

*De Vlaamse regering beslist voor de zomer waar de Antwerpse haven de nieuwe containertrafieken opvangt. De rederijen en het havenbestuur pleiten voor een nieuw Saefthinghedok op Linkeroever, maar dat is volgens een recente studie minder rendabel.*

De discussie over de uitbreiding van de Antwerpse haven bereikt een nieuw hoogtepunt. De hoge Vlaamse ambtenaar die dat project begeleidt, formuleerde vorige week in zijn studie 'Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen' de pro's en contra's van acht scenario's ( zie kader ) voor 6 tot 7 miljoen extra TEU (equivalent van een 20 voetcontainer). Normaal maakt de Vlaamse regering voor de zomer een voorontwerp van decreet dat het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan zal vormgeven. In 2025 moeten de plannen gerealiseerd zijn.

Drie van de scenario's gaan uit van de bouw van een Saefthinghedok op Linkeroever, terwijl de andere de bestaande terminals op beide oevers uitbreiden. Vorige week bevestigde Jacques Vandermeiren, de CEO van de Haven van Antwerpen, zijn voorkeur voor een Saefthinghedok. Dat stuit op sterke kritiek, niet alleen bij actiegroepen zoals Doel 2020, maar ook bij minder klassieke contestantanten, zoals de econoom Geert Noels (Econopolis) en Fernand Huts, de CEO van Katoen Natie. Zij vrezen dat het Saefthinghedok enorme mobiliteitsproblemen veroorzaakt omdat dan het gros van de containers onder de Schelde van en naar het hinterland moet.

De nieuwe studie spreekt dat tegen. Het effect van een uitbreiding op de mobiliteit is verwaarloosbaar, zeggen de experts. "We gaan er wel van uit dat het verkeer in Antwerpen met onder meer de Oosterweelverbinding weer in beweging komt", stelt projectleider Freddy Aerts. Hij voorspelt een overschakeling naar andere vervoersmiddelen. Het aandeel van de binnenvaart zal stijgen van 37 naar 42 procent. Het spoorvervoer zal – met extra investeringen – van 8 naar 15 procent gaan.

Professor havenconomie Thierry Vanelslander (UA) noemt dat scenario al te optimistisch. "Zo'n verschuiving moet gepaard gaan met nieuwe investeringen in infrastructuur en de versoepeling van de regelgeving om de hoge kostprijs te drukken", klinkt het. "Met reclamepraatjes over de binnenvaart krijg je geen cargo op het water. Bovendien is er in het huidige concept van de Oosterweelverbinding een verbod van doorgaand verkeer op de nieuwe noord-zuidverbinding. Die kan de nieuwe trafieken dus onvoldoende opvangen. De stilaan dichtslibbende Liefkenshoektunnel biedt evenmin een alternatief."

Stephan Vanfraechem, de algemeen directeur van Alfaport-Voka, de vereniging van de private bedrijven in de haven, relativeert dat. "Slechts 1 miljoen van de 6 miljoen containers zal over de weg aan- en afgevoerd worden. Dat kan onder meer opgevangen worden door de terminals 's nachts open te houden, zoals al gebeurt. Dan moeten wel de magazijnbeheerders en de fabrieken in het hinterland 's nachts hun deuren openhouden. De tol van de Liefkenshoektunnel moet verder naar omlaag. Dat is vorig jaar al gebeurd, met onmiddellijk succes. Je hoeft je geen illusies te maken. Als Antwerpen geen nieuwe capaciteit bouwt en de rederijen hun trafiek verschuiven naar zijn grootste concurrent Rotterdam, zullen de vrachtwagens uit Nederland ook over de Antwerpse ring denderen. Zonder een euro toegevoegde waarde te creëren."

Toegevoegde waarde

Noels verweet de beleidsmakers eind 2016 dat het succes van de Antwerpse haven wordt gemeten in volume. "Dat zou in banen en toegevoegde waarde moeten worden gemeten", schreef hij. Het is een feit dat het aantal havenbanen de voorbije jaren licht daalde, ondanks de sterke tonnagestijging.

Elvira Haezendonck, professor Economic & Social Sciences van Solvay Business School (VUB), is lid van het onderzoeksteam dat de strategische kosten-batenanalyse van de Vlaamse studie berekende. De totale investerings- en onderhoudskosten van de acht projecten variëren tussen 918 miljoen (scenario 5) tot 1,4 miljard euro (scenario 3). Dat geld vloeit ook naar nieuwe wegeninfrastructuur om het project te dragen, zoals een tweede Tijsmanstunnel. De kostprijs van de Oosterweelverbinding is niet in de analyse opgenomen. "Daar is al een beslissing over genomen, dus dat staat los van de analyse", verklaart Haezendonck.

Een van de goedkoopste varianten, de uitbreiding van het Deurganckdok, de Noordzee- en de Europaterminal (scenario 4), blijkt het meest rendabel. Een investering van 852 miljoen zou 4,5 tot 6,5 miljard euro baten opleveren. Let wel, die berekening houdt geen rekening met de houding van de rederijen. De meest rendabele Saefthinghe-variant (scenario 1) leidt tot een investering van 1,3 miljard en levert 4,2 tot 6 miljard baten op.

