

Open ruimte tussen Antwerpen en Rotterdam wordt schaars

Naar een industriële randstad tussen twee havens ?

Paul Staes, visie- sneuveltekst 29.11.10

Tussen pakweg Rotterdam en Antwerpen strekt zich vandaag (nog) een landschap uit dat beelden oproept van een gigantische open ruimte, vol natuur (zoals de Kalmthoutse Heide) en landschap (zoals de Brabantse Wal of Saeftinghe). Wie de evolutie van dit gebied tijdens de jongste decennia ietwat nauwkeuriger bekijkt, merkt zowat overal de tekenen op van een oprukkende verstedelijking en industrialisering van die ruimte. De havenzones van Rotterdam, Antwerpen en Vlissingen met hun industriële magazijnen, dokken en mobiliteitseisen knagen grote happen weg, kleine en middelgrote ondernemingen vreten zich her en der in het landschap in, massale verkavelingen hebben complete landschappen weggeveegd, dorpsgemeenschappen barsten uit hun voegen en achter in de rij vechten natuurbeschermers en landbouwers hun traditionele duels uit.

Allemaal in naam van de vooruitgang en van de tewerkstelling. Maar de open ruimte is vitaal, niet alleen voor de scheepvaart en haar verbindingen, maar voor zoveel maatschappelijke belangen. En er is geen ingewikkelde machine die ruimte produceert. Er is maar wat er is. Op is op.

Tot de leefbaarheid het begeeft.

In dienst van wie ?

Dat er een landsgrens doorheen dit gebied loopt, maakt inzake ruimtelijk beleid niet uit : de maatschappelijke waarden van die ruimte zijn voor iedereen van belang, Belg of Nederlander. Er bestaat echter geen ruimtelijk grensoverschrijdend samenhangend beleid, ook al vormt de zone tussen Antwerpen en Rotterdam één doorlopend ecologisch en economisch gebied.

Langsheen het landschap van Schelde en Maas heeft de maritieme industrie en haar afgeleiden een enorme impact op het ruimtegebruik. Hier draaien de twee grootste havens van Europa. Die industrie met haar transportwegen slokt duizenden hectaren open ruimte op (zoals voor de 2^{de} Maasvlakte) en laat ze, ook vandaag nog, complete dorpen afbreken (zoals Doel). Industrie in dienst van de mens ? Of omgekeerd ?

De verdere ontwikkeling van zowel Oost-Europa als van China, India en Brazilië zullen sowieso leiden tot meer haventransport. Zodat de druk op de andere maatschappelijke waarden in dit gebied alleen maar kan toenemen. Of : de keerzijde van de Gouden Delta.

Met de steun van politiek Den Haag en Brussel noemen de maritieme bedrijfsleiders en de havenbestuurders hun verzuchtingen onvermijdelijk om zo de havens en de tewerkstelling veilig te stellen. Zo wil het nu eenmaal de economie. En Nederlanders hebben het goederentransport in het bloed zitten.

Maar is de rol van onze havens inzake tewerkstelling in de industrie van morgen nog zo opvallend? Maritieme activiteiten zoals de containertrafiek stellen steeds minder mensen te werk, terwijl daarenboven een deel van de activiteiten helemaal vanuit de andere kant van de wereld digitaal wordt gestuurd, tot en met het lossen en laden van containers in onze havens hier. En ook de financiële inkomsten van dat soort trafieken blijken alvast een stuk lager dan bij het verhandelen van bijvoorbeeld stukgoed. Moet een haven vooral een doorgeefkanaal worden van elders geproduceerde en geconsumeerde goederen, of hebben we ze ook nog nodig voor onze eigen productie en consumptie?

De haven van Antwerpen, met haar groot aandeel in containertrafiek en dus aan doorvoer, heeft een meerwaarde van 49 € per ton; de Gentse haven, vooral gericht op eigen productiegoederen, scoort een meerwaarde van 140 € per ton.

Alleenheersers

Tot nader bericht trekken de economische krachten van de wereldhavens van Rotterdam en Antwerpen nog overwegend aan het langste eind en deint het industriële landschap dus steeds verder uit.

Maar zijn zij de alleenheersers van de economie? Heeft het eerder kwistig omspringen met ruimte nog veel te maken met correct economisch handelen? De regio heeft veel meer te bieden dan zijn havens en hun infrastructuur.

