GROENLINKS STATENFRACTIE.

Aan: leden cie's: Ecologie en Water
Economie en Mobiliteit
Ruimte

College GS.

Tkn: Regionale pers.

Betreft: beoordeling MER WCT en MKBA WCT.

's-Heer Hendrikskinderen, 4-9-2006.

Geachte collega's, geacht college,

Met bijzondere belangstelling heeft onze fractie, daarbij gelukkig gesteund door enkele deskundigen, kennis genomen van de ons verstrekte rapporten. Bij een belangrijk onderwerp proberen we het daarvoor noodzakelijke besluitvormingsdebat zo goed mogelijk voor te bereiden. We hebben ons een beetje moeten haasten om u rond de 1e september de uitkomsten van ons onderzoek te kunnen meedelen. Naar nu blijkt zal u wat meer tijd zijn gegund om onze bevindingen te lezen. Ieder nadeel heeft zijn voordeel…

In bijgaande brochure hebben wij een aantal bevindingen neergelegd en daaruit komen vragen en dilemma's tevoorschijn. Wij zullen die vragen graag bespreken in de commissie én de Staten, mocht het onderwerp gereed zijn voor behandeling. Wij zouden het zeer op prijs stellen indien u dan (of eerder) een reactie heeft op onze vragen en standpunten. Dat zal het debat ten goede komen. Om die reden verzoeken wij de voorzitter(s) van de betreffende commissies toe te staan om deze brief en de daarbij behorende brochure te agenderen voor de vergadering(en) waarin het WCT dossier aan de orde is.

In het onderstaande hebben wij een aantal punten op een rij gezet.

1. Zeeland kan kiezen.
   In het WCT dossier is van standbeen gewisseld: werd zes jaar geleden de noodzaak voor aanvullende werkgelegenheid als motief aangevoerd, nu is de 'complete haven', wat dat ook moge zijn, de doelstelling.
   In de afgelopen jaren is duidelijk geworden dat de demografische ontwikkelingen zodanig zijn dat er eerder een tekort aan arbeidskrachten zal ontstaan dan aan werkgelegenheid.

2. welke richting?
   Containervervoer is dé metafoor van de globaliserende economie. Het lijkt erop dat een middel (een handige verpakkings- en vervoersvorm) een doel op zich is geworden. De GroenLinks fractie vraagt zich af of het wezenlijk bijdraagt aan het levensgeluk van Europeanen om elektronische apparaten voor een halve euro minder te kunnen kopen dankzij de containervaart. En die vraag hebben we ook bij de producten 'voor en dóór kinderen' uit Azië die onze markten overspoelen. Zeeland zou ook kunnen kiezen voor bv een agro-energie complex, en daarmee deel kunnen nemen aan een oplossing, in plaats van onderdeel van een probleem te worden.

3. Vergelijking van de (hoofd)doelstellingen van de MER in 2001 en 2006 leiden ons tot de conclusie dat het 'reparatie-MER' niet volstaat. Dat zal –naar ons en andermans idee- juridisch niet stand houden.

4. WCT onvoordelig.
   Hoe diepzinnig ook bestudeerd, hoe deskundig ook de bureaus, de MKBA die is uitgevoerd leidt ondubbelzinnig tot de conclusie dat er een tekort van € 50 miljoen is. De balans van maatschappelijke kosten en baten is negatief. Slechts de werkgelegenheid (die we ook op andere

manieren kunnen bereiken, en waarvoor de mensen ontbreken) kan dat tekort een beetje maskeren.

5. vervoerscijfers.
   De ervaringscijfers van het Deurganckdok geven ons aanleiding om te veronderstellen dat de aantallen per auto te vervoeren containers aanzienlijk groter zal zijn dan berekend. Dat zal gevolgen hebben voor de capaciteit en omvang van de A 58, en verdringing naar de N57 en Midden Zeeland route tot gevolg hebben. Hoezo tweesporenbeleid? Hebben we dat er (ook) voor over?

6. Duinen en morfologie.
   Er is door ons –en Alterra- beredeneerd dat de duinen, essentieel in de problematiek van de Habitatrichtlijn, niet in stand blijven, anders dan door artificiële ingrepen. Denken we daarmee weg te komen bij de Raad van State?

7. de procedurele onzekerheid.
   alle water van de Schelde wast niet weg dat door inpoldering een stevige ingreep wordt gedaan in een Habitatrichtlijngebied, en het is zeer onzeker of dit voornemen de Raad van State kan passeren.

8. genoeg ruimte in haven.
   om aan de regionale vraag naar containerfaciliteiten te voldoen is er nog voldoende ruimte in de huidige haven. Al jaren ligt er 700 meter kade te wachten, met een waterdiepte van 16 meter.

9. andere omstandigheden.
   De eerste poging om de WCT besluiten te nemen vond plaats in een ‘concurrentiestrijd’ met de Tweede Maasvlakte en het Deurganckdok. Die strijd is door Rotterdam en Antwerpen gewonnen. En volgens Buck consultants zal Vlissingen de concurrentie in de exploitatie verliezen.

10. Ander besluitvormend orgaan.
    Het is niet langer de provincie die de concrete beleidsbeslissingen neemt, maar de gemeente Vlissingen, die daarmee moet oordelen over een project waarvan de effecten de gemeentegrenzen ver overstijgt.

Wij hopen en verwachten een onderbouwde reactie uwerzijds op onze bevindingen. Dat dat nog een tijdje op zich laat wachten door allerlei vertraging, wij vinden dat geen onoverkomelijk probleem. Dan heeft ook het college van GS de tijd om een reactie te formuleren, iets waartoe wij hen nadrukkelijk zullen uitnodigen.
De mogelijke komst van een WCT is en blijft een belangrijk onderwerp. Dat verdient een serieuze behandeling. Wat ons betreft na de verkiezingen, dan krijgen de Zeeuwse kiezers ook een serieuze kans. Wij hopen met de bijgaande brochure en deze brief te hebben bijgedragen aan die serieuze behandeling.

Met hoge achting,

Namens de GroenLinks fractie,

Marten Wiersma

bijlage: brochure: de Kaloot: 3e Maasvlakte?

DE KALOOT...

...DE KALOOT?

EEN DERDE MAAS-VLAKTE?

