

# Halo

Haven Linkerscheldeoever

Nieuwsbrief over de Waaslandhaven #27  
sep - nov 2018 • www.mlso.be

MAATSCHAPPIJ  
LINKERSCHELDEOEVER

De Waaslandhaven werkt!



Waaslandhaven in beeld - p. 2

Natuur in de haven - p. 6

Heilige familie wint logowetstrijd MLSO - p. 12

“Een recente bevraging bij de bedrijven op de linker-Scheldeoever geeft aan dat de directe werkgelegenheid in de Waaslandhaven in 2017 met maar liefst 11,6% gestegen is: van 17.689 voltijdse of gelijkwaardige arbeidskrachten (voltijdse equivalenten: VTE) naar 19.746 VTE. Hiermee boekt de werkgelegenheid voor het zevende jaar op rij een nieuw record. Toegevoegd de contractors die er aan het werk zijn, stijgt dit cijfer tot 22.507 VTE. Dat betekent dat eind 2017 de totale tewerkstelling - direct en indirect - in de Waaslandhaven werd geraamd op 46.403 voltijdse krachten of bijna 5.000 meer dan in 2016.” Dat zegt een trotse Peter Van de Putte, directeur van Maatschappij Linkerscheldeoever (MLSO), die tegelijk aangeeft dat de slagzin - **De Waaslandlandhaven werkt** - die MLSO enkele jaren geleden als baseline koos, voluit zijn slagkracht toont. Wanneer we de cijfers per categorie (havenarbeiders, interims, arbeiders en

## Bijna 5000 extra jobs op een jaar tijd

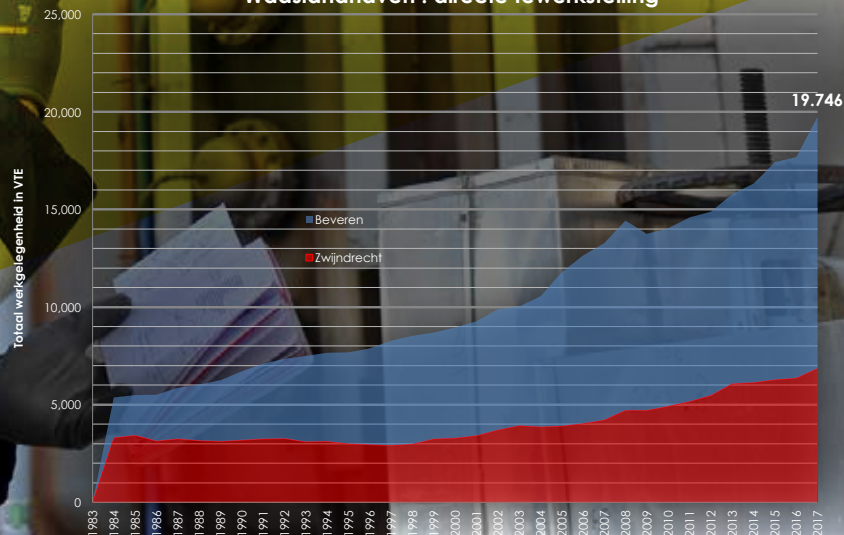
bedienden) analyseren, merken we in 2017 een stijging voor alle categorieën, zowel in Beveren als in Zwijndrecht. Er zijn nu op het grondgebied Zwijndrecht 6.862 werknemers aan de slag. Dat zijn er 514 of 8,1% meer dan in 2016. Het gaat voornamelijk om industriële tewerkstelling met vaste jobs. In Beveren nam de aangroei van de tewerkstelling in 2017 toe met +1.543 VTE (+13,6%



Peter Van de Putte, directeur MLSO

tegenover 2016). Opvallend daarbij zijn de sterke groei van de uitzendarbeid en de fors toegenomen arbeidsplaatsen aan het Deurganckdok. Uit de globale cijfers blijkt dat de

Waaslandhaven : directe tewerkstelling



werkgelegenheid in de Waaslandhaven structureel stijgt. De daling in het jaar 2009 – al acht jaar geleden – vormde een unieke uitzondering.

Koploper in dit positief verhaal in 2017 is de MSC PSA European Terminal (MPET) met 1.497 VTE of 687 voltijdse arbeidskrachten meer dan in 2016. Dit zijn enkel de directe werknemers die op deze terminal werken, en bijvoorbeeld niet op de hoofdkantoren van PSA en MSC in Antwerpen. MPET heeft een totale behandelingscapaciteit van 9 miljoen containers per jaar, waardoor MPET uitgroeide tot de grootste containerterminal van Europa. Maar ook DP World dat de Antwerp Gateway-terminal aan het Deurganckdok exploiteert, deed het in 2017 uitstekend en scoort inclusief haar ‘empty depot’ 684 jobs.

Naast MPET pieken nog vijf andere bedrijven in de Waaslandhaven tot 1000 werknemers en meer: DEME, Katoen Natie, Electrabel/Engie, Bilfinger en Van Moer.

De haven biedt mooie carrièrekansen, want het aantal vacatures in de Waaslandhaven blijft bijzonder hoog.

# Waaslandhaven IN BEELD



#1



#2

## #1 Antwerp Gateway ontvangt recordschip

Antwerp Gateway, beheerd door DP World, mocht eind juli het op één na grootste containerschip ter wereld verwelkomen op haar terminal in het Deurganckdok in Doel. De Cosco Shipping Universe heeft een capaciteit van 21.237 containers. Met 400 meter lengte en 58,6 meter breedte is het quasi even groot als andere megacontainerschepen. Maar hij heeft een extra laag onder en boven het dek, waardoor zijn capaciteit bijna 1.000 exemplaren hoger ligt dan de andere oceaanaanreuzen. Alleen de OOCL Hongkong heeft meer capaciteit, die kan 300 à 400 containers meer meenemen. Die is hier echter nog nooit geweest. Hiermee is de Cosco Shipping Universe voorlopig dus

het grootste containerschip dat tot nu toe het Deurganckdok bezocht. Om die reden legde het Havenbedrijf gratis boottochten in om het megaschip van dichtbij te bekijken. Wie het heeft gemist, krijgt nog een herkansing want op 27 augustus en 3 september komen respectievelijk de zusterschepen 'Cosco Shipping Capricorn' en 'Cosco Shipping Libra'. Alle info hierover op [www.spoteenmegaschip.be](http://www.spoteenmegaschip.be)

## #2 MPET heeft multitrailers

MSC PSA European Terminal of kortweg MPET heeft momenteel twee locaties aan het Deurganckdok. De westelijke kade is volledig van MPET, terwijl het onderste deel van de oostelijke kade ook door MPET wordt uitgebaut. Het grootste deel van de oostelijke kade betreft

Antwerp Gateway en wordt uitgebaut door DP World. Om het containervervoer tussen haar beide terminals te optimaliseren zet MPET multitrailers in.

