

Over schaamsternen en havens als kankers

Mike Van Acoleyen

Het Brugse ommeland is een van de meest doorleefde landschappen van ons land. Het wordt gekenmerkt door graslanden die getuigen van een lange geschiedenis met kreken, dijken en inpolderingen. Er zijn restanten van de zwingel die rijkdom bracht aan de Hanzestad Brugge, omzoomd door zwinsteden en oude havens als Sluis, Damme, Oostburg, Aardenburg. Je vind er forten en stadswallen uit diverse periodes van de woelige krijgsgeschiedenis. De laatste eeuwen voegden kanalen toe, die de rijkdom terug moesten brengen. En naast monumentale kerken en abdijcomplexen zijn er pleisterplaatsen voor vriezeganzen, kwelders, schorren en gebieden voor zoutminnende planten en dieren, oude en nieuwe duinen enzovoort. Een landschap met rijkdom, zowel in zijn natuurwaarde als in zijn geschiedenis. Een landschap waarin grondig werd ingegrepen, maar dat toch zijn charme en zijn kwaliteitwistte behouden. Merkwaardig, als je bedenkt dat Brugge het Manhattan van de middeleeuwen is geweest.

Vreemd én uit de tijd, dit samengaan van cultuur en natuur, van koplopende economie en leefbaarheid. Misschien viel die leefbaarheid nog wel tegen voor de vrije of onvrije dragers van die economie, de boeren, werkers of krijgsgevangen kanalengravers. En misschien hadden vooral de eigenaars en heersers van mens en land er baat bij, zoals vaak. Maar toch leverde ons dit een landschap in evenwicht op. Totaal onbewust, want milieuzorg en landschapszorg dat is iets heel recents. Vandaag ligt in dit landschap, net als vroeger, een haven. Een grijze vlek die zich opdringt tussen de kernen van Zeebrugge, Heist, Ramskapelle, Dudzele, Lissewege en Zwankendamme. Die laatste kern wordt zelfs bijna opgepeuzeld door het havengebied. Niets nieuws, zo werkt het al eeuwen, Doel is geen unicum en die haven is slechts een verrijking voor het landschap van eenentwintigste eeuw. En zo groot is die haven nu ook weer niet. In Antwerpen doen ze schamper dat het hele Zeebrugse haventerrein ongeveer even groot is als de concessie die het Antwerps Havenbedrijf verleent aan het bedrijf BASF. Sta me toch toe die haven even vanuit een andere invalshoek te bekijken.

De ingreep in het landschap in de laatste veertig jaar is van een totaal andere schaal dan alles wat er aan voorafgegaan is. Ze is dermate groot dat ze onmogelijk nog in het landschapsweefsel in te passen is. Neen, wat we zien is een klassieke tabularasa. Alles weg: het landschap, de gebouwen, het erfgoed, tot zelfs het reliëf, en iets helemaal nieuws en ongekends in de plaats. Duizendvierhonderd hectare Brugs ommeland dat onherkenbaar én onomkeerbaar hertekend wordt. In 1950 verzette de haven 340 duizend ton goederen, in 1980 was dit 14 miljoen ton en in 2009 is dit reeds 45 miljoen ton. Logisch dat een dergelijke groei zo zijn sporen nalaat, als een kankergezwell dat symptomatisch is voor een verziekte economische groei. De impact op landschap, milieu en leefbaarheid is navenant. Zeven hectare sterneneiland, 80 hectare behouden zilt grasland in de achterhaven of zelfs het spontaan ontstaan van het natuurgebied in de baai van Heist kan hier niet veel aan veranderen. Uiteraard gun ik de schaamsternen alle ruimte die ze zich kunnen veroveren in een industriële omgeving, en zeker verdient zilt grasland bescherming. Maar ze mogen niet symbool staan voor een harmonieus samengaan van haven en natuur, van economie en ecologie. Want van dit samengaan is geen sprake.

De schade aan de omgeving is onmiskenbaar véél groter dan de baten. Het erfgoed in Lissewege, de monumentale kerktoren en de gotische schuur die getuigen van de abdij van Ter Doest, zullen – tot ze zelf vervallen of gesloopt worden –blijven uitkijken op een verwoest achterland dat in het teken staat van logistiek en industrie.

