

Liever strand dan stranden

<foto strand de Kaloot en foto gestrand containerschip>

In het kort

Al enige tijd - vanaf de jaren negentig van de vorige eeuw - is in Zeeland een discussie gaande over het aanleggen van de Westerschelde Container Terminal (WCT) in het haven- en industriegebied van Vlissingen-Oost. Het plan hiervoor komt uit de koker van havenbeheerder Zeeland Seaports (ZSP). De vorige Colleges van Gedeputeerde Staten van Zeeland ondersteunden dit.

Om de terminal te mogen aanleggen moet eerst een Milieu Effect Rapport (MER) worden gemaakt. In 2001 verschijnt dit rapport. Belangrijkste conclusie: een kade van ruim 2.600 meter lengte - buiten de bestaande haven - is de enige mogelijkheid om de WCT lonend te maken.

In 2003 oordeelt de Raad van State negatief over de aanleg. Met name omdat goede achterlandverbindingen ontbreken en alternatieven niet zijn onderzocht. Provinciale Staten van Zeeland besluiten in datzelfde jaar Gedeputeerde Staten opdracht te geven voor een nieuw onderzoek. De uitgangspunten blijven echter onveranderd. Drie jaar later verschijnt de zogenaamde reparatie-MER die uitgaat van een verkorte kade. Dit blijkt een doodlopende weg en de procedure verzandt. In 2008 start ZSP met een geheel nieuwe procedure.

Sinds het denken over de WCT begon en nu is de situatie sterk veranderd. Dat rechtvaardigt de vraag of de aanleg van de WCT nog steeds noodzakelijk is en of op andere wijze kan worden voorzien in de behoefte aan containeropslag- en afhandeling.

De Statenfractie van GroenLinks is van mening dat de WCT op basis van hernieuwde inzichten is achterhaald, omdat er zeer goede mogelijkheden zijn voor containeraanlanding en -opslag binnen de bestaande infrastructuur. Het opstellen van een geheel nieuw MER is dan ook overbodig.

Groen! in Vlaanderen en GroenLinks Statenfractie Zeeland hebben samen een visienota ("Een groene new deal") geschreven voor het havenbeleid in de Schelde-Rijndelta, waarin hierop wordt ingegaan.

Inleiding

Vlissingen-Oost moet een complete haven worden. Niet alleen geschikt voor de afhandeling van bulk- en stukgoed, maar straks ook voor containers. Zonder containers geen toekomst voor de haven en dus ook niet voor de regionale economie. Dat was tien jaar geleden het uitgangspunt.

Nu zijn volgens GroenLinks de omstandigheden totaal anders. De energie kan beter worden gestoken in nieuwe kansen en ontwikkelingen in en om bestaande havens in de regio, dan blijven vasthouden aan de WCT. Een nieuwe MER-procedure is dan ook niet nodig en is verspilling van geld, tijd en menskracht.

Naar een containerterminal

In de jaren negentig van de vorige eeuw zit de Zeeuwse economie in een dip. De veerdiensten over de Westerschelde stoppen, er is discussie over het sluiten van de kerncentrale Borssele en er verdwijnt werkgelegenheid.

Havenbeheerder Zeeland Seaports komt met het plan om een containerterminal (WCT) aan te leggen in het haven- en industriegebied Vlissingen-Oost. Aanleg is mogelijk in het waardevolle natuurgebied 'de Kaloot' langs de Westerschelde. De Westerschelde maakt deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur Nederland. In 2001 verschijnt het MER. Belangrijkste motief is de werkgelegenheid. De WCT kan niet worden gerealiseerd in de bestaande haven. Twee alternatieven blijven over: een kade van 2.615 meter lengte of - het zogenaamde Meest Milieuvriendelijke Alternatief - van 2.250 meter lengte. Alleen de eerste mogelijkheid is rendabel.