GROENLINKS

REACTIE GROENLINKS STATENFRACTIE OP STATENVOORSTEL RMW 146 'VOORTGANG PROCEDURE WCT' - AUGUSTUS 2006

INHOUDSOPGAVE

1. SAMENVATTING 4
2. NOG MEER WCT 4
3. BEVOLKINGSPROGNOSE 5
4. WAAR HET OM GING: MER 2001 5
5. HET NIEUWE (REPARATIE)MER 5
6. DUINVORMING 6
7. MORFOLOGIE 6
8. PASSENDE BEOORDELING 7
9. ACHTERLANDPROBLEMATIEK EN CONTAINERS 8
10. PROCEDURE 8
11. VLISSINGEN BEVOEGD GEZAG 9
12. MKBA 9
13. WCT EN VERKIEZINGEN 9
14. GROENLINKS ALTERNATIEF 10

1. SAMENVATTING

MER

Het MER van 2001 is zo achterhaald dat er nu geen sprake meer kan zijn van een reparatie-MER. Er moet een geheel nieuwe procedure gestart worden die begint met een startnotitie en inspraak. Uitgangspunt in 2001 was aanvankelijk dat de Zeeuwse arbeidsmarkt groot genoeg zou zijn om voldoende arbeidsaanbod aan de WCT te kunnen leveren. Recent onderzoek toont aan dat het tegendeel waar is. De beroepsbevolking zal snel en structureel dalen. Daarbij komt dat de Tweede Maasvlakte binnenkort weer in procedure gaat. Er is dan een diepzeehaven binnen handbereik.

DUINEN

Het zand voor de estuariene duinvorming komt vooral van het voorliggende strand. Bij aanleg van de WCT zullen de twee locaties met estuariene duintjes gescheiden worden door een betonnen kademuur. Het Kalootstrand wordt dan haven. Daardoor komt er geen natuurlijke aanvulling meer vanuit de Westerschelde, en kunnen de duintjes alleen op kunstmatige wijze in stand worden gehouden. Dit gegeven én het onttrekken van 140 ha estuariene (beschermde) natuur aan een Natura2000 gebied voor de containerkade is onmogelijk als "niet-significant" te bestempelen. Daarom moet onderzocht worden of er geen alternatieven zijn en zo niet, dan moet 'het groot openbaar belang' worden aangetoond. In het concept-MER is een forse poging gedaan dit weg te schrijven. Wat de GroenLinks Statenfractie betreft is dit niet gelukt. Gepleit wordt dan ook voor een breder en beter toetsingskader.

AANTALLEN

Verder blijkt dat het college van GS het aantal containers aan de zeer lage kant houdt. Door dit te doen worden de effecten op geluid, fijn-stof, trillingen en verkeer geminimaliseerd. Gaan de WCT-plannen door, dan zal de A 58 langzaam maar zeker vollopen! Vervolgens zal er nog meer naar sluiproutes worden uitgeweken (N57, Midden Zeeland-route).

MKBA

De MKBA geeft aan dat de WCT verliesgevend zal zijn voor de ZSP-deelnemers: Provincie, Borsele, Vlissingen en Terneuzen. Onbedoeld komt dat overeen met de conclusie uit het MER 2001 dat een WCT in verkleinde vorm binnen enkele jaren na ingebruikname onrendabel zal zijn.

UITSTEL

Behandeling in de Statenvergadering van 29 september a.s. is niet zinvol. Er is nog geen CPB oordeel, geen advies van de MKBA-adviesraad en de commissie voor de milieueffectrapportage zal naar verwachting niet vóór de statenvergadering haar advies over de volledigheid van het MER geven1. Probleem blijft dat er na de beoordeling over de aanvaardbaarheid door de commissie voor de milieueffectrapportage een inspraakronde voor het MER moet volgen. Provinciale Staten en burgers worden door deze omzichtige handelswijze procedureel op een dood spoor (!) gezet. Ook omdat niet de provincie, maar de gemeente Vlissingen bevoegd gezag voor het MER is!

ALTERNATIEF

Er is een goed alternatief voor de WCT in de bestaande haven. Daar is nog ± 700 meter kade beschikbaar met16,5 m. diepte. Voor de WCT wordt 14 diepgang gevraagd meter. In MKBA en MER is deze variant niet serieus onderzocht.

Advies: laat dit onderwerp deel uit maken van de komende statenverkiezingen!

NIETS NIEUWS ONDER DE WCT-ZON

'Strategie is niets meer of minder dan achteraf het genie erin naaien.' Het vernuft van de strategie zit in het 'toeval', een spontaan antwoord op een domme vraag van een slimme klant en krijgt achteraf de juiste betekenis door herkadering van de feiten. Strategiesessies zijn vaak niet meer dan goedbedoelde jaarlijkse rituelen om de neuzen dezelfde kant op te krijgen, om vervolgens als een kudde het ravijn in te lopen, en de illusie te suggereren van 'we are in control'. De wereld staat op zijn kop en met 'mainstream' benaderingen over strategie komen we niet meer weg. 'Terug naar de core business', 'beter je best doen' en de zoveelste fusie zijn UIT. Twijfels? De Titanic werd gemaakt door professionals, de Ark van Noach door amateurs. Aldus Jaap Peters en Rob Wetzels in het boek: "Niets nieuws onder de zon."

2. NOG MEER WCT

Al weer werd ons een dikke stapel rapporten toevertrouwd door het college van GS om aan te tonen dat er hoe dan ook een WCT moet komen. Zo niet, dan staan Zeeland rampen te wachten. De haven (ZSP) zal in moeilijk vaarwater geraken en de werkgelegenheid in onze provincie zal slechts somber zijn.
De GroenLinks Statenfractie heeft wat betreft de werkgelegenheid ingezet op de groen-blauwe economie. Maak vooral gebruik van de sterke eigenschappen die onze provincie heeft en minder milieubelastend zijn. Er is alle reden om daar energie in te blijven steken. De uitbreidingen van de Antwerpse haven en de geplande aanleg van de Tweede Maasvlakte geven genoeg capaciteit voor de groeiende vraag naar containervervoer. De WCT is daarin een overbodige luxe, zowel qua werkgelegenheid als diepzeehavenontwikkeling. Op een steenworp afstand is dat laatste aanwezig in Rotterdam, met de Tweede Maasvlakte in zicht.[2]

1) Als het MER klaar is, stuurt de initiatiefnemer het rapport naar het bevoegd gezag. Binnen 6 weken moet het bevoegd gezag zich uitspreken over de aanvaardbaarheid van het MER. Pas daarna begint advisering, inspraak en toetsing, waarbij de commissie m.e.r. haar werk gaat doen. De commissie geeft dan weer advies aan het bevoegd gezag: zij "keurt" het rapport, maar het bevoegd gezag blijft eindverantwoordelijk voor het gebruik in de vergunningsprocedure

