

GEEN STILLE WATEREN

(over wat leeft onder de oppervlakte van de relaties tussen Nederland en België)

Mr. Antoine Van Dongen
ambassadeur van het Koninkrijk
der Nederlanden in België

Intro

Ik besef dat ik in een kwetsbare positie verkeer, als Nederlander, staande aan de oever van de Schelde, en omringd door Antwerpenaren. De Hollanders hebben ooit, vierhonderd jaar geleden, na de val van deze schone stad, een ketting over de rivier gehangen. Amsterdam heeft daar zijn Gouden Eeuw aan overgehouden. En nadat de Spanjaarden al lang en breed waren vertrokken, hebben wij die ketting nog 150 jaar laten hangen. Daar zijn we achteraf bezien niet trots op, en voor Nederlandse schoolkinderen is die ketting dus allang geen verplichte leerstof meer... Maar hier in Vlaanderen is de herinnering daaraan genetisch verankerd. Dus moet ik uitkijken dat ik straks, aan het eind van mijn inleiding, niet de hand van Antigoon achterna zal reizen - ongeacht of ik dan val in een Schelde van 44 voet of van 48 voet!

Ik begrijp de fixatie van de Sinjorenstad op vrije en onbelemmerde toegang tot de haven vanaf de volle zee. Volgens sommigen zelfs hangt die ketting van toen er nog steeds. En ik begrijp, zeker tegen de achtergrond van de geschiedenis, dat vooral Antwerpenaren maar matig tevreden zijn over de houding van de Nederlanders; een houding die zij graag beschrijven als schoorvoetend of halsstarrig.

Hoe dan ook, die sentimenten zijn een gegeven, en ik zal ze voor het einde van mijn termijn als ambassadeur niet kunnen veranderen. Niettemin stel ik met plezier vast dat de betrekkingen tussen Nederland en België goed zijn, zelfs heel goed; ook al zijn ze in mijn ervaring ook bewerkelijk. In dat opzicht zijn onze betrekkingen te vergelijken met een dure Italiaanse auto: stijlvol, snel en gesofisticeerd, maar onderhoudsgevoelig en temperamentvol.

Ik wil van dit forum gebruik maken door U een beetje zicht te geven op hoe Nederland en Nederlanders aankijken tegen wat U ervaart als gerechtvaardigde verlangens en ambities van Uw kant rondom de haven van Antwerpen. Kortom ik laat U iets zien van wat de wederpartij vindt; van wat wij in Nederland noemen: de achterkant van het gelijk.

Ik maak een paar punten.

Nauwe samenwerking tussen België en Nederland

Mijn eerste punt is: Nederland en België werken op tal van zaken, op tal van niveau's met elkaar samen, en doen dat met veel plezier, met veel gedrevenheid en niet zelden ook met veel succes. Als ambassadeur kijk ik soms met stomme verwondering toe, hoe vooral op het niveau van het maatschappelijk middenveld een heel ingewikkeld netwerk van contacten bloeit. Maar ook op het niveau van regionale besturen en van de landelijke politiek heb ik alleen al de afgelopen twee jaar de samenwerking zien toenemen, of in ieder geval de ferme intentie daartoe. In dit verband noem ik justitiële en politieke samenwerking op het gebied van de strijd tegen drugs. Uiteraard valt er overal ruimte voor verbetering te constateren, zelfs ten gronde, en ik kom daar aan het slot van mijn inleiding nog op terug. Maar dat mag ons niet doen vergeten wat er al wèl bestaat tussen onze beide landen.

