

**MAATSCHAPPIJ
LINKERSCHELDEOEVER**



JAAERVERSLAG 2009



Maatschappij voor het haven-, grond- en industrialisatiebeleid
van het Linkerscheldeoevergebied

Maatschappij voor het haven-, grond- en industrialisatiebeleid
van het Linkerscheldeoevergebied

Jaarverslag 2009

Inhoud

Voorwoord	4
-----------------	---

DEEL 1: DE MAATSCHAPPIJ IN 2009

Aandeelhouders en kapitaal	8
Raad van Bestuur	10
Samenstelling	10
Werking	10
Algemene vergadering	16
Strategische nota tekent toekomst uit	17
Gouverneur ziet belang linkeroever toenemen	19
Personeel	19

DEEL 2: DE LINKEROEVER IN BEWEGING

Grondbeleid	24
Verwerving gemeentelijke eigendommen in Doel	27
Planprocessen in beslissende fase	27
Logistiek Park krijgt vorm	32
Ontwikkelingszone Saeftinghe	33
Haven en industrie	34
Haven in de greep van economische crisis	34
Bedrijven voorzichtig maar tegelijk hoopvol	38
Werkgelegenheid: verrassend resistente cijfers	47
Kindjes kunnen terecht in bedrijfscrèche	49
Mobiliteit op de linker-Scheldeoever	49
Waasland wil meepraten over verkeer	49
Met de pendelbus naar het werk in de haven	51
Liefkenshoekspoorverbinding op het goede spoor	54
Minder wagens door Liefkenshoektunnel	56
Met de fiets door het havengebied	57
Infrastructuurwerken in haven- en industriegebied	57
Tweede zeesluis noodzakelijk	57
Onderzoek koggen gestart	61
Verdieping Westerschelde liet op zich wachten	62
Werken aan dokken	63
Wegenwerken	64
Eandis actief in Waaslandhaven	65
De haven en haar omgeving	67
Juridisch steekspel rond Doel	67
Tijdelijk woonrecht ten einde	70

Bemiddelaar zoekt compromis	71
Bouwkundig historisch onderzoek stopgezet	71
Ontwikkelingsplan geeft Kallo ademruimte	72
‘Heerlijkheid Kieldrecht’ op wandkaart	73
Naar een ‘natuurlijke’ haven	75
Natuurontwikkelingsprojecten op de linker-Scheldeoever	75
Hedwige-Prosperpolder: veiligheid en natuurherstel	78
Veiligheid in de Waaslandhaven	79
Voor een duurzaam havenbeheer	82

DEEL 3: FINANCIËLE INFORMATIE

Jaarrekening 2009	88
Verslag van de commissaris	90
Commentaar bij de jaarrekening	91

DEEL 4: TEWERKSTELLINGSCIJFERS WAASLANDHAVEN

Voorwoord

Al enkele jaren is de Maatschappij Linkerscheldeoever in volle beweging, in volle groei. Het jaar 2009 vormt hierop geen uitzondering. Het jaarverslag dat we u - met gepaste trots - voorstellen, zal u als lezer van deze dynamiek binnen de Maatschappij Linkerscheldeoever overtuigen. Het jaarverslag is verruimd met nieuwe onderwerpen en probeert als naslagwerk een referentie te worden.

Nochtans diende het jaar 2009 zich aan als een economisch moeilijk jaar voor de bedrijven op de linker-oever. De trafiekcijfers van de Waaslandhaven, die met 30% tegenover 2008 daalden, getuigen van deze moeilijke periode. Het trafiekcijfer van 2009, namelijk 25,3 miljoen ton, haalt 'slechts' 2 miljoen ton meer dan het cijfer van 2006 en plaatst ons dus eigenlijk drie jaar terug in de tijd. De linker-Scheldeoever presteerde zelfs duidelijk minder dan de hele haven van Antwerpen, die een terugval met 16,7% liet optekenen. Ondanks deze conjuncturele terugval, is iedere deskundige het er over eens dat de Waaslandhaven in de komende jaren structureel zal blijven groeien. Daarom blijft de Maatschappij Linkerscheldeoever, samen met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de overheid, volop investeren in de toekomst. Het logistiek park in volle ontwikkeling, de tweede zeesluis, de Liefkenshoekspoorverbinding en de ontwikkelingszone Saeftinghe, zijn hiertoe de belangrijkste hefboomen.

We mogen niet vergeten dat de haven van Antwerpen, samen met de Belgische en Nederlandse zeehavens, de belangrijkste havencluster ter wereld vormt. De helft van de Europese koopkracht, zowat 300 miljoen mensen, woont in een straal van 300 km. Zo hebben we de zekerheid dat wanneer de economie weer aantrekt, het goederenvervoer nog sterkere groeipercentages zal vertonen. Die logistieke groeimotor moeten we aanwenden om zoveel mogelijk extra toegevoegde waarde en extra werkgelegenheid, in de haven te creëren. Niet alle transportmodi groeien vandaag even sterk. Zo verliest het wegvervoer aandeel tegenover de binnenvaart. Vanuit ecologisch oogpunt kunnen we dit toejuichen.

De Maatschappij heeft trouwens in 2009 volop ingezet op een meer duurzaam havenbeheer. In 2010 zal zij deze inspanningen nog opvoeren. U leest verder in dit jaarverslag ook over het proefproject met de pendelbussen, over de energiezuinige nieuwe kantoren en over de inspanningen voor meer alternatieve energie.

Naar goede gewoonte maken we van deze gelegenheid gebruik om medewerkers, bestuurders en vennoten, die zich het afgelopen jaar voor de Maatschappij hebben ingezet, te danken voor hun engagement. Het personeelsbestand, dat in 2009 werd aangevuld met een juriste, een ingenieur en een administratieve kracht, staat klaar om de groeiende dynamiek binnen de Maatschappij mee gestalte te geven. Tevens werd in oktober 2009 met Peter Van de Putte een nieuwe directeur benoemd, ter vervanging van Daan Schalck. Bij de overgang leverde waarnemend directeur Paul Nelen schitterend werk, waarvoor we hem uitdrukkelijk danken. Het hele team willen we trouwens danken voor de geleverde inspanningen in 2009.

Peter Deckers
voorzitter



7
2
1

7
6
2

7
6
2

AR

NO. 201770-0
06-2222

7
6
2

7
6
2

255

Deel 1

DE MAATSCHAPPIJ IN 2009

Aandeelhouders en kapitaal

Maatschappelijk kapitaal - Aandelen A

Aandeelhouder	Aantal aandelen A	Geplaatst kapitaal (euro)	Opgevraagd kapitaal (euro)
Gemeente Beveren	520	650.000,00	216.666,67
Gemeente Zwijndrecht	125	156.250,00	52.083,33
Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen	1.875	2.343.750,00	781.250,00
Interwaas (Intergemeentelijk Samenwerkingsverband van het Land van Waas)	1.730	2.162.500,00	720.833,33
Vlaamse Gewest	750	937.500,00	312.500,00
Totaal	5.000	6.250.000,00	2.083.333,33

Aandelen B

In overeenstemming met artikel 9 van de wet-Chabert en artikel 8 par. 3 van de statuten van de Maatschappij worden aan het Vlaamse Gewest aandelen B toegekend voor de inbreng in de Maatschappij van eerder door het Gewest (of vroeger de Belgische Staat) verworven goederen.

Dezelfde aandelen B worden eveneens toegekend aan het Vlaamse Gewest in het kader van de prefinanciering door het Vlaamse Gewest van de verwervingen die de Maatschappij doorvoert voor de verdere havenuitbouw (financieringsovereenkomst dd. 10 maart 1999 afgesloten tussen het Vlaamse Gewest en de Maatschappij).

Naarmate de Maatschappij over deze verworven goederen wenst te beschikken (bv. door ze in erfpacht of concessie te geven of te verkopen) wordt een evenredig aantal aandelen B vernietigd en wordt overgegaan tot terugbetaling ervan aan het Gewest.

Op 1 januari 2009 waren aan het Gewest volgende aandelen B toegekend:

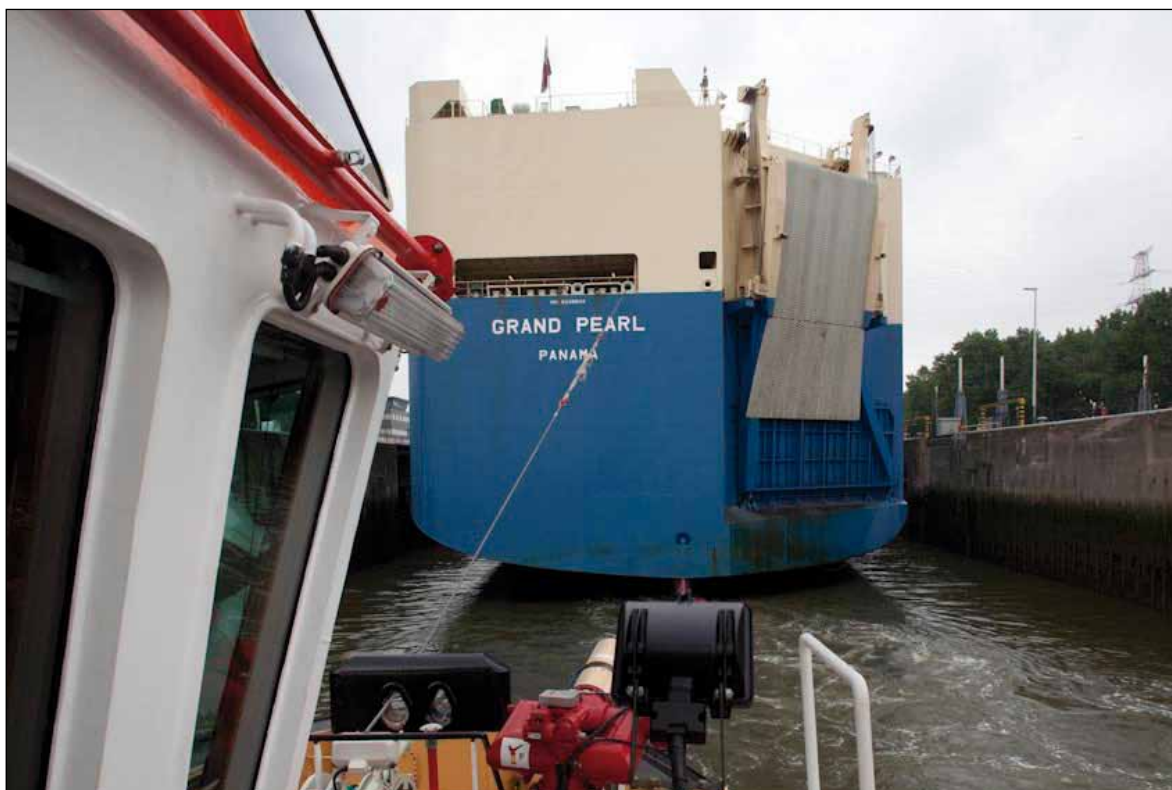
- ingevolge inbreng van vroeger verworven gronden:
23.455,32828 aandelen B (29.319.160,40 euro)
- ingevolge geprefinancierde verwervingen:
43.777,56582 aandelen B (54.721.957,26 euro)
- totaal:
67.232,89410 aandelen B (84.041.117,66 euro)

Betreffende vroeger verworven terreinen, werd in de loop van 2009 door de Maatschappij een concessie toegestaan (Handico NV) waarbij de overeenstemmende 79,71767 aandelen B werden vernietigd. Door het Vlaamse Gewest werden in 2009 geen bijkomende terreinen bij de Maatschappij ingebracht zodat geen nieuwe aandelen B dienden te worden gecreëerd.

Aangaande aandelen B i.v.m. de prefinanciering door het Gewest van door de Maatschappij verrichte verwervingen werden in de loop van 2009 963,99104 aandelen B aan het Gewest toegekend. De Maatschappij beschikte nog niet (erfpacht, concessie, overdracht) over door het Gewest geprefinancierde goederen zodat daarvoor geen aandelen B dienden te worden vernietigd.

Op 31 december 2009 waren aan het Gewest dus volgende aandelen B toegekend:

- ingevolge inbreng van vroeger verworven gronden:
23.375,61066 aandelen B (29.219.513,32 euro)
- ingevolge geprefinancierde verwervingen:
44.741,55686 aandelen B (55.926.946,07 euro)
- totaal: 68.117,16751 aandelen B (85.146.459,39 euro)



Raad van Bestuur

- *Samenstelling*

Namens de gemeente Beveren:

Peter Deckers, voorzitter

Marc Van de Vijver (tot 10.06.2009)

Raf Van Roeyen (vanaf 2.09.2009)

Namens het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (GHA):

Eddy Bruyninckx, ondervoorzitter

Greet Bernaers

Björn Verhoeven

Toon Tessier

Namens Interwaas:

Julien Van Geertsom

Bruno Machiels

Mirèse Deckers

Namens de gemeente Zwijndrecht:

Willy Minnebo

Namens het Vlaamse Gewest:

Freddy Aerts

Miet Deckers

- *Werking*

De raad van bestuur kwam in 2009 twaalf keer samen.

Hieronder een overzicht van de belangrijkste agendapunten die werden behandeld en van de voornaamste beslissingen die door de raad werden genomen.

Op de eerste bijeenkomst van 21 januari 2009 keurt de raad het dossier Pendelfonds goed. Via dit pendelfonds kan de Vlaamse overheid aan projecten voor woon-werkverkeer een subsidie van 50 % toekennen en dit gedurende vier jaar. Ook een tiental bedrijven uit het linker-Scheldeoevergebied heeft zijn steun toegezegd. Onder die voorwaarden besluit de raad van bestuur een pendelfondsdossier bij de Vlaamse overheid in te dienen.

De bespreking van de trafiekcijfers 2008 en de impact van de economische crisis op de havenactiviteiten vormen een belangrijk discussiepunt op de eerste zitting van de raad van bestuur in 2009.

In dezelfde zitting keurt de raad nog het nieuwe personeelsorganogram goed en beslist tevens de restauratie van de kaart van de heerlijkheid Kieldrecht toe te vertrouwen aan ARC.

De agenda van 16 februari 2009 bevat slechts één punt: de beraadslaging over het al dan niet aanvaarden van afstand van vordering of ontkentenis van proceshandeling door een inwoner uit Doel in diverse procedures tegen de Maatschappij Linkerscheldeoever (MLSO). Na beraadslaging gaat de MLSO niet in op de vraag tot aanvaarding van afstand.



De raad van bestuur krijgt op 11 maart 2009 een zware agenda te verwerken.

Zo beslist de raad tot aankoop van een terrein van 17 ha dat toebehoort aan een privébedrijf in Zwijndrecht. Aangezien de ligging in de nabijheid van een natuurgebied dienen bijzondere maatregelen te worden genomen voor aansluiting van de riolering.

De raad bespreekt ook uitvoerig de nieuwe algemene concessievoorwaarden die aangepast zijn aan nieuwe reglementeringen, gebruiken enz. en keurt ze daarna goed.

Er volgt een uitvoerige bespreking van de resultaten van de - eerder informele - marktconsultatie over de ontwikkelingszone Saeftinghe, die door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij Linkerscheldeoever gezamenlijk werd georganiseerd.

De raad gaat over tot de goedkeuring van het nieuwe logo en de opmaak van een nieuwsbrief en een website, op basis van het communicatieplan dat door ThinkBBDO werd opgemaakt in opdracht van de Maatschappij.

De raad van bestuur beslist tot oprichting van een technische werkgroep die een overzicht moet opmaken van de gronden die eigendom zijn van het Vlaamse Gewest en waarvoor nog geen beslissing tot inbreng is genomen.

Tijdens de vergadering deelt de voorzitter mee dat zowel het Havenbedrijf als de Maatschappij Linkerscheldeover regelmatig vragen krijgen van bedrijven die willen investeren in energievoorziening. Het gaat daarbij niet alleen om grootschalige elektriciteitsproductie via centrales maar ook via windmolens en zonnepanelen. Omdat een gemeenschappelijke aanpak voor zowel de linker- als de rechteroever aangegeven is, wordt voorgesteld een werkgroep op te richten. Omdat op de rechteroever al een soortgelijke werkgroep actief is, zal worden nagegaan in welke mate de doelstellingen van deze werkgroep kunnen worden aangepast aan de situatie op beide oevers.

Gezien de sloopwerken in Doel onophoudelijk worden gehinderd door allerlei acties, besluit de raad - om veiligheidsredenen en wegens de oplopende extra sloopkosten - bij de rechtbank een eenzijdig verzoekschrift in te dienen tot het verkrijgen van een vonnis dat personen, die de sloopwerken in Doel hinderen en daardoor schade kunnen toebrengen aan henzelf, aan derden of aan de omgeving, zou veroordelen.

De raad bekrachtigt de aanstelling van AM Consult voor het uitvoeren van een bouwkundig historisch proefonderzoek voor vier panden in de Camermanstraat in Doel. Dit onderzoek wordt voortijdig stopgezet na het sloopverbod door het hof van beroep.

Ten slotte beslist de raad van bestuur de opdracht voor het uitvoeren van enkele scenariostudies, die de financiële impact van verschillende vormen van havenexploitatie voor het Waasland en voor het Havenbedrijf Antwerpen becijferen, toe te vertrouwen aan het consortium Rebelgroup-Stibbe.

In zitting van 1 april 2009 hecht de raad van bestuur zijn goedkeuring aan de lijst van gronden die nog in eigendom zijn van het Vlaamse Gewest en waarover nog geen beslissing tot inbreng of overdracht aan het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen werd genomen. Het gaat om een totale oppervlakte van meer dan 4 miljoen m². De raad wenst dat van de inbreng en/of de overdracht spoedig werk wordt gemaakt.



De raad neemt kennis van de stand van zaken van de sloopwerken in Doel en van het plan-MER dat op 4 maart 2009 werd goedgekeurd. Eind maart zijn alle bewoners van Doel-centrum opnieuw aangeschreven om hen te herinneren aan de limietdatum van 31 augustus 2009 waarop het tijdelijk woonrecht definitief eindigt. Van de 12 overblijvende privé-eigenaars boden nog twee, op minnelijke basis, hun woning voor aankoop aan.

De raadsleden krijgen toelichting bij het ontwikkelings- en beeldkwaliteitsplan voor de open ruimten in Kallo.

De agenda van de vergadering van 21 april 2009 wordt volledig beheerst door het ontslag van de directeur en de invulling van de vacature van directeur.

Als gevolg van zijn aanstelling tot gedelegeerd bestuurder van de Gentse haven heeft Daan Schalck zijn ontslag als directeur van de MLSO ingediend. Op 31 mei verlaat hij de Maatschappij.

De leden van de raad van bestuur betreuren het vertrek van Daan Schalck omdat hij in een vrij korte tijd een nieuwe dynamiek in de Maatschappij heeft ingebracht. Alle leden wensen hem veel succes in zijn nieuwe functie.

Beslist wordt dat voor het invullen van de openstaande betrekking de - verkorte – procedure via een open oproep zal worden toegepast. Tegelijk wordt Paul Nelen aangesteld als waarnemend directeur.

Op 6 mei 2009 neemt de raad van bestuur kennis van het arrest van het Hof van Beroep in Gent (arrest van 30.4.2009) betreffende het beroep dat door een aantal inwoners van Doel werd ingesteld tegen het vonnis van de rechtbank van eerste aanleg in Dendermonde, waarbij op 18 januari 2009 een vordering in kortgeding tot staking van de sloopwerkzaamheden in Doel was afgewezen. Het Hof van Beroep legt de Maatschappij een verbod op tot het verder slopen van woningen, dit onder verbeurte van een dwangsom van 250.000 euro per dag en per overtreding. De raad beslist hierover het nodige advies in te winnen en indien nodig een cassatieverzoek bij het Hof van Cassatie in te dienen. In een later stadium wordt hier echter van afgezien.

De raad is van oordeel dat het onderzoek tot vernietiging van de schorsing van het gewestplan 2000 moet worden geactiveerd en dat de nutsvoorzieningen in leegstaande woningen in Doel moeten worden verwijderd om oneigenlijk gebruik ervan tegen te gaan.

De agenda van de raadsvergadering van 10 juni 2009 is bijzonder gevarieerd. Verscheidene punten - meestal van informatieve aard - komen aan bod. Zo worden de raadsleden in kennis gesteld van: de stand van zaken betreffende de rechtsprocedures rond de sloopwerken in Doel, het memorandum voor de nieuwe Vlaamse regering en de voorlopige resultaten van de bevraging over het Logistiek Park Waasland (LPW).

In dezelfde zitting beslist de raad tot afwijking van de concessievoorwaarden in tijden van crisis of in omstandigheden die het gevolg zijn van de crisis. Tevens wordt de toewijzing van de grondwerken voor de aanleg van het Spaans Fort als natuurcompensatiegebied, toegewezen aan de firma Ghent Dredging uit Gent.

Ten slotte bekrachtigt de raad de aanwerving van twee stafmedewerkers: ingenieur Liesbeth Van Driesche en juriste Els Jennen.

In zitting van 1 juli 2009 hecht de raad van bestuur zijn goedkeuring aan de leidraden van het beleidskader voor de natuurcompensatieplicht. Deze leidraden moeten de kandidaat-concessionarissen een idee geven van wat zij kunnen verwachten in verband met deze compensatieplicht: in welke gevallen neemt de over-

heid die verplichting op zich (geheel of gedeeltelijk) of wat wordt - en in welke gevallen - van de concessionaris verwacht. De raad van bestuur beslist de gemeenten Beveren en Zwijndrecht en het Agentschap Natuur en Bos op de hoogte te stellen van deze leidraden. De MLSO informeert de nieuwe concessionarissen, de respectieve gemeentebesturen en de kandidaat-aanvragers van stedenbouwkundige vergunningen.



Groot Rietveld te Kallo

De raad neemt akte van de vijf geldig ingediende kandidaturen voor het Logistiek Park Waasland en be-
raadslaagt over het voorstel tot verdeling en bezetting van het terrein. De raad beslist hierover verdere
gesprekken met de betrokken bedrijven te voeren.

Tevens wordt beslist om op korte termijn bij geïnteresseerde kandidaten van havenverbonden bedrijven
een bevraging te houden over een onlangs verworven terrein van 17 ha aan de Canadastraat. Bedoeling is
daar een activiteit te laten ontwikkelen die aansluit bij het industrieel en chemisch karakter van de bedrij-
ven in de omgeving.

De raad krijgt ook nog toelichting over de aanwerving van een algemeen directeur, de scenariostudies over
de beheersstructuur van het linker-Scheldeoevergebied en over een haalbaarheidsonderzoek naar ener-
giebesparing door valorisatie van restwarmte en de toepassing van warmtenetten in en rond de haven.

De leden van de raad van bestuur verwelkomen op 2 september 2009 Raf Van Roeyen, schepen van de
gemeente Beveren, als nieuw lid van de raad. Hij neemt de plaats in van Marc Van de Vijver, burgemeester
van Beveren, die bij de jongste verkiezingen werd verkozen als Vlaams parlements lid. Dit politiek mandaat
is onverenigbaar met het mandaat van bestuurder van de MLSO.

De raad beslist aan Tabaknatie en Nova Natie een concessie toe te kennen van respectievelijk ca. 35 en ca.
11 ha in de zone Logistiek Park Waasland. Met Waasland Cargo Center, dat eveneens interesse had voor een

vestiging in het logistiek park, wordt verder onderhandeld over uitbreidingsmogelijkheden aansluitend bij het bestaande terrein.

In dezelfde zitting van 2 september wordt Peter Van de Putte bij geheime stemming verkozen tot nieuwe algemeen directeur van de Maatschappij Linkerscheldeoever. Tegelijk worden Eveline Nelen en Alexandra Van Broeck aangesteld als administratief medewerker en administratief assistent.

De raad neemt nog akte van de cartografische weergave van de inplantingszones voor windturbines in het linker-Scheldeoevergebied, rekening houdend met de avifaunische beperkingen. De raadsleden herinneren in dit verband aan een eerdere vraag om een aanzet tot visie te geven over de inplanting van energie-opwekkende activiteiten in het zeehavengebied.

Tijdens de vergadering van 7 oktober 2009 neemt de raad van bestuur akte van de recente ontwikkelingen in Doel, het aflopen van het tijdelijk woonrecht en de bijbehorende procedures.



De jachthaven van Doel

De bevraging voor het terrein in de Canadastraat leverde één kandidaat op die aan de vooropgestelde criteria beantwoordde en met wie verdere gesprekken zullen worden gevoerd om te komen tot een concessieovereenkomst.

In zitting van 28 oktober 2009 gaat de raad van bestuur over tot de aanduiding van een bijzondere lasthebber die in dringende omstandigheden een raadsman kan aanstellen om op te treden in gerechtelijke procedures.

Aangezien er dringend een project-MER voor het Logistiek Park Waasland dient te worden opgesteld om deze zone in een verdere fase te ontsluiten, beslist de raad van bestuur om enkel de milieueffecten van het LPW te laten bestuderen, los van de geïntegreerde studie van de westelijke ontsluiting.



De raad benoemt Paul Nelen tot adjunct-directeur en neemt kennis van de toewijzing van de studieopdracht over warmtevalorisatie en de gunningsbeslissing in het Pendelfondsdossier.

Ten slotte neemt de raad akte van de geschatte waarden van de gemeentelijke eigendommen in Doel, dit met het oog op het verwerven van deze eigendommen.

De Maatschappij wenst zich te engageren tot een duurzamer havenbeheer. Tijdens de zitting van 2 december 2009 licht de directeur de verschillende aspecten van een dergelijk duurzaam havenbeheer toe. Om te komen tot een coherent havenbeheer is het van belang dat met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen gezamenlijke standpunten worden geformuleerd. Na beraadslaging

neemt de raad een aantal beslissingen waarvoor wij verwijzen naar een ander hoofdstuk in dit jaarverslag.

De raad beslist om de werken voor de aanleg van een spoorweg voor de ontsluiting van de eerste fase van het Logistiek Park Waasland niet te gunnen maar met Infrabel een overeenkomst af te sluiten waarin meetbare doeleinden voor deze spoorlijn worden opgenomen.

De concessietarieven voor 2010, die gelijk zijn voor de rechter- als de linker-Scheldeoever, worden door de raad goedgekeurd, rekening houdend met de uitzonderlijke economische omstandigheden en de weerslag ervan op de havenactiviteiten.

Algemene vergadering

Op de algemene vergadering van 10 juni 2009 informeert voorzitter Peter Deckers namens de raad van bestuur de aanwezigen over de activiteiten en het bestuur van de Maatschappij in 2008. Vervolgens licht Paul Nelen het ontwerp van jaarrekening en de erin vervatte financiële resultaten over het boekjaar 2008 toe. Ten slotte brengt Philip Callens, commissaris (revisor), verslag uit over zijn controleopdracht betreffende het boekjaar 2008.

De vergadering keurt de verslagen van de raad van bestuur en van de commissaris, evenals de jaarrekening 2008 en de bestemming van het resultaat, unaniem goed. Zij verleent kwijting aan de bestuurders en de commissaris na het vervullen van hun opdracht.

Op de buitengewone algemene vergadering van 2 december 2009 worden de activiteiten en de strategie die in het jaar 2010 zullen ontwikkeld worden, voorgesteld en besproken. Hetzelfde gebeurt voor de begroting 2010. Over de activiteiten en de strategie voor 2010, leest u meer in een afzonderlijke bijdrage.

Op dezelfde bijeenkomst wordt Raf van Roeyen benoemd als nieuwe bestuurder. Hij neemt de plaats in van Marc Van de Vijver die afstand doet van zijn mandaat wegens onverenigbaarheid met zijn functie van Vlaams volksvertegenwoordiger. Raf Van Roeyen zal het mandaat van Marc Van de Vijver in de raad van bestuur van de MLSO voleindigen.

Strategische nota tekent toekomst uit

Na een druk werkjaar in 2009 wachten nieuwe uitdagingen in 2010.

De werking van de Maatschappij rust op drie belangrijke pijlers: het grondbeleid voor het havengebied op de linker-Scheldeoever, het industrialisatiebeleid voor de industriële zone binnen dit havengebied en het uitstippelen van een regionaal beleid voor de verdere ontwikkeling en fasering van de haven op linkeroever.

De maatschappelijke en economische evolutie van de afgelopen jaren dwingen de Maatschappij er toe deze algemene doelstellingen voortdurend te verfijnen en aan te passen aan de actuele context.

Hieronder geven we een overzicht van de nieuwe ontwikkelingen die zich in 2009 hebben voorgedaan en de taken die voor 2010 in het vooruitzicht werden gesteld.

Grondbeleid

In 2009 werd een aanvang gemaakt met de verwerving in der minne van de gronden - die op basis van het goedgekeurde voorlopige onteigeningsplan - nodig zijn voor de aanleg van de westelijke zone van het Logistiek Park Waasland. In 2010 zal het definitief onteigeningsplan voor die zone worden vastgelegd.

In het jaar 2009 werden in Doel 23 woningen gesloopt. Gezien de uitspraak van het Hof van Beroep van 30 april 2009, waarbij de nog niet uitgevoerde sloopvergunningen werden opgeschort, en het vonnis van de Rechtbank van Eerste Aanleg van 3 juni 2009, waarbij een volledig sloopverbod werd opgelegd, diende de verdere afbraak van woningen in Doel te worden opgeschort. In 2010 zal het sloopplan verder worden uitgevoerd voor zover het mogelijk is.



Op 11 september 2009 keurde de Vlaamse regering het ruimtelijk programma goed dat de aanzet geeft voor de opmaak van een GRUP (Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan) op basis van het Maatschappelijk Meest Haalbare Alternatief, zoals omschreven in het plan-MER.

Enkele jaren geleden bevestigde de Maatschappij haar intentie voor het verwerven – binnen bepaalde randvoorwaarden - van braakliggende gronden van privé-eigenaars. In 2009 werd zo een 10-tal ha verworven binnen de zone Ketenisse in Kallo en een terrein van ruim 17 ha aan de Canadalaan in Zwijndrecht. Ook in 2010 onderhandelt de Maatschappij over bijkomende grondaankopen zodat het aanbod van bouwrijpe terreinen binnen het zeehavengebied kan verruimd en verder gediversifieerd worden.

Industrialisatiebeleid

In 2009 werden de wegen en het afwateringsstelsel voor de ontwikkeling van de eerste fase van het Logistiek Park Waasland (LPW) aangelegd. In 2010 volgen de spoorontsluiting en andere voorbereidende werkzaamheden. De ingebruikneming van de gronden wordt in de loop van datzelfde jaar voorzien. Het LPW zal worden uitgebouwd tot een logistieke zone met internationale uitstraling. Voor de eerste fase werd ondertussen de concessie voor een terrein toegekend aan Tabaknatie en werd een tweede terrein principieel toegekend aan Nova Natie. Bij de verdere ontwikkeling zal bijzondere aandacht worden besteed aan de groenvoorzieningen. Concreet gaat het over de gebieden: Haasop, Spaans Fort, deel van het Klein Rietveld te Kallo en de groene buffer rond Verrebroek. Ook zal werk worden gemaakt van een veilig parkeerterrein met sanitaire en andere facilitaire voorzieningen voor vrachtwagenbestuur.

Subregionaal beleid

Vóór 2009 kondigde de Maatschappij Linkerscheldeoever al aan dat zij de nodige studies zou laten uitvoeren om te onderzoeken hoe, na de opmaak van het plan-MER en de GRUP voor de nieuwe havenomschrijving, de beste structuur voor het beheer van het gebied kan worden ontwikkeld. Daarbij zal worden onderzocht hoe zowel de nieuw te ontwikkelen zones als de bestaande economische zones op de linkeroever, het best worden beheerd. Maatschappij Linkerscheldeoever en Havenbedrijf Antwerpen startten in 2009 een gezamenlijke marktbevraging en een studie naar de financiële, ruimtelijke en democratische evenwichten bij een nieuwe invulling van het noordelijk gebied. In 2010 zal ook een onderzoek worden verricht naar meer verscheidenheid van economische activiteiten in en rond het linker-Scheldeoevergebied.

De Maatschappij zal eveneens laten bestuderen wat op lange termijn de beste beheersvorm is om de geest van de wet-Chabert - een billijke verdeling van lusten en lasten - ook in de toekomst te respecteren. Deze basisstudie wordt in mei 2010 afgerond.

De Maatschappij Linkerscheldeoever zal, in overleg met de Beheercommissie Natuur, haar medewerking verlenen om de achtergrondnota Natuur zo snel mogelijk te realiseren. Zij gaat er van uit dat alle partners bereid zullen zijn de tijdelijke compensatiegebieden zo vlug mogelijk opnieuw ter beschikking te stellen voor economische activiteiten.