## #3 Rob Harrison wint Maritime Award 2018

Rob Harrison, CEO DP World, werd gekozen tot Maritieme Man van het jaar. Hij werd tot winnaar uitgeroepen door ESPA, de initiatiefnemer van de award. ESPA is de Vlaamse Vereniging van Maritieme en Logistieke Journalisten. Harrison geeft mee dat samenwerking de hoeksteen is van zijn filosofie. Die goede samenwerking geldt binnen zijn DP World team maar evenzeer is samenwerking tussen de bedrijven in de haven essentieel. Harrison, een geboren



# NIEUWS bedrijven



#3

## Katoen Natie reinigt bulkwagens

Katoen Natie opende begin juni een nieuwe installatie voor het reinigen van bulkwagens aan de Oudedijk in de Waaslandhaven. In eerste instantie werden vier pistes in gebruik genomen, speciaal bestemd voor bulkwagens, later kwamen daar nog twee installaties bij die vooral geschikt zijn voor het spoelen van foodtransporten. De installatie is niet enkel voor klanten van Katoen Natie toegankelijk. Ook andere belangstellenden kunnen er gebruik van maken. De installatie is voorzien van het nodige comfort voor de wachtende chauffeurs. Voorzien wordt dat gemiddeld 80 trucks per dag kunnen worden behandeld.



#4

Zuid-Afrikaan met een Iers paspoort, heeft het erg naar zijn zin in Antwerpen en in België. U kunt hem herkennen aan zijn gulle lach.

## #4 Landbouwers testen 'kiekendiefvriendelijke' gewassen

Een internationaal landbouwlabo in Grenspark Groot-Saefinghe levert opmerkelijke resultaten op voor de deelnemende landbouwers. De nieuwe teelten die werden ingezaaid moeten er voor zorgen dat de kiekendief kan overleven. Een 30-tal boeren engageerden zich om te kijken hoe landbouw en natuur kunnen samengaan, op een economisch rendabele manier. De resultaten blijken veelbelovend. Vorig jaar werd meer dan 150.000m<sup>2</sup> nieuw leefgebied voor de

bruine kiekendief gecreëerd door het omschakelen naar zogenaamde 'kiekendiefvriendelijke soorten' zoals klaver en spelt. Die teelten leiden ertoe dat de populatie muizen en konijnen groeit waardoor de kiekendief opnieuw voedsel vindt. De landbouwers waren zelf verrast door de hoge voedingswaarde van de nieuwe teelten en de positieve impact op het vee. Bij vergelijking van de melkqualiteit voor en nadat grasklaver in het rantsoen van melkkoeien werd ingeschakeld bleek dat de gehalten aan vet en eiwit circa 10% beter waren. Ook voor akkerbouwers zijn de resultaten veelbelovend. Zo leverden brouwerstpercelen een samenwerking met een lokale mouterij én een nieuw streekbiertje op.

## Van Moer start afvalvervoer via water

Einde maart is Van Moer Logistics officieel gestart met het vervoer van afval via het kanaal tussen Leuven en Kallo. Het schip 'Greenford' dat daarvoor wordt ingezet, kan veertien containers van 21 ton laden. Per jaar gaat het om een volume van 35000 ton uit Wilsele die worden aangevoerd met de Greenford en 35000 ton uit Grimbergen die via de bestaande lichterdienst waarover Van Moer op zijn inlandterminal in Vilvoorde beschikt, worden vervoerd.

In de zomer van 2017 sloten De Vlaamse Waterweg, de intercommunales Haviland en EcoWerf en Indaver een overeenkomst voor het transport van huishoudelijk afval via het water. Het schip vaart wekelijks twee- tot driemaal heen en weer tussen Leuven en Kallo.

Voor het afvaltransport liet Van Moer speciale containers bouwen met een gladde binnenkant om het aankoecken van afval aan de wanden te voorkomen. Ze worden bovendien afgesloten met een dubbel vogelnet.

Afvalvervoeren via het water is duurder dan over de weg, vooral door extra overslagkosten en voor- en natransport, maar daartegenover staat wel een vermindering van jaarlijks 2.400 vrachtwagens op de weg tussen Vlaams-Brabant en de Waaslandhaven.







# JOB

## in de kijker

### nachtelijke trucker

**“Nood aan parkings met toiletten en douches”**

In elke nieuwsbrief zetten we een beroep uit de Waaslandhaven in de kijker. Dit keer gingen we langs bij transportbedrijf Roosens uit Haasdonk. Zaakvoerder Stephan (44) is een buitenbeentje in de sector. Hij stuurt niet alleen zijn 65 chauffeurs aan, maar kruipt zelf ook nog bijna elke week achter het stuur. “Uit noodzaak maar ook omdat ik het gewoon enorm graag doe”, lacht hij.

In de regio zijn heel wat transportbedrijven actief in het havengebied. De toenemende filedruk en de lange wachttijden aan de terminals maakt het werk er echter niet makkelijker op. Om de congestie in de Waaslandhaven het hoofd te bieden zijn Antwerp Gateway en MPET sinds vorig jaar ook 's nachts geopend.



Stephan Roosens neemt geregeld zelf nachtransporten voor zijn rekening. “Er is minder verkeer op de baan en dat maakt het ook veel minder stresserend”, legt hij uit. “Wanneer het nodig is, spring ik 's nachts bij. Dat is dan naast mijn werk overdag waar ik als zaakvoerder instaat voor onder meer de planning en het dagelijks bestuur. Dat is soms wel zwaar. De nachtransporten maken momenteel zo'n 5 procent uit van het totaal aantal ritten. Het zou meer kunnen zijn maar chauffeurs moeten het natuurlijk zien zitten. Het grootste probleem is momenteel nog dat de rest van de keten achterblijft. Je moet 's nachts in de bedrijven terecht kunnen voor het laden en lossen van containers. Maar het verschil op de weg is hemelsbreed. Met de werken in Kallo, waar de rotonde Keteldijk tot een Hollands complex wordt omgevormd, is er de laatste maanden al heel wat verkeersellende geweest. Ik sta dan ook volledig achter het systeem van de nachtritten.”

Bij Roosens brengt zo'n 70 procent van de chauffeurs een hele werkweek door in de cabine van hun truck. “Dit kan bijna niet anders”, legt Stephan uit. “Dit is enerzijds te wijten aan de rij- en rusttijden maar anderzijds ook aan de kilometerheffing. Hoe minder verloren kilometers met de vrachtwagen, hoe beter. Je verliest ook geen tijd met over en weer te rijden naar huis. De chauffeurs komen immers niet alleen uit de onmiddellijke omgeving. Er zijn er bij uit het Gentse maar ook uit West-Vlaanderen tot zelfs Moeskroen. Bij ons bedrijf is het comfort in de vrachtwagens bovendien heel groot. De trucks hebben kookfaciliteiten, een koelkast, diepvries

en zelfs een ingebouwde microgolfoven. We kunnen ons eten opwarmen in de oven terwijl we ergens staan te wachten. Het is belangrijk om met regelmaat te kunnen eten. De trucks zijn dus perfect uitgerust om er de hele week in door te brengen.”

