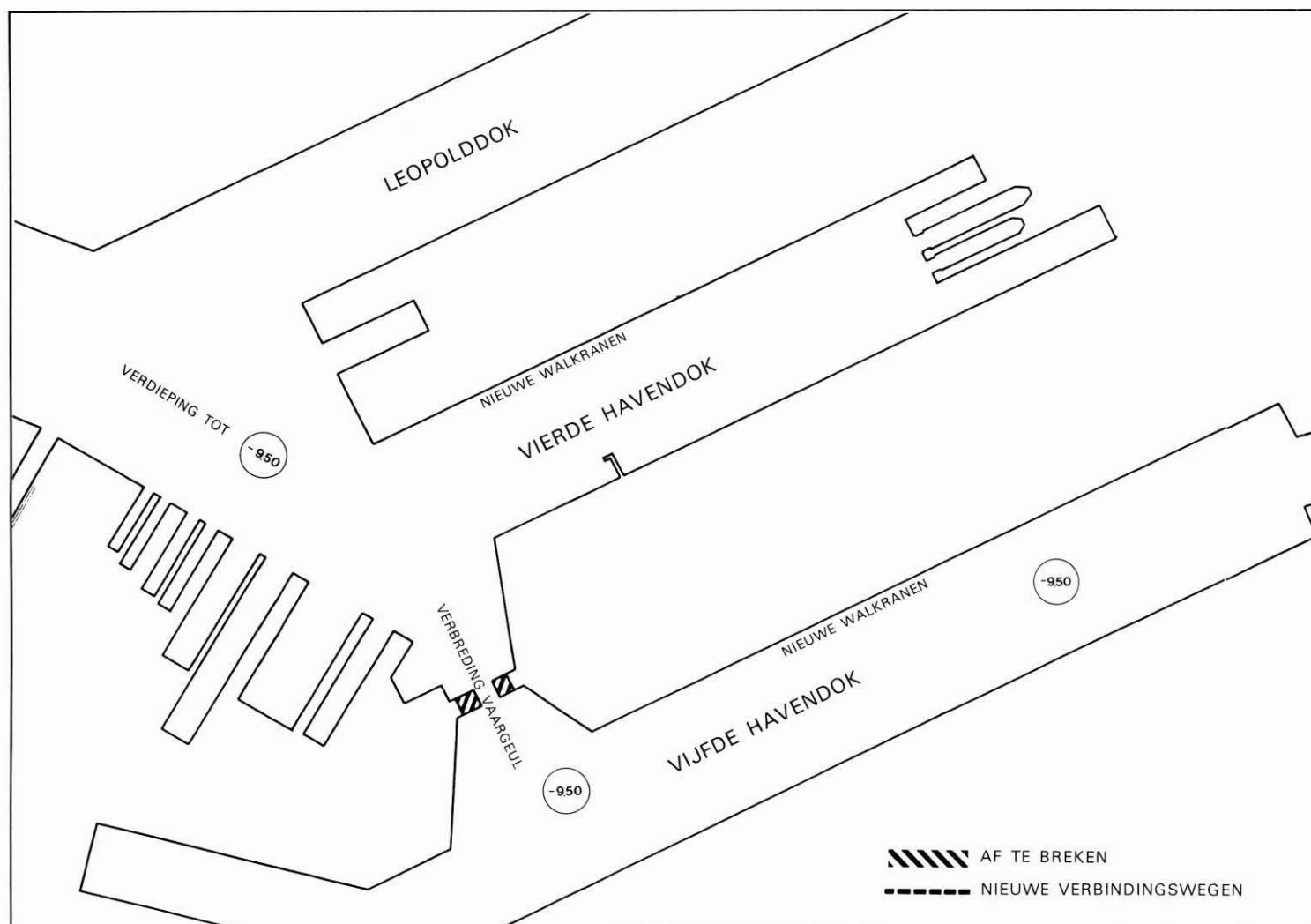


De evolutie in de haven staat nooit stil

Antwerpen revalorizeert oudere dokken



Een haven is nooit af. Ze dient met name voortdurend in te spelen op de evolutie in de scheepvaart en in de goederenoverslag, die op haar beurt eveneens nooit stilstaat. Ook in de haven van Antwerpen, op de rechteroever, is het einde van de evolutie nog niet in zicht, hoewel men geografisch – qua uitbreiding – de limiet wél heeft bereikt. Het havengebied reikt immers in het noorden tot aan de Nederlandse grens.

