

“Dit werd als onhaalbaar beschouwd”



* Gazet van Antwerpen/Stad en Rand, Gazet van Antwerpen/Kempen, Gazet van Antwerpen/Mechelen - Waas

Het heeft jaren geduurd, maar eind 2010 was de 'Derde Scheldeverdieping' een feit. Maar wat hebben we er nu aan gehad? Vlaams havencommissaris Jan Blomme en rivierloods Sven Deridder stellen dat de haven van Antwerpen en dus de hele regio zonder dit grensoverschrijdend akkoord, met afspraken rond baggeren en verbreden, in het slop had kunnen geraken.

“Fernand Huts himself klopte in 1994 nog op tafel. 'Schepen groter dan 4.000 TEU? Dat komt nooit naar Antwerpen.'” Aan het woord is Jan Blomme, Vlaams havencommissaris en decennialang ook adviseur in het Havenbedrijf. “Dat was tijdens een gesprek over de toewijzing van de Noordzeeterminal (een van de twee Scheldeterminals, red.). Hij voorzag dat de grote schepen naar Zeebrugge zouden gaan, de kleinere naar Antwerpen.” Voor alle duidelijkheid, de TEU staat voor twenty foot equivalent unit, een twintigvoetscontainer.

Maar de Scheldeverdieping is dan toch uitgevoerd. “Dat was fantastisch. Voortaan konden schepen met een diepgang van 13,1 meter naar Antwerpen, welk tij het ook was. Met hoogwater konden schepen voortaan tot 15,5 meter opvaren, meesurfend op de golf. Afvaren is wat complexer. Dat kon tot 14,5 meter. En intussen is die toegang door allerhande maatregelen nog verbeterd.”

Indrukwekkende gasten

Dat heeft geleid tot de aankomst van steeds grotere gasten. Het Havenbedrijf zelf wijst ook graag op de statistieken van de 'grote boten', die een gestage, maar zekere groei aantonen, met sinds 2017 ook boten groter dan 20.000 TEU (zie grafiek).

“Waren we hier niet in meegegaan, dan was dat een ramp”, aldus Blomme. “Vroeger waren we vooral een exporthaven. Antwerpen speelde niet echt mee in de vaart op het Verre Oosten, waar de groei net vandaan kwam. China werd steeds meer de fabriek van de wereld. Maar door die uitdieping hebben we net op tijd de groeiende schepen kunnen ontvangen. Zeker de voortrekkersrol van rederij MSC heeft daarbij een grote rol gespeeld. De anderen zijn gevolgd.”

“Die groei werd ondersteund door iets heel belangrijks: onze sterke logistieke lijnen. Als exporthaven hadden we al goede logistieke lijnen via trein of binnenvaart. Met meer import heb je ook lading terug. Dat maakt het inleggen van een trein of binnenschip een stuk goedkoper.”

Cadillac

Hoe komt het dat Zeebrugge het niet haalde van Antwerpen? “Zeebrugge is nautisch inderdaad toegankelijker. Maar Vlaanderen voerde een dubbel spoor. Onderschat zeker niet de ligging van Antwerpen in het binnenland. Als je die miljoenen tonnen lading via Zeebrugge of Rotterdam laat komen, zijn dat enorm veel extra kilometers over land. En in Antwerpen hebben we ook geluk met het Albertkanaal, onze binnenvaartautostrade met de kwaliteit van een Cadillac. Je hebt ook het feit dat er in de omgeving van Antwerpen volop plaats is voor logistiek, bijvoorbeeld in de regio rond Puurs en aan het Albertkanaal.”

Gewonnen van concurrentie?

Heeft Antwerpen dan 'gewonnen' op de concurrentie? Vooral sinds 2015 is er wat aan de hand, zegt Annelies Oeyen van het Havenbedrijf: “Na de crisis woedde er een stevige strijd tussen Rotterdam en Hamburg voor transshipmentlading (lading die nog op een ander schip moet voor zijn bestemming, red.). We zaten in de nasleep van de crisis van 2008. De opgang van Antwerpen is gestart in 2015 met ook de verhuis van de MSC-terminal van rechter- naar linkeroever. Opvallend is dat wanneer de opgang van Antwerpen begon, de neergang van Hamburg werd ingezet.”

