

Waasland (H)interland?

De ontwikkeling van de Antwerpse haven en het Waasland.

Herbert Smitz: ere ingenieur Vlaamse Overheid
Voorheen Celhoofd Havens

Waasland (H)interland?

De ontwikkeling van de Antwerpse haven en het Waasland.

Disclaimer :

De inhoud op deze slides bindt niemand persoonlijk, noch enige organisatie, administratie of instelling, ook niet de auteur. De tekst is louter bedoeld als aanzet om eens na te denken over het onderwerp op zich, over hoe de uitbouw van de haven van Antwerpen op beide oevers van de Schelde maatschappelijk verantwoord kan geschieden. Door het beperkte tijd en ruimte waarbinnen het onderwerp naar voor wordt gebracht, kan de presentatie niet op een volledigheid aanspraak maken.

Waasland (H)interland?

« Interland » of « Hinterland »

Vandale :

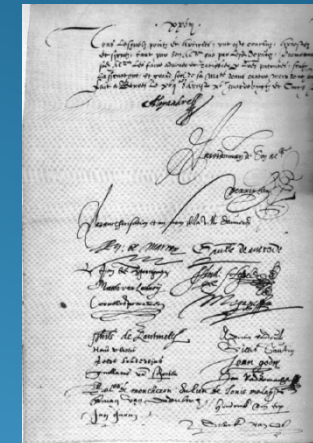
Interland : verkorting van interlandwedstrijd
(hoewel, volg de stand hierna (o – o) !!!)

Hinterland : (was destijds tijdschrift van Havenbedrijf Antwerpen).

Hd (Hoogduits) **Achterland**

Achterland:

- (stuk)land dat achter een ander ligt : *nee*
- (economisch) gebied dat voor de aanvoer en afzet van goederen afhankelijk is van een haven- of industriegebied : ?



Beveren :17 augustus 1585

16 pagina's

Is het Waasland / de Waashaven afhankelijk van de haven van Antwerpen? Of zijn er andere randvoorwaarden ?

Hoe zocht Vlaanderen een **uitweg naar zee**

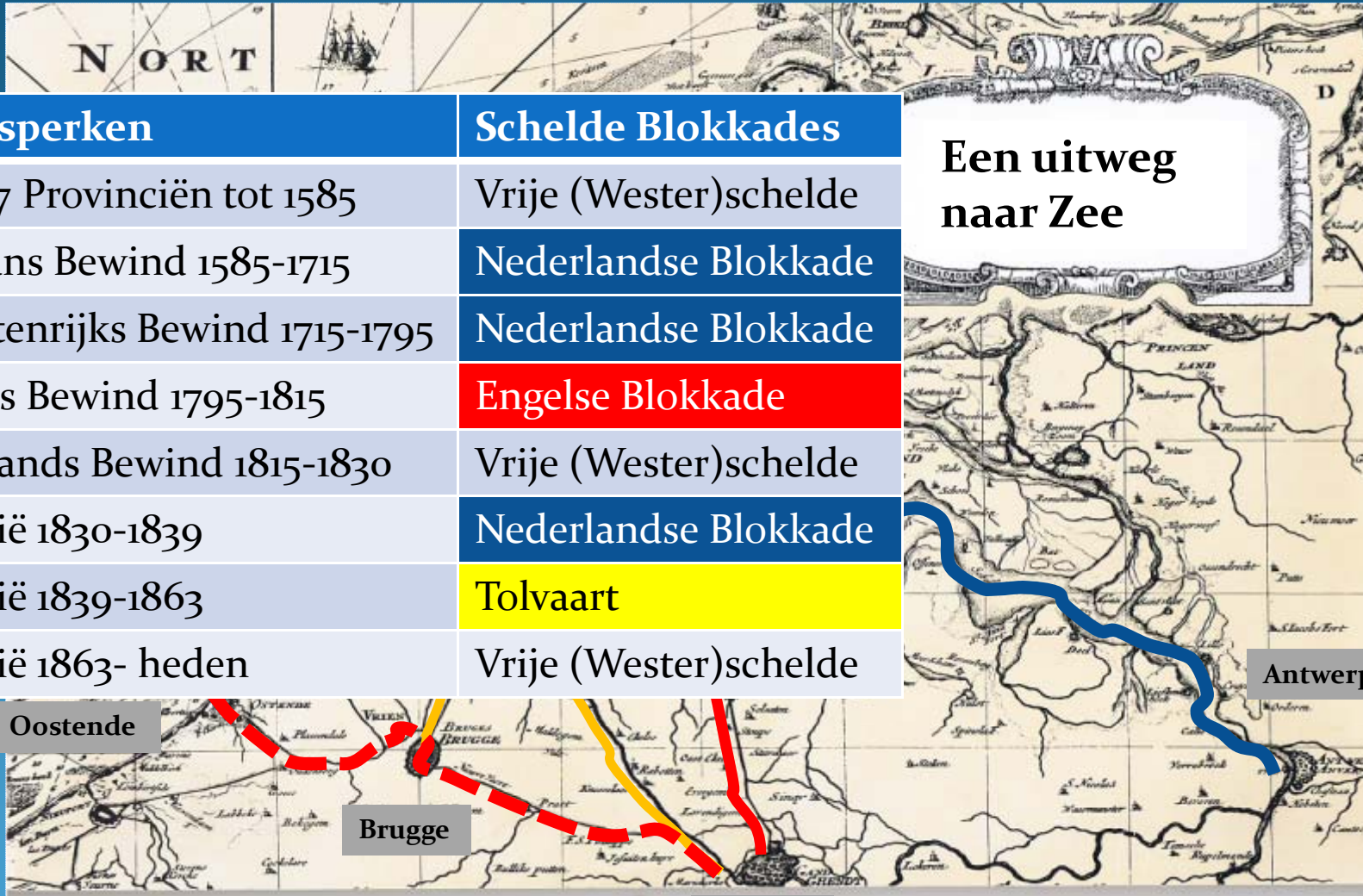
Zwin (1100-1300)
Lieve (1251-1269)
Damse vaart Sluis
Sassevaart (1547-1563)
Kn. Gent-Oostende 1613-1624)
Westerschelde (1484-1585)

Een uitweg
naar Zee



Sinds de val van Antwerpen (1585)

was Westerschelde **162 jaar vrij, 24 jaar met tol, en 239 jaar dicht**



Tijdsperken	Schelde Blokkades
De 17 Provinciën tot 1585	Vrije (Wester)schelde
Spaans Bewind 1585-1715	Nederlandse Blokkade
Oostenrijks Bewind 1715-1795	Nederlandse Blokkade
Frans Bewind 1795-1815	Engelse Blokkade
Hollands Bewind 1815-1830	Vrije (Wester)schelde
België 1830-1839	Nederlandse Blokkade
België 1839-1863	Tolvaart
België 1863- heden	Vrije (Wester)schelde

Een uitweg
naar Zee

Oostende

Brugge

Gent

Antwerpen

Ca 1877 – 1888 rechtekking van de Scheldekaaien

Brouwersvliet



Brouwersvliet
St Pietersvliet
Koolvliet
St Jansvliet

1863 : ca 2 miljoen ton
1913 : ca 19 miljoen ton



Caissonkaaimuren Schelde

3500 m : 69,5 miljoen frank
20.000 bef/m

Geen vooruitgang goederenverkeer in de periode 1913-1939



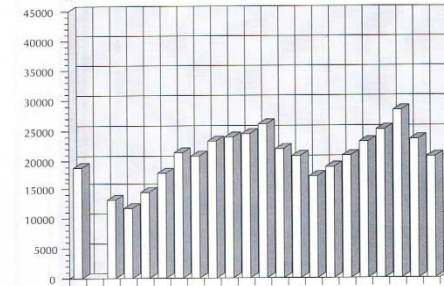
1913-1939

Antwerpen
Rotterdam
Hamburg

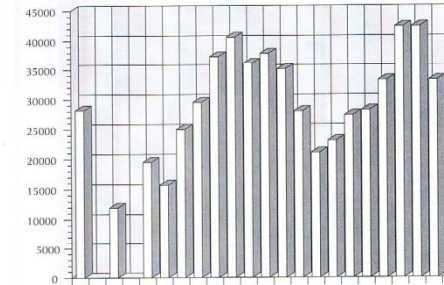
**Van Cauwelaert of
Kruisschanssluis
(Anversville 31-8-1928)**



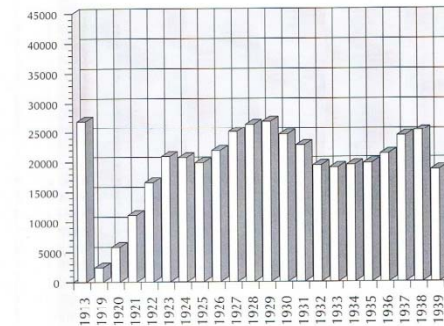
The Port of Antwerp
Maritime cargo turnover
from 1913 to 1939
(x 1,000 tonnes)



The Port of Rotterdam
Maritime cargo turnover
from 1913 to 1939
(x 1,000 tonnes)



The Port of Hamburg
Maritime cargo turnover
from 1913 to 1939



Wereld EXPO 1930
Aandacht voor
Zeevaart



1950 :haven van Antwerpen ligt net aan de grens van het stedelijk gebied en langs de Scheldekaaien.

1951/52 : Voorziene uitbreiding is netwerk van kleine dokken

1950 : 21, 5 miljoen ton
2008 : 190 miljoen ton
2009 : 158 miljoen ton

1950 Haven van Antwerpen
dit is creatie van "onze" generatie

Ontwerp van Tienjarenplan 1956-1966

Omvatte inname van de woonkernen:

- Oosterweel,
- Oorderen;
- Wilmarsdonk
- deels Ekeren,
- grotendeels Lillo,
- deels Zandvliet
- deels Berendrecht

Voorzag verder in inname van:

- Stabroek
- Hoevenen
- Zandvliet
- Berendrecht



De haven van Antwerpen is vier maal gegroeid in 40 jaar.

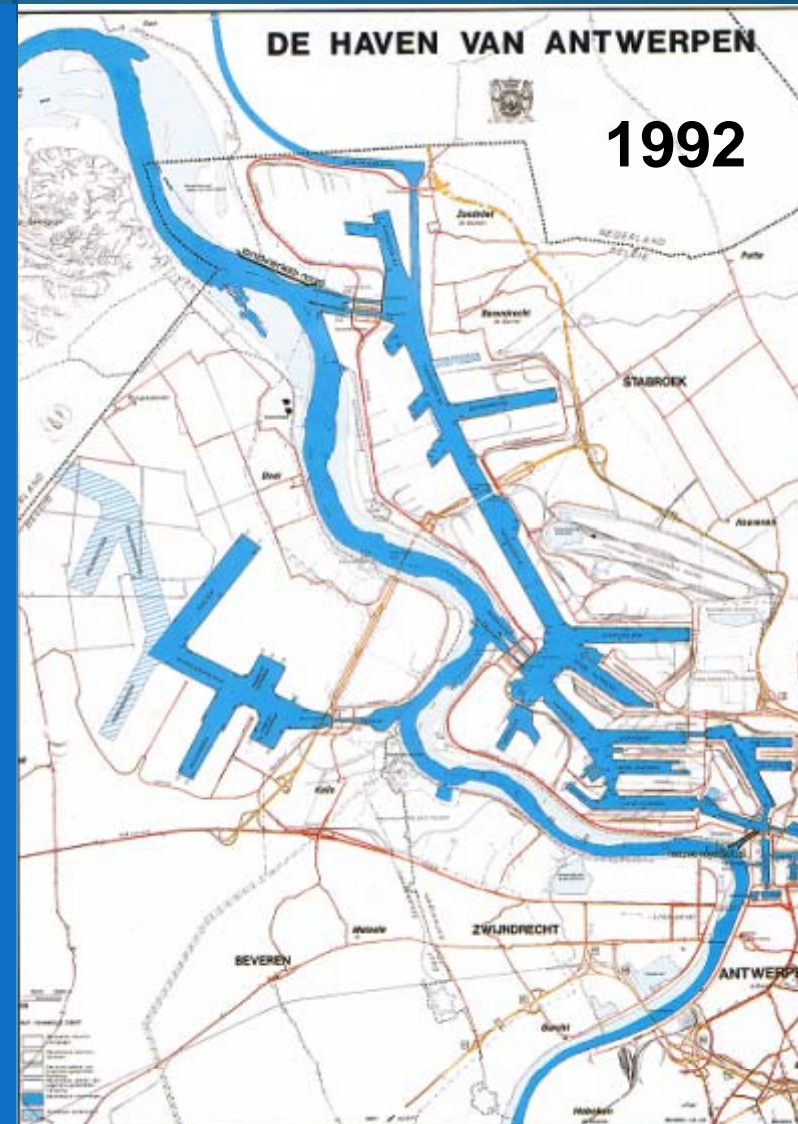
1950 : 21,5 miljoen ton
1960 : 37,5 miljoen ton
1971 : 73 miljoen ton
1981 : 80 miljoen ton
1991 : 101,5 miljoen ton

