

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2007-2008

29 mei 2008

HOORZITTING

**over de containertrafiek in de Antwerpse haven
en de eventuele bouw van een bijkomend getijdendok**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Jan Peumans**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heer Jos De Meyer, mevrouw Cindy Franssen, de heren Frans Peeters, Johan Sauwens;
de dames Annick De Ridder, Fientje Moerman, de heer Marc van den Abeelen;
de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

mevrouw Katleen Martens, de heren Wim Van Dijk, Christian Verougstraete, John Vrancken, Frans Wymeersch;
de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Dirk de Kort;
de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen;
de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Jan Peumans;
de heer Eloi Glorieux.

INHOUD

	Blz.
I. Presentaties van de sprekers	4
1. Presentatie door de heer de heer Eddy Bruyninckx, directeur van het Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Antwerpen	4
2. Presentatie door de heer Rudi De Meyer, afgevaardigd bestuurder Alfaport Antwerpen	8
3. Presentatie door de heer George van Gastel, hoofd dienst micro-economische analyse Nationale Bank van België	12
4. Presentatie door de heer Eddy Van de Voorde, professor Universiteit Antwerpen.....	13
5. Presentatie door de heer Willy Winkelmanns, professor emeritus Universiteit Antwerpen	15
II. Bespreking	17

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde op dinsdag 29 april 2008, op verzoek van de Groen!-fractie, een hoorzitting over de containertrafiek in de Antwerpse haven en de eventuele bouw van een bijkomend getijdendok.

I. PRESENTATIES VAN DE SPREKERS

1. Presentatie door de heer de heer Eddy Bruyninckx, directeur van het Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Antwerpen

De heer Eddy Bruyninckx, directeur van het Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Antwerpen: Sinds 1999 is het ruimtelijke kader van het Linkerschelde-oevergebied grondig gewijzigd. De basis in 1999 was uiteraard het vigerende gewestplan van 1978. Daarna kwamen de beginselen van strategische planning, het eigenlijke strategische plan en de plan-MER, die zullen moeten uitmonden in een meest wenselijk alternatief. Zo wordt het terrein geëffend voor de afbakenings-GRUP. Een mogelijk meest wenselijk alternatief wordt eigenaardig genoeg een 'uitbreidingsscenario' genoemd. In vergelijking met 1978 wordt daarbij het ontwikkelingsgebied, het havenuitbreidingsgebied echter verminderd met 1560 hectare, 560 hectare gaat naar landbouw en 1000 hectare naar natuurgebied. Dat natuurgebied moet ervoor zorgen dat de instandhoudingdoelstellingen bereikt worden en het ecologisch passief gecompenseerd wordt. Het gebied moet ook proactief elke verdere havenontwikkeling kunnen ondervangen die zich in het restgebied voordoet.

Bij de sociaaleconomische ontwikkelingen worden er soms tegenstellingen gezocht die er niet zijn. Het unieke van de haven van Antwerpen is juist het samenspel van logistiek, overslag en industrie dat voor een belangrijke toegevoegde waarde zorgt.

De ambitie is ruimte te vrijwaren voor overslag, voor industrie en voor logistieke activiteiten. Gezien de beperkte geografische ruimte is een efficiënt gebruik ervan nodig. Te vaak wordt efficiënt ruimtegebruik beperkt tot de economische functie terwijl efficiënt ruimtegebruik van alle functies verwacht kan worden, niet in het minst van het natuurgebied. De instandhoudingdoelstellingen moeten zo efficiënt

mogelijk bereikt worden en geen overdreven grondinname inhouden.

De totale overslag is gestegen tot 183 miljoen ton maar de samenstelling is wel danig veranderd. In 1995 maakten containers 24 percent uit van de totale overslag, in 2007 is het beeld totaal anders en vormen containers 52 percent van de totale overslag. Containers zijn de motor van de groei. Lossen en laden, aan- en afvoer, houden over langere termijn gelijke tred. Er is geen significante wijziging in de loop der jaren.

Tussen 1991 en 2001 bedroeg de gemiddelde groei in de containerbehandeling 10,9 percent, tussen 2003 en 2007 was dat 12,3 percent. Het is echter niet zo dat die trend doorgetrokken wordt om nieuwe capaciteit te vragen. Er is ook geen tegenstelling tussen de prognoses van de Ocean Shipping Consultants (OSC) en van het havenbedrijf. De prognoses van de EOS-studie (Economische Ontwikkelingsschets) zijn bijgesteld, maar lopen ook gelijk met de andere twee. De prognoses wijken wel significant af van de prognoses in de Startnota 1995. De prognoses voor 2015 werden immers al in 2002 gehaald.

De groeicijfers van het havenbedrijf en van EOS zijn zelfs nog minder hoog dan die van OSC. Ook in vergelijking met andere havens geldt die vaststelling. De masterplanning op het vlak van de containerbehandelinginfrastructuur van Hamburg en Rotterdam gaat uit van hogere groeipercentsages voor de komende jaren dan de Antwerpse.

Soms wordt opgemerkt dat alle groeipercentsages te hoog zijn omdat de fenomenale groei vanuit Azië en China niet zal blijven duren. Dat zou het groeitempo drastisch naar beneden drukken. Antwerpen haalt niet zoveel trafiek van China binnen, zeker niet in vergelijking met Hamburg en Rotterdam. Het Aziatische aandeel is dus onder vertegenwoordigd in de Antwerpse portefeuille. Bij een daling van de trafiek uit die regio zullen de zwaarste klappen in andere hoeken vallen. Een crisis in de Verenigde Staten voelt Antwerpen dan weer wat sterker, maar die heeft (voorlopig?) nog niet de omvang om ernstige gevolgen waar te nemen.

Een tweede parameter naast de groeiprognoses en -percentages is uiteraard de hoeveelheid 20 voetcontainers die er op een hectare behandeld kunnen worden. Naar analogie met de percentages, moeten ook die inschattingen realistisch zijn. OSC schat de capa-

citeit van het Deurganckdok op 7,5 miljoen TEU (Twenty feet Equivalent Unit). De hogere schatting van 9 miljoen TEU omvat ook de bargeterminals. Als de groei en de inname van oppervlakte gerekend worden, is de 7,5 miljoen TEU een realistische prognose. De totale capaciteit van de Antwerpse haven bij volledige benutting van het Deurganckdok komt dan op 15 tot 15,1 miljoen TEU.

De derde parameter is de ingenomen capaciteit. Het havenbedrijf rekent op een bezettingsfactor van 80 percent. Dat percentage is getoetst aan de literatuur en aan de praktijk.

Als die drie factoren samen in een grafiek gezet worden, blijkt dat de capaciteit volzet zal zijn tegen 2014-2015. Het aantal TEU per hectare kan gemakkelijker opgetrokken worden als het kritische volume bereikt wordt en de behandelingstechnologie aangepast wordt. Het hier gehanteerde cijfer is zoals gezegd realistisch. Als we de capaciteiten toch ietwat verhogen, bijvoorbeeld tot 26.000 TEU/hectare, maakt het niet zo heel veel verschil uit. Ook dan is de capaciteit hooguit twee jaar later aan uitbreiding toe. Kortom, de parameters kunnen de toets met elke kritiek doorstaan. Het gaat daarenboven ook over bestaande faciliteiten, niet over greenfieldontwikkelde terminals, maar over oudere terminals die eventueel een upgradering ondergaan.

Er zijn al belangrijke inspanningen geleverd. Bij het concipiëren van het Deurganckdok werd er vanuit gegaan dat de containerontwikkeling zich bijna uitsluitend vóór de sluizen zou voltrekken. De eerste concessie is trouwens aan MSC (Mediterranean Shipping Company SA) toegekend met de bedoeling dat het zich zou vestigen aan het Deurganckdok.

De grootste zegen die de haven overkomen is, is dat MSC (samen met PSA) uiteindelijk besloten heeft in het Delwaidedok te blijven en daar een spectaculaire upgradering van capaciteit te bieden. De firma's hebben een tweede jeugd aan het Delwaidedok gegeven. MSC is goed voor bijna de helft van de containers. Als MSC zich gevestigd had aan het Deurganckdok, was deze zitting zelfs helemaal niet meer nodig geweest, want dan zouden de bouwwerken aan het Saefinghedok wellicht al volop gestart zijn.

MSC is aan het Delwaidedok gebleven. Gelukkig is die inbreiding er geweest. Aanvankelijk was ik heel sceptisch over de plaats die MSC verder aan de Antwerpse haven zou willen voorbehouden.

Met 2014-2015 als heel realistische tijdshorizon, zijn er toch nog wat procedures te doorlopen. Ik heb ze samengebracht. Zonder incidenten of vertraging, is een eerste substantiële voorwaarde de natuurinrichting, voor er verdere infrastructuur kan worden ontwikkeld. Daarna kan men dan met het dok aan de slag. Daarbij komen dan onteigeningen, de project-MER, de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), de bouwvergunningen enzovoort. Ik lees af en toe pleidooien om de procedure nog te verzwaren met tussentijdse rapporten. In Nederland heeft daarentegen de heer Peter Elverding (Commissie 'snelle besluitvorming infrastructuur') geschetst wat er zou moeten gebeuren om de procedures precies in te korten. De conclusie als men in 2014 de eerste 1000 meter kaaimuur wil vrijgeven aan de markt, moet zijn dat het procedure-vergunningentraject vanaf nu spoorlags doorlopen moet worden. Met een restcapaciteit van 5 miljoen TEU en een capaciteit die van 1,5 miljoen TEU behandeld vorig jaar naar 2,4 miljoen TEU in 2008 zal evolueren, is het zeker geen eenvoudig te verkondigen boodschap dat er procedures in gang worden gezet voor de bouw van een nieuw dok. Dat is enkel uit te leggen door het feit dat het hele traject zo lang duurt.

Men zegt wel eens dat we niet enkel naar de eigen haven moeten kijken, maar ook naar wat aan andere capaciteit wordt uitgebouwd: de Tweede Maasvlakte, de Westerschelde Container Terminal (WCT) in Vlissingen enzovoort. Het Centraal Planbureau in Nederland heeft berekend dat tussen 2015 en 2020 er een overcapaciteit zou kunnen zijn, als alle projecten worden gerealiseerd binnen dat tijds kader. Na 2020 zou die overcapaciteit weer verdwijnen. Andere, zoals de HypoVereinsbank, hanteren andere groeicijfers en stellen dat die hypothese niet klopt. De ontwikkeling zou zich vooral in India en China doorzetten en zelfs in die tussenperiode zou er zodoende geen overcapaciteit zijn.

Ik citeer even de heer Van Gelder, voorzitter van de Nationale Havenraad, met zijn visie op de overcapaciteit: "Nederland kan de groei in het internationale scheepvaartvervoer nauwelijks bijbenen en loopt daardoor achter op concurrerende zeehavens in Europa, die wel tegemoet kunnen komen aan het aanbod." Verder zegt hij ook nog: "In Nederland wordt overcapaciteit als een misser of een schandaal gezien, en in ieder geval ongunstig beoordeeld. (...) Ik vind ondercapaciteit eigenlijk erger dan overcapaciteit. Ik vind dat je blij moet zijn als je voldoende capaciteit hebt. In zijn algemeenheid geldt, dat je in

dit soort economische sectoren overcapaciteit nodig hebt om geen neen te hoeven verkopen.” Deze visie is heel begrijpelijk in het licht van het slinkende marktaandeel van Rotterdam ten aanzien van twee landinwaarts gelegen havens, Antwerpen en Hamburg.

Naast het overslagdeel, heb ik ook gezegd dat we sterk houden aan de aanwezigheid van logistieke en industriële activiteiten. Er is geen tegenstelling tussen ons en de heer Noels, waar we de grote toegevoegde waardecreatie van de industrie gezamenlijk erkennen. De heer Noels onderschat alleen heel erg het belang van de haven voor de havenindustrie. Hij segmenteert, maar de interferenties zijn manifest aanwezig. Kijk maar naar wat Katoennatie sinds een tiental jaar heeft ontwikkeld vanuit logistieke knowhow van op de industriële sites van Solvay en Fina. Dat heeft het later internationaal gevaloriseerd in het verlengde van de industrie. Het samenspel van industrie en logistiek is evident. BASF is bijvoorbeeld met 50.000 containers per jaar niet van de haven te scheiden. Als de logistiek hapert, zal dat dus zeker ook een negatieve impact hebben op de rest.

Als het meest wenselijke alternatief zou worden voortgezet vanuit de plan-MER, dan bestaat de mogelijkheid om al de verschillende functies ook ruimtelijk een kans en plaats te geven, mits er wordt voldaan aan een intensief economisch ruimtegebruik. Zo kan de drie-eenheid worden bewaard: overslag, logistiek en industrie.

Er wordt al eens minachtend gedaan over de economische toekomst van ‘met dozen schuiven’ en dies meer. Ik blik even vooruit op een studie die nog niet integraal is afgerond, maar waaruit toch al blijkt welke de directe toegevoegde waarde is van de zuiver maritieme cluster: die is 12,4 keer groter dan de overeenkomstige overheidsuitgave. Als we de directe en indirecte transportgerelateerde activiteiten meetellen, wordt die waarde 37,2 keer groter. Dat lijkt me een mooie ‘return on investment’ voor de besteding van publieke middelen.

Ook de toegevoegde waarde van containers – weze ze afkomstig uit of bestemd voor het hinterland of de transshipment containers – bedraagt ook nog altijd respectievelijk voor die soorten 20,5 euro per ton en 8 euro per ton. Het belangrijkste is echter de complementariteit. Als containers van een ander continent komen, is er uiteraard een mix. Men wil goed scoren wat betreft containers die een toegevoegde waarde opleveren in het eigen havengebied of het hinterland.

Dan moeten toch ook nog wat containers worden meegenomen die het verdere hinterland bedienen, of er moeten feederdiensten worden aangeboden, of er moet transshipment mogelijk zijn. Als dat allemaal niet kan, dan ligt de haven eruit in het vaarschema, ook voor domestic cargo!

