

Een debat over de leefbaarheid van de polderdorpen? Of een debat dat er geen is?

Volgens de aankondiging wordt hier vandaag gedebatteerd over de impact van de groei van de Waaslandhaven op de Beverse woonkernen. In een normaal debat komen verschillende partijen aan het woord, zowel voor- als tegenstanders. Dat is vandaag niet zo. Het panel bestaat enerzijds uit vertegenwoordigers van verenigingen en overheden die al 15 jaar bezig zijn met plannenmaken achter de schermen. En steeds elk debat hebben gemeden. Anderzijds uit sprekers die we zo goed als nooit een woord van kritiek hebben horen uiten tegenover de uitbreidingsplannen van de haven.

Doel 2020 en De Derde Generatie bestrijden al jarenlang - met cijfers en argumenten - de uitbreidingsplannen van de Waaslandhaven. Wij hadden dan ook graag deelgenomen aan dit debat. Omdat we het belangrijk vinden dat ook de schaduwzijden waarover men niet spreekt aan bod komen. Maar de deelname is ons geweigerd. Zogezegd omdat er onvoldoende plaats is in het panel... En omdat het niet over Doel en de polders gaat. Of beter: niet over Doel en de polders mag gaan vanavond. Met andere woorden op dit zogezegd debat mag er vooral niet te kritisch gesproken en gedacht worden over de vernietigingsplannen van het Antwerps Havenbedrijf en de Maatschappij Linkerscheldeoever op het grondgebied van Beveren.

Waar draait het dan precies om met de uitbreiding van de Waaslandhaven?

Met het zogenaamde GRUP-plan wordt de Antwerpse haven in het Waasland uitgebreid met een oppervlakte van 1500 hectare. 1500 ha = 3000 voetbalvelden groot. Niet minder dan 10% van het Beverse grondgebied dat zal worden vernietigd. Groter dan de totaaloppervlakte van Vrasene. De helft dient in fases te worden uitgebaggerd voor het Saeftinghedok, een megacontainerdok van 4 kilometer in de lengte. De andere helft zal voorafgaand worden ingenomen door zogenaamde natuurcompensaties, nieuw aangelegde plassen en moerassen voor welbepaalde vogels en padden. Daarvoor moeten Doel en de omliggende polders, delen van Kieldrecht en Verrebroek verdwijnen. Een historisch waardevol erfgoedlandschap met vruchtbare landbouwgrond, ganse gehuchten, historische boerderijen, een voor Vlaanderen uniek natuurgebied. Alles samen een laatste stuk open ruimte in het Waasland dat de schop op moet. En voor wat?

Mobiliteit

De gevolgen op vlak van mobiliteit laten zich raden. Vlak naast Doel ligt momenteel het Deurganckdok (400 m breed, 2,6 km lang). Het is operationeel sinds 2005. Het heeft een capaciteit van 11 miljoen TEU (standaardmaat voor een container) maar werd tot hiertoe nooit voor meer dan 25% benut. Nochtans, bij piekmomenten of bij het lossen van extra-grote schepen zit de Waaslandhaven nu al compleet dicht. Volgend jaar verhuist de rederij MSC van het Delwaidedok (op rechteroever) naar het Deurganckdok. Die trafiekverplaatsing (het Delwaidedok komt dan leeg te liggen) zal een pak extra verkeer veroorzaken in de Waaslandhaven en op de omliggende wegen. Verschillende mobiliteitsexperts maar ook iemand als Fernand Huts, baas van Katoennatie, toch niet onbekend met de haven, verwacht alleen al ten gevolge van een verdere ingebruikname van het Deurganckdok grote verkeersproblemen.

Om de trafiek van het Saeftinghedok weg te werken zullen er dagelijks méér dan 11.000 extra vrachtwagens van en naar het Saeftinghedok rijden. Voor alle duidelijkheid daarbij is rekening gehouden met de 'modal shift' waarnaar de bepleiters van dit dok steeds verwijzen. Experts verwachten bij een operationeel Saeftinghedok niets minder dan een mobiliteitsinfarct in het Waasland en rond Antwerpen. In havenkringen beweert men dat de Oosterweelverbinding deze toename in vrachtverkeer zal oplossen. Maar zij vergeten dat de derde Scheldekruising bedoeld is om de huidige files aan te pakken, en niet de extra-trafiek van het Saeftinghedok.