1952

Halfweg

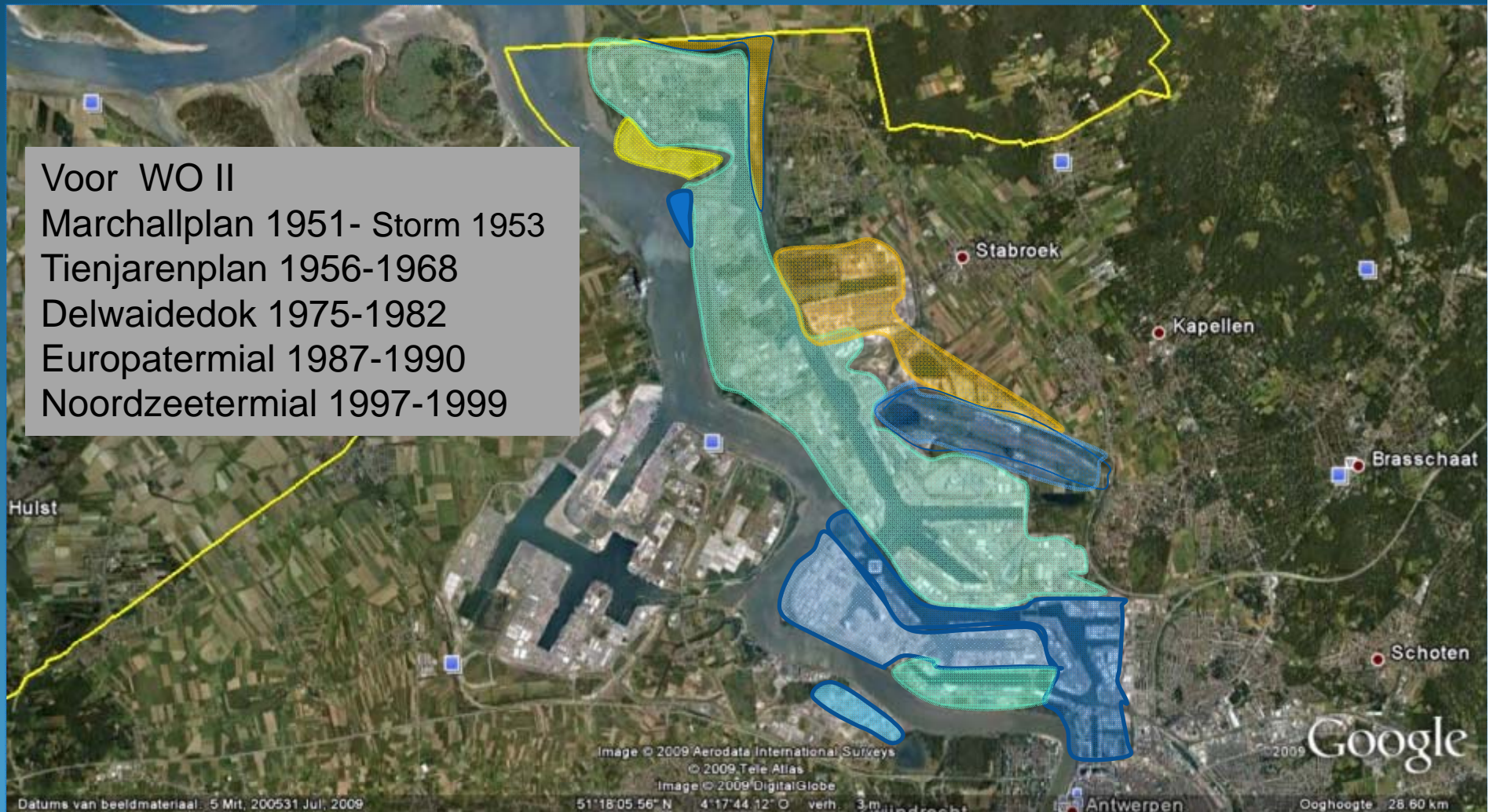
1-4-1971

Start van de bouw van de KALLOSLUIS



Havenontwikkeling Rechteroever

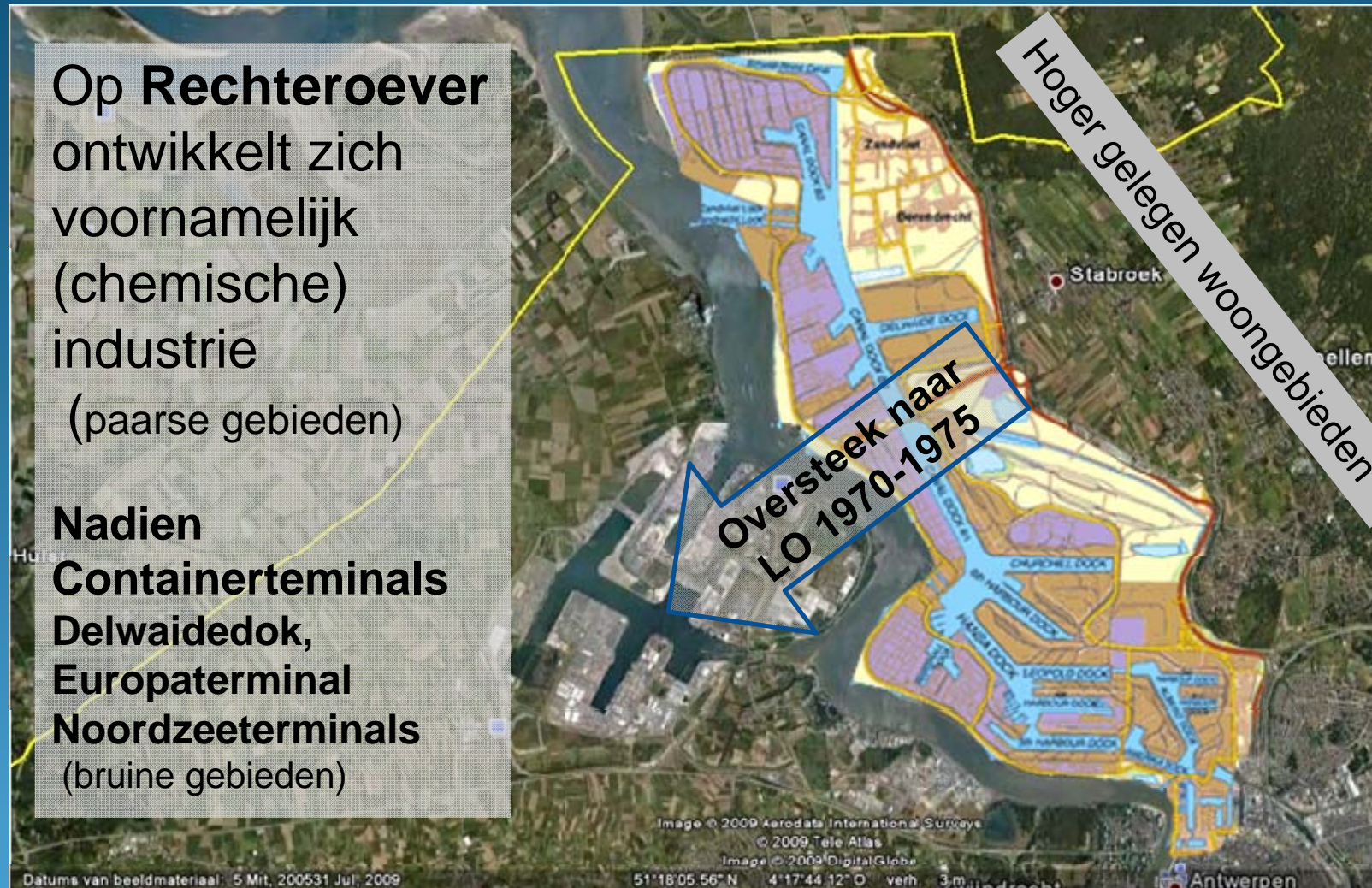
Voor WO II
Marchallplan 1951- Storm 1953
Tienjarenplan 1956-1968
Delwaidedok 1975-1982
Europatermial 1987-1990
Noordzeetermial 1997-1999



Havenontwikkeling Rechteroever

Op **Rechteroever** ontwikkelt zich voornamelijk (chemische) industrie (paarse gebieden)

Nadien
Containerterminals
Delwaidedok,
Europaterminal
Noordzeeterminals
(bruine gebieden)



Eenheid van beheer haven >> Annexatie Wase gemeenten? Faseringselementen in de havenontwikkeling Waaslandhaven

Jaar	ontwikkelingen	Commentaar
1965-1970	Noodzaak aan havenuitbreiding petrochemie – bulkopslag	Onderzoek naar ruimte tot 10.000ha o.a. door ACUSH
1968	Oprichting van de “ Intercommunale Vereniging van het Land van Waas ”	26 juni 1968
1969	Minister Jos De Saeger richt DOLSO op in Sint Niklaas	Studie-, ontwerp- en uitvoeringsdienst van B.S.
1970-	Uitvoering Kallosluis, toegangseul, Beverentunnel, dokken, wegen spoorwegen en aanleg haventerreinen	
1978	Wet Chabert (19-6-1978)	Beheerswet LSO (WL vs. A'pen)
1978	Gewestplan 7-11-1978 (St. Niklaas-Lokeren)	Haven- en industriegebied
1982	Installatie Maatschappij LSO : Beveren/ Zwijndrecht/ Stad Antwerpen/B.S. Intercom.	15 december 1982
1988-	Beheer haveninstallaties en overslagdokken door Stad Antwerpen / GHA – Industrieterreinen door Maatschappij LSO	
1999	Havendecreet : Beheerswet tussen Havenbedrijven en Vlaams gewest, Maatschappij is geen Havenbedrijf, maar behoudt wel bevoegdheden	

Intercommunale Vereniging van het Land van Waas <> Interwaas Interland

Uit de website van INTERWAAS

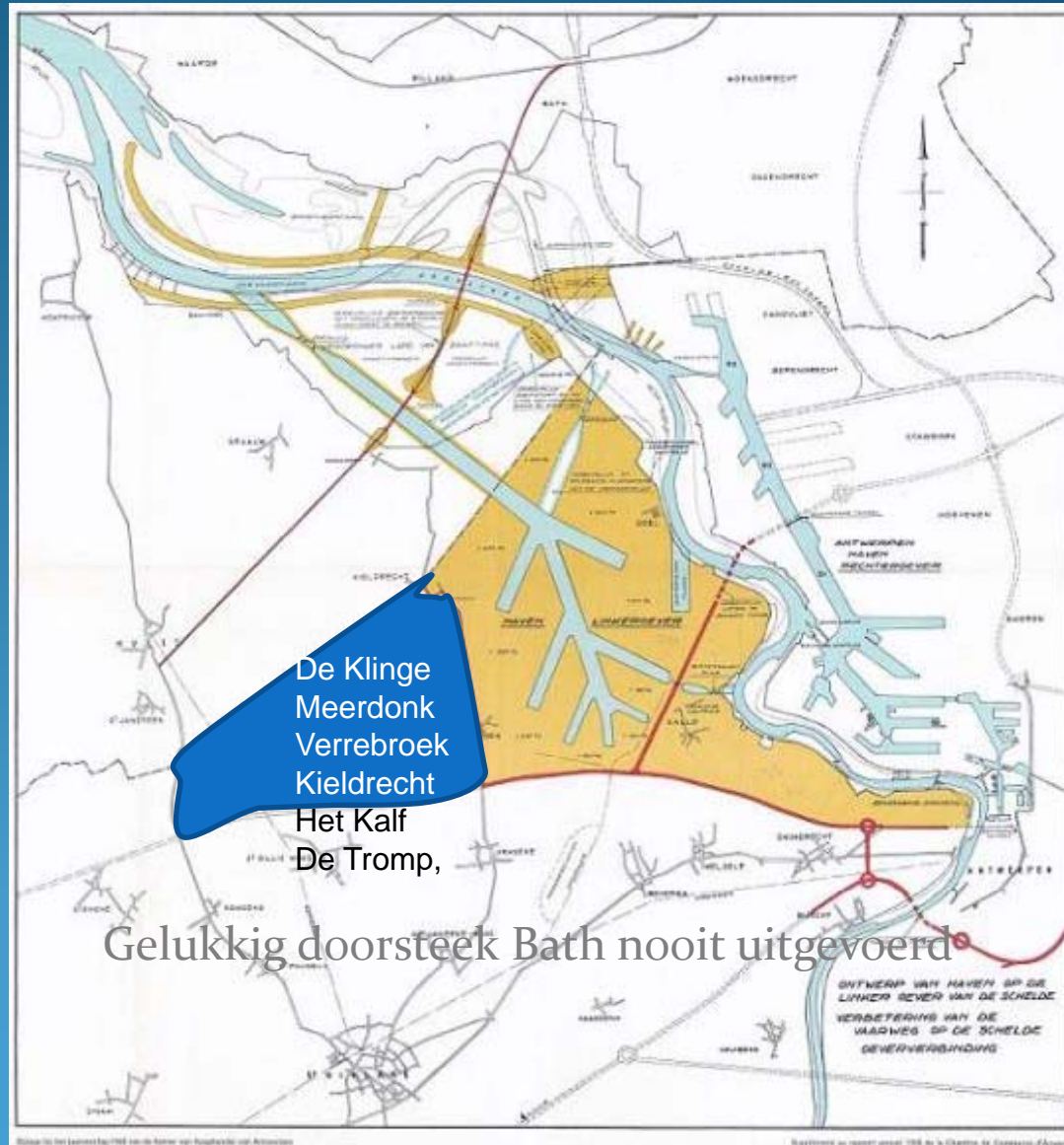
Stand :1 – 0

Interwaas werd opgericht op 26 juni 1968 in Sint-Niklaas onder de toenmalige benaming '*Intercommunale Vereniging van het Land van Waas*' (het I.C.W) De directe aanleiding tot de oprichting was de geplande uitbouw van de haven van Antwerpen op de Linkerscheldeoever. Voor het Waasland waren de toenmalige plannen om **grote delen van het Waasland in te lijven bij de stad Antwerpen onaanvaardbaar.** Daarom werd gestreefd naar een *vereniging van Wase gemeenten om een beter tegengewicht te bieden.*

In de eerste jaren na de oprichting ging de aandacht bijna exclusief naar de **havenproblematiek** en naar de organisatorische uitbouw van de vereniging.

Plan Jaarverslag Kamer van Koophandel 1968: (er zijn er nog vele andere geweest)

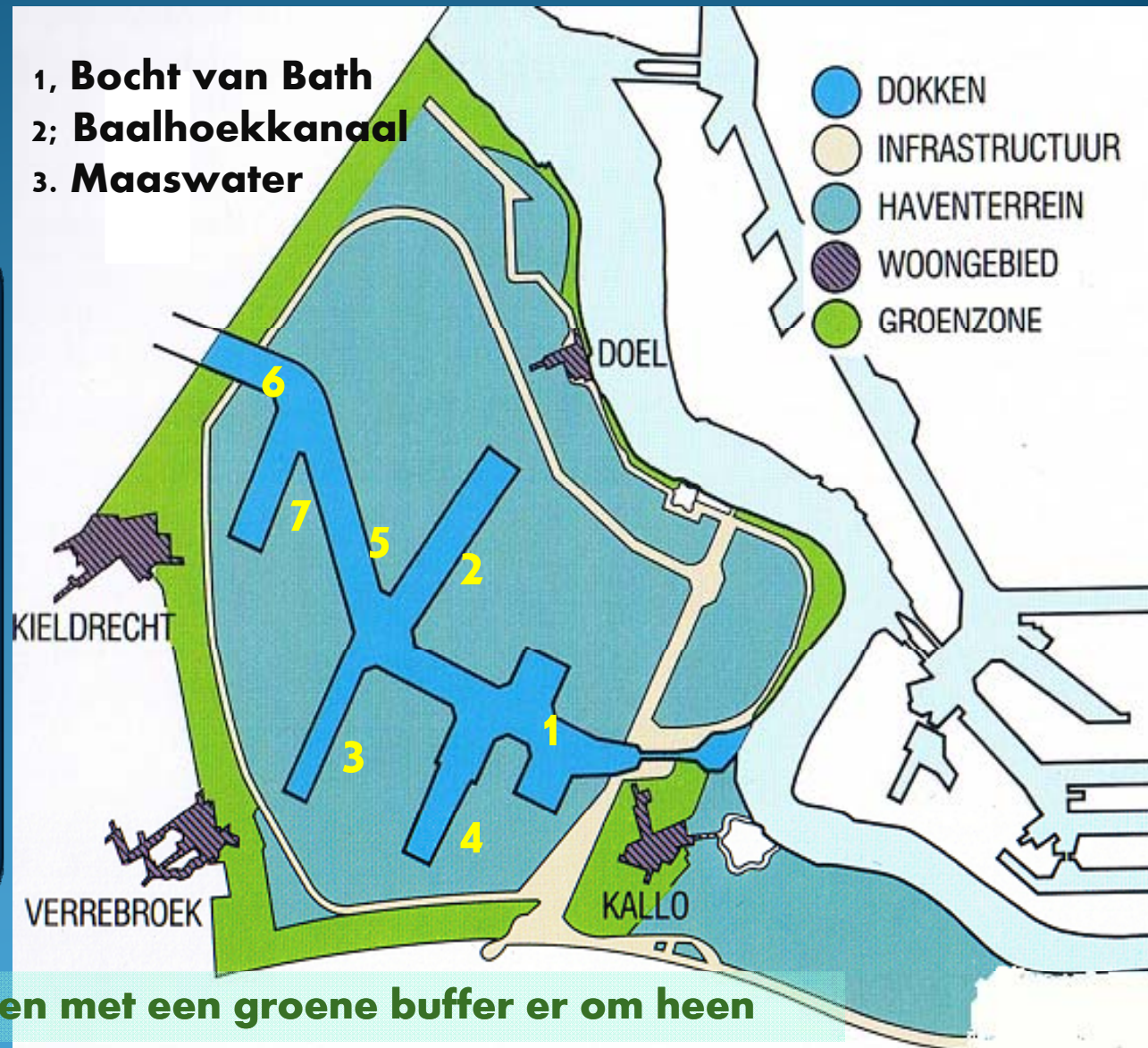
- Doorsteek Bocht van Bath
- Autosnelweg door Land van Saeftinghe
- Baalhoekkanaal
- Waaslandhaven
- Insteekdok ten zuiden van Doel
- Mogelijks sluis op grens Be/Nl



WATERVERDRAGEN

Plan Dolso LSO 1970

- Baalhoekkanaal (6) 125.000 tdw
- Waaslandhaven (1-5+7) ca 6800 ha
- Binnenvaartsluis Kallo wordt zeevaartsluis
- Behouden van de woonkernen: Kallo-Kieldrecht-Verrebroek-Doel



UNIEK 1970 : een haven met een groene buffer er om heen

Realisatie van de Waaslandhaven, **wettelijk kader en instrument** Faseringselementen in de havenontwikkeling Waaslandhaven

Jaar	ontwikkelingen	Commentaar
1965-1970	Noodzaak aan havenuitbreiding petrochemie – bulkopslag	Onderzoek naar ruimte tot 10.000ha o.a. door ACUSH
1968	<i>Intercommunale Vereniging v.h. Land van Waas</i>	26 juni 1968
1969	Minister Jos De Saeger richt DOLSO op iSint Niklaas	Uitvoeringsdienst van B.S.
1970-	Uitvoering door DOLSO, Kallosluis (1-4-1971), toegangsgeul, Beverentunnel, dokken, wegen, spoorwegen en aanleg haventerreinen Overleg met Nederland voorbereiding Baalhoektractaat (Waterverdragen)	
1978	Wet Chabert (19-6-1978)	Beheerswet LSO (WL vs. A'pen)
1978	Gewestplan 7-11-1978 (St. Niklaas-Lokeren)	Haven- en industriegebied 6800 ha
1982	Installatie Maatschappij LSO : Beveren/ Zwijndrecht/ Stad Antwerpen/B.S. Intercom.	15 december 1982
1985	Wet 5 -7-85 plaatsnaamaanduiding Antwerpse Waaslandhaven en Kallosluis	
1988-	Beheer haveninstallaties en overslagdokken door Stad Antwerpen / GHA – Industrierreinen door Maatschappij LSO	
1999	Havendecreet : Beheerswet tussen Havenbedrijven en Vlaams gewest, Maatschappij is geen Havenbedrijf, maar behoudt wel bevoegdheden	

Maatschappij Linkerscheldeoever

Opgericht 15 december 1982,

Stand : 2 – 0

Aandeelhouders **stad Antwerpen** (>*Havenbedrijf Antwerpen*), Intercommunale Land van Waas, (>*Interwaas*), de Belgische Staat (> *Het Vlaamse Gewest*), de gemeente Beveren en Zwijndrecht.

