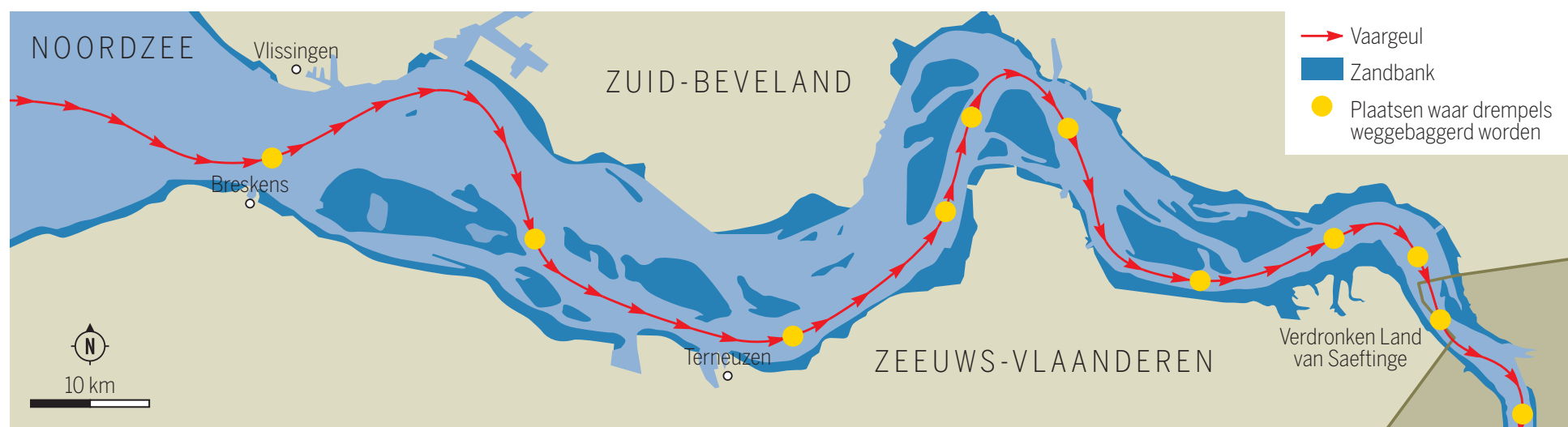


SCHELDEVERDIEPING



DS-Infokaart

VAN ONZE REDACTEUR

PASCAL SERTYN

BRUSSEL |

De grote hoop was dat zo snel mogelijk na het afsluiten van de vergunningsaanvraag, afgelopen vrijdag, de verdieping van de Westerschelde op Nederlands grondgebied van start zou kunnen gaan. In stilte werd zelfs gehoopt dat de Vlaamse minister-president Kris Peeters als ultieme verkiezingsstunt nog vóór de stembusgang op 7 juni de werken op gang kon schieten.

Deze hoop mogen de Antwerpenaren en Peeters laten varen. Dat komt doordat de vergunningsprocedure nog een staartje heeft gekregen.

De procedure heeft immers al zeker twee bezwaarschriften opgeleverd. Een daarvan komt van de Vogelbescherming Nederland, een landelijke onafhankelijke natuurbeschermingsorganisatie.

Het gevolg is dat de Raad van State in Nederland uiterlijk tegen 29 juni, een maand na het sluiten van de vergunningsaanvraag voor de baggerwerken, moet uitmaken of de bezwaarschriften al dan niet leiden tot een schorsing van het vergunningsbesluit.

Het heeft alvast een nieuwe timing opgeleverd. In de Antwerpse haven en bij de Vlaamse overheid leeft nu de hoop op een start van de Scheldeverdieping in de loop van augustus. Voorwaarde is wel dat de Raad van State het vergunningsbesluit niet schorst. Gebeurt dat wel, dan wordt het vooral uitkijken of de verdieping nog voor dit jaar is.

Tot zover het officiële verhaal van hoop. De Antwerpse haven wordt momenteel heen en weer geslingerd tussen vrees en hoop. Maar zo goed als niemand voelt zich geroepen om de vrees te verwoorden. Ook al is de onrust in Antwerpse havenkringen de voorbije weken sterk toegenomen.

