

# Antwerpen L(inker) O(ever): spiegelbeeld van de haven op R(echter) O(ever)

## Antwerpen L.O.

Wegens de expansie die de haven sedert de tweede wereldoorlog heeft gekend, werden de beschikbare terreinen op de rechteroever van de Schelde volledig ingenomen. Havenuitbreiding naar het noorden was onmogelijk vermits de Belgisch/Nederlandse grens daar een barrière vormt. Alleen de linkeroever kon een uitkomst bieden om de verdere industriële expansie veilig te stellen en, op langere termijn, de ontwikkeling van de traditionele havenfunctie mogelijk te maken. In 1964 reeds werden de eerste plannen op papier gezet. Na een diepgaande studie werd een gebied van 6.600 ha afgebakend<sup>(1)</sup>. Een respectabele oppervlakte wanneer

men weet dat het huidige havencomplex op rechteroever in totaal 10.600 ha omvat. Men kan hier spreken van een nieuwe haven in spiegelbeeld, ook wanneer de vergelijking wordt gemaakt tussen de industrieterreinen en de zones die voor opslag en overslag op de beide oevers van de stroom worden gebruikt of voorzien zijn.

<sup>(1)</sup> Het cijfer van 6.600 ha houdt geen rekening met de industrie-zone van 750 ha die zich op het grondgebied van de provincie Antwerpen op linkeroever bevindt en waar reeds sedert de jaren '60 verscheidene industrieën zijn gevestigd.

## Algemene opvatting

Het gebied wordt inderdaad derwijze opgevat dat de functies die in de huidige haven (rechteroever) aan bod komen ook tot ont-plooiing kunnen komen in de nieuwe haven. De beschikbare terreinoppervlakte wordt als volgt verdeeld:

kanaaldok en insteekdokken:	925 ha
industrie- en haventerreinen:	3.785 ha
infrastructuur:	800 ha
groenzone:	750 ha
diversen:	340 ha

De Schelde die de maritieme toegang tot het gebied vormt is een getijstroom. Sluizen moeten derhalve gebouwd worden om het hoogteverschil (4,50 m ter hoogte van Kallo) op te vangen.

Op de tekentafels van het Ministerie van Openbare Werken werden er twee voorzien: een op Belgisch grondgebied (Kallo) en een op Nederlandse bodem (Baalhoek). Laatstgenoemde sluis wordt door een kanaal (Baalhoekkanaal genoemd) met het kanaaldok verbonden.

## Stand van zaken

Daar de bouw van de Baalhoeksluis en het Baalhoekkanaal uit de aard der zaken langdurige internationale onderhandelingen vergt, werd in afwachting van een definitief Belgisch/Nederlands akkoord terzake en voortgaande op de principiële bereidheid van Nederland tot samenwerken, alvast begonnen met de infrastructuurwerken die op Belgisch grondgebied gepland zijn en die langs de sluis te Kallo operationeel kunnen gemaakt worden. Het Baalhoekkanaal over Nederlands grondgebied blijft echter deel uitmaken van de onderhandelingsbundel om later een tweede verbinding met de Schelde tot stand te brengen. De infrastructuurwerken die in uitvoering zijn, hebben tot op heden in totaal meer dan 8 miljard F aan investeringen gevergd.

Aan de hand van de kaart op p. 4 wordt in de volgende bladzijden een overzicht gegeven van de huidige stand van zaken. De nummers verwijzen naar de overeenstemmende werken.



Zicht op de Kallosluis, met op de voorgrond de werken aan te tunnels (in open bouw)