Het doel van de **Maatschappij** is het **grondbeleid** voor het havengebied in het Linkerscheldeoevergebied, het voeren van het **industrialisatiebeleid** in de **industriële zone** binnen het havengebied en het uitstippelen van het **subregionale beleid** inzake de verdere ontwikkeling en fasering van het havengebied Waaslandhaven.

Tijdens de algemene vergadering van 7 juni 2006 werden de statuten van de Maatschappij gewijzigd waardoor de benaming van de Maatschappij werd (conform het havendecreet) **Maatschappij voor het Haven-, Grond en Industrialisatiebeleid van de Linkerscheldeoevergebied**.

LO heeft er belang bij dat de haven een industriegebied wordt: havenoverslag gaat naar Antwerpen (eerst door Delwaidedok 1975, later door "aaneengesloten overslagzones rond de havendokken [VD-VD en 200 m zones] toe te wijzen aan Havenbedrijf)

Gewestplan Sint-Niklaas / Lokeren

7 november 1978

Voorzag in:

- Paars **industriegebied** ten zuiden van de lijn Verrebroek – Doel
- Een “**havenuitbreidingsgebied**” ten noorden van deze lijn;
- **Doel** was omgeven door kleine **landbouwzone**
- Kallo was omgeven door **bufferzones**
- **Verrebroekdok** : overslagdok
- Ganse LSO omgeven door **bufferzones/groenzones ca 500 m of ca 900 ha**



Haven en industriebeheer gemeenschappelijk HvA en Waasland Faseringselementen in de havenontwikkeling Waaslandhaven

Jaar	ontwikkelingen	Commentaar
1965-1970	Noodzaak aan havenuitbreiding petrochemie – bulkopslag	Onderzoek naar ruimte tot 10.000ha o.a. door ACUSH
1968	<i>Intercommunale Vereniging van het Land van Waas</i>	26 juni 1968
1969	Minister Jos De Saeger richt DOLSO op Sint Niklaas	Uitvoeringsdienst van B.S.
1970-	Uitvoering door DOLSO, Kallosluis, toegangsheuvel, Beverentunnel, dokken, wegen, spoorwegen en aanleg haventerreinen - Baalhoektractaat	
1978	Wet Chabert (19-6-1978)	Beheerswet LSO (WL vs. A'pen)
1978	Gewestplan 7-11-1978 (St. Niklaas-Lokeren)	Haven- en industriegebied
1982	Installatie Maatschappij LSO : Beveren/ Zwijndrecht/ Stad Antwerpen/B.S. Intercom.	15 december 1982
1985	Wet 5 -7-85 plaatsnaamaanduiding Kallosluis en Antwerpse Waaslandhaven	
1988-	Beheer haveninstallaties en overslagdokken door Stad Antwerpen / GHA – Industrieterreinen door Maatschappij LSO (1-4-88)	
1999	Havendecreet : Beheerswet tussen Havenbedrijven en Vlaams gewest, Maatschappij is geen Havenbedrijf, maar behoudt wel bevoegdheden	

Wet 5 juli 1985 tot instelling van de plaatsaanduidingen BS 25-9-85

Aangevat 10-11-82

Zitting 4-1-1985

In de loop van die vergadering lichtte de auteur van het voorstel het doel ervan toe, met name de instelling van de plaatsaanduidingen « Waaslandhaven » en « Kallosluis » als officiële benamingen voor de haven op de Linkerscheldeoever, resp. de sluis die ter hoogte van Kallo is gebouwd.

Het toekennen van die benamingen houdt de erkenning in van de ligging van die haven op Waaslands grondgebied en versterkt de betrokkenheid van het Waasland bij de ontwikkeling van de haven. Die betrokkenheid is daarenboven vastgelegd in het ontwerp-statuuut betreffende het beheer van de op de Linkeroever gelegen installaties.

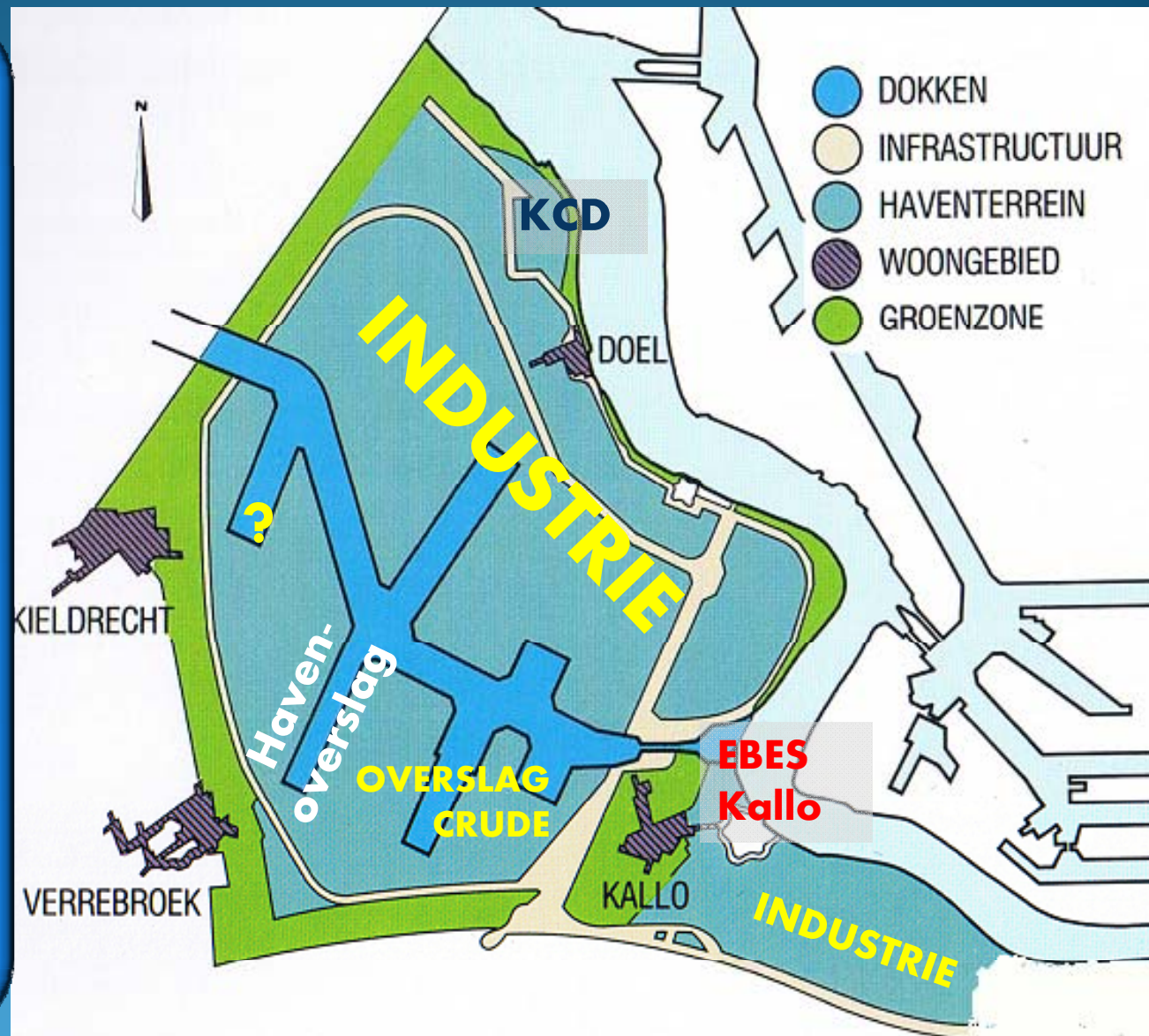
De officiële toekenning van die benamingen zou neerkomen op een beperkte compensatie voor de offers die het Waasland voor de havenuitbreiding heeft gebracht en op de nationale erkenning ervan.

ART 1 ; De haven op de linkeroever krijgt de benaming

“Antwerpse Waaslandhaven

Havenontwikkeling 1985 nog steeds industrie

- Merendeel van de havenontwikkeling op de Linkeroever kreeg een **industriële bestemming**.
- Chemie, Petrochemie, opslag crude, energie
- Werkgelegenheid ramingen toen tussen
 - **35 à 60.000 VTE**
- Nu ca 14.500 VTE



Localisering van Vlaanderen in West-Europa

De Vlaamse havens liggen centraal in Europa

Zijn goed verbonden via weg, spoor, binnenvaart en pijpleidingen

Antwerpen is een van de grootste havens van de wereld



Localisering van industrie in de wereld : GLOBALISATIE

Verschuiving van industrie naar Zuid-Oost Azië

Antwerpen wordt belangrijke containerhaven 3^o in Europa

Overslag en Logistiek komt in de plaats van industrie



Havenontwikkeling Waaslandhaven door externe evoluties

Jaar	Waaslandhaven	Melsele-polder	Commentaar
1970	Industriegebied m.u.v het 3° havendok (Verrebroekdok)	Industrie-gebied	Aansluiting via Baalhoek, voorlopig via Kallo
1973	Oliecrisis : 4° havendok (Vrasenedok) Strategische opslagtanks	idem	idem Baalhoek :125/150.000 tdw
1979-1987	Vraag naar overslag/ >>>> Vrasenedok	idem	Idem Delwaidedok loopt vol
1985	Opnieuw studie Baalhoek	idem	Maximaliseren bulkschepen naar A'pen
1995-1999	Verrebroekdok project Deurganckdok 9-1999,	Wordt deels logistiek	Project Baalhoek verlaten Locatie-onderzoek naar extra containerkaai/dok
1999-2006	Realisatie Deurganckdok Verrebroekdok (2/3)	idem	Talrijke strategische onderzoeken havens

Industriehaven

Neo-bulk

Containers

Maatschappij LSO

Haven van Antwerpen RO en LO 2008 / 2009 :

- 189,4 / 157 miljoen ton goederen
- 64.870 werkgelegenheid (2007)
- Container trafiek, General Cargo, Ro-Ro, Vloeibare en droge bulk,
- Industrieel haven:
- world second chemical site

Waasland Hinterland?



