

Halo

Haven linker-Scheldeoever

Nieuwsbrief over de Waaslandhaven #12 • juli - september 2013 • www.mlso.be

MAATSCHAPPIJ
LINKERSCHELDEOEVER



De Waaslandhaven wérkt!



Prachtige foto's op site ITC-Rubis - pag. 2

Nieuwe raad van bestuur MLSO - pag. 5

Job in de kijker - binnenschipper - pag. 7

Ondanks het kabbelend economisch klimaat van de jongste jaren, blijft de tewerkstelling in de Waaslandhaven jaar na jaar stijgen. In 2012 verschaft de haven op linkeroever rechtstreeks werk aan 16.770 mensen. Rekening houdend met de omvangrijke indirecte tewerkstelling - in o.m. transport, bouw, KMO's -, mag worden aangenomen dat de havenactiviteiten op de linkerscheldeoever in totaal 35.000 tot 40.000 jobs opleveren.

Deze positieve balans wijst op de gunstige invloed van de haven op de werkgelegenheid in het Waasland. Die zat in de jaren '90, door de teloorgang van de scheepsbouw en de textiel, helemaal aan de grond. Met de havenactiviteiten en de industrie op de linkerscheldeoever heeft de werkgelegenheid in de regio een stevige relance gekregen. Bovendien komen de meeste arbeidskrachten die

Waaslandhaven: goed voor 35.000 jobs

in de haven werken, uit eigen streek. En meer werkgelegenheid zorgt uiteraard voor meer welvaart.

Wanneer we de cijfers meer in detail bekijken, stellen we vast dat de werkgelegenheid in de Waaslandhaven in 2012 met 1,9 % is gestegen tot 14.877 werknemers.

Dit cijfer omvat de havenarbeiders, bedienden, arbeiders en interims. Rekenen we daarbij de 1.893 werknemers die door onderaannemers in de Waaslandhaven werden tewerkgesteld, dan komen we tot het globale cijfer van 16.770 banen.

Dat betekent dat het tewerkstellingscijfer voor het tweede jaar op rij een nieuwe recordhoogte bereikt. En omdat er in 2012 minder onderaannemers en uitzendkrachten in de haven aan het werk waren, brengt dit

mee dat het aantal vaste jobs stijgt. Merkwaardige vaststelling is dat de werkgelegenheid op het grondgebied Zwijndrecht elk jaar de hoogte ingaat en zelfs nooit een negatieve trend heeft getoond. Bedrijven met zetel in Zwijndrecht verschaffen nu al werk aan bijna 5.500 werknemers. Dat zijn er ruim 750 meer dan vijf jaar geleden. In de bedrijven op het grondgebied Beveren vertoont de tewerkstelling eerder een status-quo. De lichte daling met 13 eenheden is te wijten aan de afname van het aantal uitzendkrachten.

	Beveren	Zwijndrecht	Totaal
2008	9.713	4.710	14.423
2009	9.032	4.708	13.740
2010	9.122	4.922	14.044
2011	9.425	5.170	14.595
2012	9.412	5.465	14.877
Vershil '12-'11	-13	295	282
Vershil in %	-0,1%	5,7%	1,9%

Bodemsensoren helpen archeologen handje



De onderzoeksgroep Orbit van de universiteit van Gent heeft een terrein in de Waaslandhaven onderzocht op archeologische sporen. Op zich geen nieuws want dat gebeurt bij elk groot infrastructuurwerk. Bij dit onderzoek kwamen echter geen graafkranen of boringen aan te pas maar wel een 'buis' van twee meter lang gevuld met bodemsensoren. "Door de site te 'scannen' willen we archeologen een handje helpen om gerichter opgravingen te doen", zegt doctoraatsstudent Jeroen Verhegge.

Een terrein van 20 hectaren aan de Schoorhavenweg wordt door de Maatschappij Linkerscheldeover binnenkort aangesneden

voor de uitbreiding van het Logistiek Park Waasland. Een Nederlands archeologiebureau werd aangesteld om te onderzoeken of er waardevolle sporen in de ondergrond zitten. De onderzoeksgroep Orbit van de universiteit van Gent kwam aankloppen met de vraag om dit onderzoek nog eens over te doen. "We doen hier dus eigenlijk dubbel werk maar dat is nodig om onze resultaten naast die van het archeologisch bedrijf te kunnen leggen en ze te vergelijken", zegt Jeroen Verhegge. Hij testte in Verrebroek een methode uit om een terrein te scannen met bodemsensoren. Dit zijn toestellen die op of net boven het bodemoppervlak ingezet worden om de karakteristieken van de bodem

te bepalen. De technologie werd door de onderzoeksgroep Orbit onder leiding van professor Marc Van Meirvenne ontwikkeld voor landbouwdoeleinden maar tijdens het gebruik bleek dat ze ook archeologische sporen in kaart konden brengen.

