

Auteursrechterlijke overeenkomst

Opdat de Universiteit Hasselt uw eindverhandeling wereldwijd kan reproduceren, vertalen en distribueren is uw akkoord voor deze overeenkomst noodzakelijk. Gelieve de tijd te nemen om deze overeenkomst door te nemen, de gevraagde informatie in te vullen (en de overeenkomst te ondertekenen en af te geven).

Ik/wij verlenen het wereldwijde auteursrecht voor de ingediende eindverhandeling met

Titel: Capaciteitsuitbreiding in de Antwerpse haven en de resulterende ontsluitingsbehoefte
Richting: 3de jaar handelsingenieur - major operationeel management en logistiek

Jaar: 2008

in alle mogelijke mediaformaten, - bestaande en in de toekomst te ontwikkelen - , aan de Universiteit Hasselt.

Niet tegenstaand deze toekenning van het auteursrecht aan de Universiteit Hasselt behoud ik als auteur het recht om de eindverhandeling, - in zijn geheel of gedeeltelijk -, vrij te reproduceren, (her)publiceren of distribueren zonder de toelating te moeten verkrijgen van de Universiteit Hasselt.

Ik bevestig dat de eindverhandeling mijn origineel werk is, en dat ik het recht heb om de rechten te verlenen die in deze overeenkomst worden beschreven. Ik verklaar tevens dat de eindverhandeling, naar mijn weten, het auteursrecht van anderen niet overtreedt.

Ik verklaar tevens dat ik voor het materiaal in de eindverhandeling dat beschermd wordt door het auteursrecht, de nodige toelatingen heb verkregen zodat ik deze ook aan de Universiteit Hasselt kan overdragen en dat dit duidelijk in de tekst en inhoud van de eindverhandeling werd genotificeerd.

Universiteit Hasselt zal mij als auteur(s) van de eindverhandeling identificeren en zal geen wijzigingen aanbrengen aan de eindverhandeling, uitgezonderd deze toegelaten door deze overeenkomst.

Ik ga akkoord,

HAEVERANS, Bart

Datum: 5.11.2008

Capaciteitsuitbreiding in de Antwerpse haven en de resulterende ontsluitingsbehoefte

Bart HAEVERANS

promotor :

Prof. dr. Patrick DE GROOTE

Woord vooraf

Deze scriptie vormt het sluitstuk van mijn opleiding tot Handelsingenieur aan de Universiteit Hasselt. De totstandkoming ervan zou onmogelijk geweest zijn zonder de steun en hulp van een aantal personen die ik via deze weg graag mijn dank wil betuigen.

Eerst en vooral zou ik mijn ouders willen bedanken voor de morele en financiële steun tijdens mijn opleiding.

Verder heb ik dit eindwerk tot een goed einde kunnen brengen door de professionele kennis en inzichten van mijn promotor, Prof. dr. Patrick De Grootte. Ook naar de personen die mij informatie hebben bezorgd en die zich bereid vonden een vragenlijst in te vullen, gaat mijn dank uit.

Tenslotte wil ik ook mijn vrienden en kotgenoten bedanken waarmee ik, tussen de studiemomenten door, vele fijne tijden heb beleefd.

Mei 2008,

Bart Haeveryans

Samenvatting

De haven van Antwerpen kende het laatste decennium een zeer sterke groei. Bepaalde troeven, zoals de diep landinwaartse ligging en de hoge productiviteitscijfers, speelden hierbij een grote rol. Vooral in het containervervoer boekte de haven belangrijke successen, met jaarlijkse groeicijfers die steeds boven de 10% uitkwamen. Tegelijkertijd is de concurrentie in de maritieme transportsector echter sterk toegenomen. Voor Antwerpen situeert de belangrijkste concurrentie zich in de Hamburg-Le Havre range. Deze range omvat de belangrijkste zeehavens in het gebied dat geografisch afgebakend wordt door de haven van Le Havre in Frankrijk en de Duitse haven van Hamburg. Met name Rotterdam en Hamburg vormen te duchten concurrenten voor Antwerpen.

De concurrentiële posities in het maritiem transport meet men vaak aan de hand van Strategische Positie Analyse (SPA). Dit is in feite een combinatie van een drietal deelmethoden: Product Portfolio Analysis (PPA), Shift Share Analysis (SSA) en Product Diversification Analysis (PDA).

De PPA-methode werd ontwikkeld door de Boston Consulting Group (BCG) en positioneert de zeehavens of bedrijfseenheden (STU's) aan de hand van twee variabelen : marktgroei en relatief marktaandeel. Er werd bovendien een BCG-matrix opgesteld waarbij men de bedrijfseenheden indeelt in vier categorieën : Question Marks, Stars, Cash Cows en Dogs.

Bij SSA tracht men de schommelingen in transportvolume tussen verschillende opeenvolgende periodes te verklaren aan de hand van drie factoren. Het share-effect is de hypothetische groei onder de assumptie dat het marktaandeel van de haven of STU gelijk blijft. Het commodity-effect geeft weer in welke mate men zich specialiseert in winstgevende markten. Hoe groter dit effect, des te nadrukkelijker de aanwezigheid in aantrekkelijke markten. Het competitiveness-effect tenslotte reflecteert de aanwezigheid in markten met een sterke groei.

Bij het derde onderdeel van SPA, diversificatie-analyse (PDA), gaat men onderzoeken in hoeverre de activiteiten in de haven gediversifieerd zijn. Een vaak gebruikte maatstaf om dit na te gaan is de Hirschman-Herfindahl index. Levert deze index een hoge waarde op voor een bepaalde haven (dicht bij het maximum

1), dan betekent dit dat er een sterke specialisatie in één of enkele transportcategorieën bestaat in die haven. Een lagere waarde (dicht bij het minimum $1/n$, waarbij n het aantal beschouwde transportcategorieën betreft) wijst op een sterk gediversifieerde structuur en wordt in het algemeen als positiever beschouwd dan een gespecialiseerde structuur.

Deze theoretische aspecten werden vervolgens toegepast op de haven van Antwerpen. Globaal beschouwd, kunnen we stellen dat Antwerpen zowel voor de totale trafiek als voor de containertrafiek een uitstekende concurrentiële positie aan de dag legt. De Shift Share Analyse toonde een iets slechter resultaat voor de Antwerpse haven. Antwerpen was in de onderzochte periode namelijk niet nadrukkelijk aanwezig in sectoren met een sterke groei of een grote winstmarge. De diversificatie-analyse leverde daarentegen wel een gunstig oordeel op voor Antwerpen. In 2004 was Antwerpen, na Rotterdam, de best gediversifieerde haven in de Hamburg – Le Havre range.

Om zijn gunstige concurrentiepositie te handhaven, dienen er volgens de havenautoriteiten verschillende infrastructuurprojecten uitgevoerd te worden om de capaciteit van de haven uit te breiden en de toegankelijkheid te verbeteren. De beschikbare ruimte op de Rechteroever is echter zeer schaars geworden. Om die reden richt men zich voornamelijk op de Waaslandhaven op de Linkeroever voor het inplannen van nieuwe infrastructuur. De projecten die in dit werk besproken worden, betreffen om die reden allemaal investeringen in de Waaslandhaven. De belangrijkste capaciteitsprojecten zijn het reeds voltooide Deurganckdok, het geplande Saeftinghedok en de tweede zeesluis voor de Waaslandhaven. Voor het verbeteren van de toegankelijkheid van de haven worden er, na twee eerder voltooide fasen, momenteel nieuwe verdiepingswerken uitgevoerd op de Westerschelde. Ook dat project zal de capaciteit van de haven vergroten aangezien grotere schepen de mogelijkheid krijgen de Antwerpse haven aan te doen.

De uitbreiding van de capaciteit van de haven brengt echter nieuwe noden met zich mee. De Antwerpse haven is vanzelfsprekend niet de begin- of eindbestemming van de goederen die ze verscheept, of alleszins niet voor het grootste deel ervan. De bijkomende behoefte aan voor- en natransport moet ook beantwoord worden met een uitbreiding van de capaciteit. Er is met andere woorden een extra ontsluitingsbehoefte. Het Deurganckdok alleen al zal bij

volledige operationaliteit zorgen voor een verdubbeling van de Antwerpse containercapaciteit. Men moet daarom zoeken naar methoden om de capaciteit van de verschillende vervoersmodi die voor de ontsluiting van de haven zorgen (voornamelijk weg, spoor en water (binnenvaart)) te vergroten. De verdeling van de hinterlandtrafiek van een bepaalde haven over de verschillende transportmodi staat ook bekend als de *modal split*. Indien er tijdens een bepaalde periode een verschuiving gebeurt van de ene naar de andere modus dan spreekt men van een *modal shift*. Een belangrijk begrip hierbij is intermodaal vervoer, oftewel vervoer dat geschiedt met twee of meer vervoerswijzen. Door de verschillende karakteristieken van de verschillende vervoersmodi (qua snelheid, penetratievermogen, variabiliteit, bruikbaarheid, frequentie, beschadiging) kan men namelijk de totale kosten verlagen en andere voordelen bekomen indien men de goederen tijdens het transport overlaadt op een andere modus. De locaties waar men goederen overslaat tussen verschillende modi worden transferpunten genoemd.

In deze eindverhandeling beperken we ons wat betreft de evaluatie van de ontsluiting van de haven tot de modi weg, water (binnenvaart) en spoor. De bespreking zou naar ons oordeel anders te uitgebreid worden.

Het dichte Vlaamse wegennet en de korte wegafstand tot verschillende grote Europese steden zijn grote troeven voor de haven van Antwerpen. De positieve effecten hiervan dreigen echter in het gedrang te komen aangezien er in en rond Antwerpen de laatste jaren een groot congestieprobleem is opgetreden. De huidige infrastructuur kan de stroom van goederen en personen niet meer efficiënt verwerken. De aanleg van nieuwe infrastructuur dringt zich dus op. De belangrijkste projecten met betrekking tot de wegontsluiting van Antwerpen zijn de Oosterweelverbinding (sluiting van de ring), de verbinding Liefkenshoektunnel-E17 en de aanpassing van de E313. Bovendien tracht men door het promoten van andere modi de druk op de Antwerpse wegen te verminderen.

De Vlaamse binnenvaart kent nog een aanzienlijke reservecapaciteit. Een modal shift naar de binnenvaart zou met andere woorden een uitstekende oplossing zijn voor de verkeersellende op de Vlaamse wegen. De goede ligging van de haven in de delta van de Schelde, Maas en Rijn zorgt er bovendien voor dat er uitstekende binnenvaartverbindingen tot stand kunnen komen met het Europese vaarnet.

Voor het eigen Belgische achterland zijn het Albertkanaal en het kanaal Antwerpen-Brussel-Charleroi de voornaamste binnenvaartassen. Op Europees gebied is de Schelde-Rijnverbinding van zeer groot belang voor de Antwerpse hinterlandtrafiek. Voor een optimaal gebruik van het binnenvaartnetwerk dienen er hier en daar ook enkele infrastructuurwerken uitgevoerd te worden. De aanpassing van het Albertkanaal en de renovatie van de Van Cauwelaertsluis en Royerssluis hebben momenteel de grootste prioriteit. Daarnaast wil men met het Barge Traffic System (BTS) de efficiëntie van de binnenvaartketens optimaliseren.

Tenslotte heeft Antwerpen, door het intense en goed onderhouden spoorwegennet, ook goede spoorverbindingen met de belangrijke Belgische en Europese consumptiecentra. Ondanks deze goede voorzieningen ijvert het havenbestuur voor een aantal nieuwe infrastructuurwerken met betrekking tot het spoor. De belangrijkste zijn de IJzeren Rijn, de Liefkenshoekspoortunnel en de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven. De havenautoriteiten hebben traditioneel weinig inbreng in de Belgische sporaangelegenheden, die een typisch federale materie zijn. Toch kunnen de haven en andere belanghebbenden via bepaalde wegen hun belangen behartigen bij de NMBS-groep, voornamelijk op infrastructureel vlak.

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1: Probleemstelling	- 1 -
1.1 Praktijkprobleem	- 1 -
1.1.1 Algemeen	- 1 -
1.1.2 Troeven	- 3 -
1.1.3 Investerings in de Waaslandhaven op de Linkeroever	- 5 -
1.1.4 Ontsluiting van de haven.....	- 6 -
1.2 Onderzoeksprobleem	- 7 -
1.2.1 Onderzoekopzet.....	- 7 -
1.2.2 Centrale Onderzoeksvraag.....	- 8 -
1.2.3 Deelvragen	- 8 -
Hoofdstuk 2: Concurrentie in het maritieme transport	- 10 -
2.1 Hamburg-Le Havre range	- 10 -
2.2 Bepalen van strategische posities in het maritieme transport	- 11 -
2.2.1 Strategische Positie Analyse	- 12 -
2.2.2 Toegevoegde Waarde-concept	- 15 -
2.2.3 Antwerpen-regel	- 17 -
2.2.4 Range-regel.....	- 18 -
2.2.5 Integratie van cijfers over ontvangen en verscheepte trafiek	- 18 -
2.3 Empirisch onderzoek voor de haven van Antwerpen.....	- 19 -
2.3.1 PPA toegepast op de Hamburg-Le Havre range (totale trafiek)	- 19 -
2.3.2 PPA toegepast op de Hamburg-Le Havre range (containertrafiek) ..	- 20 -
2.3.3 SSA toegepast op de Hamburg-Le Havre range (totale trafiek)	- 21 -
2.3.4 Diversificatie-analyse toegepast op de Hamburg-Le Havre range..	- 23 -
Hoofdstuk 3: Investerings in de Waaslandhaven	- 25 -
3.1 Deurganckdok.....	- 25 -
3.1.1 Algemeen	- 25 -
3.1.2 Capaciteit en werkgelegenheidscreatie	- 27 -
3.1.3 Kostprijs	- 28 -
3.1.4 Terminaloperatoren	- 30 -
3.2 Saefthingedok.....	- 31 -
3.3 Tweede sluis Waaslandhaven	- 32 -
3.4 Verdieping Westerschelde.....	- 34 -
3.4.1 Schelde.....	- 35 -
3.4.2 Schaalvergroting maritieme containervaart.....	- 36 -
3.4.3 Maritieme toegankelijkheid van Antwerpen.....	- 38 -
3.4.4 Verdieping van de Westerschelde	- 39 -
Hoofdstuk 4: Intermodaal transport.....	- 42 -
4.1 Algemeen	- 42 -
4.2 Transportnetwerk	- 43 -
4.2.1 Transportmodaliteiten.....	- 44 -
4.2.2 Transferpunten	- 46 -
4.2.3 Intermodale maritieme transportketen.....	- 46 -
4.3 Modal split.....	- 47 -
4.4 Extended Gateway Vlaanderen.....	- 50 -

Hoofdstuk 5: Wegvervoer.....	- 53 -
5.1 Huidige wegontsluiting	- 53 -
5.2 Nieuwe infrastructuur	- 55 -
5.2.1 Oosterweelverbinding	- 56 -
5.2.2 Verbinding Liefkenshoekstunnel-E17	- 58 -
5.2.3 Aanpassing van de E313	- 59 -
Hoofdstuk 6: Binnenvaart	- 62 -
6.1 Huidige binnenvaartontsluiting	- 62 -
6.1.1 Algemeen	- 62 -
6.1.2 Albertkanaal	- 64 -
6.1.3 Kanaal Antwerpen-Brussel-Charleroi (ABC-kanaal)	- 66 -
6.1.4 Schelde-Rijnverbinding	- 68 -
6.2 Geplande Projecten	- 69 -
6.2.1 Aanpassingen aan het Albertkanaal	- 69 -
6.2.2 Sluizen.....	- 70 -
6.2.3 Barge Traffic System	- 72 -
Hoofdstuk 7: Spoorwegen	- 74 -
7.1 Huidige spoorontsluiting	- 74 -
7.2 Toekomstige spoorprojecten	- 76 -
7.2.1 IJzeren Rijn	- 76 -
7.2.2 Liefkenshoekspoortunnel.....	- 77 -
7.2.3 Tweede spoortoegang.....	- 79 -
Hoofdstuk 8: IJzeren Rijn.....	- 81 -
8.1 Begrip <i>IJzeren Rijn</i>	- 81 -
8.2 Historiek	- 82 -
8.3 Belang voor de Antwerpse haven en Vlaanderen	- 84 -
8.4 Betuweroute	- 87 -
8.5 Recente ontwikkelingen en toekomstverwachtingen.....	- 89 -
Hoofdstuk 9: Partijpolitieke standpunten.....	- 92 -
9.1 Lijst Dedecker.....	- 92 -
9.2 Vlaams Progressieven	- 94 -
9.3 NVA.....	- 95 -
9.4 Groen!	- 97 -
9.5 VLOTT.....	- 98 -
9.6 Open VLD.....	- 100 -
Hoofdstuk 10: Algemeen besluit.....	- 102 -
Bibliografie.....	- 105 -
Bijlagen.....	- 114 -
Bijlage 1: Kaart haven Antwerpen.....	- 114 -
Bijlage 2: Beheersverdeling Vlaamse waterwegen	- 115 -
Bijlage 3: Ingevulde vragenlijst Lijst Dedecker	- 115 -
Bijlage 3: Ingevulde vragenlijst Lijst Dedecker	- 116 -
Bijlage 4: Ingevulde vragenlijst Vlaams Progressieven.....	- 119 -
Bijlage 5: Ingevulde vragenlijst NVA	- 122 -
Bijlage 6: Ingevulde vragenlijst Groen!.....	- 125 -

Bijlage 7: Ingevulde vragenlijst VLOTT	- 128 -
Bijlage 8: Ingevulde vragenlijst Open VLD	- 130 -

Gebruikte Afkortingen

- ABC-kanaal = Antwerpen-Brussel-Charleroi kanaal
- BAM = Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
- BCG = Boston Consulting Group
- BNP = Bruto Nationaal Product
- BTS = Barge Traffic System
- CCT = Cargovil Container Terminal
- DP World = Dubai Ports World
- ENA = Economisch Netwerk Albertkanaal
- EOS = Economische Ontwikkelingsstudie
- GCT = Gosselin Container Terminal
- GHA = Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
- HNN = Hesse-Noord Natie
- MGIL = Maatschappij voor het Grond- en Industrialisatiebeleid van het Linkeroevergebied
- MSC = Mediterranean Shipping Company
- NIMBY = Not In My BackYard
- P&O = Peninsular and Oriental Steam Navigation Company
- PCSP = Port Community Services Portal
- PDA = Product Diversification Analysis
- PPA = Product Portfolio Analysis
- PPS = Publiek Private Samenwerking
- PSA = Port of Singapore Authority
- Ro/Ro = Roll On-Roll Off transport
- SBU = Strategic Business Unit
- SSA = Shift Share Analysis
- STU = Strategic Transport Unit
- TCT = Trimodale Container Terminal
- TEU = Twenty foot Equivalent Unit
- ULCS = Ultra Large Container Ships
- VIL = Vlaams Instituut voor de Logistiek
- VRIND = Vlaamse Regionale Indicatoren
- WCT = Water Container Terminal

Lijst van figuren

Figuur 1.1 Overzicht totale trafiek (in miljoen ton) per haven in de Hamburg-Le Havre Range (2006)	- 2 -
Figuur 1.2 Top vier Europese containerhavens in aantal TEU (2007)	- 3 -
Figuur 1.3 Situering van Antwerpen in West-Europa.....	- 4 -
Figuur 2.1 Havens van de Hamburg-Le Havre range	- 11 -
Figuur 2.2 Boston Consulting Group-matrix.....	- 13 -
Figuur 2.3 BCG-matrix voor de Hamburg-Le Havre range mbt totale trafiek	- 20 -
Figuur 2.4 BCG-matrix voor de Hamburg-Le Havre range mbt containertrafiek (1985-2004).....	- 21 -
Figuur 2.5 Shift Share Analysis voor de Hamburg-Le Havre range mbt totale trafiek (2000-2004).....	- 22 -
Figuur 3.1 Locatie Deurganckdok.....	- 27 -
Figuur 3.2 Toekomstige locatie Saefthinghedok	- 32 -
Figuur 3.3 Vermoedelijke locatie tweede sluis	- 34 -
Figuur 3.4 Loop van de Schelde.....	- 35 -
Figuur 3.5 Groei in containerschipcapaciteit (1980-2015)	- 37 -
Figuur 3.6 De Emma Maersk	- 38 -
Figuur 4.1 Intermodale maritieme keten.....	- 47 -
Figuur 4.2 Modal split van de totale hinterlandtrafiek van de Antwerpse haven (2005)	- 48 -
Figuur 4.3 Modal split hinterlandtrafiek van containers van de Antwerpse haven (2005)	- 49 -
Figuur 4.4 Extended Gateway Vlaanderen.....	- 52 -
Figuur 5.1 Wegontsluiting Antwerpen	- 54 -
Figuur 5.2 Oosterweelverbinding	- 57 -
Figuur 5.3 Verbinding Liefkenshoektunnel-E17	- 59 -
Figuur 5.4 E313.....	- 60 -
Figuur 6.1 Netwerk van Belgische waterwegen (per categorie)	- 63 -
Figuur 6.2 Albertkanaal	- 65 -
Figuur 6.3 ABC-kanaal	- 67 -
Figuur 6.4 Schelde-Rijnverbinding	- 69 -
Figuur 6.5 Van Cauwelaertsluis en Royerssluis	- 72 -
Figuur 7.1 Spoorontsluiting Antwerpse haven.....	- 75 -
Figuur 7.2 IJzeren Rijn	- 76 -
Figuur 7.2 Liefkenshoekspoortunnel	- 78 -
Figuur 7.3 Tweede spoorontsluiting Antwerpse haven	- 80 -
Figuur 8.1 IJzeren Rijn en Montzenroute.....	- 82 -
Figuur 8.2 Betuweroute	- 88 -

Lijst van tabellen

Tabel 2.1	Berekening Diversificatie-index (D_j)	- 15 -
Tabel 2.2	Diversificatie-indices Hamburg-Le Havre range (1985-2004)	- 23 -
Tabel 3.1	Totale (geschatte) kostprijs gerelateerd aan Deurganckdok.....	- 29 -
Tabel 4.1	Rangschikking van transportmodi per criterium (1=beste score)..	- 45 -
Tabel 5.1	Wegafstand tussen Antwerpen en grote Europese steden.....	- 54 -
Tabel 8.1	Voor- en nadelen van de IJzeren Rijn	- 87 -
Tabel 9.1	Standpunten Lijst Dedecker	- 93 -
Tabel 9.2	Standpunten Vlaams Progressieven.....	- 95 -
Tabel 9.3	Standpunten NVA	- 97 -
Tabel 9.4	Standpunten Groen!	- 98 -
Tabel 9.5	Standpunten VLOTT	- 100 -
Tabel 9.6	Standpunten Open VLD	- 101 -

Hoofdstuk 1: Probleemstelling

1.1 Praktijkprobleem

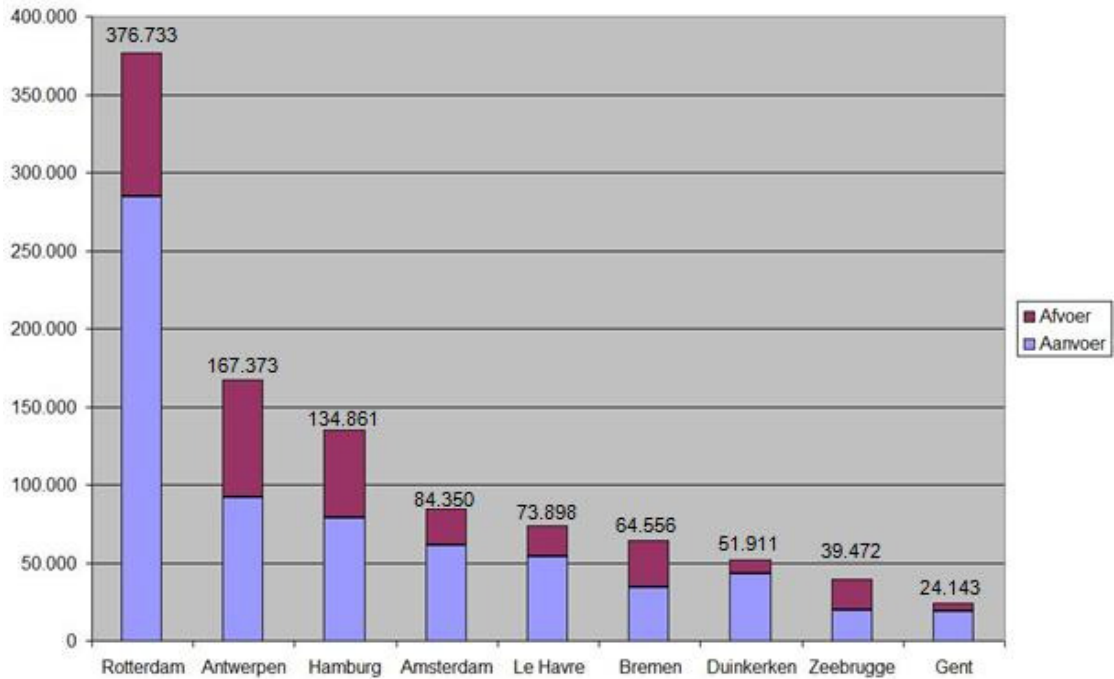
1.1.1 Algemeen

De Antwerpse haven is een van de belangrijkste motoren voor de Vlaamse en Belgische economie. De haven van Antwerpen zorgt, rechtstreeks en onrechtstreeks, voor een tewerkstelling van meer dan 140.000 personen. Het is de grootste haven van België en de tweede grootste haven van Europa, na Rotterdam (zie figuur 1.1). Tegenwoordig worden via deze haven jaarlijks meer dan 180 miljoen ton goederen getransporteerd, waarmee ze wereldwijd de vijfde plaats bekleedt. De haven is daardoor onmisbaar geworden voor de in- en uitvoer van de Europese Unie en een echte draaischijf voor heel wat handelsactiviteiten wereldwijd.¹ Antwerpen is bijvoorbeeld de belangrijkste Europese invoerhaven voor staal²; en na het Amerikaanse Houston beschikt Antwerpen over het belangrijkste petrochemische complex ter wereld³. In bijlage 1 achteraan dit werk wordt een gedetailleerde kaart gegeven van het Antwerpse havengebied.

¹ Port Of Antwerp, 2007a, p.3

² P. DE GROOTE, 2004, p.267

³ P. DE GROOTE, 2004, p.388



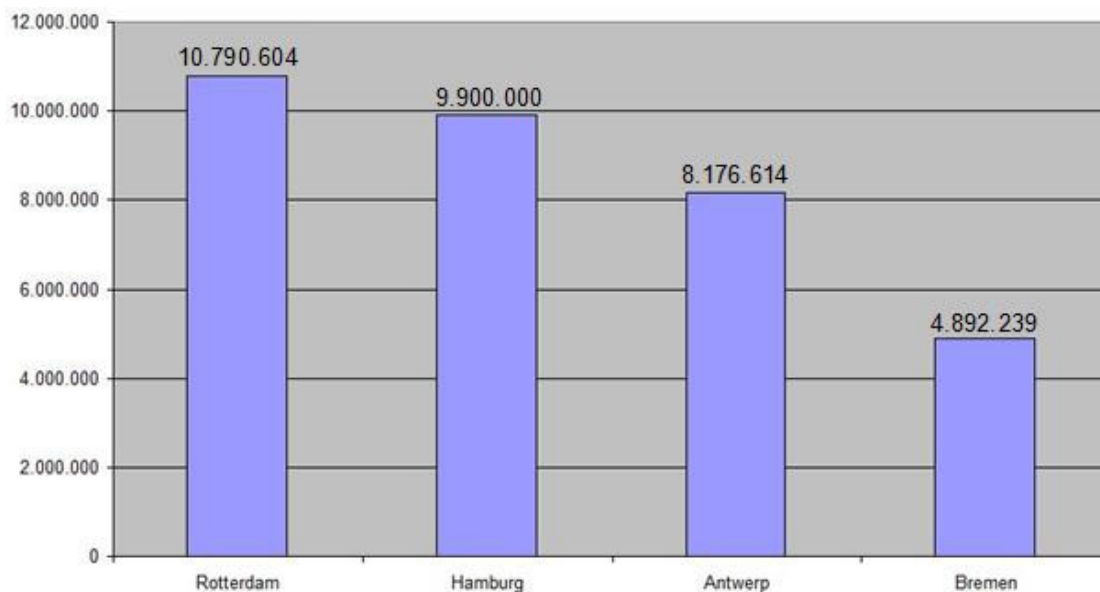
Figuur 1.1 Overzicht totale trafiek (in miljoen ton) per haven in de Hamburg-Le Havre Range (2006)⁴

In dit werk zullen we in het bijzonder aandacht besteden aan de containertrafiek. Antwerpen was in 2007 met ongeveer 8,2 miljoen verhandelde TEU⁵ de derde grootste Europese haven (zie figuur 1.2). Wereldwijd bekleedt ze de veertiende plaats.⁶

⁴ Bron: www.havenvanantwerpen.be (eigen bewerking)

⁵ TEU = Twenty foot Equivalent Unit (Internationale eenheid voor de afmetingen van containers, 1 TEU komt overeen met 1 container van 20 voet)

⁶ www.havenvanantwerpen.be



Figuur 1.2 Top vier Europese containerhavens in aantal TEU (2007)⁷

De haven van Antwerpen heeft dus, net als elk ander bedrijf, te kampen met concurrentie. Haar grootste concurrent, de haven van Rotterdam, ligt amper 75 km verder noordwaarts. Het is voor een haven als Antwerpen dus van groot belang de juiste beslissingen te nemen en de juiste investeringen te doen om zijn marktaandeel te behouden of zelfs te verbeteren.

Hoofdstuk 2 van deze scriptie is volledig aan de concurrentie tussen zeehavens gewijd. Hier zullen we dieper ingaan op de concurrentie tussen de haven van Antwerpen en andere Europese havens.

1.1.2 Troeven

Reders en verladers houden van de Antwerpse haven. Hier zijn diverse verklaringen voor. Eerst en vooral is Antwerpen uniek omwille van zijn centrale ligging ten opzichte van het West-Europese hinterland. Dankzij het zeer uitgebreide transportnetwerk staat de haven in verbinding met nagenoeg alle Europese consumptie- en productiecentra. Binnen een straal van 500 km rond de

⁷ Bron: www.havenvanantwerpen.be (eigen bewerking)

Antwerpse regio zou zich ongeveer 60% van de koopkracht van de Europese Unie bevinden (zie figuur 1.3).⁸



Figuur 1.3 Situering van Antwerpen in West-Europa⁹

Ook de diep landinwaartse ligging van de haven wordt als een zeer groot voordeel beschouwd, ook al gaan er bepaalde negatieve aspecten mee gepaard zoals de moeilijke maritieme toegankelijkheid. De Antwerpse haven ligt op ongeveer 80 km van de monding van de Schelde in de Noordzee, een traject dat dus niet telkens per vrachtwagen afgelegd dient te worden. Met elke kilometer dat de goederen langer aan boord van het schip kunnen blijven, vermindert de totale transportkost aanzienlijk. Hierdoor is Antwerpen een zeer aantrekkelijke haven voor verladers in het achterland.¹⁰

⁸ Port of Antwerp, 2007a, p. 5

⁹ Bron: Port of Antwerp, 2007a, p.5

¹⁰ J. BLOMME, 2001, p.15

Een derde aspect waar de Antwerpse haven vaak om geprezen wordt is de uiterst hoge snelheid die het aan de dag legt bij het laden en lossen van containerschepen. In Antwerpen haalt men daarbij een snelheid van meer dan 40 TEU per uur voor één bepaald schip, een cijfer dat nergens anders ter wereld geëvenaard wordt. De haven dankt deze hoge productiviteit aan de modernste behandelingstechnieken in combinatie met gespecialiseerde en flexibele werkkrachten.¹¹

Tenslotte wordt Antwerpen ook geprezen omwille van zijn enorme opslagcapaciteit. Antwerpen is met voorsprong de grootste aanbieder van opslagruimte van alle Europese havens. Het stelt zelfs meer overdekte opslagruimte ter beschikking dan alle andere West-Europese havens samen. Hierdoor wordt Antwerpen ook wel de *supermarkt van Europa* genoemd. Deze opslagfaciliteiten voorzien Antwerpen van een buffer die voor een uitstekende flexibiliteit zorgt bij het transport van goederen.¹²

Het is belangrijk voor Antwerpen om rekening te houden met deze troeven bij het beheer van de haven. Men moet er eerst en vooral voor zorgen dat ze ook in de toekomst voordelig blijven door in te spelen op diverse ontwikkelingen in de haven zelf en binnen de maritieme sector. Bovendien moet men ervoor zorgen dat de haven ook daadwerkelijk voordeel kan behalen uit deze troeven, men moet ze als het ware kunnen *verzilveren*.

1.1.3 Investerings in de Waaslandhaven op de Linkeroever

Door de hevige concurrentie in de groeiende maritieme transportsector moet een haven veel inspanningen leveren om gelijke tred te houden met zijn concurrenten. In samenwerking met de Vlaamse Regering doet men investeringen om de capaciteit en aantrekkelijkheid van de haven te vergroten, zodat ook Antwerpen zijn graantje kan meepikken van de globale expansie van het goederentransport.

¹¹ www.havenvanantwerpen.be

¹² Port of Antwerp, 2007a, p. 4

In deze scriptie beperken we ons weliswaar tot de recent uitgevoerde of geplande investeringen in de Waaslandhaven:

- Deurganckdok
- Saefthingedok
- Tweede zeesluis voor de Waaslandhaven
- Verdieping van de Westerschelde

Voor een uiteenzetting van deze investeringen verwijzen we u naar hoofdstuk 3.

1.1.4 Ontsluiting van de haven

De miljoenen tonnen goederen die jaarlijks vertrekken of aankomen in de Antwerpse haven moeten uiteraard aangeleverd of weer verder getransporteerd worden met andere vervoersmiddelen. Hierbij spreekt men meestal over 'multimodaal of intermodaal transport'. Met deze term duidt men op een transport dat uit verschillende fases bestaat en waarbij men op z'n minst 2 vervoersmodi integreert. Intermodaal vervoer kan men dus verrichten met combinaties van wegvervoer, luchtvervoer, zee- en binnenvaart, spoorvervoer en eventueel zelfs met vervoer per pijpleiding. Deze verschillende modi moeten uiteraard goed op elkaar afgestemd worden.¹³ Hoofdstuk 4 gaat dieper in op de diverse aspecten van intermodaal transport.

Ook in Antwerpen probeert men ervoor te zorgen dat het transport tussen haven en hinterland zo efficiënt mogelijk kan gebeuren. De ingebruikname van het Deurganckdok op de Linkeroever in 2005 heeft echter een nieuwe behoefte aan ontsluiting veroorzaakt. Dit dok heeft een jaarlijkse capaciteit van meer dan 7 miljoen TEU, allemaal goederen die voor- of natransport vereisen en dus een extra belasting vormen op het Antwerpse transportsysteem. Ook andere op til zijnde projecten in de Waaslandhaven zullen aanleiding geven tot een bijkomende behoefte aan ontsluiting. Er zijn echter reeds diverse projecten gepland of in uitvoering die moeten zorgen voor een betere connectie met het hinterland.

¹³ A.R. VAN GOOR et al., 1999, p. 298-305

De projecten die we zullen bespreken zijn de volgende:

- Wegontsluiting: Oosterweelverbinding, verbinding Liefkenshoektunnel-E17, aanpassing van de E313
- Binnenvaartontsluiting: aanpassing van het Albertkanaal, renovatie van enkele zeesluizen (Van Cauwelaertsluis en Royerssluis), Barge Traffic System
- Spoorontsluiting: IJzeren Rijn, Liefkenshoekspoor tunnel, Tweede spoortoegang van de Antwerpse haven

In deze eindverhandeling zullen we ons, met betrekking tot de ontsluitingsprojecten, beperken tot de vervoersmodi weg, spoor en water. Voor de projecten op de weg verwijzen we u door naar hoofdstuk 5, voor de binnenvaartprojecten naar hoofdstuk 6 en voor de spoorontsluiting naar hoofdstuk 7. Aan de IJzeren Rijn, de spoorlijn tussen Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied, hebben we zelfs een afzonderlijk hoofdstuk gewijd (hoofdstuk 8).

1.2 Onderzoeksprobleem

1.2.1 Onderzoeksopzet

De diverse capaciteits- en ontsluitingsprojecten die we in dit werk gaan bespreken, zullen elk een bepaalde invloed uitoefenen op de werking van de Antwerpse haven. Of dit de gewenste voordelen oplevert of net ongewilde nadelen met zich meebrengt zal afhangen van verschillende factoren. Het ultieme doel van deze projecten is een verbeterde werking van de Antwerpse haven en van de diverse bedrijven die er werkzaam zijn. Wij zullen de projecten bespreken die volgens de havenautoriteiten absoluut noodzakelijk zijn en we zullen daarbij trachten na te gaan waar en op welke wijze deze investeringen invloed zullen uitoefenen.

