

De Schelde is diep genoeg

Marc Van Peel, de Antwerps schepen voor de Haven, vatte het Belgisch-Nederlandse dispuut over de uitdieping van de Westerschelde onlangs, tijdens de 7de Nationale Zeeuwse Oesterpartij in Middelburg, perfect samen. Nederland heeft geen enkele reden om de verdere uitdieping van de Schelde tot 13,1 meter - waardoor grote containerschepen tot 14.000 teu tij-ongebonden naar Antwerpen kunnen varen - op 9 oktober op de lange baan te schuiven. Er bestaat een uiterst gedetailleerd akkoord over dat beide landen eind 2005 ondertekend hebben. Daar is jarenlang aan gewerkt en het moet dan ook worden uitgevoerd. Punt. De Nederlandse minister-president Jan Peter Balkenende moet met andere woorden zijn Zeeuwse roots even opzijzetten en zoals afgesproken de Hedwigepolder ontpolderen, de compenserende maatregel voor de natuur die in het akkoord is opgenomen. Gebeurt dat niet, dan volgen sancties, was nog van Peels boodschap.

Maar is die constant verdere uitdieping van de Schelde wel zo hoogdringend en noodzakelijk als wordt beweerd?

De containersector verkeert in de diepste crisis in zijn 50-jarige bestaan. Overal in West-Europese havenkringen is te horen dat het nog drie tot vier jaar duurt voor we weer het niveau van voor de crisis bereiken. In Antwerpen ligt het Deurganckdok, waar grote spelers als PSA en DP World actief zijn, er troosteloos bij. PSA wil zelfs zijn activiteiten op zijn twee containerterminals op de rechteroever tijdelijk sluiten in afwachting van betere tijden. Zes maanden of een jaar vertraging in de uitdieping van de Westerschelde zullen in de huidige omstandigheden het verschil niet maken.

Het Antwerpse havenbestuur is bang dat, als de Schelde niet verder wordt uitgediept, de grote rederijen en de belangrijkste rond-de-werelddiensten Antwerpen op termijn niet meer aanlopen en het plots geen 'wereldhaven' meer is. Het vreest ook dat berichten over 'vertraging in het uitdiepingsproces' reders en verladers ertoe zal aanzetten voor een andere Europese haven te kiezen. Minder schepen betekend in hoofd van het Antwerpse havenbestuur minder overslag. Minder overslag brengt minder geld in het laatje. Minder geld in het laatje van het Antwerpse havenbedrijf is minder geld in het laatje van het Antwerpse stadsbestuur, dat elk jaar uit de haven een slordige 13 miljoen euro dividenden ontvangt. Zo begrijpt men ook meteen waarom Antwerpen zich 'en bloc' achter de verdieping van de Schelde schaaft.

VERLOREN STRIJD

Maar heeft Antwerpen niet al een beetje de strijd om de container vanuit de belangrijkste groeimotor Azië verloren? Vóór de crisis waren er nog 36 containerlijndiensten tussen de West-Europese havens uit de Hamburg-Le Havre-range en het Verre Oosten. Daarvan liepen er 13 Antwerpen aan. Nu blijven er nog 25 over, waarvan er nog slechts zes Antwerpen aandoen. Sinds 2007 is het aantal containerdiensten op de routes Azië-Europa en die over de Stille Oceaan (goed voor een derde van de maritieme wereldtrafik) met een kwart teruggevallen. Rotterdam (de belangrijkste Europese containerhaven), Hamburg (het nummer twee), Felixstowe en Zeebrugge wisten hun positie op de Aziëroutes te verbeteren of te consolideren. Antwerpen (het nummer drie)

niet. De kans lijkt klein dat dat op korte termijn opnieuw verandert, ten voordele van Antwerpen.

De internationale rederijen herbekijken hun wereldwijde strategie drastisch, en onderzoeken hoe ze met steeds grotere schepen minder havens kunnen aanlopen. Van de 20 internationale rederijen heeft meer dan de helft schepen van 12.000 tot 14.000 teu in aanbouw. In 2009 zijn steeds meer schepen van rond 13.000 teu (Maersk, MSC, CMA CGM) ingestroomd, en die beweging zal zeker doorzetten. De kleinere schepen schuiven door naar de noord-zuidroutes. Antwerpen lijkt dus steeds meer uit de boot te vallen. Want hoe je het ook draait of keert: de Antwerpse haven wordt steeds moeilijker bereikbaar. De huidige Scheldeverdieping is zeker onvoldoende om de grootste schepen te ontvangen.

