Visienota

EEN GROENE NEW DEAL

VOOR HET HAVENBELEID IN DE SCHELDE-RIJNDELTA

Rotterdam | Antwerpen | Zeebrugge | Gent | Vlissingen | Terneuzen

GROENLINKS
ZIN IN DE TOEKOMST

GROEN!


ROTTERDAM
VLISSINGEN
ZEEBRUGGE
TERNEUZEN
ANTWERPEN
GENT

INHOUD

VOORWOORD

Havens waren steeds onze toegangspoorten tot de wereld. Vanuit alle windrichtingen kwamen goederen onze regio binnen en wat wij te bieden hadden, werd verscheept over de hele wereld. Havens ontwikkelden zich als grote handels- en transportcentra, met aanpalend grootschalige industriële activiteiten. Onze zeehavengebieden nemen een centrale plaats in in ons economisch systeem: het zijn economische groeipolen.

De sociaaleconomische betekenis van havenactiviteiten – directe en indirecte werkgelegenheid en de economische toegevoegde waarde – is belangrijk voor de economieën van de lage landen. Maritiem vervoer blijft een goedkope vorm van transport en de wereldhandel zal blijven groeien, dus ook de aan- en afvoer in de zeehavens van de Schelde- en Rijndelta zal nog toenemen. Goed nadenken over de gewenste havenontwikkelingen, om de troeven van zeehavengebieden ook in de toekomst maximaal te benutten, is een belangrijke opdracht voor de overheid.

Maar de regeringen van Nederland en Vlaanderen profileren onze regio's als centrum van logistiek en distributie voor Europa, met de havens als draaischijf. Deze gelijklopende ambities zorgen voor een bikkelharde concurrentiestrijd tussen de verschillende havens. Grensoverschrijdende samenwerking is afwezig of zeer beperkt. Dat heeft zwaarwegende nadelige economische, maatschappelijke en ecologische gevolgen.

Voor de beheerders van de havens is de meest opvallende evolutie van de voorbije decennia, het containervervoer, ook het fundament voor toekomstige havenontwikkelingen. Alle havenontwikkelingsplannen hebben in eerste instantie tot doel de toegankelijkheid van de havens voor grotere schepen te verbeteren en de containercapaciteit drastisch uit te breiden.

Voor Groen! en GroenLinks zullen de havenactiviteiten die we verder ontwikkelen ecologisch duurzaam moeten zijn, waarbij ecologische parameters als ruimtebeslag, emissies, gebruik van innovatieve groene technologie enzovoort de grenzen van de haven- en havengerelateerde industriële activiteiten bepalen.

De luchtkwaliteit in onze regio staat zwaar onder druk en de groeiende (vracht) wagenmobiliteit maakt de situatie alleen maar ernstiger. De gezondheidsgevolgen van fijn stof zijn erg groot. Hier zijn de grenzen bereikt en is een kentering absoluut nodig.

Het ongebreideld transporteren van goederen in alle windrichtingen om, dikwijls na een beperkte behandeling aan de andere kant van de wereld, terug te keren om hier verkocht te worden, is een achterhaald economisch model en creëert een te beperkte economische toegevoegde waarde. De keten tussen productie en eindbestemming zo kort mogelijk houden, is – ook voor een duurzame energiepolitiek – de weg naar economische duurzaamheid.

De lage landen als distributielanden profileren (met de sterk geautomatiseerde containertrafiek als uithangbord), zorgt voor een enorme ruimte-inname en gigantische verkeersstromen, maar niet voor een evenwaardige arbeidscreatie. Dus ook vanuit sociaal oogpunt is dit de verkeerde richting.

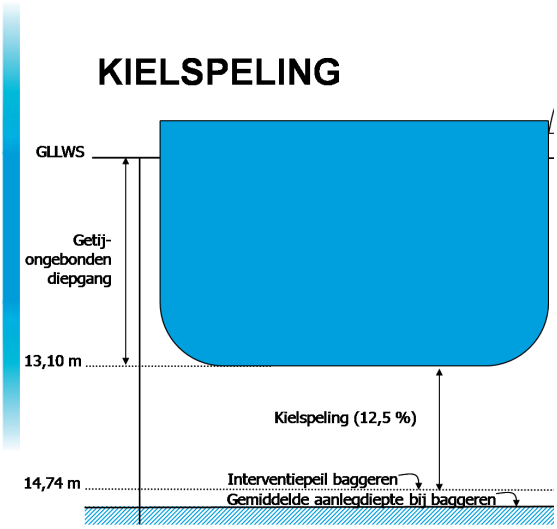
In deze visienota reiken groenen elkaar de hand, over de landsgrenzen heen. Nederland en Vlaanderen delen veel problemen (verkeerscongestie, milieuvervuiling en een hoge belasting van de levenskwaliteit), maar zoeken te weinig samen naar oplossingen. In deze visienota formuleren Groen! en GroenLinks een kader voor een economisch, sociaal en ecologisch duurzame ontwikkeling van de havens in de Schelde-Rijndelta.

LEEN HARPE
Fractievoorzitter GroenLinks Provinciale Staten Zeeland

MIEKE VOGELS
Voorzitter Groen!

DE TOEGANG TOT DE SCHELDE

In het kader van de toegankelijkheid tekenden Vlaanderen en Nederland op 11 maart 2005 het derde memorandum van overeenstemming en stelden de Ontwikkelingsschets 2010 vast. Daarmee werd een akkoord bereikt over een verruiming van de vaargeul in de (Wester-)Schelde (voor 100 miljoen euro), zodat schepen met een diepgang tot 13,1 meter onafhankelijk van het getij van en naar de haven van Antwerpen kunnen varen.



De groene partijen in Nederland en Vlaanderen hebben dit Scheldeverdrag goedgekeurd, omdat de drie aspecten – natuurlijkheid, veiligheid, toegankelijkheid – als één geheel beschouwd worden en gelijktijdig moeten worden uitgevoerd. Het verdrag is belangrijk voor de ontwikkeling van het Scheldebekken op lange termijn.

- Voor Groen! en GroenLinks blijft de evenwaardigheid en gelijktijdigheid van de drie onderdelen van de Scheldeverdragen – natuurlijkheid, veiligheid, toegankelijkheid – essentieel. Deze verruiming is voor ons ook de definitieve Scheldeverdieping.

DE TOEGANG TOT DE HAVENS

Zowel voor de havens van Gent en Zeebrugge als voor de Waaslandhaven staat een verbeterde toegang bovenaan het prioriteitenlijstje. Voor de drie Vlaamse havens samen betekent dat een investering van meer dan 2 miljard euro. Voor de Waaslandhaven gaat het om een sluis op de kop van het Deurganckdok en voor Gent over een nieuwe sluis in Terneuzen, op het kanaal Gent-Terneuzen.

Als er maar één sluis is als toegang tot de haven, zijn bij calamiteiten de nadelige gevolgen te groot. Bovendien worden de afmetingen van de schepen steeds groter, waardoor een stijgend percentage schepen de haven van Gent niet meer kan bereiken wegens de te beperkte sluizen.

