

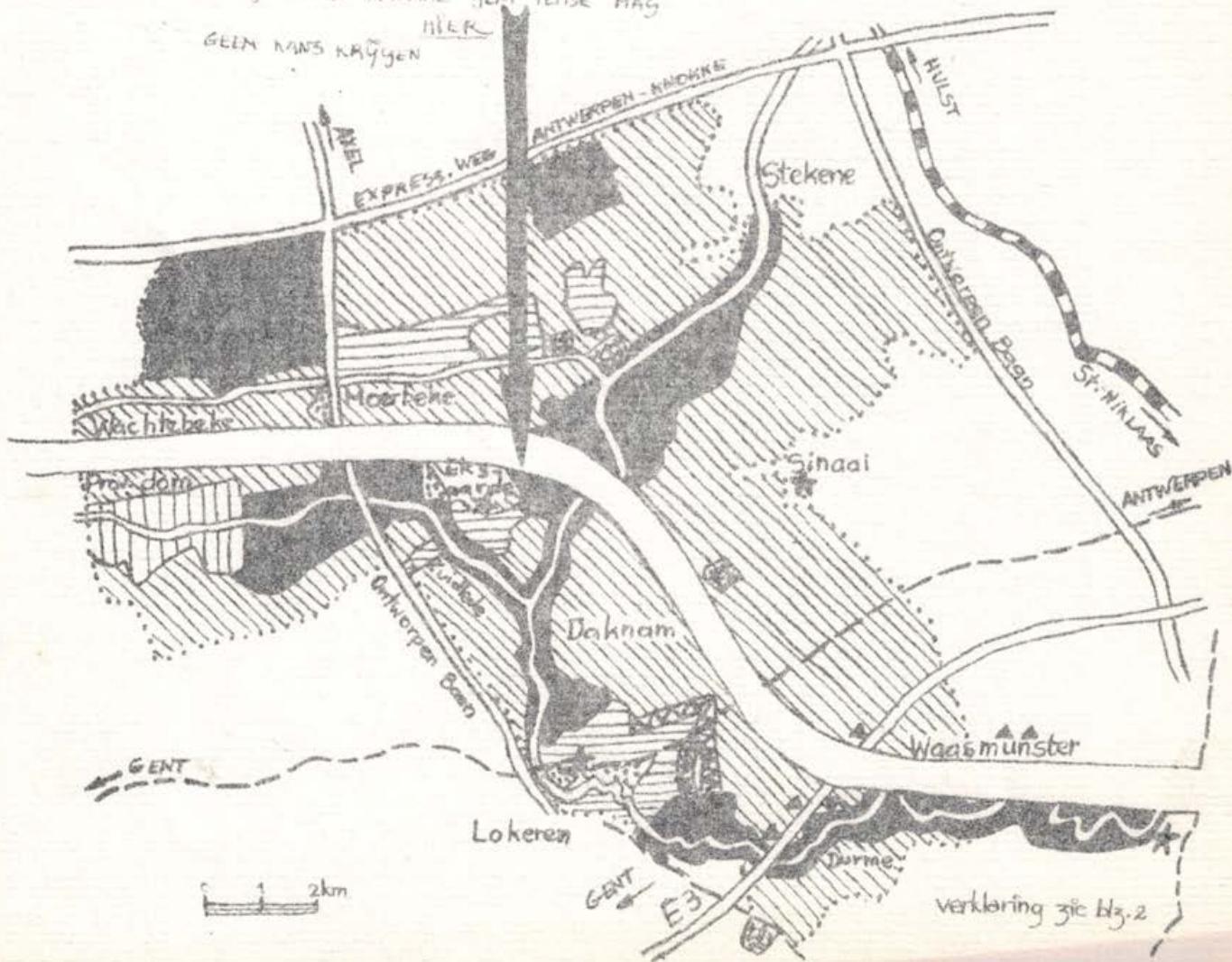
# ABLLO

## KRANT

TIJDEMAANDELIJKS INFORMATIEBLAD  
VAN HET AKSIËKOMITEE TER BEVEELIGING VAN HET LEEFMILIEU OF LINTHEKOEVER, WAASLAND  
EERSTE JAARGANG - NR. 3 - JUNI/JULI/AUGUSTUS '73  
JAARBONNEMENT 60 FR., LOS NR. 20 FR.  
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: ABLLO - MARCEL OELBRANDT  
HET CENTRUM, MARKT 40, 2700 SINT-NIKLAAS

NATUURPARK DURMELAND,  
HET GEFLANDE KANAAL GENT-IEPSE HAG

GEEN MINS KRUYEN





Dit derde nummer van "ABLLO-krant" kwam tot stand door samenwerking van volgende mensen uit de ABLLO-ploeg:

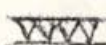
Hubert DAVID  
Willy DE RUDDER  
Sylvain LOCKEFEER  
Marcel OELBRANDT  
Miet SMET


Onze speciale dank gaat naar de stencilploeg van Jeugdklup OKEE uit Wachtebeke, die opnieuw bereid gevonden werd onze "ABLLO-krant" in elkaar te steken. Dank aan Luk en Patrick.

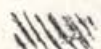
Verklaring bij de schets op de kaft

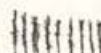
 Stedelijk kultuurreservaat

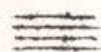
 Panorama


 Schermgroen

 Natuurreservaat

 Landschapsreservaat

 Recreatiezone

 Bebouwde zone

 Landschapp. kultuurreserv.

 Park

Natuurpark DURMELAND: ontwerp: Natuur- & Stedenschoon  
en V.Z.W. Durme.

BLADWIJZER

Bij het derde nummer	4
XXe Nationale Natuurbeschermingsdag	5
Uitvoeringsbesluiten inzake waterzuivering	6
Omtrent KERNCENTRALES en ZONNE-ENERGIE	7
Raadgevingen voor de laatste dag	8
Bazelse Barbierbeek Barbaars Bedreigd	9 - 11
Ook dat nog ...	12
Verantwoording van de aktie tegen het kanaal Mendonk - Tielrode	13 - 22

Overname van teksten uit ABLLO-krant is toegelaten mits bronvermelding.

BIJ HET DERDE NUMMER VAN ABLLO-KRANT

Nu velen onzer lezers een beetje bruiner zien van meestal zonnige vakantiedagen, bieden we hen een nieuw nummer aan, vol met aktuele 'groene' milieuproblemen. Want die waren er gedurende deze maanden weer genoeg voor handen.