# Uitbouw haven moet verworven positie veilig stellen

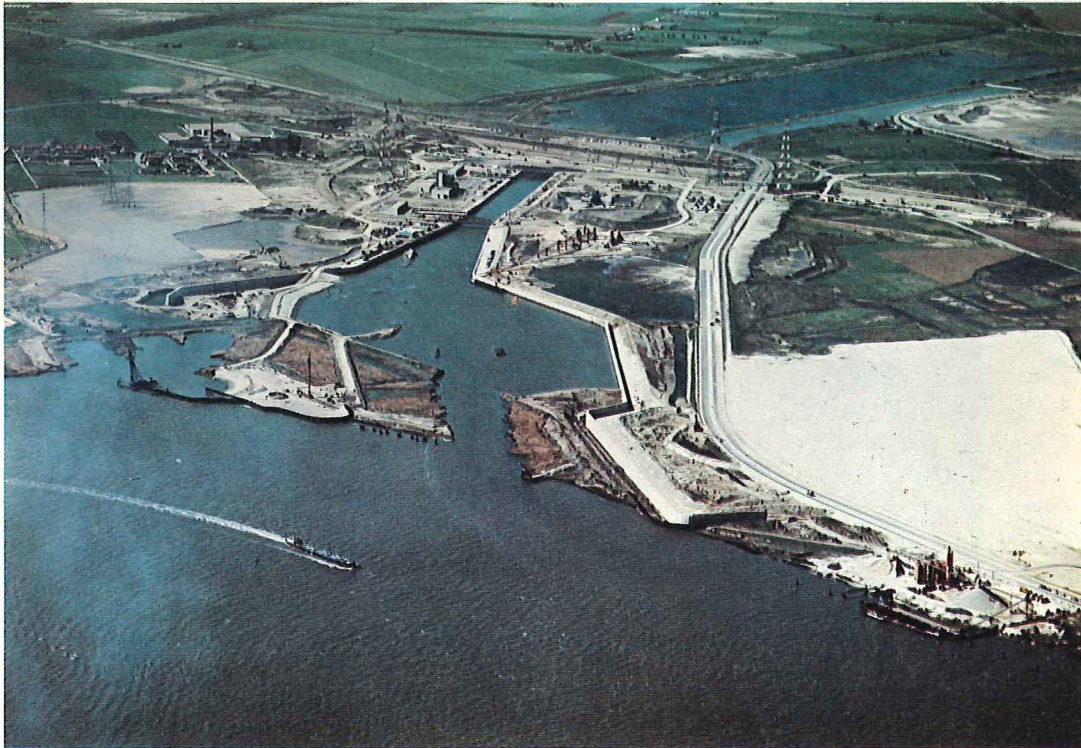
« Beroepshalve volg ik reeds jaren van dichtbij de ontwikkeling van de Antwerpse haven maar was werkelijk verblijft toen ik tijdens een bezoek ter plaatse inzicht kreeg in de omvang en het belang van de uitbreidingswerken die momenteel op de linker Scheldeoever in uitvoering zijn ». Deze verklaring van een zakenman uit het Antwerpse vormt de synthese van de reacties van het voorlopig beperkt aantal bezoekers dat reeds kans kreeg deze werken te bezichtigen.

Het mag daarom verheugend genoemd worden dat de jongste maanden meer ruchtbaarheid kon gegeven worden aan de reuzenopdracht die de ingenieurs en deskundigen van het Ministerie van Openbare Werken en meer in het bijzonder deze van de « Dienst Ontwikkeling Linker Scheldeoever » onder de bevoegde leiding van Ir. De Jonghe, Wd. Inspecteur-Generaal van Bruggen en Wegen, uitvoeren. Traditiegetrouw staan ingenieurs wantrouwig tegenover publiciteit rond hun werk maar zulks mag geen beletsel vormen om hun realisaties van tijd tot tijd in de schijnwerper te plaatsen.

Het gebied dat op de linker Scheldeoever door het Ministerie van Openbare Werken bij de havenuitbreiding wordt betrokken omvat 6.600 ha bruto. Het wordt begrensd ten zuiden door de rijksweg Antwerpen-Zee kust, ten westen door de provinciale weg Sint-Niklaas-Kieldrecht, ten noorden door de Belgisch-Nederlandse grens en ten oosten door de Schelde en het woongebied Antwerpen-Linkeroever.

Het zal 925 ha dokken bevatten, 3.785 ha industrie- en haventerreinen en 800 ha infrastructuur.

In het eerste stadium krijgt dit gebied hoofdzakelijk een industriële functie dank zij de nijverheidsondernemingen die er zich reeds gevestigd hebben (5 a) of waarvoor de nodige industrieterreinen zijn voorzien (5 b). Op de naaststaande kaart, die het gebied in beeld brengt zoals het eruit zag vóór de aanvang van de werken, zijn ook de overige belangrijke elementen van het linkeroeverdossier aangeduid, nl. 1 = zeesluis met toegangsgeul te Kallo, 2 = dokkencomplex, 3 = tunnels, 4 = spoor- en wegverbindingen en 6 = groenzone.