2) Eindrapport: De havengebieden van Gent en ZSP: samen sterker? In de overeenkomst die Zeeland Seaports en Havenbedrijf Rotterdam getekend hebben, spreken beide partijen af dat nieuwe en teruggenomen terreinen uitgegeven en geëxploiteerd zullen worden door de joint venture. Ook de voorgenomen ontwikkeling en exploitatie van de WCT in Vlissingen is onderdeel van de overeenkomst. Daarnaast spreken de havenbeheerders het voornemen uit om bij gebrek aan een geschikte locatie in de eigen haven potentiële klanten door te verwijzen naar de andere haven. De participatie van Zeeland Seaports heeft vooral te maken met de internationale contacten van Havenbedrijf Rotterdam. De participatie van Havenbedrijf Rotterdam wordt doorgaans in verband gebracht met het gebrek aan ruimte in de Rotterdamse haven (hoewel de komst van de Tweede Maasvlakte dit gebrek grotendeels wegneemt) en het verwerven van een strategische positie ten opzichte van de haven van Antwerpen (een belangrijke concurrent).

3. BEVOLKINGSPROGNOSE

Belangrijk daarbij is de negatieve bevolkingsprognose. In het Integraal Omgevings Plan (IOP) wordt op blz. 146 een poging gedaan om tot een gematigde bevolkingsgroei te komen. De oplossing daarvoor is als volgt: de woningbouwproductie moet ook kwalitatief omhoog en daarmee kunnen (woon)consumenten van buiten Zeeland verleid worden naar Zeeland te komen. Gegeven is echter dat deze formule nog nooit gewerkt heeft. Het MER 2001 ging er van uit dat: "De Zeeuwse arbeidsmarkt, zeker op de lange termijn, voldoende aanbod van arbeid zal kunnen leveren, waarbij het aantal arbeidskrachten van buiten Zeeland naar verwachting ook niet of nauwelijks toe zal nemen."[3]
Onderzoek van econoom W. Derks van de universiteit Maastricht voorspelt voor Zeeland op korte termijn een structurele krimp van de beroepsbevolking. Het college van GS maakt zich op de middellange termijn geen zorgen over de dalende beroepsbevolking. Derks is minder enthousiast. Zeeland moet rekening gaan houden met een krimpscenario. De potentiële beroepsbevolking (15-64 jaar) zal in 2007/2008 ook in Zeeland gaan dalen. Vasthouden aan de gematigde bevolkingsgroei is in alle GS plannen (vanaf concept PSEB in 2004) steeds als hoofddoelstelling geformuleerd. Zo ook in dit Omgevingsplan. Met gematigde groei wordt een bevolkingstoename beoogd van 3800 personen per jaar. De werkelijkheid in 2005 is: slechts 218! CBS[4] en Derks steunen het college daarin dus niet. De praktijk wordt door het college zelfs niet benaderd.

In het IOP is het faciliteren van de economische dynamiek een andere hoofddoelstelling. In het PSEB is gekozen voor de meest dynamische economische variant. Vanwege de ...."dermate grote omvang van de beroepsbevolking, dat daar de grootst geraamde groei van de werkgelegenheid tegenover moet staan." (PSEB).
Dit lijkt een droomscenario te zijn, de realiteit is wezenlijk anders. De meest dynamische variant uit het PSEB kan niet meer volgehouden worden. Temeer als bedacht wordt dat de belangstelling voor de Zeeuwse havens toeneemt. De Zeeuwse havens verkeren overigens wat dat betreft in een luxe positie. Welke haven kan het zich nu permitteren om al jarenlang een deel van die haven braak te laten liggen, kennelijk uit speculatief oogpunt?
Wil het college toch gelijk hebben en meer werkgelegenheid creëren voor mensen die er niet zijn en niet komen, dan is de koppeling landbouw en industrie in de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone goed voor 2000 arbeidsplaatsen en er zijn bovendien evenveel banen te verwachten in de sfeer van toelevering en uitbesteding. Daarmee overstijgt de economische betekenis van de agrobusinessbundel die van de WCT. Gedeputeerde Poppelaars verwacht dat vanaf eind 2007 de eerste onderdelen van de cluster tot stand komen. Het brengt onze wens om Zeeland te voorzien van de groen-blauwe economie weer een stapje dichterbij. Prettige bijkomstigheid is dat de dynamische variant uit het PSEB daardoor nog eens fors achterhaald blijkt te zijn en een wijziging van het Omgevingsplan voor de WCT kan achterwege blijven. Er is immers geen enkel regionaal economisch belang meer mee gediend.

3) *MER 2001, blz. 52*
4) *Centraal Bureau Statistiek*
5) *MER, blz. 52*
6) *Uitspraak Raad van State 16 juli 2003 (2.12.)*
7) *SMB/MER WCT 1.2, Voorgeschiedenis*
8) *Zie vragen GroenLinks Stratenfractie d.d. 17 maart 2006 Bevolkingsontwikkeling / werkgelegenheid + beantwoording GS*

4. WAAR HET OM GING: MER 2001

De Zeeuwse havenbeheerder Zeeland Seaports wil een terminal aanleggen voor de overslag van containers in de haven van Vlissingen-Oost, aan de oever van de Westerschelde. Het aanleggen van de kade zal in fases gebeuren. Deze kade zal uiteindelijk een lengte krijgen van 2.600 meter.
De maximale overslagcapaciteit van de terminal is 1,5 miljoen containers per jaar.

Het MER, dat nu voorligt, is een aanvulling/correctie op het MER uit 2001. Dat stond zo vol met onvolledig- / onjuistheden dat er een lawine aan rapporten nodig voor nodig was om.....? Ja, waarom eigenlijk?

