



**PERSMEDEDELING VAN HET KABINET VAN  
MINISTER HILDE CREVITS  
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN  
15 september 2011**

**Financiering grootste sluis ter wereld is rond**

**Op 14 september 2011 rondde de investeringsholding Participatiemaatschappij Vlaanderen, kortweg PMV, de financiering af voor de bouw van de grootste sluis ter wereld, de tweede sluis op de linker Scheldeoever in de haven van Antwerpen. De werkzaamheden starten volgende maand en de kostprijs wordt geraamd op circa 340 miljoen euro. De nieuwe sluis moet in 2016 operationeel zijn. De bouw van de nieuwe sluis is cruciaal voor Vlaanderen, zegt Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits.**

Op de linker Scheldeoever werken het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de afdeling Maritieme Toegang van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid aan één van de grootste infrastructuurprojecten van de komende jaren in Vlaanderen, de tweede sluis op de linker Scheldeoever. Dat is het resultaat van het huidige regeerakkoord (2009-2014) waarmee de Vlaamse regering de infrastructuurnoden van onze havens in Antwerpen, Gent en Zeebrugge wil realiseren.

Vlaams minister Hilde Crevits: *“De bouw van de Deurganckdoksluis op de linker Scheldeoever is nodig om de maritieme toegankelijkheid van het havengebied in Antwerpen te verbeteren. De toegankelijkheid van onze havens is cruciaal voor Vlaanderen. Zij zijn de eerstelijnsknoppunten die de mondiale stromen van goederen en personen bedienen. Bovendien behoren de havens tot de belangrijkste motoren van de Vlaamse economie. Onze zeesluizen spelen dus een vitale rol. Om grote schepen zonder tijdverlies te kunnen ontvangen, is de verdere uitbouw van de haveninfrastructuur en de uitbreiding van de maritieme toegang in alle havens noodzakelijk.”*

**ParticipatieMaatschappij Vlaanderen (PMV)**

De investeringsholding PMV treedt op als strategische partner en adviseur van de Vlaamse overheid en de havenbedrijven voor de planning van toekomstgerichte infrastructuurwerken via publiek private samenwerking. PMV sloot daarvoor een samenwerkingsovereenkomst af met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Om dat ambitieuze investeringsprogramma op stapel te zetten, richtte de Vlaamse overheid op 27 mei 2009 de Vlaamse Havens NV op. Die vennootschap zal voor elke te realiseren zeesluis in Antwerpen, Gent en Zeebrugge een dochteronderneming oprichten. Deze dochter is belast met de aanleg van de nieuwe sluis en de terbeschikkingstelling ervan aan het betrokken havenbedrijf.

**Deurganckdoksluis NV bijt de spits af**

Op 4 juli 2011 heeft Vlaamse Havens NV, samen met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, de speciale projectvennootschap Deurganckdoksluis NV opgericht. Zij treedt op als bouwheer en wordt eigenaar van de nieuwe zeesluis met aanhorigheden. De vennootschap geeft deze vervolgens gedurende twintig jaar in concessie aan het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. De aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning werd goedgekeurd op 12 februari 2010. De milieuvergunningaanvraag werd goedgekeurd op 18 maart 2010.

Deurganckdoksluis NV begint in oktober met de realisatie van de tweede sluis op de linker Scheldeoever van de Haven van Antwerpen. Er wordt in een bouwtijd van 53 maanden voorzien.

De werken voor de bouw van de sluis zelf worden gegund aan de Tijdelijke Handelsvereniging Jan De Nul nv, CEI De Meyer NV, Betonac NV, Herbosch-Kiere NV, Antwerpse Bouwwerken NV.

Antwerps havenscheper en voorzitter van het Havenbedrijf Marc Van Peel: *“De tweede sluis is voor de verdere ontsluiting en ontwikkeling van de haven van Antwerpen op de linker Scheldeoever van zeer groot belang. Onze haven speelt al enige tijd in de Champions League van de Europese havens en zal deze toppositie behouden indien ze kan beschikken over de broodnodige basisinfrastructuur zoals goed werkende sluizen die afgestemd zijn op de schaalvergroting in het internationale scheepvaartverkeer. Onze maritieme toegankelijkheid werd dankzij de Scheldeverdieping al fel verbeterd, dankzij de tweede sluis kunnen we werk maken van de verdere ontwikkeling van de haven op de linker Scheldeoever.”*

### **PMV begeleidt de financiering; 160,5 miljoen van de Europese Investeringsbank**

De totale kostprijs van de nieuwe sluis en aanhorigheden op de linker Scheldeoever wordt geraamd op 340 miljoen euro. PMV heeft in opdracht van Vlaamse Havens nv en Deurganckdoksluis NV onderhandelingen geleid met de Europese Investeringsbank. Zij bereikte inmiddels een akkoord over de financieringsovereenkomst.