Men hoeft echt geen expert te zijn om in te zien dat de problemen niet beperkt zullen blijven tot de snelwegen. Nu reeds worden Vrasene, Melsele, Verrebroek en Kieldrecht geconfronteerd met toenemende drukte en sluipverkeer uit de haven.

Fijn stof

Samen met die enorme verkeerstoename door vrachtwagens valt ook een serieuze toename van fijn stof te verwachten in alle deelgemeenten van Beveren. Dat probleem is met name voor wat de impact van de Waaslandhaven op de deelgemeenten van Beveren betreft steeds genegeerd.

Werk?

Het wordt ons allemaal verteld: de haven is nu eenmaal belangrijk want zij creëert jobs en welvaart. Dat is uiteraard zo. De haven is belangrijk. Maar het Saeftinghedok is dat niet.

Containerverhandeling kost handenvol belastinggeld maar creëert weinig meerwaarde en amper jobs. 55% van de containers van MSC, de grootste rederij in Antwerpen, bestaat uit transshipment, containers die worden afgezet en weer worden opgepikt. Meerwaarde:nul.

Nog geen maand geleden sprak de Nationale Bank van België haar bezorgdheid uit over de dalende werkgelegenheid in de haven, ondanks de toename in containertrafiek. Ook de opbrengsten voor de samenleving zijn laag. Inzetten op een nieuw containerdok is niet echt een verstandige keuze...

Vooraf omdat er helemaal geen nood is aan nieuwe containerterminals. Het Deurganckdok alleen al heeft een capaciteit die groter is dan wat nu jaarlijks in Antwerpen aan containers wordt verhandeld... Bovendien staan in Zeebrugge sinds dit jaar volledige terminals leeg... En ook het Delwaidedok, een volledig uitgeruste terminal op de rechteroever, komt volgend jaar volledig leeg te liggen. In die context gaan investeren in 'het grootste dok ter wereld' lijkt te gek voor woorden. Maar blijkbaar moet MSC maar met de vingers knippen om het Antwerps Havenbedrijf en haar knechten in het Waasland te laten buigen. Ook al kost dat de belastingbetaler handenvol geld.

Nieuwe natuur

Om dat verhaal op te smukken mogen de natuurverenigingen de lof komen zingen van de natuurcompensaties. Plassen en moerassen omgeven door prikkeldraad en enkel bedoeld voor bepaalde soorten vogels. *'Land terug geven aan rivier noemt'* men dat terwijl de Westerschelde in de Middeleeuwen zelfs nog niet bestond. Daarvoor moet alle menselijke aanwezigheid verdwijnen en alles wat er aan herinnert, inclusief ganse gehuchten, de eeuwenoude boerderijen, maar ook de kerkuil, de zwaluwen, de vleermuizen,... Nergens in Europa wordt op dezelfde drastische manier aan natuurcompensatie gedaan. Er bestaan hiervoor alternatieven, zonder dat de volledige streek moet worden vernietigd. Maar die passen duidelijk niet in de plannen van de havenplanners...

Inmiddels zijn er al verschillende natuurcompensaties gerealiseerd. De voorbije zomers werd duidelijk dat deze moerasgebieden niet zo onschuldig zijn als ze worden voorgesteld. stilstaand water trekt nu eenmaal muggen aan. De bijkomende aanleg van maar liefst 800 hectare met stilstaand water zal ongetwijfeld leiden tot nieuwe en nog grotere muggenplagen in Kieldrecht, Prosperpolder, Verrebroek, Kallo en Vrasene.

En historische natuur

Door de havenuitbreiding dreigt ook één van de meest unieke natuurgebieden in gans Vlaanderen: te verdwijnen: De Putten in Kieldrecht (niet in Doel dus). Een historisch natuurgebied 50 ha groot dat volgens het Milieu effecten Rapport 'oncompenseerbaar' is. Dat daar door diegenen die de lof zingen van de 'nieuwe natuur' in alle talen over gezweven wordt versterkt niet echt de geloofwaardigheid.

Verdere info: www.doel2020.org - www.rijkpolderland.eu – fb Vlaanderen laat Doel niet los