



WAASLAND HAVEN

Waaslandhaven

De Waaslandhaven, als onderdeel van de haven van Antwerpen, is van uitzonderlijk belang voor de regio Waas & Dender en voor Vlaanderen. De haven speelt een grote economische en strategische rol in de lokale, regionale en zelfs nationale economie: ze levert een belangrijke bijdrage tot de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid. De strategische, inwaartse ligging en het aanwezige multimodaal transportnetwerk bieden de haven een belangrijk concurrentievoordeel ten opzichte van andere zeehavens. Ze wordt beschouwd als de economische poort van Vlaanderen en de 'mainport voor de 21ste eeuw'. De haven is een strategische toegangspoort en verkeersader van Europa. Een uitgebreid multimodaal transportnetwerk maakt het mogelijk goederen op een zeer efficiënte manier aan en af te voeren. De diepe landinwaartse ligging reduceert het aantal vervoerskilometers over land.

De aanwezigheid van (hoog)geschoolde werkkrachten, de hoge productiviteit in goederenbehandeling en de hoge kwaliteit in aangeboden diensten dragen tevens bij tot de attractiviteit van de haven. De haven biedt ook de mogelijkheid om de goederen wereldwijd te verschepen. Meer dan driehonderd regelmatige scheepvaartlijnen zorgen voor 14.000 afvaarten per jaar naar achthonderd verschillende bestemmingen.

De Waaslandhaven – ook wel aangeduid als het Linkerscheldeoevergebied - zal tijdens de volgende 25 jaar in aanzienlijke mate aan belang winnen in het geheel van de haven van Antwerpen op het vlak van onder meer trafiekvolume. Om deze groei te kunnen opvangen, wordt een verdere uitbouw van de haven noodzakelijk. Zo zal in 2030 bijna de helft van de totale trafiek van de haven van Antwerpen geladen en gelost worden op Linkeroever.¹³ Dat biedt belangrijke uitdagingen en opportuniteiten voor de Waaslandhaven, indien adequaat actie wordt ondernomen om een gepast aanbod tegenover deze vraag te kunnen stellen. Dat veronderstelt een duurzame versteviging van de concurrentiepositie. Hiertoe zijn een aantal gerichte investeringen vereist die de economische ontwikkeling faciliteren. Deze hebben enerzijds betrekking op de haven zelf en anderzijds op de verbetering van de modal split naar het hinterland.

De snelle havenuitbouw gedurende het laatste decennium speelt zich voornamelijk af op linkeroever. De klemtoon ligt daarbij veel meer op de maritieme ontwikkeling dan in de jaren 80 van de 20ste eeuw, toen de huidige beheersstructuur vorm kreeg. Vanuit het Waasland wordt daarom aangedrongen op een billijker verdeling van lasten en lusten voor het Waasland. Dat betekent dat voor de huidige beheersstructuur op het vlak van de financiële verdeling, de economische invulling, de inspraak en de participatie moet onderzocht worden of deze structuur nog aangepast is.

Waaslandhaven: enkele kerngegevens¹⁴

STRATEGISCH EN ECONOMISCH BELANG

- In 2006 werd in de haven van Antwerpen en de Waaslandhaven een directe toegevoegde waarde gecreëerd van 9,2 miljard euro. Deze waarde komt overeen met een aandeel van 65% in de totale toegevoegde waarde in de vier Vlaamse zeehavens. De totale directe toegevoegde waarde, gegenereerd door de vier Vlaamse zeehavens, bedroeg in 2006 14 miljard euro.
- Het aandeel van de maritieme cluster¹⁵ in de totaal gerealiseerde toegevoegde waarde is in de periode 1997-2006 gestegen van 25,8% naar 30,8%. In absolute cijfers is de toegevoegde waarde in die cluster ook fors toegenomen van 1,6 naar 2,8 miljard euro (+76,3%). De gerealiseerde toegevoegde waarde van de niet-maritieme cluster¹⁶ is eveneens sterk vermeerderd van 4,6 miljard euro in 1997 naar 6,3 miljard euro in 2006.
- In 2007 had de Waaslandhaven een totale overslagcapaciteit van 33 miljoen ton goederen. Ten opzichte van het voorgaande jaar houdt dat een stijging in van 43,6%. De opmerkelijke stijging is toe te schrijven aan de stijging in het stukgoed. Het aandeel van het stukgoed in de totale maritieme trafiek bedraagt 83,6%. 56,1% van de totale goederentrafiek bestaat uit gecontaineriseerd stukgoed. Vloeibaar massagoed neemt 9,5% in de totale goederentrafiek, gevolgd door droog massagoed met 6,9%.

