

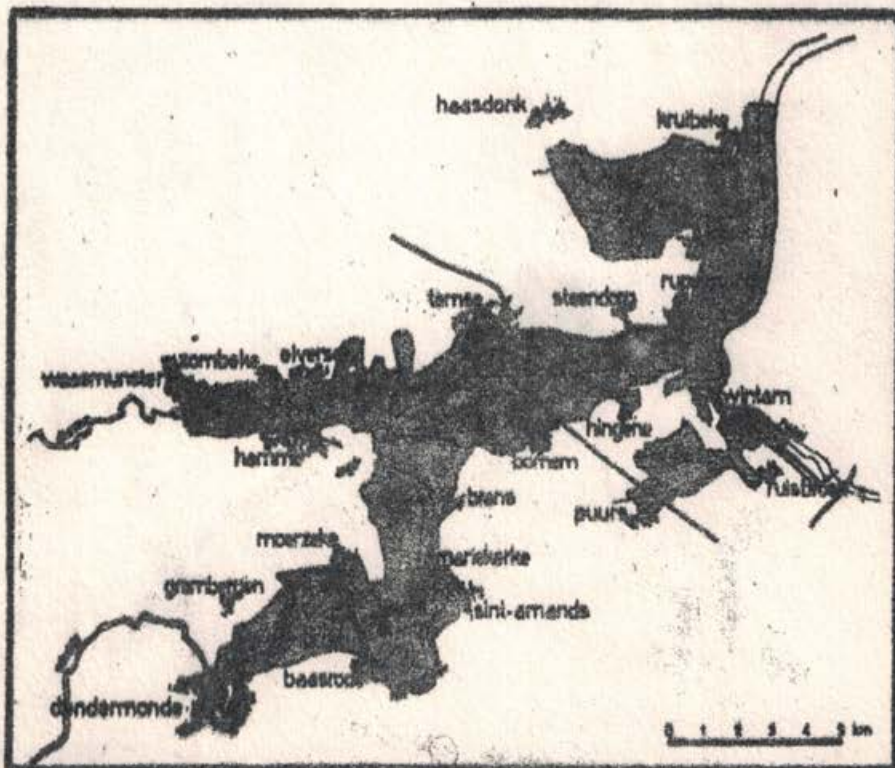
# ABLO

## KRANT

Driemaandelijks informatieblad van het  
Aktiekomitee ter Beveiliging van het Leefmilieu op Linker Oever,  
en het Waasland.

Eerste jaargang- nr4 - Oktober/November/December 1973  
Jaarabonnement 60 Fr, los nr 20 Fr.

Verantwoordelijke uitgever : ABLLO - Marcel OELBRANDT  
Het Centrum, Markt 40, 2700 St-Niklaas.



Het Natuurpark Scheldeland. Helemaal bovenaan bevindt zich de  
Barbierbeek, die bedreigd wordt door de geplande Grote Ring  
rond Antwerpen. (Blz. 3 - 13.)

Bij Het Vierde Nummer van ABLLO-Krant.

Dit laatste nummer van de eerste jaargang komt enige dagen na de geplande verschijningsdatum.

De reden daarvan dient gezocht in het feit dat verschillende mensen van ons aktiekomitee druk benomen waren met de voorbereiding van de ABLLO-publikatie "Standpunt omtrent de snelweg door de Barbierbeek." Deze snelweg of grote ring rond Antwerpen verdelgt inderdaad in zijn geheel de vallei van de Barbierbeek, één dère schaarse-nog relatief zuivere- waterlopen uit ons gewest. Het besproken gebied maakt bovendien integraal deel uit van het Natuurpark Scheldeland. Om het evenwicht in ons leefmilieu te behouden zijn deze natuurparken van vitaal belang en daarom alléén reeds moeten wij ons inzetten voor het behoud van het gebied als geheel. Maar er is meer ... De geplande snelweg blijkt inderdaad een overhaaste, en verkeerseconomisch slechte oplossing voor de ontlasting van de E 3 tunnel. Deze verkeerseconomische weerlegging en de alternatieve oplossingen kunt U vinden op de blz. 3 - 13.

In ons volgend nummer zullen wij meer plaats inruimen voor plaatselijke nieuws. Wij hebben echter gemeend dat wij in dit nummer een groot deel van de beschikbare bladzijden aan de bedreigde Barbierbeek moesten wijden.

Namens de C.V.P.-Jongeren van Sint-Niklaas ontvingen wij een nota betreffende de waterverontreiniging in Sint-Niklaas. Wij drukken deze tekst integraal af op blz. 16-18 en vestigen er nogmaals de aandacht op dat wij in onze ABLLO-krant open zullen staan voor de ingezonden stukken van andere groepen, van welke strekking ook.

Bij dit laatste nummer van de eerste jaargang, willen we onze lezers aan de abonnementshernieuwings herinneren. Wie de postbode bij de abonnementsvernieuwing niet gezien heeft kan zijn "ABLLO-krant" blijven ontvangen, door storting of overschrijving op KB-rekening: 415 -7021561 - 37

Marcel OELBRANDT  
Kruisstraat 58 a  
9180 BELSELE

Wij wensen onze lezers tot alot een heilvol 1974 met, naast de problemen die zich tóch zouden aandienen, zo weinig mogelijk milieubesoernernissen.

-----0-----

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

Hubert DAVID  
Roel DE JONG  
Sylvain LOCKEFEEER  
Mareel OELBRANDT  
Miet SMET

Onze speciale dank gaat naar de stencilploeg van Jeugdclub OKEE uit Wachtebeke, die het praktische werk voor de realisatie presteerde. Dank aan Miek, Patrick, René en Luk.

-----0-----

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

OM ANTWERPEN TE VERMIJDEN, DE BARBIERBEEK BERIJDEN ?