We noemen voor de vuist weg: de bedreiging van het Durmeland door het plannen van duwvaartkanaal dat Gent met Temse zou verbinden; de aanslepende gevaarlijke transporten in De Klinge en Kallo; een vuilnisbelt te Belsele; het uitblijven van snuffelpalen; de noodzaak om vlugger natuurgebieden te verwerven; de stinkende Schelde en Durme; een brand als waarschuwing bij Progil en meer recent het protest van boeren en een pluimveehouder respectievelijk te Kallo en Doel.

Een aantal van deze problemen komen in dit nummer aan bod, maar onze lezers bieden wij ook het programma van de Nationale Natuurbeschermingsdag die dit jaar gedeeltelijk te Kieldrecht zal doorgaan. Daar zal men met volle teugen van het Waaslandse schoon kunnen genieten, en met ons de velen uit gans Vlaanderen welke die dag langs de Grote Geule zullen vertoeven. (blz. 5)

We plaatsen kernenergie en zonne-energie naast elkaar, waaruit blijkt dat de tweede vorm van energieverwerving - weliswaar nog in een beginstadium - vele voordelen biedt ten overstaan van de eerste vorm waarmee we binnenkort ook in Doel gekonfronteerd worden. (blz. 7)

Het hoofdtema is voorbehouden aan de bedreiging die uitgaat van het duwvaartkanaal Gent-Temse doorheen het Natuurpark Durmeland. We drukken de integrale tekst af van de "verantwoording van de aktie tegen het kanaal Mendonk-Temse" zoals die door vzw Durme werd opgesteld. Niet alleen omdat hier een landschapsschending gebeurt, maar tevens - en vooral - omdat gezaghebbende en bevoegde economen dit kanaal als een onverantwoorde investering hebben afgewezen, wordt hier gerekend op het verantwoordelijk gevoel van elkeen die erbij betrokken wordt. De Durmestreek moet als een rustig natuur- en woongebied tussen de tweegrote industriezones van Gent en Antwerpen bewaard blijven. (blz. 13-23).

- 5 -  
XXste NATIONALE NATUURBESCHERMINGS DAG  
zondag 16 september 1973  
in het KREKENGEBIED van OOST-VLAANDEREN

Het nationaal verbond voor natuurbescherming, dat hier te lande alle belangrijke verenigingen voor natuurbehoud groepeerd, organiseert andermaal een dag gewijd aan een aantal aktuele problemen inzake landschapsbescherming. De nationale natuurbeschermingsdagen hebben beurtelings plaats in het Vlaamse en in het Waalse landsgedeelte.

Dit jaar komt het krekengebied van de provincie Oost-Vlaanderen aan de beurt. Het is de bedoeling de aandacht te vestigen op een streek die zeer belangrijk is op ekologisch, geografisch, ornithologisch en botanisch gebied. Het ware ten zeerste wenselijk dat het gebied tot een natuurpark  $\pm$  waarom niet tot een Belgisch-Nederlands landschapsreservaat? - wordt omgevormd.

De kreken en schorren worden thans bedreigd door industrievestiging alsmede door projekten voor het graven van kanalen, inplanting van kampeerterven en andere vormen van aktieve rekreatie.

#### Dagindeling

- 1) Van 9.30 uur af bijeenkomst te Kieldrecht bij de kreek "De Grote Geule"
  - 1-1) Bezoek aan de 'krekententoonstelling' (Café "Buitenleven")
  - 1-2) Bezoek aan de kreek De Grote Geule, natuurreservaat van de Koninklijke vereniging voor Natuur & Stedschoon (leiding door natuurgidsen).
  - 1-3) Uiterlijk om 11.45 u begeven alle deelnemers zich naar de weide waar de officiële manifestatie plaatsheeft.
  - 1-4) Om 12 u: officiële plechtigheid met toespraken door Herman Delaunois en Prof. Pierre Staner resp. ondervoorz. en voorz. van het Verbond.
- 2) Om 12.30 u vertrek naar Hulst in Nederland (via Kieldrecht en Nieuw-Namen).
- 3) Van 13 tot 15 uur: middagrust te Hulst met mogelijkheid tot wandeling over de stadswallen.
- 4) Om 15 uur vertrek naar Assenede via Sas-van-Gent en Phillipine naar Hollekensweg te Assenede.
- 5) Om 16 uur wandeling langs de Kreken van Assenede w.o. het reservaat van de vereniging 'Belgische Natuur- en Vogelreservaten'.
- 6) 18 u : einde van de wandeling en afscheid.

ABLLO verheugt er zich over dat deze XXe Nationale Natuurbeschermingsdag gedeeltelijk aan de Grote Geule te Kieldrecht is voorbehouden. Het bewijst de waarde van dit ongerept stukje natuurgebied en zal vele Waaslanders in staat stellen, er door dit initiatief nader mee kennis te maken. De organisatie berust bij het Nationaal Verbond voor Natuurbescherming, vzw, briefwisseling en inlichtingen:

G. Myncke, Walenstraat 27 2000 Antwerpen - tel 03/327128  
en Dr. J. Sténuut Perkstraat 20 1960 Sterrebeek - tel 02/310327

## UITVOERINGSBESLUITEN INZAKE WATERZUIVERING

\*\*\*\*\*

Sinds jaar en dag smeken de actiegroepen - ook ABLLO - om de publicatie van de uitvoeringsbesluiten op de kaderwetten inzake lucht- en waterverontreiniging. Minister van Volksgezondheid en Leefmilieu De Saeger heeft nu aan de Raad van State 7 ontwerpen van Koninklijk Besluit voorgelegd. Deze uitvoeringsbesluiten geven de mogelijkheid om praktisch het probleem van de waterverontreiniging aan te pakken. In oktober zou het al mogelijk zijn de ontwerp-K.B.'s aan het Ministerkomitee voor het Leefmilieu voor te leggen.

Deze zeven ontwerpen betreffen:

1. de overheidssteun aan de ondernemingen die waterzuiveringsstations bouwen; deze steun is degressief, d.w.z. dat hij geleidelijk vermindert van 60% in '73 tot 30% in 1980.
2. De oprichting van een buitendienst voor de waterzuiveringsmaatschappij van het Scheldebekken; dit is vooral voor de Linkeroever belangrijk.
3. de oprichting van een soortgelijke maatschappij voor het Maas-, Rijn- en Seinebekken.
4. een algemeen reglement voor het lozen van afvalwaters in oppervlaktewaters en rioleringen.
5. een uitvoeringsbesluit van de wet tot bescherming van de oppervlaktewaters tegen de verontreiniging.
6. bepalen van minima-verontreiniging.
7. het statuut van de waterzuiveringsmaatschappij

De maatschappij voor het Scheldebekken zal beschikken over acht afdelingen en er komen verschillende laboratoria o.a. te Gent en te Antwerpen.