De op- en afvaart van grote (container)schepen van en naar Antwerpen wordt nautisch-technisch een steeds complexere operatie. De vraag is of Antwerpen de strijd om de grote containerschepen moet blijven aangaan en de Vlaamse overheid honderden miljoenen euro's moet blijven pompen in de uitdieping van de Westerschelde en de bouw van reuzencontainerterminals. Van de 350 miljoen euro die de Vlaamse overheid elk jaar in de Vlaamse havens steekt, gaat de helft naar (levenslange) onderhoudsbaggerwerken.

De toenmalige Antwerpse schepen voor de Ha-

ven Leo Delwaide riep in 2004 al dat de Schelde op termijn moet worden uitgediept tot 14,1 meter. Antwerpen komt dus op termijn zeker met een nieuw verzoek om Scheldeverdieping op de propen als het ziet dat de grote mastodonten slechts via ingewikkelde vaarschema's en beperkt geladen de haven in kunnen. De voorgenomen uitdieping maakt de Westerschelde sowieso nog niet geschikt voor de allergrootste categorie containerschepen van meer dan 14.000 teu (containers van 20 voet).

Meer dan de diepgang en de breedte speelt dan de lengte een rol. Schepen als de Emma Maersk (14.500 teu, 400 meter lang) kunnen Antwerpen niet aanlopen, daarvoor is de manoeuvreerruimte op de Schelde te beperkt. De Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie zei een tijd geleden nog dat schepen langer dan 360 meter formeel de rivierarm niet op mogen wegens het nauw van Bath. De Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart was aanvankelijk van plan de proefvaart van het grootste MSC-schip, de MSC Beatrice - 366 meter lang en 51 meter breed - niet te laten doorgaan omdat dat te gevaarlijk was. Ze liet haar bezwaren, na verschillende proefvaarten met dergelijke schepen, uiteindelijk varen. Nu mogen ook de MSC-schepen van langer dan 360 meter de Schelde op, mits aan strenge voorwaarden is voldaan. Maar het is algemeen geweten dat indien ook andere rederijen, zoals Cosco, tegelijkertijd

van het grootste MSC-schip, de MSC Beatrice - 366 meter lang en 51 meter breed - niet te laten doorgaan omdat dat te gevaarlijk was. Ze liet haar bezwaren, na verschillende proefvaarten met dergelijke schepen, uiteindelijk varen. Nu mogen ook de MSC-schepen van langer dan 360 meter de Schelde op, mits aan strenge voorwaarden is voldaan. Maar het is algemeen geweten dat indien ook andere rederijen, zoals Cosco, tegelijkertijd

met grote reuzen de Schelde op willen, dat voor de nodige problemen zal zorgen.

DRUK GIGANTISCH

De druk om de grote MSC-schepen de Schelde op te laten, is natuurlijk gigantisch. MSC, de tweede rederij ter wereld, is de grootste klant van Antwerpen en moet in de watten worden gelegd. Eddy Bruyninckx, het hoofd van het Antwerpse Havenbedrijf, was bij de presentatie van de fors gedaalde trafiekcijfers in juli duidelijk: 'Alleen dankzij MSC houden we het vol'.

De Zwitsers-Italiaanse rederij begint op grote schaal schepen van meer dan 12.000 teu in te zetten en wil daarmee ook Antwerpen aanlopen. De rederij maakte van Antwerpen haar Europese hub op basis van verdiepingsoefentes van het Antwerpse havenbestuur. Bovendien kreeg ze geen toelating om een grote containerterminal te bouwen op de Tweede Maasvlakte in Rotterdam, een nieuwe containerhaven die de containercapaciteit tegen 2030 moet verdubbelen tot 34 miljoen teu. MSC is dus verplicht volledig de Antwerpse kaart te spelen.

Je kan je echter afvragen of Vlaanderen moet toegeven aan de 'chantage' van één rederij. Specialisten gaan ervan uit dat de heel grote schepen in de toekomst - en dat doen ze trouwens nu ook al - sowieso zullen kiezen voor havens zonder lange aanvaarroutes, met grote diepgang dicht bij de zee. Het gaat dan om havens zoals Rotterdam en Zeebrugge. Zeebrugge heeft met Maersk en CMA-CGM twee wereldspelers in huis en Rotterdam krijgt er naast Hutchison vanaf 2013 Maersk en DP World bij. Tegen 2014 zal Rotterdam - met zijn 22 meter diepe vaargeul permanent toegankelijk voor de grootste volbeladen containerschepen - sowieso al beschikken over 17 miljoen teu overslagcapaciteit. Dat is tweemaal de Deurganckdok.

