

## Bronnen bij A 'WTC Zeeland'

Uit de Volkskrant 4 oktober 2002

'Zeecontainers bedreigen Zeeuwse rust en ruimte'

Zeeland beslist vandaag over de bouw van een containerterminal met een totale kadelenkte van 2,6 kilometer aan de Westerschelde. Tegenstanders vrezen dat de 'groenblauwe' provincie zal dichtslibben door het vervoer van de containers over wegen en spoorlijnen.

Van onze verslaggever Peter de Graaf .

De provincie Zeeland wil hier een terminal aanleggen voor de overslag van zeecontainers. Vandaag beslissen Provinciale Staten van Zeeland over de komst van de Westerschelde Container Terminal (WCT), een investering van circa een half miljard euro. De Zeeuwse gemoederen zijn de afgelopen maanden al hevig opgelaaid over de nieuwe containerterminal naast de Sloehaven. Voorstanders hameren op de positieve effecten op werkgelegenheid en economische ontwikkeling. De WCT levert direct achthonderd banen op. Indirect zouden daar nog eens 1800 arbeidsplaatsen bij komen. Tegenstanders vrezen een ernstige aanslag op landschap en milieu in Zeeland, waar rust en ruimte kernwaarden zijn. (...) Het verzet raakt inmiddels aan de principiële discussie over de toekomst van Zeeland als 'provincie van bedrijvigheid' of als 'groenblauwe oase'. 'Wij zijn voor een andere economische ontwikkeling', zegt Ab van de Ven, woordvoerder van de actiegroep Zeeland Anders. 'Rust en ruimte zijn de sterkste economische troeven van Zeeland. Die worden ernstig bedreigd door de WCT. Want het gaat niet alleen om die overslagkade. Al die containers moeten ook nog eens af- en aangevoerd worden over weg, spoor en water. De WCT is de spin in het web dat zich over de hele provincie uitspreidt.' Volgens de marketingstrategie moet Zeeland juist mikken op andere groeisectoren, zoals zorg, dienstverlening en sport. Die zijn kleinschaliger en passen beter in de groene omgeving vindt Van de Ven. (...) Volgens econoom Arie van der Zwan, die een huis heeft op Tholen, moet Zeeland zijn blauwgroene karakter niet verkwanselen. Hij meent bovendien dat de provincie veel te optimistische verwachtingen heeft van de containermarkt en de werkgelegenheidseffecten te rooskleurig voorstelt. Vorig jaar waren zulke geluiden ook al te horen uit de mond van SER-voorzitter Herman Wijffels. 'De uitnemende woon- en leefomstandigheden vormen de grootste potentie van Zeeland. Alles wat je daar aan 20ste-eeuwse industrie tussen zet, tast dat beeld aan', aldus Wijffels. De omstreden containerterminal is een gezamenlijk project van het havenschap Zeeland Seaports en het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam. PvdA-gedeputeerde Daan Bruinooge, tevens voorzitter van Zeeland Seaports, is de grootste pleitbezorger van de WCT. De provincie is er niet alleen voor de 'pensionados', maar moet aan jongeren werk verschaffen. De grootschalige containeroverslag (1,5 miljoen per jaar) zal ook de kwetsbaarheid van de Zeeuwse economie verkleinen. Want het Sloegebied in Vlissingen-Oost is nu wel erg afhankelijk van slechts enkele basisindustrieën, zoals Pechiney, Hoechst en Total. Speciaal voor de WCT zal een nieuwe spoorlijn worden aangelegd. De Sloelijn moet de Sloehaven verbinden met de spoorweg tussen Vlissingen en Bergen op Zoom. Tevens zal de capaciteit van de Sloeweg worden verdubbeld om het containervervoer via de weg te vergemakkelijken. Het grootste doembeeld van de tegenstanders is een voortdurende stroom van vrachtwagens en vrachttreinen die volgeladen met containers dwars door Zeeland gaan rijden. De gemeenten Goes, Kapelle en Reimerswaal dringen aan op uitstel van de beslissing. Want de spoorlijn loopt dwars over hun grondgebied. Volgens de ZMF zal de indirecte werkgelegenheid vooral uit de verwerking van de containers moeten komen. ZMF-medewerker Vincent Klap voorziet 'Vlaamse toestanden', met op termijn vijftien à twintig distributiecentra langs de snelweg, waar containers naar binnen en dozen naar buiten worden gereden'. De ZMF verwijt de provincie geen goede maatschappelijke kosten-batenanalyse te hebben gemaakt. Volgens Klap is er slechts een eenzijdig onderzoek uitgevoerd, dat de economische voordelen van de

WCT breed uitmeent. De tegenstanders organiseren morgen voor de Abdij in Middelburg een laatste demonstratie om Provinciale Staten onder druk te zetten. Veel zal dat vermoedelijk niet meer uitmaken. In een vergadering van Provinciale Staten vorige week, sprak een ruime meerderheid (CDA, PvdA, SGP, WD ) zich reeds uit voor de aanleg van de WCT.



