



Nieuws en standpunten over het dorp dat niet weg wil

Tweemaandelijks nieuwsbrief van Doel 2020 • mei-jun. 2010 • Jg. 13 nr. 3 • 30.06.10 •
Gratis voor al wie mensen belangrijker vindt dan geld en ook voor wie dat niet vindt. • Als
pdf te downloaden via www.doel2020.org. • V.u.: F. De Bondt, Pr. Josephine-Charlottelaan
31, 9100 St-Niklaas • Onbestelbare nummers: Hazewindstraat 3, 9100 St-Niklaas.

Uitbreiding van de Antwerpse haven economisch bekeken

In deze speciale editie van de nieuwsbrief gaan wij dieper in op de economische achtergronden bij de uitbreiding van de Antwerpse haven. De voorbije jaren ging men er van uit dat de havenactiviteiten dermate zouden groeien dat de omvorming van Doel en de omliggende polders tot havengebied onvermijdelijk was. In die visie moet de vruchtbare polderstreek plaats maken voor een immens containerdok en bijhorende logistieke zones, meestal omschreven als het 'Saeftinghedok' of de 'zone Saeftinghe'. De economische situatie van vandaag ziet er echter geheel anders uit en een verdere uitbreiding van de haven - meer bepaald het aanleggen van het Saeftinghedok - wordt meer en meer ter discussie gesteld.

In (Antwerpse) havenkringen blijft men voorhouden dat een verdere uitbreiding van de Antwerpse Haven noodzakelijk is. Maar is dat wel zo? Op de Antwerpse Linkeroever blijkt nog een grote oppervlakte aan haven-terreinen en industriegronden ter beschikking. Bovendien maken nieuwe technologieën het mogelijk om efficiënter gebruik te maken van de bestaande infrastructuur en oppervlakte.

Er is ook de analyse van het Antwerps Havenbedrijf zelf. In een PPP voor een intern gebruik wordt duidelijk gemaakt dat door de economische crisis de verwachte containertrafiek zodanig moet bijgesteld worden dat er geen bijkomende capaciteit meer nodig is.

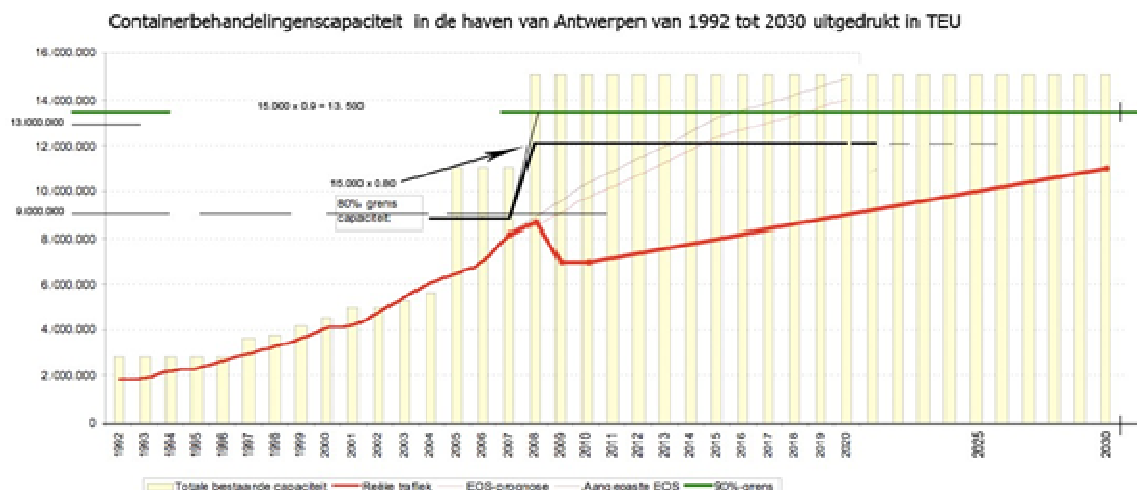
En ten slotte is er ook het mobiliteitsvraagstuk. Want zelfs zonder havenuitbreiding en met een optimalisering van de modal shift (gebruik van andere transportmogelijkheden dan vrachtvervoer) geraken bij een maximale bezetting van het Deurganckdok de containers op de Linkeroever nooit weg door een verkeersinfarct.

1. Crisis zorgt voor terugval

Volgens de economen van het Antwerps Havenbedrijf is de voorbije crisis een diepgaande, structurele crisis die niet eerder vertoond is. Men verwacht dat de groeipad van de Haven van Antwerpen daardoor terugvalt tot het patroon van het begin van de jaren '90! Volgens gegevens van het Antwerps Havenbedrijf zelf, die de verwachte containertrafiek in beeld brengt en rekening houdt met de recente economische ontwikkelingen, blijkt dat de capaciteit voor containerbehandeling op Linkeroever ruimschoots volstaat.

Ontwikkelingszone Saeftinghe (OZS)

IMPACT VAN DE WERELDWIJDE KREDIETCRISIS OP DE CONTAINERTRAFIEKEN



2. Er is nog ruim voldoende industriegrond in de Waaslandhaven (Linkeroever)



In augustus 2009 was 44,3% van de aanwezige ruimte bestemd voor containertrafiek rondom het Deurganckdok nog niet in gebruik genomen. Dit komt overeen met een oppervlakte van 144,8 hectare (rood omlijnd op de foto).

