en dat die er al veel is in dit stuk van het havengebied. Daarentegen kan een ontwikkeling aansluitend op het logistiek park Waasland bijkomend multimodaal potentieel opleveren. Gelet op de beschikbare ruimte van de zone kan dit wel niet in combinatie met container depot activiteiten.

Er wordt besloten dat deze locatie enkel geschikt is voor containerdepot mits het voorzien van een directe wateraansluiting. Voor stuffing & stripping en warehousing is het terrein enkel geschikt mits het voorzien van een minstens een indirecte wateraansluiting.

### **3.3. Vlake van Zwijndrecht**

De workshop bevestigt de evaluatie dat dit geen goede locatie is voor een containerdepot (te ver weg). Maar vermits er voor deze site vlak bij op de Schelde een nieuwe binnenvaarterminal zou kunnen worden gebouwd, kan dit wel uitgroeien tot een tri-modale site.<sup>2</sup> Zo wordt ze niet alleen voor warehousing, maar ook voor stuffing, stripping en groupage en vooral voor productielogistiek (voor de omliggende chemische cluster, het sterkst groeiende deel van de haven) mogelijk interessant. Wat stuffing & stripping en warehousing betreft, stellen verschillende experts evenwel dat het een aandachtspunt vormt dat deze activiteiten de congestie in dit deel van de haven dreigen te verergeren.

Er wordt gesteld dat deze zone ook aangewend kan worden voor meer productiegerelateerde logistiek in functie van de aangrenzende industriële zone. Tevens suggereert de workshop om de aldaar gevestigde chemische cluster te betrekken bij een eventuele ontwikkeling van de Vlake van Zwijndrecht.

### **3.4. Churchillzone**

Er is consensus dat deze locatie minder geschikt is voor de activiteiten van een container depot. Enkele deelnemers wijzen er op dat in die omgeving grote logistieke spelers zitten, dus 'stuffing & stripping' en 'warehousing' op die site zou wel moeten kunnen indien er een goede multimodale aansluiting kan voorzien worden. Deelnemers van het Havenbedrijf geven aan dat de raad van bestuur van het Havenbedrijf dit niet als een logistieke zone ziet, maar als een strategische zone voor (innovatieve) maak- en procesindustrie, met onder meer activiteiten in de circulaire economie. Vanuit het projectteam wordt echter gesteld dat deze beslissing ondergeschikt is aan de beoordeling die van de deelnemers in deze workshop wordt gevraagd. Enkele experts onderstrepen dat de gronden in het havengebied, ook de logistieke gronden, schaars zijn en dat er altijd extra terreinen worden gezocht. Voor productiegerelateerde en distributielogistiek zou dit een goede plek zijn; maar de deelnemers constateren nemen akte van de beslissing van het Havenbedrijf.

### **3.5. Logistiek Park Schijns**

---

<sup>1</sup> Noot bij de verslaggeving: de verdere afwerking van het Verrebroekdok, nodig om deze zone direct te ontsluiten aan het water, is niet voorzien in de bouwsteen zoals opgenomen in het onderzoek. Bij de beoordeling van deze bouwsteen mag de directe waterontsluiting dan ook niet als een gegeven beschouwd worden. Een mogelijke indirecte waterontsluiting via een kade in de omgeving kan wel beschouwd worden.

<sup>2</sup> Noot bij de verslaggeving: de aanleg van een kade aan de Schelde in de directe omgeving van de bouwsteen is niet voorzien in de bouwsteen zoals opgenomen in het onderzoek. Bij de beoordeling van deze bouwsteen mag de directe waterontsluiting dan ook niet als een gegeven beschouwd worden. Een mogelijke indirecte waterontsluiting via een kade in de omgeving kan wel beschouwd worden.

Voor de workshop biedt dit een perfecte ligging voor groupage en warehousing, dicht bij het primair wegennet en de spoorhub op de naastgelegen mainhub waarmee een directe aansluiting via interne baan mogelijk is. Niet voor een containerdepot want daarvoor ligt het in elk geval te ver van de terminals.

#### **4. Globale behoefte**

Bij de start van ECA werd een behoefte aan 160 hectare bijkomende logistieke terreinen ingeschat, maar ondertussen werd er heel wat ontwikkeld is (onder meer aan Delwaidedok). Op de vraag of die 160 hectare nog een goede inschatting is, geeft de workshop aan dat dit moeilijk in te schatten is. Aangegeven wordt dat de overheid die behoefte door deductie moet inschatten. Desalniettemin wordt gesteld dat er in het havengebied een schaarste aan logistieke terreinen bestaat en bijkomende logistieke zones derhalve wenselijk zijn. Er wordt geconcludeerd dat de 160 hectare zoals initieel ingeschat de leidraad blijft in het onderzoek.