De bestaande kwaliteitsklassen (drinkwater, industriewater, enz.) worden afgeschaft en vervangen door water voor afvoer van normaal huishoudelijk afval of ander afvalwater.

De minister van Volksgezondheid en Leefmilieu zal de lozingsvoorwaarden per industriesektor bepalen; de waterzuiveringsmaatschappijen kunnen per individueel bedrijf nog lozingsvoorwaarden opleggen.

Belangrijk is ook nog dat de personen die met de controle van de lozingen belast worden steeds toegang krijgen tot de bedrijven.

### OMTRENT KERNCENTRALES

In de vorige ABLLO-krant verscheen een vragenlijst omtrent de veiligheid van kerncentrales, die wij aan de direktie van de kerncentrale van Doel en aan de Heer Sekretaris-Generaal van Volksgezondheid hebben gestuurd.

De direktie van de kerncentrale nodigde ons uit tot een bezoek aan de centrale. Door omstandigheden heeft dit bezoek nog niet plaats gehad.

De Heer Direkteur-Generaal antwoordde uitvoerig dat de veiligheidsvoorzieningen van de kerncentrale in Doel aan de Europese instanties waren voorgelegd geweest.

Wij nemen ons voor dit antwoord te publiceren samen met het verslag over het bezoek aan de Doelse kerncentrale.

Op zaterdag 7 juli hebben drie ABLLO-mensen een bezoek gebracht aan de aktiegroep "Borsele Ad Hoc"; die groep houdt zich speciaal bezig met de kerncentrale van Borsele. Het was voor ons een leerrijk gesprek en bijzonder bemoedigend want juist door de aktie van "Borsele Ad Hoc" werden twee extra-koelsystemen aan de kerncentrale van Borsele toegevoegd.

### OMTRENT ZONNE-ENERGIE

Het enorm stijgend verbruik van energie en de vervuiling die deze meebrengt zijn er de oorzaak van dat milieubeschermers veel belangstelling hebben voor zonne-energie. In de Nieuwe Linie van 18 juli verscheen een interessant artikel daarover.

Zonne-energie bevuilt het milieu niet en de voorraden zijn onbeperkt; er bestaan schattingen dat de zonne-energie die op de aarde valt tienduizend keer groter is dan de totale verbruikte energie. Het is echter wel duurder maar als de kernenergie wordt wat de elektriciteitsbedrijven willen zal het uranium zo duur worden, dat kernenergie duurder wordt.

Aan de Technische Hogeschool te Eindhoven werd berekend dat bij een rendement van 40% (d.i. het rendement van een konventionele centrale en een hoger rendement dan een kerncentrale) 2% van het oppervlak van Nederland zou volstaan om voldoende warmte op te vangen. In warmere landen zou veel minder oppervlakte nodig zijn. Amerikaanse geleerden hebben ontdekt dat de niet-gebruikte energie (60%) nuttig zou kunnen zijn voor de omzetting van zeewater, waarmee de woestijn vruchtbaar kan gemaakt worden.

Het is een veel verspreid misverstand dat de zon altijd hard moet schijnen om de energie te kunnen opvangen. DNL; 'Bij een buitentemperatuur van min één graad celsius valt er bij onbewolkte hemel op het dak van een huis van 150 vierkante meter 25.000 kilocaloriën warmte wat voldoende is voor de verwarming van het huis.'

RAADGEVINGEN VOOR DE LAATSTE DAG.

\*\*\*\*\*

ABLLO ontving van een duitse aktiegroep het Katastropheneinsatzplan, een plan voor het geval dat een ongeluk gebeurt met de kerncentrale te Karlsruhe.

De kerncentrale Doel heeft zulks nog niet bekend gemaakt. Daarom drukken we die maar af in afwachting dat de Wase en Antwerpse bevolking zal mogen weten wat er dient te gebeuren ingeval van een ongeluk.

Ter verdere informatie van de bevolking moet in ieder geval het volgende bekend gemaakt worden:

In het experimenteel reaktorcentrum Karlsruhe heeft zich een bedrijfsstoring voorgedaan, waarvan de gevolgen in de volgende gemeenten zullen worden waargenomen/ ..... (hier moet de lijst komen van de gemeenten waar er schade zal optreden). Alle maatregelen om de storing en haar gevolgen op te heffen zijn reeds genomen. Er is geen reden tot paniek. (de onderlijning gebeurt door de Kerncentrale, niet door ons!). De bevolking in de betreffende gemeenten wordt verzocht de volgende aanwijzingen in acht te nemen.

1. Alle deuren, ramen, luiken en andere openingen van de huizen sluiten om radioactieve besmetting van lichaam en kleding en woon/werkruimten te vermijden. Ventilatoren uitschakelen. Voorlopig binnenshuis blijven.
2. Wanneer u op het ogenblik van bekend worden van de ramp buitenshuis vertoefde: kleren en schoeisel afleggen en op de stoep voor uw huis, op een balkon of op een binnenplaats neerleggen. De onbedekte delen van het lichaam uit voorzorg reinigen (gezicht en handen bv.). Vervolgens slechts kleren aantrekken die U in huis had.
3. Zo mogelijk voorlopig niets eten of drinken, behalve in huis aanwezige conserven in blik, glas of andere stofdichte verpakking, of dranken uit flessen. Het gebruik van vers geoogste groenten of fruit, verse melk en leidingswater moet worden vermeden.
4. Huisdieren moeten direkt in huis of in de stal opgesloten worden. Er mag slechts gevoederd worden met in huis, schuur of stal opgeslagen voedsel. Voor het drinken van het vee moet de emmer of de automatische installatie goed met leidingswater worden doorgespoeld. Hierbij geen water uit regentonnen, beekjes of vijvers gebruiken.
5. Blijf vooral rustig en bedaard. U krijgt nadere inlichtingen. Zet daarom ook uw radio aan.

Belangrijk in het 'Katastropheneinsatzplan' is ook nog dat bij ramp-alarm het gevarengedebied afgesloten wordt: niemand mag er nog in of uit. Dit gevarengedebied is een gebied rondom de kerncentrale, in een cirkel met een straal van 5 km., en dus 10 km doorsnede.



BAZELSE BARBIERBEEK BARBAARS BEDREIGD

\*\*\*\*\*

De middenweg zoeken tussen de 'terugkeer naar de natuur' beweging en de beweging van de ongebreidelde natuuruitbuiting, is in het land van Waas met zijn verleden van landbouw en pendelstreek, en zijn toekomst van industriegebied niet altijd gemakkelijk.

