

Aktiekomitee ter beveiliging van het leefmilieu op Linker Oever, Waasland.

STANDPUNT OMTRENT DE SNELWEG DOOR DE BARBIERBEEK



Ook deze plek in het Natuurpark Scheldeland zal getroffen worden door de geplande Grote Ring.

Sint-Niklaas, 19 december 1973.

Dit is een tweede publikatie van het Aktiekomitee voor Beveiliging van het Leefmilieu Linker-Oever. Het ABLLO wenst de aandacht te vestigen op de uiterst mooie gebieden van groen waarover het Waasland nog beschikt. We vertrekken van het standpunt dat dit groen, zowel waar het gaat om bosgebied als waar het gaat om open landschappen, een zeer speciale functie te vervullen heeft tussen de industriepolen van de Antwerpse - en Waaslandse - haven in het noord-oosten, en de Gentse kanaalzone in het noord-westen. Daar waar het ons omringend milieu reeds zo zwaar aangetast is, vormen zij een noodzakelijk tegengewicht.

De kreek de GROTE GEULE te KIELDRECHT werd, dank zij onze eerste publikatie, een aantrekkingspool voor wandelaars en natuurliefhebbers. Er werd een beheersorgaan voor de kreek opgericht dat samen met het gemeentebestuur van KIELDRECHT niet alleen instaat voor de bescherming van het gebied en de organisatie van de wandeltochten, maar dat ook een actieve politiek voert door de verdere uitrusting en ontwikkeling van deze groene zone.

Met deze publikatie willen wij de aandacht vestigen op een tweede landschappelijk waardevol gebied, namelijk het gebied van de BARBIEERBEEK te BAZEL en te KRUIBEKE. In het gewestplan werd dit gebied aangeduid als een waterwinningsgebied (te beschermen stroomgebied). Het oostelijk deel, nl. de zone gelegen tussen BAZEL, KRUIBEKE en de SCHELDE is voorzien als totaal natuurgebied, de zone gelegen ten westen van KRUIBEKE en BAZEL als te beschermen landbouwzone. Centraal in deze gebieden bevindt zich de Barbierbeek, welke thans sterk bedreigd is door de mogelijke aanleg van een grote weg die mettertijd moet uitgroeien tot de derde ring rond Antwerpen. De Barbierbeek is een biologisch waardevol gebied; aan het einde van deze brochure vind je een beknopte lijst van fauna en flora. (Bijlage 2 : blz. 26 - 31.)

De Barbierbeek vormt echter een integraal deel van het NATUURPARK SCHELDLAND, hetwelk als geheel moet behouden blijven. (U kan de Barbierbeek situeren als bijlage 1 op blz. 25 en tevens op de ommekeer van deze publikatie.)

Deze brochure bevat in zijn eerste deel een diepgaande studie over het eventuele nut van deze "grote ring" rond Antwerpen. Daaruit blijkt dat deze laatste niet als dwangmiddel ter verdediging van de Barbierbeek kan aangewend worden. (Deel I : blz. 3 - 13.)

In het tweede deel nemen wij een bijdrage op over de noodzaak van natuurparken in het algemeen en van het Natuurpark Scheldeland in het bijzonder. (Deel II : blz. 14 - 24.)

De teksten in deze publikatie zijn hoofdzakelijk van de hand van de h. Roel DE JONG, bestuurslid van ABLLO, verkeersekonomist en journalist en van de h. Piet VAN HAUTE, voorzitter van de v.z.w. Durme. Hun teksten werden besproken in een commissie bestaande

uit het het bestuur van ABLLO, aangevuld met de Heren L. Meersschaer en L. Van de Wiele, die een inbreng deden vanuit landbouwkundig oogpunt en vanuit hun eigen kennis van het gebied.

De teksten over het Natuurpark Scheldeland zijn ontleend aan het tijdschrift "Natuur- en Stedschoon". Auteur is de h. Herman DELAUNOIS.

Het materiële werk voor de realisatie werd door de redactie van "ABLLO-krant" gepresteerd.

Wij danken allen die hun steentje tot de verwezenlijking van deze brochure hebben bijgedragen.

Deze tweede publikasie kan - net als de eerste over de Grote Geule te Kieldrecht - bijbesteld worden door overschrijving van 30 Fr op rek. nr 2/10802/1.88 van de Europabank te Sint-Niklaas. Door storting of overschrijving van 60 Fr kan U ook lid worden van ABLLO. U ontvangt dan tevens het driemaandelijks tijdschrift "ABLLO-krant" dat U op de hoogte zal houden van de werking van het Aktiekomitee voor Beveiliging van het Leefmilieu op Linker-Oever en het Waasland.

ABLLO wordt vertegenwoordigd door :

Patsy	CLAEYS
Hubert	DAVID, sekretaris
Roel	DE JONG
Omer	DE PAEPE, onder-voorzitter
Willy	DE RUDDER, onder-voorzitter
Yves	JANSSENS
Sylvain	LOCKEFTER, penningmeester
Marcel	OELBRANDT, redaktiesekretaris ABLLO-krant
Frans	SMET
Miet	SMET, voorzitter
André	UYTTENHOUWEN
Hugo	VAN LANDEGHEM

DEEL 1 : 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. ^{voor} 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 Tijzmanstunnel aansluitend op de Zoomweg (snelweg in uitvoering naar ROOSENDAAL - 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 rechter- oever 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 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 Schelde-oeververkeer?

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 projekt 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 e nige voorhanden zijnde studiemateriaal uit. We stellen dus vast dat onvoldoende elementen aanwezig zijn waarop een verkeersinfrastructuursbeleid over heel het Antwerpse geweest zou moeten gefundeerd zijn.