Om dit te onderzoeken zullen wij ons beroepen op diverse informatiebronnen. Eerst en vooral zal er een uitgebreide literatuurstudie plaatsvinden om ons een goed beeld te kunnen vormen over de globale materie terzake. Hierbij hopen we ook samen te kunnen werken met enkele onderzoekcentra zodat we niet onnodig

tijd gaan verspillen aan zaken die reeds onderzocht zijn en waardoor we een betere toegang hebben tot bepaalde interessante bronnen. Wij denken hierbij in het bijzonder aan het Havencentrum Lillo en het VIL¹⁴. Ook zullen diverse bedrijven, die baat hebben bij een betere werking van de Antwerpse haven, gecontacteerd worden met de vraag of ze ons relevante informatie kunnen bezorgen.

Aangezien de beslissingen over de diverse projecten die hier aan bod zullen komen voornamelijk op overheidsniveau genomen worden, zullen we ook nagaan hoe de standpunten van de verschillende politieke strekkingen in Vlaanderen zijn. In hoofdstuk 9 zullen de resultaten besproken worden. Vragenlijsten en antwoorden kunnen in de bijlagen achteraan dit werk geconsulteerd worden.

1.2.2 Centrale Onderzoeksvraag

Het uiteindelijke doel van dit werk is het formuleren van een uitgebreid en tevens duidelijk antwoord op de volgende onderzoeksvraag:

“Met welke infrastructuurwerken tracht Antwerpen zijn concurrentiepositie veilig te stellen en hoe gaat men om met de bijkomende ontsluitingsbehoefte?”

Elke handeling of elk onderzoek verricht in het kader van dit eindwerk zal in principe in het teken staan van het oplossen van deze centrale onderzoeksvraag.

1.2.3 Deelvragen

Om tot een gestructureerd antwoord op onze centrale onderzoeksvraag te komen, is het volgens ons nuttig een aantal deelvragen te bepalen waarop we in de loop van het onderzoek een antwoord zullen formuleren. Het zijn subdoelen die als het ware een leidraad door het onderzoek vormen.

¹⁴ VIL = Vlaams Instituut voor de Logistiek

- Hoe meet men concurrentie in het maritieme transport?
- Welke havens vormen de grootste concurrentie voor Antwerpen en op welk onderdeel van het havengebeuren situeert deze concurrentie zich?
- Wat zijn de kenmerken van de recent uitgevoerde en geplande investeringen voor de Waaslandhaven?
- Welke zijn de gevolgen (kosten & baten) van deze projecten? Wat is de invloed op de concurrentiepositie van de haven?
- Op welke wijze en in welke mate beïnvloeden de verschillende projecten elkaar?
- Wat zijn de juridische kenmerken van de projecten? Kunnen deze voor problemen zorgen?
- Hoe is de ontsluiting van de haven momenteel georganiseerd? Wat zijn hierbij knelpunten?
- Welk zijn de belangrijkste projecten die moeten zorgen voor een betere ontsluiting van de haven voor de modi weg, spoor en water (binnenvaart)?
- Wat zijn de standpunten van de verschillende (politieke) strekkingen met betrekking tot deze zaken?
- ...

We zullen trachten u een zo goed mogelijk antwoord te bezorgen op deze deelvragen.

Hoofdstuk 2: Concurrentie in het maritieme transport

De internationale economie is de laatste decennia fel gewijzigd door de integratie en globalisering van verschillende geografische markten. Dit zette een herdistributie in gang van arbeid en kapitaal naar plaatsen waar ze optimaal aangewend kunnen worden, een evolutie die nog volop bezig is. Deze trend werd bovendien versterkt door een sterke verbetering van de mobiliteit. De hedendaagse internationale transporteconomie kent hierdoor veel meer concurrentie.¹⁵

Met name in de maritieme transportsector speelt zich momenteel een hevige concurrentiestrijd af tussen havens, rederijen en terminaloperatoren om een groter marktaandeel te bekomen in de sterk groeiende markt. Deze strijd situeert zich niet enkel tussen bedrijven uit eenzelfde geografische regio met hetzelfde hinterland maar ook tussen havens en operatoren die op verschillende continenten gelegen zijn, maar die in dezelfde sector actief zijn.

In dit hoofdstuk lichten we eerst de Hamburg-Le Havre range toe. Vervolgens bekijken we een methode om de structuur van het internationale zeetransport te analyseren; enkele varianten van deze methode zullen eveneens aan bod komen. Tenslotte vergelijken we Antwerpen met zijn naaste concurrenten aan de hand van één van de besproken methoden.

2.1 Hamburg-Le Havre range

Bij het beoordelen van cijfers in verband met de Antwerpse haven gebruikt men vaak de Hamburg – Le Havre range ter vergelijking. Deze range omvat de belangrijkste havens die liggen in het gebied dat geografisch wordt afgebakend door de havens van Hamburg en Le Havre: Hamburg, Bremen, Amsterdam,

¹⁵ M. HUYBRECHTS et al., 2002, p.1

Rotterdam, Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Duinkerken en Le Havre.¹⁶ Deze range wordt gekenmerkt door de hevige concurrentie voor het behoud en de aantrekking van goederenstromen en scheepslijnen.¹⁷



Figuur 2.1 Havens van de Hamburg-Le Havre range

2.2 Bepalen van strategische posities in het maritieme transport

Er zijn vele methoden ter beschikking om de strategische structuur in het maritieme transport te analyseren. Wij zullen in dit deel gebruik maken van Strategische Positie Analyse. We zullen nadien ook enkele varianten op deze methode bespreken die preciezere resultaten opleveren: het Toegevoegde waarde-concept, de Antwerpen-regel en de Range-regel¹⁸.

¹⁶ E. VANOEVERELEN, 2005, p.12

¹⁷ R. LOYEN et al., 2003, p.4

¹⁸ M. HUYBRECHTS et al., 2002, p. 17

2.2.1 Strategische Positie Analyse

Een methode die in het verleden vaak gebruikt werd, is de Strategische Positie Analyse (SPA). SPA laat ons toe de belangrijkste aspecten van de haventrafiek van verschillende havens in een bepaalde range te vergelijken. Bij deze methode ligt de nadruk op het analyseren van nominale gegevens. Voor men start met de analyse is het belangrijk dat men het onderzoeksgebied duidelijk afbakent: men moet bepalen welke havens, transportcategorieën en periode men wil onderzoeken.

SPA vormt in feite een combinatie van drie gerelateerde analysemethoden¹⁹:

- 1) Product Portfolio Analysis (PPA)
- 2) Shift Share Analysis (SSA)
- 3) Product Diversification Analysis (PDA)

De PPA-methode werd in 1968 ontworpen door de Boston Consulting Group. Bij deze methode probeert men de resultaten van bedrijven te analyseren met slechts twee variabelen: het huidige marktaandeel en de relatieve groei van de markt. De positie en het intrinsieke potentieel van de haven zijn bij deze methode dus bepalend voor z'n strategische rangorde. In deze context heeft de Boston Consulting Group bovendien een model ontworpen voor de evaluatie van bedrijfseenheden: de BCG-matrix (zie figuur 2.1).

Toegepast op de havensector kunnen deze bedrijfseenheden of Strategic Business Units (SBU's) bijvoorbeeld de verschillende categorieën van goederentrafieken vertegenwoordigen. In deze sector gebruikt men vaak de term Strategic Traffic Unit (STU) in plaats van SBU. De STU's worden meestal ingedeeld in de volgende categorieën²⁰:

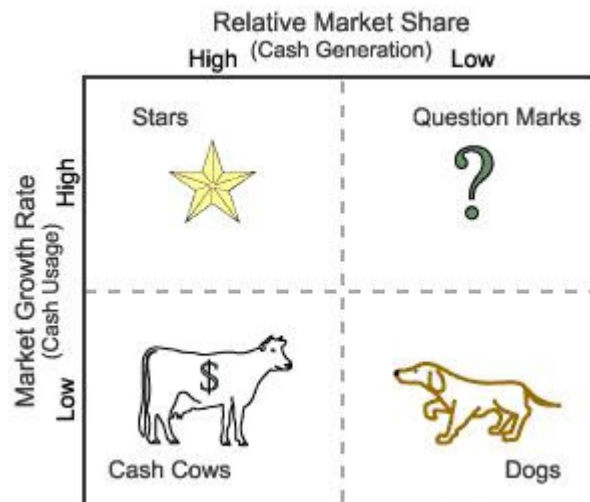
- Containertransport
- Vloeibaar bulktransport (bijvoorbeeld ruwe olie)
- Vast bulktransport (bijvoorbeeld ijzererts)
- Roll On-Roll Off transport (Ro/Ro)

¹⁹ K. CULLINANE en W.K. TALLEY, 2006, p.143

²⁰ M. HUYBRECHTS et al., 2002, p.18

- Conventioneel stukgoedtransport

De STU's worden vervolgens in volgende matrix geplaatst om ze te beoordelen op hun marktpotentieel (figuur 2.1). Naast de verschillende bedrijfseenheden kan men ook de haven als geheel analyseren met behulp van de BCG-matrix.



Figuur 2.2 Boston Consulting Group-matrix²¹

Bedrijfseenheden in een groeiende markt, maar met een laag marktaandeel noemt men *Question Marks* (kwadrant rechtsboven).

STU's die op een groeiende markt actief zijn en bovendien een groot marktaandeel hebben, worden *Stars* genoemd (kwadrant linksboven). Grotere uitgaven kunnen aangewezen zijn om dat aandeel te behouden of zelfs verder uit te breiden. Hier staat echter tegenover dat deze bedrijven te kampen hebben met lagere kosten per eenheid doordat ze ervaring opdoen met hun hoge productieaantallen. Dit laatste wordt vaak visueel voorgesteld met ervaringscurven²². In het algemeen is de doelstelling in dit kwadrant om het hoge marktaandeel vast te houden tot de markt ophoudt met groeien, of met andere woorden tot de STU is veranderd in een Cash Cow.

²¹ Bron: www.quickmba.com

²² Deze curven tonen ons hoe de eenheidskosten van bedrijven dalen bij een toenemende cumulatieve productie.

STU's die een groot marktaandeel vertegenwoordigen in een volgroeide markt worden ook wel *Cash Cows* genoemd (kwadrant linksonder). Dit wordt in het algemeen als de meest voordelige positie beschouwd²³ aangezien de bedrijfseenheid een gevestigde positie bekleedt en dus minder moet uitgeven aan marketing en dergelijke. Het blijft echter ook profiteren van lagere kosten per eenheid dan de concurrentie waardoor het een grote bron van inkomsten kan zijn voor de haven.

Tenslotte zijn er ook nog de *Dogs* (kwadrant rechtsonder). Dit kwadrant omvat STU's die een klein marktaandeel bezitten op een markt die geen substantiële groei meer kent of zelfs kleiner wordt. Ze vragen meestal een disproportionele bijdrage van de haven met betrekking tot verschillende bronnen (arbeid, kapitaal) en worden vaak als tijdverlies beschouwd omdat ze toch geen belangrijke bron van inkomsten zijn. In de meeste gevallen is het aangewezen deze STU's stop te zetten.²⁴

Shift Share Analysis vormt het tweede onderdeel van SPA. Deze techniek verklaart de schommelingen van transportvolumes aan de hand van drie factoren²⁵:

- Het share-effect: dit is de hypothetische groei van een bepaald type transport in een bepaalde haven onder de assumptie dat zijn marktaandeel ongewijzigd blijft.
- Het commodity-effect: dit geeft weer in hoeverre de haven zich in winstgevende marktsegmenten specialiseert. Een positief (negatief) commodity-effect is een teken dat de nadruk in het assortiment ligt op (on)aantrekkelijke markten.
- Het competitiveness-effect: reflecteert het streven naar een groter marktaandeel in sectoren met een sterke groei.

Tenslotte is er ook nog Diversification Analysis waarbij men de diversificatie van het haventransport bekijkt over een bepaalde periode. Een vaak gebruikte maatstaf hierbij is de Hirschman-Herfindahl index, ook wel diversificatie-index

²³ Onder de assumptie dat de groei in de gehele markt stagneert, dus niet enkel in de onderzochte STU.

²⁴ G. JOHNSON et al., 2005, p. 315

²⁵ K. CULLINANE en W.K. TALLEY, 2006, p.148

(D_j) genoemd. Hiermee kan men de concentratiegraad berekenen van de transportstructuur van een bepaalde haven.

Tabel 2.1 Berekening Diversificatie-index (D_j)²⁶

$$D_j = \frac{\sum_{i=1}^n P_{ij}^2}{\left[\sum_{i=1}^n P_{ij} \right]^2} \leq 1$$

where

D_j = diversification-index for port j
 P_{ij} = traffic volume i of port j

De index is gelijk aan het maximum 1 indien de volledige transportstructuur van de haven wordt gedomineerd door één enkele transportgroep (STU). Een hoge diversificatie-index duidt met andere woorden op een hoge graad van disproportionaliteit waarbij er specialisatie is in één of enkele niches, terwijl een lagere diversificatie-index een teken is van een gebalanceerde verdeling over de verschillende transporteenheden. De laagst mogelijke index $1/n$ is een indicatie voor een perfecte verdeling van de middelen in de transportstructuur van de haven.²⁷

2.2.2 Toegevoegde Waarde-concept

Een grote tekortkoming van SPA is het feit dat men bij die methode het verschil in waardetoevoeging tussen de verschillende transportgroepen negeert. De methode geeft dus geen informatie over de mate waarin een zeehaven succesvol is in het aantrekken van cargo die een hoge toegevoegde waarde genereert. Om deze reden werd het Toegevoegde Waarde-concept ontwikkeld. Dit concept sluit aan bij SPA, maar brengt ook de waardecreatie in rekening door de diverse transportcategorieën te wegen aan de hand van hun toegevoegde waarde per ton.

²⁶ Bron: K.CULLINANE en W.K. TALLEY, 2006, p. 152-153

²⁷ K.CULLINANE en W.K. TALLEY, 2006, p.152-153

Op die manier wordt ook de link gelegd met tewerkstelling, productiviteit en overheidsinkomsten aangezien de toegevoegde waarde van een haven voornamelijk welvaart creëert voor een stad, regio of land. Dit komt bijvoorbeeld tot uiting in een hoger Bruto Nationaal Product (BNP).²⁸

Havens worden vaak beschouwd als katalysatoren voor het ontstaan van economische welvaart. De economische impact van de verschillende STU's kan echter substantieel verschillen. Om de werkelijke concurrentieposities van de verschillende havens te bepalen, is het dus zeer belangrijk om niet alleen de nominale transportvolumes en groeicijfers te beschouwen, maar ook te kijken naar de reële waardetoevoeging per getransporteerde ton goederen. Deze *waardefocus* is van groot belang. Dit wordt bijvoorbeeld geïllustreerd door het feit dat de voorkeur van havenautoriteiten bijna altijd zal uitgaan naar STU's met een hoge waardetoevoeging per ton.

De definitie die men bij de verschillende havens geeft aan het Toegevoegde Waarde-concept kent echter grote verschillen. Zelfs in de Hamburg-Le Havre range, die een relatief kleine regio omvat, zijn er verschillende interpretaties terug te vinden:

- In Rotterdam baseert men zich op gegevens over de totale waardecreatie in een bepaalde regio.
- In Le Havre neemt men gegevens over nationale tewerkstelling en arbeidskost als basis.
- In Hamburg meet men de toegevoegde waarde van de haven relatief ten opzichte van de stad Hamburg.

In het algemeen kan men stellen dat het Toegevoegde Waarde-concept bijna altijd tot doel heeft de invloed op het BNP van een land of regio te onderzoeken. Het vergelijken van verschillende havens met dit concept blijft echter een heikel punt omwille van de verschillende technieken voor dataverzameling. Een concept dat in een bepaalde haven werd ontwikkeld, geeft meestal slechts betrouwbare resultaten voor enkel die specifieke haven. Indien men het concept zou toepassen

²⁸ K CULLINANE en W.K. TALLEY, 2006, p.153

op andere havens, dan zou men te kampen krijgen met vertekende resultaten. Het heeft dus slechts een beperkte validiteit.

2.2.3 Antwerpen-regel

Toepassing van het Toegevoegde Waarde-concept op verschillende havens zou aanleiding geven tot vertekende resultaten. In 1997 werd daarom de Antwerpen-regel opgesteld, die men wel kan gebruiken voor een vergelijking tussen meerdere havens. De basis wordt bij deze methode gevormd door cijfers in verband met Antwerpse havenbedrijven die in- en uitgaande cargo behandelen. Bij het ontwerp van deze methode ging men als volgt te werk:

Eerst en vooral selecteerde men een aantal Antwerpse cargobehandelaars die slechts actief zijn in één enkele transportcategorie. Deze selectie moest representatief zijn voor de haven en werd door havenexperts verricht. Bedrijven met een andere structuur werden gemeden in de berekening. De geselecteerde bedrijven werden elk ondergebracht bij één van de volgende 13 transporttypen: ruwe olie, andere vloeibare bulk, granen, ijzer en steenkool, meststoffen, andere droge bulk, containers, auto's en voertuigen, andere Ro/Ro, bosproducten, fruit, ijzererts en ander conventioneel cargo.

Vervolgens ging men voor elk type transport de gemiddelde waardetoevoeging berekenen. De basiscomponenten voor toegevoegde waarde zijn hierbij de arbeids- en afschrijvingskosten van de verschillende bedrijven met betrekking tot de behandeling van cargo. Met deze gegevens werd vervolgens een directe relatie opgesteld tussen het transportvolume per categorie en de toegevoegde waarde. De 13 categorieën werden tenslotte nog gegroepeerd tot de 5 hoofdcategorieën van het maritieme transport (STU's). Bij deze groepering houdt men rekening met het aandeel van de transporttypen in het totale transportvolume per categorie.

Het resultaat van de Antwerpen-regel is als volgt: de toegevoegde waarde bij een getransporteerde ton conventioneel cargo is gelijk aan dat van ongeveer 1 ton Ro/Ro, 3 ton containers, 4 ton droog bulkgoed of 18 ton ruwe olie (vloeibaar bulkgoed). Deze coëfficiënten worden vervolgens gebruikt voor de berekening van de totale toegevoegde waarde in een haven.

2.2.4 Range-regel

Verder willen we nog meegeven dat nadien ook de Range-regel werd opgesteld, die zeer gelijkaardig is aan de Antwerpen-regel. Het enige verschil zit in de groepering van de 13 transporttypen in 5 hoofdcategorieën. Hierbij gebruikt men niet alleen cijfers met betrekking tot de Antwerpse haven, zoals bij de Antwerpen-regel, maar cijfers over alle havens in de Hamburg-Le Havre range. Dit verklaart ook het gebruik van de term 'Range-regel'.²⁹ De conclusie van de Range-regel voor 1995 is als volgt: de toegevoegde waarde van een getransporteerde ton conventioneel cargo is gelijk aan dat van ongeveer 1 ton Ro/Ro, 3 ton containers, 5 ton droog bulkgoed of 18 ton ruwe olie.³⁰ De Antwerpen-regel en Range-regel hebben dus zeer gelijkaardige resultaten.

2.2.5 Integratie van cijfers over ontvangen en verscheepte trafiek

De zonet besproken methoden voor het bepalen van de strategische posities in de maritieme transportsector kan men verder verbeteren door het opsplitsen van de diverse goederentrafieken (STU's) in de categorieën ontvangen trafiek en verscheepte trafiek. Er zullen namelijk grondigere conclusies getrokken kunnen worden uit de resultaten van de studies.

De ratio verscheepte trafiek/ontvangen trafiek kan voor een bepaalde haven significant hoger liggen dan voor de andere onderzochte havens. Aangezien verscheepte trafiek traditioneel meer toegevoegde waarde oplevert zal een haven er altijd naar streven om deze ratio zo hoog mogelijk te houden. Men mag de verhouding tussen verscheepte en ontvangen trafiek echter nooit als een losstaand gegeven interpreteren. Het is pas wanneer de absolute trafiek in een bepaalde categorie groot genoeg is dat men een hoge verscheepte trafiek/ontvangen trafiek mag interpreteren als de reflectie van een sterk cargo-genererend effect van de haven. Het positieve effect van zo'n hoge ratio zou namelijk volledig teniet gaan indien het marktaandeel van de haven in de onderzochte range miniem is.³¹

²⁹ K. CULLINANE en W.K. TALLEY, 2006, p.153

³⁰ M. HUYBRECHTS et al., 2002, p. 25-29

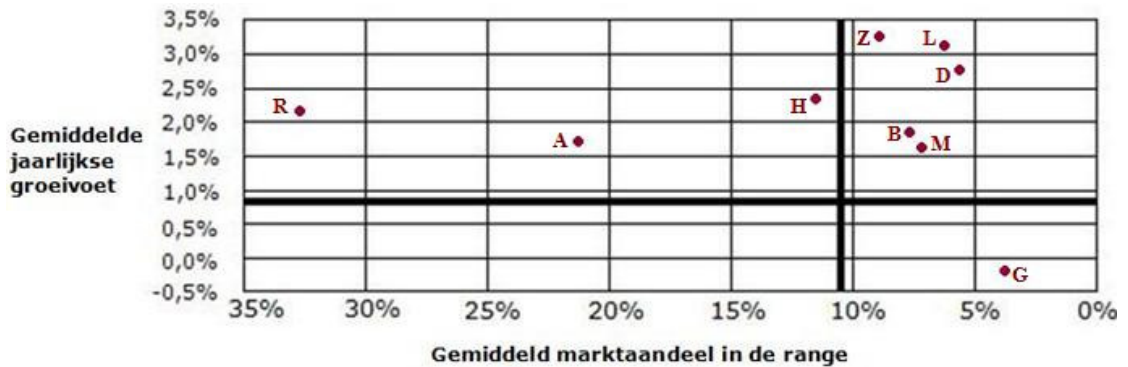
³¹ K.CULLINANE en W.K. TALLEY, 2006, p.154

2.3 Empirisch onderzoek voor de haven van Antwerpen

In dit deel zullen we de strategische positie van Antwerpen bespreken ten opzichte van de concurrerende havens in de Hamburg-Le Havre range. De berekeningen zijn gebaseerd op data die elk jaar verzameld werden gedurende een periode van 20 jaar (1985-2004). De methode die we zullen gebruiken voor de analyse is het Toegevoegde Waarde-concept, waarbij we de toegevoegde waarde van de diverse transportcategorieën beoordelen aan de hand van de Range-regel. De belangrijkste vaststellingen met betrekking tot de totale trafiek en de containertrafiek zullen besproken worden. We baseren ons bij deze besprekingen op de bevindingen van Cullinane en Talley (2006). Voor meer informatie verwijzen we u ook door naar hun boek *Port Economics*. Voor de verklaring van de afkortingen en begrippen in dit deel verwijzen we u naar de lijst met afkortingen vooraan in dit werk en naar de bovenstaande bespreking (2.2).

2.3.1 PPA toegepast op de Hamburg-Le Havre range (totale trafiek)

Figuur 2.2 geeft de positie weer van de havens uit de Hamburg-Le Havre range in de BCG-matrix (A = Antwerpen, B = Bremen, D = Duinkerken, G = Gent, H = Hamburg, L = Le Havre, M = Amsterdam, R = Rotterdam, Z = Zeebrugge). Deze posities zijn gebaseerd op gewogen gemiddelde waarden (marktaandeel en groeivoet) over de geobserveerde periode (1985-2004), en dit met betrekking tot de totale trafiek. De twee zwarte lijnen geven het gemiddelde weer over alle havens en we beschouwen deze tevens als de grenzen tussen de verschillende kwadranten in de matrix (Question Mark, Star, Cash Cow, Dog). We willen er ook op wijzen dat er hier geen marktgroeicijfers gehanteerd worden, maar individuele groeicijfers. Dit maakt dat het *Stars*-kwadrant als meest voordelig bestempeld dient te worden, en niet langer het *Cash Cows*-kwadrant.



Figuur 2.3 BCG-matrix voor de Hamburg-Le Havre range mbt totale trafiek (1985-2004)³²

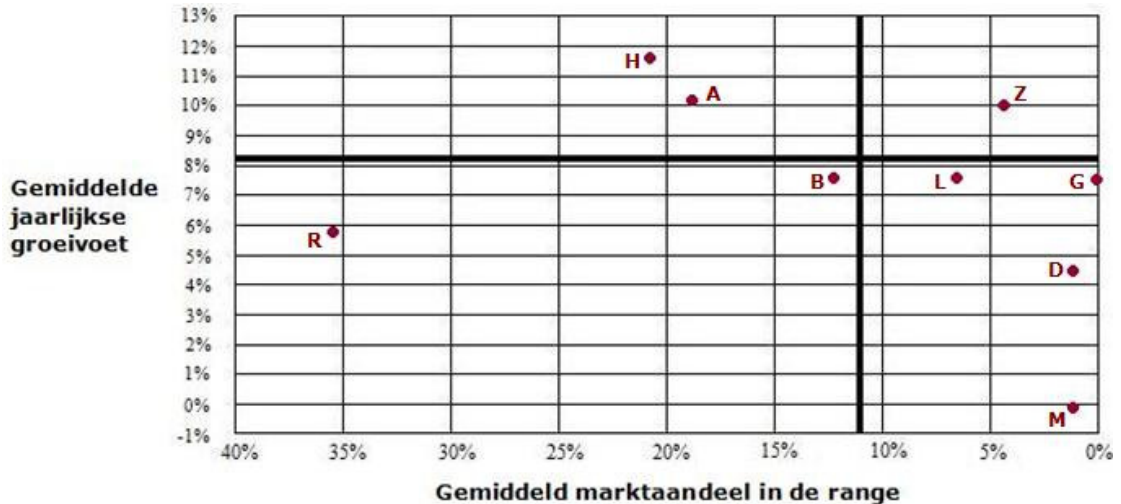
Uit deze figuur leren we dat Antwerpen beter presteert dan zowel de gemiddelde groeivoet als het gemiddelde marktaandeel. Dit maakt van de Antwerpse haven een *Star*. Ook Rotterdam en Hamburg zijn *Stars*, al is de positie van Hamburg minder uitgesproken door het lagere marktaandeel.

De andere havens situeren zich voornamelijk in het *Question Marks*-kwadrant. Ze hebben een relatief klein marktaandeel maar hebben toch een sterke groei gekend gedurende de geobserveerde periode. Zeker de Franse havens doen het op dit vlak zeer goed met een gemiddelde jaarlijkse groei rond 3%; alleen de haven van Zeebrugge kende een sterkere groei. De haven van Gent doet het opmerkelijk slecht in deze analyse en wordt als enige haven als *Dog* gecategoriseerd. Ze heeft het kleinste marktaandeel uit deze range en kende zelfs een licht negatieve gemiddelde groei.

2.3.2 PPA toegepast op de Hamburg-Le Havre range (containertrafiek)

Containertrafiek is de laatste jaren de belangrijkste STU geworden in het maritieme transport. Het kent een zeer hoge jaarlijkse groeivoet en nagenoeg alle belangrijke havens streven een hoger marktaandeel na in deze niche. Daarom is een aparte bespreking van deze categorie hier zeker op zijn plaats.

³² Bron: K. CULLINANE en W.K. TALLEY, 2006, p. 156 (eigen bewerking)



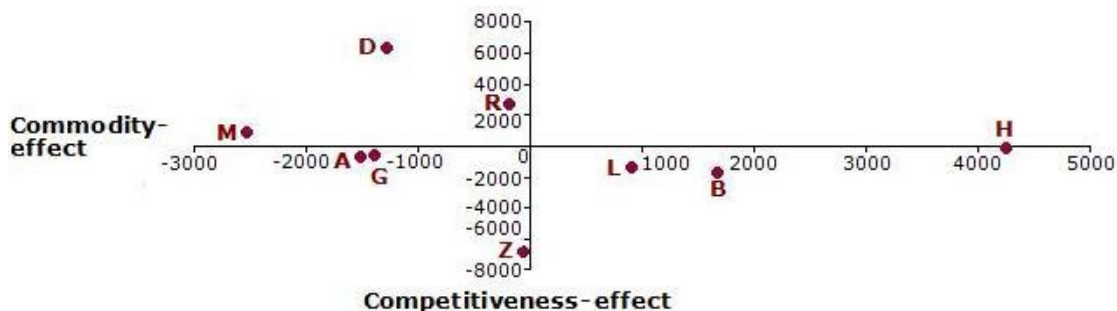
Figuur 2.4 BCG-matrix voor de Hamburg-Le Havre range mbt containertrafiek (1985-2004)³³

Figuur 2.3 geeft de BCG-matrix weer met betrekking tot de containertrafiek in de Hamburg-Le Havre range. Antwerpen en Hamburg zijn hier de enige *Stars*; wederom een ideale positie voor de Antwerpse haven dus. Rotterdam presteert weliswaar uitstekend qua marktaandeel (ongeveer 35%) maar kent een ondermaatse groei. Dat maakt van deze haven een *Cash Cow*, alleszins wat de containertrafiek betreft. Zeebrugge speelt, met een marktaandeel van amper 5%, een zeer beperkte rol. De haven kent echter wel een zeer sterke jaarlijkse groei (10%) en kan daardoor als *Question Mark* worden beschouwd.

2.3.3 SSA toegepast op de Hamburg-Le Havre range (totale trafiek)

Voor deze Shift Share Analysis (SSA) hebben we de geobserveerde periode onderverdeeld in vier deelperiodes (1985-1989, 1990-1994, 1995-1999 en 2000-2004). Om de bespreking wat in te perken zullen we enkel de laatste periode bespreken (2000-2004). De bevindingen voor deze laatste periode zijn grafisch voorgesteld in figuur 2.4. De bijhorende cijfers dient men niet absoluut te interpreteren maar kan men best relatief ten opzichte van elkaar beschouwen.

³³ Bron: K. CULLINANE en W.K. TALLEY, 2006, p. 158 (eigen bewerking)



Figuur 2.5 Shift Share Analysis voor de Hamburg-Le Havre range mbt totale trafiek (2000-2004) (Commodity-effect: horizontale as, Competitiveness-effect: verticale as)³⁴

Het share-effect wordt niet weergegeven in deze figuur maar hierover kunnen we wel zeggen dat alle havens in de range gekenmerkt worden door een positief share-effect gedurende elk van de vier deelperiodes. Vooral de laatste periode (2000-2004) kende een substantieel share-effect door de aanzienlijke groei in het maritieme transport.

Het commodity- en het competitivens-effect zijn wel af te leiden uit de figuur. Voor de Antwerpse haven kunnen we vaststellen dat er in deze laatste periode zowel een negatief commodity-effect (ongeveer -500) was als een negatief competitivens-effect (-1.400). Antwerpen was in deze periode met andere woorden niet nadrukkelijk actief in sectoren met een sterke groei of een grote winstmarge. Wat hier opvalt, is dat enkel bij de Belgische zeehavens beide effecten negatief zijn (zowel Antwerpen, Gent als Zeebrugge). De andere havens in de Hamburg-Le Havre range kennen allemaal één positief en één negatief effect. Hamburg komt echter zeer dicht bij twee positieve effecten. Deze haven heeft een commodity-effect van +4.000 en een neutraal competitivens-effect. De grootste concurrent van Antwerpen, de haven van Rotterdam, behaalt een competitivens-effect van ongeveer +2.500 en een licht negatief commodity-effect.

³⁴ Bron: K. CULLINANE en W.K. TALLEY, 2006, p. 162 (eigen bewerking)

2.3.4 Diversificatie-analyse toegepast op de Hamburg-Le Havre range

Tabel 2.2 geeft de diversificatie-indices voor de onderzochte periode voor alle havens in de Hamburg-Le Havre range. Ook deze cijfers zijn gewogen met de toegevoegde waarde van de diverse transportcategorieën.

Tabel 2.2 Diversificatie-indices Hamburg-Le Havre range (1985-2004)³⁵

	1985	1990	1995	2000	2004
Antwerpen	0,47	0,39	0,31	0,32	0,32
Gent	0,43	0,38	0,38	0,35	0,35
Zeebrugge	0,69	0,58	0,56	0,57	0,49
Rotterdam	0,23	0,22	0,22	0,22	0,24
Amsterdam	0,40	0,35	0,39	0,41	0,41
Hamburg	0,33	0,27	0,30	0,45	0,57
Bremen	0,35	0,29	0,29	0,36	0,40
Le Havre	0,23	0,25	0,29	0,28	0,36
Duinkerken	0,28	0,35	0,31	0,33	0,35

De laagst mogelijke diversificatie-index bij deze tabel is 0,20. Dit valt te verklaren door het feit dat er vijf verschillende transportcategorieën onderscheiden werden bij de studie. Zoals reeds eerder vermeld, vertegenwoordigt dit minimum de hoogst mogelijke graad van diversificatie.

Voor het jaar 2004 kunnen we stellen dat met name Rotterdam (0,24), en in iets mindere mate ook Antwerpen (0,32), een gunstige diversificatie hebben kunnen bewerkstelligen in hun transportstructuur. Hamburg (0,57) en Zeebrugge (0,49) doen het op dit gebied wat minder. Beide havens zijn namelijk gespecialiseerd in bepaalde niches van de maritieme sector (bijvoorbeeld Ro/Ro in Zeebrugge).

Indien we deze evolutie over twintig jaar beschouwen, valt op dat Antwerpen aanvankelijk een vrij slecht gediversifieerde structuur had. Doorheen de jaren heeft ze die situatie echter om kunnen keren waardoor ze momenteel tot de best gediversifieerde havens in de range behoort. Bij de haven van Rotterdam verliep deze evolutie iets anders. Rotterdam doet het reeds sinds 1985 zeer goed, met cijfers die steeds dicht tegen het absolute minimum (maximale diversificatie) hangen.

³⁵ Bron: K. CULLINANE en W.K. TALLEY, 2006, p.165

Een belangrijke vaststelling is dat alle havens in de range een vrij goede diversificatie kennen. Alle indices liggen namelijk veel dicht bij de maximale diversificatie (index = 0,20) dan bij de maximale specialisatie (index = 1). Dit impliceert onder meer dat grote zeehavens enkel succesvol kunnen zijn op langere termijn indien ze een goed gediversifieerde transportstructuur hebben.

Hoofdstuk 3: Investerings in de Waaslandhaven

Om concurrentieel te blijven moet een haven continu innoveren. Daartoe behoren ook de grote investeringen die een haven de mogelijkheid bieden haar totale capaciteit uit te breiden en die ervoor zorgen dat de haven beter toegankelijk wordt voor alle scheepstypes. De Rechteroever barst echter bijna uit zijn voegen, de beschikbare ruimte voor verdere uitbreiding is er namelijk zeer schaars geworden. De Waaslandhaven op de Linkeroever betekent dan ook de enige uitbreidingsmogelijkheid voor de haven van Antwerpen.

In dit hoofdstuk zullen we enkele van de recente infrastructuurwerken bespreken voor de Waaslandhaven. Achtereenvolgens zullen het Deurganckdok, het Saeftinghedok, de tweede zeesluis en de verdieping van de Westerschelde aan bod komen.

3.1 Deurganckdok

3.1.1 Algemeen

De jaarlijkse groei van de containertrafiek in Antwerpen ligt sinds het begin van de jaren '90 altijd boven de 10%. Antwerpen bekleedt, zowel in aantal TEU als in aantal ton, momenteel de derde positie in Europa, na Rotterdam en Hamburg. Het is de elfde haven voor containertransport wereldwijd.³⁶ De uitbouw van een getijdendok met hoogtechnologische containerterminals was volgens de havenautoriteiten dan ook absoluut noodzakelijk om de groeiende vraag naar het transport van containers op te vangen en om de gunstige concurrentiepositie die Antwerpen heeft op vlak van containerbehandeling te behouden. De bouw van het Deurganckdok werd in 1998 goedgekeurd door de Vlaamse regering. Het nieuwe dok werd genoemd naar de Deurganck, een zijarm van de Schelde die vroeger

³⁶ Port of Antwerp, 2007a, p.9

tussen Doel en Liefkenshoek lag en door de vroegste scheepvaart werd gebruikt om de tolheffing te omzeilen³⁷.

De constructie van de eerste kaaimuren startte in september 1999, maar al snel ontstond een juridisch getouwtrek tussen de Vlaamse regering enerzijds en inwoners van Doel (Actiecomité Doel 2020), milieuactivisten (Werkgroep Natuurreservaten Linkeroever-Waasland) en landbouwers (Vlaams Agrarisch Centrum) anderzijds. Dit was een typisch voorbeeld van het NIMBY-syndroom (Not In My BackYard), waarbij de autoriteiten geconfronteerd worden met serieuze tegenkating wanneer het aankomt op economische uitbreiding³⁸. Ook Rotterdam heeft bij de planning van een tweede Maasvlakte³⁹ te maken gekregen met dit NIMBY-syndroom⁴⁰.

De Raad van State schorste tot twee maal toe de bouwvergunningen voor het Deurganckdok omdat er procedurefouten gemaakt werden bij het wijzigen van de Gewestplannen. De werken lagen hierdoor meer dan een jaar stil⁴¹. In 2001 stemde de Vlaamse regering uiteindelijk een nooddecreet waardoor de bouwvergunningen alsnog afgeleverd konden worden. De lange voorafgaande juridische strijd niet meegerekend, duurde de bouw van het Deurganckdok uiteindelijk iets meer dan drie jaar.⁴²

In 2005 werd een eerste sectie van ongeveer 800 meter van het dok in gebruik genomen door de terminaloperator P&O⁴³ Ports. Het Deurganckdok werd voor Antwerpen meteen ook het eerste full-containerdok, een dok waar uitsluitend containers verladen worden. Voordat het Deurganckdok in gebruik werd genomen werden voornamelijk gemengde dokken (zoals het Delwaidedok, Churchilldok en Leopolddok) gebruikt voor de verlading van containers in de haven. Op deze dokken worden naast containers ook nog andere types goederen verladen, zoals stukgoed.⁴⁴ Verwacht wordt dat het Deurganckdok rond 2013-2014 zijn

³⁷ www.hetnieuwsblad.be

³⁸ E. VAN HOOYDONK, 2006, p.20

³⁹ Dit is een project waarbij land gewonnen wordt op de Noordzee met de bedoeling er havenactiviteiten te verrichten. De eerste Maasvlakte werd begin de jaren zestig aangelegd.