Het MER uit 2001 was opgesteld met als doel: "de regionale economische structuur te versterken." Aan het onderzoek naar alternatieven voor de WCT had het college van GS de volgende probleemstelling ten grondslag gelegd: "Hoe kan in het haven- en industriegebied Vlissingen-Oost ingespeeld worden op de kansen die het groeiende containervervoer voor de regionale economie met zich meebrengen teneinde daarmee de bedreigingen van het huidige zeer kwetsbare concept van industriehaven om te buigen naar het voor de toekomst veel meer kansrijke concept van complete haven?" Het MER verwachtte een verdere verruiming van het arbeidsaanbod door opheffing van de veerdiensten en een mogelijke sluiting van de kerncentrale![5]

Gevolg van de (gedachte) ingreep zou zijn dat: "Dit deel van het plangebied door de aanleg van de WCT als natuurgebied geheel verloren zal gaan." [6]

5. HET NIEUWE (REPARATIE)MER

In het nieuwe MER wordt aan bovenstaande nauwelijks gerefereerd, slechts kort wordt de voorgeschiedenis in beeld gebracht.[7] Iedere lezer doet er goed aan om vooral het MER 2001 en de uitspraak van de Raad van State nog eens goed door te nemen. Onder 2.19 van die uitspraak wordt een beeld geschetst van de dalende werkgelegenheid in de haven. Dat beeld is nu gelukkig anders.[8] Het gaat goed met de Zeeuwse (haven) werkgelegenheid. Welke versterking behoeft de regionale economische structuur vandaag aan de dag?

De terminal dient te beschikken over ten minste zes ligplaatsen ofwel een kadelengte van 1.800 meter (op een stromingsvrije locatie) en liefst meer. De overslagcapaciteit van de WCT is berekend op 2 miljoen containers.

Bij een reparatie-MER blijven de uitgangspunten van de Commissie voor de milieueffectrapportage gehandhaafd. Binnen die grenzen moet de reparatie-MER zich bewegen. Alleen al op dit punt wijkt het reparatie-MER beduidend af van het MER 2001. Uitgangspunt van dit MER is niet meer: "de regionale economische structuur te versterken", maar gewoon er moet hoe dan

ook een nieuwe containerhaven komen, waarvan de plaats en lengte al op voorhand bepaald is. Wat draagt een haven, waarvan de capaciteit al bepaald is op 2 miljoen TEU (kademoves) bij aan de probleemanalyse op blz 7/8 (HH-range) van de MKBA? In de grote containerwereld is dit hoogst ongebruikelijk. Het is opvallend te noemen dat de Tweede Maasvlakte zorgvuldig buiten beschouwing wordt gelaten. Wel schijnen er problemen te zijn met de Zeeuwse achterlandverbindingen.[9]

Conclusie moet zijn dat van een reparatie-MER geen sprake is. De Commissie voor de milieueffectrapportage doet er goed aan met geheel nieuwe richtlijnen te komen waaraan dit MER moet voldoen. Dat betekent een nieuwe procedure met als begin: het publiceren van een startnotitie + inspraak en vervolgens het uiteindelijke MER + inspraak.

De GroenLinks Statenfractie verzet zich tegen de huidige haastklus! Een volledige MER-procedure met een geactualiseerde (MKBA)probleemanalyse, een beschouwing van de volledige HH-range en reële projectalternatieven ligt meer voor de hand.

Het MER ademt aan alle kanten de geest dat ergens naar toe geschreven is. In de brief van de Commissie voor de milieueffectrapportage d.d. 28 september 2004, kenmerk 1072-479/Pi/hb constateert de commissie dat: "iedere WCT – met welke kadelengte dan ook – op de huidige locatie een aantal significante gevolgen kan hebben. Daarom kan niet zonder meer geconcludeerd worden dat een tweezijdige ingekorte WCT op deze locatie geen significante gevolgen zal hebben. Dit zal in de aanvulling op het MER moeten worden aangetoond." De GroenLinks Statenfractie twijfelt er sterk aan of de MER-makers daar in zijn geslaagd.

6. DUINVORMING

In het Alterra-rapport 1293 "Ecologische en bestuurlijk-juridische argumenten voor een integraal kustzonebeleid in Nederland; een amfibische benadering[10]" wordt op een aantal plaatsen gerefereerd aan de Westerschelde; er wordt verlies aan estuariene natuur voorspeld. Dat proces heeft deels te maken met het uitdiepen van vaargeulen.
Het rapport doet onder meer de harde aanbeveling om de kust strikt te vrijwaren van (haven) bebouwing en versnippering van duinareaal tegen te gaan. In het rapport wordt gewaarschuwd tegen het vastleggen van duinen, met als gevolg veroudering, vergrassing en verstruiking. De zone van strand en strandvlaktes wordt de voedingsbron voor duinvormingsprocessen genoemd.

Een diepzeehaven is geen goede voorwaarde waaronder duinvorming plaats kan vinden. Daarbij komt dat de containerschepen voor de nodige beroering in het water zullen zorgen.

Er zal eerder sprake zijn van kustafslag dan van duinvorming. Het is ook om die reden dat er een forse kade zal worden aangelegd. Voorafgaande aan de bouw van de kademuur zal de bodem geëgaliseerd worden. Hiertoe zal op een diepte van 21 meter en op een afstand van 550 meter uit de kust het ter plaatse aanwezige sediment worden afgegraven tot op een van nature aanwezige vrij harde craglaag. Dit lijken geen ideale omstandigheden voor hernieuwde spontane duinvorming. De bouw van de kade verhindert het natuurlijke transport van zand richting strand en duintjes, simpel doordat het hele habitat wordt vernietigd. Alterra stelt dat mitigatie voor het verlies aan jonge duinen en het duinvormingsproces mogelijk is, maar de mate waarin dit plaats kan vinden is onduidelijk. Het proces is sterk afhankelijk van locatiespecifieke factoren. Er is op voorhand geen enkele zekerheid dat de duinen de WCT zullen overleven. Eerder moet worden gevreesd dat de duinen door de veranderende morfologische omstandigheden (o.m. craglaag, stroomsnelheden en wellicht zandexport) op zullen gaan in de kademuur.
De natuurlijke buffer die de duintjes nog voor lange tijd van zand zou kunnen voorzien wordt bij aanleg van de WCT vernietigd.[11] Weliswaar stellen de bouwers als mitigatie een geregelde suppletie voor, maar dat is toch niet hetzelfde als het proces wat zich daar nu afspeelt?

