

# Halo

Haven Linkerscheldeoever

Nieuwsbrief over de Waaslandhaven #26  
april - juni 2018 • www.mlso.be

Waaslandhaven in cijfers - p. 2

Vroeger en nu - p. 6

Vier mee 35 jaar MLSO - p. 12

**Maatschappij Linkerscheldeoever bestaat 35 jaar. Daar besteden we graag wat extra aandacht aan, onder meer in de vorm van deze jubileum-Halo. In deze speciale editie vindt u allerlei informatie en verhalen over de voorbije 35 jaar. Want dat er een en ander gebeurd is in de Waaslandhaven tijdens die 35 jaar, dat kan je wel stellen. Je kan het lezen zowel in de cijfers, aan de hand van beeldmateriaal of in de verhalen van mensen die er van dag 1 tot op vandaag nauw bij betrokken zijn. Over dag 1 gesproken: bovenstaande foto is genomen op dag 1: het ondertekenen van de oprichtingsakte.**

Het eerste jaarverslag van de Maatschappij Linkerscheldeoever (MLSO) werd uitgebracht op 22 mei 1985. Het bevat een overzicht van de activiteiten van de

## 35 jaar jong- Uit het eerste jaarverslag

beginjaren: 1982, 1983 en 1984.

De oprichting van de Maatschappij op 15 december 1982 vond plaats in de periode dat het Vrasenedok volop in aanbouw was. De werken voor de aanleg van dit dok waren gestart in 1981. Ongeveer een jaar na de oprichting van MLSO, op 3 december 1983, kwam het eerste schip door de Kallosluis de Waaslandhaven binnengevaren.

Om een tweede maritieme toegang tot de Waaslandhaven – in westelijke richting – te realiseren, was het Baalhoekkanaal gepland. De oorspronkelijke en toekomstige ontwikkeling van het linkeroevergebied was in het begin van de jaren '80 van vorige eeuw, nog altijd gericht op de aanleg van het Baalhoekkanaal over Nederlands grondgebied. Vooral de mogelijke realisatie van een bijkomende sluis, met grotere diepgang dan de Kallosluis, gaf hierbij de doorslag. De verwezenlijking van dit kanaal werd wel afhankelijk gesteld van de economische conjunctuur en van de financiële mogelijkheden. De Maatschappij

Linkerscheldeoever was van oordeel dat het Baalhoekproject noodzakelijk was voor de verdere ontwikkeling van het gebied. 'Maar, voegden de bestuursorganen van de Maatschappij er aan toe, een tweede sluis op Belgisch grondgebied behoort eveneens tot de mogelijkheden mocht de aanleg van het Baalhoekkanaal uiteindelijk geen doorgang vinden.'

Met de aanleg van de Kieldrechtsluis in het verlengde van het Deurganckdok, is die tweede sluis ondertussen een feit. Zij werd op 10 juni 2016 in aanwezigheid van koning Filip ingevaren.

Eind 1984 waren er op de linker-Scheldeoever – op het grondgebied van de gemeenten Zwijndrecht en Beveren – al 19 bedrijven gevestigd. Het merendeel daarvan situeerde zich in de Melsele- en Zwijndrechtspolder ten noorden van de E34, maar ook in de omgeving van het fort Liefkenshoek en rond het Waaslandkanaal. Al deze bedrijven waren toen samen goed voor meer dan 5000 banen. Ondertussen is dit aantal meer dan verdrievoudigd.

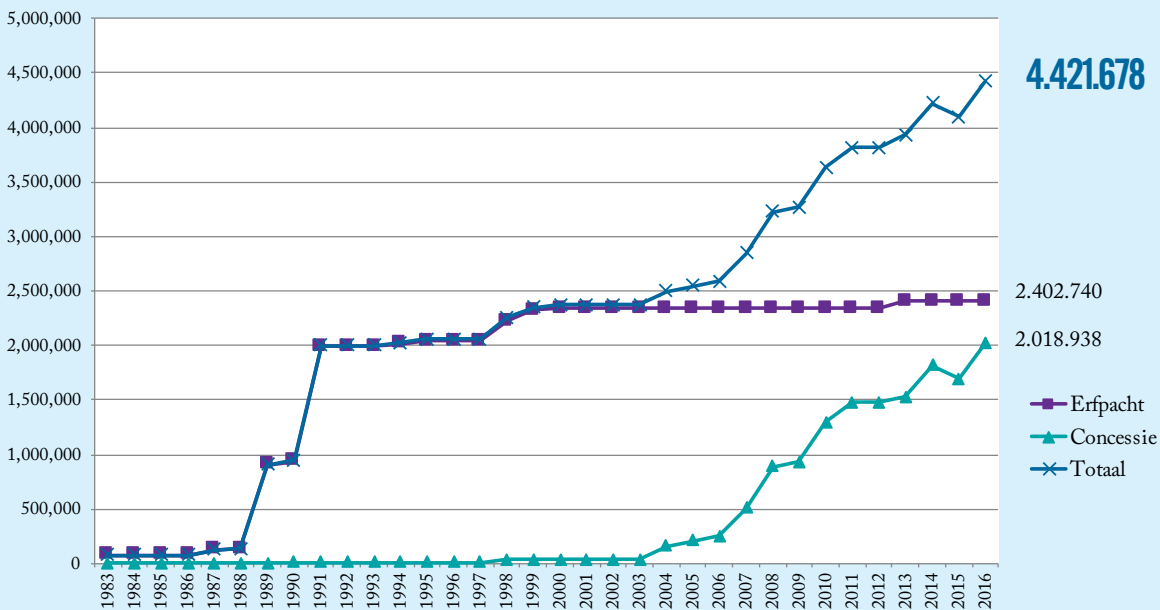
# Waaslandhaven IN CIJFERS

Over een geschiedenis van 35 jaar valt uiteraard heel wat te vertellen. Maar naast spannende historische verhalen zijn er ook een tal van cijfers die een beeld kunnen schetsen over deze periode. We halen er even de cijfers bij van de jongste 35 jaar en bespreken ze per statistiek.

## Oppervlakte uitgegeven concessies en erfpachten

# 4.421.678 M<sup>2</sup>

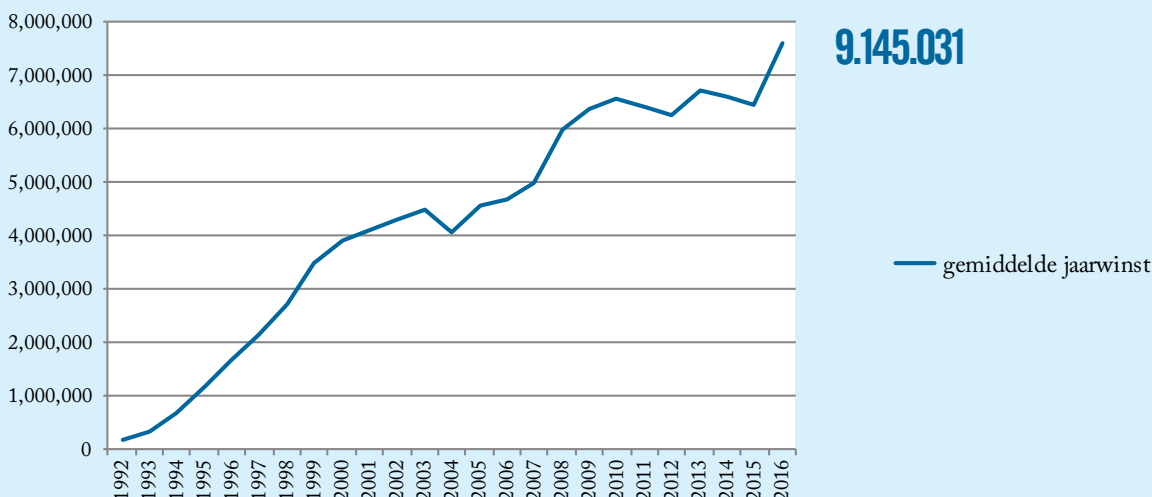
Een eerste statistiek is de totale oppervlakte aan terreinen die MLSO aan bedrijven in concessie of erfpacht heeft gegeven. Zo krijgen we een mooi beeld van de grootte die in het havengebied in gebruik is genomen. In 1983 zien we dat het om 72.775 m<sup>2</sup> gaat. In 2016 is dit totaal gestegen tot 4.421.678 m<sup>2</sup>



## Gemiddelde jaarwinst MLSO

# 6.450.017 EURO

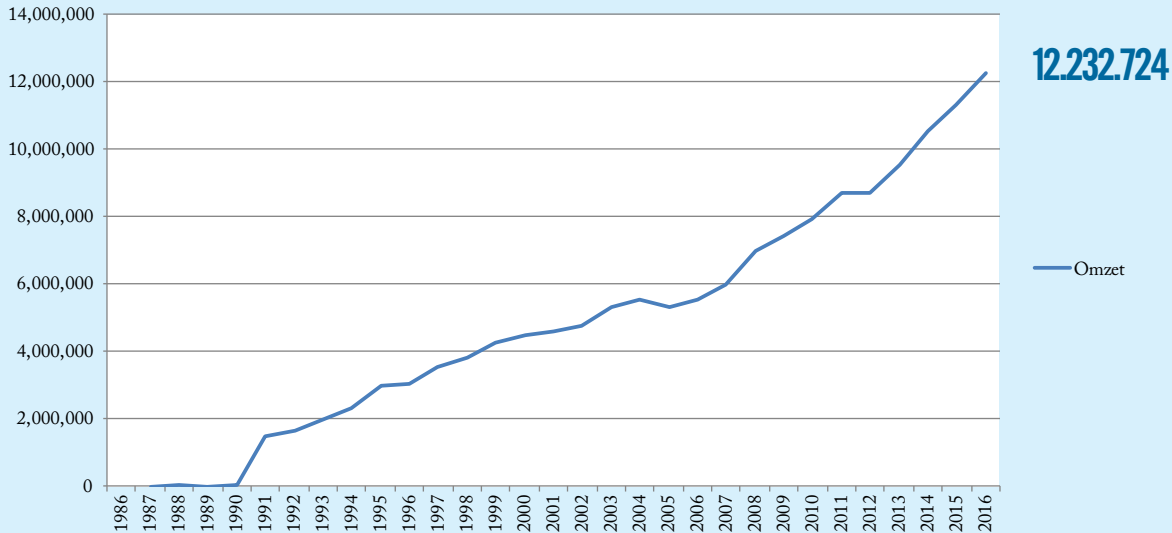
Een andere nuttige indicator is de gemiddelde jaarwinst van MLSO. Elk jaar keert de Maatschappij een winstdeel uit aan haar aandeelhouders. Die gebruiken die op hun beurt voor hun eigen projecten. We berekenden de gemiddelde winst van de jongste zes jaar. Let wel: niet alle winst wordt elk jaar uitgekeerd. Er worden immers de nodige reserves aangelegd voor bijvoorbeeld grote infrastructuurprojecten of om uitgestrekte terreinen aan te kopen. In 1992 bedroeg de gemiddelde jaarwinst 197.450 euro. In 2015 was die gestegen tot 6.450.017 euro.



## Omzet MLSO

# 12.232.724 EURO

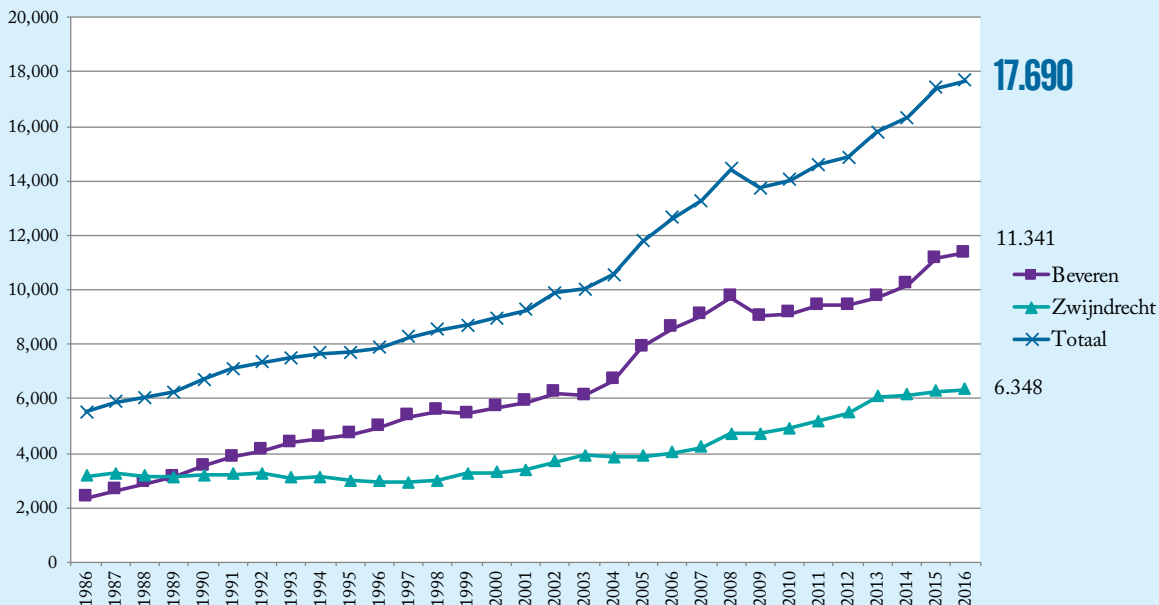
Ook de omzet van MLSO is een manier om de evolutie van de Maatschappij Linkerscheldoever in beeld te brengen. De omzet bestaat uit de inkomsten uit concessies en erfpachten, en uit diverse andere inkomsten. In 1990 ging het om 13.539 euro. In 2016 was de omzet gestegen tot 12.232.724 euro.



## Tewerkstelling in de Waaslandhaven

# 17.690 JOBS

Wellicht de beste manier om aan te tonen hoe sterk de Waaslandhaven is gegroeid gedurende de voorbije 35 jaar, is het aantal mensen dat er werkt tonen. Op onderstaande grafiek zien we dat er in 1985 5.501 mensen in de Waaslandhaven werkten. In 2016 is dit aantal gestegen tot 17.690! In de voorbije 30 jaar is er ook maar een keer een daling in de totale tewerkstelling te noteren, nl. in het jaar 2009, crisisjaar bij uitstek. Al de andere jaren was er een stijging van de tewerkstellingscijfers. Deze gegevens worden trouwens jaarlijks door MLSO zelf verzameld.







Julien Van Geertsom

Eddy Bruyninckx

Peter Deckers

35 jaar geleden werd de Maatschappij Linkerscheldeover (MLSO) boven de doopvont gehouden. De oprichting was het rechtstreekse gevolg van de wet-Chabert, die 5 jaar eerder werd goedgekeurd. Deze nieuwe opdrachthoudende vereniging moest het evenwicht bewaren tussen Antwerpen en het Waasland, de plek waar de haven zich verder uitbreidde. We brachten drie mensen rond de tafel die het meeste jaren op de teller hebben in de raad van bestuur. Eddy Bruyninckx was als kabinetsmedewerker betrokken bij de oprichting van de Maatschappij en zetelde nadien vanuit het Havenbedrijf in de bestuursorganen van MLSO. Julien Van Geertsom is er onafgebroken bij sinds 1989 als vertegenwoordiger van Interwaas. Peter Deckers tot slot vertegenwoordigt sinds 1983 de gemeente Beveren, waarvan acht jaar als voorzitter. Momenteel zetels hij als ondervoorzitter vanuit Interwaas. Ze blikken samen terug op de geschiedenis, het belang en de toekomst van MLSO.

**In welk klimaat kwam destijds de Maatschappij Linkerscheldeover tot stand en op welke manier waren jullie daarbij betrokken?**

**Eddy Bruyninckx:** “Ik was niet alleen betrokken bij de oprichting maar ook bij ‘zwangerschap’. Ik herinner me nog hoe de eerste erfpachten werden afgesloten toen ik op het kabinet werkte van de toenmalige minister voor streekeconomie Gaston Geens. Bij de oprichting van MLSO heb ik zelfs nog in zijn plaats een toespraak mogen houden.”

**Julien Van Geertsom:** “Ik ben er sinds 1979 bij betrokken geraakt toen ik gewestelijk secretaris werd van ABVV-Waasland. In de regio was toen weinig werkgelegenheid na de teloorgang van de textielindustrie. Antwerpen wilde eigenlijk eerst het kanton Beveren aanhechten. Er kwam toen veel protest tegen de grondinname. Ik herinner me nog levendig de protestmarsen met boeren en tractoren. Het is mede door dat protest dat de wet-Chabert is ontstaan. Het was een poging om een oplossing te vinden voor twee tegenstrijdige belangen: Antwerpen die de haven wilde uitbreiden en het Waasland dat zijn landbouw (ik vind beter grondgebied) verdedigde. Tegelijk was er in het Waasland een groeiend besef dat er meer werkgelegenheid moest komen. MLSO was het compromis: het havengebeuren kwam in handen van Antwerpen en de industrialisatie in die van het Waasland.”

**Eddy Bruyninckx:** “Iets realiseren buiten de grenzen stond vroeger synoniem voor annexatie. Denk maar aan Berendrecht, Zandvliet, Wilmarsdonk, Oorderen, enz. De achterliggende gedachte was dat je maar iets kan realiseren als iets bestuurlijk ééngemaakt (niet beter: als er bestuurlijke eenmaking is?) wordt. Daarom werden in 1958 de polderdorpen op de rechteroever bij Antwerpen gevoegd. In het Waasland lagen de kaarten anders. Bovendien was er inderdaad interesse voor het creëren van tewerkstelling. Daarom is de tweedeling gemaakt die vandaag nog altijd geldt. Alle havenrelateerde zaken kwamen bij het Havenbedrijf en de industriële activiteiten bij MLSO.”

**Peter Deckers:** “Bij de oprichting mogen we ook de naam van Gust Deckers niet vergeten. Hij was toch wel de architect, de grote bedenker van MLSO.”



**Julien Van Geertsom:** “Hij was inderdaad een belangrijke pion in het hele gebeuren. Gust had veel dossierkennis, kende alle kanalen die moesten bewandeld worden en had directe links naar de machtstentakels. Hij wou MLSO bij het Waasland houden. Hij vond dat de Waaslandhaven niet alleen Beveren en Antwerpen toebehoorden, maar heel het Waasland. Gust Deckers kreeg veel krediet voor de manier waarop hij de belangen van het Waasland verdedigde maar hield wel alles erg onder eigen controle. Niet ten onrechte werd het in die dagen de ‘Maatschappij Deckers’ genoemd. Het heeft tot 2008 geduurd vooraleer hij akkoord ging met de aanstelling van een directeur.”

**Nu klinkt er protest tegen het Saeftinghedok maar dat was er ook bij de aanleg van het Deurganckdok. Of lagen de kaarten toen anders?**

**Julien Van Geertsom:** “Het huidige protest is eerder marginaal. Bij de beslissing om het Deurganckdok te bouwen hebben twee mensen hun nek uitgestoken: Miet Smet en Freddy Willockx. Er was een algemeen akkoord dat Doel niet leefbaar zou zijn met een dok, maar de burgers mochten niet het slachtoffer worden. Op het einde van de rit is inderdaad geen enkele inwoner er slechter van geworden. Ze zaten anders nu vast in een geïsoleerd dorp, zeg maar in een rattenval.”



**Eddy Bruyninckx:** “Er is zelden in Vlaanderen zulk een moedige beslissing genomen op lange termijn als in 1999. Men stelde zich terecht de vraag of men de leefbaarheid van dit gebied kon garanderen en dat bleek niet het geval. Het mocht geen uitdoofscenario worden waarbij vandaag de bank zou sluiten en morgen de bakker. Het heeft jammer genoeg slechts geduurd tot de volgende regeringsvorming. Toen kwam een dame uit Sint-Niklaas, van wie ik de naam niet ga noemen, met het idee van een leefbaarheidsbuffer ...”

**Peter Deckers:** “Wat ik me afvraag is hoe het mogelijk is, dat met alle slimme mensen en juristen in de regeringskabinetten, MLSO toch elke keer wordt teruggefloten door de rechtbank?”

**Eddy Bruyninckx:** “Omdat men de wetgeving zo heeft gemaakt dat elke individuele burger elk groot infrastructuurwerk onderuit kan halen.”

**Bij de plannen voor de verdere havenuitbreiding ligt de klemtoon meer dan ooit op containeroverslag. Welke rol kan MLSO daar eigenlijk nog spelen?**

**Julien Van Geertsom:** “Ik vind dat de opbrengsten van nieuwe ontwikkelingen ook naar het Waasland moeten vloeien. We hebben misschien niet veel zeggenschap maar we moeten wel krijgen wat ons toebehoort. Er ligt ook nog een uitdaging in het promoten van de sociale economie. MLSO is daarvoor het ideale kanaal. In een grotere structuur lukt dat veel minder.”

**Eddy Bruyninckx:** “We moeten de pretentie laten varen dat dit gebied zich laat opsplitsen in zones voor industrie en haven. We moeten op dat vlak flexibler zijn. Ik hoop dan ook dat er eens werk wordt gemaakt van een volwaardige beheersstructuur met aandacht voor de maatschappelijke rol van de haven. Ik denk dat we dan wel zullen landen. Maar de legitieme vraag is dan wel dat men in Waasland op één lijn zit.”

**Julien Van Geertsom:** “Daartegenover kan men stellen dat er vroeger pogingen ondernomen zijn om de eenheid in het Waasland te ondergraven door gemeenten te benaderen als geprivilegieerde partners. Gelukkig is het Waasland een regio met een groot samenhangsgevoel. Volgens mijn persoonlijke mening zou men beter de stad ‘Waasland’ creëren met de gemeenten als districten en dat met een grote vorm van burgerparticipatie. Dan pas heb je een dam tegen Antwerpen.”

**Om de havenuitbreiding te kunnen realiseren moet natuurlijk wel eerst de mobiliteitsknoop ontward worden.**

**Julien Van Geertsom:** “Vergeet een uitbreiding als je dit probleem niet op voorhand oplost. De huidige timing is veel te laks. Ik zie in de regio Waasland meer en meer verzet, niet op zich tegen de haven en de werkgelegenheid maar wel tegen de groeiende immobiliteit. De haven economisch afblokken is geen oplossing. Er wacht MLSO de belangrijke opdracht om de bevolking ervan te overtuigen dat werkgelegenheid belangrijk is.”

**Eddy Bruyninckx:** “Als een economische pool als Antwerpen-Waasland zo belangrijk is voor de welvaart van een regio dan moet men de mobiliteitsvoorzieningen aanpassen aan de waarde ervan. Dan moet je met andere woorden investeren. Deze regio verdient beter.”

**Hebben jullie nog een verjaardagswens voor MLSO?**

**Eddy Bruyninckx:** “Het is mijn wens dat men bij een volgend bestuursakkoord oog zal hebben voor alle en eenieders belangen en dat er wijze beslissingen worden genomen over een haven die zich uitspreidt over het grondgebied van zowel Antwerpen als het Waasland”



**Julien Van Geertsom:** “Mijn wens is iets algemener. Ik hoop namelijk dat het democratisch deficit waarbij burgers niet mee de toekomst kunnen bepalen van de havenontwikkeling, wordt opgelost. En ik denk dat MLSO daarbij een stimulerende rol kan spelen.”

**Peter Deckers:** Ik sluit het rijtje af met de wens dat het Waasland weldra zou kunnen toetreden tot de NV Havenbedrijf, waarin onze regio momenteel niet vertegenwoordigd is. Daarnaast moet MLSO zijn rol als beheerder en eigenaar van de gronden verder kunnen spelen en de gangmaker blijven van het subregionaal beleid op linkeroever. MLSO is het ideale denkplatform om de verdere toekomst van de haven in het linkeroevergebied uit te stippelen.



# VROEGER EN NU

## Ondanks Kieldrechtsluis nog steeds drukke trafiek in Kallosluis



*Foto 2018: met duizenden bewegingen per jaar is de Kallosluis één van de drukste punten voor scheepvaartverkeer.*

*Foto jaren zeventig: bij de aanleg van de sluis waren er amper bedrijven op de linker-Scheldeoever en bijgevolg weinig scheepvaartverkeer.*

Het eerste grote belangrijke infrastructuurwerk op de linker-Scheldeoever was de bouw van de Kallosluis. De werken gingen in april 1971 van start en waren in 1979 klaar. Het duurde echter nog tot in december 1983 vooraleer het eerste commerciële zeeschip, de Hoegh Sword, de sluis binnenvoer. In de beginjaren was er heel weinig scheepvaartverkeer en

draaide de sluis maar erg occasioneel. Ze werd daarom bediend door vrijwilligers. Pas in 1988 werd ze bemand met enkele vaste sasseniërs. De daaropvolgende jaren werd het scheepvaartverkeer almaar drukker met grote autovrachtschepen en veel binnenschepen. In totaal waren er toen 9.000 bewegingen per jaar. De Kallosluis heeft een lengte van 360 meter

en een breedte van 50 meter. Ze vormde jarenlang de enige in- en uitgang tot de Waaslandhaven wat soms voor problemen zorgde. De verzadiging was een ernstig knelpunt dat werd opgelost met de ingebruikname van de Kieldrechtsluis in 2016. Die laatste sluis staat in verbinding met de Schelde via het Deurganckdok en is de grootste ter wereld. Maar ondanks deze grote broer is er nog altijd een drukke maritieme trafiek in de Kallosluis.

## Halve eeuw rubberproductie in Zwijndrecht



*Foto 2018: vandaag is de fabriek fors uitgebreid en gemoderniseerd*

*Foto 1965: het toenmalige Polysar was de chemische pionier in de haven met een butylrubberfabriek aan de Canadastraat*

Het oudste chemische bedrijf in de Waaslandhaven is het vroegere Polysar in de Canadastraat in Zwijndrecht. In 1962 begon de Canadese groep met de bouw van een butylrubberfabriek en een jaar later werd gestart met de productie van 30.000 ton per jaar. In 2004 werden

de activiteiten ondergebracht in het bedrijf Lanxess. Enkele jaren later was het bedrijf één van de eerste in de haven om een eigen energiecentrale te bouwen voor duurzame energievoorziening. In 2010 werd 20 miljoen euro geïnvesteerd voor de uitbreiding van de fabriek. Een halve

eeuw na de start is de capaciteit vervijfvoudigd tot 150.000 ton en werken er ongeveer 160 mensen. Twee jaar geleden veranderde Lanxess van naam in: Arlanxco Belgium.

## Landschap verandert maar koeltorens blijven bakken



Het landschap in de Waaslandhaven is de voorbije decennia drastisch veranderd maar sommige bakens blijven wel herkenbaar. Dat is onder meer het geval met de koeltorens van de kerncentrale Doel

die ook nu nog torenhoog uitstevenden boven dijken en opgespoten gronden. Deze foto is genomen in 1970 aan de Oostlangeweg. Vandaag is die weg aan twee kanten om-



zoomd met opgehoogde terreinen. Aan de rechterzijde bevindt zich het Deurganckdok waar de terminal van MPET is gevestigd, de linkerzijde is nu ook ingenomen voor de opslag van containers. Daar ligt ook het Doeldok, dat ondertussen deels opgevuld werd.

## Een 'monument' in de chemische industrie



*Foto 1972: de eerste distillatiekolommen worden opgetrokken*

Monument Chemicals is één van de oudste chemiebedrijven in de haven al veranderde het de voorbije decennia wel enkele keren van naam en eigenaar. De fabriek werd door het van oorsprong Duitse bedrijf Haltermann gebouwd

in 1972 naast het Fort Liefkenshoek in Kallo. Het werd nadien overgenomen door de Britse Ascotgroep en nog later door de Amerikaanse chemiereus Dow Chemical. Met Dow Haltermann bleef de oorspronkelijke naam wel gedeelte-



*Foto 2018: ook vandaag wordt er nog gewerkt met op de voorgrond de pijpleidingen van Ecluse*

lijk behouden. In 2010 kwam de fabriek in handen van de huidige eigenaars, het Amerikaanse Monument Chemicals uit Indianapolis. Het bedrijf spitst zich toe op de aanmaak van chemische specialiteiten en werkt ook in opdracht van derden. In Kallo worden onder meer hoogwaardige chemicaliën verwerkt. Er werken vandaag ongeveer 100 mensen.

## Antwerp Gas Terminal eerste bedrijf aan insteedok

Op deze luchtfoto uit het begin van de jaren 1980 zijn er nog heel wat maagdelijk-groene terreinen in de Waaslandhaven. Op de voorgrond zien we de Kallosluis en aan het zuidelijk insteedok onder meer de Antwerp Gas Terminal (AGT). AGT was de eerste grote vestiging achter de sluis van Kallo en opende in 1982 zijn LPG-terminal aan het Zuidelijk

Insteedok. Het was ook voor AGT dat eind 1983 het eerste zeeschip versluisd werd. Na het invaren van de sluis door deze gastanker volgden snel andere bedrijven. Op de luchtfoto zien we o.m. het chemisch opslagbedrijf ADPO, schrootbehandelaar Belgian Srapterminal en ook de eerste magazijnen van Westerland langs het Vrasenedok.





# WIST JE DAT?

De Maatschappij Linkerscheldeoever staat al 35 jaar in voor het beheer van en het grondbeleid in de Waaslandhaven. In die periode werden er heel wat concessies verleend aan de meest uiteenlopende bedrijven.

De **grootste** concessie ooit werd verleend aan Borealis. De Oostenrijkse chemiegroep beschikt over een site van 764.758 m<sup>2</sup>. De directie overweegt voor de komende jaren een investering van ruim één miljard euro. Het gaat om een nieuwe fabriek voor de productie van polypropyleen, een kunststof voor onder meer de automobieliindustrie. Nog dit jaar wordt een definitieve beslissing verwacht, wat begin 2022 tot een werkende fabriek kan leiden.

De **kleinste** concessie werd afgesloten met Artes en betreft een perceeltje van 150 m<sup>2</sup>. Dat komt ongeveer overeen met de woonoppervlakte van een gezinswoning. Artes is een groep van aannemingsbedrijven, ook actief in de Waaslandhaven dus.

De concessionaris met de **grootste tewerkstelling** is Van Moer Logistics met 603 personeelsleden (telling 2016). Van Moer Logistics heeft verschillende vestigingen in de Waaslandhaven. Op 25 jaar tijd groeide het bedrijf uit van een kleine familiezaak tot een internationale logistieke speler.



