

Complex project 'Extra containercapaciteit Antwerpen'

Verslag workshop operationaliteit, 21 april 2017, CEPA gebouw

Doel van de workshop

Door middel van een experten panel nagaan in welke mate de bouwstenen en alternatieven beantwoorden aan de operationele vereisten voor toekomstgerichte behandelingscapaciteit. De evaluatie gebeurt aan de hand van de in de alternatievenonderzoeksnota (AON) gedefinieerde criteria (zie bijlage). Als een bouwsteen voor een criterium niet optimaal is, wordt dit gemotiveerd. Zoals de AON aangeeft op blz. 108 zal deze beoordeling tevens voorgelegd worden aan een onafhankelijk bureau voor een onpartijdige review door TBA, waarbij de beoordeling bevestigd, genuanceerd of weerlegd kan worden.

Deelnemers aan de workshop

- Bedrijven:
 - PSA Antwerp: Jan Van Mossevelde, Tom Van Wijk, Francis De Ruyter
 - DP World: Rob Harrison, Toni Filibert
 - MPET: Dirk Oellibrandt
 - AET: Yves De Larivière
 - ACL: Bernard Moyson
 - CMA CGM: Eugène Vanfleteren
 - COSCO: Marc De Kesel
 - Hamburg Süd: Annelies De Jongh
 - Hapag-Lloyd: Tom Demolder, Peter Vuylsteke
 - Maersk: Michel Marstboom, Fryse Van Dyck
 - MSC: Marc Beerlandt
 - Katoen Natie: Kurt Dupon
- Antwerpse Scheepvaartvereniging:
 - Philippe Oyen
- Alfaport - Voka:
 - Stephan Vanfraechem
 - Sofie Coppens
 - Eliene Van Aken
- TBA:
 - Remmelt Thijs
- Vlaams Gewest:
 - Freddy Aerts
 - Reginald Loyen (verslaggeving)
 - Mark Meersman (verslaggeving)
- Havenbedrijf Antwerpen:
 - Manu Vandamme (verslaggeving)
 - Luc Arnouts
 - Greet Bernaers
 - Bart Van Mol (verslaggeving)
 - Dominique Vercauteren
 - Kristof Guldentops

- OMGEVING:
 - Jan Baelus (verslaggeving)

Conclusies op hoofdlijnen uit de workshop

1. Criterium 'nautische bereikbaarheid': bereikbaarheid langs de waterzijde voor de containervloot zeeschepen)

In het kader van het opstellen van de alternatievenonderzoeksnota hebben alle bouwstenen een quick scan naar nautische haalbaarheid doorstaan. Toen de alternatievenonderzoeksnota klaar was, kon het geïntegreerd onderzoek starten. Als onderdeel van het geïntegreerd onderzoek worden de nautische aspecten uiteraard onderzocht. Het nautisch onderzoek analyseert de nautische haalbaarheid. In deze workshop is het voor dit criterium de bedoeling om de verschillende bouwstenen te beoordelen vanuit het standpunt van de rederijen, bijkomend op de loutere haalbaarheid van de manoeuvres.

De terminal operatoren en rederijen geven unaniem aan dat een deepsea containerterminal die volledig achter de sluizen gelegen is niet langer tot de mogelijkheden behoort. Ze halen hiervoor verschillende redenen aan, onder meer schaalvergroting, tijdverlies, kosten en risico's. De terminal operatoren en rederijen leggen e nadruk op het aspect toekomstgerichtheid. Het feit dat deepsea containerbehandeling in het verleden wel achter de sluizen gebeurde, betekent geenszins dat dit in de toekomst wenselijk is. De terminal operatoren en rederijen vergelijken met andere zeehavens, waar de deepsea containertrafiek steeds voor de sluizen behandeld worden.

De bouwstenen aan het Delwaidedok (in combinatie met een nieuwe zeeluis: alternatief 7) en het Verrebroekdok (alternatief 8) worden als ongeschikt bestempeld.

De bouwsteen aan Verrebroekdok hangt samen met een verhuis van de activiteiten van AET naar een rivierterminal opwaarts van Liefkenshoek. Er wordt geargumenteed dat dit geen werkbare oplossing is. Om deze argumentatie volledig en ten gronde te kunnen capteren, zal het Havenbedrijf een apart gesprek met AET voeren .