Ro-Ro trafiek



Bulkcarrier



Invoer granulaten



Auto's



Graanoverslag



LNG Gasopslag



Industrie

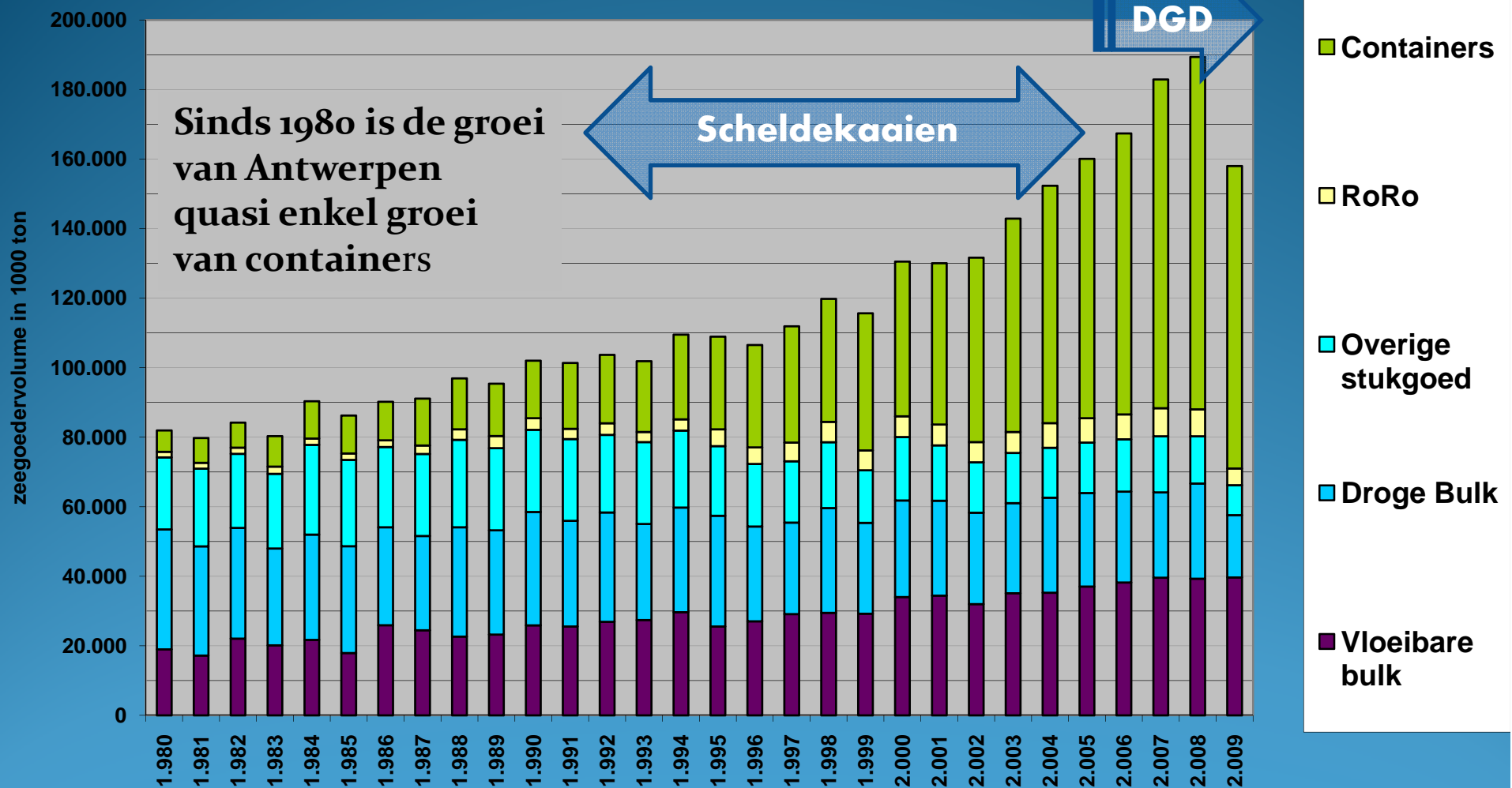


Liquid opslag

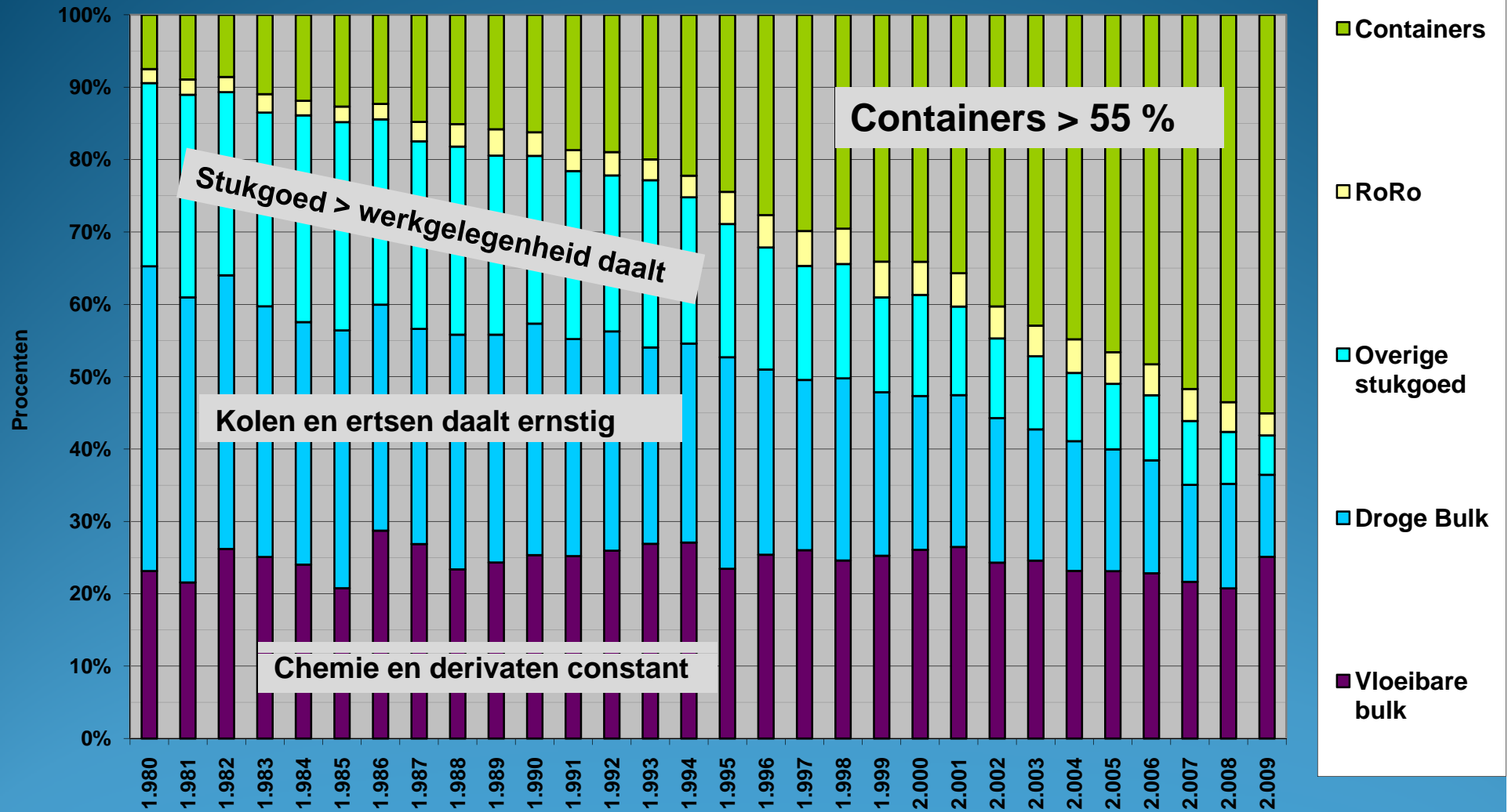


Containers

Zeegoederenvolume haven van Antwerpen 1980-2009



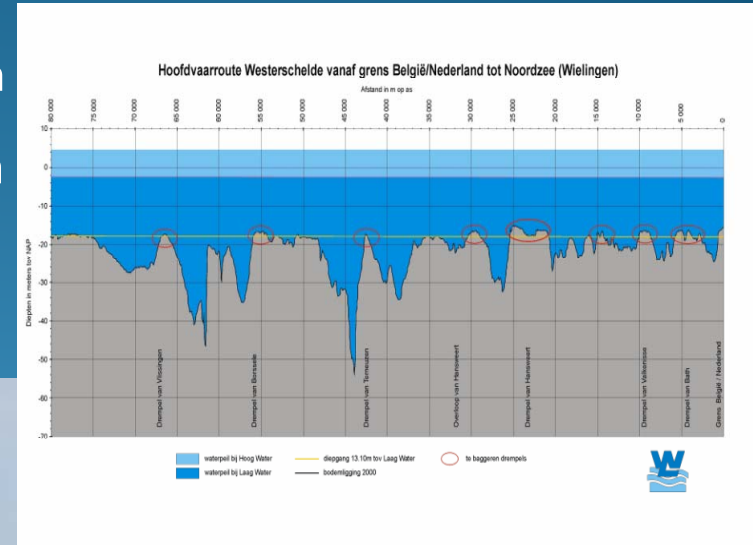
% verloop goederenvolume haven van Antwerpen 1980 - 2009