Foto boven: Deurganckdok augustus 2009



De ontwikkeling van het Verrebroekdok is tot nu toe nog niet voltooid. Wanneer de laatste fase voltooid is, zal er in vergelijking met de reeds benutte ruimte rondom het dok 50% meer ruimte beschikbaar zijn voor nieuwe havenactiviteiten.

Foto boven: Verrebroekdok augustus 2009



Het dempen van de helft van het Doeldok met baggerspecie afkomstig uit het Deurganckdok is bijna voltooid (links op de foto). Hierdoor komt er een oppervlakte van ongeveer 65 hectare vrij die kan worden ontwikkeld tot nieuwe bedrijfsterreinen. Op bovenstaande foto zijn de resterende onbenutte bedrijfsruimtes in de Waaslandhaven rood gearceerd.



Op bovenstaande foto is het deel van de Waaslandhaven gelegen op grondgebied van de gemeente Zwijndrecht te zien. De rood gearceerde gebieden liggen voorlopig nog braak en kunnen worden aangewend voor de vestiging van industrie.



Ten zuiden van het Verrebroekdok wordt de bouw van een nieuw park voor logistieke bedrijven voorbereid. Dit park, het Logistiek Park Waasland, zal een totale oppervlakte van 170 hectare beslaan en wordt in verschillende fasen ontwikkeld. De concessies voor Fase I (49 ha) worden op dit moment verkocht. Verwacht wordt dat vanaf 2013 de resterende fasen zullen worden uitgevoerd.

Foto links: locatie en contouren Logistiek Park Waasland

3. Efficiëntere benutting van de bestaande infrastructuur door innovatie

Met de toepassing van onderstaande innoverende technieken kan de huidige capaciteit meer dan worden verdubbeld.



RMG-kranen (Rail Mounted Gantry) zijn een alternatief voor de Straddle Carriers (of beter gekend als ‘olifanten’) die de containers verplaatsen en stapelen. Deze kranen stapelen snel en efficiënt de containers die van het schip worden geladen en zijn in de mogelijkheid om deze onmiddellijk op het spoor te plaatsen. Dit alles gebeurt op een sterk geautomatiseerde manier. Tegelijk wordt de ruimte beter benut omdat de plaats die verloren gaat aan de rijbanen voor de Straddle Carriers, nu kan worden ingezet voor de opslag van containers. Dit type van portaalkranen wordt reeds gebruikt bij DP World op de oostelijke zijde van het Deurganckdok.

Dual-Hoist kranen zijn een verdere ontwikkeling van de normale portaalkraan die wordt gebruikt bij het afladen van containerschepen. De Dual-Hoist kraan heeft als verbetering dat er twee 40-voetscontainers tegelijk kunnen worden afgeladen omdat het beschikt over 2 spreaders. Hierdoor wordt de tijd die het afladen inneemt gehalveerd. Dit systeem wordt reeds gebruikt in het Deurganckdok.

Opvouwbare containers. In Europa bestaat 40% van al het containervervoer uit containers die leeg zijn. Op zee is dit gemiddeld 20%. Opvouwbare containers zijn een milieuvriendelijk en plaatsbesparend alternatief voor de gewone container. Hierdoor treedt een vermindering in het transport op wat resulteert in minder files en minder uitstoot.

4. Mobiliteitsinfarct in Vlaanderen

Op dit moment verloopt 60% van de containertransport via de weg. De grote mobiliteitsproblemen, met name op de ringwegen, maken het onrealistisch om nog meer vrachtverkeer op onze wegen toe te laten. Dit zou leiden tot een volledige blokkade van het Vlaamse wegennet. De situatie wordt zo helemaal dramatisch. Er wordt gewerkt aan een modal shift die onze wegen van het vrachtverkeer moet verlossen en deze spreiden over verschillende andere transportkanalen (spoor, binnenvaart, etc.). Maar een wezenlijk deel van het vrachtverkeer zal altijd via de weg verlopen.

De ontsluiting van de Waaslandhaven via de Liefkenshoekspoortunnel en de bouw van de Oosterweelverbinding zullen de verkeerscongestie op de Antwerpse ring verminderen. Als men op termijn de innovaties en de volledige ingebruikname van het Deurganckdok mee in rekening brengt, zal dit nog altijd leiden tot méér dan een verdubbeling (!!) van de huidige hoeveelheid containervervoer afkomstig uit de Waaslandhaven. Het effect van de modal shift zal dus voor een groot deel teniet gedaan worden. En dan spreken we nog niet eens over de bouw van een nieuw container-getijdendok.

5. Zeer weinig extra werkgelegenheid t.o.v. de gebruikte oppervlakte

De verhandeling van containers genereert een zeer lage werkgelegenheid in vergelijking met de ruimte die nodig is om deze activiteiten te kunnen uitoefenen. In de toekomst zal de gemiddelde werkgelegenheid per hectare nog meer dalen ten gevolge van doorgedreven automatisering door innovaties. Daarom is het zinvol te denken aan andere mogelijkheden bij de benutting van de nog beschikbare ruimte.

