

De minder bekende miljardeninvestering in de Antwerpse haven



De aankomst van vijf megakranen deze week in de Antwerpse haven is slechts een deeltje van een miljardeninvestering in de Europa Terminal. In de komende jaren laat het bedrijf PSA nog eens zes van die megakranen aanleveren. Verder komen er ook veertig kranen die zes containers op elkaar kunnen zetten en er wordt een nieuwe kaaimuur gebouwd.

Kommer en Kwel zijn twee hoofdrolspelers in veel nieuwsberichten over de Antwerpse haven in de voorbije jaren. Dat heeft vooral te maken met de crisis in de chemiesector, die veel jobs doet sneuvelen, en ook met de misgelopen investering van het Zwitserse bedrijf Vioneo, dat eerst groene plastic in de Antwerpse haven wilde maken, maar dat er na een grote cheque uit China toch maar voor koos om die plannen naar het Verre Oosten te verplaatsen.

Maar er zijn ook positieve verhalen. Op dit moment zijn er in de haven bijvoorbeeld twee miljardeninvesteringen aan de gang. De ene is bekend: de nieuwe ethaankraker van het chemiebedrijf Ineos, die onder de naam Project One begin 2027 operationeel zou zijn in Lillo. De andere is minder bekend: de renovatie van de Europa Terminal op de rechteroever van de haven, die met 1 miljard euro aan investeringen gepaard gaat.

Werk met 300 arbeiders

Op deze werf van de Europa Terminal werken vandaag en in de komende jaren zo'n driehonderd arbeiders van een tiental bedrijven aan een grondige vernieuwing. "Deze investering, die in 2022 van start is gegaan en tot 2032 zal duren, toont aan dat het hoofdkantoor van PSA in Singapore heel hard in Antwerpen gelooft. We zijn zelfs het tweede vlaggenschip van de groep, na de haven van Singapore", zegt Caroline Creve, woordvoerder van PSA. "De Antwerpse haven was vorig jaar verantwoordelijk voor 10 procent van alle containers die PSA wereldwijd heeft behandeld."

Die investering is deze week dus heel zichtbaar geworden met de komst van de vijf megakranen, die vanaf de tweede helft van dit jaar in gebruik zullen worden genomen. Als de kranen containers van en op een schip zetten, zijn ze 52 meter hoog. Als ze niet worden gebruikt, en dus 'in rust' zijn, worden ze helemaal uitgekapt en zijn ze hoger dan de 123 meter van de kathedraal van Antwerpen. De kranen zijn zo lang, dat ze tot aan de 26ste rij containers kunnen raken die op een schip staat. De vorige kranen van PSA konden maar tot en met de 21ste rij gaan, en de oudere kranen die nog worden gebruikt, zelfs maar tot en met de 16de rij containers.

Niet meer afleiden

"Die nieuwe kranen zijn dus echt wel heel belangrijk", had transporteconoom Thierry Vanelslander (Universiteit Antwerpen) ons op voorhand gezegd. "De oudste kranen van PSA op de Europa Terminal konden schepen van maximaal 13.000 TEU (*een standaardmaat voor containers, red.*) behandelen. Met deze vijf kranen kan PSA tot schepen van 25.000 TEU gaan. De Europa Terminal werd in 1990 geopend. Toen waren de containerschepen nog niet zo groot als vandaag. PSA zal door deze nieuwe kranen aan de Europa Terminal binnenkort dus veel grotere schepen kunnen verwelkomen, waardoor ze niet meer moeten worden afgeleid naar andere havens."

Het is de eerste keer dat PSA, dat in de Antwerpse haven ook de Noordzee Terminal en samen met het bedrijf MSC de MPET-terminal uitbaat, dit nieuwe type van megakranen heeft besteld. "In de komende jaren komen er nog zes van dit soort kranen aan", zegt Caroline Creve. "Ze zijn gemaakt door het bedrijf ZPMC in China. Europese fabrikanten zijn momenteel niet in staat om deze kranen binnen onze tijdsschema's te leveren."