Op deze luchtfoto tekent zich reeds duidelijk de vorm af van de brede toegangsgemaal, van de grotendeels afgewerkte sluis en van het kanaaldok waarin de insteekdokken zullen uitmonden.

### 1 Zeesluis met toegangsgemaal te Kallo

Begin april 1971 werd gestart met de bouw van de zeesluis te Kallo. Dit kunstwerk is thans voor 9/10 voltooid en zal normalerwijze in de loop van de 2e helft van 1978 in gebruik genomen worden.

De sluis heeft een lengte van 360 m tussen de buitenste deuren en een nuttige breedte van 48 m. De schepen die via die sluis zullen geschut worden zullen over een waterdiepte van 16 m beschikken.

De technische opvatting stemt in grote lijnen overeen met deze van de Boudewijnsluys en de Zandvlietsluys op rechteroever, waarvan de gedragingen volledig voldoening geven. De Kallosluys is met de Schelde verbonden door een toegangsgemaal van 1.100 m lengte. Om een gemakkelijke invaart van grote schepen te verzekeren werd de vormgeving van de toegangsgemaal op modelproeven in het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout (Antwerpen) onderzocht. Dit resulteerde o.m. in de aanleg van een zwaairom met 450 m diameter, waarvan de oevers volledig in kaaimuur zijn uitgevoerd. De ruime diameter laat aan de zeeschepen met de hen assisterende sleepboten toe alle nodige manoeuvres uit te voeren. De totale oppervlakte van de zwaairom is bovendien groot genoeg om zo nodig als wachtplaats voor de zich aanbiedende schepen te dienen.

Baggerwerken in uitvoering voor de constructie van het dokkencomplex achter de Kallosluys (in rechterbovenhoek).

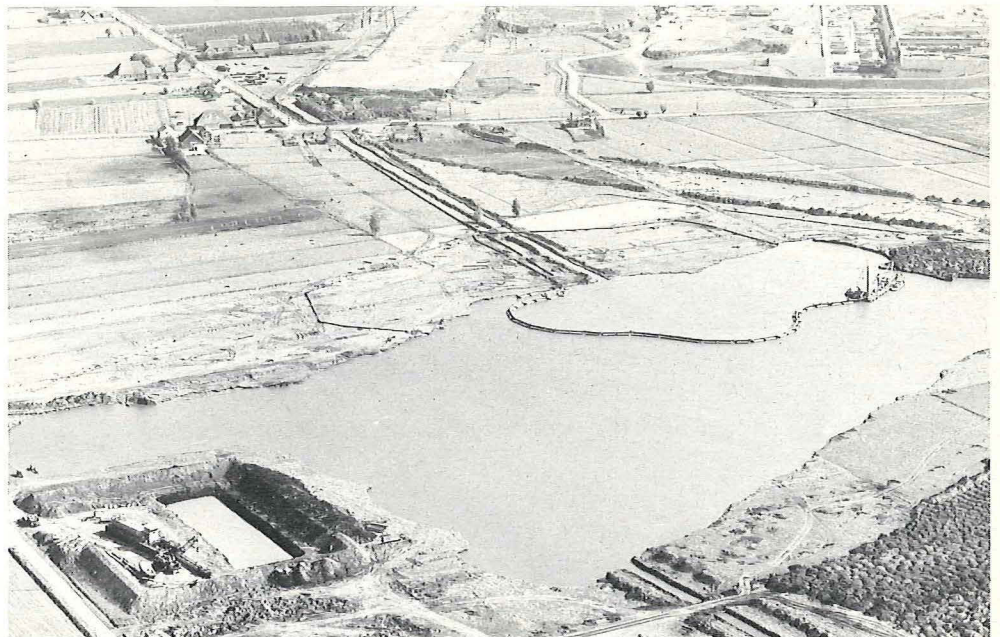
### 2 Dokken

Voor overslag- en industriedoeleinden wordt een kanaaldok met een aantal insteekdokken aangelegd. De afmetingen zijn afgestemd op een maatgevend schip van 125 à 150.000 t.d.w. De dokken zijn circa 525 m breed (350 m aan de bodem met waterdiepte 18 m).

