

**Brief**

*uw bericht van*

*uw kenmerk*

*ons kenmerk*

*contactpersoon*

Stephan Vanfraechem

*e-mailadres*

stephan.vanfraechem@voka.be

*datum*

7/8/2018

Departement Mobiliteit en Openbare  
Werken  
Afdeling Beleid  
T.a.v. Reginald Loyen  
Koning Albert II-laan 2 bus 2  
1000 Brussel

AANGETEKEND

**Bemerkingen tussennota geïntegreerd onderzoek Complex project Extra Containercapaciteit**

Geachte,

Alfaport Voka, de koepel van de private havensector in Antwerpen, heeft kennis genomen van de tussennota waarin het negende alternatief wordt voorgesteld. In het kader van de publieke consultatieronde willen wij graag volgende opmerkingen en suggesties maken.

Zoals in onze brief van 31 januari 2018 aan de leden van de Vlaamse regering aangegeven, kiest een ruime meerderheid binnen de Antwerpse private havengemeenschap voor een variant Saeftinghedok (alternatieven 1,2 en 3 met minstens 6 ligplaatsen vóór de sluisen). Wij zijn van mening dat deze varianten operationeel en commercieel vlak het beste tegemoet komen aan de vraag van de internationale klanten van de Antwerpse haven met name grote terminals of hubs vóór de sluisen waar meerdere miljoenen TEU's kunnen worden behandeld op één plaats en met meerdere ligplaatsen. Wij menen ook dat zo'n hub het meeste kansen biedt voor de optimalisatie van het hinterlandverkeer en dit via de verschillende modi.

Uit de tussennota begrijpen wij dat er nu een nieuw negende alternatief op tafel wordt gelegd onder andere omwille van negatieve scores van de bestaande alternatieven 1 t.e.m 3 op het vlak van milieu en meer in het bijzonder de sedimentverplaatsing (turbiditeit). Alfaport Voka herhaalt terzake zijn eerdere vraag naar verdere verduidelijking en motivering van de lage milieuscore terzake.

Alfaport Voka gaat er ook van uit dat voor de alternatieven 1 tot en met 3 (die zoals aangegeven door een ruime meerderheid binnen de private havengemeenschap als voorkeursscenario naar voor worden geschoven) niettemin verder wordt onderzocht hoe die negatieve score inzake milieu kan gemilderd worden.

Alfaport Voka gaat er met andere woorden van uit dat ook deze alternatieven nog als echt alternatief op tafel liggen en verder in de overweging worden meegenomen. Zo werd tijdens het recente actorenoverleg (dd. 9 juli 2018) aangekondigd dat er een sedimentworkshop plaatsgevonden heeft en er ook stikstofdepositieberekeningen uitgevoerd zijn. Kunnen de nieuwe inzichten uit deze expertenworkshop en berekeningen gedeeld worden en kan er in de tussennota aangegeven worden of de evaluaties al dan niet bijgesteld worden?

Het negende alternatief dat nu wordt voorgesteld bestaat uit een combinatie van uitbreiding en inbreiding. In dit nieuwe voorstel worden uiteindelijk netto slechts 3 extra ligplaatsen voor de sluizen in een nieuw dok gerealiseerd. Zoals ook al in eerdere reacties op eerdere fases in dit complex project aangegeven, heeft Alfaport Voka uit contacten met de rederij-sector kunnen opmaken dat voor de containeroperatoren ligplaatsen vóór de sluizen nog steeds de absolute prioriteit blijven. Ligplaatsen achter de sluizen worden door deze partijen (net zoals ook de realiteit is in andere havens binnen de Hamburg Le Havre range) niet als een reële optie beschouwd.

Uit deze contacten hebben wij ook kunnen opmaken dat er bij de rederij-sector nog steeds zeer grote interesse is voor nieuwe capaciteit in Antwerpen vóór de sluizen. Rekening houdende met het feit dat de Antwerpse haven de laatste 5 jaar de groeiprognozes inzake containervaart ruim heeft overschreden én de bestaande containercapaciteit vóór de sluizen nu al zeer intensief wordt gebruikt, hoeft dit ook niet te verwonderen.