Voor de verbreding van het maatschappelijk draagvlak voerde de Maatschappij in 2009 een aantal opties van het opgemaakte communicatieplan uit: de nieuwsbrief, de website, persconferenties, persberichten en interviews van voorzitter en directie. In 2010 zal de MLSO de focus richten op een verbetering van de

website, de verspreiding van een viermaandelijks nieuwsbrief en de publicatie van een representatief jaarverslag. Hierbij aansluitend werden in de loop van 2009 verscheidene informatievergaderingen gehouden op verzoek van organisaties zoals VOKA, ACV, Interwaas en scholen.

De Maatschappij Linkerscheldeover nam zich voor in 2009 een aantal sociale voorzieningen uit te werken die het linkeroevergebied aantrekkelijker konden maken voor werknemers. Zo werd in dat jaar gestart met een proefproject voor collectief vervoer dat in 2010 definitief zal worden aanbesteed. Daarnaast werd ook een privé-initiatief voor kinderopvang opgericht in Kallo.

Middelen

Om haar doelstellingen te realiseren kan de Maatschappij een beroep doen op de inbreng van haar vennoten. Toch moet zij ook kunnen beschikken over voldoende middelen en mensen om de coördinerende taak die zij voor bepaalde opdrachten kreeg toegewezen, zelf uit te voeren en te sturen.

Zo werd in 2009 werk gemaakt van: de uitbreiding van het personeelskader, de opmaak van specifieke functiebeschrijvingen en de uitwerking van een eigen personeelsstatuut. De nodige opleidingen voor de medewerkers werden meteen aangevat en zullen in 2010 verder worden opgevolgd. Er komt ook een evaluatie van het organogram en een verdieping van de functiebeschrijvingen.

De bouw van een aangepaste kantoorinfrastructuur in de vroegere pastorie van Kallo is ondertussen zo ver gevorderd dat het gebouw in het voorjaar 2010 in gebruik kan worden genomen.

- *Gouverneur ziet belang linkeroever toenemen*

In de loop van 2009 liet gouverneur André Denys van Oost-Vlaanderen herhaaldelijk zijn stem horen over de strategische ontwikkeling van zijn provincie en van de Wase linkeroever in het bijzonder. Daarbij stelt hij dat de relatie tussen het Waasland en Antwerpen betreffende de ontwikkeling van de linker-Scheldeoever gestoeld moet zijn op het principe van gelijkheid: "Antwerpen en het Waasland moeten de problemen en knelpunten in samenspraak aanpakken en trachten op te lossen. Het kan niet dat één regio opdraait voor alle lasten en de andere enkel de baten naar zich toehaalt."

De gouverneur is van mening dat de Wase linkeroever over 30 jaar economisch even belangrijk zal zijn als de Antwerpse rechteroever. Bijgevolg is het volgens hem billijk dat in dit groeiscenario het aandeel van het Waasland meegroeit en die regio een grotere deel van de koek toebedeeld krijgt. "Dat betekent dat het aandeel van het Waasland op het vlak van inspraak, beleid en financiële return in dezelfde mate moet toenemen", aldus de gouverneur van Oost-Vlaanderen.

Personeel

De aanpassing van het personeelskader aan de voorziene taken en verantwoordelijkheden van de Maatschappij was een van de strategische aandachtspunten die op de buitengewone algemene vergadering van 7 december 2007 aan bod kwamen. Uitgangspunt daarbij is dat de MLSO zich vooral concentreert op de coördinatie van een aantal taken en niet uitgroeit tot een Maatschappij die zelf alle operationele taken op zich neemt. Daartoe werd eerst een plan opgemaakt van de prioritaire taken en op basis daarvan werd een personeelsbehoeftenplan uitgewerkt. Deze opdrachten werden toevertrouwd aan Ascento.

Op basis van een audit werd door voormeld bureau een aantal voorstellen voor de toekomstige organisatieontwikkeling van de MLSO geformuleerd en daaraan gekoppeld een passende functieklassificatie en renumeratiebeleid.

Op 21 januari 2009 keurde de raad van bestuur de nieuwe organisatiestructuur en de bijbehorende personeelsinvulling goed. Om de doelstellingen van de Maatschappij te realiseren bleek volgende personeelsbezetting noodzakelijk: een directeur, een stafmedewerker economie-financiën, een stafmedewerker jurist, een stafmedewerker planoloog ruimtelijke ordening, een opzichter van werven en patrimonium, een administratieve en een boekhoudkundige medewerker en een administratieve hulp.

Van deze voorstellen werd in de loop van 2009 werk gemaakt, zodat uiteindelijk in dat jaar volgende personeelsformatie werd gevormd.

Daan Schalck, directeur (tot 31.05.2009)

Peter Van de Putte, directeur (vanaf 19.10.2009)

Paul Nelen, adjunct-directeur (in dienst sinds 1.10.2003)

Bavo Daems, terreinbeheerder (in dienst sinds 1.02.2008)

Els Jennen, stafmedewerker juridische aangelegenheden (vanaf 17.08.2009)

Liesbeth Van Driessche, stafmedewerker ingenieur ruimtelijke ordening (vanaf 17.08.2009)

Eveline Nelen, directiesecretaresse (vanaf 1.09.2009)

Alexandra Van Broeck, administratief assistente (vanaf 1.09.2009)



In afwachting van een definitieve vestiging in 2010 in de oude pastorie aan het Sint-Paulusplein 27 in Kallo, vonden de diensten van de MLSO tot 16 maart 2009 onderdak in het flatgebouw Grote Markt 41 in Beveren, dat ze op voormelde datum verlieten om tijdelijk hun intrek te nemen in een ander flatgebouw aan de Grote Markt 10, bus 3 in Beveren. Deze verhuizing was noodzakelijk wegens de geplande uitbreiding van het personeelsbestand.

Nieuwe directeur

Op 19 oktober 2009 trad Peter Van de Putte (°1968) aan als nieuwe directeur van de Maatschappij Linkerscheldeover.

In de jaren '80 studeerde Peter Toegepaste Economische Wetenschappen aan de Antwerpse Universiteit. Hij werkte ook een aantal jaren bij een expeditiebedrijf op rechteroever. De voorbije vijf jaar had hij een managementfunctie bij Ahrend BELUX, fabrikant van kantoormeubelen.

Zijn ervaring in de openbare en de privésector zal de nieuwe directeur bijzonder goed van pas komen bij het veeleisende en diverse takenpakket dat hij als directeur van de Maatschappij Linkerscheldeover krijgt toebedeeld.

Peter Van de Putte woont in Sint-Gillis-Waas, is getrouwd en heeft 2 kinderen.

De nieuwe directeur volgt Daan Schalck op die benoemd werd tot gedelegeerd bestuurder van de Gentse haven. Daan Schalck was in dienst van de Maatschappij van 16 september 2007 tot 31 mei 2009. In die korte periode heeft hij heel wat initiatieven genomen waardoor de werking van de Maatschappij een verfrissende dynamiek kreeg.



DEEL 2

DE LINKEROEVER IN BEWEGING

Grondbeleid

In overeenstemming met de wet van 19 juni 1978 betreffende het beheer van het linker-Scheldeovergebied (wet-Chabert) en latere wijzigingen, heeft de Maatschappij onder meer tot doel het grondbeleid van het havengebied in het linker-Scheldeovergebied te voeren. Zij kan daartoe de nodige gronden verwerven o.a. door middel van verwervingen voor algemeen nut.

De voorbije jaren voerde de Maatschappij omvangrijke - minnelijke - verwervingen door die twee grote doelstellingen beoogden:

- het verwerven van gronden voor de aanleg van het Deurganckdok
- het verwerven van goederen in Doeldorp en omgeving in het raam van het Sociaal Begeleidingsplan Doel.

De verwervingen verlopen volgens een aantal (ontwerpen van) onteigeningsplannen waarvoor in 2009 nog enkele bijkomende aankopen werden verricht zoals wordt weergegeven in onderstaand overzicht:

(ontwerp) onteigeningsplan / verwervingsplan	Totale uitgaven in het jaar 2009	Totale uitgaven 1999 - 2009
Verrebroekdok		1.220.188,12
Doel 1		148,74
Doel 2		1.235.109,68
Doel 3		4.718.663,88
Doel 4	0,00	3.680.709,34
Doel 5	660,00	36.113.678,89
Doel 7	216.793,20	7.027.374,47
Doel 8	0,00	621.586,61
Doel 8.3	0,00	247,00
Westel. spoorontsluiting	0,00	321.703,74
ex-Federale Overheid	987.535,60	987.535,60
Totaal	1.204.988,80	55.926.946,07

In 2009 werd hieraan het verwervingsplan toegevoegd m.b.t. verspreide terreinen die eigendom waren van de federale overheid. Dankzij de medewerking van de Vlaamse overheid kon de Maatschappij Linkerscheldeover deze terreinen verwerven door middel van een prefinanciering.

Financiering van de verwervingen – aandelen B

Op 31 december 2009 was door de Maatschappij een bedrag van 55.926.946,07 euro uitbetaald aan vergoedingen die door het Vlaamse Gewest werden geprefinancierd. Als tegenprestatie worden door de Maatschappij aan het Vlaamse Gewest aandelen B toegekend op het ogenblik dat de Maatschappij de gelden van het Gewest effectief aanwendt. Op 31 december 2009 bedroeg het totaal aantal aandelen B toegekend voor prefinanciering 44.741,55686 eenheden.

Betreffende vroeger verworven terreinen, werd in de loop van 2009 door de Maatschappij een concessie toegestaan (Handico NV) waarbij de overeenstemmende 79,71767 aandelen B werden vernietigd. Anderzijds werden door het Vlaamse Gewest in 2009 geen bijkomende terreinen bij de Maatschappij ingebracht zodat geen nieuwe aandelen B dienden te worden gecreëerd.

De Maatschappij zal aandelen B vernietigen en terugbetalen van zodra zij door erfpacht, concessie of overdracht, over de overeenkomstige eigendommen beschikt.



Verwervingen met eigen middelen

Om over een voldoende aanbod aan nieuwe, bouwrijpe terreinen in het havengebied te beschikken, heeft de Maatschappij de voorbije jaren enkele belangrijke eigendommen verworven die gefinancierd werden met eigen middelen. In 2009 werd zo een terrein aangekocht van ca. 17,5 ha van een privé-eigenaar, zodat dit nu integraal deel uitmaakt van het patrimonium van de Maatschappij.

Concessies

Na de verwerving van het voormelde terrein werd in september 2009 een openbare bevraging georganiseerd bij mogelijk geïnteresseerde concessionarissen en federaties. Hierbij werd complementariteit nastreefde met de overwegend (petro)chemische activiteiten in de omgeving. In zitting van 2 december 2009 besloot de Raad van Bestuur om de concessie toe te kennen aan De Rijke NV voornamelijk voor de logistieke behandeling van gevaarlijke stoffen, geconditioneerde ladingen e.d. en van materialen bestemd voor de voedingsindustrie.

Op 12 oktober 2009 startte de concessie die werd toegekend aan Handico International N.V. voor een terrein met een oppervlakte van ruim 32.000 m² gelegen aan de Boereveldseweg te Zwijndrecht, dat zal aangewend worden o.m. voor het herstellen en ombouwen van diverse containertypes. Deze concessie, al in 2008 principieel toegekend, kon effectief ingaan na verlenging van de Boereveldseweg zodat het terrein volwaardig ontsloten werd.

In de loop van 2009 werden diverse verspreide en vaak kleinere terreinen in concessie verleend of in gebruik gegeven aan de tijdelijke vereniging Locobouw, die deze aanwendt als werfterreinen voor de realisatie van het project 'Liefkenshoekspoorverbinding' dat zich over ettelijke kilometers uitstrekt.



Het gemeentehuis in de Camermanstraat te Doel

- *Verwerving gemeentelijke eigendommen in Doel*

In zitting van 24 november 2008 besliste het college van burgemeester en schepenen van Beveren onderhandelingen aan te knopen met de Maatschappij Linkerscheldeover voor de verkoop van de gemeentelijke eigendommen in Doel.

Het gaat om volgende eigendommen met een totale oppervlakte van 21.660 m²:

- schoolgebouw met grond, Engelsesteenweg +8
- sportgebouw met grond, Engelsesteenweg 4/6
- pastorie met grond, Hooghuisstraat 6
- gemeentehuis met grond, Camermanstraat 4
- bouwgrond Camermanstraat
- grond met elektriciteitscabine, Engelsesteenweg +47

Op de raad van bestuur van de MLSO van 28 oktober 2009 werd beslist de procedure tot verwerving van de gemeentelijke eigendommen te Doel op te starten, nadat de raad akte had genomen van de totale geschatte waarde van bedoelde eigendommen, nl. 1.154.200,00 euro.

De stenen windmolen op de dijk, een gebouw dat beschermd en eigendom is van de gemeente, staat evenmin als de kerk en het kerkhof op de verkooplijst.

Planprocessen in beslissende fase

Op 25 mei 1999 zijn de 'Principes met betrekking tot het Strategisch Plan linker-Scheldeoevergebied' goedgekeurd door de Vlaamse regering. Op 19 mei 2000 gaf diezelfde regering dan de opdracht tot opmaak van een strategisch plan. Vervolgens zijn talrijke studies uitgevoerd, waarvan de principes zijn bijgesteld tot de zogenaamde 'geactualiseerde principes', die op 26 april 2004 ondertekend werden door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, de Maatschappij Linkerscheldeover, de gemeenten Beveren en Zwijndrecht en de provincie Oost-Vlaanderen.

Deze principes liggen aan de basis van het GRUP 'Waaslandhaven fase 1 en omgeving'¹, vastgesteld door de Vlaamse Regering op 16 december 2005. Dit GRUP (Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan) hield geen begrenzing van de haven in.

Ondertussen waren er in 2001 ook op rechteroever een aantal studies aangevat, die in juni 2004 leidden tot een 'Ontwerp strategisch plan'. Dit werd in 2005 gedeeltelijk verder geconcretiseerd in het zogenaamde 'combinatievoorstel' over de noordoostelijke randzone van de haven.

Sinds het najaar 2003 is er gewerkt aan een stapsgewijze integratie van de planningprocessen op rechter- en linkeroever. Verschillende deelonderzoeken werden uitgevoerd. In 2006 is het 'Tussentijds strategisch plan haven van Antwerpen' afgewerkt, dat op 3 april 2009 werd voorgelegd aan de Vlaamse regering.

¹ Het GRUP 'Waaslandhaven fase 1 en omgeving' werd opgemaakt ter uitvoering van artikel 8 van het decreet van 14 december 2001 voor enkele bouwvergunningen waarvoor dwingende redenen van groot algemeen belang gelden (ook 'validatiedecreet' genoemd) en bijgevolg werd dit GRUP ook opgemaakt als gevolg van de herziening van de 2^e gewestplanwijziging van 2 september 2000.

In dit strategisch plan wordt een geïntegreerd streefbeeld voor de beide Scheldeoevers opgesteld waarbij de gewenste economische, ruimtelijke en milieugebonden ontwikkelingen op elkaar zijn afgestemd.

Streefbeeld

Het vooropgestelde streefbeeld is gebaseerd op verschillende uitgangspunten.

In de eerste plaats is het de bedoeling dat de haven verder ontwikkelt tot één ruimtelijk en functioneel samenhangend geheel. Op de rechteroever staat economische versterking door inbreiding en verdichting voorop, al dan niet gepaard gaande met herstructurering (van bedrijven, bedrijventerreinen of infrastructuur). Op de linkeroever wordt uitgegaan van economische versterking door de opvang van sterk groeiende containertrafiek en de uitbouw van logistieke en productieve activiteiten.

De basisvoorwaarde voor de havenontwikkeling is volwaardige natuurontwikkeling zodat een gunstige staat van instandhouding van speciale beschermingszones gegarandeerd is.

Daarnaast werden ook zes randvoorwaarden geformuleerd: leefbaarheid van de woonkernen, aanvaardbaar niveau van mobiliteit, economisch leefbare landbouw, ruimte voor verwerking van baggerspecie, respecteren van milieugebruiksruimte en integraal waterbeheer.

Verder werd ook enkele ruimtelijke uitgangspunten en inrichtingsprincipes voor het gebied vastgelegd (bv. zuinig ruimtegebruik). De verschillende randvoorwaarden zorgen ervoor dat conflicten over ruimtegebruik kunnen worden voorkomen, economische projecten doelmatig kunnen worden uitgevoerd en op effectieve wijze maatregelen kunnen worden getroffen om het leef- en woonmilieu en de natuurlijke waarden te verbeteren én de omgevingsbelasting te verminderen. In de mate van het mogelijke zijn de inzichten ook afgestemd op de vele andere planningprocessen die een impact hebben op het grondgebied van de Antwerpse haven (zoals gemeentelijke structuurplannen, masterplan mobiliteit, Globaal Geactualiseerd Sigmaphan en Langetermijnvisie Schelde-estuarium).



Het strategisch plan schetst een toekomstbeeld op lange termijn voor het hele studiegebied met een plan-horizon die reikt tot omstreeks 2030. Belangrijk is dat het strategisch plan voor de haven van Antwerpen geen eindbeeld van de havenontwikkeling schetst. De uitvoering en de economische invulling van het plan vinden immers plaats in een uiterst dynamische context.

Plan-MER

Omdat het strategisch plan het ontwikkelingskader voor de haven vormt en een ruimtelijk uitvoeringsplan vereist is om de uitvoering ervan te verzekeren, werd geopteerd om voor het strategisch plan een plan-MER op te maken: het plan-MER 'over het strategisch plan voor en de afbakening van de haven van Antwerpen en haar omgeving'. Een ruimtelijk uitvoeringsplan dat het kader vormt voor de toekenning van een vergunning voor project-MER-plichtige projecten of een ruimtelijk uitvoeringsplan dat aanzienlijke milieueffecten kan hebben, dient voorafgaandelijk getoetst te worden door een plan-MER. Dit geldt ook wanneer een passende beoordeling, in uitvoering van het decreet Natuurbehoud, vereist is.

De Vlaamse regering keurde op 16 december 2005 de opstart goed van het decretaal en Europees vereiste plan-MER dat de effecten diende te meten en te evalueren van alle al opgemaakte plannen met hun varianten, binnen het projectgebied. Het gaat o.m. over de strategische plannen voor beide Scheldeoevers, plannen m.b.t. natuurinrichting, infrastructuur, enz. Gezien de omvang en de impact van het project werd het plan-MER gevoed met uiteenlopende studies die elk een aparte problematiek belichten.

Zo werd een Economische Ontwikkelingsstudie uitgevoerd die mogelijke evoluties binnen de Hamburg-Le Havre-range bekeek en daarvoor de mogelijke responses van de Antwerpse haven gaf, evenals de cijfermatige draagwijdten ervan. Tevens werden uiteenlopende facetten van vraag- en aanbodzijde met elkaar geconfronteerd (bv. vraag naar terreinen, naar diepgang, naar ontsluiting, enz...), rekening houdend met bestaande of toekomstige beperkingen zoals die opgenomen werden in de principes van het strategisch plan over de linker-Scheldeoever (2004).

Een andere insteek van het plan-MER betreft de 'Achtergrondnota Natuur' die de bestaande natuurwaarden inventariseert en er de te behalen doelstellingen tegenover stelt, zowel kwalitatief en kwantitatief als ruimtelijk. Deze ruimtelijke vertaling werd uitgewerkt in een aantal evenwaardige scenario's waarvan de meest succesvolle door het plan-MER ter evaluatie werden meegenomen via verder uitgewerkte haven-scenario's.

Uiteraard is ook het aspect 'mobiliteit' een belangrijke component van de verdere havenuitbouw. In de 'Synthesestudie mobiliteit voor het strategisch plan van de haven van Antwerpen' kwamen uit de diverse groeiscenario's van de economische ontwikkelingsstudie enkele knelpunten met de verschillende goederenstromen naar voor.

Op deze wijze werden meer planalternatieven (met varianten) ontwikkeld, gaande van een ingeperkte tot een sterk uitgebreide haven, met daarin telkens enkele specifieke infrastructuren.

Het plan-MER onderzocht ook de effecten van zes verschillende planvarianten op o.m. bodem, geluid, mobiliteit, watersysteem enz... Uiteindelijk vergeleek een multicriteria-analyse de effecten van de diverse planvarianten, waarbij de criteria werden ingedeeld in twee groepen: 'impact op natuur' en 'impact op

mens' en waarbij aan elk van de criteria een gewicht werd toegekend. Het hoeft niet te verbazen dat uit een gevoeligheidsanalyse die de invloed van de toegekende gewichten in beeld bracht - vanuit de visie van een milieueffectenrapport - de planvarianten met een beperkte ruimtelijke impact en een lage economische groei als te verkiezen alternatieven naar voor kwamen.

Uiteraard gaat het hier om een economisch project dat de havenfunctie volwaardig tot haar recht wil laten komen, zodat ook het aspect 'economie' in de afweging werd geïntegreerd. Daarom werd rekening gehouden met de impact van een verdere havenontwikkeling op de economie en de industrie, vanuit het belang van bijkomende toegevoegde waarde, werkgelegenheid en kansen voor Sevesobedrijven. Ook de invloed op de landbouw (zowel op het areaal als op de landbouwbedrijven) werd nagegaan.

Maatschappelijk meest haalbare alternatief

Op de planvariant die na deze bijkomende afwegingen als meest optimale naar voor kwam, werd nog verder ingezoomd. Op basis van de resultaten van de milieueffectenbeoordeling en door voortschrijdend inzicht werd deze variant verder aangepast tot een nieuw planalternatief en tot het 'maatschappelijk meest haalbare alternatief' (MMHA) verfijnd.

Het MMHA bestaat uit een ruimtelijke visie over de havenontwikkeling en de omgeving. In de ruimtelijke visie worden de hoofdelementen voor de ruimtelijke afbakening van het MMHA beschreven. Deze moet de basis vormen voor het ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van het zeehavengebied. Voor de concrete invulling van deze ruimte is verder onderzoek op projectniveau nodig.

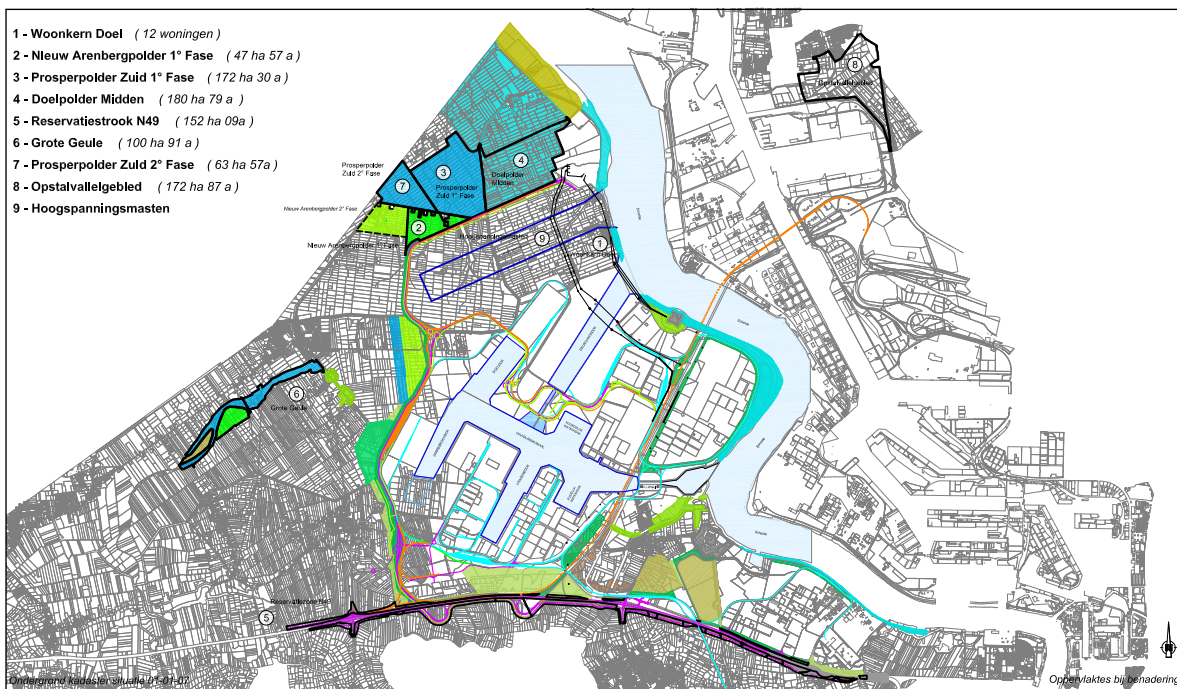
De grens van het MMHA bakent een gebied af met een totale oppervlakte van 12.360 ha op rechter- en linkeroever. Het MMHA-alternatief bevat een getijdencontainerdok (werknaam: Saftingendok), in feite een ruimere uitvoering van het type Deurganckdok.

In een eindafweging werd door het plan-MER opnieuw een multicriteria-analyse uitgevoerd met als bedoeling het MMHA te vergelijken met de eerder bestudeerde planvarianten én met inachtneming van de effecten op de economie.

Uiteindelijk besluit het plan-MER met een lijst van aandachtspunten en milderende maatregelen die dienen te worden toegepast bij de realisatie van het MMHA.

Het ontwikkelingstraject van het aanvankelijke strategisch plan voor de Waaslandhaven tot de uiteindelijke uitspraak van de Vlaamse regering (januari 1998 – september 2009) vergde bijzonder veel tijd, vooral omwille van de omzichtigheid waarmee tewerk werd gegaan bij dit complexe en omvangrijke project dat, zoals al aangegeven, rekening dient te houden met een groot aantal en onderling sterk verschillende invalshoeken.

Op 4 maart 2009 keurde de Dienst MER (Departement Leefmilieu, Natuur en Energie) het plan-MER over het 'Strategisch plan voor - en de afbakening van - de haven van Antwerpen en haar omgeving', goed. Op 11 september 2009 nam de Vlaamse regering kennis van de resultaten van het ruimtelijk veiligheidsrapport, het plan-MER, het goedkeuringsverslag van de Dienst MER en van de watertoetsen over het strategisch plan. Op basis daarvan koos de Vlaamse regering voor het MMHA zoals omschreven in het plan-MER en de daaraan verbonden milderende en natuurcompenserende maatregelen. Ze gelastte de bevoegde ministers met de verdere uitwerking van dit alternatief.



AMT/S/2684 – Maatschappelijk Meest Haalbaar Alternatief, bron: Vlaams Gewest, Afdeling Maritieme Toegang

Dit betekent een zeer belangrijke stap in de complexe procedure van planprocessen omdat de grenzen van het havengebied ruimtelijk moeten worden vastgelegd in een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) dat getoetst wordt aan het plan-MER, het ruimtelijk veiligheidsrapport en de andere daarmee verbonden documenten en onderzoeken.

Procesverloop

Door de keuze van de Vlaamse regering voor het MMHA kon onmiddellijk gestart worden met de voorbereiding van het GRUP dat het havengebied zal afbakenen. Tijdens een vergadering met de gouverneurs van Antwerpen en Oost-Vlaanderen, zal dit GRUP aan alle actoren die bij de havenontwikkeling betrokken zijn, worden voorgelegd. Daarna kan de Vlaamse regering het GRUP op voorlopige basis vastleggen, waarna het aan een openbaar onderzoek kan worden onderworpen. Hierbij kunnen opmerkingen of bezwaren worden geformuleerd. Na onderzoek hiervan kan het GRUP eventueel nog worden aangepast, waarna de Vlaamse regering de havenafbakening definitief kan vastleggen.

De vaststelling van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan betekent concreet dat vanaf dat ogenblik de gebieden voor havenactiviteiten en belangrijke infrastructuur ondubbelzinnig bepaald zijn, net zoals zones voor buffering, natuurontwikkeling, landbouw, wonen, enz. ... Binnen deze grenzen kan dan een aantal projecten van start gaan.

Logistiek Park krijgt vorm

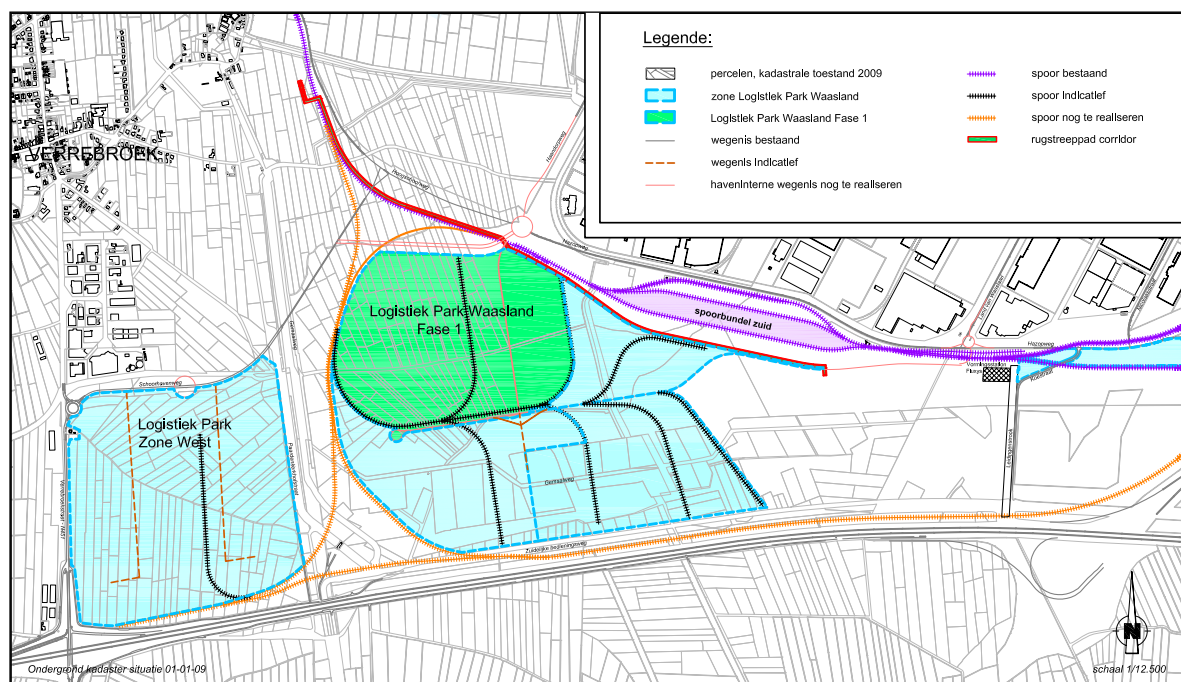
Op 2 maart 2009 startten de werkzaamheden voor de aanleg van het Logistiek Park Waasland (LPW). Het LPW is gelegen in de zuidelijke hoek van de Waaslandhaven tussen de expresweg E34, de Verrebroekstraat en de Schoorhavenweg.

Vooraf organiseerde de Maatschappij Linkerscheldeover een ruime bevraging onder de havengebonden logistieke bedrijven voor een mogelijke concessie in de eerste fase van het LPW. Deze eerste fase betreft een oppervlakte van ongeveer 49 ha. De totale oppervlakte van het Logistiek Park Waasland bedraagt om en bij de 170 ha. De Raad van Bestuur van de Maatschappij kende na de bevraging een concessie toe aan Tabaknatie NV (ca. 35 ha) en Nova Natie NV (ca. 11 ha).

Bedoeling is, na deze eerste fase, volgens de noodwendigheid bijkomende terreinen ter beschikking te stellen.

Het Logistiek Park Waasland (LPW) kan worden ingedeeld in twee grote delen. De oostelijke zone is bestemd voor typische haven- en industriële logistiek. De westelijke zone, dichtst bij Verrebroek, is eveneens bestemd voor logistieke activiteiten maar met meer aandacht voor groeninrichting op en rond de bedrijfsterreinen. Hier worden ook bijkomende eisen gesteld om mogelijke hinder voor de omgeving te voorkomen. De westelijke zone zal pas later ter beschikking worden gesteld.

De Maatschappij Linkerscheldeover hanteert bij de ontwikkeling van het Logistiek Park Waasland strenge normen aangaande duurzaamheid en zuinig ruimtegebruik. Concessionarissen moeten aantonen dat ze de oppervlakte optimaal zullen benutten. Verder gaat bijzondere aandacht naar verantwoord energiegebruik, maximale recyclage, minimale uitstoten, het respecteren van het natuurlijke milieu en de ingezette transportmiddelen. Uiteraard vormt ook de vooropgestelde tewerkstelling een belangrijke factor.