Ik herhaal nog enkele cijfers. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen heeft opnieuw een telling aan de gates gehouden. Er leefde immers een indruk van ‘verrotterdamisering’ waarbij steeds meer containers louter over de blauwe steen worden getild en het hinterland worden ingestuurd, zonder toegevoegde waardecreatie. Gelukkig klopt dat beeld niet. Met een afwijking van 0,7 percent tegenover zes jaar geleden, heeft ongeveer een derde van de containers een internationale bestemming. De ontsluitingsmogelijkheden naar het verre achterland zijn cruciaal, zoals ik al zei. Er is ook een sterke lokale basis voor de containermarkt. 33 percent van de markt zit in de haven zelf en 33 percent gaat naar het onmiddellijke achterland. Ondanks de containerisatie stabiliseert de toegevoegde waardecreatie. Van de lokale markt gaat 51 percent naar value added logistic-activiteiten en 21 percent naar stoffen en strippen en opslag, in totaal heeft dus 72 percent met logistiek te maken. Dit betekent dat 24 percent (of met andere woorden 72 percent van de lokale markt die 33 percent van het totaal bedraagt) van de containers en niet 5 percent zoals sommige bronnen stellen een directe, lokale logistieke behandeling krijgen.

Ook van belang is het andere deel van de taart, binnen een straal van 150 kilometer van de haven van Antwerpen. Dat is het natuurlijke achterland te noemen. 46 percent van de goederen hebben herkomst en bestemming op 50 kilometer van de haven. Voor 67 percent ligt dat op 100 kilometer, ongeveer 79 percent ligt binnen een straal van 150 kilometer. Dat impliceert niet alleen dat aan de behandeling van containers een grote toegevoegde waarde gekoppeld is. Het betekent net zo goed dat, als wij afzien van de uitbouw van containerbehandelingsinfrastructuur, die containers in een sterk cargogenererend regiogebied van elders zullen moeten komen. Dat lost qua mobiliteit hoegenaamd niets op, behalve voor de containers die naar Oost-Europa zouden moeten vanuit Rotterdam.

Het samenspel van industrie, logistiek en overslag resulteert in een toegevoegde waarde met aanzienlijk minder tonnage dan bijvoorbeeld in Rotterdam. Dat is een verdienste van allen die de Antwerpse haven

destijds hebben opgebouwd met die mix. Met 180 miljoen ton kan evenveel of zelfs meer toegevoegde waarde worden gecreëerd als met 400 miljoen ton. Er zijn, wat betreft toegevoegde waardecreatie, ook mooie cijfers voor Gent te noteren.

Hetzelfde geldt voor de tewerkstelling. Er kan eenvoudig een vergelijking worden gemaakt waarbij de betekenis van de haven van Antwerpen gerelateerd wordt aan een aantal andere industriële sectoren.

Een andere kwestie is de mobiliteit. Dat heeft zijn weerslag op de hele samenleving. De vrachtwagenmetingen die vroeger zijn gebeurd, wezen uit dat 18 percent van het totale verkeer in en om Antwerpen zwaar vrachtverkeer is. Van die 18 percent is 23 percent havengebonden. De 11 percent die de heer Stassen aanhaalde, is inderdaad containervracht. Dat houdt in dat 4 percent van dat verkeer effectief havengebonden is. Het Vlaams Verkeerscentrum bevestigt de vaststellingen van onze eigen vrachtwagentellingen. Het gaat zodoende niet op in het beleid af te zien van capaciteitsuitbouw omwille van de mobiliteit rond Antwerpen. Ik ontken daarmee niet het belang van de congestieproblemen, maar relativeer het aandeel van de haventrafiek daarin. De verhoudingen moeten erkend worden en de focus mag zeker niet liggen bij wat slechts een klein gedeelte ervan beslaat.

In de marge van de besprekingen die toch al eens worden gevoerd over de verbinding E17-Liefkenshoek-tunnel, geef ik ter overweging mee welk manifest verschillend beeld we krijgen van havenverkeer dat uit het westen komt en een bestemming in de noordelijke haven heeft. Van de N49 vindt 87 of 93 percent zijn weg naar de Liefkenshoek-tunnel en weg van de Kennedytunnel. Enkele kilometer verder zien we dat wie van de E17 komt de verbinding via de Liefkenshoek-tunnel niet zoekt, maar de Kennedytunnel gebruikt. Ook daarin zien we een belangrijke factor die speelt in de ontlasting van de congestie in en rond Antwerpen. Het is niet anders voor wie in het zuidelijke deel van de haven moet zijn. Zelfs als men moet afzakken vanuit het noorden, gaat nog 55 of 63 percent van het verkeer van de N49 door de Liefkenshoek-tunnel. Van de E17 is dat slechts 18 percent.

Op de E34 is er nauwelijks verschil met de percentages inzake havenbetrokkenheid. Daar situeren zich ook grote congestieproblemen en het is een zware cargoregio, waar zeer veel vracht wordt verzameld. Het relatieve aandeel van het havengerelateerd verkeer in de globale verkeersstroom ligt echter in dezelfde lijn als op de andere vervoersassen.

Wat betreft de verkeersmodi is het vanzelfsprekend dat de havengemeenschap wil inzetten op een verbeterde modal split. Ons havenbedrijf heeft twee spoorprojecten opgezet die degelijke resultaten opleveren. Enerzijds is er het Antwerp Intermodal Solutions, waarvoor alle belangrijke reders bevraagd zijn. Ze moesten aangeven op welke achterlandregio ze een kritische massa aan volume hadden die niet toeliet om zelf een spoorproduct te ontwikkelen van A naar B. Het was de bedoeling na te gaan of dit in combinatie met anderen dan wel zou kunnen. Op die manier hebben we aanbod en vraag samengebracht. We hebben de spooroperatoren in kennis gesteld van die informatie en dat heeft tot gevolg gehad dat er heel wat nieuwe spoorprojecten zijn ontstaan en tot vandaag zijn blijven bestaan.

Een tweede project betrof een pijnpunt in de haven. Onze haven heeft het nadeel dat de diverse spoorlocaties bijeengebracht moeten worden om vracht te bundelen. Ook in dit verband hebben we alle spooroperatoren bezocht om ze ervan te overtuigen projecten te lanceren inzake die zogenaamde 'last mile', het slepen van wagons om ze samen te brengen. De kostprijs om een geïsoleerde container naar een verzamelplaats te slepen, bedroeg vóór ons project hetzelfde als wat het kost om die container naar Duisburg te brengen vanuit Antwerpen. B-Cargo heeft na ons gesprek een Antwerp Rail Product ingevoerd dat een aanzienlijke prijsreductie realiseert. Ook dat zou het spoorgebruik in de Antwerpse haven een zetje moeten geven.

Over een iets langere termijn heeft de binnenvaart sinds 1995 een mooie opgang gekend. De laatste jaren stagneert die echter met een aandeel van om en bij 33 percent. Voor het spoor was 1995 een dieptepunt, maar het aandeel bleef op 8 percent lang hangen. Dat heeft niet alleen met infrastructuur te maken, maar ook met de aantrekkelijkheid van commerciële producten. Daarom moeten we ook verder blijven inzetten op intermodaliteit. Dat zal de havenautoriteit niet doen via een gemakkelijksoplossing, door in de concessievoorwaarden een percentage in te schrijven. Samen met de privésector moeten we uitzoeken hoe we dit het best kunnen aanmoedigen. We durven in elk geval, vergeleken met de internationale context, in de concessievoorwaarden wel heel wat maatschappelijke imperatieven opleggen.

Het zal niet gemakkelijk zijn om de 40-40-20-verhouding te bereiken in de verdeling van binnenvaart, wegvervoer en spoor. Mits enige inspanning kunnen we me dunkt wel een nieuwe groei van binnenvaart

realiseren. Bij het spoor hebben we heel hard gewerkt als we de 15 percent halen. Om de 20 percent te halen, zal er zowel qua infrastructuur als commercieel heel wat moeten veranderen. We werken eraan, samen met de privésector.

Inzake waterwegen is al een overzicht gegeven van alle projecten en initiatieven door de waterwegbeheerders in de commissievergadering van begin maart. Ze zijn bedoeld om infrastructureel maar ook op alle andere vlakken de binnenvaart een nieuwe impuls te geven. Inzake informatica is er zo het Barge Traffic System ontwikkeld. We moeten ons ook opnieuw bezinnen over de vermenigvuldiging van de gesubsidieerde uitbouw van kaaimuren in het binnenland. We zijn mijns inziens met een overkill bezig. Het installeren van te veel knooppunten bedreigt de consolidatie, wat logistiek nadelig is. Die consolidatie heeft een belangrijke plaats gekregen in de analyse van het binnenvaartgebeuren en er mag niet te veel versplintering over de binnenvaartterminals in het achterland zijn. Er moet dus in termen van bundeling worden gedacht.

Verder zijn er de kleine volumes. De binnenvaart klaagt meer dan eens dat ze op de terminals tweede keuze is en dat ze met wachttijden geconfronteerd wordt. Het gebeurt echter dat er enkele containers in de ene terminal worden aangevoerd, een paar in een andere enzovoort. Er is dus geen sprake van een gedegen logistiek proces. We moeten zoeken naar goede consolidatiepunten. Ook daarover zijn we ons aan het buigen en we zullen met toestemming van de raad van bestuur ongetwijfeld ook in dat verband initiatieven in het achterland ontwikkelen.

Vervolgens worden ook vragen gesteld bij de maritieme toegang van de haven. Zo is er de verdieping tot 13,10 meter tijongebonden diepgang, die enerzijds heel bescheiden is, aangezien er meer en meer schepen zijn van 14,50 meter diepgang. Anderzijds is het toch een cruciaal project omdat er een verschuiving kan zijn van tijgebonden activiteiten naar tijonafhankelijke. De verhouding zal dan een vierde tegenover drie vierde zijn. We hopen dat men ook in Nederland eindelijk vaart achter het verdiepingsprogramma zal zetten en dat de ratificatie van de verdragen in juni in de Eerste Kamer der Staten-Generaal kan plaatsvinden.

Soms worden ook vragen gesteld bij de dimensies en afmetingen van de schepen. In het Waterbouwkundig Labo van Borgerhout zijn simulaties opgezet,

ook op de rivier, met langere schepen. De resultaten ogen goed. Men vreesde immers dat na de diepte ook de lengte van schepen een probleem zou worden. We mogen echter niet euforisch zijn. Er loopt nog een studie over wat de rivier aankan, zelfs met het Saeftingedok erbij. Hoeveel schepen kunnen er nog bij vooraleer er ook riviercongestie optreedt?

We mogen ons evenmin blind staren op de grootste en diepst liggende schepen, aangezien duidelijk is hoe belangrijk de kleinere containerschepen zijn. De categorie 5000 tot 7500 kunnen we heel gemakkelijk ontvangen in Antwerpen en het blijft ook in de nieuwbouw een uiterst belangrijke categorie.

Ook fysieke factoren alleen mogen ons geen zand in de ogen strooien. Een vlot en veilig scheepvaartverkeer kunnen we net zo goed aanmoedigen en realiseren door de hele verkeersafwikkeling nog beter aan te pakken. We moeten uit de hokjesmentaliteit stappen en alle operationele dienstverleners de mogelijkheid bieden om elkaar te vinden in een algemene verkeersaansturing.

2. PRESENTATIE DOOR DE HEER RUDI DE MEYER, AFGEVAARDIGD BESTUURDER ALFAPORT ANTWERPEN

De heer Rudi De Meyer, afgevaardigd bestuurder Alfaport Antwerpen: Vlaanderen krijgt kansen op het gebied van de logistieke mogelijkheden en havens die als scharnierpunten in die logistieke ketens zouden moeten functioneren.

Antwerpen is inderdaad een groeihaven en is inzake containertransport goed voor een marktaandeel van zowat 21 percent in de range. Alfaport heeft er altijd op gehamerd dat het veel meer is dan een containerhaven alleen. Heel wat aspecten moeten mee in rekening worden gebracht en helpen toegevoegde waarde genereren. We zijn de derde containerhaven van Europa, maar tevens het grootste petrochemisch complex en het tweede grootste wereldwijd, na Houston. Dat element moeten we in gedachten houden als we de binding tussen havenoverslag, logistiek en industrie maken. We zijn nog steeds de belangrijkste stukgoedhaven van Europa. Die positie moeten we vrijwaren en daartoe zullen de inspanningen nog moeten worden opgevoerd. Bovendien zijn we het grootste warehouse van Europa met 5 miljoen vierkante meter overdekte warehouse. Dat heeft een aanzuigeffect op goederen en lading, wat we maxi-

maal moeten valideren. We zijn ook een belangrijk handelscentrum en voor koffie en tabak is dat zelfs sturend op mondiaal niveau. Daarnaast trap ik een open deur in door te stellen dat we ook een vestigingsplaats zijn voor heel wat productie-industrie.

Industrie, logistiek, handel en overslag zijn voor ons verweven als vier-eenheid. Basis is echter de overslagfunctie die de logistiek, handel en industrie in staat stelt om verder te groeien. Die overslag is ook nodig voor de creatie van toegevoegde waarde. Logistiek heeft binnen de haven een uitgesproken realiteit met veel potentieel. Maar ook buiten de haven is dat het geval. Ik denk daarbij aan Flanders Logistics, met de extended gateway enzovoort. Handel is eveneens een belangrijk element. Er zijn een kleine 400 expeditiekantoren, bedrijven en scheepsagenturen die zoeken naar lading en alle administratieve handelingen daaromtrent. Dat is ook de reden waarom we vragen om een meer performante douane.

Antwerpen heeft het voordeel dat het landinwaarts is gelegen en dus meteen ook het zeetraject verlengt. Daardoor kan aan lagere kostprijs gewerkt worden dan bijvoorbeeld voor de binnenvaart en het truckvervoer naar het hinterland. Dat verhoudt zich als vijf tot dertig.