Met het principe dat de toegang tot de haven van Gent verbeterd dient te worden, hebben we geen probleem, maar een aantal ecologische parameters (het al dan niet verdiepen en verbreden van het kanaal Gent-Terneuzen, mogelijke invloed op de waterbevoorrading en verzilting) bepalen het afwegingskader.

- Een nieuwe of geoptimaliseerde maritieme toegang tot de havens (zowel voor de Waaslandhaven als Gent), om de bottleneck van één sluis op te vangen en economische ontwikkelingen te versterken, kunnen we ondersteunen. Maar een aantal ecologische parameters zijn wel bepalend voor de aanleg van de sluizen. De verbreding van het kanaal Gent-Terneuzen kan voor ons niet.

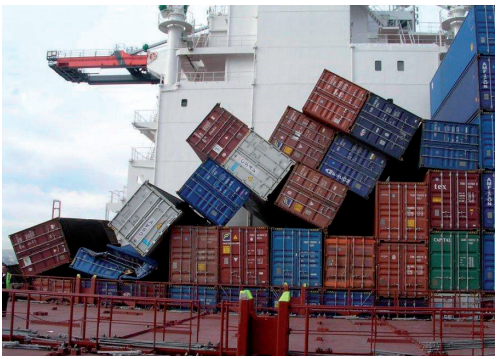
NOG MEER CONTAINERS

Zowel volgens de Rotterdamse als de Antwerpse havenautoriteiten zou tegen 2015 de huidige containercapaciteit opgebruikt zijn. Met de huidige infrastructuur beschikken Rotterdam en Antwerpen over een containercapaciteit van respectievelijk 17 en 16 miljoen twintigvoetcontainers (TEU). Als we er rekening mee houden dat zowat 80% van de totale capaciteit (= exploitatiecapaciteit) kan gebruikt worden zonder congestieproblemen, kunnen we in onze regio zowat 29 miljoen TEU verwerken.

Maar de plannen en wensen van de havenbedrijven voor uitbreidingen en nieuwe containerterminals kennen geen grenzen. In Rotterdam wordt begonnen met de aanleg van de Tweede Maasvlakte (17 miljoen TEU), in Antwerpen wil men na het Deurganckdok nu ook het Saeftingedok (10 miljoen TEU) zo snel mogelijk aanleggen, in Zeebrugge worden aan het Albert II-dok nieuwe terminals opgericht (2 miljoen TEU) en in Vlissingen is inbreiding gepland via de Verbrugge Container Terminal (3 miljoen TEU), de FMT-terminal (800.000 TEU) en de Scaldia Container Terminal (1 miljoen TEU) en wordt gediscussieerd over havenuitbreiding via aanleg van de Westerschelde Container Terminal (3 miljoen TEU).

De containertrafiek is het voorbije decennium gigantisch gegroeid, met regelmatig groeicijfers tot ver boven 10% per jaar. De economische ontwikkelingen in het Verre Oosten speelden daar een belangrijke rol in, maar ook de stijgende containerisatiegraad heeft de trafiek de hoogte in gejaagd. Zowat alle producten die in een container vervoerd kunnen worden, worden nu ook op die manier wereldwijd getransporteerd. De groeiende handel met nieuwe regio's in economische ontwikkeling, met uiteraard China voorop, zal de vervoerde volumes nog wel opgaand beïnvloeden.

Maar toch is een structurele groeivertraging van de containertrafiek onafwendbaar. Waar tot voor enkele jaren de mondiale containertrafiek steeg met 3 tot 4 keer de groei van het mondiale BNP, zal volgens experts de groei van de containertrafiek de volgende jaren stabiliseren rond 1,5 tot 2 keer de groei van het mondiale BNP.[1] [2] Na 2015 geven prognoses nog lagere groeicijfers aan. De groeivertra-



ging van de wereldhandel is een feit. De groei van de containertrafiek was in 2008, door de sterke terugval tijdens het laatste kwartaal, beperkt of onbestaande. Hoe structureel en ingrijpend deze terugval is, blijft nog onduidelijk. De havenbedrijven van Antwerpen en Rotterdam verwachten in 2009 enkele moeilijke kwartalen en een evenaring van de jaarcijfers van 2008 zou een heel positief resultaat zijn.

Reders beperken de capaciteit op bepaalde routes en bestellingen van nieuwe en grotere containerschepen worden uitgesteld of beperkt.[3] De topman van rederij Maersk verwacht zelfs geen herstel voor eind 2010.[4] Tussen oktober 2008 en februari 2009 werd geen enkel nieuw containerschip besteld. De voorbije 20 jaar gebeurde het nooit dat gedurende een periode van 4 maanden geen enkel containerschip werd besteld.[5]

Daarmee wordt aangetoond dat de onbeperkt positieve groeicurves die havenbedrijven voor de volgende 20 jaar regelmatig presenteerden, en waarop de argumentatie voor nieuwe uitbreidingsplannen was gebaseerd, onrealistisch waren.

▶ De containerisatie kan niet eindeloos toenemen. Een duidelijke structurele groeivertraging van de containertrafiek is onafwendbaar. De groeiprognoses van havenbedrijven op lange termijn gaan te veel uit van onrealistische economische omstandigheden.

3 De Lloyd 22 oktober 2008 - http://www.delloyd.be/nieuws/id22677-TNWA_snijdt_in_capaciteit_op_AziEuroparoute.html
4 http://www.delloyd.be/nieuws/id23364-Vooruitzichten_lijnvaart_worden_alsmaar_somberder.html
5 http://www.lloyd.be/nieuws/id23567-Bestellingen_voor_containerschepen_vallen_stil.html

WERK EN ECONOMISCHE MEERWAARDE

Als de huidige containerinfrastructuur optimaal functioneert, hebben we in de regio een totale capaciteit van zowat 36 miljoen twintigvoetcontainers, die voor werkgelegenheid en economische toegevoegde waarde zouden moeten zorgen.

De containerbehandeling is sterk geautomatiseerd en zorgt niet voor een hoge tewerkstellingsgraad per hectare. De **Nationale Bank van België** stelde vast dat in de maritieme sector in 2007 de werkgelegenheid gelijk bleef, ondanks de sterke stijging van de trafieken.[6] De daling van de directe werkgelegenheid per miljoen ton behandelde goederen is een duidelijke trend. Volgens de **Economische Ontwikkelingsstudie** (EOS) voor de haven van Antwerpen[7] zorgde 1 miljoen ton goederen in de transportgerelateerde havenactiviteiten in 1995 nog voor 309 directe arbeidsplaatsen. In 2004 leverde 1 miljoen ton goederen nog 240 directe arbeidsplaatsen op.