Logistiek Park Waasland (LPW)

Het Logistiek Park Waasland grenst aan het natuurgebied 'de Haasop'. De Maatschappij Linkerscheldeover heeft daarom een aantal milderende maatregelen voorzien die gericht zijn op de instandhouding van specifieke fauna- en florasoorten. Ook is er geïnvesteerd in uitgebreide natuurcompensaties. De toekomstige bedrijven zullen bij de inrichting van hun terrein rekening moeten houden met deze maatregelen. Het LPW wordt ontsloten via de rotonde aan de Hazopweg. In een volgende fase is een tweede bijkomende wegontsluiting gepland. Er is ook een spoorontsluiting voorzien en er wordt nog onderzocht welke mogelijkheden het Verrebroekdok de binnenvaart kan bieden.

Ontwikkelingszone Saeftinghe

In 2009 organiseerden het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (GHA) en de Maatschappij Linkerscheldeover (MLSO) een marktconsultatie over de Ontwikkelingszone Saeftinghe, de toekomstige noordelijke ontwikkelingszone van ongeveer 1.000 ha voor de haven van Antwerpen. Met de resultaten van deze consultatie willen de beheerders van dit gebied tot een optimale invulling van deze zone komen. Het gaat om zowel de exploitatie van een containergetijdendok als het uitoefenen van logistieke en industriële activiteiten.

Met de afsluiting van het Plan-MER op 11 september 2009 werd een belangrijke stap gezet naar de ruimtelijke afbakening van het havengebied op de linker-Scheldeover. In het Maatschappelijk Meest Haalbaar Alternatief is er ruimte voorzien van circa 1.070 ha voor maritieme, industriële en logistieke ontwikkeling.

In de marktconsultatie werd geïnformeerd naar de belangstelling voor de exploitatie van een getijdendok voor de behandeling van containers. Ook werd gepeild naar de interesse voor industriële en logistieke projecten in deze zone. De consultatie moet eveneens duidelijkheid verschaffen over de optimale invulling van dit gebied, zodat - rekening houdend met economische én maatschappelijke elementen - een optimale verdeling kan worden doorgevoerd. De gebiedsbeheerders streven naar een samengaan van industrie, logistiek en overslag.

Bedrijven en consortia werden tevens gevraagd naar de impact van hun activiteiten op het milieu, wat hun bijdrage is aan de economische ontwikkeling van de regio, welke mogelijke containertrafieken en industriële of logistieke activiteiten zij verwachten, ten slotte op welke wijze transport van en naar de toekomstige locatie zal plaatsvinden.

De marktconsultatie heeft een louter verkennend karakter zodat er nog geen enkele verbintenis is ten opzichte van een definitieve invulling. Ruim duizend bedrijven wereldwijd ontvingen de marktconsultatie.

Uit de eerste en voorlopige resultaten van de bevraging blijkt dat de economische crisis niet verhinderd heeft dat het initiatief een zeer grote respons heeft gekregen. De belangstelling kwam van zowel bedrijven die al in de haven van Antwerpen aanwezig zijn als van internationale spelers. Zij beschouwen de huidige crisis blijkbaar niet als structureel. Een andere opmerkelijke vaststelling is de uitdrukkelijke belangstelling voor containeroverslag, tankopslag en logistiek, minder voor industrieprojecten. Later volgt nog een meer formele bevraging.

Haven en industrie

- *Haven in de greep van economische crisis*

Algemeen

De haven van Antwerpen heeft in 2009 precies 157.806.429 ton goederen behandeld. Dat is een daling van 16,7 procent in vergelijking met de bijna 190 miljoen ton in 2008. De aanvoer daalde met 22,3 procent naar 81.600.769 ton, de afvoer liep met 9,7 procent terug naar 76.205.660 ton. Deze dalende cijfers zijn een gevolg van de economische crisis die in 2009 bijna de hele wereld trof.

De containertrafiek daalde met 13,9 procent en het roroverkeer ging met 27,6 procent achteruit. In het jaar 2009 zijn 238.041 auto's ingevoerd en 532.278 auto's uitgevoerd, waardoor de totale trafiek met ongeveer twintig procent is afgenomen.

Het conventionele stukgoed is met 38,3 procent gedaald. Belangrijkste oorzaak is de sterke afname van de behandeling van staalproducten (-44,7%), houtcellulose en papier (-48,1%). Ook de overslag van meststoffen, chemicaliën, hout, fruit, meel, suiker en graniet liep sterk terug.

De overslag van massagoederen nam gemiddeld af met 14,6 procent. Het grootste deel van de daling is te wijten aan de terugval van het droge massagoed. De overslag daalde met 36,4 procent. Vooral de ertsen (-64,7%), de kolen (-37,9%) en de meststoffen (-20,8%) gingen fors achteruit.

De overslag van vloeibaar massagoed steeg met 0,5 procent. De belangrijke trafiek van aardoliederivaten steeg met 3,6 procent.

Het aantal zeeschepen is in het jaar met 15,1 procent gedaald naar 13.921. De bruto tonnenmaat daalde eveneens, met 10,2 procent.

Voor meer globale en gedetailleerde cijfers én toelichting verwijzen we naar de website van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen: www.havenvanantwerpen.be



Waaslandhaven

In 2009 bedroeg de totale maritieme trafiek op de linker-Scheldeoever 25.397.599 ton. Dat is ruim 10 miljoen ton minder dan het jaar voordien (36.375.155 ton) of een verlies van 30%. De afvoer van goederen (13.845.132 ton) overtrof, net als het jaar voordien, ook in 2009 de aanvoer van goederen (11.552.467 ton).

De cijfers tonen aan dat ook de trafiek in de Waaslandhaven zwaar te lijden had onder de algemene economische crisis die de hele haven van Antwerpen trof. Het aandeel van de linkeroever in de totale trafiek van de Antwerpse haven daalde in 2009 tot 15%. In 2008 bedroeg dit aandeel nog 19% en 18% in 2007.

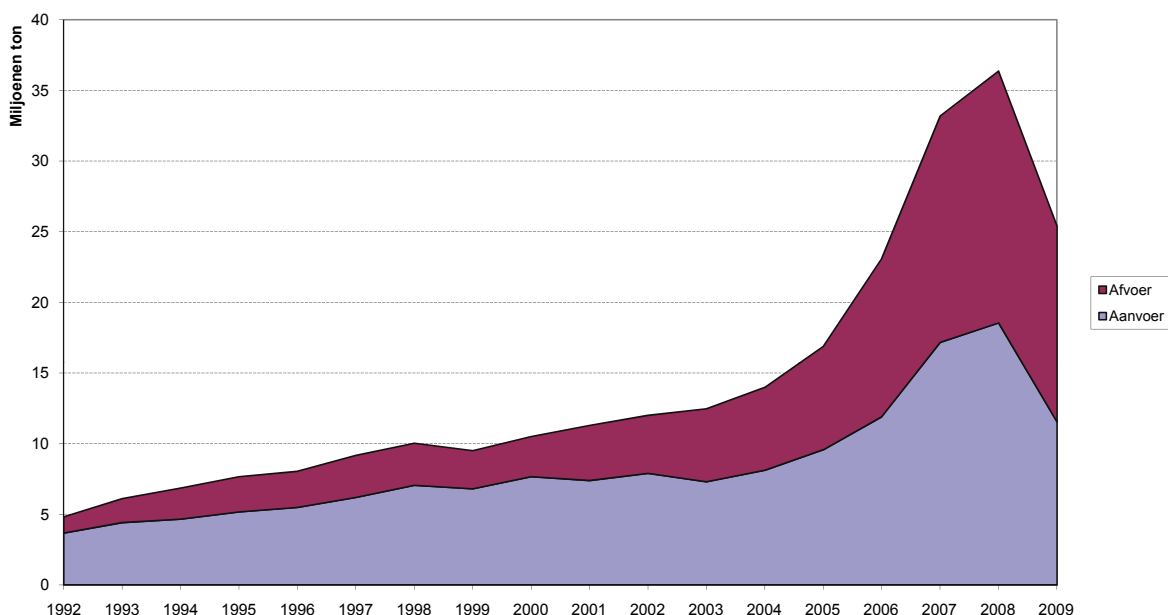
Deze dalende cijfers laten zich sterk voelen in het stukgoed (-34%) en het droog massagoed (-10%), iets minder in het vloeibaar massagoed (-8%). Alle soorten van goederen vertonen verliescijfers tegen het jaar voordien. Vooral de sector van de houtcellulose kreeg een fors verlies te incasseren (-62%), maar ook de metaalproducten (-49%), het hout (-46%) en diverse goederen (-41%) kregen zware klappen. Ook de containertrafiek op linkeroever leed fel onder de crisis.

Meer dan 1/3 van de aangevoerde goederen komt uit Europese landen (36%). De aanvoer van goederen uit het Midden en het Verre Oosten is fel teruggelopen van 29% in 2008 tot 17% in 2009. Brazilië, het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten en China zijn de vier belangrijkste landen van waaruit goederen naar de linker-Scheldeoever worden aangevoerd. Zij hebben elk een aandeel van meer dan 1% in de aanvoer van goederen naar de Waaslandhaven.

Opmerkelijk is dat de afvoer van goederen naar het Midden en het Verre Oosten in 2009 op hetzelfde niveau is gebleven (30%) als het jaar voordien. Deze gunstige score is vooral te danken aan het aandeel van China (2,68%) als het belangrijkste land van bestemming van goederen die van op de linker-Scheldeoever vertrekken. Turkije, Finland en Brazilië vervolledigen de top vier.

Voor gedetailleerde cijfers verwijzen we naar bijgaande tabellen.

Evolutie maritieme trafiek Linkeroever



Maritiem goederenverkeer linker-Scheldeoever

(gewicht in ton)

PLAATS VAN AAN -EN AFVOER	2009	evolutie 2008-2009
Deurganckdok	12.886.321	-35%
Vrasenedok	5.982.032	-34%
Verrebroekdok	3.401.470	0,25%
Zuidelijk insteeddok	1.890.069	-21%
Andere dokken	733.203	-35%
Scheldesteigers	504.504	2%
Aanvoer	11.552.467	-37%
Afvoer	13.845.132	-22%
TOTAAL	25.397.599	-30%

SOORTEN VAN GOEDEREN	aanvoer	afvoer	totaal 2009	evolutie 2008-2009
Stukgoed	8.278.807	12.081.893	20.360.700	-34%
Droog massagoed	781.345	1.181.121	1.962.466	-10%
Vloeibaar massagoed	2.492.314	582.118	3.074.432	-8%
TOTAAL	11.552.467	13.845.132	25.397.599	-30%

AARD VAN GOEDEREN				
Metaalprodukten	647.642	687.224	1.334.866	-49%
Rollend materieel	636.487	1.660.752	2.297.239	-20%
Papier	632.519	39.380	671.899	-29%
Houtcellulose	457.724	47.946	505.670	-62%
Hout	53.242	5.567	58.809	-46%
Gas en chemische produkten	2.108.267	569.484	2.677.751	-5%
Schroot, ertsen, zand, grint	741.869	1.176.318	1.918.187	-10%
Containers	5.734.164	9.493.915	15.228.079	-32%
Diverse goederen	540.553	164.546	705.099	-41%
TOTAAL	11.552.467	13.845.132	25.397.599	-30%

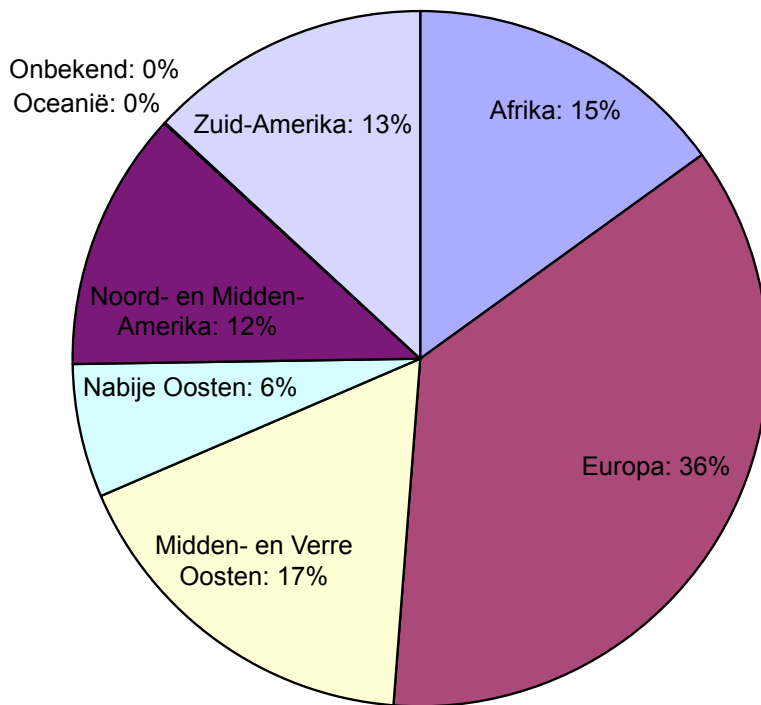
De cijfers in bovenstaande tabellen zijn gebaseerd op de gegevens van de terminaloperators.

De lading van de containers is niet gekend.

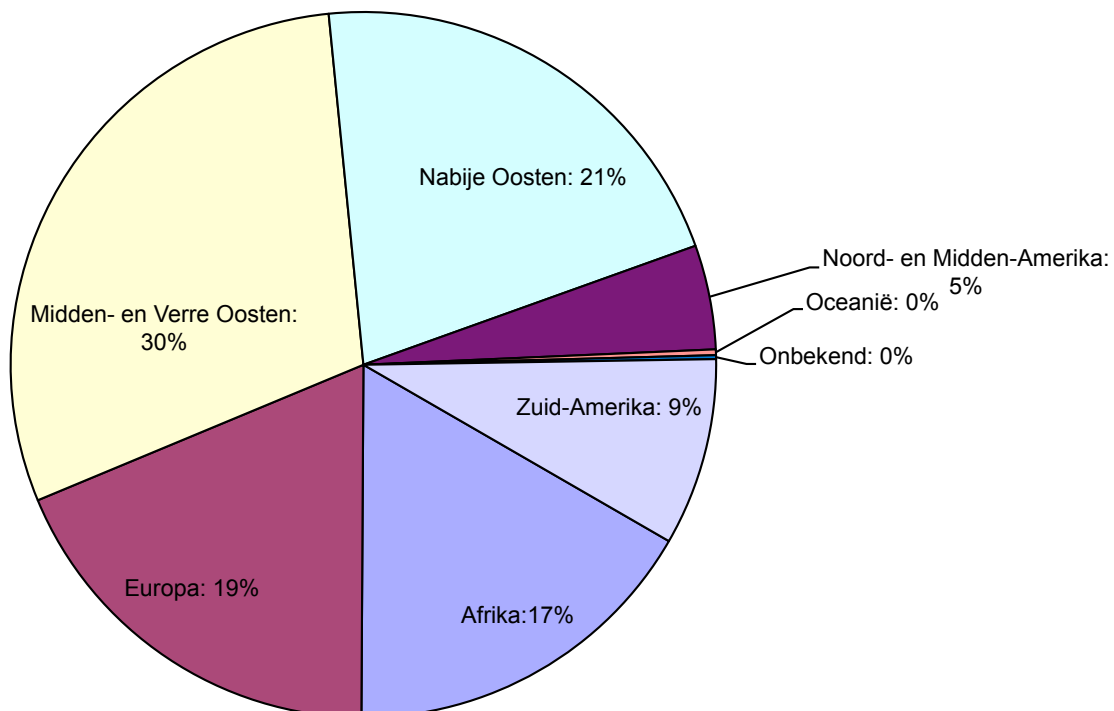
Alle opgaven van de goederensoorten omvatten enkel niet-gecontaineriseerde ladingen.

(bron: Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)

Verdeling maritieme trafiek Linkeroever naar vaargebied van oorsprong 2009



Verdeling maritieme trafiek Linkeroever naar vaargebied van bestemming 2009



(bron: Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)

Uiteraard zijn deze negatieve cijfers ook merkbaar in de activiteiten aan de dokken. Op uitzondering van het Verrebroekdok, waar in 2009 een lichte stijging van de tonnenmaat werd genoteerd, gaan de cijfers van de andere dokken achteruit. Ook het Deurganckdok kreeg harde klappen met een daling van het goederenverkeer van meer dan 19 miljoen ton naar minder dan 13 miljoen ton. Aan de Scheldesteigers was er een licht verhoogde activiteit.

Waterwegen

Ook de vervoerde tonnage op de waterwegen, beheerd door Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z), nam in 2009 een forse duik tot 29 miljoen ton, nadat de cijfers de jongste vijf jaar op ongeveer 33 miljoen ton lagen. De verklaring hiervoor moet eveneens worden gezocht in de teruggang van de economische conjunctuur. De cijfers van W&Z worden in belangrijke mate bepaald door de maritieme overslag in de zeehavens van Antwerpen en Gent. In beide havens zijn de trafiekcijfers in 2009 sterk teruggelopen, zodat het onvermijdelijk is dat ook de trafieken op de waterwegen hiervan de weerslag ondervonden.

- *Bedrijven voorzichtig maar tegelijk hoopvol*

Het is duidelijk dat de wereldwijde economische crisis ook haar weerslag heeft gehad op de industriële bedrijvigheid in de Waaslandhaven. Sommige bedrijven zetten ondanks de crisis hun investeringsbeleid gewoon voortgezet, andere hebben hun toekomstplannen wat afgeremd. Maar de meeste bedrijven blijven hoopvol dat 2010 een beter economisch jaar wordt en hun activiteiten weer op volle toeren zullen draaien.

Bij **Adpo** werd in 2009 zwaar geïnvesteerd o.m. in de uitbreiding van het magazijnencomplex met 4000 m², het upgraden van de bestaande waterzuivering, het realiseren van hernieuwbare, groene energie met de installatie van 12 'Suntrackers' aan de terreingrens Steenlandlaan en het aanbrengen van zonnepanelen op het dak van een gebouw. Al deze projecten waren goed voor bijna 2 miljoen euro. De belangrijkste investering gold de bouw van een nieuw tankpark met 6 tanks van elk 2500 m³, verbonden met pijpleidingen naar de steiger aan het Zuidelijk Insteekdok. Een investering van 6,5 miljoen euro.

Borealis zette in november 2009 in de bibliotheek van Zwijndrecht een fototentoonstelling op over de waterproblematiek. Met 'Water for the World' ontwikkelden Borouge en Borealis een programma dat duurzame oplossingen voor drinkbaar water en volksgezondheid aanbiedt. Beide bedrijven willen op die manier meewerken aan een van de Millenniumdoelstellingen van de Verenigde Naties waarbij het aantal mensen dat geen toegang heeft tot drinkwater of sanitair tegen 2015 zou worden gehalveerd. Voor meer informatie: zie www.waterfortheworld.net. Borealis is een producent van chemische en innovatie plastic-oplossingen. De fabriek in Kallo produceert propyleen en polypropyleen.

Begin maart 2009 sloot het chemisch bedrijf **Chemtura**, dat sinds 1993 gevestigd was aan de Nieuwe Weg in Zwijndrecht, de deuren. Chemtura had in België geen productiesites, wel een Europese klantendienst in Zwijndrecht en een laboratorium in Herentals. In de beginjaren draaide Chemtura goed, maar de jongste jaren liep het minder goed. Uiteindelijk besliste Chemtura zijn activiteiten in ons land te staken. Het bedrijf, dochter van de Amerikaanse multinational Chemtura, heeft zijn wortels in de negentiende eeuw en werd in de jaren vijftig omgedoopt tot Crompton, dat enkele jaren geleden opging in Chemtura. De sluiting kwam als een volledige verrassing. In 2008 werkten er bij Chemtura nog 40 personeelsleden.

Bagger- en milieugroep **DEME** heeft binnen haar lopend investeringsprogramma 2008-2011, dat voor een bedrag van ca 1 miljard euro volop in uitvoering is, in 2009 een New Generation+ megasleephopperperzui-

ger met een beuninhoud van 30000m³ besteld. In het laatste kwartaal werd een sleephopperzuiger met een beuninhoud 5600m³ in de vaart genomen alsook een cutterzuiger, een WID (Water Injection Dredger) en twee splijtbakken met een capaciteit van 3000m³. In augustus werd een jumbo hefplatform gedoopt. Naast al deze schepen heeft DEME in 2009 nog een zeer groot dieplepelponton, twee zeegaande rotsclusterzuigers, een valpijpschip voor steenbestorting tot 2000m diepte en een grindsleepzuiger met 5000m³ beuninhoud in aanbouw.



Het jaar 2009 was voor de groep **De Rycke Beton, Zand- en Grindcentrale**, bijzonder belangrijk. Er werd nl. gestart met de leveringen van het beton voor de Liefkenshoekspoortunnel. Gezien de omvang van dit project, werd op de site in Kallo een bijkomende betoncentrale geïnstalleerd. Daarnaast werd de bestaande centrale gemoderniseerd en uitgerust met een zgn. bypasssysteem. Dit systeem zorgt voor minder sleet in de menger en doet de productiecapaciteit gevoelig toenemen. De totale productiecapaciteit op de site werd zo op 400 m3 per uur gebracht.

De toename van de activiteit zorgde er tevens voor dat de lay-out van de site volledig werd hertekend en dat er een oplossing werd bedacht voor het restbeton en het spoelwater. Hiertoe werd een volledig nieuwe spoelinstallatie opgebouwd waarbij het hemelwater, spoelwater en de restfractie in het productieproces geïntegreerd worden. Daardoor kon een 'nullozingsstatuut' behaald worden.

In mei 2009 werden op de terminal van **DP World** aan het Deurganckdok drie reusachtige portaalkranen aangevoerd. De tuigen hebben een hoogte van 80,76 meter, met de giek omhoog reiken ze zelfs tot een hoogte van 126 meter. Hun reikwijdte omvat 22 containers. Speciale grijpers laten toe in één beweging vier twintigvoetcontainers op te nemen. De nieuwe kranen kosten om en bij de 24 miljoen euro.

In 2009 investeerde **Electrabel**, Groep GDF SUEZ, 153 miljoen euro in de kerncentrale van Doel. De belangrijkste projecten waren onder meer de nieuwe turbine voor Doel 4 en de vervanging van de stoomgeneratoren Doel 1. De vervanging van de stoomgeneratoren van Doel 1 betekende een investering van 70 miljoen euro. Het project werd uitgevoerd door Electrabel en Tractebel Engineering. Al in 2005 begonnen zij met de voorbereiding van deze operatie. Een tweede grootschalig project in 2009 was de retrofit van Doel 4. Praktisch houdt dit in dat het lagedrukgedeelte van de turbine voorzien wordt van twee nieuwe statoren en twee nieuwe rotoren. Door deze nieuwe technologieën stijgt het rendement en dus ook het vermogen van de turbine.

Begin 2009 kondigde Electrabel aan dat het 50 nieuwe medewerkers ging aanwerven voor de kerncentrale van Doel, ondanks de onzekerheid die toen nog heerste over de toekomst van de kerncentrales in ons land. Deze aanwerving is niet alleen nodig om gepensioneerde werknemers te vervangen, maar ook om een werfreserve aan te leggen van nucleaire technici en ingenieurs die met het oog op de internationale projecten van de groep Suez.

Electrabel heeft ook nog plannen voor de aanleg van twee grote parkeerterreinen nabij de hoofdingang maar buiten de beveiligde zones. Deze maatregel is een gevolg van nieuwe en strengere veiligheidsnormen.



De kerncentrale van Doel

Fabricom, met een vestiging in Zwijndrecht, is de Belgische referentie op het vlak van innovatieve technische installaties en diensten voor industriële, energiegerelateerde, tertiaire en infrastructurele markten. De expertise van het bedrijf omvat een brede waaier van technische disciplines zoals electrical, instrumentation, mechanical, industrial piping, automation, maintenance en bijbehorende 'specialist applications'. Fabricom biedt pasklare oplossingen aan voor lokale en ook pan-Europese, monodisciplinaire, multisite en multidisciplinaire projecten. Het maakt deel uit van de Belgische entiteit van GDF SUEZ Energy Services. In de vestiging in Zwijndrecht vindt u de activiteiten van de divisies Industry North en Maintenance, Services & Panels. Divisie Industry North heeft 3 grote kernactiviteiten: Piping & Mechanical, Electrical & Instrumentation en Process Solutions.

De Divisie Maintenance, Services & Panels spitst zich toe op onderhoud en gespecialiseerde diensten voor de industrie en op het bouwen van elektrische borden.

Geodis Nova Logistics - een joint venture van Geodis, een dochter van de Franse spoorwegen, en Nova Natie – voorzag in 2009 een investeringsbedrag van 5 miljoen euro voor de bouw van nieuwe magazijnen op de terminal van Nova Natie op de linkeroever. Het bedrijf wil zich concentreren op de opslag, controle, verwerking, etikettering, herverpakking en verzending van consumptie-, hightech-, verzorgingsproducten en auto-onderdelen via de haven van Antwerpen.

Op 1 november 2009 werd de **Grensinspectiepost (GIP)** vlakbij het Deurganckdok op de linker-Scheldeover in gebruik genomen. Douane, scheepvaartpolitie en het Federaal Voedselagentschap vinden hier onderdak. Met de installatie van de nieuwe post op de linkeroever kunnen controles van goederen die de Waaslandhaven binnenkomen of verlaten, nu veel sneller gebeuren. Voorheen gebeurden de controles met mobiele scanners of in de inspectiepost op de rechteroever. De ingebruikneming van de nieuwe Grensinspectiepost - met technisch verfijnd controlematerieel - levert heel wat tijdswinst op. Bovendien verlopen de controles nu ook efficiënter en financieel goedkoper.



Grond Recyclage Centrum NV, gespecialiseerd in biologische en fysico-chemische grondreiniging, investeerde in 2009 in een nieuwe windturbine van 2MW in zijn centrum in Kallo. De energie geproduceerd door de windturbine wordt grotendeels gebruikt voor de eigen energiebehoefte.

Indaver staat op zijn site in Doel in voor de thermische verwerking van niet-recycleerbaar huishoudelijk afval, vergelijkbaar bedrijfsafval en slib. Complementaire installaties garanderen een geïntegreerde oplossing. De thermische verwerking met energieteerugwinning en uitgebreide rookgaswassing van 391.000 ton

huishoudelijk afval en bedrijfsafval gebeurt in drie roosterovens, de verwerking van 454.000 ton waterzuiveringsslib, industrieel slib en vaste afvalstoffen in drie wervelbedovens. In een asbehandelingsinstallatie worden 92.000 ton assen verder behandeld en worden ferro, non-ferro en granulaten gerecupereerd. Indaver en Sleco recupereren de energie uit het afval. Een deel van de stoom doet dienst als proceswarmte in een naburig bedrijf. De stoom van de roosterovens werd in een stoomturbinegenerator omgezet tot 167.955 MWh elektriciteit, de stoom van de wervelbedovens tot 265 901 MWh. De energie die op de site van Doel extern wordt geleverd komt overeen met de energiebehoefte van 140.000 gezinnen.

De wervelbedovens van Sleco werden met een nieuwe voorbehandelingsinstallatie met een capaciteit van 200 000 ton uitgebreid. De installatie werd midden 2009 in gebruik genomen. Voorbehandeling van de vaste afvalstoffen is nodig voor een optimale verwerking in de oven. Dankzij de nieuwe installatie kan ook niet voorbehandeld afval rechtstreeks op de site worden aangeleverd.

INEOS nv in Zwijndrecht maakt deel uit van de INEOS Group die sinds zijn ontstaan in 1998, uitgroeide tot het derde grootste chemieconcern ter wereld. Het telt wereldwijd 64 fabrieken en 16.000 werknemers. INEOS is een niet beursgenoteerd bedrijf dat groeit door overnames en investeringen. 10% van het bedrijf is in handen van de werknemers. INEOS telt 17 divisies. De fabriek in Zwijndrecht behoort tot de divisie Oxide en produceert tussenproducten zoals ethyleenoxide en glycolen, en specialiteiten. De site herbergt tevens dertien gastbedrijven, de zogenaamde 'Derde Partijen'.

In het voorjaar van 2009 ging de productie-installatie van Sika van start. Sika is een internationale onderneming die op de INEOS-bedrijfsterreinen een nieuwe fabriek liet bouwen. De producten, gemaakt op deze eenheid, vinden hun toepassing in de bouw, voornamelijk in verbeteringsadditieven voor beton.

INEOS nv bouwde een nieuwe alkoxylation-eenheid, de vijfde op rij, met een verdubbeling van de alkoxyproductiecapaciteit als resultaat.

De gasbedrijven Messer en de IJsfabriek Strombeek richtten de joint venture bECO2 die op de terreinen van INEOS startte met de bouw van een installatie die jaarlijks 150.000 ton CO₂, een bijproduct van de etoxyproductie, zal opvangen, zuiveren, vloeibaar maken en commercialiseren. Het gaat om een project van 17 miljoen euro. De opstart is voorzien voor april 2010.

In maart 2009 raakte bekend dat **Katoen Natie** het Amsterdamse bedrijf Unieveem, de Nederlandse specialist in controle, op- en overslag van cacaoproducten, had overgenomen. Katoen Natie nam vorig jaar ook al het Nederlandse Unicontrol, een wereldspeler in opslag, vermenging, controle en distributie van cacao en koffie, over.

Katoen Natie liet eind vorig jaar alle daken van haar magazijnen uitrusten met fotovoltaïsche zonnepanelen. Dat staat gelijk met een oppervlakte van 80 ha - waarvan 60 ha in Kallo - of 160 voetbalvelden en een vermogen van 40 megawatt. Het gaat om een investering van 166 miljoen euro. Katoen Natie schakelt trouwens volledig over op groene stroom. Het onderzoekt ook de mogelijkheden voor het gebruik van windenergie voor zijn vestigingen en de inschakeling van elektrische wagens voor de hele vloot. Katoen Natie wil zo een volledig groen logistiek park uitbouwen op de linker-Scheldeoever.

Op Burcht Singelberg (kaai 1548) werd gestart met de bouw van een 4^{de} kantorencomplex. Eind 2009 werd het gebouw in gebruik genomen. Verder werd op de site van Katoen Natie in 2009 het restaurant Bebron-



na afgewerkt. Dit uitzonderlijk mooie en hoogstaande restaurant is een nieuwe landmark aan de Schelde in Kallo.

Lanxess kende in 2009 een moeilijk economisch en sociaal bewogen jaar. Het zag zijn omzet tijdens dat jaar met 23% dalen tot 5,06 miljard euro. Meteen werd een ambitieus besparingsprogramma uitgewerkt. Over heel 2009 werd voor meer dan 170 miljoen gesaneerd. Ook de drie vestigingen in Antwerpen moesten inspanningen leveren in de vorm van tijdelijke werkloosheid. Lanxess investeert wél 35 miljoen euro in een productieverhoging voor de caprolactamfabriek. Later volgt nog een bijkomende investering van 140 miljoen euro.

In april 2009 bereikten **Maintenance Partners NV (MP)** uit Zwijndrecht en Mitsubishi Heavy Industries Ltd. (MHI) een overeenkomst waarbij Mitsubishi Power Systems Europe, Ltd. (MPSE), een dochteronderneming van MHI met hoofdkwartier in Londen, 100% van de aandelen in Maintenance Partners NV verwerft.

MP is marktleider voor het onderhoud, de herstelling en de revisie van alle elektrisch en mechanisch roterende machines (zoals elektromotoren, generatoren, gasturbines, stoomturbines, turbocompressoren, zuigercompressoren en expanders/componders). Maintenance Partners zal binnen de MHI-groep - onder eigen naam - zijn activiteiten verderzetten en uitbreiden. Om dat mogelijk te maken zal MHI 7,8 miljoen euro investeren in het bedrijf. Deze ontwikkeling zal ook gunstige gevolgen hebben voor de tewerkstelling. Zo zal MP de komende jaren extra medewerkers aantrekken: van ingenieurs tot technici, monteurs, elektriciens, metaalbewerkers, e.a. Het bedrijf zal hiertoe o.a. de al bestaande samenwerking met technische scholen versterken. MP heeft in zijn vestiging te Zwijndrecht een eigen school voor opleiding schoolverlaters en bijscholing van medewerkers.

MP stelt 350 mensen te werk in 10 vestigingen in België, Nederland, Turkije, Marokko en de Verenigde Arabische Emiraten. In Zwijndrecht zijn 165 werknemers aan de slag.

Nova Natie realiseerde op de site Kalishoek (St.- Antoniusweg nabij DP Worldterminal) een spooraansluiting waardoor extra trafieken - vooral van ijzer, staal en papier - per spoor kunnen worden verwerkt. Tevens werden op deze site twee nieuwe loodsen van elk 8.000 m² opgericht voor de behandeling en opslag van trafieken met toegevoegde waardeactiviteiten. Deze loodsen worden ter beschikking gesteld van Geodis Nova Logistics NV.