Om bij het begin te beginnen, moeten we teruggaan naar de afronding van het strategische plan en vooral de plan-MER. Die kent immers ook vertraging. We moeten de ruimtelijke afbakening van het havengebied kennen. Hoe dat dan inhoudelijk zal worden ingevuld, is een stap verder. Die discussie moet worden gevoerd, rekening houdend met alle mogelijke stakeholders.

De plan-MER is ook nodig om rechtszekerheid te bieden aan alle betrokken partijen en havenondernemingen die willen investeren of uitbreiden en rekening moeten houden met allerlei vergunningstrajecten. We gaan ervan uit dat de plan-MER een goed evenwicht garandeert tussen alle belangen die binnen het havengebied gelden, zoals natuur, open ruimte, milieu, havengebonden industrie, logistiek enzovoort.

We mogen inderdaad niet te eng focussen op de containeroverslag en het Saeftingedok. Er is ook in de strategische plannen aandacht voor een aantal andere zaken, zoals de niet-containertrafiek, de logistiek en industrie enzovoort.

Hoe vullen we dat in? Alfaport is ervan overtuigd dat er nood is aan een strategische visie voor de ganse

haven en haar verdere ontwikkeling. Het strategische plan biedt een goed kader. Er is ook aandacht nodig voor het conventioneel stukgoed. Onze positie als staalhaven, overslag- en verdeelcentrum van fruit, papier, project cargo, de neobulk enzovoort, is ook zeer belangrijk.

Daarnaast is ook renovatie een issue. Dat proces van inbreiding is aan de gang. Ik denk daarbij aan heel interessante projecten zoals bij DP World en de bouw van de All Weather Terminal van Wijngaardnatie, die state of the art terminals zullen zijn.

Ik onderstreep nogmaals dat overslag, industrie, logistiek en handel voor Alfaport een viereenheid is. Dat maakt de kracht van de haven. Een enge focus op industrie zoals de heer Noels deed, of logistiek verenigen tot wat bijvoorbeeld Katoennatie doet met logistieke dienstverlening rechtstreeks aan de industrie, doet de haven tekort. Het is een verwevenheid van dit alles die de haven maakt tot wat ze is. De goederen die worden geladen en gelost in de haven vallen grosso modo uiteen in drie groepen. Enerzijds is er de lading waarmee iets wordt gedaan in de haven (die m.a.w. toegevoegde waarde krijgt binnen het havengebied), een tweede groep wordt doorgevoerd naar logistieke centra binnen Vlaanderen of België om daar een toegevoegde waarde te krijgen en een derde en laatste groep is inderdaad de pure doorvoer. Met andere woorden: goederen die worden gelost in onze havens en die op transport gaan naar het buitenland. Maar ook die derde categorie levert toegevoegde waarde op. Het pure laden en lossen vertegenwoordigt immers ook toegevoegde waarde. Weliswaar minder dan de categorieën 1 en 2 maar als geheel toch ook niet verwaarloosbaar. Industrie en logistiek hebben nood aan een performant overslagpunt. Zij komen naar de haven precies omwille van die overslagfunctie. Dat is deels de attractiviteit van de haven van Antwerpen en daarom waren de grote industriële groepen destijds gemotiveerd om er zich te vestigen.

Investerings die nodig zijn of al zijn gebeurd in het kader van een van die functies, moeten ook in één context beschouwd worden, omwille van die vier-eenheid. Ze hebben altijd een effect op elkaar. Het is niet correct te stellen dat productie-industrie enkel andere investeringen veronderstelt.

Alfaport zegt al een aantal jaren dat we meer moeten doen met lading. Katoennatie doet dat inzake industriële bewerkingen, met de directe dienstverlening aan de industrie. Ook opslag, consolidatie en opvolging van lading zijn belangrijk. Het samenbrengen van lading en strippen en stufen van containers en

ook de distributiefunctie spelen een rol en moeten de nodige aandacht krijgen.

Het is volgens ons hoog tijd om na te denken over innovatieve en geïntegreerde achterlandconcepten in functie van de concurrentiekracht van de Vlaamse logistieke pool. Dan denk ik onder meer aan die extended gateways en studies die door de havens worden uitgevoerd.

Er is een mondiale trend naar stijging van de containervolumes. De opkomende economieën zoals India, China, Rusland, Brazilië, kennen een stijgende vraag naar consumptiegoederen. Er is dus ook een snelle uitbreiding van havenoverslagcapaciteit. Ook die realiteit moeten we onder ogen durven zien. Ofwel passen we ons aan ofwel laten we de rol van gateway los.

Ik ga snel over de Ocean Shipping Consultants en de conservatieve inschatting van de groei in de Economische Ontwikkelingsstudie aangezien dit reeds voldoende is behandeld door het Gemeentelijk Havenbedrijf.

In de pers is er al heel wat te doen geweest over de rendementen. De rendementen op de Antwerpse containerterminals zitten nu al boven het Europese gemiddelde. Het gaat niet op om de havens uit het Verre Oosten met 28.000 TEU en meer als referentiepunt te nemen, dat zijn immers transshipmenthavens. Die havens en containeroverslagpunten hebben een heel ander ontwerp met veel snellere turnarounds. Het komt erop aan geen foute conclusies te trekken.

De grote terminaloperators hebben bevestigd dat het overschrijden van de 80 percentgrens problemen met de productiviteit en het rendement veroorzaakt. Zo is de haven van Rotterdam de afgelopen jaren niet meer in staat om de dozen op een ordentelijke manier af te leveren. De wachttijden van de schepen, de vertragingen bij de levering veroorzaken veel extra kosten.

De raad van bestuur van Alfaport heeft een standpunt, gedragen door de bedrijven, goedgekeurd. Voor een bijkomend dok moet de ganse context bekeken worden. Vlaanderen, maar meer specifiek het Waasland en Oost-Vlaanderen zijn betrokken partijen. Er moet een maatschappelijk draagvlak zijn. En mitigerende maatregelen moeten worden uitgewerkt. De plan-MER biedt een goed kader daartoe.

Vooreerst, de mitigerende maatregelen op het vlak van mobiliteit. Niemand zal in twijfel trekken dat er een stevige modal shift nodig is om de aan- en afvoer van goederen te managen, nu en in de toekomst.

Momenteel worden 34 percent van de containers via de binnenvaart, 11 percent via het spoor en 55 percent via de weg afgevoerd. In 1995 was het wegvervoer nog goed voor 64 percent. De verhouding kan nog sterk verbeteren, maar de absolute cijfers zullen blijven stijgen. Vandaar de vraag naar de uitvoering van een aantal missing links zoals de Oosterweelverbinding. Verder denken wij aan de Wase noord-zuidverbinding. Deze is niet alleen voor de haven noodzakelijk, maar ook voor de leefbaarheid van de Wase dorpen.

Momenteel wordt er al heel wat geïnvesteerd in modal split. Er zijn tal van samenwerkingsprojecten tussen de haven en de privé. Zo plant DP World in zijn businessplan 20 percent spoorvervoer, momenteel is dat 11 percent. Het bedrijf heeft geïnvesteerd in zes sporen van 700 meter. Er komen ook zes spoorkranen waarvan nu reeds één actief en een tweede op komst. Elke kraan veronderstelt een investering van meer dan 3,5 miljoen euro.

Modal shift mag geen fetisj zijn. Europa spreekt meer en meer over comodaliteit, dit is het efficiënt gebruik van verschillende vervoersmodaliteiten of een combinatie daarvan. Dat is een gezondere en realistischere aanpak. Daarvoor moeten echter bepaalde voorwaarden vervuld zijn, zeker voor de binnenvaart. Daar zou een bundeling van volumes nog heel wat bijkomend binnenvaartvervoer mogelijk maken en een win-win zijn voor zowel de binnenvaartoperators als de terminaloperators.

Harde voorwaarden in concessies opleggen, is een dagdroom. Terminaloperators zijn bereid om inspanningen te leveren. De realiteit is echter een complex geheel. Ongeveer 70 percent van de lading in Antwerpen is merchant haulage, de keuze van transport wordt bepaald door de eindklant of zijn vertegenwoordiger. De rest, ongeveer 30 percent, is carrier haulage, daarover beslist de reder in samenspraak met de klant. De terminaloperator heeft sowieso een beperkte impact.

De uiteindelijke keuze van transport is gebaseerd op een combinatie van factoren. Een groot deel van de goederen wordt afgezet binnen een straal van 50 kilometer rond Antwerpen. Die worden natuurlijk niet met de trein vervoerd. Ook de kwaliteit van de dienstverlening met stiptheid en eventuele schade aan lading als belangrijke aspecten, en de prijs spelen een belangrijke rol.

Verdere inspanningen op vlak van modal split zijn mogelijk maar dat vergt nog wat huiswerk. Er moeten nog harde beslissingen en afspraken gemaakt wor-

den, maar er zijn een aantal voorwaarden. Er moet infrastructuur zijn. De tweede spoorwegtoegang, de IJzeren Rijn, is absoluut nodig. Ook het service-level moet worden aangepast. Zo zijn er nog tal van belemmeringen op het vlak van de liberalisering van het spoor en de licentievoorwaarden voor spooroperators. Hetzelfde geldt voor de binnenvaart. Cruciaal voor de modal split daar is trouwens de bundeling van volumes.

Het kaaimurenprogramma is heel positief, het heeft gezorgd voor een sterke stijging van de volumes, maar nu is er een zekere aftopping. Een bijkomende quantum leap vergt andere aanpassingen. Nu leidt het programma immers tot verspreide volumes naar de Antwerpse haven. 57 percent van de binnenvaartschepen die de Antwerpse terminals aanlopen, hebben een call-size kleiner dan 20 TEU. De lichters moeten verschillende terminals aandoen, worden met de nodige vertragingen geconfronteerd. De terminals halen hun rendement en hun productiviteit niet. De bundeling van de volumes is dus absoluut nodig. De haven van Rotterdam zet daar enorm op in met de concepten van transferia waarbij het via bepaalde overslagpunten volumes wil bundelen om ze dan te versluizen naar de haven. Dat is de toekomst.

Bij een optimale modal shift is het wegvervoer goed voor 42 tot 45 percent van het vervoer. In absolute cijfers zal het vervoer echter stijgen. De verbinding tussen de E-17 en de Liefkenshoektunnel zal voor een betere doorstroming zorgen. De Liefkenshoektunnel is de haventunnel bij uitstek. De discussie moet dringend geobjectiveerd worden. De fase van studeren eindigt zo stilaan, de tijd van beslissingen is aangebroken.

Beter gebruik van de bestaande infrastructuur onder andere door de uitbreiding van de bedieningstijd en de vooraanmelding kost relatief weinig. De private havengemeenschap heeft een softwarepakket ontwikkeld waardoor de trucks zich vooraanmelden en een tijdslot krijgen. Dat maakt een veel betere spreiding mogelijk. Havens als Southampton gebruiken dat al.

Wat de maritieme toegang betreft, moeten er nog wat discussies gevoerd worden onder meer met Nederland. De verdieping tot 13,10 meter tijonafhankelijk en de tijvensters voor de grote schepen zorgen ervoor dat zelfs de meeste diepstekende schepen gemakkelijker de haven kunnen binnenvaren. Wij zijn vragende partij voor verkeersmanagement om de riviercapaciteit maximaal te laten renderen. Alle spelers, lood-

sen, havenkapiteindiensten, scheepvaartbegeleiding, vastmakers, moeten in een geïntegreerd systeem werken. Die visie zal deels afgestemd moeten worden op de Nederlandse regels. De schepen varen immers voor een groot stuk op Nederlands grondgebied. De gemeenschappelijke nautische autoriteit is daarvoor een realiteit.

Antwerpen is een transitknooppunt. De impact van het havengebonden verkeer is relatief beperkt. Als er geen containerdok komt, is de kans reëel dat de lading in de haven van Rotterdam zal gelost worden. Het overgrote deel van de containers zal toch over de weg vervoerd worden naar de 5 miljoen m² overdekte warehouses in Antwerpen, die Rotterdam niet heeft of slechts in veel beperktere mate.

Alfaport beseft maar al te goed dat de havenuitbreiding zich vooral situeert op Oost-Vlaams grondgebied. De juridische realiteit is dat het Havenbedrijf Antwerpen landlord is voor de volledige haven, het industriële grondbeheer op Linkeroever is in handen van de Maatschappij voor het Grond- en Industrialisatiebeleid van het Linkerscheldeovergebied. Het wordt tijd om daarover gesprekken op te starten.

Ik pleit voor een maximale betrokkenheid van de Wase regio en de provincie Oost-Vlaanderen bij de besluitvorming. Ook de bestuurlijke context moet op orde gesteld worden, zo niet is een maatschappelijk draagvlak uitgesloten. Het gesprek moet gevoerd worden op basis van een geobjectiveerd lusten- en lastenverhaal. Ook daarvoor is het tijd de studiefase af te sluiten.

Conclusie is dus dat de haven van Antwerpen een groeihaven is. De viereenheid overslag, industrie, logistiek, handel genereert de toegevoegde waarde. Het heeft geen zin om die vier componenten te scheiden. Eerst moeten de plan-MER en GRUP goedgekeurd worden. Daarna volgt het maatschappelijke debat over invulling van het ruimtelijk afgebakend gebied. Het zou echter bijzonder jammer zijn om te veel tijd te verspelen. Ik pleit voor een voluntaristische ingesteldheid binnen een context van duurzaamheid.

Alfaport is voorstander van een maximale uitbreiding van de haven waaronder bijkomende containerbehandelingcapaciteit vanaf ongeveer 2014. Het hele proces moet ingebed zijn in een strategische omvattende langetermijnvisie en een duurzaamheidscontext. De haven is meer dan containers alleen. De overslagfunctie is hoeksteen voor het logistieke belang van de

haven, de lading binden is dé opdracht. Een deel van die lading zal naar het hinterland gaan, een ander deel zal hier in Vlaanderen een toegevoegde waarde krijgen via de Europese distributiecentra (EDC's), industriële bewerking enzovoort. Er is ook behoefte aan nieuwe innovatieve en geïntegreerde achterlandconcepten in functie van de concurrentiekracht van de Vlaamse logistieke pool.

