

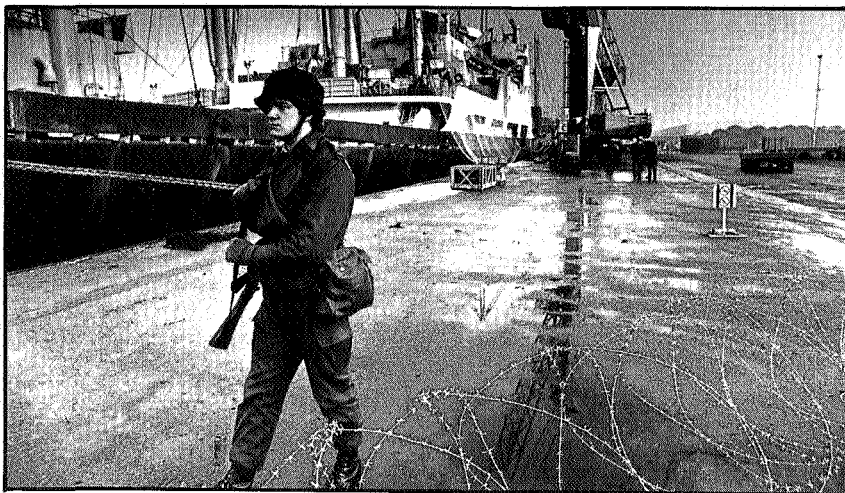
MUNITIE-TREINEN

Melle Wachtmeester

Sinds jaar en dag wordt er in ons land munitie per spoor vervoerd. Het zijn transporten, die vrijwel ongemerkt voorbijgaan, maar toen op 18 januari het eerste munitie-transport uit de Eemshaven vertrok, brak de pleuris uit. Er is op veel manieren actie gevoerd tegen het transport van Amerikaanse munitie door Noord-Oost Nederland naar legereenheden in West-Duitsland. De gewelddadige acties in de vorm van blokkades, bommeldingen en het in brandsteken van schakelkasten langs de spoorlijn kwamen in het brandpunt van de belangstelling te staan.

Daarbij spitste de discussie zich toe op de vorm van de acties, niet op het waarom. Het verzet tegen de munitie-transporten toont gelijkenis met een zak studentenhaving: er zitten harde noten in en zachte rozijnen. Een belangrijk deel van dat verzet werd verpakt in keurige moties, afkeurende brieven, pamfletten met protest, vredelievende manifestaties en ordelijk verlopen demonstraties. Waarom kwam dit transport zo in de belangstelling te staan? Een verkenning naar de mogelijke oorzaken.

Zelfs de van te voren aangekondigde blokkades van de spoorlijn werden door de organisatoren beschouwd als vormen van geweldloos verzet. Aspirant-deelnemers werden in het Groninger Grand Theater in de gelegenheid gesteld om zich te bekwamen in geweldloos handelen bij een eventuele ontruiming door de ME. De initiatiefnemers hebben zich jammer genoeg meer laten leiden door idealisme, dan door werkelijkheidszin. Immers dergelijke blokkades, bij nacht en ontij, trekken haast automatisch randgroepen aan, die er andere opvattingen op na houden. Groeperingen, die het standpunt huldigen dat geweld een



Eemshaven 18 januari 1982 munitietransporten

legitiem middel is, tegen wat zij als misstanden ervaren. Dat onder het motto: *'Hun rechtsorde is de onze niet'*. Daarnaast ook groeperingen, waarvoor geweld een haast vanzelfsprekende reactie is op een samenleving, die hen nauwelijks perspectieven biedt. Die laatste categorie wordt dikwijls en vaak ook te gemakkelijk voorzien van het label F-side of Z-side. Outsiders is waarschijnlijk een betere benaming. Hun drijfveer is een konfrontatie met het gezag of met alles wat naar gezag riekt. Elke actie kan voor deze groep een aanleiding zijn, de inhoud van die actie is meestal bijzaak. Overigens zijn het niet de blokkades geweest, die de munitie-transporten en het overige treinverkeer het allermeest hebben opgehouden. Daarvoor zorgden veel meer al dan niet terecht bommeldingen en vernielingen aan schakelkasten. Deze vormen van verzet moeten voor een deel geschreven

worden op het conto van uiterst kleine extremistische groeperingen en voor een deel waarschijnlijk ook op die van sensatiezuchtige misplaatste-grappen-makers.