In het eerste stadium zal de overslagzone twee insteekdokken tellen waarvan er één

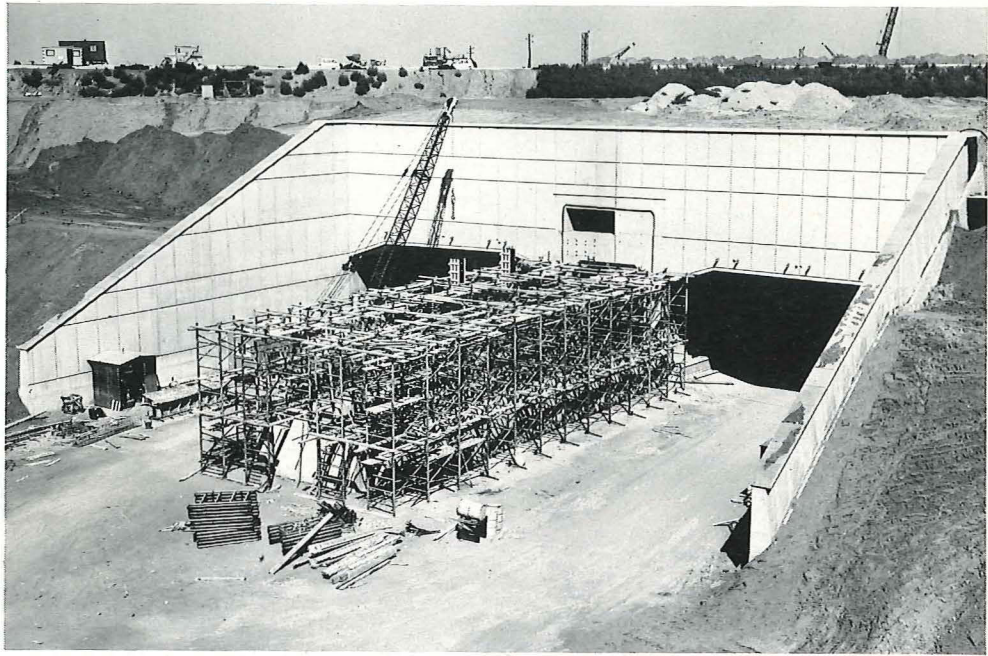
uitgevoerd wordt met kaaimuren.

Bij de aanleg van de dokken dienen grote hoeveelheden grond uitgebaggerd te worden. Daar onmogelijk kon verwacht worden tot de Kallosluys gebruiksklaar zou zijn om de baggertuigen te versassen werden demonteerbare baggertuigen langs de weg aangevoerd en aan de dokken gemonteerd. Deze hebben reeds grote gedeelten van het 1e en 2e dok uitgebaggerd.

