

haven : Renovatie Europa-terminal: complexe operatie van 277 miljoen



Gazet van Antwerpen* - 16 Mar. 2021

Pagina 11

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

Langer, breder en dieper. Schepen blijven groeien, dus moeten de terminals mee. Het Havenbedrijf laat de kaaimuur aan de Europa-terminal uitdiepen voor schepen tot zestien meter diep. Uit goede bron horen we dat de renovatie van de kaai 277 miljoen euro zou kosten.

De Europa-terminal, op de rechteroever van de Schelde, werd in 1990 in gebruik genomen en is daarmee de oudste getijde-containerterminal in de Antwerpse haven.

Nu is de diepgang er beperkt tot 13,5 meter. De grootste containerschepen kunnen er niet aanmeren. Daarom gaan het Havenbedrijf en uitbater PSA Antwerpen de terminal aanpassen zodat schepen met zestien meter diepgang in opvaart er kunnen aanmeren.

“Deze belangrijke investering komt tegemoet aan de noden van de grote scheepvaartallianties”, zegt Jan Van Mossevelde, topman van PSA Antwerp. “Als de werken zijn afgerond, zullen we twee megaschepen tegelijkertijd kunnen afhandelen aan een vernieuwde terminal.”

Negen jaar

Het wordt een complexe operatie, die eind dit jaar zou starten en ongeveer negen jaar duurt. De kaaimuur van 1,2 kilometer moet volledig worden weggehaald en heropgebouwd worden. Meteen komen er 'stopcontacten' voor walstroom. PSA vernieuwt zelf de voorkade, om er de allergrootste kranen te kunnen plaatsen. Een onderwaterdam moet ook het nabijgelegen natuurgebied Galgenschoor beschermen. Alles gebeurt in drie fases om zo veel mogelijk terminalcapaciteit te behouden. De nabijgelegen PSA Noordzeeterminal moet buffercapaciteit geven.

Aan de operatie hangt volgens een goedgeplaatste bron het pittige prijskaartje van 277 miljoen euro. Het zou om een “zeer complex project” gaan, met een “zeer goed rendement”. Het Havenbedrijf wil “in het kader van de aanbesteding de offertes afwachten vooraleer investeringsbedragen te vernoemen of te bevestigen”.

Flexibiliteit

Volgens transporteconoom Thierry Vanelslander (UAntwerpen) zijn deze grote investeringen te verantwoorden. “Rederijen willen flexibiliteit, om uit te wijken in geval van slecht weer, stakingen, enzovoort. Als overheid moet je de kosten en de baten voor zo'n project afwegen. De wereld verandert en schepen groeien. Ga je daar niet in mee, dan riskeren ze te vertrekken. Er is al grote capaciteitsnood in Antwerpen. Deze aanpassingen zijn een quick win. Is de diepgang onvoldoende? Dan riskeer je dat het schip bij laagwater strandt, dat de schroef beschadiging oploopt of worstcasescenario: dat het schip breekt.”

Christoph Meeussen

Copyright © 2021 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden