

Senator Filip Anthuenis (Open Vld) vraagt dringend herziening prioriteiten Waaslandhaven

‘Stop plannen Saefthingedok in diepvries’

Senator Filip Anthuenis wil de plannen voor het nieuw Saefthingedok definitief in de diepvries stoppen. De senator pleit om voortaan de prioriteit van de Waaslandhaven te verleggen naar meer industriële bedrijven i.p.v. de huidige focus op logistiek zoals containeroverslag en transport

“Ik stel mij ernstige vragen bij de evolutie van de Antwerpse Haven. Zeker de Waaslandhaven op Linkeroever, Waas grondgebied, evolueert naar een logistieke haven met de nadruk op containervervoer. Terwijl daar juist de kleinste toegevoegde waarde, de grootste overlast en de minste arbeidsplaatsen gegenereerd worden“, aldus senator Anthuenis.

Anthuenis doet een oproep aan iedereen die in het havendossier beslissingsbevoegdheden heeft om de vooropgestelde prioriteiten te herzien.

De afgelopen maanden werd de kat de bel al aangebonden door een aantal vooraanstaanden. Gouverneur André Denys van Oost-Vlaanderen hekelde vlak na zijn aanstelling het feit dat het Waasland te veel *lasten* moest ondergaan door de uitbouw van de Waaslandhaven, daar waar er maar bitter weinig *lusten* aan verbonden waren. Recenter was er ingenieur Edmond Reyn, de man die het eerste petrochemische bedrijf op linkeroever startte, die in zijn boek *Rijk polderland verdwenen onder baggerzand* het probleem aan de kaak stelde. Ook was er Geert Noels, toch niet de eerste de beste econoom, die in Knack de ontwikkeling van de Waaslandhaven zelfs bestempelde als “*De Vergissing van de Eeuw ?*”.

Ondertussen liggen er prestigieuze (sommigen zeggen zelfs megalomane) toekomstplannen op tafel die in Antwerpse havenmiddens zelfs reeds als “verworven” worden beschouwd. Een bijkomend nieuw dok in de Waaslandhaven (Saefthingedok), de fameuze Oosterweelverbinding, de Liefkenshoek-spoortunnel, ... aan investeringsdrang geen tekort.

Het stiefmoederlijk behandelde Waasland

Door verschillende instanties werd recent heel wat studiewerk verricht rond de eventuele socio-economische gevolgen van de ontwikkelingen en de huidige plannen rond de Waaslandhaven.

Binnen de schoot van de Intercommunale Land van Waas werden een aantal professoren en andere experts aangeduid om een studie te maken over de evolutie van de Waaslandhaven. Het eindrapport is een verdienstelijke poging om de verdeling van de Baten en Lasten van de Waaslandhaven op linker- en rechteroever en de verdere uitbreiding ervan te analyseren en tevens een prognose *Horizon 2030*

voor te stellen. Het is meteen duidelijk dat in het verleden de politieke, economische en sociale verantwoordelijke instanties van het Waasland weinig effectieve inspraak hadden inzake de uitbreiding van de Antwerpse haven naar de linkeroever.

In de eerste helft van de 20^{ste} eeuw gebeurde alles op de rechteroever en een uitbreiding naar de linkeroever werd in sommige Antwerpse middens gezien als een risico voor de verschuiving van de welvaart van de stad. Pas na de wereldoorlog werd er gewerkt aan een voorontwerp van Gewestplan waarin het Waasland een belangrijke rol zou kunnen spelen. Het duurde tot 1978 voor dit Gewestplan uiteindelijk werd goedgekeurd.

Ook beloften die in de jaren '60-'70 werden gedaan inzake industriële projecten en creatie van werkgelegenheid en toegevoegde waarde werden niet gerealiseerd.

De huidige tewerkstelling in de Waaslandhaven bedraagt slechts een goede 10.000 personen, daar waar men onder meer in 1966 van 20.000 bijkomende arbeidskrachten gewaagde.

Het is ook vandaag duidelijk dat, zelfs in de meest optimistische prognoses, de baten (oa. gecreëerde Toegevoegde Waarde), zowel transport als industrie gerelateerd, hoofdzakelijk aan de rechteroever zullen blijven ten goede komen indien er niet snel een herziening van de prioriteiten komt.

Ook de discussies die vandaag in pers en media worden gevoerd omtrent de zeer beperkte vertegenwoordiging van het Waasland in de verschillende beleidsorganen van de Antwerpse Haven tonen aan dat het Waasland steeds op een stiefmoederlijke manier behandeld werd en wordt. Maar het probleem zit veel dieper dan de gebrekkige vertegenwoordiging van het Waasland.

Beperkte toegevoegde waarde en tewerkstelling

Een recent (2007) rapport van de Nationale Bank (Economisch Belang van de Belgische Havens 2005), geeft aan dat de grootste Toegevoegde Waarde gecreëerd wordt in de niet-maritieme industriële activiteiten zoals Chemie, Automobielen enz. Logistieke activiteiten, zoals bv. containervervoer en transshipment, hebben een minder positief saldo. Dat komt onder meer door de intrinsieke natuur van deze bedrijvigheid en de competitieve druk van de andere Noordzeehavens (die nog zal toenemen). Nochtans is zulke logistieke activiteit verantwoordelijk voor de grootste lasten voor de bevolking en vergt het ook enorme, niet rendabele investeringen in infrastructuur.

De Antwerpse Haven blijkt zich echter meer en meer toe te leggen op container shipments via de investeringen in het Deurganckdok en het geplande Saeftinghedok. Het minste wat men kan zeggen is dat de schaarse industriegrond in dit gebied weinig efficiënt gebruikt wordt. Specialistische gebieden voor de Waaslandhaven een richtgetal van slechts acht werknemers per hectare. Om een idee te geven: in andere industriegebieden (bijvoorbeeld Lokeren) worden cijfers van meer dan 20 werknemers per hectare bereikt.

Economische realiteit duidt op onzekere toekomst Antwerpse haven

Cruciaal en interessant om weten (eigenaardig dat vooralsnog niemand hieraan ruchtbaarheid gaf) is ook dat het Centraal Nederlands Planbureau, toch bij uitstek een objectieve bron, in een notitie van 19 december 2006 zegt dat ondermeer, met de opening van het Deurganckdok, er in 2020 in de Beneluxhavens een **overschot van diepzeecontainercapaciteit** zal ontstaan, met natuurlijk gevolgen voor de

rentabiliteit. En dan werd er nog geen rekening gehouden met het geplande Saeftinghedok, wat in de studie van ICW min of meer als een feit wordt beschouwd.

Containerschepen worden ook steeds groter. Om ze toe te laten onder meer het Deurganckdok te bereiken moet de Scheldevaargeul minimaal getijdenonafhankelijk 13,10 meter diep zijn. Dit vergt een noodzakelijke verdieping van de vaargeul van de Schelde en dus permanente baggerwerken. Ook moet de vaargeul plaatselijk verbreed (tot méér dan 370m) worden om de ontmoeting van schepen van méér dan 45m breed mogelijk te maken. Van een verdieping tot 14,5 meter wordt (vanwege onhaalbaar) afgezien. Nog grotere schepen zullen Antwerpen dus niet kunnen bereiken. De economische realiteit dient ons te doen inzien dat diepzeehavens elders (bv. Rotterdam, Bremen, Hamburg, Le Havre, zelfs Zeebrugge) veel beter zijn aangepast aan dit soort trafiek.

“Bevries beslissingen Saeftinghedok”

Senator Anthuenis pleit er voor om zeker de beslissingen aangaande het geplande Saeftinghedok op te bergen. Het zou de toestand alleen maar verslechteren en de toekomst van het Waasland verder compromitteren. Anthuenis stelt dat zelfs de voorziene verkeersevolutie van het Deurganckdok al voor onoverkomelijke overlastproblemen zal zorgen.

Het Deurganckdok heeft al een totale capaciteit van meer dan 6 miljoen TEU (tot nu toe minder dan 15% bereikt). Om dit cijfer in perspectief te zetten: 1 TEU staat voor Twenty Foot Equivalent Unit, de capaciteit van één twintig voet standaard container dus, die een payload van méér dan twintig ton kan vervoeren (elf ton gemiddeld). Als dit met vrachtwagens zou vervoerd worden, betekent dat één vrachtwagen om de 3 tot 5 seconden (aan 300 dagen, 16h per dag). Een trein om de vier minuten kan ook.

De uiteindelijke totale werkelijke uitgaven inclusief infrastructuur worden geraamd op 3 miljard euro. (in 2004 sprak men nog van een kleine 600 miljoen euro) Daarbij komen nog de kosten van constante baggerwerken.

Deze overwegingen, de kosten (weer méér dan 3 miljard euro ?), de logistieke problemen die nu met het Deurganckdok al onoplosbaar zullen zijn, de onbewezen noodzakelijkheid, de impact op de omgeving enzovoort maken dat het Saeftingheproject moet gestopt worden. Het is trouwens ook volslagen onduidelijk hoe de fameuze vogel- en habitatrichtlijn zou kunnen gehaald worden. Vergeet niet dat de Westerschelde-containerhaven in Nederland precies daarom gestopt werd door de Raad van State (NL)

Grondverzet

Ook is het niet duidelijk wat er gaat gebeuren met het immens pak op te graven gronden.

Het geplande Saeftinghedok, bovenop en in het verlengde van Doel, zou meer dan 3.000 m (en volgens sommigen tot 5000 m lang), 550 m breed en 13,10 m diep moeten worden. Volgens een ruwe schatting zou het wegvoeren van zoveel grond,

als het per vrachtwagen gebeurt, tot ongeveer 6.000 vrachtwagenritten per dag vergen gedurende een vijf jaar durende bouwperiode. Als deze grond ergens wordt gedeponereerd in een laag van 1 m dik, zou dit méér dan 35 vierkante km bedekken.

Trouwens, als we het over op te graven gronden hebben, past het om toch ook even de andere prestigieuze plannen onder de loep te nemen. Zonder dan nog rekening te houden met de kosten die hier tegenover staan.

De geplande Oosterweeltunnel, voor zover de bouw ervan inderdaad zou doorgaan, zou gebeuren met geprefabriceerde elementen die daarna verzonken worden. Daarvoor dient een bouwdok gegraven, waarbij méér dan 2 miljoen m³ grond vrijkomen. In de oorspronkelijke plannen zouden die gronden worden opgespoten op *hogere gronden* (ondermeer op waardevolle terreinen ten westen van het Doeldok die voor betere doeleinden gebruikt zouden kunnen worden). Blijkbaar zouden hier oplossingen voor in de maak zijn. Maar i.v.m. de Oosterweelverbinding blijft natuurlijk het financieel plaatje problematisch. Bij de presentatie in 2004 sprak men over 2,225 miljard Euro ... ondertussen werd dit bedrag "aangepast" naar 3,5 miljard Euro. In de marge misschien even vermelden dat mobiliteitsspecialisten zeggen dat de geplande Oosterweelverbinding helemaal geen oplossing zal geven voor de files aan de Kennedytunnel. Heeft het dan wel zin om dergelijke investering te doen ? Ware het niet beter om alle containervervoer af te leiden via de Liefkenshoektunnel en de verbinding tussen Liefkenshoek en de E17 te verbeteren ?

Ook de voorziene Liefkenshoekspoortunnel (enkel goederen) die door de NMBS als absoluut noodzakelijk wordt geacht om het containerverkeer van het Deurganckdok af te voeren, zal geboord worden onder de Schelde ter hoogte van de Liefkenshoek. Hier zal er een grondoverschot zijn van bijna 3 miljoen m³.

In de marge misschien ook even vermelden dat het natuurlijk correct is dat het bestaande spoorwegnet op de Linkeroever enkele honderden bijkomende goederentreinen niet aankan. Alleen is het niet duidelijk hoe al dit verkeer, eens op de Rechteroever, via het bestaande net op zijn uiteindelijke bestemming kan geraken. De NMBS slaagt er nu al niet in het gemengde verkeer (IC, L, Thalys, Goederen) tussen bv. Antwerpen en Brussel vloeiend te laten verlopen. Zelfs de eventuele Yzeren Rijn – verbinding zal slechts een capaciteit van enkele tientallen treinen per dag hebben.

“Maak geen *waste land* van het Waasland”

Het is duidelijk dat de Antwerpse Haven, zeker voor wat betreft linkeroever, toe is aan een grondige herziening van de prioriteiten. Het kan niet zijn dat men kost wat kost streeft naar meer tonnage, naar een logistieke haven met de nadruk op containervervoer, terwijl juist daar de kleinste Toegevoegde Waarde ligt.

Onder meer aangezien een aantal Seveso-bedrijven en andere chemische bedrijven actief zijn op de linkeroever dient overigens ook rekening gehouden met de eventuele gevolgen voor de veiligheid van de bevolking door deze enorme potentiële toename van het trein- en truckverkeer. Terzelfdertijd ontmoedigen wij andere potentiële investeerders door de verkeerschaos en de verkwanseling van de omgeving op de Linkeroever. En dan spreken we nog niet van de overlast die de

lokale bevolking ervaart en de verkeerschaos waar de werkende en pendelende bevolking mee geconfronteerd wordt in het Antwerpse.

De Wase politici en andere verantwoordelijken kunnen hier een belangrijke voortrekkersrol spelen om de toekomst te vrijwaren. Ware het niet beter om – i.p.v. alle energie te verkwisten aan onrealiseerbare megalomane projecten – ervoor te zorgen dat bestaande en toekomstige bedrijven(terreinen) in het Waasland beter ontsloten worden door de aanleg van enkele essentiële wegeaanpassingen die nog geen tiende zullen kosten van het voorziene budget.

In ieder geval is dringend een realistische evaluatie van het totale kostenplaatje nodig van alle investeringsprojecten voor de komende 10 jaar. Ware het niet aangewezen om een onafhankelijke bijzondere werkgroep Waasland(haven) 2020 – met de nadruk op onafhankelijk – op te richten. Sowieso dringt zich een optimalisatie van de beheersstructuren op (Gemeentelijk Havenbedrijf AntwerpenGHA, Maatschappij Grond en Industrialisatiebeleid Linkerscheldeoevergebied MGIL, Beheer Antwerpen Mobiel BAM, ...).

De korte ervaring met alle mogelijke logistieke problemen rond het Deurganckdok tonen in ieder geval aan dat het Saeftinghedok moet opgegeven worden. Of zoals een bekend Amerikaanse econoom zou zeggen “Don’t throw good money after bad money”.

En in ieder geval, maak geen “waste land” van het Waasland.

Filip Anthuenis
Senator