De elektromagnetische sensoren sturen pulsen de bodem in. De reflectie van deze golven verschaft niet alleen informatie over de locatie van begraven sporen en structuren maar ook over hun diepte en vorm. Jeroen Verhegge legt de voordelen uit van deze methode: "Nu gebeurt terreinonderzoek met behulp van boringen of het graven van proefsleuven. Dit is tijdrovend, duur en graafmachines kunnen sporen vernielen. Bovendien levert het slechts gedeeltelijk informatie op en kan er altijd iets door de mazen van het net glippen. Ons toestel kan grote oppervlakken bestrijken en werkt veel efficiënter. Als de technologie op punt staat, zou deze ervoor moeten zorgen dat archeologisch vooronderzoek sneller en vooral goedkoper wordt. Er zullen nog altijd opgravingen moeten gebeuren maar die kunnen dan wel veel gerichter zijn."

In Verrebroek wordt vooral gezocht naar prehistorische resten. Aan de overkant van de Schoorhavenweg zijn er immers ook vondsten gedaan uit deze periode bij de aanleg van de kmo-zone Aven Ackers. De resultaten van het proefproject worden momenteel geanalyseerd.

Prachtige foto's op site ITC Rubis

Het hele bedrijfsterrein van ITC Rubis Terminal Antwerp NV is sinds kort getooid met gigantische zwart-wit foto's. In november van vorig jaar trok de Franse fotograaf Cyprien Clément-Delmas een week mee op met de werknemers. Een hele week liep hij rond op de site en nam foto's van de arbeiders, bedienden, kaderleden, veiligheidspersoneel enzovoort tijdens het uitoefenen van hun job. Het resultaat daarvan kan dus nu bewonderd worden op de site. De foto's werden vergroot afgedrukt op panelen en opgehangen over heel de tank terminal – een uniek zicht.

"Het samenbrengen van kunst en industrie is inderdaad geen alledaags gegeven", zegt Pascal De Maeijer, general manager van de terminal in de Waaslandhaven, Beveren. "Het hele project heeft zeker een positief effect gehad op de hele site. Iedereen die hier werkt voelt zich sowieso al sterk betrokken bij het project dat we hier uitvoeren. Het fotoproject



heeft dat samenhangingsgevoel enkel nog versterkt. Mensen zijn trots op het werk dat ze hier leveren. De foto's die hier hangen brengen dat goed in beeld."

De foto's blijven permanent hangen op

de site. Deze is echter niet vrij toegankelijk. Wie graag enkele foto's van het project bekijkt, kan terecht op de site van de fotograaf zelf via deze link:

<http://cargocollective.com/ccdelmas/On-site-Exhibition>

WAASLANDHAVEN IN BEELD



#1 3,5 miljoen jaar oude walvis in Deurganckdoksluis

In de bouwput van de Deurganckdoksluis in Doel is in maart een unieke vondst gedaan. Paleontologen vonden er het skelet van een 3,5 miljoen jaar oude walvis. Een unieke vondst want de fossiele beenderen zijn uitzonderlijk goed bewaard gebleven. De walvis wordt nu geconserveerd in het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen in Brussel. De onderkaken, de grootste fossiele onderdelen, zijn drie meter lang. Aan de hand hiervan kan men schatten dat het dier ongeveer acht tot tien meter groot was. Rond het skelet werden ook een groot aantal schelpen gevonden, waardoor de zandlaag kon worden gedateerd. “Deze walvis moet zo’n 3,5 miljoen jaar geleden geïsoleerd zijn geraakt in een ondiep stuk zee en is daar gestorven”, zegt paleontoloog Stijn Goolaerts. “Op volle zee worden de beenderen soms ver verspreid maar nu lag alles nog op één plaats zoals in een sarcofaag.”

#2 Haven & Goed laat haven leven op podium

Haven & Goed, een toneelstuk dat mede tot stand kwam dankzij ondersteuning van Maatschappij Linkerscheldeoever en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, is een succes van formaat geworden. Uitverkochte zalen zagen een Vlaamse topcast het verhaal vertellen van drie generaties uit dezelfde familie, die allen een rol speelden in de Antwerpse haven. Een erg menselijk verhaal tegen de mooie achtergrond van die haven.

