



**PERSMEDEDELING VAN HET KABINET VAN
MINISTER HILDE CREVITS
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN
13 november 2012**

Start van de betonconstructies voor de bouw van de Deurganckdoksluis

één jaar na het begin van de werken op Linkeroever

In de haven van Antwerpen heeft Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits, de werken voor de eigenlijke constructie van de Deurganckdoksluis ingeleid. Het voorbije jaar is er heel veel grond uitgegraven. Nu wordt gestart met de eigenlijke bouw van de grootste sluisconstructie ter wereld. De eerstvolgende maand worden de dwarsmuren, die aansluiten op de bestaande kaaimuren van het Deurganckdok, gegoten. Op de werf wordt dan dagelijks 1.500 tot 2.000 m³ beton gestort. De bouwconstructies bevatten in totaal 795.000 m³ gewapend beton en 57.000 m³ damplanken die de constructie moeten verstevigen. De werken zitten op schema.

De voordelen van de tweede sluis op Linkeroever zijn niet alleen belangrijk voor de haven van Antwerpen maar voor heel Vlaanderen en Europa. Na realisatie worden de mogelijkheden voor het scheepvaartverkeer van en naar de Linkeroever van de haven van Antwerpen op jaarbasis gevoelig vergroot. Er wordt verwacht dat de overslag in het sluisgebonden gedeelte van Linkeroever zal stijgen van ongeveer 16 miljoen ton in 2011 tot ruim 25 miljoen ton in 2020, of met andere woorden een verhoging van 56%. De nieuwe sluis maakt deel uit van de strategische plannen voor de groei van de haven van Antwerpen.

Wat gebeurde er voorafgaand aan de bouwconstructie?

Tot op vandaag is al 25% van de 9,1 miljoen m³ grond (droog grondverzet + baggerwerken) uitgegraven. De baggerwerken zullen doorlopen tot januari 2016. 3,2 miljoen m³ wordt hergebruikt voor aanvulling aan de sluisconstructie. Een deel wordt ook gebruikt voor verdere demping van het oude Doeldok.

Vandaag wordt een belangrijke nieuwe fase gestart: de eigenlijke bouw van de sluis.

Er is voor geopteerd om hetzelfde constructiemodel van sluis te bouwen als de Berendrechtsluis, die op haar beurt model stond voor de uitbreiding van het sluisencomplex van het Panamakanaal. Wereldwijd zijn experts hier in Vlaanderen te rade gekomen. De Deurganckdoksluis is speciaal voor haar massieve betonnen L-vormige sluiswolkmuur, de snelheid van vullen en ledigen, en de twee metalen deuren aan elk uiteinde die van het kruiwagentype zijn. Het mechanisme van de opengaande bruggen is millimeterwerk. Ter plaatse worden de hoge kwaliteitseisen minutieus gecontroleerd.

Met de tweede fase – de eigenlijke bouwconstructies – zullen 795.000 m³ gewapend beton gemoeid zijn, daarvoor wordt 22.000 ton constructiestaal gebruikt (3 x het staal

dat gebruikt is voor de Eiffeltoren). De 57.000 m³ damplanken die de constructie moeten verstevigen hebben een oppervlakte van 80 voetbalvelden.

De eerstvolgende maand worden de dwarsmuren, die aansluiten op de bestaande kaaimuren van het Deurganckdok, gegoten. Dat betekent per dag 1.500 tot 2.000 m³ beton dat op de werf wordt gestort.

Planning van de werken

Nog tot april 2014 worden verschillende graafwerken uitgevoerd. De betonwerken die nu starten, zullen begin 2015 afgerond zijn. Aan de stalen structuren, zoals de sluisdeuren en bruggen wordt nog gewerkt tot het voorjaar 2016. Parallel loopt de oprichting van de bedienings- en machinegebouwen (tussen november 2013 en november 2015). De baggerwerken naar de toegangsvaargeul lopen een jaar, vanaf januari 2015.

Momenteel verlopen de werkzaamheden aan de Deurganckdoksluis helemaal volgens schema. De werfzone is in volle bedrijvigheid. Een groot deel van de wegeniswerken is zijn uitgevoerd. De graafwerken zijn grotendeels achter de rug. De betonconstructies starten nu. Ondertussen wordt er gewerkt aan de constructie van de sluisdeuren. Ook dit constructieproces verloopt normaal en helemaal onder toezicht en controle van het departement MOW, afdeling Maritieme Toegang. Als alles naar plan verloopt, zullen in het voorjaar van 2016 de eerste schepen worden geschut. Dan zullen ook de spoor- en nieuwe wegbruggen klaar zijn.