Met andere woorden: Antwerpen zal het voor de grootste schepen moeten afleggen tegen Zeebrugge en Rotterdam. Met zijn Tweede Maasvlakte blijft de Nederlandse haven sowieso ook de belangrijkste Aziatische aanloophaven in West-Europa.

OVERCAPACITEIT

We kunnen nog een stap verder doorvragen. Moet de Vlaamse overheid voor 100 procent blijven investeren in maritieme toegang, waaronder sluisen en onderhoudsbaggerwerken voor die toegang? Vlaams minister-president Kris Peeters vindt in elk geval van niet. Moeten overheid en havenbesturen blijven investeren in de kaaimuren voor die megacarriers? Nu betaalt de Vlaamse overheid 20 procent, de havenbesturen 80 procent. In de meeste niet-Europese landen vallen die kosten ten laste van de containerterminalbehandelaar. Moeten overheden en havenbesturen blijven meehollen met de ongebreidelde investeringsdrang van grote groepen die liefst in zoveel mogelijk havens een grote containerterminal willen? Studies gaan ervan uit dat, als alle investerings-



Marc De Roo

■ Is redacteur ondernemingen bij De Tijd. Hij volgt onder meer de havensector.

■ Merkt op dat de voorgenomen uitdieping de Westerschelde hoe dan ook nog niet geschikt maakt voor de allergrootste containerschepen.

■ Vindt dat Kris Peeters en Jan Peter Balkenende zich moeten buigen over de immense mobiliteitsproblemen door havenexpansie.

plannen in containerkades in de Hamburg-Le Havre-range worden uitgevoerd, er over tien jaar 30 procent te veel capaciteit zal zijn. Als Rotterdam een dergelijke extra capaciteit bijbouwt, heeft Vlissingen dan nog drie containerterminals nodig? Heeft Antwerpen nog een Saefthingedok nodig? Heeft Hamburg extra capaciteit nodig? Het wordt hoog tijd dat de nationale overheden hun haveninvesteringen eens door een Europese bril bekijken.

Voor een Chinese of Japanse verlader is de regio Rotterdam, Antwerpen, Zeebrugge één grote havenregio. In plaats van te bakkeleien over de Scheldeverdieping kunnen de minister-presidenten Peeters en Balkenende beter onderzoeken op welke vlakken de Belgische en Nederlandse havens kunnen samenwerken, zonder

dat daarbij te veel aan onderlinge concurrentiekracht wordt ingeboet.

VERKEERSSTROMEN

Ze kunnen alvast beginnen met een gemeenschappelijk informatiebeleid voor hun havens. Mogelijk kunnen ze zo de verkeersstromen van de rederijen en de containerbehandelaars beter stroomlijnen. Alle grote havens krijgen dezelfde grote rederijen over de vloer en herbergen ook dezelfde grote internationale containerbehandelaars. Betere coördinatie leidt misschien tot meer aanlopen in de juiste haven en een vermindering van de mobiliteitsproblemen.

De havens in de Hamburg-Le Havre-range kunnen zich beter meer specialiseren in plaats van elkaar de 'containerloef' te blijven afsteken. Hoe ver willen de Vlaamse, Nederlandse, Franse en Duitse overheden nog gaan in hun havenexpansie?

Peeters en Balkenende steken beter de koppen bij elkaar om de gigantische mobiliteitsproblemen aan te pakken die hun haveninvesteringen met zich meebrengen. Nu al rijden dagelijks - dixit de Antwerpse schepen Van Peel - meer dan 16.000 Nederlandse trucks over de Belgische hoofdwegen Antwerpen voorbij. In vele gevallen komen ze uit de haven van Rotterdam. Volgens Van Peel zal dat nog verergeren als de Schelde niet verder wordt uitgediept en er nog meer grote schepen naar Rotterdam komen in plaats van naar Antwerpen. Maar die vrachtwagenstroom zal sowieso toenemen, met of zonder verdere Scheldeverdieping.

Vlaanderen overweegt sancties als Nederland de verdieping op de lange baan schuift. In het kamp van de voorstanders van zware represailles doen de gekste voorstellen de ronde. Zoals dat de Belgische douane aan de Belgische-Nederlandse grens misschien stiptheidsacties moet voeren bij het meten van de truckladingen van vrachtwagens die uit Nederland komen.