Er is een enorm verschil tussen de bijeengevoegde resultaten van telposten 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 konfrontatie 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 konfrontatie 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 t.o.v. 71	% stijging t.o.v. 70	theoretische capaciteit	benuttinggraad
<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)		15%
(3)	100	(5)	+20%		
<u>Autobussen</u>					
a) streeklijnbusen (6)	7.000	onbekend	onbekend		50%
b) stadbusen	36	18%	+48%		

- (1) in voertuigen
 - (2) in personen
 - (3) goederenvervoer in wagons
 - (4) sinds 3 juni 1973: 8000 e.i. 70%, meer dan in 72
 - (5) gestadig stijgen 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
 IMALISC

bus 36 : MIVA
 MIBS , 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 ongesproken 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 $\frac{1}{18}$ 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.

§2. 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~~ ^{tunnel} en vooral beïnvloed door de specifieke functie van de Liefkeshoek 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^{al}gieke knoopp^{unt} 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 INFRASTRUCTUUR

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 project of welke combinatie van twee projecten 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-voorontwerp 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 privé 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 **effekt van langere duur op de bestaande infrastructuur.**

Een aanzienlijk bijkomend voordeel ^{hier} in 't 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 ^{zij} 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 Lo 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, 29,44	tramlijnen in stads- centrum ondergronds aangebracht	48
<u>A'DAM</u>	1	tramlijn in binnen- stad op vrije baan aangebracht	70
Stevenage, Eng.	lijn Chells	autobus achtereenvol- gens frekwenter, goed- koper, volgens betere reisweg	20 40 35%
<u>ANTW.</u>	spoor 59	spoorlijn verbonden met Zuid- en centraal sta- tion en geëlektrificeerd	60
<u>ANTW.</u>	36	bus centrum-Linkeroever reisweg op Linkeroever beter aangepast aan de 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 vervoermiddelen, 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 auto-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 Ijalsotunnel en de Hemiksebrug (of tunnel?). Gezien het overwegend aandeel van het verkeer dat de stad aandoet, en het raakwegkarakter, van de Ijalsoverbinding, mag men terecht vermoeden dat het Ijalsoverbinding project nuttiger is en voorrang verdient op de Hemikseverbinding.

De rijksweg 219 (krijgsbaan) wordt vlg. projekt OW. uitgebouwd tot expresweg 1^o categorie, 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 onaangesproken mogelijkheden van de spoorweglijn 59, plus de ligging en aard van het Imalsoprojekt '68, plus de bijzondere functie van de Liefkeshoekverbinding, wijzen erop dat in de vermoedelijke rangorde van nuttigheid de oeververbindingen, 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 ABLLO

- 1) Dat om onmiddellijk de verzadiging van de wegverbindingen l.o. te 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 premetrokokker 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) 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.

DEEL 2 : HET TE BESCHERMEN NATUURPARK SCHELDELAND.

=====

WAAROM NATUURPARKEN ?

=====

Het begint waarachtig door te dringen. De kranten schrijven erover, de mensen praten erover, de politici hebben het probleem ontdekt : het kan zo niet verder, het natuurschoon gaat verloren, het evenwicht wordt verstoord, ons leefmilieu verkeert in gevaar.

Mocht deze evolutie bij de publieke opinie het enige resultaat zijn van het Europees Natuurbeschermingsjaar, dan zouden we toch al iets bereikt hebben.

Maar nu het zover is, moet er ook iets gedaan worden. We geraken er niet met kollektief een klaaglied aan te heffen en dan te wachten tot zich een wonder voordoet. Het klimaat was nooit zo gunstig voor realisaties.

Of die nu volumineus of minuskuul zullen uitvallen, zal afhangen van de aanpak. We moeten nu beslissen : gaan we onze energie blijven verspillen aan details, of gaan we ineens met iets belangrijks beginnen ? De universele noodkreet over de bedreiging van het leefmilieu maakt ons de keuze gemakkelijker. Wordt het leefmilieu geëdiend door de beveiliging van één enkele boom, van enkele hektaren moeras, of door de klassering van een poortje of een geveltje ? Zonder die prestaties te minimaliseren, moeten we erkennen dat een beschermaktie die niet verder reikt, belachelijk, naïef en ondoeltreffend is.

Een gekoördineerd milieubeleid moet er komen om de grote problemen op te lossen : de vervuiling van lucht, water en bodem, de verkrotting van onze woonzones, de verarming van ons kultuurpatrimonium, de verdwijning van landschap, fauna en flora, de verleelijking van stad en land, de geluidshinder, de buitensporige eisen van verkeer en industrie, de uitbuiting van de misstanden door grondspekulanten. Dergelijk beleid vergt drastische maatregelen ten aanzien van economie en techniek, maar tevens een ordening van het grondgebied in functie van het welzijn van zijn bewoners en dus ook de beveiliging van natuurterreinen en stads- en dorpskernen tegen ont-aarding.

Hoe geschiedde deze beveiliging tot nog toe ?

Voor de stads en dorpskernen hebben we zo goed als geen traditie. De vrijwaring blijft meestal beperkt tot de klassering van een groot monument, soms met zijn onmiddelijke omgeving.

In het beste geval bestaan er stedenbouwkundige voorschriften die gericht zijn op het behoud van een zekere eenheid in de bebouwing van sommige straten.

Natuurterreinen kunnen beveiligd worden door klassering, door de inrichting als natuurreservaat, of door de inschrijving als groenzone op de stedenbouwkundige plannen. Die drie mogelijkheden hebben we pas na jarenlange strijd verkregen en ze zijn praktische instrumenten voor onze aktie gebleken. Maar ze volstaan niet om de geweldige behoefte aan ruimte op te vangen van een bevolking die tot de allerdichtste behoort en die in een sterk geïndustrialiseerd land al de voor- en nadelen van de welvaart kent, met inbegrip van veel vrije tijd en de materiële middelen om die te gebruiken.