Een industriële haven zorgt voor beduidend meer arbeidsplaatsen dan een logistieke haven met belangrijke containeractiviteiten. In de haven van Gent (met slechts beginnende containeractiviteit) ligt de directe werkgelegenheid per hectare 28% hoger dan in de haven van Rotterdam (waar ¼ van de trafiek bestaat uit containers) en zelfs 80% hoger dan in Antwerpen (waar ½ van de trafiek bestaat uit containers).

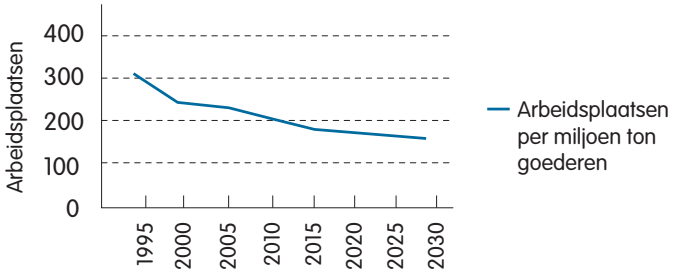
Wat mogen we in de toekomst verwachten van de transportgerelateerde havenactiviteiten? De Tweede Maasvlakte zou, volgens het Rotterdamse havenbedrijf, op een oppervlakte van 2.000 hectare 6.200 directe arbeidsplaatsen genereren.[8] 3,1 arbeidsplaatsen per hectare is bedroevend weinig.

Volgens de EOS zal de directe werkgelegenheid in de transportgerelateerde sector van de haven van Antwerpen in 2030 nog 1/3 lager liggen in 2004. Dan zal 1 miljoen ton goederen behandelen nog 159 arbeidsplaatsen opleveren.

---

6 http://www.nbb.be/doc/ts/Enterprise/Press/2008/cp20081014Nl.pdf
7 Economische Ontwikkelingsstudie (EOS) voor de haven van Antwerpen – European Centre for Strategic Analysis – 2005 – p. 132
8 http://www.maasvlakte2.com/mmfiles/Brochure_Maasvlakte2_tcm81-13576.pdf

DIRECTE WERKGELEGENHEID VAN
TRANSPORTGERELATEERDE HAVENACTIVITEITEN



Transportgerelateerde havenactiviteiten zorgen ook niet voor meer indirecte werkgelegenheid dan de andere havenactiviteiten en volgens de EOS zal ook de verhouding tussen directe en indirecte werkgelegenheid gelijk blijven: per directe arbeidsplaats, komt er 1,15 indirecte arbeidsplaats bij.

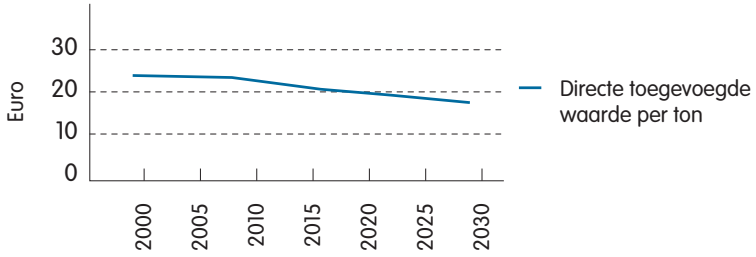
Van alle aan- en afgevoerde containers wordt maar een kleine minderheid ook 'behandeld' in de buurt van de havens. Deze 'behandeling' (strippen en stuffen) moet voor de economische meerwaarde zorgen van de containertrafiek, maar de mogelijkheden om met containers toegevoegde waarde te creëren worden beperkter. Volgens **One Stone Consulting Group**[9] zal het aandeel van *transshipment* (bij aankomst worden containers onmiddellijk overgeladen, zonder verdere behandeling, op een ander zeeschip) en lege containers (door handelsonevenwichten) toenemen. Tegen 2015 zal nog ruim 50% van de trafiek in Europa bestaan uit cargo, bijna 30% uit *transshipment* en zowat 20% uit lege containers. Volgens het Antwerps havenbedrijf levert een transshipmentcontainer nog zowat 1/3 van de meerwaarde van een cargocontainer op, maar uit een lege container valt uiteraard niet veel meer te persen.

Volgens **Geert Noels** zorgen in de Belgische havens de maritieme activiteiten slechts voor een kwart van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid.[10] Terwijl volgens de EOS tussen 2002 en 2030 de directe toegevoegde waarde van de trans-

9 One Stone Consulting Group, Container Terminal Focus 2015 - part 2: Container Cargo Trends, p.46,2006
10 Vlaams Parlement, 9 april 2008 http://jsp.vlaamsparlement.be/docs/stukken/2007-2008/g1723-1.pdf

portgerelateerde sector met 25% zal dalen, zal in diezelfde periode de directe toegevoegde waarde van de industrie (per hectare) stijgen met 30%.

DIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE VAN
TRANSPORTGERELATEERDE HAVENACTIVITEITEN



▶ Containertrafiek en -distributie zorgt slechts voor beperkte werkgelegenheid en weinig toegevoegde waarde. Havenspecialisatie in deze richting is een economisch niet-duurzame ontwikkeling.

INNOVATIE LOONT

De uitgetekende groeiprognoses voor de containertrafiek gebruikten te veel een onrealistisch, stabiel economisch klimaat met sterke groei als premisse, maar ook de containerterminals hebben een sterke ontwikkeling meegemaakt. Tussen 1998 en 2004 is de ruimteproductiviteit (TEU/hectare/jaar) zowat verdubbeld en die evolutie zet zich onverminderd voort. In 2004 bedroeg de ruimteproductiviteit in de Antwerpse haven 18.000 TEU/ha en in 2008 was dat al 20.000 TEU/ha.

Volgens deskundigen is een ruimteproductiviteit van 35.000 TEU/ha[11] voor nieuwe terminals mogelijk. Dat ook voor bestaande terminals de ruimteproductiviteitsverhogende ontwikkelingen nog niet ten einde zijn, wordt bijvoorbeeld aangetoond door de haven van Hamburg, waar door de optimalisatie van 4 bestaande terminals de volgende jaren de capaciteit van 8,8 miljoen TEU zal verhogen tot 14,7 miljoen TEU. Voor de Burchardterminal wordt zo de ruimteproductiviteit opgetrokken van

11 Remco Stenvert, manager corporate development Europe Container Terminals (Hutchison Group), e-mail 28/05/08

17.500 TEU/ha naar 32.500 TEU/ha.[12] Wat aantoont dat ook voor bestaande terminals in Europese gatewayhavens de ruimteproductiviteit tot ruim boven de 30.000 TEU/ha kan stijgen. De MSC-Home terminal in Antwerpen zal in 2009 met drie nieuwe kranen de productiviteit opdrijven met 5%, tot 27.000 TEU/ha, en haalt daarmee veruit de hoogste performance, samen met het Deurganckdok, van de Antwerpse haven.