40 procent meer capaciteit

PSA heeft als onderdeel van de miljardeninvestering ook veertien automatische stapelkranen aangekocht, om containers op de terminal zelf op elkaar te zetten. "Die komen van het Oostenrijkse bedrijf Künz en zijn op werven in Egypte, Duitsland en Oostenrijk gemaakt", zegt Hans Willemssens, de site manager van de Europa Terminal. "Ze vervangen voor een groot deel de straddle carriers, zeg maar de 'olifanten', dus de toestellen om containers mee te verplaatsen op de terminal. Met die straddle carriers kunnen we maar drie containers op elkaar stapelen. Met de automatische stapelkranen kunnen we tot zeker zes containers hoog gaan."

"We kunnen met die automatische stapelkranen ook tot negen containers naast elkaar zetten, zonder ruimte tussen de containers te laten, omdat er geen straddle carrier meer moet tussen kunnen", zegt Hans Willemssens. "Tegen 2032 zullen we 40 van die automatische stapelkranen hebben. Hierdoor verhogen we de capaciteit op de Europa Terminal met 40 procent, wat ook goed is voor de tewerkstelling van havenarbeiders. Dat we tegen dan minder straddle carriers nodig hebben, zal dus niet leiden tot een daling van de werkgelegenheid. We hebben zelfs extra mensen nodig voor het onderhoud van die stapelkranen en voor het informatieluik ervan."

De winst aan ruimte die de automatische stapelkranen opleveren, is van een onschatbare waarde voor de Antwerpse haven, die al vele jaren met een tekort aan plaats kampt. De uitbreiding van de haven met een extra dok komt er pas ten vroegste tegen 2032. En ook als het bedrijf Katoen Natie erin slaagt om het Bevrijdingsdok uit te bouwen tot een grote containerterminal, zal dat pas geleidelijk aan meer plaats opleveren vanaf 2027. "Alle grote havens van Europa kampen vandaag met een gebrek aan ruimte. De enige manier om dat op te lossen, is om meer plaats in de hoogte te gebruiken, zoals PSA met die automatische stapelkranen doet", zegt Thierry Vanellander.

Nieuwe kaaimuur

Terwijl PSA op de Europa Terminal in nieuwe kranen investeert, zorgt het Havenbedrijf voor een nieuwe kaaimuur. Dat is een muur waar de schepen aan kunnen worden vastgemaakt als ze aanmeren. De 1,2 kilometer lange kaaimuur aan de Europa Terminal is nu 14,5 meter diep.

"Het Havenbedrijf breekt die kaaimuur af en vervangt hem door een nieuw exemplaar dat schepen tot 16 meter diep kan ontvangen", zegt Hans Willemsens. "Ze doen dat in drie fases. Een derde van de nieuwe en diepere kaaimuur zal tegen eind dit jaar af zijn. Langs dat stuk zullen we dan dus schepen tot 16 meter diep kunnen verwelkomen. In de komende jaren pakt het Havenbedrijf de andere twee derde van de kaaimuur aan. We doen het in drie fases, omdat we tijdens de werkzaamheden operationeel moeten kunnen blijven. Op dit moment werken we dus op twee derde van onze terminal, zodat we tijdelijk minder schepen kunnen ontvangen. Maar op langere termijn breiden we onze capaciteit dus wél drastisch uit."

Windmolens en walstroom

En dan is er nog het groene luik van de investering. PSA wil in de komende jaren twee windmolens plaatsen op de Europa Terminal, en voorziet tegen begin 2027 ook een eerste aansluiting voor walstroom. Daardoor kunnen schepen als ze in de terminal liggen, groene stroom verbruiken door hun stekker in een stopcontact aan wal te steken en moeten ze hun vervuilende dieselmotoren dus niet meer laten draaien.

Christof Willocx