De Raad van State zet in 2003 een streep door de rekening. Belangrijkste argumenten: alternatieven zijn niet onderzocht en achterlandverbindingen ontbreken. Provinciale Staten geven dan Gedeputeerde Staten opdracht voor een hernieuwd onderzoek (het zogenaamde reparatie-MER) voor een terminal met een kadelengte van 1.800 meter. De overige uitgangspunten blijven hetzelfde.

In de tussentijd hebben zich belangrijke ontwikkelingen voorgedaan: de werkgelegenheid ontwikkelt zich positief en binnen de bestaande haven blijkt het wél mogelijk containers af te gaan handelen. Verbrugge Terminals heeft concrete plannen voor een Verbrugge Container Terminal (VCT) op eigen terrein in de bestaande haven. Het bijzondere is dat de VCT een kortere kadelengte heeft (1.800 meter) en meer containers kan afhandelen dan de WCT. Met andere woorden de uitgangspunten voor het reparatie-MER zijn feitelijk totaal anders dan voor het oorspronkelijke MER. De onderzoeken en studies leiden niet tot een nieuw besluit: het zogenaamde reparatie-MER strandt in het zicht van de haven.

Op voorspraak van ZSP beginnen Gedeputeerde Staten in 2008 met een nieuwe startnotie MER voor een containerhaven op het Kalootstrand.

De visienota "Een groene new deal" ziet daar niets in en pleit voor een totaal andere aanpak.

Duurzame ontwikkeling

GroenLinks Zeeland heeft niet alleen gekeken naar de eigen provincie, maar heeft samen met de Vlaamse zusterpartij Groen! een visienota opgesteld voor het havenbeleid in de Schelde-Rijndelta. De nota geeft een kader voor de economische, sociale en ecologisch duurzame ontwikkeling voor de havens in de delta (Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Terneuzen, Vlissingen en Rotterdam).

Belangrijk uitgangspunt is dat havenactiviteiten die ontwikkeld gaan worden ecologisch duurzaam moeten zijn. Ruimtebeslag, emissies (luchtkwaliteit) en gebruik van innovatieve groene technologie bepalen de grenzen.

Niet alleen moet worden gekeken naar de havenactiviteiten zelf, maar ook naar het transport van en naar de havens.

Ruimte genoeg

Nog meer ruimte nodig om containers af te handelen? Simpele rekensommen leren dat er meer dan genoeg capaciteit is in de bestaande havens. Bijna 30 miljoen twintigvoetscontainers (TEU) kunnen nu worden verwerkt. Tellen we daar de op stapel staande uitbreidingen ($\pm$ 24 miljoen TEU, de WCT niet meegerekend) bij op, dan komen we straks op ruim 50 miljoen containers voor de Schelde-Rijndelta. Bovendien kan binnen de bestaande terminals de ruimteproductiviteit worden vergroot door innovatie. Er is ook daar dus nog ruimte voor groei! Dat bevestigt ook de Nationale Havenraad in zijn rapport "Leven met duurzame havens" uit 2008. En 'inbreiding' betekent minder beslag op de schaarse ruimte.

Grenzen aan de groei

Het transport van containers is de laatste tien jaar enorm gegroeid. Het Verre Oosten als 'werkplaats' van de wereld speelt daarbij een grote rol. Maar er is nu een trend zichtbaar van een groeivertraging. Het spreekt voor zich dat de kredietcrisis nog meer roet in het eten gooit. De door havenbedrijven gepresenteerde verwachte groeicijfers zijn niet reëel. Er is voor de komende decennia genoeg capaciteit om containers af te handelen.

Kortom, voor GroenLinks is het belang van de WCT niet aangetoond, zij is zelfs overbodig. Beter is het in te steken op het verbeteren van de bestaande mogelijkheden in de regio en samenwerking te zoeken.