Aan deze behoefte kunnen alleen natuurparken voldoen. Natuurparken in alle gewesten van het land. Natuurparken met een oppervlakte van ten minste enkele duizenden hektaren.

Natuurparken, die karakteristiek zijn voor het aspekt van een bepaalde landstreek ; die een grote diversiteit hebben in hun bestanddelen en die naast natuurterreinen en landschappen, ook cultuurwaarden bevatten. Natuurparken, waarin elk onderdeel zijn huidige bestemming behoudt, maar die tevens een toegevoegde funktie krijgen : aan de bevolking van de groenarme agglomeraties de gelegenheid bieden het verloren kontakt met de natuur en de kultuur van eigen streek te herstellen.

Moet het nog aangetoond worden dat de natuurparken, door Natuur- en Stedschoon ontworpen, waardevolle landschappen en een belangrijk stuk Vlaamse kultuur vrijwaren ? De projekten omvatten het Scheldeland, de Leiestreek, de Westvlaamsebergen, de historische Zwinstreek, het gebied van de Beide Neten, de Demerstreek, het Dijleland. Daarin liggen niet alleen prachtige natuurterreinen, zoals de Zwinschorre, het Meerdaalwoud, de Oude Schelde en de kreek van Bazil, maar ook ongeschonden kultuur-landschappen : de polder bij de Damsevaart, de Kemmelberg, de heuvels bij Testelt en Zichem. De voorgestelde natuurparken bevatten voorts een aantal monumenten met nationale betekenis : de abdijen van Averbode en Tongerlo, de kastelen van Westerlo en Ooidonk ; en belangrijke historische stadskernen : Damme, Brugge, Lier, Leuven, Diest, Zoutleeuw. Door de indeling in verschillende zones krijgt elk deel een optimale bescherming : als natuur- of landschapreservaat, als park, als landschappelijk of stedelijk kultuurreservaat, als te

revalorizeren groenzone. Maar wat het sterkst doorweegt is de samenhang van de vele elementen in een groot organisch geheel.

Deze samenhang biedt de aktie voor de natuurparken voordelen die bij geen enkele andere vorm van bescherming bestaan.

Vooreerst psychologische. Door zijn veelzijdigheid kan het natuurpark een groter aantal mensen boeien dan afzonderlijke elementen. Het interesseert tegelijk de bioloog en de kunsthistorikus, de socioloog en de toerist. Bovendien beseft iedereen dadelijk dat het de moeite loont zich voor zo'n belangrijke zaak in te spannen. Ten tweede : de toeristische - en dus economische - voordelen.

Geïsoleerde objekten oefenen geen aantrekkingskracht uit op de toerist. Wie zal er een streek bezoeken ter wille van één stukje bos ? Welke toerist voelt er wat voor om door een troosteloos landschap te rijden van een abdij naar een kasteel dat enkele kilometers verder ligt ? Wanneer de objekten evenwel gegroepeerd liggen in één gebied, dat ook als kader aantrekkelijk is, dan bestaat er wel een kans dat daar toeristische centra tot ontwikkeling komen.

Er zijn ook wetenschappelijke voordelen aan de oprichting van natuurparken verbonden. Wij durven beweren, dat al onze natuurreservaten ten dode opgeschreven zijn, indien ze mettertijd omrigd geraken door kultuur-, industrie- of woonstappen. Een natuurreservaat is geen autonoom en onkwetsbaar eiland. Wat er leeft en groeit is afhankelijk van de omgeving, waarmee ontelbare bindingen bestaan. Slagen we erin natuurreservaten op te richten in het ruimer geheel van een natuurpark, dan zijn de overlevingskansen maximaal gewaarborgd.

Ten slotte mogen ook de technische voordelen niet worden onderschat. Voor de organisatie, de administratie en het toezicht is één groot gebied ongetwijfeld gemakkelijker dan vele kleine. Bovendien fungeren de natuurparken als testgebieden, waar stedenbouwkundige maatregelen beproefd worden, die in bepaalde gevallen later tot het hele land kunnen uitgebreid worden.

Onze ervaring met het Natuurpark Scheldeland heeft geleerd, dat binnen de bepalingen van de bestaande wetgeving een afgebakend gebied kan worden gevrijwaard. De mogelijkheid om de natuurparken in de gewestplannen te integreren, geeft aan die vrijwaring een meer dan tijdelijk karakter. Toch ontbreekt nog veel : toezicht op de

naleving van de wettelijke voorschriften, koördinatie van het beleid, een beheerslichaam dat niet uitsluitend preventief optreedt, maar concrete maatregelen kan treffen zoals de kanalizatie van het verkeer, de organisatie van de toeristische uitrusting en de revalorizatie van de onttakelde gedeelten.

Het is duidelijk dat de natuurparken een wettelijk statuut behoeven en dat het begrip "natuurpark" in de wet moet opgenomen worden. Het stedenbouwkundig kongres te Temse heeft die eis ondubbelzinnig gesteld. Wij rekenen op de regering en op het parlement.

OPRICHTING VAN NATUURPARKEN

Voorontwerp.

Algemeenheden

Bepaling.

Onder natuurparken verstaan we : gebieden met een zekere uitgestrektheid, waarvan het natuur- en landschapsschoon en de kultuurwaarden worden beschermd door wettelijke en beheersmaatregelen en ten dienste gesteld van het toerisme, de opvoeding en de wetenschap.

Doel.