Wapenwedloop

Schuiven we de sensatie-zoekers en rebelustigden aan de kant, dan blijft de vraag open waarin het serieus bedoelde verzet tegen die munitie-treinen zijn wortels vindt. Deels moet die gezocht worden in een toenemende anti-militaristische houding bij bepaalde groepen van de bevolking. Daaronder bevinden zich mensen - en dat klinkt tegenstrijdig - die zich steeds militanter opstellen. Waarschijnlijk moet ook een toenemende anti-Amerikaanse gezindheid niet worden onderschat. Minder anti-militarisch en minder anti-Amerikaans is de zorg over de wapenwedloop, maar als wortel voor het verzet tegen

de munitie-transporten niet minder belangrijk.

Aan de ene kant is er de twijfel of er alleen maar konventionele munitie zal worden vervoerd (*'Hoe zijn de kernwapens in ons land gekomen?'*), aan de andere kant de twijfel over de nieuwe defensie-strategie, die de Verenigde Staten in Europa nastreven. Die strategie is weliswaar gericht op troepenvermindering in Centraal Europa, maar daar staat wel een extra materiële inspanning tegenover. De munitie-transporten, de vorderingsovereenkomsten met Nederlandse burgerluchtvaartmaatschappijen in crisis-situaties en de aanleg van een aantal nieuwe Navo-depots zijn daar een onderdeel van. Zo'n extra inspanning, menen sommigen, doet afbreuk aan de pogingen om de wapenwedloop te beteugelen.

Militarisering van het Noorden

De komst van Navo-depots ook in Noord-Oost Nederland en de pogingen tot uitbreiding van oefenterreinen in datzelfde gebied worden bovendien gezien als een aanzet tot een drastische 'militarisering' van het Noorden. Het verwijt wordt vaak gehoord, dat de overheid tegenover de grote problemen van zwakke regio's alleen maar militaire projecten kan stellen. Een structurele aanpak van de problemen blijft uit, gedane beloften worden niet waar gemaakt. Het Integraal Structuurplan Noorden des Lands, ooit opgezet als een inhaalprogramma, heeft nu al de doelstelling om de achterstand niet groter te laten worden en ook die doelstelling wordt niet gerealiseerd. Bij dat alles gaat het om transporten vanuit een haven, die bij herhaling als het trekpaard voor het Noorden ten tonele werd gevoerd, maar waar een werkelijke ontwikkeling niet op gang wil komen.

Inmiddels is ook bekend, dat er onderhandelingen gevoerd worden over de aanlanding van materieel voor genoemde Navo-depots in diezelfde Eemshaven. Dat gekoppeld aan regelmatige munitie-transporten roept een beeld op van een haven die een militair karakter gaat krijgen, waardoor mogelijke vestigingskandidaten wel eens kopschuw zouden kunnen worden.

Ook al roepen verschillende overheden en betrokken instanties, dat dit militair gedoe onmiddellijk gestopt zal worden, als andere ontwikkelingen worden afgeremd, het blijft altijd twijfelachtig of de werkelijke effecten meetbaar zijn. Een potentiële gegadigde die zich niet meldt, wordt immers niet als gegadigde geregistreerd.

Bovendien kan het voor de bedrijffjes die nu al aan de Eemshaven zitten nauwelijks aantrekkelijk zijn, dat regelmatig een groot deel van het havengebied wordt afgerasterd en dat er ook voor het normale havenverkeer doorlaatbewijzen nodig zijn.

Veiligheid

Een ander aspekt is de zorg om de veiligheid. Veel mensen associëren munitie nu eenmaal met een grote knal en als je dan dicht bij een spoorlijn woont, waarover grote hoeveelheden explosieven worden vervoerd, dan kan dat de nachtrust nadelig beïnvloeden.

Bovendien staat het enkelsporig baanvak Sauwerd-Roodeschool bekend als slecht beveiligd. De treinramp bij Winsum, die aan negen mensen het leven kostte, en een aantal bijna-ongelukken vormen de trieste voorbeelden.

Geheimhouding

In dat klimaat en bij de aanwezigheid van zoveel factoren, die de munitie-transporten

op z'n zachtst gezegd diskutabel maakten, had het de betrokken overheden en instanties gepast om met de grootst mogelijke omzichtigheid te werk te gaan, maar juist op dat punt ging men in de fout.

In plaats van open en eerlijke informatie te verstrekken, werden de munitie-transporten omgeven met geheimhouding, tegenstrijdige verklaringen, volstreekte onduidelijkheid over verantwoordelijkheden en het achterhouden van gegevens. Nog steeds is niet precies duidelijk waar de beslissingsbevoegdheden met betrekking tot deze munitie-transporten liggen.

