

# HAVENSANERING IN DE NOORDZEEDELTA

Persnota van 27 oktober 1999.

De relatie Doel - Zeebrugge en de verdieping  
van de (Wester)schelde

**Groen vzw**, met medewerking van BBL-Vlaanderen en  
Doel 2020.

## 0. Samenvatting

De plannen van de havenbesturen in de Noordzeedelta gaan uit van een "traditionele"**overdrijving van de groeiprognozes**, waarbij elke haven een te groot aandeel van deze groei voor zichzelf opeist. (zie hfdst. 1.)

Het is duidelijk dat de eventuele verwezenlijking van de wensen van de havenbesturen zou leiden tot een ongeëvenaarde **overcapaciteit en concurrentie** tussen de havens om elk hun deel van de zogenaamde "containerisatie" binnen te rijven. (zie 2.) Daarbij zou het teveel aan containerinfrastructuur overantwoord grote vormen aannemen, met **steeds grotere trafiekverschuivingen** tussen de havens als gevolg. (zie hfdst. 2.)

De overinvesteringen leiden naar een enorme **geld- en energieverspilling**, temeer daar ze bovendien gepaard gaan met een **voortschrijdende milieuverloeding**. (zie hfdst. 3 , 4 en 5.)

Bovendien tilt de Vlaamse overheid tot nu toe niet zo zwaar aan de mogelijke negatieve gevolgen van een verdere verdieping van de Westerschelde voor de **veiligheid van de bevolking** achter de Schelde-dijken en in de zeepolders. (zie hfdst. 5.)

Dit alles zou in de toekomst katastrofale vormen kunnen aannemen bij het voortduren van een totaal gebrek aan een optimale Vlaamse en Europese havenpolitiek. **Gemeenschappelijke en gecoördineerde infrastructuurplanning** is in het delta-gebied van de Vlaamse en Nederlandse havens een dwingende noodzaak. (zie hfdst. 6.)

Overleg moet resulteren in het nemen van **milieuvriendelijke en sanerende maatregelen** voor een beter havenbeleid. (zie hfdst. 7.)

# 1. Waanzinnige, concurrerende en onafhankelijke groeihonger van alle havenbesturen in de Vlaams-Nederlandse Noordzeedelta.

## 1.1. Rotterdam

*Rotterdam verlangt nieuwe terreinen op een tweede Maasvlakte en wil evolueren van olie- naar containerhaven.*

Het havenbestuur is duidelijk niet tevreden met de 250 ha die op de huidige Maasvlakte nog beschikbaar is. Inmiddels heeft de Nederlandse Regering ingestemd met een uitbreiding van de haven, op voorwaarde dat het bedrijfsleven daaraan voldoende meebetaalt.

Rotterdam werkt reeds samen met Vlissingen via de Exploitatiemaatschappij Schelde-Maas (ESM), waarin de Rotterdamse haven een belang heeft van 50 %.

Voor de Rotterdamse haven liggen de prioriteiten in de opvang van de groei in de containersector, het aantrekken van chemie en het ontwikkelen van de overslag in fruit. Door de gunstige ontwikkeling van de stukgoedoverslag verandert Rotterdam tegen het jaar 2020 - met name in het Global Competition-scenario - van een "oliehaven" in een "containerhaven".

Een studie van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam komt tot een tekort van 2.355 ha tegen het jaar 2020. In een review van deze studie, uitgevoerd door het Nederlands Centraal Planbureau, werd deze behoefte aangeduid als volkomen onrealistisch bestempeld. (*Centraal Planbureau, "2020: Integrated projections for Rotterdam port and industry: a second opinion", werkdocument No 108.*)

Eerder reeds was het Centraal Planbureau in een onderzoek naar de ruimtebehoefte van de Rotterdamse haven tot de conclusie gekomen dat geen duizenden ha extra nodig zijn, maar in het meest gunstige economisch scenario maximaal slechts 500 ha. (*Centraal Planbureau, "Economische en ruimtelijke versterking van mainport Rotterdam", werkdocument No 92, Den Haag, februari 1997.*)

## 1.2. Antwerpen

*Antwerpen wenst de realisatie van het strategisch plan voor de Linkeroever met inbegrip van de verdwijning van Doel en tientallen landbouwbedrijven, de bouw van twee open getijdedokken voor containerterminals en de verdieping van de Schelde tot 15,5 m.*

Met de bouw van het Deurganckdok op de linkeroever beschikt de haven van Antwerpen over een belangrijke troef om een rol te blijven spelen in de internationale containersector. Maar die activiteit groeit zo snel dat die extra capaciteit volgens het havenbestuur snel zal opgevuld zijn, alhoewel ze pas ten vroegste in 2001 in gebruik kan worden genomen.

Daarom vindt het Antwerps havenbestuur een verdere uitbreiding op de Linkeroever, via een tweede havendok door Doel, een absolute noodzaak om de groei van Antwerpen als containerhaven op lange termijn veilig te stellen.

Antwerpen kijkt ook met belangstelling (of is het vrees?) naar de ambitieuze containerplannen van Vlissingen.

De verdieping van de Schelde tot 15,5 m is voor Antwerpen de absolute prioriteit, waarbij alleen gedacht wordt aan het eigen economisch belang voor de haven. De uitvoering van het nieuw verdiepingsprogramma van de Westerschelde zou oplopen tot 10 miljard frank. Het lijkt op een smeekbede van het havenbestuur gericht aan de Belgische en de Nederlandse regering, in het besef dat slagen in het verwezenlijken van de toekomstplannen zonder verdere verdieping onmogelijk is. Alhoewel er in het Vlaams regeerakkoord daarover weinig gezegd

wordt, is de Vlaamse druk op Nederland momenteel groot.

### 1.3. Gent

*De Gentse haven wil expansie met de bouw van het nieuwe Kluizendok en de latere bouw van een tweede zeesluis. Containers zijn welkom, maar vormen geen prioriteit.*

De nadruk ligt vooral op toegevoegde waarde door middel van goed uitgebouwde distributie en commercialisatie. Op dat vlak scoort Gent uitstekend in vergelijking met de andere havens van de Noordzeedelta.

Het nieuw Kluizendok gaat gepaard met een totale terreinwinst van 215 ha en 800 m kaaimuur met een diepgang van 13 m, evenwijdig met het kanaal Gent-Terneuzen. Op korte termijn moeten de basculebruggen aan de bestaande sluis in Terneuzen vervangen worden, maar Nederland wil dat het Vlaams Gewest deze volledig betaalt.

Indien er niet snel beslist wordt om een tweede zeesluis te bouwen in Terneuzen, wordt de groei van Gent, aldus het havenbestuur, op lange termijn volledig gefnuikt. Maar de grensoverschrijdende standpunten over dat miljardenproject blijken voorlopig niet direct verenigbaar. Nederland is van oordeel dat het volstaat een tweede sluis te bouwen die identiek is aan de eerste. Dat maakt het mogelijk schepen te ontvangen tot 85.000 dwt. Gent vraagt echter een sluis voor schepen tot 150.000 dwt. In dat geval moet ook het kanaal Gent-Terneuzen worden verbreed en verdiept. Het totale prijskaartje zou op die manier oplopen tot 48 miljard frank. De sluis zelf is begroot op 25 miljard frank.

### 1.4. Vlissingen en Terneuzen

Vlissingen wil met een laagwaterdiepgang van 18 m en de bouw van een gloednieuwe diepzeecontainerterminal een wereldhaven worden voor containervervoer, met de steun van de Antwerpse stuwadoornatie. De startcapaciteit zou 1,5 miljoen containers per jaar bedragen. Dit is even veel als de totale containercapaciteit in Zeebrugge.

Terneuzen houdt het bij zware investeringen in de chemie. Samen vormen zij de tandem *Zeeland Seaports* die door middel van de Westerscheldetunnel vanaf 2003 voor directe goederendistributie zal zorgen in het westelijk deel van België.

De Westerscheldetunnel tussen Zeeuws-Vlaanderen en Zuid-Beveland zal vooral voor Antwerpen heel veel veranderen. Veel trafoeken vanuit de Rotterdamse Maasvlakte naar het zuiden zullen niet langer via Antwerpen, maar via de tunnel lopen. De tunnel is voor Vlissingen en Rotterdam een rode loper naar "Vlaanderen Distributieland". In die zin is de tunnel vooral voor Antwerpen een concurrent.

