

CONTAINERDOKKENBOUWER VAN VLAAMSE OVERHEID ZET ER EEN PUNT ACHTER

‘Redding van Doel was een gelukje’

De voorbije kwarteeuw was Freddy Aerts (61) de containerdokken- en kaaienbouwer van de Vlaamse overheid. Op 1 juni gaat hij met pensioen. ‘Het heeft lang geduurd voor de top van de haven en de overheid beseften dat je tegenstanders best niet negeert.’



Freddy Aerts: ‘Wat de toekomst brengt, weet niemand.’ © Sebastian Steveniers

VAN ONZE REDACTEUR PASCAL SERTYN

BEVEREN | Het lijkt voor Freddy Aerts, sinds 2002 de topman van de afdeling Maritieme Toegang van het Vlaamse departement Mobiliteit en Openbare Werken, een afscheid in mineur. Van het klassieke afscheidsfeestje voor ambtenaren die met pensioen gaan, komt door de coronacrisis niets in huis. Maar Aerts is er niet rouwig om. ‘Eigenlijk hoeft dat niet. Te gepasten tijde organiseer ik zelf een afscheidsdrink. Dan staat het mij vrij om te vragen wie ik er zelf graag bij heb.’

De uitspraak typeert de man. De Vlaamse topambtenaar heeft een reputatie in de havenwereld en de overheidsadministratie opgebouwd van iemand die geen blad voor de mond neemt. Over de funeste gevolgen van het jarenlang negeren van de argumenten van critici van havenuitbreidingsprojecten door havenbestuurders en politieke verantwoordelijken. Over de onderschatting van het belang van het Scheldedorp Doel. Maar ook over het ‘hemelergende’ systeem van uitgebreide ministeriële kabinetten. ‘Zodat je als ambtenaar bij het aantreden van een nieuwe regering telkens een *beeweg* moest doen om kabinetsleden uit te leggen waar Doel ligt en waarom dat Scheldedorp zo’n impact heeft op uitbreidingsprojecten in de haven.’

Saeftinghedok

Aerts combineerde de afgelopen jaren zijn job als afdelingshoofd van de afdeling Maritieme Toegang (150 personeelsleden, gemiddeld jaarbudget van 600 miljoen euro voor onder meer baggerwerken op de Schelde, de bouw van sluisen en de aanleg van dokken) met het voorzitterschap van een taskforce die op zoek ging naar het beste voorstel om de containercapaciteit in de Antwerpse haven verder uit te breiden. Die opdracht kwam er overigens nadat een eerste poging van de Antwerpse haven en de Vlaamse overheid om ruimte te voorzien voor een tweede megacontainerdok op de linkerscheldeoever – het zogenaamde Saeftinghedok – afgeschoten was door de Raad van State.

'Ik heb meer dan mijn steentje bijgedragen tot de uitbreiding van de containercapaciteit in de Antwerpse haven'

FREDDY AERTS

Topman afdeling Maritieme Toegang van het departement Mobiliteit en Openbare Werken

Hij verheelt overigens niet dat hij geenszins stond te springen om nog nauw betrokken te worden bij een nieuwe zoektocht naar bijkomende ruimte voor containeroverslag in de Antwerpse haven. 'Ik zag het niet zitten om op het einde van mijn loopbaan iets te gaan doen met een grote kans op mislukking. Het is uiteindelijk van

moeten geweest omdat de Vlaamse regering dat zo beslist heeft. Op een morgen kreeg ik plots te horen dat ik tot projectleider gebombardeerd was.'

Dat betekent niet dat hij de opdracht tot nu toe met slepende voeten heeft uitgevoerd. 'Ik zag het als een uitdaging om eindelijk eens te kunnen bijdragen tot de pacificatie rond de uitbouw van de Antwerpse haven. De juridische veldslag rond en het stilleggen van de bouw van het Deurganckdok rond de eeuwwisseling hebben mij geleerd dat je ondanks alles met de critici van havenuitbouw moet blijven praten. Het heeft lang geduurd voor bij de top van de haven en ook bij de Vlaamse overheid het besef is doorgedrongen dat je tegenstanders best niet negeert.'

De taskforce onder leiding van Freddy Aerts kwam uiteindelijk met een haven-uitbreidingsvoorstel op de proppen waarin het Scheldedorp gespaard bleef. Het omvat enkele inbreidingsprojecten en een nieuw dok dat in een boog rond Doel ligt. Hij omschrijft het als een gelukkige samenloop van omstandigheden. 'Een nieuw containerdok aanleggen en daarna toegankelijk houden brengt heel wat baggerwerken mee. Wat heel wat druk legt op de Scheldenatuur. De impact was het kleinst in een scenario waarbij het dok niet pal op de plek waar Doel nu ligt, werd gegraven.'

Forse groei

Betekent dit dat Doel definitief blijft bestaan? Aerts: 'Wat de toekomst brengt, weet niemand.' Critici wijzen erop dat in het huidige plan slechts aan één kant van het dok containerterminals voorzien zijn. Wat als in de toekomst de huidige forse groei van de containeroverslag aanhoudt? Dan zou de druk weleens snel toenemen om ook de andere kant te reserveren voor containeroverslag, waarschuwen ze. Dat zou onvermijdelijk leiden tot de verdwijning van Doel. Maar Aerts heeft grote twijfels of de snelle groei van de containeroverslag in Antwerpse haven zal aanhouden. Hij is alvast benieuwd naar de impact van de covid-19-crisis op het intercontinentale containervervoer. Hij vindt het zelfs een goede zaak dat de finale beslissing over de bouw van een nieuw containerdok pas over drie jaar valt. 'Dat geeft de Vlaamse regering de tijd om te zien of de coronacrisis de goederenstroom ingrijpend verandert.'

Aerts vertrekt overigens voor het werk van de taskforce is afgerond. 'Op de definitieve investeringsbeslissing is het nog drie à vier jaar wachten. En daarna moet het dok nog gebouwd worden. Ik hoef niets meer te bewijzen. Ik heb meer dan mijn steentje bijgedragen tot de uitbreiding van de containercapaciteit in de Antwerpse haven. Ik was mee verantwoordelijk voor de bouw van 85 procent van de totale kaailengte die vandaag aan de Schelde beschikbaar is voor het lossen en laden van containerschepen.'