

ABLLO *krant*

DRIEMAANDELIJKS INFORMATIEBLAD VAN HET AKTIEKOMITEE TER BEVEILIGING VAN
HET LEEFMILIEU OP LINKER OEVER, EN HET WAASLAND.

Derde jaargang - nr. 9.

Driemaandelijkse 1 / 1976.

Jaarabonnement : 60 Fr.

Los nr. 20Fr.

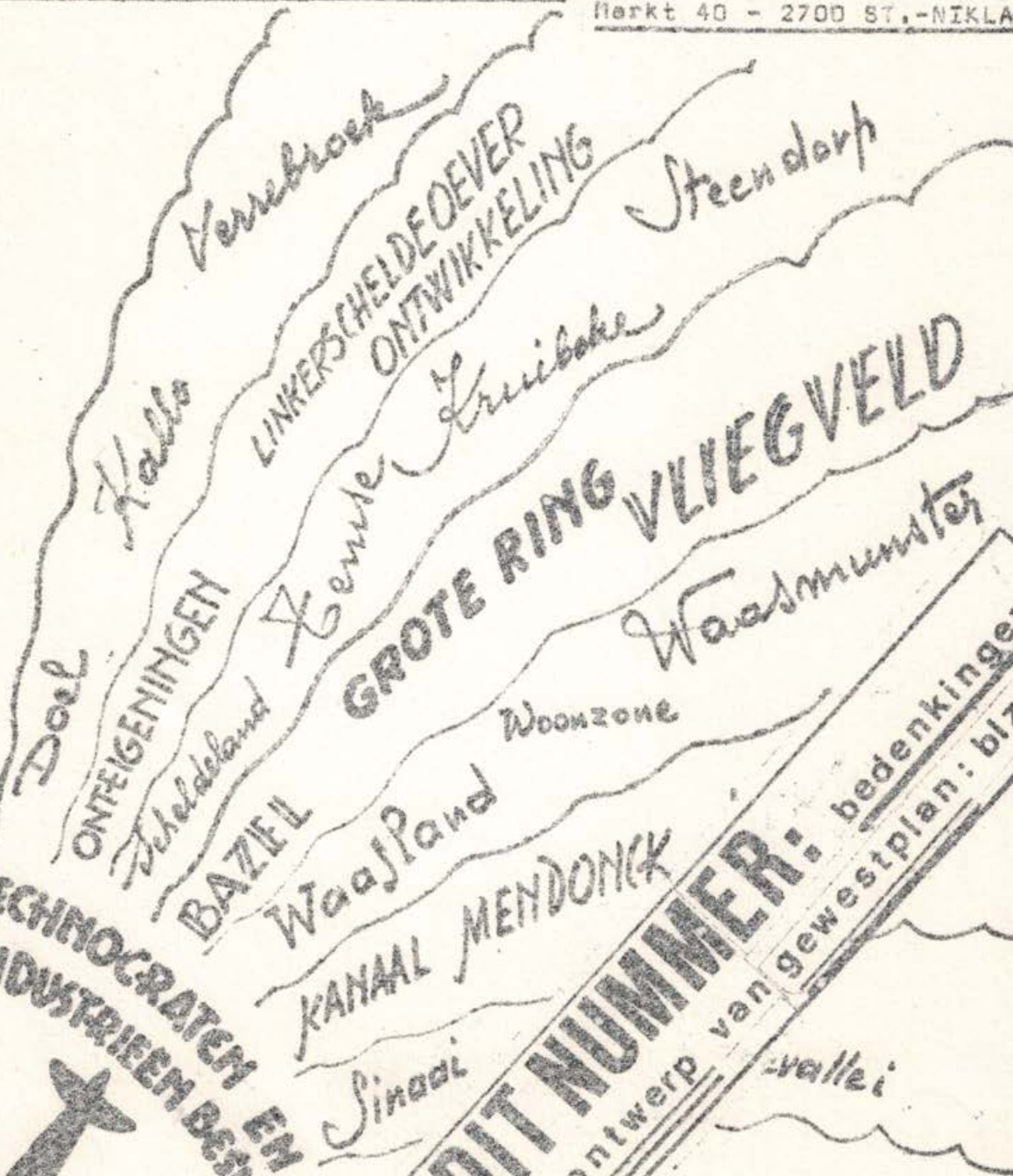
VERANTWOORDELIJK UITGEVER : ABLLO - Marcel

OELBRANDT - Het Centrum -

Markt 40 - 2700 ST.-NIKLAAS

WAAROM GEEN OVERLEG ? - WAAROM GEEN OVERLEG ? - WAAROM GEEN OVERLEG ? - WAAROM GEEN OVERLEG ?

WAAROM GEEN OVERLEG ? - WAAROM GEEN OVERLEG ? - WAAROM GEEN OVERLEG ? - WAAROM GEEN OVERLEG ?



**TECHNOCRATEN EN
INDUSTRIEËN BESLISSEN**

IN DIT NUMMER: bedenkingen
bij het ontwerp van gewestplan: blz. 4-8



Bij het negende nummer van ABLLO-krant.

Dit negende nummer van ons tijdschrift verscheint ietwat laat-tijdig omdat wij er aan hielden om de bespreking van het Ontwerp Gewestplan St-Niklaas-Lokeren, er nog in op te nemen (blz. 4-8).