INFRASTRUCTUUR

- De Waaslandhaven beschikt momenteel over één maritieme toegang, namelijk de Kallosluis, die toegankelijk is voor schepen tot 80.000 ton. Die verbindt de Schelde met het achterliggende Waaslandkanaal, waarop een aantal dokken zijn aangesloten (Waaslandkanaal met aantakende Verrebroekdok, Vrasenedok, Doeldok, Noordelijk en Zuidelijk Insteekdok).

14 - Maatschappij Linkerscheldeoever, Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, 2007

15 - De maritieme cluster omvat de bedrijfsactiviteiten die eigen zijn aan de havens en waarvan het bestaan essentieel is voor de havens. Tot die bedrijfsactiviteiten behoren het beheer en het onderhoud van de havens, navigatie, overslag, opslag, baggeren, visserij, maritieme diensten, exploitatie van zeesluizen, ...

16 - De niet-maritieme cluster omvat 'bedrijfsactiviteiten die geen rechtstreekse economische band hebben met de havenactiviteiten, maar die toch van belang zijn voor de havens omdat de niet-maritieme cluster voor een deel van haar activiteiten direct afhankelijk van de geografische nabijheid van die havens'. Onder de niet-maritieme cluster valt de industrie, handel, vervoer over land, en andere logistieke diensten.

- De ruggengraat van het dokkencomplex wordt gevormd door het 2,5 km lange Waaslandkanaal, waarop alle dokken aansluiten. Het Noordelijk en het Zuidelijk Insteekdok en het ondertussen weer deels gedempte Doeldok hebben oevers in taludvorm, die geschikt zijn voor overslag van vloeibare goederen. Het Vrasene- en het Verrebroekdok hebben diepgefundeerde kaaimuren en zijn bestemd voor de overslag van stukgoederen.
- Het Deurganckdok, een getijdendok in open verbinding met de Schelde, is het belangrijkste en het enige containerdok op de Linkerscheldeoever. In 2007 werd bijna de helft van de totale goederentrafiek (48,3%) via het Deurganckdok behandeld.
- Het Logistiek Park Waasland is gepland in de zuidwesthoek van de Waaslandhaven, om daar vestigingsruimte te bieden aan logistieke bedrijven die voor hun activiteiten op de haven gericht zijn, maar niet aan de dokken zelf gelegen moeten zijn. Voor het Waasland is het Logistiek Park van groot belang, o.a. door de gunstige toekomstperspectieven inzake werkgelegenheid. Wanneer het Logistiek Park volledig uitgebouwd is, zal het 1.200 tot 1.800 directe arbeidsplaatsen opleveren.

TEWERKSTELLING

- In 2007 waren 13.280 VTE tewerkgesteld in de Waaslandhaven, waarvan 9.074 VTE op het grondgebied van Beveren en 4.206 VTE op het grondgebied van Zwijndrecht. Ten opzichte van het voorgaande jaar houdt dat een toename in van 5,2%.
- In 2007 stond de top 5 van de belangrijkste bedrijven inzake tewerkstelling (exclusief interim) in voor 1/4 van de tewerkstelling in de Waaslandhaven.