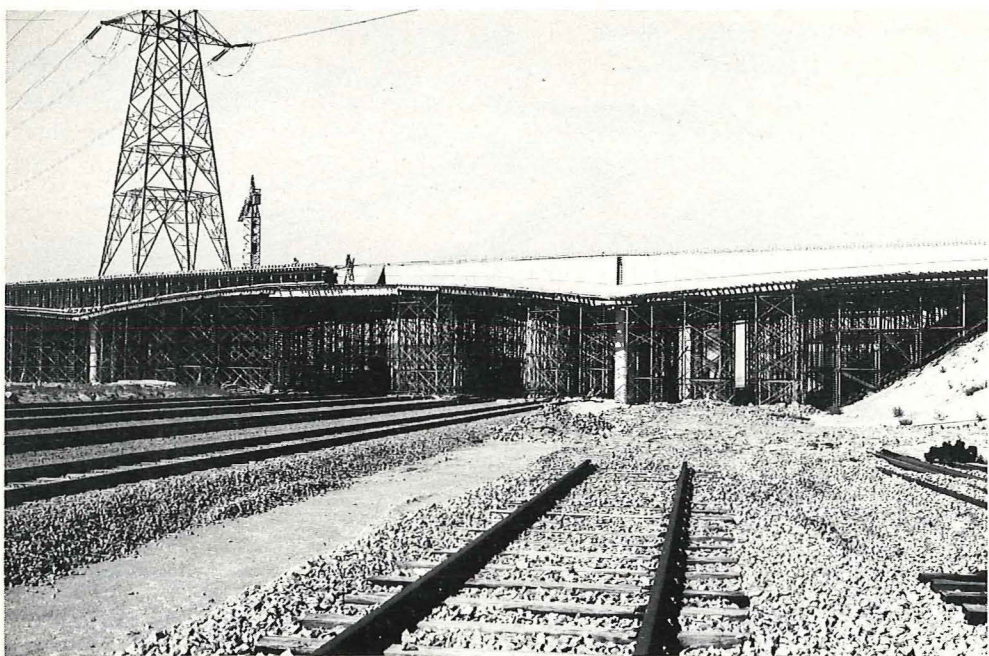
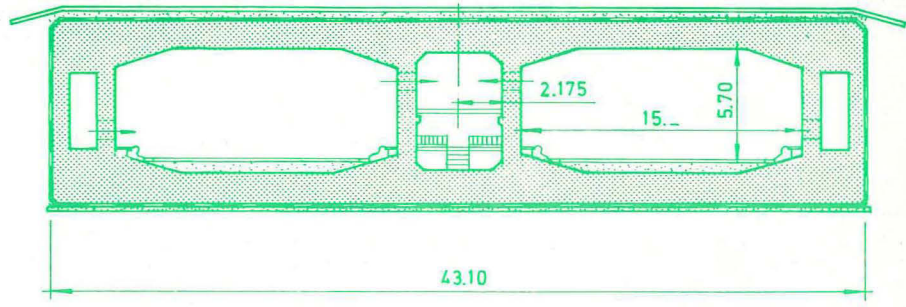
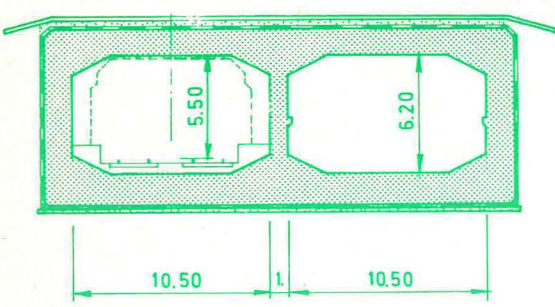


### 3 Tunnels

Onder het kanaaldok worden (in open bouw) twee tunnels aangelegd die doorgang zullen verlenen, enerzijds, aan het wegverkeer dat gebruik maakt van de Grote Ring (zie verder) of van de industriewegen en, anderzijds, aan het spoorverkeer en de leidingen. Beide tunnels worden los van elkaar, doch in dezelfde bouwput, aangelegd. De wegtunnel meet 1.100 m en bezit 2 x 3 rijstroken. Vermits de tunnel in een havengebied gelegen is en hij bovendien veel industrieel verkeer zal moeten verwerken, werd bijzondere aandacht besteed aan de brandbeveiliging. De tunnelwerken die eind 1973 werden aangevat zijn reeds voor 3/4 voltooid.



De wegtunnel en de spoorweg- en leidingentunnel die de beide havengedeelten verbinden werden gebouwd vóór het graven van het kanaaldok. Hiernaast de ingang van de wegtunnel en onderaan de dwarsdoorsnede van (links) de spoorweg- en leidingentunnel en (rechts) de tunnels voor het wegverkeer.



### 4 Spoor- en wegverbindingen

In afwachting van de uitbouw van de totale infrastructuurwerken dienden tijdelijke spoor- en wegverbindingen aangelegd. Zij maken echter grotendeels deel uit van de definitieve ontwerpen die later moeten aangevuld worden met dit van de Grote Ring, een doorgaande autosnelweg die het gehele linkeroevergebied zal doorkruisen. Op de Grote Ring zullen de lokale industriewegen via twee verkeerswisselaars aansluiten. Om verbinding te geven met de rechteroever en met de daar bestaande F. Tijsmantunnel moet een nieuwe tunnel onder de Schelde worden aangelegd. Dit bouwproject is ernstig in onderzoek bij het Ministerie van Openbare Werken en in het 5-jarenplan 1976-1980 werd een eerste krediet voorzien voor deze vierde oeververbinding. Wat het spoor betreft, wordt door de N.M.B.S. gelijktijdig met de uitbouw van de linkeroever en in samenwerking met de « Dienst Ontwikkeling linker Scheldeoever » een algemeen spoorwegnet bestudeerd dat eerst tijdelijk en later definitief het gehele industrie-