De bouwstenen achter de Kieldrechtsluis (Noordelijk Insteekdok en Doeldok/Waaslandkanaal: alternatief 6) leiden tot een langere discussie: De terminal operatoren en rederijen merken op dat het plaatsen van grote zeeschepen achter één zeeluis te risicovol is. De bouwstenen kunnen door hun omvang onmogelijk als een losstaande bouwsteen beschouwd worden, maar enkel in combinatie met de terminals aan Deurganckdok (met grote zeeschepen in dat dok en iets kleinere tot middelgrote - waarvoor de sluisbeperking niet of in mindere mate speelt - in het Waaslandkanaal). Uitkomst van de discussie luidt dat deze bouwstenen theoretisch mogelijk zijn voor kleinere zeeschepen, maar vanuit redersperspectief verre van wenselijk (en daarmee dus niet beantwoorden aan het criterium 'aansluiten op de marktbehoefte'). De terminal operatoren en rederijen stellen dat het te complex is om de operaties te splitsen voor en achter de sluizen in functie van de scheepsgrootte. De terminal operatoren en rederijen wensen expliciet elke vorm van complexiteit te vermijden.

De uitbreiding op het terrein van Ashland (alternatief 4) creëert geen bijkomende behandelingsmogelijkheden voor zeeschepen.

De terminal operatoren en rederijen bestempelen de nautische bereikbaarheid van de andere bouwstenen als haalbaar. Voor sommige bouwstenen worden aandachtspunten geformuleerd die verder worden bekeken in het nautisch onderzoek:

- Interactie tussen aangemeerde en passerende schepen bij de bouwstenen uitbreiding Noordzeeterminal en Schaar van Ouden Doel.
- Insteekdok ten noorden van Zandvlietsluis: lijkt een complexer aanmeermaneuver door het achterwaarts invaren, waarbij de toegang tot de sluisen voor langere tijd geblokkeerd is. Daar tegenover staat een meer beschermde ligging.

2. Criterium 'mogelijkheid tot uitbouw hubfunctie': mogelijkheid tot centralisatie van de volumes van een reder en/of alliantie op één terminal

De terminal operatoren en rederijen onderschrijven het belang van de mogelijkheid tot centralisatie van de volumes op één terminal. Deze behoefte aan centralisatie van volumes op één terminal wordt nog versterkt door de alliantievorming tussen de rederijen. Het voordeel van grote, gebundelde terminals voor vlottere werkbaarheid, grotere efficiëntie en minder verplaatsingen tussen terminals, voor makkelijker organisatie van het transshipment en de landafvoer wordt door de rederijen en operatoren onderschreven. Ook vanuit bedrijfsmatig standpunt werpt één rederij op dat het organiseren van één grote terminal per alliantie mogelijk en wenselijk is.

Containerbehandelingscapaciteit van bouwstenen (of combinaties van bouwstenen met bestaande terminals)

De terminal operatoren en rederijen stellen dat de ideale schaal van een hub voor de bediening van een alliantie afhankelijk is van het aantal hubs in Noordwest-Europa, maar dat een capaciteit van 4 à 6 miljoen TEU de ideale capaciteitsrange is. Deze capaciteit kan behaald worden door individuele bouwstenen of als uitbreiding van bestaande terminals. Een verspreid aanbod van kleinere, op zichzelf staande, terminals (hierbij wordt als voorbeeld verwezen naar Rotterdam) zal nu en in de toekomst evenwel niet kunnen beantwoorden aan de marktbehoefte.

Voor de bouwstenen die enkel in combinatie met bestaande terminals beschouwd kunnen worden als geschikt voor het uitbouwen van een hubfunctie (aangezien ze als afzonderlijke terminal niet voldoende capaciteit bieden) geldt de noodzakelijke voorwaarde dat de kaaimuur en yard naadloos op elkaar kunnen aansluiten.

Met betrekking tot de capaciteit van de bouwstenen werden tijdens de workshop volgende opmerkingen gemaakt:

- De capaciteit van de grote uitbreiding van Noordzeeterminal (alternatief 4, 5) werd berekend als een uitbreiding die onderdeel uitmaakt van de Noordzeeterminal (uit te baten als één terminal door één terminal operator). Indien deze terminal als een afzonderlijke bouwsteen zou worden uitgebaat, dan zal de capaciteit en efficiëntie lager liggen. Aan TBA wordt gevraagd om hiervoor een herberekening te maken.
- Uitbreiding van Deurganckdok West langsheen het Doeldok/Waaslandkanaal (alternatief 6): De terminal operatoren en rederijen uiten zware twijfels bij de berekende capaciteit van deze bouwsteen (berekend op een potentieel van 3,7 miljoen TEU). De aangehaalde argumenten

worden verder besproken met TBA. Mogelijk wordt de capaciteit van deze bouwsteen bijgesteld op basis van de bijkomende input.

- Aanvullend op de bouwsteen 'Verrebroekdok' (alternatief 8) wordt duidelijk gesteld dat een verhuis van de roro activiteiten van AET naar een nieuwe getijdeterminaal aan Ketenisschor niet mogelijk zijn om nautisch-technische en economische redenen. Dit alternatief dreigt met andere woorden de hubfunctie van AET (Grimaldi, Finnlines en ACL) teniet te doen. De argumentatie hiervoor zal gecapteerd worden tijdens een apart gesprek met AET.

