

## OPINIE

## STEVE JOBS,

Topman van Apple, over productontwikkeling zonder marktonderzoek

'We wisten uit wat wij zelf willen. En ik denk dat we tamelijk goed zijn in de discipline om verder door te denken en de vraag te stellen of een hoop andere mensen het ook zullen willen.'

Fortune

## JOSE LUIS DURAN,

Topman Carrefour, ontkent dat distributeurs de prijzen opblazen

'Degene die het meest bezig is met de koopkracht, dat ben ik.'

Le Figaro

## NELSON MATTOS,

Hoofdingenieur Google Europa, over productontwikkeling

'Wij zijn van mening dat gecentraliseerd onderzoek in één land vandaag niet meer werkt.'

Les Echos

ZATERDAG 8 MAART 2008

HAVENS Groei prognoses en verkeersproblemen laten uitschijnen dat Antwerpen geen bijkomend dok nodig heeft

# SAEFTINGHEDOK... WAAROM ZOULDEN WE?

Antwerpen wil een Saeftinghedok, Zeebrugge een verbreding van het Schipdonkkanaal. Maar hebben we die twee megaprojecten wel nodig? De Vlaamse overheid en de respectieve havenbesturen doen alsof de besluitvorming daarover in kannen en kruiken is. Als buitenstaander krijg je de indruk dat alles in donkere achterkamers wordt bedisseld. En dat irriteert. Het verzet, ook politiek, groeit.



Marc  
De Roo

De havens van Antwerpen, Zeebrugge en Gent pronken met recordoverslagen. Steeds meer goederen vinden hun weg naar de Belgische havens. Maar de concurrentie met de andere Noord-Europese havens is bikkelhard. Elke haven heeft wel een expansieplan in uitvoering.

Gent wil een nieuwe zeeluis (kostprijs 750 miljoen euro) en een tunnel onder het kanaal. Zeebrugge wil een nieuwe sluis in de achterhaven en de verbreding van het 40 km lange Schipdonkkanaal om de haven via de binnenvaart te verbinden met Gent (kostprijs 500 miljoen). Antwerpen wil een nieuwe sluis op Linkeroever (625 miljoen euro) en een nieuw dok op Linkeroever, het Saeftinghedok (750 miljoen euro).

De drie sluisen krijgen bijna zeker het fiat van de Vlaamse overheid. Maar over de verbreding van het idyllische Schipdonkkanaal en de bouw van het Saeftinghedok wordt ongetwijfeld nog een hartig woordje gebakkeleid.

Als we het Antwerpse havenbestuur mogen geloven, is de bouw van het Saeftinghedok een voldongen feit. Logisch, horen we de cynici denken, anders was het slopen van het polderdorp Doel - waarvan het lot 10 jaar geleden werd bezegeld - voor niets geweest. Maar op de plannen die nu op tafel liggen staan wel twee varianten waarbij het Saeftinghedok niet door Doel loopt. Benieuwd welke minister dat wil verdedigen.

Maar hebben we dat Saeftinghedok wel nodig? Volgens het Antwerpse havenbestuur wel. En liefst zo snel mogelijk. 'Als de containeroverslag aan een dergelijk tempo blijft toenemen, heeft Antwerpen vanaf 2013-15 nieuwe capaciteit nodig', zegt havenschepen Marc Van Peel (CD&V). Dat hij er spontaan aan toevoegt 'dat het nieuwe dok geen groothedswaanzin is van landhongerige havenbaronnen', zegt iets over de reacties die het project bij de publieke opinie oproept.

## NIET ZO'N VAART

Een studie van het gerenommeerde Britse Ocean Shipping Consultants (OCS) uit 2006 toont aan dat het met die groei van de containeroverslag niet zo'n vaart zal lopen als door het havenbestuur wordt beweerd. Tussen 1995 en 2004 verdubbelde de containertrafik in Noord-Europa (de havens tussen Le Havre en Hamburg) van 8,7 naar 17,4 miljoen teu (20 voetcontainers). Maar voor de volgende tien jaar (2005-2014) - dat staat ook te lezen in een rapport van het Gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen - verwacht de OSC-studie slechts een stijging van het containerverkeer met 75 procent in de Hamburg-Le Havre range, tot 32 miljoen teu. Bij vertraagde mondiale groei zal de containertrafik slechts stijgen met 58 procent tot 29 miljoen teu.

