

Antwerpen overmorgen : de ruimte is op

Naar een visie op het groot-Antwerpse mobiliteitsbeleid

Waar ligt de grens ? Waar ligt de groei ?

“Red de Voorkepen”, april 2009

Inhoud :

A. Waar zijn we mee bezig ?	3
Probleemprojecten	4
Leve de logistiek ?	5
Het belang van de mens	5
Groene Groei	7
Prognoses en de economische crisis	8
Europees denken	10
Draagvlak ?	11
B. Projecten en aspecten	11
1. Het Antwerpse wegennet zit vol	11
2. E-313/E-34 : blackpoint nummer één	12
3. Grote Ring	15
4. Geen ruimte voor nieuwe bedrijven	17
5. Het verkeersinfarct dreigt	18
6. Zal het zo'n vaart blijven lopen met die containers ?	18
7. En wat kost dat allemaal ?	20
8. Kosten en baten	20
9. Leefbare logistiek ?	21
10. Dan maar ondergronds ?	22
11. Modal shift levert weinig op	23
12. Geen behoefte aan nieuwe spoorlijnen	24
13. Leefbare lucht	25
14. Lange, stofferige Wapper	28
C. En bijgevolg	
Inzake de opties	29
Inzake de havenuitbreiding	31
Inzake het verkeer	31
Inzake de spoor- en waterwegen	32
Inzake de autowegen	32
Inzake de volksgezondheid, het milieu en de leefbaarheid	34
Tot slot	34

Het moest er vroeg of laat van komen : de economie waar Antwerpen (en Vlaanderen) voor kiest, rijdt zichzelf vast. We hebben eerst, tientallen jaren lang, een ruimtelijk beleid gevoerd waarbij duizenden hectaren open ruimte werden verkwist, hebben een verstedelijking toegelaten die in de provincie Antwerpen boven de 50 % ligt, hebben overal laten verkavelen en laten bouwen, elke gemeente moest haar industrieterrein hebben, aan het rijk van koning (vracht)auto werd niet geraakt, in alle richtingen tegelijk werden steeds meer wegen aangelegd, de dokken en de containers stapelden zich op.

En opeens was het zover : de ruimte was op. En vermits er geen ingewikkelde machine bestaat die ruimte produceert, is de grens bereikt en rijdt (dat soort) economie zichzelf vast.

A. Waar zijn we mee bezig ?

De onheilspellende waarschuwing van de Club van Rome van destijds met hun “Grenzen aan de Groei” heeft, alvast in Vlaanderen en in de Antwerpse agglomeratie in het bijzonder, haar gegrondheid bewezen. Dezer dagen klinkt het politieke debat luid over de vraag of er uiteindelijk nog ruimte is. Onder de grond ? Misschien. Maar hoe ver, en waar komen we dan boven, met welke mega-aansluitingen alweer ? 's Nachts rijden ? Met hoeveel nachtlawaai voor hoeveel omwonenden ? Baantje bijleggen : een rijvak meer of een verbinding erbij tussen twee knelpunten ? Maar wat lost dat uiteindelijk op ? : hoe meer ruimte je aan het verkeer biedt, hoe meer verkeer er komt. Je doet dan niet veel meer dan het probleem verschuiven.

De fundamentele vragen zijn dezelfde gebleven, al tientallen jaren lang. Het ruimtelijk beleid van de afgelopen decennia was rampzalig : één extreem gemors met ruimte voor verspreide bewoning en voor massale verkavelingen, met stadsuittocht en stadsverval, lintbebouwing tot de nefaste opvulregel toe. Er is intussen alleen maar verkeer en groei en vracht en transport bijgekomen, en we blijven dat allemaal maar in dezelfde ruimte proppen met nog een lus en nog een rotonde en nog een rijvak. En met wat vrome wensen richting openbaar vervoer en “de fiets”.

Intussen kwam er steeds meer verkeer bij. Midden '07 reden er 6,3 miljoen voertuigen rond in België. 5 miljoen daarvan waren personenwagens. Bijna elke Belg tussen 20 en 64 jaar heeft dus een auto. Tussen 1990 en 2000 steeg het wagenpark in België met 27 %,

En dat werd dan, bij het begin van elk jaar, triomfantelijk “stijgende welvaart” genoemd. Intussen worden de Vlaamse doelstellingen inzake de uitstoot van CO2 en van NOx niet gehaald : VITO meldt dat in '05 die doelstellingen met 27 % werden overschreden. We hebben dan ook niet voor niets het dichtste net van verharde wegen van heel Europa.

Is het probleem niet vooral dat er in feite *geen visie op het verkeer van morgen* en dus *geen visie op de economie van morgen* bestaat ? Dat de overheid van het ene knelpunt naar het andere holt, telkens met een “oplossing” voor een deelprobleem ? Van de noordelijke stedelijke ringweg naar de A-102, van de Oosterweelverbinding naar de Q8-plannen ? En dat elke vermindering van groei of van winst begrepen wordt als verlies en dus leidt tot een afstraffing op de beurs ? Het alsmaar meer en meer ? De doorholeconomie dus ?

Waar liggen de studies die aantonen wat de pertinente verbanden zijn tussen dit alles ? Wat zal een volledig bezet Deurganckdok betekenen aan transportproblemen in de haven ? En wat als daar nog eens miljoenen containers per jaar bijkomen via het Saeftinghedok ? Wat zal dat betekenen voor bijvoorbeeld de E-313 ? En is die vraag niet dermate voor de hand liggend dat het op zich al een raadsel mag zijn dat die vraag niet wordt gesteld ?

En wat wordt de situatie op de Antwerpse grote verkeersaders als de Maasvlakte in Rotterdam vol dokken ligt en een flink deel van die extra-goederenstroom ook via Antwerpen naar het zuiden bolt ? En is het Europees zomaar oké dat Nederland zoveel mogelijk transport verhuist naar het zuiden van hun land om zo weinig mogelijk Nederlandse en zoveel mogelijk Belgische wegen stuk te rijden bij wijze van goede nabuurschap ?

Zal daarenboven de stijgende welvaart in Oost-Europa ook geen extra-opstoot aan zwaar transport betekenen naar en van West-Europa ? Moet een flink deel daarvan ook via Antwerpen ? Tot nog toe gaat dat nog, maar wat als de welvaart in Oost-Europa echt opvallend stijgt ? Het transitverkeer van het UK naar Oost-Europa en terug is nu al een probleem met zijn vele vrachtwagens via Zeebrugge, Oostende en Calais.

Dat allemaal leidt tot een aantal hamvragen. Welke haven wensen we over zegmaar 20 jaar ? Welke producten en diensten hebben we daarbij op het oog ? Welke meerwaarden biedt dat ? Welke jobs hebben we daarvoor nodig ? Dat moeten we nu weten, onder meer omdat we vandaag de geschikte mensen moeten opleiden die we over 20 jaar nodig hebben.

Probleemprojecten

Aan opstapeling van deelprojecten die elk voor een flinke brok discussie en tegenstellingen zorgen, ontbreekt het niet.

- De E-313 geldt hier als dé plaats bij uitstek waar het verkeer zich, elke dag opnieuw, vastrijdt. Dagelijkse kost voor wie aan het stuur zit, dagelijkse kostprijs voor de economie : just on time ? Een ministeriële werkgroep buigt zich over het probleem. Om te besluiten dat de zaak, in de huidige omstandigheden en met de keuze van vandaag voor het verkeer van morgen, in feite onoplosbaar is ? En als er dan ooit nog een A-102 zou komen, die dan toch moet aansluiten op die al totaal overbelaste E-313, dan wordt het daar helemaal onmogelijk.
- Meer transport over het water en over het spoor ? Dat klinkt ecologisch mooi. Jazeker. En waar ligt daar de grens ? Bij een jaren aanslepende discussie over een tweede goederenspoorweg die dan opeens van de prioriteitenlijst verdwijnt, nu er een tweede spoorverbinding onder de Schelde komt (die daar al jaren had moeten liggen) ? Bij een Albertkanaal met 59 verhoogde bruggen, kanaal dat echter ook ooit aan de grens van zijn groei komt wegens watergebrek in droogteperiodes met te zout en te warm water? Moet daar eerlang het aantal versassingen ook niet worden beperkt ?
- Het ENA-project, verdeeld over 21 projecten, krijgt steeds meer vorm, bij wijze van verlengstuk van de Antwerpse haven. Alweer zoveel honderden extra-hectaren zagezegd bedoeld voor watergebonden bedrijven : op het betwiste ENA-terrein aan de Keer te Wommelgem-Ranst, 200 ha. groot, zou slechts 12,5 % van de bedrijven watergebonden zijn. Maar ook watergebonden bedrijven trekken vrachtwagens aan. Dat betekent dus nog eens een pak transport en versassingen erbij voor het Albertkanaal en meer drukte op de beide autowegen in de buurt. Dus : nog een groter sluizencomplex in Wijnegem, met een groot wachtdok erbij. De werken starten in '09.
- Maar vinden de (haven)vakbonden het dan oké dat steeds meer bedrijven zich gaan vestigen buiten de haven en buiten het bereik van de wet-Major ? Kan het statuut van dokwerker dan niet gelden voor iedereen die, waar ook in Vlaanderen, werkt aan het laden en lossen van schepen ?
- Bij de inspraakronde rond het grootstedelijk gebied-Antwerpen bleek onlangs dat er binnen dat gebied nog eens 26.800 woongelegenheden bijkomen, naast de al vergunde bouwprojecten die nog moeten worden uitgevoerd. Nog eens een pak auto's erbij dus.
- Tegen 2015 zit het Deurganckdok vol, en dus hebben we tegen die tijd een ander dok nodig – het Saeftinghedok – dat tussen 400 en 3700 meter lang wordt. Zoniet gaan 7,2 miljoen TEU-containers en zo'n kleine 30.000 arbeidsplaatsen aan onze neus voorbij. Zo willen het de havenautoriteiten. Maar schuilt daar de kern van het probleem, gesteld dat hun cijfers kloppen ? Wanneer wordt "altijd maar meer" "te veel" ? Is er dan geen grens en speelt leefbaarheid daarbij uiteindelijk niet echt mee ? Groeien we ons met dat soort onbegrensde ambities niet te pletter ?
- Intussen blijven de jaarlijkse vreugdekreten klinken bij het alweer gestegen aantal verhandelde containers in de haven van Antwerpen. Maar die belanden vooral op de weg, één of twee containers per vrachtwagen. Grote havenbazen waarschuwen voor

het dichtslibben van de wegen in de haven. Laat daar nog enkele miljoenen containers bijkomen. Dan rijdt de economie zich daar ook vast.

- Is dat dan uiteindelijk geen enorm probleem voor die economie, waarbij ze aan de bestuurstafels van de grote rederijen in de wereld zullen zeggen – of nu al zeggen - : *in Antwerpen blijf je beter weg*, want daar verlies je véél te veel tijd.

Leve de logistiek ?

En opeens lanceert het Vlaamse beleid de kreet als zou Vlaanderen hét logistiek paradijs van Europa moeten worden. Dus nog eens zoveel mogelijk transport aantrekken op steeds meer oververzadigde transportaders. Hoeveel blijken van goed bestuur worden hier gegeven ?

Hier stelt zich een fundamenteel menselijk en democratisch probleem. Staat deze economie nog ten dienste van de mens, of moeten de mensen zich maar blijven aanpassen aan die steeds buitensporiger economie

- door elke dag uren in de file te staan ;
- door steeds meer sluipverkeer door rustige straten te zien rijden ;
- door aanhoudend in lawaai te moeten leven ;
- door steeds meer op termijn dodelijk fijn stof te slikken en dat normaal te (moeten) vinden, waarbij intussen zowat iedereen weet dat een “90 km-op autowegen”-beleid als “maatregel” in feite weinig of niets oplost ;
- door met veel inzet deel te nemen aan allerlei inspraakprocedures van MER’s tot RUP’s, procedures die uiteindelijk weinig of geen verschil uitmaken, waarbij nooit antwoorden komen op pertinente vragen en waarbij de indruk overheerst dat de cruciale beslissingen toch al lang genomen zijn en er alleen wordt op toegezien dat de procedure foutloos verloopt zonder dat er qua conclusies ook maar iets verandert ;
- door uiteindelijk tot de vaststelling te komen dat het bijvoorbeeld in Doel, middenin de haven, opvallend rustig en vredig wonen is, en steeds rustiger wordt al naargelang het verkeer daar in de buurt meer en meer vastrijdt ?
Is dat één van de surrealistische gevolgen van dit soort economische keuzes ?

Laat *de uiteindelijke keuze* duidelijk zijn :

- ofwel kiezen we voor nog veel méér transport, in de veronderstelling dat de economie daar, ook op langere termijn, mee gebaat is, en dan betekent dat een massale aanleg van bijkomende autowegen, onder meer speciale autowegen alleen voor vrachtwagens of autowegen met twee verdiepingen, om vooral goederen te transporteren waar wij zelf niets aan hebben ;
- ofwel kies je voor een meer menselijk georiënteerde samenleving waar de kwaliteit van het milieu en de leefbaarheid van de woonomgeving de eerste zorg zijn, en kies je bijgevolg voor een bedrijvensector die daar wel mee te verzoenen is en schakel je, met één grote economische koerswijziging, over op een andere soort bedrijvigheid, die wellicht meer kansen biedt voor de economie van morgen, zonder te leiden tot een fatale economische recessie.

Het belang van de mens

De zogenaamde “democratische besluitvorming” stelt uiteindelijk ook niet zoveel voor.

- Wat te denken van een “aanpak” waarbij het hele mobiliteitsdossier van groot-Antwerpen wordt toevertrouwd aan een organisatie die uitblinkt in zo’n “degelijk

bestuur” dat elk ernstig informatiebeleid ontbreekt en waar directeurs-communicatie worden aangesteld op voorwaarde dat ze zo weinig mogelijk communiceren ?

- Wat moet je met bijzonder ingewikkelde inspraakprocedures op basis van teksten die, zelfs voor de geofefende amateur, vrijwel onverstaaanbaar zijn ? Wat moet je met woorden zoals “grensstellendheid” en “tweedelijnswatergebondenbedrijven” die gebruikt werden door de ambtenaren van de Vlaamse overheid tijdens een ENA-debat in Broechem ? Waar sta je dan met je recht op informatie en inspraak ?
- Waarom worden alternatieven niet open uitgepraat met de opstellers ervan ? Dikwijls hebben maatschappelijk geëngageerde vakmensen zich totaal onbaatzuchtig urenlang uitgesloofd om een “betere” oplossing te vinden voor een stedenbouwkundig bijzonder delicaat project, zoals dat onder meer het geval is met het alternatief voor de Oosterweelverbinding. Ze zijn ook daar jarenlang beland op het bekende parcours van het kastje naar de muur, ook al maakte hun presentatie voor onder meer het Vlaamse parlement behoorlijk wat indruk en werd hun ontwerp voor die Lange Wapper door een onafhankelijk studie bureau uitgeroepen tot het beste. De enorme impact van dit project (prijs, ruimtebeslag, milieulast) zou er normaal toch moeten voor zorgen dat elk zinnig alternatief ernstig wordt bekeken en uitgepraat ? En waarom bericht een flink deel van de Vlaamse pers hier zo opvallend subjectief over in een sfeertje van “komaan zeg, genoeg geleuterd nu” ?
- Louis TOBBACK (SPa) zei in mei ’08 bij een ARGUS-symposium dat er gewoon geen betrouwbare verkeerstellingen of statistieken over verkeer bestaan. Hij noemde de verantwoordelijkheden van het verkeersbeleid onduidelijk, wees erop dat die verantwoordelijkheden in ruime mate worden uitbesteed aan (peperdure) onduidelijke derden en dat daarmee de democratie buitenspel wordt gezet. Het Lange Wapperbrug-project en de stuntelige manier waarop de BAM dit probeert te verkopen en vooral probeert te verzwijgen, is daar een klinkend voorbeeld van.
- Waar moet je democratisch naartoe als een Vlaamse minister-president zonder blikken of blozen stelt dat een compleet dorp – Doel - in elk geval weg moet, ook als het niet in de weg ligt ? Wat valt daar nog van gedachten over te wisselen ?
- Wie daar kritiek op uit – wat een doodnormaal gebeuren mag zijn in een democratie, zeker tijdens de procedure van een officieel opgelegde inspraakronde – krijgt meteen de stempel opgekleefd van “onverantwoorde actiegroepjes van alternatievelingen die vanuit hun dure villa’s de vooruitgang blokkeren”. Zoals havenschepen Marc VAN PEEL dat zo fraai omschreef tijdens een ACV-studieavond op 23 oktober ’09. De duizenden omwoners van de Lange Wapperbrug die bedreigd worden met een zware luchtvervuiling met o.m. fijn stof, gebaseerd op ernstige berekeningen en medische waarschuwingen, zijn voor zover bekend geen villabewoners die zomaar wat uit hun nek staan te kletsen. Had het Antwerpse havenbedrijf de dwaze alternatievelingen van toen bij de strijd tegen het duwvaartkanaal Oelegem-Zandvliet wat ernstiger genomen, dan zou het Albertkanaal tussen Wijnegem en Antwerpen al jaren geleden verbreed zijn, met alle economische meerwaarde die dit alternatief – waar ze nu (pas) aan bezig zijn – voor de haven intussen al geboden zou hebben.
- Waar blijven de toepassingen in de praktijk van de grote verhalen over “het samengaan van economie en ecologie”, van “duurzame oplossingen”, van een economie die “leeft in symbiose met haar omgeving” en van een industrie die er zagezegd is “in het belang van de mens” ? Dat ze daar, aan het begin van de industriële revolutie, niet meteen pasklare oplossingen voor hadden, is te begrijpen. Maar zou dat de dag van vandaag met zijn communicatiemogelijkheden, zijn open samenleving en zijn openbaarheid van bestuur intussen anders mogen zijn ?