Bij de oprichting van natuurparken zal men ernaar streven:

1. het algemeen karakter te bepalen van bepaalde landschappen die representatief zijn voor een gehele landstreek (landschapsreservaten);
2. binnen de afgebakende gebieden de merkwaardige biotopen op effectieve wijze te beschermen (natuurreservaten);
3. binnen deze gebieden het kultuurpatrimonium op effectieve wijze te beschermen (kultuurreservaten);
4. in deze gebieden een zo groot mogelijke ruimte onge-rept natuurschoon ter beschikking te stellen van de bevolking als zones van rust en verpozing (wandeloorden);
5. in deze gebieden het toerisme te bevorderen (toeristische zones);
6. binnen deze gebieden het verkeer te kanaliseren (stiltereservaten);
7. het contact met deze gebieden aan te wenden als een middel voor systematische jeugd- en volksopleiding (centra voor kulturele opvoeding en natuurbeschermings-educatie);
8. het wetenschappelijk onderzoek in de betrokken gebieden aan te moedigen (biologische stations).

Uitgestrektheid.

Om aan dit veelzijdig doel te kunnen beantwoorden, moeten de natuurparken een tamelijk grote uitgestrektheid hebben, b.v. een oppervlakte van ten minste 2.000 ha of een lengte van ten minste 10 km.

Keuze van gebieden.

De natuurparken zullen uiteraard ingericht worden in

streken waar nog gave gebieden met voldoende uitgestrektheid bestaan, maar die tevens binnen het bereik liggen van de bevolking der grote woon- en industriecentra.

Voordelen van het ontwerp.

1. Het uitgekozen gebied wordt als één geheel gezien, het natuurpark als één grote realisatie, zodat het wegens zijn vele facetten de moeite loont dat men er zich voor inspant.
2. De afbakening van een uitgestrekt gebied als natuurpark biedt grotere faciliteiten dan die van talrijke kleinere geïsoleerde terreinen voor het treffen van wettelijke maatregelen, het voeren van toeristische propaganda, het nemen van pedagogische experimenten.
3. Aldus worden de natuurparken meteen testgebieden voor een politiek van grondbeleid : de resultaten van zulk experiment zullen later hun nut hebben voor het hele land.
4. De idee is aktueel (Raad van Europa, realisaties in het buitenland) en sluit aan bij de inzichten van het bestuur voor de Ruimtelijke Ordening en van de Hoge Raad voor de Domaniale Natuurreservaten en de Natuurbescherming (Koninklijk Besluit betreffende het gebied van de Hogevenen).
5. De mogelijkheid een streekplan op te maken geeft het ontwerp belangrijke kansen, die in de toekomst nog zullen stijgen ten gevolge van de geleidelijke doordringing van de natuurbeschermingsgedachte.
6. De gevaren voor overdrijving en ontsporing die onvermijdelijk zouden voortvloeien uit slaafse navolging van analoge initiatieven in het buitenland, worden voorkomen door de projekten aan te passen aan de toestanden en opvattingen die ten onzent bestaan.

Struktuur.

Wettelijk statuut.

Een natuurpark kan zowel partikuliere als openbare eigendommen omvatten. De bescherming kan vastgelegd worden in wettelijke maatregelen, b.v. : bestemming als bos- of landbouwzone of zone non-aedificandi in de plannen van aanleg, klassering van landschappen en monumenten, verbod voor gemotoriseerd verkeer op de bos- en landwegen, verwerving van bepaalde delen door een officiële instantie. De maatregelen kunnen verschillend zijn voor de diverse onderdelen van een natuurpark.

Beheer.

Beheersmaatregelen kunnen tot stand komen door onderling overleg tussen de overheid, de eigenaars en betrokken partikuliere verenigingen. Ze zouden o.m. kunnen behelzen :

1. het beheer van terreinen als natuurreservaat;
2. de inrichting van terreinen of van bepaalde wegen als wandeloord;
3. het beheer van beschermde monumenten (kastelen, molens e.d.);
4. de aanwending van terreinen of gebouwen voor kulturele, wetenschappelijke, opvoedkundige of toeristische doeleinden (musea, biologische stations, jeugdherbergen e.d.).

Indeling in zones.

Om te voorkomen dat een natuurpark, ten gevolge van zijn aantrekkingskracht, door de toeristische expansie zou aangetast worden is het beslist noodzakelijk :

1. het natuurpark in te delen in verschillende zones (o.m. kernen naast verbindende en protektieve zones);
2. in het natuurpark alleen bebouwing toe te laten (en streng te reglementeren !) indien ze beantwoordt aan de normale uitgroei van de vanouds bestaande woonkernen en landbouwbedrijven of indien ze noodzakelijk is voor het rendement van het natuurpark zelf;
3. in de kernen alleen rekreatie toe te laten die het landschap volledig intact laat (b.v. onder zekere voorwaarden : hengelsport);
4. uitgekozen zones of wegen te bestemmen voor bepaalde categorieën van bezoekers (b.v. ruiters, fietsers);
5. alle verkeer van auto's en motors te verbieden buiten de hoofdwegen;
6. de centra voor die rekreatie welke verbonden is met de natuur, doch waarvoor de uitvoering vereist is van bepaalde werken of de bouw van installaties, buiten de kernen te houden (b.v. zwem- en roeigelegenheden);
7. de rekreatie die vreemd is aan het doel van het natuurpark formeel buiten zijn grenzen te houden;
8. de streekplannen voor een zo ruim mogelijk gebied te ontwerpen, opdat men voor de behoefte aan gronden voor villawijken, vakantiedorpen en hotelinrichtingen terreinen zou kunnen aanwijzen buiten het natuurpark, op veilige afstand van de kernen, en opdat de efficiëntie van het natuurpark niet in het gedrang zou komen door de oprichting van hinderlijke bedrijven in de aanpalende zones.

Organisatie.

Uitvoerders.