gebied zal bedienen. De spoorwegaansluiting zal in eerste fase gebeuren door aftakking op de lijn tussen Gent en Antwerpen en in tweede fase door aansluiting op het vormingsstation Antwerpen-Noord op de rechteroever via de nieuwe tunnel onder de Schelde.

E.B.E.S. (thermische centrale te Kallo en kerncentrale te Doel) - Chevron - 3M - Petrochim - Progil - Bayer - Haltermann - Henkel Belgium.

Met andere industrieën worden onderhandelingen gevoerd in verband met een mogelijke vestiging op linkeroever.

tende kanaaldok, dan kunnen schepen van 125 à 150.000 ton dw het havengebied bereiken.

Als de linkeroever-zone na verloop van jaren volledig in exploitatie zal zijn, kan zij een zeegoederenverkeer van 70 à 80 miljoen ton per jaar verwerken.

Wat ten slotte de tewerkstelling betreft, verwacht men dat in het gebied circa 20.000 nieuwe werkplaatsen zullen gecreëerd worden (zonder rekening te houden met deze in het achterland tot dewelke de nieuwe haven onrechtstreeks aanleiding zal geven).

#### Beheer van de haven op linkeroever

Aan de beheersformule die zal toegepast worden wanneer het havencomplex op linkeroever functioneel zal zijn wordt momenteel druk gedokterd. De beginselen van het in onderzoek zijnde wetsontwerp zijn enerzijds, de eenheid van het havenbeheer van linker- en rechteroever en, anderzijds, de samenwerking inzake het grondbeleid met de gemeenten op wier grondgebied de terreinen gelegen zijn en zulks zonder aanhechting van grondgebied (aan dat van de Stad Antwerpen, zoals bij de havenuitbreidingen naar het noorden het geval was).

Met het oog hierop zou een Intercommunale Vennootschap opgericht worden die de gronden van het haven- en industriegebied zou verwerven en die zou samengesteld zijn uit de bij het project betrokken gemeenten en provincies en de Belgische Staat. De Vennootschap zou de gronden van het «haven»-gebied ter beschikking stellen van de havenbeheerder en de verantwoordelijkheid dragen voor het industrialisatiebeleid in het industriegebied.

