

Goeienavond dames en heren,

Het is enorm belangrijk en vooral lovenswaardig dat we vandaag en de volgende maanden als gemeenschap, samen, overleggen om de juiste beslissingen te nemen.

Maar de lakmoesproef zal pas succesvol zijn als "de markt" de extra aangelegde container capaciteit oppikt.

Ik hoor u vragen: wie is "de markt"?

Wel, dat zijn de containerrederijen.

De finale beslissing over onze rol als haven zal worden gemaakt door een handvol globale rederijen die in de vorm van 3 mega-allianties het vervoer over zee van de volledige wereldhandel in containers controleren.

Deze directe klanten van de extra containerbehandelingscapaciteit die hier vandaag op tafel ligt hebben zich vorige maand duidelijk uitgesproken over wat je als haven nodig hebt om mee te spelen met de grote jongens. En ze wachten met spanning af of we goed geluisterd hebben naar hun boodschappen:

Boodschap 1.

### **Een vlotte en betrouwbare nautische toegang voor hun schepen.**

Maw. een veilige en snelle verbinding van zee tot terminal. Met schepen van 4 voetbalvelden lang, meer dan 2 tennisvelden breed en met 5 verdiepingen onder water vormt elke mogelijke hindernis of hapering een bedreiging.

Een passage door sluizen is voor deze mastodonten uitgesloten. Die komen ze trouwens vandaag in geen enkele andere wereldhaven tegen. Laat ons aub niet naïef zijn en denken dat we als Antwerpen deze trend kunnen breken.

Boodschap 2.

### **Geconcentreerde behandelingscapaciteit voor hun containers.**

De mega-allianties kiezen resoluut voor grote terminals waar ze alle diensten kunnen consolideren op 1 operationele plek. Een minimum van 5-7 mln TEUS per terminal unit dringt zich op.

Enkel terminals die voldoende ruimte aanbieden aan de waterkant EN op de landzijde komen in aanmerking.

Boodschap 3.

### **Een optimale verbinding met hun klanten.**

De connectie met verladere en ontvangers in het binnenland via vlotte water-, spoor- en wegennetwerken is cruciaal. De containerrederijen zijn trouwens vragende partij om deze verbindingen op meer duurzame wijze (lees: water en spoor) te realiseren.

Ook hier is de mogelijkheid tot bundeling van doorslaggevend belang, evenals de aansluiting met nabij gelegen logistieke centra.

Maar er is hoop.

Want in het verleden hebben we goed geluisterd naar de rederijen. En hebben zij de haven van Antwerpen doen uitgroeien tot een tophaven dankzij de Schelde verdiepingen en de aanleg van container capaciteit VOOR de sluizen.

Maar voor de toekomst kunnen we enkel met een Saeftinghedok als oplossing de containerrederijen blijvend binden aan onze geliefde haven van Antwerpen.

De eerder vernoemde voorwaarden om uitverkoren te worden tot sleutelhaven in de Europese regio zijn geen weerspiegeling van een toekomstige "wish-list". Dit zijn simpelweg de feiten van vandaag. Als we om ons heen kijken stellen we vast dat andere havens die boodschap goed begrepen hebben.

En hoe trots en passioneel we onze dierbare haven ook de hemel in mogen prijzen, de containerrederijen zullen deze beslissingen zonder enige emoties maken. Rationeel, gebaseerd op de werkelijkheid van de bikkelharde concurrentie in de internationale handel en vervoer.

Het is een illusie dat we via suboptimale oplossingen eveneens kunnen komen tot een groei van de haven van Antwerpen – en tegelijkertijd van de gehele Vlaamse economie.

Laat één ding duidelijk zijn:

Zonder Saeftinghedok is er voor de haven van Antwerpen geen plaats in de toekomstige Champions League van de wereldhavens.

Het zou bijzonder jammer zijn als we deze realiteit niet tot ons laten doordringen en we de deur naar succes wagenwijd openzetten voor de vastberaden concurrenten om ons heen.

Wij wensen de Vlaamse regering en de ganse bevolking de wijsheid om dit niet te laten gebeuren.

Ik dank u.

Eddy Wouters

Directeur-Generaal



**Antwerpse Scheepvaartvereniging vzw**

Brouwersvliet 33 bus 6

2000 Antwerpen

België