⁴⁰ R. LOYEN et al., 2003, p.134

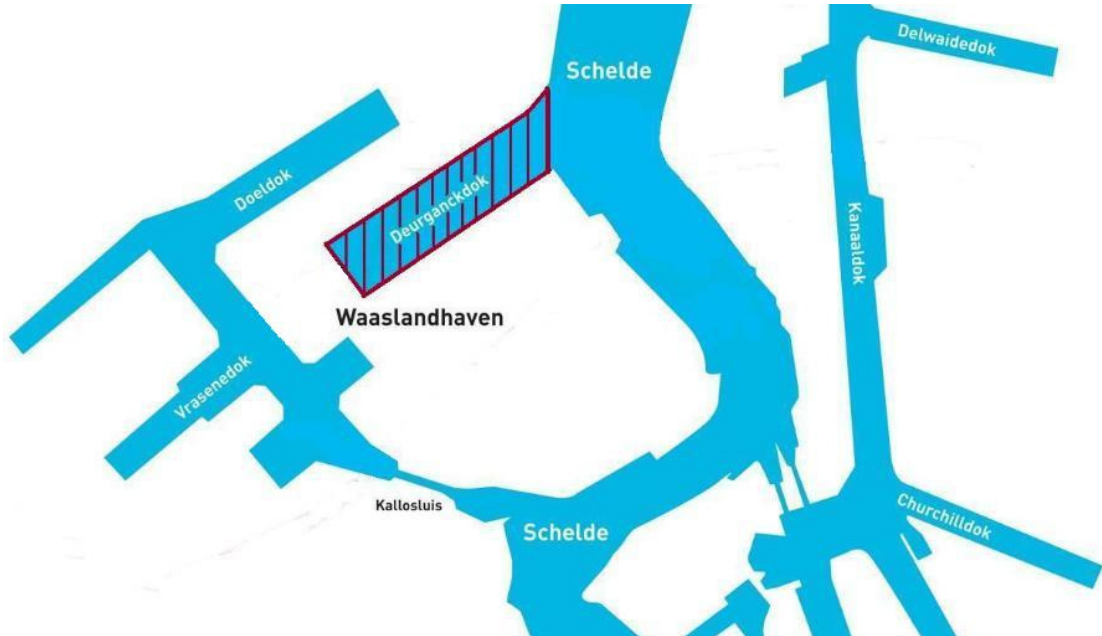
⁴¹ E. VAN HOOYDONK, 2006, p.140

⁴² www.gva.be

⁴³ Peninsular and Oriental Steam Navigation Company

⁴⁴ E. VANOEVELEN, 2005, p.21

maximumcapaciteit zal bereiken. Er is daarom sprake om een nog groter containerdok aan te leggen ten noorden van het Deurganckdok: het Saefthingedok. Een bespreking van dit dok volgt nog.



Figuur 3.1 Locatie Deurganckdok⁴⁵

Het Deurganckdok staat, via de Schelde, rechtstreeks in verbinding met de Noordzee waardoor schepen de terminals zonder sluis kunnen aandoen. Hierdoor kunnen ze veel sneller aanleggen en wordt er kostbare tijd bespaard (tot 4 uur tijdsbesparing). Deze rechtstreekse verbinding met de zee maakt van het Deurganckdok echter ook een getijdendok: schepen ondervinden in het dok invloed van de getijden.⁴⁶

3.1.2 Capaciteit en werkgelegenheidscreatie

Het Deurganckdok biedt bijna 5.300 meter kaaimuur (2.750 meter aan de westkant, 2.550 meter aan de oostkant), is 450 meter breed en heeft een maximale diepgang van 16 meter. Er zal een totale terminaloppervlakte van 255 hectare beschikbaar zijn. Aan deze terminals wordt momenteel nog volop gewerkt

⁴⁵ Bron: www.alfaportantwerpen.be (eigen bewerking)

⁴⁶ www.logistiek.nl

door de bedrijven aan wie ze in concessie zijn gegeven voor 40 jaar⁴⁷. De capaciteit bedraagt volgens de laatste ramingen ongeveer 7,5 miljoen containers per jaar.⁴⁸ Wanneer het dok volledig operationeel is zal het voor een verdubbeling van de Antwerpse containertrafiek gezorgd hebben.

De tewerkstelling tijdens de bouw van het dok bedroeg ongeveer 300 arbeidsequivalenten per dag. Een volledig operationeel Deurganckdok zal de directe werkgelegenheid van de Antwerpse haven met ongeveer 3.000 arbeidskrachten verhogen. Dit aantal wordt onderverdeeld in technici, bedienden en havenarbeiders. Deze directe werkgelegenheid moet men bovendien aanvullen met een aanzienlijke hoeveelheid aan indirecte werkgelegenheid. In recente rapporten van de Nationale Bank houdt men voor de maritieme cluster een ratio indirecte/directe werkgelegenheid aan van 1 à 1,35. Dit betekent dat er nog eens 3.000 tot 4.000 indirecte arbeidsequivalenten zullen gegenereerd worden bij een volledig operationeel Deurganckdok, waardoor de totale werkgelegenheidscreatie van het dok (direct + indirect) ongeveer 7.000 bedraagt.⁴⁹

3.1.3 Kostprijs

De totale kostprijs van het project kan men opdelen in een aantal categorieën. De cijfers die men in de pers leest verschillen vaak onderling omdat men bepaalde kostencategorieën al dan niet meetelt in de berekening. Alle categorieën meegerekend komt de totale kostprijs van dit megaproject op bijna 1,8 miljard euro.

Een eerste categorie in de kostprijs van het project wordt gevormd door de kost van het aanleggen van het dok zelf (inclusief ontsluiting, onteigeningen en natuurcompensaties). Een verslag van het Rekenhof in juni 2005 vermeldde een kostprijs van ongeveer 600 miljoen euro, wat een stijging van 39% ten opzichte van de oorspronkelijke raming betekende. Deze stijging werd voor een groot deel toegeschreven aan inflatie; deze had men namelijk aanvankelijk niet ingecalculerd. Bovendien hebben enkele wijzigingen, waarover de Vlaamse

⁴⁷ www.managermagazines.be

⁴⁸ B. VAN DEN BOSSCHE, 2007a

⁴⁹ www.cdenv-vlaamsparlement.be

regering besliste tijdens de uitvoering van het project, een invloed gehad op de kostprijs van het project. Het aandeel van het Vlaams Gewest in deze bouwkost bedraagt ongeveer 77%. De rest van het bedrag is voor rekening van het GHA (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen) en het MGIL (Maatschappij voor het Grond- en Industrialisatiebeleid van het Linkeroevergebied). Berichten in de pers vermeldden nog hogere bedragen voor deze kostencategorie, tot 680 miljoen euro.⁵⁰

Een tweede categorie kosten die men vaak bij dit project rekent zijn de kosten die gepaard gaan met de verdieping van de Westerschelde. Deze verdieping is weliswaar een losstaand project, maar de investeringen die vanaf de ondertekening van de vier Scheldeverdragen van 21 december 2005 in dit project gedaan worden, komen er volgens de havenautoriteiten in de eerste plaats om de capaciteit van het Deurganckdok ten volle te kunnen benutten. Bij de beoordeling van de kosten voor het Deurganckdok moet men dus in principe ook rekening houden met de naar schatting 200 miljoen euro die voor deze verdieping betaald zal worden.⁵¹

De laatste categorie kosten bestaat uit de bedragen die door de terminaloperators betaald zullen worden om hun faciliteiten volledig operationeel te krijgen. De twee operatoren zullen naar schatting 930 miljoen euro investeren in de terminals langs dit dok, waarvan 530 miljoen door P&O Ports en 400 miljoen door Hesse-Noord Natie.⁵²

Tabel 3.1 Totale (geschatte) kostprijs gerelateerd aan Deurganckdok⁵³

Categorie	Schatting Kostprijs (euro)
Kostprijs van het dok	600 miljoen
Verdieping Westerschelde	200 miljoen
Investeringen in containerterminals	930 miljoen
Totaal	1.730 miljoen

⁵⁰ Rekenhof, 2005, p.5

⁵¹ www.gva.be

⁵² www.gva.be

⁵³ Bron: Bart Haeverans, 2008

3.1.4 Terminaloperatoren

De westelijke kant van het Deurganckdok zal uitgebaat worden door Hesse-Noord Natie (HNN), een dochter van Port of Singapore Authority (PSA). HNN wilde aanvankelijk 75% van het dok of zelfs het volledige dok in concessie. De Antwerpse haven staat er echter al jaren om bekend dat ze de concurrentie binnen de haven tracht aan te zwengelen. Zelfs toen het aantal grote containerbehandelingsbedrijven tussen 1970 en 2001 drastisch daalde van zes naar twee, veranderde men deze traditie niet⁵⁴. Om die reden werd beslist om ook een concessie toe te kennen aan P&O Ports, zodat er een zeker evenwicht werd behouden tussen de grootste terminaloperators in de haven.⁵⁵ De kaailengte waarover HNN beschikt langs het Deurganckdok bedraagt 2.750 meter. Voor de uitbating van de terminal ging HNN een samenwerkingsverband aan met de oosterse containerrederijen K-line en Yang Ming & Hanjin. Deze joint venture kreeg de naam Antwerp International Terminal NV. De terminal, die Deurganck Terminal werd gedoopt, zal uiteindelijk een oppervlakte beslaan van 200 hectare en zal jaarlijks een capaciteit van ongeveer 4 miljoen TEU kunnen verwerken. Hesse-Noord Natie baat naast de Deurganck Terminal nog vier andere containerterminals uit in de Antwerpse haven. Dit zijn de Noordzee Terminal, Europa Terminal, MSC Home Terminal en de Churchill Terminal. Allen bevinden zich op de de Rechteroever, twee voor en twee achter de sluisen. De containercapaciteit van HNN bedraagt na de opening van het Deurganckdok ongeveer 10 miljoen TEU. Ook in Zeebrugge en Rotterdam baat het bedrijf containerterminals uit.⁵⁶

De oostelijke terminal (2.550 meter) werd op 20 april 2004 door het Gemeentelijk Havenbedrijf toegekend aan een consortium onder leiding van het Britse P&O Ports, dit voor een periode van 40 jaar. P&O Ports werd in 2006 overgenomen door Dubai Ports World. Het consortium kreeg later de naam Antwerp Gateway en is een joint venture tussen DP World (42,5%), Zim Ports (20%), Cosco Pacific (20%), CMA-CGM (10%) en Duisport (7,5%).⁵⁷ De Antwerp Gateway terminal heeft een geschatte capaciteit van 3,5 miljoen TEU per jaar. P&O Ports gebruikt in

⁵⁴ De enige twee operatoren die toen nog overbleven waren Hesse-Noord Natie en P&O Ports.

⁵⁵ R. LOYEN et al., 2003, p.130

⁵⁶ www.psahnn.be

⁵⁷ www.antwerpgateway.be

Antwerpen ook het Delwaidedok op de Rechteroever voor de overslag van containers.⁵⁸

3.2 Saefthingedok

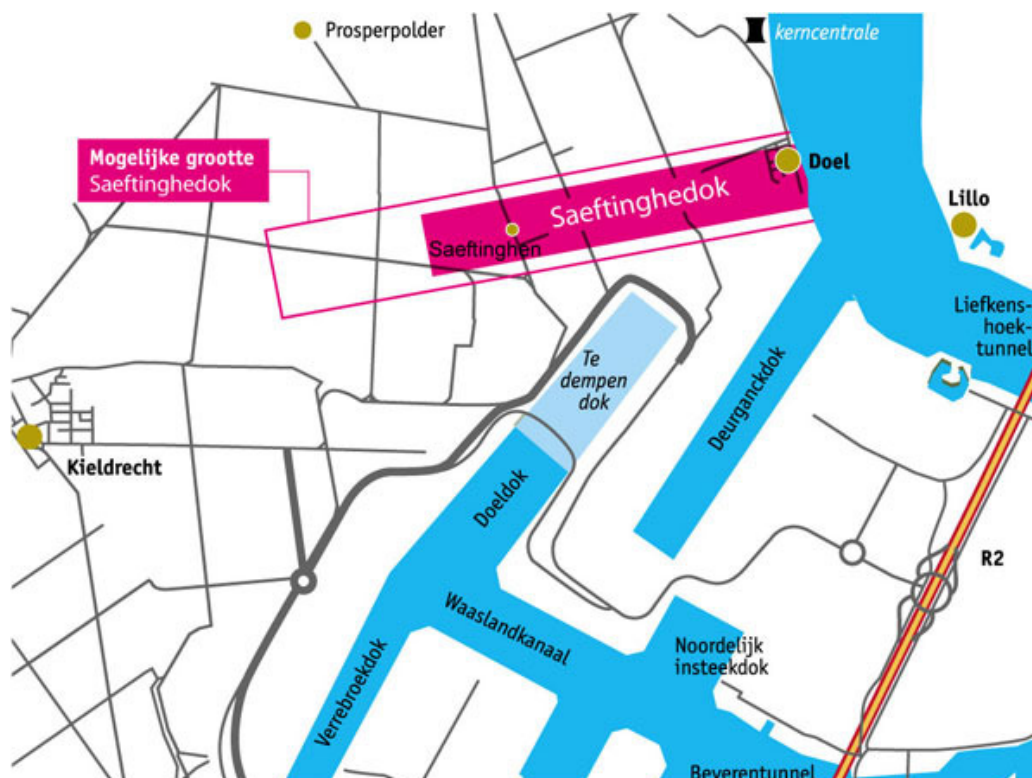
Een Economische Ontwikkelingsstudie (EOS)⁵⁹ onderzocht het moment waarop er een spanning optreedt tussen de vraag en het aanbod van infrastructuur wat betreft containeroverslag. Om te kunnen bepalen vanaf welk jaar een verhoging van de containercapaciteit wenselijk is, moet men volgens deze studie rekening houden met een maximale commerciële capaciteitsgebruiksgraad van 80%. Boven deze grens, zo heeft men vastgesteld, treedt congestie op en kan een containerterminal zijn activiteiten niet langer optimaal uitvoeren. Als deze situatie zich voordoet zullen de containertrafiek zich op langere termijn verplaatsen naar nabijgelegen havens waarvoor er nog een overschot aan capaciteit bestaat. Het Deurganckdok gaf de Antwerpse haven wat speelruimte maar men vermoedt dat de overschrijding van deze 80%-grens zich zal voordoen omstreeks 2013-2014.⁶⁰

Hierdoor is er tevens sprake van de bouw van een nieuw en nog groter dok: het Saefthingedok. Dit dok zou ten noorden van het Deurganckdok gebouwd worden en zou het polderdorp Doel volledig van de kaart vegen (zie figuur 3.2).

⁵⁸ B. VAN DEN BOSSCHE, 2007a

⁵⁹ Deze studie werd uitgevoerd in het kader van het 'Strategisch Plan Haven van Antwerpen'.

⁶⁰ www.cdenv-vlaamsparlement.be



Figuur 3.2 Toekomstige locatie Saeftinghedok⁶¹

In 2005 kreeg de haven de garantie van de Vlaamse regering dat het Saeftinghedok er daadwerkelijk zou komen, mits de behoefte hieraan wordt bewezen. Dit is afhankelijk van de lopende en nog uit te voeren studies op plan- en projectniveau. De beslissing over het Saeftinghedok zal normaalgezien niet meer door de huidige Vlaamse regering genomen worden. Vooral landbouwers van wie gronden onteigend zullen worden voor de bouw of voor natuurcompensaties zijn fel gekant tegen het project, alsook de inwoners van Doel.⁶² De tegenstanders zijn in feite dezelfde belangengroepen die destijds niet opgezet waren met de bouw van het Deurganckdok.

3.3 Tweede sluis Waaslandhaven

De Waaslandhaven bevindt zich, afgezien van het nieuwe Deurganckdok, volledig achter één sluis, de Kallosluis. Volgens de Antwerpse havenautoriteiten biedt deze zeesluis te weinig capaciteit om een vlot scheepverkeer te garanderen tussen de

⁶¹ Bron: www.gva.be

⁶² www.vilt.be

Schelde en de Waaslandhaven. In 2007 hadden iets minder dan 2.000 schepen te kampen met een gemiddelde vertraging van drie uur.⁶³ Om die reden wordt momenteel de optie onderzocht die voorziet in een tweede toegang tot de Waaslandhaven, zodat een vlotter scheepverkeer mogelijk wordt.

Aanvankelijk lagen twee scenario's op tafel⁶⁴:

- Bouw van een tweede zeesluis voor de Waaslandhaven. Deze zeesluis zou dan ofwel naast de bestaande Kallosluis komen te liggen, ofwel tussen het einde van het Deurganckdok en het Waaslandkanaal.
- Doortrekken van het Deurganckdok tot aan het Waaslandkanaal zodat één grote getijdenhaven gecreëerd zou worden.

De Vlaamse regering en de havenautoriteiten lijken zich momenteel te richten op het eerste scenario, waarbij de sluis op het einde van het Deurganckdok gebouwd zal worden. Dit is grafisch weergegeven in figuur 3.3. Bij het ontwerp van het Deurganckdok werd reeds voorzien in deze mogelijkheid, al is er hier en daar sprake van dat de schepen die langs de kaaien van het Deurganckdok aangemeerd zijn, last kunnen ondervinden van passerende schepen. De kosten voor de bouw worden tussen 625 en 701 miljoen euro geraamd⁶⁵. Indien deze sluis er werkelijk komt, dan zal dit de grootste sluis ter wereld zijn. Ze zou deze titel overnemen van de Berendrechtsluis, die overigens ook in de haven van Antwerpen ligt.⁶⁶ De Berendrechtsluis werd in 1989 in gebruik genomen en is 500 meter lang, 68 meter breed en 18 meter diep⁶⁷.

⁶³ www.deredactie.be

⁶⁴ www.cdenv-vlaamsparlement.be

⁶⁵ www.kanaalz.be

⁶⁶ Rekenhof, 2005, p.5

⁶⁷ www.flygt.com



Figuur 3.3 Vermoedelijke locatie tweede sluis⁶⁸

De beslissing aangaande dit project zal wellicht nog even op zich laten wachten. Met een geschatte bouwtijd van 4,5 jaar zal deze nieuwe sluis ten vroegste in 2013 in gebruik worden genomen. Het project zal waarschijnlijk op minder tegenkanting stoten dan het Deurganckdok of het Saefthinghedok omdat er weinig of geen onteigeningen nodig zijn en geen natuur verloren gaat.

3.4 Verdieping Westerschelde

De verdieping van de Westerschelde heeft niet direct betrekking op de Waaslandhaven. Indirect heeft het nochtans wel een belangrijke impact. De verdieping van de Westerschelde zorgt namelijk voor een betere toegankelijkheid van de Antwerpse haven waardoor de huidige en geplande infrastructuur optimaler kan renderen.⁶⁹ Het nieuwe Deurganckdok kan bijvoorbeeld pas optimaal renderen wanneer de Westerschelde verder uitgediept wordt.

⁶⁸ Bron: www.alfaportantwerpen.be (eigen bewerking)

⁶⁹ E. VAN HOOYDONK, 2006, p.132

3.4.1 Schelde

De belangrijkste bestaansreden van de haven van Antwerpen is het gegeven dat Antwerpen aan de Schelde ligt. De Schelde is een rivier die ontspringt in het Noord-Franse Gouai. Vervolgens stroomt ze via Frankrijk, België (door de stad Antwerpen) en Nederland naar haar monding in de Noordzee. Men maakt vaak een onderscheid tussen de volgende drie delen van de rivier⁷⁰:

- De Bovenschelde: van de bron tot Gent. Dit traject bedraagt ongeveer 185 km.
- De Zee- of Benedenschelde: van Gent tot de Belgisch-Nederlandse grens. Dit traject is ongeveer 100 km lang.
- De Westerschelde: van de Belgisch-Nederlandse grens tot de monding in de Noordzee. Dit gedeelte van de rivier heeft een lengte van ongeveer 60 km.

Het traject van de Schelde is in figuur 3.4 gegeven.



Figuur 3.4 Loop van de Schelde⁷¹ (rood: Bovenschelde, blauw: Benedenschelde, geel: Westerschelde)

⁷⁰ www.bluebayou.nl

⁷¹ Bron : CIA maps (eigen bewerking)

3.4.2 Schaalvergroting maritieme containervaart

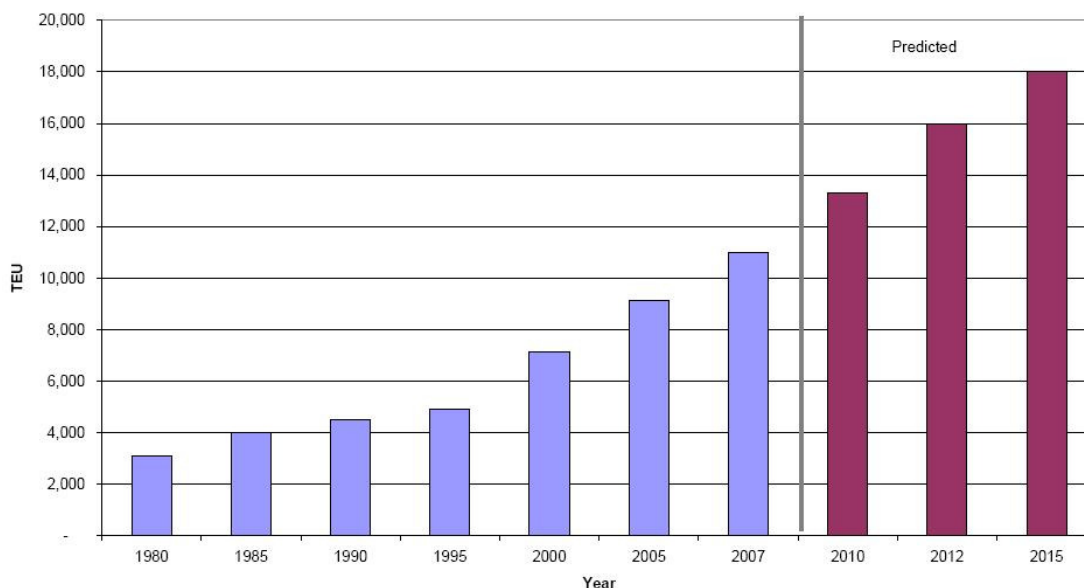
De schaalvergroting van de scheepvaart maakt dat steeds groter wordende schepen ingezet worden in het maritieme transport. Vooral in de containerscheepvaart was een gestage groei merkbaar van de ingezette schepen.

Tussen 1970 en het begin van de jaren '90 was er een geleidelijke groei, waarbij de containerschepen van de eerste en tweede generatie (1.000 à 1.500 TEU) vervangen werden door Panamax⁷² schepen met een capaciteit van +4.000 TEU. Deze groei in capaciteit versnelde echter in het midden van de jaren '90. Scheepslijnen begonnen zich toen, voor hun transpacifische diensten, te focussen op de westkust van de Verenigde Staten. Ze waren daardoor in staat schepen in te zetten die groter waren dan het Panama-kanaal toeliet ("post-Panamax" schepen). In 1996 verschenen reeds schepen van ongeveer 6.000 TEU ten tonele. Deze capaciteitsgroei bleef zich onverhinderd doorzetten. Momenteel worden reeds schepen ingezet met een containercapaciteit van meer dan 11.000 TEU. Men voorspelt trouwens dat er tegen 2015 schepen zullen worden ingezet met een capaciteit van ongeveer 18.000 TEU.⁷³

Figuur 3.5 geeft de groei in containerschipcapaciteit tussen 1980 en 2015 weer.

⁷² Panamax schepen zijn schepen die voldoen aan de maximale afmetingen om het Panamakanaal te kunnen passeren.

⁷³ United Nations ESCAP, 2007, p.11



Figuur 3.5 Groei in containerschipcapaciteit (1980-2015)⁷⁴

De lopende orders voor containerschepen worden op dit moment gedomineerd door de grote schepen. Ruim 39% van de totale bestelde capaciteit wordt vertegenwoordigd door schepen van +7.000 TEU. In juli 2007 waren er vijf schepen operationeel van +10.000 TEU, terwijl er op dat moment ongeveer 80 orders liepen voor die categorie.⁷⁵

Bekijken we het specifieke geval van de scheepsconstructeur Samsung Heavy Industries, dan stellen we vast dat dit bedrijf in 1999, als één van de eerste constructeurs ter wereld, schepen bouwde van 6.200 TEU. In 2007 kreeg hetzelfde bedrijf een order binnen voor een containerschip van 13.300 TEU, wederom als één van de pioniers. In amper zeven jaar was er met andere woorden een verdubbeling van de maximale capaciteit van containerschepen. Er is bovendien sprake dat dit bedrijf plannen heeft om een drijvend dok van 400 meter te bouwen waarop tegen 2009 gestart zal worden met de constructie van 16.000 TEU-schepen.⁷⁶

De Emma Mærsk is op dit moment het grootste containerschip ter wereld, samen met haar zeven zusterschepen (Estelle, Eleonora, Evelyn, Elly, Ebba, Edith en Eugen Mærsk). Het schip heeft een lengte van 397,7 meter, een diepgang van

⁷⁴ Bron: Korea Maritime Institute (KMI)

⁷⁵ United Nations ESCAP, 2007, p.12

⁷⁶ <http://www.shi.samsung.co.kr>

15,5 meter en kan naar schatting 13.500 standaardcontainers laden⁷⁷. Ondanks zijn enorme omvang komt het schip toe met een bemanning van 13 personen. Het schip was trouwens het eerste Ultra Large Container Ship (ULCS). Zulke schepen hebben een capaciteit van +10.000 TEU.⁷⁸



Figuur 3.6 De Emma Maersk⁷⁹

De drijfveer achter deze schaalvergroting was en is nog steeds het bekomen van schaalvoordelen, waarbij men de kost per km per getransporteerde container tracht te minimaliseren. Samsung heeft bijvoorbeeld uitgerekend dat de inzet van een 12.000 TEU-schip op de route tussen Europa en het Verre Oosten, een kostenbesparing van 11% per getransporteerde container zou opleveren ten opzichte van een 8.000 TEU-schip. De kostenbesparing zou 23% bedragen in vergelijking met een schip van 4.000 TEU.⁸⁰

3.4.3 Maritieme toegankelijkheid van Antwerpen

Bij de bespreking van de schaalvergroting van de maritieme scheepvaart komt één van de weinige nadelen van de diep landinwaartse ligging van de Antwerpse haven te boven: de Schelde laat geen onbeperkte diepgang toe. Er bestaat met

⁷⁷ www.embassyfreight.nl

⁷⁸ www.maerskline.com

⁷⁹ Bron: Algemeen Dagblad Rotterdam

⁸⁰ United Nations ESCAP, 2007, p.13

andere woorden een zekere capaciteitsgrens voor schepen die Antwerpen aandoen.⁸¹

De getijdengevoeligheid van de Schelde maakt dit probleem bovendien nog gecompliceerder. De toegankelijkheid van de haven wordt daardoor rechtstreeks afhankelijk van de stand van het water. Dit zou een probleem kunnen vormen aangezien er thans een 24u op 24u toegankelijkheid gevraagd wordt van havens, omwille van de steeds striktere vaarschema's. Op de Bovenschelde is het getijdenverschil niet merkbaar, op de Beneden- en Westerschelde wel, dus ook in Antwerpen. Het getijdenverschil bedraagt in Antwerpen ongeveer 5 meter, een factor die dus ook van wezenlijke invloed is op de maritieme toegankelijkheid.⁸²

Ook de haven van Gent heeft te kampen met een beperkte toegankelijkheid. De grootte en capaciteit van de schepen die deze haven aandoen zijn namelijk onderworpen aan de specificaties van de sluisen op het kanaal Gent-Terneuzen, de maritieme toegangspoort naar de Gentse zeehaven.⁸³ Er zijn echter plannen om dit kanaal uit te diepen zodat het toegankelijk wordt voor schepen met een diepgang tot 12,5 meter⁸⁴. Verder moet ook de haven van Oostende omgaan met beperkte toegangsmogelijkheden, dit omwille van de relatief ondiepe havengeul. De maximale diepgang bedraagt 6 meter voor de schepen die Oostende aandoen⁸⁵. Zowel voor Gent als voor Oostende zijn er echter projecten gepland die de belangrijkste stoornissen moeten verhelpen. De enige Belgische haven die relatief weinig problemen kent met haar maritieme toegankelijk is die van Zeebrugge. Deze haven is een diepwaterhaven die vlak aan de kust gelegen is en de maximale diepgang voor aanlopende schepen bedraagt 16,75 meter⁸⁶.

3.4.4 Verdieping van de Westerschelde

Scheepslijnen die moeilijkheden ondervinden wat betreft de beperkte toegankelijkheid van de haven van Antwerpen, zullen op langere termijn wellicht

⁸¹ J. BLOMME, 2001, p.2-3

⁸² www.serv.be

⁸³ www.lloyd.be

⁸⁴ www.scheepvaartbegeleiding.be

⁸⁵ <http://jisp.vlaamsparlement.be>

⁸⁶ www.zeebruggeport.be

uitwijken naar nabijgelegen concurrenten zoals Rotterdam. Om die reden werd in 1994 gestart met het project 'De verdieping van de Westerschelde'. Aanvankelijk beoogde men een betere toegankelijkheid van Antwerpen voor bulkschepen. Later verschoof de nadruk bij dit project naar de maritieme toegang voor containerschepen.⁸⁷ In de eerste twee fasen van dit verdiegingsproject werd al meer dan 273,3 miljoen euro geïnvesteerd⁸⁸.

Antwerpen ontvangt regelmatig schepen van 9.000 TEU en meer. De belangrijkste rederijen die Antwerpen aandoen zijn op dit moment Mediterranean Shipping Company (MSC), Cosco Shipping Company en China Shipping CL. Deze rederijen hebben echter plannen om schepen uit de +10.000 TEU-categorie (ULCS) langs Antwerpen te sturen.⁸⁹ Een nieuwe Scheldeverdieping drong zich hierdoor op.

Op 21 december 2005 ondertekenden Vlaamse en Nederlandse ministers, na een lange periode van voorbereidende studies en onderhandelingen, de vier Scheldeverdragen. In het eerste Scheldeverdrag ('Verdrag tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden ter uitvoering van de ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium') werd de weg vrijgemaakt voor een derde verdieping van de Westerschelde. Het Vlaams Parlement keurde dit verdrag goed op 28 februari 2007, de Nederlandse Tweede Kamer deed dit op 18 december van datzelfde jaar. Op 20 december 2007 gingen de baggerwerken aan Vlaamse zijde officieel van start. Het baggeren aan Nederlandse zijde zou enkele maanden nadien starten.⁹⁰

Deze nieuwe fase in de verdieping zou normalerwijze in 2009 voltooid moeten worden, zoals overeengekomen tussen Vlaanderen en Nederland⁹¹. Deze investering zal een getijde-onafhankelijke toegang garanderen voor schepen met een diepgang tot 13,10 meter. Indien men rekening houdt met een kielspeling⁹² van 12,5%, betekent dit dat men zal baggeren tot een minimale vaargeuldiepte

⁸⁷ R. LOYEN et al., 2003, p. 135

⁸⁸ J.P. MERCKX, 2006, p. 49

⁸⁹ B. VAN DEN BOSSCHE, 2007b

⁹⁰ B. VAN DEN BOSSCHE, 2007b

⁹¹ Port of Antwerp, 2007a, p.12

⁹² Deze kielspeling hanteert men niet alleen om contact met de bodem te vermijden, maar ook omdat schepen alsmaar moeilijker manoeuvreerbaar worden naarmate de kielspeling afneemt.

van 14,7 meter.⁹³ Grote containerschepen uit de ULCS-categorie zullen na de verdieping ongehinderd kunnen doorvaren naar de haven van Antwerpen tot aan het Deurganckdok.

Na een Europese offerteaanvraag werd de opdracht voor het uitvoeren van de baggerwerken verleend aan de Tijdelijke Handelsvereniging Zeeschelde, die de volgende leden telt⁹⁴:

- Dredging International NV
- NV Ondernemingen Jan De Nul
- Baggerwerken Decloedt en Zn.

In het eerste Scheldeverdrag werd tevens afgesproken hoe de kosten verdeeld zouden worden tussen beide partijen. Vlaanderen zal voor het grootste deel van deze kosten instaan⁹⁵. Voor de specifieke verdeling van de diverse kosten verwijzen we u naar Artikel 7 van het eerste Scheldeverdrag.

Voor de uitvoering van deze werken werd in 2007 reeds 42 miljoen euro voorzien door de Vlaamse Regering, voor 2008 wordt normalerwijze nog eens een bedrag van 58 miljoen euro gereserveerd.⁹⁶ Deze kosten zullen echter ruimschoots terugverdiend worden. Dit verdiepingsproject zal in Vlaanderen (tot 2030) naar schatting 0,7 tot 1,1 miljard euro aan welvaart creëren⁹⁷.

⁹³ Artikel 3 van het eerste Scheldeverdrag

⁹⁴ www.mobielvlaanderen.be

⁹⁵ Artikel 7 van het eerste Scheldeverdrag

⁹⁶ www.mobielvlaanderen.be

⁹⁷ www.scheldenet.be

Hoofdstuk 4: Intermodaal transport

Voor het overgrote deel van de goederen die via de Antwerpse haven getransporteerd worden is de haven niet de begin- of eindbestemming. Dit geldt eveneens voor andere zeehavens. Er is met andere woorden nog een behoefte aan een bijkomende verplaatsing tussen de haven en haar achterland. Dit heeft tot gevolg dat de goederen tijdens het transport achtereenvolgens met verschillende transportmodi verplaatst worden. Men spreekt daarbij van intermodaal transport. Een zeehaven fungeert hierbij als transferknooppunt in een transportketen. De goederen worden er, mits enkele tussenstappen, uitgewisseld tussen het zeeschip en een andere transportmodus.

In dit hoofdstuk zullen we de aspecten van intermodaal vervoer bespreken, in het bijzonder diegene die van toepassing zijn op transport via een zeehaven zoals Antwerpen.

4.1 Algemeen

Van Goor (1999) geeft de volgende definitie aan **intermodaal vervoer: "vervoer dat gebruik maakt van twee of meer vervoerswijzen"**.⁹⁸

Het begrip 'vervoer' in deze definitie moet men opvatten als 'één en dezelfde verplaatsing'. Vanuit het oogpunt van de behoefte aan vervoersdiensten is de enige relevante verplaatsing die van *deur tot deur* (van bedrijf tot klant, van grondstoffenleverancier tot producent, etc). Indien men tijdens deze verplaatsing meerdere transportmodi gaat integreren, dan spreekt men dus van intermodaal transport. Er moet dan op z'n minst ook één intermediair transferpunt zijn. Dit is een plaats waar goederenoverslag plaatsvindt tussen twee verschillende transportmodi. De verschillende fasen die doorlopen worden tijdens een vervoer van deur tot deur, zowel wat betreft transport als overslag, vormen samen de

⁹⁸ A.R. VAN GOOR et al., 1999, p. 298

transportketen voor dat vervoer.⁹⁹ Ook de transferpunten maken dus deel uit van deze intermodale keten.

Naast 'intermodaal' vervoer wordt ook gebruik gemaakt van de begrippen multimodaal, gecombineerd en intramodaal vervoer. Bij elk van deze begrippen is er een klein verschil met het intermodaal vervoer¹⁰⁰:

- Het verschil tussen inter- en multimodaal vervoer is te vinden in de homogeniteit of transportintegratie van de vervoersdienst. Bij intermodaal transport wordt de betrokken keten als één vervoersdienst aanzien waarbij men één bepaalde prijs aanrekend en één vervoersdocument voorlegt. De verschillende transportmodi en transferpunten worden daarnaast zo goed mogelijk op elkaar afgestemd. De ketenintegratie is hier dus optimaal. Multimodaal transport daarentegen beschouwt men als een opeenvolging van op zichzelf staande vervoersdiensten. Er is een minimale ketenintegratie.
- Gecombineerd vervoer wordt beschouwd als intermodaal vervoer waarbij het hoofdtransport geschiedt via het spoor, de binnenvaart of de zee. Het voor- en natransport, dat men zo kort mogelijk tracht te houden, gebeurt via de weg.
- Intramodaal transport maakt gebruik van meerdere voertuigen binnen één enkele modus. Bij intermodaal transport daarentegen komen meerdere modi aan bod.¹⁰¹

In het vervolg van dit werk zullen we enkel de term intermodaal transport gebruiken zodat de overlapping tussen de verschillende definities geen verwarring kan brengen.

4.2 Transportnetwerk

Een transportnetwerk wordt gevormd door de opeenvolging van verschillende transportmodi waarmee men de goederen van deur tot deur brengt. Daarnaast

⁹⁹ F. WITLOX, 2006, p. 166

¹⁰⁰ F. WITLOX, 2006, p. 167-168

¹⁰¹ K. WILLEMS, 2003, p. 8

bevat het netwerk transferpunten waar de overslag tussen verschillende modi plaatsvindt. We zullen kort bespreken welke mogelijkheden er bestaan en welke veelal van toepassing zijn bij een maritiem transport.