Een groot probleem is volgens Stephan echter een veilige parkingplaats vinden om te slapen. “De pechstroken in het havengebied staan vanaf 23 uur 's avonds vol geparkeerde vrachtwagens. Het is onveilig maar er is momenteel geen andere keuze dan langs de kant van de weg te slapen. Er is vooral nood aan goed onderhouden en propere douches en toiletten. Voor een hotel zijn er volgens mij niet veel chauffeurs vragende partij maar deftige parkings zou al een grote stap voorwaarts zijn.”

Transport Roosens is één van de weinige transportbedrijven waar men uitsluitend werkt met Belgische chauffeurs. “Dat is een bewuste visie. De loonkost is natuurlijk een pak hoger maar de kwaliteit ook. We zijn duurder dan de concurrentie maar onze klanten moeten geen communicatieproblemen vrezen. Wij geloven erin dat onze keuze beloond zal worden. Onze mannen staan wel sceptisch tegenover de buitenlandse truckers, maar die doen ook gewoon hun job. Zie ik die ergens sukkelen of zo, dan zal ik hen ook helpen. Belgische chauffeurs vinden, is momenteel niet eenvoudig. Vooral nu ze ook 's nachts moeten rijden. Dit is uiteraard belastend voor het sociaal leven en het gezin.”

Stephan werkt sinds 1992 in het bedrijf en nam de leiding op 1 oktober 2015 over van zijn ouders. “Ik rij echter al vanaf mijn 18 jaar met de vrachtwagen. In mijn jonge jaren heb ik het echte truckersleven leren kennen met internationaal transport maar nu blijf ik liever 'rond de kerktoren'. Ik doe het nog altijd enorm graag maar er is in al die jaren wel veel veranderd. Het verkeer is toegenomen maar de banen zijn hetzelfde gebleven. We betalen kilometerheffing maar de banen liggen er slechter bij dan voordien. Qua mobiliteit is er de afgelopen jaren totaal geen visie geweest. Om de situatie nu nog recht te trekken, is het wellicht te laat. Dit zorgt natuurlijk voor meer stress bij chauffeurs. Je moet deze job graag doen om het vol te houden. We zijn wel op een keerpunt gekomen dat er wielen te kort zijn. We staan niet meer in een zwakke positie tegenover de klant. Maar het zal alleen maar moeilijker worden om mensen te vinden die deze job willen doen.”

# Telex Waaslandhaven

Op het einde van dit jaar houdt het **sirenenetwerk Seveso** op te bestaan. In de zone rond de kerncentrale van Doel en de risicovolle Seveso-bedrijven in het havengebied staan momenteel elektronische sirenes opgesteld. Ze kwamen er in de nasleep van de chemische ramp in het Italiaanse dorpje Seveso in 1976. De sirenes staan onder meer in Beveren, Zwijndrecht, Kruibeke en Sint-Gillis-Waas. De afgelopen twintig jaar zijn ze nooit gebruikt bij reële noodsituaties. Er waren veel klachten omdat de gesproken boodschappen niet altijd verstaanbaar waren. Dit jaar is er nog een laatste test op 4 oktober. Daarna worden andere kanalen, zoals BE-alert, gebruikt om de bevolking te waarschuwen bij calamiteiten. Inschrijven kan gratis via [www.be-alert.be/nl](http://www.be-alert.be/nl).

Na een **record** in het eerste kwartaal, kende de haven van Antwerpen ook een uitstekend tweede kwartaal met mei als beste maand ooit. De haven behandelde in de eerste zes maanden van het jaar 118.648.143 ton goederen, een forse stijging van 6,5% ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. De grootste driver blijft de containertrafiek die opnieuw een stevige groei van 8,2% noteerde ten opzichte van de eerste zes maanden van 2017. Jacques Vandermeiren, CEO van het Havenbedrijf, is tevreden maar benadrukt ook dat als de eerdere prognoses kloppen de haven in snel tempo de maximale containercapaciteit zal bereiken.

Containerbehandelaar PSA heeft aan een 60-tal voormalige dokwerkers van de terminal in **Zeebrugge** een voorstel gedaan om in onze haven aan de slag te gaan. Een 45-tal mensen is op dit voorstel ingegaan. Het zijn vooral chauffeurs van havenvoertuigen (straddle carriers) en kraanmannen. De CHZ-terminal in Zeebrugge sloot eind 2015 definitief. Daarna bleef er voor containers alleen de APM-terminal over. Ondertussen groeiden de containervolumes in de haven van Antwerpen explosief. Daarom gingen Zeebrugse havenarbeiders er op losse basis helpen om de enorme hoeveelheden geladen en gelost te krijgen. Nu hebben ze een aanbieding gekregen om voltijds en voor onbepaalde duur deel uit te maken van het vast contingent.

Er wordt niet alleen volop geëxperimenteerd met zelfrijdende auto's, maar ook met schepen zonder bemanning. Het Havenbedrijf heeft voor de eerste keer een test uitgevoerd met **onbemand varen**. De 'Tuimelaar', een multifunctioneel inzetbaar vaartuig van het Havenbedrijf, werd hiervoor uitgerust met de nodige apparatuur. Onbemand varen biedt nieuwe kansen aan de binnenvaart en kan in de toekomst een belangrijke bijdrage leveren aan het weghalen van containers op de weg. Het Havenbedrijf werkt hiervoor samen met bedrijven die bezig zijn met het ontwikkelen van toekomstige technologieën. Een daarvan is Seafar, een bedrijf dat technologie ontwikkelt voor het op afstand bedienen van automatische binnenvaartschepen. Om deze in de praktijk te kunnen testen, werd nu dus een vaartuig ter beschikking gesteld als testplatform.



Nog meer spoornieuws komt er van DP World dat in juli de eerste **roundtrip containertrain** uit Zwitserland mocht verwelkomen. Met een reistijd van amper een nacht, is dit een snelle en efficiënte manier om het groeiend aantal scheepscontainers op Antwerp Gateway af te handelen. De nieuwe rechtstreekse railverbinding doet een nacht over het traject Bazel (Zwitserland) -Antwerpen in beide richtingen. Dat is een forse tijds winst tegenover de binnenvaart, die zo'n 7 tot 9 dagen nodig heeft richting Bazel, afhankelijk van de operator en tussenstops. Omgekeerd duurt de reis naar Antwerpen zo'n 4 tot 5 dagen. De trein rijdt tweemaal per week gedurende de nacht en kan zo'n 90 containers vervoeren.



# NIEUWS bedrijven

## 21 windturbines operationeel in Waaslandhaven

Eind april werden in de Waaslandhaven opnieuw vier nieuwe windturbines van Wind aan de Stroom operationeel. Momenteel bouwt Wind aan de Stroom nog 1 bijkomende turbine, die vanaf augustus 2018 operationeel zal zijn.

Dit brengt het totale aantal windturbines van Wind aan de Stroom op 21, goed voor circa 160 GigaWattuur groene stroom, dat is evenveel als het jaarlijks verbruik van ongeveer 45.000 gezinnen. De projectverenootschap Wind aan de Stroom werd opgericht door het Havenbedrijf Antwerpen en Maatschappij Linkerscheldeover, in samenwerking met de private onderneming NV GEHA.