Containers beheersen het havengebieden

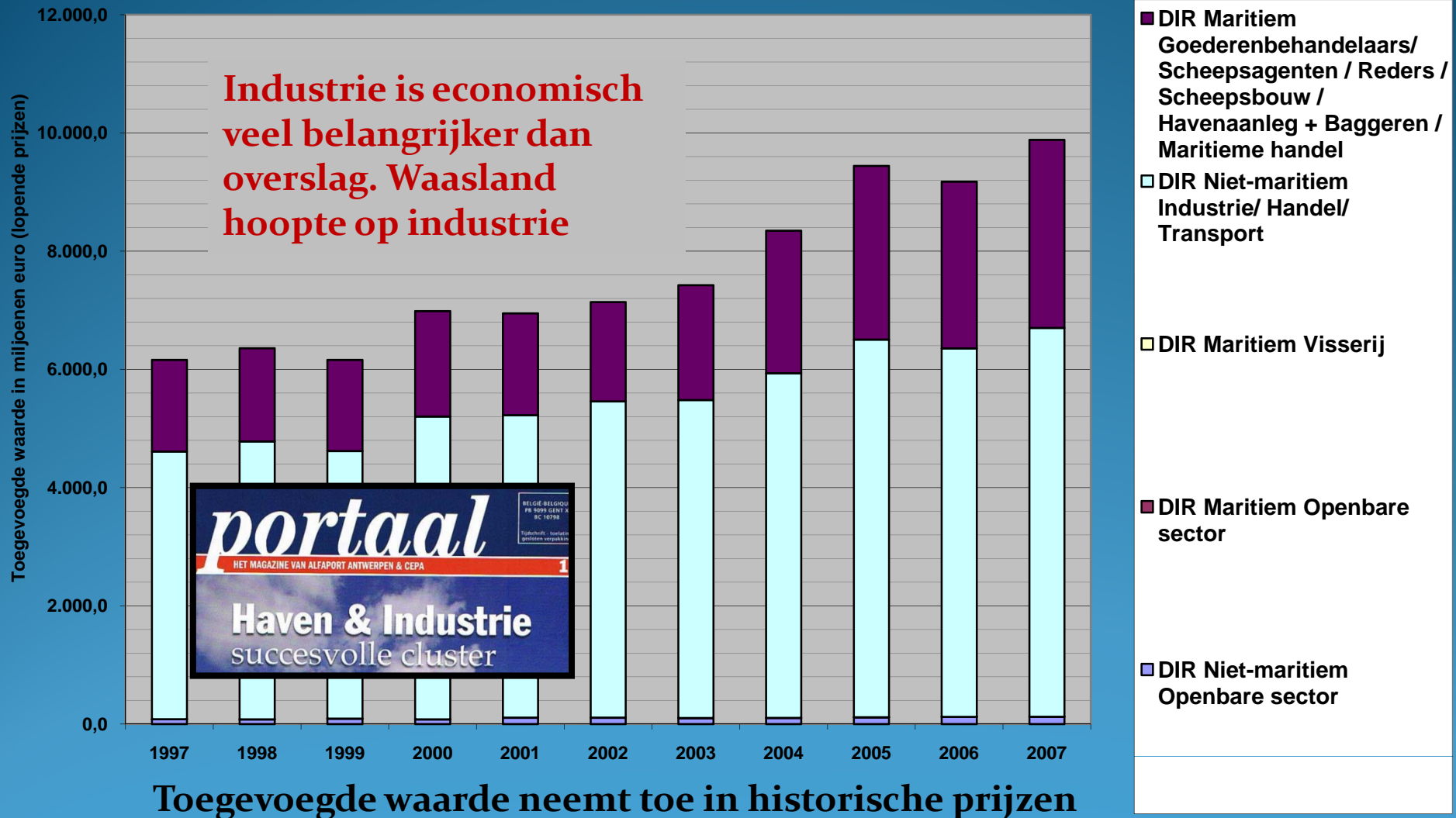


Tijongebonden
vaart 13,10 m
3^o Verdieping/
verruiming

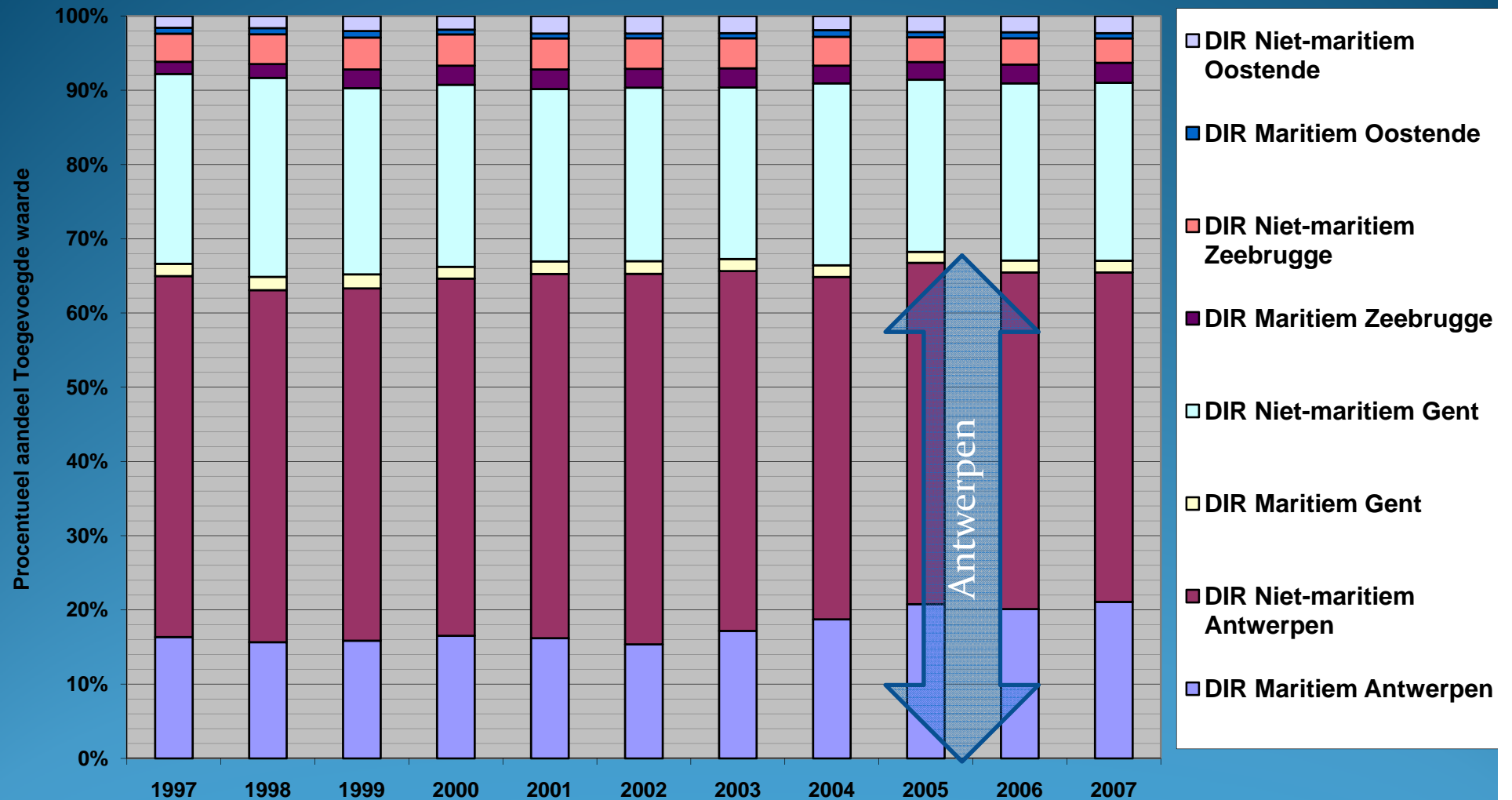


Proefvaart van de Beatrice

Directe toegevoegde waarde in haven van Antwerpen : absoluut

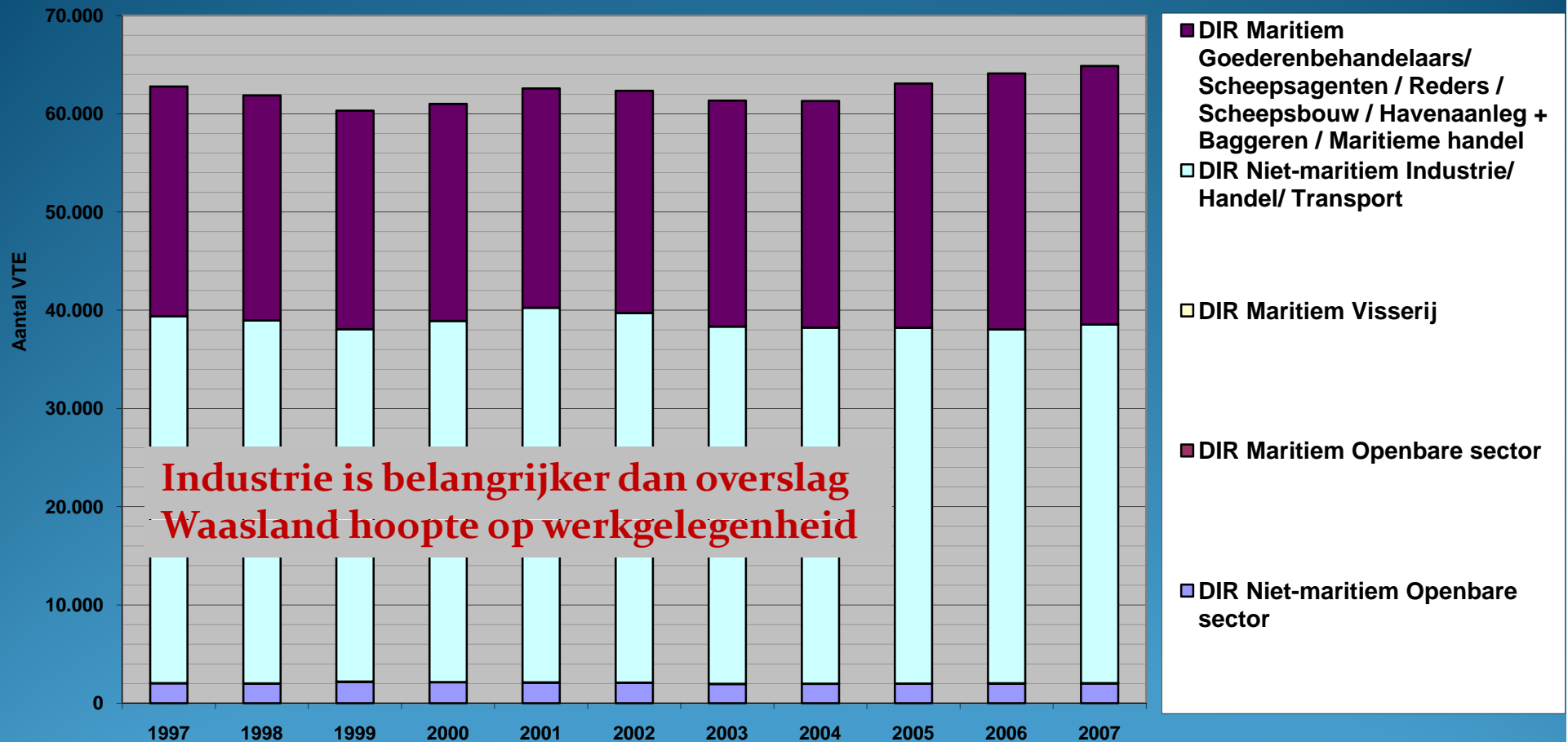


Toeg. waarde maritiem en niet maritiem : % per Vlaamse haven



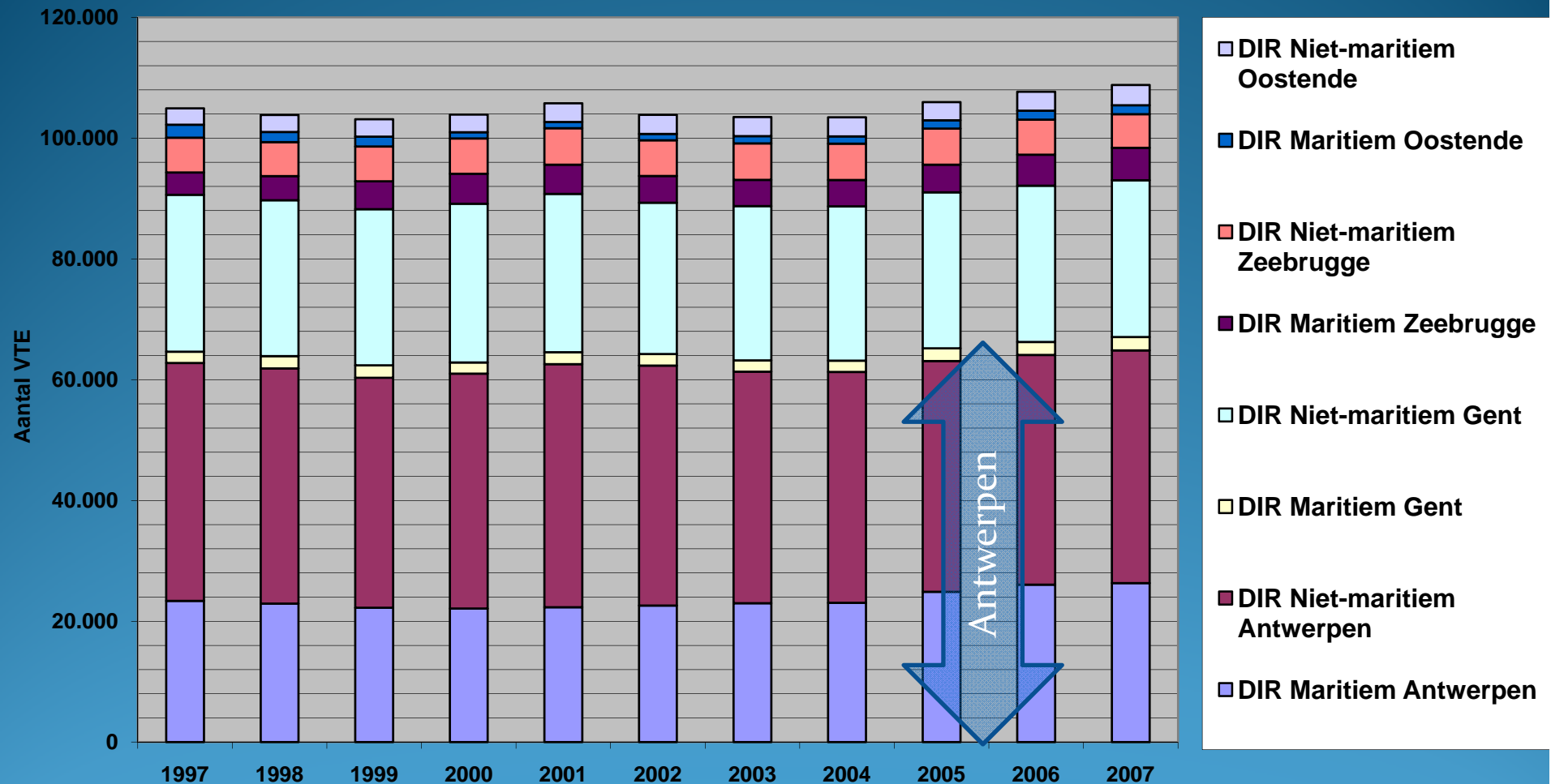
Antwerpen 65% van de Toegevoegde waarde : Waasland geniet mee

Directie werkgelegenheid in haven van Antwerpen : absoluut



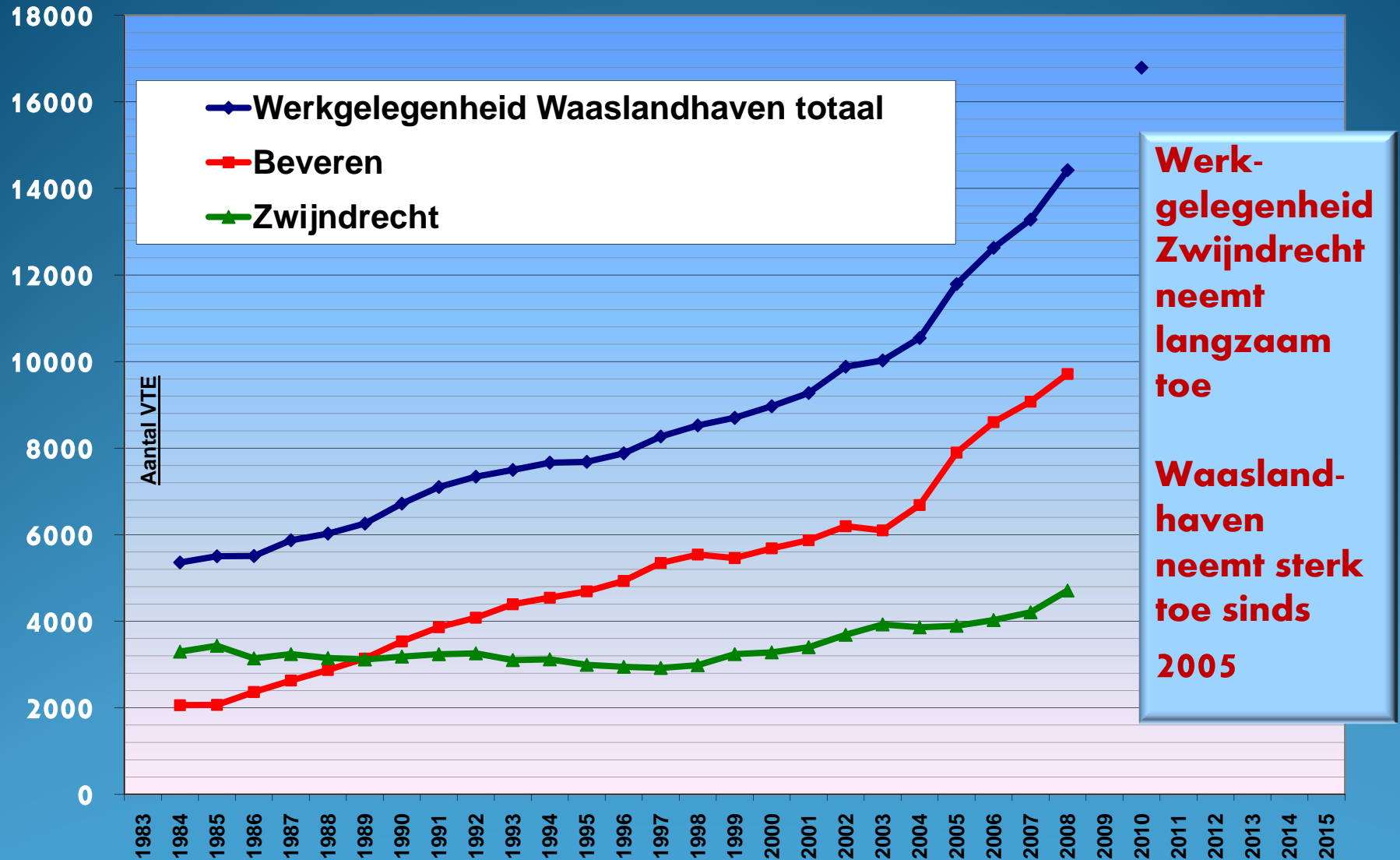
Directe werkgelegenheid quasi stabiel in de haven

Directe werkgelegenheid: Vlaamse zeehavens



**Directe werkgelegenheid van Antwerpen met 60 % domineert:
idem men verwacht een verschuiving naar Waaslandhaven**

Evolutie van de werkgelegenheid in de Antwerpse Waaslandhaven



Havenontwikkeling Linkeroever (Waaslandhaven)

Melselepolder 1953-1980

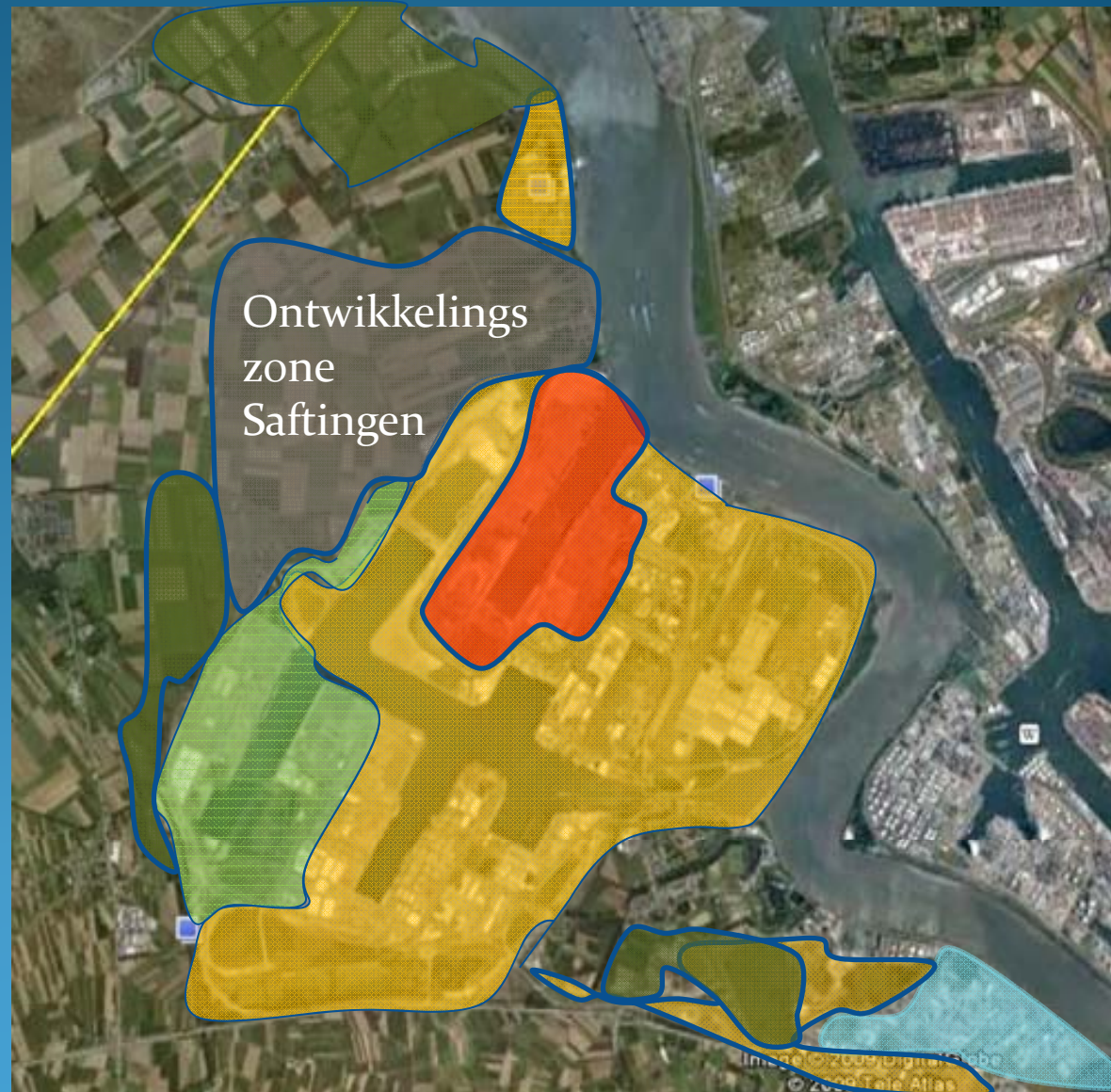
**Kallo -, Beveren-, St-Anna Ketenis ,
Kleine Doelpolder,
Paardeschor: 1970-1995**

Verrebroekdok 1996

Deurganckdok 1998-2005

**Compensatiegebied
en 2005-**

Saftingen 2015-

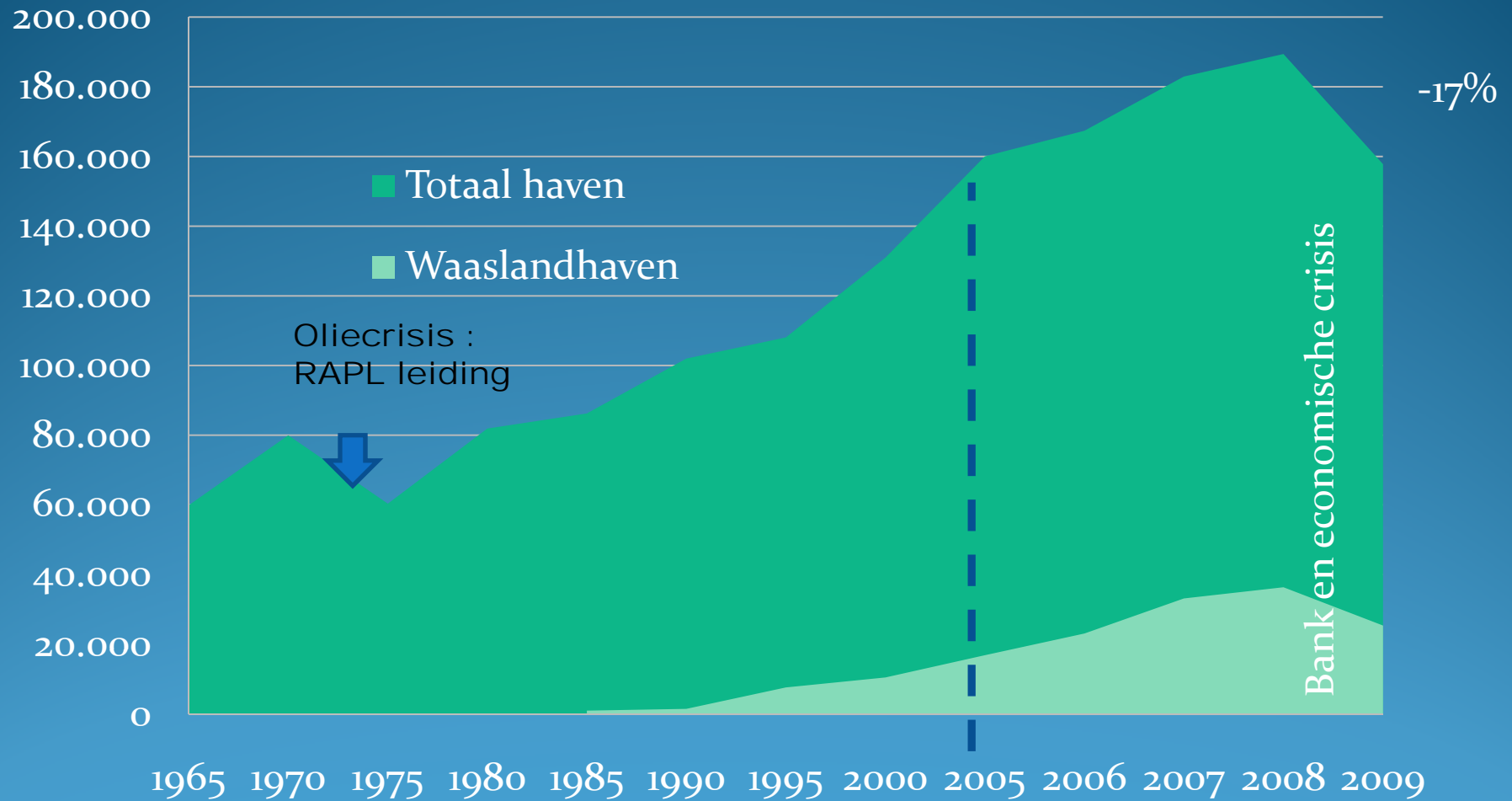


De industriële LSO (Waaslandhaven) is hoofdzakelijk een **overslag- en logistieke zone** geworden.