=====

I VERKEERSEKONOMISCHE BESCHOUWINGEN

De grote ring van ANTWERPEN is een autosnelweg voorzien op 2 x 3 rijvakken dus met kruispunten op verschillend niveau. Deze weg zou lopen vanaf de E 10 ten noorden van MERKSEM langs SCHOTEN, WOMMELGEM, BORSBEEK, MORTSEL-BOECHOUT, achter HOVE en onder EDEGEM door. Ten zuiden van WILRIJK doorlopend bereikt de snelweg HEMIKSEM-Werkplaatsen, waar hij de Schelde kruist. Sommige diensten spreken van een 55 meter hoge brug, maar een definitieve keuze over het type van oeververbinding is nog niet gevallen. De gevolgen op natuurgebied maakt dit echter weinig verschil uit. Zo belandt de snelweg in de Bazelbroekpolder even ten zuiden van de uitmonding van de Barbierbeek in de Schelde. Hij kruist de weg TEMSE-ANTWERPEN aan de Kemphoek, en valt dan praktisch samen met de loop van de Barbierbeek tot aan de E3, waarop hij zou aansluiten met een ruime verkeerswisselaar berekend op hoge snelheid (tussen Kraai en Mosselbank). Van hier af loopt hij onder HAASDONK door (kruist Bergstraat en Bank), kruist de N14 ANTWERPEN-GENT halwege de Kruisstraat en Sint-Marten, loopt tussen VRASENE en BEVEREN (passeert Zillebeke), sluit in de Beverse polder aan op de ekspresweg ANTWERPEN-KUST en loopt noordwaarts naar Liefkeshoek, waar een tunnel onder de Schelde geprojecteerd is voor autoweg en spoorweg, uitgevend op het rechteroever-Havennijverheidsgebied en via de bestaande Tijlmanstunnel aansluitend op de Zoomweg (snelweg in uitvoering naar ROSENDAAL - BREDA en ROTTERDAM)

Dit grote - ringproject is volgens officiële verklaringen noodzakelijk om binnen een korte termijn de E3 - snelweg te ontlasten, die stilaan verzadigd geraakt op het gedeelte ANTWERPEN - Linkeroever - ANTWERPEN Schijnpoort, zijnde de Kleine ring van ANTWERPEN.

De bedoeling zou dus zijn het verkeer te verwijderen, dat noch zijn voor-sprong noch zijn bestemming in de Antwerpse agglomeratie heeft.

Zoals vele grootschalige infrastructuurontwerpen komt de grote ring van ANTWERPEN in konflikt met de leefbaarheid van de doorkruiste streek, in-zonderheid op stuk van natuurbehoud. De ring doorsnijdt op de rechteroever de landschapsgordel die het dichtstbij de bebouwde zone aansluiten, en verwijdert de stad aldus nog meer van de groene recreatiegebieden die harmonisch bij de kompakte stadszone horen aan te sluiten.

Op de Linker oever splitst de ring op vernietigende wijze achtereenvolgens:

- de Bazelbroekpolder, een prachtig onderdeel van het natuurpark Schelde-land
- 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 NIEUW -KERKEN, VRA-SENE 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 extensieve industrialisering, nogmaals het offer van een aanzienlijke strook landbouwgrond.

De omvang van het milieu-offer gevergd 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 Schelde-ocververkeer?

Hier dringt zich dus een oordeel op over de wenselijkheid, ev. urgentie van het grote ring - projekt.

Is er nood aan - en zo ja wanneer - :

1. supplementaire verkeersruimte
2. voor het wegverkeer
3. op die plaats.

De besturen-ontwerpers van de grote ring verstrekken geen gegevens ter verantwoording van hun plan, tenzij een vage verwijzing naar het internationaal karakter en de verzadiging van de E3 - kleine ring. Wij zijn dus verplicht zelf dit onderzoek in te stellen.

## II PROBLEEMSTELLING VAN HET SCHELDE - OEVERVERKEER

### §1. Grote ring kadert niet in een algemeen verkeersbeleid voor ANTWERPEN

Een geldige oplossing van een vraagstuk vindt men slechts vanuit een behoorlijke, volledige probleemformulering. Ook in verkeerszaken mag men de symptomen van een probleem niet voor het probleem zelf nemen. De Kennedy- en de Waaslandtunnel zijn op sommige ogenblikken van de dag danig dicht bezet, dat het woord verzadiging zó op de tong ligt. Aan de Waaslandtunnel doen zich in het spitsuur zelfs af en toe lichte stremmingen voor. Dit zijn symptomen van een ruimer probleem. Deze verschijnselen wijzen op een deficiëntie van de stroomoverschrijdende verkeersinfrastructuur, wat op zijn beurt wortelt in de totale verkeerssituatie te ANTWERPEN. Om het even welk omvangrijk project van nieuwe infrastructuur kan niet los gezien worden van het hele verkeersgebied waarin het uitgevoerd wordt en waarop het in de meeste gevallen een serieuze impact heeft.

Gewone verkeerstellingen maken het enige voorhanden zijnde studiemateriaal uit. We stellen dus vast dat onvoldoende elementen aanwezig zijn waarop een verkeersinfrastructuursbeleid over heel het Antwerpse gewest zou moeten gefundeerd zijn.

Er is een enorm verschil tussen de bijeengevoegde resultaten van tel-posten en een verkeersstudie!

Tabellen over de verkeersvolumes tussen de verscheidene stadsdelen onderling en met de delen van het hinterland zouden ter beschikking moeten zijn, met daarbij gegeven hun fluktuaties in de loop van de dag en de week, de verhouding tussen de aangewende vervoermiddelen, de verdeling volgens het motief van de verplaatsing, de graad van optionaliteit ( mate waarin op andere vervoermiddelen kan overgeschakeld worden). Bijvoorbeeld i.v.m. het verkeer tussen beide Schelde-oeveren weten wij niet hoeveel procent ervan bestemd is voor de kernstad en voor de delen van de haven, van de residentiële gordel en van het hinterland, en voor hoeveel procent van dit verkeer al dan niet vast aan de auto gebonden is bij verscheidene kwaliteitsgraden van alternatieve middelen.

Uit de confrontatie van zulke gegevens met de (realistisch begrootte) additionele vestiging van tewerkstelling en woongebieden zouden de huidige en toekomstige trafiekstromen kunnen opgemaakt worden. Hier moeten dan opties worden naast geplaatst, en uit deze confrontatie op zijn beurt kan een verkeersbeleid ontstaan.