De plannen voor de verdere uitbreiding van de windturbineparken op zowel de Rechter- als Linkerscheldeover worden momenteel gefinaliseerd. Nieuwe turbines zullen wellicht in de loop van 2020-2022 worden gebouwd.

## Total neemt tankpark uit dienst

Total Raffinaderij Antwerpen gaat zijn opslagtanks aan de Kwarikweg in Kallo uit dienst nemen en volledig ontmantelen. Sinds 1991 wordt een deel van de ruwe aardolie van Total Raffinaderij Antwerpen opgeslagen in opslagtanks aan de Kwarikweg in Kallo. Dit gebeurt via een pijpleiding onder de Schelde.

De tanks zullen eerst worden leeggemaakt, waarna de verbindingsleidingen tussen de opslagtanks worden gereinigd. De tanks moeten tegen eind 2018 verdwenen zijn.

De nodige maatregelen zijn genomen om tijdens de werkzaamheden eventuele geurhinder te voorkomen. Begin 2019 start Total met het saneren van de bodem in overleg met OVAM en worden alle ondergrondse resten verwijderd. Tegen einde 2019 zou de hele operatie moeten afgerond zijn.

Alle activiteiten van Total worden voortaan gecentraliseerd op de site van de raffinaderij op de rechteroever.



# NATUUR

## in de haven

### Grenspark- Groot-Saeftinghe moet meer dan een natuurgebied worden

Het Grenspark Groot-Saeftinghe wordt voor natuurliefhebbers één van de toeristische trekpleisters van de toekomst. De grote lijnen van de uiteindelijke visie op het gebied op de grens tussen België en Nederland liggen in grote lijnen vast in het kader van een Europees Interreg-project. Met diverse workshops en allerlei kleine proefprojecten worden streekbewoners betrokken en warm gemaakt voor de ontwikkeling van het grenspark. Daarvan is het zeker niet de bedoeling dat het massaal toeristen aantrekt.

“Het past niet echt om het grenspark Groot-Saeftinghe een ‘park’ te noemen”, verduidelijkt Johan Baetens van Natuurpunt Waasland meteen “Het gaat eerder om een natuurgebied, waarvan het grootste gedeelte bestaat uit het Verdronken Land van Saeftinghe met om en bij de 3.500 ha aan Nederlandse zijde. Aan Vlaamse zijde wordt het grenspark aangevuld met het Hedwige-/Prosperpolderproject, het schor van Ouden Doel, Doelpolder en Prosperpolder-Zuid. Het gaat eigenlijk om de natuurcompensatiegebieden voor de havenontwikkeling. Die gebieden vormen één groot geheel met het Verdronken Land van Saeftinghe. Het grenspark is het hart van het ganse project, maar moet meer zijn dan alleen maar een natuurgebied. De dorpskernen van Prosperpolder en Ouden Doel moeten samen met bezoekerscentrum Emmadorp de ruimtelijke infrastructuur mee vorm geven.”

#### Gemeenschap uitbouwen

Met het oog daarop is een Europees Interreg-project opgestart voor een periode van drie jaar. In die periode worden vooral publicitaire maatregelen genomen. Zo is er gestart met de begrazing van de dijken door schapen, het graven van poelen voor rugstreppadden en het hangen van vleermuiskasten.

Dat zijn volgens Baetens maar enkele van de natuurgerichte maatregelen. Er zijn ook initiatieven die minder in het kader van het Interreg-project passen en niet zozeer natuur omvatten. Het is de bedoeling om rond en in dat grenspark ook een bewonersgemeenschap uit te bouwen. De bewoners bouwen zelf mee aan de oprichting van deze grensparkgemeenschap.

Baetens verduidelijkt: “Met het oog daarop zijn workshops gestart en challenges of uitdagingen uitgeschreven. Een van de uitdagingen is de zoektocht naar een dertigtal grensparklandbouwers die willen boeren ten bate van de natuur. Zij helpen mee door natuurvriendelijke teelten op eigen en/of op overheidsgronden aan te planten. Dat moet ook aanleiding geven tot het ontwikkelen van streekproducten, naar het voorbeeld van de zilte teelten van de Mariahoeve aan de Nederlandse kant van de grens. Ook een klein project rond tiny houses wordt momenteel bekeken voor streekbewoners die meer interesse zouden hebben in de uitbating van een vorm van kleinschalige B&B ‘s binnen het grenspark. Er zit duidelijk heel veel leven in heel dat grensparkproject. Uiteindelijk zal blijken welke ideeën wel en niet haalbaar zijn.”

#### Uitkijkpunt over grenspark

Het is duidelijk dat het grenspark Groot-Saeftinghe voor natuurliefhebbers een nieuwe toeristische trekpleister mag worden, zonder op massatoerisme te mikken natuurlijk. “Uit overleg met streekhouders of streekbewoners is gebleken dat zij zeker geen vragende partij zijn om de massa naar het natuurgebied, de natuurkern te lokken. “Ik denk bijvoorbeeld aan B&B’s in het gebied: het moet de bedoeling zijn om hun aantal beperkt te houden, maar binnen die beperktheid wel enige exclusiviteit na te streven. Op de realisatie van al de bestaande en toekomstige ideeën is echt nog geen timing gezet. Het Interreg-project loopt drie jaar. Tegen het einde daarvan moeten een businessmodel en een grensparkconcept op tafel liggen. Dan pas zal er een organisatie opgericht en belast worden met de verdere ontwikkeling van het grensparkconcept. Het wordt een procedé van zeer lange adem. Het zal aan de streekbewoners zijn om er door de jaren heen vorm aan te geven”, verwacht Johan Baetens.

Een verwachting die zo goed als vaststaat, is dat het grenspark Groot-Saeftinghe een baken in het landschap zal krijgen. Creatieve geesten lopen alvast met het idee rond om in de uithoek van de Hedwige- en Prosperpolder met overschotten van afgravingen een heuvel te realiseren met er bovenop een toren en er een uitkijkpunt over het ganse grenspark van te maken. Als het ware een baken, een vuurtoren voor het grenspark met zijn natuurlijke troeven en zijn gemeenschap.

## Groenbuffer tussen Spaans Fort en E34 wordt heraangelegd

De groenbuffer tussen de dorpskom van Verrebroek en het havengebied wordt binnenkort heraangelegd. De bomenrijen met populieren worden vervangen door een groenscherm met streekeigen bomen en struiken. Er is ook plaats voor recreatie. Zo komt er een wandellus in het aangrenzende natuurgebied Haasop.