Natte samenwerking

Ook als het gaat om natte samenwerking tussen Nederland en België, zijn er een hele hoop zaken waar de samenwerking meer dan voortreffelijk is. Ik blijf hier even in de buurt, en noem:

- Het gemeenschappelijk nautisch beheer van de Schelde. Dat is beklonken in Vlissingen in maart van dit jaar. De wens daartoe leefde al lang aan Vlaamse zijde, en we zijn er in geslaagd die wens te integreren in een pakket van afspraken tussen ons beiden. Een belangrijke mijlpaal.
- Het gemeenschappelijke opleidingscentrum in Kallo voor de radarketen langs de Schelde. Vorig jaar februari hebben Ministers Stevaert en Netelenbos dat centrum geopend. U moet daar eens een kijkje gaan nemen - hallucinant.
- De mijnbestrijdingsschool in Oostende, die reeds sinds jaar en dag bestaat. Daar wordt op voorbeeldige wijze samengewerkt door België en Nederland, en alleen al het museum van de school is de moeite van een bezoekje waard.
- Ik noem de geïntegreerde bevelsstructuur van onze Beneluxadmiraliteit. Zelf heb ik daar kennis van kunnen nemen tijdens een gezamenlijke oefening. Het is aardig te vermelden dat momenteel een Belgische helikopter, een Alouette III, van de Belgische marine deelneemt aan de operatie Enduring Freedom in het West-Caraïbisch gebied. De helikopter is ingescheept in een Nederlands fregat. En de naam van dat fregat is Hr Ms Van Speijk. U herinnert zich Van

Speijk minder goed dan Nederlandse schoolkinderen. Hij was degene die zich in 1830, op de rede van deze stad, met schip en bemanning heeft laten ontploffen met de legendarische kreet: "Dan liever de lucht in".

- Ik noem de Technische Scheldec commissie die al vanaf 1948 buitengewoon belangrijk werk doet.
- Ik noem de Permanente Commissie voor de Bescherming van de Schelde, met haar Secretariaat hier in Antwerpen, waar vier partners waken over de kwaliteit van de rivier.

En zo kan ik nog even doorgaan. Het is jammer dat men vaak uit de krant een beeld ziet oprijzen dat overheerst wordt door het meest trage dossier. In werkelijkheid gaat er veel meer goed tussen onze beide landen dan menigeen denkt. En hoogstzelden gaat er maar iets echt fout. En gelukkig gaan we op een zodanig volwassen manier met elkaar om, dat we op politiek en bestuurlijk niveau als verstandige mensen in redelijkheid kunnen werken aan oplossingen.

Ik sprak van trage dossiers. Daarmee kom ik aan mijn tweede punt is: zelfs bij dossiers waarvan men graag de trage voortgang hekelt, valt er goed nieuws te melden. Tegen die achtergrond zal ik iets zeggen over de Westerschelde. En daarna sluit ik af met enkele opmerkingen over de Rijn-Schelde Delta.

Westerschelde

Goed, de Westerschelde. Daarop is de titel van mijn inleiding natuurlijk geïnspireerd. In de Westerschelde bestaan er 'geen stille wateren'. Ten eerste wordt er voortdurend over gevaren; ten tweede wordt er voortdurend over gepraat. Meestal, zo wil het spreekwoord, hebben stille wateren diepe gronden. Is het omgekeerde ook waar voor de Westerschelde? Dat valt nog te bezien. En zo kom ik bij de wens van Antwerpen tot verdere verdieping.

Als mensen mij zeggen: het gaat slecht met de verdieping van de Westerschelde, dan is mijn antwoord steevast 'het gaat juist goed met de verdieping van de Schelde'. We hebben in 1995 de Waterverdragen afgesloten en het schema dat daarin is afgesproken voor uitbaggeren, wrakopruiming en oeververdediging, dat schema wordt voortvarend nageleefd. We liggen zelfs voor op de planning. Met baggeren zijn we inmiddels klaar, afgezien dan van onderhoud.

Alleen, Nederland en vooral de inwoners van onze provincie Zeeland, dachten dat het met die verdieping van 1995 nu weer een tijdje stil zou worden rondom de wateren van de Schelde.