Dat zal de files op de Antwerpse ring ongetwijfeld verminderen (maar resulteren in ellenlange files in Nederland). Maar een structurele oplossing voor het steeds grotere mobiliteitsprobleem in Vlaanderen kan je het bezwaarlijk noemen. Laat staan dat het verstandig zou zijn.

Btw-vermindering in horeca kan niet tegen elke prijs

De btw-verlaging in de horeca kan twee keer duurder uitvallen en drie keer minder banen scheppen dan verwacht.

Toen de Europese Unie in maart het groene licht gaf voor mogelijke btw-verlagingen in de horeca, is Frankrijk meteen op de kar gesprongen. Het verlaagde het tarief van 19,6 procent naar 5,5 procent per 1 juli 2009. Het is duidelijk dat de crisis en de noodzaak om de economische activiteit aan te wakkeren hebben meegeleefd in die beslissing.

In België werd nog niets wettelijk vastgelegd. Eind augustus verscheen een onderzoek van Deloitte, in opdracht van de beroepsorganisaties van

de horeca. Dat becijferde het aantal bijkomende tewerkstellingsplaatsen te danken aan een btw-verlaging van 21 naar 6 procent op 17.800 in de komende vijf jaar.

Een dergelijke operatie kan de overheidsfinanciën uiteraard niet ongemoeid laten. Enkele maanden geleden had federaal minister van Financiën Didier Reynders (MR) het nog over een totaal kostenplaatje van om en bij 486 miljoen euro.

De zelfstandigenorganisatie Unizo en haar Franstalige tegenhanger UCM (Union des Classes Moyennes) spraken dan weer van 800 miljoen,

terwijl Deloitte op een kleine 750 miljoen uitkwam voor het eerste jaar.

In deze tijden van crisis zijn dat toch wel angst-aanjagende cijfers. Maar zijn ze wel voldoende realistisch, en mogen we er de beslissing tot een mogelijke btw-verlaging in de horeca van laten afhangen?

FRANKRIJK

In Frankrijk hebben studies de economische gevolgen van een dergelijke maatregel aange-toond. Twee Franse economen hebben geschat dat

bovenvermelde btw-verlaging (voor twee derde ten voordele van de consument) de vraag met 4 procent zou doen toenemen. In de veronderstelling dat het aantal banen dezelfde evolutie zou volgen (er werken in Frankrijk ongeveer 300.000 mensen in de horeca) raamt een andere Franse studie het aantal nieuwe banen in deze sector daar op 120.000.

Volgens een studie van het Federaal Planbureau neemt de horeca ongeveer 3,5 procent van de tewerkstelling voor zijn rekening in België. In 2006 werkten er met andere woorden 165.891 werknemers en zelfstandigen in de horeca. De sector werd te afgelopen jaren echter geplaagd door faillissementen. Laten we daarom dat aantal terugbrengen naar 150.000 anno 2009.

Door dezelfde redenering te volgen als de Franse onderzoekers komen we dus uit op 6.000 nieuwe banen. Dat is drie keer minder dan in de voorspelling van het consultancybedrijf Deloitte.

In de vermelde Franse studie berekenden de auteurs ook hoeveel de btw-hervorming per nieuwe baan zou kosten. Met een budgettaire kostprijs

Jean Hindriks en Isabelle Martin

■ Zijn onderzoekers bij het Itinera Institute

■ Achten een vergelijking met de Franse btw-verlaging nuttig voor België.

■ Waarschuwen voor overhaaste beslissingen met betrekking tot één sector.

van 2,8 miljard euro per jaar zou elke extra baan niet minder dan 230.000 euro kosten. Aangezien de verlaging in België (-15%) dicht bij de Franse verlaging ligt (-14,1%), mogen we ervan uitgaan dat de kostprijs hier gelijkwaardig zal zijn. Als men dus die kostprijs vernieuwuldigt met het aantal nieuwe banen, komt men voor België uit op een kostprijs van 1,4 miljard euro. Dat is dubbel zo veel als waar Deloitte op uitkwam en drie keer zo veel als de schattingen van het ministerie van Financiën.

Deze btw-hervorming zou met andere woorden twee keer meer kunnen kosten voor drie keer minder tewerkstelling. Zonder de hervorming in diskrediet te willen brengen, staat het voor ons buiten kijf dat dit soort beslissingen niet overhaast mag worden genomen.

Onze regering moet een duidelijke en solide visie hebben op de budgettaire toestand en de mogelijke manoeuvreerruimte, vooraleer ze dergelijke maatregelen kan nemen met betrekking tot onze indirecte fiscaliteit, en wel voor één sector in het bijzonder.