## Bronnen bij D ‘Kop van Zuid’

Uit de Volkskrant 4 juli 2002

Strikt genomen is de brug overbodig. De Rotterdammers hadden ook prima zonder gekund. Had de Maasstad niet al een monumentale spoorbrug die sinds 1927 de oevers van Rotterdam met de kades van de Kop van Zuid verbond? En was het stadsbestuur de Willemsbrug en de Maastunnel soms vergeten? Nee, de Erasmusbrug - het wereldberoemde en peperdure bouwwerk dat sinds 1996 de Nieuwe Maas overspant - heeft nauwelijks praktische meerwaarde. Of, zoals een nuchtere Rotterdammer het placht te zeggen: ‘Om op Zuid te komen, kun je ook een paar extra trekken aan je stuur geven. Voor 365 miljoen gulden minder, wil je best een blokkie om.’ De nieuwe brug mocht feitelijk niet echt nodig zijn, overdrachtelijk gezien was ze dat wel. Het voormalig eiland Feijenoord hoorde er nooit echt bij. Tot eind negentiende eeuw werd de ‘boerenzij’ door de stedelingen gebruikt voor alles wat ze binnen de stadsmuren, niet duldden: een executieplek, een pesthuis, een vuilstortplaats. En ook toen zich hier in rap tempo een havengebied begon te ontwikkelen, bleef Zuid de ‘verkeerde kant van de rivier’. De bootwerkers, havenlieden en monteurs waren van een ‘ander allooi’; hun arbeiderswoninkjes achter de haven bedompt en armoedig. Pas nadat de havenwerkzaamheden na de Tweede Wereldoorlog werden verplaatst naar het grotere en modernere Europoortgebied, en de oude havens langzaam in de versukkeling raakten, ontstonden de eerste plannen om Zuid daadwerkelijk onderdeel te maken van de stad. Sterker, op het desolate haventerrein moest niet zomaar een wijk komen. Nee, de Kop van Zuid moest een uitbreiding worden van het stadshart, een voortzetting van het centrum op de noordelijke oever. Het meest doeltreffende symbool daarvoor: de Erasmusbrug. De indrukwekkende pyloon met haar langgerekte tuien moest voor eens en altijd duidelijk maken dat het gedaan is met de Maas die de stad in tweeën klieft. Op het Wilhelminaplein, aan de zuidkant van de brug knoopt Jan Oudenaarden (1943) zijn jas dicht. De schrijver van diverse boeken over Rotterdam is geboren ‘op Zuid’. En is er ook nooit meer weggegaan. Het Wilhelminaplein is niet alleen verkeersknooppunt van het nieuwe Zuid, maar ook de ontvangsthal van de Kop van Zuid, en daarmee het visitekaartje van het nieuwe stadshart. Oudenaarden wijst naar de enorme kantorenkolos van rode baksteen, die toegang biedt tot de nieuwe metrolijn, en waar ook de Belastingdienst, Justitie, de rechtbank en de douane huist. ‘Het zijn allemaal belangrijke publieke functies’, zegt Oudenaarden. ‘Die werden, midden jaren negentig, als eerste overgeheveld naar Zuid. Het zijn stuk voor stuk architectonische prestigeprojecten. Het gemeentebestuur heeft kosten noch moeite gespaard. Niet alleen om te symboliseren dat het de stad menens was met de uitbreiding van het centrum over het water. De stad fungeerde in de rol van opdrachtgever als trekpaard, in de hoop ook private investeerders over de streep te trekken.’ Dat is gelukt. De oude overslaghavens zijn inmiddels met luxeappartementen volgebouwd. Rechts doemt de luidruchtige KPN-toren op, die met zijn schuine gevel vol knipperende lichtreclames te kennen geeft: vanaf hier begint het commerciële gebied. De skyline van het kleine Manhattan aan de Maas wordt voorlopig vooral gedomineerd door deze schuine toren, samen met het zilverblinkende World Trade Centre aan het andere eind van de Wilhelminapier. Maar de komende jaren zullen nog tienduizenden vierkante meters kantoorruimte verrijzen op het schiereiland, dat tot 1982 toebehoorde aan de Holland Amerikalijn. De tijd dat tienduizenden landverhuizers vanaf hier naar elders vertrokken, was toen al voorbij. Op de Kop van Zuid herinnert nog weinig aan die tijden. Aanloop is er