“Een economisch goed is een goed waarvan het aanbod schaars is ten aanzien van de behoefte”, zo wordt onderwezen in de aula's. Open ruimte, natuur, landschap, recreatie, zuivere lucht, water en bodem zijn en blijven van levensbelang voor de mens, een wezenlijke behoefte. Gezien de massale aanspraken op ruimte en milieu en het steeds schaarser wordende aanbod, blijken die ecologische waarden zoals open ruimte, natuur, landschap, zuivere lucht, water en bodem bijgevolg economische goederen van allereerste orde. Maar intussen blijven we die ecologische superwaarden naar hartelust gebruiken alsof het allemaal gratis en voor niets was.

De industrie in het algemeen en de maritieme industrie in het bijzonder vormen ongetwijfeld een bijzonder belangrijk onderdeel van de economie. Geen zinnig mens zal dat betwisten. Onder meer omwille van welvaart, tewerkstelling en financiële opbrengst. En dus zijn de maritiem-industriële aanspraken op ruimte gewettigd, maar slechts tot op een redelijke hoogte en dus niet ten koste van de andere economische waarden.

Ruimtelijke rust

De biologische kwaliteit van de bodem en van het landschap, de agrarische productie, de tuinbouw, de bosbouw, de biodiversiteit, de recreatie in de open ruimte, de belangen van de horeca, de bescherming van het monumentale en landschappelijke historische erfgoed en de mogelijkheid om in de open ruimte en in de natuur tot rust te komen en gegrepen te worden door de tijdeloosheid van natuurlijke landschappen, vertegenwoordigen eveneens vitale maatschappelijke waarden, onder meer inzake volksgezondheid.

Puur financieel-economisch in termen van opbrengst en besparing vertegenwoordigen die waarden ook belangrijke bedragen. Voor de tuin- en landbouw en voor de visserij is dat meteen duidelijk. Maar het gaat ook een heel eind verder. Enkele voorbeelden.

Het Vlaams Instituut voor Technologisch Onderzoek (VITO) stelde een berekeningswijze op voor de maatschappelijke kost bij het verdwijnen van groengebieden, berekening die ook door de verzekeringsmaatschappijen werd aanvaard. Bomen en groen in het algemeen dragen in belangrijke mate bij tot het vermijden van milieuschade en de gevolgen daarvan voor de volksgezondheid. De economische waarde van het Antwerpse linkeroeverbos (100.000 bomen) dat dreigt te verdwijnen voor de aanleg van de Oosterweelverbinding, vertegenwoordigt een financiële waarde van minstens 58 miljoen € per jaar. Een boom van 50 cm doormeter neemt elk jaar een hoeveelheid fijn stof op, gelijk aan 8.000 auto/kilometer. Goirle berekende de opbrengst van haar bomenbestand (9.257 bomen) inzake de opvang van fijn stof (115 gr. per boom en per jaar) op een bedrag van 21.460 € opbrengst per jaar. In Amsterdam planten ze bomen tot een kostprijs van 10.000 € per boom omdat er zoveel werken mee gemoeid zijn. In Schotland vertegenwoordigt de natuur 11 % van de economische waarde. Er is de waarde van insecten inzake de bestuiving van fruitbomen voor de productie van fruit. Of kijk naar de opvallende meerwaarde van woningen aan de rand van of nabij openbare parken. Of bereken de medische besparingen in zones waar gestresseerde of psychologisch onderdrukte mensen wonen dichtbij uitgestrekte, groene wandelgebieden waar ze een flinke brok van die stress kwijt kunnen : een flinke besparing op de gezondheidskost.

Wie het dus heeft over de economische waarden van het ruimtegebruik zal alle economische waarden in rekening moeten brengen en niet alleen die van de traditionele economie.

Daarnaast biedt het landschap ook kwaliteiten aan zoals confrontatie met harmonieën, oorspronkelijkheid, het observeren van rijkdom aan soorten, vrijetijdsbesteding, kennis, vreugde en zingeving : ook deze duurzame consumptie vertegenwoordigt bijzonder reële waarden.

Dat allemaal samen vormt het begrip “leefbaarheid”.

