

Artikel Petrochem – verdieping Westerschelde

Cursief rode tekst maakt geen deel uit van het artikel

Max 1600 woorden

Titel: Een evenwichtig verruimingsplan voor de Westerschelde

Intro: Sinds het Verdrag van London van 1839, moet Nederland de toegang tot de haven van Antwerpen over de Westerschelde garanderen. In 1998 vroegen de Vlamingen Nederland om een derde verdieping. Na een zeer uitgebreid en complex voorbereidingstraject, kwamen eind 2005 vier verdragen tot stand.

Marlies Lukkes

‘In 2005 zijn in de haven van Antwerpen 160 miljoen ton goederen behandeld,’ vertelt Ann Wittemans, woordvoerder van het Havenbedrijf Antwerpen. ‘De totale goederenoverslag in de Antwerpse haven stijgt daarmee met 5,1 procent. Het vloeibare massagoed steeg in 2005 met 5 procent naar 37 miljoen ton. Ook de behandeling van conventioneel stukgoed steeg licht. Maar de groei is vooral te danken aan de groeiende containertrafiek, die 9.2% steeg. In 2005 werden in de Antwerpse haven maar liefst 74 miljoen ton goederen in containers overgeslagen. Uitgedrukt in standaard containers is dat 6,5 miljoen TEU. De groei van de containertrafiek is op de eerste plaats te danken aan de groei van het maritieme verkeer in het algemeen. De spectaculaire groei van China draagt daar aan bij,’ legt Wittemans uit. ‘Daarnaast wordt stukgoed steeds vaker per containerschip over de wereldzeeën getransporteerd. De Antwerpse haven profiteert van deze ontwikkelingen.’

Troeven

‘Opvallend is dat de laatste jaren vooral de trafieken van inlandse havens zoals Antwerpen en Hamburg, een sterke groei kennen. Door de inlandse ligging komen de goederen dicht bij de eindbestemming. Het levert de containervervoerder aanzienlijke kostenbesparingen op, omdat het vervoer over zee een stuk goedkoper is dan over de weg of per spoor.

Een schip dat in de Antwerpse haven komt lossen, kan meestal ook weer lading meenemen. De Antwerpse haven heeft een gezonde import/export ratio te danken aan

het geconcentreerde *hinterland*. Antwerpen ligt in het hart van vele distributiecentra en speelt een groeiende rol als Europese distributiehubs voor chemicaliën. Ook voor het conventioneel stukgoed geldt een gezonde import/export ratio. In het afgelopen jaar hadden we een aanvoer van 8 miljoen ton en een afvoer van 9.8 miljoen ton.’ aldus Wittemans.

Naar verdieping toe

Vanwege de toenemende diepgang van de schepen en om Antwerpen haar sterke positie op de internationale markt te laten behouden, werd de Westerschelde in 1970 en in 1995 verder verdiept. Ruim zeven jaar geleden voorzagen de Vlamingen de noodzaak om nog eens te verdiepen. ‘Het derde verdiepingsprogramma heeft lang op zich laten wachten,’ zegt Van Hooydonk, professor maritiem recht aan de universiteit van Antwerpen en advocaat in Antwerpen. Van Hooydonk was lid van de onderhandelingsdelegatie voor de Schelde verdragen. Hij zegt: ‘Pas eind 2005 werd een verdrag gesloten. De werkzaamheden zullen pas eind 2007 kunnen starten en niet voor eind 2009 gereed zijn. Dat betekent een periode van ruim 10 jaar tussen de initiële aanvraag en de werkelijke realisatie. Dat terwijl de ontwikkelingen in China verder gaan en andere havens die in dezelfde markten als Antwerpen actief zijn, zeker niet stil zitten. Zij investeren in betere infrastructuur, diepere kademuren en verdieping van de zeewegen. De hele markt is voortdurend in beweging om er voor te zorgen dat in de toekomst ook de grotere containerschepen behandeld kunnen worden. Een snelle verdere verdieping van de Westerschelde is voor Antwerpen dus een kwestie van leven of dood.’