In de containercijfers zie je het ook duidelijk: al voor de derde verdieping groeide de trafiek, en na enkele moeilijke jaren door de financiële crisis zie je opnieuw een steile groei (zie grafiek). Met andere woorden: zonder verdieping had Antwerpen de boot totaal gemist.

Tewerkstelling

Antwerpen is intussen de tweede grootste haven van Europa, met zo'n 60.000 directe en ruim 140.000 indirecte jobs. Maar heeft die verdieping zelf voor veel extra werk gezorgd? “Het is moeilijk om die link te leggen”, zegt Oeyen. “Het hoogtepunt van de tewerkstelling was er in 2008 en in 2010 is die licht gedaald, onder meer door de sluiting van de Opel-fabriek. Sindsdien is de directe tewerkstelling altijd vrij stabiel gebleven. Voor de havenarbeiders is er mogelijk wel een positieve impact geweest, zeker in de containerbusiness. Maar dat effect wordt teniet gedaan door de daling in het stukgoed.”

Duidelijker is Thierry Vanelslender, transporteconoom aan de UAntwerpen: “De verdieping kwam net op tijd en gaf bedrijven perspectief. Als je niet meegroeit, dan kunnen bedrijven vertrekken, en dat kan snel gaan. Dan wordt je een feederhaven, die lading naar andere, grotere havens brengt.”

Extra jobs zijn er vooral in het hinterland geweest. Zonder verdieping geen Nike in Laakdal, bijvoorbeeld. “En dat BASF hier nog steeds zo'n grote site heeft, kon ook maar door de verdieping. Ludwigshafen (de moedersite van BASF in Duitsland, red.) zet druk op Antwerpen. Als Antwerpen minder toegankelijk was, ging het via Rotterdam naar Duitsland.”

Zijn collega Christa Sys vult aan: “De toegevoegde waarde van Antwerpen betaalt nu het Vlaamse onderwijs. Stel dat Antwerpen niet was gevolgd, dan zou onze iPhone via pakweg Rotterdam nu nog wel hetzelfde kosten. Maar het zou ons wel heel wat jobs, toegevoegde waarde en koopkracht hebben gekost.”

Gigantisch

Ook voor de loodsen was het de voorbije tien jaar aanpassen. “Ik herinner me nog een themavergadering begin jaren 2000. Toen was 8.000 TEU het perspectief”, zegt de Vlaamse rivierloods Sven Deridder. “We wisten niet waar het ging eindigen. Is het varen door de verdieping makkelijker geworden? Integendeel. De allergrootste schepen zijn beginnen komen. We hebben echt heel onze keten moeten aanpassen.”

“Je moet letterlijk de baan vrij hebben vanop zee tot in het dok waar je terecht kan. Er mag niets fout lopen. Om een groot containerschip gecontroleerd te doen stoppen, heb je al minstens tien kilometer nodig. We moeten constant twintig kilometer vooruitdenken. Maar met alle collega's in de hele keten is dat gelukt, zonder grote incidenten.”

Is dat belangrijk, al die TEU's? “Dat interesseert ons eigenlijk niet”, aldus Deridder nog. “Voor ons telt de lengte, breedte, en diepte: dit voor de waterverplaatsing van een schip. Die is verdriedubbeld, tot maar liefst 220.000 ton voor één schip. Dat is echt gigantisch.”

“Eddy Bruyninckx was nooit de grote vriend van de loodsen, maar hij is toch visionair geweest. Dankzij zijn beleid en druk van politici is de Schelde klaargemaakt.”

Zijn de zee kapiteins niet bang voor onze Schelde? Met de beruchte bocht van Bath, waar het wel eens mis kan gaan? “Antwerpen is wel enigszins berucht voor zijn heel lange toegangsweg, met allerlei obstakels en de bocht van Bath. Maar ze zijn wel altijd blij als er een Vlaamse loods aan boord komt.”

Volgende week: moet er een nieuwe Scheldeverdieping komen?

Christoph Meeussen

Copyright © 2020 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden