



Halo

Haven Linkerscheldeoever

Nieuwsbrief over de Waaslandhaven #25
aug - okt 2017 • www.mlso.be

ContainerKathedraal siert rotonde Hazop - p. 2

De Rijkse innoveert met drijvende betoncentrale - p. 6

MPET is grootste containerterminal van Europa - p. 8

De directe werkgelegenheid in de Waaslandhaven is in 2016 gestegen tot 17.689 voltijdse werknemers. In 2014 waren dat er 17.423. Hiermee haalt de werkgelegenheid voor het zesde jaar op rij een nieuw record.

Directe tewerkstelling +1,5%

Een stijging met 1,5 % dus. Eind 2016 verschaft de Waaslandhaven aan 17.689 mensen rechtstreeks werk (cijfer exclusief indirecte tewerkstelling, waaronder contractors). De totale tewerkstelling in de Waaslandhaven, direct en indirect, wordt geraamd op 41.571 VTE. Wanneer we de cijfers per categorie (havenarbeiders, interims, arbeiders en bedienden) analyseren, merken we een stijging in 2016 voor alle categorieën, behalve voor de interims. Dit kan betekenen dat een aantal interimjobs

Waaslandhaven blijft groeien

Nieuw record tewerkstelling voor zesde jaar op rij, trafieken stijgen sterk

vaste betrekkingen geworden zijn. Dit is een typisch fenomeen wanneer het goed gaat met de economie en de werkgevers denken dat ze medewerkers voor een lange tijd aan boord kunnen houden.

Trafieken + 33%

De maritieme trafiek in de Waaslandhaven stijgt al jaren structureel. Na een uitzonderlijke status quo van de maritieme trafiek in 2014 en een sterke stijging in 2015, nam de trafiek in 2016 opnieuw sterk toe. De vorig jaar ingeschatte trafiek-evolutie aan het Deurganckdok wordt volledig bewaarheid en zal zich ook in 2017 doorzetten.

In 2016 bedroeg de totale maritieme trafiek op de linkerscheldeoever 68.572.416 ton tegenover 51.621.497 ton het jaar voordien. Dit is een stijging met maar liefst een derde.

In 2016 liepen duidelijk meer en grotere zeeschepen de Waaslandhaven aan. De tendens van almaar grotere zeeschepen tekent zich al jaren af. Dit wordt in de Waaslandhaven versterkt door de toenemende trafiek aan het Deurganckdok, waar de gemiddelde bruto tonnenmaat het grootst is. Ook de gemiddelde BT achter de sluisen steeg. Dit is logisch, gezien de indienstneming van de Kieldrechtssluis -de grootste sluis ter wereld- in de loop van 2016 de versassing van veel grotere zeeschepen mogelijk maakt.

Het aantal bewegingen van binnenschepen achter de Kallo- en Kieldrechtssluis steeg in 2016. Er was zowel een stijging in het aantal binnenschepen als in tonnage. Vorig jaar maakten we nog melding over de beperking van de Kallosluis als enige sluis en haalden we dit feit aan als mogelijke verklaring voor de trafiekdaling. De Kieldrechtssluis heeft hier verandering in gebracht.

Waaslandhaven IN BEELD



#1

#1 ContainerKathedraal siert rotonde Hazop

Op de rotonde Hazop, één van de toegangspoorten tot de Waaslandhaven, is een heuse ContainerKathedraal gebouwd. Het gaat om een kunstwerk van Niko Van Stichel en Lut Vandebos. Zij klopten een jaar geleden zelf aan bij Maatschappij Linkerscheldeoever om mee te helpen zoeken naar een nieuwe locatie voor hun werk. Dankzij een samenwerking met het Havenbedrijf, Van Moer Logistics en Beton De Rycke kon de ContainerKathedraal een plaats krijgen op de rotonde Hazop. De locatie voor het kunstwerk is niet lukraak gekozen. De rotonde Hazop is een cruciaal knooppunt in de Waaslandhaven waar elke dag een massa mensen passeren die op weg zijn naar hun werk in de haven. Ook rijden er continu vrachtwagens voorbij op weg naar de terminals

of de bedrijven. “Dat zij op eender welk moment van de dag begroet worden door de containerkathedraal, heeft een mooie symbolische waarde”, zegt MLSO-voorzitter Boudewijn Vlegels. “80 procent van de maritiem vervoerde goederen in de Waaslandhaven zit immers in containers.” Het kunstwerk zal ’s avonds en ’s nachts ook van binnenuit verlicht worden. De rotonde is geen eindpunt voor de ContainerKathedraal. Het gaat om een makkelijk verplaatsbaar kunstwerk en de kunstenaars willen dat het werk, net als een echte container, tijdens zijn leven op heel veel verschillende locaties ter wereld komt te staan.

#2 Elektrische poolwagen

Sinds enkele weken gebruiken de medewerkers van Maatschappij Linkerscheldeoever een elektrische wagen voor alle

verplaatsingen in de Waaslandhaven en in de onmiddellijke omgeving ervan. MLSO wil zo de duurzaamheidsgedachte die ze uitdraagt, ook zelf verwezenlijken.

Reeds zeven jaar werkt Maatschappij Linkerscheldeoever samen met Havenbedrijf Antwerpen en Alfaport-Voka aan de realisatie van het duurzaamheidsverslag van de havengemeenschap. Initieel bedoeld als een meetinstrument of een beeld van hoe duurzaam de haven is, groeide deze verslaggeving meer en meer uit tot een beweging naar meer duurzaamheid. Dat de eigen werking mee verduurzaamt, is daar een logisch gevolg van.

Naast onder andere initiatieven om meer woon-werkverplaatsingen met de fiets te

NIEUWS bedrijven



#2

Het **Havenbedrijf** Antwerpen heeft het boekjaar 2016 afgesloten met een winst van 122,7 miljoen euro. Van de **winst** wordt 21,3 miljoen euro uitgekeerd als dividend aan de stad Antwerpen. Het Havenbedrijf is tevreden met dit resultaat, maar hoedt zich voor te veel optimisme: “Onze winstcijfers spreken allicht tot de verbeelding, maar we staan de komende jaren ook voor zware investeringen”, zegt Jacques Vandermeiren, CEO van het Havenbedrijf. Het gaat onder meer over de bijdragen voor de Oosterweelverbinding, de renovatie en uitbreiding van de Rooyerssluis en investeringen voor extra capaciteit om containers te behandelen.



#3

De nieuwe **steiger aan het Fort Liefkenshoek** zal vermoedelijk medio of eind 2018 klaar zijn. Dat heeft minister voor Openbare Werken Ben Weyts aangekondigd. De timing is afhankelijk van verschillende factoren zoals het krijgen van een vergunning en het sluiten van het definitief akkoord met het Havenbedrijf Antwerpen. Er wordt ook onderzoek gedaan naar de aankoop van een nieuwe multifunctionele veerboot voor het traject Lillo – Liefkenshoek. Die zou begin 2019 ingezet kunnen worden. In het investeringsprogramma van de dienst Vloot is alvast 4,3 miljoen euro begroot.

maken, is er dus nu de aankoop van deze elektrisch aangedreven auto. Vroeger gebeurden de dienstverplaatsingen, die vrij talrijk zijn, zo goed als allemaal met benzine- of dieselaangedreven voertuigen. Deze elektrische wagen stoot niets uit, wat toch een groot verschil maakt. Maatschappij Linkerscheldeover zet hiermee opnieuw een stap richting een duurzame organisatie, en een duurzame haven.

#3 Grootste containerschip ooit voor haven

De haven blijft records breken, maar ook de schepen die de haven aandoen. Met de Madrid Maersk is andermaal een historische kaap bereikt, want voor de allereerste keer meerde begin juni een schip aan dat meer dan 20.000

containers kan vervoeren. Met een capaciteit van 20.568 TEU containers spreekt de Madrid Maersk velen tot de verbeelding. Het drijvend gevaarte is maar liefst 399 meter lang en 76 meter hoog. Het Havenbedrijf Antwerpen gaf zo'n 1.300 gelukkigen de kans om het schip van dichtbij te bewonderen tijdens een rondvaart. Tijdens haar verblijf in de Waaslandhaven waren 300 havenarbeiders non-stop aan de slag om een slordige 7.000 containers van en aan boord te brengen. De Madrid Maersk heeft als eerste in een reeks van 11 schepen in april de werf verlaten en passeerde het Deurganckdok op haar maiden trip. Dankzij onder meer een systeem om afvalwarmte aan boord te recupereren slaagt de rederij erin om de CO₂-uitstoot van deze generatie schepen verder terug te dringen.

De douane heeft vorig jaar in de haven maar liefst 29,8 ton cocaïne in beslag genomen. Een absoluut record. Het betekent echter ook dat niet alleen de containertrafiek stijgt maar ook de drugs-smokkel. De drugs worden namelijk voornamelijk in containers aangetroffen. De belangrijkste herkomstlanden zijn Colombia, Brazilië en Costa Rica. De douanediens van de havens van Antwerpen en Rotterdam hebben een samenwerkingsovereenkomst getekend. Er zal onder meer worden ingezet op betere uitwisseling van informatie en tips maar concreet zal ook het duikteam van de Nederlandse douane uit Rotterdam hier worden ingezet om drugs onder de waterlijn op te sporen.

MOBILITEIT



Scheldeverbinding blijft noodzakelijk sluitstuk om mobiliteit in en rond Waaslandhaven te verbeteren

“Met het oog op de verdere ontwikkeling van de haven, en de Waaslandhaven in het bijzonder, mag het probleem van de mobiliteit zeker niet onderschat worden en moeten er oplossingen onderzocht en gezocht worden”, verklaart **Boudewijn Vlegels**, voorzitter van Maatschappij Linkerscheldoever (MLSO). Hij is tevens schepen in Beveren en onderstreept dat het niet zijn gewoonte is om twee verschillende petjes op te zetten. “Voor mij geldt: wat goed is voor de omgeving en de mensen, is ook goed voor de haven en de economie. Zeker voor mobiliteit geldt dit.”



Boudewijn Vlegels

Volgens Vlegels zijn door getalm in het verleden sommige wegeninfrastructuren vandaag de dag niet aangepast aan de huidige noden. “Gevolg daarvan is onder meer de overlast van doorgaand

vrachtverkeer in dorpskernen niet alleen in Beveren, maar ook in Sint-Niklaas. De files hebben een aantasting van de leefkwaliteit in en rond de haven voor gevolg. Misschien kan het verdubbelde dividend dat we aan de intercommunale Interwaas toekenden, gebruikt worden om een oplossing te zoeken en aan te reiken. We mogen niet altijd alles naar hogere overheden afschuiven. Op het vlak van handhaving kunnen we met de bestaande moderne middelen zeker zelf al een en ander verwezenlijken”, vult Vlegels zichzelf aan.

Volgens Boudewijn Vlegels is de wegeninfrastructuur rondom de haven niet aangepast aan de toekomstige en zelfs niet aan de huidige noden. Hij vindt dat er dringend werk moet gemaakt worden van de verbreding van de E34, van parallelwegen langs de E17 en van aanpassingen aan de Liefkenshoektunnel als die een grotere rol toebedeeld krijgt in de verkeersafwikkeling. “Het sluitstuk blijft hoe dan ook de nieuwe Scheldeverbinding, ook al is die nog niet voor onmiddellijk. Hopelijk leveren de eerste, gezette stappen zo snel mogelijk resultaat op. Ook de verkeersafwikkeling binnen de haven is aan verandering toe”, meent Vlegels.

Freddy Aerts, hoofd van de Afdeling Maritieme Toegang (AMT), treedt Vlegels daarin volmondig bij. “Wij zijn inderdaad al een hele tijd bezig met de verbreding van de E34 tot drie rijstroken tussen Verrebroek en de afslag R2. Om de uitbreiding te kunnen realiseren is een ruimtelijk plan nodig. Momenteel werken

we aan een effectenrapport om de impact van die verbreding ten zuiden van de expresweg in kaart te brengen en te zien welke bewoners zouden getroffen worden. We hebben de ambitie om daar dit of volgend jaar mee te starten. Dat kan niet zonder het ruimtelijk plan als ondergrond. Dat beoogt een aanzienlijke verbetering: als er zich een incident voordoet op het traject tussen het Deurganckdok en de R2, dan moet het verkeer zich kunnen afwikkelen langs de westkant, richting De Blikken om aan te sluiten op de E34. Op de R2 zijn we het knooppunt Waaslandhaven Noord aan het aanpakken om een capaciteit te installeren voor 150 % van de verwachte wagens bij een vol Deurganckdok.”



Freddy Aerts

Aerts verwijst ook naar het lopende onderzoek in het kader van het complex project, de zoektocht naar bijkomende containercapaciteit. “Naargelang waar

die gevonden wordt, op linker- of rechterscheldeoever of op beiden, zal de aantakking op het hoofdwegenet deel moeten uitmaken van het project. Als extra infrastructuur nodig is, zal die onmiddellijk deel van het complex project moeten uitmaken. Het heeft geen zin om te bouwen en nadien te moeten vaststellen dat we stil staan. Desnoods moet er maar gefaseerd gebouwd worden, zodat de ontsluitingen mee kunnen groeien. Natuurlijk had de Schelde kruising er al lang mogen zijn. Het ontbreken daarvan blijft een belemmering voor het Scheldekruisend verkeer”, vindt Freddy Aerts.

Sluipverkeer

Boudewijn Vlegels kan zich niet van de indruk ontdoen dat er een verband bestaat tussen een goed draaiende economie en mobiliteit. “Die mobiliteit heeft evenwel niet alleen te maken met de Waaslandhaven, maar ook met meer doorgaand verkeer van Duitsland en Nederland naar Frankrijk. Voor de goed draaiende economie en bedrijven in de Waaslandhaven is het belangrijk dat zij op een goede en vlotte ontsluiting kunnen rekenen. Als dat niet het geval is, krijgen de ondernemingen uit het havengebied het concurrentieel moeilijker”, meent de voorzitter van MLSO.

Manke mobiliteit ondermijnt volgens hem niet alleen de economie en het concurrentievermogen, ze zorgt ook voor twijfel bij nieuwe investeringen. “Het is ook duidelijk dat een gebrek aan realisaties voor het mobiliteitsprobleem het draagvlak voor een verdere havenuitbreiding in het gedrang brengt”, waarschuwt Boudewijn Vlegels.

Hij erkent dat het probleem van het sluipverkeer ondertussen blijft bestaan, niet alleen van het havenverkeer maar ook van het doorgaand vrachtverkeer. “Van zodra er files op de E17 zijn, wordt de snelweg verlaten richting N70 met alle gevolgen vandien. Dat geldt zeker voor onze gemeente Beveren. Zij krijgt het moeilijk om nog aan woonuitbreiding te doen. De toename van onder meer het sluipverkeer heeft dus niet alleen gevolgen voor de leefbaarheid van Beveren, maar ook op de normale groei van Beveren. Het probleem van het sluipverkeer moeten we in de regio gezamenlijk aanpakken en zeker niet gemeente per gemeente, want zo verschuif je alleen de problemen

naar de naastliggende gemeente. Binnen Interwaas loopt er alvast een studie om na te gaan hoe en waar we het probleem kunnen aanpakken en financieren. Mits akkoord en samenwerking moeten we dit regionaal oplossen en niet wachten op hogere overheden.”

Scheldeverbinding

Freddy Aerts ondertekent het idee. “Interwaas participeert immers binnen de MLSO, omdat door de ligging vlakbij de haven de regio met de lasten zit. De opbrengsten kunnen besteed worden om die lasten te milderen en het is een goed idee om de opbrengsten meteen toe te wijzen aan een concreet project zoals de strijd tegen het sluipverkeer”, klinkt Aerts’ mening. Vlegels vult nog aan: “Het zou goed zijn mochten we het verkeer vanaf Lokeren tot aan de Kennedytunnel op de E17 kunnen houden door middel van een afdwingbeleid en dat houdt veel meer in dan alleen maar borden langs de snelweg te plaatsen. Het verkeer staat dan wel aan te schuiven, maar de dorpskernen zouden dan toch al van het sluipverkeer verlost zijn.”

Voor zowel Vlegels als Aerts blijft de Scheldeverbinding hoe dan ook het sluitstuk om een oplossing te bieden voor het mobiliteitsprobleem. Een deel van de oplossing zien ze ook wel in de modal shift. Freddy Aerts: “Op vlak van vrachtvervoer gaan we voor een nog betere modusverdeling. Nu zitten we aan 35% binnenvaart en we gaan naar 42%. Daarvoor staat reeds een uitbreiding van de kaaimuurinfrastructuur gepland. Inzake containertransport is het nog makkelijker om de shift naar het spoor te doen, om grotere volumes te transporteren. De infrastructuur daarvoor ligt er wel, maar wordt nog veel te weinig gebruikt. Dus minder wegtransporten en meer vervoer via het spoor en het water.”

Volgens Vlegels maken steeds meer bedrijven zich zorgen over de mobiliteit. “De containerterminals hebben het nog moeilijk om met grote volumes om te gaan”, weet Aerts dan weer. “Dat leidt tot files en wachttijden voor de trucks die staan aan te schuiven. Een deeloplossing is dat truckers nu ook al ’s nachts ladingen kunnen laden en lossen.” En Vlegels besluit: “De bevolking maakt zich terecht zorgen over het doorgaand vrachtverkeer. Dit oplossen is, wat mij betreft, een prioriteit.”

De Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) brengt deze zomer de **verziltzing van het grondwater** in kaart. Ze voert daarvoor metingen uit met een ufo-achtige sonde die onder een helikopter bengelt. De metingen kaderen in het Topsoil-project, een Europees onderzoek dat zich richt op het zoutgehalte van het grondwater. De huidige kaarten die de verziltzing in ons land aangeven, dateren uit de jaren zestig en er is een vermoeden dat de klimaatverandering van de afgelopen vijftig jaar de verhoudingen van zout water veranderd heeft. Op de Linkerscheldeoever gebeuren de metingen in samenwerking met MOW-afdeling Maritieme Toegang, het Havenbedrijf Antwerpen, Maatschappij Linkerscheldeoever en het Agentschap voor Natuur en Bos.

De gemeente Beveren heeft een positief advies verleend voor de uitbouw van een netwerk van **slimme camera's** rond het havengebied. Alle wegen van en naar de haven zullen tegen 2018 worden uitgerust met zogenaamde ANPR-camera's die nummerplaten kunnen lezen. Het initiatief voor het cameranetwerk komt van het Havenbedrijf Antwerpen. Die wil een virtuele afgrenzing met camera's aan de buitengrens van de haven. Het Havenbedrijf heeft vier grote doelstellingen voor ogen. In de eerste plaats dienen de camera's voor het verbeteren van de bewaking en het toezicht op het havengebied. Daarnaast wil men de camera's ook gebruiken voor controles op vlak van rij- en rusttijden, rekeningrijden, verzekering, wegentaks, enz. Ook zal men de data analyseren om de verkeersstromen in kaart te brengen. Zo kan men de mobiliteit verbeteren en zaken bijsturen. Tot slot kan men met de camera's ook de lage-emissiezone rond Antwerpen uitbreiden en sterk vervuילend verkeer weren uit de haven.

De gemeenteraad van Beveren heeft een aantal nieuwe straatnamen goedgekeurd. Er moest ook een naam worden toegekend aan een nieuwe straat ten zuiden van de Schoorhavenweg en ten oosten van de Verrebroekstraat in het Logistiek Park Waasland. Omdat er geen toponiem voorhanden is liet de gemeentelijke cultuurraad zich inspireren door de archeologische vondsten die op de site worden aangetroffen en werd gekozen voor de naam **'Steentijdstraat'**.



De Rycke innoveert met drijvende betoncentrale

8.390 vragenwagengeritten uit het verkeer! Dat is het indrukwekkende resultaat van de drijvende betoncentrale van Gebroeders De Rycke die voor het eerst werd ingezet voor een werf aan de Sint-Michielskaai in Antwerpen. Het familiebedrijf in beton en bouwmaterialen zocht een oplossing voor een afgeschreven betoncentrale en kwam op het lumineuze idee om de installatie op een ponton te plaatsen.

‘Bonton’ - een samentrekking van ponton en beton - is een betoncentrale van 14 meter hoog, gemonteerd op een drijvend platform van 13 bij 50 meter. Het lijkt een simpel idee maar het is uniek in zijn soort en intussen ook gepatenteerd. “De betoncentrale is een afgeschreven exemplaar van bij de bouw van de Kieldrechtsluis”, zegt medezaakvoerder Koen De Rycke. “Voor die grote werf hadden we twee mobiele betoncentrales aangeschaft maar nadat de klus geklaard was, hadden we niet meteen een nieuwe bestemming voor de installaties en lagen ze er wat nutteloos bij in een hoek van onze site aan de Sint-Stevensweg in de haven. Zo’n centrale transporteren, opbouwen en nadien terug afbreken kost veel tijd, moeite en geld en is dus en-

kel rendabel voor heel grote opdrachten. We kwamen daarom op het idee om één van de twee betoncentrales te installeren op een ponton en er dus een drijvende betoncentrale van te maken die we op een vrij eenvoudige manier via het water kunnen transporteren. We konden snel een tweedehands ponton op de kop tikken en haalden er vervolgens een stabiliteitsexpert bij. De installatie is immers 14 meter hoog en de positionering op het ponton moest zeer nauwkeurig zijn. Eénmaal ter plaatse wordt het ponton trouwens met twee zware palen op zijn plaats gehouden.”

Bonton ligt momenteel voor anker aan de Sint-Michielskaai in Antwerpen. Daar moet beton geleverd worden voor de bouw van een nieuwe kaaimuur. “De centrale levert tussen de 80 en 120 m³ beton per uur en haalt hiermee 10 tot 12 vrachtwagens van de weg. Omgerekend naar de totale duurtijd van dit project, worden er op deze manier 8.390 ritten uitgespaard”, zegt De Rycke trots. “Het is voor ons veel efficiënter werken. Het ponton heeft als grote voordeel dat alle granulaten ook over water worden aangevoerd. Hiervoor dient de Bevert, een duwbak waarop we een kraan hebben gemonteerd die de centrale continu kan bijvullen. Wij kunnen alle

voertuigen overbodig maken tot een paar honderd meter van het water. Maar indien gewenst kunnen we ook ‘the last mile’ met rijdende betonmixers afleggen. In ieder geval komt er veel minder uitstoot bij kijken.” Het betonponton is geschikt voor alle grote werven die in de wijde omgeving van een grote waterweg gelegen zijn. Met de drijvende betoncentrale kan De Rycke flink wat uitsparen op transportkosten. “En moeten onze eigen betonmixers ook niet in de file staan”, vult De Rycke aan. “Net als veel andere bedrijven in de regio hebben we immers ook veel te lijden onder de mobiliteitsproblemen.”

Met een hoogte van 14 meter betekent dit dat het werkgebied van de Bonton zich hoofdzakelijk in de haven van Antwerpen, Gent en Zeebrugge bevindt, maar voor projecten met een voldoende groot betonvolume kan overwogen worden om de betoncentrale deels te demonteren om onder bepaalde vaste bruggen door te kunnen. Er is intussen echter ook al interesse uit Rotterdam, Kopenhagen en Parijs. “We gaan met Bonton niet heel Europa rondvaren maar met onze expertise kunnen er op termijn zeker buitenlandse broertjes bijkomen”, zegt De Rycke nog.

DP World Antwerp stimuleert personeel om met e-bike te komen werken



DOEL - Om het fileleed in de Waaslandhaven te verzachten en duurzame mobiliteit te ondersteunen, spoort DP World Antwerp zijn medewerkers aan om een e-bike uit te proberen. Tijdens heel de zomer kunnen medewerkers testen of de e-bike een oplossing kan zijn voor een vlotter woon-werkverkeer.

Deze zomer kunnen de medewerkers van DP World Antwerp telkens gedurende een hele week gratis een e-bike testen. Nu de files in de Waaslandhaven oplopen door de wegenwerken, doen heel wat bedrijven inspanningen om alternatieve manieren om naar het werk te komen, te stimuleren. DP World probeert met dit initiatief fietsen naar het werk zo comfortabel mogelijk te maken. De terminaluitbater investeert daarom ook in beveiligde fietsstallingen en oplaadpunten. Hiermee wil het bedrijf niet enkel het fileleed

voor zijn personeel verzachten, maar ook zijn steentje bijdragen aan duurzame mobiliteit. DP World Antwerp onderzoekt momenteel de mogelijkheden om fietsen te leasen aan medewerkers die gebruik willen maken van de e-bike voor hun dagelijkse pendeltocht. Tijdens het proefproject van deze zomer kunnen de fietsers bovendien een beroep doen op een pechverhelpingsdienst in geval van nood.

Initiatief kent veel bijval

Vorig jaar werd voor het eerst een initiatief rond alternatieve vervoersmiddelen gelanceerd tijdens de jaarlijkse “Go Green” campagne in september, waarbij duurzaam ondernemen centraal staat. Het initiatief kon toen op veel bijval rekenen.

Hilde De Moor, Port Facility Security Officer bij DP World (rechts op de foto), meldde zich als een van de eersten aan om een elektrische fiets uit te lenen. “Ik vind het echt een topinitiatief. Ik woon zelf op 13 km van hier en ben benieuwd of ik zo’n e-bike kan integreren in mijn dagelijks woon-werkverkeer. Dit is de ideale gelegenheid om het eens uit te proberen.”

Andere initiatieven voor betere mobiliteit

DP World Antwerp probeert ook op andere manieren bij te dragen aan een betere mobiliteit in en rond de haven. Zo kunnen vrachtwagens sinds 17 maart ook gedurende de nacht containers ophalen of afzetten aan de terminal. Veelgebruikers kunnen daarbij rekenen op een financiële korting.

Hinder op R2 door wegenwerken

Het verkeer op de R2 ondervindt momenteel heel wat hinder van grote wegenwerken. Deze zomer wordt er namelijk gewerkt tussen de Liefkenshoek- en Tijsmanstunnel. Zowel het wegdek van de R2 als de ondergrond zijn in slechte staat. “Dat resulteert in combinatie met het vele zware vervoer in steeds meer putten, scheuren en verzakkingen in het wegdek”, klinkt het bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).

Om het probleem structureel aan te pakken wordt het wegdek van de R2 tussen de Liefkenshoekstunnel en de Tijsmanstunnel grondig vernieuwd. Tegelijk wordt er momenteel ook gewerkt aan de heraanleg van de verkeerswisselaar Waaslandhaven-Noord. De verhoogde rotonde zal vervangen worden door een lichtengeregeld verhoogd kruispunt. In de eerste fase tot en met het najaar van 2017 is de hinder gelukkig nog beperkt.

Het verkeer op de R2 moet over vermalde rijstroken maar er blijven wel twee rijstroken in elke richting behouden. Ook het op- en afrittencomplex blijft toegankelijk. De R2 zal in een latere fase wel enkele weekends moeten afgesloten worden omdat er draagbalken moeten gelegd worden over de snelweg. Tegen 1 september 2018 zou het nieuwe complex klaar moeten zijn.

BEDRIJF

in de kijker



MPET is grootste containerterminal van Europa “Hier heb je beter maar geen hoogtevrees”

Een half jaar na de grootste maritieme verhuisoperatie ooit, draait de MPET-terminal aan het Deurganckdok op volle toeren. Dit jaar zullen er zo'n 7 miljoen containers worden behandeld. Dat is maar liefst de helft van wat er in de haven van Antwerpen aan containers wordt geladen en gelost. “We kunnen tot 9 miljoen containers gaan op deze site maar dan zitten we aan het plafond en is er nood aan uitbreiding”, zegt general manager Dirk Oellibrandt.

MSC PSA European Terminal, of kortweg MPET, mag zichzelf sinds kort de grootste containerterminal van Europa noemen. Het bedrijf rondde eind vorig jaar de verhuisoperatie af van het Delwaide- naar het Deurganckdok. Het was de grootste maritieme verhuisoperatie ooit binnen de haven van Antwerpen. Twee jaar lang werden er bouwwerken uitgevoerd, kranen verhuisd, nieuw materiaal aangekocht, volumes overgeheveld van de ene naar de andere terminal, enz. “Het was een bijzonder hectische periode, maar de operaties zijn nooit stilgevallen”, zegt general manager Dirk Oellibrandt tevreden. “Het was een behoorlijke

uitdaging om de dienstverlening naar onze klanten toe op eenzelfde niveau te houden terwijl onze activiteiten verspreid waren over twee locaties. Dankzij de vakkennis en de betrokkenheid van onze havenarbeiders, technici en bedienden, zijn we er echter in geslaagd dit huzarenstuk tot een goed einde te brengen.”

De verhuis was broodnodig. Op tien jaar tijd verdubbelde het aantal behandelde containers op jaarbasis van 2,3 miljoen naar 5,5 miljoen TEU. De locatie aan het Delwaidedok barstte hierdoor uit zijn voegen. “Het was ook belangrijk om een terminal te hebben die voor de sluizen is gelegen”, voegt Oellibrandt eraan toe. “Niet alleen omwille van de tijdswinst. De containerschepen worden ook steeds groter. De passage van de Madrid Maersk met een capaciteit van 20.568 containers is een goed voorbeeld. De schaalvergroting in deze sector zal alleen maar toenemen. Per schip worden soms 7.000 containers geladen en gelost, dat zijn gigantische volumes. Dit kan je enkel op een grote site als deze. We zullen dit jaar de kaap van 7 miljoen behandelde containers ronden maar tegen eind 2019 zit het ook hier vol en is er nood aan uitbreiding. Bij de zoektocht

naar extra behandelingscapaciteit geniet een naastliggend Saeffinghedok dan ook onze voorkeur.”

De mobiliteitsproblemen moeten uiteraard dan wel aangepakt worden. “Daarom investeren we ook in onze dienstverlening 's nachts”, legt Oellibrandt uit. “We proberen de piekmomenten uit te vlakken maar er is nog wel een hele weg te gaan. Anderzijds mogen mensen niet denken dat we miljoenen containers op de weg brengen. 55% van de containers die hier gelost worden, wordt op een ander zeeschip geladen. Van de overige 45% wordt 35% verder getransporteerd via binnenvaart, 10% via spoor en 45% via vrachtwagen. Dat maakt een totaal van 2.600 vrachtwagenritten per dag.”

Vanuit het kantoorgebouw aan het Deurganckdok kan men de volledige oppervlakte van de MPET-terminal overschouwen en de dimensies zijn indrukwekkend. De volledige oppervlakte van de terminal beslaat 240 ha of het equivalent van zo'n 350 voetbalvelden. De kaaimuur is 3.550 meter lang waardoor er gelijktijdig negen zeeschepen kunnen aanmeren.

Het arsenaal aan behandelingsmateriaal

spreekt zo mogelijk nog meer tot de verbeelding. Met 41 zijn ze, de containerkranen of de kathedralen van de terminal. Gunter Struylart, manager van de kraanafdeling: "Onze nieuwe kranen zijn de grootste ter wereld. Ze hebben een reikwijdte van 25 containers breed en omhoog geklapt zijn ze 132 meter hoog. Dat is 9 meter hoger dan de kathedraal van Antwerpen." Het zijn stuk voor stuk technologische hoogstandjes. "Het is dan ook niet verwonderlijk dat onze pool van storingstechniekers op MPET vandaag ruim 50 collega's telt", vult Dirk Oellibrandt aan. "En we zijn nog

voortdurend op zoek naar nieuwe collega's. De kranen zijn uitermate belangrijk voor de operaties. Een kraan die stilvalt, betekent al snel een achterstand van zo'n 30 à 35 containers per uur. De zoektocht naar bekwaam personeel is een voortdurende bezigheid. Er is niet alleen veel nood aan technici maar ook aan goed opgeleide havenarbeiders. De kraanmannen hebben een sleutelpositie. Het is een echte kunst om 60 meter boven de grond minutieus een container op te tillen of neer te zetten. Je moet motorisch erg bekwaam zijn. Kraanman wordt je pas na vier jaar te hebben meegedraaid als havenarbeider en

elke kandidaat volgt zes maand lang een 'peetvader'. Eigenlijk werken de meeste havenarbeiders hier op eenzame hoogte want ook in een straddle carrier of 'olifant' zit je 10 tot 15 meter boven de grond. Hoogtevrees mag je dus niet hebben."

Momenteel stelt MPET zo'n 1.400 mensen rechtstreeks tewerk maar er staan nog heel wat vacatures open. Recent werd hiervoor de nieuwe aanwervingscampagne 'The Technician' gelanceerd via sociale media en in de cinema. Meer info op www.thetechnician.be of www.psa-antwerp.be/jobs.



Havenheld vereeuwigd als actiefiguur

Als volslagen onbekende plots een nationale held met eigen actiefiguurtje worden. Het overkwam Tom Rommens, sustainability manager bij Gyproc, toen Ontwikkeling Havengebied Antwerpen hem onlangs officieel tot havenheld uitriep. Een havenheld heeft de superkracht om van de haven een bloeiende en boeiende regio te maken. In het geval van Tom: waken over een duurzame harmonie tussen ecologie en economie.

"Tom heeft als sustainability manager bij Gyproc pionierswerk verricht op het vlak van mobiliteit, recyclage, biodiversiteit en energiezuinigheid", motiveert Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts de keuze. "Voor het hergebruiken van gipsplaten werd Gyproc bekroond met het prestigieuze Cradle To Cradle-label. Een gegeerd certificaat voor industriële bedrijven, die hun eigen afval herverwerken in plaats van het te lozen.

Tom legde samen met Natuurpunt biodiverse zones aan rond het bedrijf. Als Vlaams minister van Dierenwelzijn ben ik ook erg gecharmeerd door zijn bijenhôtel en zijn nestkast voor torenvalken."

Superkracht: gezond boerenverstand

"Dat ik daar nu erkenning voor krijg doet me natuurlijk deugd en ik hoop dat ons duurzaamheidsverhaal andere bedrijven kan inspireren", reageert de kersverse havenheld zelf. Voor hem zijn duurzame oplossingen eigenlijk evident. "Onze energiezuinige warmtekoppelinginstallatie bijvoorbeeld, bespaart ons tot 50% kosten. Hetzelfde met de biodiversiteitszones, die we niet meer hoeven te maaien. In feite is dat gewoon gezondboerenverstand", illustreert de vader van vier. Zijn passie voor duurzaamheid dateert al uit het tweede middelbaar en is sindsdien de rode draad doorheen zijn studie- en professionele loopbaan.

Hulde met actiefiguurtje

"De haven ontwikkelt zich dag na dag. Dankzij de havenhelden zet die positieve groei zich door naar de hele omgeving. Alleen... niemand ziet dat", zegt procesmanager van Ontwikkeling Havengebied Antwerpen Jan Hemelaer. "Met deze positieve campagne willen we daar verandering in brengen."

Elke week treedt een nieuwe havenheld uit de anonimiteit, zodat ze de erkenning krijgen die ze verdienen. Met als ultiem eerbetoon een actiefiguurtje van zichzelf. "Als er actiefiguurtjes gemaakt worden van fictieve superhelden, dan mag dat ook voor de mannen en vrouwen die onze economie doen draaien", vindt havenheldensupporter Ben Weyts. "De havens zijn de longen van onze hele economie, dankzij talloze mensen die elke dag in de weer zijn achter de schermen. Zij verdienen het om ook eens in de bloemetjes gezet te worden." Of zoals Jan Hemelaer het spreekwoordelijk verwoordt: "Het is niet omdat goede wijn geen krans behoeft, dat het die niet mag krijgen."

Nomineren kan nog steeds

Als u nog havenhelden kent, kan u die nog steeds voordragen! Nominer haar of hem via www.havenhelden.be en wie weet is het volgende havenheldfiguurtje er één van jouw havenidool.

In het spoor van de havenhelden

Je kan de havenhelden zelfs persoonlijk ontmoeten, want velen van hen organiseren een inspirerende heldendaad voor het grote publiek. Zo verwelkomt Tom alle geïnteresseerden bijvoorbeeld op een duurzame bedrijfstour bij Gyproc tijdens de Havendag van 17 september.



Waterbus Aqua Diamond vervoert pendelaars en recreanten over de Scheldesnelweg

Begin juli maakte de waterbus Aqua Diamond zijn eerste vaart op de Schelde tussen Antwerpen en Hemiksem. Het Havenbedrijf Antwerpen maakt gedurende vijf jaar gemiddeld 3,5 miljoen euro vrij als ondersteuning aan de waterbus. “Onze wegen in en rond de haven slibben dicht, terwijl er een groot potentieel bestaat op de Schelde”, legt Marc Van Peel, havenscheper voor stad Antwerpen, de origine van het idee uit. “Ik stelde daar toen bij vast dat de Scheldesnelweg te weinig gebruikt wordt voor personenvervoer. Ik zag mogelijkheden om daarin te groeien en lanceerde in oktober 2015 het voorstel van de waterbus.”

De vaststelling dat de Scheldesnelweg onderbenut was en dat er een dringende noodzaak was om de mobiliteit aan te pakken leidde tot een bezoek aan Rotterdam waar een gelijksoortig project reeds langer bestond, net als in andere Europese grootsteden trouwens. Met de geplande werkzaamheden om de mobiliteit in en naar Antwerpen te verbeteren liet de beslissing om iets te doen aan het personenvervoer via de Schelde niet lang op zich wachten. “Pontons werden onderzocht en steigers nagekeken. Er vond een marktbevraging plaats en naar een exploitant gezocht. Tijdens de Tall Ships Race van vorig jaar werd zelfs een pilootproject georganiseerd, om de haalbaarheid en de interesse voor het idee na te gaan. Dankzij die resem voorbereidingen staan we waar we nu staan. Na een testmaand in juli mogen we stellen dat de waterbus vanaf augustus een volwaardig vervoermiddel wordt.”

Vaarschema

Tijdens de testmaand juli werd nagegaan hoelang een vaart duurt, of er rekening gehouden moet worden met de veren, hoeveel mensen er aan boord stappen en

hoe snel dat in- en uitstappen gaat en dergelijke meer. Die testmetingen moesten uitwijzen of het aangeboden vaarschema realistisch was ten opzichte van de beleving op het water. Bedoeling was om uit te maken welk het meest realistische vaarschema zou zijn. Vanaf augustus is het aan exploitant Aqualiner om uit te maken met welke elementen hij effectief rekening wil houden om maximaal tegemoet te komen aan de gebleken wensen en noden.

Aqualiner is een exploitant met ervaring. In 1999 zette hij de eerste waterbus in op het traject Rotterdam-Dordrecht. De exploitant vervoert met nu 14 waterbussen jaarlijks ongeveer 2 miljoen passagiers en 1,5 miljoen fietsers. “Belangrijk in de keuze van de exploitant was vooral dat ze duurzame schepen konden leveren. De Aqua Diamond is vervaardigd uit composiet, weegt daardoor minder zwaar en verbruikt bijgevolg minder brandstof dat de gelijksoortige schepen die in Rotterdam varen”, weet de havenscheper. De Aqua Diamond kan 125 mensen, 50 fietsen en 2 rolstoelen aan boord nemen.

Kruikeke

Voor de eerste waterbus is geopteerd om naar en van Hemiksem te varen, met een tussenstop in Kruikeke. “Die optie komt vanuit een langtermijngedachte”, legt Marc Van Peel uit. “Bij de start wilden we richting zuiden beginnen om vervolgens zo snel als mogelijk richting noorden te varen. We konden ook Niel kiezen, maar die gemeente ligt aan de Rupel. Vandaar de keuze voor Hemiksem. De waterbus doet 24 minuten over de vaart. Voor Hemiksem wilden we een alternatief bieden voor de route over de weg en verkeersmodi als De Lijn, de NMBS en het gewone vervoer. Hemiksem sluit bovendien aan als poort naar de Rupelstreek. Voor

de Kruikeke is geopteerd, omdat die gemeente aan de Likerscheldoevers ligt. Er zijn daar ook al twee bestaande veren. In combinatie met de bestaande veren (Hemiksem – Bazel, Kruikeke – Hoboken, Antwerpen Steenplein – Linkeroever) én de waterbus hebben passagiers in totaal zes vertrekpunten om zich te verplaatsen over het water. Zo is er een groter netwerk gecreëerd.”

Woon-werkverkeer

Vanaf augustus vaart de waterbus elk uur uit. In oktober komt er een tweede waterbus bij. De frequentie zal dan verhogen en zullen de bussen om het halfuur varen. De derde waterbus is besteld en van zodra hij geleverd wordt, is de kans groot dat hij in de loop van 2018 in noordelijke richting – Kallo - zal varen. Ook een vierde waterbus is in bestelling. “De waterbussen zijn niet specifiek bestemd voor pendelaars of recreanten, maar we willen beide groepen omhelzen”, verzekert Van Peel. “De waterbussen moeten voor iedereen een alternatief bieden om vlot tot in de stad te geraken. Als we beide groepen op de waterbus krijgen, zal dat ook interessant zijn voor de exploitant. Voor het woon-werkverkeer denken we natuurlijk wel aan de mensen die op hun job moeten geraken. Voor hen wordt het alvast een alternatief om zonder files op hun werkplek te geraken.”

Het tarief voor de betalende vaarten vanaf augustus bedraagt 3 euro voor een tocht van Antwerpen naar Kruikeke en Hemiksem. Vaar je heen en weer, betaal je slechts 5 euro.

Meer info over de waterbus, de vaarschema's en de tarieven op www.dewaterbus.be

Vlaamse Haven dag
17 september 2017

WELKOM IN JOUW HAVEN!
Ontdek de haven van Antwerpen op zondag 17 september.

DEPARTEMENT MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN
INFORMATIE EN PROGRAMMA OP VLAAMSEHAVENDAG.BE

Port of Antwerp
PORT OF GHENT
Port of Ostend

Vlaamse Havendag: 17 september 2017

In 2017 is het vijftig jaar geleden dat het eerste echte containerschip de haven van Antwerpen aanliep. De Atlantic Span bracht toen 700 containers mee. Vandaag heeft de containerreus Madrid Maersk meer dan 20.000 containers aan boord. De uitvinding van de container heeft een enorme invloed gehad op de haven en op de wereldhandel. Het is dus zeker terecht dat deze jarige container centraal staat op de Vlaamse Havendag!

De haven van Antwerpen is een wereldhaven, dus vind je op de Vlaamse Havendag de hele wereld terug in het havengebied. Op verschillende centrale plekken vind je de verschillende continenten terug, en hun link met onze haven. Je kan ze er beleven, maar ook proeven en

ruiken. Ook heel wat interessante bedrijven zetten hun deuren open.

Zo kan je onder andere de beide terminals aan het Deurganckdok bezoeken. Zowel MPET als DP World Antwerp Gateway geven je een blik op hoe zo'n containerreus gelost en geladen wordt, en hoe de containers hun weg naar het hinterland vinden. Maar er is veel meer dan containers. In het fort Liefkenshoek maak je kennis met een stukje geschiedenis, en op het Logistiek Park Waasland fase West kan je 10.000 jaar terugreizen in de tijd naar het oudste logistiek park ter wereld!

Voor meer informatie en het volledige programma kan u terecht op www.vlaamsehavendag.be



Radartoren biedt fraai uitzicht op Schelde en polder

Bezoekers van de haven en de omliggende polder kunnen sinds kort de nieuwe radartoren in Prosperpolder beklimmen om de omgeving te overschouwen. Waterwegen en Zeekanaal en de gemeente Beveren sloegen de handen in elkaar voor de bouw van de nieuwe radartoren. Het gaat om een investering van een half miljoen euro. De oude radartoren stond in de weg voor het in aanleg zijnde getijdengebied Hedwige-Prosperpolder en moest dus verdwijnen. De nieuwe toren maakte niet alleen deel uit van de Schelderadarketen maar heeft ook een toeristische functie. Langs de buitenzijde is immers een open trap aangebracht waardoor de toren ook dienst doet als uitkijkpunt. Bovenaan heeft men een uniek 360° zicht over de Schelde, de schepen en de weidse natuur

van de omliggende polders. De toren is vrij toegankelijk. In de toekomst wordt een forse toename aan toeristen verwacht. Op de Sigmadijk die door de Hedwige-Prosperpolder loopt, is het nu al heerlijk fietsen, uitwaaien en vogels spotten. En het wordt er de komende jaren alleen maar beter op. Het overstromingsgebied zal in de toekomst immers deel uitmaken van het Grenspark Groot-Saeftinghe dat met zijn 4.700 hectare een van de grootste grensoverschrijdende getijdennatuurgebieden van West-Europa zal zijn. Al deze bezienswaardigheden zijn nu opgenomen in de nieuwe brochure 'Rond de Radar' die verkrijgbaar is in het toeristisch kantoor van de gemeente Beveren en in het bezoekerscentrum Fort Liefkenshoek in Kallo.