Vlissingen beseft dat zij als Scheldehaven meer complementair is aan Antwerpen dan aan Rotterdam. Sedert juli 1999 is immers een nauwe samenwerking aangekondigd tussen de Belgische en Nederlandse Scheldelaven Antwerpen, Gent, Vlissingen en Terneuzen.

Daarbij dreigt Zeebrugge definitief uit de boot te vallen. Vlissingen is van oordeel dat Zeebrugge de Stora-trafoek (3,5 miljoen ton, 200 jobs) voor zijn neus kon weggapen dankzij de verving van de Belgische overheid in de M.B.Z. en het belang van de M.B.Z. in de goederenbehandelaar SeaRo die Stora als klant binnenhaalde. Het Stora-project kan rekenen op bijna 2 miljard frank overheidssteun.

### 1.5. Zeebrugge

*De Zeebrugge haven wil functioneren als diepzee- en snelhaven en mikt op de expansie van ro-ro en containertrafoeken.*

Het Zeebrugs havenbestuur pakt uit met rapporten die voorspellen dat de ro-ro-trafoeken tussen Engeland en

het continent op 15 jaar tijd zullen verdubbelen. Zeebrugge wil hier een stevig graantje van meepikken en kijkt uit naar nieuwe terreinen.

Daarbij wordt gedacht landinwaarts een open getijdhaven voor ro/ro-verkeer uit te bouwen door verwijdering van de kleine Visartsluis. In dit gebied liggen ook 440 ha Europees Vogelrichtlijngebied. Hierdoor kunnen die gronden vooralsnog niet worden aangesneden, alhoewel dit de uitdrukkelijke wil is van het havenbestuur.

Zeebrugge stopt in 2000 met overslag van steenkool in de achterhaven. De overslagterreinen voor steenkool zullen wellicht volgend jaar de plaats ruimen voor nieuw ro/ro-transport.

De toenadering met Antwerpen op het vlak van containers, die moest uitmonden in een economisch samenwerkingsverband (ESB) blijft uit.

Spijts het vertrek van Cast naar Antwerpen en de schrijnende overcapaciteit op Flanders Containerterminals, pleit het havenbestuur ervoor om het AlbertII-dok in de voorhaven verder als containerdok uit te bouwen. Het verdiepingsprogramma reikt tot 55 voet in de dokken en de maritieme toegangseul, wat overeenkomt met een waterdiepte van 18,5 m. Ook Zeebrugge wil de grootste containerschepen ontvangen en tevens een van de belangrijkste ro/ro-havens zijn.

Een belangrijke ontbrekende schakel is de hinterlandverbinding via de binnenvaart. Het havenbestuur is voorstander van de bouw van het Noorderkanaal richting Gent en Terneuzen om de goederen per schip naar het achterland te brengen. Het gaat om een investering van 17 miljard frank, echter niet zonder blijvende landbouwschade en onzekere industriële neveneffecten.

Ondertussen gaat het havenbestuur akkoord met de bouw van een dokschip. Dit is een soort varende sluis die twee tot vier binnenschepen kan binnenhijsen en vanuit Zeebrugge de Westerschelde opvaart tot aan Everingen (voor Terneuzen) om daar zijn lading weer te lossen en de binnenschepen toe te laten vooral de Rijn te bereiken. De vervoerscapaciteit van zo'n dokschip wordt geraamd op 5 tot 6 miljoen ton per jaar of 16 % van de totale goederenoverslag van de haven. Bijgevolg zouden 6 dokschepen volstaan om zowat de hele goederenstroom op te vangen. De bouw van een dergelijk vaartuig kost 650 miljoen frank. Voor exploitatie en afschrijving rekent men op 100 miljoen frank per jaar. Voor 6 dokschepen zou dit nog minder kosten dan de jaarlijkse onderhoudsbaggerwerken op de Westerschelde.

Om het goederenverkeer per spoor te scheiden van het reizigersverkeer is er tussen Brugge en Gent een 3e en 4e spoor nodig. Het project zou moeten klaar zijn tegen 2006.

## 2. Huidige en toekomstige overcapaciteit aan containerinfrastructuur in de delta-havens leiden tot moordende concurrentie en trafiekverschuivingen

### 2.1. Overcapaciteit

Het is bekend dat Flanders Container Terminals (FCT) in Zeebrugge er zelfs nog nooit is in geslaagd één derde van zijn containercapaciteit te benutten. De capaciteit van Flanders Container Terminals bedraagt ongeveer 1 miljoen containers of 1,4 miljoen TEU's (twintig voet container eenheden) per jaar.

De overslag van de rederij Cast - die het overgrote deel van de containeroverslag op FCT voor zijn rekening nam - daalde zelfs van 200.000 TEU's per jaar tot 70.000 TEU's per jaar, wat nog slechts 10 % van de containeroverslag in Zeebrugge betekent. *Na de verhuis van Cast naar Antwerpen zijn de terreinen van FCT bijna leeg.*

Dat het ontstaan van overcapaciteit zeer realistisch is, blijkt niet alleen uit de onderbenutting en de neergang van de Flanders Container Terminal in Zeebrugge maar ook uit een studie die in opdracht van de Europese Commissie werd uitgevoerd door Ocean Shipping Consultants. Deze studie komt tot de conclusie dat de geplande capaciteitsuitbreidingen voor containerfaciliteiten in de havenrange Le Havre - Hamburg (toename met circa 43% in de komende zes jaar), tegen het jaar 2000 reeds een overcapaciteit zouden doen ontstaan van 20% tot 40%! (Ocean Shipping Consultants, "The European container market - prospects to 2008", 1997.)

Het is duidelijk dat deze voorspelde overcapaciteit rechtstreeks samenhangt met de plannen voor nieuwe terminals in Antwerpen, Vlissingen en Rotterdam.

### 2.2. Trafiekverschuivingen

Woensdag 3 maart 1999 besliste het Havenbedrijf Antwerpen de concessie voor de eerste terminal in het nieuw aan te leggen containerdok toe te wijzen aan de joint-venture Hessenatie-Mediterranean Shipping Company (MSC). Daardoor kreeg een rederij voor het eerst de controle over een containerterminal in de Antwerpse haven.

Welnu, door de toekenning van concessie voor de eerste terminal aan een (joint-venture met) rederij, kan het verantwoordingsargument van het 'algemeen belang' (waaraan tegelijkertijd alle andere belangen - sociale, ecologische, cultuur-historische,...- ondergeschikt moeten worden gemaakt) niet langer worden hardgemaakt.

Komt daar nog bij dat de rederij die nu mee de controle over de terminal verwerft, momenteel reeds de beste klant is in de Antwerpse haven. De controle over de nieuwe terminal zal daardoor in de eerste plaats trafiek van het Delwaidedok op rechteroever aanzuigen - waar Hessenatie nu de MSC-trafiek behandelt. De nieuwe terminal zal met andere woorden eerder een trafiekverschuiving tussen bestaande Vlaamse terminals met zich meebrengen, dan aanleiding geven tot een trafiekgroei naar de Vlaamse havens.

Voor zover er dan toch sprake is van trafiekgroei, zal deze groei vooral worden ingepikt van andere havens. MSC zal immers trachten zoveel mogelijk de intercontinentale trafiek naar Europa op zijn 'dedicated terminal' te concentreren. Heel wat aanloophavens zullen daardoor van het vaarschema van de rederij geschrapt worden.

Deze concentratie op één (of enkele) mainport(s) zorgt voor een enorme toename in het achterlandtransport. Vanuit de mainport moet via het achterlandtransport immers gans Europa worden bestreken, ook die gebieden die tot het natuurlijk achterland van andere havens behoren.

In augustus wordt beslist dat Cast, dochterrederij van C.P. Ships, Zeebrugge verlaat. C.P. Ships beslist immers haar diverse diensten op 1 terminal te concentreren in Antwerpen. Nochtans liep het contract van Cast in

Zeebrugge nog tot 2009.