Goede verbindingen

Met alleen een containerhaven ben je er niet. Containers moeten aan- en afgevoerd worden uit en naar het achterland via weg-, trein- en scheepvaartverkeer. Goede achterlandverbindingen zijn cruciaal voor een (container)haven. Het eerste MER voor de WCT struikelde immers bij de Raad van State, omdat die ontbraken.

Het wegverkeer zit al tegen zijn grenzen aan, zo het er al niet overheen is. Overheveling naar trein en schip is een goed en milieuvriendelijker alternatief. Het is dus zaak daarin te investeren. Liefst zoveel mogelijk gebruikmakend van de bestaande trein- en scheepvaartverbindingen om verdere aantasting van natuur en landschap tegen te gaan.

Goederenspoorlijn

Vanuit Rotterdam is de Betuweroute naar Duitsland al in gebruik. Vanuit Vlissingen is de Sloelijn aangelegd. Voor Vlaanderen is de aanleg van de IJzeren Rijn topprioriteit uit verondersteld economisch belang. De financiële- en milieugevolgen zijn daaraan helaas ondergeschikt.

Groen! en GroenLinks pleiten voor een andere oplossing: de voltooiing van de goederenspoorlijn tussen Rotterdam en België: de RoBellijn. Het dossier RoBellijn moet worden afgestoft en nieuw leven ingeblazen.

In Vlaanderen is de spoorlijn richting het noorden bijna helemaal aangelegd en de Liefkenshoekspoortunnel bij Antwerpen zal in 2014 hierop aansluiten. In Nederland kan de RoBellijn verkeersknelpunten oplossen in Roosendaal en Bergen op Zoom.

De spoorlijn sluit in Nederland aan op de bestaande Betuwelijn, die daardoor nog beter kan worden benut. De IJzeren Rijn is daarmee overbodig.

In het noord-zuidverkeer worden tot nu toe alle kaarten gezet op het wegverkeer. Investerings vinden plaats voor de aanleg van nieuwe wegen en de verbreding van bestaande. De RoBellijn biedt de kans om van het wegtransport over te stappen naar het milieuvriendelijker spoor.

(Zie kaartje spoorwegverbindingen)

Samenwerken

Vlaanderen en Nederland (met name Antwerpen en Rotterdam) moeten samenwerken om te zorgen voor goede en milieuvriendelijke verbindingen met het achterland. Tot nu toe zorgt de onderlinge havenconcurrentie er voor dat ze alleen oog hebben voor de eigen verbindingen met het achterland. Verbindingen die de toch al zo spaarzame natuur en het landschap verder aantasten.

Zij zullen toch een keer over hun eigen schaduw moeten heen springen. Als dat niet lukt zal de politiek moeten beslissen!

Ons standpunt

- Er is voldoende (container)capaciteit - ook op de langere termijn - in de bestaande havens in de regio. Nieuw aan te leggen terminals zijn niet nodig.
- Innoveer in de bestaande (container)havens om groei op te vangen.
- Investeer in goede milieuvriendelijke verbindingen met het achterland, maak zoveel mogelijk gebruik van de bestaande infrastructuur om verdere aantasting van natuur en landschap te voorkomen.
- Bevorder samenwerking tussen de havens in de Schelde-Rijndelta.

Concreet betekent dit:

1. De Westerschelde Container Terminal (WCT) is overbodig. De procedure voor het MER wordt stopgezet.
2. De verdere aanleg van de spoorlijn tussen Rotterdam en België (RoBellijn) moet hoge prioriteit krijgen.
3. Europees havenbeleid is nodig om een evenwaardig speelveld voor alle havens te verkrijgen.

COLOFON:

Schrijvers:	Leen Harpe, Marten Wiersma
Uitgave:	GroenLinks Statenfractie Zeeland april 2008
Vormgeving en productie:	Nilsson, Goes

CONTACT:

Leen Harpe
Scholeksterstraat 76, 4332 CC MIDDELBURG
T (0118) 64 33 01 / E harpe@zeelandnet.nl