2/4

Concluderend uit deze feedback vanuit de container-rederijsector vatten wij samen dat het huidige voorstel van 3 extra ligplaatsen vóór de sluizen volgens ons niet tegemoet komt aan de actuele vraag en dus zelfs onvoldoende is voor het behoud van het Antwerps marktaandeel in de Hamburg-Le Havre-range.

Het voorstel van het negende alternatief gaat ook uit van het feit dat een deel van deze inbreidingscapaciteit kan gerealiseerd worden door het wijzigen van bestaande concessies. Uit contacten met de bestaande concessionarissen blijkt dat dit sterk in twijfel getrokken wordt.

Hiernaast vraagt Alfaport Voka op een aantal gebieden bijkomend onderzoek naar aanleiding van het voorliggende negende alternatief.

In het voorliggende negende alternatief wordt een getijdendok aangelegd dat de monding van de Schelde deelt met het Deurganckdok. Dit kan op die plaats leiden tot een intensief verkeer en vele scheepsbewegingen. Alfaport Voka vraagt dat deze complexe verkeerssituatie nauwkeurig wordt gesimuleerd en dat de haalbaarheid hiervan wordt nagegaan. Alfaport Voka vraagt dezelfde nauwkeurig simulatie voor alle andere bewegingen in het nieuwe dok. Zo moet nagegaan worden of de dimensies van het huidig voorliggende voorstel afdoende zijn om een normale operationele werking (waaronder de gelijktijdige behandeling van schepen én de aankomst of vertrek van een ander schip) te garanderen.

Het voorliggende negende alternatief grijpt ook fundamenteel in op de bestaande terminal(s) zowel tijdens de werken alsook in haar finale vorm. Zo wordt een deel van de bestaande infrastructuur en terminalinrichting aan het Deurganckdok afgebroken en moet aangepast worden. Deze terminal aan het Deurganckdok benadert nu al de maximumcapaciteit waarbij elke wijziging aan de infrastructuur of de ligplaatsen negatieve gevolgen heeft op de operationele werking én de beschikbare capaciteit. Alfaport Voka vraagt dat er onderzocht wordt hoe deze werken zo snel en efficiënt mogelijk kunnen uitgevoerd worden, waarbij er rekening wordt gehouden met de operationele eisen van de terminal, een goede planning en de frequentie van de werken zodat de hinder voor de concessionaris(sen) beperkt wordt in tijd en ruimte en idealiter zonder capaciteitsverlies voor de bestaande concessionaris(sen). Daarbij dient rekening gehouden te worden met het feit dat in de scherpe concurrentiestrijd tussen allianties van rederijen bij de keuze van terminals de (snelle) beschikbaarheid van capaciteit meespeelt. Er moet m.a.w. op toegezien worden dat er terzake een fair level playing field heerst.

Net zoals bij de andere 8 alternatieven worden ook voor dit negende alternatief bepaalde ambities inzake modal split naar voor geschoven. De private havengemeenschap beseft dat vanuit maatschappelijk oogpunt er gestreefd wordt naar een duurzame modal split waarbij zo weinig mogelijk containers over de weg worden aan- of afgevoerd maar via andere modi zoals spoor of binnenvaart. De Antwerpse haven heeft al een traject ingezet waardoor nu reeds 44 % van de containers NIET via de weg worden aan- of afgevoerd. Dit bewijst dat de Antwerpse havengemeenschap nu al een stevige inspanning levert die trouwens de vergelijking met vele andere economische sectoren kan doorstaan. Verkeerstellingen hebben bovendien aangetoond dat havengerelateerd vrachtverkeer slechts 5% van alle voertuigen op de Antwerpse Ring uitmaakt.

Een verdere afbouw van het aandeel wegvervoer is ook de ambitie en doelstelling van de Antwerpse havengemeenschap (zowel publiek als privaat). Dit niet alleen omwille van duurzaamheid maar ook omdat een optimale mix tussen de verschillende modi operationele voordelen biedt voor de Antwerpse haven. Ook een betere spreiding van het wegverkeer kan de druk op de wegen tijdens de dag te verlichten; de beslissing om ook 's nachts te openen heeft momenteel al geleid tot een (beperkte) verschuiving van volumes van de dag naar de nacht.