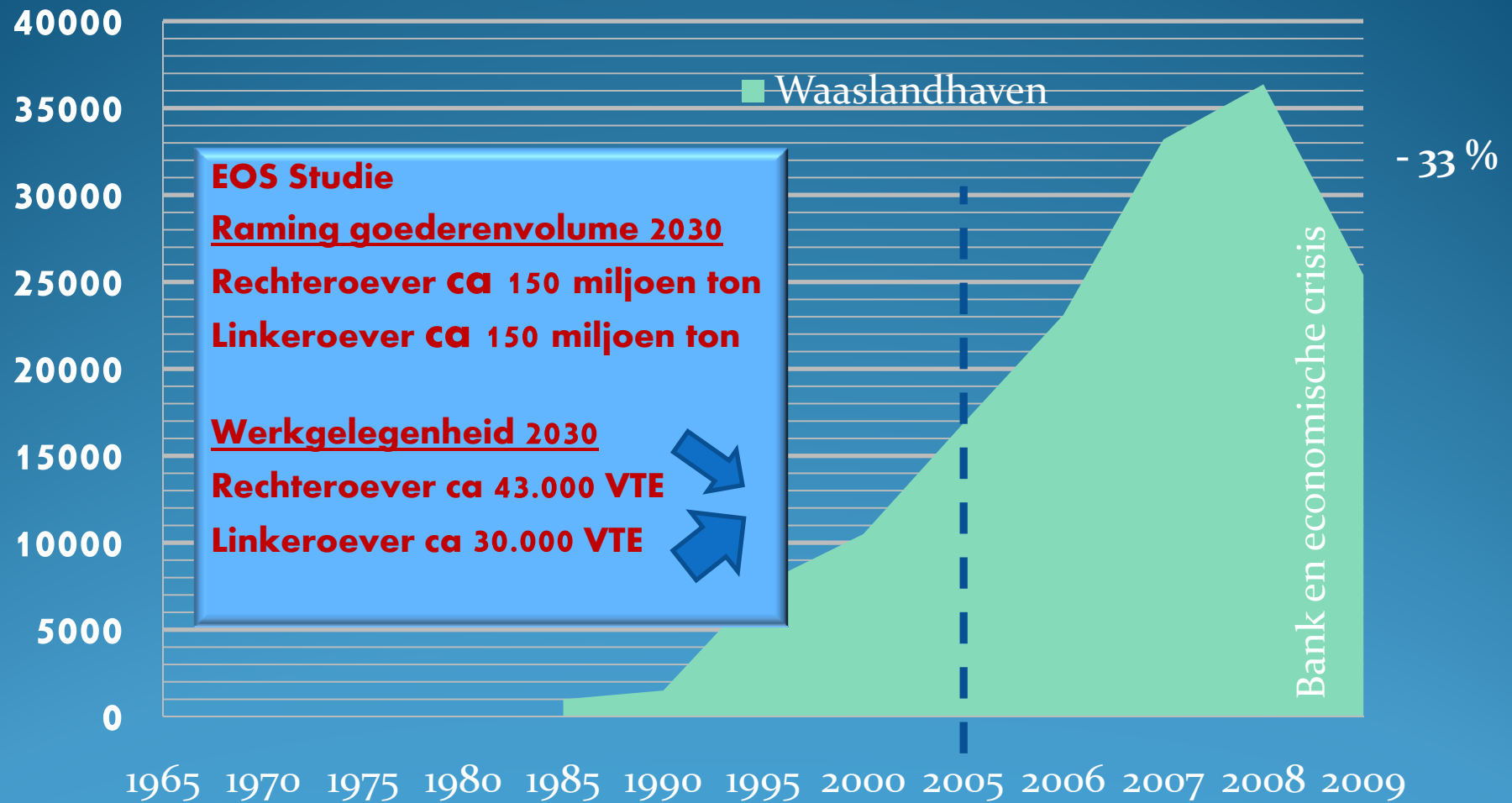
- *Vrasenedok*
- *Verrebroekdok*
- *Deurganckdok*
- *Ketenispolder*



Evolutie van het havenverkeer in Antwerpen versus Waaslandhaven



Evolutie van het havenverkeer in de Antwerpse Waaslandhaven



Crisis 2009 had grotere invloed op Waaslandhaven dan op Rechteroever

Baten voor de Wase gemeenschap (Beveren en Zwijndrecht) Waaslandhaven

Inkomsten voor de gemeenten:

- belasting op energie motoren (kerncentrale en chemiebedrijven)
- inkomsten uit **concessie/erfpachtrechten industrie** Maatschappij
- Interwaas en Beveren bevoorrechte partner (+30%)
- (inkomsten **scheepvaartrechten, havenrechten en concessierechten overslagbedrijven** gaan naar het Havenbedrijf)

Voor de bevolking resulteert dit in:

- lagere gemeentelijke aanslagvoeten (Zwijndrecht en Beveren)
- talrijke gemeentelijke uitrustingen (vb De Vesten, ...) kunnen mede door de extra inkomsten gefinancierd worden.
- de regio heeft werkgelegenheid op korte afstand

Aantrekkelijkheid illustreert zich in:

- sterkere groei van de bevolking, globaal nauwelijks daling ook in door de haven ingenomen poldergemeenten (nemen nu weer reeds toe (Kallo – Kieldrecht – en vooral Verrebroek) (zie grafieken in bijlage)

**Maar mondiale ontwikkeling (globalisatie) heeft ook invloed op relatie LO RO
Meer haven(overslag) meer inkomsten voor havenbedrijf Antwerpen**

Als demografie een weerspiegeling is van welvaart

**Sterke bevolkingstoename
onder Expresweg**

A11-E34

(Beveren-St-Gillis-Waas-Stekene-
Zwijndrecht)

**Ongewijzigde toestand boven
Expresweg**

A11-E34

(poldergemeenten)

**Welvaartcreatie buiten
Havenzone in Wase woonas**

maar,.....

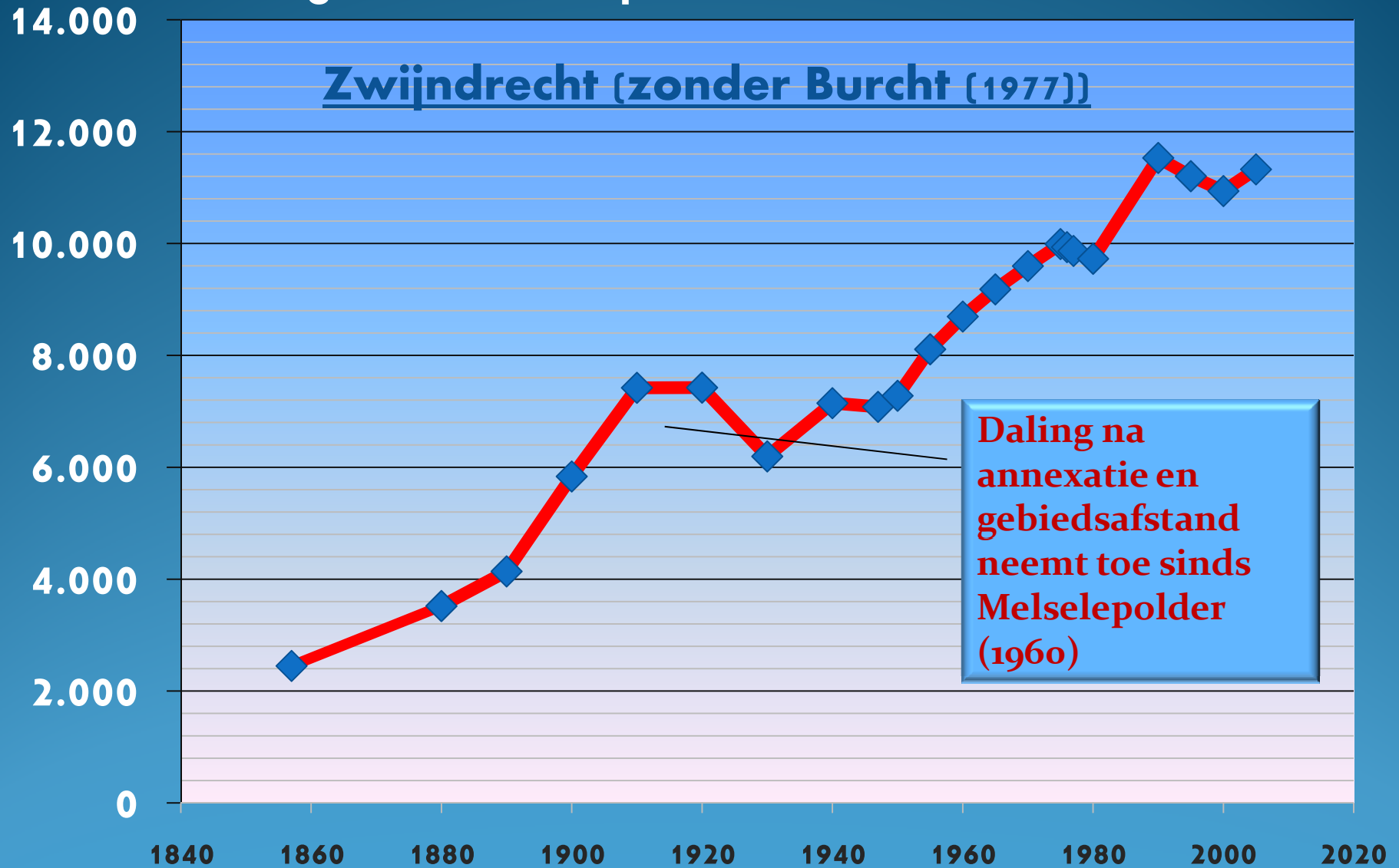
**Identiek verloop als
Recheroever oosten van A12**

(Stabroek-Kapellen - Brasschaat)

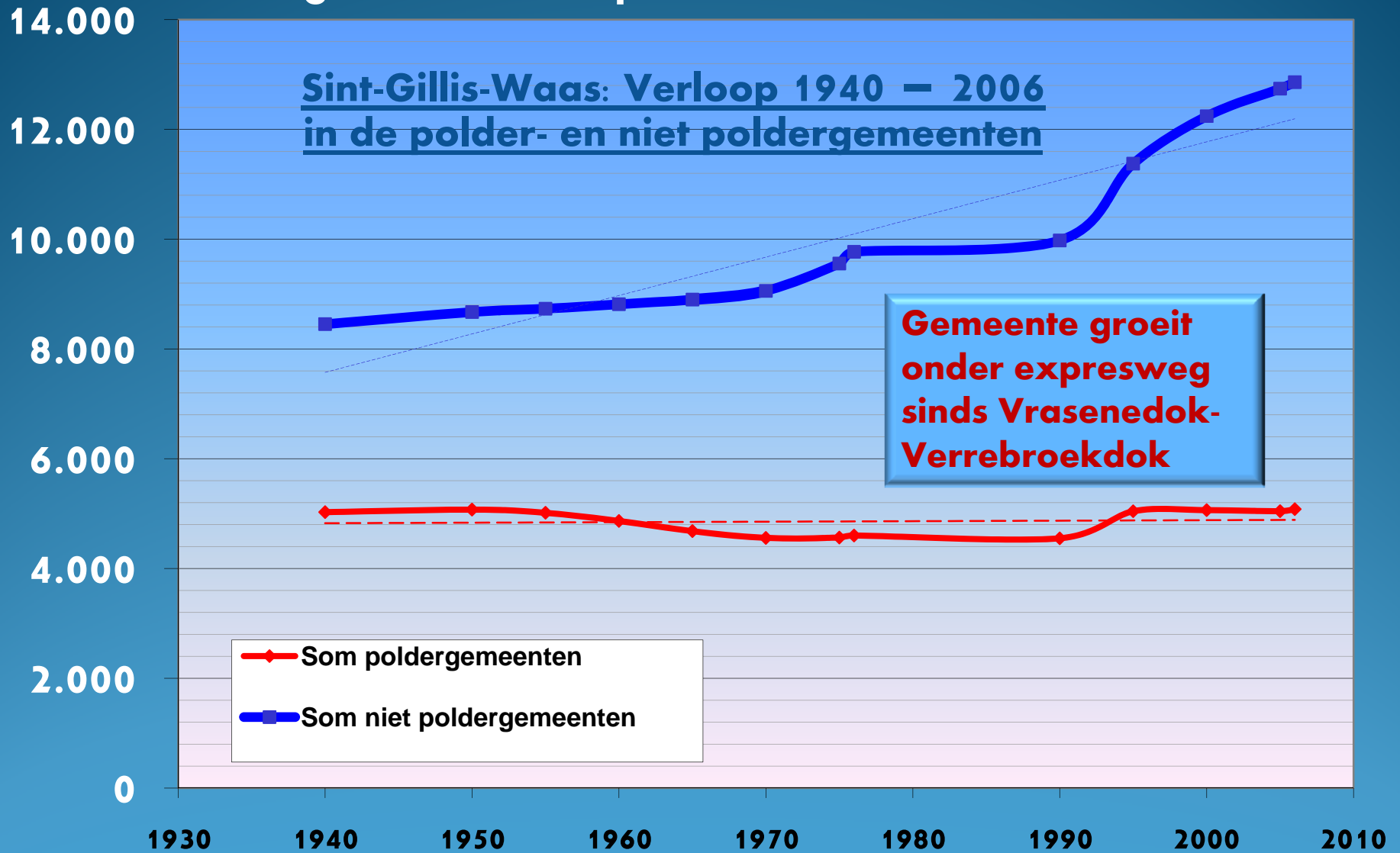
**Identiek verloop als
Recheroever westen van A12**

(Zandvliet-Berendrecht-Lillo)