Klaarblijkelijk is zulks voor het Antwerpse stadsgewest niet het geval; de grote ring is geen uitvloeisel of onderdeel van een algemeen verkeersbeleid.

Andere motieven, vreemd aan een werkelijk rationeel, volledig verkeersinzicht moeten dus tot de gedachte aan een grote ring geïnspireerd hebben. Ons stemt dit uiteraard wantrouwig tegenover de prioriteit die impliciet aan de grote ring toegekend wordt, of althans aan de bouw van het oeververbindende kustwerk.

## §2. Probleemstelling

Het algemene verkeersvraagstuk van het Antwerpse stadsgewest, waar het probleem van de Schelde-oeververbindingen dus in kadert, kan volledig en eigentijds als volgt omschreven worden:

1. Alle delen van het gebied te allen tijde onderling en voor het omringende vlot bereikbaar stellen
2. Tegen de voor de gemeenschap in haar totaliteit geringste kosten
3. Met behoud (in deze tijd: met herschepping) van de leefbaarheid van het stadsgewest.

Van hieruit komt de problematiek van het Schelde-oeververbindingsverkeer neer op:

1. De bereikbaarheid van de gebieden aan weerszijden van de stroom ter hoogte van ANTWERPEN te allen tijde verzekeren, en waar nodig verbeteren.
2. Tegen de voor de gemeenschap geringste offers.
3. Met het oog op een levenswaardiger milieu in het Antwerpse en het aangrenzende Waasland.

## III ONDERZOEK VAN HET SCHELDE - OEVERVERKEER

### §1. ANALYSE VAN HET SCHELDE-OEVERVERKEER

Tabel 1 geeft een overzicht van de bestaande oeververbindende infrastructuren en hun gebruik.

Tabel I zie volgende bladzijde.

TABEL I

| TUNNEL VERKEER               | 1972-per dag |           | % stijging |            | theoretische capaciteit | benuttingsgraad |
|------------------------------|--------------|-----------|------------|------------|-------------------------|-----------------|
|                              | t.o.v. 71    | t.o.v. 70 | % stijging | % stijging |                         |                 |
| <u>Kennedytunnel</u> (1)     | 54.286       |           | 19%        | -          | 75.000                  | 75%             |
| <u>Oude tunnel</u> (1)       | 20.090       |           | 19%        | +43%       |                         | 100%            |
| <u>Voetgangerstunnel</u> (2) | 8.008        |           | -13%       | -          |                         | -               |
| <u>Spoortunnel</u> (2)       | 5.500        | (4)       | (4)        | +20%       |                         | 15%             |
| (3)                          | 100          | (5)       | (5)        |            |                         |                 |
| <u>Autobussen</u>            |              |           |            |            |                         |                 |
| a) streeklijnbussen (6)      | 7.000        | onbekend  | onbekend   | onbekend   |                         | 50%             |
| b) stadsbussen               | 36           | 18%       |            | +48%       |                         |                 |

- (1) in voertuigen
  - (2) in personen
  - (3) goederenvervoer in wagons
  - (4) sinds 3 juni 1973: 8000 c.l. 70's, meer dan in 72
  - (5) gestadig stijgend met industrialisatie Linker Oever
  - (6) een behoorlijk deel van de reizigers stapt aan de voetgangerstunnel L.O. af.
- N.B. Zonder de private autobusdiensten van de bedrijven.

Bron : wegverkeer : Interkommunale E3  
IMALSC

bus 36 : MIVA  
MBS , streekbussen : eigen berekening.

De kolom met het percentage van de benuttingingsgraad geeft aan welke mogelijkheden de aktuele infrastrukturen nog hebben om de aangroei van oeververkeer op te vangen. De cijfers zijn uiteraard benaderend. Zij werden berekend, rekening gehouden met het spitsuurverschijnsel. Een infrastructuur die overdag een capaciteitsoverschot vertoont maar in de spitsuren opstoppingen veroorzaakt, is oververzadigd. De spitstrafiek is maatgevend voor de verzadigingsgrens. De voetgangerstunnel nemen we niet in aanmerking, omdat de bevolking tegenwoordig geen lange loopafstanden meer wenst af te leggen. Onmiddellijk echter valt op, dat het autoverkeer bijna aan de verzadiging toe is, terwijl het openbaar vervoer nog zeer ruime onaangesproken mogelijkheden schijnt te hebben. Voor de spoorweg is dit inderdaad een feit. Het aantal spitsuurtreinen kan nog verdubbelen evenals de lengte van de treinstellen. Overdag en vooral 's nachts is een enorme capaciteit voor goederenvervoer beschikbaar. Het cijfer van de autobusdiensten is slechts theoretisch. Men zou inderdaad meer bussen kunnen inleggen dan de  $\pm$  18 per uur en per richting thans. Deze bussen gebruiken voornamelijk de Waaslandtunnel, die verzadigd genoemd mag worden. De bijkomende bussen zullen in de autoverkeersklonter gevangen worden, wanneer dit laatste blijft toenemen. Een wezenlijk opvangingsvermogen voor extra-oeveroverschrijdend verkeer heeft het Bussysteem dus niet. Wordt het autoverkeer bij verdere toename in elk geval problematisch, dan heeft, van de huidige vervoermiddelen althans, alleen nog de spoorweg capaciteit beschikbaar.

## 52. OEVERVERBINDINGSPROJEKTEN

### Ontworpen oeververbindingen

- \* Liefkeshoektunnel weg (2x2) plus dubbel spoor.
- \* "Imalso-voorontwerp 1966" wegtunnel (2x2) plus pre-metrolijn van Linkeroeverstad (huidige uitmonding oude tunnel) naar de te dempen oude dokken.
- \* Premetrolijn Groenplaats - Linkeroever (idee)
- \* Hemiksem/Bazel (grote ring)

Niet alleen wordt de opdracht duidelijk om een orde te bepalen binnen de wegverkeersprojekten maar het probleem wordt verruimd tot de verhouding privaat-openbaar vervoer.