De stelling die ABLLO van bij haar oprichting ingenomen heeft is deze dat indien het noordoostelijk deel van het Waasland zou geïndustrialiseerd worden in 't kader van de uitbreiding van de ontsluiting van de linkeroever van de Schelde hieraan twee gevolgen gekoppeld zijn op milieugebied, namelijk:

- het in acht nemen van de maximale veiligheidsnormen tegen lucht- en waterverontreiniging in het linkeroevergebied.
- het extra beschermen en beveiligen van het groen en het landschapsschoon in de rest van het Waasland.

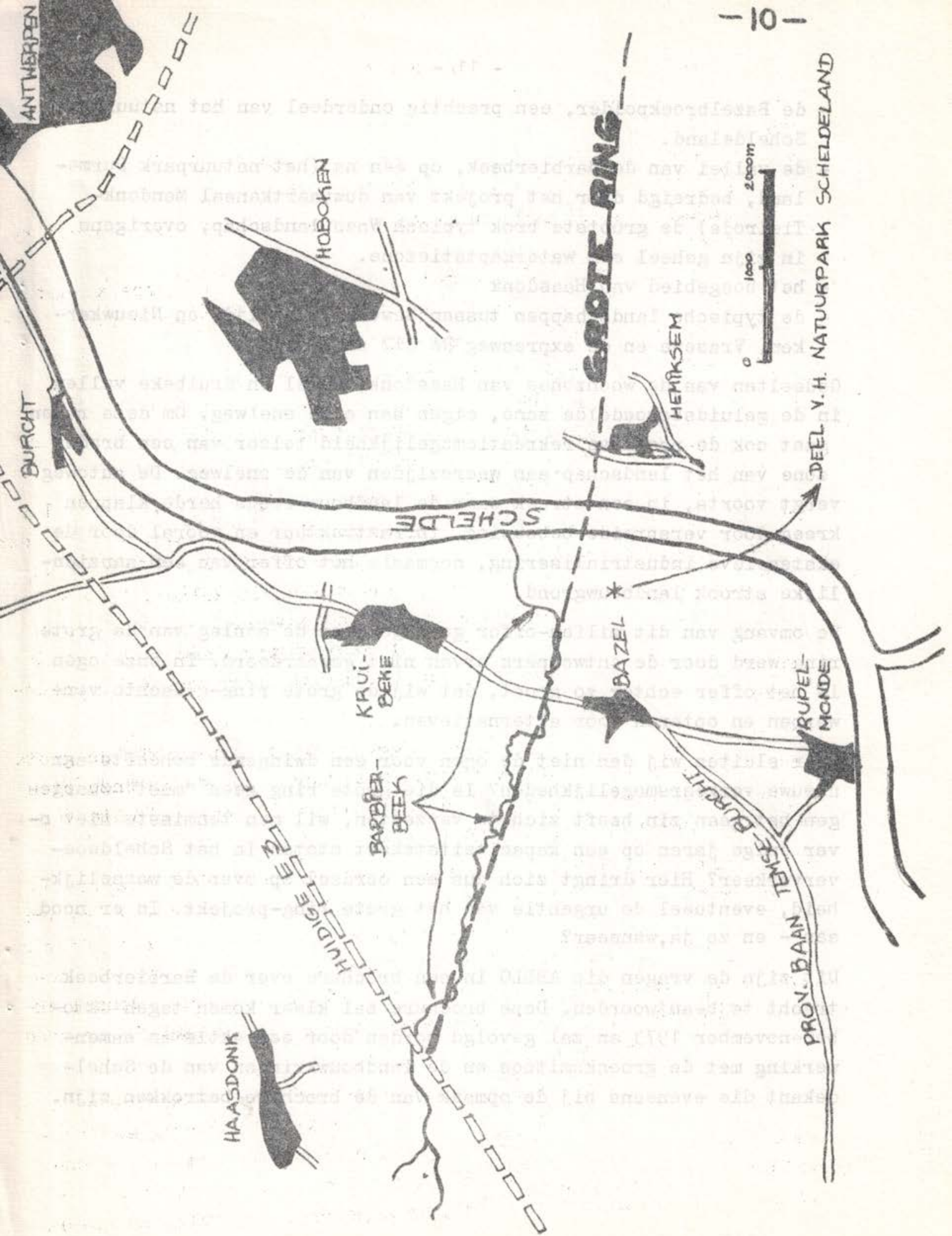
Voor wat de controle betreft van de leefmilieuverontreiniging in het linkeroevergebied wordt een inventaris aangelegd van de huidige en toekomstige activiteiten. ABLLO hoopt daar tegen begin 1974 mee klaar te zijn.

Voor wat de bescherming van het groen betreft werden reeds een aantal winstpunten geboekt, we denken hier aan de acties voor de kreek van Kieldrecht, deze voor De Stropers en tegen het vestigen van een industriële verbrandingsoven vlak bij De Stropers.

Nu is een nieuwe brochure en een nieuwe actie in voorbereiding, nl. de bescherming van het uitzonderlijke mooie krekken- en landbouwgebied van de Bazelse Barbierbeek.

Volgens het gewestplan en volgens de plannen van de wegendienst van het ministerie van Openbare Werken zou dit gebied volledig doorsneden worden door de zgn. grote ring rond Antwerpen, die tussen de E3 en de Schelde ongeveer volledig het trace van de Barbierbeek zou volgen.

Deze ring splitst op vernietigende wijze achtereenvolgens:



ANTWERPEN

BURCHT

HAASDONK

HUIDIGE E30

HOBOKEN

KRUI-BEKE

BARBER-BEEK

GROTE RING

HEMIKSEM

BAZEL \*

RUPEL-MONDE

PROV. BAAN TENISE BURCHT

DEEL V. H. NATUURPARK SCHELDELAND



- de Bazelbroekpolder, een prachtig onderdeel van het natuurperk Scheldeland.
- de vallei van de Barbierbeek, op één na (het natuurpark Durmeland, bedreigd door het projekt van duwvaartkanaal Mendonk-Tielrode) de grootste brok typisch Waas landschap, overigens in zijn geheel een waterkaptatiezone.
- het bosgebied van Haasdonk
- de typische landschappen tussen Beveren enerzijds en Nieuwkerken, Vrasene en de expresweg RW 617 anderzijds.

Gedeelten van de woonzones van Haasdonk, Bazel en Kruibeke vallen in de geluidsbezoedelde zone, eigen aan elke snelweg. Om deze reden gaat ook de passieve rekreatiemogelijkheid teloor van een brede zone van het landschap aan weerszijden van de snelweg. De autoweg vergt voorts, in een streek waar de landbouw reeds harde klappen kreeg door verspreide bebouwing, infrastructuur en vooral door de ekstensieve industrialisering, nogmaals het offer van een aanzienlijke strook landbouwgrond.