met name voor het parmantige kantoor van de Holland Amerika Lijn, waar het populaire Hotel New York is gevestigd. Alleen op plekken als deze is nog iets van het oude havengebied zichtbaar. De verpauperde wijk Feijenoord - vroeger al een arbeidersbuurt, bevolkt door havenlieden van alle werelddelen, nu vooral het domein van de Turkse gemeenschap - staat in schril contrast met de woningen even verderop. Aan de kades van de Binnenhaven en de Spoorweghaven zijn de houten loodsen vervangen door riante penthouses met grote ramen. Of door terraswoningen met tennisbanen in de binnentuin. De kop van Zuid is de Kop van Zuid niet meer.

Vogelvluchtfoto's van een deel van de Kop van Zuid, de Wilhelmina Pier, respectievelijk van 1959 en van 2002.

Kaartfragment (vergroot) van de Kop van Zuid.

Bron: Topografische Atlas van Nederland, deel West.

Bronnen: Gemeente Rotterdam, cijfers over Rotterdam en regio 2002

1959



2002





**Bevolking van het stadsdeel Stadscentrum naar etniciteit per 1 januari 2002**

eticiteit	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Surinamers	2 791	2 761	2 747	2 720	2 692	2 741
Antillianen	453	459	503	528	552	576
Kaapverdianen	1 012	1 006	963	948	893	917
Turken	1 891	1 916	1 920	1 894	1 860	1 900
Marokkanen	1 625	1 639	1 638	1 616	1 661	1 743
Zuid-Europeanen	1 321	1 311	1 313	1 275	1 265	1 274
Nederlanders	13 529	13 723	13 887	13 777	13 648	14 055
Overige	5 086	5 243	5 377	5 520	5 677	6 020
<b>totaal</b>	<b>27 708</b>	<b>28 058</b>	<b>28 348</b>	<b>28 278</b>	<b>28 248</b>	<b>29 226</b>

**Bevolking van het stadsdeel Hillegersberg / Schiebroek  
naar etniciteit per 1 januari 2002**

eticiteit	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Surinamers	753	824	908	1 037	1 144	1 215
Antillianen	272	312	349	388	431	499
Kaapverdianen	159	180	210	231	269	302
Turken	394	430	485	612	686	694
Marokkanen	331	459	629	786	911	1 017
Zuid-Europeanen	522	538	566	601	681	705
Nederlanders	29 559	29 523	29 365	29 282	29 817	29 824
Overige	6 546	6 533	6 470	6 540	6 680	6 875
<b>totaal</b>	<b>38 536</b>	<b>38 799</b>	<b>38 982</b>	<b>39 477</b>	<b>40 619</b>	<b>41 131</b>

**Bevolking van het stadsdeel Feijenoord naar etniciteit per  
1 januari 2002**

eticiteit	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Surinamers	8 043	8 037	8 179	8 152	8 182	8 298
Antillianen	2 345	2 374	2 596	2 662	2 851	3 192
Kaapverdianen	1 458	1 486	1 542	1 552	1 604	1 614
Turken	11 984	12 155	12 387	12 724	12 991	13 192
Marokkanen	5 023	5 226	5 490	5 633	5 876	6 134
Zuid-Europeanen	2 230	2 147	2 072	2 084	2 076	2 129
Nederlanders	30 269	29 809	28 961	28 060	27 670	26 972
Overige	10 154	10 358	10 419	10 665	11 070	11 517
<b>totaal</b>	<b>71 506</b>	<b>71 592</b>	<b>71 646</b>	<b>71 532</b>	<b>72 320</b>	<b>73 048</b>

**Bevolking van het stadsdeel Delfshaven naar etniciteit  
per 1 januari 2002**

eticiteit	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Surinamers	10 179	10 214	10 244	10 113	10 035	9 973
Antillianen	1 731	1 752	1 867	1 967	2 186	2 440
Kaapverdianen	6 190	6 288	6 385	6 408	6 440	6 414
Turken	9 659	9 890	9 971	10 166	10 289	10 385
Marokkanen	7 571	7 792	8 066	8 300	8 505	8 764
Zuid-Europeanen	3 457	3 421	3 394	3 341	3 272	3 290
Nederlanders	24 571	23 564	22 853	21 990	21 022	20 411
Overige	9 994	9 992	9 949	10 094	10 274	10 763
<b>totaal</b>	<b>73 352</b>	<b>72 913</b>	<b>72 729</b>	<b>72 379</b>	<b>72 023</b>	<b>72 440</b>