Inzetten op comodaliteit betekent ook nagaan welke verbeteringen mogelijk zijn, onder meer aan de spoorinfrastructuur en de service. Voor de binnenvaart is de bundeling van volumes cruciaal. Ook de verbetering van de weginfrastructuur en een betere benutting van de infrastructuur mogen geen taboes zijn. De initiatieven van de Vlaamse Regering moeten met de nodige force voortgezet worden. Tot slot moet de bestuurlijke betrokkenheid van Oost-Vlaanderen en het Waasland in het Antwerpse havenbedrijf verhogen.

3. PRESENTATIE DOOR DE HEER GEORGE VAN GASTEL, HOOFD DIENST MICRO-ECONOMISCHE ANALYSE NATIONALE BANK VAN BELGIË

De heer George van Gastel, hoofd dienst micro-economische analyse Nationale Bank van België: Ik heb gearzeld om aan de hoorzitting deel te nemen. Het thema is immers de noodzaak van een tweede getijdendok. Op basis van zijn jaarlijkse analyse kan de Nationale Bank daarover geen standpunt innemen. De analyse bevat immers onvoldoende gegevens voor een duidelijk antwoord. De Nationale Bank kan wel statistieken en analyses aanreiken die een basis kunnen vormen voor dergelijke beslissing. Het zijn noodzakelijke gegevens maar onvoldoende voor de standpuntbepaling. Voor een kosten-batenanalyse zijn veel meer gegevens nodig. In zo'n kosten-batenanalyse moet er oog zijn voor de evolutie van de wereldhandel, de evolutie van de containertrafiek, de capaciteitsontwikkelingen in de omliggende havens, de ontwikkelingen van de arbeidsmarkt, de effecten op mobiliteit en economische hinder, de effecten op milieu, de alternatieve benutting van de gronden. Dat moet leiden tot een rendementsanalyse van de verschillende alternatieven.

Momenteel levert de Nationale Bank gegevens over de ontwikkelingen inzake directe toegevoegde waarde, werkgelegenheid en investeringen. Die gegevens zijn gebaseerd op de jaarrekeningen, neergelegd in de balanscentrale. De Nationale Bank maakt een onderscheid tussen een maritiem cluster en een niet-maritiem cluster. De maritieme cluster omvat alle

economische activiteiten waarvan de maritieme aard door niemand betwijfeld wordt. Daarvoor beperkt de bank zich niet tot het strikte havengebied. Voor de niet-maritieme cluster, de industrie, de logistieke activiteiten enzovoort, beperkt de Nationale Bank zich tot het strikt afgebakende havengebied zoals beschreven in het KB van 1992. Een deel van de economische activiteiten die net buiten het officiële havengebied vallen, maken dus geen deel uit van de directe impact, ook al zijn bepaalde ondernemingen voor een groot percentage maritiem gebonden.

Om dat euvel te verhelpen, heeft de Nationale Bank sinds 2004 beslist om ook indirecte effecten inzake indirecte toegevoegde waarde en werkgelegenheid te berekenen. Het gaat alleen om de achterwaartse effecten. Dat zijn de effecten gerealiseerd bij de toeleveranciers. De zogenaamde voorwaartse effecten, de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid bij de klanten, zijn moeilijker te berekenen. Een deel van dat effect zit niet in de cijfers. Twee jaar geleden heeft de Nationale Bank samen met de Universiteit Antwerpen een ad-hocanalyse gemaakt over de economische impact van havenactiviteiten waarin met deze effecten wel werd rekening gehouden zij het dan dat deze studie alleen de maritieme activiteiten betrof.

De cijfers van onze jaarlijkse studies zijn bekend, ik geef hier alleen de cijfers over de werkgelegenheid. De werkgelegenheid, zowel direct als indirect, is indrukwekkend: 11,4 percent van de Vlaamse werkgelegenheid kan op een of andere manier gelinkt worden aan de zeehavens. Bij dat indirecte effect gaat het alleen om het achterwaartse effect, het gaat tot het n-de niveau, dus niet alleen de directe toeleveranciers maar ook de toeleverancier van de toeleverancier enzovoort. Dat betekent niet dat die volledige werkgelegenheid zou wegvallen als de havenactiviteit fors zou terugvallen. De cijfers vergen een meer genuanceerde interpretatie.

Uit de werkgelegenheidscijfers, verdeeld over de verschillende havens, blijkt dat de laatste vijf tot zes jaar de directe werkgelegenheid licht gestegen is, eigenlijk is er een status-quo. De indirecte effecten daarentegen zijn het laatste jaar gestegen met 4,4 percent, maar op de langere termijn is er eigenlijk ook een status-quo. Op zich is dat globaal genomen een gunstig resultaat, zeker in vergelijking met andere industrietakken waar de productiviteit de laatste zes tot zeven jaar sterk gestegen is.

Antwerpen is goed voor het leeuwendeel van de werkgelegenheid. De havens zijn niet zo maar te vergelijken, elke haven is specifiek. Antwerpen is

momenteel de enige haven die als ‘volledig’ kan worden beschouwd. Er is een volledige industriële verankering, alle maritieme aspecten worden aangeboden. Dat is minder het geval bij de andere havens. Zeebrugge is zich momenteel ook meer aan het profileren als een volwaardige maritieme zeehaven, maar heeft nog lang niet hetzelfde niveau als Antwerpen bereikt.

De groeicijfers van de havens zijn indices. Volgens de groeicijfers stijgt de containertrafiek in Antwerpen exponentieel. De werkgelegenheid blijft relatief constant. Aangezien het groeicijfers zijn, betekent dit niet dat de stijging van de containertrafiek geen invloed heeft op de werkgelegenheid of op de toegevoegde waarde. De verhouding ton per container op de toegevoegde waarde blijft constant. Als de containertrafiek toeneemt, is er wel degelijk een stijging van de toegevoegde waarde, ook al blijkt dat misschien niet altijd uit de grafieken met de groeicijfers. Er is een groot verschil tussen groeicijfers en de absolute waarden. De havenactiviteit omvat meer dan containervervoer alleen. De stijging van de roro-trafiek is ook aanzienlijk.

De directe werkgelegenheid van de haven van Antwerpen is dus op te delen in de maritieme en de niet-maritieme werkgelegenheid. Van de maritieme activiteiten nemen de goederenbehandelaars het grootste deel voor hun rekening, namelijk 54 percent. Dat mag echter niet los gezien worden van de industriële activiteiten, een aantal goederenbehandelaars zijn namelijk nauw verbonden met de niet-maritieme activiteiten. Bij de niet-maritieme werkgelegenheid zijn de andere logistieke diensten goed voor 16 percent van de directe werkgelegenheid. De chemie is momenteel goed voor 28 percent van de niet-maritieme werkgelegenheid. Ik wil er toch de nadruk op vestigen dat de andere logistieke activiteiten toch wel vrij belangrijk zijn in de haven van Antwerpen.

De grafiek van de indirecte werkgelegenheid, uitgedrukt in VTE's, vergelijkbaar met de indirecte toegevoegde waarde, is normaal niet terug te vinden in de studies van de Nationale Bank. Aan de basis van die berekeningen liggen immers een aantal assumpties die niet bikkelhard gestaafd kunnen worden. De cijfers zijn te interpreteren als ordegrootheden. De industrie is dan goed voor 48 percent van de indirecte werkgelegenheid, terwijl de maritieme sector maar 37 percent voor zijn rekening neemt. Als de andere logistieke diensten en het vervoer over land erbij gerekend worden, is het aandeel in de indirecte effecten van de maritieme sector evenwaardig aan dat van de industrie. Bij een beslissing over eventuele alternatie-

ven moet dus steeds in het oog gehouden worden dat beide componenten evenwaardig om niet te zeggen verbonden zijn met elkaar.

De ad-hocanalyse over de economische impact van havenactiviteiten legde de interacties tussen de havenactoren bloot. De studie tracht met een bottom-upaanpak na te gaan hoe alle actoren met elkaar verbonden zijn, maar ook wat er gebeurt als de trafiek in de haven van Antwerpen gaat stijgen of dalen. De ad-hocanalyse heeft voor Antwerpen een regionale input-outputtabel opgeleverd. De klemtoon lag voornamelijk op de havenactoren. Om een volledig beeld te krijgen van de uitbreiding van de haven van Antwerpen zou die aanpak uitgebreid moeten worden tot alle actoren. Dat is een arbeidsintensief proces. Daarenboven moet de regionale input-outputtabel getoetst worden aan de officiële input-outputtabel van België. De laatst beschikbare is die van 2000, met wat geluk zal de tabel van 2005 midden 2009 voorhanden zijn. Eventueel kan de interactie tussen de actoren ook met een topdownbenadering bekeken worden. Dergelijke benadering maakt het mogelijk om een aantal hypothesen te toetsen.

Met dit korte overzicht heb ik trachten duidelijk te maken dat de cijfers die we jaarlijks publiceren, interessant zijn maar steeds in het juiste perspectief moeten worden geplaatst.

4. PRESENTATIE DOOR DE HEER EDDY VAN DE VOORDE, PROFESSOR UNIVERSITEIT ANTWERPEN

De heer Eddy Van de Voorde, professor Universiteit Antwerpen: Ik zal trachten het probleem van de havenuitbreiding, Saeftingedok inbegrepen, te situeren, vooral in de havenconcurrentie en de optimale timing van capaciteit. Ik vertrek van een drietal kernconcepten en uiteindelijk is dat een beetje de kip en het ei, op het einde komt dat trouwens terug. Je kunt niet praten over de toekomstige havenontwikkeling als er geen perfect zicht is op de economie, op de evolutie van de economische activiteiten en de afgeleide containertrafiek. Vooral op het gebied van containertrafiek draait alles rond capaciteit en vooral voldoende beschikbare capaciteit. Cruciaal in dat verband is de optimalisering van de timing. Zowel voortijdigheid als laattijdigheid kunnen ervoor zorgen dat we geld verliezen en dat we welvaarteconomisch achteruitgaan.

Ik wou vermijden zelf te veel prognoses te geven of te veel in te gaan op de statistieken, maar ik heb wel

gebruikgemaakt van een expertmeeting die we eind oktober vorig jaar hielden op vraag van de minister-president met als titel 'Future challenges for the Port and Shipping Sector'. Het was de bedoeling met een beperkt aantal internationale toppers, reders, bestuurders van havenoverslag enzovoort zicht te krijgen op een toekomstbeeld voor 2020. Binnenkort komt er uit de studiedag een wetenschappelijk boek alsook een voorbereidende nota van het steunpunt.

Er is in Antwerpen vrij veel onderzoek verricht over onder meer havenconcurrentie. Een aantal resultaten is krachtig verwoord in een boek van professor Grammenos van de Universiteit van Londen. Verder is er de studie van eind vorig jaar, waarnaar George van Gastel al verwees en die we samen hebben gemaakt.

De concurrentiële positie van Vlaanderen, of van een van de poorten of bedrijven, hangt af van de concurrentiekracht van de logistieke keten, die men dan ook moet onderkennen. Dat betekent dat men de elementen waar men greep op heeft, zoals de haveninvesteringen, moet optimaliseren.

Een ander uitgangspunt wordt gevormd door de globalisering. De gevolgen daarvan hebben de laatste vijf tot tien jaar de havenconcurrentie gewijzigd. Globalisering houdt niet alleen de internationale mobiliteit van goederen in maar ook die van arbeid, kapitaal en technologie. Voor de havens heeft dit niet alleen gevolgen in de goederenstromen, maar ook in de eigendomsstructuren, die systematisch verschuiven. Men moet dan ook de vraag stellen wie op termijn voordeel heeft bij de publieke investeringen.

Nieuw aan de studie is dat de onderlinge afhankelijkheid van de verschillende partijen die in een haven actief zijn, wordt gekwantificeerd. Dat gebeurde op basis van exclusieve gegevens van de Nationale Bank. De relaties van afhankelijkheid en sturing zijn van belang om de gevolgen van investeringen op elke partij in te schatten. Een en ander wordt thans verder uitgewerkt om te komen tot een simulatiemodel.

Voorspellen kan gaan van vogelpik tot het kanaliseren van onzekerheid, maar haar volledig weg nemen is onmogelijk. Enkele vragen zijn: waar eindigt globalisering? Wat gaan Brazilië, Rusland, India en China doen? Vormt Afrika een groeimarkt? Verder moet men bij de forecast rekening houden met de onevenwichten, zoals het handelsdeficit van de VS. Wat gebeurt er als dat financieringstekort niet meer betaald wordt door China? Tot slot moet men wat de

toekomst van Europa betreft, ook bij de burens kijken.

Antwerpen zit met zijn 55/45-verhouding relatief goed inzake evenwicht. Maar als men de stromen tussen de continenten in kaart brengt, blijkt er voor miljoenen ton TEU onevenwichten te zijn. Dat is belangrijk want rederijen baseren hun beslissingen daarop. Zo vliegt Singapore Airlines op Zaventem omdat het door het ontbreken van een terugstroom uit Atlanta, met het oog op rentabiliteit verplicht is in driehoeken te werken. Daarvan profiteert Zaventem, mede dankzij de capaciteitsproblemen van Schiphol.

De toekomstmodellen die thans ontworpen worden, zullen operationeel zijn binnen een tot anderhalf jaar (met geaggregeerde cijfers) of iets meer dan twee jaar (met niet-geaggregeerde cijfers). Het Centraal Planbureau in Nederland werkt met vier scenario's. Gezien diensten vrijwel geen goederenstromen genereren, moet men daarbij kijken naar industriële productie plus wereldhandel. De vier scenario's tonen een vork van 2,4% tot 5,6% als gemiddelde jaarlijkse wijziging in 2000-2040. Bij gelijkblijvende concurrentieposities betekent dit dat voor Antwerpen het Saeftingedok na 2020 niet meer volstaat.