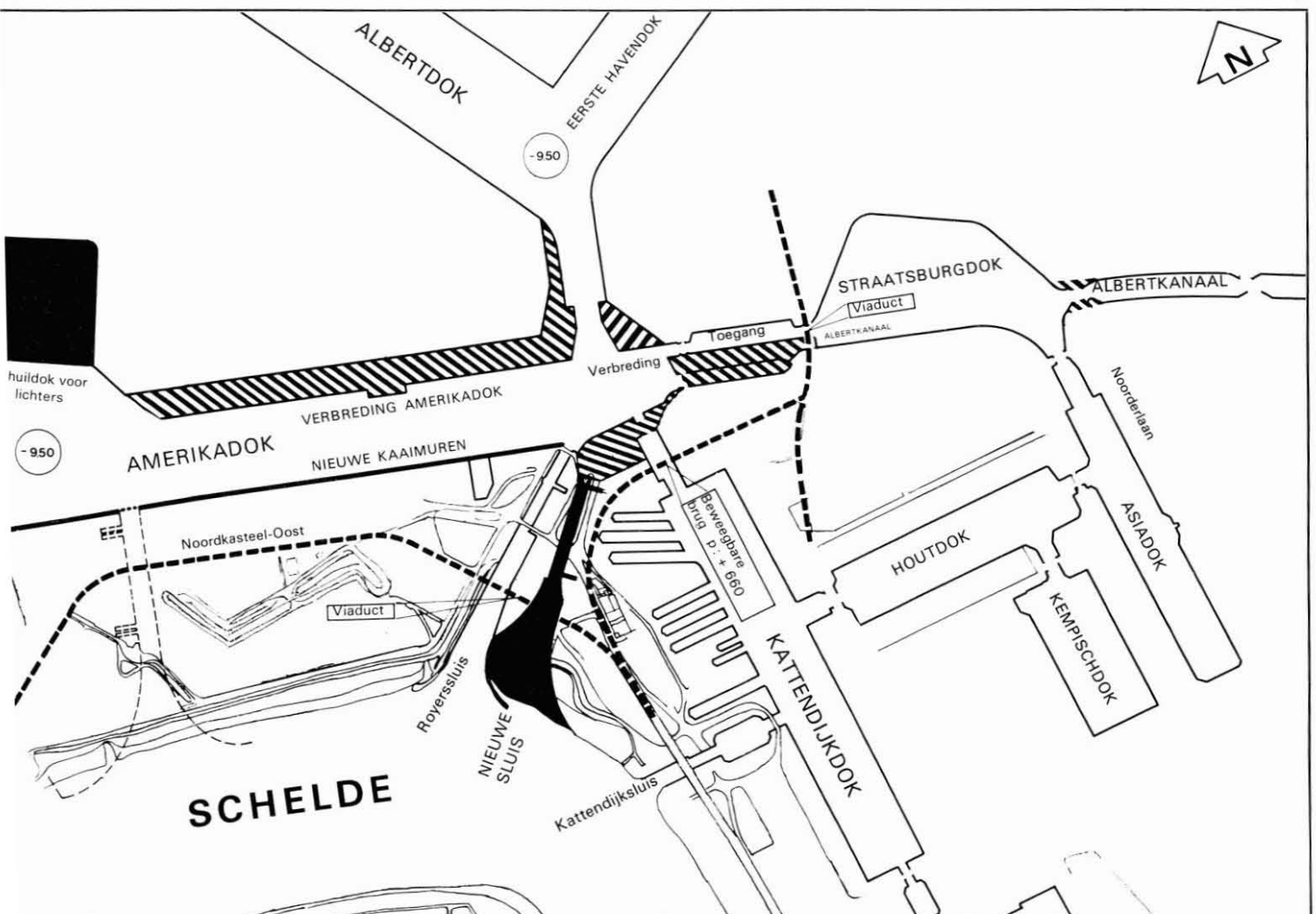




De opening van het Delwaidedok in 1982 was meteen de laatste grote uitbreiding die de Antwerpse haven op de rechteroever heeft gekend. De « havenplanners » voorzien echter nu reeds dat tegen 1987-'88 dit Delwaidedok « volzet » zal moeten afficheren, daar tegen die tijd de maximale overslagcapaciteit van het dok zal zijn bereikt. Tevens zal tegen dat tijdstip de technologie in het goedertransport en de -overslag alweer gewijzigd zijn.