Maar de inkt was nog niet droog, of Antwerpen en het Vlaams gewest begonnen alweer plannen te smeden voor een volgende ronde van verdieping. Niet verwonderlijk voor een dynamisch havenbedrijf dat zijn belangen wil veiligstellen voor de toekomst en dus graag ver vooruit kijkt. Vlaanderen is hier duidelijk demandeur. En zo waren die plannen in dit land een eindweegs gevorderd, vooraleer de eerste ouvertures werden gemaakt richting regionale bestuurders in Nederland en, meer in het bijzonder, richting onze landelijke politiek. Er was dus een dossiervoorsprong ontstaan aan Vlaamse zijde.

Daarin schuilt al een zekere *décalage* tussen hoe Vlamingen en Nederlanders aankijken tegen dit dossier.

De rest van de *décalage* zit voor een belangrijk deel in accentverschillen.

Er zijn drie accenten bij verdere Scheldeverdieping die centraal staan in de oordeelsvorming over de toekomst van het estuarium: veiligheid, natuurlijkheid en toegankelijkheid. Ik stel vast dat voor Vlaamse bestuurders de toegankelijkheid vooropstaat. Elke beweging aan Nederlandse zijde, of die nu komt van regionale of landelijke bestuurders of politiek, wordt hier in Vlaanderen gemeten tegen de lat van de toegankelijkheid. En U heeft daarin geen ongelijk, want Antwerpen is en blijft de motor van de Vlaamse economie. Net als Rotterdam dat is voor de economie van Nederland.

Maar als we eens een keer te laag scoren in Uw ogen, wil dan niet veronderstellen dat Nederland er op uit is, de ontwikkeling van Antwerpen te vertragen. Dat is niet de insteek bij de Rijksoverheid, dat is niet de insteek van de stad of de haven van Rotterdam, en dat is evenmin de insteek bij de regio. Als het gaat om de bestuurders en bewoners van Zeeland, dan zul je zien dat zij de ontwikkeling van Antwerpen juist verwelkomen, aangezien het hele gebied daar een graantje van meepikt. De Zeeuwen bekommeren zich dan ook nauwelijks om toegankelijkheid, maar zijn vooral bezig met de twee andere accenten van de Westerscheldeproblematiek: met veiligheid en met natuurlijkheid.

Veiligheid

Ik geef een voorbeeld van veiligheid.

Wat voor onze Zeeuwen speelt, bijvoorbeeld, is het vervoer van gevaarlijke stoffen, met name van ammoniak, over de Westerschelde. BASF in Antwerpen heeft ammoniak nodig en laat dat invaren vanuit het Oostblok. HydroAgri in Terneuzen heeft een overschot aan ammoniak en laat dat uitvaren naar bestemmingen overzee. Bij ammoniakvervoer hoort een risicocontour. Die risicocontour

ligt aan de noordkant, maar ook aan de zuidkant soms tot diep op het vasteland. Die risicocontour omsluit grote stukken van de bebouwde kom van gemeentes als Terneuzen en Vlissingen en omvat mede een aantal kleinere oevergemeenten. Dat is nadelig. Want behalve concreet gevaar die rampen zouden opleveren voor de burgerbevolking, stelt het funeste eisen aan de bebouwing en dus aan de stadsontwikkeling in Zeeland. Om maar een maritiem voorbeeld te geven: scheepswerf "De Schelde" in Vlissingen gaat verhuizen van het centrum van Vlissingen naar het Sloegebied. Het industrieterrein dat in Vlissingen vacant komt, mag vanwege de risicocontour niet gebruikt worden voor woningbouw.