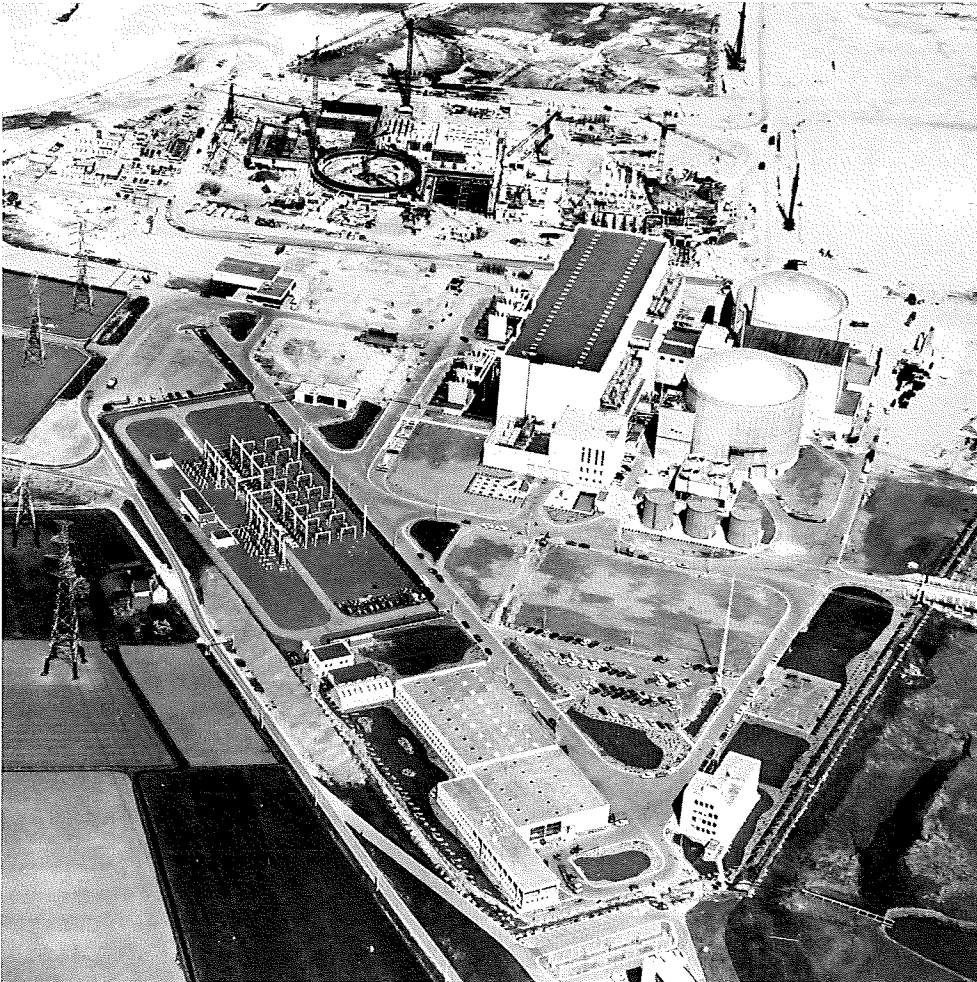
In haar schoot wordt een *Havenraad* voorzien die aan de *havenbeheerder* (in casu de Stad Antwerpen) adviezen kan verstrekken aangaande alle problemen inzake het beheer en de exploitatie van het L.O.-complex.

#### Besluit

Het wetsontwerp dat bepaalt hoe de industriegronden en haventerreinen en -installaties zullen beheerd en geëxploiteerd worden is in behandeling in het Parlement en moet dus nog definitief goedgekeurd worden.

Dit zou bij sommigen de indruk kunnen wekken dat de havenuitbreiding op de linker Scheldeoever aansleept. Uit deze bijdrage blijkt echter duidelijk dat de bevoegde instanties, ondanks het voorlopig uitblijven van definitieve schikkingen voor bepaalde punten, rustig en a.h.w. achter de schermen hebben doorgewerkt om de nodige infrastructuurwerken te realiseren.

Alles wordt echter thans in het werk gesteld om spoedig het nieuwe beheersregime goed te keuren en uit te werken zodat die enorme werken met maximale «efficiency» en optimaal rendement voor de gemeenschap kunnen gebruikt worden.



Kerncentrale van EBES met Doel I en Doel II en, op de achtergrond, de plaats voorzien voor Doel III (toestand midden 1976).

#### 5 Terreinen voor industrie en havenbedrijven

Het bestaande terrein in het L.O. gebied diende ± 4 m opgehoogd en uitgebouwd tot industrie-terreinen of opslag- en overslagzones.

In principe is het gedeelte, gelegen tussen het kanaaldok en de Schelde, bestemd voor de nijverheid en het gedeelte ten zuiden van het kanaaldok, voorbehouden aan de traditionele havenfunctie.

Op linkeroever zijn reeds een twaalfstal industrieën gevestigd. Het zijn: Polysar - Union Carbide - U.S.I. - Dredging International -

#### 6 Groenzone

Bovenstaand overzicht zou onvolledig zijn indien geen melding gemaakt werd van de uitgebreide afwateringswerken die door de ploeg van Ir. De Jonghe dienen uitgevoerd alsmede van de groenzone van 500 m breedte die rond het industrie-gebied wordt aangelegd ter bescherming van het leefmilieu.

#### Mogelijkheden

Wanneer alle infrastructuurplannen verwezenlijkt zullen zijn met inbegrip van de bouw van de Baalhoeksuis en het hierbij aanslui-



Hinterland verschijnt 5 maal per jaar in vier talen (Nederlands - Frans - Duits - Engels) onder de auspiciën van de Stad Antwerpen en van de Groepering der Havenbelangen van Antwerpen.