Prijswinnaars Halo #11

Een aantal van de genodigden die de première in Beveren mochten bijwonen, waren de winnaars van de wedstrijd in Halo #11. De families De Nijs, Vercauteren, Waterschoot, Geerts en Smet kregen in ruil voor het juiste antwoord twee tickets cadeau. Zij zagen dat het goed was – nogmaals proficiat!

#3 MLSO helpt bedrijven innoveren

Op donderdag 16 mei organiseerde MLSO in samenwerking met het innovatiecentrum en VOKA kamer van koophandel Antwerpen-Waasland een sessie rond de subsidiëring van innovatieve projecten. Recent was de wetgeving hierrond veranderd, en leek het dus een goed idee om de bedrijfsleiders uit het Waasland hiervan op de hoogte te brengen. Plaats van afspraak: in de gebouwen van Tabaknatie. ‘Innoveren zal renderen’ kon rekenen op een enthousiast luisterende groep toeschouwers. Naast een theoretische uiteenzetting konden zij ook twee voorbeelden uit de praktijk aanhoren. De vragenronde achteraf bracht nog heel wat aanvullende informatie naar boven, waarna de aanwezigen met een hoop nieuwe ideeën terug konden reizen naar de eigen werkvloer. MLSO hoopt met dit initiatief een klein steentje bij te dragen aan innovatieve projecten in de Waaslandhaven.

Er rijden opnieuw treinen door Wetteren na de ramp met de giftrein. De spoorwegberm werd helemaal afgegraven zodat niks nog herinnert aan het drama dat er plaatsvond. De zwaar verontreinigde grond is echter niet zomaar van de aardbol verdwenen. Die is afgevoerd naar het Grond Recyclage Centrum in Kallo. Het bedrijf komt niet zo vaak in het nieuws maar levert achter de schermen al twintig jaar lang een grote bijdrage aan een schoner leefmilieu. Vervuilde grond zoals die van benzinstations ondergaat aan de St. Jansweg een behandeling en krijgt nadien opnieuw een bestemming als bouwstof



GRC saneert al 20 jaar vervuilde grond

Exact twintig jaar geleden werd in Kallo gestart met biologische grondreiniging. Twee jaar later kwam daar ook de fysico-chemische reiniging bij. Plant manager Jan Zwaenepoel legt het verschil uit: "Bij biologische grondreiniging laten we bacteriën al het werk doen. Het is een natuurlijk afbraakproces van gronden die vervuild zijn met organische stoffen zoals olieën en koolwaterstoffen. Onze taak bestaat erin om continu het stuurstofniveau, de temperatuur en de vochtigheidsgraad in de gaten te houden. Na twee tot zes maanden is de grond proper genoeg om te herbruiken als aanvulgrond. De grote landschapsbuffers rond Kallo zijn bijvoorbeeld aangelegd met grond afkomstig van onze site."

De fysico-chemische reiniging is een totaal ander procédé. Het is een snelproces dat continu draait. "Vervuilde grond gaat er langs de ene kant in en de gereinigde grond komt er langs de andere kant uit", vat Zwaenepoel samen. "Net als bij de biologische zuivering wordt eerst alle afval zoals plastic en puin verwijderd. Daarna gaat de grond in onze 'scrubber', zeg maar een grote wasmachine. Doordat de grondkorrels tegen elkaar schuren, wordt de vervuiling losgeweekt. Het afvalwater vangen we op en wordt ter plaatse gereinigd. We kunnen zo'n 35 ton vervuilde grond per uur verwerken. Het eindresultaat wordt gebruikt als grondstof voor de bouwsector."

Een derde methode is de thermische grondreiniging. Zoals de naam al doet vermoeden

wordt grond verhit bij temperaturen van 450 tot 650° Celcius waardoor de verontreinigingen overgaan in damp. Onder meer de grond afkomstig van de spoorwegberm in Wetteren, werd afgevoerd naar GRC. De grond was na het zware treinongeval vervuild met het bijzonder giftige acrylonitril. "De thermische zuivering gebeurt niet op onze site maar in Nederland", verduidelijkt de plant manager. "We hebben de specie, zo'n 6.000 ton, wel tussentijds opgeslagen. In onze nieuwe milieuvergunning is de mogelijkheid wel voorzien om zelf thermische grondreiniging op te starten maar dat hangt af van de markt."