De prioriteitsbepaling tussen de verscheidene wegverkeersprojecten wordt eerst en vooral beïnvloed door de specifieke functie van de Liefkeshoek <sup>tunnel</sup> die de twee helften van de Antwerpse portuaire zone verbindt. Hoe belangrijk, hoe levensnoodzakelijk is de direkte verbinding van het Linker- en Rechteroevergebied? Dit is een vraagstuk dat grondig onderzocht zou moeten worden. Van groot belang is de in de aanleg van deze tunnel geïncorporeerde spoorlijn. Het spoorvervoer speelt in de afvoer van de massale chemische (vaak gevaarlijke) transporten een eersterangsrol, en dit hoort ook zo te zijn. Het grote vormingsstation van de spoorwegen ligt op de rechteroever. Dit is weliswaar via de Kennedytunnel te bereiken, maar dit betekent een omweg van 15 - 20 km. Bovendien is het spoorbaanvak ANTWERPEN (noord)-BERCHEM zwaar belast en is het niet aangewezen het nevr<sup>al</sup>gieke knooppunt BERCHEM nog meer te belasten. Van daar de weliswaar nader te bestuderen, maar vrij waarschijnlijke noodzaak tot spoedige verwezenlijking van de Liefkeshoekspoorverbinding, die dan meteen de wegverbinding zou omvatten. Aansluitend hierbij dient het ontlastend effect nagegaan van de Liefkeshoekroute op vervoersstromen die de Kennedytunnel gebruiken. Een behoorlijk pakket vrachtvervoer is immer afkomstig van het havengebied. Deze vervoeren zouden meestendeels gebaat zijn met de Liefkeshoektunnel, evenals het verkeer op ROTTERDAM en de Randstad, dat in de Liefkeshoekroute de kortste weg zou vinden. Deze verkeersstromen zijn daarentegen niet gebaat met de grote ring, over HEMIKSEM, zoals Tabel 2 aantoont.

TABEL II

Vergelijkende afstanden.

(1) van verkeerswisselaar Barbierbeek naar Noorderlaan (Leopolddok)  
(midden havenzone)

|                        | ! km ! | ! omweg via HEMIKSEM ! |
|------------------------|--------|------------------------|
| (a) via Liefkeshoek    | ! 29 ! | ! 20% !                |
| (b) via BAZEL-HEMIKSEM | ! 35 ! | ! !                    |

(2) van id. naar verkeerskruispunt Blauwhoef (noordelijke havenzone)

|     |        |         |
|-----|--------|---------|
| (a) | ! 30 ! | ! 43% ! |
| (b) | ! 43 ! | ! !     |

(3) van id. naar verkeerswisselaar Kapellen ("Zoomweg", snelweg naar ROSENDAAL - BREDA + ROTTERDAM)

|     |        |         |
|-----|--------|---------|
| (a) | ! 26 ! | ! 58% ! |
| (b) | ! 41 ! | ! !     |

53. RANGORDE EN EERSTEKEUZE VOOR BIJKOMENDE OEVERVERBINDENDE INFRASTRUKTUUR

Wanneer wij staan voor de keuze tussen de verscheidene mogelijkheden ter uitbreiding van de oeververbindende verkeerscapaciteit, laten wij ons leiden door de principes vastgelegd in onze probleemformulering (blz. 6), en gaan hierbij allereerst economisch tewerk. Welk projekt of welke combinatie van twee projekten biedt het duurzaamste en onmiddellijke effect, welk vervoermiddel is minst ruimteverslindend en milieuvriendelijkst, welke zijn de offers? Wij spreken inderdaad opzettelijk van offer en niet van kosten. Het verlies aan natuurgebied en landbouwruimte is een offer dat ruimschoots groter is dan de onteigeningsprijs van de betrokken stukken land. Zulke offers zijn - althans voorlopig - moeilijk in getallen te vatten, maar het blijven offers.

1. Op het specifieke belang van de Liefkeshoekverbinding wezen wij reeds op blz. 9

2. Men mag het belang van ringwegen niet overdrijven. In de buurt van een grote stad is het percentage doorgaand verkeer 10 à 15%. De overige 85% van de voertuigen hebben een punt van het stadsgewest als oorsprong en/of bestemming. Het vraagstuk van het wegverkeer in een grote stad schuilt dus eerder in een goede verdeling van het toevalsverkeer over de stadsdelen, dan in de verwijdering van helemaal niet aan de stad geïnteresseerd verkeer.

Een agglomeratie van Antwerps formaat zal eerder gebaat zijn met raakwegen: wegen die van buiten de stad door de voorsteden richting centrum gaan, aan het centrum of het centrale stadsdeel raken maar het niet doorsnijden, en dan weer door de voorsteden naar buiten toe lopen. De E3- kleine ring is hiervan een goed voorbeeld. De verbinding aangegeven in het Imalso-voortwerp 1966 is eveneens een (gunstig gesitueerde) raakweg. Voor verscheidene raakwegen van gelijke omvang is in de steden gewoonlijk echter geen plaats; vandaar dat zij willens aan hun openbaar vervoer dokteren, zij het dan op betwistbare wijze.

3. En dit is dan een ander punt waarover men geen voorstudie gemaakt heeft: de resp. mogelijkheden van het priv. en het openbaar vervoer.

Een oeververbindende snelweg van 2x3 stroken kan per uur en per richting max. 2300 personenwagens verwerken; vermits in en om de stad elke auto gemiddeld 1,5 personen vervoert, is de max. capaciteit 3450 personen per uur per richting. Daarvoor is een zgn. kunstwerk van 35 meter breedte vereist.

Een pre-metrolijn daarentegen kan per richting elke minuut een tram met 250 personen verwerken, totale capaciteit dus 15000 (vgl. 3450) personen /u./r., en dit bij een breedte van 10 m (vgl. 35). Een zware metro gaat bij dezelfde breedte tot 25000 pers./u./r. Alleen miljoenensteden vereisen zulke capaciteit.

Door een pre-metrolijn i.p.v. nog eens een autotunnel aan te leggen schept men in elk geval voor minder geld een infrastructuur met groter vermogen, dus tegelijk een financiële besparing en een ontlastend effect van langere duur op de bestaande infrastructuur.