- We blijven maar stikken in ons collectieve teveel en in onze roofobouw-economie die voortdurend aanslagen pleegt op onze gezondheid, op ons recht op mobiliteit, op de leefbaarheid van onze directe omgeving en op de rechten van de komende generaties op een (over)leefbare wereld. Want het kan nog altijd niet op. Mag een beleid stilaan ook uitspraken omvatten over *dingen die we zeker niet (meer) gaan doen* ?
- Wie of welk parlement beslist zo opeens dat de Vlaamse toekomst ligt in de logistiek ? Vlaanderen als hét transportland van Europa. Gaan we dan echt een heel beleid op poten zetten om nog meer transportproblemen in huis te halen ? Hebben we er dan nog niet genoeg ? Bruno TOBBACK (SPa) : ”Als ik moet kiezen tussen logistiek en hernieuwbare energie als speerpuntsector van morgen, dan weet ik het wel.”
- Hoeveel tewerkstelling levert zo’n logistieke economie uiteindelijk op ? : slechts één derde van de traditionele economische sectoren. Diverse grote realisaties in de Antwerpse haven werden er destijds ook doorgehaald met het argument van de economische toekomst en de tewerkstelling. Zoals bij het Doeldok waar de toekomst van de haven alweer van afhing, dat dus gebouwd werd en dat uiteindelijk nooit werd gebruikt. Ze hebben er intussen wel een stortplaats van gemaakt voor de baggerspecie uit het Deurganckdok.
- Als dan vandaag gekozen wordt voor massale investeringen in de containertrafiek, dan kiest men toch ook bewust voor heel wat minder tewerkstelling ? Is die tewerkstelling dan opeens niet meer van belang ? Nu er een tekort is aan bekwame kandidaten voor knelpuntberoepen kan je nog moeilijk het argument gebruiken dat je zoveel mogelijk en om het even welke bedrijven moet aantrekken omdat er zoveel werklozen zijn. Of is die tewerkstelling uiteindelijk nooit echt van belang geweest en klonk het alleen maar goed ? En vinden de vakbonden dat dan ook oké ?

*Waar ligt dus de grens ? De grens van de verteerbare mobiliteit ? De grens van de volksgezondheid ? De grens van files en van verloren tijd ? De grens van stress en van verkeersagressie ? En de grens van een maatschappelijk fatsoenlijk samengaan van economie en menselijk welzijn ? Waarom kan, bijvoorbeeld, een haven zich niet gedragen als een beschaafde buur die in vrede leeft met haar omgeving ? Waarom moeten daar hele dorpen voor verdwijnen, zoals dat vandaag nog steeds het geval is ? Waarom kan Antwerpen met Doel niet omspringen zoals Zeebrugge met Zwankendamme, Rotterdam met Pernis en Duinkerken met Mardique ? Waarom is conflict, verval en afbraak het alsmear voortdurende scenario ? *Waarom moet de mens blijven wijken voor zijn eigen economie* ? En waar ligt dan de groei ?*

Groene Groei

Intussen is de wereldwijde economie in een recessie beland, waarvan de omvang vandaag nog grotendeels onbekend is. Wat alvast duidelijk mag zijn, is dat het hele financieel-economische systeem voor een deel op drijfzand was gebouwd en dat speculatie meer impact had dan reële waarden en tegenwaarden.

- Vrij snel werd de hele economie in vraag gesteld, met haar controleorganen van de overheid erbij , en stuurden diverse staatshoofden aan op een grondige herziening van het systeem zelf.
- Eén van de meest opvallende reacties kwam van Ban KI-MOON , secretaris-generaal van de Verenigde Naties, die ronduit pleitte voor een groene groei. De economen van de VN dringen aan op een Groene New Deal : een plan dat de wereldeconomie nieuw leven inblaast én tegelijk een antwoord biedt op de uitdagingen van de

klimaatverandering. Het Milieuprogramma van de VN lanceert dit plan, ver weg van “het speculatieve financiële geknutsel dat aan de basis lag van de huidige marktcrisis”, kiezend voor “meer productieve, groei-inducerende en banen-creërende investeringen voor de toekomst”. Kiezen voor een echte, volwaardige economie dus.

- Dat blijkt ook de keuze van Barak OBAMA als nieuwe president van de VS.
- De Europese Commissie, Duitsland en Noorwegen steunen dit nieuwe “Initiatief Groene Economie” met een duurzaam beleid voor vitale grondstoffen zoals brandstof, voedsel, schone lucht en water. Dat zal leiden tot een “massale herschikking van de wereldindustrie”, aldus Ban KI-MOON.
- En bij deze eco-industrie gaat het om investeringen in onderzoek en ontwikkeling, (milieu)innovatie, human resources, nieuwe materialen en milieutechnologie, naast zuiniger en milieuvriendelijker (alternatieve) energiebronnen, biobrandstoffen en herbebossing. De sector van de chemie is daar, bijvoorbeeld, ten volle bij betrokken. Toevallig blijken bedrijven die werkzaam zijn in de milieutechnologie van morgen, doorgaans weinig of geen last te hebben van de economische recessie, en wel in tegendeel : de zaken draaien er goed, de orderboekjes zijn vol.
- Een treffend voorbeeld van een totale industriële bedrijfsommezwaai vind je bij Umicore, ooit als Union Minière één van de top-vervuilers van Vlaanderen. Dat bedrijf is intussen wereldleider inzake recyclage van edelmetalen en van katalysatoren. Ze stortten zich eveneens op de productie van herlaadbare batterijen en diverse types van zonnecellen. Colruyt is een ander voorbeeld, ook daar draait het om duurzaamheid. Thomas LEYSEN van Umicore :”De meest succesvolle bedrijven van de 21ste eeuw zijn die bedrijven die het meest nadenken over duurzaamheid en dat integreren in hun dagelijks beleid. (...) Onder meer omdat je zo als werkgever een beter imago opbouwt van je bedrijf.”
- Het hele debat over de toekomst van de Antwerpse haven en de mobiliteit van groot-Antwerpen heeft hier wezenlijk mee te maken. Vooral de extreme keuze voor logistiek, houdt daar rechtstreeks verband mee. Tijdens een hoorzitting voor het Vlaamse parlement op 9 april '08, kwamen deskundigen inzake o.m. economie en mobiliteit aan het woord. Volgens (ex-)topeconoom van Petercam Geert NOELS wordt het belang van een haven voor de Vlaamse economie niet meer gemeten aan de hand van louter tonnages, maar ligt de nadruk veeleer op de toegevoegde waarde en op duurzame tewerkstelling. Havenrapporten tonen aan dat Antwerpen met zijn grote containerverkeer een toegevoegde waarde haalt van amper 49 € per ton en een tewerkstelling van 3,76 per 10.000 ton. Voor Gent, een echt industriële productiehaven, bereikt de toegevoegde waarde een bedrag van 141 € per ton en een tewerkstelling van 11,8 per 10.000 ton. Feit is eveneens dat een haven die te zwaar inzet op logistieke ontwikkelingen, de productie-industrie en de hoogwaardige diensteneconomie hindert. Volgens NOELS moet de Vlaamse economie vooral inzetten op het behoud en de opwaardering van de industrie.
- Prof. Georges ALLAERT (RUG), voorzitter van het Instituut voor Duurzame Mobiliteit, stelt vast dat “het nog altijd wachten is op een logistiek masterplan waarin de overheid duidelijk aangeeft welke logistiek ze wenst en hoe ze die gaat afstemmen op de mobiliteit en de ruimtelijke ordening.“ Ook hij benadrukt dat Vlaanderen eerst en vooral een industrieregio is.

Prognoses en de economische crisis

Het debat over de toekomst van de haven en van de mobiliteit heeft uiteraard alles te maken met de prognoses die worden gehanteerd. Feit is dat die werden gebaseerd op de economische

situatie van voor de crisis (EOS of Economische Ontwikkelingsstudie van '05). Niet dat die crisis tientallen jaren zal duren : uiteraard dient een visie voor de haven van morgen veel verder te reiken dan de periode van deze derde mondiale economische crisis. Maar de groei vertraagt opvallend, de industrie balanceert op de rand van een depressie, de vooruitzichten zijn echt wel somber en bijgevolg liggen de consumptie en dus de productie en het transport lager.

- Bij de Grote Recessie van eind de jaren '20 – begin jaren '30 is de productie met 40 % verminderd en de crisis van vandaag is, volgens economieprofessor DE GRAUWE, nu groter dan die van toen. De impact van de industriële productie van vandaag is immers veel groter dan die van destijds. China, één der belangrijkste spelers binnen de wereldeconomie, zal “terugvallen” op een groei van 8 %, een pak lager dan een aantal maanden geleden geschat. Engeland verklaarde eind oktober '08 als eerste land in een recessie te zijn beland.
- Dus zijn de prognoses over de productie en bijgevolg over het transport van de komende jaren vandaag alvast overschat, ook als de crisis na zegmaar vijf jaar achter de rug zou zijn en het transport tegen die tijd weer intenser wordt. Het verhaal van de Antwerpse havenautoriteiten dat het Deurganckdok tegen 2015 vol zal zijn en dat er tegen die tijd dus een Saeftinghedok moet klaarliggen, is gebaseerd op de optimistische prognoses van die EOS-studie, opgesteld in 2005. Intussen meldde de pers begin november '08 dat de groeicijfers van de Antwerpse haven terugvielen van 7,2 naar tussen 1 en 2 % en dat de cijfers van december '08 en meteen van het hele vierde kwartaal van 2008 in het rood zouden belanden, onder nul dus. Hoeveel minder transport zou dat dan betekenen, onder meer inzake containers ?
- Eind '08 bleek de situatie nog ernstiger : de scheepvaart viel in de Antwerpse haven in november terug met 10 % en in december met 15 %. Ook de vooruitzichten voor de containertrafiek lagen duidelijk stukken lager dan de prognose van destijds. 2009 wordt een jaar van recessie, zo luidde de nieuwjaarsboodschap van de Nationale Bank.
- De cijfers van februari '09 waren nog slechter : vergeleken met het jaar daarvoor bleek het totale transport in de haven teruggevallen met 20,5 % : containers –17 % (de groei van het containertransport van de jongste vijf jaar bleek daarmee verdwenen), auto's - 30 %, staal –38 %, meststoffen –47 %, hout –50 %, erts –55 %, zand en grint –67 % en meel -73 %. Dat had uiteraard zware gevolgen voor de tewerkstelling : in februari '09 waren er 34.539 werkloosheidsdagen tegenover 12.650 in februari '08.
- Het rapport over het eerste trimester van '09 wees dan ook op een afname van het goederenverkeer met bijna 20 % : de grootste daling in 30 jaar. “En er is geen beterschap op komst”, stelde havendirecteur Eddy BRUYNINCKX. De containeroverslag daalde met 16,6 %.
- Wij voelen ons daar niet vrolijk om en beseffen maar al te goed welke ellende dit betekent o.m. inzake de tewerkstelling. En uiteraard betekent dit niet dat er niet meer moet geïnvesteerd worden in de haven van morgen. Maar feit is wel dat de prognoses van toen totaal van de tafel zijn geveegd en dat de conclusies die daar destijds aan werden verbonden, o.m. inzake de snelle bouw van een Saeftinghedok tegen 2015, niet meer aan de orde zijn en dat het Deurganckdok vooralsnog zal volstaan om de containertrafiek van de komende jaren op te vangen. Er is gewoon meer tijd nu om de grote beslissingen te nemen. Het lijkt alvast een pak verstandiger even af te wachten om te zien welke richting de wereldeconomie uitgaat en alvast te investeren in projecten die meer tewerkstelling en meer toegevoegde financiële waarde opleveren. En dat is duidelijk niet voor een keuze zoals Vlaanderen als logistiek park voor Europa.

- De crisis betekent ook dat er minder middelen voorhanden zijn om grote projecten te financieren. Als eerlang zou blijken dat projecten zoals het Saeftinghedok niet langer beantwoorden aan de prioriteiten van de economie van morgen, dan zou het bijzonder bedenkelijk zijn daar de vele miljarden in te steken die we elders veel harder nodig hebben.
- We mogen beslist niet bij de pakken blijven zitten en moeten blijven investeren in de competitiviteit van de haven, ongetwijfeld, maar dan wel gekaderd in een economie van morgen om daar mee het voortouw te nemen, in plaats van te blijven hangen in de keuzes van gisteren die rechtstreeks tot de crisis hebben geleid. Of kiezen we dan voor een vierde crisis die ongetwijfeld later zal volgen als we het roer niet omgooien ? Zonder voldoende indringende lessen te trekken uit de ellende waar de wereldeconomie vandaag mee worstelt ? De gevolgen daarvan zijn zonder meer bepalend voor de hele mobiliteitssituatie in en rondom Antwerpen.
- De vraag is dus waar deze mondiale crisis van de economie zal toe leiden, aangemoedigd door wereldwijde strenge besluiten om de klimaatverstoring daadwerkelijk te bestrijden : ook die dwingende maatregelen zullen de economie in een heel andere richting sturen. Vermits spaarzaamheid hét sleutelbegrip blijft van elke economie die zichzelf en haar eigen toekomst respecteert, kunnen de mondiale referenties voor groei, steun, duurzame productie en een andere mobiliteit leiden tot een ingrijpende verschuiving van gedragscodes en normen die tegen die tijd fundamenteel in strijd kunnen zijn met onder meer het hoge groei-scenario van het Strategisch Plan voor de Antwerpse haven. Crisistijden zijn dé periodes bij uitstek om een heel economisch apparaat bij te sturen en veel uitspraken van vooraanstaande economen en politici dringen al enige tijd aan op zo'n radicale ommezwaai.
- Dat betekent onder meer dat, wanneer het beleid moet kiezen tussen twee scenario's voor de Antwerpse haven van morgen via de vastlegging van het Strategisch Plan : een hoge groei- en een lage groei-scenario (of inbreidingsscenario), het lage groei-scenario in de context van vandaag een meer realistische keuze is. Het blijft immers een groei-scenario dat nog altijd belangrijke inbreidingen toelaat. Het laat onder meer nog toe om de dokken op linkeroever om te vormen tot getijdedokken, wat een belangrijke uitbreiding van het aanbod inhoudt, ook voor een stijgende containertrafiek. Op de rechteroever beschikken ze niet over dergelijke getijdedokken : daar verloopt het allemaal via sluisen.
- Als de economie dan over een aantal jaren opveert, staat Antwerpen nog klaar met een groeipotentieel. Als de haven nu te hoog mikt, is de kans groot dat ze over-investeert in bijzonder dure infrastructuur die de staat meer kost dan ze ooit kan opbrengen. Het verhaal van het ongebruikte Doeldok mag hier als les voor de toekomst voldoende opvallend zijn.