GRC heeft klanten in heel de haven. "We krijgen regelmatig opdrachten van chemische en petrochemische bedrijven. Vroeger was er ook veel werk van saneringen van benzinstations maar de meeste blackpoints zijn intussen opgekuist. De overheid heeft haar richtlijnen ook wat versoepeld. We moeten echter niet vrezen voor een tekort aan werk. Tegenwoordig kijken we ook veel naar Frankrijk. Daar is heel weinig grondreinigingscapaciteit. Bij aanvoer per binnenschip is het toch een rendabele operatie om grond naar hier te brengen."

Omdat er wordt gewerkt met soms zwaar vervuilde gronden, gaat er uiteraard ook veel aandacht naar veiligheid. "Afhankelijk van de vervuilingsgraad wordt grond opgeslagen in openlucht of hermetisch afgesloten loodsen met luchtafzuiging", legt Jan Zwaenepoel uit. "Heel onze site is boven-

dien voorzien van een betonnen bodemplaat en een ondoordringbare folie zodat er geen water kan doorsijpelen in de ondergrond. Als het echt om heel gevaarlijke stoffen gaat werken onze mensen met speciale pakken en adembescherming. Bij droog weer wordt er ook veel water gesproeid zodat het zand niet kan verstuiven."

Het bedrijf is ook bekend voor zijn windmolen, de allereerste in de Waaslandhaven. Het eerste exemplaar uit 1999 is intussen vervangen door een nieuwe turbine die met 2,3 MW vier keer zo krachtig is dan de vorige en dus meer dan de eigen behoefte dekt.

Duurzaamheid is bij GRC trouwens het sleutelwoord. Het bedrijf is trots op de bijdrage die ze levert voor de maatschappij. "Mensen staan er misschien niet bij stil maar zonder ons werk zou er bijvoorbeeld geen stadsontwikkeling mogelijk zijn op oude fabriekssites," benadrukt Zwaenepoel. "Heel wat kwikhoudende grond uit Lokeren van de vroegere haarsnijderijen is hier verwerkt net als de historisch vervuilde gronden van 't Eilandje in Antwerpen. Eén van onze drukste periodes ooit was na de ramp bij Total in Kallo toen er een tank openscheurde met 35.000 m³ ruwe aardolie. We kunnen natuurlijk ook geen mirakels verrichten. Als grond te zwaar verontreinigd is, is de enige optie storten. Dankzij ons werk blijft die fractie gelukkig heel beperkt." Info: www.grc.kallo.be



Nieuwe voorzitter en raad van bestuur voor Maatschappij Linkerscheldeover

De nieuwe raad van bestuur van Maatschappij Linkerscheldeover (MLSO) werd op 27 maart samengesteld. Nadat dit in de algemene vergadering was gebeurd, koos de kersverse raad van bestuur een nieuwe voorzitter. Bruno Stevenheydens, 1ste schepen van Beveren, wordt de komende zes jaar voorzitter van MLSO. Hij neemt de fakkel over van zijn collega-schepen, Peter Deckers, die de laatste 8 jaar het voorzitterschap waarnam.

Samenstelling nieuwe raad van bestuur

Naast een nieuwe voorzitter verschijnen er ook heel wat nieuwe gezichten in de raad van bestuur. Deze blijft bestaan uit 12 bestuurders: 4 bestuurders van het Gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen, 3 bestuurders van Interwaas, 2 bestuurders van gemeente Beveren, 1 bestuurder van gemeente Zwijndrecht en tot

slot 2 bestuurders van het Vlaams Gewest.

Voor het Gemeentelijk Havenbedrijf van Antwerpen blijven Eddy Bruyninckx en Björn Verhoeven bestuurders. Bruyninckx en Verhoeven zijn respectievelijk gedelegeerd bestuurder en directeur patrimonium bij het GHA. Eddy Bruyninckx blijft ook ondervoorzitter van MLSO. Nieuwe bestuurders voor GHA zijn Koen Kennis en Rob Van de Velde, schepenen in het Antwerpse stadsbestuur.

Peter Deckers blijft ook bestuurder, maar dan wel als afgevaardigde van Interwaas. Zijn collega-afgevaardigden zijn Julien Van Geertsom en Boudewijn Vlegels, schepenen van Beveren.

De bestuurders van het Vlaams Gewest blijven dezelfde: Miet Deckers en Freddy Aerts. Voor gemeente Zwijndrecht blijft Kris Herremans bestuurder. Hij is voorzitter van de gemeenteraad van Zwijndrecht.