Een aanzienlijk bijkomend voordeel in het geval dat wij thans bestuderen is dat zulke premetrotunnel direkt kan aansluiten op een premetrolijn in het meest centrale gedeelte van de stad ANTWERPEN, die in 1974 klaarkomt zodat de extra-kost buiten de oeververbinding zelf beperkt blijft tot enkele kilometers tramlijn op de Linkeroever en naar BEVEREN.

De E3-snelweg is tot vóór de Kennedytunnel, slechts voor verzadigd hij kan nog aangevuld worden tot 2x4 stroken. De verkeersekspansie op de E3 is dus nog verder mogelijk, mits na een 5-tal jaar een gedeelte van de wagens bij een premetrostation op de Le zouden achtergelaten worden. Maar zijn wel voldoende mensen bereid hun wagen te laten staan om de tram te nemen?

STIJGING GEBRUIK O.V. NA STRUKTURELE VERBETERING

| Stad               | lijn                  | aard van het werk  | stijging %      |
|--------------------|-----------------------|--|-----------------|
| <u>BRUSSEL</u>     | 23, 24, 25,<br>29, 44 | tramlijnen in stads-<br>centrum ondergronds<br>aangebracht                               | 48              |
| <u>A'DAM</u>       | 1                     | tramlijn in binnen-<br>stad op vrije baan<br>aangebracht                                 | 70              |
| Stevenage,<br>Eng. | lijn Chells           | autobus achtereenvol-<br>gens frekwenter, goed-<br>koper, volgens betere<br>reisweg      | 20<br>40<br>35% |
| <u>ANTW.</u>       | spoor 59              | spoorlijn verbonden met<br>Zuid- en centraal sta-<br>tion en geëlektrificeerd            | 60              |
| <u>ANTW.</u>       | 36                    | bus centrum-Linkeroever<br>reisweg op Linkeroever<br>beter aangepast aan de<br>bebouwing | 48              |

Sinds te BRUSSEL de premetro werd geopend, is het vervoer op de verbinding in kwestie met meer dan 40% gestegen. Een verbetering van de Osdorper tramlijn te AMSTERDAM gaf een nog groter groeipercentage te zien: 70%. En te ANTWERPEN precies op de oeververbindende buslijn 36 is het verkeer met 48% gestegen alleen door de betere aanpassing van de reisweg aan de bebouwing en de normalisering van de frekwentie.

Er is dus wel degelijk een zekere bereidheid om over te schakelen naar kollektieve vervoemiddelen, en in elk geval zijn zij theoretisch in staat vanaf een bepaald ogenblik de aangroei van een verkeersstroom voor hun rekening te nemen. Dit zal trouwens al in de komende maanden duidelijk worden, nu er voor het eerst in de geschiedenis rechtstreekse treinen van ANTWERPEN naar GENT gaan rijden. Het wegen-ontlastend effect van de spoorweg zou echter slechts ten volle blijken bij de invoering van een half-uur -snelreindienst.

Uit studies A. DE WAELE en Bestuur en Vervoer blijkt dat dan dagelijks tussen 17.000 en 37.000 reizigers zouden vervoerd worden, tegen 5.500 vóór 3/6/73.

Wanneer de spoorlijn A-G slechts 10.000 nieuwe klanten per dag zou aantrekken, waarvan dan nog slechts twee derde voormalige <sup>auto-</sup>rijders zouden zijn, dan zou de Kennedytunnel voor 15% ontlast zijn.

Het is een dergelijke berekening die actiegroepen geïnspireerd heeft tot een succesrijk verzet tegen de Leidse Baan, een snelweg die DEN HAAG met LEIDEN dwarsdoor een natuurgebied zou verbonden hebben. In de plaats daarvan werd de treindienst versterkt tot 7 à 9 ritten per uur en per richting in de spits, en ook werd een snelbuslijn ingelegd om de 7 à 15 minuten. Zodoende bespaarde de Randstad zich eerstens een natuurgebied, en tweedens de miljoenen gulden nodig voor de nieuwe snelweg.

Bij grondige verbetering en aanleg van de Liefkeshoektunnel zoals boven geschetst is het dus weinig waarschijnlijk dat daarnaast nog een oeververbinding voor wegverkeer nodig is. Mochten berekeningen toch de noodzaak uitwijzen, dan rest nog de keuze tussen de <sup>Malso</sup>tunnel en de Hemiksebrug (of tunnel?). Gezien het overwegend aandeel van het verkeer dat de stad aandoet, en het raakwegkarakter, van de <sup>Malso</sup>overbinding, mag men terecht vermoeden dat het <sup>Malso</sup>project nuttiger is en voorrang verdient op de Hemikse-verbinding.

De rijksweg 219 (krijgsbaan) wordt vlg. projekt OW. uitgebouwd tot expresweg 1<sup>o</sup> kategorie, zodat de E3 via MELSELE (Stenen Kruis) direkt op het havennijverheidsgebied Linkeroever aangesloten wordt. Deze weg kan tot kruisingsvrije autoweg omgebouwd worden.

Het gedeelte Klaverblad HAASDONK - ZILLEBEKE - Expresweg (RW 617) van de "grote ring" heeft dus alleen maar dit belang, dat het de afstand E3 - industriegebied Linkeroever met 1,2 km verkort, en dit niet eens voor alle bestemmingen.

Of dit eerder symbolische voordeel opweegt tegen de aanzienlijke aanlegkosten, de grondinneming, de landschapsvernietiging en de rustverstoring is een vraag, waarop het antwoord veel meer kansen heeft om negatief dan om positief uit te vallen. De uitbouw van de Krijgsbaan is alleszins prioritair t.o. de "grote ring".

Samengevat:

1. Geen enkele studie werd gepubliceerd over de noodzaak van de grote ring, a fortiori niet over zijn prioritair belang.
2. Geen enkele recente studie werd gepubliceerd over herkomst-bestemming, volumes en graad van optionaliteit van het verkeer in het stadsgewest ANTWERPEN, gegevens zonder dewelke men welhaast geen enkele geldige beslissing kan nemen over bijkomende verkeersinfrastructuur. Officieel heeft men het probleem zelfs nog niet in zijn ruime draagwijdte geformuleerd.
3. Het openbaar vervoer blijkt, in dit geval tegenover het wegvervoer, een relatief geringe investering aan een relatief hoog transportvermogen te koppelen en wel dermate dat zijn prioriteitskarakter van meet af aan onaanvechtbaar vaststaat.
4. Het gegeven sub 3), plus de ruime nog onangesproken mogelijkheden van de spoorweglijn 59, plus de ligging en aard van het landsopproject '68, plus de bijzondere functie van de Liefkeshoekverbinding, wijzen erop dat in de vermoedelijke rangorde van nuttigheid deroeververbindingen, de Hemiksemverbinding op de laatste plaats komt. Absoluut vaststaand is, dat de thans impliciet aan de Hemiksemverbinding toegekende prioriteit helemaal niet "evident" is.