In opdracht van het Havenbedrijf Antwerpen, Maatschappij Linkerschelde-oever en het Vlaamse Gewest zullen de komende 5 jaar verschillende werken uitgevoerd worden in de rand van de Waaslandhaven, tussen het Spaans Fort in Verrebroek en het R2-complex op de E34. Langs de watergang Hoge Landen staan nu 5 rijen zwarte balsempopulieren aangeplant. Deze niet-inheemse populiersoort is de enige soort in België die zichzelf via zaad weet te vermeerderen. “De bomen vormen een bedreiging voor heel wat natuur in de omgeving”, zegt Laura Verlaeck, diensthoofd natuur bij het Havenbedrijf. “Grote delen van de oeverzones van plassen in Haasop staan vol met kiemplanten van deze populier. Daarom gaan we ze gefaseerd laten rooien. Vanwege de bufferende werking van deze populierbestanden naar Melsele en Vrasene en vanwege het belang van de bomenrijen langs de watergang als vleermuizenkorridor, zullen ze wel worden vervangen door nieuwe aanplantingen. Ook in het zuidwesten van de haven zal de groenbuffer versterkt worden ter hoogte van het Spaans Fort en de Watermolendijk.”

In een eerste fase zullen de eerste 3 rijen gekapt worden. Binnen enkele jaren, wanneer de nieuwe aanplanting voldoende gegroeid is, zullen de 2 overige rijen gekapt worden en vervangen worden door verschillende inheemse streekeigen planten. Er zullen 6.457 streekeigen inheemse bomen en struiken worden heraangeplant. Het gemeentebestuur van Beveren is vragende partij om in het gebied meer recreatie te voorzien in de bufferzone. “We maken van de werken daarom gebruik om ook een wandellus te realiseren in het aangrenzende natuurgebied Haasop. In de toekomst willen we dit laten aansluiten op de Watermolendijk en Drijdijk en zo Kallo met Verrebroek verbinden”, zegt schepen Filip Kegels.

## Vlaamse overheid werkt voort aan veilig verkeer van en naar haven

De periode 2018-2019 is een cruciale tijd inzake verkeersafwikkeling en – veiligheid in en rond de Waaslandhaven. Dat blijkt uit een zeer recente stand van zaken opgemaakt door ingenieur Kristof Devos, celhoofd Havens en Districten Schelde van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken Afdeling Maritieme Toegang. Heel specifiek gaat het om de nieuwe fietsbrug over de E34, het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) voor de uitbreiding van diezelfde E34 en de realisatie van het Hollands complex.

### Fietsbrug E34

“Het dossier betreffende de fietsbrug E34 wordt in de loop van augustus 2018 afgewerkt om te kunnen publiceren”, laat ingenieur Kristof Devos weten. “Bedoeling is om het nodige budget dit jaar vast te leggen, zodat in de loop van 2019 overgegaan kan worden tot de effectieve uitvoering.”

### Waaslandhaven-Noord

Er deden zich de voorbije maanden herhaaldelijk verkeersproblemen voor tijdens de heraanleg van de verkeerswisselaar Waaslandhaven-Noord. Meestal ging het om problemen op vrijwel alle wegen in de buurt van de R2 zoals de Steenlandlaan, Hazopweg, Kruipin, Sint-Annalaan, Ploegweg, Oudedijk, Molenweg, Sint-Antoniusweg en ook

Ketenislaan. Aanleiding waren de werkzaamheden voor de heraanleg van de betrokken verkeerswisselaar. Er komt één brede, centrale brug om de afwikkelingscapaciteit van dit knooppunt te verhogen. Het zogenaamde Hollands complex telt tweemaal drie rijstroken en een pechstrook. De nieuwe brug is klaar, maar in een tweede fase moet nu het wegennet van en naar de verkeerswisselaar worden aangepakt. “Deze werken verlopen volgens timing”, verzekert Devos.” In de maand augustus zullen de oude bruggen worden gesloopt en wordt de nieuwe configuratie in dienst genomen met tijdelijke signalisatie. In de aansluitende periode worden nog de finale signalisatie en afwerking uitgevoerd zodat in september het project kan opgeleverd worden.” Volg de werken op <http://www.werkenwaaslandhavennoord.be>

### Uitbreiding E34

Tenslotte is er nog het GRUP voor de uitbreiding van de E34. “Die uitbreiding maakt deel uit van het haventracé uit het Toekomstverbond. Binnen dit haventracé behoort dit project tot de eerste cluster die zal worden aangepakt. Om overeenstemming met de andere projecten - Oosterweelverbinding en het complex project ECA - te hebben, wordt de uitbreiding E34 momenteel geëvalueerd op mobiliteitsvlak”, besluit het celhoofd.



## Nieuwe fietsverbinding over spoorwegbrug

Volgend jaar start de bouw van een nieuwe fietsverbinding over de expresweg E34. De fietsbrug komt vlak naast de bestaande spoorwegbrug aan de Kloetstraat op de grens van Melsele en Zwijndrecht. Aan de overkant sluit de brug aan op de Keetberglaan. Deze brug is vooral een oplossing als veilige fietsverbinding voor werknemers in het havengebied. De bouw van de brug liep enige vertraging op door de natuurwaarden in de omgeving van de defensieve dijk. Er is nu afgesproken om de verlichting aan te passen zodat

deze niet storend is voor de omgeving. Intussen is er ook een akkoord tussen de gemeente Beveren en de provincie Oost-Vlaanderen om samen een nieuw fietspad aan te leggen vanaf de fietsbrug parallel met de spoorlijn tot aan de bestaande fietsverbinding aan de Gentboog. Op die manier is er ook een verbinding naar de P&R Melsele en tramterminus en kunnen pendelaars de fiets combineren met andere vervoersmiddelen. De bedoeling is dat deze werken aansluitend starten in het najaar van 2019.



# BEDRIJF

## in de kijker



### Aertssen bouwt nieuw distributiecentrum “Nood aan ruimte door continue groei”



**Het Logistiek Park Waasland krijgt er binnenkort een bewoner bij. Aertssen Group is volop bezig met de bouw van een nieuw distributiecentrum voor constructie- en landbouwmachines. Op de site van 13 ha zal ook het nieuwe hoofdkantoor komen voor de transport- en logistieke poot van de groep. In totaal zullen er een 150-tal mensen aan de slag kunnen gaan.**

Aertssen Group is actief in bouw- en infrastructuurwerken, kraanverhuur, transportactiviteiten, logistiek, groene energie en vastgoedactiviteiten. CEO Greg Aertssen kreeg enkele jaren geleden een lifetime achievement award van de Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland. Daarmee werd de inzet bekroond van de hele familie.

Zij greep immers met beide handen de reconversie aan van hun omgeving met weilanden en akkers in Oorderen tot industriezone. Stichter Marcel Aertssen haalde zijn tractoren en kipwagens van stal om er grondwerken mee uit te voeren voor de uitbreiding van de haven. Het werd het begin van een indrukwekkend succesverhaal. Het aannemingsbedrijf van toen is ondertussen uitgebouwd tot een indrukwekkende groep. De hoofdzetel is nog steeds in Stabroek maar het bedrijf is intussen wel actief in 27 landen en telt zo'n 1.500 werknemers. Dit jaar werd ook het kraanverhuurbedrijf Michielsens overgenomen. Het familiale karakter van de groep bleef al die jaren gerespecteerd. Alle vier de kinderen van Marcel Aertssen gingen bij het bedrijf aan de slag en intussen heeft ook de derde generatie zijn

intrede gedaan.