## Voorzitter Boudewijn Vlegels: “Burger wil niet alleen welvaart maar ook welzijn”

**De Maatschappij Linkerscheldeover heeft een rijke geschiedenis achter de rug en als het van voorzitter Boudewijn Vlegels afhangt ook nog een boeiende toekomst voor de boeg.**



### Welke rol ziet u voor MLSO weggelegd?

Boudewijn Vlegels: “We zullen meer dan ooit zorgvuldig moeten omspringen met de beschikbare ruimte. De containertrafik in de Waaslandhaven is geëxplodeerd na de verhuizing van MSC van het Delwaidedok naar het Deurganckdok en zit nu tegen de limieten aan. Ook voor uitbreiding van logistieke en of industriële activiteiten - het werkterrein van MLSO - is er een tekort aan beschikbare ruimte. Op zich is er nog wel wat voorraad binnen de huidige contouren van de haven op linkeroever maar de gronden zijn niet beschikbaar, onder meer door ‘voorlopige’ natuurcompensaties. Daardoor is de kans groot dat er in de nabije toekomst voor interessante bedrijven, die voor economische meerwaarde en duurzame werkgelegenheid kunnen zorgen, in de toekomst geen plaats meer is.”

### Mobiliteit, of beter gezegd het gebrek eraan, is volgens tegenstanders van de havenuitbreiding het belangrijkste argument om wat meer op de rem te gaan staan. Wat brengt u daartegen in?

Boudewijn Vlegels: “De directe en indirecte tewerkstelling is en blijft het voornaamste element om een draagvlak voor de havenontwikkeling te creëren. De economische crisis van 10 jaar geleden heeft aangetoond dat deze tewerkstelling zeer duurzaam is. De haven zorgt ervoor dat we in een van de meest welvarende streken werken en wonen. Naast welvaart bestaat er echter ook zo iets als ‘welzijn’. Het havenbestuur, MLSO en bij uitbreiding

de overheid moeten ervan uitgaan dat de havenontwikkeling een grote impact heeft op de omgeving en de leefomstandigheden. De burger is daar echt mee bezig en wil ook daar verbetering zien. Daarom is het steeds mijn overtuiging geweest dat de taak van MLSO meer moet zijn dan een concessiepolitiek voeren en ten dienste staan van zijn klanten: de bedrijven. Economische meerwaarde scheppen, blijft de hoofdopdracht van MLSO maar er moeten ook maatschappelijke engagementen worden genomen. En dat is de voorbije jaren ook gebeurd. De haalbaarheidsstudie voor het fort Sint-Marie in Kallo, de participatie in Havenland, EGTS en Scheldelandschap en de cofinanciering van het toekomstplan voor Prosperpolder, zijn maar enkele voorbeelden. Ook op vlak van mobiliteit zoekt MLSO mee naar oplossingen. Zo organiseert de Maatschappij busvervoer voor werknemers van en naar de haven, onderzoekt zij hoe de fiets een groter aandeel kan krijgen in het havenverkeer en werkt ze mee aan de scheiding van haven-, vracht- en dorpsverkeer. Vele kleine initiatieven kunnen een groot verschil maken.”

### Hoe belangrijk is de stem van de burger in dit verhaal?

Boudewijn Vlegels: “MLSO wil maximaal de vragen en zorgen overbrengen van al de bedrijven en andere partijen in de Waaslandhaven. Veelvuldig contact, snel inspelen op informatievragen van de bedrijven, de periodieke organisatie van “de staat van de Waaslandhaven”, het magazine Halo, enz. zijn hulpmiddelen die MLSO helpen om laagdrempelig aanspreekbaar te zijn. Dit moet zo blijven in het belang van de haven en van de burger. Het is alleen jammer dat de raad van bestuur van MLSO het enige formele ontmoetings- en overlegorgaan is met het Havenbedrijf en dan alleen omdat het Havenbedrijf in onze raad een vertegenwoordiging heeft. Het is toch niet te verantwoorden dat de haven op linkeroever geen rechtstreekse vertegenwoordiging heeft in het bestuursorgaan waar de belangrijke strategische beslissingen genomen worden: het Havenbedrijf Antwerpen. Beveren en Zwijndrecht hebben nu echter geen rechtstreekse inspraak en medezeggenschap in de havenpolitiek. De haven heeft op verschillende domeinen een enorme impact op beide leefgemeenschappen. Die vereist inspraak van de burger via zijn verkozen vertegenwoordigers. Ook dat is een voorwaarde voor draagvlak en voor een ‘betrokken’ bestuur.”

De haven in het Linkerscheldeovergebied heeft een totale oppervlakte van 7.000 hectare. Hiervan wordt 2.500 ha geëxploiteerd als bedrijventerrein. Dit levert uiteraard heel wat jobs op. Eind 2016 waren er in de Waaslandhaven 17.690 mensen tewerkgesteld.

De langstlopende concessie werd afgesloten met Proximus in 1999. Het telecombedrijf kreeg een overeenkomst tot 2090 voor de plaatsing van een zendmast.

Schelde

De oudste concessie staat op naam van Pioneer en dateert uit 1981. Het Japanse elektronica-bedrijf vestigde in dat jaar zijn Europese hoofdzetel aan de Keetberglaan in Melsele. Momenteel ligt de focus van het bedrijf vooral op auto-elektronica. Een deel van de gebouwen wordt nu verhuurd.

## Aandeelhouders evalueren 35 jaar MLSO-werking en formuleren meteen ook hun verwachtingen

De 35ste verjaardag van de Maatschappij Linkerscheldeover (MLSO) en de 26ste editie van haar magazine HALO vormen de rechtstreekse aanleiding om de MLSO-aandeelhouders te bevragen over hun ervaringen en toekomstperspectieven voor de Maatschappij.

Volgende vragen werden hen voorgelegd:

A. Welke rol speelt MLSO voor uw organisatie?

B. Welke rol speelt uw organisatie binnen MLSO?

C. Wat wenst u MLSO toe voor de toekomst?

D. Hoe ziet u de ontwikkeling van de Waaslandhaven in de toekomst?



Marc Van de Vijver



Jacques Vandermeiren



Kris Herremans



Bart Casier



Ben Weyts

### Minister Ben Weyts, Vlaamse Overheid

A. In de missie van de afdeling Maritieme Toegang (MT) staat opgenomen: “MT staat in voor een kwaliteitsvolle en klantgerichte uitvoering van het investeringsbeleid van het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) met betrekking tot de maritieme toegangen en de haveninfrastructuur, alsook voor het beheer van de domeingoederen van het Vlaamse gewest binnen de havengebieden.” Binnen deze havengebieden is de Maatschappij Linkerscheldeover een belangrijke actor in het ontwikkelen van de Waaslandhaven. MLSO is dus een belangrijke speler binnen het Havengebied Antwerpen, gelet op haar algemene doelstelling: MLSO heeft tot doel het grondbeleid voor het havengebied in het Linkerscheldeovergebied, het industrialisatiebeleid van de industriële zone gelegen binnen het havengebied en het uitstippelen van het subregionale beleid voor de verdere ontwikkeling en fasering van het havengebied in het Linkerscheldeovergebied.