Communicatie over de werken

In de zomer van volgend jaar worden opnieuw busbezoeken aan de haven van Antwerpen gepland door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen in samenwerking met de Vlaamse overheid. Andere bezoeken worden nu al geregeld. Er is alvast veel belangstelling van verenigingen en scholen voor de indrukwekkende werf. Die kunnen net zoals burgers en omwonenden op de werf terecht tijdens open wervendagen of open bedrijvendagen telkens wanneer er ook andere grote evenementen zijn in de haven. Omwonenden in het havengebied kunnen ook terecht bij de Bemiddelaar Grootchalige Vlaamse Infrastructuurprojecten in het Sluisgebouw van Kallo.

Tweede sluis nodig voor de maritieme ontsluiting van de Waaslandhaven

Een jaar geleden werden de eerste m³ grond verzet voor de oprichting van de Deurganckdoksluis. Vandaag wordt het stilaan duidelijk over welk een gigantisch infrastructuurproject het op de Linkerscheldeoever in de Antwerpse haven gaat. De Antwerpse haven heeft zich de laatste jaren sterk ontwikkeld op de Linkerscheldeoever. Met een aantal belangrijke ontwikkelingen voor de deur, zoals de verlenging van het Verrebroekdok en de ontwikkeling van de Saefinghezone, is een tweede maritieme toegang tot het gebied onontbeerlijk.

De bouw van de Deurganckdoksluis is noodzakelijk met het oog op de maritieme ontsluiting van dit deel van de Antwerpse haven, de grootste 'economische poort' van Vlaanderen. De Kallosluis - de enige toegang tot de Waaslandhaven - heeft de grenzen van haar capaciteit bereikt. Met de bouw van de Deurganckdoksluis wordt de nodige bedrijfszekerheid voor de Waaslandhaven gewaarborgd. Vlaanderen zet daarmee tevens een nieuwe stap richting 'EU kernnetwerk voor transport', de ruggengraat van het Europese TEN-T netwerk. Dat netwerk wordt ontwikkeld ten bate van heel Europa.

Volgens de Europese Commissie geven de Vlaamse beleid invulling aan de ambitie van Europa om tegen 2030 een transnationaal en multimodaal vervoersnetwerk te ontwikkelen. Medio juli van dit jaar keurde Europa een financiële bijdrage goed van meer

dan 16 miljoen euro aan cofinanciering voor watergebonden projecten in het kader van het Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T). Dit project krijgt nu 5 miljoen euro voor de grond- en betonwerken (2012-2014). Het resterende bedrag wordt door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de Vlaamse Regering op tafel gelegd via de NV Vlaamse Havens.

Dankzij de sluis kan de Antwerpse haven opnieuw een gepast antwoord bieden op de schaalvergroting in het scheepvaartverkeer en behoudt en versterkt ze haar positie in Europa. Het is diezelfde grote scheepvaartcapaciteit die bepalend is geweest voor de afmetingen van de Deurganckdoksluis. In de Maatschappelijk Kosten Baten Analyse die voor dit grootse infrastructuurwerk is opgemaakt werd naast de sociaal-maatschappelijke rendabiliteit, de economische rendabiliteit onderzocht. De keuze voor een diepe sluisvariant werd veruit het meest voordelige en financieel gunstige alternatief. Ze wordt hiermee de allergrootste sluis ter wereld. De sluis is 500m lang - 68 m breed en heeft een diepte tot -17.80 meter t.o.v. de Tweede Algemene Waterpassing.

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits: *"De bouw van de Deurganckdoksluis is één van de sleutelprojecten van de Vlaamse Regering en kadert binnen de doelstellingen van het Pact 2020. Als Vlaanderen zijn logistieke rol wil blijven versterken, moeten de Vlaamse zeehavens toekomstgericht bereikbaar zijn. Daarvoor moeten we de vinger aan de pols houden. Zelfs in moeilijke financiële omstandigheden. Het is zaak om alert te blijven en te blijven investeren in een toekomstgerichte en een goed toegankelijke haven om de baten voor mens, maatschappij en milieu op duurzame wijze te maximaliseren. De return van de investering van vandaag vertaalt zich niet alleen in een groei voor de economie in Vlaanderen, maar ook in een prognose van enkele duizenden jobs in de haven."*

Voorzitter van het havenbedrijf en havenscheper Marc Van Peel: *"De nieuwe sluis geeft ons de mogelijkheid om het potentieel van de Linkerscheldeoever ten volle te ontwikkelen. De keuze voor versterkte containerinfrastructuur is niet toevallig. Tussen 1990 en 2010 steeg de trafiek van containers met 140% en ook de komende jaren valt groei te verwachten. De sluis zorgt ervoor dat de Waaslandhaven beter toegankelijk wordt voor de huidige en toekomstige generaties schepen, wat een extra stimulans zal geven aan duurzame tewerkstelling in Antwerpen en het Waasland."*

Persinfo:

Voor Vlaams minister Hilde Crevits

Cybelle-Royce Buyck

0486 14 12 72

persdienst.kabinetcrevits@vlaanderen.be

Voor het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

Annik Dirkx

+32 479 794 650

annik.dirkx@haven.antwerpen.be