Het grote publiek kent Aertssen vooral van de kranen en het uitzonderlijk vervoer maar ook de logistieke poot van het bedrijf is aan een steile opmars bezig. Het is vooral voor deze activiteiten dat er nu een nieuwe vestiging wordt gebouwd in het Logistiek Park Waasland in Verrebroek. “De voorbije tien jaar hebben we een enorme groei gekend”, zegt Sam Aertssen. “Onze vestiging in Stabroek is hierdoor veel te klein geworden. Met de recente overname van het kraanbedrijf Michielsens zijn er in één klap 200 personeelsleden bijgekomen. Wereldwijd hebben we nu al 1.500 werknemers. Die zitten natuurlijk verspreid over verschillende vestigingen maar de hoofdzetel in Stabroek barst door de expansie van de hele groep nu ook uit haar voegen.”



De logistieke afdeling van Aertssen Group krijgt daarom een ander onderkomen in het Logistiek Park Waasland in Verrebroek. Daar is intussen de bouw gestart van een gloednieuw distributiecentrum voor constructie- en landbouwmachines. “De onderdelen komen in stukken toe”, legt Sam Aertssen uit. “Er komen hier ateliers met rolbruggen zodat ter plaatse machineonderdelen geassembleerd kunnen worden op maat van de klant. De nabijheid van de roro- en containerterminals maken van het Logistiek Park Waasland een unieke uitvalsbasis voor verdere distributie naar Europa, Afrika, Rusland en het Midden-Oosten. We doen deze activiteiten nu ook al in Stabroek en bij Shipit hier in de Waaslandhaven maar in dit complex zal alles gecentraliseerd worden.” Met het oog op het nieuwe distributiecentrum nam Aertssen begin dit jaar reeds de terminalactiviteiten over van Shipit. Het Shipit-terrein naast de Kieldrechtsluis en vlakbij het Deurganckdok is een geknipt multimodaal platform dat bereikbaar is via de weg, het spoor en het water.

In de nieuwe vestiging in het Logistiek Park Waasland komen ook kantoren

want de logistieke afdeling van Aertssen Group krijgt in Verrebroek haar nieuw hoofdkantoor. Verder is er ruimte voor buitenopslag, werkateliers en magazijnen. “De komende maanden zal er hard gewerkt worden”, vervolgt Sam Aertssen. “De verwachte oplevering van de nieuwbouw is eind 2019, maar we hopen reeds operationeel te zijn begin 2019.”

Aertssen Group investeert ettelijke miljoenen euro in de nieuwe vestiging. Er zullen zo’n 150-tal mensen aan de slag kunnen gaan. Door de een enorme groei staan er momenteel trouwens nog een 100-tal vacatures open. “We hebben onder meer vacatures voor machinisten, ingenieurs, techniekers, chauffeurs, IT’ers en administratieve krachten,” vult Greg Aertssen, CEO van Aertssen Group, aan. “We verwelkomen ook graag kandidaten met kriebels voor het buitenland want we zijn niet alleen aan het werk in eigen land maar ook in onder meer in een aantal golfstaten zoals Abu Dhabi, Qatar en Dubai maar ook in de Malediven, Mauritanië, Marokko en Costa Rica.” Via de Aertssen Academy worden sinds kort opleidingen op maat aangeboden. Wie interesse heeft kan altijd eens een kijkje nemen op [www.aertssen.be](http://www.aertssen.be).

## Railport wil aandeel spoorvervoer in haven verdubbelen

Railport Antwerpen werd oorspronkelijk opgericht om het verspreid spoorvervoer opnieuw een centrale rol te geven in het havengebonden vervoer. Het ‘verspreid vervoer’ gaat om het verdelen en bundelen van honderden individuele spoorwagons tussen het vormingsstation Antwerpen-Noord, de verschillende spoorbundels en de bedrijven in het havengebied.

NV Railport Antwerpen is een initiatief van Voka-Alfaport, het Havenbedrijf Antwerpen, Maatschappij Linkerscheldeover (MLSO) en Essenscia, de Belgische federatie van de chemische industrie. Na de start in 2013 werd in 2016 samen met Lineas (voorheen B-Logistics) een twee jaar durend pilootproject opgestart om de voordelen van een gespecialiseerde en neutrale havenspooroperator in de praktijk en in een beperkte zone uit te testen.

Dit project zal worden afgerond. Op basis van de opgedane ervaringen is besloten de NV Railport Antwerpen te heroriënteren en het werkveld uit te

breiden naar een organisatie gericht op het coördineren van alle spooroperaties (capaciteit, rijpaden, terminals) in het havengebied. Het bedrijf gaat zich actief ten dienste stellen van het spoorvervoer in de haven, inclusief het intermodale containervervoer. De Antwerpse haven wil op die manier de komende jaren het aandeel van het spoorvervoer, dat momenteel amper 7 procent bedraagt, verdubbelen. Railport wil de verschillende spooractiviteiten in de haven beter coördineren. Het bedrijf zal een brugfunctie vervullen tussen de spoorwegmaatschappijen, havenbedrijven, verladers, terminals en spoorinfrastructuurbeheerder.

Op 1 juli jl. startte Nils van Vliet als CEO van Railport Antwerpen. Hij was voorheen o.m. in dienst bij de eerste Belgische privéspoorwegmaatschappij DLC, het huidige Crossrail Benelux. De modal shift ten voordele van het spoorvervoer is voor hem en voor de haven van Antwerpen een topprioriteit.

## Hou je werknemers fit en gezond Zet ze aan het bewegen en sporten met Sport Vlaanderen!

Onderzoek heeft het al meermaals aange- toond. Inzetten op de gezondheid van je werknemers zorgt voor een positieve dynamiek. Fitte werknemers zijn niet alleen gezonder, ze voelen zich ook beter, hebben minder last van stress en ze zijn minder vaak ziek. Sport Vlaanderen (het vroegere Bloso) ondersteunt bedrijven die hierop willen inzetten en ontwikkelde het actieplan “Sport op het Werk”, dat start met een gratis sport- en beweegscan. Zo krijg je een juist beeld van je werknemers en hun verwachtingen op dat gebied. Deelnemen is niet moeilijk:

Sport Vlaanderen bezorgt je de digitale enquête die je verspreidt onder je medewerkers, verwerkt achteraf de verzamelde gegevens in een rapport en toetst deze aan de accenten van je onderneming.

Heeft je bedrijf interesse in de sport- en beweegscan? Surf naar <https://www.sport.vlaanderen/sportophetwerk/sport-en-beveegscan/>

Heeft je bedrijf al deze eerste stap gezet? Sport Vlaanderen heeft handig promotiemateriaal ter beschikking om je activiteiten nog meer in de kijker te zetten: <https://www.sport.vlaanderen/sportophetwerk/hoe-kunnen-wij-helpen/promotiemateriaal-sport-op-het-werk/>



Nils van Vliet

# NIEUWS VAN MLSO

Het is een jaarlijkse traditie dat Maatschappij Linkerscheldeover (MLSO) de zomer inzet met de voorstelling van haar jaarverslag van het jaar voordien. Een ideale gelegenheid om voorzitter Boudewijn Vlegels aan het woord te laten over het reilen en zeilen op de Linkerscheldeover en meer concreet in de Waaslandhaven.