B. MLSO is vanuit het standpunt van MT een soort havenbedrijf, hoewel het niet alle bevoegdheden heeft. Met het oog op de groei van de Waaslandhaven is MLSO echter een partner en medestander. Hiertoe zijn er regelmatig contacten en overlegmomenten om een gedragen visie en toekomstplan te ontwikkelen.

C. Ik wens MLSO de nodige inzichten en visie toe om het maximaal potentieel uit de Linkerscheldeover te halen, in evenwicht met de omliggende gemeenten, bedrijven en het Havenbedrijf Antwerpen.

D. Om de ontwikkeling van de Waaslandhaven een duidelijk juridisch kader te geven zijn er diverse processen lopende, waaronder het complex project Extra Containercapaciteit Antwerpen. Daarin zal de Vlaamse regering binnen afzienbare tijd beslissende stappen zetten. Deze zullen duidelijk de ruimte creëren waarbinnen de MLSO haar taken kan vervullen en waarbij er de nodige juridische grondslag zal zijn om projecten effectief te kunnen realiseren. Dit alles in evenwicht met omwonenden, mobiliteit, natuur, enz.

### Jacques Vandermeiren, CEO Havenbedrijf Antwerpen

A. MLSO biedt de mogelijkheid om standpunten en visie van lokale publieke stakeholders te betrekken bij de havenontwikkelingsplannen op de linkeroever. Wat bevoegdheden betreft, is MLSO belangrijk omwille van haar voorkeepsrecht bij de aankoop van gronden voor toekomstige havenontwikkeling. Voor andere taken van de MLSO (beheer en valorisatie industriële zone, doorgeefluik

voor gronden bestemd voor de valorisatie van de maritieme zone) is de meerwaarde niet steeds duidelijk omdat het uitgiftebeleid (voorwaarden, tarifiering) op beide oeveren wettelijk op elkaar moet zijn afgestemd.

B. Ook al is het HA voor 37,5% aandeelhouder, toch worden dossiers vaak slechts op de Raad van Bestuur aan ons voorgelegd. We zijn wel aanspreekpunt voor andere aandeelhouders binnen MLSO over de toekomst van de havenontwikkeling in het algemeen en de Linkerscheldeover in het bijzonder. We informeren hen over onze initiatieven die samenhangen met de uitoefening van onze havenbestuurlijke bevoegdheden.

C. Vanuit het perspectief van het internationale havencliënteel is de eenheid van beheer binnen het havengebied wenselijk. We willen graag het debat hierover aangaan, ook over de rol van de betrokken lokale besturen bij dit beheer.

D. HA streeft naar een maatschappelijk gedragen maar ook ambitieuze en duurzame havenontwikkeling waarbij nog ruimte is voor expansie van het bestaande havengebied. De haven van Antwerpen bevestigt jaar na jaar haar positie als motor van de Vlaamse economie en welvaart en is vastbesloten deze positie te handhaven.



**A.** MLSO is voor ons de organisatie die in het havengebied op de linkeroever de basis voor tewerkstelling en ontwikkeling legt en het gebied beheert. Het is mede dankzij de ontwikkeling van de Waaslandhavens dat het Waasland – na de teeloorgang van de textiel, de scheepsbouw en de metaalnijverheid – geen sociaal kerkhof geworden is.

Wij rekenen op MLSO voor een verdere en evenwichtige uitbouw van de Waaslandhavens, waarbij evenwichtig in meerdere betekenissen moet worden begrepen:

- op ruimtelijk vlak: een goed evenwicht tussen haven, wonen, landbouw en natuur;
- op mobiliteitsvlak: een goede mobiliteitsafwikkeling waarbij meer wordt ingezet op spoor en binnenvaart en ook de toegankelijkheid van het gebied voor de zwakke weggebruiker niet wordt vergeten;
- op milieuvlak: beperken van de lasten die de ontwikkeling van het linkeroevergebied meebrengt;
- op financieel vlak: een rechtmatige verdeling van de kosten en de baten die de expansie van de Waaslandhaven met zich meebrengt.

**B.** Interwaas wil bijdragen tot de ontwikkeling van de Waaslandhaven, met aandacht voor een rechtmatige verdeling van de baten en de kosten op maatschappelijk, financieel en sociaaleconomisch vlak.

Interwaas treedt op als vertegenwoordiger van en belangenbehartiger voor het Waasland. Wij willen alle Wase gemeenten meenemen in het Waaslandhavenverhaal en één gemeenschappelijke Wase visie naar voor brengen. Onze organisatie waakt verder over het precaire evenwicht Antwerpen – Waasland met het oog op die rechtmatige verdeling van baten en lasten.

**C.** Wij wensen de MLSO een toekomst waarbij de Maatschappij het subregionaal beleid van het linkerscheldeovergebied ten volle kan opnemen en waarbij de MLSO de Waaslandhavens ten volle tot bloei kan laten komen, met onder meer:

- een Waaslandhaven zonder files en goed bereikbaar voor alle vervoersmodi, van schip tot fiets;
- een Waaslandhaven waar het goed en veilig werken is;
- een Waaslandhaven die de

maritieme, industriële en logistieke ontwikkelingen in zuinig ruimtegebruik weet te combineren met andere functies;

- een (aangepaste) structuur waarbij het Waasland ook ten volle van de baten van de havenontwikkeling op linkeroever kan genieten.

**D.** De Waaslandhavens zal verder groeien en zich ontwikkelen als een duurzame haven, waar het maritieme, industriële en logistieke in harmonie samengaan en elkaar versterken.

De Waaslandhaven zal zo ten volle haar rol als ‘poort van Vlaanderen’ waarmaken.

### **Burgemeester Marc Van de Vijver, gemeente Beveren**

---

**A.** De MLSO werd destijds opgericht om duidelijke afspraken te maken over hoe de ontwikkeling van de haven op linkeroever moest gebeuren. Het beheer van de Antwerpse haven was toen nog een bevoegdheid van de stad Antwerpen, maar een groot deel van de linkeroever lag in andere gemeenten (Beveren en Zwijndrecht) en zelfs in een andere provincie (Oost-Vlaanderen). Vandaar de wet-Chabert die vastlegde dat op LO het havenbedrijf het beheer en de inkomsten had voor alles wat maritiem was en de MLSO het beheer voor de industriegronden. Op die manier kreeg Beveren een vinger in de pap, zowel wat inspraak betreft als financieel. MLSO zorgt er voor dat het havenbedrijf voor de aan MLSO toegewezen materies, rekening moet houden met de andere kant van de Schelde.