#### Oriëntatiecomité

R. Vleugels (Voorzitter), R. Jacobs (Ondervoorzitter), J. Rom, A. Foulon, G. Vermeulen, C. Verschuere, J.F. Willemsens.

#### Redactiecomité

P. Decock, P. De Hasse, A. De Vos, J. de Winter, G. Haazen, A. Mintiens, M. Prinsen, J. Rom, C. Segers, L. 's Heeren, B. Van den Bossche, Y. Verbraeck, M. Vernay.

#### Coördinatie

Algemeen Coördinator:  
J.F. Willemsens  
Coördinatie Nederlandse editie:  
E. De Bondt

#### Redactiesecretaris

J. Dumon

#### Administratie en publiciteit

W. Van Erwegen, Directeur Publitra

#### Uitgeverij

P.V.B.A. PUBLITRA  
Brouwersvliet 33 - Bus 4  
B-2000 ANTWERPEN  
Telefoon (031) 32.10.66  
Prk 000-0083337-14  
Generale Bankmaatschappij:  
220-0030479-57  
Kredietbank: 410-0173561-51  
H.R.A. 120.672  
B.T.W. 404.792.678

#### Verantwoordelijke uitgever

W. Van Erwegen  
Goudbloemlaan 21, 2241 Halle

#### Abonnementen

BF 225 (1 jaar - 5 nummers)  
(B.T.W. = BF 13 inbegrepen)

#### Losse nummers

BF 50 per exemplaar

#### Copyright

Alle teksten die in «Hinterland» verschijnen kunnen vrij overgenomen worden zonder voorafgaandelijke toelating van de uitgever. De vermelding van bron en auteur wordt echter op prijs gesteld.

#### Druk

Drukkerij Lloyd, Antwerpen.

Ontstaan uit het universele verlangen naar evenwicht, heeft de ontwikkelingshulp van de geïndustrialiseerde landen tot doel de natuurlijke mogelijkheden van de landen van de 3e wereld optimaal te valoriseren.

#### Editoriaal

3

Om de verdere industriële expansie veilig te stellen en de ontwikkeling van de traditionele functie van de haven van Antwerpen mogelijk te maken, worden op de linker Scheldeoever omvangrijke uitbreidingswerken uitgevoerd.

Buiten de zeesluis te Kallo, die nagenoeg voltooid is, en het daarachter gelegen dokkencomplex, waar de baggerwerken een aanvang hebben genomen, worden tunnels geconstrueerd, spoor- en wegverbindingen voorzien, industriële terreinen afgebakend en een groenzone aangelegd ter bescherming van het leefmilieu.

#### Uitbouw haven moet verworven positie veilig stellen

4

Havencongestie wordt veroorzaakt doordat bepaalde overzeese havens niet worden aangepast in functie van de sterk gewijzigde structuur van het wereldgoederenverkeer. Sedert verscheidene jaren reeds helpt Antwerpen mee dit euvel te bestrijden o.a. door de overdracht van «know how» en door het verlenen van technische bijstand.

#### Zeehavencongestie

11

Door het centraliseren van een aantal administratieve diensten wordt de efficiëntie van de sociale service voor Belgische zeevarenden in belangrijke mate verhoogd.

#### Het Maritiem Huis

19

<b>Haveneconomie</b>	23
<b>Havenarcheologie</b>	26
<b>Verzekeringen</b>	28
<b>Wegvervoer</b>	31
<b>Binnen- en Rijnvaart</b>	35
<b>Varia</b>	37
<b>Diensten en Bedrijven</b>	41
<b>Biblio Transport</b>	45
<b>Cultuur en Toerisme</b>	46
<b>Reglementen en tarieven</b>	49

#### Vademecum van de haven van Antwerpen: Een unieke documentatiebron

51

#### Lijst van de adverteerders

52

#### Foto's en tekeningen:

F. Claes (37), G. Coolens (7-9-11-27), P. De Backer (39), E. De Bondt (19-29), Güzel (38), Lasters (39), Ministerie Openbare Werken (8), Stedelijk Havenbedrijf (6-13-15-26-35-37-38-43-51), C. Willemsens (cover-4-5), J.F. Willemsens (31)