4.2.1 Transportmodaliteiten

Goederentransport kan in het algemeen geschieden via vijf verschillende vervoersmodaliteiten of vervoersmodi¹⁰²:

- Per spoor
- Via de weg
- Over water (zeevaart, kustvaart en binnenvaart)
- Door de lucht
- Door een pijpleiding

Intermodaal transport zal steeds met behulp van een combinatie van twee of meer van bovenstaande modi gebeuren. Bij een intermodaal maritiem transport zullen de laatste twee alternatieven echter zelden in het verhaal voorkomen. We zullen ze voor de volledigheid toch bij de bespreking betrekken. De verschillende vervoersmodi verschillen volgens Van Goor (1999) op vlak van volgende criteria¹⁰³:

- Snelheid: hoeveel tijd heeft het transportmiddel nodig om een bepaalde afstand te overbruggen? Luchttransport scoort het beste op dit vlak, althans wanneer het vervoer over een voldoende grote afstand gebeurt.
- Bereikbaarheid of penetratievermogen: in welke mate kan de vervoersmodus een willekeurige locatie bereiken? Wegvervoer scoort hier het beste, wat de dominantie van deze modus ten dele verklaart.
- Variabiliteit: hoe betrouwbaar is de modus wat betreft vertrek- en aankomsttijd? Met andere woorden: wat is de kans op vertragingen?
- Bruikbaarheid: in welke mate is de modus geschikt voor goederen van diverse maten en gewichten? Aangezien schepen vrijwel alle maten en gewichten kunnen transporteren, scoren zij het beste op dit criterium.

¹⁰² A.R. VAN GOOR et al., 1999, p. 294-295

¹⁰³ A.R. VAN GOOR et al., 1999, p. 295-296

Pijpleidingen kunnen enkel vloeistoffen en gassen vervoeren en komen daardoor op de laatste plaats.

- Frequentie: hoe vaak kan men een vervoersmodus inzetten per tijdsinterval? Op dit criterium behaalt de pijpleiding de beste score aangezien deze 24 uur per dag en 7 dagen per week ter beschikking staat van zijn beheerder.
- Beschadiging: hoe groot is de kans op beschadiging of verlies van de goederen?
- Kosten: hoe duur is de transportmodus per tonkilometer¹⁰⁴?

Door deze diversiteit kan beter ingespeeld worden op verschillende transportbehoeften.¹⁰⁵ Goederen met beperkt volume die snel bij de bestemming moeten zijn, worden bijvoorbeeld vaak per vliegtuig getransporteerd. Goederen met grote omvang en gewicht, bijvoorbeeld grondstoffen voor de auto-industrie, zullen eerder per schip of per trein vervoerd worden.

In tabel 4.1 zijn de verschillende vervoersmodi gerangschikt per criterium. Het beste alternatief krijgt score 1, het slechtste score 5. We moeten hierbij echter wel opmerken dat veel afhangt van de totale afstand die overbrugd dient te worden. Een zeeschip wordt hier bijvoorbeeld als het meest voordelig transportmiddel bestempeld qua kostprijs, maar het spreekt voor zich dat dit niet het geval zou zijn indien de transportafstand slechts 20 km bedraagt. Onderstaande tabel dient dus met de nodige voorzichtigheid gehanteerd te worden.

Tabel 4.1 Rangschikking van transportmodi per criterium (1=beste score)¹⁰⁶

	Weg	Spoor	Water	Lucht	Pijpleiding
Snelheid	2	3	4	1	5
Bereikbaarheid	1	2	4	3	5
Variabiliteit	2	3	4	5	1
Bruikbaarheid	3	2	1	4	5
Frequentie	2	4	5	3	1
Beschadiging	4	5	2	3	1
Kosten	4	3	1	5	2

¹⁰⁴ Eén tonkilometer is het transport van 1 ton over 1 km. Het is een eenheid die vaak gebruikt wordt in de transporteconomie om de evolutie in het goederenverkeer te evalueren.

¹⁰⁵ F. WITLOX, 2006, p. 167

¹⁰⁶ Bron: A.R. VAN GOOR et al., 1999, p. 297

4.2.2 Transferpunten

De locaties in de transportketen waar goederen overgeslagen worden tussen verschillende transportmodi zijn de transferpunten. Zee- en luchthavens en spoorwegstations zijn bijvoorbeeld perfect mogelijk als transferpunt in een transportnetwerk.¹⁰⁷ Transferpunten waar goederen overgeslagen worden tussen twee verschillende modi noemt men soms ook 'bimodale' transferpunten. Trimodale transferpunten zijn locaties waar men goederen kan uitwisselen tussen drie verschillende vervoersmodi.

De Water Container Terminal (WCT) langs het Albertkanaal te Meerhout is een voorbeeld van een trimodaal transferpunt. WCT startte in 1996 met de aanleg en exploitatie. Dit gebeurde in samenwerking met de toenmalige Dienst voor de Scheepvaart¹⁰⁸. Het is een 'inland' containerterminal waar goederen overgeslagen kunnen worden tussen schip, trein en vrachtwagen. De capaciteit bedroeg aanvankelijk 100.000 TEU maar werd in 2000 uitgebreid tot 200.000 TEU. De haven beschikt over een oppervlakte van 10 ha, heeft een opslagcapaciteit van 8.000 TEU en kent een jaarlijkse overslag van meer dan 170.000 TEU. Ze ligt op ongeveer 50 km van de Antwerpse haven.¹⁰⁹ In hoofdstuk 6 zullen nog andere containerterminals besproken worden.

4.2.3 Intermodale maritieme transportketen

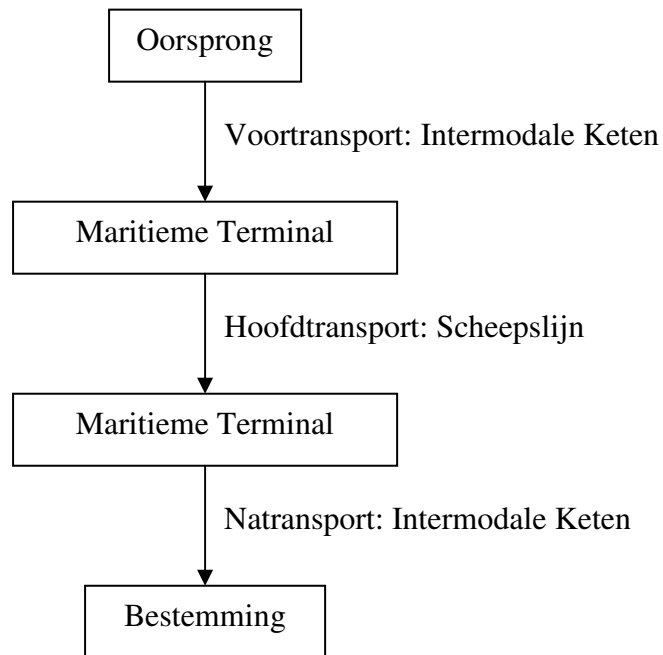
Bij een intermodale maritieme keten zal de zeevaart altijd het hoofdtransport uitmaken. Transport over water scoort weliswaar slecht wat betreft snelheid, bereikbaarheid, variabiliteit en frequentie, maar blinkt uit op de criteria bruikbaarheid en kosten (zie tabel 4.1). Vooral dat laatste criterium is een belangrijke succesfactor voor de zeevaart. Er is bijvoorbeeld gebleken dat transport over water, qua brandstofkosten, vijfmaal goedkoper is dan transport over de weg. De terminals in de vertrek- en aankomsthaven vormen transferpunten in de intermodale maritieme keten. Het voor- en natransport kan opnieuw een intermodale keten omvatten, met op zijn beurt weer verschillende

¹⁰⁷ F. WITLOX, 2006, p. 166

¹⁰⁸ Promotie Binnenvaart Vlaanderen, 2007, p.29

¹⁰⁹ www.informatie.binnenvaart.nl

transportmodi en transferpunten. Een schematische voorstelling van deze intermodale maritieme keten vindt u in figuur 4.1.



Figuur 4.1 Intermodale maritieme keten¹¹⁰

Het is de taak van de havenautoriteiten en van de overheid van een land om ervoor te zorgen dat dit voor- en natransport, tussen haven en hinterland, op een zo efficiënt mogelijke wijze kan geschieden. In het geval van de Antwerpse haven moet men er vooral op toezien dat de goederen die de haven binnenkomen via de Schelde ook effectief de haven uitgeraken, ook na de investeringswerken in de Waaslandhaven. Met andere woorden: er moet een zo goed mogelijke *ontsluiting* van de haven zijn. In de volgende hoofdstukken van dit werk zullen we bespreken hoe goed de ontsluiting van de Antwerpse haven is door de modi weg, spoor en water (binnenvaart).

4.3 Modal split

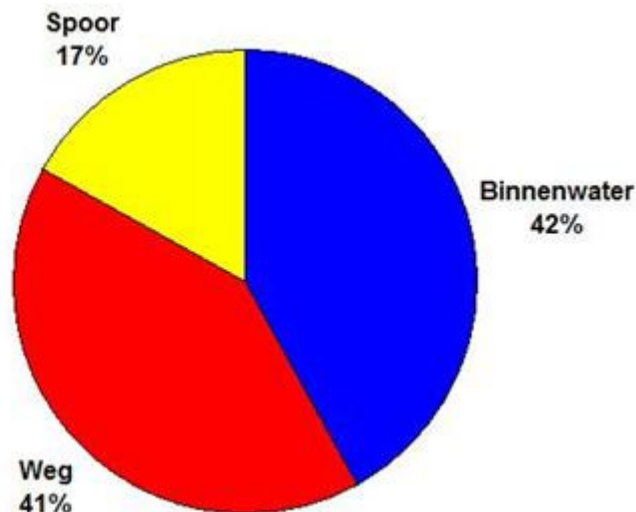
De *modal split* is de verdeling van het vervoer over de verschillende vervoersmodi.¹¹¹ Men kan de modal split toepassen in verschillende kaders. Zo

¹¹⁰ Bron: C. MACHARIS en A. VERBEKE, 1999 (eigen bewerking)

¹¹¹ E. VANOEVELEN, 2005, p.30

kan men gaan onderzoeken hoe alle transport in één bepaald land verdeeld is over de verschillende transporttypes. Men kan het ook op kleinere schaal toepassen en voor één enkel bedrijf gaan kijken in welke mate het transport per transportmodus geschiedt.

Voor een haven kan het bijvoorbeeld interessant zijn te kijken wat de modal split is wat betreft het voor- en natransport. Met die kennis kan men dan betere beslissingen nemen indien er zich problemen voordoen met betrekking tot de ontsluiting van de haven. Figuur 4.2 geeft de modal split voor de hinterlandtrafiek van de haven van Antwerpen voor het jaar 2005. We beperken ons hier, alsook in het vervolg van deze verhandeling, tot de modi weg, spoor en binnenvaart aangezien deze het sterkst betrokken zijn bij het ontsluitingsvraagstuk.



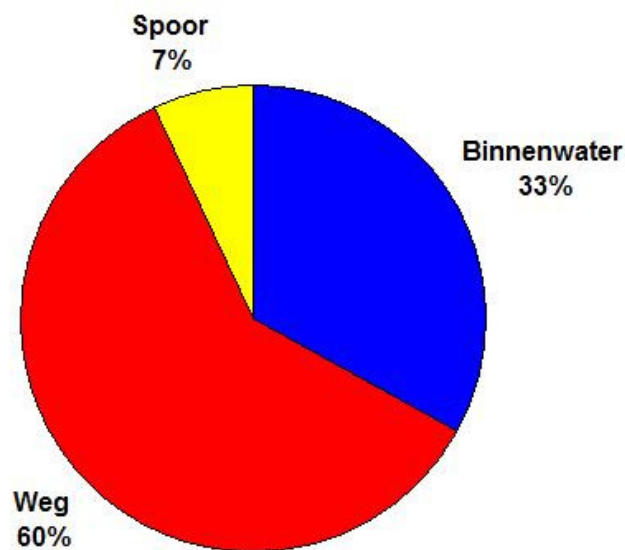
Figuur 4.2 Modal split van de totale hinterlandtrafiek van de Antwerpse haven (2005)¹¹²

Aangezien de investeringen in de Waaslandhaven met name in de containertrafiek een grote stijging teweeg zullen brengen, zullen we ook even kijken wat de modal split is voor het Antwerpse containertransport. Hier moet wel opgemerkt worden dat transshipment (i.e. overslag van schip op schip) een groot belang heeft. Bijna één op vijf containers die in de haven van Antwerpen aankomen is niet bestemd voor het eigen achterland maar wordt, eventueel mits tijdelijke stockage of behandeling tussendoor, overgeslagen op een ander schip en zo naar een andere

¹¹² Bron: www.portofantwerp.com (eigen bewerking)

zeehaven getransporteerd.¹¹³ In het verleden had transshipment een beperkte rol in Vlaanderen, maar ondermeer door hubvorming van rederijen in de zeehavens is er de laatste jaren een groei merkbaar. Transshipment maakt echter geen gebruik van het transportnetwerk rond een haven en heeft daardoor weinig invloed op de ontsluiting.¹¹⁴

Figuur 4.3 geeft de modal split voor de hinterlandtrafiek van containers weer voor de Antwerpse haven in 2005.



Figuur 4.3 Modal split hinterlandtrafiek van containers van de Antwerpse haven (2005)¹¹⁵

Indien er doorheen de jaren een verschuiving merkbaar is tussen verschillende vervoersmodi dan spreekt men van een *modal shift*. Zo heeft men de laatste jaren vastgesteld dat het aandeel van het wegvervoer in de modal split van de containertrafiek aan het afnemen is ten gunste van de andere modi.¹¹⁶ Dit is een gunstige evolutie. Ten eerste omdat men in het wegvervoer steeds meer met congestie te kampen heeft en ten tweede omdat het transport via spoor en binnenwateren veel milieuvriendelijker en goedkoper is dan over de weg.

¹¹³ www.portofantwerp.com

¹¹⁴ www.ua.ac.be

¹¹⁵ Bron: www.portofantwerp.com (eigen bewerking)

¹¹⁶ R. LOYEN et al., 2003, p.136

In de hiernavolgende hoofdstukken zullen we dieper ingaan op de verschuivingen die zich op dit moment voordoen in de modal split van de haven van Antwerpen.

4.4 Extended Gateway Vlaanderen

Een binnenvaartterminal zoals die in Meerhout mag men absoluut niet beschouwen als concurrentie voor de haven van Antwerpen. Binnenvaartterminals en andere logistieke transferpunten in het Vlaamse achterland hebben eerder een ondersteunende rol ten opzichte van de Antwerpse zeehaven. Het is namelijk zo dat vele verladers en logistieke dienstverleners die in Vlaanderen willen investeren op zoek zijn naar *Prime locations* voor hun logistieke activiteiten. Dit zijn meestal locaties in de buurt van een *gateway*, i.e. een logistieke poort (bijvoorbeeld een zeehaven). Bepaalde factoren zoals de dure concessies, dure en schaarse havenarbeid en verkeerscongestie hebben er echter voor gezorgd dat deze *gateways* niet verder de ideale locatie vormen voor bepaalde logistieke activiteiten. Bovendien geven de havenautoriteiten vaak de voorkeur aan activiteiten met de hoogste toegevoegde waarde (bijvoorbeeld petrochemie), waardoor logistieke bedrijven uit het havengebied verdwijnen door het gebrek aan ruimte. Het is echter van belang deze bedrijven ook een plaats te geven om hun activiteiten uit te oefenen, wil de haven niet inboeten aan concurrentievermogen.¹¹⁷

Om investeringen voor bepaalde productgroepen aan te trekken moet een haven dus ook locaties voorzien in het achterland waar men niet beperkt wordt door deze drempels. Goederenvervoer waarvoor een korte levertijd van groot belang is kan bijvoorbeeld veel hinder ondervinden van congestie in het logistieke netwerk rond een haven. Door de logistieke activiteiten voor deze producten in het achterland te laten plaatsvinden kan dit echter omzeild worden. Logistieke activiteiten voor volumegoederen zullen daarentegen beter in de haven zelf plaatsvinden aangezien de kosten van het voor- en natransport en extra overslag anders te groot zouden zijn.¹¹⁸

¹¹⁷ G. BEYENS, 2007

¹¹⁸ G. BEYENS, 2007

Om deze aspecten verder te onderzoeken en om de logistieke sector te steunen in zijn verdere ontwikkeling heeft het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) het concept *Extended Gateway*® in het leven geroepen. *Extended Gateways* zijn locaties in het hinterland met dezelfde karakteristieken als de primaire *gateway*. Door efficiënte intermodale verbindingen kunnen ze bepaalde logistieke activiteiten tegen een vergelijkbare kost verrichten. De specifieke locatie van een dergelijke *Extended Gateway* biedt echter vaak voordelen die in de haven zelf niet van toepassing zijn, waardoor ze een betere keuze vormen dan de *gateway* zelf. Bovendien zorgen deze achterlandlocaties ervoor dat waardetoevoegende activiteiten in het achterland uitgespreid worden, waardoor de economische voordelen tot ver buiten de haven merkbaar zijn.¹¹⁹

Een zeehaven kan zijn *Extended Gateway* uitbreiden door partnerships te sluiten met achterlandlocaties, bijvoorbeeld door snelle en frequente verbindingen op te zetten. Dit is in Vlaanderen perfect mogelijk omwille van zijn goede infrastructuurnet. Wat betreft de dichtheid van de transportinfrastructuur is Vlaanderen de leidende regio in Europa: qua dichtheid van de spoorweginfrastructuur staat het op de eerste plaats; en het heeft het tweede dichtste weg- en binnenwaternetwerk.¹²⁰

Het VIL heeft een vijftiental hotspots geïdentificeerd in Vlaanderen met bi- of multimodale activiteiten die ideaal zijn om deel uit te maken van een *Extended Gateway*. Vele hiervan zijn gelokaliseerd langs de belangrijkste autowegen vanuit Antwerpen (richting Gent, Brussel en Limburg). Ook de binnenwaterterminals in Genk, Meerhout, Willebroek en Wielsbeke vormen ideale locaties voor logistieke investeringen.¹²¹ De Antwerpse haven heeft bijvoorbeeld al samenwerkingsinitiatieven ondernomen met achterlandlocaties langs het Albertkanaal om de *Extended Gateway* uit te bouwen.¹²²

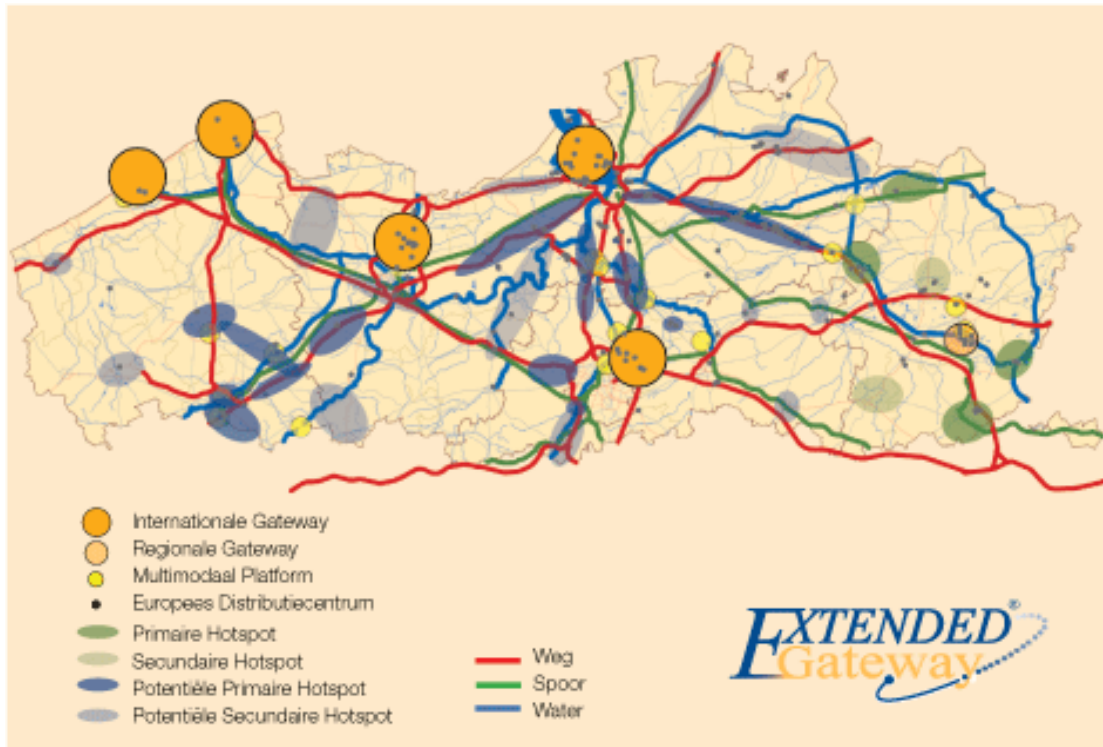
In figuur 4.4 is het *Extended Gateway*-concept in beeld gebracht voor Vlaanderen.

¹¹⁹ www.vil.be

¹²⁰ T. NOTTEBOOM, 2006, p. 293

¹²¹ G. BEYENS, 2007

¹²² www.vil.be



Figuur 4.4 Extended Gateway Vlaanderen¹²³

Twee principes staan centraal bij het Extended Gateway-concept: clusteren en bundelen. Eerst en vooral moet men logistieke activiteiten trachten te *clusteren* in een beperkt aantal hot spots. Op die manier haalt men voordeel uit elkaars aanwezigheid en kunnen kostenvoordelen bekomen worden. Verder moet men er ook voor zorgen dat de gegenereerde goederenstromen *gebundeld* worden, zodat een daadwerkelijke intermodale vervoerspolitiek tot stand kan komen.¹²⁴

Voor elk van de Vlaamse provincies worden momenteel strategische, logistieke studies uitgevoerd om de Extended Gateway verder uit te werken en in de praktijk te brengen. Limburg was de eerste provincie waar deze studie afgerond werd (april 2007) en waar men momenteel bezig is met de concrete realisatie.

¹²³ Bron: www.vil.be

¹²⁴ www.extendedgateway.be

Hoofdstuk 5: Wegvervoer

In de volgende 3 hoofdstukken zullen we bespreken hoe het transport momenteel gebeurt tussen de haven en haar achterland en welke plannen men heeft op vlak van capaciteitsuitbreiding. We beperken ons tot de modi weg, spoor en water (binnenvaart). Daar waar deze van toepassing zijn, zullen ook mogelijkheden tot intermodaal transport besproken worden. In dit hoofdstuk zullen we ons toeleggen op het wegvervoer.

5.1 Huidige wegontsluiting

Eén van de troeven van de haven van Antwerpen die in hoofdstuk 1 aangehaald werden, is dat ze zich op een zeer aantrekkelijke locatie bevindt in West-Europa. Bovendien beschikt de Antwerpse regio over een zeer intens net van autosnelwegen en andere wegen, die ervoor zorgen dat Antwerpen zeer goede wegverbindingen heeft met tal van Europese steden. Antwerpen ligt op het kruispunt van enkele grote nationale en internationale wegen (figuur 5.1): de A12 richting Nederland, de E17/E34 richting Noord-Frankrijk, de E19 op de as Parijs/Brussel/Amsterdam en de E313¹²⁵/E314 richting Duitsland¹²⁶. Tabel 5.1 geeft een overzicht van de wegafstand tussen Antwerpen en enkele grote Europese steden.

¹²⁵ Boudewijnsnelweg

¹²⁶ H. BERTOLO et al., 2007, p.18



Figuur 5.1 Wegontsluiting Antwerpen¹²⁷

Tabel 5.1 Wegafstand tussen Antwerpen en grote Europese steden¹²⁸

Stad	Afstand (km)
Basel	604
Keulen	208
Düsseldorf	202
Frankfurt	397
Lyon	763
Milaan	942
München	763
Parijs	343
Straatsburg	471
Wenen	1.099

¹²⁷ Bron: www.portofantwerp.com

¹²⁸ Bron: www.portofantwerp.com (eigen bewerking)

Zoals in het vorige hoofdstuk is aangehaald wordt momenteel ongeveer 40% van de goederen die via de Antwerpse haven verscheept worden, via de weg aan- of afgevoerd. Voor de containertrafiek bedraagt dit aandeel zelfs 49% (60% indien men enkel de landinwaartse trafiek beschouwt, dus zonder transshipment). Dit betekent dat jaarlijks ongeveer 3 à 4 miljoen containers via de weg worden getransporteerd tussen de haven en het hinterland. De ambitie van de havenautoriteiten is om het aandeel van de weg in de hinterlandtrafiek van containers tegen 2010 te doen dalen tot circa 40%.

5.2 Nieuwe infrastructuur

Veel van de autowegen in en rond Antwerpen hebben de laatste jaren echter te kampen gekregen met zware congestie. Het verkeer op de wegen in en rond Antwerpen is de laatste jaren dermate gestegen dat het huidige verkeersnet de goederenstroom niet meer kan verwerken. Het Antwerpse hoofdwegennet moet momenteel dagelijks circa 200.000 voertuigen verwerken, waarvan 25% vrachtwagens¹²⁹. Volgens de Vlaamse Regionale Indicatoren (VRIND) van 2007 zijn 3,9% van de rijuren als verliesuren te beschouwen (wegenwerken op de Antwerpse ring zelfs nog niet meegerekend), in de rest van Vlaanderen is dit slechts 0,8%¹³⁰. Deze congestie leidt tot veel tijdverlies voor het personen- en vrachtvervoer, voornamelijk tijdens de piekmomenten. Voor het vrachtvervoer leidt dit meestal tot een sterke stijging van de tijdskosten. Dit zijn kosten die niet afhankelijk zijn van het aantal gereden kilometers, maar van het aantal gepresteerde uren (bijvoorbeeld loonkost)¹³¹.

Ook al streeft men naar een procentuele daling van het wegvervoer in de modal split, in absolute termen zal het aantal bewegingen over de weg ook in de toekomst continu blijven stijgen. Men verwacht bijvoorbeeld dat er tegen 2030 ongeveer 6,3 miljoen TEU over de weg getransporteerd zullen worden van en naar de Antwerpse haven, een verdubbeling ten opzichte van de huidige situatie¹³². Om die reden dringt een aanpassing van het wegennet aan de vraag naar wegvervoer zich op. Nieuwe infrastructuurwerken zullen moeten zorgen voor

¹²⁹ www.bamnv.be

¹³⁰ Studiedienst van de Vlaamse Regering, 2007, p.300

¹³¹ J. THIELEN, 2004, p. 10

¹³² H. BERTOLO et al., 2007, p.21

een nieuwe *capaciteitsinjectie* in het Antwerpse wegennet. De volgende drie projecten zullen we kort bespreken: de Oosterweelverbinding, de verbinding Liefkenshoektunnel-E17 en de aanpassing van de E313.

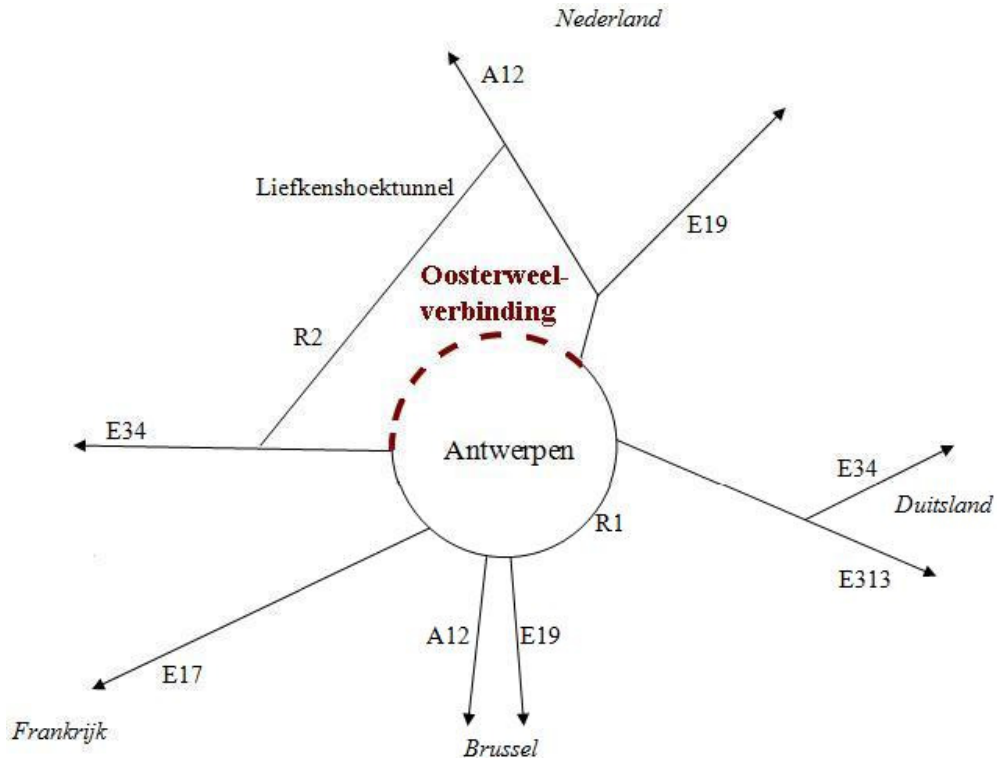
5.2.1 Oosterweelverbinding

De Oosterweelverbinding is een project dat moet zorgen voor de sluiting van de ring rond Antwerpen. Door het ringconcept, waardoor weggebruikers de keuze krijgen om in wijzer- of tegenwijzerzin de ring op te rijden, zou de kans op congestie sterk verminderen. Het project omvat ondermeer een spectaculaire brug over de Antwerpse havenwijk en een ondertunneling van de Schelde. Verder wordt ook geïnvesteerd in aansluitingscomplexen die moeten zorgen voor een betere verbinding met de belangrijke invalswegen.¹³³ Dankzij dit project zal een nieuwe verbinding ontstaan tussen de Linker- en de Rechteroever.

De kosten werden initieel geschat op ongeveer 1 miljard euro, maar de Vlaamse Regering legde in februari 2007 een maximale kostprijs op van 1,85 miljard euro (april 2007).¹³⁴ De Oosterweelverbinding is een project dat deel uitmaakt van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen. Dit Masterplan werd ontwikkeld door de Vlaamse overheid en omvat 16 ambitieuze infrastructuurwerken met betrekking tot wegen, waterwegen, openbaar vervoer en de zachte weggebruiker.

¹³³ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 2005, p.78

¹³⁴ P. DENDOOVEN, 2007



Figuur 5.2 Oosterweelverbinding¹³⁵

De speciaal hiervoor opgerichte Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) werd belast met de uitvoering van het miljardenproject. Als realisator en coördinator is deze maatschappij verantwoordelijk voor de financiering, realisatie, beheer en exploitatie van de werken¹³⁶. Na een openbare aanbesteding werd het Oosterweelproject toegekend aan het consortium THV Noriant. De timing voor de start van de werken ligt momenteel op maart 2009, maar door een uitstel van de bouwaanvraag zou deze datum in het gedrang kunnen komen.

Diverse groeperingen waaronder de Actiegroep Linkeroever en de stRaten-generaal, dat voor een alternatief tracé pleit, hebben zich reeds tegen de plannen voor de Oosterweelverbinding uitgesproken. Zij kregen de steun van verschillende Vlaamse parlementsleden.¹³⁷

We willen tenslotte nog opmerken dat de Oosterweelverbinding zeker geen wondermiddel zal zijn tegen de verkeersellende in Antwerpen. Het kan dus goed

¹³⁵ Bron: Bart Haeverans, 2008

¹³⁶ www.bamnv.be

¹³⁷ www.oosterweelverbinding.info

zijn dat er zich na de werken een nieuwe zwakke schakel aandient in het Antwerpse transportsysteem.¹³⁸

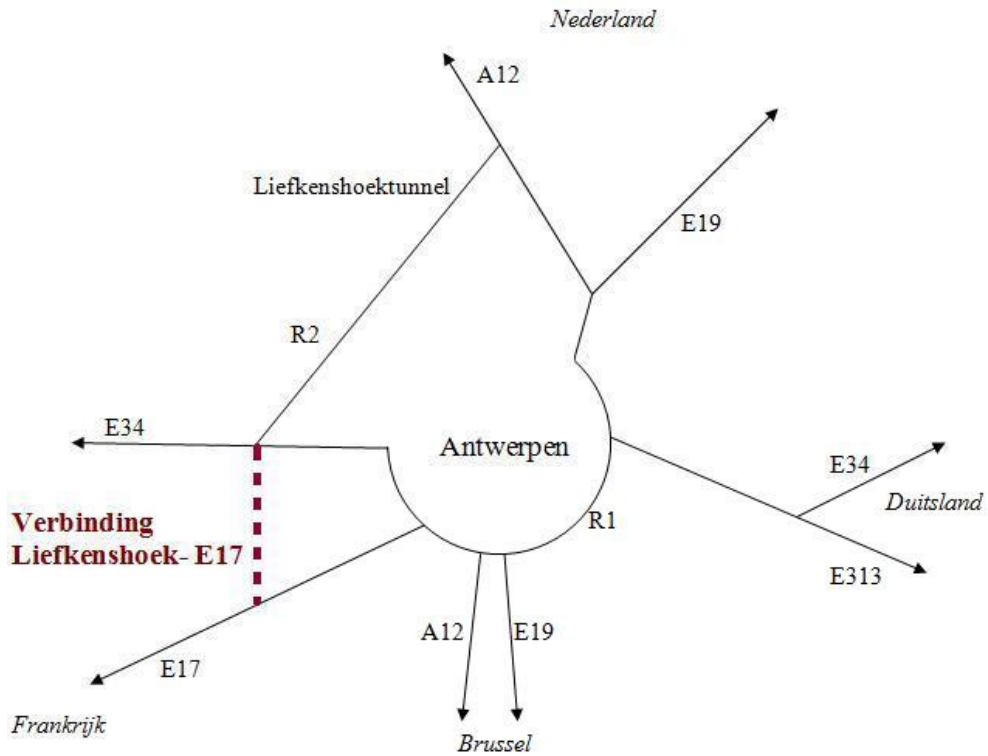
5.2.2 Verbinding Liefkenshoektunnel-E17

Ook deze verbinding is zonder twijfel één van de missing-links in de transportinfrastructuur van de Antwerpse haven. De Liefkenshoektunnel is essentieel voor de ontsluiting van de Waaslandhaven. Het afgelopen jaar reden door deze toltunnel maar liefst 6,5 miljoen voertuigen, waaronder 2,5 miljoen vrachtwagens¹³⁹. De verbinding tussen Liefkenshoek en E17 dient voor een verbetering te zorgen van de verkeersstromen tussen de Waaslandhaven enerzijds en Oost- en West-Vlaanderen en Noord-Frankrijk anderzijds¹⁴⁰. Een groot deel van dit verkeer verloopt momenteel via de Wase dorpskernen, met alle gevolgen van dien voor de plaatselijke leefbaarheid. Zeker wanneer men de capaciteitsuitbreidingen in de Waaslandhaven beschouwd, is deze verbinding op termijn onmisbaar.

¹³⁸ H. BERTOLO et al., 2007, p.22

¹³⁹ www.liefkenshoektunnel.be

¹⁴⁰ www.alfaportantwerpen.be

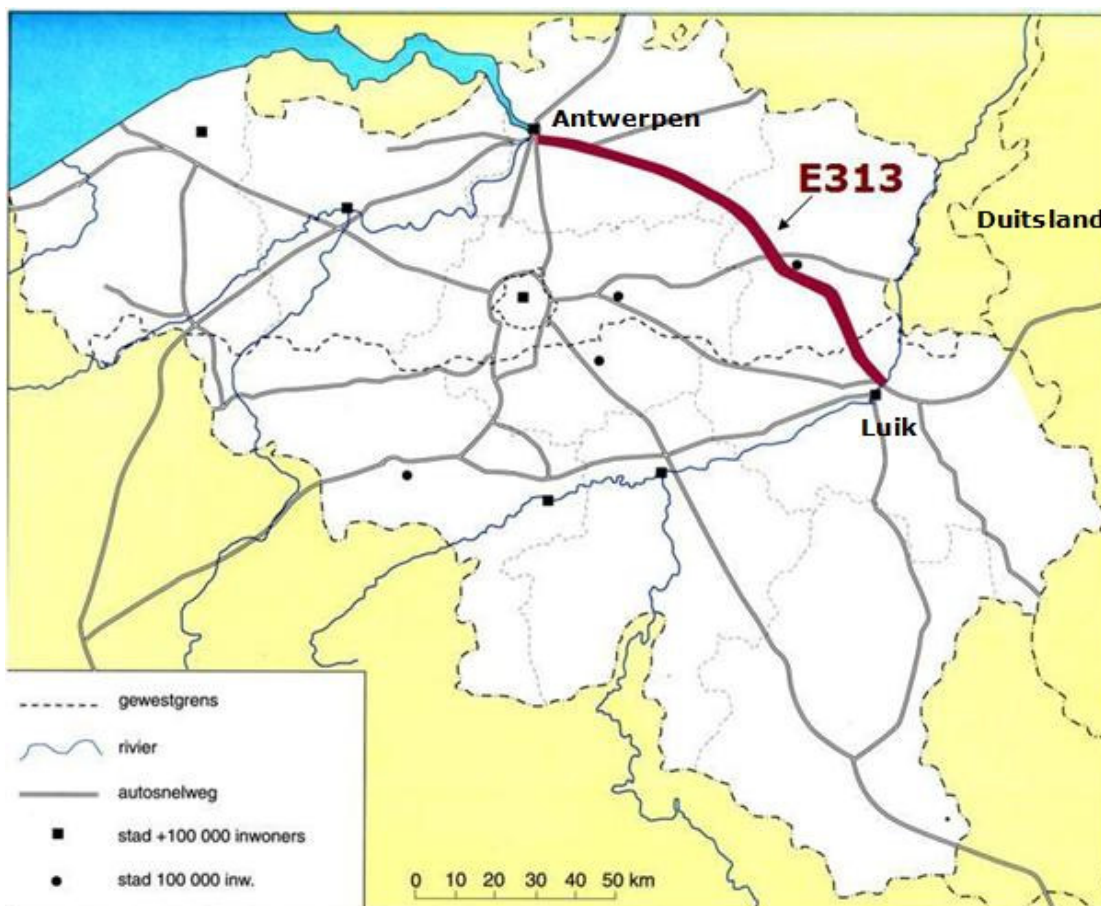


Figuur 5.3 Verbinding Liefkenshoektunnel-E17¹⁴¹

5.2.3 Aanpassing van de E313

De E313 of Boudewijn-snelweg loopt tussen Antwerpen en Luik en maakt deel uit van de belangrijkste wegverbindingen tussen de haven van Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied (zie figuur 5.4). Het aandeel vrachtwagens op deze snelweg is het hoogst van alle autowegen in Vlaanderen en dit cijfer stijgt met de jaren, mede door de ingebruikname van het Deurganckdok.