Nu hoor ik enkelen van U zeggen: wat heeft dat nu te maken met de verdieping van de Westerschelde, want dat probleem van die risicocontour bestaat al heel lang. Mijn antwoord is: alles, want verdieping leidt juist tot intensivering van de vrachtaart, en dus wellicht ook tot meer vervoer van gevaarlijke stoffen. Mijn advies zou dan ook zijn om aan Vlaamse zijde meer ontvankelijkheid te tonen voor de Zeeuwse zorgen op het gebied van ammoniakvervoer en ik voorstel U dat daarmee de ontvankelijkheid aan Zeeuwse zijde voor de verlangens van de Antwerpse haven aanmerkelijk zal stijgen. Overigens hebben onze ministers met de gouverneur van Antwerpen en de Commissaris van de Koningin in Zeeland afgesproken samen te werken om die risicocontouren tot aanvaardbare proporties terug te dringen.

Natuurlijkheid

Ik geef een voorbeeld op het gebied van natuurlijkheid.

Voor elke verandering die je aanbrengt in het milieu van de Schelde en de Westerschelde, moet je zogenaamde natuurcompensatie vinden. Dus steeds als je ergens een aanslag pleegt op het milieu, moet je ergens anders iets aardigs doen voor het milieu. Dat hebben wij Nederlanders niet verzonden en het geldt ook niet alleen voor ons. Het geldt ook voor Vlaanderen. Het is een Europees regime dat bewaakt wordt door de Europese Commissie onder de Habitat-richtlijn. Niet alleen de Zeeuwse, maar ook de Vlaamse milieubeweging volgt dit proces heel nauwlettend. Die twee lopen één op één.

Nederland is momenteel nog in discussie met de Commissie over de compensatie van de huidige verdieping, dus op grond van de Waterverdragen van 1995. Het blijkt nu al zeer moeilijk om mogelijkheden te vinden voor natuurcompensatie bij het thans voltooide programma. Als we in de toekomst eventueel verder zouden gaan uitdiepen, wordt het in de Zeeuwse context onvermijdelijk dat de waterlijn landinwaarts wordt verplaatst. Met andere woor-

den: dat we dijken gaan doorsteken en polders laten onderlopen om nieuwe natuurgebieden te creëren.

Moet u zich voorstellen wat voor effect die consequentie heeft op de psyche van de Zeeuwen. Ik was zelf acht jaar toen de watersnood van 1953 ons trof. Toen hebben 1800 Zeeuwen het leven gelaten doordat op tal van punten de dijken doorbraken en het land onderstroomde. Sedertdien hebben we tientallen miljarden uitgegeven aan het Deltaplan. En nu zouden we tegen een groot aantal boeren moeten zeggen, we willen je land weer laten onderlopen. Waarom? Omdat Antwerpen grotere schepen wil laten binnenkomen. U kunt zich voorstellen dat die boeren niet staan te trappelen. Politiek ligt dat voor gekozen bestuurders verdraaid lastig.

En toch hebben wij ook aan Nederlandse zijde enorm geïnvesteerd in het masseren van de publieke opinie en het maatschappelijk middenveld. Vooral mevrouw Leemhuis, die daartoe was aangezocht door de Nederlandse Regering, heeft op dat punt voorbeeldig werk verricht. Zonder dat voorwerk was het zeker niet mogelijk gebleken om in maart van dit jaar een belangrijke volgende stap te wagen in de besluitvorming rondom de toekomst van de Westerschelde. Die volgende stap was de ondertekening van een MvO door Ministers Stevaert en Netelenbos. Ten eerste hebben zij zich toen beiden gecommitteerd aan de zogenaamde Lange-Termijnvisie op het Westerschelde-estuarium, een lijvig document dat was opgesteld onder leiding van de Technische Scheldec commissie.

Ten tweede hebben ze besloten tot een maatschappelijke kosten-batenanalyse, of MKB, plus nog een strategische milieu effect rapportage, ofwel een MER. Vervolgens hebben zij daar hun handtekening onder geplaatst op 4 maart van dit jaar, in Vlissingen. Voor die verdere onderzoeken wordt twee jaar uitgetrokken. Nederland heeft zich op voorhand verplicht om binnen negen maanden na het voltooiën van die onderzoeken een politiek standpunt te formuleren over eventuele verdere verdieping van de rivier. Parallel daaraan wordt er gezamenlijk gewerkt aan een zogenaamde Ontwikkelingsschets voor 2030. Aan Vlaamse kant wordt dat proces geleid door oud-minister Eddy Baldewijns.

