



Olielek in Antwerpse haven kost al zo'n 10 miljoen euro, hinder voor scheepvaart kan nog dagen duren: "Niemand is eindverantwoordelijke"

Het [olielek in het Deurganckdok \(https://www.hln.be/antwerpen/schelde-deels-weer-open-voor-scheepvaartverkeer-na-groot-olielek-er-staan-nog-55-schepen-te-wachten~a2dceb8b/\)](https://www.hln.be/antwerpen/schelde-deels-weer-open-voor-scheepvaartverkeer-na-groot-olielek-er-staan-nog-55-schepen-te-wachten~a2dceb8b/) blijft voor problemen zorgen in de Antwerpse haven. De economische schade loopt intussen al op tot zo'n 10 miljoen, terwijl de hinder wellicht nog dagen zal aanhouden. Verschillende terminals kampen met een beperkte capaciteit en meerdere grote schepen liggen nog steeds geblokkeerd. Inmiddels is de oostzijde van het Deurganckdok wel al opnieuw open en gaan de opruimwerken op de rechteroever gewoon door tot het eind van deze week, wanneer het springtij is. De Koepel Binnenvaart Vlaanderen reageert streng.

Lees meer over het olielek in de Antwerpse haven in ons [dossier \(https://www.hln.be/dossier/olielek-haven-van-antwerpen~d3624a522-0da3-42a1-a7d2-f18f8d00a7e8/?slug_rd=1\)](https://www.hln.be/dossier/olielek-haven-van-antwerpen~d3624a522-0da3-42a1-a7d2-f18f8d00a7e8/?slug_rd=1).

De olievervuiling ontstond donderdagavond tijdens een bunkeroperatie in het Deurganckdok, waarbij het schip MSC Denmark VI werd volgetankt. De weggelekte olie verspreidde zich vervolgens naar verschillende plaatsen op de Schelde. Hoewel het laden en lossen van schepen [zaterdag gedeeltelijk kon worden hervat \(https://www.hln.be/antwerpen/schelde-deels-weer-open-voor-scheepvaartverkeer-na-groot-olielek-er-staan-nog-55-schepen-te-wachten~a2dceb8b/\)](https://www.hln.be/antwerpen/schelde-deels-weer-open-voor-scheepvaartverkeer-na-groot-olielek-er-staan-nog-55-schepen-te-wachten~a2dceb8b/), blijft de impact op het scheepvaartverkeer ook begin deze week erg groot.

Op de Noordzeeterminal moesten de werkzaamheden in de nacht van zondag op maandag zelfs opnieuw worden stilgelegd. Dat gebeurde nadat er opnieuw olie in het water was aangetroffen. Zolang de olie niet volledig uit de terminals is verdwenen, kunnen schepen de getroffen zones niet benaderen om verdere verspreiding naar de rest van de haven te voorkomen.

Oostzijde Deurganckdok terug open

Volgens het Havenbedrijf zullen de reinigingswerken aan de terminals en de schepen die daar vastliggen nog enkele dagen in beslag nemen. Sinds zondag kunnen nieuwe containerschepen de haven [weer beperkt binnenvaren \(https://www.hln.be/antwerpen/eerste-gereinigde-schepen-zijn-vertrokken-na-olielek-in-haven-van-antwerpen-maar-impact-op-natuur-blijft-onzeker~a3997a4f/\)](https://www.hln.be/antwerpen/eerste-gereinigde-schepen-zijn-vertrokken-na-olielek-in-haven-van-antwerpen-maar-impact-op-natuur-blijft-onzeker~a3997a4f/). Ook de Zandvliet- en Berendrechtsluis zijn inmiddels weer geopend, net als een deel van de Kieldrechtsluis. In het Deurganckdok zaten maandag nog zeker drie schepen vast. Ze mogen pas wegvaren als ze volledig gereinigd zijn en geen oliespoor meer kunnen achterlaten.

“De watergebonden activiteiten — ofwel het lossen en laden van schepen — op MPET-kaaien 1742 en 1718 zijn op zaterdag 11 april 2026 om 14 uur gedeeltelijk hervat, met beperkte capaciteit”, laat Caroline Creve van terminal PSA weten. “Aan de waterzijde van beide kaaien wordt momenteel nog verder gewerkt met dezelfde capaciteitsbeperkingen. De truck- en spooroperaties zijn niet beïnvloed en blijven volledig operationeel.”

Het is koffiedik kijken hoeveel er nog dagelijks zal aanspoelen, maar we schatten in dat de grootste verontreiniging op tijd opgekuist zal zijn

Dirk Vandervelden van Natuurpunt

Op Kaai 913 (Noordzee Terminal) is de waterzijde gedeeltelijk opnieuw in gebruik. De laatste schepen worden er momenteel gereinigd en ook hier voeren we met beperkte capaciteit watergebonden operaties uit.

Op Kaai 869 (Europa Terminal) voeren de bevoegde autoriteiten nog reinigingswerken uit aan zowel schepen als kaaimuren. De watergebonden activiteiten kunnen daar voorlopig nog niet worden hervat.

De truck- en spooroperaties ondervinden ook op Kaaien 869 en 913 geen hinder en blijven volledig operationeel. PSA onderhoudt nauw overleg met alle stakeholders en de bevoegde autoriteiten, die instaan voor de verdere coördinatie en opvolging van de situatie.