¹⁴¹ Bron: Bart Haeverans, 2008



Figuur 5.4 E313¹⁴²

Momenteel wordt deze snelweg echter tot ver boven zijn theoretische capaciteit benut, wat aanleiding geeft tot vele verkeersproblemen. Eerst en vooral kent de E313 op de piekmomenten een zeer drukke bezetting. Een belangrijk knelpunt is de aansluiting op de ring van Antwerpen. Ook de samenvoeging van de E313 en de E34 in Ranst, waar een capaciteitsvernaauwing gebeurt van 2x2-rijstroken naar 1x3 rijstroken, geeft in de richting van Antwerpen aanleiding tot files die tot ver stroomopwaarts effect hebben. Vooral in de ochtendspits, wanneer het verkeer richting Antwerpen het sterkst is, zorgt dit voor problemen. Deze factoren maken van de E313 het verkeersknelpunt bij uitstek in Vlaanderen.¹⁴³

Ook de verkeersveiligheid van deze snelweg wordt vaak in twijfel getrokken. De voornaamste reden hiervoor is uiteraard de verkeersdrukke. Maar ook andere factoren, zoals de korte op- en afritten en het grote aandeel vrachtwagens,

¹⁴² Bron: E. GOYVAERTS en F. VERSPAGEN (eigen bewerking)

¹⁴³ Vlaams Parlement, 2008, p.2

maken dat deze snelweg één van de dodelijkste is in Vlaanderen. In 2006 waren er ongeveer 600 ongevallen en 11 doden. Het aantal ongevallen op de snelweg is de laatste drie jaar met ongeveer 50% gestegen.¹⁴⁴

Het Vlaams netwerk van ondernemingen becijferde dat de files en ongevallen op de E313 de maatschappij jaarlijks 139 miljoen euro kosten¹⁴⁵.

De Vlaamse Regering is momenteel op zoek naar een geschikte oplossing voor de problematiek rond de E313. De volgende voorstellen kwamen reeds ter sprake in het Vlaamse Parlement:

- Het aanleggen van een derde rijstrook tussen Ranst en Lummen.
- Het aanleggen van noodbruggen op de Singel om de doorstroming naar de E313 te verbeteren.
- Een verbetering van de op- en afritten.
- Afspraken voor collectief woon-werktransport (carpooling).
- Ook een heringebruikname van de IJzeren Rijn of een aanpassing van het Albertkanaal zouden de overlast op de E313 sterk kunnen verminderen.

Momenteel wacht men de nodige mobiliteitsstudies af vooraleer een beslissing te treffen over de in te zetten maatregelen.

¹⁴⁴ Vlaams Parlement, 2008, p.4

¹⁴⁵ www.voka.be

Hoofdstuk 6: Binnenvaart

6.1 Huidige binnenvaartontsluiting

6.1.1 Algemeen

Vlaanderen beschikt over 1.355 km bevaarbare waterwegen, waarvan 1.038 km door de handelsvaart gebruikt wordt¹⁴⁶. Tachtig percent van de Vlaamse bedrijven ligt bovendien op minder dan 10 km van een bevaarbare binnenwaterweg. Vlaanderen beschikt daarmee, na het vlakke en waterrijke Nederland, veruit over het dichtste binnenwaternetwerk van Europa. Ook voor het wegennet bekleedt Vlaanderen een toppositie, maar daar men dient echter wel bij op te merken dat de resterende capaciteit bij het wegvervoer quasi nihil is. Bij de binnenvaart heeft men daarentegen nog een aanzienlijke reservecapaciteit. Een modal shift naar het binnenvaartvervoer kan dus een oplossing bieden voor de stijgende verkeersellende op de Vlaamse wegen.¹⁴⁷ Het aandeel van de binnenvaart in de modal split bedraagt in Vlaanderen ongeveer 13%. Dit aandeel is de laatste jaren redelijk stabiel gebleven. Mits de nodige aanpassingen aan het vaarnet zou men het transport via binnenvaart echter weer kunnen laten groeien.¹⁴⁸

Het beheer van de Vlaamse waterwegen is verdeeld onder een viertal maatschappijen¹⁴⁹:

- Waterwegen en Zeekanaal NV: staat in voor de waterwegen in Oost- en West-Vlaanderen en Vlaams-Brabant.
- NV De Scheepvaart: beheert het overgrote deel van de waterwegen in de provincies Antwerpen en Limburg, waaronder het Albertkanaal.
- Departement Openbare Werken en Mobiliteit – Afdeling Maritieme Toegang: is verantwoordelijk voor de maritieme toegankelijkheid van Vlaanderen (Zeeschelde, kanaal Gent-Terneuzen, kanaal Brugge-Zeebrugge en het zeekanaal van Oostende).

¹⁴⁶ <http://aps.vlaanderen.be>

¹⁴⁷ www.binnenvaart.be

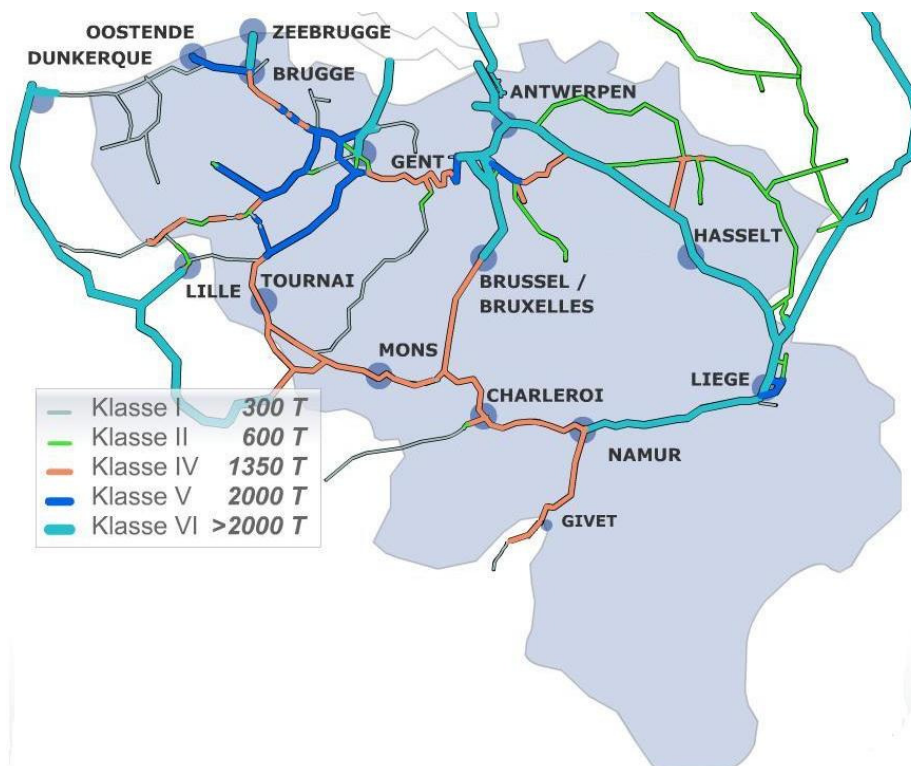
¹⁴⁸ L. RAES, 2001

¹⁴⁹ www.binnenvaart.be

- Agentschap Maritieme Dienstverlening – Afdeling Kust: beheer van de kustvaart.

Een grafische weergave van deze beheersverdeling wordt in bijlage 2 gegeven.

De Belgische waterwegen zijn per categorie weergegeven in figuur 6.1.



Figuur 6.1 Netwerk van Belgische waterwegen (per categorie)¹⁵⁰

Ongeveer 42% van de hinterlandtrafiek van de Antwerpse haven wordt verzorgd door de binnenvaart. In absolute cijfers bedroeg dit voor 2007 in totaal 89,3 miljoen ton, waarvan 39,9 miljoen ton werd aangevoerd en 49,4 miljoen ton werd weggevoerd.¹⁵¹ Het feit dat er meer goederen werden weggevoerd wijst op een exportgerichte economie. Prognoses stellen bovendien dat de binnenvaarttrafiek in 2018 meer dan 115 miljoen ton zal bedragen¹⁵². De gunstige ligging van de haven in de delta van de Schelde, de Maas en de Rijn maakt dat zeer goede binnenvaartverbindingen tot stand kunnen komen met het Europese vaarnet.

¹⁵⁰ Bron: www.binnenvaart.be

¹⁵¹ www.portofantwerp.com

¹⁵² H. BERTOLO et al., 2007, p.35

Ongeveer 24% van de totale binnenvaarttrafiek was bestemd voor het eigen Belgische achterland. Hierbij zijn het Albertkanaal en het kanaal Antwerpen-Brussel-Charleroi (ABC-kanaal) de belangrijkste binnenwaterwegen.

6.1.2 Albertkanaal

Het Albertkanaal werd uitgegraven tussen 1930 en 1939 en vormt de verbinding tussen de haven van Antwerpen en het industriebekken van Luik (zie figuur 6.2). Op die manier vormt het een belangrijke link tussen de Schelde en de Maas. Het beheer van dit kanaal wordt verzorgd door NV De Scheepvaart¹⁵³. Over de volledige lengte van het Albertkanaal worden elk jaar meer dan 40 miljoen ton goederen vervoerd, doch niet noodzakelijk met de Antwerpse haven als begin- of eindbestemming.¹⁵⁴ Deze trafiek stijgt jaarlijks met ongeveer 1 miljoen ton, ook al kent men momenteel een mindere periode door het gedeeltelijk wegvallen van belangrijke erts- en kolentrafieken naar Arcelor in Luik¹⁵⁵. De haven van Luik is trouwens de belangrijkste binnenhaven van België, met een jaarlijkse overslag van ongeveer 21 miljoen ton¹⁵⁶.

¹⁵³ www.binnenvaart.be

¹⁵⁴ www.descheepvaart.be

¹⁵⁵ NV De Scheepvaart, 2006, p.28

¹⁵⁶ www.portdeliege.be



Figuur 6.2 Albertkanaal¹⁵⁷

Langs de oevers van dit kanaal werden vele industriezones uitgebouwd waar zich de laatste decennia een aanzienlijke nijverheid heeft ontwikkeld. Er is momenteel nog voldoende ruimte om nieuwe bedrijventerreinen aan te leggen en daarnaast zijn er op vele plaatsen verouderde terreinen die door herstructurering of inbreiding weer aantrekkelijk gemaakt kunnen worden voor handelsactiviteiten. De Vlaamse Overheid tracht dit ruimtelijk te coördineren door de uitbouw van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA)¹⁵⁸. Het ENA bestrijkt in totaal 25 gemeenten.

Het Albertkanaal vormt ook een belangrijke as voor het transport van containers. De belangrijkste Vlaamse containerterminals bevinden zich op de volgende locaties:

- Schoten: Gosselin Container Terminal (GCT). In 2007 werden hier 54.686 standaardcontainers behandeld (stijging van 5,7% ten opzichte van 2006 en een verdubbeling ten opzichte van 2003).¹⁵⁹ De opslagcapaciteit bedraagt ongeveer 1.500 TEU.

¹⁵⁷ Bron: www.binnenvaart.be (eigen bewerking)

¹⁵⁸ www.vlaanderen.be

¹⁵⁹ www.gctnv.be

- Meerhout: Water Container Terminal (WCT). De overslag in dit trimodaal transferpunt bedraagt meer dan 170.000 TEU per jaar (totale capaciteit: 200.000 TEU) en men beschikt over een opslagcapaciteit van ongeveer 8.000 TEU.¹⁶⁰
- Genk: Haven Genk NV. De jaarlijkse containeroverslagcapaciteit bedraagt 80.000 TEU en men kan ongeveer 6.000 van deze standaardcontainers stockeren.¹⁶¹

De containeroverslag via deze terminals kende de laatste jaren een sterke stijging.¹⁶²

6.1.3 Kanaal Antwerpen-Brussel-Charleroi (ABC-kanaal)

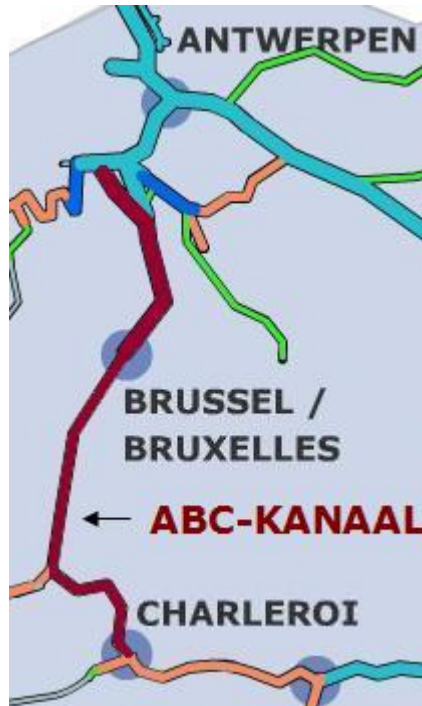
Ook het ABC-kanaal is van groot belang voor de binnenvaarttrafiek in eigen land. Dit kanaal verzorgt de verbinding tussen Antwerpen, Brussel en Charleroi en bestaat in principe uit meerdere aaneengesloten waterwegen, namelijk het Zeekanaal Brussel-Schelde en het Kanaal Charleroi-Brussel¹⁶³. Sinds 1832 is dit kanaal geopend voor de scheepvaart.

¹⁶⁰ www.informatie.binnenvaart.nl

¹⁶¹ www.havengenk.be

¹⁶² NV De Scheepvaart, 2006, p.29

¹⁶³ Eventueel ook de Rupel



Figuur 6.3 ABC-kanaal¹⁶⁴

Via het Zeekanaal Brussel-Schelde werden in 2007 ongeveer 13,25 miljoen ton goederen getransporteerd (stijging van 9,45% ten opzichte van 2006). Op het gedeelte tussen Brussel en Charleroi verscheepte men in 2007 ongeveer 3,36 miljoen ton (1,52% minder dan het voorgaande jaar). Hieruit kunnen we concluderen dat met name de trafiek tussen Antwerpen en Brussel aan een opmars bezig is.¹⁶⁵ De haven van Brussel, één van de belangrijkste binnenhavens van het land, zorgt voor ongeveer 12.000 banen (8.000 rechtstreeks) en verscheepte in 2007 ongeveer 7,5 miljoen ton goederen, waarvan ongeveer 17.000 TEU (ongeveer 42% meer dan het jaar voordien)¹⁶⁶. Er is trouwens een actieplan opgesteld voor de periode 2005 – 2009, waarmee men een modernisering van de haven van Brussel nastreeft. De trafiek tussen Brussel en Charleroi via het ABC-kanaal is van minder belang. Belangrijke containerterminals op de as zijn de volgende:

- Willebroek: Trimodale Container Terminal (TCT Belgium NV). Net als de terminal in Meerhout is dit een trimodaal overslagpunt (bereikbaar via

¹⁶⁴ Bron: www.binnenvaart.be (eigen bewerking)

¹⁶⁵ www.wenz.be

¹⁶⁶ www.lloyd.be

water, spoor en weg). De capaciteit wordt tussen 180.000 en 200.000 TEU geschat. In 2007 werd voor het eerst de kaap van 100.000 containers overschreden.¹⁶⁷

- Grimbergen: Cargovil Container Terminal (CCT). De maximale overslag van deze terminal bedraagt 30.000 TEU per jaar.¹⁶⁸

6.1.4 Schelde-Rijnverbinding

Europees bekeken is de Schelde-Rijnverbinding van zeer groot belang voor de binnenvaarttrafiek van de Antwerpse haven. Het beheer en de exploitatie van het Vlaamse deel (5,2 km) werden in 2004 toegewezen aan NV De Scheepvaart. Deze verbinding maakt binnenvaarttransport mogelijk tussen de havens van Antwerpen en Rotterdam en tussen Antwerpen en het Ruhrgebied. Door de opening van het Rijn-Main-Donaukanaal in 1992 werden de mogelijkheden voor de binnenvaart richting Oost-Europa verruimd, zelfs tot aan de Zwarte Zee.

Het jaarlijks aantal scheepsbewegingen op de Schelde-Rijnas wordt op 87.000 geschat (stijging van 15% op 14 jaar)¹⁶⁹. In 2006 werd ongeveer 70 miljoen ton goederen vervoerd via de Schelde-Rijnverbinding (40 miljoen ton invoer, 30 miljoen ton uitvoer). De trafiek is zeer heterogeen samengesteld maar betreft voornamelijk containervervoer, petroleumproducten en nijverheidsproducten.¹⁷⁰ De Schelde-Rijnverbinding zorgt voor de afhandeling van ruim een derde van de binnenvaarttrafiek van de Antwerpse haven¹⁷¹.

¹⁶⁷ www.informatie.binnenvaart.nl

¹⁶⁸ www.heslog.be

¹⁶⁹ H. BERTOLO et al., 2007, p.30

¹⁷⁰ NV De Scheepvaart, 2006, p.32

¹⁷¹ www.portofantwerp.com



Figuur 6.4 Schelde-Rijnverbinding¹⁷²

6.2 Geplande Projecten

6.2.1 Aanpassingen aan het Albertkanaal

Er zijn plannen om het Albertkanaal uit te bouwen tot een VIb-kanaal. De VIb-klasse omvat schepen met een tonnage tussen 6.400 en 12.000¹⁷³. Hierdoor zou het kanaal geschikt moeten zijn voor bijna alle types binnenvaartschepen, inclusief vierbaksduwkonvoeien. De werken maken deel uit van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen. Een eerste fase, die uitgevoerd zou moeten worden tussen 2007 en 2015, betreft het wegnemen van de huidige flessenhals, liggende op het traject tussen Antwerpen (Straatsburgdok) en Wijnegem. De totale kosten worden op 180 miljoen euro geraamd¹⁷⁴.

Eerst en vooral zou men het Albertkanaal willen verbreden tussen Antwerpen en het sluiscomplex te Wijnegem. Het kanaal is hier momenteel slechts 50 meter breed waardoor duwvaartkonvoeien dienen te ontubbelen bij het vervoer van vier duwbakken. De capaciteit wordt daardoor beperkt tot 4.500 ton. Schepen dienen bij een ontubbeling bovendien liggeld te betalen aan het havenbedrijf. Vaak opteert men er zelfs voor om aan halve capaciteit te varen, waardoor deze

¹⁷² Bron: www.binnenvaart.be (eigen bewerking)

¹⁷³ E. BOLT, 2003, p.4

¹⁷⁴ Vlaamse Havenvereniging vzw, 2006, p.3

ligkost omzeild kan worden. De bedrijfswereld is echter vragende partij voor meer rendabele konvoeien van 9.000 ton of meer. Om die reden heeft men beslist het kanaal te verbreden tot 63 meter. NV De Scheepvaart dient deze verbreding uit te voeren in de periode 2007-2015.¹⁷⁵

In deze eerste fase wil men ook de bruggen over het Albertkanaal verhogen tussen Antwerpen en Wijnegem. Ook de vernauwingen ter hoogte van de bruggen zullen worden weggewerkt. Momenteel is het transport op het grootste deel van het kanaal beperkt tot drielaagse containervaart. Men wil de bruggen daarom verhogen tot 9,10 meter, de Europese norm voor containertransport met vier lagen hoog¹⁷⁶. De laagste brug is op dit moment de IJzerlaanbrug met een hoogte van 6,70 meter, onvoldoende om meer dan twee containers te stapelen op de duwbakken. In totaal zullen zeven bruggen grondig vernieuwd worden (Noorderlaanbrug, Spoorbrug Luchtbal, IJzerlaanbrug, Gabriël Theunisbrug, Deurne BAL, de nieuwe voetgangers- en fietsbrug ter hoogte van de Kruiningenstraat en de Hoogmolenbrug). Door de verbreding van het kanaal en de verhoging van de bruggen krijgen de grote (efficiëntere) binnenvaartschepen toegang tot het kanaal.¹⁷⁷

In een tweede fase wil men overgaan tot een verbreding en verhoging van de bruggen over de volledige lengte van het kanaal. Hiervoor moet men nog de nodige economische en maatschappelijke studies uitvoeren. Verder wil men in de toekomst ook een aanpassing van de sluizen te Wijnegem, Olen en Ham om een vlottere scheepvaart te kunnen garanderen.

6.2.2 Sluizen

Het Masterplan Mobiliteit Antwerpen voorziet ook in de aanpassing van enkele Antwerpse sluizen aan de moderne noden. Dit moet een vlotte toegang garanderen naar de Antwerpse haven op de Rechteroever en het achterliggende binnenvaartnetwerk. De belangrijkste sluizen die worden gerenoveerd zijn de Van Cauwelaertsluis en de Royerssluis. Beide zorgen voor de scheiding tussen zee- en

¹⁷⁵ NV De Scheepvaart, 2006, p.12

¹⁷⁶ NV De Scheepvaart, 2006, p.11

¹⁷⁷ www.antwerpen.be

binnenvaart. Met deze investering beoogt men de ontwikkeling van de binnenvaart een stimulans te geven. De BAM¹⁷⁸ schat het totaal investeringsbedrag voor beide sluisen op 125 miljoen euro¹⁷⁹.

De Van Cauwelaertsluis is reeds in gebruik sinds 1928. Men wil de sluis nu moderniseren door ondermeer een aanpassing van de sluisdeuren en sluiswanden door te voeren. Hierdoor zou de levensduur moeten toenemen. Ook de toegangswegen en de bruggen over de sluis worden aangepakt. De hoofdfase van de renovatie ging op 7 april 2008 van start.¹⁸⁰ De duur van de werken wordt geraamd op drie kalenderjaren¹⁸¹.

Naast de Van Cauwelaertsluis zal ook de Royerssluis gemoderniseerd worden. De sluis is reeds sinds 1907 in gebruik. Ze wordt omgebouwd tot een grotere binnenvaartsluis die ook de meest recente binnenvaartschepen kan versassen. De werken zouden in het voorjaar van 2013 moeten starten en de oplevering is gepland voor midden 2016.¹⁸²

Voor de ligging van beide sluisen verwijzen we naar figuur 6.5.

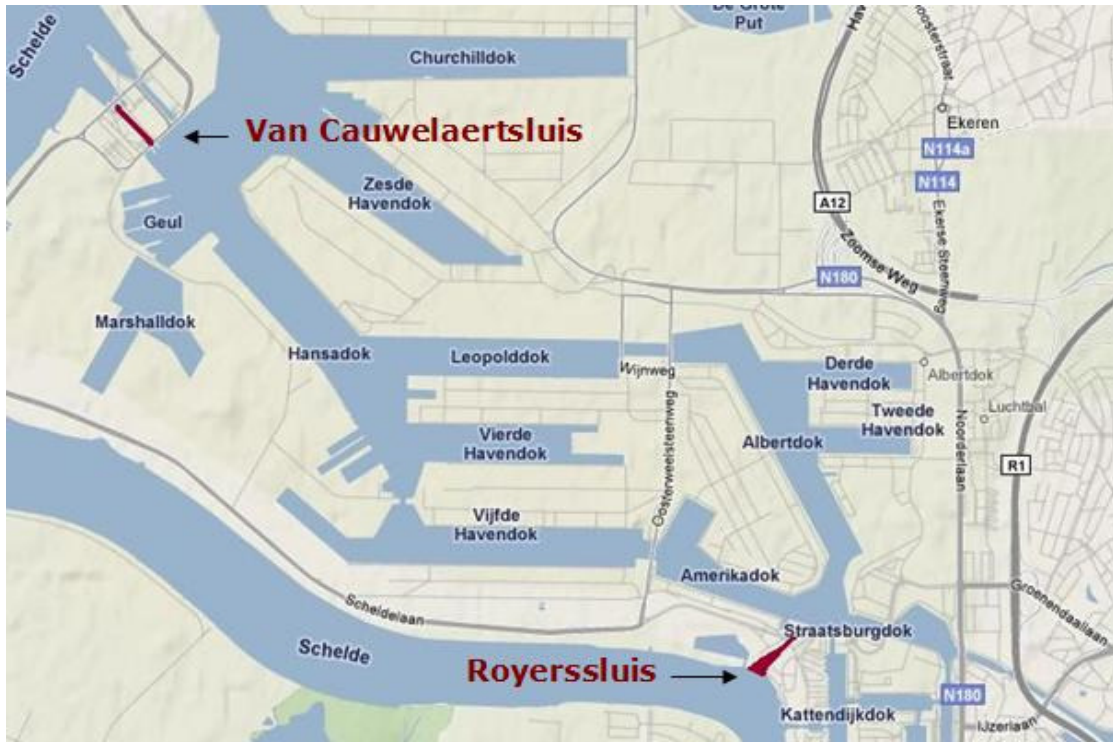
¹⁷⁸ Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel

¹⁷⁹ Vlaamse Havenvereniging vzw, 2006, p.3

¹⁸⁰ www.werkenantwerpen.be

¹⁸¹ Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel, 2007, p.15

¹⁸² www.werkenantwerpen.be



Figuur 6.5 Van Cauwelaertsluis en Royerssluis¹⁸³

6.2.3 Barge Traffic System

Het laatste binnenvaartproject dat we hier zullen bespreken is geen investering in infrastructuur maar wel een informaticatoepassing. Het Barge Traffic System (BTS) is een webapplicatie die de binnenvaart moet helpen bij de volgende zaken¹⁸⁴:

- Het plannen van de interactie tussen binnenschepen en containerterminals
- De opstelling van terminalplanningen
- Vooraanmeldingen en termijnaanvragen bij sluisen en terminals
- Een nauwgezette opvolging van de route van schepen
- Registratie en analyse van de efficiëntie van de afhandeling

Het BTS is een module van de portaalsite PCSP (Port Community Services Portal). De applicatie is operationeel sinds 2007 en moet voor een verbetering van de

¹⁸³ Bron: www.maps.google.be (eigen bewerking)

¹⁸⁴ Antwerpse Scheepvaart Vereniging, 2007, p.22

binnenvaart zorgen doordat deze transparanter wordt gemaakt voor de diverse actoren in het binnenvaartwezen.¹⁸⁵ Het is een open en geïntegreerd systeem met een centrale database. Daardoor wordt gezorgd voor een optimalisering van de globale keten, terwijl voorheen elke speler enkel zijn eigen deel van de keten trachtte te optimaliseren.¹⁸⁶

¹⁸⁵ K. HEINEN, 2007

¹⁸⁶ <http://www.pcsp.be>

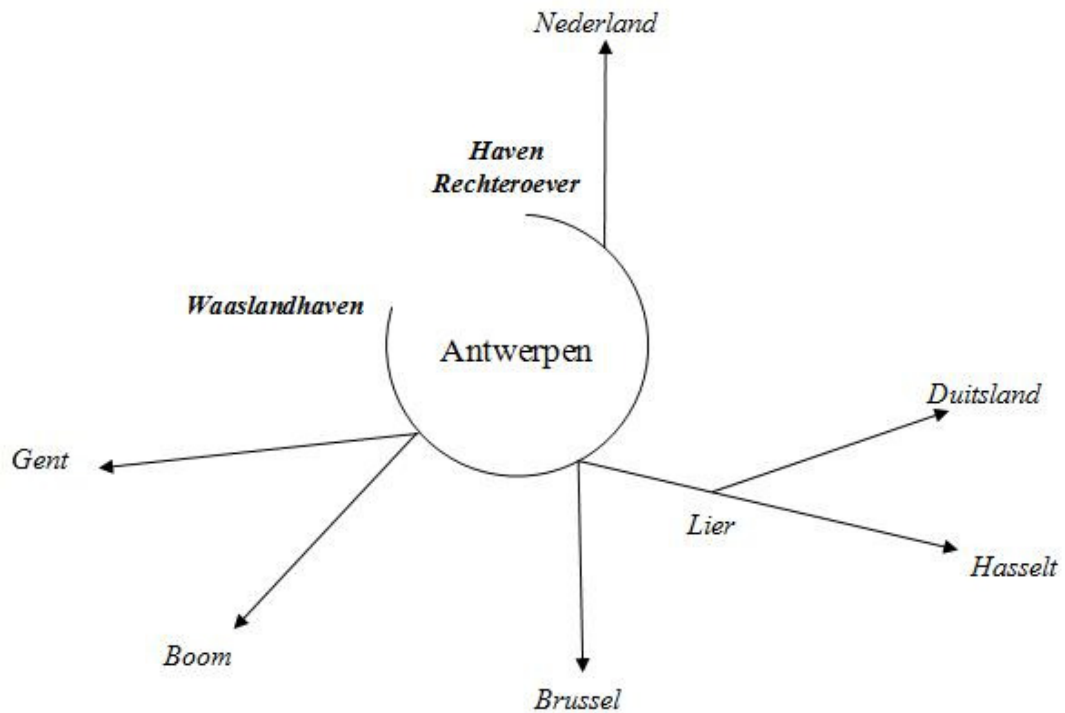
Hoofdstuk 7: Spoorwegen

7.1 Huidige spoorontsluiting

Het spoor zorgt voor ongeveer 17% van de hinterlandtrafiek van de haven van Antwerpen. Voor het containertransport bedraagt dit aandeel slechts 7%. In totaal zorgen de Antwerpse spoorwegen jaarlijks voor het transport van meer dan 23 miljoen ton goederen. Dit vertegenwoordigt meer dan 40% van de Belgische spoortrafiek. Verschillende studies wijzen uit dat de goederentrafiek per spoor de komende jaren aan belang zal winnen. Niet alleen zullen de absolute trafiekcijfers toenemen, ook het aandeel van het spoor in de modal split zal naar verwachting stijgen.¹⁸⁷

Figuur 7.1 geeft een schematische weergave van de huidige spoorontsluiting van de Antwerpse haven.

¹⁸⁷ www.schoten.be



Figuur 7.1 Spoorontsluiting Antwerpse haven¹⁸⁸

Antwerpen kent via het spoor vlotte verbindingen met Nederland (lijn 12), Frankrijk (o.a. via Gent en Brussel) en Duitsland (Montzen-as). Door het intense en goed onderhouden Belgische net heeft de haven ook in eigen land vlotte hinterlandverbindingen via het spoor.¹⁸⁹

De Antwerpse haven beschikt in totaal over 1.113 km spoorwegen. Elke aanlegkade heeft daardoor twee tot vijf sporen en bovendien zijn nagenoeg alle magazijnen en industriële sites van de haven ontsloten. Er bevinden zich ook meerdere vormingsstations in de haven. De grootste vindt men in Antwerpen-Noord. Dit volautomatisch centrum is met een totale oppervlakte van 500 hectare het grootste van België.¹⁹⁰ Voorts beschikt Antwerpen over vier spoorterminals voor de overslag van containers: de Main Hub, Zomerweg, Schijnpoort en Circeldyck terminal. Deze zijn voornamelijk langs de kades terug te vinden.¹⁹¹

¹⁸⁸ Bron: Bart Haeverans, 2008

¹⁸⁹ www.infrabel.be

¹⁹⁰ H. BERTOLO et al., 2007, p.22

¹⁹¹ www.portofantwerp.be

7.2 Toekomstige spoorprojecten

De Antwerpse haven heeft reeds een zeer uitgebreide spoorinfrastructuur. Toch ijvert het havenbestuur voor een aantal nieuwe infrastructuurwerken. De belangrijkste spoorprojecten voor een betere ontsluiting van de Antwerpse haven zijn de IJzeren Rijn, de Liefkenshoekspoortunnel en de tweede spoortoegang. Het spoor is echter al jaren een typisch federale materie. Om die reden hebben belanghebbenden in de haven betrekkelijk weinig inbreng in de beslissingen. Toch kunnen de havenautoriteiten en andere stakeholders bij de NMBS-groep hun belangen behartigen. Dit is voornamelijk op infrastructureel vlak van tel.¹⁹²

7.2.1 IJzeren Rijn

De IJzeren Rijn is een spoorlijn die Antwerpen met het Duitse Ruhrgebied verbindt. In 1991 is de lijn in ongebruik geraakt en door problemen met de Nederlandse autoriteiten is men er voorlopig nog niet in geslaagd deze lijn te heropenen voor het Antwerpse goederenverkeer. Dit zou nochtans zeer voordelig kunnen zijn voor de concurrentiepositie van de Antwerpse haven, aangezien de goederentrafiek momenteel geschiedt via de minder efficiënte Montzen-as. In hoofdstuk 8 volgt een uitgebreide bespreking van de IJzeren Rijn.



Figuur 7.2 IJzeren Rijn¹⁹³

¹⁹² H. BERTOLO et al., 2007, p.22

¹⁹³ Bron: www.portofantwerp.be

7.2.2 Liefkenshoekspoortunnel

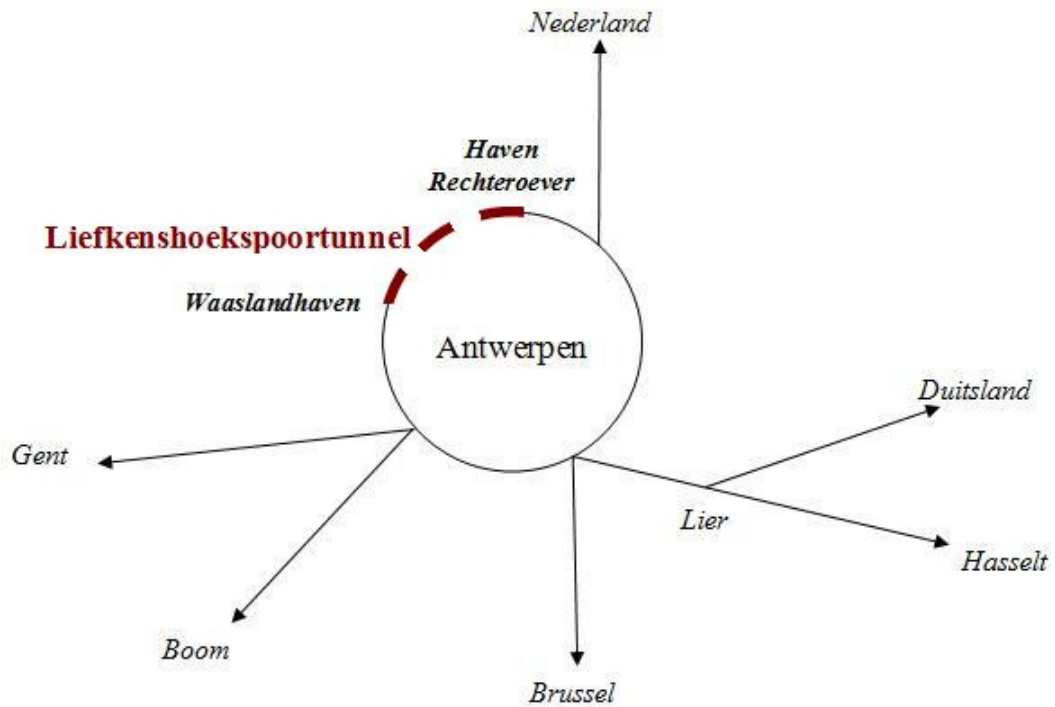
De 'Liefkenshoekspoortunnel' betreft een project dat voorziet in de aanleg van een nieuwe goederenspoorlijn die de spoorinfrastructuur in de Waaslandhaven rechtstreeks verbindt met deze op de Rechteroever, in het bijzonder het vormingsstation Antwerpen-Noord. De lijn zal 17 à 18 km lang zijn en zal onder de Schelde en ook onder het Waaslandkanaal lopen (via de bestaande Beverentunnel). Zo zal het spoorverkeer vanuit het Deurganckdok veel sneller en efficiënter kunnen verlopen. Het moet dan namelijk niet langer langs het bijna verzadigde knooppunt van Berchem, maar kan rechtstreeks doorrijden naar Antwerpen-Noord, waar de goederentreinen samengesteld worden.¹⁹⁴ Het project is schematisch voorgesteld in figuur 7.2.