Op vele organismen zal men voor de realisatie van dit programma beroep moeten doen. Daarom moet een vorm van ruime samenwerking ontstaan tussen :

1. de eigenaars die het plan gunstig gezind zijn;
2. de officiële instanties : gemeentebesturen, commissies van openbare onderstand, provinciebesturen, de Koninklijke Kommissie voor Monumenten en Landschappen, het bestuur van de Ruimtelijke Ordening, het bestuur van Waters en Bossen, de Hoge Raad voor de Domaniale Natuurresevaten en de Natuurbescherming, het Kommissariaat-Generaal voor Toerisme e.a.;
3. de natuurbeschermingsverenigingen;
4. de toeristische organisaties : de toeristische federaties, de grote toeristische bonden, het jeugdherbergwerk, de plaatselijke V.V.V.'s;
5. andere kulturele en wetenschappelijke kringen.

ONTWERP NATUURPARK SCHELDELAND

Door de Kononklijke Vereniging voor Natuur- en Steden-
schoon wordt sedert januari 1966 een nationale kampanje
gevoerd voor de oprichting van natuurparken.

Onder natuurparken worden verstaan : gebieden met een
zekere uitgestrektheid, waarvan het natuur- en land-
schapsschoon en de cultuurwaarden worden beschermd ten
bate van het toerisme, de opvoeding en de wetenschap.
De bedoeling is niet dergelijke gebieden (minimum
2.000 ha of minimum 10 km lang) in hun geheel door de
Staat te laten aankopen : een natuurpark mag zowel
partikuliere als openbare eigendommen bevatten. Wel
komt het erop aan de bescherming vast te leggen in een
aantal wettelijke maatregelen. In een natuurpark is
plaats, zowel voor landschaps-, natuur- en cultuur-
reservaten als voor wandeloorden en stiltereservaten;
het vormt in zijn geheel een toeristische zone, maar
biedt tevens een gelegenheid voor de oprichting van
biologische stations en eksperimentele centra voor
natuurbeschermingsedukatie.

Als een van de eerste te verwezenlijken natuurparken
werd het Scheldeland uitgekozen, dat tussen Dendermonde
en Antwerpen nog genoeg ongeschonden natuurschoon biedt
om gevrijwaard te worden als een stuk oorspronkelijk
Vlaams landschap.

Het ontworpen natuurpark sluit in Dendermonde aan bij
het geklasseerde vestinglandschap en de historische
stadskern. Vervolgens bevat het de beemden langs de
beide oevers van de Schelde, met links de Roggeman, een
verlaten Schelde-arm en rechts het intieme dorpje
Vlassenbroek in een bekoorlijke omgeving. Een uniek
punt is de Kramp, waar de grillige Schelde slingert
door een dicht begroeid boslandschap.

Een meer open karakter vertoont het gebied van Baasrode,
Kastel en St. -Amands. De kade van dit laatste dorp
ligt aan een sierlijke bocht van de stroom. Van bij het
graf van dichter Emile Verhaeren heeft men een onver-
getelijke blik. Vooraan ontwaart men een geografisch
unikum : een Schelde-eiland; daarachter verheft zich
het kerkje van Mariekerke op zijn terras bij de Schelde.
Op de linkeroever strekt zich nu een kultuurlandschap
uit met een zeldzame rust en schoonheid. Weilanden
wisselen er af met wijmenvelden en kronkelende dijken,

beplant met notebomen. Van Driegoten leidt een wandeldijk naar de Durmemonding, een sereen landschap van bomen, riet en water.

Tot in de middeleeuwen had de Schelde een andere loop: van Branst leidde ze over Bornem naar Temse, waar ze met de Durme samenvloede. Een dubbele dijkbreuk bracht echter een nieuwe verbinding tot stand tussen Branst en Tielrode. Een tijdlang vormde het gebied van Weert een eiland tussen de twee Schelde-armen, tot in 1523 de oude loop door dijken werd afgegrensd.

Thans legt de Oude Schelde nog steeds getuigenis af van deze historische gebeurtenis : begroeid met waterlelies strekt de gewezen rivierarm zich als een dromerig langgerekt meer uit over een afstand van 6 km, begrensd door de merkwaardige broekbossen van Luipegem en Weert en het (herbouwde) historische kasteel van Marnix van St. - Aldegonde. Een eendenkooi geeft aan dit landschap een geheimzinnige bekoring.

Bij het veer aan de Durmemonding bevindt zich de kapel van Tielrode. Ten noorden van het dorp liggen nog enkele 30 m hoge heuvels van het Waasland, vanwaar men een prachtige blik heeft tot in het Pajottenland. Hier werd het ontworpen natuurpark verder westwaarts uitgebreid langs de Beneden-Durme, met haar notelaarsdijken en het welgekende terrein van de Bunt, tot bij Waasmunster, waar nog enkele afgesneden Durme-armen herinneren aan de vroegere grillige loop van deze rivier. Onderweg sluit ook het typische dorpsplein van Zombeke aan bij het Durmelandschap.