Havenconcurrentie draait zeker niet meer om havens op zich. Succesvolle havens opereren binnen succesvolle logistieke ketens. Het gaat om een en-en-verhaal, waarin het strategische keuzegedrag van de reders cruciaal is. Hun doel is winstmaximalisering, die volgens hen moet gerealiseerd worden door de minimalisering van de gegeneraliseerde kosten. Daartoe behoren de betalingen, maar ook de tijdskosten, die van betrouwbaarheid en het risico op het verlies en dergelijke. Men zal dan ook nooit een loop herschikken ten gunste van een bepaalde haven als daar enig risico bestaat op tijdverlies bij de aanloop. Er mag dus geen congestie zijn voor de haven, geen wachttijden aan sluizen en geen vertraagde of gehinderde behandeling. Net daarom is beschikbare reservecapaciteit zo belangrijk.

De beslissing voor of tegen havenontwikkeling is gebaseerd op de afweging tussen de – perfect berekenbare – kosten van nieuwe havencapaciteit en de kosten van het laten wachten van schepen (of het verliezen van trafiek in tweede instantie). Deze vergelijking is vrij gemakkelijk te kwantificeren.

Men kan veel leren uit het vertrouwen van andere spelers. Zo zal het aantal schepen dat in bestelling is, 40 tot 50% bijkomende capaciteit aan de vloot

toevoegen. Men moet dat wel enigszins relativeren, aangezien een aantal bestaande zullen uitgefaseerd of geschrapt worden, al zullen dat wellicht kleinere zijn. Maar ook dat is niet zeker want, meer en meer reders overwegen het hubsysteem aan te vullen met een rechtstreekse route tussen oorsprong en bestemming voor schepen van 3000 tot 4000 TEU.

De heer Bruyninckx verwees naar mogelijke overcapaciteit in de Maasvlakte in 2015-2020. Dat klopt alleen vanuit een statische visie. Spelers reageren namelijk altijd op overcapaciteit in een bepaalde haven. Zo kreeg Amsterdam onlangs 1 miljoen TEU bijkomende capaciteit met een nieuwe terminal, waar schepen langs twee zijden kunnen worden geladen en gelost. Eerst was er daardoor meer capaciteit dan schepen, maar later kwam er in Rotterdam toch een akkoord om de tarieven met 10% te verlagen. Goede monitoring is dus aangewezen.

De concurrentiekracht van een haven en een regio is een functie van de eigen investeringen en van het gedrag van de andere marktspelers. Wij verwachten, eerst in het luchtvrachtvervoer en later op zee, bilaterale monopolies. In die fase zal Europa moeten ingrijpen. Bij een tekort aan capaciteit of een te hoog gebruik ervan – of dat nu 70, 75 of 80% is – stopt men economische groei. Bovendien is het ook mogelijk dat men daarmee bestaande activiteit vernietigt.

Bij de beslissing moet men in elk geval niet-onderbouwde welles-nietesdiscussies vermijden, want in het buitenland is men zeer goed geïnformeerd, tot in het kleinste detail. Verder is het nodig dat men, onafhankelijk van de beslissing, het dossier nu al voorbereidt en over een instrument beschikt om vrij snel de gevolgen van wijzigingen te simuleren. Tot slot is ook een prikkelbeleid mogelijk.

Het hele verhaal is er een van de optimalisering van zowel de bestaande capaciteit als de eventuele nieuwe. Cruciaal is het vermijden van tijdverlies, ook op het vlak van hinterlandvervoer. Het eerder genoemde volledige dossier draait om optimale timing en snelheid van actie.

5. PRESENTATIE DOOR DE HEER WILLY WINKELMANS, PROFESSOR EMERITUS UNIVERSITEIT ANTWERPEN

De heer Willy Winkelmans, professor emeritus Universiteit Antwerpen: Ik spreek vandaag niet als voor-

zitter van de Havencommissie, maar als hoogleraar met 30 jaar transporteconomische studie-ervaring. Wat ik ga doen, is deze heel belangrijke kwestie duiden in een heel brede context.

Op 20 jaar tijd is de containertrafiek verzesvoudigd, terwijl de hele haventrafiek in Antwerpen niet eens verdubbelde. Geen wonder dat hij al voor meer dan 50% van de trafiek in die haven zorgt. Containers horen bij 'general cargo' (stukgoed), het meest interessante marktsegment in termen van toegevoegde waarde. Bovendien is er zowel in Antwerpen als in Zeebrugge nog een groeimarge voor containers. De containergroei zal de eerstvolgende 10 tot 20 jaar 'double digits' blijven vertonen, wat betekent dat de totale activiteit om de zeven jaar verdubbelt.

Deze ontwikkeling is in de loop der jaren gepaard gegaan met tal van revoluties, nog afgezien van de schaalvergroting van havens en schepen. Een container is meer dan een doos. Het is een logistiek kernelement, dat een essentieel onderdeel vormt van de globalisering. Wie daar niet in meespeelt, zet zichzelf aan de zijlijn. De genoemde veranderingen zijn de nieuwe machtsverhoudingen in de havens, meer concentratie in de scheepvaartindustrie en in de havenindustrie, en de ruimtelijke consequenties. Die laatste zijn er overal, maar in het bijzonder in onze dichtbevolkte regio.

Doordat de grote spelers ondertussen overal in Europa aanwezig zijn, verdwijnt het gekoesterde native hinterland ten voordele van het gedeelde hinterland. Iedereen hoopt, wat de aan- en afvoer betreft, op de modal shift, maar die heeft beperkingen, alleen geografisch al. Inmiddels is de binnenvaart buiten België al goed voor meer dan 40%, terwijl zij bij ons nagenoeg niet bestaat. Zeker is dat een en ander blijft groeien. Op korte termijn is een capaciteitsuitbreiding van 90% gepland voor containerterminals. Antwerpen speelt daar goed op in met +60% voor PSA en +175% voor DP World Affair.

Het Deurganckdok was een just-in-time beslissing, al was er wel een vertraging van vijf jaar en de wereld wacht niet. Men moet er rekening mee houden dat men niet naar ons komt als er onvoldoende capaciteit is.

Ettelijke decennia geleden veranderde de wereld economie structureel van aanbod- naar vraag economie. Dat wil voor transport zeggen dat niet de vervoerder maar de verlader de belangrijkste actor is. Gevolg is

dat wij doorlopend de evolutie onderschatten in onze voorspellingen.

Het klopt dat containers op zich niet de hoogste toegevoegde waarde creëren. Uit een ernstige studie van 5 jaar geleden, die bottom-up werd uitgevoerd vanuit de industriële rekeningen van de bedrijven, leren we dat die waarde (opgevat als de optelsom van de vergoedingen voor arbeid en kapitaal plus de afschrijvingen) het hoogst is bij fruittransport: 26 euro per ton. Die waarde bereikt men bij containers pas bij 7 ton. Natuurlijk is het zo dat de kracht van een haven als Antwerpen juist in het multifunctionele zit, waarin alle trafieken aan bod komen.

Globalisatie en containerisatie gaan hand in hand. Een ernstige studie vergeleek 122 landen op basis van 24 variabelen en toont dat België het meest geglobaliseerde land ter wereld is, economisch, sociaal en politiek samen. In de index van de logistieke prestaties staan we op de 12de plaats. Voor infrastructuur en stiptheid staan we hoger, maar evenmin bovenaan.

Probleem is dat de groei van de trafieken in Europa voornamelijk de vorm aanneemt van wegvervoer. De andere, meer milieuvriendelijke modi stagneren. Dat was al zo in het Europa van de 15 en blijft zo in dat van de 25, zo leren de cijfers. Dus niet de containerisatie op zich is het probleem, maar wel deze breuk in de modal split.

De modal split van de havens, die terecht ambitieus is, is overigens heel verschillend van die voor een heel land. Op dat laatste niveau is de weg goed voor 77%, de spoorweg voor 17% en de binnenvaart voor 6%. Maar slechts 4% van het Antwerpse wegverkeer is havengerelateerd, waardoor het effect van een optimale modal split geen effect heeft. En zelfs als het wegvervoer krimpt inzake marktaandeel, blijft het in absolute termen groeien. Maar de groei is niet het probleem, wel de dominantie van het wegvervoer gegeven de niet langer meer aangepaste wegeninfrastructuur.

De reden waarom de Aziatische schepen, na door de Middellandse Zee te zijn gevaren, de hele – en langere – weg nemen naar het Noorden, is te danken aan onze unieke ligging ten opzichte van de economische zwaartepunten van Europa en aan de zeer goede multimodale verbindingen met het achterland, die wij tot voor kort nog hadden. De toekomst van de zeehavens wordt bepaald door hun hinterland. Bij de keuze van een haven zijn de intrinsieke kwaliteiten

uiteraard belangrijk als noodzakelijk minimum, maar het integrale logistieke concept is doorslaggevend.

Als de groei gepaard gaat met negatieve effecten op de omgeving, moet men daar iets aan doen en niet de containerisatie zelf vervloeken. De uitdagingen voor de moderne haven zijn: hoe verdere uitbreiding aanvaardbaar maken, en hoe de marktpositie bewaren dan wel verbeteren? Dat laatste kan alleen door de havencapaciteit te verdedigen.

Rotterdam noemt zijn visie op de haven in 2020 ecologisch: economie en ecologie samengebracht. Het wil zijn competitieve positie verstevigen maar tegelijk ook de stedelijke en regionale economie verbeteren evenals de leefomstandigheden. In de meeste actieplannen die uit dat strategische plan voortkomen, wordt daar ook werk van gemaakt.

Op korte termijn wil men er drie containertransferiums creëren. Een containertransferium is een multimodaal ontvangstcentrum dat dicht bij de snelweg of het vaarwater is gelegen. De havens moeten er zich toe verbinden dat mee op te bouwen, want zij genieten ook mee van de sociale en micro-economische baten.

In een situatie van schaarste aan bovengrondse ruimte, is er het idee van Teustack, waarin containers op een fantastische manier worden opgestapeld. Het biedt vele voordelen, zoals een reductie van het ruimtegebruik met 70%. Een ander is dat van het ondergrondse bouwen van buisvormige lussen, dat technisch geen probleem is en serieus zou moeten onderzocht worden. In China wordt het alvast ernstig genomen. Interconnectiviteit en interoperabiliteit van modi zijn noodzakelijk voor succesvolle multimodaliteit. Dergelijk ondergrondse transportbanden voor containers kosten qua aanleg soms meer, maar uiteindelijk meestal niet, zeker niet als men de hele levenscyclus van de infrastructuur in acht neemt, d.w.z. inclusief alle operationele kosten, kosten voor onderhoud en energie, en zeker indien de afwezigheid van de negatieve externe effecten wordt meegerekend.

Mijn conclusies zijn de volgende. Containerisatie blijft nog geruime tijd de haven economie domineren. De centrale ligging van de Vlaamse economie is een troef, maar aan de valorisatie ervan zijn twee voorwaarden verbonden: voldoende havencapaciteit en aan- en afvoercapaciteit over land – eventueel ondergronds. Havenkeuze is meer en meer gebaseerd

op integrale logistieke concepten waardoor de toegevoegde waarde breder moet opgevat worden dan in functie van containerisatie.

II. BESPREKING

De heer Johan Sauwens: De enorme daling van de kostprijs voor maritiem transport in de voorbije decennia is een van de zaken die de globalisering mogelijk heeft gemaakt. Zij heeft een enorme weerslag. In de fabrieken van Boeing in Seattle vernam ik dat de vliegtuigen gebouwd werden met onderdelen uit 42 landen uit alle continenten. Gaat die trend in containertrafiek blijven doorgaan, als men rekening houdt met de enorm stijgende brandstofkosten, en de grens die er is aan de grootte van schepen? Gaat men geen grens bereiken? Zijn er internationale instanties die dat mee sturen?

Bijkomende capaciteit vraagt bijkomend ruimtebeslag en genereert nieuwe mobiliteitseffecten. Is er geen regulator op Europese schaal nodig voor de goederenstromen? Ik wijs op de hinder door nachtelijk vrachtvervoer en de files.

De heer Bruyninckx omschreef ons natuurlijke achterland als bijzonder dichtbij: 87% van de groeiende containermarkt bevindt zich binnen een straal van 200 kilometer. Hoe rijmt hij dat met de globalisering?

Heeft men al berekend waar de trafieken naartoe zullen trekken als Vlaanderen de verdere verdieping en de uitbreiding van de dokken stopzet?

De heer Eddy Bruyninckx: Het klopt dat het zeevervoer voortdurend goedkoper wordt en het landvervoer duurder. Het Europese voornemen om externe kosten sterker toe te rekenen, zal in het voordeel spelen van diep landinwaarts gelegen havens, op voorwaarde dat de maritieme toegankelijkheid gelijke tred kan houden. Het klopt ook dat er een grens is aan de schaalvergroting, want reders hoeden zich ervoor zich in een situatie te werken waarin ze nog maar op één plaats terecht kunnen. Rotterdam combineert daarbij de voordelen van Antwerpen en Zeebrugge: diepgang, kritische massa en multimodale ontsluiting. Het is en blijft onze grote concurrent.

Het percentage van 87% is onze sterkhouder. Een schip met een diepgang van 14 tot 14,5 meter heeft een gemiddeld tijvenster vanuit het Deurganckdok van 1 uur en 36 minuten. Zolang men die volumes op

korte afstand kan genereren, behoudt men zijn plaats in de vaarschema's en neemt de reder de nadelen erbij. Ook de productiviteit van de terminaloperatoren en de havenarbeid speelt een rol. Het is dus goed om op de genoemde afstand te blijven inspelen.

De heer Eddy Van de Voorde: Het aandeel van het zeevervoer in de gegeneraliseerde kostprijs is relatief laag. Maar ook de vraag naar luchtvrachtvervoer werd niet aangetast door de gestegen kerosineprijs. Als echter, in het kader van de internalisering van de externe kosten, de beperking van de zwavelinhoud doorgerekend wordt en de prijzen zouden verdubbelen, dan gaat mogelijk de prijselasticiteit spelen.