Op 16 september 1999 werd bekendgemaakt dat de concessie voor de tweede fase (containerterminal) van het nieuw dok op linkeroever werd toegewezen aan het Antwerps havenbedrijf Hessennatie voor de containertrafiek van Canadian Pacific (C.P.). Doordat dochterrederij Cast de tweede fase van het Deurganckdok te Antwerpen in beheer krijgt, komt de Flanders Container Terminals in de Zeebrugse voorhaven er zowat verlaten bijliggen. 80% van de reeds sterk onderbezette terminal daar was immers van Cast. Opnieuw wordt een trafiekverschuiving tussen Vlaamse havens veroorzaakt (ditmaal van Zeebrugge naar Antwerpen), wat leidt tot een nog grotere overcapaciteit in Zeebrugge.

De Vlaamse milieubeweging stelt vast dat zo de tweede terminal in het Deurganckdok als een *dedicated terminal* zal worden uitgebaat, wat betekent dat de terminal exclusief ter beschikking staat aan een enkele rederij. Door deze exclusieve vorm van toewijzing verliezen de investeringen die de overheid in de aanleg van het dok uitvoert volledig hun publiek karakter. Ook om die reden moet de overheidssteun in dok, kaaimuren en terminals gezien worden als onrechtmatig toegekende staatssteun in strijd met de Europese mededingingsregels. BBL diende daartegen een klacht in bij de Europese Commissie.

### 2.3. Moordende concurrentie

De verhuis van rederij Cast naar Antwerpen gebeurde met contractbreuk tegenover het Zeebrugs havenbestuur. De rederij Cobelfret (ro/ro - trafieken) dreigt naar het concurrerende Nederland te verhuizen als ze in de Zeebrugse voorhaven geen grotere oppervlakte ter beschikking krijgt.

Katoennatie - die FCT in concessie kreeg - geraakt door de concurrentie met Hessennatie - die de OCZH - containerterminal in concessie kreeg - niet aan voldoende containertrafiek en wil tegen de zin van het havenbestuur een deel van zijn FCT-terreinen laten inpalmen door de ro/ro-trafiek van Cobelfret. (contract getekend)

Ondertussen zadelt iedereen iedereen op met schadeclaims. Cobelfret versus Hessennatie wegens plaatsgebrek en Hessennatie versus SeaRo om dezelfde reden. Katoennatie is wat te voortvarend geweest met zijn FCT-contract en krijgt straks Cobelfret op zijn nek als op 1 januari 2000 zijn kaaien niet klaar zijn voor de ferry's. FCT van zijn kant riskeert ook een en ander omdat ze al lang de trafiekgaranties t.o.v. de MBZ niet meer handhaaft.

Het is zielig hoe de concurrentie havenbesturen, goederenbehandelaars en rederijen tegen elkaar in het harnas jaagt. Het is tevens duidelijk dat dit een gezonde havenontwikkeling niet ten goede komt en dat coördinatie en planning hieronder lijden.

### 3. Zeebrugge: een open getijdhaven bouwen in de achterhaven kan uitdraaien op een ruimtelijke catastrofe.

In het jaarverslag 1998 van de haven Brugge - Zeebrugge staat reeds gemeld dat gedeelten van de achterhaven te Zeebrugge in te richten zijn als tijzone om toekomstige nood aan terreinen en aanlegposten voor shortsearoro-schepen in de voorhaven te vermijden. Het gedeelte van het Boudewijnkanaal ten zuiden van de Visat-sluis wordt perfect geschikt geacht om als tijzone omgebouwd te worden.

Teneinde de mogelijkheden te evalueren wil het havenbestuur een haalbaarheidsstudie laten opmaken, waarbij alle technische, financiële, economische, ecologische en nautische aspecten onderzocht worden.

Het havenbestuur heeft geen tijd om te wachten tot 2015. Dan loopt het aardgascontract met Algerije ten einde en moet de LNG-terminal misschien de plaats ruimen voor ro/ro-trafficen. De afbouw van risicovolle en overbodige LNG-trafficen is hoe dan ook wenselijk voor de optimalisatie van de voorhaven.

Het havenbestuur wil tot nu toe ook geen voorhaventerreinen van de totaal onderbenutte FCT-terminal opofferen voor ro/ro-trafficen. Het hoopt in de toekomst de grootste (8000 TEU) containerschepen, die niet naar Antwerpen kunnen varen, te kunnen ontvangen.

Groen vzw vindt het ecologisch onverantwoord in Zeebrugge toekomstige inplanting te voorzien van nieuwe ro/ro-terminals in de achterhaven, aan getijdewater van het Boudewijnkanaal of van een kanaal ernaast, in rechtstreekse verbinding met de zee om volgende redenen:

#### 3.1. Het wegtransport moet dringend verminderen.

In Zeebrugge gebeurt immers 64 % van het goederenverkeer naar het hinterland per vrachtwagen, wat dringend moet omgebogen worden naar milieuvriendelijker vervoersmodi. In een tijd waar de overheid de mond vol heeft van het stimuleren van het goederenverkeer langs de waterwegen (dokschip nodig !) en de spoorwegen, past het niet het Ro/Ro-autowegenverkeer te stimuleren en dan nog wel in de achterhaven. De bewering van het havenbestuur dat een steeds groter aandeel van de ro/ro-trafficen per schip en per trein zullen vervoerd worden is maar een magere troost.

#### 3.2. Aanslag op de natuur en vernietiging van het Europees Vogelrichtlijngebied.

Zeebrugge beschikt slechts over 1.400 ha aan gronden. Daarvan is vandaag 575 ha in gebruik of in concessie gegeven, 43 ha bouwrijp en 782 ha nog niet bruikbaar voor de scheepvaarttrafficen. De M.B.Z. wil tegen 2010 nog 208 ha in het westelijk deel (nabij het Boudewijnkanaal) bouwrijp maken voor ro/ro-trafficen door het afbreken van de Visartsluis en landinwaarts een getijdhaven te bouwen.

Het is nu precies het zuidwestelijk deel van de achterhaven dat in 1988 erkend werd als Europees Vogelrichtlijngebied. De afbakening van deze Vogelrichtlijngebieden gebeurde enkel op basis van het effectief voorkomen van vogels, vastgesteld door middel van wetenschappelijke vogeltellingen door het Instituut voor Natuurbehoud. Economische en recreatieve factoren hebben geen rol gespeeld bij deze afbakening. Belangrijke economische factoren kunnen echter wél een rol spelen bij de beoordeling van de ingrepen die men binnen een vogelrichtlijngebied wil uitvoeren nadat het gebied is afgebakend. In dat geval moet rekening gehouden worden met compensatie.

Het is duidelijk dat het vinden van een volwaardige natuurcompensatie in het poldercomplex van noord-oost West-Vlaanderen voor de vernietiging van het Vogelrichtlijngebied in de Zeebrugse achterhaven onmogelijk is. Uit de vogeltellingen blijkt immers dat het Zeebrugs achterhavengebied binnen het havencomplex veruit de grootste natuurlijke aantrekkingskracht heeft. De vogelaantallen liggen er zelfs duidelijk hoger dan in het polderland buiten het havengebied.



### 3.3. Mogelijke bedreiging voor de omliggende dorpen.

In het achterland van Zeebrugge een open tijhaven doen ontstaan door verwijdering van de kleine Visart-sluis is daarenboven op middellange termijn een bedreiging voor de ruimtelijke ordening in het omliggend polderland.

Een open insteek(dok) creëren in het achterland van Zeebrugge is immers een gevaarlijk maneuver en zou in de toekomst een bedreiging kunnen worden voor de leefbaarheid van dorpen zoals Lissewege, Ramskapelle, Dudzele en Zeebrugge. Een Gewestplan dat nu nog bescherming biedt kan immers gewijzigd worden. Het zou wel eens kunnen dat dit gebeurt, zij het dan ook als uitvoeringsplan in het kader van een gewijzigd Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het is duidelijk dat een uitbreiding van de Zeebrugse achterhaven ook bijzonder nadelig zou zijn voor de landschappelijk en cultuurhistorisch bijzonder waardevolle weilanden in de omgeving. Meteen zou een domper gezet worden op de ontwikkeling van het eco-toerisme in onze streek.

De ontwikkelingen rond Doel tonen aan hoe een regering een gewestplanwijziging kan forceren, ondanks duizenden bezwaarschriften. Twintig jaar geleden waren er nog geen politici die de vernietiging van Doel voorstelden. Zo beweert het Zeebrugs havenbestuur nu halsstarrig binnen de uitgetekende krijtlijnen van het Gewestplan Brugge-Oostkust te willen blijven.