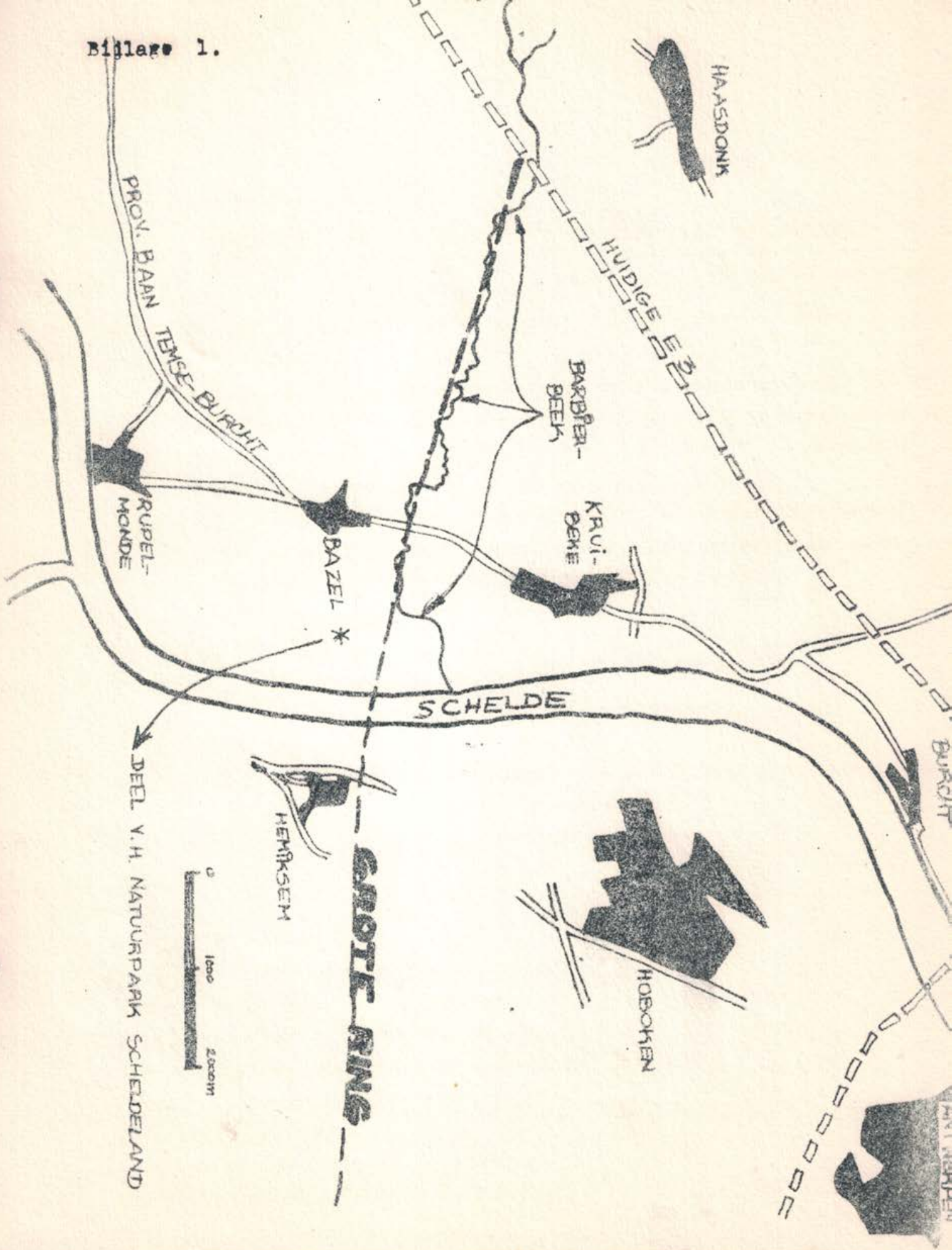
Even onderbroken door de sloopstimmerwerf van Temse, vormt vervolgens de linker Schelde-oever een nog tamelijk gaaf geheel; tussen de druk bezochte rede van Temse en het schilderachtige haventje van Rupelmonde met zijn oude watermolen en kasteelruïne liggen nog de merkwaardige schorren en polders van Schouselbroek, aansluitend bij de Wase hellingen en het fort van Steendorp. (In deze schorren werd voor korte tijd een vuilnisbelt geopend, wat heftige protesten uitlokte in de omgeving.)

Op de rechteroever bevindt zich het land van Hingene met het oude dorpje van de mandenvlechters, Buitenland, het botanisch interessante Kragewiel, het domein van de hertog d'Ursel, het onlangs gerestaureerde paviljoen de Notelaar en de ornitologisch waardevolle Scheldeschorren. Van aan de Rupelmonding werd aan het projekt een zuidelijk aanhangsel toegevoegd : de loop van de diepe bochtige Vliet tot bij Puurs, met daarbij het typische

dorpje Eikevliet.

Ten slotte bevat ook het noordoostelijke deel van het ontworpen natuurpark een aantal uiterst belangrijke terreinen : de kreek van Rupelmonde, de omgeving van het Kallebeekveer, het kasteel van Vilain XIII en de aanpalende dorpskom van Bazel, de kreek van Bazel en de loop van de Barbierbeek, omgeven door een gaafgebleven stuk Waasland tussen Kruibeke en Haasdonk.

Dit natuurpark zou een onvervalst beeld kunnen geven van het Scheldelandschap, zoals wij het uit de geschiedenis en uit de kunst en de literatuur kennen. Het is nog grotendeels ongeschonden, op enkele wonden na die kunnen geheeld worden. Op dit ogenblik is het nog mogelijk dit gebied te beschermen om het als een cultureel erfgoed over te maken aan de komende geslachten. Maar wanneer men aarzelt, zal het onherroepelijk te laat zijn en zal het begrip "Schelde" nog enkel voortleven in de herinnering van ons volk.



INVENTARIS DER VOGELSOORTEN VAN DE BARBIERBEEK EN OMGEVING.

(eigen waarnemingen)

De barbierbeek en haar omgeving is op ornitologisch gebied wel zeker de parel van het Scheldepark.

Het is een mozaik van biotopen-kreken-rietkragen-beken-sloten-bossen met gemengd loofhout-struikgewas-knotwilgen-weiden. Liggen daar dooreengesmeten in het landschap, waar het mogelijk is voor elke vogelsoort te leven en zijn soort in stand te houden.