Kaailengte

Voldoende kaailengte is essentieel. Algemeen wordt gesteld dat 3 ligplaatsen eerder beperkt is. Gesteld wordt dat de 'ideale' hub/terminal 4 ligplaatsen of meer biedt. Dit komt overeen met een kaaimuurlengte van circa 1.700 meter à 1.800 meter.

3. Criterium 'mogelijkheid tot efficiënte op- en overslag van containers'

Op een informatieve vraag wordt aangegeven dat de meeste bouwstenen gebaseerd zijn op het gebruik van straddle carriers. Alleen die terminals waar de terreinoppervlakte meer bepalend is voor de capaciteit dan de kaailengte worden geacht te functioneren met automatische stacking systemen. Op terminals waar de kaailengte bepalend is voor de capaciteit wordt verwacht dat automatische stacking systemen geen capaciteitsverhoging kunnen genereren en is de implementatie ervan dus niet relevant.

Een bedenking wordt gemaakt bij de positie van het Saeftinghedok. Door de schuine ligging van Saeftinghedok ten opzichte van het Deurganckdok is de tussenliggende terminalruimte minder optimaal. De vraag wordt gesteld of het Saeftinghedok parallel aan het Deurganckdok kan ingetekend worden. Dit kan op projectniveau bekeken worden indien het voorkeursbesluit tot een Saeftinghedok zou leiden.

Voor de bouwstenen die grenzen aan bestaande terminals (en die beschouwd worden als een uitbreiding van deze bestaande terminals) geldt de voorwaarde dat deze als één geheel dienen beschouwd te worden met de bestaande terminal waarop ze een uitbreiding vormen. Dit impliceert een aaneengesloten kaaimuur en terrein, niet doorkruist door andere infrastructuren en uitgebaat door één en dezelfde terminal operator.

Voornamelijk voor de uitbouw van de Deurganckterminals richting Waaslandkanaal-Doeldok en Noordelijk insteekdok (alternatief 6) worden enkele belangrijke knelpunten naar voor gebracht:

- De infrastructuurbundel die de uitbreiding scheidt van de bestaande terminals zorgt ervoor dat een integratie met de bestaande terminals niet op een efficiënte wijze kan gebeuren. De terminal operatoren en rederijen stellen ernstige vragen bij de operationaliteit van deze bouwsteen: deze uitbreidingen kunnen alleen functioneren mits het naadloos integreren van deze uitbreidingen met de bestaande terminals en niet als aparte terminals. Dit betekent dat de bestaande infrastructuurbundel zal moeten overkapt of verwijderd worden.
- De terminal operatoren en rederijen stellen dat het terrein op de hoek Waaslandkanaal /Doeldok ("S11") in oppervlakte beperkt is.
- De extra capaciteit die berekend werd voor deze uitbreiding (3,7 mio TEU) is buiten verhouding met de terreinoppervlakte. De berekende capaciteit van 3,7 mio TEU beschouwen de terminal operatoren en rederijen als onrealistisch gezien de operationele beperkingen. TBA berekende dit capaciteitscijfer vertrekkend van een theoretisch model van

kaaimuurlengte en terreinoppervlakte. Met TBA zal bekeken worden in hoeverre met deze beperkingen rekening kan gehouden worden bij het bepalen van de capaciteit. Mogelijk wordt de capaciteit van deze bouwsteen bijgesteld op basis van de bijkomende input.

- Door het gros van de binnenvaartactiviteiten te situeren aan de zijde van Doeldok worden de afstanden die ontstaan te groot om de terminal op een efficiënte manier uit te baten.

Over de uitbreiding van Europaterminal (alternatief 4) wordt gezegd dat de terminal smal is, maar de terminal operatoren en rederijen achten dit werkbaar met een automatisch stacking systeem.

Over de Containerkaai NW (alternatief 5) wordt gesteld dat deze terminal optimaal kan ontwikkeld worden, maar dat deze eventuele toekomstige landinwaartse ontwikkeling verhindert.

Voor Schaar van Ouden Doel (alternatief 8) ervaren de terminal operatoren en rederijen de vele hoeken als knelpunt voor een efficiënt gebruik.