De omvang van dit milieu-offer geveerd door de aanleg van de grote ring werd door de ontwerpers ervan niet gewaardeerd. In onze ogen is het offer echter zo groot, dat wij de grote ring-gedachte verwerpen en opteren voor alternatieven.

Maar sluiten wij dan niet de ogen voor een dwingende behoefte aan nieuwe verkeersmogelijkheden? Is die grote ring geen "must" waartegen het geen zin heeft zich te verzetten, wil men tenminste niet over enige jaren op een capaciteitstekort stoten in het Scheldeoeververkeer? Hier dringt zich dus een oordeel op over de wenselijkheid, eventueel de urgentie van het grote ring-projekt. Is er nood aan - en zo ja, wanneer?

Dit zijn de vragen die ABLLO in een brochure over de Barbierbeek tracht te beantwoorden. Deze brochure zal klaar komen tegen oktober-november 1973 en zal gevolgd worden door een aktie in samenwerking met de groenkomitees en de landbouwkringen van de Scheldekant die eveneens bij de opmaak van de brochure betrokken zijn.

### Chemisch afval op stortplaats

Onlangs kregen wij de bevestiging van hetgeen reeds lang een verden was, nl. dat het de bedoeling is om giftige afvalstoffen, die men hoe langer hoe moeilijker op zee kan kwijtraken, in openbare of privé-stortplaatsen wil gaan storten.

En krasse ontdekking werd gedaan in het Noord-Brabantse Deurne (Ndl.) waar men grote hoeveelheden van een giftig en oplosbaar chemisch produkt aantrof in een stortplaats. Het goedje was daar in plastiek zakken en tonnen gedeponeed op een diepte van 7 meter, vlakbij een grondwaterwinningslaag. Er wordt reeds een dumping van 90 ton toegegeven, maar schattingen gewagen ook van 200 ton. Het hele voorval is belangrijk genoeg als waarschuwing. Het is een dwingende aanmaning tot waakzaamheid, want feiten als deze kunnen op een bepaald ogenblik rampzalige gevolgen hebben.

### Dijk in stortplaats

Zoals men weet heeft de Intercommunale nu de uitbating van de stortplaats voor huishoudelijk afval in Kemzeke op zich genomen. Het dient gezegd dat er, net als voorheen, niets aan te merken valt op de manier waarop het afval toegedekt wordt. Toch groeit er een ontevredenheid bij de omwonenden. De oorzaak is de erge graad van verontreiniging van het water in de kleiputten. De verpestende geur die daarvan het gevolg is, zou kunnen vermeden worden als men in de put een dijk aanlegt of als er een waterzuiveringsstationnetje zou gebouwd worden om het water te reinigen dat uit de put in de gracht terechtkomt.

### Werkjaar in teken van milieubehoud

In het werkjaar 1974 zal de K.W.B. ook menigmaal de etterbuiltjes van de strijd om het milieubehoud openprikken. Dat zal gebeuren op afdelingsavonden, die in het teken staan van "grondbeleid en leefmilieu", "grondbeleid en ruimtelijke ordening" en "grondbeleid en huisvesting".

Als andere verenigingen eveneens initiatieven van die aard plannen, dan zullen wij daar graag melding van geven in onze driemaandelijks "ABLLO-krant".

### DOEL en KALLO behoren bij Oost-Vlaanderen

Door het goedstemmen van de kapitaalsverhoging der Intercommunale hebben de gemeenten een belangrijke bijdrage geleverd in de kansen om Doel en Kallo bij Oost-Vlaanderen te houden. Daardoor zou de Intercommunale in staat zijn om met eigen middelen en met geldelijke steun van de Staat, de industriegronden aan te kopen en in pacht te geven aan de bedrijven. Op die manier is en blijft die grond Oost-Vlaams, hetgeen een "must" is.

VERANTWOORDING VAN DE AKTIE TEGEN HET KANAAL MENDONK-TIELRODE

I Natuurschendingen door het kanaal

Het natuurpark Durmeland is bedreigd door een gepland kanaal dat zou lopen van Gent naar Temse. Tot voor kort was sprake van een duwvaartkanaal van 2.000 ton, maar nu begint men reeds te gewagen van een kanaal van ...8000 tot 9000 ton!

Dit komt hierop neer dat een lint van minimum 125 meter breedte, gerekend zonder grondopspuitingen, de laatste typisch Wase natuurgebieden zou doorsnijden. Het tot "woongebied" gepromoveerde Waasland, dat landschappelijk gedeeltelijk aangetast is door zandwinnings, bosontginningen, ordeloos bouwen, onwettige weekendhuizen met visputten en grote vijvers, hoogspanningslijnen e.d., zou zijn laatste groene reserves moeten prijsgeven aan deze totaalvernieling die het kanaal met zich zou meebrengen. Het verontrust de milieubeschermdende verenigingen dan ook ten zeerste dat dit 'woongebied' in de toekomst onleefbaar zal worden wanneer de beide industriepolen Gent en Antwerpen Linkeroever meer en meer het Wase grondgebied aanvreten. Zullen de Waaslanders hun kinderen moeten stimuleren om later dit gebied te verlaten?

Wat nu in concreto de bedreigde gebieden betreft hebben we vooreerst de Moervaartvallei ter hoogte van Wachtebeke met zijn weidse polderlandschappen: een enige mergel-klei-veen depressie in Vlaanderen, biologisch en tevens geografisch van zeer grote waarde. Zal de mogelijke waterafzuiging door het ontworpen kanaal er een kale, dorre zone van maken? Eén feit is zeker, de landbouwer zal weer de dupe zijn, aangezien zijn gronden in stukken zullen gesneden worden en hij moeilijker zijn land zal kunnen bereiken. Ook het Provinciaal Domein "Puyenbroeck" te Wachtebeke komt als recreatiezone volledig in het gedrang, met name het natuurlijk ekstensief-recreatief verlengstuk wordt er middendoor gesneden. De rust in dit 400 ha grote domein, met zijn aktieve recreatiedoeleinden vooral afgestemd op de demografische polen Gert en Zelzate, zou er volledig verstoord worden. Als ontspanningsterrein voor de milieuhygiënisch al sterk beproefde bevolking (geen gesaneerde steden, voortdurend onder rook en vuil) zou dit Provinciaal Domein veel van zijn waarde verliezen. De provincie Oost-

Vlaanderen spendeerde er miljoenen aan en schreef in een folder:  
" De oude verbindingswegen liggen ver af. Ze hebben die moerasachtige en grillige zompgronden vermeden. De kanadapopulieren, in rechte dreven aangeplant, doorknuiten het domein. Ze zetten het beeld van het Waasland voort. Een paradijs voor in-het-wild-levende dieren, waar de natuur ongerept is gebleven, alleen aangepast aan de noodwendigheden van openluchtrecreatie. Lucht en groen, licht en rust en de wijde, opene natuur: op een veilige afstand van de razende, technische wereld." Het geplande kanaal zou hieraan ongetwijfeld een einde maken.