COLOFON DE TIJD

ADRES
Mediafin,
Havenlaan 86c, bus 309 1000 Brussel
Tel. +32 (0)2 423.16.1
op werkdagen van 8u30 tot 18u
ABONNEMENTEN & DISTRIBUTIE
Tel. 0800/55.550
Fax +32 (0)2 454.28.32
abo@tijd.be
REDACTIE
Tel. +32 (0)2 423.18.40
Fax +32 (0)2 423.18.35

Lezers: reacties@tijd.be,
Persberichten: persberichten@tijd.be,
Opmerkingen: opmerkingen@tijd.be
REKENING
Mediafin: 412.7058051-21
BTW-NUMMER
404.903.379
ADVERTENTIES
Trustmedia
Tel. (0)2 422.05.11
Fax (0)2 422.05.10
info@trustmedia.be

ALGEMEEN DIRECTEUR
Dirk Vlieghe
OPERATIONEEL DIRECTEUR
Dieter Haerens
REDACTIEDIRECTEUR
Fredrik Delplace
FINANCIEEL DIRECTEUR
Arnaud Delmarcelle
PRODUCTIEVERANTWOORDELIJKE
Olivier Dittro

DE TIJD is een uitgave van Mediafin

HOOFDREDACTEUR
Pieter Huylenbroeck
(hoofdredacteur@tijd.be)
ADJUNCT-HOOFDREDACTEUR
Stephan Verheyden
MULTIMEDIAMANAGER
Tom Peeters
MANAGER NIEUWE MEDIA
Roland Legrand
NIEUWSMANAGEMENT
Piet Bonquet, Hank Dheedene,
Serge Mampaey, Stephan Verheyden

SENIOR WRITERS
Frank Demets, Stefan Michielsens, Jean Vanempen
CENTRAL NEWS DESK
Kurt Vansteeland (chef),
Stijn Demester, Peter De Groot, Jan De Schampelaere,
Kim Evergoud, Koen Lambrecht, Sebastian Rousseau,
Ben Serrate, Pieter Suy, Roel Verlycken
ONDERNEMINGEN
Bas Karstjens (chef),
David Adams, Bert Broens, Marc De Roo, Stephanie De Smedt,
Jelle Heemans, Jim Lannoo, Patrick Luytjens,
Guido Meussens, Michael Septhia, Saar Simaevae

Dieter Snoeck, Luc Van Aelst, Guy Van Den Broek
POLITIEK & ECONOMIE
Lieve Dieckx (chef),
Pieter Blomme, Lars Bow, Ivan Broeckmeyer, Ludwig De Vocht,
Dirk De Witte, Bart Haack, Wim Van de Velden, Kris Van Haer,
Katrien Verstraete, Erik Zacznyk
WEEKEND & REPORTAGE
Tom Michielsens (chef),
Ellen Cleeren, Gwen Declercq, Erika Racquet,
Iva Rosson, Wouter Van Driessche
OPINIE
Franky Van Hamme (coördinateur)

GELD & BELEGGEN
Karl Vansteeland (chef),
Christophe De Rijkle, Ise De Witte,
Carl Panseurts, Wouter Verweene
CODA
Koen van Bozem (chef),
Tom Peeters
SABATO
Greta Ackaert, Filip Ysenbaert
ENKOREACTIE
Peter Rasking (chef),
Veerle Janssens, Wouter Kongs, Robert Messiaen,

Tamara Mesdaghe, Hilde Vandenbussche,
Jan Van Hoesche, Kaat Van Ooverwalle, Ann Welter
LIV-OUT
Jan Nels (chef),
Arnaud Camerlinckx, Anjah De Wachter, Dries Houben,
Peter Kotteboom, Sue Yuen
INGOEGRIE
Fabrizio Colucci, Patrick D'Haeyere, Benoît Haesen,
Livio Marcolli, Frank Schulpé
FOTO
Alexis Mangalindox (chef), Nima Ferdowsi, Tim Ricour,
Sofie Van Hoof

TIJD-TV & NIEUWE MEDIA
Raphael Coeck, Jan Rembouts
REDACTIESECRETARIAAT
Ann Leemans, Nicole Hoffmans
NETTO
François Mathieu (chef),
Nadine Bollen, Caroline Declercq, Petra De Rudder, Ise Janssens,
Willem Ravoet, Peter Van Maldegem, Sven Vlecek
KOERSINFORMATIE
VIVID Group
VERANWOORDINGEN UITGEVER:
DIRK Vlieghe, HAVENLAAN 86C, BUS 309, 1000 BRUSSEL