Er is dus nog een relevante groeimogelijkheid van de ruimteproductiviteit voor containerterminals. De haven van Rotterdam houdt voor de Maasvlakte rekening met een jaarlijkse capaciteitsgroei van 2%, van 21.600 TEU/ha in 2007 naar 27.700 TEU/ha in 2020.[13] De haven van Antwerpen houdt het bij 1,6%, van 20.000 TEU/ha in 2008 naar 24.000 TEU/ha in 2020.[14] Als we kijken naar de evolutie van het voorbije decennium en zelfs de voorbije jaren, wordt deze autonome capaciteitsgroei niet echt ambitieus ingeschat. Maar ook met een productiviteitsgroei van 2% per jaar kan de haven van Antwerpen de volgende 20 jaar zelfs de hoogste groeiprognose opvangen zonder 1 meter nieuwe kaai.

▶ De optimalisering van de ruimteproductiviteit – investeren in innovatie – kan in belangrijke mate de groei van de containertrafiek opvangen. Met de keuze voor kwaliteitsvol gebruik van de huidige havengebieden, is uitbreiding overbodig.

DE PRIJS VAN OPEN RUIMTE

Niet alle terminals worden optimaal gebruikt. Er zijn nog steeds terminals die minder dan 20.000 TEU/ha halen. De focus richten op uitbreiding in plaats van op inbreiding en optimalisatie van de terminals, is slechts mogelijk omdat open ruimte niets kost. Het in beslag nemen en 'voor eeuwig' doen verdwijnen van open ruimte heeft geen economische prijs. Ook de containerisatie in de haven van Vlissingen illustreert dit. De VCT (inbreiding) zal volgens **Zeeland Seaports** ruim 26.000

12 www.hafen-hamburg.de/content/view/13/13/lang,en/ One Stone Consulting Group – Container terminal focus 2015, 2006

13 Project Mainportontwikkeling, Voortgangsrapportage 2007, blz. 35 - http://www.rom-rijnmond.nl/projecten/brg/BRG_Voortgang_2007.pdf

14 Hoorzitting containertrafiek Vlaams Parlement 29 april 2008

TEU/ha halen, waar de WCT (uitbreiding) slechts een krappe 20.000 TEU/ha zal halen.

Open ruimte is nochtans een schaars goed met een heel grote maatschappelijke waarde. 2000 hectare voor de Tweede Maasvlakte en 1000 hectare voor het Saeftinghedok: er moet – tot nu toe – geen economische prijs voor worden betaald.

▶ Ruimtebeslag moet een economische prijs hebben.

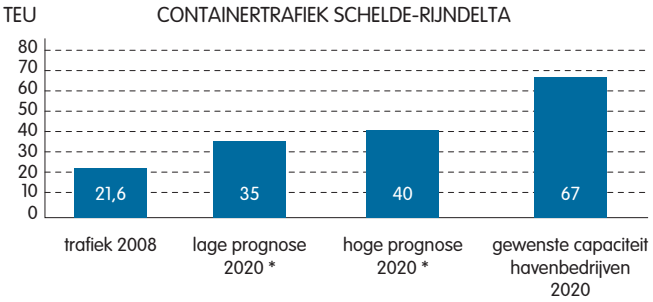
ONDERLINGE CONCURRENTIE MET GROTE INFRASTRUCTUUR

Aangezien open ruimte niets kost, is het mogelijk om de concurrentieslag te voeren met grote infrastructuurwerken in plaats van met innovatief beleid. Beschikken over grote capaciteitsreserves is een cruciaal element geworden voor het imago van een haven, als element om reders te overtuigen om voor een bepaalde haven te kiezen.

Reders kiezen in West-Europa veelal voor 2 aanloophavens: één in de lage landen en één in Noord-Duitsland. Er is dus rechtstreekse Vlaams-Nederlandse concurrentie, niet alleen voor containers (geen enkele terminaloperator is zowel in Antwerpen als in Rotterdam aanwezig), maar ook de andere behandelde goederenstromen van Rotterdam en Antwerpen zijn gelijkaardig. De grootste aantrekkingskracht op reders kunnen uitoefenen door de grootste vrije capaciteit te kunnen aanbieden, lijdt tot zinloos ruimtebeslag en dito miljardeninvesteringen.

In 2007 maakte **Ocean Shipping Consultants** prognoses[15] over de containertrafiek tot 2020. Als het aandeel van onze regio in Noord-Europa op hetzelfde niveau blijft, mogen we onder gunstige economische omstandigheden in 2020 rekenen op een trafiek van zowat 40 miljoen TEU. Als de economische motor zou sputteren (waar we op dit moment dagelijks mee worden geconfronteerd), komen we op basis van de cijfers van OSC op 35 miljoen TEU in 2020.

15 Ocean Shipping Consultants – Container port strategy. Emerging issues, 2007



* eigen berekening op basis van cijfers Ocean Shipping Consultants

Als we de uitbreidingsplannen en -wensen van de havenbedrijven tegen 2020 (Tweede Maasvlakte 11 miljoen TEU, Saefthingedok 10 miljoen TEU, Zeeland 7,5 miljoen TEU, Albert II-dok in Zeebrugge 2 miljoen TEU) toevoegen aan de huidige capaciteit, heeft onze regio in 2020 een containercapaciteit van 67,5 miljoen TEU. Dan houden we zelfs geen rekening met de verbetering van de productiviteit op bestaande terminals. Uitgaand van een exploitatiecapaciteit van 80%, kunnen we dan 54 miljoen twintigvoetcontainers (zonder congestie) verhandelen.

▶ De concurrentieslag met grote containerinfrastructuur is ruimte- en geldverspillend en zal zorgen voor overcapaciteit. Als alle plannen worden uitgevoerd, hebben we in 2020 in onze regio een overcapaciteit voor containerbehandeling van twee keer het Deurganckdok.

EEN VERSTIKKENDE KETTING VAN DISTRIBUTIE-INVESTERINGEN

Er wordt zwaar geïnvesteerd om containertrafiek aan te trekken, maar de containers moeten ook naar het hinterland geraken. Ook daarvoor investeert de overheid massaal.

In Rotterdam bestaat 25% van de containertrafiek uit transshipment (de overslag van het ene zeeschip op het andere) en in Antwerpen is dat 20%. De overige containers worden landinwaarts vervoerd. Hiervan wordt bijna 60% over de weg vervoerd, 30% via de binnenvaart en 10% over het spoor.

Het wegennet in de lage landen wordt nu al heel zwaar belast. Een verdere toevloed van containers kan enkel zorgen voor een algehele verkeerscongestie. Deze verkeersknoop (10 miljoen file-uren per jaar in Vlaanderen) heeft niet enkel een directe economische impact (de EU schat de kostprijs van de files op 2% van het BBP), maar kan ook een negatieve invloed hebben op de ontwikkelingen en de creatie van toegevoegde waarde door andere economisch sectoren (diensten en industrie). Want de bereikbaarheid is een element voor bedrijven bij de keuze van een vestiging. Een *'crowding out-effect'* dreigt, waarbij eenvoudige activiteiten die met een hoge toegevoegde waarde wegduwen.