BESLUIT  
=====

Op grond van zijn onderzoek besluit het ABLLLO

- 1) Dat om onmiddellijk de verzadiging van de wegverbindingen l.o.-r. tegen te gaan, het spoorvervoer ANTWERPEN-GENT door de gepaste maatregelen, in de eerste plaats een drastische verhoging van de frequentie, moet gestimuleerd worden.
- 2) Dat de Antwerpse premetrokker bij hoogdringendheid vanaf het Groenplein onder de Schelde doorgetrokken wordt, met aanleg van een lusvormige tramlijn voor de stadsbediening van de Linkeroever, een sneltramlijn tot BEVEREN, en een park-and-ride station op de Linkeroever.
- 3) Dat de aanleg van de Liefkeshoekverbinding ernstig overwogen wordt, alsook de wenselijkheid van een wegverbinding ter hoogte van de oude dokken, parallel met de oude wagentunnel;
- 4) <sup>dat</sup> Wenst de aansluiting van de Liefkeshoekverbinding op de E3 tot stand komt door uitbouw van de Krijgsbaan, i.p.v. door de aanleg van de "grote ring" ten zuiden van Beveren.
- 5) Verwerpt een oeververbinding via HEMIKSEM-BAZEL om redenen van natuurbehoud en omwille van zijn geringe efficiëntie.

Verdronken Land van Saeftinghe

Op 29 september werd door BBL in Sint-Niklaas een groots opgevat kongres gehouden over het land van Saeftinghe. Daardoor kreeg dit unieke natuurgebied waar het recht op had : de nodige ruchtbaarheid omtrent de bedreiging waaraan het bloot komt te staan. De deelnemers aan dit kongres keurden volgende moties goed :

1. Elke waterstaatkundige ingreep welke het Verdronken Land van Saeftinghe als natuurgebied en als waterkeringsgebied, op korte of op langere termijn, kan vernielen of schaden, moet vermeden worden; tegen de toenemende vervuiling van het Scheldewater dienen adequate maatregelen genomen.
2. Het Verdronken land is een uniek natuurgebied van Europees formaat en verdient onverwijld een doeltreffend beschermend statuut te krijgen. Een beroep hiertoe wordt gedaan op het Nederlandse Staatsbosbeheer; natuurbeschermingsverenigingen en milieu-actiegroepen in Nederland en België wordt gevraagd deze aktie te steunen.
3. De toekomst van Saeftinghe kan niet los gezien worden van de bevaarbaarheid van de Zeeschelde, ipso facto van de uitbouw van de Antwerpse haven. Deze kan onmogelijk onbegrensd groeien haar toekomst dient onderzocht te worden in relatie tot een gezonde taakverdeling tussen de havens van Zeebrugge en Gent en evenzeer van de Nederlandse zeehavens, die evenmin onbegrensd kunnen en mogen groeien.
4. De omgeving van het Land van Saeftinghe behoort, ook als het graven van het Baalhoekkanaal onvermijdelijk blijkt, vrij te blijven van nieuwe industrie en woongebieden. Dit geldt bij uitbreiding zowel voor België als voor Nederland t.a.v. het ganse gebied tussen Zeebrugge en Antwerpen, met inbegrip van Zeeuws-Vlaanderen, samen in feite het Zuidelijk Deltagebied.
5. Om al deze objectieven te verwezenlijken, wordt hiernede een oproep gedaan tot een diepgaand Belgisch-Nederlands overleg op alle niveau's, gaande van ministerieel overleg, officiële kommissies, provinciale lichamen, gemeentebesturen, wetenschappelijke werkgroepen, natuurbeschermende en andere kulturele verenigingen, tot aktiekernen en jeugdgroeperingen. De inspraak van deze laatste, gemeenlijk "laagst" geoteerde basisgroepen die het dichtst bij de bevolking staan, is hierbij essentieel.

(prof. dr. H. GYSELS)

De juridische mogelijkheden van de gemeentebesturen  
inzake leefmilieu

---

Voor het Dosfelinstituut (St.-Niklaas) hield volksvertegenwoordiger De Beul op 9 oktober een voordracht over de juridische mogelijkheden van de gemeentebesturen inzake milieubescherming.

Art. 1382 van het BW stelt strafbaar dat geen maatregelen werden genomen om de hinder die de normale burenhinder overtreft, weg te werken. Het veroorzaken van die hinder is zelf niet strafbaar. Zo is er een arrest van de Rechtbank van Leuven die, op klacht van een gemeentebestuur, een dancingexploitant veroordeelde om het verzuim geen geluiddempend materiaal te hebben aangebracht.

Het meest voorkomende inzake juridische mogelijkheden van de gemeente blijft het onderzoek de commodo et incommodo. Bij deze reglementering zijn bijna alle bedrijven geklasseerd. De bedrijven van 2e klasse zijn minder hinderlijke, de 1e klasse meer hinderlijk. Het Schepencollege verleent vergunning voor de bedrijven van de 2e klasse, de Bestendige Deputatie voor de bedrijven van de 1e klasse doch ook in het laatste geval geschiedt het onderzoek door het Schepencollege.

Tegen de beslissing van Het Schepencollège kan beroep worden ingediend bij de B.S., tegen de beslissing van de B.S. bij het Ministerie van Arbeid. In het eerste geval kost zoiets 100 fr. in het tweede geval 300 fr. Wanneer binnen de drie maanden geen beslissing genomen is kunnen de hogere instanties het dossier tot zich nemen.