Demografische verloop

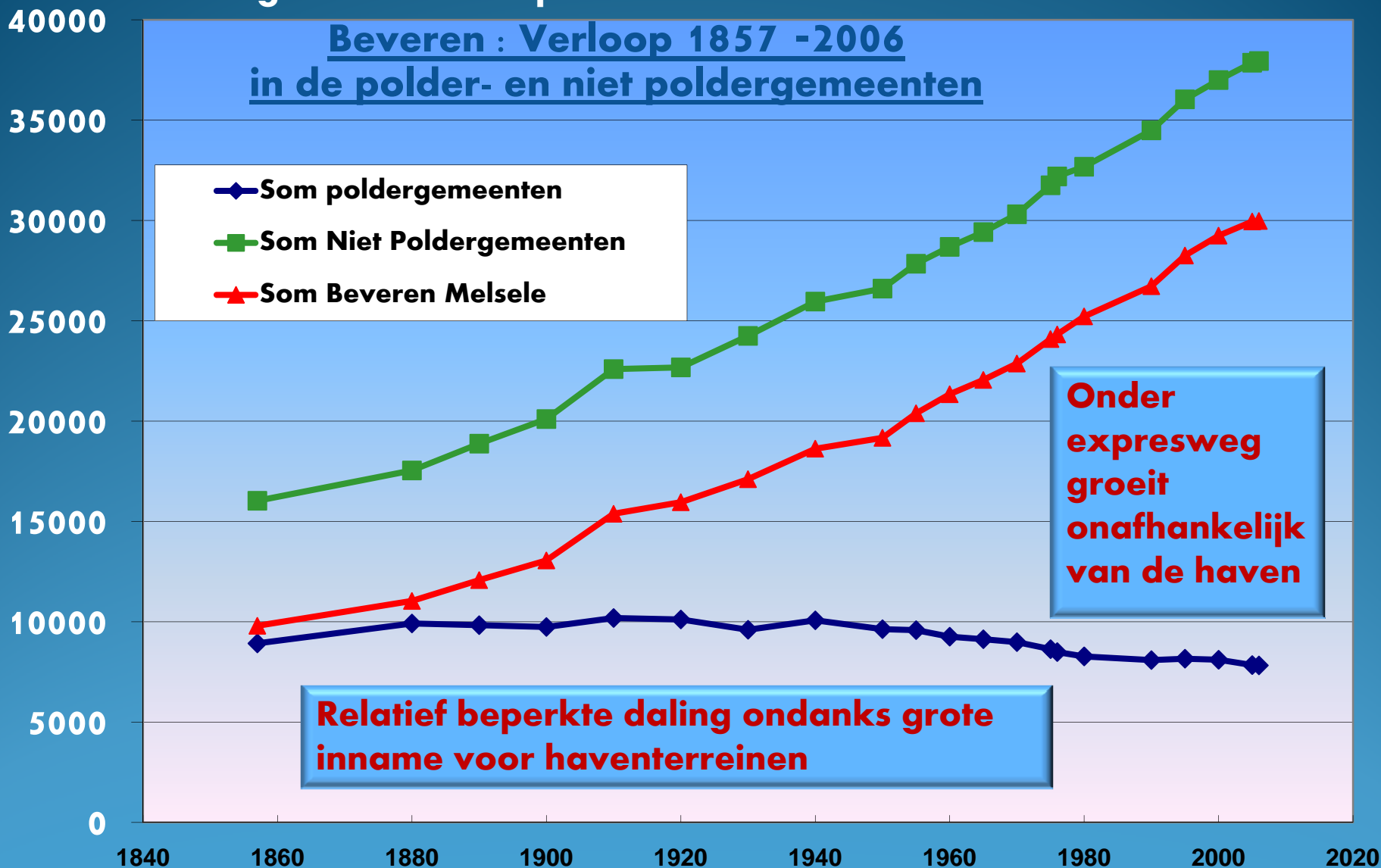


Demografische verloop



Demografische verloop

Beveren : Verloop 1857 -2006
in de polder- en niet poldergemeenten

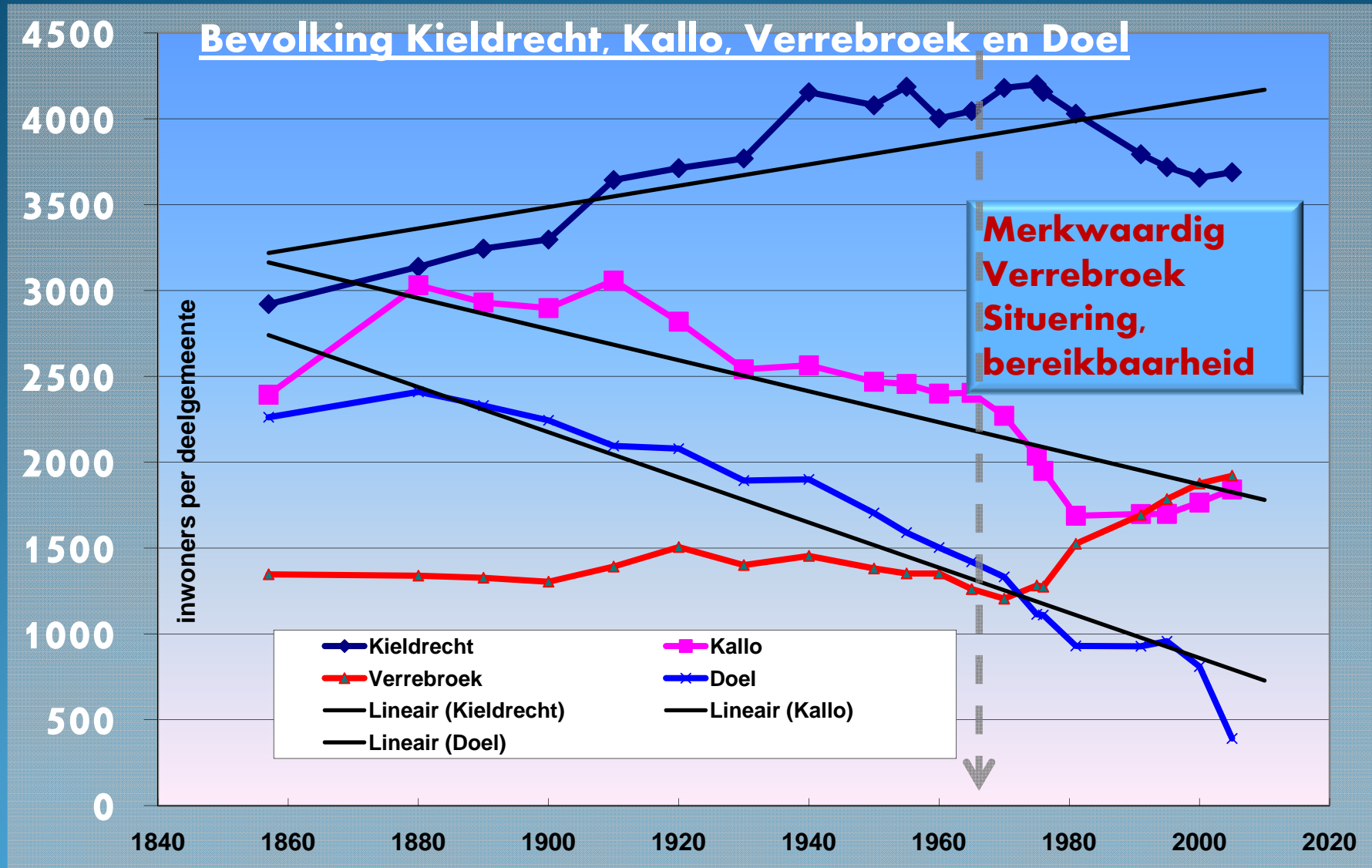


- ◆ Som poldergemeenten
- Som Niet Poldergemeenten
- ▲ Som Beveren Melsele

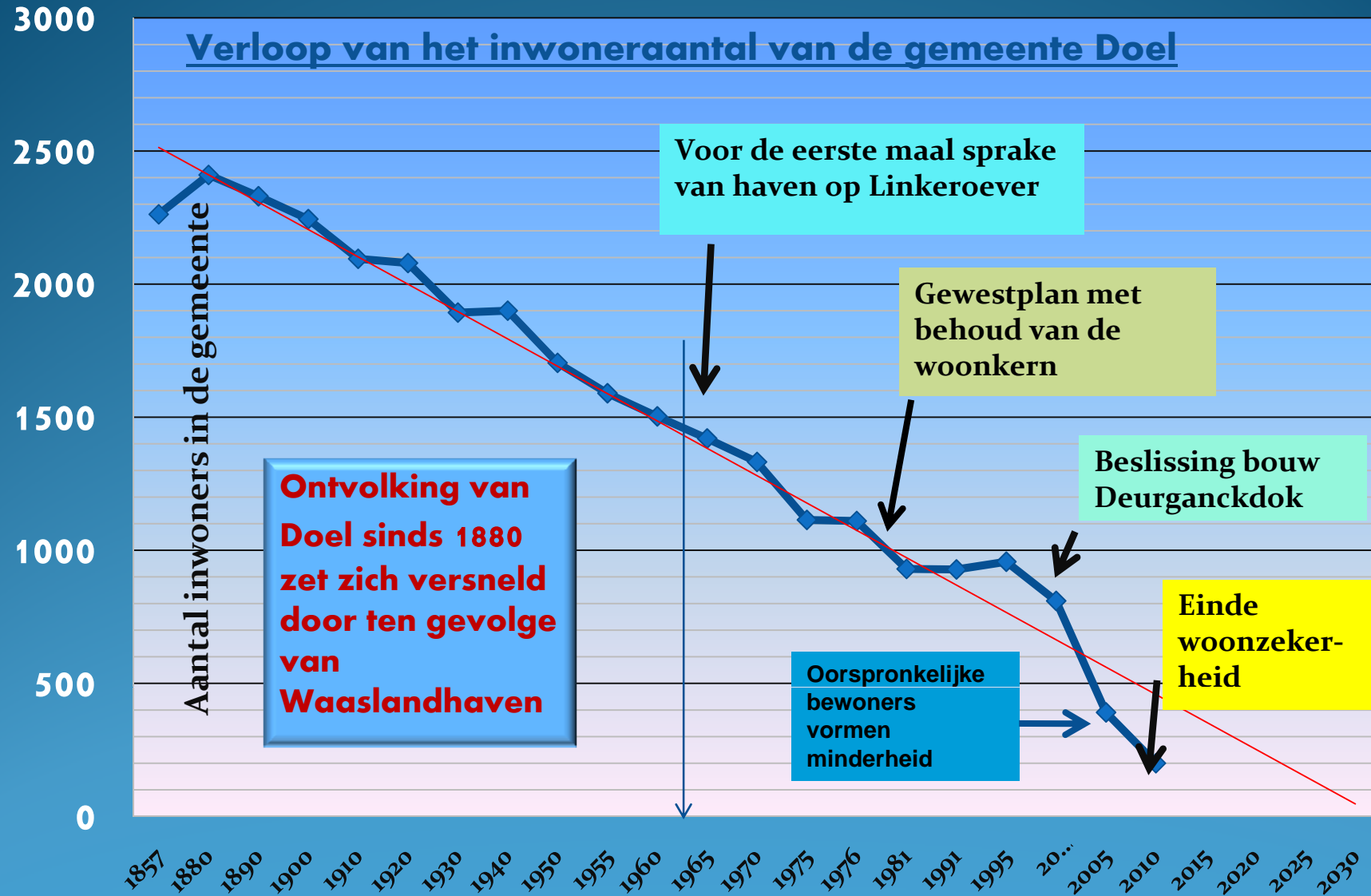
Onder
expresweg
groeit
onafhankelijk
van de haven

Relatief beperkte daling ondanks grote
inname voor haventerreinen

Demografische verloop



Demografische verloop



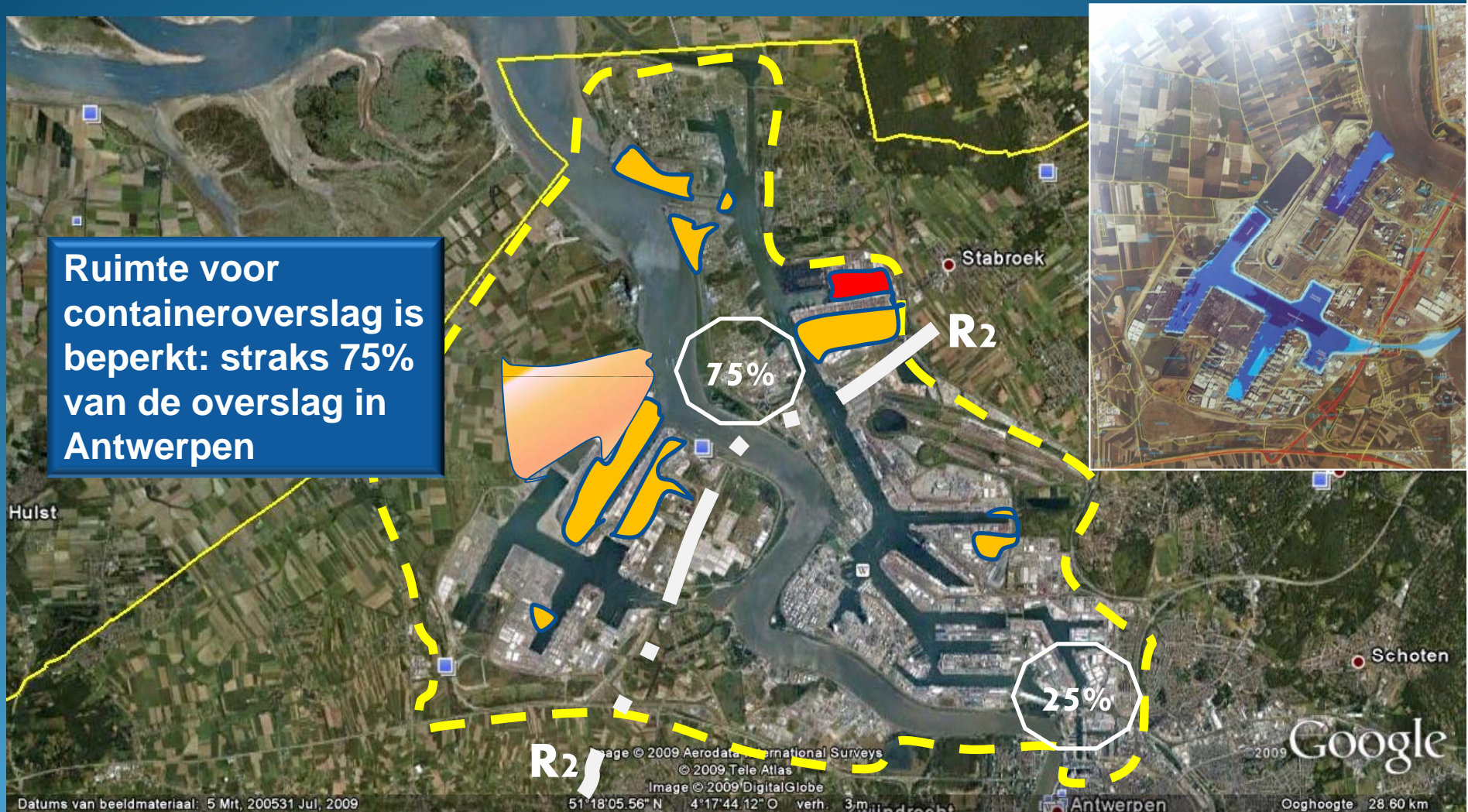
Waasland : dank zij Haven van Antwerpen gunstige ligging op kruispunt van mobiliteit : **bereikbaarheid**



Netwerk E wegen houdt verkeer buiten de stedelijke agglomeraties in Waasland (N70 ??) : welvaart op een boogscheut



Ruimte voor containeroverslag concentreert zich rond R2



Landbouw- of natuurgebied ?