7. MORFOLOGIE

De mens heeft in het verleden al heel wat gewerkt in de Westerschelde en die ingrepen hebben allemaal invloed gehad. De ene op kleine schaal (aanleg paalhoofden), de andere op grote schaal (verruimen, inpolderen, havens). De natuur reageert op deze ingrepen. Kleine veranderingen kan de Westerschelde snel 'verwerken' maar bij grotere veranderingen duurt het soms tientallen jaren voordat het systeem weer in evenwicht is. Zo zullen ingrepen als bijvoorbeeld de vaarwegverruiming in de jaren zeventig nu nog de ontwikkelingen in de Westerschelde beïnvloeden. Als metingen aangeven dat er iets verandert in de Westerschelde is het vaak moeilijk om vast te stellen welke ingreep die verandering precies veroorzaakt heeft. Misschien is het wel een natuurlijke ontwikkeling van de Westerschelde zelf. Er zijn wel signalen dat er sinds de verruiming 48'/43' veranderingen zijn opgetreden in de Westerschelde, zoals in de waterstanden en in de arealen en omvang van platen en ondiep water.
Het is belangrijk dat het zand van de Westerschelde in de rivier blijft. Vroeger was de Westerschelde een zandimporterend systeem, dat wil zeggen dat er zand uit de Noordzee de riviermonding inkwam. Zandwinning was daarom geen probleem. Maar sinds de jaren zeventig van de vorige eeuw nam deze import van zand af. Begin jaren negentig veranderde de Westerschelde in een zandexporterend systeem; er verdwijnt nu dus al jaren (duin?)zand uit de Westerschelde. De WCT-plannen en vooral de effecten daarvan op de estuariene duinen zijn niet op dit aspect onderzocht.
Nu de Westerschelde zandexporterend is geworden is het de vraag waar het zand voor de estuariene duintjes vandaan moet komen. Gaat dat via "locatiespecifieke factoren" (harde craglaag, betonnen kade, scheepsbewegingen, verdieping drempels Vlissingen en Borsele) spontaan gebeuren?

9) blz. 8: Wel ligt de haven qua achterlandvervoer voor de meeste regio's wat ongunstiger dan de concurrerende havens. Alterra-rapport 1293 Wageningen 2006
10) Alterra-rapport 1293 Wageningen 2006
11) zie ook samenvatting WL onderzoek in MER dossier

8. PASSENDE BEOORDELING

Voor plannen of projecten met waarschijnlijk significante gevolgen moet een zogenoemde 'passende beoordeling' worden gemaakt. De kern daarvan bevindt zich in de VHR artikel 6 lid 3 en 4. Lid 3 geeft aan dat ingrepen in een gebied die geen significante effecten hebben in principe kunnen worden toegestaan. Niet alle ingrepen in de aangewezen gebieden zijn per definitie verboden! Het begrip significant moet per geval worden vastgesteld. De Europese Commissie geeft dit zelf ook aan in een publicatie over de interpretatie van artikel 6: 'Het verlies van 100 m² habitat kan significant zijn in het geval van een kleine standplaats van zeldzame orchideeën maar onbeduidend in het geval van een uitgestrekt steppegebied'.[12] In dat verband zal men altijd naar de soorten en natuurlijke habitats waarvoor het gebied is aangewezen, moeten kijken. Het gaat om de significante gevolgen voor die soorten en habitats waarop de instandhoudingdoelstellingen betrekking hebben. Het voorzorgbeginsel (ook een belangrijk uitgangspunt in de EU-KaderRichtlijn Water) speelt daarbij een belangrijke rol. Als er al een waarschijnlijkheid[13] of risico bestaat die betrekking heeft op de instandhoudingsdoelstellingen van het gebied, dan moet een passende beoordeling gemaakt worden. Uit de passende beoordeling moet vervolgens blijken of deze gevolgen er echt zijn, en zo ja in welke mate. Het bevoegd gezag moet uit de passende beoordeling de zekerheid krijgen dat de relevante natuurlijke kenmerken niet worden aangetast. Volgens de recente uitspraak van het Hv-JEG van 7 september 2004 (C-127/02) op het gebied van de mechanische kokkelvisserij op de Waddenzee is dit het geval wanneer er "wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat er geen schadelijke gevolgen zijn". Indien de gevolgen wel significant zijn, wordt lid 4 van kracht.

De discussie over het ontpolderen is gaande. Oorzaak: natuurontwikkeling in de Westerschelde. De LTV[14] had het in zich, maar bij het aannemen van de LTV in de Staten dacht vrijwel niemand toch aan ontpolderen? Wetenschappelijk onderzoek heeft intussen aangetoond dat de Westerschelde behoefte heeft aan 3000 ha extra ruimte. Het kabinet zet in op, jawel 600 ha. Het is ook gelet op die ontwikkeling merkwaardig te noemen, dat de ingreep in bodem en kust voor de WCT (140 ha) nu zo gemakkelijk lijkt te gaan.[15]
Vraag is ook of de houding van een meerderheid in de Tweede Kamer (tegen ontpolderen) niet alsnog meegewogen moet worden in het onzekere WCT dossier.[16]

Prof. Dr. Meire geeft nog een beoordelingskader aan: "Ik kom tot de conclusie dat ook deze passende beoordeling weer aangeeft dat elke menselijke ingreep in het Schelde-estuarium leidt tot negatieve effecten. Hoe klein ook, het toont aan dat het systeem gevoelig is en dat er momenteel geen sprake is van een robuust estuariumsysteem. In de tussentijd zou het mijn voorkeur zijn dat wordt afgezien van menselijke ingrepen die negatieve effecten hebben, ook als deze niet significant zijn voor het estuarium, zoals bij de WCT."
Het is duidelijk geen vrijbrief voor de bouw van de WCT, wel een onderschrijving van de conclusie dat zoveel als mogelijk is gedaan om de onzekerheden weg te nemen. Maar dat er nog restonzekerheden blijven beaamt ook Meire. Hij adviseert eigenlijk om af te zien van de aanleg van de WCT. Het merkwaardige bij dit dossier is dat ZSP probeert aan te tonen dat er geen significant effect is, terwijl wel compensatie wordt aangelegd. Bovendien wordt er geen passende beoordeling over alle punten (geen Alternatieven? >>groot openbaar Belang ??>> Compensatie!) gedaan.