De Havenlandfietskaart is opnieuw beschikbaar!

Toerisme Oost-Vlaanderen heeft opnieuw fietskaarten met de Havenlandfietsroutes ter beschikking. Wat valt er te beleven?

- 3 fietslussen op het knooppunten-netwerk Waasland van aan de machtige Schelde tot aan het rustige Stropersbos, langs polders, dokken en vergeten Linies
- De groeiende Waaslandhaven zorgt voor prachtige contrasten tussen industrie en natuur
- Fiets van kades, containers, en vrachttransport naar adembenemend polder- en schorrenlandschap
- "Eén van de mooiste natuurlandschappen van Vlaanderen" - Dirk Draulans (bioloog-auteur)

Haal snel je gratis exemplaar bij je lokale toeristische dienst, of bestel ze op de website van Toerisme Waasland: www.toerismewaasland.be. Tevens beschikbaar in digitaal formaat en als gps-routes.





Iedereen mee naar de steentijd

Ook in de maand augustus kan je nog terugreizen naar de steentijd op het Logistiek Park Waasland fase West. Elke woensdag loopt er een echte jager-verzamelaar rond op de site. Deze is erg bedreven in de technieken die men in de steentijd gebruikte om vuur te maken, zoals op de foto hieronder. Elke woensdag geeft de re-enactor workshops aansluitend op de rondleidingen van 13.00 u. en 15.00 u. Iedereen kan deelnemen. Kinderen steeds onder begeleiding, actieve deelname mogelijk vanaf 5 jaar. Elke workshop duurt +/- 30 minuten. Welke workshop wanneer plaatsvindt, vindt je terug op www.mlso.be

Benieuwd? Schrijf je dan snel in!

Transport Roosens verhuist naar havengebied

Exact 85 jaar nadat Frans Roosens met paard en kar de weg opging om boter en eieren te vervoeren, verhuizen zijn nazaten het bedrijf naar de Waaslandhaven. Transport Roosens heeft een grote weg afgelegd en bestaat nu uit een vloot van 60 trekkers en 150 opleggers. "Het was tijd om weg te trekken vanonder de kerktoren", zegt zaakvoerder Stephan Roosens. "Bijna tachtig procent van onze transporten bestaat uit containers en met onze nieuwe vestiging zitten we op een boogscheut van het Deurganckdok."

Transport Roosens kreeg recent een concessie van bijna vier hectare toegewezen tussen de Steenlandlaan en Fort de Perelweg in Kallo. Het terrein bestaat uit twee stukken langs weerszijden van de Steenlandlaan. "Er is een kleine driehoek van een slordige hectare waar we onze parking willen maken voor de opleggers en trekkers", zegt gedelegeerd bestuurder Peter van de Kerkhof. "Op het grote terrein komt een nieuw kantoorgebouw, een werkplaats voor onderhoud aan de voertuigen, een herstelplaats voor containers, een containerdepot en een wasplaats voor vrachtwagens. Een windmolen hoort eveneens tot de mogelijkheden. We willen namelijk maximaal inzetten op duurzame energie." Het gaat om een investering van 6 miljoen euro. "Nog eens 2 miljoen euro zal geïnvesteerd worden in allerlei logistiek materiaal", vult zaakvoerder Stephan Roosens aan. Samen met zijn partner Karolien Van Duyse is nu de vierde generatie aangetreden bij Transport Roosens. Twee jaar geleden werd Peter van de Kerkhof als gedelegeerd bestuurder aangetrokken om

het management te versterken. "We willen immers verder groeien", legt Roosens uit. "Onze kernactiviteit blijft wel transport en dan vooral van containers. Hierin zijn we sterk en kunnen we mooie referenties voorleggen. We zijn er trots op uitsluitend met Belgische chauffeurs te werken, precies omwille van de kwalitatieve dienstverlening."

Het bedrijf, dat zo'n 75-tal werknemers telt, was al een hele tijd op zoek naar een locatie die dicht bij het havengebied lag. "We zijn onze vestiging in de Stuurstraat in Haasdonk ontgroeid maar het zorgt ook praktisch voor steeds meer problemen. Alle transportactiviteiten situeren zich in de haven maar onze chauffeurs moeten wel telkens door de dorpskernen van Beveren, Melsele en Haasdonk. Het gaat om zo'n 120 ritten per week die eigenlijk verloren tijd zijn. We proberen dit nu al op te vangen met een depot die we huren op de rechteroever. Door onze hoofdzetel te verhuizen naar het havengebied zullen we een pak efficiënter kunnen werken."

Roosens hoopt dit najaar de bouwvergunning te kunnen indienen en in september volgend jaar zou de eerste fase klaar moeten zijn. "Dit terrein is voor ons ideaal gelegen op een boogscheut van het Deurganckdok en dichtbij de R2", zegt Peter van de Kerkhof. "We hadden ons oog hier al eens op laten vallen maar het was toen nog niet beschikbaar. Toen er toch een bevraging kwam voor dit perceel, hebben we geen moment gearzeld. Er is ook nog ruimte voor uitbreiding. Aangezien goederen steeds vaker in containers worden gestoken, zal er de komende jaren aan werk geen gebrek zijn."

Praktisch

Wanneer? Elke woensdagnammiddag om 13.00 u. en/of 15.00 u.

Voor wie? Iedereen: vrij inschrijven. Inschrijvingen worden de maandagochtend voordien afgesloten. Maximum 15 personen.

Waar? Logistiek Park Waasland, Verrebroekstraat 9120 Beveren

Een bezoek aan de archeologische site is gratis. Let op! Het terrein is niet verhard, stem schoeisel en kledij daarop af!

Hoe inschrijven?

E-mail: publiekswerking@baac.be

Vermeld duidelijk datum, uur van je bezoek en met hoeveel personen.

Meer info via 09/237.07.42

bij Lien Van der Dooren of

www.gravenonderdewaaslandhaven.com