De Wereldbank heeft gepoogd een regulator op te zetten, maar kwam daarvan terug. De schepen zullen in de geschetste hypothese, verhuizen naar plaatsen waar voldoende vrije capaciteit is voor 5 tot 10 jaar. Grote tankers (ultralarge crude carriers) betalen voor de Eurogeul in Rotterdam heel andere prijzen dan schepen met concurrentiemogelijkheden in andere havens. Reders spelen goed in op mogelijkheden om havenbesturen en terminaloperatoren tegen elkaar uit te spelen, en zullen een dergelijke operator dan ook nooit toestaan.

De heer Willy Winkelmans: Er is absoluut een grens aan de containerisatie. De container is bedacht door de landvervoerder McLean. Het verklaart hun aberrant kleine formaat. Dat zal ooit moeten veranderen. Het vrachtwagenpark groeit de laatste vijf jaar dubbel zo snel als het autoverkeer. Ofwel worden de containers zelf anders, ofwel hun behandeling. Het wegvervoer zal dat niet kunnen volgen en het is ook niet juist dat al die containers over de weg gaan. Maar men kan dat niet verbieden.

De heer Bart Van Malderen: In de uiteenzettingen zat een rode draad: uitbreiding van de containertrafiek en de bijhorende infrastructuur. Misschien is dat wetenschappelijk een evidentie maar politiek is daar een draagvlak voor nodig. En dat is veel minder evident. Het is dan ook belangrijk dat de gemeenten van het Waasland en de provincie Oost-Vlaanderen betrokken worden. Investerings met een dergelijke financiële en ruimtelijke impact vergen een degelijke voorbereiding in de vorm van studiewerk. De Nationale Bank suggereert terecht om een kosten-batenanalyse te maken. Wat vinden de sprekers daarvan?

De impact van de containertrafiek op de mobiliteit rond Antwerpen werd weliswaar geminimaliseerd, maar mobiliteit blijft toch een randvoorwaarde voor

Antwerpen en het Waasland, terwijl er vandaag toch al congestieproblemen zijn in de regio. Hoe pakt men die aan in een groeiscenario? Bovendien hapert de modal shift, ook vergeleken met Rotterdam.

Ik ga ervan uit dat de haven ook in de toekomst groei zal nodig hebben. Vandaag wordt die geografisch ingevuld met bijkomende kilometers kade, maar ook daar is een grens aan. Wat is het alternatief? De heer Bruyninckx stelde een spreidingsscenario B1 voor. Werden ook andere onderzocht?

Niemand betwist dat containers toegevoegde waarde hebben. Maar hoe verhoudt die zich tot de externe kosten?

Houdt het pleidooi voor innovatieve geïntegreerde achterlandconcepten het Saeftingedok in of zijn zij ook zonder mogelijk?

De heer Eddy Bruyninckx: Er is al heel wat studiewerk verricht, zoals onder meer de EOS-studie. Verder volgt in de volgende projectfase nog een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Daarom mag men niet bezig blijven met de plan-MER. Het komt er nu op aan de afbakening rond te krijgen, gevolgd door de projectdefiniëring en -analyse.

Wat nodig is, is een integraal Vlaams mobiliteitsbeleid, aangevuld met een mobiliteitsbeleid specifiek voor de haven. De havengemeenschap zal haar deel van het werk blijven doen, maar men mag haar aandeel van 4% niet diaboliseren.

Groeiscenario B1 omvat in- en uitbreiding. Landbouw en vooral ook natuur moeten door hetzelfde zuinige en economische ruimtegebruik – in de algemene zin – beheerst worden. Dat geldt ook voor het productieve aanwenden van de resterende interne reserves.

De terugverdieneffecten blijven enorm. Dat is een feit.

Wat de innovatieve achterlandconcepten betreft, is het zo dat de verschillende spoorpunten in de haven door verspreiding het niet gemakkelijk maken. Het voordeel van Deurganck- en Saeftingedok is net dat men een heel grote, kritische massa op één plek samenbrengt. Het spoor kan ook een belangrijke rol spelen op kortere afstanden van gemiddeld 150 kilometer. De containerterminal van Meerhout is inmiddels een belangrijke ondersteuning voor de haven

geworden. Dat moet ook voor het spoor kunnen. Ik denk aan de ontwikkeling van sterke logistieke knooppunten zoals bijvoorbeeld in Lommel.

Mevrouw Fientje Moerman: In-fighting tussen Vlaamse havens is niet meer van deze tijd. Van buitenaf wordt Vlaanderen waargenomen als één klein, verstedelijkt gebied met verschillende zwaartepunten. Misschien zou het niet slecht zijn om alle op til zijnde haveninvesteringen en hun impact op de Vlaamse economie te bekijken. Die impact gaat immers verder dan de betrokken haven zelf.

Alle sprekers benadrukten terecht een omvattende benadering waarin alle voorwaarden, ook duurzaamheid, hun belang hebben. Gaat de groei eeuwig doorgaan? Jeffrey Sachs schrijft in 'Common Wealth. Economics for a Crowded Planet' op basis van VN-cijfers en uitgaande van een gemiddelde bevolkingsgroei, dat de wereldeconomie tussen 2005 en 2050 stijgt van 67 triljoen dollar naar 420 triljoen dollar (in de medium forecast van 9,2 miljard mensen) of 365 triljoen dollar (ingeval we erin slagen de bevolking te beperken tot 8 miljard mensen).

Impactstudies moeten er hoe dan ook komen en er zit decretaal een maatschappelijke kosten-batenanalyse in. Daarin moeten ook de alternatieven worden onderzocht. Zijn die voorhanden en voldoen zij aan de door de experts vooropgezette groeicijfers?

Er zijn ook andere grote haveninvesteringen, waarvan sommige al verder staan in de besluitvorming. Hoe ziet men de financiering van het geheel? Zijn andere mechanismen zoals DBfM mogelijk?

Belangrijke haventycoons waarschuwen voor het mobiliteitsprobleem op de weg. Het is waanzin om een nieuw dok te plannen zonder rekening te houden met de investeringen die nodig worden in spoor, binnenvaart en vooral wegvervoer. Welke zijn dat en hoe groot schat men de kosten?

De uitbreiding van de Antwerpse haven in Oost-Vlaanderen is vandaag goed voor ongeveer een derde van de activiteit, maar wat als het zwaartepunt zelf in de toekomst daar komt te liggen? Hoe ziet de heer Bruyninckx de bestuurlijke randvoorwaarden?

De heer Willy Winkelmans: De wereldbevolking, het inkomen per hoofd en dergelijke zijn structurele variabelen. Hun resultaat is dat de tonkilometers en de reizigerskilometers zullen blijven toenemen. Instru-

mentele variabelen zijn nodig om een beleid te voeren. Daarvoor moet men out of the box durven denken, anders is het probleem niet meer oplosbaar. De kloof tussen de vraag naar mobiliteit en het gerealiseerde aanbod is te groot geworden. Men is immers gestopt met dat laatste te verzorgen. De creatie van nieuwe vervoerswijzen blijft vooralsnog achterwege zodat de toename van de bevolking en het inkomen niet meer gevolgd worden.

Men kan hier en daar het wegvervoer nog verbeteren of een missing link aanleggen, maar men kan niet meer voortgaan zoals vandaag. In Mexico City staat men inmiddels stil op autowegen met twee dekken. Bulk is een verworvenheid van de industriële revolutie en heeft transport goedkoper gemaakt in het bijzonder over zee. De unit load daarentegen, waarvan de container het summum is, heeft het probleem gecreëerd, dat niet opgelost raakt omdat het wegvervoer niet echt geconfronteerd wordt met zijn maatschappelijke kosten. Als men dat wel doet, moet men dat minstens op Europese schaal doen.

De heer Eddy Bruyninckx: In het kader van de planMER zijn verschillende scenario's onderzocht. Op het einde werd ook een multicriteria-analyse uitgevoerd, op grond waarvan men zal besluiten tot het meest wenselijke alternatief. Tijdens de projectfase moet nog een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitsluitsel geven.

De financiering is een cruciale vraag. Het Vlaamse regeerakkoord spreekt over de noodzaak van een selectief investeringsbeleid. Het was een verstandige beslissing om de subsidiepercentages voor commerciële infrastructuur drastisch te wijzigen. De kosten van kaaimuren en baggerwerken voor het Saeftingedok zullen het Havenbedrijf vier keer zoveel kosten als voor het Havendecreet, terwijl de verhoging voor het gewest niet 400% maar slechts 25 tot 30% bedraagt. Door deze responsabilisering denkt men nu twee keer na voor men nieuwe commerciële dokken bouwt.

Voor de basisinfrastructuur, voornamelijk sluizen, is op dit ogenblik het gewest voor honderd procent financieel verantwoordelijk. Moet dat zo blijven? Ik denk dat men ook hier een soort bijdrage kan invoeren om de havenautoriteiten te dwingen goed na te denken voor men een project start. Het lijkt ook evident dat wanneer slechts een kleine aantal bedrijven geniet van dergelijke investeringen in basisinfrastructuur, zij ook betrokken worden bij de financiering.

Het grootste deel van de containers, al dan niet behandeld in Vlaanderen, zal hoe dan ook ons wegnemen belasten. Men kan dus best voorzien in voldoende behandelingscapaciteit, om de afstanden in het landtraject zo kort mogelijk te houden.

Innovatieve projecten zijn absoluut nodig, ook al zal men nog even moeten wachten op de mooie voorbeelden van de heer Winkelmans. Op korte termijn – een tot twee jaar – moet men de moed hebben om de verbinding E17-Liefkenshoek-tunnel te realiseren. Er zullen onmiddellijk grote effecten zijn op de ringcongestie.

Wat de bestuurlijke verantwoordelijkheid betreft, is een werkgroep bezig met het onderzoek van scenario's. Die werkt niet altijd even snel, maar er werd alvast geconcludeerd dat ook tussentijdse verbeteringen moeten aangebracht worden aan de werking en uitwisseling van beide raden van bestuur (Maatschappij voor het Grond- en Industrialisatiebeleid van het Linkerscheldeoevergebied en Havenbedrijf). Dat gebeurt nu ook en werd vergemakkelijkt door managementwissels.

Er moeten alleszins conclusies worden getrokken uit de verdere ontwikkelingen in Oost-Vlaanderen, al zijn de verhandelde tonnages daarbij niet het zaligmakende criterium. Men kan dit ook vanuit shareholders value of andere criteria benaderen. Ik verwacht dat de werkgroep een oplossing zal vinden.

De heer Rudi De Meyer: De beperkingen van de modal shift zijn veeleer uitdagingen. Dit is namelijk niet alleen een kwestie van infrastructuur maar ook van systemen. De bundeling van volumes in de binnenvaart, met het oog op optimale benutting, vormt een voorbeeld. Er wordt op verschillende plaatsen heel wat onderzocht en nagedacht. Het is nu hoog tijd voor coördinatie.

De heer Eddy Van de Voorde: Wat de financiering betreft, moet men kijken naar wie de voordelen van investeringen gaan. Als men de goede prikkels geeft, vindt men in het kader van de globalisering zeker bereidheid om te investeren.

Op 3 juli organiseert Vlaanderen in Actie een atelier over de internalisering van de externe kosten. De geleidelijke invoering daarvan kan men inderdaad niet alleen. Hoe dan ook zal daardoor de trafiek die voor ons het minst interessant is, geheel of gedeeltelijk eruit gaan. Ik denk bijvoorbeeld aan pure transit.

En het is net dat segment dat zware problemen veroorzaakt op onze wegen. Ik verwacht daar zeer veel van dergelijke marginale effecten, maar het zou ook kunnen tegenvallen.

De heer Jos De Meyer: Uit de EOS-studie blijkt dat in 2030 vijftig procent van de activiteiten van het autonome gemeentebedrijf Havenbedrijf Antwerpen zullen uitgevoerd worden in een andere gemeente. Moet misschien het historische compromis-Chabert tussen de lusten en de lasten voor rechter- en linker-oever herbekeken worden?

De verschillende afbakeningen uit de plan-MER worden beoordeeld van terecht tot groots of zelfs megalomaan. Het is normaal dat een regio de vraag stelt naar zuinig ruimtegebruik en naar de activiteiten die het meest toegevoegde waarde realiseren. Vinden de sprekers dat er moet gestreefd worden naar een evenwicht tussen logistiek en industrie, en dat de regio die de offers brengt, maximaal de opbrengsten heeft?

Moet de Vlaamse Regering niet eerst beslissingen nemen over de nodige mobiliteitsinfrastructuur vooraleer zij beslist over bijkomende haveninfrastructuur? In de regio Waasland loopt een studie, in opdracht van de Intercommunale Land van Waas en op vraag van alle Wase gemeenten. Men zit in een eindfase om effectief bepaalde infrastructuur te realiseren zodanig dat het mobiliteitsprobleem opgelost wordt.

De heer Eddy Bruyninckx: De ontwikkeling maakt wellicht een bestuurlijke hervorming noodzakelijk. Men mag zich wel niet verkijken op de lusten, want het grootste deel daarvan valt de gemeenten reeds nu toe, aangezien zij uit de fiscaliteit voortvloeien. Het Waasland heeft daar recht op, want het heeft ook een deel van de lasten.

Het alternatief dat waarschijnlijk als meest wenselijk wordt gekozen, is absoluut zeer bescheiden in haven-terminen. Vergeleken met het gewestplan van 1978 wordt 1000 hectare ingeleverd aan de natuur en 560 hectare aan de landbouw. In benadruk dat wij onze ambitie inzake overslag, logistiek en industrie binnen dat scenario moeten kunnen waarmaken. Maar ook daarbuiten moet ruimte economisch gebruikt worden.

Wat mobiliteit betreft, is inderdaad eerst een omvattend en coherent Vlaams beleid nodig. Wij zullen ons best doen om een modal shift te bewerkstelligen in het segment dat ons is toegewezen.

Mevrouw Annick De Ridder: Efficiënt ruimtegebruik is ook voor containerterminals een goede zaak, maar

wat als de 80 percentgrens voor congestie bereikt wordt in 2014-2015? Zijn er studiecijfers over? Zou dat onze cijfers, die thans boven het Europese gemiddelde zitten, naar beneden halen?