Door de realisatie van deze spoortunnel zal op termijn een zeer belangrijke bijdrage worden geleverd in de ontsluiting van de Waaslandhaven. De bouw zal ook zorgen voor een sterke ontlasting (van naar schatting 100 treinen per dag) van de Kennedytunnel, momenteel het enige verbindingspunt tussen de Linker- en de Rechteroever¹⁹⁵. Studies hebben uitgewezen dat de Kennedyspoortunnel zijn capaciteitsgrens tegen 2012 bereikt. Er wordt daarom gepleit voor een ingebruikname van de nieuwe lijn tegen eind 2011-begin 2012.¹⁹⁶

¹⁹⁴ www.mobielvlaanderen.be

¹⁹⁵ Infrabel, 2006, p.36

¹⁹⁶ Vlaamse Havenvereniging vzw, 2006, p.12



Figuur 7.2 Liefkenshoekspoortunnel¹⁹⁷

De Liefkenshoekspoortunnel is een PPS, zijnde een Publiek Private Samenwerking. Hierbij werken een overheidsinstelling en een private entiteit samen met het oog op de financiering en uitvoering van een concreet project dat voor beide partijen voordelen oplevert. De private partner draagt meestal het belangrijkste deel van de risico's. Bij de Liefkenshoekspoortunnel zal een consortium van aannemers en investeerders de private partij vormen, het Vlaamse Gewest en Infrabel zijn de publieke entiteit.¹⁹⁸

De geraamde kostprijs voor het project bedraagt 684,2 miljoen euro. Van dat bedrag neemt de Vlaamse Regering 107 miljoen euro voor haar rekening, gespreid over de periode van 2008 tot 2011¹⁹⁹. Infrabel (beheer van de spoorwegen) zal 50 miljoen euro investeren²⁰⁰. Het resterende bedrag zou uit de privésector moeten komen²⁰¹.

¹⁹⁷ Bron: Bart Haeverans, 2008

¹⁹⁸ Infrabel, 2006, p.35

¹⁹⁹ www.dirkvanmechelen.be

²⁰⁰ Infrabel, 2006, p.36

²⁰¹ www.waaskrant.be

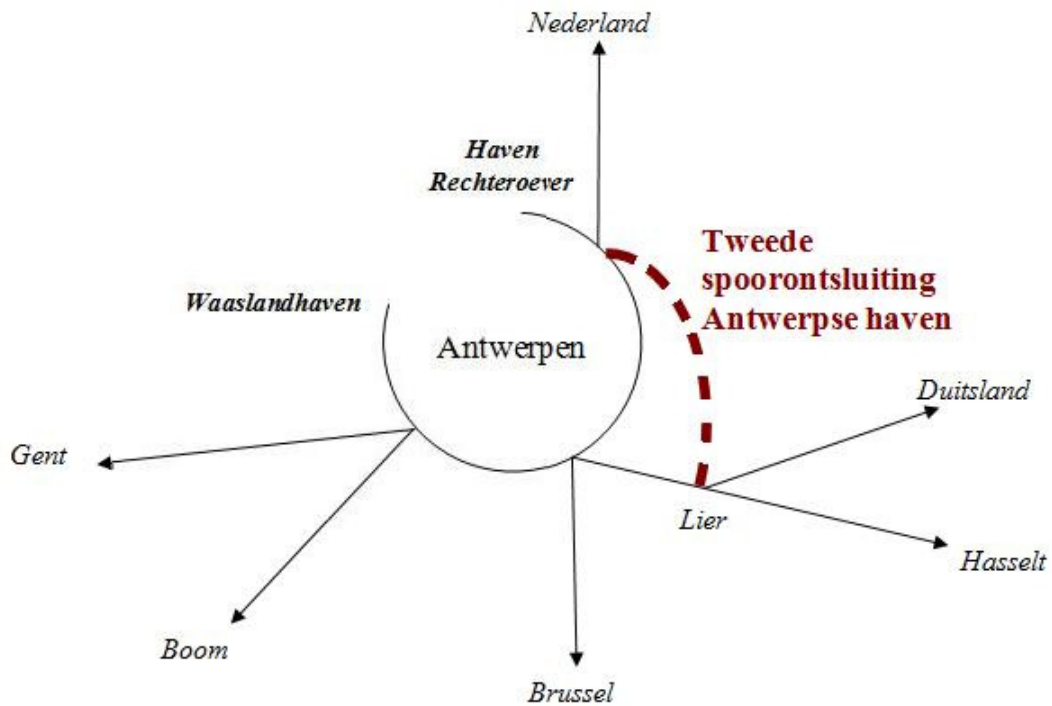
De werken zouden normaal gezien op 1 september 2008 moeten starten.²⁰² De onzekerheid over deze startdatum wordt echter met de dag groter. Men vreest er dan ook voor dat de oplevering van de werken pas in 2013 zal plaatsvinden.

7.2.3 Tweede spoortoegang

Naast de IJzeren Rijn en de Liefkenshoekspoortunnel is er ook sprake van de aanleg van een tweede spoortoegang naar de Antwerpse haven. Momenteel is er slechts één toegang tot de haven op de Rechteroever, namelijk de lijn 27A van Antwerpen-Noord tot Mortsel. Deze lijn is echter sinds jaren volledig verzadigd en vormt daardoor een bottleneck in het Antwerpse spoornetwerk. Infrabel plant weliswaar hier en daar kleine ingrepen waardoor de capaciteit van de lijn uitgebreid wordt (met circa 30%), maar deze doen niet af aan het feit dat een nieuwe spoortoegang op termijn onmisbaar is. Bovendien is het risico op ongevallen en de bijhorende kosten zeer groot, omdat de toegang tot de haven op de Rechteroever en het vormingsstation Antwerpen-Noord dan volledig geblokkeerd wordt.²⁰³ Een tweede spoorwegtoegang zou de haven dan ook veel meer bedrijfszekerheid geven. Door deze nieuwe toegang zou ook de IJzeren Rijn, bij een eventuele heropening, beter kunnen renderen.

²⁰² www.demorgen.be

²⁰³ www.schoten.be



Figuur 7.3 Tweede spoorontsluiting Antwerpse haven²⁰⁴

Het project voor deze tweede spoorontsluiting omvat de aanleg van een dubbelsporige geëlektrificeerde lijn tussen het rangeerstation Antwerpen-Noord en de bestaande spoorlijn 16, die zich ten zuidoosten van het station van Lier bevindt (zie figuur 7.3)²⁰⁵. Het traject beslaat in totaal 28 km en doorkruist de gemeenten Antwerpen, Schoten, Wijnegem, Wommelgem, Ranst en Lier.

De kosten voor dit project werden initieel op ongeveer 250 miljoen euro begroot. Door nieuwe eisen (bijkomende tunnels en dergelijke) steeg de kostprijs al snel tot ongeveer 750 miljoen euro. De exploitatiekosten zouden door deze extra ondertunnelingen ook toenemen. Eind 2003 kondigde toenmalig Vlaams minister van Ruimtelijke Ordening Dirk Van Mechelen aan dat er voorlopig geen ruimtelijk uitvoeringsplan zou worden opgestart voor het project. Sindsdien zijn er relatief weinig vorderingen geweest in het dossier.²⁰⁶ Desalniettemin is deze tweede spoortoegang op termijn onmisbaar indien men voor het spoor een aandeel van 20% in het hinterlandvervoer van containers wil verkrijgen.

²⁰⁴ Bron: Bart Haeverans, 2008

²⁰⁵ Vlaamse Havenvereniging vzw, 2006, p.13

²⁰⁶ E. VANOEVELEN, 2005, p. 48

Hoofdstuk 8: IJzeren Rijn

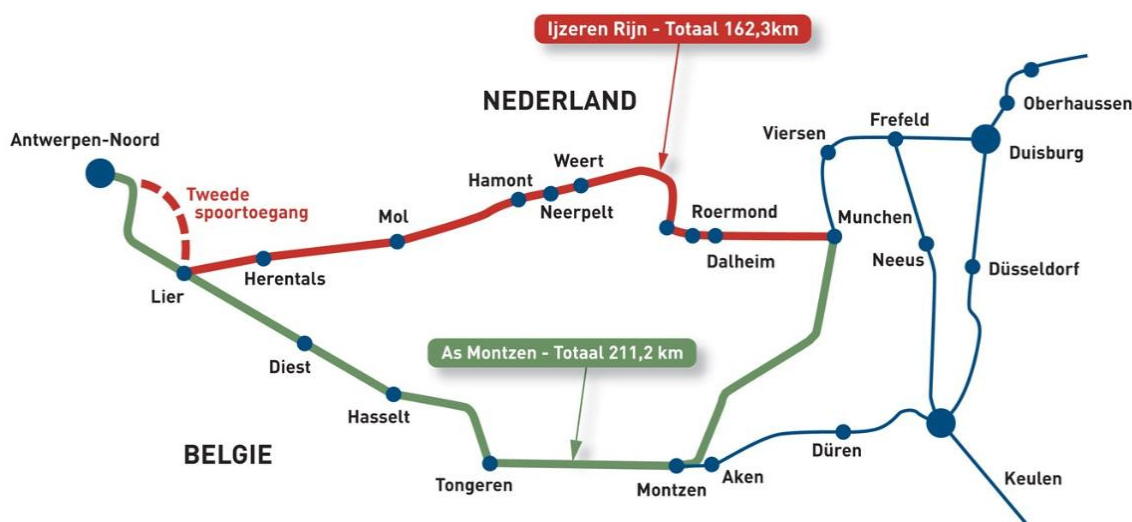
De nieuwe investeringen in de Waaslandhaven werpen nu reeds hun vruchten af. Eind 2007 werd de kaap van 8 miljoen containers zelfs overschreden, wat voor een groot deel te danken is aan het nieuwe Deurganckdok. Dit dok zal, met zijn capaciteit van 7,5 miljoen standaardcontainers, uiteindelijk voor een verdubbeling van de containercapaciteit van Antwerpen zorgen²⁰⁷. Maar daar houdt het natuurlijk niet op. Deze extra capaciteit creëert een extra behoefte aan ontsluiting. Het heeft weinig zin om extra dokken aan te leggen wanneer het aan middelen ontbreekt om de goederen snel en efficiënt uit de haven weg te krijgen. Wat het transport tussen Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied betreft, kan de IJzeren Rijn nog een zeer belangrijke rol spelen in de toekomst.

8.1 Begrip *IJzeren Rijn*

De *IJzeren Rijn* is de benaming voor de spoorlijn tussen Lier en Mönchengladbach (Duitsland). Het traject loopt daarbij ondermeer via Herentals, Geel, Mol, Neerpelt, Roermond en Dalheim (zie figuur 8.1). De lijn doorkruist ook Nederlands Limburg, wat meteen ook de reden vormt voor vele problemen. De politieke besluitvorming is namelijk zeer moeilijk door de Nederlandse inmenging. De lijn dankt haar bijnaam aan het feit dat ze ooit werd beschouwd als een volwaardig alternatief voor transport via de Rijn. Vanuit dat perspectief kan men echter meerdere *IJzeren Rijnen* identificeren. Uit officiële documenten is bijvoorbeeld gebleken dat de spoorlijn tussen Antwerpen en Keulen (via Luik) vroeger ook als IJzeren Rijn bekend stond. Het is pas sinds kort dat de benaming exclusief toegewezen is aan de lijn tussen Antwerpen (Lier) en Mönchengladbach.²⁰⁸

²⁰⁷ B. VAN DEN BOSSCHE, 2007a, p.20

²⁰⁸ T. NOTTEBOOM, 2006, p. 341



Figuur 8.1 IJzeren Rijn en Montzenroute²⁰⁹

8.2 Historiek

Het Belgisch-Nederlandse Scheidingsverdrag van 1839 was een bekrachtiging van de Belgische onafhankelijkheid. In dit verdrag werd ook een doortochtrecht vermeld, wat ervoor zorgde dat België de mogelijkheid had om op eigen kosten een transportverbinding aan te leggen door Nederland tot aan de Duitse (toen nog Pruisische) grens. Een verdere uitwerking van dit doortochtrecht resulteerde in 1873 tot het IJzeren Rijn Verdrag, waarin werd overeengekomen de gelijknamige spoorlijn aan te leggen. De bouw startte in 1869 en in 1879 werd de lijn operationeel. Toen reeds werd ze voornamelijk gebruikt voor goederentransport.

De IJzeren Rijn was ongeveer 112 jaar in gebruik (van 1879 tot 1991)²¹⁰. Aanvankelijk was de lijn een groot succes. Ze zorgde bijvoorbeeld voor de ontsluiting en economische groei van de Kempen. Tijdens Wereldoorlog I lag de lijn echter compleet stil en de heropleving nadien bleef vrij beperkt. Tijdens de bezetting onder Wereldoorlog II werd daarentegen intens gebruik gemaakt van de IJzeren Rijn door de Nazi's. Ook de bevrijdingstroepen maakten dankbaar gebruik

²⁰⁹ Bron: www.alfaportantwerpen.be

²¹⁰ Althans wanneer men het gehele traject beschouwt en de oorlogsperiode ook meetelt.

van de lijn, ondanks het feit dat de Duitsers op het einde van de oorlog zware vernielingen toebrachten aan de spoorinfrastructuur.²¹¹

Na de oorlog werd de lijn heropgebouwd en voorzien van een dubbel spoor en elektrificatie. Desondanks is de IJzeren Rijn geleidelijk aan in onbruik geraakt. Van 1970 tot 1991 was er nog een bescheiden transport van auto-onderdelen van General Motors tussen Antwerpen en Bochum. In 1991 stopte ook de 'Hückepack' shuttledienst tussen Zeebrugge en Düsseldorf (via Antwerpen). Sinds 1991 rijden er geen treinen meer op het volledige tracé, al worden vele delen van de lijn nog ingezet voor lokale doeleinden.²¹²

Sinds 1991 zijn vele delen van de IJzeren Rijn en de bijhorende infrastructuur ontmanteld, voornamelijk op het Nederlandse deel van het traject. Op bepaalde plaatsen werd het dubbel spoor gedegradeerd tot enkel spoor. Ook aan Vlaamse zijde bleven de investeringen in het traject ondermaats. Deze evolutie heeft ertoe geleid dat de IJzeren Rijn onbruikbaar is geworden voor goederentransport van de Antwerpse haven naar Duitsland. Dit is tot op heden zo gebleven. Op grond van de overeengekomen verdragen heeft België echter het recht op het gebruik van de IJzeren Rijn, en door de sterk toegenomen goederentrafiëk tussen Antwerpen en het Ruhrgebied is hier tevens een grote behoefte aan. Ook de toetreding van verschillende voormalige Oostbloklanden aan de Europese Unie zal naar verwachting een toename van de goederentrafiëk genereren die ondermeer door de IJzeren Rijn zou kunnen worden opgevangen. Het dossier vormt echter al jaren een twistpunt tussen België en Nederland. Vlaanderen dringt reeds sinds de jaren '80, toen de lijn überhaupt nog in gebruik was, aan op een modernisering van de IJzeren Rijn. Dat is totnogtoe zonder resultaat gebleven.²¹³

Officieel heet het aan Nederlandse zijde dat hun weigerachtige houding ten opzichte van de heropening van de IJzeren Rijn te wijten is aan het feit dat deze door het natuurgebied De Meinweg²¹⁴ loopt en voorts dat ze in diverse woonkernen, bijvoorbeeld in Roermond, voor overlast zal zorgen. Dit zijn uiteraard aspecten die men in overweging moet nemen. Vooral in Vlaanderen

²¹¹ www.gva.be

²¹² Permanente Hof van Arbitrage, 2003, p.22

²¹³ Permanente Hof van Arbitrage, 2003, p.23

²¹⁴ Oppervlakte: 1600 ha

bestaat echter het vermoeden dat het Nederland om andere zaken te doen is. De heropening van de lijn is namelijk van zeer groot strategisch belang voor de haven van Antwerpen. Elke verbetering van de infrastructuur van de Belgische spoorwegen wordt door de Nederlanders beschouwd als een bedreiging voor de lange termijn positie van de haven van Rotterdam.²¹⁵

Momenteel verloopt het transport tussen de haven en het Ruhrgebied via de Montzenroute. Dit is meteen ook de enige lijn die gebruikt wordt voor vrachtvervoer tussen Antwerpen en Duitsland. De route verloopt niet via Nederland maar maakt een omweg via de provincie Luik. De ligging van de Montzenroute ziet u in figuur 8.1.

8.3 Belang voor de Antwerpse haven en Vlaanderen

De keuze van een rederij voor een bepaalde haven wordt niet enkel bepaald door de infrastructuur in de haven zelf, maar ook door de verkeersinfrastructuur die moet zorgen voor een verdere distributie van de goederen. De goede ontsluiting is voor Antwerpen steeds een troef geweest. Op korte termijn dreigt het transport vanuit de haven echter dicht te slibben, zeker wanneer men aan de investeringen op de Linkeroever denkt. De IJzeren Rijn zou dit kunnen verhelpen. Om die reden is ze levensbelangrijk voor de Antwerpse haven.

In 2005 werden via de Montzenroute ongeveer 7 miljoen ton goederen vervoerd tussen Antwerpen en Duitsland, wat overeenkomt met circa 60 goederentreinen per dag. Recente studies hebben uitgewezen dat dit cijfer tegen 2020 zou kunnen oplopen tot 12,5 miljoen ton (indien men uitgaat van onbeperkte capaciteit)²¹⁶. Indien de IJzeren Rijn niet wordt gereactiveerd, zal het aantal goederentreinen op deze lijn dus bijna verdubbelen. Zowel op Belgisch als op Duits grondgebied zouden er daardoor capaciteitsproblemen ontstaan.²¹⁷

De haven van Antwerpen zou weliswaar niet alleen profiteren van een verhoogde capaciteit bij een simultaan gebruik van de twee routes. Men heeft namelijk ook

²¹⁵ T. NOTTEBOOM, 2006, p. 351

²¹⁶ NEA, 2007, p.139

²¹⁷ www.gva.be

vastgesteld dat het goederentransport via de IJzeren Rijn veel efficiënter is dan via de alternatieve route, wat een extra shift naar het spoorvervoer teweeg zal brengen.²¹⁸

De volgende factoren spreken in het nadeel van de Montzenroute²¹⁹:

- Afstand: de Montzenroute is met z'n 211 km ongeveer 50 km langer dan de IJzeren Rijn.
- Hoogteverschillen: bij het volgen van de Montzenroute moeten enkele steile hellingen overbrugd worden, wat het moeilijk maakt lange en zware treinen in te zetten.
- Capaciteit: alhoewel er momenteel nog wat overschot is, wordt verwacht dat de Montzenroute op middellange termijn z'n maximumcapaciteit zal bereiken (zie hoger).

Eén van de weinige voordelen van de Montzenroute is dat ze slechts twee landen doorkruist en er dus maar twee nationale spoorwegmaatschappijen mee gemoeid zijn. Bij de IJzeren Rijn loopt dit op tot drie, wat de politieke besluitvorming allicht zal bemoeilijken.

De mogelijkheid van de reactivatie van de IJzeren Rijn werd in 1997 reeds onderzocht in een haalbaarheidsstudie. Deze studie gebeurde onder leiding van de Vlaamse regering en met medewerking van de Europese Commissie. Ze moest een basis vormen voor de verdere besprekingen tussen Vlaanderen, Nederland en Duitsland. De resultaten van de haalbaarheidsstudie wezen uit dat de heropening van de lijn, vanuit een economisch standpunt, een zeer interessante investering zou zijn, zowel op korte als op lange termijn.²²⁰

Bij het onderzoek werd uitgegaan van de assumptie dat het 'historische tracé' van de lijn terug gebruikt zou worden. Men moet er echter rekening mee houden dat een deel van het traject bij een eventuele heropening verlegd zal worden op vraag van de Nederlanders. Het traject zal weliswaar steeds een relatief vlak verloop kennen, waardoor minder locomotieven ingezet moeten worden. De inzet

²¹⁸ NEA, 2007, p.6

²¹⁹ www.raadvenw.nl

²²⁰ T. NOTTEBOOM, 2006, p. 353

van dubbeldekstreinen is ook mogelijk, wat een aanzienlijke stijging van de capaciteit per trein betekent.

De voordelen moeten niet enkel in het licht van de ontsluiting van de Antwerpse haven worden gezien, de spoorlijn dient meer dan enkel de Antwerpse havenbelangen. Ook de ontsluiting van de Kempen en Noord-Limburg vormt een groot voordeel van de heropening. De 500 hectare industriegronden die in Lommel nog beschikbaar zijn, liggen bijvoorbeeld in het hart van de consumentengebieden van Amsterdam-Rotterdam, Antwerpen-Gent en het Ruhrgebied. Zo heeft deze regio enorme groeikansen.²²¹ Het is duidelijk dat de IJzeren Rijn niet alleen in Antwerpen, maar in gans Vlaanderen, voor economische voordelen kan zorgen. Zelfs over de grens, in Nederlands-Limburg, zou de IJzeren Rijn positieve effecten kunnen hebben op de lokale economie.

Wanneer men opteert voor transport met dieseltreinen bedraagt de totale kost voor een reactivatie 32,2 miljoen euro. De kosten van een volledige upgrade van de lijn, met overal dubbel spoor en elektrificatie werden geschat op 141,3 miljoen euro.²²² Indien men voor het laatste alternatief kiest, wordt de netto actuele waarde op 20 miljoen euro geschat. De macro-economische voordelen worden tussen 25 en 50 miljoen euro verwacht, waarbij ook rekening wordt gehouden met de kosten voor preventie van ongevallen, congestie aan overwegen, geluidsoverlast enz.²²³

Om dit deel te besluiten zullen we een kort overzicht geven van de voor- en nadelen die gepaard gaan met een heropening van de IJzeren Rijn (tabel 8.1).

²²¹ www.gva.be

²²² M. HUYBRECHTS et al., 2002, p. 111

²²³ T. NOTTEBOOM, 2006, p. 353

Tabel 8.1 Voor- en nadelen van de IJzeren Rijn²²⁴

Voordelen	Nadelen
Van zeer groot belang voor de ontsluiting van de Antwerpse haven.	Loopt door het Nederlandse natuurgebied De Meinweg.
Kortste route voor transport naar Duitsland.	Kan voor geluidsoverlast en congestie zorgen in diverse Vlaamse en Nederlandse gemeenten.
Kan congestieproblemen op de weg oplossen.	Er zijn drie nationale spoorwegmaatschappijen mee gemoeid, wat de organisatie kan bemoeilijken.
Loopt door relatief vlak gebied zonder tunnels.	
Gunstige aansluiting op het Duitse spoorwegennet.	
Stimulans voor de ontwikkeling van de Kempen en Belgisch- en Nederlands-Limburg.	
Deze lijn bestaat reeds, dus de kosten voor heringebruikname liggen vrij laag.	

8.4 Betuweroute

De heropening van de IJzeren Rijn kreeg in Vlaanderen een grotere prioriteit toen bekend werd dat de Nederlanders op hun beurt een spoorverbinding zouden aanleggen tussen de haven van Rotterdam en Duitsland. Deze verbinding staat bekend als de Betuweroute omdat ze de Betuwe doorkruist, een streek in de Nederlandse provincie Gelderland. Het traject van 160 km loopt van Rotterdam tot Zevenaar aan de Nederlands-Duitse grens. Van daaruit sluit ze aan op het Duitse net. In juni 2007 werd de lijn officieel in gebruik genomen. Ze wordt beschouwd als één van de grootste naoorlogse bouwprojecten van Nederland.

²²⁴ Bron: Bart Haeverans, 2008



Figuur 8.2 Betuweroute²²⁵

Er wordt geschat dat de Betuweroute ongeveer voor 60% van het goederenverkeer tussen Nederland en Duitsland zal zorgen. Tegen 2010 zou ze elk jaar 50 miljoen ton goederen van de weg moeten halen.²²⁶

Het traject op Nederlands grondgebied heeft een capaciteit van ongeveer 20 goederentreinen per uur, oftewel 480 per dag. Deze theoretische capaciteit zal in de nabije toekomst echter niet gehaald worden omdat het Duitse deel van het traject maximaal 150 goederentreinen per dag kan verwerken. Er zijn voorlopig ook geen projecten gepland om dit aantal op te drijven.

In 1993 werden de kosten van de lijn op 2,83 miljard euro geschat. Bij de ingebruikname stond de kostenteller op ongeveer 5 miljard euro, bijna een verdubbeling ten opzichte van het oorspronkelijk gebudgetteerde bedrag. Dit verschil valt te verklaren door de prijspeilcorrecties²²⁷ die doorheen de jaren werden doorgevoerd en door politieke beslissingen waardoor meer

²²⁵ Bron: www.spoorwegincidentbestrijding.nl

²²⁶ www.lloyd.be

²²⁷ Ook wel inflatiecorrecties genoemd.

inpassingsmaatregelen²²⁸ getroffen moesten worden. De kostprijs voor de Betuweroute ligt hiermee vele malen hoger dan de kost die gepaard gaat met een heropening van de IJzeren Rijn, zijnde 141,3 miljoen euro. De voornaamste reden voor dit verschil is natuurlijk dat de IJzeren Rijn, in tegenstelling tot de Betuweroute, bij aanvang van het project reeds bestaat. Desondanks zijn onze noorderburen er toch in geslaagd om financiële steun voor hun project te krijgen vanuit de Europese Commissie.²²⁹

Rotterdam beschikte met de Brabantlijn (via Eindhoven en Venlo) reeds over een verbinding met Duitsland. Door de aanleg van de Betuweroute heeft het dus twee volwaardige opties om goederen via het spoor naar Duitsland en van daaruit verder naar het oosten te transporteren. Voor Antwerpen kan dit op termijn een serieuze bedreiging vormen voor z'n concurrentiële positie. Een spoedige reactivatie van de IJzeren Rijn dient zich dus aan.

8.5 Recente ontwikkelingen en toekomstverwachtingen

Sinds enkele jaren lijkt er een zekere doorbraak te komen in het dossier van de IJzeren Rijn.

In het jaar 2000 werd een *Memorandum of Understanding* ondertekend tussen de Belgische minister Durant en de Nederlandse minister Netelenbos. Deze overeenkomst moest een definitieve beslissing over de IJzeren Rijn bespoedigen. Er werd hierbij ook een schema opgesteld voor de nog uit te voeren studies over het project. Men kwam ook overeen dat bij de verdere studies naar de voor- en nadelen van het project moest worden uitgegaan van de fictieve situatie waarbij de IJzeren Rijn geen nationale grenzen overschrijdt, met als doel tot een objectiever besluit te kunnen komen.

Het resultaat van dit Memorandum of Understanding was dat men op korte termijn over zou gaan tot een tijdelijke en gelimiteerde heropening van het historische tracé van de lijn, tot het definitieve tracé in gebruik zou worden

²²⁸ Dit zijn maatregelen om de spoorlijn minder schadelijk te maken voor natuur, landschap en leefmilieu.

²²⁹ www.prorail.nl

genomen. Voor de beslissing over de uiteindelijke situering van de lijn zouden alle mogelijke alternatieven uitgebreid onderzocht moeten worden, daarbij ook rekening houdend met de belangen voor het passagiersvervoer.²³⁰

Met deze overeenkomst waren de problemen helaas niet van de baan. België en Nederland konden geen overeenkomst maken over de voorwaarden, onder andere met betrekking tot de kosten, die gekoppeld zouden worden aan de tijdelijke heropening van het tracé. Tevens rees de vraag of een heropening van het historische tracé wel mogelijk was zonder overeenkomst op lange termijn.²³¹

Om deze patstelling te doorbreken beslisten België en Nederland in 2003 om de kwestie voor te leggen aan het Permanente Hof van Arbitrage in Den Haag. Samengevat kwam het verdict van het Hof hierop neer:

- Het doortochtrecht van België dat werd overeengekomen in het Scheidingsverdrag van 1839 is nog steeds van kracht.
- België heeft het recht om wijzigingen aan de infrastructuur aan te brengen op Nederlands grondgebied.
- De Nederlandse wetgeving en de daarop gebaseerde besluitvormingskracht kan de rechten van België niet verminderen, noch een eenzijdige wijziging van het tracé bevelen, noch tol of quota opleggen aan het gebruik van de IJzeren Rijn.

Met betrekking tot de verdeling van de kosten werden volgende beslissingen genomen²³²:

- Bij een reactivatie van het historische tracé moet Nederland voor dat deel van de kosten instaan dat gelijk is aan het bedrag dat betaald zou zijn na 1991 voor een uitstekend onderhoud van de lijn.
- De kosten en het financiële risico voor een verdere upgrade van de lijn ten opzichte van de situatie van 1991 zijn voor rekening van België.

²³⁰ Permanente Hof van Arbitrage, 2003, p.44

²³¹ T. NOTTEBOOM, 2006, p. 355

²³² Permanente Hof van Arbitrage, 2003, p.58

- Indien de heringebruikname van de lijn een ondertunneling van de Meinweg inhoudt, dan worden de kosten daarvoor door België en Nederland samen gedragen.
- Indien men overeenkomt de lijn om Roermond heen te leggen, zijn de extra kosten en risico's die daardoor ontstaan voor rekening van Nederland.

Het is nu de bedoeling dat België, Nederland en Duitsland in de zomer van 2008 beslissen over het definitieve tracé van de IJzeren Rijn. Een Duits voorstel om de lijn te verplaatsen zodat De Meinweg en Roermond ontzien worden, lijkt op dit moment een grote kans te maken.²³³

In 2007 heeft Nederland een opmerkelijke bondgenoot gevonden in het dossier. De Waalse regering onder Elio Di Rupo kantte zich toen in een advies aan de Nederlandse regering tegen de heropening van de IJzeren Rijn. Zij vrezen namelijk dat de IJzeren Rijn trafiek gaat afsnoepen van de Montzenroute, die in het Luikse voor een kleine werkgelegenheid zorgt.²³⁴ Het valt af te wachten of dit nog roet in het eten kan gooien voor Vlaanderen.

²³³ www.engineeringnow.nl

²³⁴ www.trends.be

Hoofdstuk 9: Partijpolitieke standpunten

De voorafgaande bespreking van de investeringen in de Antwerpse haven en de ontsluitingsprojecten gebeurde voornamelijk op basis van het standpunt van de havenautoriteiten. Om toch enkele kritische bedenkingen te kunnen maken bij deze zaken hebben we ook bij enkele Vlaamse politieke partijen gepolst naar hun oordeel over deze materie. Alle grote partijen kregen de kans om hun mening te geven aan de hand van een vragenlijst die hen via email werd toegestuurd. Van de partijen die deze kans tijdig hebben benut, volgt in dit hoofdstuk een korte analyse van de resultaten. De partijen die het snelst gevolg gaven aan de vragenlijst komen als eerste aan bod. De ingevulde vragenlijsten zijn achteraan in de bijlagen terug te vinden.

9.1 Lijst Dedecker

De persoon die ons het standpunt van Lijst Dedecker meedeelde was dhr. Jef Keymeulen. Hij is voorzitter van de werkgroep Mobiliteit & Verkeer bij VZW Cassandra, een autonome denktank die nauw samenwerkt met Lijst Dedecker.

Wat de investeringen in de Antwerpse haven betreft, stelt men dat het Deurganckdok een noodzakelijke investering was voor de handhaving van de concurrentiepositie. Men denkt echter wel dat dit dok het volledige transportnet rond Antwerpen zal overspoelen met containers. Voor het Saefthingedok raadt men om die reden aan die capaciteit te verdelen over de havens van Zeebrugge en Gent, aangezien de vereiste ontsluitingsinfrastructuur in Antwerpen de eerste 25 jaar onmogelijk gerealiseerd kan worden.

Voor de wegontsluiting van Antwerpen raadt men in eerste instantie aan om de problematiek van de ring rond Antwerpen op te lossen, door ondermeer een derde koker voor de Kennedytunnel en de uitbouw van de alternatieve ring (R11). In tweede instantie pleit men voor de aanpak van de invalswegen, waarbij men opteert voor de voorziening van 3 rijstroken op alle snelwegen, vanaf 30 km van de ring R1.

De binnenvaart kan volgens de partij veel efficiënter verlopen indien er tussen de havens van Zeebrugge, Gent en Antwerpen een netwerk uitgebouwd wordt met een gabariet van minimaal 2.000 ton. Dit netwerk zou bovendien een vlotte aansluiting moeten hebben met de rest van het Belgische vaarnet en met de infrastructuur in de buurlanden. Voorts vindt men dat drielaagse containervaart overal mogelijk moet worden.

Ook spoorvervoer vindt men bij Lijst Dedecker van zeer groot belang voor de ontsluiting van de haven. Volgens hen moet men voor het goederenvervoer het nodige doen om een 24/24h-dienstverlening mogelijk te maken, zowel naar het eigen hinterland als naar het buitenland. De IJzeren Rijn en de Liefkenshoekspoortunnel beschouwt men in dit opzicht als essentiële investeringen.

Als algemene bedenkingen formuleert men dat Antwerpen één van de belangrijkste poorten naar Europa is en dat de onderlinge verbinding tussen de verschillende Vlaamse en Europese havens van levensbelang is. In de context van de Antwerpse haven moet volgens LDD ook de verkeersknoop van het Brusselse wegvervoer opgelost worden. Een groot deel van de Antwerpse trafiek gaat immers naar Brussel en omgeving. Verder vindt men dat op bestuurlijk niveau alle overheden van de economische gebieden waarin de vervoersproblematiek zich afspeelt, betrokken moeten worden en dat er een gelijkwaardige investeringspolitiek gevoerd moet worden.

Tabel 9.1 Standpunten Lijst Dedecker

Deurganckdok	Zeër wenselijk
Saeftinghedok	wenselijk
Tweede sluis Waaslandhaven	Redelijk wenselijk
Verdieping Westerschelde	Zeër wenselijk
Oosterweelverbinding	Zeër wenselijk
Verbinding Liefkenshoek-E17	Zeër wenselijk
Aanpassing E313	Zeër wenselijk
Aanpassing Albertkanaal	Redelijk wenselijk
Heropening IJzeren Rijn	Zeër wenselijk
Liefkenshoekspoortunnel	Zeër wenselijk
Tweede spoorontsluiting	Zeër wenselijk

9.2 Vlaams Progressieven

Er werd ook een vragenlijst ingevuld door dhr. Joris Vandenbroucke, Vlaams parlementslicd voor de partij Vlaams Progressieven, het vroegere Spirit.

Deze partij vond de bouw van het Deurganckdok een goede zaak omwille van de spectaculaire groei van de mondiale containertrafiek en de evolutie naar steeds grotere schepen. Voor een beslissing over het Saefthingedok vinden ze het echter nog veel te vroeg. De voorspelling dat het Deurganckdok tegen 2014 verzadigd zal zijn, biedt volgens deze partij onvoldoende argumentering. Er is volgens hen eerst een grondige kosten-batenanalyse nodig waarin het project afgetoetst wordt ten opzichte van ruimtelijke en milieubeperkingen en waarbij men alle mobiliteitseffecten grondig bestudeert. Daarnaast is ook een grondige analyse van de netto toegevoegde waarde van de extra containertrafiek aangewezen. Het louter opstapelen van dozen die vervolgens over onze wegen denderen heeft volgens Vlaams Progressieven weinig zin.

De sluiting van de Antwerpse ring mits de Oosterweelverbinding beschouwt men als het belangrijkste project inzake wegverkeer voor de komende jaren. Ook van de verbinding tussen de Liefkenshoektunnel en de E17 wordt een positieve bijdrage verwacht, al denkt men dat een duurzame oplossing pas mogelijk is bij een aanpassing van het verplaatsingsgedrag van zowel personen als goederen. In het algemeen staat men positief tegenover de aanleg van *missing links*, maar negatief ten opzichte van de aanleg van nieuwe autosnelwegen. Wat de problematiek op de E313 betreft, is men tegen de aanleg van een derde rijstrook. Dit zou een aanzuigefect hebben en slechts tijdelijk voor een verbetering kunnen zorgen. Men pleit daarentegen wel voor de heraanleg van de aansluiting op de Antwerpse ring (R1), de samenvoeging met de E34 en het klaverblad van Lummen. Ook de stimulering van goederenvervoer via het Albertkanaal en het spoor is volgens Vlaams Progressieven aangewezen.

Voor de binnenvaartontsluiting pleit men voor een aanpassing van het Albertkanaal zodat dit beter geschikt wordt voor containertrafiek. Men verwijst ook naar de implementatie het Extended Gateway-concept van het Vlaams

Instituut voor de Logistiek, met een clustering van logistieke activiteiten en een bundeling van goederenstromen.

Wat de spoorinvesteringen betreft, had deze partij graag een snelle realisatie van de Liefkenshoekspoortunnel gezien. Daarnaast moet er een afweging gemaakt worden tussen de heropening van de IJzeren Rijn en de ontsluiting via de Nederlandse Betuweroute.

De belangrijkste uitdagingen met betrekking tot hinterlandtrafiek zijn volgens deze partij het toetsen van de duurzaamheid van logistieke activiteiten inzake tewerkstelling, mobiliteit en milieu-impact, de voorziening van multimodaal ontsloten clusters (Extended Gateway-concept) en de internalisering van de externe kosten van het wegverkeer (bijvoorbeeld door een slimme kilometerheffing op zware vrachtwagens).