We zien een reeks kettinginvesteringen ontstaan, waarbij het pleidooi voor containerinfrastructuur en logistiek ook investeringen vereist op het vlak van optimalisering van de toegankelijkheid van de havens, nieuwe of capaciteitsverhogende weg-, spoor- en binnenvaartinfrastructuur en opslag- en behandelingscapaciteit in het hinterland. De kerntaak van de havens verschuift, omwille van de congestie, steeds meer naar het hinterland. Maar de investerings- en externe kosten in het achterland blijven meestal buiten beschouwing.

- Het totale kosten-batenplaatje van de investeringen voor de Vlaamse en Nederlandse logistieke roeping wordt niet gemaakt.De kettinginvesteringen in distributie worden te gemakkelijk als vanzelfsprekend beschouwd en hebben een te zware maatschappelijke impact.

HET VERVOEREN VAN VRACHT

Naast het aanleggen van het haveninterne verkeersnetwerk en het optimaliseren van bestaande wegen, staan ook een aantal nieuwe projecten inzake wegverkeer op stapel: Oosterweelverbinding rond Antwerpen (3 miljard euro), de A15 vanuit de Maasvlakte naar Rotterdam (1,5 miljard euro), A4 (300 miljoen euro), Ax tussen Zeebrugge en E34. In het verlengde hiervan liggen discussies over extra rijstroken op de E313, parallelwegen langs de E17 in het Waasland om het lokale verkeer van de snelweg te halen enzovoort.

Dat nieuwe wegen extra verkeer aantrekken, is niet enkel een slogan van actiegroepen, het is een wetenschappelijk onderbouwde theorie. Men heeft het over *'induced demand'*. De aanleg van nieuwe wegen induceert de vraag naar meer verkeer, tot alle wegen opnieuw zijn dichtgeslibd: de ijzeren wet van de congestie.

Als de volgende 20 jaar de containertrafiek zou verdubbelen, moet het aandeel van het wegtransport beperkt worden tot 30% om de stroom containervrachtwagens op het huidige peil te houden.

De haven van Antwerpen wil tegen 2020 het aandeel van het wegverkeer terugbrengen tot 42,5%. De haven van Rotterdam wil op de Tweede Maasvlakte tegen 2033 aan 35% vrachtverkeer zitten. Dus zelfs de nieuwste exploitatie, met speciale spoorlijn (Betuweroute) en goede binnenvaartverbindingen, zal niet kunnen verhinderen dat het aantal containervrachtwagens op onze wegen nog toeneemt.

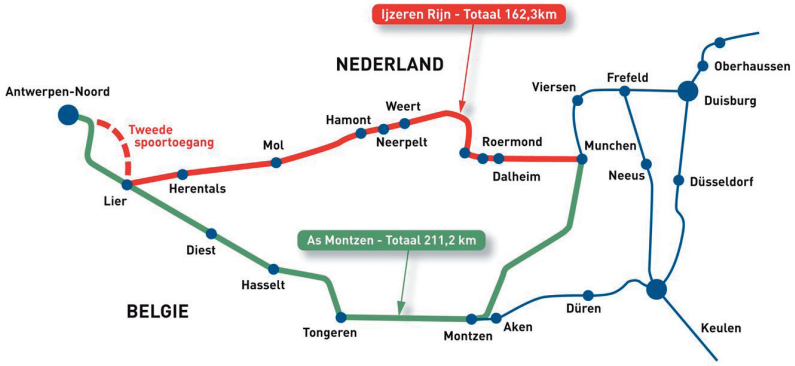
De voorbije jaren ging de evolutie van wegtransport naar spoor en binnenvaart (*modal split*) erg langzaam en moesten ambitieuze doelstellingen neerwaarts worden bijgesteld. Het havengerelateerd vrachtverkeer zal nog verder groeien, ook na zware investeringen in de spoorinfrastructuur.

- Zelfs het halen van de optimistische modalsplitdoelstellingen zal de totale verkeerscongestie niet kunnen verhinderen. De grens van wat maatschappelijk draagbaar is, is bereikt. Het doorrekenen van de externe kosten(internalisering) voor alle vervoersmodi is noodzakelijk voor een sturend mobiliteitsbeleid.

DE TREIN STOPT NIET AAN DE GRENS

Vanuit Rotterdam is de Betuweroute richting Duitsland al in gebruik, vanuit Vlissingen is de Sloelijn aangelegd. Voor Vlaanderen is de IJzeren Rijn topprioriteit. Ook hier geldt het adagium van de onderlinge concurrentie met grote infrastructuur. De natuur- en ruimteverslindende Betuweroute (kostprijs 4,7 miljard euro) van de Rotterdamse haven richting Duitse hinterland is bijna twee jaar operationeel. Vlaanderen kiest voor de historische IJzeren Rijn als parallelle ontsluitingsroute voor het goederenverkeer van de haven van Antwerpen richting Duitsland.

Uit de vervoersprognoses[16] blijkt dat de IJzeren Rijn geen invloed heeft op de *modal split* en slechts een beperkte tijdswinst oplevert.



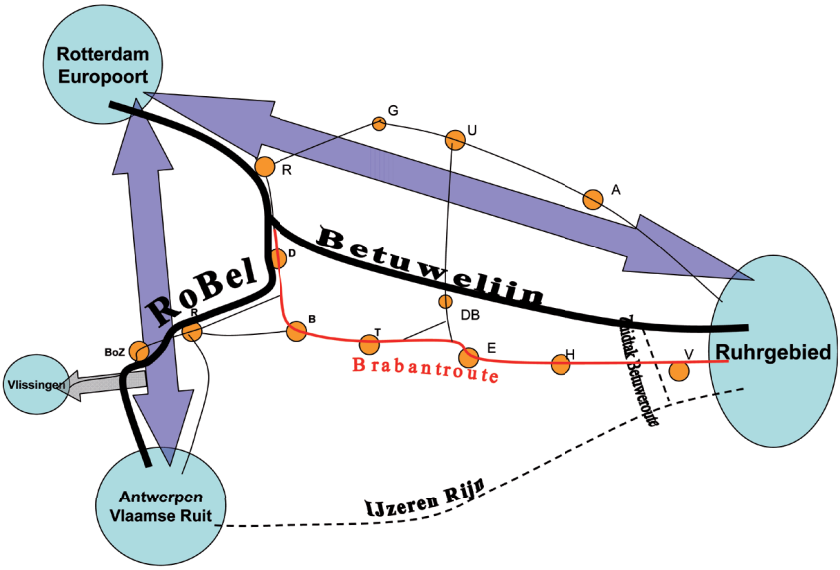
Voor 2/3 van de goederenstromen die over de IJzeren Rijn getransporteerd zouden worden, is de economische winst ten opzichte van de bestaande (en volledig geëlektrificeerde) Montzenroute 5% of minder. Vooral voor het transport naar Noord-Duitsland is de IJzeren Rijn een snellere verbinding. Maar richting noorden is er misschien een economisch nog interessanter alternatief, door het goederenvervoer vanuit de haven van Antwerpen aan te takken op de Betuweroute. Om de IJzeren Rijn nuttig te maken voor de haven van Antwerpen, moet ook de tweede spoortoegang rond Antwerpen (1 miljard euro) worden aangelegd. Ook dit project heeft een zware maatschappelijke impact.