**Volgens het jaarverslag was 2017 een bijzonder jaar. Kunt u dat verduidelijken?**

*Boudewijn Vlegels:* Bijzonder is nog zacht uitgedrukt en wel om verschillende redenen. Vooreerst is er de enorme groei van de trafieken in de Waaslandhaven. Dit komt niet alleen door de verhuis van MSC, maar de hele haven van Antwerpen kende een recordtrafiek. CEO Jacques Vandermeiren van het Havenbedrijf Antwerpen bevestigt dat die trend zich in 2018 verderzet. De verwachtingen zijn dat de trafieken dit jaar met ongeveer 7 % zullen toenemen.

Daarmee botst de haven tegen zijn fysieke grenzen, vooral wat de optimale werking van de terminals betreft. Ook voor nieuwe logistieke en/of industriële activiteiten in de Waaslandhaven - het werkterrein van MLSO - is er een tekort aan beschikbare ruimte. Braakliggende gronden zijn vaak niet beschikbaar onder meer door tijdelijke natuurcompensaties.

**Hoe evolueert de tewerkstelling in de Waaslandhaven trouwens? Er wordt beweerd dat al die trafieken niet bijdragen tot meer tewerkstelling.**

B.V.: Dit is de tweede reden waarom 2017

een bijzonder jaar was. Voor het zevende jaar op rij steeg de directe tewerkstelling in de Waaslandhaven. Maar ditmaal was de sprong enorm. Een stijging van 17.689 naar 19.746 voltijds equivalenten (VTE) of een stijging van 11,6 % . Een bedrijf dat moet saneren en waar enkele honderden mensen spijtig genoeg hun job verliezen, is vaak groot nieuws in de pers. Wel, in de Waaslandhaven alleen zijn er direct en indirect in 2017 bijna 5000 jobs bijgekomen. Meer dan 10% van de Waaslanders werkt in de haven. Voor Beveren is dat 25% van de werkende bevolking en voor Zwijndrecht 21% (alleen al wat betreft directe tewerkstelling).

En die tewerkstelling zal nog stijgen. De ontwikkeling van het logistiek park en de talloze geplande investeringen van bestaande en nieuwe bedrijven in de haven staan daar borg voor. Onze regio is daarbij een van de meest welvarende regio's in Vlaanderen. We beseffen het misschien niet altijd, maar het is toch een enorme luxe dat afgestudeerden vaak voordat ze hun studies beëindigen zeker zijn van hun job. Dat geldt trouwens voor alle categorieën van tewerkstelling: geschoolden en minder geschoolden.

**En toch is er vaak heel wat kritiek te horen op de havenontwikkeling.**

*B.V.:* De mobiliteit, of het gebrek eraan, is terecht een zorg. Getalm en een gebrek aan politieke moed in het verleden zijn de oorzaak van de huidige problemen. Gelukkig zijn de laatste jaren stappen gezet in het kader van een nieuwe Scheldeverbinding en ingrijpende maatregelen in de regio Antwerpen. Er moet ook snel verder gewerkt worden aan de verbreding van de E34, aan parallelwegen langs de E17 en van aanpassingen aan de Liefkenshoekverbinding als die een grotere rol toebedeeld krijgt in de verkeersafwikkeling.

We stellen bijna dagelijks vast dat de huidige weginfrastructuur niet aangepast is aan de huidige noden. Gevolg daarvan is overlast van doorgaand vrachtverkeer in Beveren en grote delen van het Waasland. Met goede wil en investeringen vanuit het Waasland kan daar snel een oplossing voor komen. Handhaving is daarvoor noodzakelijk. Als iedereen het erover eens is, kan snel werk gemaakt worden van een

sluitend controlesysteem. De dividenden die o.a. InterWaas dit jaar ontvangt, zijn daarbij een deel van de oplossing.

Ondertussen zit de havengemeenschap niet stil. Het Havenbedrijf en MLSO zetten meer en meer in op initiatieven zoals waterbussen, fietsbussen en uitbreiding van het busvervoer. Bedrijven stimuleren dan weer het gebruik van (elektrische) fietsen. Maar nog belangrijker is dat de bedrijven meer en meer de binnenvaart gebruiken en samen met de overheid absoluut het treinvrachtverkeer willen gaan benutten. De havenbedrijven zijn immers mede slachtoffer van onvoldoende vlotte mobiliteit.

Ik wil er op wijzen dat de discussie over mobiliteit niet altijd met kennis van zaken wordt gevoerd. De boomende economie in heel Europa heeft ervoor gezorgd dat het doorgaand vrachtverkeer exponentieel is toegenomen. Het vrachtverkeer dat haven gerelateerd is, bedraagt ongeveer 22% op onze snelwegen. Ongeveer 59 % is doorgaand verkeer en 19% vrachtverkeer is regionaal.

**MLSO liet dit jaar een grootschalige enquête houden over de bekendheid van MLSO en over de tevredenheid van de klanten/bedrijven. Welke zijn daar de voornaamste conclusies van?**

*B.V.:* Elke organisatie moet zich op regelde tijdstippen vergewissen of ze wel goed bezig is en nagaan wat er nog kan verbeteren. Daarom liet MLSO dit jaar een uitgebreide bevraging uitvoeren waarin werd gepeild naar onze bekendheid en de appreciatie van onze dienstverlening. 58 bedrijven vulden de vragenlijst in en dat deden ook meer dan 2000 omwonenden. Gezien het belang van de vragen die we stelden, wilden we graag een representatief aantal ingevulde enquêtes. Vooraf waren we al blij met 800 inzendingen.

De conclusie van het onderzoeksbureau is dat MLSO goed gekend is en ook sterk gewaardeerd wordt. We kregen een zeer goede waardering van de bedrijven in de Waaslandhaven. 100% van de bedrijven kent MLSO goed, 88% onder hen is tevreden tot zeer tevreden over de MLSO-dienstverlening. De bedrijven kennen het

Aandeelhouder	dividend in EUR (voor R.V.)
Havenbedrijf Antwerpen NV	3.377.873,94
Interwaas	6.579.597,97
Vlaamse Gewest	1.351.149,58
Beveren	1.977.682,67
Zwijndrecht	225.191,58
<b>Totaal</b>	<b>13.511.495,74</b>



takenpakket van MLSO ook betrekkelijk goed. Bovendien geeft 70% van de bedrijven aan geen last te ondervinden van het feit dat zowel het Havenbedrijf Antwerpen als MLSO actief zijn op de Linkerscheldeoever.

Bij de omwonenden kent 65% MLSO voornamelijk van de nieuwsbrief Halo, die goed onthaald wordt. Het takenpakket is een pak minder bekend. We gaan dan ook op korte termijn onder meer onze website vernieuwen en ervoor zorgen dat nog meer informatie de burger bereikt.