‘Optimaal zou de verdieping voor Antwerpen verder mogen reiken, maar op dit ogenblik is er een politieke consensus bereikt voor de realisatie van een verdieping die toelaat dat schepen met een diepgang tot 13,10 meter de haven tijongebonden kunnen aanlopen of verlaten,’ zegt Wittemans. ‘Dieper gelegen schepen zullen nog steeds met het tijvenster rekening moeten houden, maar krijgen wel een ruimer tijvenster aangeboden.’

Een totaal benadering

‘In de strategische fase van het project zijn drie hoofdfuncties aan het estuarium toegekend: veiligheid, natuurlijkheid en toegankelijkheid,’ vertelt Harm Verbeek,

projectleider bij Rijkswaterstaat Zeeland. Om de veiligheid tegen overstromen in Vlaanderen te verbeteren zullen overstromingsgebieden worden gecreërd.' 'In het verdrag over het gemeenschappelijk nautisch beheer is ook vastgelegd dat er maatregelen getroffen zullen worden om een beter gecoördineerde en veiligere scheepvaart te krijgen,' voegt van Hooydonk daar aan toe.

'Wat de natuurlijkheid betreft is vastgelegd dat het estuarium zonder verder ingrijpen gezond moet kunnen functioneren. In technische termen spreken we dan van de instandhoudingsdoelstelling,' legt Verbeek uit. 'Een milieueffectrapport moet nu verder inzicht geven in de effecten die de verruimingsingreep op de natuur zal hebben. Zowel de Westerschelde als de Beneden-Zeeschelde zijn beschermd natuurgebied. Het project wordt daarom ook getoetst aan de Europese vogel- en habitatrichtlijnen. Als de ingreep die de effecten veroorzaakt een zwaar maatschappelijk belang dient, kan de ingreep toch toelaatbaar zijn, mits de initiatiefnemer mitigerende maatregelen treft. Tijdens en na de verdieping zullen Vlaanderen en Nederland regelmatig metingen uitvoeren om de eventuele effecten op de natuur in de gaten te houden.

Vlaanderen en Nederland hebben bovendien afgesproken om de natuur robuuster te maken door gezamenlijk tenminste 1700 hectare nieuwe natuur te ontwikkelen: 600 hectare in Nederland en 1100 hectare in Vlaanderen. In West-Vlaanderen zal het Zwin verder uitgebreid worden. Voor de uitbreiding van het gebied rond Saeftinge, zijn de Hertogin Hedwigepolder, en een deel van de Prosperpolder aangewezen. Deze ideeën worden momenteel verder uitgewerkt.'

Toegankelijkheid

'Wat de toegankelijkheid betreft is de toegang tot de haven van Antwerpen als prioritair aangewezen. Nederland en België hebben afgesproken dat schepen met een diepgang tot 13,10 meter getij-onafhankelijk naar de haven van Antwerpen moeten kunnen varen. Nu is dat tot 11,85 meter. Rekening houdend met kielspeling komt dat neer op een werkelijke diepte in de vaargeul van 14,7 meter. Daartoe moeten elf ondiepe plekken (zogenaamde 'drempels') worden weggebaggerd, negen in de Westerschelde en twee in de Beneden-Zeeschelde. In de Beneden-Zeeschelde moet bovendien een flink stuk van de vaargeul worden verbreed.

Door efficiënt te werken, vergunningen te bundelen en proactief al aan vervolgstappen te werken, proberen we het tracébesluit zo snel mogelijk, naar verwachting eind 2007, klaar te hebben. Dat moet dan leiden tot een vergunning voor Nederland en Vlaanderen.

Als er dan geen bezwaar- en beroepsprocedures komen, kan dan met de uitvoering van de verruiming begonnen worden. De duur van de baggerwerkzaamheden wordt geschat op twee jaar. Vlaanderen is opdrachtgever voor de baggerwerken en zal het werk Europees aanbesteden,' aldus Verbeek.