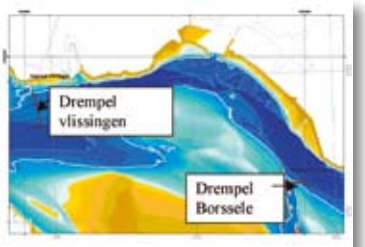
Het inpolderen van een flink stuk Westerschelde is natuurlijk een significant effect: al blijven de duintjes door een regelmatige suppletie in stand (?) ,het ecosysteem daar wordt gewoon vernietigd. Een passende beoordeling op grond van art. 6, lid 3/4 VHR, met alle vragen rond werkgelegenheid en mogelijke alternatieven blijft dus aan de orde. Dat staat ook met zoveel woorden op blz. 54 van het Arcadis rapport: "De effecten op compensatieplichtige natuurwaarden zijn in alle ontwerpen zodanig dat sprake is van een compensatie-opgave (score: -)".
Het is vreemd dat onder meer de LTV, de diverse MOVE-rapportages en de zandbalans [17] niet zijn meegenomen in het MER voor de WCT. Het MER baseert zich op de gedateerde deelstudie Water-

OPERATIONELE DEFINITIE SIGNIFICANTE EFFECTEN

Kennis wordt een steeds belangrijke factor om onze economie en maatschappij te vernieuwen. Daarom heeft de Directie Kennis (DK) de opdracht de kennisfunctie van LNV te versterken. Als binnen het ministerie behoefte is aan kennis voor het oplossen van beleidsproblemen kan een beroep gedaan worden op de experts van DK. Kennelijk is er nu zo'n beleidsprobleem want LNV heeft DK/Alterra opdracht gegeven voor ontwikkeling van een operationele definitie, toetsingsindicatoren en een werkwijze voor het begrip significante effecten van gebruik op natuurwaarden.[19] De uitwerking vindt plaats op basis van de bestaande ecologische en juridische inzichten en wordt getoetst aan een internationaal wetenschappelijk en juridisch forum. De uitwerking moet juridisch in overeenstemming zijn met de EU-Richtlijnen en jurisprudentie. Toetsing van de benadering vindt plaats aan de beleidspraktijk.
Het operationaliseren van het begrip significante effecten heeft tot doel om tot een verbetering van de kwaliteit en vergelijkbaarheid van passende beoordelingen te komen. Het creëren van draagvlak voor de benadering en een toetsing aan het beleidsproces zijn hierbij belangrijke randvoorwaarden. Publicatie in een gerefereerd tijdschrift wordt, in verband met verdere draagvlakverwerving, aanbevolen.

12) Europese Commissie,Managing Natura 2000 Sites, The provisions of Article 6 of the Habitats Directive 92/43/EEC, Publications of the EC Luxembourg, 2000.
13) Samenvatting WL-rapport: "Bij een tweezijdig ingekorte terminal van ca. 2000 m is er dus naar alle waarschijnlijkheid – wat de duinen betreft - geen sprake van significante effecten."
14) Lange Termijn Visie Schelde estuarium
15) Op een diepte van 21 meter en op een afstand van 550 meter uit de kust zal over een breedte van 2000 meter het ter plaatse aanwezige sediment worden afgegraven tot op een van nature aanwezige vrij harde craglaag
16) Omroep Zeeland 1 aug. 2006: Een meerderheid in de Tweede Kamer stemt in september tegen gedwongen ontpoldering in Zeeland. Dat zegt CDA-kamerlid Siem Buijs. CDA, VVD, SGP, CU en LPF willen dat het verdrag tussen de provincie Zeeland, het kabinet en Vlaanderen over het verdiepen van de Westerschelde wordt opengebroken.
17) Rapport RIKZ, 2004.020
18) blz. 94 SMB/MER
19) http://www.onderzoekinformatie.nl/nl/oi/nod/onderzoek/OND1311461/

beweging en morfologie van het MER 2001.[18] Beter ware het ook het nog uit te brengen eindrapport MOVE en het MER voor de derde verruiming + voorstudies in deze discussie te betrekken. Uit figuur 1 blijkt, dat op de drempels Vlissingen en Borssele ook gebaggerd gaat worden, als de plannen voor de derde verruiming doorgaan. De gevolgen daarvan voor de WCT zijn ons niet bekend. Het estuarien systeem van de Westerschelde staat onder zware druk en moet als één geheel worden beschouwd! Het 'verknippen' van het estuarium ten faveure van de WCT is niet aan de orde.



figuur 1:
Drempels Vlissingen en Borssele

9. ACHTERLANDPROBLEMATIEK EN CONTAINERS

GroenLinks heeft vaak getracht antwoord van het college van GS te krijgen over de achterlandverbindingen. Het aantal vervoersbewegingen zou –in onze berekeningen- 13% hoger liggen, vergeleken met de cijfers die het college presenteerde. In onze notitie van augustus 2004 kon onderbouwd worden, dat:

- er geen achterlandverbindingen zijn voor de WCT;
- het aantal containers beduidend hoger is dan het onderzoek aangeeft;
- en daarmee ook het aantal vervoersbewegingen toeneemt met als gevolg veel extra overlast op spoor en weg.

Naast het feit dat er aanvankelijk gestreefd werd naar een haven van 1,5 mln TEU, bleek dat het aantal containers volgens de berekeningsmethode van het CPB aan de lage kant was gehouden. Het college van GS / ZSP gaan nu uit van twee miljoen TEU, maar volgens de systematiek van het CPB zijn dat drie miljoen. Dit stemt ook beter overeen met (ECT) Euromax containerterminal te Rotterdam. Nu worden daar de damwanden gebouwd: 1900 meter lang. Deze nieuwe terminal heeft een capaciteit van (zelfs!) drie miljoen containers.[20]

Met de opening van het Deurganckdok kwamen reële(re) cijfers beschikbaar over aantallen containers en vervoersmodellen. Het blijkt dat GS gebruik hebben gemaakt van een streefmodel voor de verdeling van het vervoer over spoor, wegen en water: 20 – 40 – 40%.
De verhouding in de praktijk daar is echter 10 – 60 – 30%. Het gevolg is zo'n 3.500 vrachtwagens extra per dag op de Zeeuwse wegen. Bij de aannames van het college van GS verdubbelt het aantal vrachtwagens dan nagenoeg tot 7.200 per dag!

GroenLinks toonde al eerder aan dat GS containeraantallen en dus ook vervoersbewegingen te laag schatten. De cijfers, gebaseerd op de realiteit van vandaag, ondersteunen ons standpunt. In het MER wordt nauwelijks (serieus) aandacht besteed aan deze cijfers. De achterlandproblematiek wordt naar de achtergrond geschoven. Feit is dat de A58 tegen die tijd (inclusief autonome ontwikkelingen) 'vol' zal zijn. Het MER zegt daar over: *"Voor de verwachte knelpunten op de A58 moet bezien worden wanneer deze knelpunten daadwerkelijk op gaan treden. Dit zal in de gaten worden gehouden."*[21] Het klinkt als 'big brother is watching you'. De degelijkheid van het onderzoek over de achterlandproblematiek laat hier veel te wensen over. Het MER dient de milieueffecten te beoordelen. Het 'in de gaten houden van' oogt ronduit amateuristisch.