Naargelang de categorie superschepen van 46, 48 tot 50 voeten frequenter de haven van Antwerpen zullen aandoen, zal men ook meer aangepaste ligplaatsen moeten creëren en daarvoor komen de oevers van het Kanaaldok, die nog met aanlegkaden kunnen worden voor-

Panoramazicht van het havengedeelte dat voor renovatie in aanmerking komt. Links onder op de foto de toegang naar het Straatsburgdok, verder naar boven het Amerikadok, de Royerssluis, het Noordkasteelgebied en het Vijfde Havendok. In het midden de verbindingsgeul naar het Albertdok (dat zich rechts op de foto bevindt).



zien, in aanmerking. Voor doordenkers in de haven van Antwerpen houdt het daar nog niet mee op. Zij houden immers nog altijd de bouw van container- en ro/ro-terminals op de Schelde zelf, juist ten zuiden van de Berendrechtshuis, achter de hand.

Daarnaast verwacht men echter ook een aangroei van de klasse der «40-voeters», die nog meer containers, ro/ro en unit-loads in de havens zullen afzetten en die diepere dokken, een modernere infrastructuur en grotere terreindiepten zullen vereisen.

Herstructurering

Om de te verwachten invasie te kunnen opvangen heeft men op de rechteroever, wegens terreinbeperking, geen andere keuze dan bestaande en gedeeltelijk voorbijgestreefde haveninfrastructuur om te bouwen.

Herstructurering en modernisering dus van oudere havengedeelten. Daarvoor viel de keuze op het Amerikadok en het Albertdok met zijn insteekdokken: het 1ste, 2de en 3de Havendok, waarvan de algemene lay-out, mits enkele ingrepen, aan te passen is aan de te verwachten noden die zich vanaf 1986 en volgende jaren zullen doen gevoelen.

Op de Technische Dienst van het Havenbedrijf worden momenteel de plannen gemaakt waarna onverwijld met de uitvoering moet worden gestart wil men tegen 1988-'90 klaar zijn om de voorziene evolutie in de scheepvaart te kunnen opvangen.

Van een herstructurering van oudere havengedeelten wordt tevens een verhoging van de produktiviteit verwacht.

Maar zelfs optimistische doordenkers verhelen niet dat de financiële middelen daartoe ook in de eerstvolgende jaren schaars zullen zijn. Bij de vernieuwbouwplannen werd echter de financiële beperking ingecalculereerd zodat bestaande en nog bruikbare installaties zoveel mogelijk gerevaloriseerd zullen worden.

Weliswaar zullen de Antwerpse politieke verantwoordelijken daarbij ijveren voor een meer realistische benadering in de verdeling van de nationale havenkredieten. Tot hertoe beschikt de haven van Antwerpen, waarvan de investeringswaarde op 140 miljard F. wordt geraamd, voor verbetering van haar infrastructuur, over circa 1 miljard per jaar. Dit vertegenwoordigt dus minder dan 1 %, wat beslist ontoereikend is om de bestaande installaties up-to-date te houden en overigens geenszins in verhouding staat tot het productie-potentieel van de haven.

Planning op middellange termijn

Het havengedeelte dat voor renovatie in aanmerking komt dateert van vóór

1914 en werd dus ontworpen op een ogenblik dat de huidige scheepvaart-evolutie nog complete science-fiction was.

Voor de modernisering ervan werd een planning op middellange termijn (1984-1991) opgesteld. Het gehele project werd opgedeeld in drie fasen, die in het totaal een half miljard investering zullen vergen. De werken behelzen ook het supprimeren van het kleine insteekdokje (nummer 48) dat thans voor sloopherstellingen en kleine overslag wordt gebruikt. De verdieping van de kaaimuren aan de zuidkant van het Amerikadok staat echter prioritair en de eerste fase van de werken werd inmiddels reeds aanbesteed nadat de subsidiëring à 100 % door het Ministerie van Openbare Werken definitief was toegekend. De kostprijs bedraagt 125 miljoen F.