Europees denken

Het beleid voor de groot-Antwerpse regio zal in een heel andere context moeten leren denken.

- Denken in samenhang is hier gewenst, in plaats van vooral te denken in de beperkende, concurrentiële context van de ene stadsstaat tegen de andere (zoals de tegenstelling tussen de Antwerpse haven en die van Zeebrugge), van de ene regio tegen de andere of van de ene staat tegen de andere.
- Ook hier is een *globalisering van het haven- en transportbeleid*, tenminste op Europese schaal, dringend aan de orde. Binnen een meer samenhangende Europese aanpak zal er alvast een *west-Europees havenbeleid* moeten worden gevoerd dat het werk onder mekaar verdeelt, ieder volgens zijn eigen specialisatie. Daarmee vermijdt je

alvast dat die havens allemaal dezelfde peperdure infrastructuurwerken en installaties moeten bekostigen in plaats van te investeren in de meest accurate uitrusting, eigen aan hun specialisatie en hun ligging. Wat dus leidt tot belangrijke besparingen.

- Op die manier kan, binnen de invloedssfeer van alle Noordzee- en Oostzeehavens, ook een *Europees binnenlands transportbeleid* worden opgebouwd dat de grote Europese verbindingen maximaal én duurzaam uitbouwt binnen het hele Europese continent. Van een kleinschalige competitie kan zo'n globale aanpak worden omgebogen tot een breedchalig en samenhangend netwerk dat voor elke regio de meest leefbare vervoers- en mobiliteitskeuzes maakt. En dat is alleen maar in een Europese context mogelijk waar grote havens samen hun toekomst op mekaar afstemmen, gebaseerd op objectieve duurzame, ruimtelijk inpasbare en sociaal leefbare criteria die leiden tot grensoverschrijdende oplossingen in plaats van tot de moordende concurrentie van vandaag, waar uiteindelijk vooral de omwoners de tol voor betalen.
- Intussen werd binnen de EU een *denktank opgericht over een west-Europees havenbeleid*. Daar wordt, op een voldoende hoog Europees niveau, nagegaan wat de uitgangspunten van zo'n havenbeleid moeten zijn en hoe de west-Europese havens er best uitzien over tien tot twintig jaar. Zo pleit die denktank onder meer voor de ontwikkeling van een scheepvaart die de goederen zo dicht mogelijk bij hun bestemming brengt, of die de goederen ophaalt zo dicht mogelijk bij de plaats waar ze geproduceerd worden. Dat is dus, onder meer, een pleidooi voor een doorgedreven kustvaart-beleid, wat niet zo onmiddellijk aansluit bij de jongste ontwikkelingen in de Antwerpse haven.
- Andere uitgangspunten klinken al even evident, zoals het benutten van de geografische mogelijkheden van de diverse havens. Dat betekent dat *diepzeehavens* worden ontwikkeld waar die het best liggen, zoals in Zeebrugge en nabij Vlissingen in het Sloehavengebied. Zeeuwse havens kunnen een verbindingsrol spelen tussen Rotterdam en de Vlaamse havens, wat een antwoord kan bieden op de beperkte diepgang van de Schelde, zoals de Nederlandse oud-minister van Rijkswaterstaat Carla PEIJS opperde.
- De keuze voor de Benelux als vooral distributieregio wordt door die denktank afgewezen. Fabrieken worden best geplaatst in regio's waar o.m. de *werkloosheid* het hoogst is. Daar zijn de ontwikkelingen voor containertrafiek het meest gewenst. Dat is dan zowat het tegenovergestelde van de situatie in onder meer de Antwerpse havenregio waar ze onvoldoende kandidaten vinden voor de jobs die openstaan.
- De jongste ontwikkelingen tot een Vlaamse havengemeenschap waarbij de ene Vlaamse haven niet in de rug schiet van de andere, is op zichzelf al een hele stap vooruit, maar de uiteindelijke context zal, minstens, west-Europees moeten zijn.
- Zo'n Europese havengemeenschap zal onder meer een aantal losse beweringen kunnen vermijden zoals, bijvoorbeeld, de uitspraak van de Vlaamse minister-president als zou elke 100 miljoen investering in de haven automatisch 1 miljard winst opleveren.

Draagvlak ?

Een van de problemen bij het aanpakken van al deze debatten en keuzes, is de soms verregaande *onontvankelijkheid waarmee alternatieve voorstellen worden onthaald*, ook al blijken ze achteraf een veel betere keuze. Dat was het geval met het debat rond het kanaal voor de duwvaart en de Grote Ring en bij de discussie over het aanleggen van een tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven. Het debat rond de Oosterweelverbinding ligt vandaag ook veel moeilijker en de overheid heeft zich hier vastgereden omdat zij de alternatieven niet in een open sfeer heeft bekeken en uitgepraat. Het voorstel om ook een snel trein tram of light

rail-verbinding (voor het snelle transport van veel reizigers) op het tracé van de HST van en naar Nederland mogelijk te maken, had kunnen zorgen voor een gevoelige uitbreiding van het openbaar vervoer in de Voor- en Noorderkempen. Dat bleek al evenzeer een onbespreekbaar voorstel, al wordt het procédé intussen bijzonder succesvol toegepast in het buitenland.

Want openbare bestuurders en de door hen aangestelde ontwerpbureaus zijn al te snel geneigd alleen aandacht te hebben voor hun eigen voorstellen en opvattingen en elk ander idee vanuit de bevolking af te doen als ontsproten aan het brein van ondeskundigen, alternatievelingen, NIMBY-syndromen of moeials die het “normale” verloop der dingen alleen maar in de war sturen.

Al net zo verontrustend is het gemak waarmee openbare procedures inzake inspraak (bv. bij MER-procedures) worden afgehandeld : naar de vorm wordt de procedure intussen, na het drama van het Deurganckdok, scrupuleus netjes opgevolgd, maar inhoudelijk doet de inbreng van “de bevolking” allemaal weinig ter zake. Je hebt echt wel het gevoel dat het allemaal al lang beslist is onder ingewijden nog voor de procedure wordt opgestart. Soms wordt dat overigens ook openlijk zonder blikken of blozen toegegeven.

B. Projecten en aspecten

Een aantal vaststellingen ligt voor de hand. En dat zou, in een normale economie, een aantal automatische gevolgen moeten hebben voor een aantal overheidsprojecten.

1. Het Antwerpse wegennet zit vol

Antwerpen heeft een zeer dicht wegennet. Maar de *capaciteit zit wel aan haar maximum*. De Antwerpse regio is ook zeer dichtbevolkt. Daarenboven heeft de overheid mensen en bedrijven zowat overal laten bouwen. In landen zoals Zwitserland en Oostenrijk worden mensen die in de centrumsteden gaan wonen, daar van overheidswege voor beloond : zo is de post er minder duur en wordt het kadastraal inkomen in die stedelijke zones verminderd. Spanje, Frankrijk en Nederland gaan ook die weg op.

Er is dus geen ruimte meer voor nieuwe transportwegen, op voorwaarde dat we de elementaire leefbaarheid, waar de volksgezondheid een wezenlijk onderdeel van uitmaakt, willen garanderen. Door de toename van het containerverkeer, zo onder meer de stroom containers die alleen al van Linkeroever naar Rechteroever gaat en die 70 % van het containerverkeer omvat, rijdt heel Antwerpen vast : Kennedy-tunnel, Liefkenshoektunnel, Thysmanstunnel, Havenweg, Scheldelaan. Voor meerdere wegen en delen van grote verbindingen stijgt de saturatiegraad van de wegen, die normaal tussen 70 en 80 % mag liggen, tot een eind boeven de 100 en soms tot 130 %. Het minste incident dat zich dan voordoet, leidt meteen tot grote opstoppingen en dus tot onder meer aanzienlijk economisch verlies en grotere vervuiling.

Nieuwe autowegen zijn ook geen wonderoplossing : doorgaans trekken ze extra-verkeer aan en maken het probleem nog erger, onder mee op die autowegen waar zo'n nieuwe autoweg op aansluit. In hoofdzaak wordt het probleem dan een eind verplaatst. Randmaatregelen zoals rekeningrijden, spitsstroken en blokrijden kunnen dan op zich plaatselijk zinnig zijn, maar lossen het probleem niet echt op.

Er blijft nog één groot project over : het *rondmaken van de R1 of de Ring*, waarmee er een nieuwe tunnel onder de Schelde komt en het verkeer meer gespreid wordt omdat het dan in twee richtingen kan rijden. “Red de Voorkempen” was overigens de eerste om deze rondmaking te eisen via de 15.000 bezwaarschriften tijdens het openbaar onderzoek rond

het Ruimtelijk Structuurplan-Vlaanderen. In het ontwerp was van het rondmaken van de Ring nog geen sprake. Daarmee schep je extra-ruimte op de Ring, maar het is ook geen oplossing voor het alsmat toenemende verkeer van morgen.

Het huidige ontwerp, de Oosterweelverbinding, is zeer belastend voor de inwoners van het Eilandje, Merksem en Deurne en stelt verkeerstechnisch een aantal opvallende risico's, zoals meerdere invoegingen vanuit de linkse rijrichting en het moeten veranderen van rijvak over een korte afstand. Zeker met het drukke vrachtverkeer stelt dit ontoelaatbare problemen. De geluidshinder is al evenzeer bijzonder belastend en wellicht heeft de extra-uitstoot van fijn stof en van de andere vervuilde, toxische stoffen die de Oosterweelverbinding zal veroorzaken, nog de zwaarste gevolgen voor verder afgelegen gemeenten zoals Ekeren en Schoten als gevolg van de wind en de luchtverplaatsing. Vooral de wijk Luchtbal dreigt hier het grootste slachtoffer te worden.

De aanleg van een tunnel op de rechteroever in plaats van een viaduct is een veel betere keuze. Zo kan je de verkeerslucht in die tunnel afzuigen en filteren en wordt het lawaai sterk beperkt. Of die tunnel nu onder de dokken loopt naar het klaverblad van Ekeren toe (voorstel van stRaten-generaal) of dicht bij de huidige ring ligt (Horvat-voorstel), is van minder belang.

2. E-313 / E-34 : blackpoint nummer één

De E-313 vormt, tussen het samenlopen met de E-34 en de aansluiting met de Ring, het *meest problematische verkeersknooppunt*. Het is het drukste stuk autoweg van het land : tussen 6 en 22 u. rijden er gemiddeld 170.000 auto's voorbij. Nergens in België is het aandeel van de vrachtwagens in het verkeer zo hoog (30 %, tot 40 % tijdens de daluren), en dat stijgt nog steeds. Je komt er grosso modo tot 1/3^{de} haventrafiek, 1/3^{de} internationaal vervoer en 1/3^{de} binnenlands vrachtverkeer. Om de haverklap gebeuren er (zware) ongevallen (een verdubbeling vergeleken met '03) en er doet zich een bijna constante filevorming voor.

Je vindt er, binnen de 4 km., 3 bottlenecks : de samenvoeging van de E-34 met de E-313, het rondpunt te Wommelgem en de aansluiting op de Ring. De saturatiegraad loopt er op tot 115 %. De trafiek vanuit Vlaanderen naar het Ruhrgebied, waarvan het grote deel via de E-313 loopt, omvat onder meer 300.000 TEU-containers. Het Atlantic wall-effect is er dan ook bijzonder groot : één muur van vrachtwagens op de rechter rijstroken.

De situatie is er overigens sterk verergerd sinds de opening van het Deurganckdok, een dok waarvan de mobiliteitseffecten op de hele regio destijds nooit werden berekend. Reken daar dan nog het shoppingcenter in Wijnegem bij, dat geregeld voor extreme situaties zorgt aan het rondpunt te Wommelgem. De E-313 heeft op dat stuk geen reservecapaciteit meer en bij het minste incident zit de zaak er dan ook vast.

Tel daar nog eens de 200 ha. ENA-bedrijventerreinen aan de Keer in Ranst/Wommelgem bij met hun 87,5 % niet watergebonden bedrijven die hoe dan ook met hun transport (geschat op 11.000 vrachtwagens en 2.700 personenwegens) ofwel via de E-34 ofwel via de E-313 wegmoeten,

én de volledige in gebruikname van het Deurganckdok,

én de afwerking van de aansluiting van de noord-zuidverbinding in de Kempen op de E-313 ter hoogte van Geel-West, waar de werken voor het op- en afrittencomplex volop aan de gang zijn,

én de bouw van een Saeftinghedok,

én de bouw van een tweede sluis op linkeroever, waar intussen mee begonnen is,

én daardoor het activeren van het Verrebroek- en Doeldok,
én een groot voetbalstadion,
én een uitgebreide luchthaven van Deurne vlakbij,
én 30 ha. bijkomende industrieterreinen nabij die luchthaven,
én een business-center,
én een evenementenhall,
én een groots opgevat op- en afrittencomplex aan de Q8,
dan zit alles muurvast en wordt de hele regio onbereikbaar *en ligt onder meer de economie lam. Als gevolg van de economische groei.*

Een extra-rijstrook van Ranst tot Lummen kost al gauw 240 miljoen en lost overigens niets op. Daar zijn de deskundigen en de betrokken bedrijven het intussen al over eens. Eddy PEETERMANS van het Vlaams Verkeerscentrum merkt hier op dat elk rijvak van een autoweg 2.200 trucks en auto's aankan. Gezien de bestaande verkeersdrukte op én E-34 én E-313 tijdens de piekperiodes komen daar dus, aan de samenvoeging van de beide autowegen, 4x2.200 of 8.800 voertuigen samen, en die moeten daar opeens op drie rijstroken en dus naar een capaciteit van 6.600 voertuigen. *Uiteraard rijdt het verkeer daar dan vast.*

In Wommelgem rijden per uur 1.300 auto's de E-313 op, richting-Ring. Die moeten zich daar, aan dat rond punt in Wommelgem, al in de verkeersstroom van de E-313 wringen die op zich al verzadigd is. Telkens daar in Wommelgem een auto invoegt, wordt de staart van de file op de E-313 langer.

Eenmaal aan de Ring buigen 3.200 auto's die van de E-313 komen af in de richting Brussel en Gent, 800 nemen de afrit-Borgerhout en 1.600 kiezen de richting-Nederland. De resterende 1.000 staan vast in de file en veroorzaken dan het probleem. De richtingen-Nederland en -Borgerhout zouden veel meer verkeer kunnen slikken, maar die verkeersstromen worden gehinderd door het drukke verkeer dat overwegend de richting-Brussel uitwil. Het is dus vooral die verkeersstroom die voor problemen zorgt.

De "oplossing" die de jongste tijd naar voor geschoven wordt, is het verbeteren (verbreden) van de *aansluiting van de E-313 op de Ring*. Daar knelt het schoentje naar verluidt in de eerste plaats. Als de aansluiting van de E-313 op de Ring wordt aangepast, zou er tussen Ranst en Lummen 25 % tot 45 % meer verkeer op die E-313 kunnen. Voorwaarde daarbij blijkt dan wel het opwaarderen van de Antwerpse Singel tot stedelijke ringweg. De Vlaamse regering wil van die Singel echter een groene boulevard maken voor plaatselijk verkeer. Daarenboven zit het probleem van die E-313 niet in de zone tussen Ranst en Lummen, maar tussen Ranst en de Antwerpse Ring : daar zit de E-313 vandaag al zo overvol, met dagelijkse files tussen 6 en 10 u., dat die verbetering vooral de overbelasting zal wegwerken om te komen tot een "normale", maar al maximaal volzette autoweg.