Dus er is wel degelijk goed nieuws. Wat wij in Vlissingen tot stand hebben gebracht, was in belangrijke mate voorbereid door het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering. De Nederlanders zijn in belangrijke mate meegegaan met de wensen van Antwerpen en Vlaanderen en er is een vast tijdspad afgesproken dat wij nu beiden moeten aflopen. Op voorhand hebben wij ons al verplicht een besluit te nemen. Dat het allemaal niet snel genoeg gaat voor de haven van Antwerpen, kan ik mij voorstellen, maar ik kan het niet billijken. Er is nu een-

maal een afspraak tussen Vlaanderen en Nederland, en wat ons betreft stáát die afspraak.

Rijn-Schelde Delta

Ik kom nu aan een meer globaal aspect van de wateren die wij gezamenlijk bevaren. En het zal andermaal duidelijk worden dat dat geen stille wateren zijn.

In de rivaliteit tussen onze havens onderling, bespeur ik een denktrant die mijns inziens aan vervanging toe is. Aan beide zijden van de grens. Een denktrant waarbij havenbestuurders, schepenen, wethouders en andere openbare bestuurders zich inzetten voor hún haven, hún achterland, hún economische belangen. Geen wonder eigenlijk, want daarvoor zijn ze aangesteld of zelfs verkozen. Dezelfde grondhouding bespeur ik eveneens in Nederland. Die denktrant, zeg ik, is aan vervanging toe, en moet plaatsmaken voor een panoramische visie. Een visie waarin het ganse gebied tussen de Vlaamse havens en de Maasvlakte wordt gezien als één groot economisch geheel. Oostende, Zeebrugge, Gent, Antwerpen, de Zeeuwse havens, Moerdijk, Dordrecht en Rotterdam. Het is de grootste concentratie van zeehavens waar ook ter wereld. Bezien vanuit Rotterdam is Antwerpen ver weg, en andersom. Maar staande in Boston, Shanghai of Singapore wordt de nabijheid van al die zeehavens eerder een voordeel. Naarmate het aantal grote scheepsverladere in de wereld kleiner wordt, zijn onze havens kwetsbaarder, want ze worden gemakkelijk tegen elkaar uitgespeeld. Alleen dat al zou de havens in elkaars armen moeten drijven. Maar ze lopen nog niet hard.

Hier ligt ook de bestaansreden van Rijn-Schelde Delta of RSD, een gestructureerd samenwerkingsverband van bestuurders, ondernemers, kamers van koophandel en andere stakeholders in dit ganse gebied. De RSD is gegrondvest op de gedachte dat het hele gebied in wezen één grote *money-making machine* is. Dat is een denktrant die aansluit bij de visie zoals die ook op Europees niveau wordt aangehangen. Binnen de RSD is begin 2001 een Havenoverleg opgestart met als motto "Samenwerking waar het kan, concurrentie waar het moet". In Vlissingen, in maart dit jaar, hebben de Belgische en Nederlandse ministers de havenbedrijven opgeroepen tot nauwere samenwerking. Die denktrant wordt met de mond wel beleden door havenbestuurders, maar in de praktijk zien die toch liever de business naar hun eigen haven komen, dan naar die van de burenen, om het even of het dan gaat om Vlaamse of Nederlandse havens. Maar samenwerking blijkt in de praktijk nog weerbarstig te zijn. Daar waar twee havens over de grens oprecht nauw willen gaan samenwerken - ik doel op Gent en

Zeeland Seaports – blijken er juridische en politieke struikelblokken te bestaan. Dus daar is nog werk aan de winkel.