3/4

Het simpelweg vastleggen van doelstellingen is echter geen garantie voor een effectiviteit op het terrein. Alfaport Voka vraagt dan ook een constructieve dialoog tussen de Vlaamse overheid, het Antwerps havenbedrijf én Alfaport Voka om deze doelstelling effectief ook te realiseren. Het betrekken van de ganse logistieke keten, infrastructurele ingrepen, operational excellence, hoge kwaliteit maar ook een aangepast regelgevend kader zijn cruciaal voor het halen van deze doelstellingen inzake modal split én het verder verlichten van de druk op de wegen door een betere spreiding van het vrachtverkeer. Voor een verder opdrijven van nachttransporten is het cruciaal dat de omgevingsvergunning voor de terminal daartoe de nodige rechtszekerheid biedt en dit voor alle schakels in de logistieke keten (terminals, wegvervoer, etc.). We gaan ervan uit dat het behoud van Doel geen beperkingen mag opleggen voor de 24/7-operaties van de containerterminals.

Zowel voor als na het bekend maken van dit nieuwe negende alternatief hebben verschillende stakeholders zich gepositioneerd. Net zoals het formele kader van het complex project met o.a. actorenoverleg maken dergelijke reacties deel uit van het (informele) beslissingsproces rond bijkomende containercapaciteit in Antwerpen. Alhoewel deze reacties formeel geen deel uitmaken van de tussennota wil Alfaport Voka toch beperkt reageren op een aantal stellingnames.

Zo meldt Doel 2020 op haar website dat er voor hen geen harde ontwikkeling van extra natuurgebieden meer kan komen met inbegrip van Prosperpolder Zuid. Dit is voor Alfaport Voka onaanvaardbaar omdat het een hypotheek legt op de verdere ontwikkeling van de Antwerpse haven. Zonder bijkomende natuurkerngebieden (waar Prosperpolder Zuid wezenlijk deel van uitmaakt) is er namelijk onvoldoende geschikt natuurgebied aanwezig waar de instandhoudingsdoelstellingen, die vastgesteld zijn door de Vlaamse regering op 10 maart 2017, kunnen gehaald worden. Daarnaast zijn deze natuurkerngebieden essentieel voor o.a. de eventuele natuurcompensaties van dit complex project en voor de compensaties van de tijdelijke natuurgebieden die aangeduid zijn in kader van het Deurganckdokdossier. De concrete en dringende haveninbreidingsplannen aan het Verrebroekdok kunnen bijvoorbeeld enkel uitgevoerd worden als het tijdelijk natuurgebied Verrebroekse plassen elders gecompenseerd wordt. Het is dus cruciaal dat de Vlaamse overheid op het vlak van de verdere natuurontwikkelingen rechtszekerheid creëert voor de Antwerpse haven en dit in het kader van zowel dit complex project ECA alsook andere uitbreidingsplannen binnen de haven.

**Samenvattend herhaalt Alfaport Voka de voorkeur van een ruime meerderheid binnen de Antwerpse havengemeenschap voor een variant Saeftinghe met minimum 6 bijkomende ligplaatsen vóór de sluisen. Dit komt het best tegemoet aan de vraag van het internationaal scheepvaartcliënteel. Het voorstel van nieuw containergetijdendok binnen dit negende alternatief bevat slechts 3 extra ligplaatsen voor de sluisen. Dit komt onvoldoende tegemoet aan de vraag die wij momenteel capteren bij de grote**

**containerrederijen. Alfaport Voka vraagt de Vlaamse regering en bevoegde administratie hier terdege mee rekening te houden. Verder formuleerde Alfaport Voka in deze brief vragen tot bijkomend onderzoek op het vlak van nautische toegankelijkheid, verkeersmanagement, hinterlandafwikkeling. Ook de sequentie en planning van de werken is cruciaal om zo een fair level playing field tussen de verschillende operatoren binnen de Antwerpse haven mogelijk te maken.**

4/4

Met vriendelijke groeten

Dr. Stephan Vanfraechem  
Algemeen Directeur Alfaport Voka