4. Criterium 'mogelijkheid tot efficiënte multimodale ontsluiting'

4.1 Afhandeling van binnenvaart

De bouwstenen bieden, al dan niet onder de voorwaarde dat ze als uitbreiding gelden –zie boven-, allemaal voldoende mogelijkheden voor een efficiënte afhandeling van de binnenvaart. Met betrekking tot de uitbreiding langsheen het Doeldok/Kanaaldok worden wel gegronde twijfels geuit over de capaciteit die hier voorzien is voor de binnenvaart (met een kaaimuur van 1.050 meter). De operatoren stellen dat deze capaciteit disproportioneel hoog is in vergelijking met de behoefte aan ligplaatsen voor zeeschepen en dat de rijafstanden op de terminal een meer verspreide binnenvaartafhandeling in functie van de containerstacks vereisen. De aangehaalde argumenten worden verder besproken met TBA. Mogelijk wordt de capaciteit van deze bouwsteen bijgesteld op basis van de bijkomende input.

4.2. Mogelijkheid tot efficiënte afhandeling van spoorvervoer

De alternatieven bieden, al dan niet onder de voorwaarde dat ze als uitbreiding gelden –zie boven-, allemaal voldoende mogelijkheden voor een efficiënte afhandeling van spoorvolumes. Voor sommige bouwstenen dient dit nog wel verder bekeken te worden. Voor de bouwstenen die enkel als uitbreiding van een bestaande terminal kunnen gezien worden, zal mogelijkerwijze nog wel bekeken moeten worden of de bestaande spoorinfrastructuur op die terminal toereikend is om de bijkomende spoortrafiëk t.g.v. de uitbreiding op te vangen.

4.3 Mogelijkheid tot efficiënte afhandeling van wegvervoer

De alternatieven bieden, al dan niet onder de voorwaarde dat ze als uitbreiding gelden –zie boven-, allemaal voldoende mogelijkheden voor een efficiënte afhandeling van het wegvervoer. Bij de bouwsteen 'Schaar van Ouden Doel' wordt wel de opmerking geformuleerd dat een dubbele ontsluiting naar het land minstens wenselijk is. Een voldoende brede verbinding zou ook werkbaar zijn.

5. Criterium 'mogelijkheid tot uitwisseling van containers tussen terminals'

Gesteld wordt dat, hoe meer terminals er zijn en hoe meer verspreid de volumes behandeld worden, des te meer binnenvaartcapaciteit er moet voorzien worden voor de containerstromen tussen de terminals. Het aantal verbindingen (binnenvaart, weg, spoor) tussen verschillende terminals neemt exponentieel toe naarmate het aantal terminals toeneemt.

Bij wijze van voorbeeld wordt het volgende gesteld: Als de grote allianties 8 terminals zouden hebben in plaats van 4 zouden er 70 % meer binnenschepen en dus ook binnenschipkaailengte nodig zijn.

6. Afronding

Een aantal van de in de alternatievenonderzoeksnota omschreven criteria werden op de workshop niet besproken, maar zullen los van de workshop beoordeeld worden en voorgelegd ter validatie.

De neerslag van de workshop wordt voor aanvulling en reactie rondgestuurd. Mogelijk worden nog gericht bijkomende vragen gesteld.

Vanuit de terminal operatoren en rederijen wordt tot slot de volgende essentie nog onderstreept: zo min mogelijk complexiteit, liever één grote homogene terminal dan twee kleine (en als toch twee kleine, dan met goede verbinding), en zo weinig mogelijk complexiteit bij de aanloop.

Een terminal die niet rendabel is qua werking is de facto onhaalbaar: er zal geen klant gevonden worden om deze in te vullen.

Er wordt onderstreept dat de kosten en de potentiële returns van de bouwstenen en alternatieven bekeken moeten worden want voor sommige liggen die kosten verhoudingsgewijs hoog.

Er wordt gevraagd om de impact van verbeteringen voor containerbehandeling op andere sectoren en bedrijven in het Havengebied zo veel mogelijk te vermijden en goed te communiceren met die betrokken bedrijven.

Op de vraag of de MKBA zal doorwegen in de beslissing en apart in openbaar onderzoek zal komen, wordt aangegeven dat dit niet het geval is. De MKBA is één van de vijf luiken van het geïntegreerd onderzoek die door de regering tezamen zullen worden afgewogen. Het gehele geïntegreerd onderzoek gaat samen met het ontwerp van voorkeursbesluit rond de jaarwisseling in openbaar onderzoek, op voorwaarde dat de huidige timing gehaald wordt. De aanwezigen worden opgeroepen om niet te wachten met eventuele opmerkingen en suggesties tot het openbaar onderzoek, maar ze al vlugger, in het voorbereidende deel van het procesverloop, te bezorgen.

Op de vraag of er een band met het Toekomstverbond is, wordt aangegeven dat de twee planningsprocessen elkaar beïnvloeden en dat er dus zeker qua aannames en onderzoeks/doorrekenmodellen goed moet worden afgestemd.

Alle deelnemers worden bedankt voor hun aanwezigheid en constructieve inbreng.