PSA Antwerp baat in de haven van Antwerpen op linkeroever Deurganck Terminal uit. Deze getijdenterminal is uitgerust met de modernste technologieën voor containerbehandeling. Zo hebben de kranen aan Deurganck Terminal een reikwijdte van 22 containers breed en zijn ze uitgerust met een dubbel hijsmechanisme, een primeur voor Europa. Dit hijsmechanisme laat toe om op eenvoudige wijze een tweede spreader te koppelen aan de eerste. Hierdoor kunnen probleemloos meer 20'- of meer 40'-containers gelijktijdig worden behandeld. PSA Antwerp speelt hiermee in op de toename van het aantal 40'-containers. PSA is een van de grootste internationale havengroepen. Het zwaartepunt ligt bij PSA Singapore Terminals.

Omdat de nood aan geschoolde pijpfitters bijzonder groot is, besloten **Bis Rob Montagebedrijf**, Fabricom GTI, ISS Industrial Services en VDAB in 2009 gezamenlijk te investeren in extra opleidingen voor pijpfitters. Samen richtten zij de PipeTech Academy op. Bovendien onderzochten zij in overleg met Agoria of er binnen het reguliere onderwijs een 3de graad TSO pijpfitten kan worden opgestart. Ook werd nagegaan of binnen het potentieel aan hoger geschoolde allochtone werkzoekenden geen specifiek opleidingstraject voor pijpfitten mogelijk is. Op 14 april 2009 ging de PipeTech Academy van start. Het is de bedoeling om op korte termijn heel wat enthousiaste werkzoekenden klaar te stomen voor een baan als pijpfitter. Wie deze opleiding tot een goed einde brengt, kan meteen in het bedrijfsleven aan de slag.

Begin 2009 startte **ITC Rubis Terminal Antwerp NV** met de bouw van een terminal aan het Doeldok voor de stockage van vloeibare chemicaliën, gas en petroleumproducten. ITC Rubis Terminal Antwerp is een joint venture van drie grote internationale groepen: het Franse Rubis Terminal, het Amerikaanse Intercontinental Terminals Company (ITC) en het Japanse Mitsui & Co. De keuze voor een terminal aan het Doeldok gebeurde enerzijds op basis van de strategische ligging tegenover de Antwerpse petrochemische industrie, anderzijds als gunstige uitvalsbasis voor de distributie naar de Belgische, Franse en Duitse markten. Er is een steeds groeiende nood aan opslag voor de petrochemische industrie met de daaraan verbonden infrastructuur voor water- en landgebonden logistiek.

ITC Rubis startte met de bouw van 26 tanks. Er werd ook begonnen met de aanleg van een diepwatersteiger. Daardoor zullen bij aanvang van de operationele activiteiten, voorzien rond augustus 2010, vier (en later zelfs zeven) tankers tot een maximum diepgang van 15,5 m tegelijkertijd kunnen aanleggen. Er komt ook geschikte infrastructuur voor treinen en vrachtwagens. ITC Rubis heeft nu al reële plannen om de initiële opslagruimte van 100 000 m³ uit te breiden naar 500 000 m³.

Saint-Gobain Construction Products Belgium, voorheen Saint-Gobain Gyproc Belgium en New West Gypsum Recycling, investeerde in 2009 in een hoogwaardige recyclage-eenheid, waarbij gesloopte Gyproc-platen en ander gipsafval (bouw- en productieafval) worden verwerkt tot nieuwe gipsproducten. Het

gaat om een unieke toepassing in de bouwindustrie. In een overeenkomst met de Vlaamse Regering engageert de gipssector zich tot de recyclage van 25.000 ton gipsafval afkomstig van werf- en sloopafval. Dit is ongeveer 25% van het totale jaarlijkse gipsafval in Vlaanderen.

Sanitec, een divisie van SGS Belgium NV, is actief in de preventie en beheersing van ongedierte. Deze diensten worden uitgevoerd in zowat elke industriële sector. Met het oog op het voorkomen van risico's door ongedierte wordt een beheersysteem uitgewerkt op maat van de klant of wordt curatief opgetreden. Sanitec voert ook begassing uit van gebouwen en opgeslagen goederen zoals granen, cacao en peulvruchten. Voor de export worden ook quarantainebehandelingen en begassing van internationale bulktransporten uitgevoerd. De ontwikkelingen in ongediertebeheersing en begassing beogen het gebruik van biociden in de productieketen te reduceren en de veiligheid ervan te waarborgen.

In 2009 bleef de omzet nagenoeg stabiel. De tewerkstelling ging lichtjes vooruit.

De airmonitoringdivisie van **SGS Belgium NV** controleert de concentratie van diverse pollutanten in rookgassen, omgevingslucht en werkplekken. Daarnaast worden ook vezelconcentratietingen, asbestanalyses op bulkmaterialen en asbestinventarissen uitgevoerd en legionellabeheersplannen opgesteld. De luchtafdeling beschikt hiervoor over zeven mobiele laboratoria en over tal van draagbare meet- en monsternameapparatuur.

De meetinstrumenten worden gekalibreerd in het eigen laboratorium.

In 2009 groeide de omzet van de afdeling met 8% ten opzichte van 2008. Het personeelsaantal steeg met 1 medewerker. En er werd vooral geïnvesteerd in de vervanging en verdere uitbreiding van bemonsteringsmateriaal.

SGS Ewacs, een dochteronderneming van SGS Belgium NV, is gespecialiseerd in de ophaling, op- en overslag van gevaarlijke afvalstoffen en beschikt over een interventiedienst die dag en nacht paraat is om bij te staan in het geval van calamiteiten met gevaarlijke stoffen in de industrie, op de weg of bij havenbehandelaars. Zo werden er in 2009 meer dan 11 000 ton gevaarlijke afvalstoffen rechtstreeks of onrechtstreeks behandeld en rukte SGS EWACS gemiddeld twee keer per week uit om incidenten in de distributiesector op te lossen.

In 2009 werd geïnvesteerd in een waterzuiveringsinstallatie zodat voortaan alle afvalwaters gereinigd worden vóór lozing in het oppervlaktewater.

De terreinen werden verder uitgebreid met een grote parking voor de bedrijfsvoertuigen en de wagens van de werknemers. Een bijkomende weegbrug verzekert bovendien een snellere registratie van de inkomende afvalstoffen. SGS EWACS werkte ook een professioneel veiligheidsbeheerssysteem uit.

In 2009 is transportorganisator **Shipit** begonnen met de ontwikkeling van een trimodaal platform aan het Noordelijk Insteekdok. Doel van de terminal is een Container Freight Station uit te bouwen, waar containers in- en uitgeladen worden, de goederen kortstondig in een magazijn worden opgeslagen en via de verschillende transportmiddelen van en naar het achterland worden vervoerd. De terminal heeft een oppervlakte van 8 ha en kan bereikt worden via het water, het spoor en de weg. In de eerste fase wordt

een magazijn van 2 x 7 500 m² voorzien met 8 laadkades. Naast het magazijn wordt ongeveer 40 000 m² van het terrein verhard voor de buitenopslag van conventionele goederen. Er komt ook een zone voor de ontsmetting van containers. In het magazijn wordt een douane-entrepot voorzien, zodat goederen daar in transit kunnen verblijven. De eerste fase vergt een investering van ongeveer 7 miljoen euro. Shipit, in 2003 opgericht, is gespecialiseerd in de organisatie van multimodaal transport waarbij het voor zijn klanten op zoek gaat naar de meest efficiënte transportwijze.

In 2009 kreeg **Tabaknatie** een concessie toegewezen voor een bedrijfsterrein van circa 35 ha in het nieuwe Logistiek Park Waasland. Bedoeling is daar een nieuw magazijnencomplex te bouwen.

In de herfst van 2009 ontving Tabaknatie het fel begeerde AEO-certificaat. AEO staat voor Authorized Economic Operator en wil zeggen dat Tabaknatie als een betrouwbare partner van de douane wordt beschouwd. Met dit certificaat verlopen de controles heel wat soepeler en wordt er bijgevolg minder tijd gespendeerd bij de douaneformaliteiten. Tabaknatie is het eerste Antwerpse natiebedrijf dat dit certificaat binnenhaalt.



Ook in 2009 bleef **Van Moer Group** en zijn vennootschappen Van Moer Transport, Van Moer Rail en Van Moer Cleaning & Repair investeren in de toekomst. De nieuwe site in Zwijndrecht werd volledig afgewerkt. Naast de al operationele activiteiten tankcleaning, heating, storage en tank/bulk repair werd de laatste hand gelegd aan vijf nieuwe magazijnen, een overdekte middenhal en een garage, speciaal gebouwd voor partner Hyundai Heavy Industries. In drie magazijnen kunnen lichte ADR-producten (irriterend, schadelijk, corrosief, milieugevaarlijk) gestockeerd worden. Ook het administratieve centrum van Van Moer Group verhuisde van de vroegere hoofdzetel in Melsele naar de nieuwe site in Zwijndrecht. Daar van Moer Transport dringend nood had aan een veilige plaats om zijn opleggers te parkeren werd in 2009 gestart met de bouw van een beveiligde parking aan de Steenlandlaan te Kallo. Die is volledig omheind en beschikt over camerabewaking en een toegangscontrole.

Vopak nam in 2008 een nieuwe tankterminal in gebruik op een terrein van 17 ha aan het Verrebroekdok. De eerste fase omvatte de bouw van 60 tanks - met een totale capaciteit van 100 000 m³ - voor de opslag van chemicaliën. Het bedrijf breidde ondertussen verder uit met 16 tanks voor de bulkopslag van chemicaliën en aardolieproducten. Op termijn kan de capaciteit van de terminal nog verhoogd worden tot 400 000 m³

Van Wellen Project Management opende begin mei aan de Ketenislaan in Kallo het **Waasland Cargo Center**. Dit project bestaat in een eerste fase uit drie opslaghallen (samen meer dan 55.000m²), die in verschillende compartimenten zijn onderverdeeld. De magazijnen zijn geschikt voor de opslag van chemische producten, o.a. milieukritische en milieuschadelijke goederen. De site is voorzien van een sprinklerinstallatie en heeft opvangcapaciteit voor bluswater. Er worden ook kantoren met een totale oppervlakte van 600 m², met uitzicht op de Schelde en haven, voorzien. De magazijnen, vlakbij het Deurganckdok, worden verhuurd aan geïnteresseerde logistieke bedrijven. Gebruikers voor de al opgeleverde gebouwen zijn: Kuehne + Nagel, dat op een oppervlakte van 7.000 m² een nieuw logistiek platform uitbouwt, en Tabaknatie. Mogelijk zal in een tweede fase het aantal magazijnen nog worden uitgebreid gezien het om een terrein van meer dan 100.000 m² gaat. Om de aan- en afvoer van de goederen per spoor mogelijk te maken wordt op het terrein de al aanwezige spoorlijn verlengd en verder aangesloten op de spoorlijn die langs de Ketenislaan loopt.

- *Werkgelegenheid: verrassend resistente cijfers*

Het verzamelen van exacte tewerkstellingscijfers bij de bedrijven is geen eenvoudige klus; omwille van de vrij complexe structuur die het personeelsbestand bij de meeste bedrijven kenmerkt. Het zijn niet langer de vaste werknemers die de personeelsnorm bepalen, maar ook de tijdelijke, de occasionele, de deeltijdse arbeidskrachten. We denken hierbij aan de havenarbeiders die al dan niet vast tewerkgesteld zijn, de werknemers van onderaannemers, de interim-krachten, e.a. Bovendien dient rekening te worden gehouden met nieuwe bedrijfseenheden of -afdelingen die zich afsplitsen van het moederbedrijf en een eigen economische en juridische entiteit gaan vormen. Ten slotte kan een totaal tewerkstellingscijfer nooit volledig zijn, indien geen rekening wordt gehouden met de indirecte tewerkstelling.

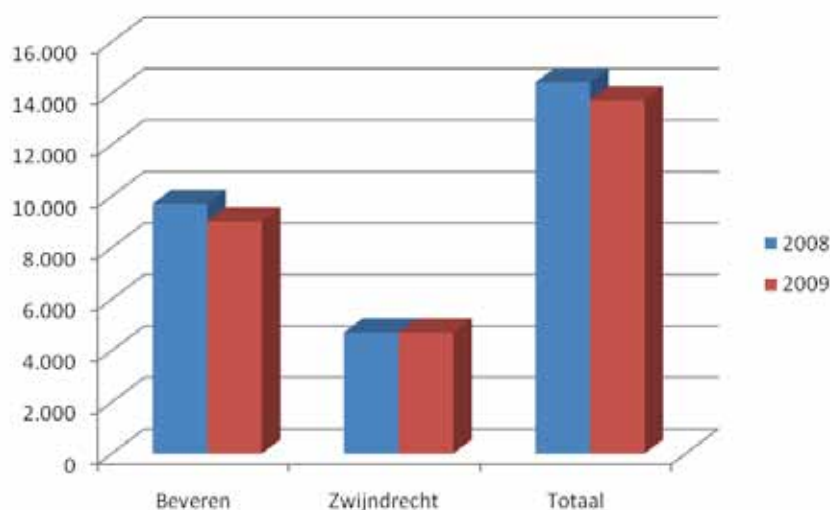
Om al deze redenen vergt het beoordelen van de cijfers in bijgevoegde tabel (zie Deel 4) enige nuance. De bedrijven worden opgesplitst over de gemeenten Zwijndrecht en Beveren, wat betwistbaar is, omwille van sites, bedrijfsgebouwen in beide gemeenten, ... De cijfers slaan op de havenarbeiders, de bedienden, de arbeiders en de interims, maar zijn exclusief de 2.791 werknemers van contractors in de Waaslandhaven.

Indien we de cijfers meer in detail bekijken, stellen we vast dat de werkgelegenheid in de Waaslandhaven in 2009 weliswaar daalde met 5%, maar helemaal niet de sterk dalende trend van de trafiekcijfers (- 30%) volgde. De cijfers tonen zelfs aan dat het crisisjaar 2009 in de Waaslandhaven geen aanleiding gaf tot een sociaal bloedbad.



Uit onderstaande figuur blijkt dat de gemeente Zwijndrecht geen achteruitgang in de werkgelegenheid kende maar dat de werkgelegenheid in de gemeente Beveren daarentegen met 7% daalde. De reden voor deze verschillende evolutie tussen beide gemeenten is moeilijk onder één noemer te vatten. Voorzichtig kan gesteld worden dat in de gemeente Beveren meer bedrijven rechtstreeks afhankelijk zijn van de haventrafiek.

	Beveren	Zwijndrecht	Totaal
2008	9.713	4.710	14.423
2009	9.032	4.708	13.740
Vershil	-681	-2	-683
Vershil in %	-7%	0%	-5%



Uit de globale cijfers blijkt dat de werkgelegenheid in de Waaslandhaven, na jaren van sterke stijging, in 2009 is gedaald. Op het einde van dat jaar klokte het aantal werknemers af op 13.740. In het recordjaar 2008 telden we 14.423 werknemers of een verlies van 683 arbeidsplaatsen in 2009. De conjuncturele terugval in dat jaar is hiervan duidelijk de oorzaak. Wanneer we echter vergelijken met het jaar 2007 - 13.280 werknemers - en de jaren voordien, wordt duidelijk dat de werkgelegenheid in de Waaslandhaven structureel nog sterk in stijgende lijn gaat. In het jaar 2009 telden we immers 460 werknemers meer dan in 2007. Hierdoor wordt het jaar 2009 het tweede beste jaar ooit op het gebied van werkgelegenheid in de Waaslandhaven.

Deze positieve balans is niet alleen een belangrijke waardemeter voor het succes van de havenactiviteiten en de industriële bedrijvigheid op de linker-Scheldeoever, maar eveneens een belangrijk criterium voor het verruimen van het maatschappelijk draagvlak in de hele Wase regio. Meer werkgelegenheid zorgt uiteraard voor meer welvaart in de hele regio. Tegenover de offers van de bevolking uit de poldergemeenten staat dat de linkeroever op dit ogenblik aan 16.500 mensen rechtstreeks werk verschaft (cijfer inclusief contractors), zonder daarbij rekening te houden met de omvangrijke indirecte tewerkstelling. De meeste van deze arbeidskrachten komen bovendien uit eigen streek.

In het vorige jaarverslag werd terecht geschreven dat de in de haven gevestigde bedrijven er alles aan deden om een negatieve impact van de economische crisis (vanaf de herfst 2008) op de werkgelegenheid zoveel als mogelijk te beperken. Met succes, zo kan een jaar later vastgesteld worden.

- *Kindjes kunnen terecht in bedrijfscrèche*

In de Fabriekstraat in Kallo opende in september 2009 een nieuwe bedrijfscrèche de deuren. Bedrijfscrèche 't Boelleke is een uniek opvanginitiatief voor kinderen tussen 0 en 3 jaar van werknemers uit de Waaslandhaven. Bedrijven kunnen er maximum 25 van de 35 voorziene opvangplaatsen reserveren voor hun personeel, zowel voor dagopvang als voor opvang in geval van vakantie. Het zijn de bedrijven zelf die een deel van de kosten dragen. Als gezinsvriendelijk initiatief in de sociale economie kreeg het project een startsubsidie van de Vlaamse overheid. De gemeente Beveren steunde de crèche logistiek als 'centrum voor kinderopvang'.



Electrabel sloot met 't Boelleke een driejarige overeenkomst af voor 14 opvangplaatsen in de nieuwe bedrijfscrèche. Ondertussen hebben nog enkele andere bedrijven een plaatsje gereserveerd. Ze zijn vooral bestemd voor kinderen van jonge werknemersgezinnen die een grote behoefte hebben aan kinderopvang. De bedrijfscrèche biedt ook 10 plaatsen aan voor de plaatselijke bevolking. 't Boelleke is een zelfstandige kinderopvang die onder toezicht staat van Kind en Gezin.

Voor meer informatie: 03 298 52 89 - info@p-u-k.be of www.p-u-k.be.

Mobiliteit op de linker-Scheldeoever

- *Waasland wil meepraten over verkeer*

Met de uitgebreide discussies en het referendum over de Lange Wapper was er in 2009 bijzonder veel aandacht voor de mobiliteit in en rond Antwerpen.

Volgens het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband van het Land van Waas (I.C.W.) - ondertussen omgedoopt tot Interwaas - is het evident dat de verkeersproblematiek in en rond de Scheldestad geen zaak is van Antwerpen alleen, maar van een ruimere regio, de overkant van de Schelde of het Waasland inbegrepen. Een oplossing voor de Wase mobiliteitsproblemen kan niet los worden gezien van een oplossing voor de Antwerpse regio. Bijgevolg moet, aldus Interwaas, het Waasland inspraak krijgen bij de verdere aanpak van de mobiliteitsproblemen in en rond Antwerpen. Een draagvlak voor de uitbreiding van de haven op de linker-Scheldeoever is enkel mogelijk wanneer er een oplossing komt voor de verkeersproblemen in het Waasland.

Op verzoek van de Wase burgemeesters werd al in 2006 door Interwaas een studieonderzoek opgestart over de mobiliteit over de weg in het Waasland.

De studie vertrok vanuit het zogenaamde "beslist beleid", d.w.z. de Oosterweelverbinding of derde Scheldeoververbinding, verdubbeling van de Scheldebrug te Temse, Oosttangent te Sint-Niklaas, verbetering R4 te Gent-Zeehaven, ...

De studie, die in overleg met alle betrokken partijen in 2009 verder werd uitgewerkt, gaat er van uit dat zelfs wanneer alle infrastructuurwerken die beslist zijn in de ruimtelijke plannen, in 2020 zijn uitgevoerd, er zich in het Waasland toch nog verkeersproblemen zullen voordoen, zowel op het vlak van verkeersleefbaarheid als op het vlak van verzadiging van het wegennet.

Oplossingen

Om hieraan het hoofd te bieden wordt door Interwaas een combinatie van oplossingen voorgesteld die ook een belangrijke weerslag zullen hebben op de verkeersafwikkeling in het haven- en industriegebied op de linkeroever.

Het gaat om volgende voorstellen:

1. De aanleg van parallelwegen met de nodige aansluitingen langs de E 17 tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht en langs de E 34. Op deze wijze wordt het regionaal verkeer beter gedraineerd naar het hoofdwegennet en worden de woonkernen ontlast.
2. Het aanleggen van een noordelijke verbinding tussen de N 70 (vanaf het bedrijventerrein Doornpark in Beveren) en de Waaslandhaven (met aansluiting op de verkeerswisselaar E 34 – N 451).
3. De capaciteitsproblemen aan de (tolvrije) Kennedytunnel enerzijds en de ondermaatse benutting van de Liefkenshoektunnel en de Oosterweelverbinding (beiden met tol) anderzijds vormen een probleem dat op Vlaams niveau moet worden opgelost. Vanuit het Waasland wordt gepleit voor een selectieve tol waarbij het "lange afstandsverkeer" op de drie verbindingen (een vorm van) tol betaalt, maar het "plaatselijk" verkeer tussen het Waasland en het Antwerpse vrijstelling geniet.

Volgende scenario's blijken, volgens Interwaas, geen optimale oplossing te bieden voor het verbeteren van de verkeerssituatie in het Waasland:

1. De doortrekking van de N 41; er is wel een plaatselijke oplossing nodig om het probleem van de Hoge Bokstraat in Sint-Niklaas op te lossen.

2. De doortrekking van de R 2 vanaf de E 34 tot aan de E 17.

Interwaas heeft deze voorstellen in 2009 herhaaldelijk in herinnering gebracht vooral naar aanleiding van de diverse ontwikkelingen rond de Oosterweelverbinding.

In 2010 beloofde de Vlaamse regering een beslissing te nemen over de mobiliteit rond Antwerpen. In haar Masterplan 2020 werd de verbetering van de doorstroming van het verkeer vanuit het westen, volgens het voorstel van de Wase burgemeesters, als een prioriteit opgenomen.

De burgemeester van Zwijndrecht, niet bij het overleg met de Wase burgemeesters betrokken omdat zijn gemeente niet behoort tot Interwaas, heeft bedenkingen bij het voorstel van zijn Wase collega's voor de aanleg van parallelwegen naast de E17. Hij vreest dat deze parallelwegen die in Zwijndrecht zouden eindigen, voor nog meer sluipverkeer in de woonkernen van zijn gemeente zullen zorgen. Hij pleit voor andere oplossingen.



E17 ter hoogte van Kruibeke

- *Met de pendelbus naar het werk in de haven*

De Waaslandhaven is moeilijk bereikbaar met de fiets, de bromfiets en het openbaar vervoer. Daarom nemen heel wat werknemers de wagen. Uiteraard biedt de auto een maximale flexibiliteit maar het is een dure en bovendien milieuonvriendelijke oplossing.

Een onderzoek naar de bereikbaarheid van de Waaslandhaven - waar in meer dan 150 bedrijven ruim 14 000 mensen zijn tewerkgesteld - toont aan dat het havengebied en de industriezone van Zwijndrecht op typische autolocaties gelegen zijn. Het openbaar vervoer biedt slechts een heel marginale oplossing: de buslijnen zijn niet aangepast aan de werktijden van de bedrijven maar eerder aan die van lokale bewoning en schoolverkeer. Ondanks de relatief korte woon-werkafstanden zien wij dat ook de fiets niet vaak als vervoermiddel gebruikt wordt. En omdat de mogelijkheid tot carpooling tussen de bedrijven onderling niet is gecoördineerd, ondervinden vooral werknemers uit kleinere dorpen heel wat moeite om een geschikte carpoolpartner te vinden.

Bedrijven, VDAB en uitzendkantoren signaleren rekruteringsproblemen, enerzijds wegens de onbereikbaarheid van de havenzones met het openbaar vervoer, anderzijds omdat potentiële werknemers niet beschikken over een eigen wagen.

Daarom is er een grote behoefte aan collectief vervoer naar deze zones, om zo een ecologisch en maatschappelijk verantwoorde oplossing te kunnen bieden.

De Maatschappij Linkerscheldeover diende daarom - in het kader van het Pendelfonds voor de linker-Scheldeoever - een dossier in bij de Vlaamse overheid, samen met een aantal ondersteunende partners, o.m. de gemeenten Beveren en Zwijndrecht, de provincie Oost-Vlaanderen, Werkwinkel Beveren, RESOC-SERR Waas en Dender (Regionaal Economisch en Sociaal Overlegcomité en Sociaal-Economische Raad), VOKA – Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland en Vooruitzenden (Vormingsfonds voor uitzendkrachten).

Na het verkrijgen van subsidiesteun in mei 2009 (1.538.450 euro), werd voor de uitbouw en de praktische organisatie van het pendelproject een beroep gedaan op de vzw Max Mobiel, die op dit terrein al enige ervaring heeft met een soortgelijk initiatief in de haven van Gent. Op de linker-Scheldeoever worden de pendelbussen van en naar de Waaslandhaven vooral ingezet als aanvulling op het openbaar vervoer. Belangrijk hierbij is dat de bussen afgestemd zijn op zowel dag- als ploegendiensten in de bedrijven. Bovendien worden de passagiers aan de ingang van hun bedrijf afgezet en weer opgehaald.

Binnen de deelnemende bedrijven kan iedereen gebruik maken van het pendelbussysteem: werknemers, uitzendkrachten, sollicitanten, jobstudenten, stagiaires, bezoekers, ... Wel moet er op voorhand gereserveerd worden. Dit kan tot 24 uur op de dag vóór het gebruik van de pendeldienst. De pendelbussen rijden 7 dagen op 7, de eerste om 5 uur, de laatste om 22.15 uur. De tarieven variëren van 5 tot 8 euro (excl. btw) per rit.





Op 26 oktober 2009 is het project 'Linkeroeverpendel' effectief van start gegaan met een proefperiode die liep tot 31 december 2009.

Van bij de start werden volgende routes ingelegd:

Lijn Merksem – Waaslandhaven: vertrek aan de kerk op de Bredabaan met stopplaatsen aan de Tunnelplaats (rechteroever) en aan het Frederik Van Eedenplein op Linkeroever.

Lijn Fr. Van Eedenplein – Kerncentrale Doel.

Lijn Zwijndrecht/Beveren – Waaslandhaven: vertrek kerk Zwijndrecht met stopplaatsen aan station Beveren en Grote Markt in Beveren (gratis parkeren aan politiekantoor).

De proefperiode tussen 26 oktober en 31 december 2009 kan als succesvol worden omschreven. In december 2009 gebruikten per dag gemiddeld 31 personen de pendeldienst. Het project wordt in 2010 verder uitgebreid met nieuwe routes.

Op 29 januari 2010 gebeurt de officiële start van het pendelproject in het bijzijn van mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

- *Liefkenshoekspoorverbinding op het goede spoor*

De Antwerpse haven verscheept elk jaar meer en meer goederen. In 2020 zou het goederenverkeer zelfs verdubbeld zijn tegenover het jaar 2000. Daarbij wint vooral het containervervoer aan belang. Dat vindt niet altijd gemakkelijk aansluiting met de waterwegen en ook onze autowegen bereiken stilaan hun verzadigingspunt. Het spoor biedt daarom een uitstekend alternatief voor het goederenvervoer in de Antwerpse haven.

De Liefkenshoekspoorverbinding vormt het sluitstuk van de nieuwe goederenspoorlijn (spoorlijn 10) van 16,2 km die de spoorbundel Zuid op de linker-Scheldeoever rechtstreeks verbindt met de spoorbundel Antwerpen-Noord op de rechteroever.

Op 17 november 2009 werd het boorschild, dat nodig was voor de bouw van de eerste van twee tunnelkokers onder de Schelde en het kanaaldok, aangevoerd naar de vertrekschacht aan de Ploegweg in Kallo. De verschillende onderdelen van de 102 meter lange tunnelboormachine werden vanuit Duitsland per schip naar Antwerpen vervoerd.

De montage zelf duurde tot begin februari 2010. Aansluitend kan LocoBouw starten met het boren van de eerste van twee enkelsporige tunnelkokers van ongeveer 6 km.

Zij vormen het centrale onderdeel van de Liefkenshoekspoorverbinding. Dit is een nieuwe rechtstreekse verbinding voor het goederenverkeer tussen de linker- en de rechteroever, dit met het oog op sneller en efficiënter treinverkeer.

Eind december 2006 besliste de Vlaamse regering tot de aanleg van een tweede spoorontsluiting onder de Schelde nabij Antwerpen.

De nieuwe Liefkenshoekspoorverbinding beantwoordt aan de noodzakelijke uitbreiding van de vervoerscapaciteit tussen de linker- en rechteroever van de haven van Antwerpen. Tot nu toe kunnen de goederen van het havengebied op de linkeroever, via het spoor, enkel door de Kennedy(spoor)tunnel af- en aangevoerd worden. Omdat deze spoorverbinding nu al verzadigd is, kan de extra trafiek in de toekomst niet langer via deze spoorlijn gebeuren. Er is dus nood aan een tweede spoorverbinding onder de Schelde nabij Antwerpen.

De bouw van de Liefkenshoekspoorverbinding wordt één van de grootste projecten van Europa in zijn soort.

Een 16 km lange spoorlijn leidt de goederentreinen onder het Waaslandkanaal, de Schelde en het Kanaaldok. De treinen sporen door een dubbele tunnel van 6 km lengte in diep uitgegraven sleuven van nog eens meer dan 4 km.

Er dient 3.000.000 m³ grond te worden uitgegraven. Er moet ook 500.000 m³ beton worden gestort.

Op 12 november 2008 is het consortium THV LOCOBOUW gestart met de werken voor de aanleg van de Liefkenshoekspoorverbinding. Midden 2013 zullen de bouwkundige werken voltooid zijn. In de periode 2012-2014 voert Infrabel de spoor-, bovenleidings- en signalisatiewerken uit. In het voorjaar van 2014 wordt de spoorinfrastructuur van de Liefkenshoekspoorverbinding getest. Infrabel zal midden 2014 – na de vereiste homologatie – de nieuwe spoorlijn openstellen.

Infrabel zal de Liefkenshoekspoorverbinding op een duurzame manier in de omgeving integreren door

de realisatie van een natuurcompensatiegebied ter hoogte van het Groot Rietveld in Kallo dat momenteel vorm krijgt. Voorts legt Infrabel verscheidene geluidsbuffers aan rond Kallo (uitvoering is volop bezig), Verrebroek en de Zuidelijke Groenzone en zal het een aantal noodzakelijke geluidsschermen bouwen. De financiering van het hele project gebeurt door middel van een publiek-private samenwerking voor de bouwkundige werken (ongeveer 690 miljoen euro). Het Vlaamse Gewest zorgt voor een cofinanciering van 107 miljoen euro. De aanleg van de spoorinfrastructuur wordt gefinancierd door Infrabel voor ongeveer 75 miljoen euro.

De gebruikers van de Liefkenshoekspoorverbinding zullen geen gebruiksheffing betalen.



Naast de Liefkenshoekspoorverbinding voerde Infrabel in 2009 nog andere werken uit in de Waaslandhaven. Zo onder meer de uitbreiding van de spoorbundel Zuid met 10 sporen en de aanleg van het moerspoor langs de Sint Antoniusweg (aftakkend van bundel Liefkenshoek). Het betreft de spooraansluiting van de firma's GCS en Nova Natie.

- *Minder wagens door Liefkenshoektunnel*

In 2009 maakten 6.373.894 voertuigen gebruik van de Liefkenshoektunnel, 8 procent minder dan het jaar voordien. Zo passeerden 4.197.236 voertuigen categorie 1 - hoogte lager dan 2,75 m - de tolinstallaties. Daarnaast werden 2.176.658 doortochten van voertuigen met een hoogte van meer dan 2,75 meter (categorie 2) geregistreerd. Respectievelijk 3 en 18 % minder dan in 2008.

De automatiseringsgraad van het verkeer nam in 2009 verder toe. Door een verdere differentiatie van het tarief voor de tolbetalingen aan een manuele laan en de tarieven in een automatische laan voor krediet- en tankkaarten, betalen eind 2009 al 91 % van alle vrachtwagens automatisch.

Door de verlaging van de toetredingsdrempel van teletolabonnees van € 250 naar € 50 minimale omzet op jaarbasis, is vooral het aantal teletoldoortochten in verhouding tot het totale verkeer, in het weekend toegenomen. Hierdoor zijn het aantal cashbetalingen op weekenddagen gedaald van 52 % naar 44 % op bijna een jaar tijd. Mede door de verlaagde instapregeling zijn in de loop van het jaar 2.095 klanten toegetreden tot het abonneesysteem en werden bijna 7.000 nieuwe kaarten in omloop gebracht.

In 2009 heeft zich - voor het vierde jaar op rij - geen enkel ongeval voorgedaan in de tunnel. Het breaksysteem in de tunnel dat toelaat de radioheruitzending te onderbreken en bestuurders in realtime te informeren over files en dergelijke, heeft hier zeker toe bijgedragen.



