

Huts wil container-terminal rond Bevrijdingsdok



Fernand Huts' nieuwe plan voor meer containercapaciteit in Antwerpen lijkt uit de lucht te vallen, maar Katoen Natie heeft wel degelijk een logica voor de timing. De vraag is nu of de Vlaamse overheid de dure doorbraak voor een nieuw getijdendok in de vuilnisbak wil kieperen om een totaal andere weg in te slaan.

Op een donderdagavond op eigen houtje een plan de wereld insturen dat een decennia oud probleem oplost én de Vlaamse belastingbetaler miljarden bespaart: daarvoor moet je Fernand Huts heten. De excentrieke ondernemer heeft een bedrieglijk simpele oplossing dat de Antwerpse haven maar liefst negen miljoen extra containerbehandelingscapaciteit (TEU) moet opleveren: richt alle terreinen rond het Bevrijdingsdok op rechteroever - goed voor 220 hectare - in als containerterminal.

Op het eerste gezicht lijkt het plan van Huts' bedrijf Katoen Natie totaal uit de lucht te vallen. Begin 2022 bereikten dertien betrokken partijen namelijk een akkoord over een nieuw getijdendok op Linkeroever. Daarmee kwam een einde aan jaren van rechtszaken en alternatieve oplossingen. Dat Katoen Natie tweeënhalf jaar later met een nieuw voorstel komt, is bizar.

“Toch zit er een logica achter de timing van het voorstel”, legt Patrik Naenen, manager bij Katoen Natie, uit. Veel heeft te maken met Katoen Naties overname van Mexico Natie twee jaar geleden. “Tot dan hadden wij nog amper watergebonden activiteiten. Wij werden dus ook niet betrokken bij de gesprekken over het Tweede Getijdendok. Maar met de overname van Mexico Natie is dat veranderd, en na het integreren van Mexico Natie zijn we gaan nadenken over onze nieuwe locatie aan het Bevrijdingsdok.”

Aan dat dok zijn vandaag nog maar twee spelers overgebleven: Katoen Natie en het Gentse Sea Invest, dat aan het Bevrijdingsdok al een kleinere containerterminal uitbaat. Op termijn zouden de twee bedrijven veel van hun andere activiteiten - zoals de overslag van kolen, een krimpende goederenstroom - kunnen vervangen door meer containeroverslag.

Sea Invest

Volgens Katoen Natie heeft Sea Invest interesse in het plan, al was het bedrijf ondanks meerdere pogingen vandaag niet bereikbaar voor een reactie. “Wij zijn al enkele maanden met elkaar in gesprek”, zegt Naenen. “Dit plan kan ook alleen maar omdat we nog maar met twee zijn. Met vier of vijf concessiehouders was het onbegonnen werk om zo'n plan door te duwen.”

Vier jaar

De factuur zou ook niet langer voor de Vlaamse belastingbetaler zijn, maar gedragen worden door de twee bedrijven. De investering is niet te vergelijken met die voor een gloednieuw havendok, zegt Naenen. “De terreinen zijn al verhard voor containers, het dok heeft voldoende diepgang voor schepen. We zullen wel kaaimuren moeten verstevigen en containerkranen bestellen.” De transformatie zou gefaseerd uitgevoerd worden en hoeft volgens Naenen niet meer dan vier jaar in beslag te nemen.

Het Havenbedrijf is sinds gisteren op de hoogte en nu volgen gesprekken met het Havenbedrijf en de Vlaamse overheid, klinkt het bij Katoen Natie. Het kabinet De Ridder kon vrijdag niet bevestigen dat daar al concrete plannen voor gemaakt zijn.

Transporteconoom kritisch over plannen “Grote rederijen gaan niet tot achter de sluizen varen”

Transporteconoom Christa Sys (UAntwerpen) bevestigt dat een snelle oplossing voor het Antwerpse capaciteitsprobleem meer dan welkom is, maar stelt zich ook vragen bij het plan van Huts. “Welke rederij gaat tot daar willen varen?”

Een doctoraatsstudent van Sys berekende ruim tien jaar geleden al dat het vijf voor twaalf was voor de containercapaciteit van de haven van Antwerpen. “Eigenlijk had men toen al moeten bezig zijn met, bijvoorbeeld, het milieueffectenrapport. “Er is dus zeer kostbare tijd verloren.”

Het plan van Katoen Natie zou de zaken aanzienlijk versnellen, maar Sys maakt enkele kritische bedenkingen. “Allereerst stel ik me vragen bij de berekeningen. Hoe komt hij aan het bedrag van 8 miljard euro, bijvoorbeeld? Daarvoor moeten we inzage krijgen in de gedetailleerde plannen.”

Daarnaast twijfelt Sys aan de zakelijke kant van het verhaal, omwille van de locatie van het Bevrijdingsdok. “Daar zitten we achter de sluizen, en ik geloof niet dat grote containerschepen tot daar gaan varen.”

Het belangrijkste obstakel voor rederijen is het tijdverlies, aldus Sys. “Collega's berekenden dat je voor het passeren van de sluizen voor zo'n schepen twee keer drie uur moet rekenen. Dat zijn dus zes uur die erbij komen, en dan moet je nog rekening gaan houden met de getijdenvensters van de Schelde. Aangezien het tijdaspect een belangrijke beslissingsfactor is, vraag ik me af welke rederij dat gaat willen doen.”

[Jonas van Boxel](#)