Maar de Vlaamse en Belgische regering blijven de Nederlandse bezwaren counteren en hopen op ingebruikname van de IJzeren Rijn in 2018. De financiële implicaties en de milieu-impact zijn ondergeschikt aan het veronderstelde economische belang: de beschikbare capaciteit als element voor het aantrekken van nieuwe goederenstromen.

In Nederland is het RoBel-project (de goederenspoorlijn tussen Rotterdam en België) in de onderste lade beland, terwijl voor het noord-zuidwegverkeer wel investeringen plaatsvinden voor A4 en N57. In Vlaanderen is goederenlijn 11

16 Vervoersprognose IJzeren Rijn, TNO en Transport & Mobility Leuven, mei 2007 / Vervoersprognoses IJzeren Rijn, NEA en Universiteit Antwerpen, april 2007

richting noorden bijna helemaal aangelegd en zal de Liefkenshoekspoortunnel, die tegen 2014 wordt afgewerkt, hierop aansluiten. De RoBel-verbinding zou een aantal knelpunten rond Roosendaal en Bergen-op-Zoom oplossen en een hefboom kunnen zijn om meer goederentrafiek op de noord-zuidas op de trein te krijgen. Op deze as wordt nu enkel geïnvesteerd in weginfrastructuur en op de bestaande spoorlijn wordt – terecht – om redenen van veiligheid en overlast de maximumsnelheid verlaagd, wat de economische aantrekkingskracht van het spoor uiteraard beperkt.



Bestaande studies als de **Ketenstudies** negeren vaak de optie voor een goederenspoorverbinding tussen Antwerpen en Rotterdam met aansluiting op de Betuweroute, en dat terwijl een prognose van ProRail uit 2007 verwacht dat tegen 2020 de goederenvervoerstroom tussen Antwerpen en Rotterdam via het bestaande spoor tussen de 12 en 17 miljoen ton zou bedragen. Tegenover 3.1 miljoen ton in 2006.

De capaciteit van de Betuweroute wordt zwaar onderbenut. Ook de toekomstverwachtingen tonen aan dat de route nog heel wat extra treinen aankan. De exploitant verwacht dat er in 2009 zelfs 10% minder goederentreinen over de

Betuweroute zullen rijden dan in 2008. Op het A15-tracé, tussen Barendrecht en Duitsland (dus vanaf het punt waar de RoBel-verbinding op de Betuweroute zou aansluiten) reden in 2008 200 treinen per week, of gemiddeld 1,2 treinen per uur.[17]

De onderlinge havenconcurrentie zorgt ervoor dat Vlaanderen en Nederland enkel oog hebben voor de eigen hinterlandverbindingen. Samenwerking en zoeken naar complementariteit van de infrastructuur kan de overheidsuitgaven limiteren, de verdere aantasting van de open ruimte beperken, stimulansen geven voor de modal shift en ook economische opportuniteiten creëren.

- Belgisch-Nederlandse samenwerking en complementariteit inzake spoorinfrastructuur is noodzakelijk om het vrachtvervoer over de weg in te perken. Een goederenspoorverbinding tussen Rotterdam en Antwerpen is prioritair.

BINNENVAART: KANSEN EN BEDREIGINGEN

Ook het aandeel van het vervoer per binnenschip zal moeten stijgen om de modal split-doelstellingen te halen. Het verbeteren van de toegankelijkheid van het Albertkanaal door het verhogen van de bruggen is een absolute prioriteit. Een mogelijke aansluiting vanuit Rotterdam op de Seine-Noord-route geniet geen onderzoeksprioriteit. Deze mogelijkheid om de binnenvaart te versterken, moet zeker onderzocht worden.

Maar soms blijven plannen voor de binnenvaart beperkt tot een verstarde visie met natuurverslindende effecten. De verbinding tussen de haven van Zeebrugge en het Kanaal Gent-Terneuzen (Seine-Schelde-West) zou een verbinding voor schepen tot 4.500 ton mogelijk moeten maken. Maar deze investering van 1 miljard euro zou een ramp betekenen voor het cultuur-historisch landschap en zware gevolgen hebben op de leefbaarheid, waterhuishouding en mobiliteit van het gebied.

Nieuwe ontwikkelingen die als alternatief kunnen fungeren, zoals de estuaire vaart, worden dan weer te weinig ontwikkeld. Op dit ogenblik heeft Vlaanderen drie estu-

17 http://www.delloyd.be/nieuws/id23680-Trafiekdaling_verwacht_op_Betuweroute.html

aire vaartuigen (die zowel op zee als binnenwateren kunnen varen), waar twaalf tot vijftien schepen zouden volstaan om de haven van Zeebrugge te ontsluiten.

- Ook voor investeringen in de binnenvaart gelden ecologische afwegingscriteria. Voor de ontsluiting van de haven van Zeebrugge verzetten we ons sterk tegen de verbreding van het Schipdonkkanaal (Seine-Schelde-West).

DE MILIEU-IMPACT VAN DE SCHEEPVAART

De CO_2-uitstoot van de scheepvaart werd steeds zwaar onderschat. Volgens de **International Maritime Organization** is de CO_2-uitstoot van de scheepvaart dubbel zo hoog als van de luchtvaart.

Het **Maritiem Instituut van de Universiteit Gent** berekende dat in 2004 zeeschepen in de Belgische territoriale wateren en in de Vlaamse havens zorgden voor de uitstoot van 79,5 kiloton stikstofoxide (NOx). Dat is bijna evenveel als het wegverkeer in Vlaanderen in 2004 (88 kiloton).

Het **International Institute for Applied System Analysis** berekende in opdracht van de Europese Unie de luchtvervuiling door de scheepvaart in het jaar 2000. De schepen in de zeeën rondom Europa waren dat jaar verantwoordelijk voor een uitstoot van 2.578 kiloton zwaveldioxide en 3.617 kiloton stikstofoxide. Dat is de helft van wat alle luchtvervuilende bronnen op land (wegverkeer, energiecentrales, industrie, enzovoort) in de 25 Europese lidstaten uitstoten.

Volgens dezelfde studie zal de luchtvervuiling door de scheepvaart rondom Europa vanaf 2016 de uitstoot van alle luchtvervuilende bronnen in de 25 Europese lidstaten overtreffen. De Europese Unie stelt strengere eisen aan het zwavelgehalte van de brandstof voor schepen en ook voor NOx moet men aan technische voorwaarden voldoen. Maar schepen gaan 20 tot 30 jaar mee, dus werpen de vernieuwingen pas traag vruchten af.