Tabel 9.2 Standpunten Vlaams Progressieven

Deurganckdok	wenselijk
Saeftinghedok	neutraal
Tweede sluis Waaslandhaven	neutraal
Verdieping Westerschelde	wenselijk
Oosterweelverbinding	wenselijk
Verbinding Liefkenshoek-E17	neutraal
Aanpassing E313	Zeer wenselijk
Aanpassing Albertkanaal	Zeer wenselijk
Heropening IJzeren Rijn	wenselijk
Liefkenshoekspoortunnel	wenselijk
Tweede spoorontsluiting	neutraal

9.3 NVA

De vragenlijst voor NVA werd ingevuld door dhr. Bart Van Camp, inhoudelijk coördinator bij deze partij.

Voor NVA was het Deurganckdok een absoluut noodzakelijke investering. Als argumenten geeft men de schaalvergroting in de scheepvaart en de stijgende containertrafiek. Bovendien is het belangrijk dat de positie van Antwerpen in de Hamburg – Le Havre range overeind blijft. In het regeerakkoord werd daarnaast afgesproken om het nut en de haalbaarheid van een tweede sluis voor de

Waaslandhaven te onderzoeken. Men vermoedt dat dit tot een positief resultaat zal leiden. Over de wenselijkheid van het Saeftinghedok kan men pas oordelen na verregaand voorbereidend werk (groeiprognoses in de containertrafiek, maatschappelijke kosten-batenanalyse, etc.).

Qua wegontsluiting vindt NVA nieuwe Scheldekruisende infrastructuur zoals de Oosterweelverbinding noodzakelijk. Daarnaast wil men ook een betere benutting van de bestaande weginfrastructuur (bvb. Liefkenshoektunnel). Als oplossing voor de problemen met de E313 stelt men in de eerste plaats een multimodale oplossing voor waarbij spoor en binnenvaart hun steentje bijdragen aan de ontlasting van deze snelweg. Dit ziet men, samen met de voorziening van betere verbindingen tussen de E313 en andere snelwegen, meer als de oplossing op lange termijn. Op korte termijn acht men volgende werken noodzakelijk: aanpassing van de op- en afritten, dynamische verkeerssignalisatie, aanpassing van onderliggende kruispunten, etc. Een volledige verbreding met een derde rijstrook vindt men onhaalbaar en onrealistisch.

De aanpassing van het Albertkanaal is voor NVA het belangrijkste binnenvaartproject. De investeringen zullen volgens de partij echter wel pas renderen indien alle bruggen over het kanaal worden aangepakt en de verbreding wordt gerealiseerd daar waar ze echt nodig is. Daarnaast zou de exploitatie van de binnenvaart verder geoptimaliseerd moeten worden.

De aanleg van de Liefkenshoekspoortunnel, de tweede spoortoegang en de IJzeren Rijn vormen volgens de partij de belangrijkste projecten om het aandeel van het spoor in de multimodale verdeling te verbeteren. De realisatie van de Liefkenshoekspoortunnel acht men noodzakelijk op korte termijn, de andere projecten zijn minder dringend en dienen volgens NVA pas op middellange termijn voltooid te worden. Verder benadrukt men het belang van goede spoorverbindingen tussen de Vlaamse havens onderling (bijvoorbeeld Zeebrugge – Antwerpen) en vindt men een dringende verbetering van de haveninterne dienstverlening noodzakelijk. Onder andere het transport tussen rangeerstation en spoorterminal zou veel efficiënter en goedkoper kunnen, zo oordeelt men.

Tenslotte ziet men ook graag een uitbreiding van de bedieningstijden (laad- en lostijden) in de havengebieden en zou men de verschillende projecten prioritair

moeten behandelen op basis van uitgevoerde kosten-batenanalyses. Een intenser samenwerkingsverband tussen de verschillende havens is volgens deze partij ook aangewezen.

Tabel 9.3 Standpunten NVA

Deurganckdok	Zeer wenselijk
Saeftinghedok	neutraal
Tweede sluis Waaslandhaven	wenselijk
Verdieping Westerschelde	Zeer wenselijk
Oosterweelverbinding	Redelijk wenselijk
Verbinding Liefkenshoek-E17	neutraal
Aanpassing E313	Redelijk wenselijk
Aanpassing Albertkanaal	Redelijk wenselijk
Heropening IJzeren Rijn	Redelijk wenselijk
Liefkenshoekspoortunnel	Zeer wenselijk
Tweede spoorontsluiting	Redelijk wenselijk

9.4 Groen!

De vragenlijst voor de partij Groen! werd ingevuld door de voorzitter van de Antwerpse afdeling. Deze persoon is tevens de coördinator van de nationale studiedienst van de partij.

Groen! stond destijds achter de aanleg van het Deurganckdok onder de voorwaarde dat er een goede ontsluiting zou komen per spoor. Er moeten volgens de partij echter grenzen zijn aan de verdere uitbreiding van de haven en bovendien zullen de vrachtstromen naar het hinterland niet eeuwig kunnen blijven groeien. Daarom zijn ze tegen de aanleg van het Saeftinghedok en zijn ze ook niet bepaald enthousiast voor een tweede sluis voor de Waaslandhaven. Groen! is ook tegen het voornemen om een nog verdere verdieping van de Westerschelde, dan nu gepland, door te voeren.

Wat de weginfrastructuur betreft, geeft men bij Groen! de prioriteit aan werken die bevorderend zijn voor de verkeersveiligheid. De aanleg van nieuwe ontsluitingswegen is voor hen van ondergeschikt belang. De Oosterweelverbinding zien ze om die reden niet echt zitten, aangezien deze bijna alle middelen opslokt. Ook het tracé van deze verbinding vindt men niet goed bij Groen!. Een ander tracé verder weg van de stad zou eventueel wel kunnen. De verbinding

Liefkenshoek-E17 vindt men absoluut verwerpelijk omdat dit een aanslag betekent op de open ruimte. Om de problemen op de E313 op te lossen, stelt men bij Groen! voor het openbaar vervoer te stimuleren (spoor + vrije busbanen) en de problemen op de Antwerpse ring op te lossen. Extra rijstroken op deze snelweg zijn verwerpelijk volgens de partij.

De belangrijkste uitdaging wat de binnenvaart betreft is volgens Groen! een aanpassing van het Albertkanaal (verhoging bruggen + verbreding).

Wat de spoorverbinding betreft tenslotte, staat men bij Groen! positief tegenover een heropening van de IJzeren Rijn, mits het treffen van voldoende milieumilderende maatregelen zowel op Vlaams, Nederlands als Duits grondgebied.

Algemeen beschouwd vindt Groen! dat we de grenzen aan de transportstroom tijdig moeten onderkennen. Een te sterke aangroei van de containertrafiek kunnen we volgens de partij onmogelijk verwerken. Wat het bestuursniveau betreft, pleit men voor een betere integratie van de verkeersstromen die de Vlaamse havens en de havens in de Hamburg - Le Havre range dienen te verwerken.

Tabel 9.4 Standpunten Groen!

Deurganckdok	wenselijk
Saeftinghedok	absoluut verwerpelijk
Tweede sluis Waaslandhaven	neutraal
Verdieping Westerschelde	verwerpelijk
Oosterweelverbinding	verwerpelijk
Verbinding Liefkenshoek-E17	absoluut verwerpelijk
Aanpassing E313	verwerpelijk
Aanpassing Albertkanaal	Zeer wenselijk
Heropening IJzeren Rijn	Zeer wenselijk
Liefkenshoekspoortunnel	Zeer wenselijk
Tweede spoorontsluiting	Redelijk wenselijk

9.5 VLOTT

Dhr. Philip Maes bezorgde ons een ingevulde vragenlijst voor de partij VLOTT, de Vlaamse rechts-liberale partij rond Hugo Coveliers. VLOTT staat voor Vlaams

Liberaal Onafhankelijk Tolerant Transparant. Onze contactpersoon is politiek secretaris bij deze partij.

Bij VLOTT staat men positief tegenover alle infrastructuurswerken in en rond de Waaslandhaven (Deurganckdok, Saeftinghedok, tweede sluis en verdieping Westerschelde). Het Deurganckdok was volgens de partij nodig om voldoende capaciteit te garanderen tot 2011, de andere projecten zijn nodig om na deze datum voor de vereiste capaciteitsuitbreiding te zorgen.

De belangrijkste aandachtspunten voor het wegvervoer zijn volgens VLOTT de verbinding tussen de Liefkenshoektunnel en de E17 en de opwaardering van de Singel voor het lokale verkeer zodat de Ring (R1) wordt ontlast. Ze moeten wel beiden geïmplementeerd worden, omdat de positieve effecten anders uit zouden blijven. Men is echter tegen de aanleg van de Oosterweelverbinding, aangezien deze de ontwikkeling van het Eilandje en een belangrijk natuurgebied op de Linkeroever hypothekeert en omdat ze een hindernis kan vormen voor de scheepvaart in de haven op de Rechteroever. De ligging van de Lange Wapperbrug boven de site van Atofina (een chemisch bedrijf) vindt men bovendien een gevaarlijke situatie. Om de problemen op de E313 op te lossen stelt VLOTT voor de Singel en de Ring aan te pakken, de capaciteit van het Albertkanaal te vergroten en de vrije busstroken beter te benutten.

Op het gebied van binnenvaartontsluiting ziet men bij de partij graag een modernisering van de sluisen in de haven en op de kanalen. Een verbreding van het Albertkanaal tussen Antwerpen en Wijnegem en de voorziening van meer ligplaatsen vindt men ook noodzakelijk.

De IJzeren Rijn, de Liefkenshoekspoortunnel en de tweede spoortoegang zijn volgens de partij zeer wenselijke projecten om voor een betere spoorontsluiting van de haven te zorgen. De heropening en modernisering van de IJzeren Rijn beschouwt men zelfs als de belangrijkste uitdaging met betrekking tot de Antwerpse hinterlandtrafiek.

Tabel 9.5 Standpunten VLOTT

Deurganckdok	Zeer wenselijk
Saeftinghedok	Zeer wenselijk
Tweede sluis Waaslandhaven	Zeer wenselijk
Verdieping Westerschelde	Zeer wenselijk
Oosterweelverbinding	absoluut verwerpelijk
Verbinding Liefkenshoek-E17	Zeer wenselijk
Aanpassing E313	Zeer wenselijk
Aanpassing Albertkanaal	Zeer wenselijk
Heropening IJzeren Rijn	Zeer wenselijk
Liefkenshoekspoortunnel	Zeer wenselijk
Tweede spoorontsluiting	Zeer wenselijk

9.6 Open VLD

Deze lijst werd ingevuld door Dhr. Stefaan De Weireld, adviseur bij de studiedienst van Open VLD.

Het Deurganckdok vond men een goede investering. Zonder dit dok zou de capaciteit van de Antwerpse haven qua containervervoer volledig verzadigd zijn en zou men de vruchten van de globalisering inzake containertrafiek niet kunnen plukken. Het Saeftinghedok moet volgens Open VLD grondig bestudeerd worden. De mobiliteitsknelpunten en de toegevoegde waarde van de extra containeroverslag moeten duidelijk in rekening gebracht worden. Tenslotte dringt men ook aan op een versnelde planning van de tweede sluis voor de Waaslandhaven voor een betere benutting van de Linkeroever.

Voor de wegontsluiting ziet men bij Open VLD graag een snelle realisatie van de Oosterweelverbinding. Ook de ontsluiting tussen Liefkenshoektunnel en E17 is belangrijk voor de partij om de capaciteit van deze tunnel beter te benutten en de veiligheid van de Kennedytunnel te garanderen. De voltooiing van deze werken zal zeker een verbetering betekenen maar hiernaast is ook een belangrijke modal shift vereist van wegvervoer naar meer duurzame modi zoals het spoor en de binnenvaart. Als oplossingen voor de E313 denkt men aan de controle van rij- en rusttijden en overbelading, een dynamisch inhaalverbod en dynamische richtsnelheden, de ontwikkeling van spooralternatieven en de invoering van een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens.

De verhoging van bruggen en de uitbouw van terminals langs het Albertkanaal zijn volgens Open VLD belangrijk voor de binnenvaart. Daarnaast ziet men de realisatie van de Schelde-Seine verbinding en de stimulering van containertrafiek via de binnenwateren als de belangrijkste uitdagingen.

De spoorprojecten die in dit werk aan bod kwamen (IJzeren Rijn, Liefkenshoekspoortunnel en tweede spoortontsluiting) zijn volgens Open VLD zeer wenselijk op korte termijn.

Als algemene bedenking voor de hinterlandtrafiek formuleert men dat Vlaanderen zijn rol als logistieke draaischijf verder moet kunnen uitbouwen als bron voor groei en tewerkstelling. Verder moet de bereikbaarheid onderhouden worden door investeringen in missing links en de toepassing van allerhande telematica. Een modal shift naar spoorvervoer en binnenvaart acht men noodzakelijk voor het behoud van de duurzaamheid van de Vlaamse logistiek op lange termijn. Tenslotte vindt Open VLD dat Vlaanderen de mogelijkheid moet krijgen om zelf prioritaire spoorinvesteringen te financieren en een aanvullend beheerscontract te kunnen afsluiten met Infrabel (beheer van de spoorwegen).

Tabel 9.6 Standpunten Open VLD

Deurganckdok	Zeer wenselijk
Saeftinghedok	Redelijk wenselijk
Tweede sluis Waaslandhaven	wenselijk
Verdieping Westerschelde	Zeer wenselijk
Oosterweelverbinding	Zeer wenselijk
Verbinding Liefkenshoek-E17	wenselijk
Aanpassing E313	wenselijk
Aanpassing Albertkanaal	wenselijk
Heropening IJzeren Rijn	Zeer wenselijk
Liefkenshoekspoortunnel	Zeer wenselijk
Tweede spoortontsluiting	Zeer wenselijk

Hoofdstuk 10: Algemeen besluit

In het begin van deze scriptie werden een centrale onderzoeksvraag en een aantal deelvragen geformuleerd. De antwoorden op deze vragen werden u hopelijk duidelijk in de loop van dit werk. De belangrijkste vaststellingen zullen we hier overlopen in een algemeen besluit.

De Antwerpse haven bevindt zich in het centrum van de Hamburg – Le Havre range. Deze omvat de belangrijkste zeehavens in het geografisch gebied dat wordt afgebakend door de havens van Hamburg en Le Havre. Om die reden is ze onderhevig aan een felle concurrentiestrijd om een groter marktaandeel te bekomen in de internationale maritieme goederentrafieken. Om de concurrentieposities van de verschillende havens relatief ten opzichte van elkaar te kunnen beoordelen doet men vaak een beroep op Strategische Positie Analyse. Empirisch onderzoek heeft uitgewezen dat Antwerpen het helemaal niet slecht doet ten opzichte van andere havens in de Hamburg - Le Havre range. Zowel wat de totale trafiek als de containertrafiek betreft, wijst Product Portofolio Analyse uit dat de Antwerpse haven zich in een zeer aantrekkelijke uitgangspositie bevindt, namelijk in het Star-kwadrant. Dit kwadrant vertegenwoordigt bedrijfseenheden met een groot marktaandeel op een sterk groeiende markt. Shift Share Analyse toonde ons een iets minder gunstig resultaat. De Antwerpse haven was in de onderzochte periode namelijk niet nadrukkelijk actief in sectoren met een sterke groei of een grote winstmarge. Tenslotte werd ook diversificatie-analyse toegepast op de havens in de Hamburg - Le Havre range. Voor het jaar 2004 kwam Antwerpen hier, als tweede beste gediversifieerde haven, vrij goed uit.

Om deze gunstige concurrentiepositie veilig te stellen voor de komende decennia moet Antwerpen nu reeds investeren in allerhande infrastructuurprojecten. Aangezien de beschikbare ruimte op de Rechteroever zeer schaars geworden is, moet men zich voornamelijk op de Linkeroever richten voor het inpassen van nieuwe infrastructuur. Het reeds voltooide Deurganckdok en de geplande investeringen in het Saefthinghedok, de tweede sluis voor de Waaslandhaven en de verdieping van de Westerschelde zijn de voornaamste projecten. De verschillende politieke strekkingen in Vlaanderen hebben weliswaar vaak een ander oordeel

over de wenselijkheid ervan. De partijen Open VLD, NVA, Lijst Dedecker en VLOTT staan in het algemeen zeer positief ten opzichte van deze projecten. Groen! kon zich enkel vinden in de aanleg van het Deurganckdok. Volgens de partij Vlaams Progressieven waren enkel de aanleg van het Deurganckdok en de verdieping van de Westerschelde wenselijke projecten.

De extra capaciteit die in de haven van Antwerpen gegenereerd wordt, veroorzaakt ook een extra behoefte aan ontsluiting. De goederen die er verscheept worden, moeten hun weg van en naar de haven vlot kunnen afleggen en mogen geen problemen veroorzaken voor de andere gebruikers. De verkeersinfrastructuur waarover de Antwerpse regio en Vlaanderen in het algemeen beschikken behoort tot de beste ter wereld, maar door de bijkomende hinterlandtrafiek die bijvoorbeeld door het Deurganckdok gegenereerd worden, dreigt deze infrastructuur op de middellange termijn volledig verzadigd te geraken. Verschillende voorstellen om de ontsluiting via weg, spoor en water (binnenvaart) vlotter te laten verlopen werden in deze eindverhandeling onder de loep genomen.

Maar liefst 40% van de totale hinterlandtrafiek van de Antwerpse haven bestaat uit wegtransport. Elk jaar worden er 3 à 4 miljoen standaardcontainers getransporteerd tussen de haven en haar hinterland. De toegenomen overslagcapaciteit van de Antwerpse haven heeft echter tot gevolg dat veel wegen in en rond Antwerpen te maken hebben met ongevallen en congestie. De E313-snelweg is hier een treffend voorbeeld van. Daarnaast verloopt transport over de weg veel minder efficiënt dan bijvoorbeeld transport via het spoor en de binnenvaart. Om deze redenen streven de Antwerpse havenautoriteiten naar een lager aandeel van de weg in de modal split. Daarnaast tracht men het aantal ongevallen en files te doen dalen door een aantal investeringen in weginfrastructuur die een vlottere verkeersstroom in de Antwerpse regio moeten garanderen. De Oosterweelverbinding (sluiting van de Antwerpse Ring), de verbinding Liefkenshoektunnel-E17 en een aanpassing van de E313 komen vaak naar voren als de belangrijkste projecten voor de nabije toekomst. De Oosterweelverbinding en een aanpassing van de E313 kunnen bij de meeste partijen op bijstand rekenen, ook al is er vaak een verschil in hoe men de concrete invulling ziet. Open VLD vindt alle projecten noodzakelijk, al acht men een modal shift naar het spoor en de binnenvaart absoluut noodzakelijk voor het

weslagen ervan. Groen! verwerpt de huidige voorstellen voor het wegvervoer, wat enigzins te verwachten viel van een ecologische partij.

Voor de binnenvaart is het volgens de meeste partijen aangewezen dat het Albertkanaal geschikt wordt gemaakt voor intensere goederenvervoer. Uit de vragenlijsten blijkt dat iedere partij dit project wenselijk tot zeer wenselijk vindt. Verder vormen de renovatie van sluisen op de Antwerpse Rechteroever, die zorgen voor een scheiding tussen zee- en binnenvaart, en het Barge Traffic System, dat een vlottere afwikkeling van de binnenvaartverkeer moet bewerkstelligen, belangrijke projecten voor de hinterlandverkeer van de Antwerpse haven. Tenslotte komen ook de uitbouw van een binnenvaartnetwerk tussen de Vlaamse havens en de implementatie van het Extended Gateway-concept ter sprake als belangrijke uitdagingen voor de Antwerpse haven.

In en rond de Antwerpse haven beschikt men over een zeer uitgebreide spoorontsluiting. Toch zijn er hier en daar knelpunten die ervoor zorgen dat het spoor voorlopig ondervertegenwoordigd is gebleven in de modal split van de hinterlandverkeer van de Antwerpse haven. De belangrijkste projecten om deze knelpunten op te lossen zijn de IJzeren Rijn, de Liefkenshoekspoortunnel en de tweede spoortoegang van de Antwerpse haven. Over de standpunten van de bevraagde politieke partijen over deze projecten kunnen we kort zijn: geen enkel project werd als verwerpelijk beschouwd.

Bibliografie

Boeken, Papers & Brochures

- Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel, 2007, *Grote infrastructuurprojecten: achtste voortgangsrapportage november 2007*, Brussel, 63 p.
- BERTOLO, H., CLAESSENS, B., DEVOLDER, H., VERBERGHT, E., NOTTEBOOM, T. en BLOMME, J., 2007, *Seminarie Havenproblemen: Modal split en modal shift in het hinterlandvervoer van de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Rotterdam*, Universiteit Antwerpen, Antwerpen, 78 p.
- BLOMME, J., 2001, *Het belang van de Scheldeverdieping: economische, juridische en politiek context, ecologische impact en veiligheidsaspecten*, Port of Antwerp, Antwerpen, 34 p.
- BOLT, E., 2003, *Nieuwe klasse-indeling van de huidige actieve binnenvaartvloot*, Rotterdam, 20 p.
- CULLINANE, K. en TALLEY, W.K. (Eds.), 2006, *Research in Transportation Economics Volume 16: Port Economics*, Elsevier, Amsterdam, 249 p.
- ECMT, 2001, *Land Access to Sea Ports*, OECD online bookshop, 196 p.
- GOYVAERTS, E., en VERSPAGEN, F., *Horizon 1*, Uitgeverij Plantyn, Antwerpen
- HUYBRECHTS, M., MEERSMAN, H., VAN DE VOORDE, E., VAN HOOYDONK, E., VERBEKE, A. en WINKELMANS, W. (Eds.), 2002, *Port Competitiveness*, De Boeck, Antwerpen, 155 p.
- Infrabel, 2006, *Jaarverslag 2006*, Brussel, 84 p.

- JOHNSON, G., SCHOLES, K. en WHITTINGTON, R., 2006, *Exploring Corporate Strategy*, Prentice Hall, Harlow, 1033 p.
- KREUKELS, T. en WEVER, E. (Eds.), 1998, *North Sea Ports in Transition: Changing Tides*, Uitgeverij Van Gorcum, Assen, 164 p.
- LOYEN, R., BUYST, E. en DEVOS, G. (Eds.), 2003, *Struggling for Leadership: Antwerp-Rotterdam Port Competition between 1870-2000*, Physica Verlag Heidelberg, New York, 330 p.
- MACHARIS, C. en VERBEKE, A., 1999, *Intermodaal vervoer: economie en strategische aspecten van het intermodaal vervoer in Vlaanderen*, Garant, Leuven, 211 p.
- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 2005, *Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Oosterweelverbinding*, Brussel, 140 p.
- NEA, 2007, *Vervoersprognoses IJzeren Rijn*, Rijswijk, 139 p.
- NOTTEBOOM, T. (Ed.), 2002, *Current Issues in Port Logistics and Intermodality*, Garant, Antwerpen, 154 p.
- NOTTEBOOM, T. (Ed.), 2006, *Ports are more than piers*, Uitgeverij De Lloyd n.v., Antwerpen, 428 p.
- NV De Scheepvaart, 2006, *Jaarverslag 2006*, Hasselt, 48 p.
- Permanente Hof van Arbitrage, 2003, *IJzeren Rijn Case*, Den Haag, 116 p.
- Port of Antwerp, 2005, *The Intermodal Companion*, Antwerpen, 23 p.
- Port of Antwerp, 2007a, *Cargo in goede handen*, Antwerpen, 26 p.
- Port of Antwerp, 2007b, *World Scale Container Port in the Hearth of Europe*, Antwerpen, 18 p.

- Promotie Binnenvaart Vlaanderen, 2007, *Publiek-private samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties*, Hasselt, 35 p.
- Rekenhof, 2005, *Aanleg van het Deurganckdok: Verslag van het Rekenhof aan het Vlaams Parlement*, De Coker, Brussel, 54 p.
- Studiedienst van de Vlaamse Regering, 2007, *Vlaamse Regionale Indicatoren 2007*, 438 p.
- United Nations ESCAP, 2007, *Regional shipping and port development: Container traffic forecast*, New York, 63 p.
- VAN GOOR, A.R., PLOOS VAN AMSTEL, M.J. en PLOOS VAN AMSTEL, W., 1999, *Fysieke distributie: denken in toegevoegde waarde*, Stenfert Kroese, Groningen, 583 p.
- VAN HOOYDONCK, E., 2006, *The Impact of Environmental Law on Ports and Waterways*, Maklu Uitgevers, Apeldoorn, 317 p.
- Vlaams Parlement, 2008, *Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie: Zitting 30 januari 2008*, Brussel, 18 p.
- Vlaamse Havenvereniging vzw, 2006, *Beleidsnota Vlaamse Havenvereniging 2006*, 28 p.
- WITLOX F., 2006, *Vervoersbeleid: Expeditie – Verzending van goederen, cursus 3^e jaar HI-OML*, Universiteit Hasselt, 190 p.

Eindverhandelingen

- THIELEN, J., 2004, *Economische en ecologische kosten voor intermodaal vervoer in samenwerking met de Groep H. Essers*, Universiteit Hasselt, Hasselt, 92 p.

- VANOEVELEN, E., 2005, *Opportunities voor multimodaal transport voor het Deurganckdock in Antwerpen*, Universiteit Hasselt, Hasselt, 81 p.
- WILLEMS, K., 2003, *Multimodaal goederenvervoer en de totale logistieke kostprijs*, Universiteit Hasselt, Hasselt, 130 p.

Tijdschriften

- BEYENS, G., 2007, Extending the gateway role to the hinterland, *Lloyd special report: Port of Antwerp*, De Lloyd, p.45
- DENDOOVEN, P., 2007, Spraakmakers. Rudi Daems (Groen!) over het Masterplan Antwerpen, *De Standaard*, 7-8-9 april 2007, p.E6-E7
- HEINEN, K, 2007, Antwerp's "Barge Traffic System" is off to a good start, *Lloyd special report: Port of Antwerp*, De Lloyd, p.31-32
- VAN DEN BOSSCHE, B., 2007a, New spurt of growth for Deurganckdok, *Lloyd special report: Port of Antwerp*, De Lloyd, p. 20-24
- VAN DEN BOSSCHE, B., 2007b, Shipping access will become even more flexible, *Lloyd special report: Port of Antwerp*, De Lloyd, p.34-36

Online publicaties

- Antwerpse Scheepvaart Vereniging, 2007, *Presentatie ASV 22 maart 2007*, Geraadpleegd op 25 november 2007 via <URL: http://www.asv.be/documents/graphics/presentaties-sav-22-3-07/j.-blomme-pr_pcsp-.pdf.ppt>
- Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel, 2004, *Masterplan Antwerpen: Cruciale mobiliteitsinfrastructuur in de Antwerpse regio*, Geraadpleegd op 12 oktober 2007 via <URL:

<http://www.bamnv.be/content/bam/uploads/docs/041117%20Presentatie%20UA.pdf>>

- Blue Bayou, *Toervaren in België*, Geraadpleegd op 28 november 2007 via <URL: <http://www.bluebayou.nl/b/antwerpen.html>>
- CD&V, *Interpellatie van de heer Jos De Meyer tot de heer Kris Peeters over Doel en de Linkerscheldeover*, Geraadpleegd op 14 april 2008 via <URL: http://www.cdenv-vlaamsparlement.be/interpellaties/20071002_ic_doel.pdf>
- De Lloyd, 2007, *Betuwelijn en Lötschbergtunnel nieuwe schakels in Europees vrachtspoornet*, Geraadpleegd op 2 december 2007 via <URL: [http://www.lloyd.be/nieuws/id18426-Betuwelijn en Ltschbergtunnel nieuwe schakels in Europees vrachtspoornet.html](http://www.lloyd.be/nieuws/id18426-Betuwelijn_en_Ltschbergtunnel_nieuwe_schakels_in_Europees_vrachtspoornet.html)>
- De Lloyd, 2007, *Gent weldra toegankelijker voor grotere schepen?*, Geraadpleegd op 15 november 2007 via <URL: [http://www.lloyd.be/nieuws/id19543-Gent weldra toegankelijk voor bredere schepen.html](http://www.lloyd.be/nieuws/id19543-Gent_weldra_toegankelijk_voor_bredere_schepen.html)>
- De Lloyd, 2008, *Haven Brussel zet in op containertrafieken*, Geraadpleegd op 12 maart 2008 via <URL: [http://www.lloyd.be/nieuws/id20399-Haven Brussel zet in op containertrafieken.html](http://www.lloyd.be/nieuws/id20399-Haven_Brussel_zet_in_op_containertrafieken.html)>
- De Morgen, 2007, *Werken Liefkenshoekspoortunnel starten in september 2008*, Geraadpleegd op 4 mei 2008 via <URL: <http://www.demorgen.be/dm/nl/989/Home/article/detail/47523/2007/10/22/Werken-Liefkenshoekspoortunnel-starten-in-september-2008.dhtml>>
- Embassy Freight Rotterdam BV, *Maersk doopt recordschip*, Geraadpleegd op 7 april 2007 via <URL: [http://www.embassyfreight.nl/logistiek/bedrijf/transport_nieuws/63_maersk doopt recordschip.html](http://www.embassyfreight.nl/logistiek/bedrijf/transport_nieuws/63_maersk_doopt_recordschip.html)>

- Engineering Now, 2008, *Duits alternatief IJzeren Rijn scoort goed*, Geraadpleegd op 13 april 2008 via <URL: http://www.engineeringnow.nl/redactie/redactie_detail.asp?iNID=13206>
- Flygt, *Een kunstwerk van een sluis*, Geraadpleegd op 4 december 2007 via <URL: <http://www.flygt.com/385543.asp>>
- Gazet van Antwerpen, *Dossier Deurganckdok*, Geraadpleegd op 14 maart 2008 via <URL: <http://www.gva.be/subs/popups/deurganckdok/nav.asp>>
- Gazet van Antwerpen, *Dossier IJzeren Rijn*, Geraadpleegd op 30 februari 2008 via <URL: <http://www.gva.be/dossiers/-y/ijzerenrijn/default.asp>>
- Hessenatie Logistics, 2006, *Introductie Cargovil Container Terminal*, Geraadpleegd op 3 maart 2008 via <URL: http://www.heslog.be/bijlages/Presentation_IBO_CCT.pdf>
- Kanaal Z, 2008, *Open kaart: Vlaams minister-president Kris Peeters en professor emeritus transporteconomie Willy Winkelmans over logistiek in Vlaanderen*, Geraadpleegd op 20 maart 2008 via <URL: <http://www.kanaalz.be/nl/open-kaart>>
- Logistiek, Dé portal voor logistiek Nederland, 2005, *Antwerpen breidt containercapaciteit uit*, Geraadpleegd op 6 november 2007 via <URL: http://www.logistiek.nl/nieuws/id97-Antwerpen_breidt_containercapaciteit_uit.html>
- Manager Magazines, *Dossier Haven: eerste fase Deurganckdok operationeel*, Geraadpleegd op 10 november 2007 via <URL: <http://www.managermagazines.be/archief/inhoud/AM22-2.pdf>>
- NMBS, 2002, *Tweede spoortogang voor de haven van Antwerpen*, Geraadpleegd op 22 maart 2008 via <URL: http://www.schoten.be/nieuws/dossiers/trein/trein_goederenspoor.htm#2>

- ProRail, 2007, *Dossier Betuweroute*, Geraadpleegd op 23 november 2007 via <URL: <http://www.prorail.nl/ProRail/Betuweroute/Indeling+Dossier+Betuweroute.htm#5>>
- RAES, L., 2001, *Samenvatting Mobiliteitsplan Vlaanderen*, Geraadpleegd op 15 mei 2008 via <URL: <http://viwc.lin.vlaanderen.be/mobiliteit/samenvatting.htm#inleiding>>
- Schelde InformatieCentrum, 2007, *Verdieping Schelde snel begonnen*, Geraadpleegd op 29 november 2007 via <URL: http://www.scheldenet.be/nl/nieuws/actualiteit_pagina?story=2776&lng=nl>
- Steunpunt Goederenstromen, *Economisch belang van goederenvervoer*, Geraadpleegd op 7 december 2007 via <URL: <http://www.ua.ac.be/main.aspx?c=.GOEDERENSTROMEN&n=53790>>
- Trends, 2007, *Wallonië vindt IJzeren Rijn "weggegooid geld"*, Geraadpleegd op 14 oktober 2007 via <URL: <http://www.trends.be/nl/economie/beleid/4-1408-43951/wallonie-vindt-ijzeren-rijn--weggegooid-geld-.html>>
- VAN MECHELEN, D., 2007, *Investeren in Antwerpen: luchthaven en Liefkenshoekspoortunnel*, Geraadpleegd op 23 maart 2008 via <URL: <http://www.dirkvanmechelen.be/2007/investeren-in-antwerpen-luchthaven-en-liefkenshoekspoortunnel/>>
- Vlaams Parlement, 1997, *Haven Oostende – Toegankelijkheid voor cruiseschepen*, Geraadpleegd op 12 april 2008 via <URL: <http://jsp.vlaamsparlement.be/docs/bva/atomisering/ato1997-1998/nr5/baldewijns/016.pdf>>
- Vlaamse Overheid, 2006, *Persmededeling van de Vlaamse Overheid: Liefkenshoekspoortunnel*, Geraadpleegd op 14 april 2008 via <URL: <http://www.mobielvlaanderen.be/persberichten/artikel.php?id=200>>

- Vlaamse Overheid, 2007, *Persmededeling van de Vlaamse Overheid: Derde verdieping Westerschelde versterkt gevoelig concurrentiepositie Antwerpse haven*, Geraadpleegd op 23 maart 2008 via <URL: <http://www.mobielvlaanderen.be/persberichten/artikel.php?id=292>>
- VOKA, 2007, *Ongevallen en files E313 kosten 139 miljoen per jaar*, Geraadpleegd op 30 april 2008 via <URL: <http://www.voka.be/antwerpen-waasland/nieuws/Pages/e313bis.aspx>>
- Waaskrant: nieuws uit het Waasland, 2008, *Liefkenshoekspoortunnel nog niet voor vandaag*, Geraadpleegd op 30 maart 2008 via <URL: http://www.waaskrant.be/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=6665>

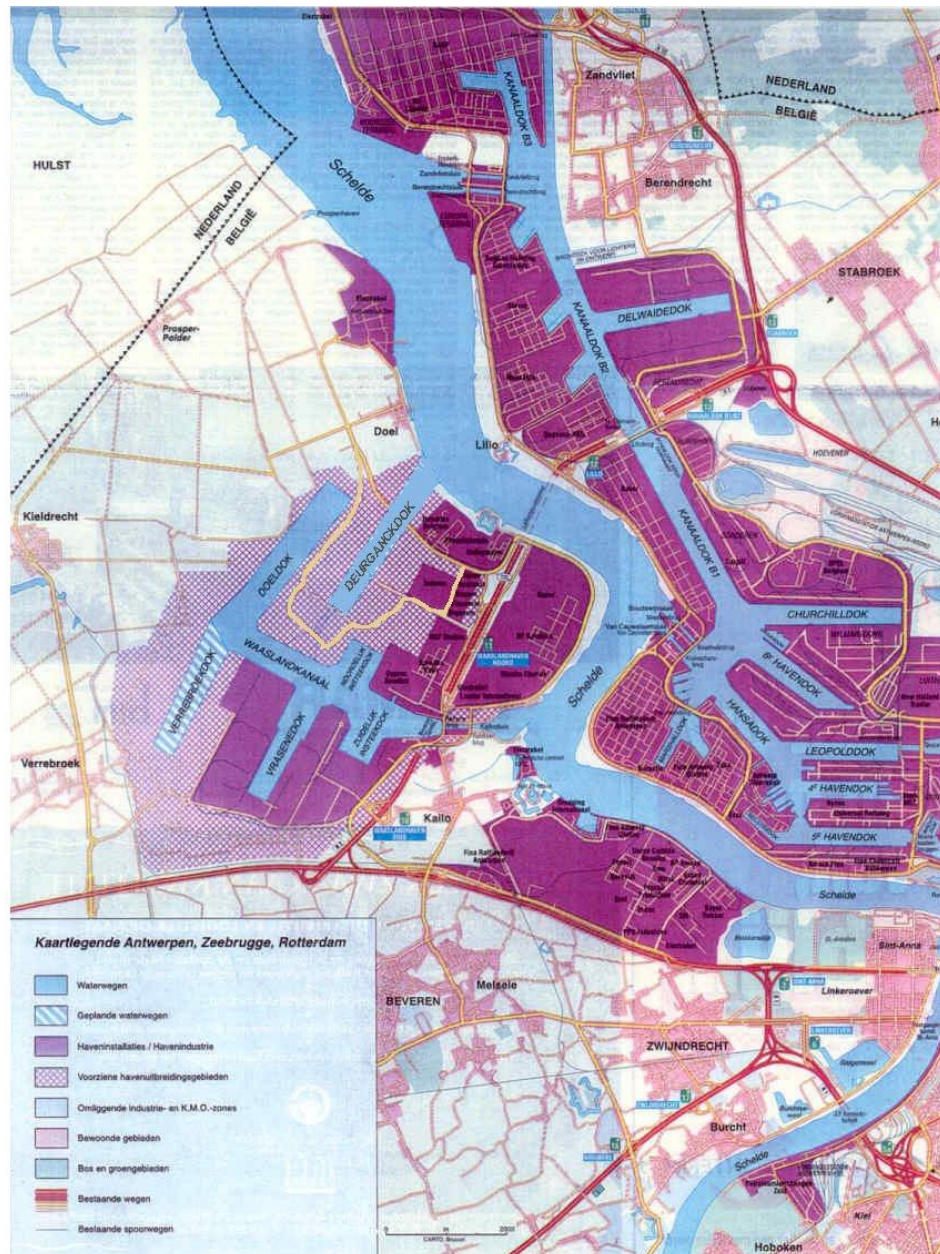
Websites

- <http://aps.vlaanderen.be>
- www.alfaportantwerpen.be
- www.antwerpen.be
- www.antwerpen.be
- www.binnenvaart.be
- www.cia.gov
- www.descheepvaart.be
- www.doel2020.org
- www.extendedgateway.be
- www.gctnv.be
- www.havengenk.be
- www.hetnieuwsblad.be
- www.informatie.binnenvaart.nl
- www.infrabel.be
- www.maerskline.com
- www.maps.google.be
- www.pcsp.be
- www.portdeliege.be