De totale omzet in 2009 bedroeg € 39.565.258 (excl. btw) of 11 % minder dan in 2008.

Door de economische crisis werden in de haven van Antwerpen 16,7 % minder goederen behandeld dan in 2008. Op Europese snelwegwegen werden tot 25 % minder vrachtwagens geteld dan het jaar voordien. Gezien 63 % van de omzet wordt gegenereerd door vrachtwagens is de omzetsdaling een logische weerspiegeling van de verminderde economische activiteiten in de haven en de economische crisis in het algemeen.

9 juli 2009 was de laatste dag van de originele concessieovereenkomst die startte bij de opening van de Liefkenshoektunnel in 1991. In 1997 werd de concessie verlengd tot 2037 na de lease in – lease out-transactie met Amerikaanse investeerders.

Voor meer informatie over de Liefkenshoektunnel, zie: www.lht.be.

- *Met de fiets door het havengebied*

Fietsliefhebbers die het Antwerpse havengebied beter willen leren kennen, kunnen daarvoor gebruik maken van de havenfietskaart 'Fietswegwijs in de haven'. Hierop zijn onder meer vier fietsroutes uitgestippeld en is een aantal fietsknooppunten aangeduid. Drie routes bevinden zich op de rechteroever (10, 30 en 60 km), een vierde op de linkeroever (30 km). Op de kaart zijn ook 33 bezienswaardigheden weergegeven met een korte uitleg over bijvoorbeeld natuurgebieden, bruggen, sluizen en bijzondere gebouwen. Verder staat op de kaart nog aanvullende informatie vermeld, zoals de overzettijden van de veerdienst tussen Lillo en Doel, contactgegevens van fietsverhuurders en meldpunten voor klachten over (fiets)wegen.

De Havenfietskaart is gratis af te halen aan de infobalie in het Havenhuis aan de Entrepotkaai 1 in Antwerpen. De kaart kan ook worden besteld door een e-mail te sturen naar communicatie@haven.antwerpen.be.

Wie de Havenfietskaart online wil bekijken, kan dat doen op www.havenvanantwerpen.be. (onder Uw partner voor Europa – Wegwijs)



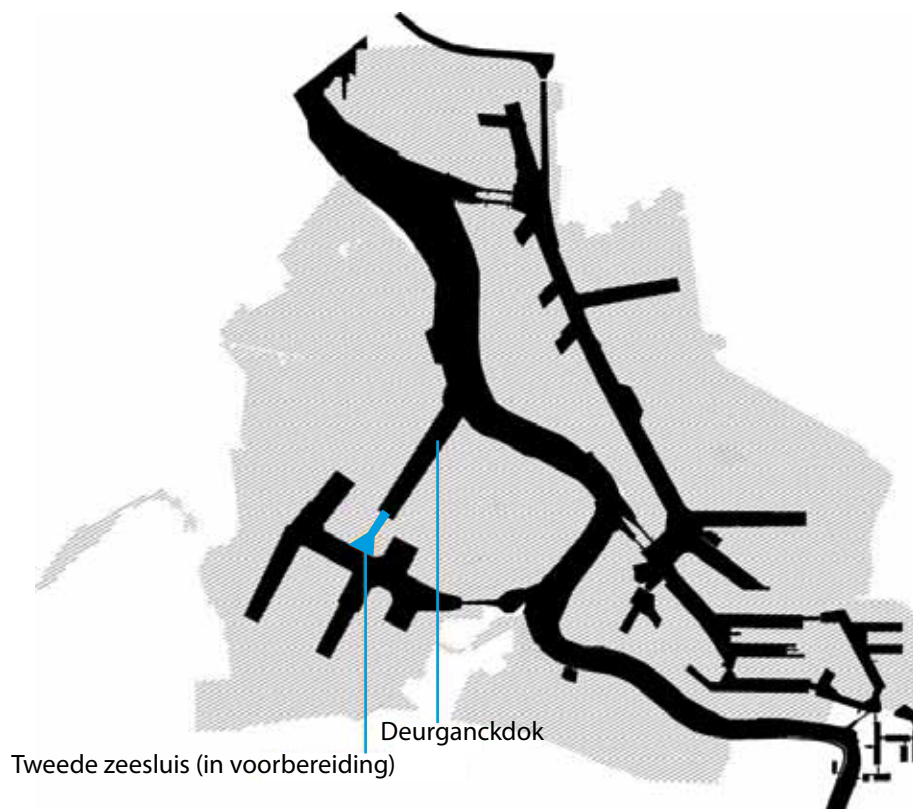
Infrastructuurwerken in haven- en industriegebied

- *Tweede zeesluis noodzakelijk*

In de Waaslandhaven wordt momenteel werk gemaakt van een van de grootste infrastructuurprojecten van de komende jaren in Vlaanderen. Het Vlaams Gewest werkt in nauwe samenwerking met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen aan het ontwerp voor de bouw van een tweede sluis in de Waaslandhaven.

Op 24 juli 2009 nam de Vlaamse regering een beslissing over de tweede maritieme toegang tot de Waaslandhaven. Rekening houdend met de resultaten van de plan-MER, de project-MER en de maatschappelijke kosten-batenanalyse, koos zij voor de diepe sluisvariant met een sluisbodem op -17,8 m TAW en voor een aantal natuurcompensatiezones op de MIDAS en op het op- en afrittencomplex van de R2.

Kort daarop - op 22 september 2009 – vroeg de Vlaamse Overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Maritieme Toegang, een stedenbouwkundige vergunning aan voor de bouw van een tweede sluis tussen het Deurganckdok en het Waaslandkanaal, met inbegrip van het verder opvullen van het deels gedempte noordelijk deel van Doeldok. De bijbehorende milieuvergunning werd op 8 oktober 2009 aangevraagd.



De Vlaamse Regering is van oordeel dat een tweede maritieme toegang tot de Waaslandhaven absoluut noodzakelijk is, enerzijds omdat de Kallosluis als enige toegang tot de Waaslandhaven onvoldoende is, anderzijds om veiligheidsredenen voor de aanwezige industrie en de omwonenden in geval van calamiteiten of aanslagen.

Maar er zijn vooral de economische motieven die de aanleg van een tweede maritieme toegang tot het haven- en industriegebied op de linker-Scheldeoever verantwoorden.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt de haven van Antwerpen bestempeld als 'de motor van de Vlaamse economie', als een uitzonderlijke 'poort' voor Vlaanderen en als een strategische plaats binnen de economische structuur van de regio. De Waaslandhaven speelt hierin een cruciale rol. Daarom dient tijdig te worden nagedacht over de verdere versterking en de verdere uitbouw van het multifunctionele karakter van de haven van Antwerpen.

Het 'Tussentijds strategisch plan haven van Antwerpen' (2006) voorziet dat de hoofdrol van het linker-Scheldeoevergebied een gemengd gebied met meer functies blijft, waarbinnen de zeehavenactiviteit de belangrijkste functie is. In het strategisch plan wordt aangegeven dat infrastructurele ingrepen voor de Kallosluis onontbeerlijk zijn omwille van de verhouding tussen de maximale capaciteit en de stijgende benuttingsgraad. Een tweede sluis op de linkeroever werd in het plan voorzien vanaf 2012.



Kallosluis met openstaande Farnesebrug

Via de waterweg is de Waaslandhaven thans enkel bereikbaar via de Kallosluis. Deze sluis is 360 m lang en 50 m breed. Rekening houdend met de schaalvergroting van de schepen, kent de sluis haar beperkingen. Bovendien bereikte de Kallosluis in 2007 nagenoeg haar volledige capaciteit (98,2%). Dat resulteerde in oplopende wachttijden voor de schepen naar de Waaslandhaven. Hieruit blijkt duidelijk dat een bijkomende sluisopening als essentieel en prioritair moet worden beschouwd.

De beperkte bereikbaarheid van de Waaslandhaven via slechts één nautische toegang, maakte het dokkengebied ook bijzonder kwetsbaar. Naarmate de Kallosluis ouder wordt, zal het risico op geplande en onverwachte onbeschikbaarheid toenemen, met alle gevolgen van dien, onder meer het gebrek aan bedrijfszekerheid voor de rederijen.

Dit alles legt een hypotheek op de verdere uitbreiding van haven en industrie op de linker-Scheldeoever en maakt een tweede maritieme toegang tot de Waaslandhaven noodzakelijk.



De kop van het Deurganckdok

In de bouw- en milieuvergunningsaanvraag zijn volgende werkzaamheden opgenomen:

- de bouw van de sluis (sluiskolk, deurkamers, sluisdeuren en kaaimuren);
- de aanleg van de bijbehorende toegangsgedul;
- de aanleg van de verbinding met het Deurganckdok;
- de bouw van vier bruggen over de sluishoofden;
- de aanleg van bijbehorende tijdelijke en definitieve wegen en sporen van en naar de sluis;
- de berging van de vrijgekomen grond in het deels gedempte deel van het Doeldok.

De tweede sluis in de Waaslandhaven verzekert de toegang tot de dokken op de linker-Scheldeoever. Ze komt op het einde van het Deurganckdok, dat in verbinding staat met de Schelde. Via de sluis krijgen schepen vanuit de Schelde toegang tot het Waaslandkanaal en van daaruit tot alle andere dokken op de linker-Scheldeoever: het Doeldok, het Verrebroekdok, het Vrasenedok en het Noordelijk en Zuidelijk Insteekdok.

Op de locatie waar de sluis komt, bevinden zich nog de Sint-Antoniusweg – die doorgang blijft vinden via de geplande bruggen aan de sluis – en een waterkerende dijk op het einde van het Deurganckdok.

De nieuwe sluis zal een lengte hebben van 500 meter, een breedte van 68 meter. Het wordt een zeesluis van het type van de Berendrechtsluis. De bodem van de sluis zal op -17,80 meter TAW liggen, om op die manier de diepgang van de achterliggende dokken maximaal te benutten. Voor de aanleg van de sluis en de twee toegangsgedulen zal in totaal meer dan 9 miljoen kubieke meter grond worden opgegraven. Voor de bouw zal meer dan 20.000 ton constructiestaal en 740.000 m³ gewapend beton worden verwerkt.

De grond wordt deels gebruikt voor de verdere opvulling van het Doeldok en deels voor de ophoging van de terreinen rond de nieuwe sluis.

De bijbehorende gebouwen zullen in een latere fase deel uitmaken van een aparte bouwanaanvraag.

In afwachting van de start van de bouwwerkzaamheden werden in 2009 de natuurcompensaties gerealiseerd: een tijdelijk meeuwenbroedgebied op de MIDAS en 1 ha natuurgebied in het noordelijk deel van de R2-vlakte (Haasop-Steenlandpolder) voor de rugstreepad.

Na het verkrijgen van de nodige vergunningen wordt in 2010 de aanbesteding van de tweede sluis voorzien, zodat de werken in 2011 kunnen starten.

De bouwperiode zou 4 à 5 jaar duren. In 2015 zou de sluis gebruiksklaar moeten zijn.

De kostprijs van de bouw van een tweede sluis wordt geschat op 640,6 miljoen euro (inclusief btw). Dat budget zal worden gespreid over 5 jaar. De financiële last van het project wordt niet volledig gedragen door het Vlaams Gewest, het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen financiert mee. *Voor meer informatie zie: www.tweedesluiswaaslandhaven.be.*

- *Onderzoek koggen gestart*

In 2009 belastte Vlaams minister Geert Bourgeois, bevoegd voor onroerend erfgoed, het Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed (VIOE) met een studie van de scheepswrakken van de twee middeleeuwse koggen die in 2000 en 2002 in Doel werden opgegraven.

De kogge is een goederenschip dat een belangrijke rol heeft gespeeld in de middeleeuwse handel. In de late middeleeuwen was het huidige Vlaamse Gewest een belangrijk economisch en cultureel gebied in Europa. De bloei en de expansie van de steden gingen gepaard met een drukke handel. De rivieren en kanalen verbonden de machtige steden met de havens van Brugge en Antwerpen, die op hun beurt voor de import en export met de rest van de bekende wereld zorgden. De kogge was het meest gebruikte vaartuig. Het was een robuust schip dat grote ladingen kon vervoeren, snel en relatief gemakkelijk gebouwd kon worden en bovendien vrij bedrijfszeker was. Tijdens graafwerken aan het Deurganckdok in Doel kwamen in het najaar van 2000 de resten van een zeer goed bewaarde kogge aan het licht. Het gevaarte is gemaakt van eikenhout en is 22 meter lang en 7 meter breed. In 2002 werden de resten gevonden van een tweede, fragmentair bewaarde kogge met een lengte van 14 meter.

De eerste dendrochronologische analyses (studie van de jaarringen) wezen uit dat de schepen uit de eerste helft van de veertiende eeuw dateren. Na de opgraving werden de resten door de Archeologische Dienst Waasland (ADW) geborgen en opgeslagen in 33 speciaal daartoe ontworpen metalen containers, in afwachting van verder onderzoek.



Studie en conservatie

In een eerste fase zullen de scheepsresten beveiligd en wetenschappelijk onderzocht worden. Eerst werden nog enkele zeer dringende maatregelen genomen om de containers beter te beschermen. Nadien worden ze overgebracht naar een geschikte locatie waar de sanering van de containers en houtresten kan gebeuren. Daarna kan het eigenlijke wetenschappelijk onderzoek van start gaan.

In de tweede fase van het project komt het museale aspect aan bod. Als de bewaringstoestand van het hout goed genoeg is om de kogge te kunnen conserveren en reconstrueren zal hij worden getoond aan het publiek. De conservatiebehandelingen zullen dan gebeuren in Oostende, waar het VIOE met de steun van het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) de onderzoek- en conserveringsfaciliteiten zal uitbouwen. Uiteraard zullen ook de kosten van de hele operatie aan de resultaten van het onderzoek worden getoetst.



- *Verdieping Westerschelde liet op zich wachten*

In 2009 was er heel wat te doen over de verdieping van de Westerschelde. Geruime tijd talmde Nederland met de uitvoering van de in 2005 afgesloten Scheldeverdragen tussen Vlaanderen en Nederland. Daarin werd onder meer bepaald dat Nederland in 2009 klaar zou zijn met de verdieping van de Westerschelde. Maar aanslepende juridische procedures in verband met de ontpoldering in Zeeland zorgden voor heel wat vertraging bij de uitvoering van de maatregelen die in het verdrag zijn opgenomen.

De haven van Antwerpen is al jaren vragende partij voor de verdieping van de Schelde en een getij-onafhankelijke vaart voor schepen met een diepgang tot 13,10 meter. Na de uitdieping zullen zeven op de tien schepen die nu problemen kennen om de haven van Antwerpen binnen te varen, onafhankelijk van het getij de haven op een veilige en vlotte manier kunnen bereiken. Het dossier is dan ook van cruciaal belang voor de verdere economische ontwikkeling van de haven.

In oktober 2009 besliste de Nederlandse regering uiteindelijk om uitvoering te geven aan de afspraken in het verdrag. Het was wel nog wachten op een uitspraak van de Raad van State in Nederland, waarbij de milieubeweging had aangedrongen op een schorsing van de verdieping.

Begin 2010 valt het arrest van de Raad van State: de verdieping van de vaargeul kan zonder milieuschade gebeuren. Bovendien mag de verdieping niet gekoppeld worden aan de ontpoldering van een gebied in Zeeland.

Op 12 februari 2010 zijn de baggerwerkzaamheden voor de verruiming van de vaargeul, die in 2007 al op Vlaams grondgebied waren gestart, nu ook op Nederlands grondgebied aangevat.

- *Werken aan dokken*

Deurganckdok

In de Schelde wordt, in opdracht van de afdeling Maritieme Toegang, afwaarts van de ingang van het Deurganckdok een "Current Deflecting Wall" (CDW) gebouwd. De CDW is een metalen constructie bestaande uit een langswand en een onderwatertafel. Ter plaatse van de CDW zal de Scheldebodem en de oever geherprofileerd worden.

De CDW werd zo ontworpen dat stroming in de Schelde omgeleid wordt, waardoor de aanslibbing in het Deurganckdok vermindert. Berekeningen, computersimulaties en metingen wijzen uit dat de CDW zo een jaarlijkse besparing van 15 tot 20% per jaar op de onderhoudsbaggerwerken oplevert. Bovendien zorgt de CDW voor een geleidelijkere stromingsgradiënt van Schelde naar het dok, wat het binnenvaren vergemakkelijkt.

De werken werden in november 2008 aanbesteed en in juni 2009 gegund aan de THV Herbosch Kiere N.V. - Victor Buyck Steel Construction N.V.

Verrebroekdok

Door het uitblijven van de mogelijkheid om deel III van het Verrebroekdok te bouwen, ontstaat aan de westkaai van het dok de noodzaak om de aanmeerfaciliteiten uit te breiden. Hieraan wordt tegemoet gekomen door het creëren van twee bijkomende ligplaatsen voor roroscepen waardoor schepen kunnen laden en lossen via een klep aan de achterkant van het schip. Daarvoor dienen volgende werken te worden uitgevoerd: de aanleg van een kaaimuur in het verlengde van de kaaimuur aan de westzijde van het Verrebroekdok (aan het noordelijke uiteinde), het baggeren van de bodem voor de kaaimuur tot dezelfde diepte



als de diepte in het Verrebroekdok (18 meter), het bouwrijp maken van een gedeelte van het achterliggende terrein om de rolorigplaats te verbinden met de terminal aan de westzijde van het Verrebroekdok.

De werken werden uitgevoerd door de THV Jan De Nul – CEI–De Meyer – Herbosch-Kiere. De werken startten in april 2008 en werden op 10 juli 2009 opgeleverd. Ondertussen zijn ook de baggerwerken afgerond en werd de kaaimuur in gebruik genomen door AET. In de toekomst is nog een verdere uitbreiding van de aanmeerfaciliteiten voorzien.

- *Wegenwerken*

In de loop van 2009 werden door het departement Mobiliteit en Openbare Werken - Afdeling Maritieme Toegang weer heel wat noodzakelijke wegenwerken op de linker-Scheldeoever uitgevoerd.

Afrit Waaslandhaven-Noord

De afrit Waaslandhaven-Noord van de R2 bestaat uit een grote rotonde boven de R2. In het spitsuur stonden er vaak vanop de pechstrook van de R2 wagens aan te schuiven richting Liefkenshoektunnel om op deze rotonde in te voegen. Dit leidde tot gevaarlijke verkeerssituaties, vooral omdat de afrit zich vlak na de Beverentunnel bevindt. Om het probleem te verhelpen werden volgende ingrepen uitgevoerd:

- de vroegere afrit "Waaslandhaven Noord" van de R2 werd achterwaarts verplaatst om zo meer buffercapaciteit te creëren voor het aanrijden van de rotonde boven de R2;
- er werd een bypass gebouwd richting Katoennatie (Loghidden City), met een fietstunnel onder deze bypass. Ook werd er een fietspad aangelegd richting Katoen Natie.

In hetzelfde project kaderde ook de vervanging van de bestaande verharding van de nabijgelegen brug van de Sint-Antoniusweg, over de spoorzate Liefkenshoek. Het wegdek van de zuidelijke brughelft, de zogenaamde 'brug4', had daar te lijden onder spoor- en ribbelvorming.

De werken startten op 10 augustus 2009. De nieuwe afrit en de brug van de Sint-Antoniusweg werden eind oktober 2009 voor het verkeer opengesteld. Door het slechte weer kan de bouw van de bypass slechts afgerond worden in maart 2010.

Rotondes

De werken voor de aanleg van drie rotondes op de Keetberglaan in Beveren en Zwijndrecht kaderen in het raamplan Mobiliteit dd. 12/2002 binnen de Waaslandhaven waarbij de Keetberglaan gecategoriseerd werd als secundaire havenweg van uiterst lokaal belang.

Het doel van de werken was de verkeersveiligheid op de Keetberglaan te verhogen door

- de rijsnelheid te verminderen;
- de gevaarlijke conflictsituaties ter hoogte van de op- en afritten op de Keetberglaan te vermijden door op die plaatsen de middenbermen te sluiten.

Hiervoor werden op de Keetberglaan drie rotondes aangelegd: aan de toekomstige brandweerkazerne, aan de Boerenveldseweg en aan de Nieuwe Weg.

Westelijke ontsluiting en parallelwegen

Er werd in het verleden al gestart met een project-MER voor de zuidwestelijke wegontsluiting van de Waaslandhaven (parallelwegen) en het Logistiek Park Waasland. Bij de goedkeuring van de plan-MER over het strategisch plan voor en de afbakening van de haven van Antwerpen en haar omgeving staat echter dat

het plan-MER onvoldoende informatie bevat ter onderbouwing van een bestemmingswijziging voor de aanleg van parallelwegen. De informatie van de project-MER zou noodzakelijk zijn voor die onderbouwing. Aangezien echter het gebruik van gegevens uit een project-MER onvoldoende kan zijn voor het hardmaken van een gewestelijk RUP, werd besloten hiervoor een plan-MER op te maken. In 2009 is gestart met het opstellen van de kennisgeving van deze plan-MER.

- *Eandis actief in Waaslandhaven*

In 2009 voerde Eandis enkele belangrijke projecten uit op de linker-Scheldeoever. Eandis is een onafhankelijk dienstverlenend bedrijf dat exploitatietaken uitvoert voor de distributienetbeheerders voor elektriciteit en aardgas: Gaselwest, IMEA, Imewo, Intergem, Iveka, Iverlek en Sibelgas. Dag en nacht brengt Eandis elektriciteit en aardgas tot bij zijn klanten in 239 steden en gemeenten. Het beheert 87 000 km elektriciteitsnet, goed voor 2,4 miljoen aansluitingspunten, en 38 000 km aardgasnet, met 1,5 miljoen aansluitingspunten. Hiervoor worden ruim 4 200 medewerkers ingezet.



Op het grondgebied Beveren werden in de loop van 2009 volgende werken uitgevoerd.

- Voor de bouw van een nieuwe 6 km lange spoorwegtunnel (parallel met de bestaande Liefkenshoek-tunnel) werd in opdracht van Locobouw op de linkeroever een werfaansluiting met hoog vermogen gerealiseerd. Die bestaat uit talrijke elektriciteitscabines met een totaal vermogen van 17,3 MW, wat overeenkomt met het vermogen van 5 242 huisgezinnen. Het laat de boorkoppen 'Wiske' en 'Schanulleke' toe hun werk te doen.
- Door de bouw van een nieuwe chemieterminal aan het Doeldok door ITC Rubis Terminal Antwerp waren belangrijke investeringen in het middenspanningsnet noodzakelijk. Er werd ter versterking niet alleen 35 km net aangelegd maar ook een nieuwe schakelpost opgericht aan het Spaans Fort in Verrebroek.



- Voor de bouw van de tweede sluis ter ontsluiting van de Waaslandhaven werden verplaatsingswerken uitgevoerd.
- Omwille van de aansluiting van VOPAK en de geplande uitbreiding van de havenactiviteiten op de linkeroever werd een meerjarenplan opgesteld voor de aanleg van middendrukgasnetten. De werkzaamheden begonnen in 2008 met de aanleg van een kunststofleiding van 2,1 km in een eerste fase en 2,6 km in een tweede fase. De kunststofleiding met een diameter van 315 mm, sluit aan op een nieuw injectiepunt van gastransportnetbeheerder Fluxys. Dit injectiepunt werd in 2009 in dienst genomen, terwijl ook de middendruknetten verder werden uitgebreid.
- Voor de elektriciteitsvoorziening van het Logistiek Park Waasland worden in een eerste fase 5 km middenspanningskabels aangelegd. In volgende fases voorziet Eandis nog 2,4 km middenspanningsnet. Voor dit logistiek park zal distributienetbeheerder Intergem de openbare verlichting aanleggen en onderhouden.
- Electrabel Green Projects Flanders (EGPF) is van plan vier windmolens te installeren tussen meubelzaak 'De Piramiden' in Sint-Gillis-Waas en de grens met Beveren. Fortech heeft plannen voor één windmolen in Sint-Gillis-Waas en drie in Beveren (zone 'Duikeldam' te Vrasene). Alle windmolens worden geplaatst langs de expresweg en worden aangesloten op het middenspanningsnet.
- Op de loodsen van Katoennatie werd een vermogen van 16 MW aan zonnepanelen opgesteld. Om dat vermogen te kunnen injecteren op het distributienet werd een netherstructurering doorgevoerd.
- De 35 jaar oude middenspanningsleidingen onder de bestaande Kallosluis worden in de loop van 2010 gesaneerd. Daarvoor moeten in de 25 meter diepe tunnel nieuwe kabelgootconstructies worden gemaakt.

- Op het grondgebied Zwijndrecht werd, in opdracht van distributienetbeheerder IMEA, een nieuwe aansluiting op het middenspanningsnet gerealiseerd voor het bedrijf Handico aan de Boereveldseweg 8 en een nieuwe aansluiting met klantpost op het middenspanningsnet voor Proximus op de Scheldedijk.

De haven en haar omgeving

• *Juridisch steekspel rond Doel*

Op 24 juli 1998 gaf de Vlaamse Regering aan de Maatschappij Linkerscheldeover opdracht over te gaan tot de onteigening van de kern van de gemeente Doel. Deze beslissing was het gevolg van een eerdere beslissing van 20 januari 1998 over de toekomst van Doel (zie afzonderlijke bijdrage 'Tijdelijk Woonrecht ten einde').

Met de schorsing van het gewestplan van 8 september 2000 op 30 juli 2002 door de Raad van State (zie verder), waren gedwongen onteigeningen niet mogelijk. De Maatschappij heeft die maatregel trouwens nooit toegepast. Daarom werden tot op vandaag enkel aankopen in der minne doorgevoerd.

Een beslissing van de Vlaamse regering van 27 april 2001 verleende de inwoners van de woonkern Doel een tijdelijk bewoningsrecht door middel van een 'zakelijk recht van bewoning'. Dit zakelijk recht werd aanvankelijk verleend tot 31 december 2006. Na die datum werden leegstaande of leegkomende woningen niet meer voor bewoning ter beschikking gesteld. Voor de bestaande contracten werd het zakelijk recht van tijdelijke bewoning achteraf eenmalig verlengd tot 31 augustus 2009. De elf gezinnen die hun woning al vóór 2004 aan de Maatschappij Linkerscheldeover hadden verkocht, maar nog steeds in Doel waren blijven wonen, mochten door die beslissing eveneens tot op die datum - gratis - in hun woning blijven. Tegelijk werd beslist tot de opmaak en de uitvoering van een afbraakplan.



Zicht op de Engelsesteenweg te Doel

Ondertussen kwam een carrousel van juridische procedures op gang die het uitgestippelde scenario voor Doel grondig wijzigden.

Zo wordt sinds 2000 het gewestplan 'houdende de definitieve vaststelling van het plan tot gedeeltelijke wijziging van het gewestplan Sint-Niklaas - Lokeren op het grondgebied van de gemeenten Beveren, Sint-Gillis-Waas en Stekene (in zoverre dit het grondgebied van de gemeente Beveren betreft)' door een aantal burgers aangevochten voor de Raad van State. Zij vragen de vernietiging van het gewestplan van 2 september 2000. Door deze juridische procedure werd het gewestplan van voormelde datum voorlopig geschorst.

Bij tussenarrest van 11 maart 2009 stelt de Raad van State vast dat de verzoekende partijen niet aantonen dat niet alle nodige compenserende maatregelen voor de algemene samenhang van Natura 2000 (het Europees netwerk van beschermde natuurgebieden) zijn genomen.

Op 27 oktober 2009 stelt de auditeur bij de Raad van State dat de overige rechtsmiddelen ofwel onontvankelijk ofwel ongegrond dienen te worden beschouwd. Een uitspraak volgt later.

Indien de Raad van State niet ingaat op het verzoek tot vernietiging van het gewestplan, zal de bestemming van Doel-centrum veranderen van woongebied in zeehavengebied. En dit met terugwerkende kracht tot op het ogenblik dat de schorsing van het gewestplan werd bevolen.

Sloopverbod

Op basis van het 'beslist beleid' vroeg de Maatschappij Linkerscheldeoever verschillende sloopvergunningen aan. Deze werden door een aantal inwoners van Doel aangevochten. Bij vonnis van 18 januari 2009 wordt de vordering tot staking van de sloopwerkzaamheden in kortgeding door de rechtbank van Dendermonde afgewezen.

Op 30 april 2009 spreekt het hof van beroep in Gent zich in kortgeding - en in beroep tegen voormeld vonnis - uit over de geldigheid van een aantal sloopvergunningen. Daarbij wordt, in afwachting van een beslissing ten gronde, een verbod opgelegd om de lopende sloopvergunningen uit te voeren, dit onder bedreiging van een dwangsom van 250.000 euro.

Na deze uitspraak volgt op 2 juni 2009 een bijkomende dagvaarding te gronde voor die sloopvergunningen waarvoor nog geen verzoek tot nietigverklaring bij de Raad van State werd ingediend. Deze dagvaarding wordt samengevoegd met de zaak ten gronde die al eerder bij de rechtbank van eerste aanleg in Dendermonde aanhangig was gemaakt. De pleidooien in deze zaak zijn vastgelegd voor 14 mei 2010. Een uitspraak wordt nog in 2010 verwacht.

Op 3 juni 2009 legt de voorzitter van de rechtbank eerste aanleg in Dendermonde, zetelend zoals in kortgeding, als gevolg van een milieustakingsvordering een verbod op om nog sloopwerken uit te voeren in Doel tot zolang Doel woongebied is, dit onder bedreiging van betaling van een dwangsom van 1.000.000 euro per inbreuk.

Tegen de beschikking dient de MLSO beroep in. Een uitspraak wordt in de loop van 2010 verwacht.

Op 10 augustus 2009 beveelt de burgemeester van Beveren - uit veiligheidsoverwegingen - de afbraak van de woning Camermanstraat 31 in Doel. De sloopwerken worden uitgevoerd op 20 augustus 2009. Hierop volgt, op 31 augustus 2009, een bevel tot het betalen van een dwangsom. Dit bevel wordt door de MLSO aangevochten via de procedure van derdenverzet voor de beslagrechter te Dendermonde. De pleidooien zijn vastgesteld voor 17 september 2010, zodat de uitspraak in 2010 of 2011 wordt verwacht.



Als gevolg van de beslissingen van de Vlaamse regering liep het zakelijk recht van tijdelijke bewoning eind augustus 2009 af. Op 25 september 2009 legt de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg in Dendermonde aan de Maatschappij Linkerscheldeover - bij wijze van voorlopige maatregel - het verbod op om tot 30 juli 2010 bewoners uit Doel uit hun woning te zetten of hun woongenot te verstoren, dit op straffe van betaling van een dwangsom van 250.000 euro. Tegen deze beslissing wordt door de Maatschappij Linkerscheldeover hoger beroep ingediend. De pleitdata en de uitspraak worden in 2010 verwacht.

Veiligheid

Op 23 maart 2009 legt de rechtbank van eerste aanleg in Dendermonde op verzoek van de MLSO een verbod op om de uitvoering van de stedenbouwkundige vergunningen voor het slopen/afbreken van woningen in Doel te hinderen. Wie dit verbod negeert, riskeert een dwangsom van 2.500 euro per inbreuk.

Tegen deze beschikking werd bij de rechtbank in Dendermonde door een aantal personen een verzetsprocedure ingeleid.

Op 2 november 2009 beslist de voorzitter van de rechtbank tot heropening van de debatten, omdat de eisers eerder onduidelijk bleven over hun belang. Zij moeten een voldoende persoonlijk individueel belang aantonen. Een uitspraak wordt in het vooruitzicht gesteld voor 2010.

Voor alle schade die aan het patrimonium van de Maatschappij Linkerscheldeoever is toegebracht, legde de MLSO klacht neer bij de politie. Zo werden in 2009 16 gevallen gemeld over sluikstorten (4), diefstallen al dan niet met braak en pogingen tot inbraak (9), vandalisme (2), beschadigingen (1). Indien nodig stelde de Maatschappij zich ook burgerlijke partij in deze strafzaken.

- *Tijdelijk woonrecht ten einde*

Op 24 juli 1998 gaf de Vlaamse regering opdracht aan de Maatschappij Linkerscheldeoever over te gaan tot de onteigening van de woonkern van de gemeente Doel.

In haar beslissing van 20 januari 1998 over de bouw van een containergetijdendok op de linker-Scheldeoever, stelde de Vlaamse regering dat de leefbaarheid van Doel hierdoor ingrijpend zou wijzigen en dat een menswaardige woonsituatie in het Scheldedorp niet meer kon worden gewaarborgd. Tegelijk werd de aanzet gegeven tot het uitwerken van een sociaal begeleidingsplan voor de inwoners van Doel.