**B.** De rol van de gemeente Beveren is even speciaal als de rol van buurgemeente Zwijndrecht. Wij zijn de twee kleinste partners maar de beslissingen die genomen worden gaan wel over ons grondgebied en hebben impact naar onze inwoners toe. Dat verklaart ook de soms emotionele betrokkenheid van die inwoners bij de verdere ontwikkeling van de haven en meer bepaald de aanleg van natuurgebieden en het verdwijnen van landbouw in Doel, Ouden Doel en Rapenburg.

Beide gemeenten dragen ook de rechtstreekse gevolgen van de havenontwikkeling op het vlak van mobiliteit. De rol van Beveren is die van ‘nuchtere’ waarnemer en partner tussen de Haven die alles zeer onrealistisch groot ziet en de andere partners voor wie het soms een-ver-van-mijn-bedgeeven is.

**C.** Sommigen zijn van mening dat de MLSO best verdwijnt en opgaat in het Havenbedrijf. We zullen waakzaam moeten zijn, want het risico is niet denkbeeldig dat een en ander geregeld wordt bij de vorming van de volgende Vlaamse regering. We kunnen en mogen geen enkele discussie uit de weg gaan maar moeten ons goed voorbereiden en op alles voorbereid zijn.

**D.** De Waaslandhaven heeft voor Beveren en de hele regio welvaart gebracht. Intussen is bepaald hoe ver de haven ruimtelijk nog kan uitbreiden. Momenteel zit het verkeer in en rond de haven met de regelmaat van de klok muurvast, waardoor enorm veel tijd en geld verloren gaat. Dit knelpunt moet dringend een oplossing krijgen anders wordt zowel de huidige havenactiviteit als de toekomstige uitbreiding bedreigd. Deze congestie is het gevolg van het transitverkeer dat op ons hoofdwegennet passeert. Het is aan de overheid om hier de passende maatregelen te nemen, in combinatie met bijkomende infrastructuur en de nodige maatregelen om het vracht- en personenverkeer via de weg sterk terug te dringen. Dit is van levensbelang voor de toekomst van de Waaslandhaven en de hele Antwerpse haven.

### **Kris Herremans, gemeenteraadsvoorzitter gemeente Zwijndrecht:**

---

**A.** MLSO speelt voor ons een belangrijke rol als ondersteuner en regisseur in bv. dossiers voor de ontwikkeling van het linker-Scheldeovergebied, meer bepaald op het grondgebied van onze gemeente.

**B.** De gemeente heeft duidelijk inspraak in tal van dossiers die niet alleen onze gemeente aanbelangen, maar ook van belang kunnen zijn voor de hele regio.

**C.** Op een even gedreven manier moet de MLSO haar werk verderzetten om de toekomstige ontwikkeling van het havengebied optimaal te verzekeren en dit in samenspraak met haar diverse partners.

**D.** De Waaslandhaven moet een sterk uitgebouwde wereldhaven worden, zowel ecologisch, sociaal, economisch als op het vlak van mobiliteit, en dit met een minimum aan problemen en hinder voor haar ‘buren’.



# VIER MEE

Vier op 5 mei mee 35 jaar MLSO!

Een verjaardag vier je nooit alleen. Daarom nodigt MLSO iedereen uit op 5 mei om mee te komen vieren. De feestelijkheden zullen plaatsvinden op en rond de voetbalterreinen van KSK Kallo. Wat er allemaal op het programma staat lees je hieronder.



## Feest mee met je bedrijf

Werk jij voor een bedrijf uit de Waaslandhaven? Zoek dan een aantal kompanen en neem deel aan ons Waaslandhavenvoetbaltornooi. Welk bedrijf kroont zich tot kampioen bij de mannen, en bij de vrouwen? Het Waaslandhavenvoetbaltornooi is een absoluut vriendschappelijk tornooi met een lange traditie. Werknemers van bedrijven in de haven ontmoeten er elkaar in een aangename voetbalcompetitie. Inschrijven voor het tornooi en alle mogelijke andere info vind je terug op [bedrijfssportwaasland.be/waaslandhaventornooi/](http://bedrijfssportwaasland.be/waaslandhaventornooi/)

MAATSCHAPPIJ LINKERSCHELDEOEVER  
De Waaslandhaven werkt!



### 23<sup>STE</sup> WAASLANDHAVENTORNOOI



De bedrijven van de Waaslandhaven nemen het tegen elkaar op!

Meer info: <http://bedrijfssportwaasland.be/Waaslandhaventornooi/>

Zaterdag  
5 mei

Springkastelen  
voor  
groot en klein

## Feest mee met je familie

Op ons verjaardagsfeest denken we echter niet enkel aan de voetballers, maar ook aan alle andere mensen uit onze omgeving. Langs de voetbalterreinen zal er immers heel wat te doen zijn.

- Om 11.00 u. opent onze voorzitter, Boudewijn Vlegels, de festiviteiten, gevolgd door een receptie.
- Om 14.00 u. en 16.00 u. zullen twee Wase coverbands, met name Sitting Duck en Bow en Arrow voor de nodige sfeer zorgen.
- Daarnaast staan er verschillende springkastelen, kan je jezelf laten schminken of een glittertattoo laten zetten en knoopt clown Poefie de

gekste voorwerpen met ballonnen aan elkaar, dit alles tussen 15.00 u. en 18.00 u.

- Daarnaast mag het uiteraard ook over de haven gaan. Tussen 11.00 u. en 17.30 u. kan je met een treintje een korte uitstap naar de Waaslandhaven maken onder begeleiding van een deskundige gids. Kom op korte tijd heel wat te weten over die fascinerende haven!
- Niet enkel aandacht voor voetbal en de haven, want tussen 11.30 u. en 12.30 u. komen de dames van Asterix Avo Volley langs voor een handtekensessie!
- Om 18.30 u. vindt de finale plaats en weten we wie zich een heel jaar kampioen van de Waaslandhaven mag noemen. U komt toch ook?