Wat transportefficiëntie betreft, is er ook behoefte aan samenwerking tussen de bedrijven in het havengebied. Zijn er al resultaten van de proefprojecten met het bundelen van volumes? Moet de haven die bundeling stimuleren en zo ja, hoe?

De effecten van Europese investeringsprogramma's zijn onduidelijk. Er is nog steeds niet aangetoond dat zij wegvervoer naar spoor of binnenvaart krijgen. Vaak constateert men vooral een modal shift tussen beide laatste, maar dat is niet de bedoeling. Hoe kan men ingrijpen in die subsidieprogramma's om een verkeerde modal shift te voorkomen?

De heer Rudi De Meyer: Wat de internationale vergelijking inzake efficiënt ruimtegebruik betreft, is het zo dat de Aziatische cijfers sterk bepaald worden door het gegeven dat het om transshipmenthavens gaat. Ik heb geen harde cijfers over de kosten bij het bereiken van de 80 percentgrens, maar we hebben wel de ervaring dat de situatie in de Scheldecontainerterminals uitermate problematisch werd ten tijde van de vertraging met het Deurganckdok. Het gebrek aan capaciteit topt de groei af en maakt de haven moeilijk verkoopbaar bij buitenlandse reders. Vertragingen bij de behandeling vormen een ander gevolg.

Wat de samenwerking tussen de operatoren betreft, stuurt het Havenbedrijf een masterplan binnenvaart aan met het oog op de bundeling van volumes. De gesprekken tussen de vereniging van terminaloperatoren en de binnenvaartoperatoren zijn volop aan de gang. Ook de zogenaamde vletwerkoperatoren (het gaat over binnenvaart in de haven zelf tussen de verschillende terminals) zijn aan het samenwerken. Ik verwacht resultaten op relatief korte termijn voor dit alles. De eerder genoemde gesprekken gaan overigens ook over de afhandelings tijden.

Iets soortgelijks is bezig voor het wegvervoer. Het softwaresysteem PacKit, dat binnen de haven ontwikkeld is, gaat ervoor zorgen dat aangemelde trucks een slot krijgen toegewezen in de systemen van de terminaloperatoren. Wacht tijden worden vermeden. Aan- en afvoer en bedieningstijden worden beter gespreid.

De heer Eddy Van de Voorde: Rond de 80 percentgrens gaat men ongetwijfeld naar een exponentieel toenemende wachttijd. Dat percentage is beter dan dat van vroeger, omdat de terminals toen een andere configuratie hadden. Vandaag kan men ligplaatsen

namelijk gemakkelijker substitueren. In de oudere havengedeelten nam de verhouding wachttijd/bedieningstijd al bij 50 tot 55% toe van 0 tot meer dan 9. Er zijn nog geen gegevens voor de huidige grens, alleen simulaties met vrij brede foutmarges. Maar de genoemde exponentiële stijging staat mathematisch wel vast.

Ik ben bang dat de opmerking over programma's als Marco Polo klopt. Ze hebben immers het nadeel dat ze op zich worden bekeken, ervan uitgaande dat de rest van de economie statisch is. Ik denk dat men die zaken juist heel dynamisch moet bekijken. Men moet dus niet alleen oog hebben voor de rechtstreekse gevolgen maar ook voor de indirecte, bij spelers die ogenschijnlijk niets vandoen hebben met die investering.

De heer Eddy Bruyninckx: Wij hebben inderdaad vastgesteld dat goedbedoelde subsidiemechanismen, zoals die ten gunste van de estuaire vaart of het spoorvervoer, perverse effecten kunnen hebben. Men gebruikt dan gemeenschapsgeld om de ene milieuvriendelijke modus door de andere te vervangen.

De heer Willy Winkelmans: Er is maar één manier om ongewenste modal shifts te vermijden en dat is iedere modus confronteren met zijn echte kosten, dus niet alleen de operationele maar ook de maatschappelijke. Dat kan niet ineens, maar men kan er serieus aan beginnen en wel voor alle modi tegelijk. Anders dan een dirigistische aanpak leidt dit tot eerlijke en vrije concurrentie.

De heer Johan Sauwens: Moet dat niet op Europees vlak geregeld worden?

De heer Willy Winkelmans: Zeker, maar om onbegrijpelijke redenen wil men dat in de eerste plaats met het wegvervoer doen. Reders kiezen bewust de voor hen beste haven en houden daarbij rekening met de totaliteit van de aanloopkosten. Daarin zitten dus ook de gegeneraliseerde kosten, die te maken hebben met tijd. Net daarom is de scheepsrotatietijd in een haven belangrijk en bijgevolg ook de havencapaciteit. Ik zou daarbij zelfs een 60 percentgrens hanteren in de plaats van 80%. Er zijn in een haven immers zodanige pieken dat een reservecapaciteit van 40% nodig is. Binnen de range Le Havre – Hamburg moet men kunnen garanderen dat de kade wacht op het schip.

De heer Dirk de Kort: Toen de havens nog een federale aangelegenheid vormden, werd inzake infrastructuurinvesteringen een compensatiepolitiek gevoerd

tussen Vlaanderen en Wallonië. Die bleef ook na de regionalisering nog een tijd bestaan, maar dan tussen de Vlaamse havens. Later werd gevraagd om objectieve gegevens, die onder meer met kosten-batenanalyses werden gekregen. Nog later kwam de noodzaak van maatschappelijke en in het bijzonder ruimtelijke inbedding.

Welke voorwaarden staan ter zake in de plan-MER? Hoe kwam men tot de verdeling tussen haven, landbouw en natuur? Ik heb de indruk dat men, om de vroegere fouten te vermijden, overgecompenseerd heeft inzake natuurgebied. Kan dat verduidelijkt worden?

De haven van Antwerpen wordt gepercipieerd als verantwoordelijk voor de congestie in het Antwerpse. Wat containervervoer betreft, stijgt het aandeel van het spoor, maar de binnenvaart stagneert. Hoe komt dat? Binnen BAM (Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel) wordt het Albertkanaal alleen verbreed tussen Antwerpen en Wijnegem. Zijn geen verdere investeringen nodig? De Europese norm vraagt immers een verhoging tot 9,10 meter over de hele lengte van het kanaal. Moet de haven zelf niet aangeven welke inspanningen bij de andere transportmodi nodig zijn?

Wat de weginfrastructuur betreft, werd een bijkomende ontsluiting E17-Liefkenshoektunnel naar voren gebracht. Wat zijn de knelpunten die de realisering tot nu toe verhinderden? Er is ook onderzoek nodig naar vernieuwingen zoals de groepering van lading van verschillende transporteurs. Is er naast de verlenging van de openingstijden van de containerterminals niet ook een depot nodig voor de transporteurs?

Wat het havenbeheer betreft, gewaagde Alfaport zeer breed van meer bestuurlijke betrokkenheid van Oost-Vlaanderen, maar dan lijkt mij ook die van de rechteroever nodig, met het oog op de hinterlandverbindingen.

De heer Eddy Bruyninckx: De kaart van het meest wenselijke alternatief bevat inderdaad een indrukwekkend groengebied. De ambitie was om voor altijd de spanning uit de wereld te helpen tussen de verplichtingen die voortvloeien uit de Europese vogelen habitatrichtlijn enerzijds en de behoeften van de haven anderzijds. Door de robuuste natuurontwikkeling vermijdt men per infrastructuurproject naar compensatie te moeten gaan zoeken. Anderzijds is het niet fout om goed te monitoren, want wij willen

efficiënt ruimtegebruik. Als een doelstelling met minder ruimte gerealiseerd kan worden, komt zij immers vrij voor andere functies.

De stagnatie in de binnenvaart betreft het relatieve aandeel, want de volumes blijven stijgen. Men kan daar, samen met de sector, iets aan doen via de infrastructuur, maar zoals gezegd ook via software en de inzet van technologie. Van belang zijn ook de beslissingen over de grote logistieke centra, want men moet stoppen met het vermenigvuldigen van de achterlandterminals.

In het vorige Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen was voor de aansluiting E17-Liefkenshoektunnel geen plaats opgenomen. Ik weet niet in welke mate dat wel kan in het herziene plan.

De opmerkingen over het beheer van de haven zullen in de werkgroep besproken worden.

De heer Jos Stassen: Prognoses zijn relatief. Zelfs een exponentiële groeicurve gaat op een bepaald ogenblik afplatten, alleen kan men niet voorspellen wanneer. Niemand heeft twee jaar geleden de huidige olieprijs voorspeld, evenmin als de voedselopstanden in bepaalde landen. Dat geldt trouwens ook voor de wereldwijde oliecrisis in de jaren zeventig, die het Doeldok voor verdere petrochemische ontwikkeling overbodig heeft gemaakt, maar daar hadden de plannenmakers geen rekening mee gehouden. En ook vandaag houden zij geen rekening met de komende schaarste, die bepalend zal zijn voor de economische ontwikkeling van de hele wereld.

De vraag is of de groei wel zo lang zal doorgaan als men in de prognoses voor waar houdt. Dat is belangrijk aangezien men daarmee de noodzaak van het Saeftingedok beargumenteert. Men lijkt de groei te zien als een natuurwet, terwijl er toch indicaties zijn dat zij een andere vorm zou kunnen aannemen. Misschien zal het Saeftingedok even overbodig blijken als het Doeldok. De stijgende olieprijs en de oprakende bronnen van fossiele brandstoffen zullen niet zonder effect blijven op de wereldhandel.

Vanuit dat perspectief kan men de vraag stellen of het mogelijk is om door een aantal technische ingrepen de resterende groei op te vangen binnen de bestaande capaciteit. Wat is vandaag de juiste capaciteit van de haven? OSC sprak in 2005 van 15,98 miljoen TEU. Moet men de 80 procentregel hierop toepassen?

De productiviteit is in de loop der jaren met minstens 2% per jaar gestegen. Er zijn geen aanwijzingen dat

dit zou verminderen. Kan men daarmee niet een deel van de groei opvangen? De Noordzee- en Europaterminals hebben het verlies van 300.000 containers aan het Deurganckdok volledig goedgemaakt. Daarmee werken ze dus nog steeds aan een capaciteit van 100% of zelfs 120%. Waarom kan het Deurganckdok dat niet? Ook Rotterdam steeg in het eerste kwartaal met 6% hoewel de haven vol zit. Ligt dat aan de Maasvlakte of aan het optrekken van de capaciteit of de productiviteit? Zijn er ook in Antwerpen dergelijke marges?

Bijkomende containerkades worden altijd verdedigd met de verhoging van de doorlooptijd vanaf 80%. Als de concurrentie tussen de Europese havens op dat punt doorgaat, is de verplichting om mee te gaan in het niet gebruiken van 20% dan geen externe kost die in rekening moet gebracht worden?

Zijn er verder geen inbreidingsmogelijkheden binnen de huidige haven, die serieus moeten bekeken worden? In de plan-MER is bijvoorbeeld sprake van het doortrekken naar het Verrebroek- en het Doeldok. Daar zit toch een aantal bijkomende kilometers kade in voor de opvang van de mogelijke stijging?

De logistieke effecten verdringen deels de industriële ontwikkeling van de haven, vanwege hun effect op de bereikbaarheid en de kosten die dat meebrengt. Kan men dat vandaag al vaststellen bij bepaalde bedrijven?

De heer Eddy Van de Voorde: Voor prognoses die vandaag gemaakt worden voor 2015-2020, zijn de meeste variabelen controleerbaar, tenzij een schokeffect optreedt zoals in 1973 of 1978-1979. De zaken die de heer Stassen opnoemde, zijn geen schokeffecten. Zij kunnen gemakkelijk tot 2015-2020 verdisconteerd worden.

De schaarste aan ruwe olie zal zoals elke schaarste vertaald worden in prijs en in anticiperend gedrag. Vandaag al is er serieuze speculatie. De BRIC-landen (de term BRIC is een afkorting van de landen Brazilië, Rusland, India en China) vergroten de schaarste maar zorgen tegelijk voor ontwikkeling, die opnieuw economische groei creëert. In modellen die tot 2040 gaan, zoals die van het Nederlandse Planbureau, wordt dat soort zaken meegenomen in de vorm van scenarioanalyses. Deze hebben een bepaalde graad van waarschijnlijkheid. Geen enkel model kan echter structurele schokken voorzien. Dynamische modellen geven een richting aan, een orde van grootte.

Het meten van productiviteit in een omvattende havencontext is een complexe, tijdrovende aangele-

genheid. De grens van 80% meet ik bijvoorbeeld aan de waterkant, maar dat kan ook op verschillende andere plaatsen.

In Rotterdam wordt geanticipeerd op beschikbare capaciteit in de Maasvlakte. De verdringing van industriële productie wordt thans onderzocht. Een eerste – zeer voorlopige – doorlichting reveleert relatief weinig problemen. Maar dat zegt niets over de toekomst. Beslissingen hebben ook vaak te maken met interne processen binnen een industriële groep, maar ook met bijvoorbeeld de verrekening van uitstootfaciliteiten. Het gaat hier om een heleboel zaken die in beweging zijn en dat simultaan. Zij beïnvloeden elkaar wederzijds. Econometrische modellen kunnen dat nog niet volledig vatten.

De heer Willy Winkelmans: Prognoses zijn inderdaad niet accuraat als men focust op de trendbreuken. Maar binnen een concreet en goed beschreven scenario zijn de voorspellingen enorm accuraat.

Schaarste is een mondiaal fenomeen. Waar het hier om gaat, is schaarste aan capaciteit en die is perfect voorspelbaar. Het komt erop aan de capaciteitsuitbreiding te realiseren voor het te laat is.

De productiviteitsstijging is inderdaad enorm, maar hoofdzakelijk technisch. Dat is niet hetzelfde als commerciële of economische productiviteit. De metingen op dat vlak laten nog heel veel te wensen over.