Bruno Stevenheydens

Voor gemeente Beveren komt naast Bruno Stevenheydens ook Guy Tindemans in de raad van bestuur. Daarnaast vaardigt Beveren ook een bestuurder met raadgevende stem af uit de oppositie: Kristien Hulstaert (Groen/sp.a) zal deze taak opnemen.

Pendeldienst linkerscheldeover informeert ook via facebook

Om haar gebruikers nog beter van dienst te kunnen zijn, is onze pendeldienst sinds kort actief op facebook. Al wie de pendeldienst 'liked', kan via statusupdates volgen hoe het met onze pendeldienst gesteld is. Zijn er nieuwe rittenschema's of stopplaatsen, dan vind je dat via deze pagina dadelijk terug. Binnenkort start de pendeldienst ook met een sms-service. Zo kan ieder die normaliter met het busje naar het werk rijdt, tijdig gewaarschuwd worden als er zich problemen voordoen. Project linkeroeverpendel probeert zo haar gebruikers op alle mogelijke manieren op de hoogte te houden van hun dagelijks transportmiddel van en naar het werk. Het is de eerste pendeldienst die het initiatief neemt dit ook via de sociale media te gaan doen.

Duurzaamheidsverslag Antwerpse haven blijft in de prijzen vallen

Na de gewonnen award voor Best Belgian Sustainability Report in december vorig jaar, mocht het eerste duurzaamheidsverslag van de Antwerpse havengemeenschap nog enkele prijzen bijzetten in de vitrine. Zo kreeg het verslag internationale

erkenning door eind maart van dit jaar de environmental award in de wacht te slepen op de Word Ports and Trade Summit in Abu Dhabi. Begin juni kwam daar nog een bronzen Environment Award bij, uitgereikt tijdens de jaarlijkse vergadering van de International Association of Ports and Harbours in Los Angeles.

Een tweede versie van het duurzaamheidsverslag verschijnt op 8 oktober van dit jaar. Ook aan deze versie werkt MLSO volop mee.

De Vlaamse regering keurde op 30 april het GRUP (Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan) goed dat de grenzen van de haven van Antwerpen vastlegt. De beslissing kwam er na een proces dat ruim 10 jaar duurde.

Vele belangrijke projecten voor de Waaslandhaven kunnen nu een nieuwe start nemen. Het gaat dan bijvoorbeeld over de verdere ontwikkeling van het Logistiek Park Waasland, maar ook over het uitvoeren van het windmolenproject W@S. De uitbreidingsplannen van een aantal bedrijven in de Waaslandhaven kunnen opnieuw bekeken worden. Een aantal gebieden die nu nog gebruikt worden als natuurcompensatiegebied, kunnen aangewend worden voor andere activiteiten.

Werken rotonde

Dit najaar starten werken aan de rotonde Haandorpweg/Hazopweg te Beveren (Verrebroek). Deze rotonde, die vandaag op gelijk niveau met de grond is, zal verhoogd worden aangelegd (zie Halo 10). Tijdelijke omleidingswegen worden aangelegd langs de werfzone zodat alle verkeersbewegingen mogelijk blijven.



Maatschappij Linkerscheldeover en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, beide opdrachtgever voor deze werken, hechten groot belang aan het beperken van de mogelijke hinder die de werken met zich zullen meebrengen. De bedrijven in de Waaslandhaven zullen later deze zomer meer in detail worden ingelicht over de gewijzigde verkeerssituatie.

Heb je vragen over de werken? Neem dan contact op met MLSO: 03 766 41 89 of liesbeth.vandriessche@maatschappijlso.be

GTI effent weg naar job in havengebied

Het GTI in Beveren had het voorbije schooljaar een recordaantal van 870 leerlingen. Die vielen op de meest uiteenlopende vakwedstrijden in de prijzen. De 19-jarige Laurens Leys is daar een goed voorbeeld van. De leerling van het 7e jaar 'pijpfitten, lassen en monteren' mag in september ons land vertegenwoordigen op het Europees Kampioenschap voor lassers in het Duits Essen. Het aantal leerlingen voor het specialisatiejaar 'Haventechnieken' is verdubbeld en nooit eerder waren er zoveel kandidaten voor de opleiding 'lassen'. Het GTI lanceert vanaf september ook een nieuwe richting informatica voor industriële toepassingen.