Partners zoeken

De druk op ruimte van de traditionele havengebonden economie in de hele zone van Antwerpen tot Rotterdam zal de komende decennia bijzonder groot blijven. Het zal de taak zijn van de overheid erop toe te zien dat alle economische waarden van de open ruimte evenwichtig worden afgewogen teneinde met alle maatschappelijke behoeften rekening te houden. Het is maar zeer de vraag of de huidige ruimtelijke plannen voor het gebied aan die maatschappelijk evenwichtige afweging voldoen.

Ook de andere ruimtegebruikers zullen partners moeten vinden om hun gezamenlijke ruimtelijke belangen te verdedigen. Zo mag de tegenstelling tussen natuurbeschermers en landbouwers best spreekwoordelijk zijn : discussies over de industriële en chemische landbouw, over groot- en kleinschaligheid en over de maatschappelijke waarde van in het wild levende fauna en flora waar de belangen van de landbouw wel eens moeten voor wijken, zijn legio. Maar dat kan allemaal niet beletten dat het behoud van voldoende open ruimte van levensbelang is én voor landbouwers én voor natuurbeschermers. Als die open ruimte onder druk komt in een gebied waar ook de landbouw en de natuur opvallend aanwezig zijn, zullen natuurbeschermers en landbouwers met het oog op hun gezamenlijke, vitale belangen best front vormen om hun aanspraken op open ruimte hard te kunnen maken. In plaats van zich tegen mekaar te laten uitspelen en het de traditionele economische machten des te makkelijker te maken, kunnen ze beter samenwerken in de context van een leefbaar plattelandsbeleid.

Ook de bescherming van het cultureel-historische erfgoed inzake monumenten en landschappen, onder meer verbonden met landbouwactiviteiten, leidt tot het samenspannen van groeperingen uit de monumentenzorg, wandel- en fietsclubs en milieuverenigingen.

Hetzelfde geldt voor de krachtenbundeling van milieubeweging en binnenvaart. Als de overbelasting van autowegen met al de milieuelende van dien ten dele kan worden vermeden door meer binnenschepen te gebruiken, zal de milieubeweging de binnenvaartsector moeten steunen bij haar vraag naar voldoende ruimte, met de nodige kritische ingesteldheid inzake de precieze tracés, de weerslag op andere watergebonden discussies en een verdedigbare visie op de productpolitiek.

Want alles heeft zijn grenzen, ook een groene economie.

Keuzes maken

Het is maar zeer de vraag hoe de havens binnen een verenigd Europa zullen blijven functioneren. Ze zouden er alvast beter aan doen hun beleid op mekaar af te stemmen in plaats van in een eindeloos concurrentieel opbod tegen mekaar op

te opboksen, met het gevolg dat ze allemaal dezelfde peperdure installaties en infrastructuur moeten bouwen omdat elke haven alle soorten maritiem verkeer moet aankunnen om daarmee zoveel mogelijk transportcontracten af te snoepen van de andere havens.

Ook al is dat vooral een gevolg van de keuze van de reders, dan nog kan niets de (meestal gemeentelijke) havens beletten om de koek te verdelen en onderlinge afspraken te maken op Europees niveau inzake voorkeuren en specialiteiten, mede gebaseerd op meer objectieve criteria zoals aangepaste geografische ligging, diepgang en aansluitingen met het hinterland, al naargelang van het type schepen dat wordt beoogd. Een dergelijke afweging moet kunnen voor een openbaar bestuur en de Europese havens zijn doorgaans gemeentelijke havens en geen privé-bolwerken.

Een debat over de specialisering van de Europese havens was tot voor enige tijd onbespreekbaar. Maar daar komt stilaan verandering in.

Het belang van de havens kan niet langer alleen maar worden afgewogen aan de hoeveelheid behandelde ton per jaar. Financiële opbrengst, meerwaarde inzake regionale tewerkstelling, ondersteuning van plaatselijke productie, transporten bestemd voor vooral de interne Europese markt, energieverbruik, grondstoffenbeleid, uitstoot aan luchtvervuiling van de schepen (hogere tarieven voor vuilere schepen), aantrekken van meer milieuvriendelijke transporten, de draagkracht van mens en milieu : ook dat zijn reële criteria.