6. Het belang van regionale havens (multi-port gateway regions)

Door de complexiteit van het havengebeuren valt te verwachten dat havens zich in de toekomst steeds meer zullen specialiseren en toelagen op specifieke activiteiten. Zo ontstaat er een ‘Multi-port gateway region’ waarin verschillende industrie- en havenactiviteiten hun plaats kunnen vinden. Dergelijke regio vormt dan in zijn geheel de poort naar het hinterland.

De haven van Antwerpen maakt deel uit van de ‘Multi-port gateway region’ die reikt van Amsterdam tot Zeebrugge. Binnen deze regio zullen kleinere havens op termijn een belangrijkere rol gaan vervullen omdat de logistieke spelers hun vestigingen spreiden over de verschillende havens. Zo spreiden zij risico’s en creëren een eigen netwerk dat de efficiëntie van de verhandeling van goederen verhoogt en zorgt voor klantgerichte aanpak.

Eindconclusie: alle feiten op een rij:

- 1) 44,3% (144,8 ha) van de ruimte rondom het Deurganckdok is onbenut.
- 2) In de Waaslandhaven zijn voldoende geplande en ongebruikte bedrijfsterreinen aanwezig.
- 3) De nieuwste innovatieve technieken kunnen leiden tot een aanzienlijke vermindering van de benodigde ruimte: dankzij de toepassing van RMG- en de Dual-Hoist kranen, tevens door gebruik te maken van opvouwbare containers.
- 4) Bijkomend vrachtverkeer zal zorgen voor een verkeersinfarct. Het effect van de modal shift zal grotendeels teniet gedaan worden door de verdere ontwikkeling van o.a. het Deurganckdok.
- 5) Containertransport creëert een zeer laag aantal jobs in vergelijking met de ruimte die nodig is om deze activiteiten te kunnen uitvoeren.
- 6) De havens van Vlaanderen en die van omliggende landen zullen in de toekomst verder evolueren naar één geheel waarbij zij als één poort zullen dienen voor het hinterland. Een gevolg daarvan is dat er een verdere specialisatie zal optreden in hun activiteiten. Voor containertransport kan de haven van Zeebrugge van groter nut zijn omwille van de mogelijkheden tot uitbreiding.

Uit de gepresenteerde feiten kunnen we besluiten dat de beschikbare ruimte voor verhandeling en opslag van containers in de haven van Antwerpen meer dan voldoende is om aan de toekomstige vraag te kunnen voldoen op zijn minst tot 2030. Een verdubbeling van de huidige capaciteit is mogelijk met de ruimte die op dit moment beschikbaar is. Een nieuw containerdok zou een slechte investering zijn die de mobiliteitsproblemen op onze wegen verder in de hand werkt en de toekomst van de volledige regio hypothekeert.

Ruimte is schaars in Vlaanderen. Kwaliteitsvolle logistieke activiteiten creëren een hogere meerwaarde dan activiteiten met de focus op kwantiteit. De optimale benutting van de ruimte en een zo efficiënt mogelijke behandeling zijn voor Vlaanderen de absolute prioriteiten.

In een volgende editie leest u meer over het alternatief dat wij voorstellen voor de uitbreiding van de haven en de aanleg van het Saeftinghedok of de Saefinghezone.

Bronnen van deze nieuwsbrief : zie www.doel2020.org

Zondag 8 augustus 2010 Scheldewijding en Doelse Feesten!

DOEL 2020 INFO

DOEL OP HET INTERNET

- www.doel2020.org
- www.portofantwerp-theotherside.be
- www.kunstdoel.net
- www.duimenvoordoel.be
- Fotosite Doel: www.denul.net/doel

NIEUWSBRIEF 'NIEUWS UIT DOEL' VAN DOEL 2020

Editie mei-juni 2010 • Jg. 13 nr. 3 • 30.06.10 • Gratis voor al wie mensen belangrijker vindt dan geld en ook voor wie dat niet vindt. • Als pdf te downloaden via www.doel2020.org. • V.U.: F. De Bondt, Pr. Josephine-Charlottelaan 31, 9100 St-Niklaas • Onbestelbare nummers: Hazewindstraat 3, 9100 Sint-Niklaas.

GRATIS ABONNEMENT NIEUWS UIT DOEL

U kunt de gratis nieuwsbrief aanvragen via : Wim Gybels, Hazewindstraat 3, 9100 Sint-Niklaas, info@doel2020.org.

DOEL 2020

• **Algemeen:** Doel 2020, Jan Creve, Oud-Arenberg 111, 9130 Kieldrecht, tel. 03-773 28 33, jan.creve@scarlet.be.

• **Bankrekening:** 418-6058891-29 Doel 2020, Oud-Arenberg 111, 9130 Kieldrecht. Voor onze Europese vrienden: IBAN: BE26 - 4186 - 0588 - 9129 en BIC: KRED BEBB.

• **Erfgoedgemeenschap Doel:** erfgoedgemeenschap-doel@hotmail.com