Capaciteit of bezettingsgraad is een grens en die kan nooit hoger zijn dan 100%. Als men het heeft over een bezettingsgraad van 120%, dan gaat het over een ratio met in de noemer de productie, bijvoorbeeld 20.000 TEU per hectare. Op een bepaald moment bereikt men een optimum en wie daarboven gaat, gaat duurder werken. Dat is goed als men zich dat in de markt kan permitteren, maar in de praktijk is dat niet zo. Alleen monopolisten kunnen hun capaciteit voor 100% benutten. Daarom is altijd een reservecapaciteit nodig.

De heer Jos Stassen: Maar het is blijkbaar ook mogelijk om opnieuw op 80% te komen door de noemer te verhogen.

De heer Willy Winkelmans: Door de productiviteitsstijging.

De heer Jos Stassen: Kan die niet blijven doorgaan?

De heer Willy Winkelmans: Technisch wel, door betere systemen.

Inbreiding of interne capaciteitsuitbreiding moet altijd ernstig bekeken worden. Voor een beleid op lange termijn zijn de opportuniteitskosten het allerbelangrijkste, niet de historische kosten. Het Saeftingedok is heeft zeer hoge opportuniteitskosten, wat evenwel geen reden is om het niet aan te leggen want het zal andere kenmerken, dimensies en capaciteiten hebben. Men moet beseffen dat capaciteit in een haven niet altijd substitueerbaar is, vanwege de intrinsieke verschillen tussen tankers, container- of ertsschepen. Er is niet iets als dé alles zaligmakende havencapaciteit.

Dat de dankzij het Deurganckdok vrijgekomen capaciteit onmiddellijk weer ingevuld werd, bewijst hoe goed de haven van Antwerpen in de markt ligt.

De heer Eddy Bruyninckx: Onze prognose kan, behoudens plotse structurele wijzigingen, de kritische toets doorstaan. Dat betekent niet dat men in één keer het hele dok moet realiseren. Men kan de 1000 meter kaailengte in fasen aanleggen. Monitoring is belangrijk, in afwachting van de politieke beslissing. Maar het is wel belangrijk om tegen 2014 klaar te zijn, om vraag en aanbod in evenwicht te brengen.

De Antwerpse haven is een volledige haven, die alle commodities aankan. Wat de inbreiding betreft, is de upgradering van het Delwaiedok – toen de werken aan het Deurganckdok stillagen – een zegen geweest. Dit staaltje van maximalisering van productiviteit en capaciteit is evenwel niet in dezelfde mate mogelijk aan het Churchilldok of aan de overkant van het Delwaiedok. Dat zal wel mogelijk zijn aan het Deurganckdok als daar een hoger kritisch volume is bereikt en men ook daar de investeringsbereidheid vindt.

De heer Rudi De Meyer: Wij hebben berekend wat wij nog bijkomend uit onze bestaande installaties kunnen halen met optimale rendementsverbetering: 500.000 TEU, meer niet. De lay-out van de bestaande terminals laat immers niet alles toe zonder fundamentele ingrepen. Bij het Deurganckdok is dat wel het geval: het streefcijfer van 27.000 TEU per hectare is waanzinnig veel naar Europese normen.

De containers die verhuisd zijn naar het Deurganckdok, hebben de Grand Alliance, een van de belangrijkste ter wereld, de kans gegeven zich te verankeren op kaai 913. De realiteit is dat de haven netto groeit.

Alfaport vangt geen signalen op van bedrijven dat zij verhuizing of de schrapping van investeringen overwegen op grond van mobiliteitsproblemen. Men is

eerder bang voor de impact van de werken aan de Oosterweelverbinding.

De heer Pieter Huybrechts: Rotterdam is de grote concurrent van Antwerpen maar zijn er geen situaties waarin samenwerking winst voor beide kan opleveren, bijvoorbeeld op het vlak van congestie? Denkt men in die richting? Wat denkt men daarover met het oog op de toekomst?

De heer Eddy Bruyninckx: Ik denk niet dat Nederland bereid is om inzake containerbehandeling de concurrentie te vervangen door samenwerking. Dat neemt niet weg dat wij goede samenspraak hebben met de haven van Rotterdam op het gebied van energie, ter versterking van de industriële cluster. Er is ook permanent overleg met het oog op gemeenschappelijke standpunten ten aanzien van de Europese politiek. Het sterkst is de samenwerking inzake aanlevering van liquide bulk naar de petrochemische complexen in beide havens.

De heer Jan Peumans: Er was vandaag relatief weinig te horen over duurzaamheid. Daarnaast blijft het mobiliteitsprobleem. Als het Economisch Netwerk Albertkanaal volledig gerealiseerd is, is de vraag hoe men gaat omgaan met de hinterlandverbindingen naar Oost-Vlaanderen, maar ook naar Limburg, Luik en het hele land. Sommige slepen al zeer lang aan: over de verbinding E17-Liefkenshoektunnel wordt al meer dan 20 jaar gepraat en het ministerieel besluit over de omvorming van de N49 – tegenwoordig E34 geheten – tot autosnelweg dateert al van 1954. De aanleg van het Albertkanaal kostte slechts 9 jaar van Antwerpen tot Luik, terwijl de verbreding al bezig is sinds 1964. Er moeten nog 25 tot 30 bruggen verhoogd worden tot 9,10 meter. Maar waar is de integrale visie om alles mobiel te houden? De Oost-Vlaamse gouverneur André Denys wil geen tweede containerdok zonder oplossing voor het mobiliteitsprobleem.

De heer Eddy Bruyninckx: Er moet inderdaad heel wat trafiek naar het oosten. De upgradering van het Albertkanaal is een belangrijke prioriteit. Maar om de binnenvaart echt een nieuwe groei-impuls te geven, moet dit hand in hand gaan met andere maatregelen zoals op het vlak van software. Ook de IJzeren Rijn is noodzakelijk, en liefst niet als passeertrein maar met toegevoegde waarde voor aanpalende Vlaamse logistieke zones zoals Lommel.

De heer Bart Martens: De voorgelegde cijfers suggereren dat de containerhaven grote maatschappelijke

baten heeft (hoge toegevoegde waarde, 80% blijft binnen een straal van 150 kilometer) en geringe kosten (beperkte invloed op de congestie). Gelden die gegevens ook voor de bijkomende containers? Er is nood aan cijfers over de marginale baten en kosten.

Bovendien is er niet alleen een mobiliteitseffect rond Antwerpen – 4% – maar ook op de oost-westas. Op de E313 bijvoorbeeld blijkt 33% van de vrachtwagens in de daluren havengerelateerd te zijn, wat neerkomt op 10% van de totale trafiek op die weg. Bij verdubbeling van het aantal containers wordt dat 20% en een veelvoud aan congestie. Zelfs als het Saeftingedok het laatste is, is het een dok te veel als het ervoor zorgt dat de rest van de economie stilstaat.

Het is van belang om te weten waar de toekomstige groei vandaan komt. Wellicht is het antwoord Centraal- en Oost-Europa, wat betekent dat men evengoed van de haven van Rotterdam kan gebruiken. Maatschappelijk is dat misschien ook beter, aangezien Rotterdam nu al aan de gunstige modal split (15% trein, 40% binnenvaart) zit die wij in 2020 willen bereiken. Dit is eigenlijk de vraag naar de externe milieukosten voor de Europese trafiekafwikkeling met en zonder Saeftingedok.

Antwerpen is nu al een gigantisch logistiek centrum. Het volume is zo groot dat het moet mogelijk zijn om dit rendabel via spoor- en binnenvaartshuttles naar het achterland door te voeren. Maar alles blijkt integendeel met de vrachtwagen naar het achterland te gaan. De sprekers zeggen dat we de modal split niet decretaal kunnen opleggen en dat de markt zijn gang moet gaan. Maar wat als de voorwaarden voor bundeling vervuld zijn en het gebeurt toch niet? Welke strategie gaat het havenbedrijf inschakelen om toch de vracht naar spoor en binnenvaart te halen?

De kilometerheffing is al genoemd, maar men antwoordt meteen dat dit in Europees verband moet geregeld worden. De Duitsers hebben daar blijkbaar niet op gewacht. Waarom sluiten wij ons daar niet in afwachting bij aan?

Het discours over de verwevenheid van logistiek, overslag en industrie lijkt te verdoezelen dat we hier keuzes kunnen maken. Uiteraard heeft de industrie de havenfaciliteiten nodig voor de invoer van grondstoffen en de uitvoer van producten, maar het infrastructuurwerk waar het hier om gaat, is daar niet op gericht. Ik pleit voor een snelle maatschappelijke kosten-batenanalyse op planniveau van de verschillende invullingen van deze zeldzame strategische

reserve. Men kan een euro maar één keer uitgeven en een hectare maar één keer gebruiken. Misschien is dit de laatste kans om een nieuw containerdok aan te leggen maar misschien is het ook de laatste voor het aantrekken van grootschalige nieuwe maakindustrie.

Elke inrichtingsvariant heeft beperkingen. Bij de logistieke is wellicht de capaciteit van de achterlandinfrastructuur een limiterende factor. Bij de industrie begrenzen de luchtkwaliteitsnormen die Europa oplegt. De afweging daarvan tegen hun respectieve maatschappelijke voordelen moet neutraal en onafhankelijk gebeuren. Het huidige besluitvormingstraject laat dat niet toe. De maatschappelijke kosten-batenanalyse volgt immers pas na de beslissing over het scenario, waardoor men de opportuiniteitskosten mist.

De Nederlanders voerden alvast een dergelijke maatschappelijke kosten-batenanalyse uit voor alle varianten van de tweede Maasvlakte. Vlaanderen deed dat ook voor de ontwikkeling van het Schelde-estuarium. Het zou een gemiste kans zijn dat dit keer niet te doen.

Ik begrijp de redenering over de optimale bezettingsgraad, die op 80% ligt of zelfs lager. Maar de grafiek over de verhouding tussen de evolutie van de op- en overslagcapaciteit en de groei van de behandelde containers, toont dat in de periode 1995-2005 elk jaar de 80% is overschreden. Dat heeft de verdubbeling van de trafiek nochtans niet verhinderd.

De trafiekevolutie tot 2020 kan perfect opgevangen worden met de capaciteit van het Deurganckdok. Er is meer tijd nodig dan volgend jaar om een beslissing te nemen over het Saeftingedok. Die tijd kan het best aangewend worden met de genoemde maatschappelijke kosten-batenanalyse van alle alternatieve varianten.

De heer Eddy Bruyninckx: Men moet vermijden dat een maatschappelijke kosten-batenanalyse leidt tot eindeloos gepalaver. Wat we dus niet moeten doen, is een plan-MKBA gaan ontwikkelen. Wel is een degelijke afweging nodig in een project-MKBA.

Men kan ook niet tegelijk pleiten ten gunste van de multimodaliteit in Rotterdam én voor de creatie van toegevoegde waarde zo dicht mogelijk bij huis. Rotterdam heeft de ontwikkeling van zijn spoorproducten bijvoorbeeld juist te danken aan de kritische volumes die volgen uit het feit dat het sterker staat in de verderaf gelegen markten.

Wij laten niet alles aan de markt over maar sturen via de concessievoorwaarden. Voor Loghiddend City kon geen concessieovereenkomst worden afgesloten, want dat is verkochte grond.

Het mobiliteitsprobleem moet opgelost worden via een coherent Vlaams beleid en niet door de haven te beladen met alle zonden van Israël. De grote oorzaak van de congestie is het pure transitverkeer en het personenverkeer.

Een duurzame ontwikkeling van de haven botst op de grenzen van de milieugebruiksruimte. Waarom zouden we industrie die niet verweven is met de haven, nog in dat gebied houden? Ik steun de ambitie dat Vlaanderen naar meer dan alleen logistiek streeft, maar niet alle industrie die zich aandient moet mordeus in de haven van Antwerpen ondergebracht worden, tenzij zij een goede maritieme verwevenheid heeft.

De maatschappelijke kosten-batenanalyse zal moeten verkennen of ook de bijkomende containerstroom voor twee derde in Vlaanderen blijft. In elk geval heeft het Deurganckdok het patroon in de voorbije zeven jaar niet gewijzigd: een overgroot deel van de behandeling gebeurt in het havengebied of in het onmiddellijke achterland.

De heer Dirk De Cock: De Nationale Bank wenst geen standpunt in te nemen omdat de huidige analyses onvoldoende informatie bieden, wat door anderen werd tegengesproken. Zij willen juist zo vlug mogelijk het licht op groen zetten.

Bremen en Bremerhaven liggen even ver van elkaar als Oostende en Antwerpen. De problematische mobiliteit volgt een oost-westas vanwege de natuurlijke hydrogeografie. Het lijkt mij evident om containers af te zetten in Zeebrugge en ze via estuaire vaart naar Duinkerken te brengen. Hoe staan de sprekers tegenover één Vlaams havenbestuur of een overkoepelend Vlaams havenbeleid?

De heer George van Gastel: De Nationale Bank is met haar studies op dit ogenblik niet in staat te antwoorden op de vraag of er al dan niet een tweede getijdendok moet komen. Wij doen geen prognoses over containertrafiek, het aanbod van geschoold personeel of milieueffecten. Wij beschikken over cijfers waarvan wij de opname in de analyse waarin de kosten en de baten worden afgewogen, noodzakelijk achten. Op basis daarvan moet beslist worden.

De heer Eddy Bruyninckx: De rijkdom van het Vlaamse havenlandschap bestaat in de diversiteit en de complementariteit die wij aan de reders kunnen aanbieden. Wij kunnen echter niet aan de reder opleggen welke haven hij moet kiezen. De sterkte van Antwerpen is de diepe landinwaartse ligging dicht bij de productie- en consumptiecentra. Dat biedt ook perspectief als Europa de externe kosten van het landvervoer meer en meer zal toerekenen. Anderzijds kan de ligging door de schaalvergroting bij de rederijen een handicap worden. Zeebrugge kan dan misschien een alternatief bieden, als het niet Rotterdam is. Wij staan niet met getrokken messen tegenover elkaar. De toegevoegde waarde van één overkoepeleend Vlaams havenbedrijf is nul.

De verslaggever,

De voorzitter,

Jan PEUMANS

Marc VAN DEN ABELEN