Of het herscheppen van de Singel in een drukke stedelijke expresweg, in plaats van er een "groene boulevard" van te maken zoals het Masterplan vandaag voorstelt, zomaar haalbaar is, lijkt een ander verhaal. Tenzij de plannenmakers elders plaats vinden voor de aanleg van een stedelijke ringweg om zo het stedelijke verkeer op de Ring te scheiden van het doorgaande verkeer. Dat wordt dan ook een oplossing genoemd, zodat tegen 2012 het probleem van de toevoer naar de Ring van de baan zou zijn.

Ander deel van de "oplossing" wordt de *Oosterweelverbinding* genoemd, want die zal een grotere capaciteit geven aan de Ring en dus ook aan de aansluitingscomplexen van de autowegen op die Ring.

Dat zal allicht een tijdelijke verbetering betekenen, maar gezien de blijvende toename van het (vracht)verkeer en gezien de sowieso beperkte mogelijkheden tot uitbreiding van de spoor- en waterwegen, zal hier dus, over afzienbare tijd, opnieuw een zwaar knelpunt ontstaan, zeker als je de hierboven opgesomde bijkomende verkeersstromen mee in rekening neemt.

Eenzijds moet het verkeer dat via de E-313 de Ring oprijdt, inschuiven in dat Ringverkeer, wat altijd zorgt voor opstoppingen, en anderzijds zal er omgekeerd (van de Ring naar de E-313) niets veranderen zodat de ook omvangrijke opstoppingen die zich daar vandaag elke dag voordoen, niet zullen verbeteren.

Rond het geplande *Q8-project* stelt zich dan nog een *extreem probleem inzake verkeersveiligheid*. Op een afstand van nauwelijks 1,5 km. moet het vrachtverkeer dat vanop de Q8 de E-313 op wil, er weven met het andere verkeer. Dat is complete onzin : normaal heb je 8 tot 10 km. congestieafstand nodig tussen twee aansluitingen. Een reflexafstand van 3 km. is wel het minimum. En hier is het dus 1,5 km. Het wisselen van rijvak en de te korte voorsorteerstroken zullen er voor grote risico's zorgen. Het zware vrachtverkeer dat, komend van de Q8, in de richting-Hasselt rijdt, zal dus het verkeer dat rechts afslaat naar de E-34 moeten kruisen. Dat inschuiven én kruisen van de verkeersstroom op de E-313 over die korte afstand van nauwelijks 1,5 km. zal zonder twijfel zorgen voor files en extra-ongevallen. En omgekeerd stelt zich dan eveneens een bijkomend probleem : het zware verkeer dat via de E-313 naar Antwerpen wil, moet vandaag al inschuiven in de verkeersstroom die daar van de E-34 vanuit de richting-Turnhout/Eindhoven de E-313 oprijdt. Daar komt dan, een boogscheut verder, nog eens een reeks vrachtwagens bij die van het Q8-complex de E-313 opwillen.

Verkeerstechisch is dat nonsens, zoals het Ruimtelijk Structuurplan-Vlaanderen van '92 dat ook duidelijk stelt : daar willen ze het aantal op- en afritten niet alleen beperken, maar ze hanteren een strikte afstandsregel van 8 km. tussen twee aansluitingen op een hoofdweg. En omwille van één specifieke situatie kan dat Ruimtelijk Structuurplan-Vlaanderen niet worden aangepast, dus ook niet voor de Q8-plannen in Ranst. Daarenboven bestaat de vrees dat, bij vastrijdend verkeer op de E-313, via dat Q8-complex een massaal sluipverkeer gaat ontstaan doorheen de aangrenzende buurten, waar de leefbaarheid dan compleet aan flarden gereden wordt.

3. Grote Ring

Vanuit meerdere hoeken, en vooral dan vanuit de havenkringen, klinken pleidooien en voorstellen om delen van wat eens het tracé van de Grote Ring (R2) was, *toch te realiseren*. Het meest opvallende deel daarvan is de aansluiting van de haven op linkeroever via de N70 op de E-17, ook al blijkt het Oost-Vlaamse provinciebestuur daar niet van te willen weten. Ook ABLLO roept de Wase burgemeesters op om de voorziene tracé's van de N41 en van de Grote Ring te schrappen op het gewestplan. Een aantal industriële tenoren dringt wel aan op die verbinding : die zou toelaten dat de vrachtwagens komend vanuit de richting-Gent met als bestemming de haven op linkeroever, afdraaien voor de Kennedytunnel om via die nieuwe verbinding hun bestemming te bereiken. Wat uiteraard hetzelfde is in omgekeerde richting. Dat zou een deel van het verkeer op de Kleine Ring wegnemen en dus de druk op die R1 doen afnemen. Aansluitend daarbij hoort het pleidooi om de *Liefkenshoek-tunnel tol-vrij* te maken. De tol voor de tunnel is vandaag vrij hoog, wat flink wat chauffeurs en transporten afschrikt. De overheid heeft intussen de exploitatie van die tunnel in handen en kan hier dus een eigen beleid voeren.

Daar staat tegenover dat de overheid zich via de BAM ertoe verbonden heeft geen bijkomende verbindingen meer te realiseren buiten het sluiten van de R1. Zoniet brengt de tol op die rondgemaakte Ring te weinig op en blijven de kandidaat-investeerdere helemal weg. Daarenboven hebben de Nederlanders intussen afgezien van de aanleg van een aansluiting van hun autowegennet op de Thysmanstunnel : ze geven nu prioriteit aan andere verbindingen die dringender zijn.

De Antwerpse havenautoriteiten hebben steeds gesteld dat het havenverkeer slechts 4 % uitmaakt van het totale verkeer dat over de R1 rijdt. En ook al lijkt dat cijfer fel onderschat, dan nog vertegenwoordigt het verkeer dat via de Thysmanstunnel en een verbinding met de E-17 zou worden afgeleid, slechts een klein deel van de totale verkeersstroom. Daarenboven kan een deel van dit verkeer via een tot autoweg omgevormde expresweg (A-11) naar Gent en omgekeerd. Het verkeer dat van en naar de Gentse havenzone moet, is overigens sneller ter plekke via deze omgevormde A-11 dan via de E-17. Daarenboven ligt het verkeersprobleem vooral bij het *oost-west verkeer*, het noord-zuid verkeer is veel geringer. Het kleine voordeel dat dank zij een verbinding met de E-17 (over een afstand van zowat 10 km.) kan worden geboekt, weegt niet op tegen de nadelen.

De versnippering van het landschap moet worden stopgezet, Vlaanderen werd op dat vlak al veel te veel aan stukken gehakt. Mensen wonen overal in Vlaanderen wel in de buurt van één of andere autoweg. Het realiseren van deze nieuwe verbinding betekent dat alweer zowat 100 ha. vooral landbouw- en bosgronden worden aangetast. Het gebied vormt zowat het laatste stukje open ruimte tussen Antwerpen en St.-Niklaas.

Het tracé van deze Wase Grote Ring loopt dichtbij de woonzones van Vrasene, Beveren en Haasdonk. Meerdere woongebieden worden doorsneden en dus sociaal geïsoleerd. Ruim 500 woningen staan op minder dan 500 meter van de verbinding. Zij zullen onder verhoogde druk komen via lawaaihinder, schadelijke uitlaatgassen en lichtvervuiling. Nieuwe wegen leiden overigens altijd tot meer verkeer.

Dit debat leidt ook al snel tot een volgende stap : wijzend naar de verkeersstroom die van en naar richting-Brussel rijdt, wordt er gepleit voor de *aanleg van een ander stuk Grote Ring* dat een extra-verbinding zou leggen tussen E-34/E-313 en E-19, een gebied met een grote bewoningsdichtheid waar dan alweer duizenden mensen rechtstreeks de gevolgen van druk verkeer in de buurt moeten slikken.

Wanneer al meerdere delen van de Grote Ring zouden worden aangelegd, in het Waasland en via een verbinding E-34/E-313 met de E-19 naar Brussel, zal het niet lang duren of ook de *A-102 komt terug op het voorplan* : de verbinding van de haven met de E-34/E-313, via Merksem, Schoten, Deurne en Wommelgem. Dan is het grootste deel van de Grote Ring gerealiseerd en *zal men ook deze tweede Ring rond Antwerpen helemal willen rondmaken*. Met onder meer een grotere verspreiding van het fijn stof. Voeg daar nog het hele debat aan toe van de realisatie van een nieuw en veel ruimer *rondpunt in Wommelgem* en de soep is compleet.

Teneinde de aanslepende onduidelijkheden hier voor eens en voorgoed van de baan te hebben, kan de overheid het hele *tracé van die Grote Ring maar best van het gewestplan schrappen*. Op het tracé kunnen dan massaal bomen worden geplant : een nieuwe brok stadsrandbos, een extra-groene buffer rond groot-Antwerpen en een steuntje voor de in het Ruimtelijk Structuurplan-Vlaanderen beloofde uitbreiding van het Vlaamse bosareaal, waar ze nog 10.000 ha. bos te kort hebben, zoals o.m. door de Vlaamse minister voor

Milieu midden november '08 nog werd gesteld. De BAM dringt in haar eerste nieuwsbrief van oktober '08 overigens zelf aan op het planten van groene buffers tegen de vervuiling van o.m. fijn stof.

Het debat over het *gebruik van de Kennedy-tunnel voor zwaar verkeer* vormt een onderdeel van dit debat. Naast het feit dat fijn stof beter kan worden bestreden in een tunnel, omdat je de vervuilde lucht daar kan afzuigen en filteren wat niet mogelijk is met verkeer dat in de open lucht rijdt, moet je ervoor zorgen dat vervuilend verkeer steeds de *kortst mogelijke route* volgt omwille van de eenvoudige reden : hoe korter de afstand, hoe minder vervuiling. Tenzij je voor bepaalde delen voorrang moet geven aan het vrijwaren van bv. woonzones of waardevolle landschappen. Het verkeer kiest overigens uit zichzelf al de kortst mogelijke weg en zal er, vooral komend vanuit de oost-west richting (zoals de BAM in haar eerste nieuwsbrief ook zelf aangeeft), niet aan denken die hele omweg via de Thysmanstunnel te volgen als ze via een veel kortere rondgemaakte R1 kunnen rijden. De bezwaren van de BAM tegen het toelaten van zwaar verkeer via de Kennedy-tunnel lijken nergens op. Zo stellen ze o.m. dat de helling in die Kennedy-tunnel te steil zou zijn. Alsof het zware wegverkeer van vandaag dat niet zou aankunnen. Extra-vluchtwegen in geval van een calamiteit kunnen gevonden worden in de kokers voor fietsen en treinen die ook deel uitmaken van het tunnelcomplex. Het is duidelijk dat de BAM zoveel mogelijk zwaar verkeer naar de Thysmanstunnel wil omwille van de maximale inkomsten van de tolgeden. De situatie op een rondgemaakte R1 dient de norm te zijn om vast te stellen dat de *maximum-grens van een leefbare mobiliteit in en om Antwerpen bereikt is*. Daar ligt de grens : die rondmaking van de R1 moet volstaan, het stukje-bij-stukje aanleggen van een extra-ring rond de stad kan niet worden aanvaard. De manier waarop die R1 moet rondgemaakt worden, vormt dan een ander debat.

In '76 werden al 12.000 handtekeningen verzameld tegen de aanleg van de toen geplande Grote Ring. Tijdens het openbaar onderzoek rond het Structuurplan-Vlaanderen onderschreven 15.000 mensen de schrapping van de Grote Ring en het alternatief : het rondmaken van de Kleine Ring (R-1), zoals voorgesteld door "Red de Voorkempen". Dat structuurplan werd goedgekeurd in '97, zonder Grote Ring. Samen met de diverse acties die in en vanuit het Waasland werden gevoerd en de duizenden mensen die zich hierbij aansloten, kan zonder meer worden gesteld dat voor de realisatie van de Grote Ring of van delen daarvan, *geen draagvlak bij de bevolking aanwezig is*.

4. Geen ruimte voor nieuwe bedrijven

De Antwerpse regio is volgebouwd. Het weinige groen dat ons nog rest, is absoluut noodzakelijk voor de leefbaarheid en de gezondheid van de bewoners. Ook al blijven de verkavelingsprojecten in de streek mekaar nog steeds opvolgen, soms met voor het landschap bijzonder storende appartementen. "Landschapspark de Voorkempen" of niet.

De *schaarste aan bedrijventerreinen* blijkt in heel Vlaanderen een probleem, maar in de Antwerpse regio stelt dat probleem zich toch bijzonder. Moeten bedrijven de ruimte opzoeken waar die nog ligt : in Limburg, in Wallonië ? De autowegen zijn er nog niet overbelast, het Albertkanaal, de Ijzeren Rijn en andere water- en spoorverbindingen bieden mogelijkheden, de vliegvelden van Bierset en van Maastricht liggen in de buurt : plaats genoeg. Zou de logistieke functie van de Antwerpse haven zich niet beter voor een deel verplaatsen naar deze regio's ? Zoals Nike dat al deed en vandaag zowat de belangrijkste gebruiker is van de overslagkades in Meerhout op zo'n 50 km. van

Antwerpen ? Verkeersproblemen stellen zich daar niet zo meteen. Het bedrijventerrein in Meerhout is succesvol omdat Nike met zijn Europees verdeelcentrum in de buurt ligt. Het heeft uiteindelijk weinig zin om bedrijven te kort bij Antwerpen te leggen : de afstand is te klein om de goederen over te slaan van of op trein en schip. In die zin is het ENA-terrein te Oelegem/Ranst een miskleun van belang : het ligt *veel te dicht bij de haven* en temidden van een zone waar de autowegen nu al volgepropt zitten met verkeer. Hoeveel zin heeft het om industrieterreinen die zo dichtbij liggen te bevoorraden per schip of per trein ? Het alleen maar mooi-klinkende argument dat het bedrijventerrein te Wommelgem/Ranst bedoeld is voor watergebonden bedrijven en dus ecologisch verantwoord is, snijdt in de praktijk geen hout : zoals reeds vermeld nemen de watergebonden bedrijven slechts 12,5 % in, de rest zijn Seveso- en dus risicovolle bedrijven, middenin een gebied waar de centra van Oelegem, Wommelgem en Ranst dichtbij liggen. Het terrein ligt midden in een zone waar het verkeer vandaag al in de soep zit en trekt uiteraard dus nog meer en vooral wegverkeer aan. Het hoeft dan ook niemand te verwonderen dat een eerste reeks van twee studies de hele zaak daar afschoot wegens te grote kans op een verkeersinfarct. In een onlangs gepubliceerde studie werd die conclusie opnieuw duidelijk getrokken.

In de Antwerpse haven liggen nog *honderden hectaren industriezone vrij*. Belangrijke havenbazen zeggen daarvan : “Vul die eerst op, vooraleer je elders bedrijfsterreinen gaat creëren. Het probleem zit niet bij een gebrek aan terreinen, maar bij een zichzelf vastrijdende mobiliteit.” Deze nog vrijliggende terreinen werden samen geschat op 2.450 ha. in de eerste, en op 1.900 ha. in de tweede nota over het grootstedelijk gebied-Antwerpen. Een kleiner gedeelte van die reserve-gronden is uitgerust met kaden en kranen en kan dus vrijwel meteen worden benut. Voor een ander deel is meer tijd nodig om ze te kunnen aanspreken. Hoe dan ook liggen er, nu al, tientallen hectaren in de haven te wachten op bedrijven.

Het blijkt dat die gronden ofwel verkocht of verhuurd zijn aan bedrijven als reserve voor hun eventuele expansie in de toekomst, reserves waar intussen niet iedereen nog aan vasthoudt : GM behoudt zijn productie in Antwerpen, maar verklaarde dat het niet meer uitbreidt en dat dus grote delen van zijn reserves aan haventerreinen niet meer zal worden gebruikt.