Niets garandeert dat dit over 20 jaar nog zo zal zijn. Als men de ecologische gevolgen minimaliseert zou men in de toekomst een open insteekdok in het achterland van Zeebrugge voor 's lands economie nóg interessanter kunnen vinden dan in Doel, want Zeebrugge ligt zo veel dichterbij de zee.

### 3.4. Betere bestemming voor de achterhaven en optimalisatie van de voorhaven.

Groen vzw wenst zich te scharen achter een offensief natuurbeleid dat met de verwerving van 38.000 ha extra natuurgebied in Vlaanderen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd vastgelegd.

Groen vzw wil de bestemming van het zuidwestelijk deel (Vogelrichtlijng gebied) van de Zeebrugse Achterhaven in een toekomstig uitvoeringsplan van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen veranderd zien van havengebied in natuurgebied. Het vormt tevens een bufferzone voor het natuurgebied aan de westelijke kant van het Boudewijnkanaal. Ook in het gemeentelijk natuurontwikkelingsplan wordt gesteld dit gebied zo lang mogelijk voor de natuur te behouden.

De poortfunctie (zie Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) van de Zeebrugse haven moet vooral gestimuleerd en gesitueerd worden in de economische aantrekkelijkheid van de voorhaven.

Het komt er op aan dat wij in Vlaanderen bereid zijn onze bestaande haveninfrastructuur te optimaliseren en komaf te maken met de schadelijke investingsgits die momenteel in elk havengebied aan het woekeren is. De voorhaven is, economisch gezien, veruit het interessantst en moet zo vlug mogelijk optimaal benut worden.

Bij verder gaande containerisatie moet bestaande infrastructuur (FCT Zeebrugge) voorrang krijgen op nog te bouwen vernietigingswerken (Deurganckdok Antwerpen).

## 4. Het Deurganckdok en het strategisch plan Waaslandhaven leiden tot onverantwoorde milieuverloedering.

*Groen vzw, Bond Beter Leefmilieu (BBL) en Doel 2020 betreuren het dat Vlaams minister van Ruimtelijke Ordening Van Mechelen nu reeds de bouwvergunning afleverde voor het Deurganckdok nabij Doel. Dit terwijl de Raad van State, de Europese Commissie en de Vlaamse leefbaarheidsstudie zich nog moeten uitspreken over het dossier Doel.*

*Overigens loopt tegen de schending van het vogelrichtlijngebied nog steeds een procedure bij de Raad van State.*

*Minister Van Mechelen had dan ook beter de resultaten van de leefbaarheidsstudie, de uitspraak van de Raad van State en het standpunt van de Europese Commissie afgewacht alvorens nu een bouwvergunning voor het Deurganckdok af te leveren.*

*Het verlies van de status 'algemeen belang' voor het Deurganckdok heeft belangrijke consequenties. Zo stelt de Europese Habitatrichtlijn dat een bepaald project met negatieve impact op Europese habitat en vogelrichtlijngebieden slechts kan worden uitgevoerd indien alternatieve oplossingen ontbreken en sprake is van 'dwingende redenen van groot openbaar belang'.*

*Door de nieuwe terminal exclusief voor te behouden voor één rederij, kan dat 'openbaar belang' niet langer worden hardgemaakt, zodat de vernietiging van het vogelrichtlijngebied niet kan worden toegestaan en volgens de Europese richtlijnen van de werken moet worden afgezien.*

### 4.1. Eerste studies van Strategisch Plan Waaslandhaven onthullen een megalomane expansiedrang.

De resultaten van de eerste studies opgemaakt in het kader van het Strategisch Plan Waaslandhaven maken duidelijk waar het de plannenmakers allemaal om te doen is. Men wil nagenoeg alle resterende polders van de Waaslandhaven opofferen aan de havenuitbreiding. De zogenaamde 'harde grens' die op basis van het Strategisch Plan Waaslandhaven zou worden getrokken, reikt uiteindelijk tot de landsgrens met Nederland.

De resterende polderdorpen (bv. Kieldrecht) zullen enorm veel overlast te slikken krijgen. De haven komt werkelijk tot hun achterdeur.

De prognoses waarop de expansieplannen zijn gebaseerd (studie van KPMG) zijn werkelijk onrealistisch. De laatste jaren wordt immers hoe langer hoe meer duidelijk dat de enige investeringen in de chemische industrie die in onze havenregio's nog worden uitgevoerd, investeringen in fijnchemische activiteiten zijn. Het gaat hier om investeringen in zogenaamde downstream activiteiten die verder staan in de productieketen. Deze activiteiten haken aan op de reeds bestaande installaties en nemen amper ruimte in beslag. Voor dit soort activiteiten is er in de Waaslandhaven nog ruimte zat.

Uit het door Witab uitgevoerd onderzoek naar het huidig ruimtegebruik in de Waaslandhaven blijkt dat van de 1.878 ha momenteel uitgegeven gronden, slechts 44% actueel wordt benut (821 ha). Binnen het huidige reeds opgespoten gebied is een oppervlakte van 961 ha (quasi) onmiddellijk uitgeefbaar (door overheid en privé).

De bestaande bedrijven in het havengebied op de rechteroever gaan trouwens zelf naar investeringen van derden op zoek. Volgens het 'gastheermodel' stellen zij hun interne terreinreserves ter beschikking aan bedrijven die als grondstof voor hun productie gebruik maken van de producten van hun eigen bedrijf. Dat bespaart niet alleen kosten, maar ook ruimte.

De komst van nieuwe grootschalige basischemische en petrochemische complexen op nieuwe industrieterreinen is onwaarschijnlijk. Dit soort van activiteiten heeft in West-Europa reeds met overcapaciteit te maken.

Toch wordt in het Strategisch Plan Waaslandhaven juist voor dit soort van activiteiten nagenoeg heel het huidige havenuitbreidingsgebied (de nog onaantaste wase polders) ondergespoten.

Als de studie van het rozebrillenbureau KPMG door een onafhankelijke onderzoeksinstelling zou worden overgedaan, dan komt men ongetwijfeld tot de conclusie dat de nog te verwachten groei volledig binnen het huidige, reeds opgespoten havengebied, kan worden opgevangen. Dat geldt zeker indien door het voeren van een intelligent grondbeleid - met heffing op de on(der)benutte bedrijventerreinen, mogelijkheden tot onteigening en aankoop - de enorme interne reserves voor de nieuwe investeringen kunnen aangesproken worden.

#### 4.2. Studie uitgevoerd door de Vlaamse Landmaatschappij wijst op uitzichtloze situatie voor 154 getroffen landbouwbedrijven.

Ondertussen blijkt uit nieuwe gegevens dat naast de Doelenaars en de natuur, vooral de landbouw het slachtoffer wordt van de ongebreidelde havenexpansie.

Uit de studie van de Vlaamse Landmaatschappij (VLM), eveneens opgemaakt in het kader van het Strategisch Plan Waaslandhaven, blijkt dat 154 landbouwbedrijven in ernstige problemen komen door de geplande havenuitbreiding. Daarbij wordt nog geen rekening gehouden met die bedrijven die gronden verloren zien gaan bij de geplande hervestigingsprojecten.

Slechts 27% van de getroffen landbouwgronden worden bewerkt door uitbollende of gepensioneerde bedrijfsleiders. Hervestigingsmogelijkheden zijn quasi onbestaande. Slechts voor eenderde van de getroffen bedrijven is volgens de VLM een stopzetting van de huidige bedrijfsvoering vermijdbaar.

## 5. Verdere uitdieping van de Westerschelde vergroot de kans op overstromingen, is ecologisch nadelig en veel te duur.

Een memorandum aan de Nederlandse regering over de verdieping van de Westerschelde kwam op de agenda van de Vlaamse regering. Verdere uitdieping van de Westerschelde betekent een holdup op de begroting van het Vlaams Gewest.

Door het feit dat er steeds grotere containerschepen komen, wenst Antwerpen een 51-voet-programma door te voeren. Er moet echter nog gepraat worden met Nederland. Dergelijke verdiepingswerken kunnen nefaste gevolgen hebben vanuit ecologisch perspectief. Een verdieping tot 48 voet werd reeds doorgevoerd. Een 55-voet-programma (zoals in Zeebrugge) is niet haalbaar.