Maar ook de capaciteit voor containeroverslag neemt toe. Volgens de OCS-studie beschikken de Noord-Europese havens tegen 2015 over 51,1 miljoen teu overslagcapaciteit. Dat betekent dat tegen dan slechts 65 procent van alle containerterminals benut zal zijn (80 procent wordt als optimaal beschouwd). Dat



De haven zit nog lang niet vol, de wegen rond Antwerpen wel.

FOTO: BLOOMBERG

cijfer houdt geen rekening met de gigantische uitbreiding van de tweede Maasvlakte in Rotterdam (1.000 ha opgespoten terrein, goed voor 20 miljoen extra teu) en het Saeftinghedok (8 miljoen teu extra). Dat dok ontvangt tegen 2014 het eerste schip als het van het havenbestuur afhangt.

Niet alleen de OCS-studie heeft vragen bij de ongebreidelde containerzucht van de Europese havens. In een kosten-batenanalyse uit 2006 over de Westerschelde Containerterminal in Vlissingen (die nog altijd geen fiat kreeg) stelt het Nederlandse Centraal Planbureau dat er in de periode tot 2010 waarschijnlijk veel overslagcapaciteit zal zijn in de Beneluxhavens. 'De geplande capaciteit (exclusief Saeftinghedok) is voldoende

doorvoer. Die containers wordt getransporteerd naar de ettelijke distributiecentra waar distributieland Vlaanderen steeds voller van komt te staan. Dat brengt ons bij een nog groter bezwaar voor de bouw van een nieuw containerdok: de mobiliteit.

Antwerpen behandelt nu 8 miljoen teu. Met het Saeftinghedok krijgt de haven er minstens 8 miljoen teu capaciteit bij. Het Deurganckdok (onder Doel) heeft ook een capaciteit van 7,5 miljoen. Daar wordt slechts een vijfde van gebruikt.

## VERKEERSCHAOS

De aan- en afvoer van die miljoenen extra containers - elke extra container is een extra vrachtwagen - zal de volgende

is het uitgesloten dat onze infrastructuur die nog kan weggrijpen. Ook niet als een groot deel van de containers via het spoor of de binnenvaart wordt afgevoerd. De binnenvaart en vooral het spoor schieten vandaag nog zwaar te kort in het weghalen van vrachtwagens van de openbare wegen. Meer dan de helft van de Antwerpse containers wordt nog altijd via de weg aan- en afgevoerd.

## DOVEMANSOREN

Het Antwerpse havenbestuur geeft toe dat er iets aan het mobiliteitsprobleem moet worden gedaan. Maar of de gecontesteerde Oosterweelverbinding en de geplande Liefkenshoekspoor tunnel veel van die problemen oplossen, is maar de vraag.

De vragen die de afgelopen maanden door Groen!, Open-VLD-parlementsliden, burgemeester van Beveren Marc Van de Vijver en de gouverneur van Oost-Vlaanderen André Denys over het toekomstige mobiliteitsprobleem van het Saeftinghedok werden gesteld, lijken bij het Antwerpse havenbestuur in dovemansoren te vallen. Havenschepen Van Peel stuurde onlangs zijn kat naar een feest van Fernand Huts toen hij vernam dat gouverneur Denys zijn twijfels zou ventileren over het Saeftinghedok. Denys wil eerst een uitklaring van de Wase mobiliteitsproblematiek voor hij ja zegt aan het nieuwe dok.

Het Antwerpse havenbestuur verweert zich met een studie uit 2006 die stelt dat slechts 4 procent van het zware verkeer in en rond de stad 'hangebonden' is. Het vergeet er bij te zeggen dat het onderzoek slechts werd afgenomen gedurende één dag en dat enkel het zware vrachtovervoer op de rechterrijstrook op de hoofdwegen werd gemeten. In sommige havenkringen vraagt men zich dan ook verbaasd af of het niet om 14 in plaats van 4 procent gaat.

Het irriteert dat de bevoegde Vlaamse ministers de indruk geven dat het Saeftinghedok er sowieso komt. Ze lijken niet wakker te liggen van de impact van het project op het milieu, de mobiliteit en de levenskwaliteit. Geen enkele minister durft, na het triomfantelijk doorknippen van de lintjes, openlijk de vraag stellen of we echt nog meer

woonvriendelijkere ruimtelijke ordening. Onlangs werd nog beslist dat er nog een nieuwe autoweg komt tussen de E19 en de A12 in Antwerpen. Is het nog altijd niet doorgedrongen dat meer wegen meer trafik aantrekken?