Met de schorsing van het gewestplan van 2000 op 30 juli 2002 door de Raad van State, verdween echter de aanleiding voor de onteigening van Doel, zodat sindsdien nog enkel in der minne eigendommen konden worden aangekocht. Het overgrote gedeelte van de 'bewoonde' percelen die eigendom waren van particulieren, werd de voorbije jaren - op elf na - door de Maatschappij op deze manier verworven.

De woonkwaliteit en woonzekerheid van de dorpskern van Doel werden ondertussen via een tijdelijk bewoningsrecht geregeld, onder meer door een zogenaamd "zakelijk recht van tijdelijke bewoning" dat aanvankelijk werd toegekend tot eind 2006 en later eenmalig werd verlengd tot 31 augustus 2009. Dankzij deze verlenging met meer dan 2,5 jaar, werd aan de overblijvende bewoners van Doel de kans geboden om tijdig te verhuizen.

Bij het aflopen van dit tijdelijk woonrecht op 1 september jl. verbleven nog 46 gezinnen in Doel.

Op 31 augustus 2009 liep het tijdelijk woonrecht af voor 26 gezinnen. 11 van deze gezinnen verkochten hun woning vóór 2004 aan de Maatschappij Linkerscheldeoever en woonden sindsdien gratis in hun verkochte woning. De 15 andere gezinnen, die na de uitdoofplannen nog in Doel zijn komen wonen, hadden een overeenkomst 'zakelijk recht van tijdelijke bewoning' en waren er dus op de hoogte dat hun woonrecht slechts van tijdelijke aard was.

Informatie

Het einde van het zakelijk recht van tijdelijke bewoning werd ruim vooraf gecommuniceerd. De mensen met wie een overeenkomst zakelijk recht werd afgesloten, werden tweemaal met een persoonlijke brief geïnformeerd (eind 2008 en voorjaar 2009) dat het zakelijk recht op 31 augustus 2009 afliep. Begin juni 2009 is hen formeel bevestigd dat de overeenkomst werd stopgezet. Ook na 1 september werden de mensen niet zomaar uit hun woning gezet. Met diegenen die uitzicht hadden op een nakende verhuizing kon een akkoord worden gesloten. Wie weigerde te vertrekken, riskeerde een gerechtelijke procedure. Met het vonnis van 25 september 2009 van de rechtbank van eerste aanleg in Dendermonde kreeg de MLSO - bij wijze van voorlopige maatregel - het verbod opgelegd om tot 30 juli 2010 de eisers uit hun woning te zetten.

Omwille van de versnelde verkrotting van een aantal gebouwen ten gevolge van leegstand, vandalisme en illegale bewoning, diende de Maatschappij - vooral om veiligheidsredenen en om het kraken van panden te beletten - tot de afbraak van talrijke leegstaande woningen over te gaan. Tevens werd een afbraakplan opgesteld voor de sloop van die woningen die niet meer in overeenstemming waren met de Vlaamse wooncode.

Bij vonnis van 30 april 2009 beslist het Hof van Beroep in Gent en op 3 juni 2009 de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg in Dendermonde zoals in kortgeding dat - op grond van het feit dat Doel nog altijd woongebied is - de sloop van woningen in het dorp dient te worden stopgezet.

In 1998 telde het centrum van het polderdorp nog 645 inwoners. 92% van hen heeft zich ondertussen elders gevestigd. Het Sociaal Begeleidingsplan voor Doel voorzag in een renovatiepremie voor kopers, een huursubsidie voor huurders, een leefgemeenschapspremie en een bijkomend woningaanbod in de fusiegemeente Beveren. Alle bewoners die dat wensten, werden persoonlijk begeleid door een bemiddelaar. Uit een beperkte enquête van de MLSO bleek dat 88% van de oorspronkelijke bewoners, die van de aangeboden sociale en financiële voorzieningen gebruik maakten en het dorp vrijwillig verlieten, tevreden is met zijn nieuwe woonsituatie.

- *Bemiddelaar zoekt compromis*

Lieve Verfaillie is sinds mei 2009 aan de slag als nieuwe bemiddelaar voor grote infrastructuurprojecten van de Vlaamse overheid, departement Mobiliteit en Openbare Werken. Als bemiddelaar moet ze een buffer vormen tussen de burger en de overheid en vooral peilen naar de wensen en verwachtingen van beide partijen.

Lieve Verfaillie kreeg op 11 september 2009 de opdracht om een sociaal begeleidingsplan op te stellen bij de opmaak van het nieuwe GRUP voor de haven van Antwerpen dat een invloed kan hebben op de eigendomstoestand in het gebied. Ook de linker-Scheldeoever (o.a. Doel) is haar werkterrein. Door het uitdoven van het tijdelijk woonrecht en diverse ingestelde procedures is de situatie er niet altijd even duidelijk. Daar waar nodig staat zij bewoners, landbouwers en zelfstandigen bij, telkens er menselijke problemen rijzen. Een oplossing zoeken is niet steeds voor de hand liggend, maar toch mag niemand in de kou blijven staan. De bemiddelaar tracht steeds een compromis te zoeken waar iedereen zich in kan vinden.

- *Bouwkundig historisch onderzoek stopgezet*

Na overleg met de Archeologische Dienst Waasland, Interwaas en het gemeentebestuur van Beveren, besliste de Maatschappij om voor een aantal woningen in de dorpskern van Doel een bouwhistorisch onderzoek te laten uitvoeren alvorens deze woningen zouden worden gesloopt. Dit onderzoek betekent niet dat de geplande sloopwerken vertraging mogen oplopen, noch dat de sloop zelf in vraag wordt gesteld.

Dit bouwhistorisch proefonderzoek werd toegewezen aan de firma AM Consult uit Sint-Niklaas.

In de Camermanstraat, het oudste deel van Doel, werden in maart 2009 volgende woningen aan een historisch erfgoedonderzoek onderworpen: de huizen met de nummers 31, 35, 37 en 45. Daarbij werden volgende werken uitgevoerd:

- dakpannen werden verwijderd zodat de kap zichtbaar werd;
- muren werden ontleisterd;
- pand werd globaal en schetsmatig opgemeten;
- baksteenformaten en -verbanden werden gedocumenteerd;
- er werden algemene en gedetailleerde fotografische opnamen gemaakt;
- inventariseren en verzamelen van relictten.

Op 14 april 2009 werd aan de firma Ellips BVBA uit Gent de opdracht toegewezen voor de uitvoering van een digitale opmeting (opmeten wegen tot zichtbare scheiding met privéterrein, opmeten voorgevellijn, opmeten scheiding tussen rijwoningen, opmeten dorpel-, goot- en nokhoogte, intekenen huisnummers en kadastrale perceelsnummers, ...): van het tracé Visserstraat, Hooghuisstraat, Pastorijstraat, Camermanstraat, Engelsesteenweg en Liefkenshoekstraat.

Deze gegevens worden omgezet in een digitaal plan, waarop ook de huisnummers en de kadastrale perceelgegevens worden weergegeven. Tevens werd een digitaal 3D-plan (driedimensionaal plan) aangeemaakt met alle gemeten relevante hoogten voor de eventuele opmaak van een 3D-model.

Op 30 april 2009 kreeg de MLSO door het Hof van beroep in Gent een sloopverbod opgelegd. Daardoor werd het erfgoedonderzoek in Doel stilgelegd. Er mogen immers geen dakpannen, valse wanden, enz. ... meer verwijderd worden.

• *Ontwikkelingsplan geeft Kallo ademruimte*



In 2010 wordt de vroegere pastorie van Kallo, de nieuwe vaste stek van de Maatschappij Linkerscheldeoever. Op die manier wil de Maatschappij zich stevig inplanten in haar eigen werkterrein, waarvan de woonkern Kallo zowat het middelpunt vormt.

Op 1 april 2009 kregen de leden van de raad van bestuur toelichting bij het ontwikkelings- en beeldkwaliteitsplan voor

de open ruimte in Kallo, een dorp dat gekneld zit tussen haven en industrie. Het plan werd in april 2009 door de gemeenteraad van Beveren goedgekeurd.

Het ontwikkelingsplan van Kallo geeft aan hoe de open ruimte rond het dorp verder kan worden ontwikkeld om de interactie tussen de dorpskern en het omringende landschap te versterken.

Kallo bezit enkele interessante plekken die door de realisatie van een aantal gerichte projecten, een kwalitatieve impuls kunnen geven aan de herleving van het dorp.

Het herstel van de relatie tussen het dorp en de Schelde is daarbij essentieel. Initiatieven om het Fort St.-Marie uit te bouwen tot recreatieve trekpleister met jachthaven zijn zeker te overwegen. Omdat het fort



Het gemeenteplein van Kallo

gelegen is op het grondgebied van de gemeente Zwijndrecht zal dit moeten gebeuren in samenspraak met die gemeente.

De verdere uitbreiding van de sportterreinen en van het golfterrein, met het aanpalende natuurgebied Lisdodde-Melkader, moet de afstand tussen de Schelde en het centrum van Kallo verkleinen. De verdere inrichting van de Melkader richting Beverse Dijk, is een belangrijke schakel in de uitbouw van een plaatselijk recreatief netwerk. Het toegankelijk maken van deze gebieden en het uittekenen van aantrekkelijke wandel- en fietsverbindingen zijn daarvoor noodzakelijk.

De geluidsberm die rond Kallo wordt aangelegd als gevolg van de Liefkenshoekspoorverbinding, kan voor het dorp een nieuwe horizon creëren. Deze bufferberm zelf moet meer zijn dan enkel een 'infrastructuurwerk'. Hij moet ook de belevingswaarde en de toegankelijkheid voor wandelaars en fietsers waarborgen. Dat vraagt een aantrekkelijke inrichting met onder meer grasvlakten, boomaanplantingen, paden en zit-elementen.

- *'Heerlijkheid Kieldrecht' op wandkaart*

Op 7 februari 2007 besloot de Raad van Bestuur van de Maatschappij gevolg te geven aan het verzoek van de Bibliotheeca Wasiana om financieel tussenbeide te komen in de (dure) restauratie van de historische kaart (1689) van de polders van de Beverse heerlijkheid Kieldrecht. De gemeente Beveren droeg al eerder bij in de conservatie van de kaart. De raadsleden waren van oordeel dat de Maatschappij, gezien haar betrokkenheid bij de uitbouw van het linker-Scheldeoevergebied en de daarmee gepaard gaande teloorgang van de polders, een morele plicht heeft om bij te dragen in het bewaren van het erfgoed van de vroegere polders. De raad ging akkoord om hiervoor een bedrag van 20.000 euro vrij te maken.



Detail van de kaart van de heerlijkheid Kieldrecht

De wandkaart van de heerlijkheid Kieldrecht werd getekend door cartograaf Baudewijn Speelman en is een kopie van een soortgelijke kaart uit 1666 ontworpen door Andries de Vinalmont, griffier van dezelfde heerlijkheid en beëdigd landmeter. De gerestaureerde kaart dateert van 1689.

Volgens de tekst in de cartouche heeft de Vinalmont - op basis van stukken van kavels, opmetingen en geschoten (belastingen) uit het polderarchief - gereconstrueerd hoe en waar de Doel- en de Luispolder in 1567 zijn ingedijkt. In de oorspronkelijke tekst is sprake van *“desinatie van de heerlijkheijt ende juridict van Kildrecht ... soo die van oude tijden bevonden wort geleghen te hebben ... vertoont hoe verre den polder vanden Doel ende Leus ten jaere 1567 is inghedijckt geweest”*. Ook wat niet werd heringedijkt bij de bedijkingwerkzaamheden van 1614 en 1615 en hoever de nieuwe polder zich uitstreckte, werd op de kaart gereconstrueerd. De kaart biedt bijgevolg unieke informatie over de ligging en de omvang van twee verdwenen cultuurlandschappen. Ze biedt bovendien stof voor de studie

van het bedijkingproces voor en na de inundatie (het onder water zetten van lage gebieden ter verdediging) van de Tachtigjarige Oorlog.



Restauratrice Ilse Van den Bogaert toont de slechte staat van de kaart voor de restauratie

Een eigenaardigheid van deze kaart is de oriëntatie. In plaats van de tegenwoordig gestandaardiseerde W-N-O-Z-oriëntatie, heeft de cartograaf een O-Z-W-N-oriëntatie gehanteerd. Hierdoor lijkt het alsof de kaart ondersteboven hangt. Wellicht heeft Speelman hiermee enkel getracht zo efficiënt mogelijk het voorhanden zijnde papier te gebruiken.

De kaart werd teruggevonden in de kelder van de Bibliotheek Wasiana in Sint-Niklaas, waardoor de kaart nu eigendom is van de bibliotheek. De kaart was voor de restauratie in heel slechte staat. De Maatschappij draagt de kosten van de restauratie, behoudens de kosten van de eerste dringende conservatie en het transport die de gemeente Beveren op zich nam. Het bestek van de opdracht werd door de raad van bestuur op 21 januari 2009 gegund aan ARC. De Maatschappij ontving hiervoor als tegenprestatie de reproductierechten op de kaart, al blijft het originele exemplaar eigendom van Bibliotheek Wasiana. De kaart wordt gerestaureerd door Ilse van den Bogaert van Art Restoration/Conservation Resource Center.

In 2010 zal de belangrijke cultuurhistorische kaart gerestaureerd en ingelijst zijn. Via een langdurige bruikleenovereenkomst zal de originele kaart dan in de nieuwe kantoren van de Maatschappij ten toon gesteld worden, maar ook rondreizende tentoonstellingen zullen de kaart als topstuk kunnen tonen.

Naar een 'natuurlijke' haven

- *Natuurontwikkelingsprojecten op de linker-Scheldeoever*

Begin jaren '90 nam de Europese Unie het initiatief om bepaalde beschermingszones voorzien in de Vogel- en Habitatrichtlijn – gericht op het behoud van de vogelstand en de instandhouding van natuurlijke habitats (woongebieden van een organisme of levensgemeenschap) en de wilde fauna en flora - samen te voegen tot het Europees netwerk 'Natura 2000'. De speciale beschermingszones die deel uitmaken van dit netwerk bezitten internationale natuurwaarden. De lidstaten zijn verplicht de habitats en soorten in deze gebieden in stand te houden en te herstellen.

Op de linker-Scheldeoever bevindt zich een aantal van deze 'speciale beschermingszones' die deel uitmaken van het Natura 2000-netwerk en die geheel of gedeeltelijk samenvallen met het havengebied. Zij vormen een belangrijke factor in het planningsproces rond de haven van Antwerpen. Verdere uitbreiding van de haven zal onvermijdelijk gepaard gaan met een verdere aantasting van de natuurwaarden in het gebied. Daarom dienen maatregelen te worden genomen voor een duurzame instandhouding van deze speciale beschermingszones.

Uitgaande van het gegeven dat verdere havenontwikkeling op de linkeroever slechts kan plaatsvinden indien kan worden aangetoond dat ze - op lange termijn - de integriteit van deze speciale beschermingszones niet hypothekeert, werd in het kader van het 'Strategisch Plan voor de afbakening van de haven van Antwerpen in haar omgeving' een globaal plan voor natuurontwikkeling op de linker- en rechteroever uitgewerkt. Daarbij zullen de resterende beschermde natuurwaarden verder proactief geconcentreerd worden in speciaal daartoe bestemde natuurgebieden aan de rand van de haven. Dit om te vermijden dat de natuur in een groeiende havenregio verder versnipperd en uitdunt.

Tegelijk vormen deze natuurgebieden een brede buffer tussen de haveninfrastructuur en de bewoning, terwijl die buffer in het oorspronkelijke gewestplan van 1978 amper 200 meter zou bedragen.

Een aaneengesloten natuurgebied kent minder randverstoring en is beter in te richten en te beheren dan vele kleine gebieden. Op deze manier kunnen ook meer broedvogels zich huisvesten binnen een kleinere oppervlakte. In totaal zal die oppervlakte 1200 à 1300 hectare omvatten. Ongeveer de helft daarvan is momenteel al gerealiseerd in het kader van het Deurganckdok. Bovendien werd 2/3 van deze oppervlakte al eerder door de Vlaamse regering vastgelegd als onderdeel van het geactualiseerd Sigmaplan (Prosperpolder en Doelpolder). Door al deze ruimteclaims maximaal te laten overlappen, moet minder bijkomende landbouwgrond ingenomen worden. Voor de landbouwers die toch moeten wijken, voorziet de overheid een uitgebreid pakket aan steun- en vergoedingsmaatregelen.

Gezien de omvang en de specificatie van de materie, willen we ons in dit jaarverslag beperken tot een opsomming van de in 2009 opgestarte of nieuwe ontwikkelingsprojecten op de linker-Scheldeoever.

Het gaat om de natuurontwikkelingsprojecten Klein Rietveld Kallo, het combinatieproject Logistiek Park Waasland (met deelgebieden Haasop en Spaans Fort) en Prosperpolder-Noord, die al in 2007 en 2008 werden opgestart.



Aanleg natuurgebied Klein Rietveld Kallo

Het **Klein Rietveld Kallo**, met een oppervlakte van 47 ha riet en water, is gelegen in de driehoek Gasthuisstraat – Melseledijk en het pad ten noorden van spoorlijn 10. Binnen dit gebied worden de natuurwaarden, die ingenomen worden door de aanleg van de Liefkenshoekspoorverbinding, gecompenseerd. Nadat de werken in het gebied in oktober 2008 waren aangevat, werd in 2009 het terrein grotendeels afgegraven, een stuw gebouwd, een bufferdijk en dijken naar de hoogspanningsmasten aangelegd.

Voor de aanleg van het Logistiek Park Waasland werd een compensatiezone van 20 ha 'riet en water' noodzakelijk geacht. Daarnaast wordt ongeveer 6 ha voorzien ter compensatie voor het verlies aan leefgebied van de rugstreeppad als gevolg van de vestiging van Vopak.

De natuurcompensaties spreiden zich uit over twee zones: het deelgebied Haasop, 12 ha groot, en het deelgebied Spaans Fort, met een oppervlakte van 8 ha. Op 2 maart 2009 werd gestart met het plaatsen van een afsluiting rond de zone boven de Haasop waar zich een populatie bevindt van de zeldzame groenknolorchis, dit om beschadiging van het terrein te voorkomen. Opgeschoten wilgen in het gebied werden gekapt in samenwerking met o.a. Natuurpunt-WAL. In augustus van datzelfde jaar werd vastgesteld dat de populatie van de groenknolorchis zich ondertussen had uitgebreid. In oktober volgden maaierwerken op het terrein.

In het deelgebied **Spaans Fort** werd in februari 2009 een afsluiting geplaatst rond de bouwwerf, nadien werden bestaande bomen en vegetatie verwijderd, waarna de eigenlijke grondwerken voor de aanleg van twee grotere plassen in juni 2009 van start gingen.



Natuurgebied Spaans Fort te Verrebroek

Het gebied **Prosperpolder-Noord** beslaat een oppervlakte van 194 ha die als getijdengebonden natuur zal worden ingericht. Voor het gebied Hedwige-Prosperpolder (465 ha) verwijzen we naar de afzonderlijke bijdrage over dit project. De werken die in augustus 2008 werden opgestart, gingen in 2009 onverminderd voort en zullen nog enkele jaren duren.

Een aantal nieuwe projecten bevindt zich nog in oriënterende fase: Prosperpolder-Zuid, Doelpolder Mid-den, Grote Geule en Nieuw Arenbergpolder. Hiervoor worden eerst de nodige inrichtingsstudies uitgevoerd. De realisatie zal in de komende jaren gefaseerd verlopen.

Voor een uitvoerige rapportering over de natuurcompensaties en een uitgebreide stand van zaken van de natuurontwikkelingsprojecten op de linker-Scheldeoever verwijzen we naar het jaarverslag 2009 van de Beheercommissie Natuur Linkerscheldeoever. In het sluisgebouw van Kallo kunt u op het secretariaat van de Beheercommissie terecht voor meer informatie, tel. 03 575 26 85 – katrien.weyn@lne.vlaanderen.be.

- **Hedwige-Prosperpolder: veiligheid en natuurherstel**

In de komende jaren wordt de Hedwige-Prosperpolder, op de grens van Nederland en België, ingericht als intergetijdengebied, wat wil zeggen dat de getijden hier in een gebied van 465 ha hun gang kunnen gaan. Dit project maakt deel uit van het geactualiseerde Sigmaphan, dat naast veiligheid ook oog heeft voor de waterkwaliteit en de natuur in het Zeescheldebekken.

Dankzij de vermenging van zoet water met zeewater ontstaat in de riviermonding van de Schelde een zeldzaam brak slikken- en schorrensysteem dat unieke kansen schept voor de natuur. Die natuur in en rond de Schelde staat echter onder druk. Door de eeuwen heen zijn grote oppervlakten biotopen en habitats (natuurlijke leefgebieden van organismen, dieren of planten), verloren gegaan ten voordele van haven, industrie en landbouw. Gezien het wezenlijke belang van ecosystemen, zijn de Europese lidstaten verplicht de natuurwaarden binnen hun speciale beschermingszones op een duurzame manier in stand te houden.

Om het tij te keren is er meer ruimte voor de natuur nodig. De Hedwige- en Prosperpolder blijkt het meest geschikte gebied om extra ruimte te geven aan de ontwikkeling van getijdennatuur. Het intergetijdengebied Hedwige-Prosperpolder verbindt de schorren van de Wase linker-Scheldeoever (het schor Ouden Doel en het Paardenschor) met het Verdrongen Land van Saeftinghe. Samen vormen ze een natuurgebied van internationaal belang dat zich uitstrekt over ruim 4000 hectare. Door vlakbij de Scheldemonding de stroom meer ruimte te geven, daalt het waterpeil stroomopwaarts. Hierdoor draagt het gebied, samen met andere overstromingsgebieden, bij tot de bescherming tegen overstromingen in het Zeescheldebekken. Bovendien levert het gebied een belangrijke bijdrage aan het behalen van de natuurdoelstellingen in het kader van het Strategisch Plan voor de haven van Antwerpen. Tegelijk draagt het Hedwige-Prosperproject bij tot het herstel van het onevenwicht tussen economie en natuur.

Bedoeling is dat het water in het gebied zal binnenstromen via bressen in de Scheldedijk. Om de omliggende dorpen te beschermen wordt een nieuwe en stevige ringdijk rond het toekomstige intergetijdengebied gebouwd en een pompstation om het achterland te vrijwaren van wateroverlast. De dijk wordt 4700 meter lang en 9 meter hoog of 12,5 meter boven de zeespiegel. Om de wegen zo weinig mogelijk te belasten, wordt sinds oktober 2008 zoveel mogelijk grond per schip aangevoerd tot de dijk tegen de zomer van 2010 zijn hoogste punt bereikt.

Verwacht wordt dat de werken op Nederlands grondgebied pas over twee jaar zullen aanvangen. Eens alle infrastructuurwerken achter de rug zijn, worden enkele dijken weggegraven en bressen gemaakt in de Scheldedijk. Vanaf dat moment stroomt het water tweemaal per dag het gebied binnen.

Ondertussen kunnen de landbouwers in het gebied hun onteigende gronden nog verder - op eigen risico - blijven gebruiken zonder dat ze pachtvergoeding moeten betalen. Het gebruik op eigen risico houdt in dat er geen zekerheid is over het gebruik van de grond voor heel het jaar 2010.

Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z), de bouwheer van het project, en het Agentschap Natuur en Bos (ANB) houden een informatiekeet aan het Hedwige-Prosperproject open. Wie interesse heeft kan daar alle weekdays terecht van 8u30 tot 16u30. Voor bezoeken buiten de kantooruren en in het weekend maakt u best een afspraak met de keetwachter op 03 575 91 73. Voor meer info: <http://www.hedwigeprosper.be>.

Veiligheid in de Waaslandhaven

In 2009 beleefde de Waaslandhaven een relatief kalm jaar voor wat 'noodplanning' betreft.

Pas in december van dat jaar komt één incident in de buurt van wat een 'noodsituatie' genoemd zou kunnen worden. De brand aan boord van het schip de City of Berytus was het eerste noemenswaardige incident in 2009 in het havengebied. Op de avond van 3 december brak brand uit aan boord van het schip. Dat lag op dat moment aangemeerd in het Vrasenedok en was geladen met een 600-tal auto's. Een 16-tal bemanningsleden werd van het schip gehaald. Enkele onder hen raakten bevangen door de dikke rook en werden ter plaatse verzorgd. Voor de bemanningsleden werd een tijdelijk onderkomen gezocht.

Brandweer Beveren bluste, met steun van andere korpsen, de hele nacht door. Uit vrees voor mogelijke stabiliteitsproblemen van het schip door het vele bluswater, werd er voor gekozen de City of Berytus gecontroleerd te laten uitbranden. Dit duurde enkele dagen. De brandweer bleef heel die tijd ter plaatse. Al die tijd was er boven het Vrasenedok een sterke rookontwikkeling in noordelijke richting. In eerste instantie betrof het vooral verbrandingsgassen, maar na een tijdje ging het voornamelijk om stoom door de bluswerken.



brand aan boord van een autoschip in het Vrasenedok

De dienst milieubescherming van de gemeente Beveren voerde op regelmatige tijdstippen metingen uit. Hij beschikt als één van de weinige Europese milieudiensten over een draagbare gaschromatograaf die toelaat onmiddellijk analyses van de gemeten stalen uit te voeren. Daaruit bleek dat de rookontwikkeling geen gevaar vormde voor de omgeving. In de buurt van het schip was er af en toe wel een sterke geurhinder. Aangezien de concentraties bepaalde drempels niet overschreden, konden de werkgevers en hun veiligheidsdienst zelf bepalen of werken nog mogelijk was.

Door het kordate optreden van de brandweer Beveren en de ondersteunende korpsen bleven de gevolgen van deze brand vrij beperkt.

Incidentbeheer

Ondanks de beperkte gevolgen geeft de aanpak van dit incident een goed beeld van de wijze waarop de lokale overheid bij noodsituaties kan optreden. Het meest zichtbare gedeelte van het incidentbeheer is de operationele inzet van tal van hulpdiensten: brandweer, civiele bescherming, medische diensten, politie en de dienst milieubescherming.

Achter de schermen worden ook tal van beleidsbeslissingen genomen. De burgemeester wordt ingelicht door de brandweerofficier die de leiding heeft over de operationele bestrijding van het incident. Ook de ambtenaar noodplanning wordt op de hoogte gebracht. Naargelang van de ernst van de situatie kan de burgemeester de gemeentelijke fase van de noodplanning afkondigen of aan de gouverneur vragen om een provinciale fase af te kondigen.

Wanneer de burgemeester de gemeentelijke fase afkondigt, worden de leden van de gemeentelijke veiligheidscommissie verzocht zich naar de crisiskamer in Beveren te begeven. Daar vormen zij dan, onder het voorzitterschap van de burgemeester, het gemeentelijk coördinatiecomité (GCC). Dit GCC bestaat uit vertegenwoordigers van verschillende disciplines met elk hun eigen expertise. Samen met de ambtenaar noodplanning adviseren zij de burgemeester zodat deze goed onderbouwde beleidsbeslissingen kan nemen.

In het geval van de City of Beyrus werd geen gemeentelijke fase afgekondigd. Dat was ook niet nodig omdat de operationele inzet vlot verliep, er geen onmiddellijke kans op escalatie was en er geen invloed was naar omwonenden. In samenspraak met de burgemeester kan de ambtenaar noodplanning ook een aantal experts in de crisiskamer meevragen, zonder dat er een noodfase afgekondigd wordt. Dat kan bijvoorbeeld gebeuren om te rapporteren over de stand van zaken, om gegevens uit te wisselen of om de onderlinge werking op elkaar af te stemmen. Meestal blijft het beperkt tot het oproepen van de gemeentelijke experts in crisiscommunicatie.

De gemeente Beveren hecht zeer veel belang aan een goede en open communicatie met de inwoners en met omliggende bedrijven. Ze heeft hier sinds vele jaren heel wat expertise in opgebouwd. Haar experts maken een persbericht op voor de verschillende perscontacten en bekijken welke middelen ze nog kunnen/moeten aanwenden om de inwoners en andere belanghebbenden te informeren. Die communicatie wordt steeds afgetoetst met de verscheidene partners die bij de noodsituatie betrokken zijn.

In sommige gevallen wil de gemeente niet alleen informeren, maar is het ook nodig de bevolking te alarmeren. Als aanvulling op het bestaande sirenenetwerk kocht de gemeente Beveren in 2009 het crisiscommunicatiesysteem Domino aan. Dit systeem baseert zich op een databank waarin bevolkingsgegevens

gecombineerd worden met verschillende contactgegevens. Zo beschikt de gemeente over telefoonnummers uit diverse gidsen, al kunnen de inwoners zelf daar extra gegevens, zoals mobiele nummers en e-mailadressen, aan toevoegen. Gezinnen, waarvan de telefoongegevens bekend zijn, ontvangen in een noodsituatie dan een ingesproken boodschap van de burgemeester op hun vast en/of mobiel telefoon-toestel. De betrokkenen kunnen met een bevestigingsknop aangeven of ze de boodschap begrepen hebben. Daarnaast laat het systeem toe om o.a. (flash)sms of e-mails te versturen. Vanaf september 2010 zou Domino volledig operationeel moeten zijn. Inwoners die zich willen registreren kunnen dit nog altijd doen via de website www.beveren.be (balkje'crisiscommunicatie') of via de invulformulieren aan de gemeentelijke loketten.

In 2010 zullen verdere inspanningen geleverd worden om ook de contactgegevens van de vele bedrijven op het grondgebied Beveren in het systeem te integreren. Het is nochtans geen sinecure om al die informatie actueel te houden. De oplossing daarvoor is een link met de bedrijvendatabank die de gemeente Beveren sinds 2009 heeft ontwikkeld.

Om alle hulpdiensten, experts en medewerkers scherp te houden en de bestaande afspraken te testen, organiseert het gemeentebestuur regelmatig oefeningen. Dat kunnen operationele bedrijfsoefeningen zijn met de brandweer of noodplanoefeningen met de inzet van heel wat mensen en middelen. Zo was er in oktober 2009 een nucleaire noodplanoefening die 38 uur duurde. Een tweede luik van die oefening zal eind april 2010 plaatsvinden. Naast de kerncentrale staan ook de Seveso-bedrijven klaar om hun ervaringen met de gemeente te delen en samen te oefenen. Want de belangrijkste voorwaarden om bij noodsituaties doeltreffend te reageren is een goed noodplan en regelmatig oefenen.

Brandweerinterventies in 2009

De brandweer van Beveren trad, gezien haar ruime territoriale bevoegdheid, het vaakst op bij calamiteiten in het havengebied:

- Industriebranden – 25 interventies
- Gas- en vloeistoflekken – 19
- Technische interventies – 25
- Loos alarm – 21
- Uitrijden van ziekenwag: 32 keer
- Oefeningen op bedrijfsterrein: 5 keer: Indaver, Vopak, 3M, Katoennatie & Electrabel - thermische centrale Kallo.

De brandweer van Antwerpen die bevoegd is voor het grondgebied Zwijndrecht, maakt geen opsplitsing tussen de tussenkomsten in Zwijndrecht-dorp en in het havengebied. In de ongeveer 100 interventies in Zwijndrecht, zijn alvast 33 ambulanceinterventies, 3 interventies bij industriebranden: 4 bij gas- en vloeistoflek of gevaarlijke producten, 1 technische interventie en 1 voor loos alarm in het haven- en industriegebied opgenomen.



De scheepvaartpolitie die operationeel is in de Waaslandhaven voerde in 2009 167 interventies uit die o.m. betrekking hadden op inbraken en diefstallen (34), gestolen voertuigen (14), brand (3), inbreuken m.b.t. de binnenvaart (4), bedreigingen (4), inbreuken op de vreemdelingenwetgeving (6), sluikstorten (3), slagen en verwondingen (2), beschieten van nieuwe voertuigen tijdens het transport (6), zelfmoord (2), arbeidsongevallen (6), basejumping (1), stalking (1), allerlei aangiften (44), verkeersongevallen (37).

Er waren enkele uitzonderlijke interventies, zoals een basejumper die van een hoogspanningsmast springt en wordt weggeblazen door de wind om zo tegen een verlichtingspaal terecht te komen. Hij loopt hierbij verwondingen op aan de rug.

Bij een ander voorval worden nieuwe voertuigen, die in Duitsland op vrachtwagens werden geplaatst om naar verschillende Belgische zeehavens getransporteerd te worden, tijdens het vervoer beschoten met een vuurwapen.

De dienst Milieubescherming van de gemeente Beveren-Waas kreeg in 2009 61 havengerelateerde klachten binnen. Het betrof 6 klachten over geluidshinder, 14 over geurhinder, 38 over zwerfvuul en 3 klachten over waterverontreiniging.