Het zou ons te ver leiden in de inventarisatie alle soorten op te noemen, daarom zullen we ons beperken tot de voornaamste en de zeldzaamste en deze op sommen in volgorde volgens PETERSON (vogelgids)

De FUTEN-(podicipedidea)

DOODAARS (podiceps ruficollis) broedvogel

De REIGERACHTIGEN (ardeidea)

Blauwe reiger (ardea cinerea) Voedselzoek van de kleine colonies uit de omgeving en overwintert.

Purperreiger (ardea purpurea) op doortrek

Woudaapje (iscobryhus minutus) broedvogel

ZWEMEENDEN (anatinea)

Wilde eend (anas platyrhynchos) broedvogel

Wintertaling (anas creca) broedvogel

Slobeend (spatula clypeata) broedvogel

Zomertaling (anas querquedula) op doortrek

DUIKEENDEN (aythyanca)

Kuifeend (aythya fuligula) op doortrek

Tafeleend (aythya farina) op doortrek

HAVIKACHTIGEN (accipiberdea)

Sperwer (accipiter nisus) op doortrek

Valken (falconidea)

Torenvalk (falca tinnunculus) broedvogel

Smelleken (falco colombarius) op doortrek

KWARTELS PATRIJZEN EN FAZANTEN (phasianidea)

Patrijs (perdix perdix) broedvogel

Fazant (phasianus colchicus) uitgezette jachtvogel

Kwartel (coturnix coturnix) broedvogel

RALLEN WATERHOENTJES KOETEN (rallidea)

Waterral (rallus aquaticus) broedvogel

Porseleinhoen (porzana porzana) broedvogel

Waterhoen (gallinula chloropus) broedvogel

Meerkoet (fulica atra) broedvogel

WAADVOGELS (charadrüdea)

Kievit (vanellus vanellus) broedvogel

Bontbekplevier (charadrius hiaticula) op doortrek

Kleine plevier (charadrius dubius) op doortrek

SNIPPEN (charadrüdea)

Watersnip (gallinago gallinago) broedvogel

Bokje (lymnocryptes minimus) op doortrek

WULPEN en GRUTO'S (charradrüden)

Wulp (numenius arquata) op doortrek

Grutto (limosa limosa) op doortrek

GROTE STRANDLOPERS (chara drüdea)

Oeverloper (tringa hypoleucos) op doortrek

Witgatje (tringa ochropus) op doortrek

Bosruiter (trina glariola) op doortrek

Tureluur (tringa totanus) broedvogel

Kemphaan (philomaclus pynase) op doortrek

MEEUWEN (charadriformes)

Zilvermeeuw (larus argentatus) is gans het jaar aanwezig

Stormmeeuw (larus canus) op doortrek

Kokmeeuw (larus ridibundus) is gans het jaar aanwezig

DUIVEN (colombidea)

Holeduif (colomba oenas) broedvogel

Houtduif (colomba palumbus) broedvogel

Tortelduif (Streptopelia turlur) broedvogel

Turksetortel (streptopelia decaoto)

KOEKOEKEN (cuculidae)

Koekoek (cuculus canorus) waardvogel

UILEN (tytonidae)

Steenuil (athene nocturna) broedvogel

Ransuil (osio otus) broedvogel

Velduil (osio flammeus) broedvogel

GIERZWALUWEN (apodidae)

Gierzwaluw (apus apus) gedurende drie maanden aanwezig in het luchtruim

IJSVOGELS (coracüformes)

Ijsvogel (aleedo atthis) broedvogel

SPECHTEN (picidae)

- Groene specht (picus viridis) broedvogel
Grote bonte (dendrocopos major) broedvogel
Kleine bonte (dendrocopos medius) broedvogel

LEEUWERIKKEN (alaudidae)

- Veldleeuwerik (alauda arvensis) broedvogel
Boomleeuwerik (lulula arborea) op doortrek

ZWALUWEN (hirundinidae)

- Boerenzwaluw (hirundo rustica) broedvogel
Huiszwaluw (delichon urbica) broedvogel

PIEPERS en KWIKSTAARTEN (motacillidae)

- Boompiepers (anthus trivialis) broedvogel
Graspieper (anthus pratensis) broedvogel
Gele kwik (motacilla flava) broedvogel
Witte kwik (motacilla alba) broedvogel

KLAUWIJEREN (laniidae)

- Klaapekster (lanus exubitor) broedvogel

WIELEWALEN (oriolidae)

- Wielewaal (oriolus oriolus) broedvogel

SPREEUWEN (sturnidae)

- Spreeuw (sturnus vulgaris) broedvogel

KRAAIEN (corvidae)

- Vlaamse gaai (garrulus glandarius) broedvogel
Ekster (pica pica) broedvogel

Kauw (corvus monedula) broedvogel
Roek (corvus frugilegus) broedvogel
Zwarte kraai (corvus corone) wintergast
Bonte kraai (corvus cornise) wintergast

WINTERKONINGEN (troglodytidae)

Winterkoning (troglodites) broedvogel

HEGEMUSSEN (prunellidae)

Heggemus (prunella modularis) broedvogel

ZANGERS (muscipidae)

Rietzanger (acrocephalus schoenobaenus) broedvogel
Bosrietzanger (acrocephalus palustris) broedvogel
Kleine karekiet (acrocephalus scirpaceus) broedvogel
Spotvogel (hippolais icterina)
Tuinfluter (sylvia borin) broedvogel
Zwartkop (sylvia atricapilla) broedvogel
Grasmus (sylvia communis) broedvogel
Braamsluiper (sylvia curruca) broedvogel
Fitis (phylloscopus; trochilus) broedvogel
Tjiftjaf (phylloscopus collybita) broedvogel
Grauwe vliegenvanger (muscipa striata) broedvogel
Tapuit (oenanthe oenanthe) broedvogel
Paapje (saxicola ruetra) broedvogel
Roodborsttapuit (saxicola torquata) broedvogel
Gekraagde roodstaart (phoenicurus phoenicurus) broedvogel
Blauw (sylvia svecica) broedvogel
Roodborst (erithacus rubecula) broedvogel
Nachtegaal (luscinia megarhynchos) broedvogel
Beflijster (turdus torquatus) op doortrek