*Het memorandum rond de verdere uitdieping van de Westerschelde moet om drie redenen terug naar af gestuurd worden:*

### 5.1. Effecten van de verdieping: afname intergetijdegebied, toename overstromingsrisico en kustontzanding.

De opeenvolgende uitdiepingen van de Westerschelde leiden tot een toenemende "kanalisatie" van de rivier. De vaargeul wordt "vastgelegd" en dynamiek van bewegende geulen en platen verdwijnt. De toename van de watersnelheid in de hoofdgeul leidt tot een erosie van zeer waardevolle slikken en schorren in de buitenbochten van de rivier. De afname van de watersnelheid in de nevengeulen leidt tot een versnelde aanlanding en aanzanding. Het aanlandings- en aanzandingsproces versterkt zichzelf: door aanzanding oostelijk deel Westerschelde neemt het kombergingsvermogen (watermassa die bij vloed kan worden geborgen) af, waardoor de eroderende kracht van de eb-golf vermindert. De "natuurlijke diepte" neemt westwaarts af zodat het proces zich daar verderzet.

Het hydraulisch evenwicht in de Westerschelde wordt verstoord door vloedduurverkorting en ebduurverlenging. Op termijn zou dit kunnen leiden tot een volledig verzand estuarium waar we ons arm moeten baggeren om de vaargeul open te houden. De Seine is bijvoorbeeld zo geëvolueerd.

Door het uitdiepen van een aantal drempels vermindert de hydraulische weerstand tegen het binnendringen van de vloedgolf. Het getij-indringingsvermogen verhoogt. Dit terwijl door indijkingen, verlandingen en verzandingen het waterbergend vermogen van het estuarium afneemt. Dit leidt tot een enorme toename van het overstromingsrisico stroomopwaarts. Rekening houdend met het feit dat het Sigma-plan in de verste verte nog niet is afgewerkt, betekent dit een maatschappelijk onaanvaardbare toename van het overstromingsrisico.

Het is duidelijk dat het vlugger binnendringen van de vloed heel wat zand van onze Kust meesleurt. De ontzanding van onze Kust neemt onrustwekkende proporties aan. Er is een duidelijk verband tussen de hoeveelheid uitgebaggerd zand in de Westerschelde en de hoeveelheid zand dat door de overheid uit zee gehaald wordt voor de jaarlijkse strandverbeteringswerken. Het gaat om tientallen miljoenen m<sup>3</sup> zand die per jaar uit de vaargeul gebaggerd worden en waarvan ongeveer de helft in de ondiepe delen weer in het water "geklept" wordt.

De uitgebaggerde helft dient voor zandwinning o.a. voor opspuiting van nieuwe industrieterreinen. De Westerschelde is een enorme zandzuiger geworden. Hoe dieper men de vaargeul wil maken, hoe meer zand men jaarlijks moet uitbaggeren om dit kunstmatig evenwicht tussen uitbaggering en aanzanding in stand te houden.

Kosten voor baggerwerken in de Westerschelde leiden tot méér kosten voor kustbeveiliging, waarbij een fatale overstroming ook aan onze kust niet uitgesloten is.

Om de effecten van de opeenvolgende verdiepingen op de toename van het overstromingsrisico en de afname

van het waardevol intergetijdgebied (ondiepe geulen en platen, slikken en schorren) te kunnen nagaan, werd een ambitieus monitorprogramma opgezet (MOVE - monitoring verdieping). Het is absoluut noodzakelijk om de resultaten van dat programma af te wachten, vooraleer kan beslist worden over een eventuele verdere verdieping. De resultaten van de huidige verdieping zullen pas binnen enkel jaren beschikbaar zijn (het duurt enkele jaren voor het systeem zich terug "stabiliseert").

Ook de Nederlandse Raad van State heeft in een arrest rond de huidige uitdieping gesteld dat uitdiepingswerken MER-plichtig zijn! Dat arrest is uiteindelijk omzeild door het stemmen van een "noodwet" die stelde dat voor het verdiepingsprogramma geen vergunningen noodzakelijk zijn. Deze "noodwet" slaat echter enkel op de huidige verdieping en niet op eventuele verdere. M.a.w. voor een nieuwe verdieping is de opmaak van een MER noodzakelijk. Zulke MER moet zich baseren op de effecten van de huidige uitdieping (MOVE).

Een en ander moet ook gekaderd worden in het uitwerken van een lange termijnvisie op de ontwikkeling van het estuarium. In dat kader moet een nut-noodzaak discussie gevoerd worden over een verdere verdieping (is dat nog nodig rekening houdend met de mogelijke versterking van de complementariteit met kusthavens?). Indien voor verdere verdieping gekozen wordt, moeten alle effecten daarvan duidelijk zijn, en moet duidelijk worden aangegeven hoe die effecten (toename overstromingsrisico en afname intergetijdgebied) kunnen worden opgevangen door meer ruimte te geven aan de rivier, door te ontpolderen,...

De opmaak van zo'n lange-termijn visie werd bilateraal overeengekomen. Daar nu op vooruitlopen is het paard achter de kar spannen. Het gaat niet op om de besluitvorming rond de meest ingrijpende maatregelen in het estuarium (die het lange-termijnbeeld sterk zullen beïnvloeden) los te koppelen van de algemene ontwikkelingsvisie.

Daarom: wachten op resultaten MOVE en lange-termijn visie! Dat is ook het Nederlands standpunt. Nederland stelt dat een verdere verdieping enkel bespreekbaar is in het kader van de lange-termijn-visie en na evaluatie van de resultaten van de monitoring van de lopende verdieping. NL stelt ook dat dan in ieder geval ook een MER-procedure moet worden opgezet!

## 5.2. Te weinig natuurcompensaties.

De compensaties voor het verlies aan natuurwaarden veroorzaakt door de huidige verdieping zijn op een fiasco uitgelopen. Van het Natuurherstelplan Westerschelde is niets in huis gekomen (enkel binnendijkse natuurprojecten rond biotopen die met het estuarium geen uitstaans hebben; plannen om juist het verlies aan intergetijdgebieden te compenseren door ontpolderingen zijn afgeblazen). Voor de Europese Commissie was dit voldoende om een verdragsinbreukprocedure tegen Nederland op te starten (geregistreerd onder 95/4564).

Het natuurherstelplan voor de Zeeschelde - dat door BBL werd afgedwongen in een convenant met de overheid (vorige regering met minster Baldewijns) is tot nog toe dode letter gebleven. De ontwikkeling van het gebied Bazal-Kruikeke-Rupelmonde als natuurgebied met gecontroleerd, gereduceerd getij is door de vorige Vlaamse regering quasi onmogelijk gemaakt door bij de gewestplanwijziging voor het grootste gedeelte een agrarische grondkleur te bewaren.

## 5.3. Een verdere uitdieping betekent een verdere stijging van de externe kosten verbonden aan de schaalvergroting van de containerscheepvaart.

De verdiepingen worden economisch verantwoord door de schaalvergroting binnen de containerscheepvaart. Deze schaalvergroting levert heel wat externe kosten op die niet of onvoldoende aan de rederijen worden doorgerekend. De lusten van de verdiepingen (tijdwinst) zijn voor rederijen en havenbedrijf, de lasten (kosten verdieping en onderhoud, extra congestiekosten achterlandverkeer) voor gemeenschap. Door de kosten voor maritieme toegangswegen volledig door het Vlaams gewest te laten dragen, ontstaat een diepgang voorbij het economisch optimum (kosten extra diepgang overschrijden de baten).

Globale kosten van de mainportontwikkeling zijn te groot. De schaalvergroting die zich afspeelt in de mariti-

me scheepvaart wordt verklaard door de schaalvoordelen die door de inzet van grotere schepen geboekt worden op het maritiem gedeelte van de transportketen. De scheepskosten nemen immers af met toenemende scheepsgrootte. Om de steeds dieper liggende schepen te kunnen ontvangen, nemen tegelijkertijd de kosten toe voor het op diepte brengen en houden van de maritieme toegangswegen naar de verschillende havens. Zo vraagt de uitdieping van de Westerschelde - om de groter wordende containerschepen meer onafhankelijk van het getij Antwerpen te doen aanlopen - een investering van maar liefst **10 miljard franken** een jaarlijkse extra onderhoudsbaggerkost van bijna **1 miljard frank**. De kosten aan maritieme toegangswegen maken nu reeds meer dan de helft uit van de jaarlijkse Vlaamse havenbegroting (zo'n 3 à 4 miljard FRANK per jaar)<sup>1</sup>. De ruimte op de begroting die nog overblijft voor nieuwe investeringen (bijvoorbeeld de renovatie van oudere havengebieden) wordt daardoor zeer klein.