Ach wat. Nieuwe tijden vragen nieuwe landschappen. Ook de stichting op zich van de stad Brugge was een vérstrekkende ingreep in het landschap, en nu trekt het massa's toeristen. We zijn met zijn allen afhankelijk van de economische ontwikkeling van ons land. De haven brengt welvaart met zich mee, werkgelegenheid, groei en goederen van over de hele wereld om van te genieten. Natuurlijk moeten we daar plaats voor maken. We zijn Bokrijk toch niet? In Finland denkt men er hetzelfde over. Eind 2008 werd daar de brandnieuwe haven van Vuosaari ingehuldigd, iets ten oosten van de hoofdstad Helsinki. Een hypermodern complex, met ruime aandacht voor de inpassing in het landschap en de beschermde natuur vlakbij, op een terrein van een vroegerevervuilende scheepswerf, dat volledig gesaneerd werd. De haven van Vuosaari is 150 hectare groot, waarvan 90 hectare op de zee gewonnen en aangevuld met een bedrijfszone van nog eens 75 hectare. Dus ongeveer 16 procent van de oppervlakte van de Zeebrugse haven. Maar deze haven is wel in staat om zowat alle containertrafiek voor heel Finland te verzorgen, naast nog een aantal belangrijke nevenstromen en een passagiersterminal. In Finland wonen 5,4 miljoen mensen, in Vlaanderen ongeveer 6. Maar wij hebben wel Zeebrugge nodig, en daarnaast ook nog Antwerpen en Gent als monsterhavens, terwijl we met een haven als pakweg Oostende al zouden toekomen om het hele land te bedienen.

Onze havens moeten wel zo groot zijn, want in tegenstelling tot Finland zijn wij een doorvoerland, en moeten we een heel hinterland bedienen dat veel groter is dan het eigen land. Hoezo? Gaat al die extra trafiek dan naar Luxemburg en misschien Zwitserland of Oostenrijk, landen zonder eigen toegang naar zee? Of spelen hier toch nog wel enkele andere factoren een rol? We raken aan een redelijk fundamentele vraag: hebben we die monsterhavens en die monstertrafiek eigenlijk wel nodig om een welvaartsniveau van pakweg Finland te kunnen handhaven? Er is geen enkele reden waarom gecentraliseerde monsterhavens wel zouden doen wat kleine verspreide zelfbedieningshavens met minder impact niet zouden kunnen.

Er is echter één groot en alomvattend argument dat steeds in dergelijke discussies opduikt. Overal waar economische uitwassen ter discussie worden gesteld, duikt steeds een machtig begrip op waar alles moet voor wijken, de onaantastbare werkgelegenheid. In de haven van Zeebrugge werken bijna 11.000 mensen. Schaf die haven af, en al die mensen staan op straat. Uiteraard niet! Of die mensen nu geconcentreerd werken in één haven of verspreid in meerdere kleine havens maakt in absolute aantallen niets uit. Integendeel, de enige reden waarom onze havens zo groot worden heet 'schaalvoordeel', en dit komt erop neer dat met minder mensen meer werk verzet kan worden. Het doel van een havengemeenschap is duidelijk niet werkgelegenheid scheppen, dit is – naargelang de economische actor die spreekt – een bijkomend voordeel of een te vermijden kostenpost. Als de haven zomaar sluit, is dat ontegensprekelijk op korte termijn een sociaal bloedbad. Maar als de gehele economie en samenleving evolueert, hoeft dit niet zo te zijn.

Vandaag zijn de havens zo groot omdat er zoveel import en export is. Alles wordt verscheept, als de opbrengst van de verkoop maar opweegt tegen de kosten van het

vervoer en van de havenarbeid. Opbrengst is het enige en exclusieve criterium. In de lokale Delhaize van Ingelmunster liggen appels uit Nieuw-Zeeland. Waarom? Omdat ze met winst verkocht kunnen worden. Andere argumenten zijn niet van tel. Er kunnen er nochtans wel enkele geformuleerd worden: het is nu geen appelseizoen, het transport zelf heeft milieu-impact, ook bij ons worden lekkere appels gekweekt, zelfs bewaarappels, lokale kweek komt lokale kwekers ten goede en niet de multinationale plantages en exporteurs... Maar dergelijke argumenten zijn uit den boze. De Nieuw-Zeelandse appel is een consumptiegoed en zolang het geconsumeerd en dus vermarkt kan worden mag je het niet in de weg staan. Anders raak je aan de Markt en aan de Groei. Nochtans zou een samenleving eens moeten leren nadenken over welke goederen écht nodig zijn. Zelfs voor de meest verwerpelijke en nutteloze dingen kan men immers een markt scheppen en consumenten opleiden om het te kopen. Verkoopbaarheid wordt hoger ingeschat dan maatschappelijke relevantie. Omdat nutteloze maar verkoopbare goederen meer relevant zijn dan waardevolle, eerlijke of ethische, niet voor de maatschappij maar voor de eigenaars en de aandeelhouders van producent of distributeur. En het stopt niet bij appels. Onlangs stootte ik op reclame voor, godbetert, kunsthagen: 'Onze hagen hebben een zeer mooie, luxe natuurlijke uitstraling. De kunsthagmatten hebben zeer fijne naaldjes en zijn ideaal om een natuurlijk effect te creëren. De matten zijn het hele jaar door groen, bieden een natuurlijke privacy in uw tuin en vergen geen onderhoud. Kunsthagmatten zijn op rollen van 3 meter lengte, bestaande uit smalle pvc(sic!)-bandjes die aan elkaar bevestigd zijn, zodat ze een dikke, dichte mat vormen. Hoogte 1,80 en 2 meter, uv-gestabiliseerd en parasietvrij. Snel en zeer eenvoudig te plaatsen met behulp van binddraad of nietjes.' Zolang de maatschappij niet in staat is om dergelijke totale nonsens tegen te gaan, zullen de havens nog meer moeten groeien en zal nog meer echte natuur moeten verdwijnen.