Een internationaal gevoerde Europese havenpolitiek kan ervoor zorgen dat het toevoegen van een aantal kwaliteitsnormen inzake havenactiviteiten onderling concurrentieel worden. Als één haven dergelijke normen aanvaardt en de andere havens niet, dan is dit concurrentieel inderdaad niet houdbaar.

Keuzes voor ethisch meer verantwoorde producten (bv. het afwijzen van het verladen van ongelabeld tropisch hout, van wapentransporten of van niet-duurzame producten in het algemeen) dienen ook mee te spelen in dit verhaal. Het leidt onder meer tot opvallende besparingen van uitgaven en van open ruimte en tot maatschappelijke keuzes. De vraag met wie we handel willen drijven en op basis van welke afspraken, is immers van puur politieke aard.

Het havenbeleid kan hier de voortrekker worden van een meer groene of ecologische economie die zich onder meer richt op de eigen interne markt. In een dergelijke context is er minder plaats voor containers en distributie. De dalende toegevoegde waarde inzake tewerkstelling en opbrengst van transportgerelateerde havenactiviteiten zal dus veel meer trafiek vereisen om nog rendabel te blijven, met alweer meer verkeer op o.m. de autowegen die nu al 60 % van de containertrafiek opvangen, gesteld dat die toename van trafiek haalbaar is.

De afstand tussen productie en consumptie moet zo klein mogelijk worden. Goederen blijven verschepen over de hele wereld is geen optie. Havengebieden met een diversiteit aan industriële processen maken het mogelijk dat het restproduct van één bedrijf grondstof wordt voor een ander, al dan niet als brandstof. Gent probeert zich in die zin te ontwikkelen als bioport.

Europees beleid

Daarnaast is er het stijgende belang van de kustvaart, de estuaire vaart in het algemeen en van de binnenvaart. Super-containerschepen vinden best hun havens langsheen de kustlijnen teneinde onder meer het onophoudelijke, dure uitbaggeren van de rivieren en het massale storten van de uitgebaggerde specie te vermijden.

Het aandeel van containers in de economie van morgen blijkt alvast behoorlijk overschat, de geschatte trafieken gaan omlaag en een aantal bestellingen van super-containerschepen worden afgezegd. Daarenboven blijkt in de noord-west Europese havens een overaanbod aan containerterminals. Ook eenmaal de crisis voorbij, lijkt het aanbod aan containerkades in Europa nog behoorlijk overschat.

Kleinere coasters kunnen hun vrachten een heel eind dieper het land inbrengen zodat overbodig transport per vrachtwagen kan worden vermeden. Europa telt meer dan 1.000 zeehavens : dat unieke netwerk dient beter te worden gebruikt om goederen via kustvaart te vervoeren naar die regio's waarvoor ze bestemd zijn, in plaats van het Europese autowegennet extra te belasten totdat de transporteconomie uiteindelijk zichzelf vastrijdt, wat echt niet in het belang is van die economie : voor Vlaanderen 10 miljoen file-uren per jaar. De EU schat de kostprijs van de files in Europa op 2 % van het bbp.

Het is dan ook niet evident om het grootste deel van de staatssteun voor havenuitbreidingen te zien afvloeien naar de grootste havens. Een netwerk van kleinere havens lijkt zinniger dan de ontwikkeling van enkele grote mainports. De ambitie van de Vlaamse regering om dé logistieke poort van Europa te worden, lijkt bijgevolg niet zo gelukkig. Dezelfde vraag stelt zich of West-Brabant inderdaad dé logistieke hotspot moet worden van Nederland. De slechte luchtkwaliteit alleen al die samengaat met dergelijke keuzes, zorgt voor opvallende risico's voor de volksgezondheid. De grenzen van het menselijk aanvaardbare lijken ook hier stilaan bereikt.

Hier ligt een belangrijke opdracht weggelegd voor het Europese beleid. Een werkgroep van het Europese parlement rond het havenbeleid is hier al een eind op weg. De Europese Commissie denkt ook al langer na over het transportbeleid – en dus het havenbeleid – binnen Europa. Het zou nuttig zijn indien hun standpunten zouden worden gepresenteerd naar buitenuit.