Belangrijk is wel dat ten alle tijde, op gemotiveerde aanvraag bij de instanties die de vergunning verleend hebben, de exploitatievoorwaarden kunnen gewijzigd worden.

Echter is er een arrest van de Raad van State dat bepaalt dat aan de bedrijven geen voorwaarden kunnen worden opgelegd die hun concurrentiepositie in het gedrang kunnen brengen.

De wetgeving op de Stedebouw en de R.O. biedt, inzake milieubescherming, ook wel een aantal mogelijkheden aan de gemeentebesturen omdat de stedebouwkundige voorschriften gewoon alles kunnen bevatten.

Belangrijk is ook dat de burgemeester ten alle tijde het recht heeft een bedrijf te sluiten dat de gezondheid in het gevaar brengt of zou kunnen brengen. Tenslotte, de gemeentelijke autonomie wordt beperkt door de nationale wetgeving wanneer de nationale wetgeving deze materie regelt.

Een beetje lectruur : - Belgisch Milieurecht, M. Van Holder,  
Nederlandse Boekhandel

- Handels- en Nijverheidsondernemingen in België, Algemene Directie van het Ministerie van Economische Zaken.

- De Nieuwe Wetgeving op de R.O., P. Suetens, Nederlandse Boekh.

- De Gemeente, november 1967

W A T E R V E R O N T R E I N I G I N G    I N  
S T. N I K L A A S

12.9.73

VASTSTELLINGEN

Wet op de bescherming van de wateren tegen verontreiniging

Art. 3 : "Elke lozing van afvoerwaters in de gemeenteriolen moet het voorwerp uitmaken van een voorafgaande machtiging van het College van Burgemeesters en Schepenen op advies van het departement van Volksgezondheid. Enkele natuurlijk water en huishoudwater vallen buiten deze bepaling "

550 bedrijven in St.Niklaas

34 lozingsvergunningen.

Volgens zijn brief van 12.4.73 :

Het College van Burgemeester en Schepenen van St.Niklaas vindt het nutteloos, administratieve formaliteiten op te leggen aan de 516 overige bedrijven omdat hun afvalwater het rioolwater niet wezenlijk zou beïnvloeden !!!!

Rondschrijven aan de gouverneurs van 30.1.51 - Blz 5.

"De aanvrager van een lozingsvergunning is verplicht een goed toegankelijke controleplaats te voorzien. Hij moet de gemeentebedienden, met de controle belast, toelaten monster te nemen van het afvalwater en de afvoer ervan te controleren. "

Antwoord van het Kollege van Burgemeester en Schepenen aan C.V.P. -Jongeren 12 april '73

"Op 550 bedrijven werden 34 vergunningen verleend de stad heeft er 8 gekontrolleerd. 5 processen-verbaal werden opgemaakt. In 1 geval werd boete opgelegd. Alle overige bedrijven weigerden iedere controle."

De stad St.Niklaas leverde lozingsvergunningen af waarin over controleplaats geen sprake is ; Op die manier is controle onmogelijk en de luttel vergunningen (34) zijn in feite waardeloos.

Art. 6 en 7 ; Rondschrijven van Volksgezondheid aan de gouverneurs 30.1.51 - P.4 6°

"Het geloosde water mag geen benzine en andere lichtontvlambare stoffen bevatten."

7° "Het geloosde water mag geen schadelijke stoffen bevatten die de goede werking van de zuiveringsinstallaties kunnen in het gedrang brengen.

+\*\*\*\*\*+  
+ IN ONS zuiveringsstation worden 2 à 3 maal per week +  
+ de olie en vetten afgezogen om de biologische werking +  
+ mogelijk te maken !!! +  
+\*\*\*\*\*+



"Lozingsvergunningen voor garages en verdelers van petroleumprodukten zijn een overbodige formaliteit."

+++++  
| Geen enkele garage of aanverwant bedrijf bezit |  
| en lozingsvergunning |  
| zelfs de STADSGARAGE niet |  
+++++

Hogervermeld rondschrijven :

"Iedere wijziging in kwantiteit of kwaliteit moet door de bedrijven aan het College van Burgemeester en Schepenen medegedeeld worden. De lozingsvergunning moet aan deze nieuwe toestand aangepast worden. "

De jonge dynamische bedrijven in St Niklaas vinden dit een overbodige formaliteit.

Anderzijds heeft de stad nog nooit aangedrongen om dergelijke mededeling te bekomen en oefent zij hierop GEEN controle uit.

### VOORSTELLEN

Een milieu-agent kan zo'n beleid niet wijzigen. Daarom doen de CVP-JONGEREN enkele konkrete voorstellen :

1. De aangestelde en aan te werven milieuagenten moeten een aangepaste scholing doorgemaakt hebben
  - elementaire scheikundige kennis
  - kennis van de vigerende milieuwetgeving
2. Regelmatig moet aan het College van Burgemeester en Schepenen een overzicht gegeven worden van
  - de klachten en de controles in verband met de milieuhygiene
  - de werking van de zuiveringsstations.
3. Onmiddellijke regulatisatie van de lozingsvergunningen en een efficiënte controle.
4. De aanschaffing van een P.H. meter (om o.a. zuurtegraad te bepalen.)
5. Regelmatige controle van de afvalwaters door een bevoegd laboratorium
6. Het invoeren van een lozingstaxe. Deze moet bepaald worden in functie van
  - het geloosde debiet
  - de verontreinigende stoffen zowel kwalitatief als kwantitatief

Het zuiveringsstation en onderhoud en vernieuwing van het rioleringsnet kost per inwoner + 100 F per jaar. Het lijkt veel rechtvaardiger de verontreinigende industrieën die 60% van de werkings- en onderhoudskosten veroorzaken van rioleringsnet en zuiveringsstation hiervoor te laten betalen.

7. Die industrieën die toxische en andere stoffen lozen waardoor de goede werking van het waterzuiveringsstation in het gedrang komt moeten verplicht worden een eigen voorzuiveringsinstallatie te bouwen (eventueel kan de mogelijkheid een kleiner zuiveringsstation, in te planten in de industrieparken overwogen worden.