Ook het 5de Havendok, dat de vaarroute is naar het Hansadok en het Kruisschanscomplex en waar de grootste diepgang thans 38 voet bedraagt, zal worden uitgebaggerd tot op een diepgang van 40 voet. Men hoopt de verdieping van 5de Havendok en Amerikadok in 1985 samen te kunnen aanbesteden.

Deze renovatie moet toelaten schepen van 40 voet af te meren in het Amerikadok, waar aan de zuidkant het graanoverslagbedrijf Samga is gevestigd, dat daarna ook zijn eigen uitbreidingsplannen zal kunnen realiseren.

Verbindingsgeul

Na 1990 is ook de verbreding van het Amerikadok aan de noorderkant voorzien.

Vooraf, d.w.z. tegen 1988, hoopt men de verbindingsgeul van het Amerikadok naar het Albertdok, ter hoogte van de nummers 100-101, te kunnen verbreden. Duwkonvoeien die uit het Albertkanaal komen, zullen er dan gemakkelijker de bocht kunnen nemen en ook de grotere zeeschepen, komende uit het 5de Havendok en eveneens met het Albertdok als bestemming, zullen er meer ruimte krijgen.

Op die plaats zal er tevens gebaggerd worden om de bereikbaarheid van de hoger gelegen insteekdokken te verbeteren.

Ook daar worden diepwaterkaden voorzien opdat de daar bestaande terminals eveneens grotere schepen zouden kunnen opvangen.

In het Eerste Havendok wordt een roll-on/roll-off-terminal gepland en om hiervoor de nodige terreindiepte te kunnen creëren zou het bestaande schuuldok voor lichters worden gedempt. Ook een aantal afdaken zouden geheel of gedeeltelijk moeten worden afgebroken.

Het Tweede en Derde Havendok zou men met nieuwe kranen uitrusten die een minimum-capaciteit zouden hebben van 10 ton. Nog beter zou zijn hier



Ook voor dit havengedeelte, waar heelwat trafiek wordt behandeld, bestaan renovatieplannen. Vooraan het Eerste Havendok, waar een ro/ro-terminal wordt gepland, vervolgens het schuuldok voor lichters (dat zou gedempt worden), het Tweede en Derde Havendok.

kranen van 27 ton te voorzien zodat men er ook 20-voet-containers zou kunnen behandelen.

Terwijl in het Amerikadok thans gemiddeld 1,9 miljoen ton goederen per jaar worden overgeslagen, worden in het Albertdok en zijn insteekdokken 7 à 8 miljoen ton vracht behandeld. Dank zij renovering hoopt men deze rendementen gevoelig te kunnen verbeteren.

De Stad Antwerpen en de Dienst van het Albertkanaal zullen de handen in elkaar slaan om de toegang tot het Straatsburgdok te verbeteren. Het afgedankte Droogdok 7, dat stadseigendom is, wel men immers laten opgaan in de huidige parallelle toegangsecul tot het Straatsburgdok.

Door het oude droogdok te integreren in de toegangsecul zou deze van 45 m op meer dan 100 m breedte kunnen gebracht worden.

De bestaande Albertbrug en de Droogdokbrug aan de ene zijde en de Straatsburgbrug aan de andere zijde, worden vervangen door één viaduct. Deze werken zijn echter te financieren door de Dienst der Scheepvaart, die het Albertkanaal onder zijn bevoegdheid heeft.

Op de tekentafels staan nog meer renovaties in dit oudere dokkencomplex die het aanschijn van de haven grondig zullen wijzigen.

Zo zouden de Siberiabridgen (kaai 63) vervallen terwijl het Suezdok, dat het Kattendijkdok met het Amerikadok verbindt, zou worden ingekort. Daarbij zit de idee voor om op die plaats een verruimde zwaairom te creëren. De Siberiabridgen zouden vervangen worden door een nieuwe beweegbare brug die iets meer zuidelijk wordt voorzien. De bestaande brandweerkazerne, waarin ook de Technische Dienst van het Havenbedrijf is ondergebracht, blijft bestaan. De verhuis van het sleepbootstation (kaai 62) naar het Kanaaldok, ter hoogte van de Lillo-brug, was reeds eerder gepland.