Afhankelijk van het scenario dat gekozen wordt voor de linkeroever (inbreiding of uitbreiding) komen daar later nog 160, 580 of 1.640 ha. haventerreinen bij. Waardoor het vrijliggend aanbod oploopt van 2.060 à 2.480 ha.(bruto) tot 3.540 ha., zo stelt de tweede nota over het grootstedelijk gebied-Antwerpen

In het “Eindrapport Nadere Uitwerking Economisch Netwerk Albertkanaal“ (2003) blijkt dat *in het ENA-gebied nog 1.300 ha. niet-gebruikte bedrijfsgronden voorhanden zijn*. Het aantal vervuilde bedrijfsterreinen in Vlaanderen anderzijds wordt op 42.000 tot 53.000 ha. geraamd, gronden die in handen zijn van ondernemingen. Saneringsprogramma’s met steeds doeltreffender systemen voor grondreiniging kunnen hier dus ook voor een extra-aanbod zorgen. De sanering dient om hygiënische redenen toch vroeg of laat te gebeuren.

5. Het verkeersinfarct dreigt

Prof in transporteconomie en voorzitter van de Vlaamse havencommissie Willy WINKELMANS spreekt over het vastrijdende verkeer als van “een nationale plaag”. Hoog tijd voor een revolutionaire herbezinning. “Als de prognose van 15 miljoen

containers (vandaag 8 miljoen) wordt bereikt, dan kan onze infrastructuur dat niet meer verwerken, ook niet als een groot deel van de containers vervoerd wordt via het spoor of per schip.”

Meer dan de helft van de containertrafiek verloopt vandaag via de weg. De Liefkenshoek-spoortunnel zal dat niet oplossen. Het Antwerpse havenbestuur zegt dat, volgens een studie van '06, slechts 4 % van het zware verkeer rond de stad havengebonden is. Maar, zo meldde de Antwerpse economische krant De Tijd, dat onderzoek is gebaseerd op één dag tellen en dan nog enkel gemeten op de uiterst rechtse rijstrook van de hoofdwegen alleen. *Meer realistische inschattingen gewagen van 10 en 14 %*. Het Vlaams Verkeerscentrum stelde dat het wegvervoer rond Antwerpen voor 1/3^{de} havengebonden is. Die gewagen dus van zowat 33 %. Mag hier ook duidelijkheid worden geschapen in plaats van elk met zijn eigen cijfers te laten zwaaien : dat gegeven is toch belangrijk genoeg om over een voldoende exact en algemeen aanvaard cijfer te mogen beschikken ?

Jos STASSEN van Groen! stelt dat de Antwerpse haven met de huidige infrastructuur en rekening houdend met de hoogst geschatte groeicijfers, *nog voort kan tot 2027*.

Als het Deurganckdok helemaal in gebruik is, zal de Antwerpse haven samen 17 miljoen TEU verhandelen. Na de verdieping van de Schelde zullen nog grotere schepen met dus nog meer containers aan boord de haven kunnen bereiken, ook als de lengte van die super-schepen stilaan een groter probleem blijkt dan hun diepgang.

Daar moet je dan de tweede Maasvlakte in Rotterdam bijrekenen : goed voor een extra-pakket van 20 miljoen TEU. Een flink deel daarvan zal via het Antwerpse wegennet naar het zuiden en ten dele ook naar het oosten rijden.

Als er dan nog ooit een Saeftinghedok zou bijkomen dat 20 % groter is dan het Deurganckdok en 7 km. kaaimuren telt, is de verkeerscongestie helemaal compleet. Op termijn zal de economische ontwikkeling van heel Oost-Europa ook een extra-verkeersstroom op gang brengen die ten dele via de Antwerpse haven zal lopen.

6. Zal het zo'n vaart blijven lopen met die containers ?

De spectaculaire groei van de containertrafiek van de jongste jaren, als gevolg van de economische explosie van China en India, leidde tot prognoses die, onder meer, stelden dat het Saeftinghedok er in elk geval moet komen. Zo stelt onder meer de Antwerpse havenschepen Marc VAN PEEL. Dat betekent onder meer het einde van Doel. En ook al vermelden de plannen twee varianten voor dat Saeftinghedok waarbij Doel niet in de weg ligt, dan nog is het maar zeer *de vraag of die containergroei zal blijven duren*. De wereldwijde crisis zorgde er, op enkele maanden tijd, alvast voor dat de optimistische prognoses (tot midden '08) op enkele maanden tijd in mekaar zakten en het containertransport met 20 % daalde. De ene klant na de andere haakt af. Maar ook zonder crisis roepen nogal wat studies sterke twijfels op over de groei van het containervervoer.

Een studie van '06 van het Britse Ocean Shipping Consultants (OSC) toont aan dat de containeroverslag niet zo snel zal groeien als door het Antwerpse havenbestuur wordt beweerd.

Tussen '95 en '04 verdubbelde de containertarfiel in de havenrange tussen Le Havre en Hamburg : van 8,7 naar 17,4 miljoen TEU. Voor de periode '05 – '14 verwacht de OSC-studie een stijging van het containervervoer met 75 % tot 31 miljoen TEU, of, volgens een tweede inschatting bij een vertraging van de mondiale groei (die in feite volop aan de gang is), met slechts 58 % tot 29 miljoen TEU. Die cijfers staan overigens ook te lezen in een rapport van het Antwerpse gemeentelijke havenbedrijf.

De capaciteit voor containeroverslag neemt uiteraard elders ook toe. De OSC-studie vermeldt een overslagcapaciteit voor de noord-Europese havens van 51,1 miljoen TEU tegen '15. Met andere woorden : slechts 65 % van alle containerterminals zal dan benut zijn. Waarom hebben ze in Antwerpen dan opeens zoveel meer containerruimte nodig tegen '15 ?

Het Nederlandse Centraal Planbureau stelt in een kosten-baten analyse van '06 dat er alvast tot '10 te veel overslagcapaciteit zal zijn in de Benelux-havens. De geplande capaciteit, zonder het Saefthingedok, volstaat om een groei in de containeroverslag van 7 % per jaar te kunnen opvangen. Het Centraal Planbureau gaat echter uit van een groei tussen 2 en 6 % per jaar tot '20.

De 2^{de} Maasvlakte in Rotterdam is dus goed voor 20 miljoen TEU extra. Het Saefthingedok kan 8 miljoen TEU verwerken. *Waar moeten de klanten voor zo'n capaciteit dan allemaal vandaan blijven komen ?*

MSC Belgium is de grootste verlader in de haven : van de 8 miljoen containers die de haven in '07 verwerkte, werden er 3,6 miljoen verscheept voor rekening van MSC. Jean-Marie DENIS, CEO van MSC : "De vrees bestaat altijd dat MSC ooit uitwijkt naar een andere haven. De verdieping van de Schelde is positief, maar op termijn zou de lengte van de schepen wel eens erg belangrijk kunnen worden. Als een schip van 370 meter naar Antwerpen komt, zoals de schepen van 13.000 TEU die nu worden gebouwd, ligt de rest van het verkeer op de Schelde nagenoeg stil. Het is immers zeer moeilijk om met zo'n schip te manoeuvreren. Op langere termijn ben ik daar een beetje pessimistisch-realistisch in." Ook wanneer super-grote containerschepen toch in het Deurganckdok geraken, wat onlangs werd aangetoond, dan nog blijkt zo'n operatie dus dermate omslachtig met alle hinder vandien voor de andere schepen, dat ook hier de Antwerpse haven tegen haar eigen grenzen zit aan te trappen.

De containerdivisie van de Deense Maersk Line, één van de hoofdklanten van onder meer de Antwerpse haven met een capaciteit van 1,7 miljoen containers, eindigde eind '06 voor het eerst in drie jaar in het rood. De vooruitzichten voor de containertrafiek worden door Maersk niet optimistisch genoemd. Volgens Maersk zal de containergroei in '08 lager uitvallen dan in '07. Intussen (eind '08) kondigde Maersk aan dat het, alvast tot juni '09, acht containerschepen van 6.500 standaardcontainers uit de vaart zal nemen. Het zoveelste signaal dat de piekevolutie voorbij is en *dat de cijfers dus moeten worden bijgesteld, ook in Antwerpen.*

Tegen '15 zal één derde van de containers in de West-Europese havens overigens bestaan uit transshipment-containers (goed voor 8 tot 9,5 miljoen TEU) : containers die aangevoerd worden per schip en meteen worden overgeladen en weer vertrekken met een ander schip. Hun toegevoegde waarde is dan helemaal miniem.

7. En wat kost dat allemaal ?

Het Deurganckdok kostte 660 miljoen. Antwerpen wil ook een nieuwe zeesluis op de linkeroever : 625 miljoen. De uitbaggering van de Schelde kost 200 miljoen per jaar. Het Saefthingedok kost 750 miljoen. De geplande infrastructuurwerken kosten, alle samen, 4 miljard. Reken daar de peperdure Oosterweelverbinding nog eens bij.

Zeebrugge vraagt een nieuwe zeesluis : 750 miljoen. Daarnaast wil Zeebrugge een uitweg via de binnenvaart – waar ze al jaren op aandringen - en wil daarom het 40 km. lange Schipdonkkanaal verbreden : 500 miljoen.

Gent wil een nieuwe zeesluis : 750 miljoen, en een tunnel onder het kanaal Gent-Terneuzen.

Dat vergt dus enorme financiële uitgaven.

Maar daarmee is de rekening niet rond. Er is ook nog zoiets als het *maatschappelijk draagvlak en de maatschappelijke kost*. De Zeebrugse wens voor de verbreding van het Schipdonkkanaal via het grotendeels vernielen van de Damse vaart – één van de fraaiste Vlaamse en zelfs Europese landschappen – leverde in no time duizenden protest-handtekeningen op.

Nu al is de luchtkwaliteit (smog, fijn stof) in de groot-Antwerpse regio niet bepaald gezond. Als het vrachtvervoer nog zo sterk zal stijgen, kan die vervuiling en de onmenselijk geworden drukte alleen maar toenemen, ook met de installatie van dieselfilters.

De maatschappelijke prijs is dus ook een realiteit en een onderdeel van de “kosten” : lawaai, luchtvervuiling, drukte, nervositeit achter het stuur, verkeersagressie, uren tijdverlies, de kost van ongevallen met hun massale nazorg en blijvende gevolgen : een doorlopende, onbetaalde rekening die echter wel ergens door iemand wordt betaald in natura : stress, invaliditeit, onleefbaarheid.

De filekosten voor de bedrijven alleen lopen al enorm op.

8. Kosten en baten

Daar tegenover staat dat havens uiteraard zorgen voor belangrijke inkomsten en andere baten. Maar is de keuze voor logistiek wel de goede keuze als het om baten gaat : inkomsten en tewerkstelling ? Het feit dat de haven van Gent tot driemaal meer inkomsten en tewerkstelling genereert per ton dan de haven van Antwerpen, is bekend.

Het Vlaamse Havenbedrijf nam de Maatschappij Linkerscheldeoevergebied onder de arm en maakte op 23 oktober '08 een gezamenlijk project bekend rond de “Ontwikkelingszone Saeftinghe”. De potentiële klanten-investeerdere werden geconsulteerd, en dat leidde tot conclusies die o.m. inhielden dat, als het Saeftinghedok niet wordt gebouwd, Antwerpen dan 30.000 jobs aan haar neus ziet voorbijgaan.

Even kijken. De Nationale Bank stelt vast dat de stijging van de directe werkgelegenheid in de Antwerpse haven zich in 2007 (meest recente cijfers) situeert in de industriële cluster en dat de werkgelegenheid in de maritieme sector gelijk bleef : van 26.850 naar 26.871, ondanks het feit dat de containertrafiek in 2007 steeg met 16 %. Veel extra-jobs leverden die containers dus niet op.

Nederland maakte soortgelijke berekeningen voor zijn 2^{de} Maasvlakte. Daar gaat het om een extra-capaciteit van 17 miljoen TEU per jaar op een terrein van 2.000 ha. Ze verwachten daar 6.200 directe arbeidsplaatsen tegen 2033, tel daar de indirecte tewerkstelling bij en je komt op 13.130 voltijdse jobs. Ook dat stemt tot nadenken : wij zouden, in de Antwerpse haven, op een terrein dat half zo groot is binnen dezelfde containertrafiek dubbel zoveel arbeidsplaatsen creëren ?

Of nemen we de Economische Ontwikkelingsstudie (EOS) van maart 2005 erbij, waar de haven zich voor haar prognoses op baseerde. Die stelt dat de directe werkgelegenheid in

de transportgerelateerde sector van de haven (maritieme cluster, groothandel, logistiek, transport) tussen '95 en '04 gestegen is met 9 %. Directe en indirecte tewerkstelling samen stegen met 13 %. Maar in diezelfde periode steeg de totale trafiek met 40 % en nam de containertrafiek met 160 % toe. *Daarmee is het duidelijk dat de transportgerelateerde werkgelegenheid in de Antwerpse haven de trafiekgroei dus niet volgt.*

Dat wordt nog duidelijker als je de cijfers bekijkt voor de toekomst : dezelfde EOS berekende dat, waar 1 miljoen ton goederen in 1995 nog goed was voor 309 arbeidsplaatsen, dit in 2030 zakt naar 159 arbeidsplaatsen. Ook zonder crisis dus.

Het verhaal van de financiële meerwaarde gaat dezelfde kant uit. Ook volgens die EOS was er voor de transportgerelateerde sector van de haven in '02 nog een toegevoegde waarde van 22,6 € per ton. Tegen '30 is dat nog 17 € per ton of 25 % minder. Bij de industrie zal de toegevoegde waarde echter stijgen van 1,31 miljoen €/ha. in '02 tot 1,7 miljoen €/ha. in '30 of een stijging met 30 %.

Dat is dus een heel ander verhaal dan wat het Havenbedrijf ons vertelt. Want als je de gegevens van de “Ontwikkelingszone Saeftinghe” bekijkt zoals die werden gelanceerd in oktober '08 door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij Linkerscheldeoevergebied, dan zou de Ontwikkelingszone Saeftinghe tegen 2030 voor meer jobs zorgen dan de EOS kon inschatten voor alle ontwikkelingen samen (industrie, Deurganckdok en Saeftinghedok) tegen 2030.

Die verschillen zijn zo opvallend uiteenlopend dat ze, uiteraard, leiden tot opvallend verschillende interpretaties en conclusies, wat, aan de vooravond van ingrijpende beslissingen die op die cijfers gebaseerd zijn, niet ideaal is als uitgangspunt. Mag hier wat meer duidelijkheid komen, een volwassen beleid waardig ?

9. Leefbare logistiek ?

Prof. Alex VAN BREEDAM, managing director van het Vlaams Instituut voor de Logistiek, breekt een lans voor *extended gateways*. Dat zijn volledig uitgeruste *transportpoorten* die dieper het binnenland inliggen en daar veel minder last ervaren van de havendrukke. Er zijn minder kosten voor overslag van goederen en er is een multimodale ontsluiting. Ze zijn bijna zo aantrekkelijk als havens met een vergelijkbare logistieke kost en onttrekken zich, door hun ligging in het achterland, aan de verkeerscongesties van de traditionele havenzones en hun transportwegen. De havenzone van Meerhout langs het Albertkanaal is er een voorbeeld van.

In feite zou je dit ook een capitulatie kunnen noemen ten aanzien van de klassieke haven- en transportzones en het aantasten van zones die tot nog toe gespaard zijn gebleven van verkeerschaos.

Prof. VAN BREEDAM noemt deze *extended gateways* een vorm van intelligente groei van de logistiek zonder bijkomende maatschappelijke hinder. Het kan, onder meer, de uitstoot van CO2 opvallend verminderen. “Er is een visie nodig op de logistiek in Vlaanderen. Aspecten zoals tewerkstelling, adviesbureaus, projectontwikkelaars en industriële dienstverlening moeten mee worden bekeken,” aldus VAN BREEDAM. Hij verwijst, met anderen, naar een rapport van de Nationale Bank van januari '08 (“Economic Impact of Belgian Transport Logistics”) waar de logistiek in zo'n bredere context wordt bekeken. Op die manier ingeschat vertegenwoordigt de logistiek 7,9 % van

het BNP, in Vlaanderen zelfs 9,2 %. Qua tewerkstelling vertegenwoordigt de sector 8 % van de totale tewerkstelling in België, goed voor zo'n 300.000 arbeidsplaatsen.