Waarom wordt voor het Saeftinghedok geen maatschappelijke kosten-batenanalyse opgemaakt op planniveau vooraleer over te gaan op een maatschappelijke kosten-batenanalyse op projectniveau? Zoals dat het geval is voor milieueffectenrapporten (plan- en project-MER's). De meerwaarde van een maatschappelijke kosten-batenanalyse is dat ze het economisch rendement overstijgt en ook elementen als transport en milieu beoordeelt. Misschien komt men dan tot de vaststelling dat de baten van die infrastructuurwerken niet langer optormen tegen de kosten en de lasten. Alleen een haven- en infrastructuurbeleid op lange termijn kan er voor zorgen dat Vlaanderen tegen 2015 leefbaar blijft en niet verwordt tot de tweede Randstad van de Lage Landen.

## SCHIPDONKKANAAL

Ook Oost- en West-Vlaanderen zetten zich schrap tegen geplande infrastructuurwerken. De haven van Zeebrugge is al jaren gefrustreerd omdat ze geen binnenvaartuitweg heeft voor haar schepen en wil het 40 km lange Schipdonkkanaal in West-Vlaanderen samenvoegen met het Leopoldkanaal. In Oost-Vlaanderen moet het kanaal worden verbreed.

Dat betekent onteigeningen, bouwen van bruggen en wegen en het verlies van een uniek landschap en 'een van de mooiste kanalen van Europa', zeggen actiegroepen die zich verzetten tegen de plannen. Ze vragen zich af of de alternatieven van een derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent zijn onderzocht, of het kanaal Brugge-Gent niet kan worden geoptimaliseerd en of er niet meer te doen met de estuaire vaart langs de kust over de Westerschelde naar Gent.

Vlaams minister van Openbare Werken Hilde Crevits (CD&V) zei deze week 'op een directe wijze kennis te willen nemen van de heersende bezorgdheden'. We zijn benieuwd.

■ Marc De Roo is redacteur Ondernemingen van De Tijd.

Reageren?  
opinie@tijd.be

”

Waarom maakt men voor het Saeftinghedok geen maatschappelijke kosten-batenanalyse op planniveau? Zoals voor de milieueffectenrapporten.

om een groei van de containeroverslag met 7 procent per jaar op te vangen in de periode tot 2020', zegt het Planbureau. Daarbij wordt geen rekening gehouden met mogelijke reserves in de bestaande terminals of technische verbeteringen (bijvoorbeeld containers hoger stapelen). Het Centraal Planbureau gaat uit van een gemiddelde groei tot 2020 van 2 tot 6 procent per jaar.

Bovendien zullen tegen 2015 bijna een derde van de containers in de West-Europese havens 'transshipment-containers' zijn (8 à 9,5 miljoen teu). Die worden gelost in de haven maar vertrekken onmiddellijk weer via een ander schip. Hun toegevoegde waarde is miniem.

Moet Antwerpen dan nog een dok bouwen? Nee dus, als we de groei prognoses mogen geloven.

Maximaal 10 procent van de containers wordt in de haven gestript en gestuift, gevuld en geleidigd. 90 procent is

jaren tot een nog grotere verkeerschaos leiden in en om Antwerpen.

Topman Fernand Huts van de logistieke groep Katoen Natie zei onlangs dat de Antwerpse haven nog meer dan voldoende plaats heeft voor de verdere groei van de containeroverslag. Volgens Huts steken de havenbestuurders en de Vlaamse overheid veel beter hun energie in het verkeersinfarct in en rond Antwerpen. De haven zit nog lang niet vol, de wegen wel. Huts' alternatief voor het Saeftinghedok is iets minder 'altruïstisch'. In de plaats van het Saeftinghedok wil hij een grote logistieke zone.

Professor in Transporteconomie Willy Winkelmanns, voorzitter van de Vlaamse havencommissie, noemde de huidige en toekomstige verkeerscongestie onlangs een nationale plaag. Volgens hem is het hoog tijd voor een revolutionaire herbezinning. 'Als het toekomstscenario van 15 miljoen containers wordt bereikt,