Door de polders van Moerbeke loopt het geplande kanaal verder naar Eksaarde toe, nabij de historisch belangrijke Kruiskapel. Sinds vorig jaar loopt er een klasseringsaanvraag voor deze 650 jaar oude bedevaartplaats en omgeving. Biologisch zijn deze bossen van uitzonderlijke waarde. Het kanaal zou de laatste ongerepte gebieden met hun enorme geografische differentiatie waardoor men een schakering krijgt van gemengde loofbossen, moerassen, akkerlandschappen en weiden, doorsnijden. De gemeente Eksaarde is trouwens van plan er uitgebreide wandelpaden te bewegwijzeren.

Vanuit Eksaarde is het kanaal verder gepland doorheen het grondgebied van Sinaai, in de omgeving van het "Lysdonckhof", het vroegere buitenverblijf van de abt van de abdij van Baudelo.

Ook de Durmevallei wordt niet gespaard, aangezien vanaf Waasmunster-Ruiter het tracé van het kanaal afbuigt, onder de E3, naar het oosten. De natuurgebieden betalen hier nog maar eens een zware tol! Het daar gelegen vrij natuurreserveaat "Oud Hof ter Rijen", in de volksmond gekend onder de benaming "Het Rattenkasteel", ligt eveneens in de bedreigde zone, meer nog daar "Gent werkt" (1969) gewaagt van een insteekhaven in de buurt. Ook historisch gezien heeft dit Hof ter Rijen veel belang, aangezien het een ongeveer 700 jaar oude heerlijkheid is met een loofbos met eeuwenoude beuken, tevens broedplaats van de torenvalk. Verder zou het unieke moerasreserveaat nabij de brug te Waasmunster volledig verdwijnen. Het toekomstig kanaal is verder ook gepland doorheen Hamme, met zijn Oude Durme en Bunt. Bij navraag in 1970 over de toekomst van de oude Durme deelde het Ministerie van Open-

bare Werken mee dat de bestaande oude Durme-arm zou ingeschakeld worden als getijrivier om het bevuilde water van de Schelde op te vangen. Naar aanleiding van deze alarmerende mededeling in de pers werd begin 1973 een parlementaire vraag dienaangaande gesteld door de Burgemeester van Hamme, waarop de Minister van Openbare Werken antwoordde dat de studie nog volop bezig is en dat reeds zeker kon gezegd worden dat de Oude Durme enkel zal ingeschakeld worden voor de afvoer van de huidige Durme om het zuivere water van de pompstations via een groot pompgemaal en afvoerbuizen naar het benedenhoofd van de sluis te Tielrode te brengen om op die manier, door het spuien, de toegangseul tot de sluis vrij te houden. Door dit kanaal zal deze prachtige schilderachtige Durmevallei voor altijd geschonden blijven. Door deze vallei lopen verschillende bewegwijzerde wandelpaden die door rust en natuur minnende mensen frekwent bezocht worden. Ook beroemde schilders als Edmond Verstraeten vonden hun inspiratie in deze streek.

Als laatste natuurgebied uit de streek volgt dan de Bunt, waar het kanaal vlak naast komt en dus storing en geluidshinder zal brengen en eveneens esthetische schade zal veroorzaken. Verder zal ook de woonzone te Tielrode doorsneden worden.

Nu men in de Kamers van Volksvertegenwoordigers en Senatoren bezig is met wetten te vormen betreffende het natuurbehoud en natuurbeheer, vragen wij ons af of de door Natuur en Stedschoon gekreërde natuurparken "Durmeland" en "Scheldeland" niet kunnen gespaard blijven van deze onherstelbare verwoesting. Als men werkelijk het Waasland wil behouden als woon- en recreatiegebied dan moet men er NU voor zorgen! Hier moeten alle betrokken parlementariërs en gemeentebesturen hun zware verantwoordelijkheid opnemen en tegen het geplande kanaal reageren. De inwoners van de betrokken gebieden rekenen op de politici, voor de vrijwaring van hun leefmilieu, vooral met het oog op hun toekomst en die van hun kinderen. Daarom is het absoluut noodzakelijk dat het tracé van dit kanaal uit de gewestplannen Gent en Lokeren en St-Niklaas geschrapt wordt.

## II Dit kanaal is economisch onverantwoord!

Bij het Bestuur van Waterwegen (Ministerie van Openbare Werken) wordt thans gewerkt aan een projekt voor een kanaal van 2.000 ton tussen Tielrode (Temse) en Mendonk (Rodenhuize), eenvoudigheds-halve Gent-Temse genoemd. De realisatie van deze waterweg, 36 km lang, werd destijds in principe toegezegd aan de Gentse burgemeester Van de Daele, prompoter van dit kanaal.

"Een uitgebreide technische (en economische?) studie is aan de gang waarin alle aspecten van het probleem worden benaderd en behandeld. De voor- en nadelen zullen voldoende tegen elkaar afgewogen worden alvorens tot de realisatie zal worden beslist."  
(Minister Califice in het parlement).

Het kanaal moet een onderdeel vormen van een nieuwe of verbeterde binnelandse vaarweg Kust-Brugge-Gent-Antwerpen-Luik aangepast voor grote binnenschepen en duwvaart (2.000 ton). De zeeschelde is bevaarbaar voor schepen tot 600 ton (vak Gentbrugge-Dendermonde), 1350 ton (Dendermonde - Baasrode), 2.000 ton (Baasrode - Rupelmonde) en verder 8.000 ton tot Antwerpen. De Gentse Ringvaart wordt bevaren door schepen tot 2.000 ton.