## 6. Waar blijven de Vlaamse en de Europese havenpolitiek ?

### 6.1. Havendecreet met negatieve effecten

Groen vzw betreurt dat een milieuvriendelijk, zuinig en efficiënt havenbeleid in Vlaanderen nog steeds zoek is, ondanks het recent goedgekeurd nieuw havendecreet.

Alhoewel het havendecreet een antwoord wil geven op de noodzaak te komen tot een betere nationale havenpolitiek, dreigen de aangenomen Vlaamse financiële hulpoperaties om de havens te helpen in het onderhoud van de maritieme toegangswegen, de bediening van de sluizen en het verwerken van de baggerspecie een omgekeerd effect in de hand te werken.

De verdiepingswerken in de Westerschelde worden erdoor in de hand gewerkt, met heel wat negatieve gevolgen voor de kust en voor de Zeebrugse Haven.

### 6.2. Nadelige infrastructuurwerken

De dure verdiepingswerken van de Westerschelde hebben rechtstreeks geleid tot de planning van een 3e containerdok (het betwiste sluisvrij Deurganckdok), terwijl de terreinen van Flanders Containerterminals in Zeebrugge totaal onderbenut blijven. De verhuis van Cast van Zeebrugge naar Antwerpen past helemaal in een door deze nefaste planning gestimuleerde concurrentieslag.

De overheid onderschat zowel de financiële als de ecologische nadelen van de gevoerde politiek. De verdieping van de Westerschelde is voor de stadshaven Antwerpen moeilijk financieel te dragen, zodat het jongste havendecreet hierbij als reddingsoperatie kan beschouwd worden.

Dat dit alles de normale ontwikkeling van de containeroverslagfunctie in Zeebrugge hypothekeert maakt de evolutie des te schrijnender. De stijgende overcapaciteit in overslaginfrastructuur dreigt een logische en functionele samenwerking tussen Zeebrugge en Antwerpen in het gedrang te brengen. Het is vrij zinloos Antwerpen kost wat kost toegankelijk te maken voor de super-containerschepen van de 4e generatie, die eigenlijk veel gemakkelijker in Zeebrugge kunnen aanleggen.

Andrzijs dreigt ook het cultuurhistorisch en natuurwetenschappelijk waardevol achterland bij de Zeebrugse haven ten prooi te vallen onder de groeihonger van het havenbestuur.

### 6.3. Geldverspilling en concurrentievervalsing

Over verspilling van belastingsgeld gesproken. Ondanks de mooie woorden van het nieuwe havendecreet inzake afstemming in de ontwikkeling van de verschillende Vlaamse zeehavens, lijkt de investeringspolitiek van de Vlaamse overheid juist een omgekeerd effect te hebben.

De overhaaste beslissing rond Doel betekent dan ook een nodeloze verspilling van geld, ruimte, sociaal- en natuurkapitaal.

De Europese Commissie kan de 60% subsidiëring door Vlaamse regering van de aanleg van het containerdok in de Antwerpse havenregio niet toestaan. De Commissie heeft bij dat soort overheidsfinanciering in het verleden steeds geëist dat de gefinancierde infrastructuur op een niet-discriminerende wijze open moet staan voor alle potentiële gebruikers. Welnu, de containerterminals in het containerdok dat door de Vlaamse overheid wordt gesubsidieerd, zullen allen als een *dedicated terminal* worden uitgebaat.

Door de uitbating van de nieuwe haveninfrastructuur als *dedicated terminals* zullen enkel schepen van de eigen rederij of het eigen consortium mogen aanlopen. Schepen van andere rederijen zullen niet kunnen aanlopen of slechts tegen buitensporige en discriminerende prijzen. De wijze waarop de (met overheidsmiddelen

gesubsidieerde) infrastructuur wordt geëxploiteerd strookt daarom niet bij de verplichting om havenfaciliteiten op een niet-discriminerende wijze toegankelijk te maken voor alle gebruikers. Door de exclusieve toewijzing van de terminals aan rederijen verliezen de investeringen hun publiek karakter volledig. Ook om die reden moet de overheidssteun in dok, kaaimuren en terminals gezien worden als onrechtmatig toegekende staatssteun in strijd met de Europese mededingingsregels.

De Bond Beter Leefmilieu (BBL) heeft daarom besloten de overheidsfinanciering van het nieuwe dok en terminals bij Doel aan te klagen bij de Europese Commissie wegens concurrentievervalsing. De Commissie is met haar onderzoek gestart.

#### 6.4. Geen onderzoek van alternatieven

De ontslagnemende regering onderzocht nauwelijks de bestaande alternatieven voor de havenuitbreiding, blonk uit in een gebrek aan transparantie en betrok de bevolking onvoldoende bij de besluitvorming. Zo besluiten UIA-studenten die de besluitvorming rond Doel onderzochten. Het behoud van Doel gaat overigens perfect samen met de aanleg van een aangepast containerdok, zo verklaart gewezen hoofd van de Administratie Waterwegen en Zeewezen ir. Johan Demoen vandaag. Demoen wil dat een groep onafhankelijke specialisten dergelijk inbreidingsscenario concretiseert.

Dat de ingediende bezwaren tegen de gewestplanwijziging (die onder meer wezen op de alternatieve mogelijkheden van haveninbreiding) wel degelijk hout sneden, wordt nu ook bevestigd door een eminence grise op het vlak van havenontwikkeling. Volgens het gewezen hoofd van de Administratie Waterwegen en Zeewezen - ir. Johan Demoen - zijn er wel degelijk technische alternatieven voorhanden die "toelaten een containerterminal aan te leggen zonder Doel op te offeren". Deze werden echter niet of onvoldoende onderzocht. Demoen pleit voor de oprichting van een groep onafhankelijke deskundigen om deze alternatieven verder te concretiseren.

Ook zeven postgraduaatstudenten (opleiding Milieukunde, UIA) die recent een uitgebreide studie maakten over de besluitvorming rond de havenuitbreiding stellen in hun conclusies dat alternatieven niet of onvoldoende werden onderzocht.

#### 6.5. Voorbeelden uit de praktijk

Dat onder bepaalde omstandigheden de exploitatie van een containerdok in de nabijheid van een dorp, de leefbaarheid van het dorp nog kan garanderen, blijkt ook uit de situatie waarin de woonkernen Pernis en Heijplaat zich bevinden in het Rotterdams Rijnmondgebied.

Deze woonkernen liggen nog veel dichterbij de containerterminals dan de woonkern van Doel zou komen te liggen (nog los van de mogelijkheid tot het bewaren van een veel grotere afstand). Toch blijkt uit uitgebreid vooronderzoek (onder meer de studie "Belevingsonderzoek Havengeluid" uitgevoerd door TNO) en uit geluidsmetingen achteraf, dat de geldende geluidsnormen in deze woonkernen wel degelijk worden gerespecteerd.

De vraag is dus niet of de aanleg van een containerdok kan samengaan met het behoud van een leefbaar Doel. Deze vraag werd reeds meermaals positief beantwoord. De vraag stelt zich of de Vlaamse regering bereid is zich te schikken naar de randvoorwaarden die moeten gerespecteerd worden wil men het dok zo aanleggen en uitbaten dat dorp en omgeving gespaard blijven?

Indien de Vlaamse regering uiteindelijk vasthoudt aan het "Strategisch Plan", dan worden Doel en de resterende Scheldepolders niet opgeofferd voor de aanleg van een containerdok, maar voor een havenuitbreiding die elke ernstige economische onderbouw mist. Want de realistische en verantwoorde groei in de containertrafiek en chemie kan gemakkelijk in het huidige havengebied worden opgevangen.