Vervanging Royerssluis

De alleszins meest spectaculaire renovatie in het havengebied wordt de vervanging van de Royerssluis, die nauw samenhangt met, of waarvoor de plannen sterk werden beïnvloed, door het wegvallen van het Boerinesluis-project, dat ruim 15 jaar geleden als een zuivere binnenvaartsluis werd ontworpen ter hoogte van Oosterweel. Bij een Collegiaal Besluit van begin '84 werd dit oorspronkelijke project geschrapt. Meteen kreeg de Technische Dienst van het Havenbedrijf echter de opdracht een andere binnenvaartsluis te ontwerpen en tevens de gelegenheid te baat te nemen om de Royerssluis, die van 1908 dateert, te vervangen.



Door de vervanging van de Royerssluis zal het uitzicht van dit gebied drastisch gewijzigd worden.

De juiste locatie van het nieuwe kunstwerk staat nog niet vast maar op een aantal werktekeningen wordt ze voorzien juist ten zuiden van en parallel met de huidige Royerssluis.

Ook over de soort van sluis is men het nog niet eens. Wordt het een zogenaamde «twin-lock», een dubbele sluis naar het voorbeeld van het overigens grote voldoende schenkende Kruis-schanscomplex? Het nieuwe «Royerscomplex» – de nieuwe naam staat helemaal nog niet vast – zou dan twee sassen naast elkaar van elk 25 m breedte omvatten. Een viaduct zou het gehele complex overspannen.

Eén sluis voor kleine zeevaart, die echter ook door de binnenvaart zou gebruikt worden, behoort eveneens tot de mogelijkheden. In dat geval zou het kunstwerk 250 m lang zijn en 50 m breed en voorzien worden van twee beweegbare bruggen.

En wat de locatie betreft zou men de nieuwe sluis ook kunnen bouwen op de plaats van de huidige Royerssluis, wat de ideale ligging is ten opzichte van de stroomrichting op de rivier.

Volgens de Antwerpse planologen moet de beslissing in de loop van 1985 worden genomen wil men in 1987 de openbare aanbesteding kunnen uitschrijven. Op dat ogenblik zal immers de thans in aanbouw zijnde Berendrechtsluis in werking zijn, die dan de verminderde sluiscapaciteit, door het tijdelijk uitvallen van de Royerssluis, zou kunnen opvangen. De kostprijs-raming bedraagt 5,5 miljard F.

Ook het al of niet voortbestaan van de Kattendijksluis – bouwjaar 1860 – hangt hiervan af. In het geval dat voor een zuivere binnenvaartsluis wordt geopteerd, zouden de dagen van het momenteel oudste nog werkende kunstwerk van de haven geteld zijn.

Revalorisering van het Noordkasteelgebied

Dank zij het schrappen van het Boerinesluis-project wordt ook de revalorisering van het Noordkasteelgebied als groene zone mogelijk. Mede door de nakende uitvoering van het Sigmaplan, dat de aanpassing van de Scheldedijken op Delta-hoogte behelst, zal de aanblik van dit gebied en tevens de verkeerssituatie te land grondig veranderen. Het Sigmaplan houdt in dat ook op die plaats de Scheldedijk van 7,33 m tot 8,35 m moet verhoogd worden, terwijl hij tevens een bredere basis moet krijgen. Dit heeft voor gevolg dat de Oosterweelsteenweg, tussen de Royerssluis en de Scheldelaan, zal wegvallen om volledig te worden opgeslorpt door de nieuwe dijk, die zelfs nog een stuk van de huidige roeikom in beslag zal nemen.

Het landverkeer moet daarom omgeleid worden langs een nieuw tracé, waarvoor de bestaande weg «Noordkasteel-Oost», die achter het Noordkasteelgebied loopt, zal uitgebouwd worden. Deze weg zal verbreed, aangepast en met een fietspad uitgerust worden. Voorzien wordt ook de bestaande slijkrom van het Noordkasteel op te spuiten

zodat er ruimte vrijkomt om speelpleinen en een ligweide aan te leggen.

Met die realisatie zou eveneens in 1985 worden begonnen. De werken vallen volledig ten laste van het Sigma-plan (Ministerie van Openbare Werken).