Wie die visie heel duidelijk wèl nastreven zijn de ondernemers in het gebied. Ik noem als voorbeeld de beslissing van Hesse-Noordnatie en PSA tot investeren in de Westerschelde Container Terminal nabij Vlissingen, samen overigens met Zeeland Seaports en met de stad Rotterdam. De economische spin-off van die terminal blijft niet beperkt tot het Sloegebied, maar zal uiteindelijk reiken tot achter Tilburg. Voor alle havens is er business genoeg, mits men bereid is zich te toe te leggen op bepaalde sectoren van het goederenvervoer. Dan kan er een win-winsituatie ontstaan. Als ik goed zie, tekent zich hier een écart af tussen overheid en ondernemerschap. De ondernemers lopen het grote geld achterna, want dat is hun opdracht. De bestuurders volgen op afstand en slepen de besluitvorming achter zich aan. Ook daar is ruimte voor meer ruimdenkendheid, en daar blijft het streven ook op gericht. Ik volg dat zelf van heel nabij.

Tot slot

Dat brengt me tot een slotopmerking.

In een Europa zonder grenzen kun je tegenwoordig de grens overschrijden zonder vaart te minderen, of het nu gaat om schepen, vrachtwagens of treinen. En geloof me zelfs vergeleken bij mijn eigen jeugd is dat een hele vooruitgang. Ik ben nog opgegroeid in een tijd dat er tussen Turnhout en Baarle-Nassau rood-witte slagbomen stonden, twee stel, met aan elke kant een douanehuisje. En dat er boter werd gesmokkeld, en sigaretten. En dat er jacht werd gemaakt op fameuze smokkelaars zoals De Zwarte Ruiter.

Toch bestaan in het dagelijks leven die grenzen binnen Europa nog steeds. Niet alleen in de vorm van cultuur- en taalverschillen, maar doordat staatsrechtelijke structuren bestaan met een lange voorgeschiedenis, met politici die hun eigen kiezersvolk hebben, naast publiekrechtelijke instellingen met een afgebakend werkterrein, alsook bureaucratieën die vanouds hebben geleerd aan welk kant hun brood gesmeerd is.

Als we dan kijken naar België en Nederland, dan zien we dat we, in elk van onze beide landen, enerzijds nog te vaak te veel met ons zelf bezig zijn, en anderzijds al te veel met Europa. We moeten, meer dan totnogtoe, leren in eerste instantie naar elkaar te kijken.

Opmerkelijk voorbeeld daarvan is de zogeheten Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening in Nederland; dat is een soort bijbel waarin je kan lezen hoe Nederland er

in de toekomst moet gaan uitzien. Een soortgelijk document bestaat aan Vlaamse zijde, het zogeheten Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Als je die twee documenten naast elkaar legt dan valt meteen op dat ze beide rijk zijn voorzien van landkaarten. Op die landkaarten staan tal van pijlen die vanuit Rotterdam en Antwerpen naar zee wijzen en naar Duitsland, maar niet naar elkaar. Met geen enkele streep wordt ook maar gesuggereerd dat er enig verband bestaat tussen de twee grootste havensteden in de regio. Twee havensteden die al met elkaar zijn verbonden door een vaarweg, een pijpenstraat, autosnelwegen, een spoorlijn en straks een HST. Die landkaarten tonen een basishouding die nog moet veranderen.

We moeten ook niet bang zijn dat met elkaar te constateren. Wij zijn en blijven burens en hebben ons als zodanig ook te gedragen. In plaats van langs elkaar heen, moet wij elkaar in de ogen kijken. Vanuit die veronderstelling kunnen wij doelgericht plannen smeden om te zorgen dat samenwerking tussen onze beide landen nog verder wordt verdiept, nog intensiever wordt dan voorheen. Juist door dat te doen zullen wij ook sterker kunnen staan in Europa.