Econoom bij Petercam Geert NOELS acht logistiek zowel omwille van economische als ecologische redenen op lange termijn niet evident. Het leidt immers onder meer tot grote en hinderlijke investeringen in infrastructuur. Volgens een Nederlandse studie bedraagt de toegevoegde waarde van logistiek één zesde van industriële activiteiten. Tot de kosten van de logistiek behoren immers ook het tijdverlies in de files, de milieuontwaarding, kosten van ongevallen en van eventuele invaliditeit en nazorg, geluidsoverlast, stress : *wie de logistiek in een brede maatschappelijke context wil plaatsen, moet deze elementen dan ook mee berekenen.*

Ondanks de fraaie slogans van de regeringsactie "Vlaanderen in Actie" en "Poort op Europa" dient diezelfde overheid veel selectiever te zijn bij het kiezen van haar economische toekomst en de investeringen die daarvoor nodig zijn, en dus ook selectiever op te treden bij het aantrekken van die bedrijven die in die visie passen. Dat is beter dan zomaar domweg zoveel mogelijk bedrijven met extra-voordelen te lokken, zonder zich af te vragen of die, voor onze samenleving hier, echt wel een meerwaarde betekenen. Qua mobiliteitsaanpak zal het al flink helpen wanneer nieuwe distributiecentra ingeplant worden op multimodale knooppunten.

10. Dan maar ondergronds ?

Als de ruimte boven de grond op is, moeten we de grond in. Daar is plaats genoeg. De technologie is voorhanden : in Nederland legt Arnhem bijvoorbeeld een ondergronds systeem aan voor afvaltransporten. Ligt hier dan de toekomst voor "distributieland Vlaanderen" ?

Transporteconoom en voorzitter van de Vlaamse havencommissie Prof. Willy WINKELMANS is groot voorstander van zo'n *ondergronds transport-netwerk*. Een dergelijk systeem blijkt niet bijzonder duur, kost niet veel in onderhoud en is de beste modus voor de just-in-time leveringen. De Liefkenshoek-spoortunnel kost 350 tot (volgens de NMBS) 450 miljoen. Kan je dan niet beter opteren voor een goederentunnel ?, vraagt WINKELMANS zich af. Je ontlast er de E-313 mee, er is geen extra-rijstrook nodig voor die autoweg, geen reservatiestrook voor de A-102 en geen tweede spoortunnel voor de haven. Limburg krijgt meer werkgelegenheid. Grote oppervlakten komen dan vrij voor groene zones, en de luchtvervuiling en het lawaai verminderen aanzienlijk. Goederenpijpleidingen aanleggen : een nieuwe opdracht voor de NMBS ?

Luc BROOS is directeur van de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij (POM). Op 27 maart 08 zei hij in Trends : "Ons kenniscentrum probeert een draagvlak te creëren voor de ontwikkeling van een ondergronds logistiek systeem. (...) Verschillende onderzoeksopties liggen open, voornamelijk gericht op het containervervoer. Door een ondergrondse transportband aan te leggen, bijvoorbeeld tussen de havengebieden van de beide Scheldeoevers, zou heel wat verkeer van de weg kunnen gehaald worden. Voor de grote afstanden en de grote volumes komen andere ondergrondse systemen in aanmerking die containers snel en veilig kunnen transporteren."

De techniek voor het boren van tunnels staat ver genoeg om ondergronds transport mogelijk te maken.

Hier zijn ook enkele bedenkingen op hun plaats. Naast het feit dat ondergrondse transportsystemen voor containers de kaart blijven trekken voor een containertrafiek die, als optie voor de toekomst, niet meteen ideaal is, kan zich ook een *ruimtelijk probleem* stellen. Goederen-pijplijnen hebben immers “haltes” – distributiecentra - onderweg, waar goederen worden overgeladen. Ook dat gaat gepaard met de bijkomende aanleg van gebouwen, met extra-verkeer en met de aanleg van wegen. En zolang nieuwe faciliteiten voor goederentunnels alleen maar bijkomende ruimte in beslag nemen, is er, inzake duurzaam ruimtegebruik, weinig bereikt. De ruimte die wordt ingenomen door het ene systeem zou ten minste de ruimte van de vroegere distributie moeten vrijmaken. *Meer doen met minder is de basis van elk economisch handelen.*

11. Modal shift levert weinig op

De Europese Unie levert al jarenlang doorgedreven inspanningen om een groter deel van het goederenvervoer te laten verlopen via trein en waterweg. Dat betekent onder meer een ééngemaakt spoornet in heel Europa en het vergemakkelijken van de overslag van goederen van de ene modus op de andere.

Dat is sneller gezegd dan gedaan, want voor Antwerpen geldt de vaststelling dat 80 % van het wegtransport zich afspeelt binnen een straal van 200 km. van de haven. De afstand Antwerpse haven – Franse grens bedraagt amper 150 km. Voor zo’n *beperkte afstanden* zullen bedrijven niet geneigd zijn hun goederen over te laden op treinen of schepen om ze dan, een eind verder, toch weer de baan op te sturen.

Vlaanderen beschikt over de troef van een sterk uitgebouwd binnenlands waterwegennet. Maar een wondermiddel is het niet, en het aandeel van het wegtransport zal, zeker in een bedrijfsmatig ruimtelijk versnipperd land, altijd van doorslaggevend gewicht zijn. Reken daar nog het tijdverlies bij van sluisen, formaliteiten en formulieren, en de modal shift blijft, zeker voor Vlaanderen, een relatief gegeven.

De spoor- en waterwegen kunnen best een groter aandeel dragen van het globale goederenvervoer, maar *ze zullen de files op de wegen niet oplossen.*

Daarenboven *kennen ook de waterwegen hun grenzen, net zoals de spoorwegen.* Een dispuut tussen Nederland en België over de IJzeren Rijn, een schoolvoorbeeld van een anti-Europese houding, kan blijkbaar jaren aanslepen, vooralsnog zonder noemenswaardige oplossing. Wegens budgettaire beperkingen zullen de Vlaamse havens betrokken blijven in een onderling opbod, ook al gaan die intussen onderling al wat hoffelijker en toleranter met mekaar om.

Bepaalde projecten voor nieuwe waterwegen, zoals die van het Schipdonkkanaal voor de haven van Zeebrugge, krijg je de bevolking blijkbaar niet meer door de strot geramd omwille van puur esthetische redenen en culturele verontwaardiging. Daarnaast zijn er sterke twijfels over de vraag of er voldoende water is om dat bijkomende kanaal te vullen. In verband daarmee rijst de vrees voor een verregaande verzilting van het kanaal en zijn aangelanden.

Bepaalde projecten en evoluties *botsen immers op hun eigen fysieke grenzen.* Zo toonde een studie van het Waterbouwkundig Laboratorium, een staatsinstelling, aan dat het water van het Albertkanaal verzilt en opwarmt. Dat is mee een gevolg van een te intens aantal versassingen in de sluisen en het daarmee gepaard gaande niveauverlies aan water in het kanaal, wat “opgelost” wordt door stroomafwaarts water stroomopwaarts massaal terug te pompen. Maar daardoor worden de beide fenomenen van verzilting en opwarming mee in de hand gewerkt, wat, vooral in droogteperiodes, voor problemen kan zorgen,

bijvoorbeeld voor de wateropvang van de AWW in Oelegem (verzilting en algenvorming), een AWW die de hele Antwerpse agglomeratie en de hele havenindustrie van (drink)water voorziet, en ook voor de EBES-centrale in Genk (opwarming). Uiteraard heeft ook de Antwerpse haven haar grenzen. Met de huidige bilateraal aanvaarde diepgang van 13,60 m lijkt die grens echt wel bereikt, naast het feit dat zich dus niet alleen een probleem stelt van steeds diepere, maar ook van steeds langere super-schepen. Daarenboven is het de vraag of de alsmaar voortdurende uitbaggering op termijn ook voldoende terreinen zal blijven vinden om die specie te storten, afgezien van de “eeuwige” kostprijs voor baggeren van 200 miljoen per jaar. De havenautoriteiten geven vandaag toe dat er ook aan de havengroei grenzen zijn en proberen daarom nog zoveel mogelijk gronden via een hoge groei-scenario van het Strategisch Plan uit de brand te slepen. Voor de verdere toekomst verwijzen zij naar een verdere groei in de hoogte en in de diepte.

Watertransport is hoe dan ook vervuילend (brandstof) en duurder dan transport per vrachtwagen. Niet zozeer het transport zelf maakt de zaak duurder : er kunnen immers veel containers op één schip, zeker als ze in het Albertkanaal eerlang hoger kunnen worden gestapeld door het verhogen van een reeks bruggen, maar wel door de overslag (kranen, straddle carriers), waarna ze uiteindelijk toch nog van het schip op de vrachtwagen belanden om hun eindbestemming te bereiken.

Zoals reeds aangehaald kan men zich ook de vraag stellen welk watergebonden transport de ENA-terreinen langs het Albertkanaal uiteindelijk zullen aantrekken, gesteld dat het inderdaad de bedoeling is om zich met dat watergebonden transport meer ecologisch te gedragen. Als er, zoals aan de terreinen van de ENA aan “De Keer” jn Wommelgem-Ranst, dan meer concrete plannen op tafel komen, dan blijkt daar – zoals reeds vermeld - het aandeel aan watergebonden bedrijven bijzonder beperkt. Zal het dan elders zoveel meer zijn ? Afgezien van vrachten zoals bouwmaterialen en afval, die vandaag al op de kanalen varen, kan de lijst met beoogde goederen niet opvallend worden uitgebreid.

12. Geen behoefte aan nieuwe spoorlijnen

Ook het spoorwegennet is in België bijzonder uitgebreid en is volledig opgenomen in het net van Europese treinverbindingen. Vanuit de Antwerpse haven kan elk station in het achterland bereikt worden. Een aantal ingrepen heeft de capaciteit van de goederenspoeren in de Antwerpse regio nog opvallend vergroot.

- De aanleg van de TGV-tunnel onder Antwerpen maakte de spoorlijnen vrij op het ringspoor rond Antwerpen omdat je nu onder Antwerpen door kan rijden. Het ringspoor dat vroeger ook door het reizigersvervoer werd gebruikt, kan nu vrijwel *exclusief worden gebruikt door het goederenvervoer*.
- Het werkspoor dat te Ekeren werd gebruikt voor de aanleg van de TGV-lijn naast de autoweg naar Nederland, zou nu volledig kunnen worden gebruikt door het goederenvervoer, wat daar vrijwel een verdubbeling betekent van de capaciteit, ware het niet dat dit werkspoor ten dele al terug afgebroken werd, afgezien van een kleine rangerstrook aan het vormingsstation van Ekeren. Dat spoor ligt er indien gewenst snel terug, maar het bewijst alvast dat er nu, na de doorsteek onder Antwerpen, plaats genoeg is.
- Eenmaal de nieuwe Liefkenshoek-spoortunnel klaar, hoeven de goederentreinen vanuit de Linkeroever niet langer via de Kennedytunnel te rijden, maar kunnen dan rechtstreeks naar het vormingsstation van Ekeren en omgekeerd, wat de capaciteit van het ringspoor nog eens vergroot.

- De spoorlijnen nabij Antwerpen worden verder aangepast door een ondertunneling aan de Oude Landen te Ekeren en door aanpassingen aan de spoorlijnen te Boechout : zo wordt de capaciteit daar met 30 % vergroot.
- Het ingenieursbureau Arcadis heeft in een rapport van 9.2.99 aangetoond dat het technisch perfect mogelijk is de bestaande goederenspoorlijn 27A en 15 tussen Antwerpen-noord en Lier-Nazareth aan te passen.

Dat betekent dat er *meer kansen komen voor het spoorwegvervoer van goederen op meerdere plaatsen in en rond Antwerpen*, maar ook daarmee zal zich geen spectaculaire verschuiving voordoen van het weg- naar het treintransport. Zelfs de aanleg van de Ijzeren Rijn (van Lier-Nazareth af via Nederland naar het Ruhrgebied) zal geen opvallende verschuiving betekenen van het wegvervoer naar het treinvervoer. Het verschil met de huidige spoorlijn via Montzen is immers te klein : in het beste geval wordt die reisweg 50 km. korter. Tegen een snelheid van 100 km. per uur betekent dat een verschil van een half uur, naast een lichte besparing op de treinfactuur. Zal dat een transporteur overtuigen om met zijn lading de trein te nemen ? En als de huidige onderhandelingen onder meer als uitkomst hebben dat het natuurgebied Meinweg in Nederland moet worden gemedend, wordt het voordeel om via deze verbinding het Ruhrgebied te bereiken wel zeer relatief. Onlangs lanceerde Duitsland een alternatief voor een deel van het historisch tracé van de Ijzeren Rijn. De Nederlandse en Belgische verkeersministers reageerden vrij positief op dit nieuwe tracé dat Roermond en het natuurgebied de Meinweg ontziet : het nieuwe tracé loopt langs de Duitse autoweg A52 en nabij Roermond langs de N280. Maar zoals gezegd is het maar de vraag of dat voor de Antwerpse haven zo'n opvallende verbetering inhoudt.

Dat allemaal betekent vooral dat de beslissing van de Vlaamse Regering van 28.4.98 om een *tweede goederenspoorlijn voor de haven* te bouwen dwars doorheen de groene gordel rond Antwerpen, hiermee *volstrekt overbodig is geworden* en dat de actievoerders van toen het inderdaad bij het juiste eind hadden.

13. Leefbare lucht

We leven hier in *één van de meest vervuilde regio's van Europa*. Die vervuiling neemt nog steeds toe, vooral CO₂, fijn stof en stikstofdioxide trekken hier de aandacht. Luchtvervuiling betekent een (vroegtijdige) dood van 10.000 Belgen per jaar, zoveel als een massamoord. Je zou zelfs kunnen gewagen van voorbedachtheid, vermits de overheid voldoende weet waar die dodende vervuiling vandaan komt en wat de gevolgen zijn. Het beleid heeft de beslissingen daarover exclusief zelf in handen en is dus voor de volle pot verantwoordelijk.

Grootste oorzaak van de transportvervuiling zit *bij het wegvervoer en bij de scheepvaart* (dieselmotoren). Het transport via waterweg zomaar bestempelen als de meest milieuvriendelijke keuze, klopt dus niet. Hetzelfde geldt voor zeeschepen. België dient de Kyoto-normen van de EU te respecteren (-20 % reductie tegen '20). Via de aankoop van vervuilings"rechten" alleen komen we er niet, alleen het verminderen van de uitstoot van (vooral) het wegverkeer zal iets kunnen oplossen. Het gaat om één breed beleidsveld dat allerlei inspanningen samenvoegt : verminderen van de uitstoot, minder verkeer langs de weg, minder schadelijke uitlaatgassen onder meer via meer milieuvriendelijke brandstoffen, zuiniger motoren met een betere verbranding, gesloten roetfilters, meer openbaar vervoer, rekeningrijden of wegvignetten. Resultaten zullen er

alleen zijn als men de oorzaken aanpakt in plaats van alleen de gevolgen te bestrijden met lapmiddelen.

De actiegroep “Ademloos”, ten dele bestaande uit artsen, berekende de impact van de Oosterweelverbinding op de gezondheid van de omwonenden. Vandaag eist het verkeer (*fijn stof*) daar per jaar 5 vroegtijdige overlijdens. Met de Oosterweelverbinding en haar vervuilende verkeersstroom erbij rekenen de artsen met 56 extra-doden per jaar. De kans is groot dat als gevolg van de overheersende windrichtingen de zwaarste tol betaald zal worden door vooral de wijk Luchtbal en ook door verderaf gelegen gemeenten zoals Ekeren en Schoten, al krijgen Merksem en Linkeroever ook hun deel.