Strategische doelstelling Waaslandhaven: het versterken en verder uitbouwen van de haven als belangrijkste regionale en Vlaamse economische pool

Maatregel 1: havenuitbouw door duurzame ontwikkeling en een verbeterde (hinterland)ontsluiting

Beschrijving en motivatie: de Waaslandhaven, als deel van de haven van Antwerpen, wordt beschouwd als poort en motor van de Vlaamse economie. Ze is een belangrijk knooppunt in de regio en is in volle expansie. Geschat wordt dat vanaf 2008-2009 in het Deurganckdok 5 miljoen containers zullen toekomen. Om de rol als dynamische economische regio volledig waar te maken, dient er bijzondere aandacht besteed te worden aan het verder uitbouwen en ontwikkelen van de haveninfrastructuur en de multimodale aansluiting ervan op het hinterland. Deze optimalisatieprojecten moeten de modal split ten voordele van het spoorvervoer en de binnenvaart doen evolueren (realisatie modal shift: 40% wegverkeer, 40% binnenvaart, 20% spoorvervoer). Er wordt op aangedrongen om dat met de nodige snelheid te laten gebeuren.

ACTIES:

Scheepvaart

- het op de voet opvolgen van de ontwikkelingen betreffende de realisatie van de tweede maritieme toegang tot de Waaslandhaven, de renovatie van de Cauwelaertsluis en Royersluis, de verbreding en de verdieping van het Albertkanaal, en de Scheldeverdieping. Deze zijn van fundamenteel belang voor de realisatie van de modal shift 40/40/20.
- het creëren van geschikte aanlegplaatsen voor de binnenvaart in de Waaslandhaven (in de onmiddellijke nabijheid van de containerterminals).
- het optimaal aansluiten van het Logistiek Park Waasland op de waterinfrastructuur van de Waaslandhaven.
- het perfectioneren, optimaliseren en/of het uitbouwen van laad- en loskades aan de bestaande waterwegen in het kader van het goederenvervoer over water.
- ...

Spoorvervoer

- het reserveren en bebouwingsvrij houden van de nodige ruimte langs de noordzijde van de E34/A11, voor de aanleg op termijn van een goederenspoor richting Zelzate en Zeebrugge, aan te sluiten naar Antwerpen en op de Waaslandhaven, het Logistiek Park Waasland en de Liefkenshoekspoortunnel.

- ...

Pijpleidingen

- het verder blijven voorzien van leidingenstroken als onderdeel van de infrastructurele ontsluiting van het LSO-gebied teneinde het transport via pijpleidingen mogelijk te maken.

- het promoten van transport via pijpleidingen.

- ...

Wegen

- aanleg zuidwestelijke ontsluiting van de Waaslandhaven, met inbegrip van de parallelweg langs de E34 en aansluiting op de Canadalaan (E34/N49 'Stenen Gootcomplex'). Verder dient de koppeling tussen de ontsluiting van de Waaslandhaven en de Oosterweelverbinding nagegaan te worden.

- het mede ondersteunen van het combinatievoorstel uit de studie 'Mobiliteit over de weg in het Waasland': 1) het voorzien van een dubbele kamstructuur in het Waasland door de aanleg van parallelwegen langs de E17 (tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht) en langs de E34 (tussen Moerbeke en Antwerpen) en de nodige aansluitingen, 2) het aanleggen van een noordelijke verbinding tussen de N70 (vanaf het bedrijventerrein Doornpark in Beveren) en de Waaslandhaven (met aansluiting op de verkeerswisselaar E34-N451), 3) de capaciteitsproblemen aan de (tolvrije) Kennedytunnel enerzijds en de ondermaatse benutting van de Liefkenshoektunnel en de Oosterweelverbinding (beide met tol) anderzijds, vormen een probleem dat op Vlaams niveau moet opgelost worden via rekeningrijden.

- ...

Woon-werkverkeer

- bijzondere aandacht besteden aan de optimalisatie van de bereikbaarheid van bestaande en bij prioriteit te ontwikkelen bedrijventerreinen in de Waaslandhaven, in het bijzonder via het openbaar vervoer. Bij nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen mobiliteitsvoorwaarden stellen bij vestiging op het industrieterrein en/of al een mobiliteitsplan opmaken.