Onderzoek (**Ecosonos**) toont aan dat voor België zowat 40% van de totale emissies van NOx, SO_2 en CO_2 in het Belgisch deel van de Noordzee en de Vlaamse havens, afkomstig is van de havens.[18]

Het instellen van milieuzones, waarbij de meest vervuilende zeeschepen de toegang tot een bepaalde zone wordt ontzegd, is een belangrijk milieubeleidsinstrument, dat een stimulans is voor de versnelde invoering van milieuvriendelijker transport.

Ook de differentiatie van havengelden op basis van scheepsemissies en het algemeen invoeren van walstroom zouden een belangrijke positieve milieu-impact hebben en het belangrijke aandeel dat havenactiviteiten nu hebben in de slechte luchtkwaliteit van de havenregio's beperken.

Idealiter worden dergelijke maatregelen, naast een strenge normering, op Europees niveau ingevoerd, maar aangezien de havenconcurrentie zich vooral afspeelt binnen de Schelde-Rijndelta, kunnen gemeenschappelijke Vlaams-Nederlandse milieumaatregelen een positief effect hebben, zonder invloed op de concurrentiepositie van de regio.

- Een inhaalbeweging om het aandeel van de scheepvaart in de luchtvervuiling te beperken is dringend nodig en haalbaar door de vergroening van het havenbeleid.

HET GAAT OM ONZE GEZONDHEID

Vrachtverkeer van de weg halen, is cruciaal voor de luchtkwaliteit. We leven in een regio waar de luchtkwaliteit sterk onder druk staat. Uit het **Clean Air Project for Europe** blijkt dat Vlaanderen en Zuid-Nederland de meest vervuilde regio's van Europa zijn. Deze slechte luchtkwaliteit heeft duidelijke gezondheidseffecten. Elke Vlaming verliest gemiddeld 13 levensmaanden door de hoge concentratie van fijn stof in de lucht.

18 http://www.belspo.be/belspo/home/publ/pub_ostc/EV/rappEV44_en.pdf

Voor fijn stof geldt de regel: hoe fijner, hoe schadelijker. De aanwezigheid van PM 2.5 (*Particulate Matter*) is vrijwel uitsluitend het gevolg van menselijke activiteit, met het transport met dieselmotoren als cruciaal element. Havens behoren steeds tot de hotspots voor fijn stof (verkeersconcentratie, dieselmotoren zeeschepen), waar de Europese normen regelmatig worden overschreden.

Voor PM 10 is de Europese norm een maximale daggemiddelde concentratie van 50 microgram/m^3. Deze norm mag niet meer dan 35 keer per jaar worden overschreden. In de havengebieden wordt deze Europese norm zelfs 50 dagen of meer per jaar overschreden.

Volgens de **Wereldgezondheidsorganisatie** is er geen veilige achtergrondconcentratie voor PM 2.5. Dus boven 2 à 3 microgram per kubieke meter geeft elke toename een stijging van het gezondheidsrisico. De WHO stelt dat 10 microgram de norm moet zijn. In Californië geldt al 10 jaar een norm van 12,5 microgram. In de EU gaat men vanaf 2015 een norm van 25 microgram hanteren. “Dat is een pseudogevoel van veiligheid creëren bij de mensen”, is de conclusie over de Europese norm van Dr. **Marc Goethals**, cardioloog **Cardiovasculair Centrum Aalst**. [19]

Aanpassingen aan de motoren en roetfilters zorgen voor een beperking van de uitstoot, maar die effecten worden gecompenseerd door de groeiende verkeersstroom. Ook milieuzonering voor vrachtwagens in havens (Rotterdam vanaf 2013) kan een bijdrage leveren om de vergroening van het vrachtwagenpark te versnellen, maar de eenzijdige ontwikkeling van onze havens als logistieke poorten zal elke technische verbetering meer dan compenseren. Zo zal de aanleg van de Tweede Maasvlakte de totale fijnstofuitstoot van Nederland met 3 tot 7 percent verhogen.

- De gezondheidsrisico’s van een slechte luchtkwaliteit zijn te groot om de ongebreidelde ambities van Vlaanderen en Nederland als distributieregio’s van Europa voort te zetten. De grenzen van wat menselijk draagbaar is, zijn meer dan bereikt.

19 Vlaams Parlement, verzoekschrift over de Oosterweelverbinding in Antwerpen, 4 december 2008

SAMENWERKING VOOR DUURZAAMHEID

De onderlinge concurrentie tussen de havens in onze regio wordt niet enkel gevoerd met grote infrastructuur, ook financiële instrumenten en zelfs ecologische randvoorwaarden worden ingezet in de concurrentiestrijd. De aanloop- en behandelingskosten tussen de diverse havens kunnen sterk verschillen, dus tonnagetaksen en kadegelden spelen mee in het bepalen van de concurrentiepositie. Maar ook de niet herkenbare overheidsinvesteringen voor de havens, zoals de overheidsbijdrage voor baggerwerken, bepalen mee de concurrentiepositie.

Ook het al dan niet nemen van maatregelen die de havenactiviteiten milieuvriendelijker moeten maken, wordt te sterk gestuurd door de mogelijke invloed op de concurrentiepositie.

- Vlaams-Nederlandse samenwerking en een gemeenschappelijk havenbeleid voor de Noordzee is een belangrijke stap naar een economisch duurzaam havenbeleid en milieuvriendelijker havenactiviteiten.

Een Groene New Deal voor het Vlaams-Nederlands havenbeleid

De financieel-economische malaise, de klimaatverandering en de sociale crisis zijn uitingen van hetzelfde probleem: een economie die weigert rekening te houden met de draagkracht van mens en milieu. We moeten van de huidige situatie gebruik maken om te kiezen voor transitie, voor duurzame investeringen op lange termijn, voor investeringen in een ecologische economie. Het havenbeleid speelt hierbij een belangrijke rol en kan een voortrekker zijn voor de ecologische economie van de lage landen.

Als we de haven- en havengerelateerde industriële ontwikkelingen een economisch en ecologisch duurzaam karakter willen geven, kiezen we niet voor containerhavens en distributieregio's. Zowat alle goederen die in een container vervoerd kunnen worden, zitten al in een container. De toekomstige containertrafiek is afhankelijk van de mondiale economische ontwikkelingen, vooral in de BRIC-landen (Brazilië, Rusland, India en China). De trafiekgroei zal de volgende jaren beduidend lager liggen dan de voorbije jaren, om in de verdere toekomst nog verder te verminderen. De basiszekerheid die de stijgende containerisatiegraad creëerde, wordt vervangen door economische factoren die maar moeilijk te voorspellen zijn. Dat is een slechte fundering voor ongelimiteerde havenuitbreidingen.

Bovendien zien we een relatieve daling van de tewerkstelling en de toegevoegde waarde van de transportgerelateerde havenactiviteiten, terwijl het aandeel van het vrachtvervoer over de weg voor containers slechts langzaam daalt. We moeten dus meer containers aan- en afvoeren om de welvaartscreatie van deze trafiek op peil te houden, maar met een steeds grotere negatieve impact op mobiliteit, leefmilieu en gezondheid. Dat is zowel vanuit economisch als ecologisch oogpunt de verkeerde richting.

