

Antwerpen ontvangt deze week grootste containerschip ooit: "Langer dan De Keyserlei"



Onze haven verwacht deze week het grootste containerschip dat ooit in Antwerpen aanmeerde, maar dat record wordt binnen enkele weken opnieuw gebroken door een nóg grotere containerreus. Waar ligt de grens voor scheepsbouwers? “We zeggen al sinds de jaren negentig dat het plafond is bereikt, maar technisch gezien is er geen limiet”, zegt scheepvaartdeskundige Edwin van Hassel.

De MSC Tessa arriveert deze week aan de MPET-terminal in de Antwerpse haven. Het schip heeft ruimte voor welgeteld 24.116 standaard twintigvoetcontainers en is daarmee het eerste schip met een capaciteit van meer dan 24.000 TEU (Twenty Foot Equivalent Unit, de aanduiding voor afmetingen van containers) dat ooit in Antwerpen of Zeebrugge aanmeerde. Maar lang zal het record niet standhouden, want in mei komt de MSC Loreto aan. Die gigant heeft plaats voor 24.346 TEU, een dikke tweehonderd containers meer dus. Samen met zusterschip MSC Irina is de MSC Loreto op dit moment het grootste containerschip ter wereld.

De artikels met als kop ‘recordschip arriveert in haven’ lijken elkaar de laatste jaren steeds sneller op te volgen. Telkens wordt het record met enkele tientallen of honderden containers scherpgesteld, maar ook bijna elke keer klinkt de bedenking dat nóg groter nu echt niet meer mogelijk is.

Volgens Edwin van Hassel, scheepvaartexpert van de UAntwerpen, is het idee ‘dat we het plafond nu wel hebben bereikt’ lang niet nieuw. “Al in de jaren negentig, toen de eerste schepen van 8.000 TEU werden gebouwd, zei men al dat dat veel te groot was en nooit kon werken”, zegt hij. “Ook in 2006, bij de doop van de Emma Maersk, die ruimte heeft voor maximaal 14.770 TEU, gingen bij velen de alarmbellen al af. Intussen zitten we tegen de 25.000 TEU.”

“Beeld je in dat je buitenstapt aan Antwerpen-Centraal en dat daar het uiteinde van het schip ligt. Stap dan heel de De Keyserlei af, tot aan het begin van de Meir. Daar pas ben je aan de andere kant van het schip.”Rivierloods Bart Gonnissen

De allergrootste containerschepen zijn tot vierhonderd meter lang en net geen zestig meter breed. Bart Gonnissen, al zeventien jaar rivierloods op de Westerschelde, geeft een idee van hoe groot dat eigenlijk is: “Beeld je in dat je buitenstapt aan Antwerpen-Centraal en dat daar het uiteinde van het schip ligt. Stap dan heel de De Keyserlei af, tot aan het begin van de Meir. Daar pas ben je aan de andere kant van het schip. Bovendien zit je op de brug van zo’n schip zestig meter hoog. Op een heldere dag kan ik vanuit de Antwerpse haven het Atomium zien blinken.”

Breder en trager

Opvallend is dat de Emma Maersk qua afmetingen amper verschilt van de MSC Loreto, terwijl op dat zeventien jaar oudere schip bijna tienduizend containers minder passen. "Er wordt alles aan gedaan om efficiënter en hoger te stapelen", zegt Van Hassel. "Voor de lengte van die schepen is er een soort magische grens van vierhonderd meter. Worden ze langer dan dat, dan krijg je operationele problemen, want dan wordt het keren in een havendok onmogelijk."

In de breedte zijn er wel nog mogelijkheden, zegt de scheepvaartdeskundige. "Oorspronkelijk waren containerschepen snelle schepen en daarvoor was een slanke vorm nodig. Maar vandaag vaart men trager, daarmee besparen rederijen enorm op het brandstofverbruik. Omdat de optimale snelheid lager ligt, kunnen containerschepen 'voller' worden. Bij een verder toenemende scheepsbreedte zullen de containerterminals aanpassingen moeten doen, want de kadekranen moeten tot bij de achterste rij containers kunnen geraken."

Het schip moet vol

Zulke kolossale afmetingen, is dat praktisch en economisch dan echt de beste oplossing? Alles heeft te maken met *'economics of scale'*, legt Van Hassel uit. "Hoe groter het schip, hoe lager de kost én het brandstofverbruik per container. Op voorwaarde dat je het schip volledig kan vullen, natuurlijk."

En dat is in een vertragende economie niet evident, waarschuwt Van Hassel. "De spotprijzen per container zijn heel erg aan het dalen, een gevolg van de terugvallende vraag en het feit dat er heel veel schepen zijn bijgebouwd toen de vrachtprijzen hoger lagen. Er is dus een pak meer capaciteit dan een jaar geleden."

Van Hassel wijst erop dat recordschepen zoals de MSC Loreto en de MSC Tessa maar een klein deel uitmaken van de totale containercapaciteit op zee, zo'n 5 à 10%. "De kleinere schepen blijven nodig, voor de korte afstanden. Je gaat de MSC Tessa niet inzetten voor diensten tussen bijvoorbeeld Antwerpen en Bergen (Noorwegen). Wel zien we een cascade-effect. De schepen op de lange afstanden worden steeds vervangen door grotere, en die kleinere schepen gaan naar andere routes, waar ze op hun beurt nog kleinere schepen wegduwen, enzovoort. Maar er ontstaat ook een groep schepen die te klein zijn voor de lange afstanden en te groot voor de korte. Mogelijk vallen die er op termijn dus tussenuit."

Om de magische grens van vierhonderd meter te doorbreken, zullen verre gaande aanpassingen aan de infrastructuur van havens en waterwegen nodig zijn. "Maar voor de schepen zelf kunnen we altijd grotere motoren bouwen, of in een schip meerdere motoren installeren", zegt Van Hassel. "Technisch gezien is er dus geen limiet."

[Jonas van Boxel](#)