De conclusie is dat de te verwachten aantallen TEU's veel te laag zijn geschat, zoals alles aan deze WCT op een minimum wordt gesteld. Kennelijk met de bedoeling om de effecten (geluid, trillingen, lucht, fijn stof) zo laag mogelijk te krijgen. De echte milieueffecten komen op die manier niet in beeld. Ondanks de praktijk elders geeft de MKBA aan dat meer dan 50% van de containers over water zal worden afgevoerd.[22] Hoewel het MER ons wil doen laten geloven dat de effecten van het containervervoer op de Zeeuwse wegen verwaarloosbaar zijn, gaat de MKBA uit van "een toename van het goederenvervoer in Zeeland…"

De campagne 'Welkom in Zeeland' zal een andere leus moeten bedenken: *'Welkom in Zeeland, bij voorkeur in het weekend, dan is de WCT gesloten'*.

10. PROCEDURE

De Staten worden door het college van GS in een lastig parket gemanoeuvreerd. Het MER is slechts een zoveelste concept omdat de commissie voor de milieueffectrapportage voor de Statenvergadering geen oordeel zal geven over dit MER. Vervolgens zal pas na de Statenvergadering de inspraakprocedure voor het MER kunnen starten. Dat is niet alleen merkwaardig maar ook uiterst ongebruikelijk. Het heeft als consequentie dat de Staten op 29 september a.s. alleen technisch-inhoudelijk over dit onderwerp kunnen praten en geen politiek oordeel mogen geven. De eindbeslissing valt immers in de loop van volgend jaar.

De GroenLinks Statenfractie beschouwt de Statenvergadering van 29 september a.s. als een overbodige en ongewenste tussenstap. Een goed oordeel is pas mogelijk na de advisering door het CPB, de adviesraad MKBA en er moet –na inspraak- een eindoordeel zijn van de commissie voor de milieueffectrapportage.
Vreemd wordt het pas als in het ontwerp-besluit van het voorstel voor 29 september staat, dat de Staten alvast € 5 miljoen beschikbaar moeten stellen, waarvan €1 miljoen als zwijggeld voor Goes, Kapelle en Reimerswaal. Welke zin heeft inspraak op het MER dan nog? Na het beschikbaar stellen van deze €5 miljoen hebben de Staten feitelijk al beslist over een nieuwe WCT. De inwoners van onze provincie worden op die manier 'gewoon' buiten spel gezet!

20) PCZ d.d. 6 juli 2006
21) blz. 78 SMB/MER
22) MKBA blz. 35

11. VLISSINGEN BEVOEGD GEZAG

Wat ook een probleem blijft is het feit dat de gemeenteraad van Vlissingen bevoegd gezag is in het kader van het MER. Deze gemeente moet beslissen over een 'lokaal' vraagstuk, dat consequenties zal hebben voor grote delen van de provincie Zeeland. Schrale troost: dat deed Vlissingen ook al voor Cobelfret! Daar ligt menigeen langs de spoorlijn wakker van. Moet / kan de WCT daar nog bij? Daarbij komt dat de gemeente Vlissingen het niet eens is met de investering van 20 miljoen euro door ZSP in het verdiept spoor in Goes, omdat de investering geen directe relatie heeft met de WCT. Het college van burgemeester en wethouders heeft, ondanks een 'vooruitstrevend' collegeprogramma,[23] bezwaar aangetekend tegen deze beslissing. Stel dat Vlissingen in het gelijk wordt gesteld, dan zullen er nog meer containers over de weg moeten, met alle gevolgen van dien. Dat is voor het Vlissingse PvdA gemeenteraadslid Geert Meijering in ieder geval een reden om tegen de WCT te stemmen. Tenminste als wij zijn pleidooi op de Vlissingse site mogen geloven.[24]

figuur 2: Cobelfret

Gedeputeerde van Waveren deelde in de Statenvergadering van 30 juni jl. mee, dat de bijdrage van ZSP aan het Goese spoor (€.20 miljoen) bedoeld is voor autonome ontwikkelingen, dus zonder WCT. Vraag is welke maatregelen er (nu weer) nodig zijn, om het spoor extra/extra te belasten met WCT-treinen. Het MER geeft ook daar geen antwoord op!

Partijen in de Vlissingse gemeenteraad zullen, gelet op het vooringenomen standpunt van het college van B&W, hun duale rug recht moeten houden. Een beslissing op voorhand van het college, zonder te beschikken over de benodigde rapporten, is in strijd met ieder beginsel van behoorlijk bestuur.

23) *Het College zal wanneer de aanvraag de gemeente bereikt, in nauwe samenwerking met de Provincie, de procedure rondom het bestemmingsplan van de Westerschelde Container Terminal (WCT), tot een goed einde brengen. Deze WCT biedt immers het vooruitzicht op langdurig behoud en groei van de werkgelegenheid in en rond onze havens.*

24) *http://www.vlissingen.nl/vlissingen/show/id=296646*

25) *Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse*

12. MKBA[25]

Het MER-2001 concludeert dat: *"Bij een kortere kade de inkomsten….. met 12 – 15 % per jaar afnemen."* Conclusie is dat de WCT in verkleinde vorm binnen enkele jaren na ingebruikname onrendabel zal zijn. Een kade van 2615 meter is daarom de enige mogelijkheid. Op basis van die informatie is een meerderheid in de Zeeuwse Staten akkoord gegaan met een WCT van 2615 meter.

De MKBA bevestigt dat beeld, al is dat vast niet de bedoeling geweest. Op blz. 75 van de MKBA staat in de kolom 'haven' onder opbrengsten €189 mln. De lasten (investeringen) bedragen € 284 mln. Het negatieve saldo van €105 mln, zal de provincie voor 50% moeten dragen. De baten, zo die er komen, zijn niet voor ZSP en de provincie. Die baten komen van de werkgelegenheid, en als die wordt 'geïmporteerd' zijn er geen Zeeuwse baten! Ook valt op dat de effecten van de Tweede Maasvlakte niet zijn meegewogen in deze MKBA!