De enige die het aandurfde was Maurizio Aponte, de topman van de containerrederij Mediterranean Shipping Company (MSC). Hij gooide een steen in de kikkerpoel met zijn uitspraak dat hij zich grote zorgen maakte over de Scheldeverdieping (*DS 9 mei*). De reder zou zich gebaseerd hebben op signalen die hij in kringen van de Europese Commissie had opgevangen.

MSC is de grootste klant van de Antwerpse haven en staat in voor meer dan de helft van de containers die momenteel in de grootste Belgische haven worden gelost en geladen. Aponte wees erop dat de verdieping al te laat komt en vroeg zich zelfs af of er nog wel iets van in huis zal komen. Aponte en MSC laten niet na om duidelijk

Antwerpen tussen hoop en vrees

In de Antwerpse haven neemt de zenuwachtigheid over de Scheldeverdieping en in het bijzonder de Nederlandse aanpak snel toe.

te maken dat ze op basis van de verdiepingsbelofte destijds besloten hebben om van Antwerpen de thuishaven te maken van hun intercontinentale containervaart. MSC is niet de eerste de beste. Het is de op een na grootste containerrederij ter wereld. MSC is overigens al weken aan het bewijzen dat de grootste containerschepen ter wereld de Antwerpse haven kunnen aandoen. Op voorwaarde dat ze niet te zwaar geladen zijn. De op- en afvaart van dergelijke schepen blijft bovendien een zeer complexe operatie omdat vanuit Nederland heel nauwlettend wordt toegekeken op de reglementering. De uitdieping van de Westerschelde is de enige manier om het verkeer van dergelijke containerreuzen veel vlotter te la-

Hoe langer de onzekerheid over Scheldeverdieping blijft, hoe groter het gevaar dat de reders beginnen uit te kijken naar alternatieven voor Antwerpen

ten verlopen, luidt het. Vlaanderen en Nederland hebben via een verdrag afspraken gemaakt over een verdieping die toelaat om de grootste containerschepen van vandaag ongehinderd via de Westerschelde naar Antwerpen te sturen. Het Vlaam-

se traject van de Westerschelde is al uitgediept, maar bij onze Noordburen is de verdieping, die in de praktijk neerkomt op het uitbaggeren van enkele ondiepe gedeelten in de stroom, nog niet begonnen. De grote vrees in Antwerpen is dat er opnieuw onduidelijkheid zal ontstaan over de uitvoeringstermijn van het verdiepingswerk indien Nederland er niet in slaagt om het natuurlijk van het Scheldeverdrag met Vlaanderen uit te voeren. De Nederlanders zijn al naar Europa gestapt met een alternatief voorstel. De kans is echter zeer groot dat de Nederlandse milieubeweging eveneens naar Europa zal stappen. Haar doel is de keldering van het alternatief natuurplan. Volgens oud-minister Wivina De-

meester (CD&V), die langs Vlaamse kant een *taskforce* leidt die de ontwikkelingen rond de uitvoering van het Scheldeverdrag op de voet volgt, is er maar één zaak die telt. De Scheldeverdieping moet plaatsvinden. 'We beschikken over een verdrag dat door de Nederlanders goedgekeurd en geratificeerd is. Wij hebben het recht aan onze kant', stelt ze.

In Antwerpen, en ook bij de Zwitserse containerrederij MSC, wordt ondertussen almaar luider verkondigd dat de verdere verdieping van de Westerschelde een absolute noodzaak is als Antwerpen deel wil blijven uitmaken van de liga van de allergrootste havens. De grote vrees is dat wie niet langer fungeert als een *main hub*, ook aan belang zal inboeten als draaischijf voor het regionale handelsverkeer. Vandaag is Antwerpen een van de grote logistieke centra voor de aan- en afvoer van goederen naar Duitsland, Frankrijk en zelfs Zuid-Europa. De zenuwachtigheid neemt toe omdat de grote containerreders megaschepen in de vaart aan het brengen zijn. Hoe langer de onzekerheid duurt rond de verdieping, hoe groter het gevaar dat de reders beginnen uit te kijken naar alternatieven voor Antwerpen. Zoals bijvoorbeeld Rotterdam. (pse)



Op 7 april deed de MSC Beatrice, een van de grootste containerschepen ter wereld, de haven van Antwerpen aan. © Eric de Mildt