- www.raadvenw.nl
- www.scheepvaartbegeleiding.be
- www.serv.be
- www.shi.samsung.co.kr
- www.vil.be
- www.vilt.be
- www.vlaanderen.be
- www.wenz.be
- www.werkenantwerpen.be
- www.zeebruggeport.be

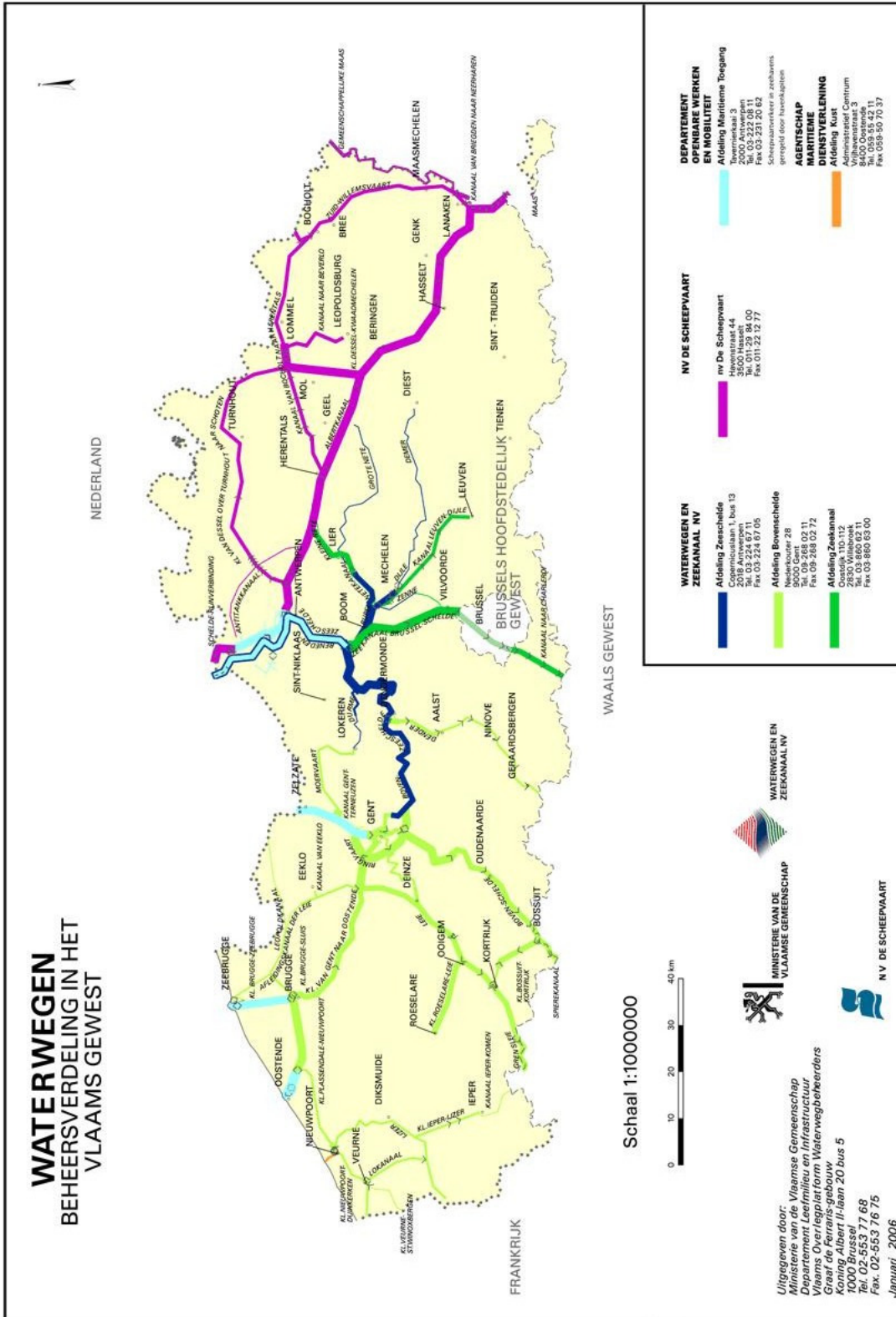
Bijlagen

Bijlage 1: Kaart haven Antwerpen



Bron: www.doel2020.org Voor een zeer gedetailleerde kaart van de Antwerpse haven verwijzen we naar volgende site: <URL: http://www.portofantwerp.com/portal/pls/portal/!PORTAL.wwpob_page.show?do_cname=74008.PDF>

Bijlage 2: Beheersverdeling Vlaamse waterwegen



Bron: www.binnenvaart.be

Bijlage 3: Inge vulde vragenlijst Lijst Dedecker

Algemene informatie

Naam correspondent:	Jef Keymeulen
Vertegenwoordiger van (partij):	Lijst Dedecker
Functie bij de partij:	Voorzitter Werkgroep Mobiliteit & Verkeer
E-mailadres:	jef.keymeulen@online.be

Investerings Waaslandhaven

Vonden jullie het Deurganckdok een noodzakelijke investering om de concurrentiepositie van de Antwerpse haven te handhaven? Waarom wel/niet?
Ja, dit is niet alleen in het belang van de Antwerpse haven maar ook voor de tewerkstelling in Vlaanderen en Brussel in zijn geheel.
Is het Saeftinghedok wenselijk volgens uw partij? En een tweede sluis voor de Waaslandhaven?
Het Deurganckdok zal het hele wegen- en spoorwegnet en de binnevaart overspoelen met containertrafiek. Zou het dan niet beter zijn deze capaciteit te verdelen over Zeebrugge en Gent? Wat wij stellen aan de nodige infrastructuur naast de haven zal de eerste 25 jaar niet gerealiseerd zijn. Tot zolang moet men dit nieuwe dok vergeten op die locatie.

Wegvervoer

Welk zijn de belangrijkste aandachtspunten voor de wegontsluiting van de Antwerpse haven?
In eerste instantie moet de problematiek van de ring van Antwerpen worden opgelost, de capaciteit moet verdubbeld worden. daarnaast moet de alternatieve ring uitgebouwd worden (R11). De Kennedy-tunnel zou een derde koker moeten krijgen zodat er bij onderhoudswerken of ongevallen altijd 2 kokers ter beschikking zijn. De ring R0 moet vrij van tolsystemen zijn en ring rond toegestaan voor zowel personenvoertuigen als vrachtwagens. In tweede instantie moet de capaciteit van de toegangswegen aangepast worden. Vanaf 30km van de ring R0 moeten er minstens 3 rijstroken komen in beide richtingen. Een verkeersbegeleidingssysteem moet met toegangs dosering het geheel filevrij houden.
Wat is volgens jullie de aangewezen oplossing voor de problematiek (congestie & ongevallen) rond de E313?
Zie hiervoor : eerst de capaciteit van de ring regelen, een alternatieve ring (R11) en 3 rijstroken van Geel tot de ring R0
Zullen de Oosterweelverbinding en de verbinding Liefkenshoek-E17 volgens jullie partij een oplossing kunnen bieden voor de Antwerpse verkeersproblemen?
Ja, op voorwaarde dat de ring tolvrij is, alle verkeer mag overal, Kennedy-tunnel moet een derde koker krijgen. De lange tunnel moet vervangen worden door een

viaduct zoals LangeWapper. Vrachtverkeer heeft te veel schadelijke uitstoot en is niet gezond.

Binnenvaart

Wat zijn voor jullie de belangrijkste uitdagingen voor de binnenvaartontsluiting van de haven?

Tissen de havens zeebrugge, Gent en Antwerpen moet er een kanale netwerk komen met een gabarit van minstens 2000 ton (= EU-norm) en een aansluiting naar het Belgische, Duiste en Franse waterwegennet, eveneens op 2000 ton. Containervaart met 3 lagen moet overal mogelijk zijn.

Spoorvervoer

Welk zijn de belangrijkste aandachtspunten voor de ontsluiting van de Antwerpse haven?

Naast binnenvaart en wegverkeer is spoorverkeer even belangrijk. Voor goederen vervoer moet het nodige gedaan worden dat het per spoor 24/24h mogelijk is. Zowel naar de ande andere havens toe als naar het hinterland (België, Duitsland én Frankrijk). Ook zou het wenselijk zijn om vrachtwagens, geladen met containers vie een spoortransferium doorheen het congestie gebied te brengen tot Geel, Waver, Halle, Kortrijk. Dat zou een verkeersinfarct in antwerpen kunnen voorkomen.

Pleiten jullie voor een heropening van de IJzeren Rijn? De aanleg van de Liefkenshoekspoortunnel?

Gewoon doen. Essentieel.

Algemeen

Wat zijn volgens jullie de belangrijkste uitdagingen mbt de hinterlandtrafiek van de Antwerpse haven?

Antwerpen is naast Zeebrugge, Gent en Rotterdam dé poort op Europa. De onderlinge verbinding tussen deze havens is van levensbelang voor iedereen. De files moeten in de hele regio verdwijnen, het verkeer moet vlot zijn voor vooal het economisch vervoer van zowel vracht als diensten. Openbaar vervoer (zoals De Lijn) en fietsers kunnen daar weinig soelaas brengen, integendeel ze helpen het verkeer onnodig te vertragen. Zonder het verkeersprobleem op te lossen heeft het geen zin de haven verder uit te breiden, laat staan te moderniseren. Zelfs in de context van de Antwerpse haven moet ook de verkeersknoop van Brussel opgelost worden. Een groot deel van de economische trafiek van Antwerpen gaat trouwens naar Brussel en omgeving.

Zijn er op bestuurlijk niveau (Vlaamse Overheid, Gemeentelijk havenbedrijf) eventueel nog verbeteringen mogelijk?

De problematiek van de haven van Antwerpen heeft een impact op het hele economische gebied waartoe wij behoren : dat is een zone van Boulogne s/mer to

Amsterdam, Essen, Aachen, Route de Wallonnie, Valenciennes en Lille. Alle overheden moeten in deze problematiek betrokken worden en er gelijkwaardig investeren.

Tabel

Kan U uw standpunt ten opzichte van volgende projecten aanvinken aub? (indien U bij bepaalde zaken nog opmerkingen heeft, dan kan U deze onderaan mededelen)	
Deurganckdok	Zeer wenselijk
Saeftinghedok	wenselijk
Tweede sluis Waaslandhaven	Redelijk wenselijk
Verdieping Westerschelde	Zeer wenselijk
Oosterweelverbinding	Zeer wenselijk
Verbinding Liefkenshoek-E17	Zeer wenselijk
Aanpassing E313	Zeer wenselijk
Aanpassing Albertkanaal	Redelijk wenselijk
Heropening IJzeren Rijn	Zeer wenselijk
Liefkenshoekspoortunnel	Zeer wenselijk
Tweede spoorontsluiting	Zeer wenselijk

Bijlage 4: Inge vulde vragenlijst Vlaams Progressieven

Algemene informatie

Naam correspondent:	Joris Vandenbroucke
Vertegenwoordiger van (partij):	Vlaams Progressieven (Spirit)
Functie bij de partij:	Vlaams Parlementslid
E-mailadres:	joris.vandenbroucke@vlaamsparlement.be

Investerings Waaslandhaven

Vonden jullie het Deurganckdok een noodzakelijke investering om de concurrentiepositie van de Antwerpse haven te handhaven? Waarom wel/niet?
Ja, gezien de spectaculaire toename van de mondiale containertrafik en de evolutie naar steeds grotere schepen.
Is het Saeftinghedok wenselijk volgens uw partij? En een tweede sluis voor de Waaslandhaven?
Wij zeggen op dit moment zeker niet ja. Er is een maatschappelijke kostenbatenanalyse nodig waarin dit project wordt afgetoetst tav ruimtelijke beperkingen, milieubeperkingen en mobiliteitseffecten. Een grondige analyse van de netto-meerwaarde van extra containertrafik is eveneens nodig. We moeten ervoor opletten dat we de export vanuit het Verre Oosten niet gaan subsidiëren ten nadele van onze handelsbalans. Wat hebben wij aan het opstapelen van dozen die vervolgens over onze wegen denderen? Het simpele feit dat het Deurganckdok vol zit in 2014 (ongeveer) is niet voldoende als argument om nu al te beslissen om het volgende dok te graven.

Wegvervoer

Welk zijn de belangrijkste aandachtspunten voor de wegontsluiting van de Antwerpse haven?
De sluiting van de Antwerpse ring (oosterweelverbinding) is het belangrijkste project inzake wegverkeer voor de komende jaren.
Wat is volgens jullie de aangewezen oplossing voor de problematiek (congestie & ongevallen) rond de E313?
Heraanleg van : aantakking op R1, samenvoeging met E34 in Ranst en ombouw van klaverblad Lummen tot een verkeersturbinen. Implementatie van dynamisch verkeersmanagement van Lummen tot Antwerpen met filedetectie en variabele max snelheid ifv de drukte. Stimuleren van goederenvervoer via Albertkanaal en spoorweg. Busbaan openstellen voor alle vormen van collectief vervoer. Geen extra rijstrook. Dat heeft een aanzuigeffect en heeft hoogstens een tijdelijk effect op de filevorming.
Zullen de Oosterweelverbinding en de verbinding Liefkenshoek-E17 volgens jullie partij een oplossing kunnen bieden voor de Antwerpse verkeersproblemen?
Deze projecten zullen alleszins een positieve bijdrage leveren, maar een

duurzame oplossing is maar mogelijk als we ons verplaatsingsgedrag (zowel wat personen als goederen betreft) aanpassen. Wij zeggen ja tegen missing links, maar neen tegen nieuwe autosnelwegen.

Binnenvaart

Wat zijn voor jullie de belangrijkste uitdagingen voor de binnenvaartontsluiting van de haven?

Aanpassing van de bruggen op het Albertkanaal zodat containertrafiek mogelijk wordt + clustering van bedrijven met gelijkaardige logistieke behoeften die hun goederenstromen bundelen tot volumes die een meer rendabele inzet van de binnenvaart mogelijk maakt. (zie concept "extended gateway" van het Vlaams Instituut voor de Logistiek)

Spoorvervoer

Welk zijn de belangrijkste aandachtspunten voor de ontsluiting van de Antwerpse haven?

Snelle realisatie Liefkenshoekspoortunnel. Beslissen of we gaan voor heropening IJzeren Rijn of opteren van ontsluiting via Betuwelijn.

Pleiten jullie voor een heropening van de IJzeren Rijn? De aanleg van de Liefkenshoekspoortunnel?

Het hergebruik van de IJzeren Rijn is nuttig voor een betere bereikbaarheid van het natuurlijke hinterland. Er moet ook de afweging gemaakt worden tav een ontsluiting via de betuwelijn.
Liefkenshoekspoortunnel : ja

Algemeen

Wat zijn volgens jullie de belangrijkste uitdagingen mbt de hinterlandtrafiek van de Antwerpse haven?

Gaan we verder investeren in extra capaciteit voor containertrafiek?
Hoe kunnen we waarde toevoegen aan logistieke activiteiten? Verkeer door Vlaanderen moet ook verkeer VOOR Vlaanderen zijn. Nieuwe logistieke activiteiten moeten een duurzaamheidstoets doorstaan inzake tewerkstelling, mobiliteit en milieu-impact.
Er is nood aan multimodaal ontsloten logistieke clusters. (clustering en bundeling van goederenstromen)
De externe kosten van wegverkeer moeten geïnternaliseerd worden door een slimme kilometerheffing op zware vrachtwagens.

Zijn er op bestuurlijk niveau (Vlaamse Overheid, Gemeentelijk havenbedrijf) eventueel nog verbeteringen mogelijk?

Tabel

Kan U uw standpunt ten opzichte van volgende projecten aanvinken aub? (indien U bij bepaalde zaken nog opmerkingen heeft, dan kan U deze onderaan mededelen)	
Deurganckdok	wenselijk
Saeftinghedok	neutraal
Tweede sluis Waaslandhaven	Maak hier uw keuze
Verdieping Westerschelde	wenselijk
Oosterweelverbinding	wenselijk
Verbinding Liefkenshoek-E17	Maak hier uw keuze
Aanpassing E313	Zeer wenselijk
Aanpassing Albertkanaal	Zeer wenselijk
Heropening IJzeren Rijn	wenselijk
Liefkenshoekspoortunnel	wenselijk
Tweede spoorontsluiting	neutraal

Bijlage 5: Ingevulde vragenlijst NVA

Algemene informatie

Naam correspondent:	Bart Van Camp
Vertegenwoordiger van (partij):	NVA
Functie bij de partij:	Inhoudelijk coördinator
E-mailadres:	bart.vancamp@n-va.be

Investerings Waaslandhaven

Vonden jullie het Deurganckdok een noodzakelijke investering om de concurrentiepositie van de Antwerpse haven te handhaven? Waarom wel/niet?
Gelet op de schaalvergroting in de scheepvaart en de stijgende containertrafiek was het absoluut noodzakelijk dat de Antwerpse haven over het Deurganckdok zou beschikken zodat haar positie in de Hamburg/Le Havre range overeind blijft.
Is het Saeftinghedok wenselijk volgens uw partij? En een tweede sluis voor de Waaslandhaven?
In het regeerakkoord hebben we afgesproken om het nut en de haalbaarheid van de tweede sluis in de Waaslandhaven te onderzoeken. Wellicht zal dit voor de tweede sluis tot een positief resultaat leiden. De vraag of er een tweede containergetijdedok nodig is, is afhankelijk van de groeiprognoses in de containertrafiek. Hierover zal nog veel voorbereidend werk moeten verricht worden, onder meer via een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Over wenselijkheid kan enkel geoordeeld worden na verregaand beleidsvoorbereidend werk.

Wegvervoer

Welk zijn de belangrijkste aandachtspunten voor de wegontsluiting van de Antwerpse haven?
Scheldekruisende weginfrastructuur is noodzakelijk. Naast de realisatie van de nieuwe Oosterweelverbinding zal de bestaande weginfrastructuur en de Liefkenshoektunnel beter benut moeten worden, onder meer door gebruik van beter dynamisch verkeersmanagement. Er moet onderzoek gebeuren naar het probleemoplossend karakter van de aansluiting E17-Liefkenshoek.
Wat is volgens jullie de aangewezen oplossing voor de problematiek (congestie & ongevallen) rond de E313?
Uiteraard moet in de eerste plaats aan een multimodale oplossing worden gedacht waarbij spoor en binnenvaart hun steentje zullen moeten bijdragen in de ontlasting van de E313. Er zal met name werk moeten worden gemaakt van hogere bruggen over het Albertkanaal die meer containertrafiek toelaten op deze as. Op korte termijn zullen voor de weginfrastructuur volgende zaken moeten: aanpassing van op- en afritten aan de huidige verkeersstromen, gebruik maken van dynamische verkeerssignalisatie, betere afspraken met federale politie omtrent verkeershandhaving, aanpassing onderliggende kruispunten die in relatie

staan tot E313. Op langere termijn zullen wellicht op enkele specifieke probleempunten maatregelen genomen moeten worden die de doorstroming van het verkeer bevorderen. Het gaat dan vooral om de aantakkingen met andere autosnelwegen. Een volledige verbreding met een derde rijstrook lijkt onhaalbaar en onrealistisch.

Zullen de Oosterweelverbinding en de verbinding Liefkenshoek-E17 volgens jullie partij een oplossing kunnen bieden voor de Antwerpse verkeersproblemen?

De Oosterweelverbinding alleen zal op zich geen oplossing bieden voor de Antwerpse verkeersproblemen en moet bekeken worden in het bredere kader van een multimodale ontsluiting. Het Masterplan Antwerpen biedt hier gedeeltelijk antwoord op. Binnenvaart en spoor zullen een tandje moeten bijsteken, maar ook in de toekomst blijft wegvervoer de belangrijkste modus. In die zin zal onderzoek moeten uitwijzen of er bijkomende investeringen nodig zijn, o.m. in de verbinding Liefkenshoek E17.

Binnenvaart

Wat zijn voor jullie de belangrijkste uitdagingen voor de binnenvaartontsluiting van de haven?

In het Masterplan Antwerpen wordt een aanzet gegeven tot verbreding van het Albertkanaal en de verhoging van de bruggen. Dit moet een betere ontsluiting voor containertrafiek toelaten. Deze investeringen zullen pas echt renderen als alle bruggen over het Albertkanaal worden aangepakt en de verbreding van het kanaal waar nodig wordt gerealiseerd. Daarnaast zal de exploitatie van de binnenvaart verder geoptimaliseerd moeten worden.

Spoorvervoer

Welk zijn de belangrijkste aandachtspunten voor de ontsluiting van de Antwerpse haven?

Op korte termijn moet de aanleg van de Liefkenshoekspoortunnel worden gerealiseerd en moeten de timings worden gerespecteerd. Op middellange termijn is de tweede spoortoegang tot de haven van Antwerpen op rechteroever nodig en de hinterlandontsluiting via de IJzeren Rijn. Deze drie projecten kan men eigenlijk niet los zien van elkaar. Verder is er de goederenlijn 11 naar Bergen-op-Zoom en het belang van goede spoorverbindingen tussen de Vlaamse zeehavens onderling (Zeebrugge - Antwerpen). Rangeercapaciteit is eveneens noodzakelijk. Tot slot zal de haveninterne dienstverlening van het spoor dringend moeten worden verbeterd. Wellicht kan de verdere openstelling van de markt voor goederenvervoer over spoor de druk opvoeren om ook tussen rangeerstation en spoorterminal tot een meer efficiënte en goedkopere dienstverlening te komen.

Pleiten jullie voor een heropening van de IJzeren Rijn? De aanleg van de Liefkenshoekspoortunnel?

Zie vorig antwoord: de aanleg van de Liefkenshoekspoortunnel, de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven en de IJzeren Rijn zijn drie projecten die het aandeel van het spoor in de multimodale verdeling sterk kunnen verbeteren.

Algemeen

Wat zijn volgens jullie de belangrijkste uitdagingen mbt de hinterlandtrafiek van de Antwerpse haven?
Uitbreiding van de bedieningstijden en dus laad- en lostijden in de havengebieden en de verdere logistieke keten is een belangrijke organisatorische maatregel die tot een betere benutting van de infrastructuur kan leiden.
Zijn er op bestuurlijk niveau (Vlaamse Overheid, Gemeentelijk havenbedrijf) eventueel nog verbeteringen mogelijk?
Het zou interessant zijn om maatschappelijke kosten/baten-analyses te maken tussen verschillende projecten in de afweging welke projecten prioritair moeten worden behandeld. Meer samenwerking tussen de verschillende havens is ook op z'n plaats.

Tabel

Kan U uw standpunt ten opzichte van volgende projecten aanvinken aub? (indien U bij bepaalde zaken nog opmerkingen heeft, dan kan U deze onderaan mededelen)	
Deurganckdok	Zeer wenselijk
Saeftinghedok	neutraal
Tweede sluis Waaslandhaven	wenselijk
Verdieping Westerschelde	Zeer wenselijk
Oosterweelverbinding	Redelijk wenselijk
Verbinding Liefkenshoek-E17	neutraal
Aanpassing E313	Redelijk wenselijk
Aanpassing Albertkanaal	Redelijk wenselijk
Heropening IJzeren Rijn	Redelijk wenselijk
Liefkenshoekspoortunnel	Zeer wenselijk
Tweede spoorontsluiting	Redelijk wenselijk

Bijlage 6: Ingevulde vragenlijst Groen!

Algemene informatie

Naam correspondent:	
Vertegenwoordiger van (partij):	Groen!
Functie bij de partij:	voorzitter Groen! Antwerpen - coördinator studiedienst nationaal
E-mailadres:	

Investerings Waaslandhaven

Vonden jullie het Deurganckdok een noodzakelijke investering om de concurrentiepositie van de Antwerpse haven te handhaven? Waarom wel/niet?
We hebben dit dok verdedigd mits er een goede ontsluiting zou komen per spoor
Is het Saeftinghedok wenselijk volgens uw partij? En een tweede sluis voor de Waaslandhaven?
Nee, er zijn grenzen aan de verdere uitbreiding van de haven en aan de vrachtstromen naar het hinterland die we nog kunnen verwerken.

Wegvervoer

Welk zijn de belangrijkste aandachtspunten voor de wegontsluiting van de Antwerpse haven?
Voor Groen! zijn de investeringen in het wegwerken van zwarte punten op vlak van verkeersonveiligheid prioritair. De aanleg van fietsroutes en trambanen hebben voor ons voorrang op nieuwe ontsluitingswegen. De aanleg van de Oosterweelverbinding slokt op het moment alle middelen op.
Wat is volgens jullie de aangewezen oplossing voor de problematiek (congestie & ongevallen) rond de E313?
In elk geval geen nieuwe rijvakken op de autostrade. Meer openbaar vervoer (spoor en vrije busbanen) en de aanpak van de problemen op de Antwerpse ring zelf.
Zullen de Oosterweelverbinding en de verbinding Liefkenshoek-E17 volgens jullie partij een oplossing kunnen bieden voor de Antwerpse verkeersproblemen?
De Oosterweelverbinding zoals die nu wordt doorgeduwd (autostrade dwars door de stad) zien we niet zitten. Een ander tracé verder weg van de stad eventueel wel, maar voor ons zijn investeringen in openbaar vervoer, waterwegen en fietsroutes veel belangrijker. Groen! heeft zich altijd verzet tegen een verbinding Liefkenshoektunnel - E17 (grote ring door het Waasland) omdat dit andermaal een grote aanslag betekent op open ruimte.

Binnenvaart

Wat zijn voor jullie de belangrijkste uitdagingen voor de binnenvaartontsluiting van de haven?
de verbetering van het Albertkanaal

Spoorvervoer

Welk zijn de belangrijkste aandachtspunten voor de ontsluiting van de Antwerpse haven?
Spoorwegverbindingen - buizenleidingen
Pleiten jullie voor een heropening van de IJzeren Rijn? De aanleg van de Liefkenshoekspoortunnel?
Ja, maar mits men rekening houdt met milieumilderende maatregelen zowel op Vlaams als op Nederlands of Duits grondgebied

Algemeen

Wat zijn volgens jullie de belangrijkste uitdagingen mbt de hinterlandtrafiek van de Antwerpse haven?
Een te grote aangroei aan containers die we niet meer verwerkt krijgen - dit houdt in dat we grenzen aan de transportstroom moeten onderkennen.
Zijn er op bestuurlijk niveau (Vlaamse Overheid, Gemeentelijk havenbedrijf) eventueel nog verbeteringen mogelijk?
Meer integratie van de verkeersstromen die de verschillende Vlaamse havens en de havens in de Hamburg - Le Havre range verwerken

Tabel

Kan U uw standpunt ten opzichte van volgende projecten aanvinken aub? (indien U bij bepaalde zaken nog opmerkingen heeft, dan kan U deze onderaan mededelen)	
Deurganckdok	wenselijk
Saeftinghedok	absoluut verwerpelijk
Tweede sluis Waaslandhaven	neutraal
Verdieping Westerschelde	verwerpelijk
Oosterweelverbinding	verwerpelijk
Verbinding Liefkenshoek-E17	absoluut verwerpelijk
Aanpassing E313	verwerpelijk
Aanpassing Albertkanaal	Zeer wenselijk
Heropening IJzeren Rijn	Zeer wenselijk
Liefkenshoekspoortunnel	Zeer wenselijk
Tweede spoorontsluiting	Redelijk wenselijk

Algemeen

Heeft U nog bijkomende opmerkingen ivm deze bevraging?

Verdieping Westerschelde : we verwerpen het voornemen om een nog verdere verdieping dan nu gepland, door te voeren

Oosterweelverbinding : we verwerpen vooral het nu voorliggend tracé

E 313 : we verwerpen extra rijstroken op de E 313

Bijlage 7: Ingevulde vragenlijst VLOTT

Algemene informatie

Naam correspondent:	Philip Maes
Vertegenwoordiger van (partij):	VLOTT
Functie bij de partij:	Politiek Secretaris
E-mailadres:	philip.maes@vlott.be

Investerings Waaslandhaven

Vonden jullie het Deurganckdok een noodzakelijke investering om de concurrentiepositie van de Antwerpse haven te handhaven? Waarom wel/niet?
Ja, de Antwerpse haven mag immers niet kampen met een capaciteitsgebrek. Met het Deurganckdok is voldoende capaciteit verzekerd tot 2011.
Is het Saeftinghedok wenselijk volgens uw partij? En een tweede sluis voor de Waaslandhaven?
Ja, om voldoende capaciteit te garanderen na 2011.

Wegvervoer

Welk zijn de belangrijkste aandachtspunten voor de wegontsluiting van de Antwerpse haven?
Een betere aansluiting van de Liefkenshoek op de E17 en de aanleg van een volwaardige Singelverbinding voor het lokale verkeer zodat de Ring wordt ontlast.
Wat is volgens jullie de aangewezen oplossing voor de problematiek (congestie & ongevallen) rond de E313?
Snellere heraanleg Singel, verhoging capaciteit Albertkanaal, betere benutting vrije busstrook, snel oplossen knelpunten met de Ring.
Zullen de Oosterweelverbinding en de verbinding Liefkenshoek-E17 volgens jullie partij een oplossing kunnen bieden voor de Antwerpse verkeersproblemen?
De verbinding Liefkenshoek-E17 die wordt gecombineerd met een volwaardige Singelverbinding, om de Ring te ontlasten wel. Wij zijn echter tegen de Oosterweelverbinding omdat het de ontwikkeling van het Eilandje hypothekeert, het hypothekeert een belangrijk natuurgebied op Linkeroever en bemoeilijkt de Scheepvaart in de oude haven. Daarnaast veroorzaakt het Oosterweelproject een gevaarlijke situatie aangezien de Lange Wapperbrug zal passeren over de site van Atofina.

Binnenvaart

Wat zijn voor jullie de belangrijkste uitdagingen voor de binnenvaartontsluiting van de haven?
Modernisering van de sluizen, verbreding kanaalvlak Antwerpen-Wijnegem, meer ligplaatsen.

Spoorvervoer

Welk zijn de belangrijkste aandachtspunten voor de ontsluiting van de Antwerpse haven?
Reactivering IJzeren Rijn, aanleg Liefkenshoekspoortunnel, tweede spoorontsluiting
Pleiten jullie voor een heropening van de IJzeren Rijn? De aanleg van de Liefkenshoekspoortunnel?
Ja

Algemeen

Wat zijn volgens jullie de belangrijkste uitdagingen mbt de hinterlandtrafiek van de Antwerpse haven?
Heropening en modernisering van de IJzeren Rijn
Zijn er op bestuurlijk niveau (Vlaamse Overheid, Gemeentelijk havenbedrijf) eventueel nog verbeteringen mogelijk?

Tabel

Kan U uw standpunt ten opzichte van volgende projecten aanvinken aub? (indien U bij bepaalde zaken nog opmerkingen heeft, dan kan U deze onderaan mededelen)	
Deurganckdok	Zeer wenselijk
Saeftinghedok	Zeer wenselijk
Tweede sluis Waaslandhaven	Zeer wenselijk
Verdieping Westerschelde	Zeer wenselijk
Oosterweelverbinding	absoluut verwerpelijk
Verbinding Liefkenshoek-E17	Zeer wenselijk
Aanpassing E313	Zeer wenselijk
Aanpassing Albertkanaal	Zeer wenselijk
Heropening IJzeren Rijn	Zeer wenselijk
Liefkenshoekspoortunnel	Zeer wenselijk
Tweede spoorontsluiting	Zeer wenselijk

Bijlage 8: Ingevulde vragenlijst Open VLD

Algemene informatie

Naam:	Stefaan De Weireld
Vertegenwoordiger van (partij):	Open VLD
Functie bij de partij:	Adviseur Open Vld studiedienst
E-mailadres:	stefaan.deweireld@vldstudiedienst.be

Investerings Waaslandhaven

Vonden jullie het Deurganckdok een noodzakelijke investering om de concurrentiepositie van de Antwerpse haven te handhaven? Waarom wel/niet?
ja, zonder het Deurganckdok was de capaciteit van de Antwerpse haven voor containervervoer volledig verzadigd. Het dok is onmisbaar om de vruchten van de globalisering inzake containertrafiek te plukken.
Is het Saeftinghedok wenselijk volgens uw partij? En een tweede sluis voor de Waaslandhaven?
Rekening houdend met de groeiprognoses inzake containertrafiek moet de aanleg van een nieuw Saeftinghedok grondig bestudeerd worden door de Vlaamse regering. Hierbij moeten de mobiliteitsknelpunten voor de aan- en afvoer van containers en de toegevoegde waarde van de extra containertrafiek in rekening gebracht worden. Open Vld dringt ook aan op een versnelde planning van de tweede sluis voor de Waaslandhaven om de linkerscheldeoever beter te benutten.

Wegvervoer

Welk zijn de belangrijkste aandachtspunten voor de wegontsluiting van de Antwerpse haven?
De voltooiing van de Antwerpse ring, in het bijzonder de Oosterweelverbinding, moet zo vlug mogelijk gerealiseerd worden. Daarnaast dringt een betere ontsluiting tussen de E17 en de Liefkenshoek zich op om de capaciteit van deze tunnel beter te benutten en de veiligheid van de Kennedytunnel structureel te garanderen.
Wat is volgens jullie de aangewezen oplossing voor de problematiek (congestie & ongevallen) rond de E313?
controle rij- en rusttijden en overbelading, dynamisch inhaalverbod en richtsnelheden i.f.v. verkeersdrukke en omstandigheden ontwikkeling spooralternatieven (ijzeren Rijn, tweede spoortoegang) slimme kilometerheffing voor vrachtwagens
Zullen de Oosterweelverbinding en de verbinding Liefkenshoek-E17 volgens jullie partij een oplossing kunnen bieden voor de Antwerpse verkeersproblemen?
ja, de huidige situatie zal ongetwijfeld verbeteren maar het is niet dé oplossing voor alle problemen. Bovenop deze projecten is ook een grotere modal shift vereist van wegvervoer naar duurzame vervoersmodi als spoorvervoer en

binnenvaart door specifieke investeringen en een betere concurrentiekracht van deze modi.

Binnenvaart

Wat zijn voor jullie de belangrijkste uitdagingen voor de binnenvaartontsluiting van de haven?

Verhoging bruggen en uitbouw terminals langs Albertkanaal, containertrafiek van en naar Deurganckdok stimuleren via binnenvaart, realisatie verbinding Schelde-Seine

Spoorvervoer

Welk zijn de belangrijkste aandachtspunten voor de ontsluiting van de Antwerpse haven?

Realisatie van de Liefkenshoekspoortunnel en tweede spoortoegang
Reactivering van het IJzeren Rijn

Pleiten jullie voor een heropening van de IJzeren Rijn? De aanleg van de Liefkenshoekspoortunnel?

ja! Beide projecten zijn hoogdringend.

Algemeen

Wat zijn volgens jullie de belangrijkste uitdagingen mbt de hinterlandtrafiek van de Antwerpse haven?

- welvaart en welzijn: Vlaanderen moet zijn rol van logistieke draaischijf in Europa die fungeert als bron van groei en tewerkstelling kunnen bestendigen en verder uitbouwen;
- bereikbaarheid: investeringen in onderhoud wegen en aanleg missing links, benutten van telematica;
- duurzaamheid: modal shift van wegvervoer naar spoorvervoer en binnenvaart door investeringen in infrastructuur en overslagcapaciteit en meer concurrentie inzake goederenvervoer per spoor, slimme kilometerheffing voor vrachtwagens, proefprojecten ecocombi;
- veiligheid: controles op rij- en rusttijden en overbelading

Zijn er op bestuurlijk niveau (Vlaamse Overheid, Gemeentelijk havenbedrijf) eventueel nog verbeteringen mogelijk?

ja, Vlaanderen moet de mogelijkheid krijgen om zelf prioritaire spoorinvesteringen te kunnen financieren in de Antwerpse haven en een aanvullend beheerscontract te kunnen afsluiten met Infrabel

Tabel

Kan U uw standpunt ten opzichte van volgende projecten aanvinken aub? (indien U bij bepaalde zaken nog opmerkingen heeft, dan kan U deze onderaan mededelen)	
Deurganckdok	Zeer wenselijk
Saeftinghedok	Redelijk wenselijk
Tweede sluis Waaslandhaven	wenselijk
Verdieping Westerschelde	Zeer wenselijk
Oosterweelverbinding	Zeer wenselijk
Verbinding Liefkenshoek-E17	wenselijk
Aanpassing E313	wenselijk
Aanpassing Albertkanaal	wenselijk
Heropening IJzeren Rijn	Zeer wenselijk
Liefkenshoekspoortunnel	Zeer wenselijk
Tweede spoorontsluiting	Zeer wenselijk