Het beperken van de transportafstanden tussen productie en consumptie is een economisch te verwachten en een ecologisch wenselijke ontwikkeling. In een duurzaam economisch beleid wordt het gesleep van goederen over de hele wereld tot een minimum beperkt. De maatschappelijke en ecologische kost van transport is groot. De internalisering van de externe kosten van transport is een belangrijk instrument om de keuze tussen de transportmodi te bepalen en het transportvolume te beperken. De Groenen bepleiten ook een verkenning van de mogelijkheden om een innovatief netwerk voor containervervoer aan te leggen tussen de havens in de Rijn-Schelde delta. Deze *'containermover'* rijdt over een vaste baan, onbemand en elektrisch aangedreven. Schoon, met grote capaciteit en weinig hinder.

De *knowhow*activiteiten met toegevoegde waarde hebben als noden bereikbaarheid, energiebevoorrading, human resources, innovatie en kennis. Havengebieden, met een diversiteit aan industriële processen, zijn perfect geschikt om het *cradle tot cradle*-principe in de praktijk te brengen, waarbij alle gebruikte materialen na hun leven in het ene product, nuttig kunnen worden ingezet in een ander product, zonder kwaliteitsverlies en zonder restproducten.

Het gebruik van fossiele bronnen als basis voor energieopwekking en tal van chemische producten is niet duurzaam en wordt de komende decennia steeds minder aantrekkelijk vanwege economische en ecologische grenzen. Energieproductie en -recuperatie bij industriële processen (warmtekrachtkoppeling, windenergie), en interconnectiviteit tussen bedrijven inzake energiestromen, levert een bijdrage om onze olieafhankelijkheid te beperken. Het concept van de *bioport* (ontwikkelingen in Gent en Terneuzen) kan hierbij een element zijn: de verwerking van biomassa (zonder verband met voedselproductie) tot brandstoffen, grondstof voor de chemie en brandstof voor de elektriciteits- en warmtecentrales.

De olieafhankelijkheid wegwerken, CO_2-neutraal produceren, materiaalkringlopen sluiten, meer kiezen voor lokale productie zijn stuk voor stuk grote uitdagingen die zullen beslissen over het succes op lange termijn van onze industriële activiteiten.

Volgens de **Manpower** barometer met tewerkstellingsvooruitzichten voor het eerste kwartaal van 2009 heeft de sector transport, logistiek en communicatie de meest sombere prognose. Ook in heel wat deelsectoren van de technologische industrie (auto, staal) gaat het moeilijk, maar de deelsector elektrotechniek groeit nog steeds, dankzij investeringen in groene energie. Of hoe kortetermijncijfers in een crisisperiode de keuze voor een ecologische economie ondersteunen.

Het huidige beleid in Nederland en Vlaanderen stimuleert zinloze concurrentie en leidt tot parallelle miljardeninvesteringen. De concurrentie tussen onze havens is geen stimulans voor het versneld vergroenen van het havenbeleid. Noodzakelijke maatregelen als hogere tarieven voor vuilere schepen, het invoeren van emissiearme zones voor vrachtwagens of het zoeken naar complementariteit worden argwanend bekeken, vanuit de achterliggende idee dat zulke maatregelen de concurrentiepositie ernstig zouden schaden. De Groenen willen internationale afspraken om zo het concurrentieargument te omzeilen. Samenwerking tussen de verschillende havenbedrijven moet zorgen voor een doorgedreven vergroening van het havenbeleid.

Ook op het vlak van de hinterlandverbindingen speelt de onderlinge concurrentie, met een grote financiële impact en een zware aantasting van de open ruimte als gevolg. De economische winst van de reactivering van de IJzeren Rijn is heel beperkt en er is geen invloed op de modal split. Tegelijkertijd wordt de Betuweroute onderbenut en is er geen volwaardig spoorwegalternatief (RoBel) voor de noord-zuidroutes tussen Rotterdam en Antwerpen die nu hoofdzakelijk uit asfalt bestaan. Maar toch gaat ieder zijn eigen weg. Het potentieel van de Betuweroute, met een goede aansluiting voor de Antwerpse haven, als vervanger van de IJzeren Rijn, is te weinig onderzocht. Datzelfde geldt voor alternatieven per water. Doordachte investeringen in waterwegen en spoor zijn van uiterst belang om de mobiliteit en leefkwaliteit in onze regio te waarborgen.

De toekomst van de havens en hun economische waarde voor onze regio moet veiliggesteld worden. Daarvoor moeten we kiezen voor ecologisch en economisch duurzame en dynamische havens en intensieve samenwerking.

De fixatie op grote infrastructuurwerken, met als doel de logistieke draaischijf van Europa te worden, moeten we dringend verlaten, want hierdoor verliezen we economisch twee keer: de logistiekinvesteringen creëren te weinig meerwaarde en jobs, maar de gigantische middelen die hierin geïnvesteerd worden, kunnen besteed worden aan echt productieve investeringen op lange termijn, in de omschakeling naar een groene economie. Daar kunnen tienduizenden groene jobs geschapen worden.

Een havenbeleid met een visie op lange termijn investeert in innovatieve groene technologie, alternatieve energievoorziening, optimaal gebruik van de beschikbare ruimte voor maximale arbeidscreatie en toegevoegde waarde. Een economisch duurzaam havenbeleid kan dan ook alleen maar een ecologisch duurzaam beleid zijn.

GROENE KLEMTONEN

VOOR EEN VLAAMS-NEDERLANDS HAVENBELEID

- Havens als laboratorium voor en draaischijf van een **ecologische economie**
- **Samenwerking tussen de overheden** om de concurrentie te overstijgen en een level playing field te creëren
- **Fixatie op de containertrafiek en de logistieke roeping dringend verlaten:** geen havenuitbreidingen voor nieuwe containerterminals
- **Doordachte mobiliteitsinvesteringen in spoor en binnenvaart:** goederenspoorverbinding (Robel – goederenlijn 11) tussen Antwerpen en Rotterdam met aansluiting op de Betuweroute prioritair aanleggen
- **Een relanceprogramma voor de verbetering van de milieukwaliteit** in onze havengebieden

COLOFON

Een uitgave van Groen! en GroenLinks Statenfractie Zeeland.
Maart 2009

Auteurs

Groen!
Johan Malcorps • johan.malcorps@groen.be
Guy Mendonck • guy.mendonck@groen.be

info@groen.be
www.groen.be

Groenlinks Statenfractie Zeeland
Leen Harpe • l.harpe@zeeland.nl
Marten Wiersma • m.wiersma@zeeland.nl

info@groenlinkszeeland.nl
www.groenlinkszeeland.nl

GroenLinks Rotterdam
Arno Bonte • a.bonte@raad.rotterdam.nl

Vormgeving

Els Sallets