Dat geldt zeker indien men rekening houdt met de groeiende technische mogelijkheden om op een zelfde oppervlakte steeds meer containers te behandelen (toename ruimteproductiviteit). De ruimteproductiviteit waar



de Vlaamse overheid van is uitgegaan bij de economische onderbouw van het Deurganckdok ligt zowat 3 maal lager dan de benchmark voor de ruimteproductiviteit van nieuwe containerterminals die door het gezaghebber de Drewy Shipping Consultants werd bepaald. En ook het Nederlands Centraal Planbureau gaat uit van een in de tijd toenemende stijging van de ruimteproductiviteit. Indien eenzelfde productiviteitsstijging zich ook manifesteert in de Antwerpse havenregio, dan volstaat voor de opvang van zelfs de meest rooskleurige trafiekgroei een dok dat kleiner is dan het Deurganckdok, zodat meteen een grotere afstand tussen overslag en dorp kan bewaard worden.

Ook de nog te verantwoorden groei in de chemie kan gemakkelijk op de huidige nog ongebruikte terreinreserve (na aanleg Deurganckdok nog ca. 800 ha) worden opgevangen. 'Greenfield'-investeringen - waarbij grootschalige complexen op maagdelijke industrieterreinen worden opgebouwd - zijn in Europa immers zeer zeldzaam geworden.

## 6.6. Gebrek aan inspraak

De wijze waarop de Vlaamse regering net voor de verkiezingen het Strategisch Plan Waaslandhaven goedkeurde en zo het lot van Doel en gans de regio trachtte te bezegelen, stuit op steeds meer onbegrip. De principiële goedkeuring van het Strategisch Plan ging samen met de definitieve vaststelling van de eerste gewestplanwijziging die in het linkeroever havengebied werd opgezet.

Het definitief vastgesteld gewestplan - waarin Doel met zijn polders moet wijken voor industriegebied - verschilt in niets van het ontwerpplan dat aan een openbaar onderzoek werd onderworpen. Dat meer dan 10.000 zeer degelijk gefundeerde bezwaarschriften op geen enkele wijze ook maar één millimeter wijziging kunnen aanbrengen in de plannen van de vorige regering en in de bouw van het Deurganckdok door de huidige regering, doet ernstige vragen rijzen omtrent het democratisch karakter van de besluitvorming. Het beter betrekken van de burger bij de besluitvorming blijft tot nog toe holle retoriek.

## 6.7. Regeerakkoord met beloften en onzekere gevolgen

De nieuwe Vlaamse regering heeft een studie aangekondigd die moet nagaan of de aanleg van een containerdok kan samengaan met het behoud van een leefbaar Doel. De uitslag van deze studie staat echter reeds bij voorbaat vast. Reeds uitgevoerde leefbaarheidstudies tonen aan dat mits een aantal bijstellingen een containerdok best kan samengaan met het behoud van een leefbaar Doel. Maar dan moet wel afgezien worden van de industriezones rond Doel en moet een grotere afstand worden bewaard tussen containeroverslag en de dorpskern.

He

t is vooral de ontwikkeling van de industriezones die maakt dat Doel onleefbaar wordt. Doel wordt door deze ontwikkeling volledige geïsoleerd en verliest haar bindingen met het open poldergebied.

De discussie rond Doel heeft recent een nieuwe wending gekregen door het Vlaams regeerakkoord. Daarin wordt een studie aangekondigd die moet nagaan of de aanleg van het dok kan samengaan met het behoud van een leefbaar Doel, als alle alternatieve bergingsopties van de uitgegraven grond mee in rekening worden genomen. Ook de demping van het reeds 20 jaar onbenutte Doeldok moet als alternatief voor de opspuiting van de poldergronden worden onderzocht. Voor de eerste keer zal dus een zogenaamd "inbreidingsscenario" onder de loep worden genomen waarbij de aanleg van een containerdok in het reeds opgespoten havengebied niet automatisch wordt gekoppeld aan het aanwenden van de uitgegraven specie voor de aanleg van industriezones rond Doel. Een eerste lichtpuntje in een ongenaakbare besluitvorming. Tot op heden werd immers geen enkele poging gedaan om de plannen aan te passen aan de leefbaarheidseisen van de omgeving.

Wil de Vlaamse regering afzien van de aanleg van industrieterreinen in de polders rond Doel? Wil de Vlaamse regering de eerste honderden meters kaaimuur ongebruikt laten om voldoende afstand te bewaren tussen dorp en de overslagterminals?

Dat juist daar het schoentje wringt, blijkt ook uit de ambiguïteit van de Vlaamse regering in het nieuw regeerakkoord. Het regeerakkoord heeft het immers - naast de nieuwe leefbaarheidstudie - ook over de opmaak van

een "ruimtelijk uitvoeringsplan" voor de Waaslandhaven dat moet uitgaan van het "Strategisch Plan Waaslandhaven". Dat Strategisch Plan - dat ondertussen de basis vormde voor een tweede gewestplanwijziging - wil op basis van ongefundeerde economische dromerij nagenoeg het volledige linkeroeverhavengebied opofferen voor verdere havenuitbreiding.

Met het afleveren van de bouwvergunning voor het Deurganckdok is het doodvonnis voor Doel nog niet getekend. Uit eerder uitgevoerde leefbaarheidsstudies blijkt dat de aanleg van het dok op de huidig voorziene plaats best kan samengaan met het behoud van een leefbaar Doel. Dit vergt wel een aantal verzachtende maatregelen als de aanleg van een geluidsbuffer en het onbenut laten van eerste honderden meter kade. Deze begeleidende maatregelen kunnen - zoals ook minister Van Mechelen stelt - nog steeds worden doorgevoerd.

Door nu reeds de bouwvergunning af te leveren, worden kansen gemist op een andere ruimtelijke inplanting van het dok. De aanleg van het dok op een andere plaats kan nog meer garanties bieden op het behoud van een leefbaar Doel. BBL betreurt het dan ook dat er niet gewacht werd op de resultaten van de leefbaarheidsstudie, die minister van Openbare Werken Stevaert nog moet aanbesteden.

Ook de gemeenteraad van Beveren drong er recent nog op aan te wachten met het afleveren van de bouwvergunning. BBL en Doel 2020 zullen de gemeente Beveren vragen om gebruik te maken van het "vorderingsrecht inzake de bescherming van het leefmilieu". Via een kortgeding voor de rechtbank van eerste aanleg kan de gemeente dreigende inbreuken op de milieuwetgeving trachten tegen te houden. Als Beveren echt wil opkomen voor het behoud van het dorp (en tegen de uitbreiding van het havengebied met industriezones), dan krijgt zij nu de kans om dat hard te maken.

## 6.8. Europese havenpolitiek

Eerder al klaagde BBL - samen met Nederlandse en Duitse zusterorganisaties - de ruimteverspillende overheidssteun voor de aanleg van haventerreinen aan. Toen verwees de Commissie in haar antwoord op de uitwerking van het Groenboek. Nu dat Groenboek een feit is, staat volgens de milieubeweging niets een optreden van de Europese Commissie tegen haveninvesteringen als onterecht toegekende staatssteun nog in de weg. BBL is ervan overtuigd dat bij een volledige en correcte toepassing van het beginsel 'de gebruiker betaalt' - waarbij ook de kosten van onteigening en natuurcompensatie worden doorgerekend - de private sector snel zijn belangstelling voor een nieuwe terminal bij Doel zal laten varen.

## 6.9. Europees Groenboek

Op Europees niveau werden deze inzichten ook reeds politiek vertaald. Het "Groenboek Havens en Maritieme Infrastructuur" van de Europese Commissie stelt overduidelijk dat bij haveninvesteringen het argument van het algemeen economisch belang aan gewicht verliest en dat er geen fundamenteel verschil bestaat tussen investeringen in haveninfrastructuur en andere kapitaalsintensieve investeringen in industriële complexen (Europese Commissie, 1997).

De Commissie stelt dan ook dat beslissingen omtrent havenontwikkelingen voorafgegaan moeten worden door een geïntegreerd ruimtelijke-ordeningsplan. Voor de opmaak van dat plan moeten de milieueffecten van verschillende alternatieven via een strategische MER worden onderzocht, waarbij ook het publiek moet worden betrokken.

In het Groenboek van de Europese Commissie wordt aangegeven dat, in gebieden met een grote havendichtheid, de behoefte aan havenontwikkeling deels opgevangen kan worden door een grotere coördinatie en onderlinge specialisatie.