Voor een duurzaam havenbeheer

De Maatschappij Linkerscheldeoever (MLSO) engageert zich in 2009 uitdrukkelijk tot een duurzamer en groener havenbeheer. Deze intentie dient uit te monden in gezamenlijke convenanten met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (GHA) en andere partners. Voor een coherent havenbeheer is het van belang dat MLSO en GHA gezamenlijke standpunten formuleren. Er wordt gestreefd naar convenanten met een maximale maatschappelijke return, maximale subsidies en minimale kosten. Uiteindelijk doel is dat de havenomgeving groener en gezonder wordt, dat een duurzame haven een commerciële troef wordt én de investeringen in duurzaamheid kosten besparen.

De focus lag in 2009 vooral op duurzame energie. Streefdoel is: een maximale ontwikkeling van de potenties van decentrale elektriciteitsproductie, zowel wat betreft windenergie, zonne-energie, geothermie, hydro-energie als warmtekrachtkoppelingseenheden (WKK). Naast de productie van elektriciteit wordt ook aandacht besteed aan de restwarmte, het overschot aan warmte dat vooral door de procesindustrie wordt geproduceerd. De hogere afname van hernieuwbare energie gebeurt met het oog op de uitstootreductie van CO₂, leveringsonafhankelijkheid en kostefficiëntie.

Ter ondersteuning van de dynamiek rond duurzame energie in de Antwerpse haven besliste de MLSO samen met het GHA de werkgroep energie uit te breiden met de gemeenten Beveren en Zwijndrecht en met de stad Antwerpen, met als doel de beslissingen en het beleid van de diverse deelnemers beter op elkaar af te stemmen.

Windenergie

Op het gebied van windenergie worden zeehavengebieden door de Vlaamse overheid (cfr. Omzendbrief EME/2006/01 – RO/2006/02, dd. 12 mei 2006) als uitermate geschikt beschouwd voor de inplanting van

windturbines. De Linker-Scheldeoever is echter een belangrijk vogel- en habitatrictlijngebied, waardoor de inplanting van windturbines geen sinecure is. Voor de linkeroever werd vanuit die optiek een avifaunistische studie uitgevoerd (avifauna = de vliegende dieren, vooral vogels en vleermuizen). Het resultaat van deze studie was een avifaunistische kaart waarop mogelijke zones voor de locatie van windturbines werden aangegeven.

De raad van bestuur van de Maatschappij gaf in 2009 opdracht om samen met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen ook de andere beperkende factoren in kaart te brengen. Er werden in gezamenlijk overleg prijsvragen gelanceerd voor werken die noch door het Havenbedrijf, noch door de Maatschappij kunnen worden uitgevoerd. Het betreft onder meer een onderzoek naar de invloed van de oriëntatie van de windturbines en de onderlinge tussenafstand op de windopbrengst; een onderzoek naar de



De enige windturbine in de Waaslandhaven staat op de terreinen van de firma GRC

impact van windturbines op de veiligheid van lokale havenwegen, pijpleidingen en havenspoorwegen en een onderzoek naar de gevolgen van slagschaduw op kantoorgebouwen en sommige operaties in de haven. Medio 2010 zullen alle technisch mogelijke locaties in beeld gebracht zijn. Of anders gezegd: dan zal de avifaunistische kaart zijn aangevuld. Tegelijk worden de bedrijven gevraagd naar eventuele concrete inplantingmogelijkheden die ze uit eigen studiewerk hebben verzameld.

Zonne-energie

In 2009 werd het geldende verbod op de plaatsing van fotovoltaïsche installaties in de Antwerpse haven gedeeltelijk opgeheven ten voordele van een versoepeld toelatingsbeleid. Aanleiding voor deze versoepeling was de beslissing van de Vlaamse Regering om het zogenaamde beperkte mechanisme van solidariseren in te voeren. Hierdoor worden de kosten voor de investeringen in groene energie - zij het nog sterk geplafonneerd - verspreid over heel Vlaanderen. Boven deze grens dienen de distributienetbeheerders (DNB) nog wel de groene stroomcertificaten terug te betalen, wat vooral voor de DNB's op de rechteroever problematisch is gezien het kleinschalige distributienet. De versoepeling hield in dat installaties werden toegelaten waarvan het geïnstalleerd vermogen niet hoger gedimensioneerd is dan de hoogste piekafname binnen de eigen concessie op kwartierbasis. Deze beslissing impliceerde dat fotovoltaïsche installaties, die louter in functie van de verduurzaming van de concessieactiviteiten werden opgericht, worden toegelaten. Installaties die gedimensioneerd zijn om meer dan enkel in het eigen verbruik te voorzien, worden nog niet toegelaten. Nochtans toonden de concessionarissen wel degelijk een sterke interesse om ook dit potentieel van hernieuwbare productie beter te benutten.

In 2010 houdt de Maatschappij Linkerscheldeoever samen met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen een enquête bij de bedrijven in de haven om na te gaan in hoeverre een verdere versoepeling van het toe-

latingsbeleid voor fotovoltaïsche installaties wenselijk is. Nadien wordt geëvalueerd in hoeverre een verdere versoepeling van het toelatingsbeleid voor fotovoltaïsche installaties voor beide partijen mogelijk is.

Restwarmte

In het havengebied wordt enorm veel warmte geproduceerd, voornamelijk voor industrieel procesgebruik. Het grootste gedeelte van deze warmte wordt aangewend, maar toch gaat er nog te veel energie verloren. Deze warmte, die verloren gaat bij 'hoge temperatuur- gebruikers', wordt restwarmte genoemd.

De individuele producenten van hoogwaardige warmte hebben de meest rendabele projecten voor warmtegebruik al uitgevoerd, meestal op de eigen bedrijfssite, soms ook bij de naburige bedrijven (bv. levering van stoom).

Vanuit het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij Linkerscheldeover ontstond het idee om verder te gaan dan enkel het niveau van het bedrijf zelf. Het warmteaanbod vanuit het volledige havengebied kan aan 'warmtevragers' gekoppeld worden. Om deze link in kaart te brengen werd samen met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen een *"haalbaarheidsstudie naar restwarmtevalorisatie in het havengebied van Antwerpen"* opgestart. Deze studie wil in eerste instantie een bruikbare inventaris opmaken van de warmteoverschotten- en behoeften van de bedrijven in het havengebied. Met deze inventaris kan dan in een volgende stap gezocht worden naar een aantal potentiële 'quick-wins'. Bovendien kan de inventaris uitgebreid worden met grote warmteverbruikers buiten het havengebied (stadsnet, zwembaden, rusthuizen, ...).

Een volgende stap in het gebruik van restwarmte is de creatie van een collectief warmtenetwerk met meer leveranciers en afnemers. Aangezien een dergelijk omvangrijk collectief netwerk uniek is in België, dient gezocht te worden naar de haalbaarheid ervan.

Het gebruik van restwarmte is de meest duurzame vorm van energiegebruik. Het gebruik ervan leidt tot geen bijkomende emissie en kan dan ook als duurzamer worden beschouwd dan het gebruik van een (bio-)WKK of andere technieken. De andere duurzame technieken (WKK, zon, wind) worden echter gesubsidieerd. In een markt van gesubsidieerde energie moet ook restwarmtegebruik de steun krijgen die het verdient. Vanuit de logica van een nulmissie zou de uitbouw van een restwarmtenet in de toekomst meer dan de andere duurzame technieken moeten worden gesubsidieerd.

Samen met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, MWH (ingenieursbureau), Dalkia (energiegerelateerde dienstenbedrijf), Keppel Seghers (ingenieursbedrijf) en Essenscia (koepelorganisatie chemie) zal de MLSO in 2010 bij MIP2 een aanvraag tot subsidiëring 'supporting the green energy' indienen. MIP staat voor 'Milieu- en energietechnologie Innovatie Platform' en werd door de Vlaamse Regering in 2005 opgestart. Midden 2009 besliste de Vlaamse Regering MIP verder te zetten onder de naam MIP2 met als hoofdplicht het 'vergroenen' van de economie. Het projectidee wordt omschreven als 'de studie van de technische, juridische en economische haalbaarheid en het ontwikkelen van een model voor het optimaliseren van warmtenetten, rekening houdende met een aantal parameters (zoals lengte warmtenet, kostprijs, warmtebronnen, ...)'.



DEEL 3

FINANCIËLE INFORMATIE

Jaarrekening 2009

JAARREKENING IN EURO

Naam: **Maatschappij voor het haven-, grond- en industrialisatiebeleid van het Linkerscheldeoevergebied**

Rechtsvorm: **Andere rechtsvormen**

Adres: **Steenlandlaan(KAL) ZN**

Nr: **0**

Bus:

Postnummer: **9130**

Gemeente: **Kieldrecht (Beveren)**

Land: **België**

Rechtspersonenregister (RPR) - Rechtbank van Koophandel van: **Dendermonde**

Internetadres:

Ondernemingsnummer

BE 0223.944.690

Datum van de neerlegging van de oprichtingsakte OF van het recentste stuk dat de datum van bekendmaking van de oprichtingsakte en van de akte tot statutenwijziging vermeldt.

15-02-2007

Jaarrekening goedgekeurd door de algemene vergadering van

09-06-2010

met betrekking tot het boekjaar dat de periode dekt van

01-01-2009

tot

31-12-2009

Vorig boekjaar van

01-01-2008

tot

31-12-2008

De bedragen van het vorige boekjaar zijn identiek met die welke eerder openbaar werden gemaakt.

Zijn gevoegd bij deze jaarrekening:

Nummers van de secties van het standaardmodel die niet werden neergelegd omdat ze niet dienstig zijn:

VKT 5.2.1, VKT 5.2.2, VKT 5.8, VKT 5.9, VKT 8, VKT 9

VOLLEDIGE LIJST met naam, voornamen, beroep, woonplaats (adres, nummer, postnummer en gemeente) en functie in de onderneming, van de BESTUURDERS, ZAAKVOERDERS EN COMMISSARISSEN

AERTS Freddy

Ambtenaar
Kapelwijk 44
9250 Waasmunster
BELGIË

Begin van het mandaat: 29-03-2007

Bestuurder

DECKERS Peter

Ruiterstraat 70
9130 Kieldrecht (Beveren)
BELGIË

Begin van het mandaat: 29-03-2007

Voorzitter van de Raad van Bestuur

BERNAERS Greet

Directeur Droge Infrastructuur - Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

Lode Vleeshouwersstraat 57
2900 Schoten
BELGIË

Begin van het mandaat: 29-03-2007

Bestuurder

DECKERS Miet

Molenstraat 58
9130 Kieldrecht (Beveren)
BELGIË

Begin van het mandaat: 29-03-2007

Bestuurder

VAN DE VIJVER Marc

Burgemeester
Heirbaan 61
9120 Beveren-Waas
BELGIË

Begin van het mandaat: 29-03-2007

Einde van het mandaat: 08-06-2009

Bestuurder

MINNEBO Willy

Burgemeester
Reynerslaan 29
2070 Zwijndrecht
BELGIË

Begin van het mandaat: 29-03-2007

Bestuurder

VERHOEVEN Björn

Directeur Patrimoniumbeheer - Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
Hoge Kaartstraat 138
2930 Brasschaat
BELGIË

Begin van het mandaat: 29-03-2007

Bestuurder

BRUYNINCKX Eddy

Gedelegeerd Bestuurder - Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
Philip Spethstraat 162
2950 Kapellen
BELGIË

Begin van het mandaat: 29-03-2007

Ondervoorzitter van de Raad van Bestuur

TESSIER Toon

Hofbouwlaan 6
9000 Gent
BELGIË

Begin van het mandaat: 29-03-2007

Bestuurder

MACHIELS Bruno

Veldstraat 151
9140 Temse
BELGIË

Begin van het mandaat: 06-06-2007

Bestuurder

DECKERS Mirèse

Burggravenstraat 18
9120 Beveren-Waas
BELGIË

Begin van het mandaat: 06-06-2007

Bestuurder

VAN GEERTSOM Julien

Kasteelstraat 82
9140 Temse
BELGIË

Begin van het mandaat: 29-03-2009

Bestuurder

VAN ROEYEN Raf

Yzerhand 52
9120 Beveren-Waas
BELGIË

Begin van het mandaat: 02-09-2009

Bestuurder

CALLENS, PIRENNE & Co CVBA (B 00003)

BE 0427.897.088
Jan Van Rijswijcklaan 10
2018 Antwerpen
BELGIË

Begin van het mandaat: 06-06-2007

Einde van het mandaat: 06-06-2010

Commissaris

Direct of indirect vertegenwoordigd door:

CALLENS Philip (AO2009)

Commissaris
Jan Van Rijswijcklaan 10
2018 Antwerpen

Nr.	BE 0223.944.690	VKT 1.2
-----	-----------------	---------

VERKLARING BETREFFENDE EEN AANVULLENDE OPDRACHT VOOR NAZICHT OF CORRECTIE

Het bestuursorgaan verklaart dat geen enkele opdracht voor nazicht of correctie werd gegeven aan iemand die daar wettelijk niet toe gemachtigd is met toepassing van de artikelen 34 en 37 van de wet van 22 april 1999 betreffende de boekhoudkundige en fiscale beroepen.

De jaarrekening werd geverifieerd of gecorrigeerd door een externe accountant of door een bedrijfsrevisor die niet de commissaris is.

In bevestigend geval, moeten hierna worden vermeld: naam, voornamen, beroep en woonplaats van elke externe accountant of bedrijfsrevisor en zijn lidmaatschapsnummer bij zijn Instituut, evenals de aard van zijn opdracht:

- A. Het voeren van de boekhouding van de onderneming*,
- B. Het opstellen van de jaarrekening*,
- C. Het verifiëren van de jaarrekening en/of
- D. Het corrigeren van de jaarrekening.

Indien taken bedoeld onder A. of onder B. uitgevoerd zijn door erkende boekhouders of door erkende boekhouders-fiscalisten, kunnen hierna worden vermeld: naam, voornamen, beroep en woonplaats van elke erkende boekhouder of erkende boekhouder-fiscalist en zijn lidmaatschapsnummer bij het Beroepsinstituut van erkende Boekhouders en Fiscalisten, evenals de aard van zijn opdracht.

Naam, voornamen, beroep en woonplaats	Lidmaatschapsnummer	Aard van de opdracht (A, B, C en/of D)
COLART VOF - PDM CONSULT BE 0809.725.118 G. Van Gervenstraat 19A/4 9120 Beveren-Waas BELGIË	70341871	A , B

* Facultatieve vermelding.

BALANS NA WINSTVERDELING

	Toel.	Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
ACTIVA				
VASTE ACTIVA		20/28	<u>136.515.007</u>	<u>113.256.358</u>
Oprichtingskosten		20		
Immateriële vaste activa	5.1.1	21	2.016	547
Materiële vaste activa	5.1.2	22/27	136.510.491	113.255.810
Terreinen en gebouwen		22	136.485.867	113.232.801
Installaties, machines en uitrusting		23	9.977	11.882
Meubilair en rollend materieel		24	14.647	11.127
Leasing en soortgelijke rechten		25		
Overige materiële vaste activa		26		
Activa in aanbouw en vooruitbetalingen		27		
Financiële vaste activa	5.1.3/5.2.1	28	2.500	
VLOTTENDE ACTIVA		29/58	<u>30.199.278</u>	<u>33.422.799</u>
Vorderingen op meer dan één jaar		29		
Handelsvorderingen		290		
Overige vorderingen		291		
Voorraden en bestellingen in uitvoering		3		
Voorraden		30/36		
Bestellingen in uitvoering		37		
Vorderingen op ten hoogste één jaar		40/41	5.150.920	4.639.609
Handelsvorderingen		40	710.344	204.421
Overige vorderingen		41	4.440.576	4.435.188
Geldbeleggingen	5.2.1	50/53	17.000.000	7.000.109
Liquide middelen		54/58	7.666.952	21.730.697
Overlopende rekeningen		490/1	381.406	52.384
TOTAAL VAN DE ACTIVA		20/58	166.714.285	146.679.157

Nr.	BE 0223.944.690	VKT 2.2
-----	-----------------	---------

	Toel.	Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
PASSIVA				
EIGEN VERMOGEN		10/15	<u>136.875.627</u>	<u>131.578.780</u>
Kapitaal	5.3	10	87.229.793	86.124.451
Geplaatst kapitaal		100	91.396.459	90.291.118
Niet-opgevraagd kapitaal		101	4.166.667	4.166.667
Uitgiftepremies		11		
Herwaarderingsmeerwaarden		12	472	472
Reserves		13	49.645.362	45.453.857
Wettelijke reserve		130	625.000	625.000
Onbeschikbare reserves		131		
Voor eigen aandelen		1310		
Andere		1311		
Belastingvrije reserves		132		
Beschikbare reserves		133	49.020.362	44.828.857
Overgedragen winst (verlies)	(+)/(-)	14		
Kapitaalsubsidies		15		
Voorschot aan de vennoten op de verdeling van het netto-actief		19		
VOORZIENINGEN EN UITGESTELDE BELASTINGEN		16	<u>437.029</u>	<u>663.685</u>
Voorzieningen voor risico's en kosten	5.4	160/5	437.029	663.685
Uitgestelde belastingen		168		
SCHULDEN		17/49	<u>29.401.629</u>	<u>14.436.692</u>
Schulden op meer dan één jaar	5.5	17	8.365.545	261.103
Financiële schulden		170/4	8.315.721	
Kredietinstellingen, leasingschulden en soortgelijke schulden		172/3	8.315.721	
Overige leningen		174/0		
Handelsschulden		175		
Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen		176		
Overige schulden		178/9	49.824	261.103
Schulden op ten hoogste één jaar	5.5	42/48	19.816.629	12.768.039
Schulden op meer dan één jaar die binnen het jaar vervallen		42	2.848.406	850.474
Financiële schulden		43		
Kredietinstellingen		430/8		
Overige leningen		439		
Handelsschulden		44	374.695	181.218
Leveranciers		440/4	374.695	181.218
Te betalen wissels		441		
Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen		46	320.221	320.221
Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten		45	81.085	65.293
Belastingen		450/3	33.974	21.774
Bezoldigingen en sociale lasten		454/9	47.112	43.519
Overige schulden		47/48	16.192.222	11.350.833
Overlopende rekeningen		492/3	1.219.455	1.407.549
TOTAAL VAN DE PASSIVA		10/49	166.714.285	146.679.157

RESULTATENREKENING

	Toel.	Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
Bedrijfsopbrengsten en bedrijfskosten				
Brutomarge (+)/(-)		9900	6.580.585	6.185.917
Omzet		70	7.326.653	6.994.830
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen, diensten en diverse goederen		60/61	746.068	808.913
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen (+)/(-)	5.6	62	322.315	261.107
Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa		630	31.018	28.807
Waardeverminderingen op voorraden, op bestellingen in uitvoering en op handelsvorderingen: toevoegingen (terugnemingen) (+)/(-)		631/4		
Voorzieningen voor risico's en kosten: toevoegingen (bestedingen en terugnemingen) (+)/(-)		635/7	-226.656	-3.528.315
Andere bedrijfskosten		640/8	27.323	86.140
Als herstructureringskosten geactiveerde bedrijfskosten (-)		649		
Bedrijfswinst (Bedrijfsverlies) (+)/(-)		9901	6.426.585	9.338.178
Financiële opbrengsten	5.6	75	800.814	1.060.931
Financiële kosten	5.6	65	60.167	260
Winst (Verlies) uit de gewone bedrijfsuitoefening vóór belasting (+)/(-)		9902	7.167.232	10.398.849
Uitzonderlijke opbrengsten		76		
Uitzonderlijke kosten		66		
Winst (Verlies) van het boekjaar vóór belasting (+)/(-)		9903	7.167.232	10.398.849
Onttrekking aan de uitgestelde belastingen		780		
Overboeking naar de uitgestelde belastingen		680		
Belastingen op het resultaat (+)/(-)		67/77	69.210	82.280
Winst (Verlies) van het boekjaar (+)/(-)		9904	7.098.022	10.316.570
Onttrekking aan de belastingvrije reserves		789		
Overboeking naar de belastingvrije reserves		689		
Te bestemmen winst (verlies) van het boekjaar (+)/(-)		9905	7.098.022	10.316.570

Nr.	BE 0223.944.690	VKT 4
-----	-----------------	-------

RESULTAATVERWERKING

		Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
Te bestemmen winst (verlies)	(+)/(-)	9906	7.098.022	10.316.570
Te bestemmen winst (verlies) van het boekjaar	(+)/(-)	9905	7.098.022	10.316.570
Overgedragen winst (verlies) van het vorige boekjaar	(+)/(-)	14P		
Onttrekking aan het eigen vermogen		791/2	777	7.657
Toevoeging aan het eigen vermogen		691/2	4.192.283	7.795.758
aan het kapitaal en aan de uitgiftepremies		691		
aan de wettelijke reserve		6920		
aan de overige reserves		6921	4.192.283	7.795.758
Over te dragen winst (verlies)	(+)/(-)	14		
Tussenkost van de vennoten in het verlies		794		
Uit te keren winst		694/6	2.906.517	2.528.468
Vergoeding van het kapitaal		694	2.906.517	2.528.468
Bestuurders of zaakvoerders		695		
Andere rechthebbenden		696		

Nr.	BE 0223.944.690
-----	-----------------

VKT 5.1.1

TOELICHTING
STAAT VAN DE VASTE ACTIVA

IMMATERIËLE VASTE ACTIVA

Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar

Mutaties tijdens het boekjaar

Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa
Overdrachten en buitengebruikstellingen
Overboekingen van een post naar een andere

(+)/(-)

Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar

Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar

Mutaties tijdens het boekjaar

Geboekt
Teruggenomen
Verworven van derden
Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen
Overgeboekt van een post naar een andere

(+)/(-)

Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar

NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR

Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
8059P	XXXXXXXXXX	5.656
8029	3.024	
8039		
8049		
8059	8.680	
8129P	XXXXXXXXXX	5.109
8079	1.555	
8089		
8099		
8109		
8119		
8129	6.664	
21	2.016	

Nr.	BE 0223.944.690	VKT 5.1.2
-----	-----------------	-----------

	Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
MATERIËLE VASTE ACTIVA			
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar	8199P	XXXXXXXXXX	113.562.565
Mutaties tijdens het boekjaar			
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	8169	23.285.144	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	8179	1.250	
Overboekingen van een post naar een andere (+)/(-)	8189		
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar	8199	136.846.459	
Meerwaarden per einde van het boekjaar	8259P	XXXXXXXXXX	
Mutaties tijdens het boekjaar			
Geboekt	8219		
Verworven van derden	8229		
Afgeboekt	8239		
Overgeboekt van een post naar een andere (+)/(-)	8249		
Meerwaarden per einde van het boekjaar	8259		
Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar	8329P	XXXXXXXXXX	306.755
Mutaties tijdens het boekjaar			
Geboekt	8279	29.463	
Teruggenomen	8289		
Verworven van derden	8299		
Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen	8309	250	
Overgeboekt van een post naar een andere (+)/(-)	8319		
Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar	8329	335.968	
NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR	22/27	136.510.491	

	Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
FINANCIËLE VASTE ACTIVA			
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar	8395P	XXXXXXXXXX	
Mutaties tijdens het boekjaar			
Aanschaffingen	8365	2.500	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	8375		
Overboekingen van een post naar een andere	(+)/(-) 8385		
Andere mutaties	(+)/(-) 8386		
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar	8395	2.500	
Meerwaarden per einde van het boekjaar	8455P	XXXXXXXXXX	
Mutaties tijdens het boekjaar			
Geboekt	8415		
Verworven van derden	8425		
Afgeboekt	8435		
Overgeboekt van een post naar een andere	(+)/(-) 8445		
Meerwaarden per einde van het boekjaar	8455		
Waardeverminderingen per einde van het boekjaar	8525P	XXXXXXXXXX	
Mutaties tijdens het boekjaar			
Geboekt	8475		
Teruggenomen	8485		
Verworven van derden	8495		
Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen	8505		
Overgeboekt van een post naar een andere	(+)/(-) 8515		
Waardeverminderingen per einde van het boekjaar	8525		
Niet-opgevraagde bedragen per einde van het boekjaar	8555P	XXXXXXXXXX	
Mutaties tijdens het boekjaar	(+)/(-) 8545		
Niet-opgevraagde bedragen per einde van het boekjaar	8555		
NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR	28	<u>2.500</u>	

Nr.	BE 0223.944.690	VKT 5.3
-----	-----------------	---------

STAAT VAN HET KAPITAAL EN DE AANDEELHOUDERSSTRUCTUUR

STAAT VAN HET KAPITAAL

Maatschappelijk kapitaal

Geplaatst kapitaal per einde van het boekjaar
Geplaatst kapitaal per einde van het boekjaar

Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
100P	XXXXXXXXXX	90.291.118
100	91.396.459	

Wijzigingen tijdens het boekjaar

Aandelen B
Aandelen B - Doel 5
Aandelen B - Doel 7
Aandelen B - ex-Federale Overheid
Samenstelling van het kapitaal
Soorten aandelen
Aandelen A
Aandelen B

Codes	Bedragen	Aantal aandelen
	-99.647	-80
	660	1
	216.793	173
	987.536	790
	6.250.000	5.000
	85.146.459	68.117

Niet-gestort kapitaal

Niet-opgevraagd kapitaal
Opgevraagd, niet-gestort kapitaal
Aandeelhouders die nog moeten volstorten
Vlaams Gewest
Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
Gemeente Beveren
Gemeente Zwijndrecht
Intergemeentelijke Samenwerkingsv. Land van Waas

Codes	Niet-opgevraagd bedrag	Opgevraagd, niet-gestort bedrag
101	4.166.667	XXXXXXXXXX
8712	XXXXXXXXXX	
	625.000	
	1.562.500	
	433.333	
	104.167	
	1.441.667	

Eigen aandelen

Gehouden door de vennootschap zelf
Kapitaalbedrag
Aantal aandelen
Gehouden door haar dochters
Kapitaalbedrag
Aantal aandelen

Verplichtingen tot uitgifte van aandelen

Als gevolg van de uitoefening van conversierechten
Bedrag van de lopende converteerbare leningen
Bedrag van het te plaatsen kapitaal
Maximum aantal uit te geven aandelen
Als gevolg van de uitoefening van inschrijvingsrechten
Aantal inschrijvingsrechten in omloop
Bedrag van het te plaatsen kapitaal
Maximum aantal uit te geven aandelen

Toegestaan, niet-geplaatst kapitaal

Codes	Boekjaar
8721	
8722	
8731	
8732	
8740	
8741	
8742	
8745	
8746	
8747	
8751	

Aandelen buiten kapitaal

Verdeling
Aantal aandelen
Daaraan verbonden stemrecht
Uitsplitsing volgens de aandeelhouders
Aantal aandelen gehouden door de vennootschap zelf
Aantal aandelen gehouden door haar dochters

Codes	Boekjaar
8761	
8762	
8771	
8781	

AANDEELHOUDERSSTRUCTUUR VAN DE ONDERNEMING OP DE DATUM VAN DE JAARAFSLUITING, ZOALS DIE BLIJKT UIT DE KENNISGEVINGEN DIE DE ONDERNEMING HEEFT ONTVANGEN

Nr.	BE 0223.944.690	VKT 5.4
-----	-----------------	---------

VOORZIENINGEN VOOR RISICO'S EN KOSTEN

UITSPLITSING VAN DE POST 160/5 VAN DE PASSIVA INDIEN DAARONDER EEN BELANGRIJK BEDRAG VOORKOMT

Boekjaar
437.029

Nr.	BE 0223.944.690	VKT 5.5
-----	-----------------	---------

STAAT VAN DE SCHULDEN

UITSPLITSING VAN DE SCHULDEN MET EEN OORSPRONKELIJKE LOOPTIJD VAN MEER DAN EEN JAAR, NAARGELANG HUN RESTERENDE LOOPTIJD

Totaal der schulden op meer dan één jaar die binnen het jaar vervallen

Totaal der schulden met een resterende looptijd van meer dan één jaar doch hoogstens 5 jaar

Totaal der schulden met een resterende looptijd van meer dan 5 jaar

GEWAARBORGDE SCHULDEN

Door Belgische overheidsinstellingen gewaarborgde schulden

- Financiële schulden
 - Kredietinstellingen, leasingschulden en soortgelijke schulden
 - Overige leningen
- Handelsschulden
 - Leveranciers
 - Te betalen wissels
- Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen
- Schulden met betrekking tot bezoldigingen en sociale lasten
- Overige schulden

Codes	Boekjaar
42	2.848.406
8912	8.365.545
8913	
8921	
891	
901	
8981	
8991	
9001	
9011	
9021	
9051	
9061	
8922	
892	
902	
8982	
8992	
9002	
9012	
9022	
9032	
9042	
9052	
9062	
9072	
9076	

Totaal van de door Belgische overheidsinstellingen gewaarborgde schulden

Schulden gewaarborgd door zakelijke zekerheden gesteld of onherroepelijk beloofd op activa van de onderneming

- Financiële schulden
 - Kredietinstellingen, leasingschulden en soortgelijke schulden
 - Overige leningen
- Handelsschulden
 - Leveranciers
 - Te betalen wissels
- Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen
- Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten
 - Belastingen
 - Bezoldigingen en sociale lasten
- Overige schulden

Totaal der schulden gewaarborgd door zakelijke zekerheden gesteld of onherroepelijk beloofd op activa van de onderneming

SCHULDEN MET BETREKKING TOT BELASTINGEN, BEZOLDIGINGEN EN SOCIALE LASTEN

Vervallen belastingschulden

Vervallen schulden ten aanzien van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid

Nr.	BE 0223.944.690	VKT 5.6
-----	-----------------	---------

RESULTATEN

PERSONEEL EN PERSONEELSKOSTEN

Werknemers ingeschreven in het personeelsregister

Totaal aantal op de afsluitingsdatum	9086	7	3
Gemiddeld personeelsbestand berekend in voltijdse equivalenten	9087	4,1	3,8
Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren	9088	7.858	7.615

Personeelskosten

Bezoldigingen en rechtstreekse sociale voordelen	620	225.458	219.150
Werkgeversbijdragen voor sociale verzekeringen	621	73.362	27.179
Werkgeverspremies voor bovenwettelijke verzekeringen	622		
Andere personeelskosten	623	23.495	14.778
Ouderdoms- en overlevingspensioenen	624		

FINANCIËLE RESULTATEN

Door de overheid toegekende subsidies, aangerekend op de resultatenrekening

Kapitaalsubsidies	9125		
Interestsubsidies	9126		

Geactiveerde intercalaire interesten

6503

Bedrag van het disconto ten laste van de onderneming bij de verhandeling van vorderingen

653

Saldo van de gevormde (aangewende of teruggenomen) voorzieningen met financieel karakter

(+)/(-)

656

NIET IN DE BALANS OPGENOMEN RECHTEN EN VERPLICHTINGEN

DOOR DE ONDERNEMING GESTELDE OF ONHERROEPELIJK BELOOFDE PERSOONLIJKE ZEKERHEDEN ALS WAARBORG VOOR SCHULDEN OF VERPLICHTINGEN VAN DERDEN

Waarvan

Door de onderneming geëndosseerde handelseffecten in omloop

ZAKELIJKE ZEKERHEDEN

Zakelijke zekerheden die door de onderneming op haar eigen activa werden gesteld of onherroepelijk beloofd als waarborg voor schulden en verplichtingen van de onderneming

Hypotheken

Boekwaarde van de bezwaarde activa

Bedrag van de inschrijving

Pand op het handelsfonds - Bedrag van de inschrijving

Pand op andere activa - Boekwaarde van de in pand gegeven activa

Zekerheden op de nog door de onderneming te verwerven activa - Bedrag van de betrokken activa

Zakelijke zekerheden die door de onderneming op haar eigen activa werden gesteld of onherroepelijk beloofd als waarborg voor schulden en verplichtingen van derden

Hypotheken

Boekwaarde van de bezwaarde activa

Bedrag van de inschrijving

Pand op het handelsfonds - Bedrag van de inschrijving

Pand op andere activa - Boekwaarde van de in pand gegeven activa

Zekerheden op de nog door de onderneming te verwerven activa - Bedrag van de betrokken activa

Codes	Boekjaar
9149	
9150	
9161	
9171	
9181	
9191	
9201	
9162	
9172	
9182	
9192	
9202	

BELANGRIJKE HANGENDE GESCHILLEN EN ANDERE BELANGRIJKE VERPLICHTINGEN

BELANGRIJKE HANGENDE GESCHILLEN EN ANDERE BELANGRIJKE VERPLICHTINGEN

- Ingevolge de provisionele vervroegde terugbetaling door de Maatschappij aan het Vlaamse Gewest (2004) voor eerder ingebrachte terreinen werd een bedrag van 993.457,00 euro behouden op de in 2004 aangelegde orderrekening "te vernietigen aandelen B", en dit tot alle details betreffende deze transactie en/of terreininbrengen zullen geregeld zijn.
- De in 2004 met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen gesloten financieringsovereenkomst tot overdracht van een aantal gronden t.b.v. ca. 12,6 miljoen euro als provisionele betaling, leidde in 2009 nog niet tot effectieve overdracht van deze terreinen zodat deze transactie nog steeds een louter financiële verrichting betreft. Aandelen B zullen dan ook slechts vernietigd worden nadat de akte wordt verleden.
- Opdat de jaarrekening de werkelijkheid optimaal zou weergegeven worden ook die eigendommen opgenomen in het actief waarvan de akte nog per einde boekjaar wordt verleden hoewel de betaling slechts het daaropvolgende boekjaar zal plaats vinden. De corresponderende aandelen B worden gecreëerd op het ogenblik dat betaling door de Maatschappij geschiedt. Het betreft een bedrag van in totaal 2.139.061,00 euro.
- De aandacht wordt gevestigd op de terugname uit voorzieningen t.b.v. 4.192.000 euro die tijdens het boekjaar 2007 werden aangelegd hoofdzakelijk ingevolge een verbod tot slopen opgelegd door de Rechtbank van Dendermonde onder verbeurte van een dwangsom van 2.500.000 euro. Gezien de beschikking en vordering van de Rechtbank in de loop van 2008 in kortgeding zijn afgewezen werd deze provisie zonder voorwerp. Klagers hebben nog hetzelfde jaar hoger beroep aangetekend waarvoor op 6 mei 2009 het arrest aan de Maatschappij werd betekend dat een verbod tot slopen instelt voor een beperkt aantal woningen onder verbeurte van een dwangsom van 250.000 euro. Op 03 juni 2009 legde de Rechtbank van Eerste Aanleg te Dendermonde aan de Maatschappij een sloopverbod op in Doel, onder verbeurte van een dwangsom van 1.000.000 euro. De Maatschappij zal de opgelegde verboden ook daadwerkelijk respecteren.
- In het kader van de verdere ontwikkeling van de Waaslandhaven en de wettelijke en statutaire opdrachten die de Maatschappij Linkerscheldeover terzake heeft, verbond de Maatschappij zich - samen met het Vlaamse Gewest en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en elk ten belope van 1/3 - tot de oprichting van een "Pre-grondenbank Strategisch Plan haven van Antwerpen, deel Linkeroever" met het oog op de verwerving van landbouwgoederen. Conform aan deze overeenkomst bracht de Maatschappij hier reeds in 2008 een bedrag in van ca. 3,34 mio euro en creëerde aldus een op te stellen vordering voor dit bedrag t.a.v. deze pre-grondenbank.