“De meeste leerlingen die op onze school het (zevende) specialisatiejaar ‘Haventechnieken’ volgen, hebben al een baan vooraleer ze afstuderen.” Dat bevestigt

Dany Geerts, leraar elektriciteit die deze laatstejaars begeleidt. “Zowat alle havenbedrijven werken met kranen, vorkliften en rollend materieel dat werkt op basis van mechanische, hydraulische en elektrische

bedrijfsstages en seminars. Vele grote havenbedrijven bieden maar al te graag kansen aan jonge vaklui. Voor september hebben al 16 jongeren hun interesse getoond voor de opleiding. Het GTI is ook tevreden met de heropleving van de studierichting ‘lassen’. Voor september is er zelfs een recordaantal van 24 leerlingen ingeschreven. Vanaf september kan men op het GTI vanaf het 5e jaar de nieuwe richting Industriële Informatie & Communicatietechnologie of kortweg I²CT volgen. “De richting is er gekomen op vraag van en in samenwerking met het bedrijfsleven dat dringend nood heeft aan ICT-ers”, zegt directeur Pascal De Rop. “In deze richting ligt

de focus op zowel herstellingen en onderhoud van dit materieel vergt een doorgedreven technische kennis. Die willen we onze leerlingen meegeven”, zegt Geerts. Er wordt ook voldoende tijd voorzien voor

de focus op zowel herstellingen en onderhoud van computers, als op gebruik en installatie van software en netwerkomgevingen.” meer info: www.gtibeveren.be

Bedrijfsnieuws Waaslandhaven

Electrabel heeft begin juni de reactor Doel 3 heropgestart. Die lag sinds de zomer van vorig jaar stil omwille van ‘scheurtjes’ in het reactorvat. Intussen zijn alle onderzoeken afgerond. De tests hebben uitgewezen dat het om onzuiverheden gaat in het metaal die ontstaan zijn tijdens het productieproces van de reactie in de jaren zeventig. Ze brengen volgens een team van internationale experts de veiligheid niet in het gedrang. Het Federaal Agentschap voor de Nucleaire Controle (FANC) gaf daarom groen licht voor de heropstart van de reactor.

Chemiebedrijf **Lanxess** gaat 45 banen schrappen in zijn rubberfabriek in Kallo. De Duitse chemiereus heeft zwaar te lijden onder de crisis in de auto-industrie en de dalende vraag naar rubber. Daarom komt er een herschikking van de productielijnen van zogenaamde ‘vulkanisatieversnellers’, die voornamelijk in de bandenindustrie worden gebruikt. Door de herschikking worden er 45 van de 205 banen geschrapt. Momenteel wordt samen met de vakbonden aan een sociaal plan gewerkt. De haven van Antwerpen blijft de uitgele-

zen locatie voor **logistieke bedrijven**. Dat blijkt uit het rapport ‘Top European Logistics Hubs’ van vastgoedadviseur Colliers. De vastgoedadviseur hield in zijn studie rekening met verschillende factoren zoals de bereikbaarheid, de kwaliteit van de transportinfrastructuur, de arbeidsmarkt, enz. Op basis van deze parameters blijft Antwerpen dé belangrijkste logistieke toegangspoort voor Europa. In de rangschikking gaat het Rotterdam en Düsseldorf vooraf. Vanuit Antwerpen kan een markt van 143 miljoen mensen per vrachtwagen worden bereikt binnen de 9 uren en 60% van de Europese

koopkracht bevindt zich binnen een straal van 500 km rond Antwerpen. Maar ook als productielocatie scoort Antwerpen goed.

De NV Wind aan de Stroom, waarin ook MLISO participeert, heeft de eerste vergunningen verkregen voor de bouw van windturbines in de Waaslandhaven. In de tweede helft van 2014 kan gestart worden met de eigenlijke bouw van de eerste 8 turbines. Er lopen momenteel nog 10 vergunningsdossiers voor **windturbines**. Op lange termijn wil men 55 turbines van 3 MegaWatt voorzien in de Waaslandhaven.



In Kallo is de sloop gestart van de oude **thermische elektriciteitscentrale**. De twee gasgestookte centrales waren niet meer rendabel. De werken zullen nog tot eind volgend jaar duren.

Job in de kijker

Binnenschipper

In elke nieuwsbrief zetten we een beroep uit de Waaslandhaven in de kijker. Deze keer gingen we op bezoek bij binnenschipper Johan Faasse. Dagelijks meert hij zijn schip aan bij de betoncentrale van De Rycke aan het Doeldok. “We kunnen 2530 ton zand of kiezels vervoeren en halen daarmee liefst 84 vrachtwagens van de baan. Het is wel hard werken. Gelukkig kan ik rekenen op mijn vrouw Digna die ook een schippersdiploma heeft om het roer geregeld over te nemen.”