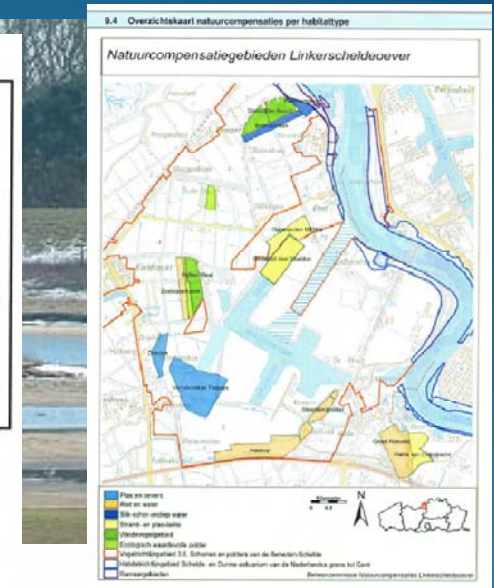
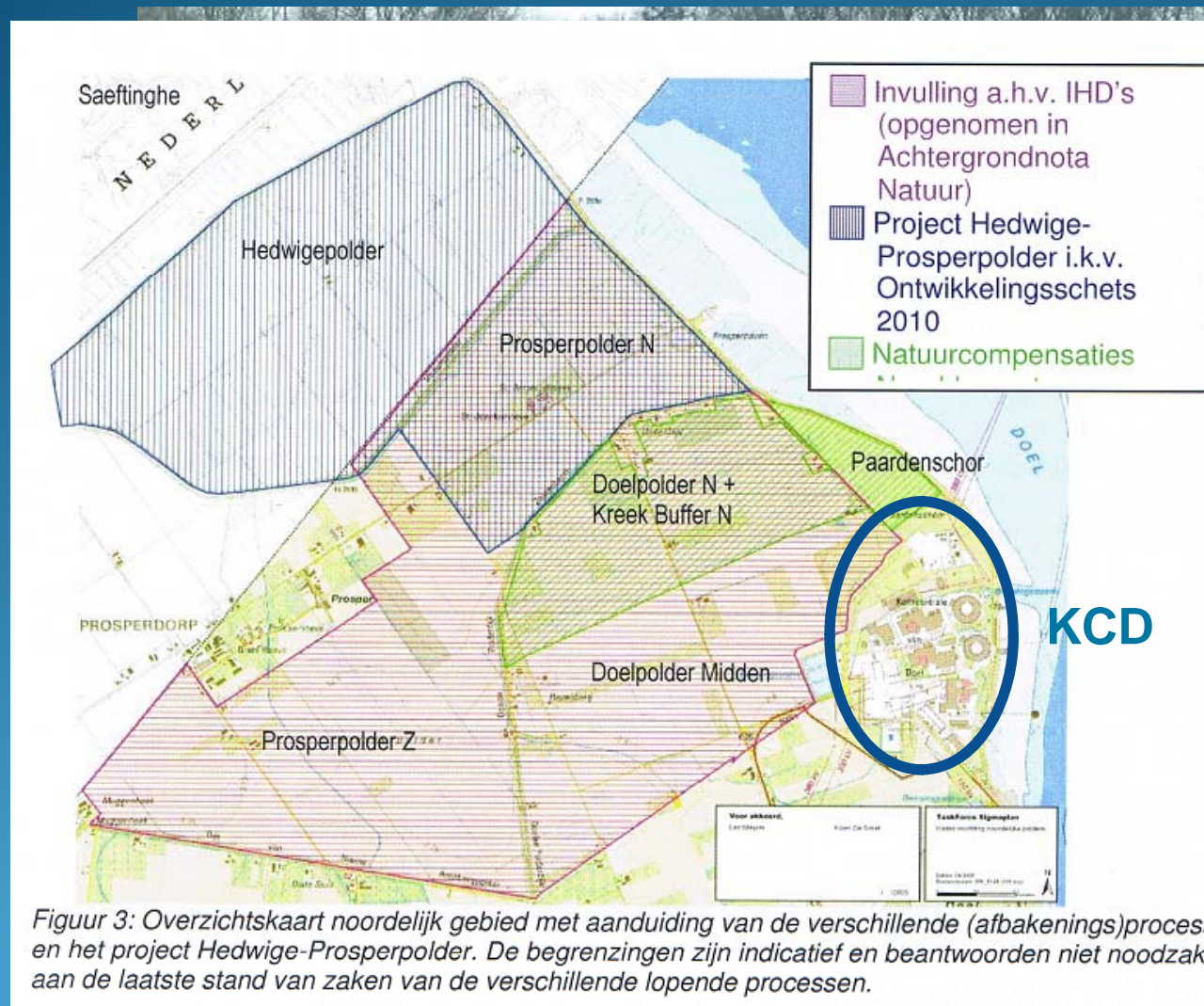
Recente natuurontwikkeling in Vlaanderen \approx natuurontwikkeling in de Vlaamse zeehavens



Protest aan beide zijden van de grens



Landbouw- of natuurgebied ?



Leefbaarheid DOEL

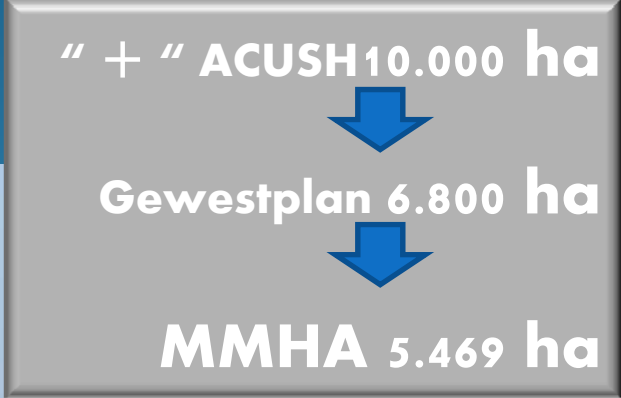
Stand : 3 -3



Vraagtekens over de Leefbaarheid woonkernen



Natuurontwikkeling of Haven : Landbouw- of natuurgebied ?



“ - “ : Sommige landbouwers die hun grond aan de haven zouden verliezen dienen nu die af te staan aan natuurontwikkeling



TOEKOMST, recente foto's: niet langer

desolate vlakte
(zie ook diapresentatie)



Foto' : Deurganckdok,
Vrasenedok en
Logistiek Katoennatie

Bron MOW en Maatschappij



Toekomstprojecten Waaslandhaven MMHA Haven van Antwerpen (LSO) resultaat 2009 (5.439 ha)

Strategisch plan WLH
Vergelijk met
Variante 3
studie 1998-1999



Naar een nieuw evenwicht Faseringselementen in de havenontwikkeling Waaslandhaven

Jaar	ontwikkelingen	Commentaar
1965-1970	Noodzaak aan havenuitbreiding petrochemie – bulkopslag	Onderzoek naar ruimte tot 10.000ha o.a. door ACUSH
1968	<i>Intercommunale Vereniging v.h. Land van Waas</i>	26 juni 1968
1969	Minister Jos De Saeger richt DOLSO op iSint Niklaas	Uitvoeringsdienst van B.S.
1970-	Uitvoering door DOLSO, Kallosluis, toegangseul, Beverentunnel, dokken, wegen,	
	Wet Chabert (19-6-1978)	Beheerswet LSO (WL vs. A'pen)
1978	Gewestplan 7-11-1978 (St. Niklaas-Lokeren)	Haven- en industriegebied 6800 ha
1982	Installatie Maatschappij LSO :	15 december 1982
1985	Wet 5 -7-85 plaatsnaamaanduiding Antwerpse Waaslandhaven en Kallosluis	
1988-	Beheer haveninstallaties en overslagdokken door Stad Antwerpen / GHA – Industrierreinen door Maatschappij LSO	
1999	Havendecreet : Beheerswet tussen Havenbedrijven en Vlaams gewest, Maatschappij is geen Havenbedrijf, maar behoudt wel bevoegdheden	
2004	Gouverneur André Denys : “Lusten en baten verdelen” / Oost-Vlaanderen heeft 2 zeehavens	Aanstelling 26 november 2004 <i>Waaslandhaven is de grootste</i>

Naar een **nieuw evenwicht** : studie InterWaas – Provincie OV

ECSA European Centre for Strategic Analysis
Location studies - Strategic Masterplans - Multi-Criteria Analyses
Multi-Stakeholder Analyses - Social Cost-Benefit Analyses - Economic and Strategic Impact Analyses

Eindrapport

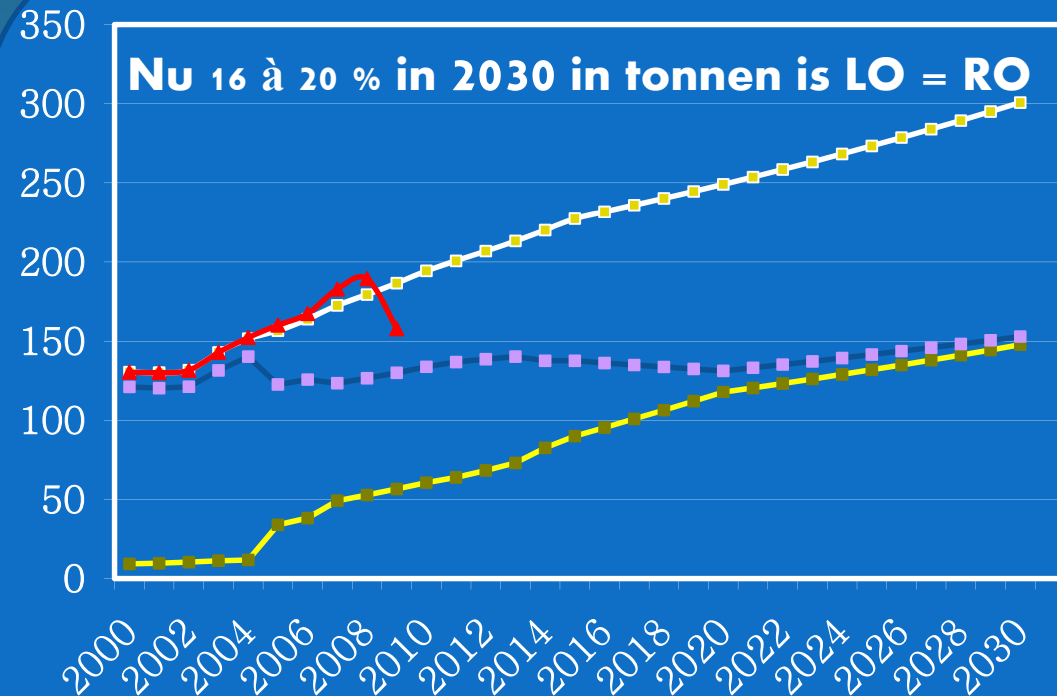
Studie naar de verdeling van de baten en de lasten van de Waaslandhaven

Voor
Intergemeentelijk Samenwerkingsverband van het Land van Waas (ICW)
Provincie Oost-Vlaanderen

Door
Prof. dr. Alain Verbeke (ECSA)
Drs. Michaël Dooms (VUB)
Prof. dr. Cathy Macharis (VUB)

i.s.m. Prof. dr. Eric Van Hooydonk

Stand : 4-3



— ESCA Totaal — ESCA LO — ESCA RO — Gerealiseerd totaal

Deel 1 : 2006

Het doel van perceel 1 van de studie is het **in kaart brengen van de baten en de lasten die de Waaslandhaven meebrengt** voor de verschillende betrokken partijen,

Naar een **nieuw evenwicht** : studie InterWaas – Provincie OV

Stand : 4-3 of 4-4



	LO	RO	
Oppervlakte 2005	4.481	6.921	39%
Oppervlakte 2030 MMHA	5.439	6.921	44%
Werkgelegenheid 2005	13.168	49.233	21%
Werkgelegenheid 2030	29.762	42.901	41%
Toegevoegde waarde 2005	1.676	5.961	22%
Toegevoegde waarde 2030	4.911	6318	43%
Vertegenwoordiging GHA	2	14	12,5%

Deel 2 : 200?

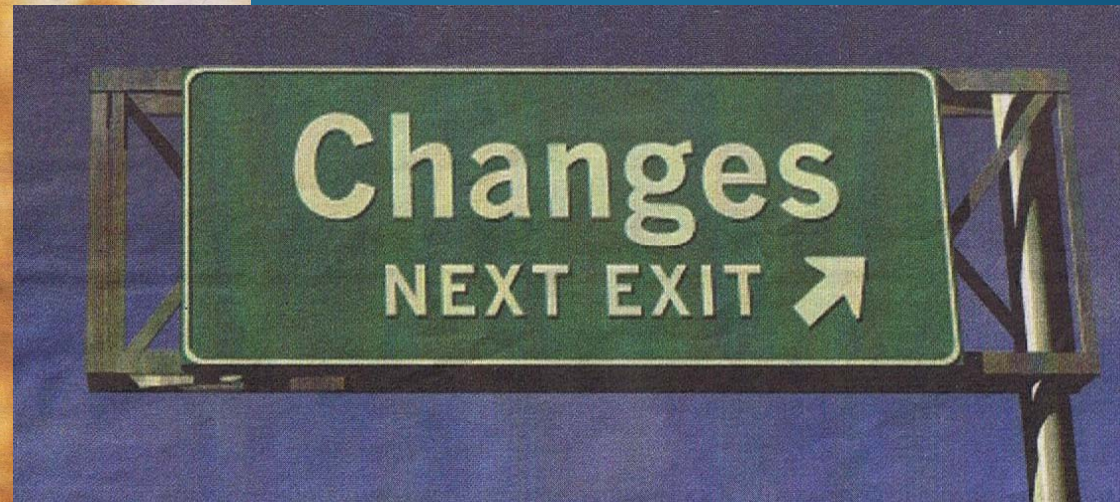
Het doel van perceel 2 van de studie is, voortbouwend op de resultaten van perceel 1, de **opstelling van een proeve van een evenwichtige en haalbare alternatieve beheersstructuur**: Eric Van Hooydonk CV juridisch onderzoek van alternatieve beheersformules voor de Waaslandhaven (2005–2006)”

Haven in Maatschappij % vertegenwoordigd

Zelfs al zijn tonnen niet belangrijk



Klaar voor een strategische zet?



Het Waasland kan een grotere rol spelen binnen deze groeipool "haven van Antwerpen" en bezit daaromtrent uitstekende potenties

Besluit:

DRAWN ? : 4-4 of 4-3

- Antwerpen **domineert** Vlaamse havens
- Industrie hoofdzakelijk petrochemie, **chemie en fijnchemie**
- **Containers domineren** overslag, wordt bijna monocultuur
- **Logistiek** levert werkgelegenheid, ook voor minder geschoolden:
- ***Welvarend Waasland** wordt verder meegesleurd door de groeipool Antwerpen*
- Waasland komt op **centrale as Rotterdam – Antwerpen/ Waasland – Noord Frankrijk (Lille)**
- De as Sint-Niklaas / Beveren-Melsele / Zwijndrecht wordt **woonas** met uitgebreide faciliteiten. Ook aantrekkingskracht van Stekene / St-Gillis-Waas
- Waasland geen “Hinterland” maar **welvarende subregio** in Oost-Vlaanderen dank zij de Waaslandhaven en Hv Antwerpen

Dank U

Vragen?

Overzicht Beheer Waaslandhaven

- ❑ **1969 Start Ontwikkeling LSO**
 - ❑ Planning en uitvoering door **DOLSO (MOW)** in overleg met Antwerpen, en lokale overheden en instanties.

- ❑ **19-6-1978 Wet Chabert** (Beheerswet Linkeroever)
 - **Maatschappij voor het grond- en industrialisatiebeleid van het Linkerscheldeoevergebied** (Antwerpen 37,5% Beveren ca10%- Zwijndrecht 2,5%- Intercommunale LVW ca 35%— Be.Staat >>Gewest 15%)
 - Nautisch beheer door Havenbedrijf

- ❑ 15-12-1982 : **Installatie Maatschappij**
- ❑ 1987 : Havenbesturen moeten bijdragen in de kosten infrastructuur
- ❑ 2-3-1999 **Havendecreet** (Beheer Vlaamse Havens) GHA

- ❑ Verschuiving van Industrie naar Overslag en Logistiek vergt aanpassing. Gouverneur A. Denys stelt beheersverdeling in vraag

Krachtlijnen van het Havendecreet

Taken van het Havenbedrijf / Maatschappij voor het industriegebied

- ❑ **uitrustingsinfrastructuur** (voorzover in eigendom of in beheer gegeven)
(commerciële) aanmeerinfrastructuur, kaaiverhardingen
spoorwegen van lokaal belang, haveninterne ontsluitingswegen
- ❑ **haveninterne basisinfrastructuur**
(insteek)dokken
ophoging van de terreinen er omheen
- ❑ **suprastructuur** (voor zover het geen privé suprastructuur betreft)
loodsen, opslagplaatsen, hefwerktuigen