Het regionale beleid

Daarnaast plaatst de hele ontwikkeling de lokale overheden voor uitdrukkelijke verantwoordelijkheden. Zowel gemeente- als provinciebesturen en waterschappen dienen toe te zien op het garanderen van de leefbaarheid van de regio. Zij dienen alle maatschappelijke waarden van het gebied te vrijwaren en te versterken binnen een beleid dat voorrang geeft aan prioriteiten. Zij zullen dit daarenboven moeten aanpakken op een manier die een draagvlak creëert bij de bevolking, mede dank zij de betrokkenheid van de organisaties uit het middenveld : natuur- en landbouwverenigingen, vakbonden, culturele groeperingen, middenstanders. De aanpak van grensoverschrijdende projecten tussen de beide Limburgen kan hier dienen als referentie.

Vooraf bij het bepalen van de ruimtelijke planning zal de inbreng van dit middenveld van bijzonder belang zijn. Inspraak en samenspraak dienen dan ook te worden gegarandeerd van de eerste stap af, in plaats van de burgers pas te betrekken bij de planning nadat de overheid haar visie heeft vastgelegd. Duurzaamheid zal hier het eerste uitgangspunt moeten zijn, mede in het belang van de bedrijven in de toekomst. Allerlei overheidsinitiatieven op hoger vlak zoals Natura 2000 (waarvan Nederland blijkbaar de spelregels wil versoepelen), ruimtelijke planning, structuurplanning, strategische plannen voor de Vlaamse havens (tegen eind 2011), regionale landschappen, enz. zullen dit mee moeten hardmaken.

Het ruimtelijk beleid binnen de betrokken zone zou één geheel moeten vormen, over de landsgrenzen heen. Wellicht is het aangewezen dat de betrokken provinciebesturen samen een ruimtelijke aanpak realiseren die, vanuit hun eigen regionale beleid, er kan voor zorgen dat dit ruimtelijk beleid op mekaar wordt afgestemd en dat een gezamenlijke visie wordt uitgewerkt. Door ook de gemeentebesturen hier meteen bij te betrekken, wordt ook een politiek draagvlak gecreëerd aan de basis dat onder meer leidt tot een consequent vergunningenbeleid in de hele regio.

De betrokken havengemeenschappen kunnen, met de inbreng van de Europese Commissie en haar grensprojecten in de context van Interreg, een proefproject lanceren inzake een duurzame aanpak van verkeer, transport en logistiek op basis van een wederzijdse goede nabuurschap tussen de verschillende betrokken partners van de hele regio. Een dergelijk pilootproject kan het uitgangspunt vormen voor een eerste aanpak van een Europese zeehavenpolitiek. De samenwerking met diverse universiteiten, hogescholen en andere kenniscentra of betrokken initiatieven zoals TIDE (de biologische kwaliteit binnen de estuaire zones van vier noord-Europese estuaria, waaronder Schelde en Maas) ligt hier voor de hand.

En bijgevolg.

In het Nationaal Landschap Zeebrant zijn de volgende bepalingen van kracht.