### Doel van het Vandendaelekanaal

- een kortere vaarweg verwezenlijken tussen Gent en Antwerpen.
- de grotere scheepvaart (600-2000 ton) toelaten Antwerpen te bereiken en vice-versa, zonder een omweg te maken via de Westerschelde en Terneuzen, en hiermee de Westerschelde, het kanaal Gent-Terneuzen en de haven van Antwerpen ontlasten van binnenschepen.
- beschermen van de Gentse Rijntrafiek.
- nieuwe industriën aantrekken, ingeplant op opgespoten terreinen naast het kanaal, vooral in Lokeren, Zele en Hamme.
- verbetering van de waterhuishouding en indijking van het overstromingsgevaar in de Durmevallei

Deze argumenten geput uit een aantal officiële publikaties en verklaringen, dienen naar hun werkelijkheidswaarde en reeël



sociaal-ekonomisch belang getoetst te worden. Ze moeten immers doorgaan als verrechtvaardiging van een belangrijke financiële inspanning (36 km nieuw kanaal:  $\pm$  3 miljard frank) en van de opoffering van heel wat groen in het Waasland dat volgens het gewestplan geroepen is tot woonzone en groen buffergebied tussen de Antwerpse en Gentse industriezones.

Alvorens in te gaan op de konkrete zaak is het wellicht nuttig enkelè uitgangspunten te stellen:

1. De aanleg van nieuwe infrastructuur houdt steeds het onttrekken in van een bepaalde ruimte aan andere bestemmingen. In het Waasland betekent dat aan de bestemming "natuurgebied". Het opgeven van soortgelijke gebieden is slechts verantwoord indien het sociaal-ekonomisch nut van een ander ruimtegebruik bewezen is. Dit kan slechts uitgemaakt worden door een kosten-baten-analyse waarin ook niet-meetbare elementen (leefmilieufactoren) in de kostenzijde zijn opgenomen. Die KB-analyse zal tevens uitmaken of het verantwoord is belangrijke geldmiddelen aan dat projekt en dus niet aan andere noden te spenderen.
2. Een nieuwe vervoerinfrastructuur mag slechts het produkt zijn van een rationeel vervoerbeleid dat vereist dat een objektief inzicht is verkregen in de evolutie van de onderscheiden vervoerstromen bij de verschillende vervoertakken. Investeringsbeslissingen kunnen slechts worden genomen in het geheel van de transportsektor en niet voor elk vervoermiddel afzonderlijk. Deze stelling is ook in het belang van de binnenvaart. In het raam van het Europees vervoerbeleid wordt immers voorzien dat elke vervoertak zijn eigen ifrastructuurkosten zou dragen. Het zou bijgevolg onverantwoord zijn de binnenvaart met infrastrukturen te bezwaren die niet tegemoetkomen aan werkelijke behoeften van de schipperij (bv. "Ronquières").
3. Een nieuwe vaarweg schept ongetwijfeld een aantal nieuwe gebruiksmogelijkheden. Deze moeten streng op hun absolute waarde worden onderzocht. Het scheppen van nieuwe waterwegen houdt niet automatisch in dat deze in de gewenste mate zullen

gebruikt worden. De mogelijkheid van gebruik is afhankelijk van de beschikbaar gestelde infrastructuur. Het gebruik zelf wordt bepaald door de economische situatie (input-output-grootte) van de zones die in de invloedssfeer van het kanaal liggen. Omdat bij voorbeeld het kanaal een snellere vaarweg tussen Kortrijk en Hasselt realiseert, betekent dit nog niet dat met het graven ervan bedoeld vervoer ineens sterk zal gaan toenemen. Dat vervoer, een afgeleide vraag, is afhankelijk van de economische activiteit in Kortrijk en Hasselt en de economische relaties tussen de twee steden. Men zegt soms dat een verkeersinfrastructuur verkeersscheppend is. Deze stelling is, zeker voor een waterweg, volkomen onjuist.

4. Eveneens is het gevaarlijk een kanaal (binnenvaartweg) te propageren als industrie-aantrekkende infrastructuur. Het is de jongste decennia immers duidelijk gebleken dat dergelijke waterwegen als vestigingsfaktor voor industrie slechts nog een zeer geringe rol spelen. Moderne industriën richten zich op zeetrafiek (zware nijverheid) of op wegtrafiek, met eventueel bijkomstig gebruik van binnenvaart en spoorweg. Er zijn tientallen voorbeelden in Vlaanderen van indrukwekkende industrialisatie zonder waterweg (St.-Niklaas, Oostkamp, Beveren-Waas, Bornem, Zele, e.a.)

Een recent onderzoek (licentiaatsverhandeling - RUG 1973) naar de industriële aantrekkingskracht der Oostvlaamse industrieterreinen gelegen langs waterwegen wees uit dat de vestigingsfaktor "waterweg" slechts op de derde plaats kwam, na de factoren "beschikbare goedkope ruimte en nabijheid van een autoweg". Deze stelling wordt door Prof. Dr. M. ANSELIN verdedigd in "studieobject Kanaal Rodenhuyze-Temse", voorstudie gewestplan St.-Niklaas-Lokeren, bijlage II, 1967.

Ze wordt herhaaldelijk bevestigd door Dr. A. DE WAELE. Deze bekende verkeerseconomist legt in het rapport van de 14de "table-ronde" van de E.C.M.V. ("Le rôle des investissements dans le processus de développement économique") o.m. uit hoe

de industrievestiging aan het Albertkanaal (2.000 ton) gegraven vóór W.O. II slechts ganving na de aanleg van de parallelle Baudewijnautoweg, en hoe het Albertkanaal hoofdzakelijk nog dient voor vervoer tussen Antwerpen en Luik.

5. De stelling dat het kanaal Gent-Temse de konkurrentie tussen Antwerpen en Gent zou verbeteren, kan in een tijdperk van gekoördineerde havenbeleid niet meer worden aanvaard, zo deze zou geschieden op de rug van de gemeenschap.

Uitgaande van deze algemene gegevens kan konkreet tegenover de argumenten pleitend voor het kanaal Gent-Temse het volgende worden gesteld:

#### 1. Kortere vaarweg Antwerpen - Gent

Als hoofdmotief werd aangehaald het bekomen van een kortere waarweg tussen de havens van Gent en Antwerpen. Met het voorgestelde kanaalprojekt (36 km) is men in Temse nog even ver van de Antwerpse haven verwijderd. Het gebruik van dit kanaal zou zelfs een omweg betekenen voor het zeer belangrijke verkeer naar Antwerpen afkomstig van de Leie, de Bovenschelde - Noord-Frankrijk - en de vaart Gent-Brugge.

De Zeeschelde Gentbrugge-Dendermonde-Antwerpen heeft geen (tijdrovende) sluizen en wordt bevaren door schepen van 300 à 600 ton, die nog steeds 4/5 van onze binnenvloot uitmaken. Uit een onderzoek van de samenstelling van het verkeer op de Zeeschelde bleek dat het eigenlijk verkeer tussen Antwerpen en Gent te verwaarlozen is.