Het verkeer vervuult ook door de uitstoot van *stikstofdioxide (NO₂)*, met astma, bronchitis en andere aandoeningen van de luchtwegen voor gevolg. Voor NO₂ werd tot 339 microgram per m³ lucht gemeten (de Europese norm bedraagt 400), en dat was de jongste vijf jaar niet meer voorgekomen. Daar worden per jaar vele duizenden ziek van. Dergelijke aspecten worden door de initiatiefnemers van deze projecten niet onderzocht, hoe bijzonder reëel ze ook mogen zijn, én inzake menselijk leed, én inzake de maatschappelijke kost.

Of neem het ENA-project aan De Keer in Wommelgem-Ranst : vandaag schermt een groene strook daar de luchtvervuiling van de beide autowegen in de buurt nog een beetje af. Eenmaal het project gerealiseerd, is dat groene scherm weg en nemen de verkeersdrukke en dus de vervuiling nog behoorlijk toe.

Lawaai dat automatisch gekoppeld is aan elke vorm van vervoer en dat vooral indringend is voor autowegen en spoorwegen, vormt uiteraard een belangrijk onderdeel van de milieu- en omgevingsproblemen. Temeer omdat het goederenvervoer via de weg steeds meer tijdens de avond- en nachtelijke uren verloopt, terwijl een belangrijk deel van het goederenvervoer via de spoorwegen 's nachts plaatsheeft. Als later nog eens supersnelle shuttle-treinen voor goederenvervoer over de HST-lijnen zouden suizen, bij voorkeur 's nachts omdat de HST-lijnen dan vrij zijn, zal het lawaai-probleem van het treinvervoer een nieuw en nog indringender stadium bereiken.

Vlaanderen kan hier, precies door zijn extreem transport-drukke karakter, een soort reëel laboratorium worden waar “groene” technologieën worden uitgetest. Zoals we hier ooit mee aan de spits stonden van de windenergie-techniek, wat ons toen ook economisch geen windeieren legde. Totdat de overheid dat innovatieve spoor verliet en daarmee de economische baten overliet aan Denemarken, Duitsland en, meer recent, Spanje en Frankrijk, die nu de groene energie-technologie van de toekomst in handen hebben.

Vervuilende transportmodi moeten hard worden aangepakt. *Minder vervuiling en minder verbruik is ook economisch bijzonder interessant* omdat het uiteraard massaal bespaart op de kosten. Daarenboven kunnen de Europese normen alleen maar strenger worden. Wie tegen die tijd de technologie al in huis heeft om daaraan te voldoen, neemt economisch een aanzienlijke voorsprong op de concurrentie.

De toekomst ligt hier bij energiebesparende technieken zoals Warmte Kracht-Koppeling (WKK) en biomassa (o.m. via afval van de landbouw). Hoogwaardige producten, ontwikkelingen in de gezondheidszorg, nieuwe vervoersmodi zoals ondergronds transport, stadsverwarming : de waaier van innovatie voor de samenleving van morgen is breed, en de aangewezen wegen worden steeds duidelijker zodat de betere keuzes evidenter worden.

De Vlaamse Raad voor Wetenschapsbeleid heeft aangetoond dat Vlaanderen slecht presteert tegenover onze buurlanden. Het zijn de buitenlandse bedrijven die, onder meer via hun vestigingen in Vlaanderen, de voortrekkers zijn van de hoogtechnologische innovaties. Zoals Microsoft dat in zijn kantoor te Zaventem een project “multimediale mobiliteit” heeft opgestart. Hierbij blijft elk van de 370 personeelsleden via zijn laptop gelijk waar perfect functioneren, vermits via die laptop alle communicatie samenstroomt. Elke medewerker kan op die manier zijn kennis bijwerken en communiceren, zowel professioneel als privé, zonder zich te moeten verplaatsen.

Door in de eerste plaats onze wegen te willen volstoppen met zoveel mogelijk containers die zowel economisch als inzake tewerkstelling weinig meerwaarde bieden en vooral voor problemen zorgen, zullen we de zaak niet oplossen. Intussen telt België, nog altijd, de meeste verkeersdoden per jaar in West-Europa. Het wordt iets duidelijker hoe dat komt.

14. Lange, stofferige Wapper

De luchtvervuiling, vooral dan die met fijn stof, gaf begin '08 een boost aan het debat over het BAM-voorstel voor de rondmaking van de ring met een viaduct annex tunnel. Vooral dank zij de bijdragen van een geëngageerd en openhartig cardioloog zoals dr. GOETHALS, bleken de gevolgen hiervan op het al zo zwaar belaagde Antwerpen, zwaar door te wegen. Vooral het vrachtverkeer viel daarbij op. Het EU Logistics Action Plan beveelt de lidstaten sterk aan het vrachtvervoer buiten de agglomeraties te plannen. Met het Lange Wapper-project doet de BAM net het tegenovergestelde. Antwerpen is één hot spot-zone die, alweer volgens de EU, tegen 2011 ernstig gesaneerd moet zijn. Nog geen spoor van te bekennen intussen, in tegendeel : het BAM-project doet het gehalte nog toenemen hoezeer de BAM ook het tegendeel beweert. Intussen riskeert Zwijndrecht, na de realisatie van de Lange Wapper, eveneens een hot spot te worden. De BAM verdedigt zich door te stellen dat, door het oplossen van de files, er minder fijn stof zal worden uitgestoten door het verkeer.

Daarnaast zijn er eveneens opvallende cijfers voor o.m. de uitstoot van CO₂, daar waar die volgens de Europese doelstellingen met 20 – misschien met 30 - % moet afnemen tegen 2015. En tegen dat jaar zal ook 82,5 % van de agglomeratie inzake stikstofoxide (Nox) in een matig tot sterk negatieve zone wonen.

Het hele Oosterweelproject zat meteen behoorlijk muurvast. En intussen werd de ene studie na de andere gepubliceerd die het fijn stof steeds duidelijker aanduidde als een bijzonder onderschat probleem. Luchtvervuiling zal, tegen 2020, in België dubbel zoveel mensen vroegtijdig doen overlijden dan het Europees gemiddelde. Dr. GOETHALS legde ook sterk de nadruk op de nefaste en dodende gevolgen van (verkeers)lawaai.

Zoals gemeld heeft Red de Voorkepen van in het begin het rondmaken van de R-1 bepleit, als enige groot infrastructuurwerk dat nabij Antwerpen nog zin had. Maar volgens welk tracé ?

De “oplossing” van de BAM zagen wij niet zitten. Een tunnel leek ons in elk geval beter, ook als dat – toen – nog becijferd werd als een duurdere keuze. De technologie van de hedendaagse tunnels is sterk geëvolueerd : veiliger, beter en goedkoper. De luchtvervuiling van het verkeer kan in een tunnel, in tegenstelling tot een viaduct, worden afgezogen en gezuiverd, zodat een tunnel de lucht beter – of minder vervuild – maakt. Het lawaai verdwijnt vrijwel volledig voor de omgeving. De Europese richtlijn Omgevingslawaai van

2002 verplichtte de Europese landen om tegen juli 2007 geluidsbelastingskaarten op te maken van de belangrijkste verkeersassen. Deze richtlijn legt de lidstaten uiteindelijk op actieplannen op te stellen voor zwaar belaste zones. Van die kaarten valt in Vlaanderen vooralsnog geen spoor te bekennen.

Met een tunnel is er geen verstoring aan de oppervlakte : daar kan stedenbouwkundig iets anders gerealiseerd worden dan een druk, dubbel viaduct. Esthetisch oogt het allemaal ook heel wat fraaier.

C. En bijgevolg

Inzake de opties.

- Een omvattende *visie op de mobiliteit van de groot-Antwerpse regio*, met duidelijke kosten en baten, de niet-economische inbegrepen, is broodnodig.
- Het is duidelijk dat de regio *op de grenzen botst van haar logistieke mogelijkheden*. De verkeersdrukke en de transportstroom hebben, in de groot-Antwerpse regio, die grenzen op een aantal plaatsen al behoorlijk overschreden. De leefbaarheid is, op te veel plaatsen, al te sterk aangetast. *Vlaanderen als logistieke poort op Europa is dus geen oplossing*. Het is zelfs geen optie.
- De Antwerpse haven, waar de mobiliteitsproblemen vooral rond draaien, kan meer heil zoeken in de Europese markt van de *short sea shipping*, nu al goed voor meer dan de helft van de behandelde vracht in België. Dieper in het land gelegen havens zijn daarvoor bijzonder geschikt. Dat soort scheepvaart groeit bijzonder sterk en wordt ook volop gestimuleerd door de Europese Unie. Die ziet short sea shipping als een alternatief voor het traditionele wegverkeer. De Europese Commissie wil daarom af van de protectionistische maatregelen die dit type van scheepvaart vandaag nog afremmen.
- Antwerpen zal zich moeten afvragen *of haar afstemming op de grote zeeschepen uiteindelijk wel de juiste keuze is*, en of ze, als dieper landinwaarts gelegen haven en rekening houdend met de eigenschappen van een grillige getijdenrivier, zich niet beter oriënteert op de kustvaart en de (ook zeekustwaardige) binnenvaart. Waarom kan Vlaanderen de superschepen niet in de eerste plaats overlaten aan een zeehaven zoals Zeebrugge ? De ligging van Antwerpen als dieper in het land gelegen haven biedt een aantal kansen, ook om het wegvervoer van goederentransporten te verminderen, maar de natuurlijke eigenschappen van de stroom en zijn vaarwegen beperken de diepgang en de manoeuvreerruimte. De grootste schepen zijn niet langer voor Antwerpen bestemd, ook niet als ze er met veel moeite toch eentje kunnen binnenloodsen..
- *Nieuwe logistieke centra* zijn in de Antwerpse regio niet op hun plaats omwille van het bijkomende verkeer dat zij aantrekken. Die centra kunnen een plaats vinden in die regio's waar nog ruimte voorhanden is en waar de distributie nog geen onoverkomelijke problemen stelt, zoals in Limburg en in Wallonië. Al stelt prof. MIEREMANS van het Limburgse IMOB dat ook Limburg niet moet morsen met zijn ruimte. "Industriegrond is veel te goedkoop", stelt hij.
- Steeds meer (transport)economen trekken de kaart van *de eigen havengebonden industrie* in plaats van de doorschuif-economie van de logistiek. Het behoud en de opwaardering van de Vlaamse industrie is de inzet van onze economische toekomst, veel meer dan de distributie. Antwerpen dient bedrijven en transporten aan te trekken die zorgen voor *productie van goederen in plaats van voor transport van goederen*, mede gesteund op een vlotte en snelle haventransit. Temeer omdat een *overcapaciteit dreigt voor containertrafiek* in de range Hamburg-Le Havre.

- Havens omvatten veel meer dan de louter maritieme activiteiten : de *havengebonden industrie* levert veel meer toegevoegde waarde en duurzame tewerkstelling op. Als er te hoog wordt ingezet op de logistieke ontwikkelingen, worden de productie-industrie en de hoogwaardige diensteneconomie gehinderd. De industrie zelf moet worden opgewaardeerd, niet de logistiek.
- *Niet alles verhuist naar China, India of Oost-Europa.* In onze eigen regio's bestaan opvallende groeikansen voor o.m. de eco-industrie zoals milieutechnologieën, recyclage van afvalstoffen tot grondstoffen, energiecentrales op bio-brandstoffen. Het is de laagwaardige industrie die zich verplaatst naar de lage loonlanden.
- Vlaanderen en Antwerpen zullen de verkeersknoop in de Antwerpse regio moeten ontwarren binnen een Europees verband en *in het kader van een Europees havenbeleid.*
- Het indringende debat over het *klimaat en de Europese maatregelen ter zake* stellen de discussies over het transport in een heel andere economische context. De maatregelen zullen sneller worden hardgemaakt, nu de VS na het aantreden van een nieuwe president blijkbaar toch meewillen in het Kyoto-verhaal.
- Feit is dat de hele *fossiele brandstoffenindustrie aan haar eind zit*, én omwille van klimaatredenen, én omdat de voorraden over enkele decennia op zullen zijn. Als Antwerpen als 2^{de} petro-chemische haven van de wereld niet wil vervallen tot een industrieel-archeologische zone, zal het nu concreet moeten nadenken over haar toekomst, onder meer omwille van de opleidingen van de jongeren van vandaag. Ook als een deel(tje) van die brandstoffenindustrie daar zal blijven draaien, zal een groot deel uit de markt vallen.
- *Kunstgrepen* in de zin van modal shift en andere nieuwe manieren om de transportknoop door te hakken, zijn, net zoals verbeteringen in de transporttechnologie (rekeningrijden, enz.), bijzonder welkom, maar ook zij zullen geen trendverschuiving teweeg brengen. Hun beperkte goede gevolgen worden immers, net zoals bij een ontradend beleid voor het gebruik van personenwagens, meteen weggeveegd door een stijging van de personen- en goederenmobiliteit via de weg.
- Qua *financiële mogelijkheden* om een aantal voorstellen te kunnen realiseren, dient het volgende overwogen. Eerst zijn er een aantal dure projecten (Saeftinghedok, 2^{de} spoorverbinding, enz.) die niet hoeven te worden gerealiseerd. Dat op zich betekent al een indrukwekkende besparing. Ten slotte zal een vermindering van het verkeer ook leiden tot minder kosten voor ongevallen en tot minder gezondheidsproblemen en dus tot lagere gezondheidsuitgaven als gevolg van de minder zware milieuvervuiling. Ten slotte betekent minder files meer inkomsten voor de industrie en dus ook voor de staat, naast het feit dat de bereikbaarheid dan gegarandeerd is waardoor o.m. nieuwe bedrijven kunnen worden aangetrokken die beter passen in een bijgestuurde havenvisie voor morgen.
- Ook in het kader van de *klimaatproblemen* zal het verkeer – en dus de keuze van economische ontwikkeling - ingrijpend worden aangepakt om de Europese doelstellingen te halen.
- Vlaanderen telt nu én een minister voor de havens, én eentje voor mobiliteit, én eentje voor openbare werken. Zo ontwikkel je geen visie. Normaal heb je een minister voor Mobiliteit, bijgestaan door een staatssecretaris voor Openbare Werken (die het beleid uitvoert) en maakt het havenbeleid, zeker in een klein zeevaart-gericht landje als Vlaanderen, deel uit van de twee voorgaande. De verhouding tussen Mobiliteit en Ruimtelijke Ordening zal, zeker in Vlaanderen, al spannend genoeg zijn.

Inzake de havenuitbreiding.

- De havenuitbouw op de Antwerpse linkeroever kan zich beter richten op *een tweede zeesluis en de daarmee samenhangende optimalisering van Doel- en Verrebroekdok tot getijdedokken, met de aanleg van de Liefkenshoekspoorweg* (tenzij hier gekozen wordt voor een ondergronds goederentransportband-systeem).
- De bouw van een *Saeftinghedok* is onrealistisch en behoort tot het Antwerpse zelfmoord-scenario.
- *Binnen de haventerreinen* zijn er nog voldoende groeimogelijkheden. Investerings in transport-aansluitingen zijn veel zinvoller. Van de bestaande sporen binnen de haven, waarvan een deel weinig of niet wordt gebruikt, zou ook een nuttiger gebruik kunnen worden gemaakt, ook voor personenvervoer via bepaalde verbindingen, bv. per snel trein tram.
- *Dat geld trouwens voor alle bestaande spoorwegen in vlaanderen waar een snel TREIN-TRAM.* zou kunnen gerealiseerd worden- bijv lijn 11-12 en zo verder.
- *Als VZW Red de Voorkempen noemen wij dat het masterplan openbaar vervoer.* (zie op onze website)
- Dat betekent dus een keuze voor het *lage groei-scenario* als meest gewenst Strategisch Plan voor de haven.
- Dat betekent onder meer dat het dorp *Doel kan worden behouden en gerenoveerd*, als Linkeroever-tegenhanger van Lillo-Fort. Toeristisch-recreatief liggen de mogelijkheden hier voor het grijpen, ook als Doel in de eerste plaats dient teruggegeven aan zijn (vroegere) bewoners. In die zin wordt Doel een belangrijk rustpunt in de haven, in het belang van die haven zelf, mede dank zij de leefbaarheidsdijk die de overheid er zelf aanlegde tussen het dorp en het Deurganckdok. Een dure dijk die op die manier ook de volle betekenis krijgt waar de overheid destijds voor koos : Doel leefbaar houden.