- Het landschap moet het uitgangspunt worden van het ruimtelijk beleid ;
- water, bodem, natuur, landschap en cultuurhistorie sturen de andere ruimtelijke ontwikkelingen nl. wonen, werken, landbouw en recreatie ;
- bedrijven, woongebieden en infrastructuurzones worden niet meer uitgebreid, tenzij een aantoonbare duurzame meerwaarde ontstaat. De visuele aantasting van het gebied moet stoppen ;
- de lintbebouwing en de verdere verstedelijking van het platteland moet een halt worden toegeroepen ;
- uitbreiding van het Delta-overleg is wenselijk : ruimer dan alleen over waterbeleid. Nu over de nieuwe uitdieping van de Schelde is beslist, kan dit Delta-overleg nieuwe opdrachten aan ;
- de verdere ontwikkeling van het Sloegebied (Vlissingen) betekent duizenden vrachtwagens extra die per dag door Brabant rollen, onder meer via sluipwegen ;
- aan Vlaamse kant dient dringend een inventarisatie opgesteld van alle cultuur-historische waarden van de linker-Scheldeoever ;
- natuurwaarden gelegen in industriezones kunnen worden beschermd binnen één landschappelijke visie, zoals dat uitgewerkt werd tussen het Antwerpse havenbedrijf en Natuurpunt ;
- A4 Antwerpen-Rotterdam ??? A58 ??? ;
- Ijzeren Rijn ??? : de verbinding met de Betuwelijn loopt dwars doorheen Noord-Brabant ;
- logistiek park Zundert ??? ;
- mogelijkheden van het Rijn-Scheldekanaal ??? ;
- optimalisering leidingenstraat ??? ;
- consequenties van de klimaatverandering ??? ;
- aan deze visie dient een concreet grensoverschrijdend project gekoppeld dat wordt uitgevoerd met Europese steun en/of de steun van de Benelux, bv. project voor een groot-Saeftinghe ;
- de uitbouw van grensoverschrijdende natuurparken zoals de Brabantse Wal, Saeftinghe, Markizaat, Hof van Eden ;
- het gebied Zoom – Kalmthoutse Heide kan een euregio worden ;
- de opwaardering van het Schelde-Rijnkanaal in plaats van een nieuwe lijn-11 aan te leggen van Antwerpen naar Rotterdam ;
- het uitgangspunt voor een woongebied is een goede woonomgeving ;
- bedrijventerreinen dienen beter ingewerkt te worden in een eigen schermbeplanting in plaats van het schaamgroen van vandaag ;
- de familiale landbouw dient aangemoedigd te worden ;
- de vraag kan gesteld worden waar de logica van de eigen landbouw gebleven is wanneer bv. 50.000 buitenlandse arbeidskrachten worden

tewerkgesteld in de Brabantse landbouw voor de kweek van producten die grotendeels naar het buitenland gaan ;

- kleigronden dienen gereserveerd te worden voor de landbouw in plaats van te worden gebruikt als industrieterrein ;
- dient elke gemeente zonodig over een eigen industrie- of KMO-terrein te beschikken ? ;
- bij verkavelingen (voor zover die nog gewenst zijn) dient een open strook gerealiseerd tussen de percelen in als corridor voor de biodiversiteit, zoals dat al enige tijd wordt toegepast in Oost-Europa ;
- lucht- en watervervuiling zijn afgenomen in het gebied, maar blijven reëel. Een rapport van VOKA (de Antwerpse Kamer van Koophandel) van mei 2010 toont aan dat de uitstoot van verontreinigde stoffen in de lucht in de periode '98 – '08 verminderde met 40 % bij een stijging van de productie met 10 %, met o.m. voor benzeen –87 % en voor stof –63 %. De problematiek van het fijn stof is de jongste jaren echter veel sterker op de voorgrond getreden en blijkt een bijzondere uitdaging ;
- de zogezegde milieuvriendelijkheid van scheepvaartverkeer is ook relatief. Het International Institute for Applied Systems Analysis berekende, in opdracht van de EU, dat de zeescheepvaart rond Europa in 2000 jaarlijks een uitstoot noteerde van 2.578 kiloton zwaveldioxide en 3.617 kiloton stikstofdioxide. Dat is de helft van alle luchtvervuilende bronnen op het land (wegverkeer, energiecentrales, industrie, woningen, landbouw) in de 25 toenmalige lidstaten van de EU. Volgens diezelfde studie zal de luchtvervuiling, veroorzaakt door zeeschepen rondom Europa, van 2016 af alle luchtvervuiling van die 25 landen samen overtreffen. Nieuwe normen kunnen helpen, maar schepen gaan 20 tot 30 jaar mee ;
- onderzoek van Ecosonos toont aan dat zowat 40 % van alle emissies van NOx, SO2 en CO2 in het Belgische deel van de Noordzee en in de Vlaamse havens, afkomstig is van de scheepvaart ;
- Het Teleos-model dient hier concreet uitgewerkt : samenwerking tussen mens, ecologie en economie. Ze vormen samen het verhaal van de aarde.

Een aantal andere, meer concrete keuzes, staan vermeld in de vorige visietekst onder de hoofdingen natuur, water, landschap, wonen, bedrijven, mobiliteit en gezondheid (enkel in Nederland). Zij kunnen worden toegevoegd aan de hierboven vermelde keuzes. De vraag is of een soortgelijke benadering ook vanuit Vlaanderen wenselijk is. En wie dat dan op zich neemt.