#### **5. Mobiliteit**

Op de vraag om goede en betere aansluitingen op de hoofdwegen te voorzien dan bijvoorbeeld Sint-Antoniusweg wordt geantwoord dat dit onderdeel uitmaakt van het mobiliteitsonderzoek. Tevens wordt gewezen op de vooropgestelde modal split. Deze vraagt vooral voor binnenvaart dedicated plaatsen en initiatieven tot bundeling (waar het Havenbedrijf mee bezig is) en voor spoor ook bundeling en een heel actieprogramma (zoals toegelicht op de workshop mobiliteit). Opgeworpen wordt dat de rederijen en de terminals geen vat hebben op hoe die af- en aanvoer gebeurt, de industrie wel; die zou doelen opgelegd moeten krijgen.

Een deelnemer pleit voor een veel ambitieuzere mobiliteitsaanpak met nog maar 30 % over de weg in plaats van 43 % en met niet 15 % maar 25 % spoor. Hij verwijst daarbij naar Deurganckdok dat op 20 % spoor is geconcipeerd, maar nu zo niet gebruikt wordt. Om die ambitieuze doelen te halen, moet er ingezet worden op een gordel van satellieten in en rond de haven, bereikbaar per binnenvaart, waar de bundeling van lading gebeurt. Een dergelijke ambitieuze aanpak zal de vrees voor een mobiliteitsinfarct door nieuwe containerterminals wellicht kunnen wegnemen en een groter draagvlak voor de uitbreiding van de containerbehandelingscapaciteit kunnen bewerkstelligen. Voor hem moet er dringend een echt masterplan komen waarin alle puzzelstukken in elkaar passen, gebaseerd op goede terminals en goede linken met logistieke sites in en rond de haven die de mobiliteit in de regio zo min mogelijk belasten. Deze suggestie wordt door de andere deelnemers beaamd. Hierop wordt geantwoord dat het concept van bundeling van lading via spoor en binnenvaart momenteel wordt uitgewerkt en dat er nog dit jaar hieromtrent een proefproject start. Wat de modal split betreft wordt geantwoord dat de in het project vooropgestelde doelstelling zullen aangehouden worden, maar dat deze geen eindpunt moeten vormen. Evenwel zijn realistische aannames belangrijk om tot een haalbare mobiliteit te komen.

In dit verband wordt ook aangegeven dat ook de nachtopeningen zinvol zijn om de capaciteitsproblemen op de terminals en de wegen overdag te verminderen, maar dat we daarmee dan wel verder moeten gaan dan de containers een klein beetje

verder in de haven te zetten (waar ze voor andere mobiliteitsproblemen zorgen): ze moeten inderdaad naar satellieten buiten de haven, die inderdaad ook 's nachts open zijn.

Zo gevraagd, geeft de workshop aan dat er geen andere suggesties meer te geven zijn.

De aanwezigen worden bedankt voor hun inbreng.

## **6. Bijlage 1: Lijst van deelnemers en verontschuldigde**

### **Aanwezig**

- Aertssen Sam..... Shipit Terminal
- Baelus Jan..... OMGEVING
- Coppens Sofie..... Alfaport Voka
- De Lariviere Yves..... Antwerp Euroterminal
- Deneweth Conny..... DenS Communicatie
- Dhondt Ine..... Departement Omgeving
- Dupon Kurt..... Katoen Natie
- Filibert Tony..... DP World
- Guldentops Kristof ..... Havenbedrijf Antwerpen
- Kockx Patrick..... CMA CGM Belgium
- Kunst Harold..... MPET
- Lockefeer Dennie..... Van Moer Logistics
- Loyen Reginald..... Departement Mobiliteit en Openbare Werken
- Meersman Mark..... Departement Mobiliteit en Openbare Werken
- Oellibrandt Dirk..... MPET
- Stevens David..... Departement Omgeving
- Tuerlinckx Kurt..... Havenbedrijf Antwerpen
- Van Aken Eliene..... Alfaport Voka
- Van Avermaet Marjan..... Maatschappij Linkerscheldeoever
- Van Hecken Kristel..... Antwerpse Scheepvaartvereniging
- van Mol Bart..... Havenbedrijf Antwerpen
- Voetelink Maarten..... CMA CGM Belgium

### **Verontschuldigd**

- Aerts Freddy..... Voorzitter Task Force complex project ECA
- Bernaers Greet..... Havenbedrijf Antwerpen
- Demoor William..... Havenbedrijf Antwerpen
- Haezendonck Elvira..... ECSA
- Vandamme Manu..... Havenbedrijf Antwerpen

### **Ingeschreven, maar niet aanwezig**

- Blomme Jan..... Gewestelijk Havencommissaris
- De Maeijer Pascal..... ITC Rubis
- Van de Putte Peter..... Maatschappij Linkerscheldeoever