Financiering

De financiering van de eigenlijke vernieuwbouw in de haven zou geschieden via een meerjarenplan dat door het Bestuur der Waterwegen (Openbare Werken) zou gespreid worden over de jaren 1985-1990.

Voor 1985 zou alvast 1.120 miljoen F. aan Antwerpen worden toegekend, bedrag dat voor volgende infrastructuurwerken zou worden aangewend: het uitdiepen van Amerikadok - 5de Havendok, de vervanging van de Kruis-schansbrug en de bestelling van twee vlotkranen, die echter maar voor 60 t.h. subsidieerbaar zijn. De Nationale Havencommissie moet zich evenwel nog over die spreiding uitspreken.

In de daaropvolgende jaren, waarvoor uiteraard nog geen globaal te besteden bedrag werd vastgesteld, zou de 2de fase van de nieuwe kaaimuur in het Amerikadok (zuidkant) worden uitgevoerd.

In 1987 wil men de geul Amerikadok-Albertdok verbreden, de 3de fase van

de nieuwe kaaimuur in het Amerikadok afwerken en een eerste schijf besteden aan een nieuwe Royerssluis.

En wat met de nog oudere dokken zoals het Houtdok, het Kempisch Dok, het Kattendijkdok en het Asiadok? Er werd definitief uitgemaakt dat deze havenbekkens niet meer voor renovatie in aanmerking komen omdat de kosten hiervoor schrikbarend hoog zouden oplopen.

Voor het geheel van dit havengedeelte bedraagt de globale goederenomslag nog slechts circa 150.000 ton per jaar. De grootste activiteit valt nog waar te nemen in het Asiadok, dat gebruikt wordt voor kolenoverslag en -opslag in afgedankte lichters.

Er werd weliswaar een kleine heropleving vastgesteld in het Kattendijkdok, waar recent nog werd gebaggerd nadat er zich aan de oostkant opnieuw een regelmatige zeevaartlijn had gevestigd. Voor het overige is dit oudste dokkencomplex nog bruikbaar voor schippers die ter plaatse vracht afwachten of die hun schip voor een langere periode of zelfs definitief uit de vaart hebben genomen.

Schuldok voor lichters

Voor de actieve binnenvaarder, die dikwijls maar voor één nacht een veilige en rustige ligplaats wil, zijn deze dokken

minder interessant omdat die ligplaatsen te ver verwijderd zijn van de eigenlijke goederenterminals, waar deze schepen moeten laden of lossen.

Dit brengt ons meteen op de noodzaak van een nieuw schuldok voor lichters, dat ten noorden van het Amerikadok, naast de oprit van de Noordkasteelbrug werd voorzien. Dit schuldok zou gesubsidieerd worden door Openbare Werken en de aanvraag daartoe werd reeds lang geleden ingediend.

Recent heeft de Inspectie van Financiën van het Rijk het ontwerp met subsidieaanvraag als onontvankelijk teruggestuurd. De Stad Antwerpen zal echter een nieuwe aanvraag indienen vergezeld van een sociaal-economische studie waarin de rol, de belangrijkheid en de noden van de binnenvaart in een haven als Antwerpen zullen worden geïllustreerd.

Verwacht wordt dat ook de binnenvaartorganisaties bij de hogere overheid het nodige begrip zullen doen ontstaan opdat het schuldok-ontwerp toch gunstig zou worden geadviseerd.

Staat de evolutie in een haven dan nooit stil, zo komt er ook nooit een einde aan de technische maar ook administratieve moeilijkheden en financiële beperkingen waarmee de havenplanologen hebben af te rekenen.

JUSTIN GLEISSNER

northern shipping service n.v.

SINT-KATELIJNEVEST 54 B-2000 ANTWERP PHONE: 03/233.99.85 (20 L.) TELEX: 32.315 (4 L.)



REGULAR LINES AGENCY
SHIPBROKERS - CHARTERING

FORWARDING AGENTS
CUSTOMS CLEARANCE



COASTAL - RHINE &
INLAND CHARTERING



ROAD AND
RAIL TRANSPORT



STEVEDORING - BULKHANDLING - BAGGING - STORAGE
300.000 T. FERTILIZERS WAREHOUSE CAPACITY

2747