Het Groenboek geeft ook argumenten voor de kustvaart en voor ondersteuning van havens in minder ontwikkelde regio's.

De Commissie pleit ook voor een volledige doorberekening van alle kosten - ook de investeringskosten - aan

de havengebruikers. Volgens de Commissie zullen investeringen hierdoor beter afgestemd worden op de vraag, zodat verspilling, overcapaciteit en mogelijke verstoringen van het handelsverkeer tussen de lidstaten kunnen worden voorkomen.

## 6.10. Optimale diepgang

Als al de kosten die gepaard gaan met het op diepte brengen en houden van de maritieme toegangswegen zouden worden doorgerekend aan de infrastructuurgebruikers, dan zou er uiteindelijk een evenwicht ontstaan dat overeenkomt met een kleinere diepgang. Deze diepgang komt dan overeen met de laagste totale scheep- en baggerkost. In de Vlaamse praktijk worden de baggerkosten echter volledig (100 %) door de overheid gedragen. Ook in andere landen worden baggerkosten dikwijls door de overheid gedragen. In ontwikkelingslanden worden uitdiepingswerken in vele gevallen zelfs gefinancierd met ontwikkelingsgeld.

In de praktijk leidt dit ertoe dat de totale kost niet langer wordt geminimaliseerd. De maritieme toegangswegen worden onderhouden op een (grotere) diepte, waarbij de extra baggerkosten volledig door de overheid worden betaald. De totale kost ligt aanzienlijk hoger dan in het scenario met volledige doorrekening. De havengebruiker (de rederij) draait slechts op voor de (sterk verminderde) scheepskost en strijkt dus een winst op.

De schaalvergroting in de scheepvaart gaat ook gepaard met het schrappen van een aantal aanloophavens. Vaarlijnen waarop de grote schepen worden ingezet concentreren zich op één of enkele havens per continent, de zogenaamde 'mainports'. Dat zorgt voor een enorme toename van het achterlandverkeer, een toename die vooral voor overlast zorgt in zogenaamde transitgebieden langswaar de goederen van de mainport naar de uiteindelijke afzetmarkten worden getransporteerd. De langere afstanden van het vervoer over de weg hebben een belangrijk aandeel in de congestie waarmee de noord-zuid en oost-west-transportcorridors in Europa te maken krijgen. Indien deze mainporttrend zich nog verder zou doorzetten, zijn de gevolgen op transportvlak niet te overzien.

Het is de bedoeling van de Europese Commissie om tot een uniform aanrekeningskader te komen voor alle Europese havens om de kosten inzake haveninfrastructuur, achterland- en voorlandverbindingen aan de infrastructuurgebruikers te kunnen doorrekenen. In andere Europese havens (bv. Felixtowe) worden de kosten van verdieping wel volledig doorgerekend aan de daarvan profiterende havengebruikers.

## 6.11. Kritisch onderzoek Belgisch Rekenhof en Nederlandse Rekenkamer

Beiden hebben onderzoek verricht naar besluitvorming rond huidige verdieping. Hun rapport zou in oktober openbaar gemaakt worden. Een ontwerprapport is naar verluidt zeer kritisch op onder meer volgende punten:

- ontbreken serieuze geactualiseerde gegevens
- ontbreken MER
- floppen natuurherstel
- wijze van financiering
- wijze van aanbesteding

Het is absoluut noodzakelijk om de kritiek van het Rekenhof / Rekenkamer af te wachten vooraleer een standpunt in te nemen rond verdere verdieping.

## 6.12. Overhaaste politieke druk

De Vlaamse en Belgische overheden oefenen echter momenteel flink wat druk uit op Nederland om zo een snel besluit te forceren over de verdere verdieping van de Westerschelde. Dit stelden 30 natuur- en milieuorganisaties uit Nederland en Vlaanderen vast tijdens een bijeenkomst in Zeeuws-Vlaanderen. Eens te meer lijken België en Nederland dossiers op een ongepaste wijze aan elkaar te koppelen. Ook wordt er nauwelijks rekening gehouden met de grote natuurwaarden van het Schelde-estuarium en acht men het niet nodig om conform eerdere afspraken eerst een lange termijn visie op het estuarium te ontwikkelen en de evaluatie van de huidige

verdiepingswerken af te wachten.

Zowel tijdens bilateraal Vlaams-Nederlands overleg als tijdens het recente bezoek van premier Verhofstadt aan minister-president Kok werd al over de verdieping van de Westerschelde gesproken.

Nederland en België hebben een slechte reputatie als het gaat om het koppelen van dossiers. Zo werd de vorige verdieping van de Westerschelde als Vlaamse wens geruimd voor een tracé van de HSL tussen Antwerpen en Roosendaal als Nederlandse wens. Dit zonder dat de noodzakelijke zorgvuldigheid in acht werd genomen inzake de grote natuurwaarden van de Westerschelde. De verdieping moest er kost wat kost komen; het natuurbelang was daaraan ondergeschikt en de natuurcompensatie werd een fiasco.

Ook de Tweede Kamer in Nederland vond dit een ongewenste gang van zaken.

Met de bevoegde Nederlandse minister werd afgesproken dat er alleen over een verdere verdieping kon worden gesproken nadat een grensoverschrijdende langetermijnvisie voor het estuarium is afgerond. Daarbij worden de verschillende aspecten, zoals ecologie, vaarwegbeheer en veiligheid met elkaar in verband gebracht.

De Natuur- en milieuorganisaties dringen er bij de twee overheden op aan deze afspraken te respecteren. Ze vragen dat eerst de langetermijnvisie wordt afgerond en aan de hand van de opgezette monitoring de effecten van de huidige verdiepingswerken worden geëvalueerd. Tevens moeten de kosten van de verdiepingswerken aan de daarvan profiterende gebruikers worden doorgerekend. Enkel zo kan men komen tot een eerlijke concurrentie tussen havens.

## 7. Besluiten

Als gevolg van bovenstaande vaststellingen dringt Groen vzw bij de regering aan op:

*Een Vlaams - Nederlandse havenpolitiek die de negatieve, milieuvriendelijke evolutie een halt toe roept. Elke haven verdient de ontwikkeling waarvoor hij het best geschikt is, rekening houdend met de ecologische draagkracht van de eigen streek en met een specialisatie die erop gericht is complementair te zijn t.o.v. andere havens.*

Volgende maatregelen zijn daarvoor nodig:

- *Regelmatig overleg met de Nederlandse havenbesturen en de Nederlandse Regering om tot een gecoördineerde en billijk verdeelde planning te komen van haveninfrastructuur, zodat samenwerking en afspraken het halen op verspillende en verlamme concurrentie.*
- *Opmaak van één plan voor alle Vlaamse havens tegelijk, waarbij de verschillende havens complementair zijn voor elkaar en de infrastructuur daarop afstemmen.*

In het plan voor de Vlaamse havens moeten volgende dringende opties genomen worden:

1. *Beperking van de baggerwerken in de Westerschelde en geen verdere verdieping.*
2. *De intrekking van de bouwvergunning voor het zinloze en milieuvriendelijke Deurganckdok en maatregelen ter verbetering van de leefkwaliteit in Doel.*
3. *Een milieuvriendelijke ingreep in het "Strategisch Plan Waaslandhaven" met de nadruk op "inbreiding", zodat het haventerrein op de Linkeroever beperkt blijft tot zijn huidige oppervlakte.*
4. *Voorrang geven aan het volledig benutten van de bestaande containerinfrastructuur in de voorhaven van Zeebrugge en investeren in meerdere dokschepen voor het goederenvervoer naar het achterland.*
5. *De bestaande infrastructuur in de achterhaven maakt om ecologische redenen deel uit van de ruimtelijke beperking van de Zeebrugse haven. De huidige nog onbezette terreinen in het zuidwestelijk deel van de Zeebrugse achterhaven langs het Boudewijnkanaal behoren tot Europees Vogelrichtlijngebied en dienen als natuurgebied en bufferzone bevestigd en erkend te worden in een uitvoeringsplan van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.*
6. *Toekomstige terreinwinst in de Zeebrugse voorhaven nu reeds in het vooruitzicht stellen door te opteren voor de afbouw van de risicovolle en overbodige LNG-trafieken.*