Inzake het verkeer.

- Echte oplossingen zullen alleen maar draaien rond de *echte oorzaken*. Het heeft geen zin alleen een reeks kleinere ingrepen uit te werken die eventueel voor een tijdelijke verbetering kunnen zorgen binnen een beperkte verkeersruimte. Er is gewoon te veel (goederen)verkeer, en daar moet aan gesleuteld worden.
- Eén van de mogelijke strategieën daarbij is het zoveel mogelijk produceren van goederen zo dicht mogelijk bij de plaats waar ze hun bestemming hebben, in een buurt waar ook de werknemers wonen. Doel is daar een voor de hand liggend voorbeeld van : én een bestaand dorp, én een woongebied, én de haven vlakbij.
- *Water- en spoorwegen* dienen zoveel mogelijk te worden ingeschakeld, ook al is hun globale aandeel ook op langere termijn beperkt. *Ondergrondse transportverbindingen* zoals voorgesteld dor prof. WINKELMANS kunnen hier voor een belangrijke omwenteling zorgen die de mobiliteit, de volksgezondheid en de bewoonbaarheid van de regio in belangrijke mate ten goede komt. In steeds meer (haven)regio's in het buitenland gaat men ondergronds, wat een pak minder vervuiling en lawaai betekent voor een systeem dat daarenboven goedkoper lijkt inzake goederenvervoer dan de klassieke transportwegen van vandaag.
- De vraag dient gesteld of de geplande Liefkenshoek-spoortunnel van het rangeerstation-Ekeren naar Linkeroever niet beter plaats zou maken voor een dergelijke verbinding. Ook over grote afstanden blijken dergelijke transportbanden een realistische optie, op voorwaarde dat dit geen te grote ruimte-inname met zich brengt voor de stopplaatsen waar goederen worden overgeladen : ruimte voor stapelplaatsen en voor overslag van goederen op de klassieke transportmodi.

- Er is *geen plaats voor nieuwe logistieke centra in de Antwerpse regio*. Die centra moeten komen waar er nog ruimte voor is en waar de verdere distributie geen grote problemen stelt, zoals in Limburg of in Wallonië.
- Het 200 ha.grote ENA-project aan de Keer te Wommelgem-Ranst *doet meer verkeersproblemen ontstaan dan het oplost* en dient dus te worden afgewezen. Nieuwe bedrijfsterreinen langs het Albertkanaal dienen uitsluitend te worden toegewezen aan bedrijven die voor hun transporten aansluiten op de waterwegen.
- Overal waar grote verkeersverbindingen door of nabij woongebieden lopen, worden *geluidsschermen* aangebracht.
- Mensen die in de stedelijke zones wonen, dienen *fiscaal voordeel te genieten* zoals een lagere onroerende voorheffing dan in de buitengebieden, daar waar nu net het tegenovergestelde het geval is.
- Parkings aanleggen naast autowegen op een voldoende afstand van de stedelijke gebieden, waar kan worden *overgestapt op goedkope sneltrams* (gecombineerd ticket parking-sneltram) die de mensen meteen, via één bestemming, in het centrum of aan de rand van de steden brengt, waar zij kunnen overstappen op ander openbaar vervoer, steeds met hetzelfde ticket. Dat resulteert uiteindelijk in een voorstedelijk netwerk, een oplossing waar o.m. Brussel voor kiest.

Inzake de spoor- en waterwegen.

- De *tweede spoorverbinding* voor de haven is niet langer nodig, gezien een aantal nieuwe spoorwegverbindingen, zoals de ondergrondse doorgang van Antwerpen, de verbinding van het rangeerstation Antwerpen-noord in Ekeren met de Linkeroever via een nieuwe spoorwegtunnel (tenzij hier gekozen wordt voor een ondergronds netwerk voor goederenvervoer) en de aanpassingen aan de sporen te Ekeren en te Boechout.
- Stop de *concurrentie tussen spoor- en waterwegen*. De NMBS en de binnenvaart hoeven mekaar wederzijds geen transporten af te snoepen : zij doen er beter aan hun sterke punten op mekaar af te stemmen en te komen tot een geïntegreerd (goederentransport)beleid.
- Een verbinding van Lijn 11 met de spoorlijn die door zuid-Nederland loopt (de Brabantroute), niet zo ver van de grens, kan ook een deel van het probleem oplossen voor het goederenverkeer richting-Duitsland.
- Zij die tijdens debatten over de transportproblemen van de toekomst, blijven herhalen dat veel meer vervoer moet plaatshebben *via spoor- en waterwegen*, onder meer omwille van ecologische redenen, moeten de bevolking ook geen rad voor de ogen draaien : hoe milieuvriendelijk dit transport ook mag zijn en hoezeer het dus in principe ook dient toegejuicht, de *capaciteit is en blijft beperkt* en het transport van de toekomst zal spoor- en waterweg in hoofdzaak blijven combineren met autowegenvervoer, dat steeds het grootste deel van de transportkoek zal opsouperen, zonder rekening te houden met mogelijke evoluties inzake ondergrondse transportassen. De cijfers vermelden dat de verdeling al geruime tijd ligt rond 70 % voor het wegvervoer, 22 % voor de waterwegen en 8 % via het spoor. Inzake containervervoer liggen de verhoudingen op 64 % wegvervoer, 28 % waterweg en 8 % spoorweg. Spectaculaire verschuivingen zullen zich in deze verhoudingen niet voordoen.

Inzake de autowegen.

- Het *rondmaken van de R1* is het enige grote project dat inzake wegverkeer nog mogelijk is. De beste keuze lijkt daarbij de bouw van een *tunnel*, volgens het voorstel van het Londense studie bureau ARUP/SUM. Dat tracé vormt een bijkomende optie

die in februari jl. bij de conclusies van de studie bekend werd. Deze keuze is én goedkoper, én minder vervuילend, én geluidsarm. Een tunnel biedt de kans de vervuilde stoffen van het verkeer op te zuigen en te filteren. wat met een brug- of viaduct-tracé uiteraard niet kan. Op die manier wordt de tunnel zelf een vorm van *luchtzuiveringsstation* dat een deel van de vervuiling wegneemt. De technologie van de tunnelbouw is de jongste jaren overigens sterk geëvolueerd : er kan veel meer onder meer inzake veiligheid en de bouwkosten liggen lager. Bij deze keuze dient het vrachtverkeer, met tolgelden, ook verder gebruik te kunnen maken van de Kennedytunnel.

- In een kaderovereenkomst met de BAM heeft de overheid zich ertoe verbonden om tot juni 2047 *geen nieuwe autowegen te bouwen in en rond Antwerpen*, en al evenmin een tunnel onder de Schelde. Dit op vraag van de banken om hun inkomsten uit tolgelden niet op de helling te zetten.
- De scheiding van het doorgaand verkeer van het lokale verkeer op de Ring via een *stedelijke ringweg-noord* kan de druk ten dele verlichten.
- De *Grote Ring kan helemaal van het gewestplan worden geschrapt* wegens compleet achterhaald en worden aangelegd als boszone (deel van een stadsrandbos) om daarmee het schrijnende tekort aan bossen in Vlaanderen te helpen verminderen.
- *Dat is ook het geval voor de A-102*. De aanleg van (een voldoende doorgetrokken) stedelijke ringweg-noord naast de Ring maakt de A-102 overbodig. Die ringweg realiseert een strikte scheiding van het lokale en het doorgaande verkeer, zodat de Ring zelf uitsluitend ter beschikking komt van het doorgaand verkeer met beperking van het aantal op- en afritten. Het volledig rond maken van de R1 maakt de A-102 op zich al overbodig. Daarenboven is de nu al heersende verkeersdrukke op de E-313 van die aard dat een extra-portie verkeer via de A-102 naar de E-313 niet realistisch is.
- Het *op- en afrittencomplex aan de Q8* dient uit de plannen geschrapt. Het veroorzaakt te veel gevaarlijke verkeerssituaties, is in tegenspraak met het Ruimtelijk Structuurplan-Vlaanderen, leidt tot sluipwegverkeer en maakt de hele buurt er onbereikbaar.
- “Oplossingen” binnen drukke verkeerszones zoals het aanleggen van snelwegen op twee verdiepingen en aparte snelwegen voor uitsluitend vrachtvervoer zijn uit den boze wegens extra-lawaaioverlast, verdere verspreiding van lawaai en luchtvervuiling, visuele vervuiling en verdere aantasting van de schaarse nog resterende open ruimte.
- Elke ingreep die de capaciteit doet toenemen op één plaats, *verschuift het probleem naar een andere plaats*.
- Gezien de verkeersdrukke, de verkeersonveiligheid en de milieuvervuiling dient de *maximum-snelheid op de E-313*, van de aansluiting op de E-34 af, voortdurend te worden beperkt tot 90 km. per uur. Daarnaast dient systematisch fluisterasfalt te worden gebruikt als wegbedekking wegens de vermindering van het lawaai. Het feit dat de winters zachter worden, kan de nadelen van fluisterasfalt beperken (groter slipgevaar bij vrieskoude).
- Een *rijverbod voor vrachtwagens* op zon- en feestdagen overal binnen de EU. Zo ontstaan dagen waarop de drukke behoorlijk lager ligt en de luchtvervuiling zakt.
- Verkeersmanagement met *variabele snelheden* kan de overlast ten dele verminderen.
- *Slimme kilometerheffing* voor vrachtwagens en voor personenwagens is wenselijk op voorwaarde dat de verkeersbelasting wordt afgeschaft, zodat niet het bezit maar het (onnodige) gebruik van de wagen wordt afgeremd. Daarnaast kan een autowegenvignet worden ingevoerd voor *buitenlands transitverkeer*, met onderscheiden tussen vignetten voor een korte periode en voor een heel jaar : wie van onze wegen gebruik maakt, moet ervoor betalen.

- Het *inschakelen van pechstroken voor het verkeer* op drukke delen van de autowegen maakt het wegverkeer extra-gevaarlijk. Het is daarenboven in die zones dat de meeste ongevallen zich voordoen en waar de nood aan pechstroken dus het grootst is.

Inzake de volksgezondheid, het milieu en de leefbaarheid.

- Kleine ingrepen bij piekperioden van extreme vervuiling, volstaan niet. De zaak dient ook hier ten gronde aangepakt.
- Naast een aantal zinnige technische ingrepen inzake brandstof, motoren (o.m. motoren voor niet-fossiele brandstoffen) en verkeersgeleiding, dienen de *concentraties van bedrijventerreinen* buiten de havenzone in deze al overbevuilde streek te worden tegengegaan, onder meer omwille van het extra- verkeer dat zij aantrekken. Bedrijven horen in deze regio vooral thuis in de haven. Projecten zoals de ENA-terreinen hebben, wanneer ze dicht bij de Antwerpse regio liggen, een negatief maatschappelijk saldo, omwille van verkeersoverlast, toenemende verkeersonveiligheid en vervuiling (roet, fijn stof, CO₂, NO₂, SO₂), sluipverkeer, drukte en lawaai. ENA-terreinen die dichter tegen Limburg gelegen zijn, kunnen wel zinvol zijn.
- Dergelijke projecten langs het Albertkanaal kunnen zinnig zijn en de verkeersdruk op de Antwerpse regio verkleinen, wanneer ze *op een voldoende afstand* van Antwerpen worden aangelegd. Ze dienen echter strikt voorbehouden aan watergebonden bedrijven.
- Constante metingen van *vervuiling door binnenschepen en zeeschepen* (dieselmotoren) zijn nodig op meerdere plaatsen, zodat het aandeel van dit transport inzake luchtvervuiling duidelijk wordt en maatregelen kunnen worden genomen. Ook bij overslagactiviteiten dienen de luchtvervuilende stoffen te worden gemeten.
- Zones waar de *kritieke drempels inzake fijn stof en andere significante luchtvervuilende stoffen* worden bereikt, blijven gevrijwaard van bijkomende infrastructuurwerken die alleen maar kunnen leiden tot nog meer verkeer en dus nog meer vervuiling waar dat, volgens EU-normen, niet meer kan.
- Wanneer de economische “welvaart” betaald wordt met mensenlevens, zitten we duidelijk over de grens.

Tot slot

De grote lijnen van de eindconclusies zijn duidelijk. De haven zit aan haar (transport)grens en beleidsmakers moeten nu de moed opbrengen om de *leefbare toekomst van die haven en van de hele Antwerpse regio veilig te stellen*. Transportsystemen moeten worden bijgestuurd en herdacht, net zoals de locaties van de diverse producten en de manier waarop we die producten zullen fabriceren. De hele vervoerssector, vandaag al hét knelpunt en het zieke broertje bij uitstek van de strijd tegen de klimaatopwarming, zal moeten worden omgebogen tot minder en milieuvriendelijker transport. Voor Europese landen kan dat alleen garanties bieden binnen een globale Europese aanpak.

Het onafwendbare gegeven van *grenzen aan de groei* wordt nog maar eens zonneklaar aangetoond met de explosieve groei van landen zoals China en India. Die groei doet ons uiteindelijk allemaal de das om, vooral inzake de (over)leefbaarheid van de hele planeet. De economie van vandaag dwingt die planeet steeds duidelijker tot een zelfmoord-scenario : sedert '85 wordt de draagkracht van de aarde overschreden. Wij hebben dat recht niet, omdat de schade dikwijls onherstelbaar is en omdat de fataliteit van dit “economische” handelen

uiteindelijk onafwendbaar is, hoeveel voordelen dat voor bepaalde industriële sectoren ook mag hebben op korte termijn.

Wij stellen dat het alleen op een andere manier is dat *de economie van morgen* gevrijwaard kan worden. Dat impliceert een flink bijgestuurde visie op de groot-Antwerpse mobiliteit en op de havenontwikkeling in het bijzonder. Wij zijn – uiteraard – niet tegen de haven en zijn niet blind voor het enorme belang dat zij vertegenwoordigt. Maar de haven en haar hele netwerk moet haar plaats in de samenleving kennen : ze moet zich aanbieden als een goede buur die ten dienste staat van die samenleving en die de kwaliteit van het bestaan vergroot in plaats van ze te verminderen. Dat kan de enige realistische visie zijn op een economische ontwikkeling waar welvaart en welzijn allebei hun invulling krijgen.

Andere keuzes die leiden tot nog meer ongewenste groei in een steeds onleefbaarder, ongenietbaarder en ongezonder richting kunnen alleen maar leiden tot een zelfmoord-scenario waarin dat soort economische keuzes, gebaseerd op winst en profijt op korte termijn, zichzelf fataal vastrijdt. Zoals al meermaals is gebleken, tot vandaag toe. We hebben niet het recht het allemaal opnieuw op zijn beloop te laten en, alweer, enthousiast af te stevenen op de volgende crisis door de oude remedies te blijven toepassen.

We hebben dat recht al evenmin ten aanzien van de komende generaties, waaronder onze lieve kleinkindjes die we zagezegd toch zo graag zien, maar die we wel een compleet onleefbare wereld aanbieden.

Wij geloven in een andere economische ontwikkeling, die wel garanties biedt op een maatschappelijk aanvaardbare groei en op een echt leefbare toekomst, ook voor de haven. In die zin hebben wij, met dit bundel, ons aandeel in dat debat willen opnemen.

Red de Voorkempen, Red de Haven ?

Red de Voorkempen
29 april 2009

COLOFON

VZW RED DE VOORKEMPEN

Maatschappelijke zetel: Karel Selsstraat 37, 2900 Schoten

Voorzitter: Rombouts Jozef – jozef_rombouts@telenet.be

Secretaris: Melis Luc, Canadalaan 34 b 3, 2960 Brecht

tel/fax via pc: 03/636.41.27 – luc.melis3@pandora.be

Ondernemingsnummer: 417.039.523

Triodosbank: 523-0801407-68