Terug naar de werkgelegenheid. Ook voor het maken en verdelen van nuttige of eerlijke producten is werkgelegenheid nodig. Zelfs nog meer dan voor de meeste nutteloze aberraties als pvc-hagen. Stel je een maatschappij voor waarin alleen zaken geproduceerd, verdeeld en verkocht worden die bijdragen tot de levenskwaliteit. Ze zou er inderdaad anders uitzien dan vandaag. Mogelijk zouden we geen dertig soorten shampoo nodig hebben, alleen al voor lichtkrullend, halflang, normaal maar eerder snel vet wordend haar. Maar zou daardoor het aantal depressies spectaculair toenemen? Stel je een maatschappij voor met een kleinschalige economie op mensenschaal, waar bedrijvigheid en nijverheid mooi in te passen zijn in de samenleving. Waar niemand een nachtshift moet draaien om een niet-werkende aandeelhouder tevreden te houden. Waar ook niemand kapot gaat aan stress en werkdruk. Stel je een maatschappij voor waar bedrijven alles doen om hun hinder te vermijden, en daar zelfs extra personeel moeten voor aanwerven. Stel je tenslotte een maatschappij voor waar de werkgelegenheid eerlijk verdeeld wordt over de werkenden. Mogelijk moeten we dan zelfs niet tot 65 jaar werken, misschien komen we zelfs toe met een 35-urenwerkweek en een carrière tot 50 jaar, zodat alle jongeren ook kansen krijgen op de arbeidsmarkt? Onmogelijk is dit niet, het is alleen een kwestie van economisch perspectief. Wat we er voor nodig hebben is een duurzame economie die zich richt op maatschappelijk welzijn en evenwicht, en niet op rendement en groei ten bate van enkelen. Wat we zullen verliezen is de mogelijkheid om stinkend rijk te worden via een deelname in een groeiend bedrijf. Maar wat we winnen is veel meer waard. Tijd en ruimte om weer mens te worden, in plaats van consument.

Tijd en ruimte om in harmonie te leven met de omgeving en ons landschap en de leef-omgeving langzaamaan weer op te bouwen. We krimpen de havens van Zeebrugge, Gent en Antwerpen in tot het formaat van Vuosaari, we maken van de overbodige dokken grote meren, ontwikkelen in Zeebrugge een extra zwin en in Antwerpen een extra verdronken land van Saeftinge, en we hoeven niet meer de halve wereld rond om nog rust en harmonie te vinden. We werken allemaal, rustig, ongedwongen en in evenwicht met ons gezin, maar vooral met het fijne motiverende gevoel dat we aan iets nuttigs werken. En we hebben alles wat ons hartje begeert. Daarom niet wat ons opgedrongen wordt door marketing en reclame, maar wel wat we nodig hebben voor een tevreden leventje. Onbeschaamd kiezen we voor levenskwaliteit in plaats van consumptiedrift. Carpediem. 't Zal allemaal nog niet voor morgen zijn, daarvoor zijn de economische krachten nog veel te sterk en de maatschappelijke wijsheid nog veel te zwak. Maar ooit komt er een tegenbeweging – de voorlopers ervan zijn er vandaag al – en gooit de maatschappij het roer om. Ik blijf er alvast op hopen.

Bio

Mike Van Acoleyen is senior milieuconsultant en projectleider voor overheidsstudies bij ARCADIS Belgium – gespecialiseerd in afvalbeleid – voorheen twaalf jaar diensthoofd administratief- en datacentrum van OVAM.