Dat de Zeeschelde evenmin overlast is blijkt duidelijk uit volgende cijfers van capaciteit en bezetting (in 1000 ton) van deze vaarweg in 1970:

	kapaciteit	vervoerde tonnage
Gentbrugge-Dendermonde ( 660t )	12 713	4 360
Dendermonde-Durme ( 1350t )	19 032	5 430
Durme-Rupel ( 2000t en meer )	30 423	5 920

Indien nu een aantal schepen via de Westerschelde van Gent naar Antwerpen varen is dit in veel gevallen om aan de strakke reglementering van de nationale binnenvaart te ontsnappen. Volgens het C.B.S. bedraagt het aantal binnenschepen dat het kanaal Gent-Terneuzen in- en uitvaart voor een reis België-België in 1970 per tolkantoor:

Terneuzen		(totale doortocht)
ingekomen	3333	( 4815 )
uitgegaan	3394	( 5015 )
Sas van Gent		
ingekomen	3362	( 24.420 )
uitgegaan	3362	( 24.759 )

## 2. Bereikbaarheid van het Albertkanaal

Met het tot stand komen van een "kortere" verbinding Antwerpen-Gent hangt samen het scheppen van betere vaarmogelijkheden naar Luik via het Albertkanaal. Hier stelt zich dan de vraag naar het belang van dit verkeer. In een analyse van het verkeer op het Albertkanaal (Dienst voor Scheepvaart) leren we dat het verkeer afkomstig van en bestemd voor de haven van Gent en het kanaal Gent-Terneuzen in 1970 resp. 25.000 ton (op 7.4 miljoen ton) en 192.000 ton (op 5.4 miljoen ton naar alle bestemmingen samen) bedroeg. Dat de invloed van Gent op het Albertkanaal, de Kempische kanalen en het Maas- en Samberbekken gering is, lijkt trouwens nogal logisch en wordt in officiële publikaties van Gent ook toegegeven.

## 3. Duwvaart

De aanleg van het kanaal heet belangrijk te zijn voor de duwvaart. De belangstelling in duwvaartkringen is echter allesbehalve groot. De vraag is voor welke duwvaart. Het inleggen van één duwvaartkonvooi is slechts economisch interessant indien een vervoer van 600.000 ton van dezelfde goederen tussen twee

vaste punten aanwezig is (bv. ijzererts van Antwerpen naar Luik). Zo'n trafiek komt tussen Antwerpen en Gent zeker niet voor. Trouwens beide havens zijn in tegenstelling tot Luik voor het massavervoer rechtstreeks met de zee verbonden.

#### 4. De Westerschelde

Het VDD-kanaal zou ook belangrijk zijn voor de ontlasting van de Westerschelde. Vermits echter het vervoer Antwerpen-Gent niet omvangrijk is, moet van die ontlasting dan ook niet veel worden verwacht. Overigens zal de Schelde-Rijnverbinding (het kanaal Zandvliet-Woensdrecht, in dienst vanaf 1975) 50.000 schepen per jaar opvangen die nu de Westerschelde bevaren van Antwerpen tot Hansweert. Hierdoor wordt de vaart heel wat veiliger en worden zowel de sluizen van Hansweert en Wemeldinge als de toegang op de Westerschelde sterk ontlast. Verder zullen in de toekomst verbeterings- en normalisatiewerken op de Westerschelde worden uitgevoerd, die de scheepvaart zullen vergemakkelijken.

#### 5. De bescherming van de Gentse Rijnvaart

Het belang van de Gentse Rijnvaart is gering: slechts 2,2 miljoen ton in 1970 of 10% van de totale Belgische Rijnvaart. Dit verkeer overlast geenszins de Westerschelde. Het verdrag van 13 mei 1963 over de Schelde-Rijnverbinding houdt in dat na de ingebruikneming van de nieuwe verbinding Zandvliet-Woensdrecht (Oosterschelde) Nederland het recht heeft de bestaande doortocht Hansweert-Wemeldinge te laten vervallen. Wegens de ontwikkeling van de haven van Terneuzen en de industrialisering van Zeeuws-Vlaanderen is hier niet veel kans toe. De ontlasting, vanaf 1975, van deze doorvaart en haar sluizen zal een versnelling van de Gentse Rijnvaart meebrengen en de moeilijkheden en gevaren aan de toegang te Hansweert verminderen. Overigens rest nog de mogelijkheid een kanaal Waarde-Oosterschelde aan te leggen, indien de vaarweg over Hansweert zou vervallen.

De gentse Rijnvaart kan in geen geval de aanleg van een kanaal Gent-Temse verantwoorden.

## 6. De industrievestiging

Eerst en vooral dient opgemerkt te worden dat de mogelijkheden tot eventuele industrievestiging aan het kanaal Gent-Temse zeer beperkt zijn.

Indien de vestiging van industrie aan het kanaal moet slegen, is het noodzakelijk hierbij de nodige autowegeninfrastructuur aan te leggen (kost: 100 miljoen per kilometer). Dit betekent dat nog een lint van aanzienlijke breedte het Natuurpark Durmevald zou doorsnijden. Dit is gewoon onaanvaardbaar.

## 7. Waterprobleem Durmevallei

Na recente grootscheepse werken is het overstromingsgevaar in de Durmevallei geweken. Of het kanaal de waterhuishouding in het Durmegebied zal verbeteren is nog een open vraag die nog niet werd onderzocht. Overigens kan altijd een autonome oplossing van dit vraagstuk gezocht worden.

### BESLUIT

ZOALS UIT HET VOORGAANDE BLIJKT EN ZOALS DOOR VERSCHILLENDE UNIVERSITAIRE STUDIECENTRA EN WETENSCHAPPELIJKE INSTELLINGEN - DIE WIJ MOETEN ERNSTIG NEMEN - WERD BEWEZEN, IS DE AANLEG VAN EEN NIEUW KANAAL GENT-TEMSE EEN EKONOMISCH ONVERANTWOORDE EN MILIEU-AANTASTENDE INVESTERING.

\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*

### DIA- EN FOTOWEDSTRIJD: "HET LEEFMILIEU IN DE STAD ST.-NIKLAAS".

Door het stadsbestuur van Sint-Niklaas wordt een foto- en diawedstrijd ingericht over het leefmilieu. Het onderwerp moet zodanig gekozen zijn dat het kan gesitueerd worden in de stad St.-Niklaas en wanneer dit mogelijk is moet een situatiebeschrijving eraan toegevoegd worden. Inschrijvingen moeten gebeuren op een speciaal formulier dat op eenvoudig verzoek (ook schriftelijk) op het stadhuis te bekomen is. Uiterste inschrijfdatum 1 okt. '73.

\* \* \* \* \*