Baggeren en storten

'Sinds de jaren 70 zijn er dagelijks baggerwerkzaamheden om de drempels op diepte te houden,' vertelt Verbeek. 'Per jaar wordt in Nederland om en nabij de 8 miljoen m³ baggerspecie aan onderhoudswerk verricht. Die baggerspecie (voornamelijk zand) wordt weer teruggestort in het estuarium. De Westerschelde kent een twee geulen systeem. Een slingerende ebgeul die van de dijk aan de ene kant naar de dijk aan de andere kant door het estuarium heen loopt, met daartussen nevengeulen, de zogenaamde vloedgeulen. Om de natuurwaarden zo min mogelijk aan te tasten wordt de baggerspecie uit de hoofdgeul op speciaal daarvoor aangewezen locaties in de nevengeulen teruggestort. Door deze dagelijkse praktijk over een periode van één à twee jaar te versterken, wordt een verruiming mogelijk gemaakt. In Nederland zal zo'n 7 miljoen m³ extra gebaggerd worden. In Vlaanderen wordt de vaargeul niet alleen op een aantal locaties verdiept maar tussen de Europaterminal en het nieuw aangelegde Deurganckdok ook over een traject van 5 km verbreed, opdat twee containerschepen elkaar daar kunnen passeren. De verbreding, samen met de verdieping, levert ook 7 miljoen m³ zand op.

Een van de onderzoeksvragen is, wat er met het zand moet gaan gebeuren. Voor Vlaanderen zal het zand in eerste instantie in de rivier gestort worden. Het alternatief is dat het voor zandwinning gebruikt wordt of in het havengedied op land gestort wordt. Voor Nederland zoeken we nog naar een oplossing. In eerste instantie zal de baggerspecie ook terug in het estuarium gestort worden. Als alternatief wordt naar het mondingsgebied gekeken.

De kosten voor het baggerwerk wordt op 240 miljoen euro geschat. Voor de totale Ontwikkelingsschets, met natuurontwikkeling, overloopgebieden en dijkverhogingen en het uitdiepen en verbreden van de vaargeul, is een bedrag van meer dan 1 miljard euro nodig. Tachtig procent komt voor rekening van de Belgen.'

Toekomst

‘De tijongebonden vaart op 13.10 meter is een goede vooruitgang, maar zal deze verdieping volstaan om aan de toekomstige ontwikkelingen in de scheepvaart tegemoet te komen?’ vraagt Wittemans zich af.

‘In het verdrag over gezamenlijk beleid en beheer hebben de partijen afgesproken om de vaarmogelijkheden in de toekomst verder te optimaliseren,’ zegt van Hooydonk, ‘maar momenteel staat een vierde verdieping nog niet op de politieke agenda. Belangrijk is nu eerst, dat het huidige verruimingsplan binnen de afgesproken termijn gerealiseerd wordt.’

‘In het kader van het strategische planproces wordt een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan opgemaakt, dat tot de afbakening van het havengebied, de landbouw- en de natuurgebieden zal leiden,’ zegt Wittemans. ‘In een volgende fase wordt de definitieve locatie van een tweede sluis op de linkeroever vastgelegd. Daarnaast worden ook de verschillende varianten voor een mogelijke verdere uitbreiding van de containerbehandelingscapaciteit in de haven bestudeerd.’

BEKNOPT

In december 2005 hebben Nederland en Vlaanderen vier verdragen gesloten over het Scheldegebied. Met het ondertekenen werd een duurzaam langetermijnbeleid vastgelegd om de nauwkeurigheid, de veiligheid en de toegankelijkheid van het Schelde estuarium te verbeteren. De totale kosten voor de natuurontwikkeling, overloopgebieden, dijkverhogingen en het uitdiepen en verbreden van de vaargeul worden geschat op ruim 1 miljard euro. Vanaf 2010 zullen schepen met een diepgang tot 13.10 meter de haven van Antwerpen getij-onafhankelijk kunnen bereiken.