Merel (turdus merula) broedvogel
Koperwiek (turdusiliacus) wintergast
Zanglijster (turdus philomelos) broedvogel
Grote lijster (turdus viscivorus) broedvogel
Kramsvogel (turdus pilaris) wintergast

MEZEN (peridae)

Matkop (parus montanus) broedvogel
Pimpelmees (parus caeruleus) broedvogel
Zwarte mees (parus ater) broedvogel
Koolmees (parus major) broedvogel
Staartmees (aegithalos caudatus) broedvogel

BOOMKRUIPERS (paridae)

Boomkruiper (certhia brachydactyla) broedvogel

WEVERVOGELS (ploceidae)

Huismus (passer domesticus) broedvogel
Ringmus (passer montanus) broedvogel

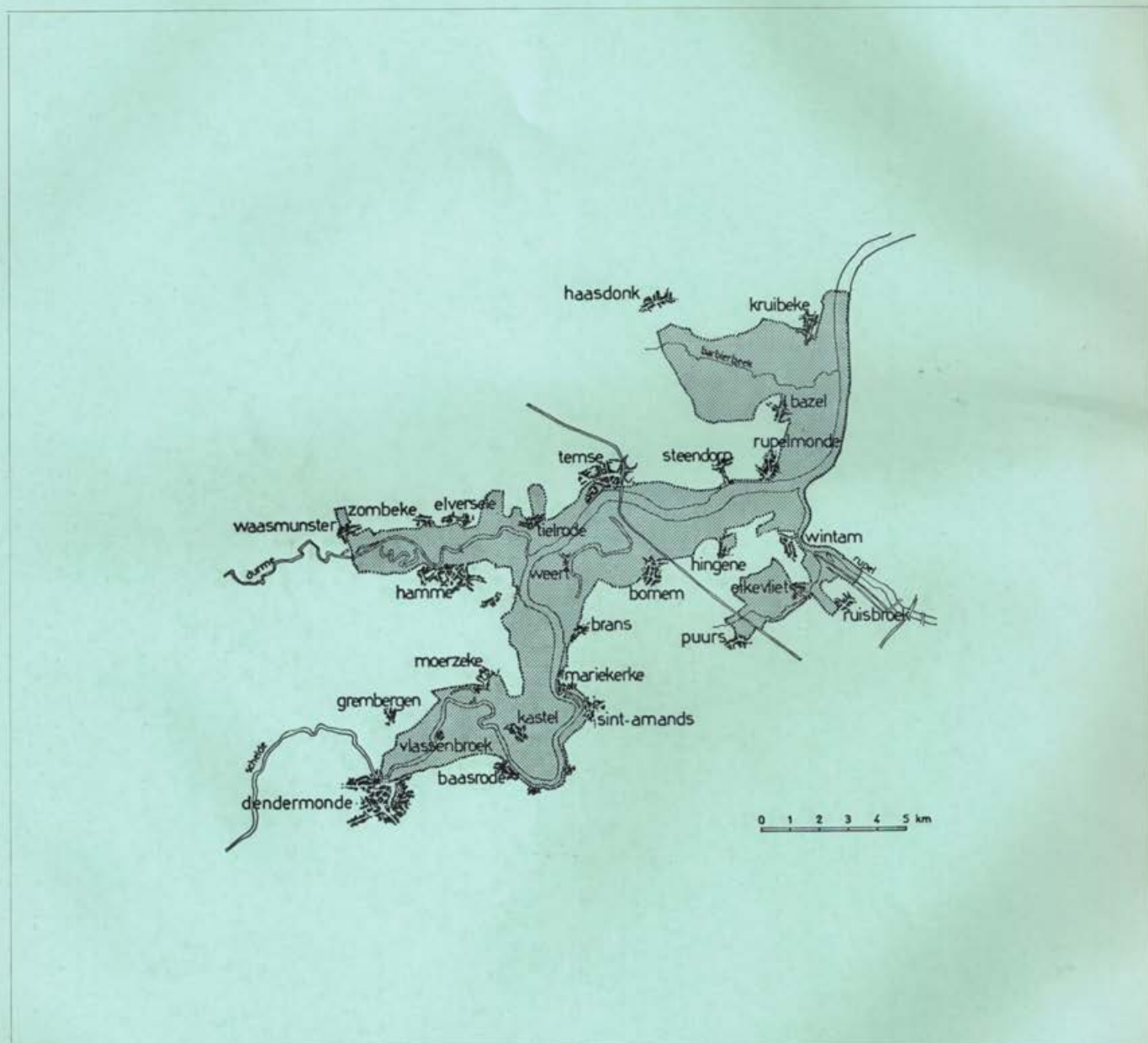
VINKEN (fringillidae)

Vink (fringilla coelebs) broedvogel
Keep (fringillamentifringilla) wintergast
Groenling (chloris chloris) broedvogel
Sijs (carduelis spinus) wintergast
Putter (carduelis carduelis) op doortrek
Kneu (carduelis cannabina) broedvogel
Barmsijs (carduelis flammea) op doortrek

GORZEN (emberizidae)

Ortelaan (emberiza hortulana) broedvogel
Rietoors (emberiza schoeniclus) broedvogel
Geelgors (emberiza citrinella) broedvogel

Natuurpark Scheldeland.



De Barbierbeek situeert zich bovenaan in het Natuurpark. De Snelweg zou als het ware het tracé van de beek volgen.