“We halen dagelijks 84 vrachtwagens van de weg”



Omdat onze wegen steeds meer dichtslibben neemt het belang van het spoorverkeer en de binnenscheepvaart elk jaar toe. Ook in de Waaslandhaven hebben binnenschepen een belangrijke functie. Het bedrijf De Rycke zet dagelijks twee binnenschepen in om grondstoffen te vervoeren. Nu de firma de opdracht heeft binnengehaald voor de levering van beton voor de Deurganckdoksluis, is er nog een derde schip ingezet. Johan en Digna Faasse pendelen sinds september vorig jaar dagelijks tussen Rotterdam en Doel met een vracht kiezels en zand voor de betoncentrale aan het Doeldok. “We werken eigenlijk al dertig jaar samen met het bedrijf De Rycke”, vertelt schipper Johan. “We zijn intussen volledig op elkaar ingespeeld en hebben amper nog woorden nodig om elkaar te begrijpen. De laatste zeven jaar worden we als vast schip ingezet voor De Rycke. Dat ik steeds dezelfde route moet varen, is geen probleem. Ik vaar al sinds mijn 16 jaar, eerst met mijn vader, en heb alle waterwegen van Nederland, België en Duitsland al gezien. Ik kies dus liever nu voor een vast inkomen en zekerheid.” Johan Faasse is de vijfde generatie in de familie van binnenschippers. Intussen vaart hij al 23 jaar lang met zijn echtgenote Digna, die ook een schippersdiploma op zak heeft. “We hebben ook nog een matroos in dienst maar als die met vakantie is, staan we er alleen voor. In zulke periodes hebben we een ‘traprelatie’. We komen elkaar dan alleen tegen op de trap tussen de stuurhut en onze woonverblijven”, lacht Johan. “De route die we nu dagelijks moe-

ten afleggen is niet zo groot qua afstand maar het laden en lossen neemt telkens ook al snel vier uur in beslag. Dit maakt dat we per vaart toch 16 tot 24 uur bezig zijn. Het is een zwaar bestaan maar we zien het dan ook niet echt als een job maar eerder als een levensstijl.”

Johan en Digna hebben eigenlijk drie thuishavens. Naast hun schip hebben ze een huis in Sint Philipsland in Zeeland en een flat in Werkendam. “Daar wonen we in het weekend met onze drie kinderen”, zegt Digna. “Ze zitten op internaat. De oudste zoon is intussen al 18 en die kan al een oogje in het zeil houden. Onze dochters zijn intussen 13 en 15 jaar. Ze hebben ook op het schip allen een eigen kamer maar daar verblijven ze tegenwoordig nog maar weinig meer. Zelf zie ik het schip als onze echte thuis. We hebben dit exemplaar nu zes jaar. Het is een gigantische investering maar we hebben ook oog gehad voor ons eigen comfort. Mensen denken soms dat we heel sobere verblijven hebben of in een hangmat moeten slapen maar niks is minder waar. Als je niet door het raam naar buiten kijkt en er niet teveel deining is, waan je je in een gewoon appartement.”

Voor het leven op een binnenschip moeten er natuurlijk wel offers gebracht worden. “Er is weinig bewegingsvrijheid”, erkent Johan. “Ons sociaal leven boet er wel wat op in maar we houden wel altijd de weekends vrij. We proberen ook zoveel mogelijk activiteiten van onze kinderen te volgen. Bij hun diploma-uitreiking bijvoorbeeld wou ik per se bij zijn.

We kunnen gelukkig beroep doen op enkele invallers als het nodig is. Niettemin moet de partner vierkant achter dit leven staan want anders is het niet vol te houden.”

De job van binnenschipper heeft volgens Johan wel wat van zijn romantiek verloren. “Tegenwoordig is een schipper vooral een bedrijfsleider. Er komt enorm veel papierwerk aan te pas. Er is werk genoeg maar de tarieven staan wel continu onder druk. Daartegenover staan dan enorme investeringen. Om al die redenen kiezen steeds meer mensen in de binnenvaart voor samenwerkingsverbanden met klanten of bevrachters. Hierdoor wordt het wel mogelijk om bijvoorbeeld slechts om de week te varen in een beurtrol. Ik verkies echter nog altijd mijn eigen schip waar ik het voor het zeggen heb.”