De MKBA heeft ons inziens ook een verkeerd uitgangspunt genomen. Uitgegaan had moeten worden van de transportbaten voor gebruikers (zie tabel 0.1, blz xi). Dat telt mee in de HH-range, zeker nu diverse havens in de HH-range ook plannen hebben ontwikkeld om hun overslagcapaciteit uit te breiden. In sommige gevallen is de uitvoering hiervan in volle gang! In de laatste zinnen van par. 2.2.1 wordt, zonder dat bij name te noemen, de haven van Antwerpen weggeschreven. Twee opmerkingen: de effecten van de voorgenomen derde verruiming (ProSes) zijn niet in beeld en de Tweede Maasvlakte evenmin. Nu is toegeschreven naar een kade van ± 2000 meter met 2 miljoen containers en blijken (zie tabel 0.1, blz xi) de indirecte effecten het belangrijkste uitgangspunt. Dit past niet binnen de filosofie van de HH-range en is zelfs in strijd met de probleemanalyse! Een groot gemis is het ontbreken van een hoofdstuk naar aanleiding van de jongste bevolkingsprognoses (rapport Derks en CBS) en nergens wordt gewag gemaakt van het gegeven, dat ook HNN-natie de nodige eigen mensen mee zal brengen.

Deze MKBA levert, na kritisch lezen, meer vragen dan antwoorden op.

13. WCT EN VERKIEZINGEN

De provincie c.q. het college van GS wil de WCT op het bordje van de gemeente Vlissingen leggen. Vlissingen zal moeten besluiten over een onderwerp dat hoe dan ook negatieve verkeersgevolgen zal hebben voor grote delen van Zeeland en een forse ingreep betekent in het Schelde-estuarium. De deelnemers aan ZSP (provincie, Borsele, Vlissingen en Terneuzen) zullen de miljoenentekorten moeten gaan betalen. HNN-natie is de lachende derde. Dit onderwerp mag niet 'nog even' behandeld worden, nagenoeg aan het einde van een bestuursperiode. De lange, ongelukkige en kostbare weg, die het college van GS tot op heden bewandeld heeft kan alleen maar onderwerp zijn van de komende statenverkiezingen. Er mag geen herhaling plaatsvinden van de gebeurtenissen van de vorige keer toen bewust, en met alle middelen, de WCT buiten de stembusstrijd is gehouden.

14. GROENLINKS ALTERNATIEF

GroenLinks heeft altijd gepleit voor een containerfaciliteit binnen de bestaande haven. In die haven ligt nog ± 700 meter kade[26] ongebruikt, deels uit speculatieve overwegingen. In het MER wordt voor de WCT-haven als eis gesteld, dat de terminal toegang moet bieden aan schepen met een diepgang tot 14 meter. Volgens ZSP is de haven van Vlissingen geschikt voor schepen met een maximale diepgang van 16,5 meter.[27] De WCT-plannen kunnen dus ook uitgevoerd worden in de bestaande haven. Probleem is alleen dat ZSP bijna alles (in optie) heeft uitgegeven aan derden.
Voor GroenLinks staat vast dat bij aanleg van de WCT die (nu nog ongebruikte) havens uitgegeven/geëxploiteerd gaan worden als..... containerhaven. Het blijft dus niet bij een WCT-kade van 2000 meter maar er kunnen vele meters bij komen. Dat heeft uiteindelijk de nodige gevolgen voor het achterland. MER en MKBA hebben dit gegeven angstvallig buiten beschouwing gelaten in de berekeningen. Het probleem dat ZSP kademeters heeft uitgegeven die er nu ongebruikt bijliggen, mag ons niet verweten worden.
Uitgaande van de CPB-norm is een kade van 1250 meter (in plaats van 2000 meter) ruim voldoende voor 2 miljoen TEU.

Het GroenLinks voorstel is een volwaardig alternatief voor de ingrijpende collegeplannen en veel beter voor het groen-blauwe Zeeland! Industriehavens, zoals de Zeeuwse haven nu vooral is, hebben een veel hogere toegevoegde waarde dan doorvoerhavens. Een vergelijking tussen de havens van Gent en Rotterdam op dat punt is zeer leerzaam.

figuur 3: Haven Vlissingen (foto ZSP)[28]

26) *500 meter bestaand (FMT); vrij voor gebruik en 200 meter mogelijke uitbreiding*
27) *http://www.zeeland-seaports.com/content/generic/page_t3.aspx?contentitemid=212&m1=3&m2=1&m3=2&languageid=2*
28) *http://www.zeeland-seaports.com/*

DE KALOOT...

Rijkswaterstaat Zeeland

Slufter 'De Kaloot'

'De Kaloot' is een klein maar waardevol natuurgebied. Het is het restant van een slikken- en schorrengebied dat een eeuw geleden zo'n honderd hectare groot was. Nu is daar nog ruim zeven hectare van over. Door de aanwezigheid van jonge duintjes en een meertje, dat door zout water wordt gevoed, komen er zeldzame planten en dieren voor. Dergelijke gebieden, die we slufter noemen, zijn erg zeldzaam in Europa.

Bijzondere planten - met al even bijzondere namen - die hier groeien zijn de Zeewinde, het Fraai Duizendguldenkruid en de Zilte Rus.

Vogels als de Tureluur, de Graspieper en de Bergeend broeden er.
Maar ook een bodemdier als de Zeedusendpoot, allerlei soorten schelpen en zelfs fossielen kunt u vinden in de Kaloot.

Neemt u gerust een kijkje in dit bijzondere stukje natuur 'achter de dijk'!

Zowel Vlaanderen als Nederland zijn zuinig op de natuurgebieden langs de Westerschelde en de Zeeschelde.
Dat geldt ook voor dit gebied. 'De Kaloot' staat echter onder druk door dreigende verzanding. Daarom is er een geul gegraven en met het zand daaruit is de duinvorming gestimuleerd.

'De Kaloot', dat wil zeggen het gedeelte tussen de waterinlaat en wateruitlaat van de energiecentrales van de Elektriciteit Productiemaatschappij Zuid-Nederland (EPZ), is als speciale beschermingszone aangemeld bij de Europese Commissie.
Met Europese steun wordt er nu in het kader van het LIFE/MARS-project - alles aan gedaan om dit bijzondere stukje natuur in stand te houden.

Het Europese LIFE/MARS project is een samenwerkingsverband tussen AMINAL afdeling Natuur (Vlaanderen) en Rijkswaterstaat directie Zeeland (Nederland).

COLOFON

TEKST EN UITGAVE: STATENFRACTIE GROENLINKS ZEELAND
LAY-OUT EN DRUK: NILSSON BV GOES
BESTELLEN: STATENFRACTIE, NIEUWE RIJKSWEG 15, 4472AA 'S-HEER HENDRIKSKINDEREN
WEBSITE: WWW.GROENLINKSZEELAND.NL

MIDDELBURG, AUGUSTUS 2006