Vooraf het uitkeren van winsten aan de aandeelhouders is niet bekend bij de omwonenden. Jaarlijks zullen we die dan ook publiceren te beginnen met deze publicatie van Halo. Dit jaar keren we trouwens de volledige winst uit aan onze aandeelhouders.

De enquête toont aan dat MLSO nog steeds een actuele en relevante organisatie is. De appreciatie voor onze diensten en personeel is hoog. Onze aanwezigheid wordt zeker niet als last ervaren. MLSO is relevanter dan ooit.

### Hoe moet volgens u MLSO verder evolueren?

*B.V.:* De kerntaak van MLSO blijft een efficiënt duurzaam concessiebeleid voeren in de industriële zone van de Waaslandhaven en zoveel mogelijk zorgen wegnemen van de bedrijven in de haven. We moeten er ook zorg voor dragen dat er een groter maatschappelijk draagvlak ontstaat voor de haven en haar activiteiten. MLSO is daar gesteund door haar aandeelhouders de beste organisatie voor.

Dit betekent dat we er ons van bewust moeten zijn dat een haven een omgeving heeft waar gewoond wordt.

Het verheugt me dan ook dat MLSO samen met het Havenbedrijf veel meer dan voorheen aandacht heeft voor leefbaarheid. De deelname aan studies over de leefbaarheid van de polderdorpen, de plannen rond van Fort Sint-Marie, Prosperpolder, het recreatief project Havenland, de maatregelen voor fietsen van en naar het werk, waterbussen, fietsbussen, de ondersteuning van maatschappelijke doelen zijn daar een resem mooie voorbeelden van.

Ook de participaties in windenergie (W@S is het grootste vastelandproject in Vlaanderen) en in het stoomnetwerk Ecluse (ook dit is veruit het grootste stoomnetwerk van ons land) passen in dit plaatje. Als welzijn en welvaart samengaan is er winst voor iedereen.



## Dorp Doel steeds veiliger

Voor het beveiligen van de woningen in Doel werd in 2017 beslist om de panden met stalen platen dicht te maken. Hiertoe werd een bestek gelanceerd en uit drie offertes werd de firma SPS Benelux weerhouden. De werken werden begin mei 2017 aangevat en eind september van datzelfde jaar waren alle woningen met staalplaten dichtgemaakt.

Het aantal inbraken in woningen daalde sindsdien spectaculair. Waar er voordien maandelijks een 40 à 50-tal woningen werd opengebroken, is dat aantal tussen september en december 2017 gedaald naar een 5-tal per maand. Omdat MLSO dit nog te veel vond, werd bij een aantal woningen de beveiliging nog verder aangepast. Tussen januari en juni van dit jaar werden slechts 6 woningen opengebroken.



## De Visser ruit Doel voor Fort Liefkenshoek

Het beeld 'De Visser' van kunstenaar Georges Staes heeft een nieuwe plek gekregen aan het Fort Liefkenshoek in Kallo. Het werk stond sinds 1991 op de hoek van de Visserstraat en de Havenweg in Doel-dorp. Het beeld werd weggehaald nadat de huisvestingsmaatschappij haar sociale woningen in Doel verkocht. Het werd vervolgens geschonken aan de gemeente op voorwaarde dat het eerst een grondige opknappbeurt kreeg. Maatschappij Linkerscheldeoever sponsorde deze restauratie. Dat gebeurde in het restauratieatelier van Noortje Cools. Er waren drie mogelijke voorstellen voor een nieuwe locatie: langs de Melkader in Kallo, aan het fort Liefkenshoek of in Kieldrecht, een andere deelgemeente met een vissersverleden. De keuze is uiteindelijk gevallen op het Fort Liefkenshoek. In de omwalling van het fort wordt heel veel gevist en op de plek naast de centrale toegangsbrug passeren veel toeristen.



## Heilige Familie wint logowedstrijd van MLSO

Naar aanleiding van haar 35ste verjaardag en 40 jaar Wet Chabert schreef Maatschappij Linkerscheldeover (MLSO) een ontwerpwedstrijd uit. MLSO ging daarmee op zoek naar mensen die hun creativiteit de vrije loop wilden laten gaan door iets origineels te bedenken met het logo van MLSO. Dat deden de leerlingen van het 6de jaar Office & Logistiek van de school Heilige Familie uit Sint-Niklaas en ze kaapten ook de prijs in de wacht.

Het was leerkracht Katrien De Vijlder die de scholieren aan het werk zette. “Ik krijg Halo enkele keren per jaar in de brievenbus”, vertelt ze. “Als leerkracht Logistiek lees ik het magazine zeker. Voor mijn lessen is dat een goede bron van actuele informatie. Daarom gebruik ik materiaal uit Halo soms wel in de

klas. Toen ik de oproep in het magazine las, dacht ik dat we maar eens moesten deelnemen zonder ook maar aan prijzen te denken. Ik zag er vooral een mogelijkheid in om een rondvaart of een blik achter de schermen te pakken te krijgen. Zo stelde ik dat ook aan de leerlingen voor.”

### HALO-magazines

Igor Vrancken schetst de aanpak vanuit de kant van de deelnemende leerlingen en erkent dat er heel wat voorbereiding aan voorafging. “We startten met het uitpluizen van alle vorige nieuwsbrieven om de kerngedachten en kernwoorden eruit te halen. We vroegen ons vervolgens af wat wij eigenlijk met de haven te maken hadden. Daarna drukten we de vergaarde foto's af op papier, voegden ze samen als tekening en gaven er onze eigen insteek aan. Het was uiteindelijk geen

gemakkelijke opdracht, omdat vooral de naam MLSO ons onbekend was. Gelukkig hadden we de kernwoorden uit de HALO-magazines reeds tijdens de lessen geleerd.”

Leerlingen en leerkrachten hadden tijdens de uitvoering van de opdracht en na voltooiing ervan niet meteen verwachtingen. “We wachtten af, ook al omdat we niet wisten vanuit welke hoeken allemaal inzendingen zouden komen. Wij waren maar een klasgroep, die vier à vijf maanden aan de opdracht werkte”, erkent de scholier. De prijs, een geschenkmand ter waarde van 100 euro, viel best in de smaak bij de jongeren. MLSO vult tevens graag de hoop van leerkracht Katrien De Vijlder in en zal een bezoek voor haar en haar leerlingen aan de Waaslandhaven regelen.

## WEDSTRIJD

### De aandachtige lezer wint (misschien)!

Hoeveel mensen werden in 2017 rechtstreeks op voltijdse basis tewerkgesteld in de Waaslandhaven?

En hoeveel bedroeg in datzelfde jaar de totale voltijdse tewerkstelling?

Stuur je antwoord ten laatste op vrijdag 21 september naar [prijsvraag@maatschappijlso.be](mailto:prijsvraag@maatschappijlso.be) met vermelding van je volledige naam en adres. Een onschuldige hand kiest 5 winnaars die elk het boek ‘Beveren, Heerlijk Land aan de Schelde’ toegestuurd krijgen.