Zo heeft de Europese Investeringsbank zich verbonden om 50% van de totaalprijs van de constructie te financieren, echter met een maximum van 160,5 miljoen euro. Daarnaast verleent ook KBC Bank een kredietlijn van 81 miljoen euro.

De verwezenlijking van het Trans-Europese netwerk voor transport (TEN-T) en de ontwikkeling van de duurzame transportmodi maken deel uit van de objectieven van de Europese Investeringsbank (EIB). Om deze redenen heeft de EIB besloten om zich te engageren in dit project, samen met de promotoren, Vlaanderen en het Havenbedrijf Antwerpen.

Dit project is van groot belang voor de haven van Antwerpen, de regio evenals voor de maritieme verbindingen en het intermodaal transport in Europa.

Philippe Maystadt, Voorzitter van de EIB: *“De mogelijkheden van transport per schip, maritiem en voor de binnenscheepvaart moeten ten volle benut worden evenals het transport per spoor. Dit is een belangrijke bekommernis voor de Europese Unie, en is des te meer prioritair omwille van de uitdagingen op gebied van klimaat en energie. Gezien de lage belasting voor het milieu, zullen duurzame transporten een cruciale rol spelen voor de Europese economie en bijdragen tot de integratie binnen de EU en de verwezenlijking van de interne markt.”*

### **Ligging van de tweede sluis op de linker Scheldeoever**

De nieuwe sluis komt op het einde van het Deurganckdok en zal de toegang verzekeren tot de dokken van het havengebied op de linker Scheldeoever

Aan de kant van het dokkencomplex komt de nieuwe sluis uit op het Waaslandkanaal. Van daaruit heeft het scheepvaartverkeer snel toegang tot alle andere dokken op de linker Scheldeoever: het Doeldok, het Verrebroekdok, het Vrasenedok en het Noordelijke en Zuidelijke insteekdok.

Op de locatie waar de sluis komt, bevinden zich momenteel de Sint-Antoniusweg – die doorgang blijft vinden via de geplande bruggen aan de sluis – en een waterkerende dijk die nu het einde van het Deurganckdok markeert maar straks verdwijnt wanneer de sluis wordt aangelegd.

### **Noodzaak van de nieuwe zeesluis**

Om de maritieme toegankelijkheid van de haven van Antwerpen te versterken is een bijkomende zeesluis op de linker Scheldeoever een noodzaak.

Minister Hilde Crevits: *“Nu beschikt het dokkengebied met de Kallosluis slechts over één nautische toegang. Met de nieuwe investering bieden we niet alleen een antwoord op het groeiende scheepvaartverkeer naar de linker Scheldeoever, maar ook op de schaalvergroting. Een tweede sluis zorgt voor een grotere bedrijfszekerheid van de tweede belangrijkste haven van Europa die hiermee haar concurrentiepositie kan verdedigen. De investering bevestigt het jongste rapport van het World Economic Forum ‘The Global Competitiveness Report 2011-2012’ dat de haveninfrastructuur in België tot de wereldtop rekent. Dit wordt mogelijk gemaakt door de investeringen van de Vlaamse overheid in haar havens.”*

### **De grootste sluis ter wereld**

De nieuwe zeesluis zal worden gebouwd naar het type van de Berendrechtsluis, met een breedte van 68 meter en een lengte tussen de buitenste deuren van 500 meter. Zij wordt net zo lang als een rij van 28 gelede bussen van De Lijn en zo breed als een snelweg met 19 rijstroken. Zij wordt even lang als de Antwerpse Meir, van bij het begin aan de Huidevetterstraat tot aan het einde bij de Jezusstraat en de Leystraat. Zij zal hierdoor dezelfde afmetingen hebben als de Berendrechtsluis, die momenteel de grootste zeesluis ter wereld is.

De nieuwe sluis zal echter wel dieper zijn. Zij is vier keer zo lang als de Antwerpse kathedraal hoog is en bevat drie keer zoveel constructiestaal als de Eiffeltoren. Het gebruikte beton volstaat om 35 verdiepingen te storten op een voetbalveld.

De afmetingen van de nieuwe sluis zijn dus gigantisch. Toch is de bouw ervan een precisiewerk. Zo moeten de sluisdeuren, bijvoorbeeld, perfect sluiten. Ook het mechanisme van de opengaande bruggen is millimeterwerk omdat het treinspoor perfect moet aansluiten op en naast de brug, telkens wanneer ze open- en weer dichtgaat.

In bijlage vindt u ook nog een kaart.

#### **Persinfo:**

Katrien Rosseel

Persadviseur Vlaams minister Hilde Crevits

0475 44 58 32

[persdienst.kabinetcrevits@vlaanderen.be](mailto:persdienst.kabinetcrevits@vlaanderen.be)