In zijn hele carrière als binnenschipper heeft Johan nog geen grote calamiteiten meegemaakt. “Slechts één keer was er zware averij toen ik tegen een ander schip botste in de Boudewijnsluis. Dat kwam door een groot zeeschip dat tegen hoge snelheid voorbijkwam en een kleine tsunami veroorzaakte in de sluis. Verschillende binnenschepen botsten toen tegen elkaar met miljoenschade tot gevolg. Dit is gelukkig een zeldzame uitzondering. De binnenvaart is nog steeds één van de veiligste vormen van vervoer. Bovendien haal ik met mijn 2530 ton aan cargo maar liefst 84 vrachtwagens van de weg. Als er wat meer geïnvesteerd zou worden in de binnenvaart, waren er ongetwijfeld een pak minder files op de weg.”



Grote HALO-enquête

Dit magazine maakt MLSO om u op de hoogte te houden van wat er reilt en zeilt in de Waaslandhaven. We maken er ook gebruik van om u te informeren over wie wij zijn en wat we doen. Kortom: het is voor u bestemd. Het is dus erg logisch dat we u ook eens vragen wat u ervan vindt!

Mogen we u vragen onze grote Halo-enquête in te vullen en ons terug te bezorgen? U kan er mooie prijzen mee winnen (zie onderaan de bladzijde)! U kan deelnemen op twee manieren: de enquête invullen op onze website www.mlso.be

- de enquête hiernaast invullen en terugbezorgen aan:
MLSO
Sint Paulusplein 27
9120 Kallo

Alvast bedankt voor uw bijdrage! Het helpt ons om van Halo een nog beter blad te maken.

1/ Bent u tevreden met hoe Halo er uitziet?

- Ja, ziet er goed uit!
- Ik heb nog nooit van Halo gehoord
- Neen kan beter, en wel zo:

4/ Ik lees Halo vooral voor nieuws over

- De haven
- De bedrijven
- De jobs
- MLSO
- Andere, met name:

2/ Bent u tevreden met de inhoud van Halo?

- Ja, is goed zo;
- Neen, ik vind dat er een en ander beter kan:

5/ Hebt u nog ideeën om Halo beter te maken? We willen ze graag weten!

3/ Halo verschijnt 3 keer per jaar

- Dat is voor mij genoeg
- Mag meer verschijnen
- Mag minder voor mij

6/ Personalia

Ik ben een man/vrouw
van jaar oud
en woon in

Wat valt er te winnen?

Buiten het feit dat het magazine erop vooruit zal gaan, kan u ook een mooie prijs winnen. We geven 5 x 2 tickets weg voor 'De Red Star Line' een voorstelling van Ket-Beveren die loopt in oktober van dit jaar. Het enige wat u moet doen, is deze enquête aan ons terugbezorgen voor 1 september aanstaande.

Belangrijk! Wilt u kans maken op de prijs, vergeet dan uw naam, adres en telefoonnummer niet te vermelden op het formulier of op de rugzijde van de enveloppe wanneer u ons de enquête bezorgt. Veel succes!

Naam:

Adres:

Tel:

KET brengt stuk over Red Star Line



In oktober van dit jaar brengt Kamer Edelweiss Theater, kortweg KET, een toneelstuk over de Red Star Line. Het verhaal speelt zich af 1907, het jaar waarin een miljoen mensen naar Amerika emigreerden. Een heel pak van die mensen vertrokken vanuit de haven van Antwerpen. Velen van hen waren Vlamingen, maar ook Oost-Europeanen en mensen van Joodse origine vertrokken van hieruit. Het is het verhaal van deze mensen dat door KET treffend verteld zal worden.

MLSO is blij aan deze voorstelling haar steun te mogen verlenen. Er wordt een mooi stuk havengeschiedenis en Wase geschiedenis verteld. Ook Eugène van Mieghem komt in het verhaal aan bod, een kunstenaar uit het Waasland waar MLSO vorig jaar nog een zaal aan wijdde.

Noteer in uw agenda: 22 september: Vlaamse Havendag!

Op 22 september aanstaande is er opnieuw een Vlaamse Havendag, en ook de Waaslandhaven neemt daaraan deel. Het programma belooft alvast erg spectaculair te worden, want op de linkerscheldeoever zal je de werf van de Deurganckdoksluis kunnen bezoeken. De werf is momenteel de grootste werf in heel Vlaanderen. Dit is een unieke kans om een dergelijke imposante werf te kunnen bezoeken.

Hou je televisie, radio en krant in de gaten voor meer nieuws over het programma. Natuurlijk kan je voor de laatste info ook steeds terecht op onze eigen website: www.mlso.be!