Slechts een miniem aandeel van de baten valt in het binnenland. Dat zijn vooral 1 tot 1,8 miljard euro inkomsten uit havenrechten en concessies. Het gros van de baten zijn de 'transportbaten', die tot 3,4 miljard euro kunnen oplopen. Haezendonck: "Dat is de kostenbesparing die de klanten van Antwerpen realiseren. Zonder bijkomende capaciteit moeten ze het vervoer via Rotterdam of andere havens organiseren en dat kost meer."

De nieuwe capaciteit creëert banen bij de bouw, de baggerwerken en de exploitatie. Het aantal extra jobs in de haven is uiterst beperkt. Daarmee lijkt de studie de stelling van Geert Noels te bevestigen dat vooral het buitenland profiteert van Antwerpse haveninvesteringen. "De studie is onvolledig, omdat ze geen rekening houdt met de toegevoegde waarde in de rest van het land", repliceert Vanelslander. "Zo verankert een sterke haven ook de petrochemische industrie."

"Die cijfers nemen we nu niet mee in deze analyse", verduidelijkt Haezendonck. "Dat is wel belangrijk. We werken daarom aan een onderzoek dat een en ander over enkele maanden verduidelijkt. Meer inzicht daarin kan een breder draagvlak creëren voor de haven van Antwerpen."

Vanfraechem: “Ook de Limburgse logistiek, de West-Vlaamse groentebehandelaars en de Oost-Vlaamse textielbedrijven hebben baat bij meer import en export via Antwerpen. Mijn grootste frustratie is dat ik de haven van Antwerpen niet beter verkocht krijg als een industrieel project als motor van toegevoegde waarde – banen dus – in de rest van het land.”

#### Investeren of afbouwen

In de loop der jaren is het volume van de containerschepen enorm toegenomen. De grote rederijen gingen met elkaar in zee en concentreren hun operaties in almaar minder havens. De drie grote containerallianties zijn goed voor 78 procent van de wereldhandel. 2M Alliance (Maersk, MSC) is actief aan het Deurganckdok. The Alliance (NYK, MOL, K Line, Yang Ming, Hapag-Lloyd) gebruikt de Europa- en de Noordzeeterminal van PSA. Ocean Alliance (CMA CGM, Evergreen, OOCL, COSCO) werkt met de terminals van DP World aan de Antwerp Gateway.

Haezendonck toetste de alternatieve uitbouwscenario's bij de rederijen die Antwerpen bezoeken. “De belangrijkste boodschappen waren dat de grote allianties onder geen beding op een kunstmatig eiland of weer achter de sluisen willen terechtkomen en dat ze zonder een oplossing hun trafieken afbouwen. We voorspellen op basis van hun verklaring dan een daling van 10 miljoen TEU nu naar ongeveer 6 miljoen in 2025.”

Vanfraechem benadrukt dat de grote rederijen die lid zijn van Alfaport-Voka wel degelijk opteren voor de Saeftinghe-variant. “Zij zijn goed voor 80 procent van de Antwerpse trafiek”, redeneert hij. “Belangrijk is dat de politiek een besluit neemt waar de klanten van de haven iets aan hebben. Enkel een uitbreiding van de capaciteit is dat niet. Dit is niet het moment om 6 miljoen TEU creatief te spreiden. Aan zo'n blokkendoos – hier 1 miljoen, elders 1,5 miljoen – hebben de rederijen niets omdat ze hun trafieken willen concentreren op één terminal. Anders moeten de goederen nog eens binnen de haven verschuiven om ze dan later verder te vervoeren.”

“Snel een haven binnen en buiten varen is de prioriteit van rederijen”, beaamt Thierry Vanelslander. “Lapmiddelen op een aantal terminals fnuiken de efficiëntie. Enkel het Saeftinghedok is een haalbare kaart. De rederijen zullen verdwijnen richting Rotterdam, Le Havre of Hamburg als het er niet komt.”

#### De limiet in zicht

Als de uitbreiding er komt, voorspelt Haezendonck dat de trafiek in 2036 de nieuwe limiet van 22 miljoen TEU bereikt. Als de wereldhandel blijft stijgen en de schepen almaar groter worden, is de kans meer dan reëel dat de grote rederijen omstreeks 2032 opnieuw bijkomende capaciteit eisen.

Wordt de uitbreiding van de kaai van het Saeftinghedok naar 4 kilometer dan realistisch? Freddy Aerts: “Technisch is dat mogelijk, maar misschien is dat niet eens nodig. Tegen dan kunnen stijgende lonen in China de import van goedkope producten uit Azië verzwakken. De trafieken kunnen ook dalen omdat de rederijen de milieukosten van hun werking moeten doorrekenen in hun tarieven of als de circulaire economie de vraag naar zeevervoer afremt.”

“Tegen 2030 zullen nieuwe technieken het gebruik van de ruimte efficiënter maken”, verwacht Vanfraechem. “Op een bepaald moment is de limiet inderdaad bereikt. Ik weet niet of de rederijen dan toch beslissen weg te trekken. Ik ben er gerust in. Onze haven heeft altijd een antwoord kunnen bieden op uitdagingen. Dat zal dan weer gebeuren.”

#### Hans Brockmans

Copyright © 2017 Roularta Media Group. Alle rechten voorbehouden