Inmiddels heeft Port of Antwerp-Bruges laten weten dat de oostzijde van het Deurganckdok terug in gebruik is. “Aan de westkant zijn nog reinigingswerken bezig aan de kaaimuren en aan schepen”, zo laat woordvoerder Gert Ickx weten in een update. “De Noordzee Terminal is gedeeltelijk in gebruik. De laatste schepen worden daar gereinigd.”

Aan de Europaterminal zijn nog reinigingswerken bezig aan schepen en de kaaimuren. Voor de binnenvaart is de wachtsteiger Lillo-Zuid opnieuw beschikbaar. Aan het Galgenschoor worden de reinigingswerken ook vandaag weer verdergezet.

Zo'n 10 miljoen euro schade

De economische impact van het incident is groot en zou om zo'n 10 miljoen euro gaan. Een groot containerschip kost

verschillende honderdduizenden euro's per dag en er liggen nu drie van zulke schepen al vier dagen stil in het Deurganckdok omdat ze gereinigd moeten worden. Bovendien lopen tientallen andere schepen vertraging op. Reken uit je verlies. Bovendien houden de eerste schattingen en berekeningen vooralsnog geen rekening met de impact op de binnenvaart, de kosten voor alle getroffen bedrijven, de maatschappelijke impact en de impact op het milieu en nabijgelegen natuurgebieden. De terminals kunnen ook nog geen exacte cijfers geven over de kosten.

Naast de directe financiële verliezen is er grote bezorgdheid over de reputatie van de Antwerpse haven. De afgelopen dagen zijn veel schepen omgeleid naar concurrerende havens zoals Rotterdam, Hamburg en Le Havre. Het incident komt bovenop eerdere verstoringen door stakingen, protestacties van landbouwers en een eerder olielek in juni. Er wordt gevreesd dat de opeenstapeling van incidenten expediteurs kan aanzetten om voor andere routes te kiezen.

Als er incident gebeurt in de Middellandse Zee, dan heeft dat ook een effect op de reputatie van de havens daar. Maar zo'n incident duurt altijd meerdere dagen en al die tijd varen de schepen onze haven voorbij
Christa Sys, transporteconome van de Universiteit Antwerpen

“Gezien de som van incidenten in de afgelopen jaren is er absoluut reden tot bezorgdheid omtrent de reputatie van de haven”, aldus Christa Sys, transporteconome aan de Universiteit Antwerpen. “Als er een incident gebeurt in de Middellandse Zee, dan heeft dat ook een effect op de reputatie van de havens daar. Maar zo'n incident duurt altijd meerdere dagen en al die tijd varen de schepen onze haven voorbij.”

Sys vergelijkt het met een treinverbinding of luchtvaartmaatschappij die onbetrouwbaar is of waar altijd problemen mee zijn. “Dan stap je op een gegeven moment over naar een ander. En het is maar de vraag of je later weer terugkomt. Hier hangt dat helemaal af van hoe de rederijen zich zullen opstellen in de toekomst.”

De Nautische Commissie is intussen een onderzoek gestart in opdracht van de rechtbank van Gent om de technische oorzaak van het lek vast te stellen.

Op tijd voor springtij

“Intussen verlopen de opruimwerken ook best vlot,” vertelt Dirk Vandervelden van Natuurpunt. “Op Linkeroever is wat de olievervuiling betreft intussen opgekuist wat opgekuist kon worden. Op rechteroever zijn onze vrijwilligers samen met de Civiele Bescherming nog steeds volop aan de slag om te verwijderen wat mogelijk is. Het is al gezegd geweest, maar wat aan de stenen plakt krijg je er moeilijk af.”

Men lijkt wat optimistischer dan enkele dagen geleden. Aan het eind van deze week zal het springtij inkomen, wat betekent dat de vervuiling die dan nog op de oever ligt en in het water zit, verder het riet in zal worden geduwd. "Het is koffiedik kijken hoeveel er nog dagelijks zal aanspoelen, maar we schatten in dat de grootste verontreiniging op tijd opgekuist zal zijn."

'Niemand is eindverantwoordelijke'

Gelijktijdig is de Koepel Binnenvaart Vlaanderen streng voor de organisaties rond het lek. Men spreekt van 'twee keer chaos', aangezien de logistiek voor de binnenvaart 'altijd al een beetje chaotisch is'. "Het lijkt alsof men niks heeft geleerd na het vorige lek in 2024", reageert voorzitter Philippe Govers.

Wat de binnenvaartkoepel vooral stoort, zijn de tegenstrijdige signalen en het gebrek aan afstemming na het lek. "Iedereen wil het laken naar zich toe trekken, maar het is niet duidelijk wie de leiding neemt", aldus Govers. "De terminals bijvoorbeeld lieten aan de binnenschepen weten dat er capaciteit was voor hun kranen. Op die manier lijdten zij geen productieverlies. Maar soms bleek die communicatie niet te kloppen."

Ook over het al dan niet beschikbaar zijn van kades en sluizen, ontving Koepel Binnenvaart Vlaanderen tegenstrijdige signalen. "Ze duwen ons van links naar rechts. Niemand is overkoepelend verantwoordelijk. De terminals niet, de haven niet, het Centrum Binnenvaart Planning niet en de scheepvaartbegeleiding niet."



Kies jouw gemeente of stad
Stel hier jouw stad of gemeente in
en lees elke dag al het nieuws uit
jouw buurt.