- het onderzoeken naar mogelijke openbaarvervoersverbindingen en innovatieve vervoersconcepten om de bereikbaarheid van het geplande Logistiek Park Waasland te garanderen voor alle werknemers.
- het stimuleren van de opmaak van bedrijfsvervoerplannen om zo bij te dragen tot duurzame mobiliteit.
- het streven naar een goede en veilige bereikbaarheid van de Waaslandhaven, zowel met de auto als per fiets als met het openbaar vervoer.

- ...

Beleid

- bij het beheer van de Waaslandhaven streven naar een substantiële verhoging van het Wase medezeggenschap. Er dient gezocht te worden naar andere beheersalternatieven die kunnen bijdragen tot een beter evenwicht.
- het creëren van een breed maatschappelijk draagvlak voor de haven en het nastreven van een ruime betrokkenheid van verschillende actoren.
- een optimale ontwikkeling van het noordelijk uitbreidingsgebied van de Waaslandhaven, rekening houdende met mobiliteit, buffering, beheersstructuur, werkgelegenheid, leefbaarheid dorpen, ...

- ...

Ruimtelijke ordening/economisch ruimtegebruik

- het activeren van de resterende open ruimten op bestaande bedrijventerreinen en identificatie van de inbreidingsmogelijkheden met verzekering van de verwevenheid van verschillende functies.
- implementeren van principes van duurzaamheid en kwaliteit bij de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen, bij de reconversie van bestaande bedrijventerreinen en bij de bedrijfsvoering. De verduurzaming van bedrijventerreinen realiseren door het introduceren en promoten van het principe van parkmanagement en door het stimuleren van samenwerkingsverbanden tussen bedrijven onderling en tussen bedrijven en andere betrokken actoren. De samenwerking zal zich in eerste instantie richten tot rationalisering van het energiegebruik, clustervorming bij de aankoop van energie, collectief afvalbeheer, beveiliging, parkeervoorziening, collectief groenonderhoud, gemeenschappelijke personeelsvoorzieningen zoals catering, vervoer en kinderopvang.
- het op de voet volgen van de ruimtelijke planningsprocessen.
- het reserveren van de nodige ruimte langsheen de E34 en E17 voor de ontwikkeling van logistieke zones.

- het snel aanleggen van het Logistiek Park Waasland.

- ...

Opleiding/arbeidsmarkt

- het verlagen van drempels naar opleiding/werk door onder meer een versterking van het openbaarvervoersaanbod naar de opleidingsinfrastructuur/bedrijven.
- het ontwikkelen van een opleidingsaanbod, dat flexibel en gericht inspeelt op de arbeidsmarktbehoeften en -noden in de Waaslandhaven.
- het behouden, versterken en uitbreiden van de regionale opleidingsinfrastructuur, met prioriteit voor het verankeren van de VDAB-opleidingsinfrastructuur metaalberoepen 'lassen/pijpfitten'. Tevens dient, in functie van de verdere uitbreiding van de Waaslandhaven en de te verwachten groei in de logistieke activiteit, de mogelijkheid tot het implementeren van een opleidingsentiteit 'logistiek' in de Waaslandhaven afgetoetst te worden bij de verschillende partners/actoren.
- ...

Rol RESOC-SERR Waas & Dender:

- permanente aandacht vestigen op de ontsluitingsproblematiek en de noodzakelijke infrastructuurprojecten;
- samenbrengen van betrokken partijen;
- organiseren van overleg;
- initiëren van projecten in het kader van het Pendelfonds;
- ...

Potentiële partners:

Promotie Binnenvaart, Infrabel, Waterwegen en Zeekanaal, Maritieme Toegang, provincie(s), Vlaams Gewest, NMBS, De Lijn, lokale besturen, Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Interwaas, Maatschappij Linkerscheldeoever, Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, VDAB, sociale partners, sectorfondsen,...