AARD EN ZAKELIJK DOEL VAN BUITENBALANS REGELINGEN

Mits de risico's of voordelen die uit dergelijke regeling voortvloeien van enige betekenis zijn en voor zover de openbaarmaking van dergelijke risico's of voordelen noodzakelijk is voor de beoordeling van de financiële positie van de vennootschap

Nr.	BE 0223.944.690	VKT 6
-----	-----------------	-------

SOCIALE BALANS

Nummers van de paritaire comités die voor de onderneming bevoegd zijn:

Werknemers ingeschreven in het personeelsregister

Tijdens het boekjaar en het vorige boekjaar

Gemiddeld aantal werknemers

Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren

Personeelskosten

Codes	1. Voltijds (boekjaar)	2. Deeltijds (boekjaar)	3. Totaal (T) of totaal in voltijdse equivalenten (VTE) (boekjaar)	3P. Totaal (T) of totaal in voltijdse equivalenten (VTE) (vorig boekjaar)
100	4,1		4,1 VTE	3,8 VTE
101	7.858		7.858 T	7.615 T
102	322.315		322.315 T	261.161 T

Op de afsluitingsdatum van het boekjaar

Aantal werknemers ingeschreven in het personeelsregister

Volgens de aard van de arbeidsovereenkomst

Overeenkomst voor een onbepaalde tijd

Overeenkomst voor een bepaalde tijd

Overeenkomst voor een duidelijk omschreven werk

Vervangingsovereenkomst

Volgens het geslacht en het studieniveau

Mannen

lager onderwijs

secundair onderwijs

hoger niet-universitair onderwijs

universitair onderwijs

Vrouwen

lager onderwijs

secundair onderwijs

hoger niet-universitair onderwijs

universitair onderwijs

Volgens de beroeps categorie

Directiepersoneel

Bedienden

Arbeiders

Andere

Codes	1. Voltijds	2. Deeltijds	3. Totaal in voltijdse equivalenten
105	7		7
110	7		7
111			
112			
113			
120	3		3
1200			
1201			
1202	1		1
1203	2		2
121	4		4
1210			
1211	1		1
1212	1		1
1213	2		2
130	2		2
134	5		5
132			
133			

Nr.	BE 0223.944.690	VKT 6
-----	-----------------	-------

Tabel van het personeelsverloop tijdens het boekjaar

	Codes	1. Voltijds	2. Deeltijds	3. Totaal in voltijdse equivalenten
Ingetreden Aantal werknemers die tijdens het boekjaar in het personeelsregister werden ingeschreven	205	5		5
Uitgetreden Aantal werknemers met een in het personeelsregister opgetekende datum waarop hun overeenkomst tijdens het boekjaar een einde nam	305	1		1

Inlichtingen over de opleidingen voor de werknemers tijdens het boekjaar

Totaal van de formele voortgezette beroepsopleidingsinitiatieven ten laste van de werkgever

Aantal betrokken werknemers	5801	5811
Aantal gevolgde opleidingsuren	5802	5812
Nettokosten voor de onderneming	5803	5813
waarvan brutokosten rechtstreeks verbonden met de opleiding	58031	58131
waarvan betaalde bijdragen en stortingen aan collectieve fondsen	58032	58132
waarvan ontvangen tegemoetkomingen (in mindering)	58033	58133

Totaal van de minder formele en informele voortgezette beroepsopleidingsinitiatieven ten laste van de werkgever

Aantal betrokken werknemers	5821	5831
Aantal gevolgde opleidingsuren	5822	5832
Nettokosten voor de onderneming	5823	5833

Totaal van de initiële beroepsopleidingsinitiatieven ten laste van de werkgever

Aantal betrokken werknemers	5841	5851
Aantal gevolgde opleidingsuren	5842	5852
Nettokosten voor de onderneming	5843	5853

Codes	Mannen	Codes	Vrouwen
5801		5811	
5802		5812	
5803		5813	
58031		58131	
58032		58132	
58033		58133	
5821		5831	
5822		5832	
5823		5833	
5841		5851	
5842		5852	
5843		5853	

Nr.	BE 0223.944.690	VKT 7
-----	-----------------	-------

WAARDERINGSREGELS

-De waarderingsregels worden toegepast overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit van 30 januari 2001 tot uitvoering van het Wetboek van vennootschappen. Zij werden ten opzichte van het vorig boekjaar niet gewijzigd.

- Opbrengsten uit erfpachten of concessies die vooruit betaald werden aan de Maatschappij worden slechts opgenomen in het resultaat van het boekjaar dat betrekking heeft op de betrokken erfpacht of concessie.

- Kosten van oprichting en kapitaalsverhoging komen rechtstreeks ten laste van de resultatenrekening van het boekjaar waarin ze worden besteed.

- Financiële vaste activa worden gewaardeerd tegen hun aanschaffingsprijs. Een waardevermindering wordt geboekt wanneer de intrinsieke waarde van de deelnemingen, rekening houdend met de vooruitzichten, duurzaam lager ligt dan de aanschaffingswaarde.

- Vorderingen en schulden op meer dan een jaar
- Vorderingen en schulden op ten hoogste een jaar
- Geldbeleggingen
- Liquide middelen
- Overlopende rekeningen

Ze worden gewaardeerd tegen hun nominale waarde. Waardeverminderingen op vorderingen worden geboekt bij falen of bij klaarblijkelijk en duurzaam onvermogen van niet verzekerde klantenvorderingen. Vorderingen en schulden in vreemde munten, waarvoor geen indekkingsovereenkomst bestaat om de koerswijzigingen uit te schakelen, worden in Euro omgezet tegen de bankkoers van het einde van het boekjaar. De omrekeningsverschillen worden per munt berekend.

De betalingen gedaan aan de feitelijke vereniging waarbij de Maatschappij lid is, worden opgenomen onder overige vorderingen ten belope van de inbreng.

De materiële vaste activa worden gewaardeerd aan hun aanschaffingsprijs en eventuele bijkomende kosten. Minderwaarden worden geboekt in de mate dat deze duurzaam zijn. In de mate dat de Maatschappij bepaalde activa die ze heeft verworven, wettelijk of contractueel, dient af te staan aan aanschaffingsprijs en de tegenpartij deze dient te verwerven aan deze prijs, worden er geen minderwaarden opgenomen.

De oprichtingskosten werden onmiddellijk ten laste genomen.

Commentaar bij de jaarrekening over 2009

De resultaten van de Maatschappij over het boekjaar 2009 zijn grotendeels gelijklopend met de resultaten van het jaar voordien, rekening gehouden met een belangrijke terugname uit voorzieningen waartoe over het boekjaar 2008 werd beslist. De inkomsten zijn voornamelijk afkomstig van erfpacht- en concessieovereenkomsten van de bedrijven waartegenover, voor het afgelopen boekjaar, eerder beperkte lasten staan.

Er hebben zich geen belangrijke gebeurtenissen voorgedaan na afsluiting van het boekjaar.

In toepassing van de wet van 13 januari 2006 (B.S. 20 januari 2006) doet de Raad van Bestuur betreffende risico's en onzekerheden het volgende opmerken:

- In het centrum van Doel werden op enkele uitzonderingen na vrijwel alle privégebouwen door de Maatschappij verworven. Gezien de afspraken die gemaakt werden met de gemeente Beveren en Interwaas, is een aantal kosten met betrekking tot deze gebouwen onvermijdelijk, onder meer voor het slopen van woningen conform het uitdoofbeleid voor Doel waarover de Vlaamse regering zich op 23.03.2007 heeft uitgesproken evenals voor het saneren van woningen om redenen van hygiëne en volksgezondheid, e.d.

Dergelijke kosten zijn niet expliciet opgenomen in de prefinancieringsovereenkomst afgesloten tussen het Vlaamse Gewest en de Maatschappij die o.m. voorziet dat, bij overdracht van patrimonium door de Maatschappij aan het Havenbedrijf, dit gebeurt *'tegen dezelfde voorwaarden als de Maatschappij deze zelf heeft verworven met inbegrip van alle door haar gedragen kosten'*. De recuperatie van deze kosten is bijgevolg nog onzeker.

Dezelfde prefinancieringsovereenkomst brengt ook mee dat het patrimonium van de Maatschappij in Doel, ook na afbraak, zijn waarde behoudt.

- De aandacht wordt gevestigd op de terugname uit voorzieningen t.b.v. 4.192.000 euro die tijdens het boekjaar 2007 werden aangelegd hoofdzakelijk ingevolge een verbod tot slopen opgelegd door de Rechtbank van Dendermonde onder verbeurte van een dwangsom van 2.500.000 euro. Gezien de beschikking en vordering van de Rechtbank in de loop van 2008 in kortgeding zijn afgewezen werd deze provisie zonder voorwerp. Klagers hebben nog hetzelfde jaar hoger beroep aangetekend waarvoor op 6 mei 2009 het arrest aan de Maatschappij werd betekend dat een verbod tot slopen instelt voor een beperkt aantal woningen onder verbeurte van een dwangsom van 250.000 euro. Op 03 juni 2009 legde de Rechtbank van Eerste Aanleg te Dendermonde aan de Maatschappij een sloopverbod op in Doel, onder verbeurte van een dwangsom van 1.000.000 euro. De Maatschappij zal de opgelegde verboden ook daadwerkelijk respecteren.

- In het kader van de verdere ontwikkeling van de Waaslandhaven en de wettelijke en statutaire opdrachten die de Maatschappij Linkerscheldeoever terzake heeft, verbond de Maatschappij zich – samen met het Vlaamse Gewest en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en elk ten belope van 1/3 – tot de oprichting van een "Pre-grondenbank Strategisch Plan haven van Antwerpen, deel Linkeroever" met het oog op de verwerving van landbouwgoederen. Conform aan deze overeenkomst bracht de Maatschappij

hier reeds in 2008 een bedrag in van ca. 3.34 mio euro en creëerde aldus een op te stellen vordering voor dit bedrag t.a.v. deze pre-grondenbank.

Met betrekking tot de aandelen B waren op 31 december 2009 aan het Gewest volgende aandelen B toegekend:

* Ingevolge inbreng van vroeger verworven gronden:

23.375,61066 aandelen B	(29.219.513,32 euro)
-------------------------	----------------------

* ingevolge geprefinancierde verwervingen:

44.741,55686 aandelen B	(55.926.946,07 euro)
-------------------------	----------------------

* totaal:

68.117,16751 aandelen B	(85.146.459,39 euro)
-------------------------	----------------------

Bestemming van het resultaat

Bij de bestemming van het resultaat wordt voorgesteld om de nodige omzichtigheid aan de dag te leggen gelet op de belangwekkende ontwikkelingen en evoluties op het vlak van grondbeleid. Zo wordt onder meer een belangrijke aankoop van een bedrijfsterrein voorbereid en dient rekening te worden gehouden met de engagementen van de Maatschappij tegenover de intermediaire grondenbank waarvan de Maatschappij een belangrijk deel van de financiering op zich neemt. Daarnaast staat de Maatschappij in voor de financiering van de aanleg en inrichting van de natuurcompensatie "Riet & Water" n.a.v. de realisatie van het Logistiek Park Waasland (eerste fase). In 2010 worden enkele voor de Maatschappij belangrijke werken uitgevoerd en opgeleverd, nl. de ontsluiting van het Logistiek Park Waasland (eerste fase) en de verdere afwerking van de natuurgebieden Klein Rietveld Kallo en Spaans Fort. Ook op vlak van verwerving van bijkomend patrimonium, als verruiming van het aanbod van bedrijventerreinen, blijft het wenselijk dat de Maatschappij kan ingaan op dergelijke opportuniteiten.

Voorgesteld wordt om het batig saldo van het boekjaar van 7.098.022,20 euro als volgt te bestemmen:

* een bedrag van 777,24 euro te onttrekken aan de reserve Sociaal Begeleidingsplan Doel - i.c. 2/3 van het bedrag dat in de loop van 2009 werd uitbetaald aan renovatiepremies/huurgaranties (1.165,86 euro);

* van het daarna te bestemmen resultaat van 7.098.799,44 euro

1) een toevoeging te doen aan de reserves als volgt:

- reservefonds Indaver: 92.282,71 euro
- reservefonds voor terreinverwerving & investeringen: 4.100.000,00 euro

2) het saldo van 2.906.516,73 euro uit te keren als dividend aan de deelnemers, conform de statuten, hetzij:

- vergoeding van het door de vennoten ingebracht kapitaal aan de Euribor-intrestvoet op 12 maanden die voor deposito's in euro gehanteerd wordt op 31 december van het verlopen boekjaar en 1.248 % bedraagt;
- een preferentieel dividend t.b.v. 1/3 van het saldo aan de gemeente Beveren en het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband van het Land van Waas;
- het resterende deel aan alle deelnemers.

Ten slotte verklaart de Raad van Bestuur dat gedurende het boekjaar door de commissaris geen uitzonderlijke werkzaamheden of bijzondere opdrachten werden uitgevoerd. De Maatschappij heeft geen diensten afgenomen van personen die een professionele band hebben met de commissaris.

Mevrouwen, Mijne Heren,

Wij menen aldus in overeenstemming met de wet en de statuten verslag te hebben uitgebracht over de bedrijvigheid, het financiële en administratieve bestuur en de vooruitzichten van onze vereniging. Wij zijn er van overtuigd dat de motivatie van het personeel van de Maatschappij en de inzet van de vennoten voor de werking van de vereniging de belangrijkste bijdragen zijn geweest, waarvoor wij hen ten zeerste erkentelijk zijn.

Wij verzoeken U de jaarrekening met inbegrip van de voorgestelde verwerking van het resultaat in de voorgedachte vorm te willen goedkeuren, en daarna de Bestuurders en de Commissaris kwijting te willen verlenen betreffende de vervulling van hun mandaat voor het boekjaar 2009.

De Raad van Bestuur,

14 april 2010

Verslag van de commissaris

CalLens, PIRENNE & C^o

Bedrijfsrevisoren

BURGERLIJKE VENNOOTSCHAP DIE DE RECHTSVORM VAN EEN COÖPERATIEVE VENNOOTSCHAP HEEFT AANGENOMEN

B. CALLENS - *Wirtschaftsprüfer*
L. CARIS
Ph. CALLENS

*Bedrijfsrevisoren erkend door de
Commissie voor het Bank-,
Financie- en Assurantieverkeer*

B. THEUNISSEN *Commissaire*

aux Comptes

M. DERYCKE
V. HENRY
P. BOGAERTS
K. WATERSCHOOT
A. DE CEUSTER
M. MARIS
A. BEKKERS
K. SNOEKS
G. ADINS
J. VAN BRABANT

Bedrijfsrevisoren

J. PUTZEYS

Belastingconsulent

VERSLAG VAN DE COMMISSARIS AAN DE ALGEMENE VERGADERING DER AANDEELHOUDERS VAN DE VENNOOTSCHAP MAATSCHAPPIJ VOOR HET HAVEN-, GROND- EN INDUSTRIALISATIEBELEID VAN HET LINKERSCHELDEOEVERGEBIED OVER DE JAARREKENING OVER HET BOEKJAAR AFGESLOTEN OP 31 DECEMBER 2009

Overeenkomstig de wettelijke en statutaire bepalingen, brengen wij u verslag uit in het kader van het mandaat van commissaris. Dit verslag omvat ons oordeel over het getrouw beeld van de jaarrekening evenals de vereiste bijkomende vermeldingen en inlichtingen.

Verklaring over de jaarrekening zonder voorbehoud

Wij hebben de controle uitgevoerd van de jaarrekening over het boekjaar afgesloten op 31 december 2009, opgesteld op basis van het in België van toepassing zijnde boekhoudkundig referentiestelsel, met een balanstotaal van € 166.714.284,95 en waarvan de resultatenrekening afsluit met een winst van het boekjaar van € 7.098.022,20.

ANTWERPEN : JAN VAN RIJSWIJKLAAN 10 - 2018 ANTWERPEN - TEL (03) 248 50 10 - FAX (03) 248 44 66 - E-MAIL b.callens@callens.be
BRUSSEL : Tervurenlaan 313 - 1150 BRUSSEL - TEL (02) 772 03 30 - FAX (02) 772 46 71 - E-MAIL b.theunissen@callens.be
GENT : ANTWERPSESTEENWEG 302 - 9040 GENT - TEL (09) 229 11 08 - FAX (09) 228 25 72
KORTRIJK : KENNEDYPARK 6 BUS 28 - 8500 KORTRIJK - TEL (056) 20 30 26 - FAX (056) 25 72 23 - E-MAIL kortrijk@callens.be
NAMEN : AVENUE JEAN I^{er} 18 - 5000 NAMUR - TÉL (081) 25 30 29 - FAX (081) 25 30 26
VERVIERS : CHAUSSÉE DE THEUX 32 - 4802 VERVIERS (HEUSY) - TÉL (087) 22 19 21 - FAX (087) 22 77 89
HASSELT : LUIKERSTEENWEG 232/4 - 3500 HASSELT - TEL (011) 90 03 04 - FAX (011) 90 03 05 - E-MAIL m.maris@callens.be
LUXEMBURG : 74, RUE ADOLPHE FISCHER - B.P. 2253 - L-1022 LUXEMBOURG - TÉL (352) 22 26 43 - FAX (352) 40 43 20 - E-MAIL arnaud.yamatian@callens.lu
BERLIN : MOSSE PALAIS - VOßSTRASSE 22 - D-10117 BERLIN - TEL (49) 30 200 747 00 - FAX (49) 30 200 747 099
LILLE : 46, RUE DES CANONNIERS - F-59045 LILLE CEDEX - TÉL (33) 3 20 21 97 58 - FAX (33) 3 20 51 31 55

REPRESENTATIVE OFFICES IN THE PRINCIPAL CITIES OF THE WORLD

ONDERNEMINGSNUMMER BTW BE 0427.897.088 - RPR ANTWERPEN

Maatschappij voor het Grond- en Industrialisatiebeleid van het Linkerschelde-oevergebied – 31.12.2009

Het opstellen van de jaarrekening valt onder de verantwoordelijkheid van het bestuursorgaan. Deze verantwoordelijkheid omvat onder meer: het opzetten, implementeren en in stand houden van een interne controle met betrekking tot het opstellen en de getrouwe weergave van de jaarrekening die geen afwijkingen van materieel belang, als gevolg van fraude of van het maken van fouten, bevat; het kiezen en toepassen van geschikte waarderingsregels; en het maken van boekhoudkundige ramingen die onder de gegeven omstandigheden redelijk zijn.

Het is onze verantwoordelijkheid een oordeel over deze jaarrekening tot uitdrukking te brengen op basis van onze controle. Wij hebben onze controle uitgevoerd overeenkomstig de wettelijke bepalingen en volgens de in België geldende controlenormen, zoals uitgevaardigd door het Instituut der Bedrijfsrevisoren. Deze controlenormen vereisen dat onze controle zo wordt georganiseerd en uitgevoerd dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang, als gevolg van fraude of van het maken van fouten, bevat.

Overeenkomstig voornoemde controlenormen hebben wij rekening gehouden met de administratieve en boekhoudkundige organisatie van de vennootschap, alsook met haar procedures van interne controle. Wij hebben van de verantwoordelijken en van het bestuursorgaan van de vennootschap de voor onze controles vereiste ophelderingen en inlichtingen verkregen. Wij hebben op basis van steekproeven de verantwoording onderzocht van de bedragen opgenomen in de jaarrekening. Wij hebben de gegrondheid van de waarderingsregels, de redelijkheid van de betekenisvolle boekhoudkundige ramingen gemaakt door de vennootschap, alsook de voorstelling van de jaarrekening als geheel beoordeeld. Wij zijn van mening dat deze werkzaamheden een redelijke basis vormen voor het uitbrengen van ons oordeel.

Naar ons oordeel geeft de jaarrekening afgesloten op 31 december 2009 een getrouw beeld van het vermogen, de financiële toestand en de resultaten van de vennootschap, in overeenstemming met het in België van toepassing zijnde boekhoudkundig referentiestelsel.

Bijkomende vermeldingen en inlichtingen

Het naleven door de vennootschap van het Wetboek van vennootschappen en van de statuten, vallen onder de verantwoordelijkheid van het bestuursorgaan.



Maatschappij voor het Grond- en Industrialisatiebeleid van het Linkerschelde-oevergebied – 31.12.2009

Het is onze verantwoordelijkheid om in ons verslag de volgende bijkomende vermeldingen en inlichtingen op te nemen die niet van aard zijn om de draagwijdte van onze verklaring over de jaarrekening te wijzigen:

- Onverminderd formele aspecten van ondergeschikt belang, werd de boekhouding gevoerd overeenkomstig de in België van toepassing zijnde wettelijke en bestuursrechtelijke voorschriften.
- Wij dienen u geen verrichtingen of beslissingen mede te delen die in overtreding met de statuten of het Wetboek van vennootschappen zijn gedaan of genomen. De verwerking van het resultaat die aan de algemene vergadering wordt voorgesteld, stemt overeen met de wettelijke en statutaire bepalingen.

Antwerpen, 14 april 2010



Callens, Pirenne & C°,
vertegenwoordigd door Philip Callens
Commissaris



DEEL 4

TEWERKSTELLINGSCIJFERS IN

DE WAASLANDHAVEN

Tewerkstellingscijfers in de Waaslandhaven (31.12.2009)

GRONDGEBIED BEVEREN

ADPO N.V. - AFC NV	122
AFRU-LOG N.V. + Luiknatie Opslagbedrijf N.V.	26
AGO Interim - Burcht Singelberg	5
Anné Gebroeders B.V.B.A.	76
Antwerp Container Repair N.V. (ACR)	21
Antwerp Euroterminal N.V. (AET)	199
Antwerp Gas Terminal N.V. (AGT)	43
Antwerp Leftbank Forwarding (Alfa Forwarding N.V.)	3
Antwerp Stone Terminal N.V.	3
Ashland Hercules Inc. (voorheen Hercules Doel bvba)	170
B.K.V. België N.V.	1
Balie 21 N.V.	17
Banden de Condé N.V.	4
Belgian Scrap Terminal N.V. (B.S.T.)	43
Belmos (Total Liefkenshoek)	9
Bis-ROB Montagebedrijf N.V.	551
Borealis Kallo N.V.	178
Brabo C.V.B.A.	36
Cargo Agency N.V.	5
Chemcopack N.V.	25
Chevron Phillips Chemicals International N.V.	36
Compofert N.V.	2
De Bus (snackbar)	5
De Neef Chemical Processing N.V.	17
De Rycke Zand- & Grindcentrale N.V.	6
Dock '1261' B.V.B.A. (Frituur Snack)	3
Douane & Accijnzen Inspectie West DA	79
Dow Haltermann B.V.B.A.	90
DP World Antwerp Customs Desk N.V.	17
Du Pont De Nemours (Belgium) B.V.B.A.	48

Eco Center (Wijngaard Natie N.V.)	33
Electrabel Centrale Kallo	140
Electrabel Nucleaire Productiezone Doel (Kerncentrale)	961
Euro Nordic Belgium N.V.	8
Ewacs SGS N.V.	32
Fertikal CVBA	9
Finnlines Belgium N.V.	17
Fort Liefkenshoek	2
Fresh Connection B.V.B.A.	4
G.R.C. Kallo N.V.	17
Gearbulk N.V.	3
Geodis Belgium N.V.	20
Golfschool Beveren V.Z.W.	2
Hanson Aggregates Belgium N.V.	6
Havenbedrijf Antwerpen Sluisgebouw !!bediening Kallosluis-JVS!!	0
Hazop N.V.	9
Herbosch-Kiere N.V.	249
Hexion Specialty Chemicals B.V.B.A.	135
Holcim Beton België N.V.	6
Ibogem C.V.B.A.	4
ICO (International car operations) N.V.	445
Indaver N.V.	97
Indaver N.V.	31
Ineos Phenol Belgium NV	169
Infrabel	14
Intertek Caleb Brett Belgium N.V.	10
Interimwerknemers	467
ISEC B.V.B.A.	3
ITACT II N.V.	4
Kallo Industries NV	1
Kallo Storage N.V.	3
Katoen Natie Bulk Terminals N.V.	155
Katoen Natie Grinding Services N.V.	23
Katoen Natie L.G.C.E. N.V.	13
Katoen Natie N.V.	34

Katoen Natie Polymer Contractor N.V.	59
Katoen Natie Terminals N.V.	74
Katoen Natie Trucking N.V. (voorheen Trailer Service N.V.)	33
Katoen Natie Truck & Trailer Service N.V. (afd. Silo Cleaning)	9
KGH Customs Services (voorheen Van Aert B.V.B.A.)	4
Kuehne+Nagel nv (Waasland Cargo Center)	17
Lanxess N.V.	467
Locobouw THV	175
Logidec B.V.B.A.	12
Logisport N.V.	295
Lubrizol Advanced Materials Europe BVBA	35
Metal Terminals International N.V. (METAL TI)	5
Milcobel C.V. (Belgomilk C.V.)	102
Ministerie Openbare Werken, Afd. Maritieme Toegang	29
M-real Benelux N.V.	15
New West Gypsum Recycling Benelux B.V.B.A.	8
NMBS- bureel Waaslandhaven (B-Cargo)	37
NMT Belgium B.V.B.A. (dock office)	1
Nova Natie Fresh Logistics N.V.	54
geodis - Nova Logistics N.V.	5
NYK Logistics (Belgium) N.V.	368
Orgacom - Op De Beeck N.V.	6
P.S.A. Antwerp N.V. (Antwerp International Terminal (AIT))	231
Pioneer Belgium N.V.	25
Pioneer Europe N.V.	139
Polymer Handling Kallo N.V.	2
Polymer Processing N.V.	184
Portmade Customs N.V.	2
Quay side services	6
Rapid Tank Services N.V.	9
Riga Natie Logistics N.V. (magazijn Saeftinghe)	15
Riga Natie N.V. (magazijn Waesland)	6
Riga Terminals	27
Routier Snack Mirabari Vof	1
ICT Rubis Terminal Antwerp N.V.	4

S.I.W.H.A.	1
Saint-Gobain Gyproc Belgium NV	228
Scheepvaartpolitie Antwerpen - Waaslandhaven - GIP	18
Seaport Terminals N.V.	29
SGS - Belgium departement Air monitoring N.V.	29
SGS - Belgium departement Sanitec N.V.	49
SGS N.V.- Milieucentrum	30
Shipit N.V. dept. container Haulage	5
Sleco-centrale N.V.	3
Stadsbader-Flamand N.V.	41
Stora Enso Lumipaper N.V.	105
Svex N.V.	100
Synergie Interim	7
T.C.W. Transmarcom Copex Warehousing N.V.	28
T.I.C.E. N.V.	0
Tabaknatie N.V.	224
Talke België Logistic Solutions N.V.	24
Talke Logistic Services N.V.	23
TES BV	7
Teveco N.V.	5
Thermotrafic Belgium	4
Total Raffinaderij Antwerpen N.V.	1
Total Vrasenedok	2
Transcolli N.V.	24
Transfennica Belgium B.V.B.A.	15
Tunnel Liefkenshoek N.V.	26
UBEM Auto Surveys N.V.	4
UPM Distribution, afd. van Kymmene N.V.	10
Valkeniers Natie Storage Falcon	36
Van Aerde Chartering	1
Van Aerde Gebr. N.V. Logistiek, opslag en bevrachting	17
Van Aerde Gebr. N.V. Transport	0
Van Ameyde Marine & Industrie Belgium N.V.	8
Van Wellen N.V.	7
Vopak Chemicals Terminals Belgium N.V.	33

Vopak Logistic Services Belgium N.V.	8
Votorantim Terminal N.V.	33
Waasland Distribution Center N.V.	16
Weber België N.V.	69
West Logistics B.V.B.A.	37
Westerlund Corporation N.V.	258
Westerlund Distribution N.V.	28
Westerlund Group N.V.	14
Wincanton N.V.	4
SUBTOTAAL BEVEREN	9.032

GRONDGEBIED ZWIJNDRECHT

3M Belgium N.V.	192
Aluplast N.V.	1
Anjotrans B.V.B.A.	2
Antwerp Marine Trading Center N.V.	19
Borealis Antwerpen Compounding N.V.	99
Cenflumarin - KTA	48
Cosalt N.V.	27
DEC N.V. (Deme Environmental Contractors)	216
Demako N.V.	30
Deme Building Materials N.V.	9
DOW Zwijndrecht B.V.B.A.	7
DP World Antwerp (inc. Antwerp Gateway N.V.)	289
Dredging International N.V.	1.096
Essent Energie België	0
Eval Europe N.V.	99
ExxonMobil Chemical Belgium	303
Fabricom GTI	198
Fina Antwerp Olefins N.V.	1
Fujifilm Electronic Materials (Europe) N.V.	83
Geosea NV	52
Grontmij Industry	55
HN - Transport & Distribution N.V.	67

Hydro Soil Services N.V.	7
Interimwerknemers	89
I.S.S. Industrial Services N.V.	80
Ineos Belgium N.V.	17
Ineos N.V.	431
IPEM International Port Engineering & Man. N.V.	2
Lanxess Rubber N.V.	372
Maintenance Partners Belgium N.V.	161
Mennens Belgium N.V.	38
Millipore N.V.	27
Momentive Performance Materials Benelux B.V.B.A.	15
Nippon Shokubai Europe N.V.	82
Praxair N.V.	25
Prodac N.V.	33
Psion Teklogix N.V.	20
Seppic Belgium N.V.	42
Siemens N.V.	29
Speciality Polymers Antwerp N.V.	100
TCI Europe N.V. (Tokio Chemical Industries)	15
Tebodin Belgium (voorheen Smitsebodin)	50
Toptech Europe N.V.	19
Transport De Jongh N.V.	44
Van Moer Cleaning & Repair N.V.	36
Van Moer Rail N.V.	81
SUBTOTAAL ZWIJNDRECHT	4.708
TEWERKSTELLING WAASLAND IN VTE (voltijdse equivalent)	13.740

(gebruik enkel toegestaan na uitdrukkelijk akkoord van de Maatschappij Linkerscheldeoever en mits bronvermelding)