- o.m. - garages, scholen, grote flatgebouwen en vleeswarenfabrieken horecabedrijven moeten een vet- of olieafscheider plaatsen.
- fotografische, farmaceutische en chemische bedrijven, verpleeginstellingen en dergelijke moeten hun toxische, oplosbare afval vernietigen.
8. Voor nieuwe bedrijven mag geen vestigingsvergunning verleend worden zonder milieu-hygiënische garanties o.a. een lozingsvergunning.

O O K   D A T   N O G.

HUIZEN OP VERREBROEKDIJK.

In verband met de huizenbouw op de Verrebroekdijk te Verrebroek, waarover we reeds in een vorige ABLLO-krant verslag uitbrachten, liet de Staatssecretaris voor Ruimtelijke Ordening, Luc Dhooze, weten dat de aflevering van de betrokken verkavingsvergunning gebeurde voor de opname, anno 1970, van de Verrebroekdijk als te beschermen landschap in de Inventaris der Landschappen van de Provincie Oost-Vlaanderen.

Gezien de dd. 29.11.1969 vergunde verkaveling beschikte mijn administratie over geen wettige reden om de door het schepencollege uitgereikte bouwvergunningen te schorsen'.

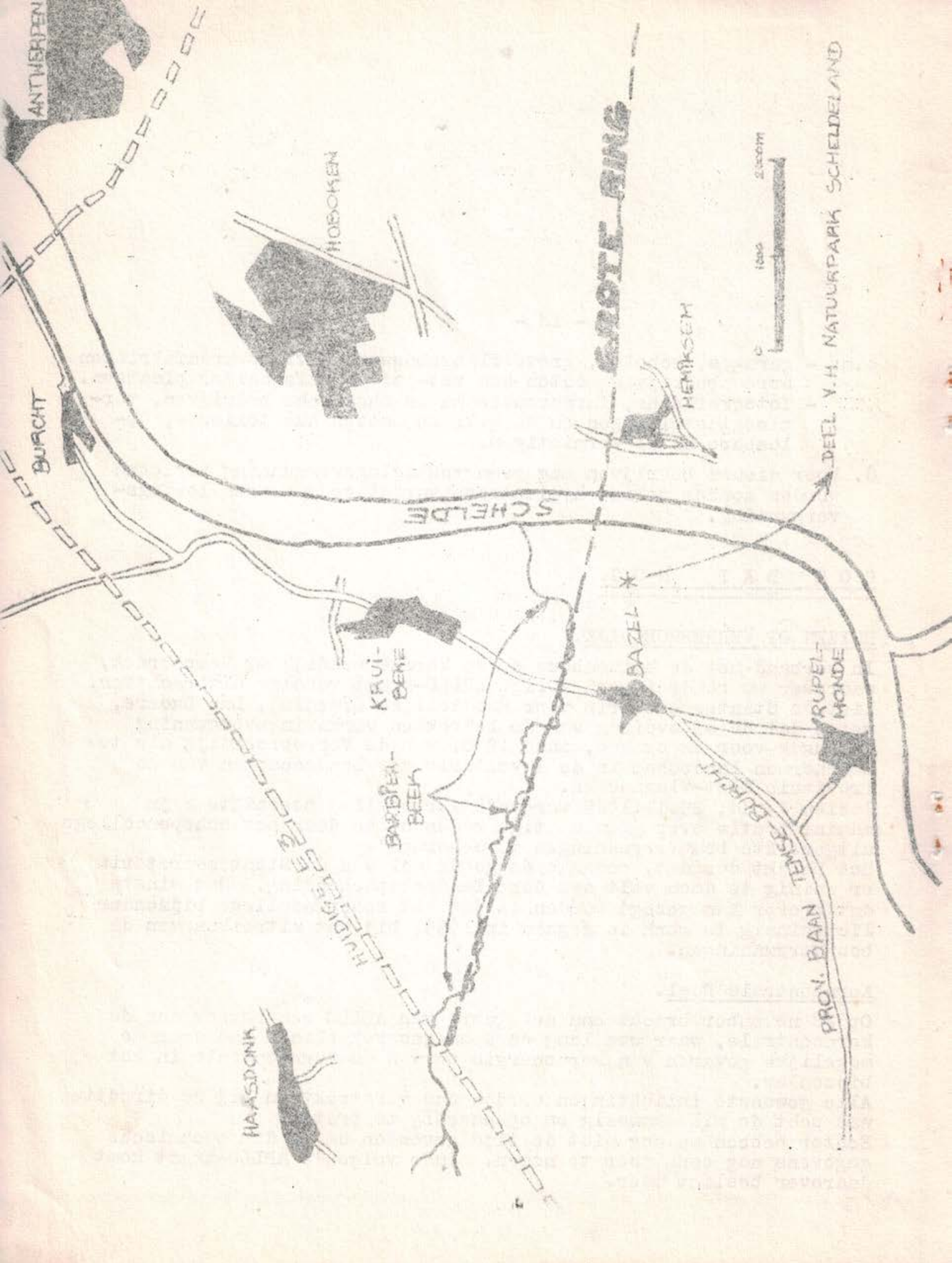
Het blijkt dus dat, ondanks de goede wil van de Staatssecretaris er weinig te doen valt aan deze landschapschending. Het minste dat erover kan gezegd worden is dat het schepencollege bijzonder lichtzinnig te werk is gegaan in 1969, bij het uitreiken van de bouwvergunningen.

Kernecentrale Doel.

Op 28 november bracht een delegatie van ABLLO een bezoek aan de kerncentrale, waar een lang en open gesprek plaats had over de mogelijke gevaren van kernenergie en van de kerncentrale in het bijzonder.

Alle gewenste inlichtingen werden ons verstrekt en bij de directie was echt de wil aanwezig om openhartig te praten.

Echter hebben we nog niet de tijd gevonden om al die technische gegevens nog eens door te nemen. Inde volgende ABLLO-krant komt daarover beslist meer.



ANTWERPEN

BURCHT

HOBOKEN

GROTE RING

HEMIKSEM



SCHELDE

KRUI-BEKE

BARBER-BEEK

BAZEL \*

RUPEL-MONDE

PROV. BAAN TENSC-BURCHT

HAASDONK

DEEL V. H. NATUURPARK SCHELDELAND