Dan weer heet defensie verantwoordelijk te zijn, dan weer de spoorwegen of de Amerikanen, dan weer de provincie, dan weer het Havenschap of liever nog de havenmeester, die op zijn beurt weer onder het gezag van de burgemeester is gesteld en inmiddels heeft ook binnenlandse zaken zich met de kwestie bemoeid.

Voor een deel komt deze onduidelijkheid voort uit het feit, dat de Eemshaven formeel door het Havenschap Delfzijl alleen maar wordt behéerd. De werkelijke zeggenschap moet nog in een nieuwe wet geregeld worden.

Dat gaf bestuurderen de gelegenheid om voortdurend Zwarte Pieten door te spelen. Zo kon gedeputeerde Bé Bos, die ook voorzitter van het Havenschap is, tot het einde toe volhouden van niets te weten, terwijl z'n eigen havenmeester ondertussen druk in onderhandeling was over de transporten. Politieke wil om duidelijkheid te brengen was er ook niet, kennelijk omdat niemand z'n vingers aan de transporten wilde branden.

Er werd geheimhouding opgelegd, de transporten werden tegengesproken, er werd ontkend dat het maken van een rampenbestrijdingsplan direkt met de transporten te

maken had, er werd ontkend dat er een direct verband zou zijn tussen de transporten en het feit dat de Spoorwegen plotseling en buiten het ministerie van Verkeer en Waterstaat om beveiligingsapparatuur voor het baanvak Sauwerd-Roodeschol bestelde, dat er ook transporten van West-Duitsland naar de Eemshaven zouden plaatsvinden werd verzwezen.

Daarmee creëerden de betrokken overheden zelf een sfeer, waarin zij niet meer geloofwaardig waren en dat is een uitstekende voedingsbodem voor acties.

Nú willen diezelfde overheden meer en betere informatie, maar het kwaad is al geschied. Het geschokte vertrouwen zal heel moeizaam te herstellen zijn en daarom zullen ook vervolgentransporten niet van acties gevrijwaard zijn.

Tenslotte is niet duidelijk waarom steeds over 'proeftransporten' werd gesproken. Het ging immers gewoon om een 'eerste' transport. De gretigheid, waarmee de Amerikanen een aanvraag indienden voor een tweede transport, kan een aanduiding zijn, dat het wat hen betreft nooit een proef is geweest. Wanneer een proef niet gladjes verloopt, kun je verwachten dat er geen gevolg komt. Je moet nogal veel fantasie hebben om te durven zeggen dat deze 'proef' een succes is geweest.

Immers het tijdschema werd niet gehaald, het spoorwegverkeer werd ontwricht, de NS had niet het juiste materieel beschikbaar, de afstand tussen loskade en spoorlijn werd als te groot ervaren, om van de schade door de acties nog maar niet te spreken.

De munitie heeft hoe dan ook de plaats van bestemming bereikt en dat is kennelijk het enige criterium, waaraan de zaak getoetst wordt.



Eemshaven munitie-aanlanding
18 januari 1982

Geen eskalatie

Maatschappelijk gezien hebben de transporten heel wat losgemaakt. Daarvan getuigt ook de demonstratie van een werkgroep voor 'Gezag en Vrijheid' die in Groningen vijfduizend mensen op de been bracht. Ook zo'n demonstratie wordt gevoed door een geschokt vertrouwen in de overheid. Diezelfde overheid zou er goed aan doen om te overwegen hoe een verdere eskalatie kan worden tegengegaan. Misschien kan het (tijdelijk) stopzetten van de transporten daarin worden betrokken, ook al lijkt het alsof daarmee wordt toegegeven aan afkeurenswaardige vormen van actie, maar doorgaan op dezelfde lijn zal nog grotere schade teweegbrengen.

Opvallend in het geheel was, dat de Werk-

groep Eemsmond, die anders vooraan staat met het geven van commentaar op ontwikkelingen in het Eemsmondgebied, zich nu niet in de discussie mengde.

Woordvoerder Bob Beets heeft daar wel een verklaring voor: *'Op grond van de ons beschikbare gegevens, hebben wij gekonkludeerd dat het transport van munitie over de Waddenzee, niet direkt een bedreiging vormt voor de ekologie van dat gebied. Gaat er iets mis met zo'n schip, dan geeft dat een geweldige knal. Maar zover wij kunnen overzien is het niet te vergelijken met een ongeluk van een LNG-tanker, waarbij naast de knal ook een levensgevaarlijke verstikkende en vernietigende vuurbol ontstaat. Uiteraard hebben we begrip voor de onrust over de transporten onder de bevolking'.*