Mede daardoor is het nummer ook wat lijviger geworden dan de traditionele 20 blzn. Wij hopen dat dit geen bezwaar is voor onze lezers en dat zij integendeel gebruik zullen maken van het ABLLO-standpunt betreffende het Gewestplan, nu zij nog tot 30 juni in de gelegenheid zijn om hun bezwaren kenbaar te maken. Die bezwaren kan elkeen richten aan :

De Heer Gouverneur van de Provincie Oost-Vlaanderen
Gouvernementstraat 1,
9000 GENT Tel : 091/23.38.11

In dit nummer leest U verder ook het ABLLO-standpunt over de Grote Ring rond Antwerpen (blz. 15-21) en het hoofdtema is gewijd aan het Baalhoekkanaal en de Westerschelde (22-29). Hierbij geven wij vooraf een samenvatting van het Ontwerp-Verdrag, het standpunt van de plaatselijke bevolking en nog het meest belangrijke : een bijdrage van loods J.M. Banninck welke dagelijks de Schelde bevaart en derhalve beter dan wie ook bevoegd is om een artikel betreffende navigatieproblematiek te schrijven (27-28).

Aan het slot van de bedenkingen bij het Ontwerp Gewestplan geven wij onze visie over de grootschalige polderinname op Linkeroever. Dit zal het hoofdtema worden in onze volgende ABLLO-krant. Bij wijze van aankondiging, deze tekst ter bezinning :

Als je een huis bouwt dan begin je niet zonder nadenken op dit plan staat niet zomaar gewoon "huis" maar dit plan geeft aan waar er ramen en deuren moeten komen, wat voor steen er gebruikt wordt en hoe de funderingen geconstrueerd worden.

De ontwikkeling van de Linkeroever, meer dan 6.000 ha (= 60.000.000 m²), het grootste industrialisatieproject in ons land, gebeurt op basis van een plan waarin staat "industriële zone". Je vindt op dit plan niets over welke industrie waar moet komen.

De ruimtelijke ordening van de Linkeroever gebeurt in functie van de wensen van de industriëlen. Zo eenvoudig is dat. Geen kat die rekening houdt met het synergetisch effect van de luchtverontreiniging, met de overheersende windrichting t.o.v. de woonkernen Antwerpen-L.O. en Beveren-Melsele en met ontploffingsgevaar.

Bedrijf x wenst y ha grond in bepaalde configuratie. Dit wordt zo zonder meer toegestaan. Wie eerst komt krijgt het beste deel van de koek.

Dit kan zo niet blijven duren. Wat nodig is, is een plan dat de L.O. zoneert in functie van de aard van de industrie en in functie van de omgeving t.o.v. de L.O.

Wat minstens even zo nodig is, is een serieuze timing. Zoals hierboven reeds gezegd het industrialisatie-rijn maken gebeurt overeenkomstig de wensen van de industriëlen. Vele mensen, bewoners van de I.O., hebben dat ook geen flauw be-nul over het tijdstip wanneer ze zullen onteigend worden en wanneer ze hun woning of boerderij zullen moeten verlaten. Dit maakt het enorm moeilijk om naar een andere woning of boerderij uit te kijken.

Het is de elementairste rechtvaardigheid dat de mensen minstens twee jaar op voorhand zouden weten wanneer exact ze weg moeten zijn.

Wij danken de lezers die spontaan hun abonnement hebben vernieuwd. Voor wie dat nog niet gedaan heeft, sluiten wij een betalingsformulier in. Maak er a.u.b. gebruik van; op die manier bespaart U ons tijd en administratiekosten. Een abonnement kost nog steeds slechts 60,-fr, te betalen op bankrekening nr 415-7021561-07 van Marcel OELBRANDT : ABLLO-krant, 9100 LOKEREN.

Bladwijzer :

Het Ontwerp Gewestplan Lokeren-St-Niklaas.
Bedenkingen door ABLLO, vzw Durme, Wielewaal-Waasland. 4-8

Kernenergie op Linker - Oever 9-11

Interessante Krekententoonstelling te Wachtebeke. 12

Olie in zee 13

Scheldekonferentie : in voorbereiding, maar uitgesteld . 14

De Grote Ring rond Antwerpen 15-21

Baalhoekkanaal : samenvatting Ontwerp-Verdrag. 22-23

Baalhoekkanaal : plaatselijke bevolking is er tegen . . 24-26

S.O.S. Westerschelde : Een bijdrage van chef-loods Banninck over Navigatieproblematiek Westerschelde 27-28

Linker-Oever : lozing van afvalwater door NV Bayer. . . . 29

Medewerkers aan dit negende nummer van ABLLO-krant :

J.M.	BANNINCK
Hubert	DAVID
Roel	DE JONG
Jan	DHOLLANDER
Sylvain	LOCKEFER
Jef	OELBRANDT
Marcel	OELBRANDT
Frans	SMET
Miet	SMET
Hugo	VAN LANDEGHEM
Werner	VAN DE WALLE

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

HET ONTWERP GEWESTPLAN SINT-NIKLAAS LOKEREN

Enige bedenkingen bijeengebracht door :

- APILLO (Aktiekomitee Beveiliging Leefmilieu Linker-Oever)

- vzw DURME.

-Wielewaal-Afdeling Waasland.

0. Het feit dat de voorbereiding van het gewestplan zo ver gevorderd is dat het stadium van het openbaar onderzoek ter vaststelling van het definitieve gewestplan thans is aangevat wordt door ons als zeer positief ervaren omdat primo nu eindelijk rechtszekerheid zal kunnen verkregen worden inzake grondbestemming en secundo omdat het ontwerp gewestplan in zijn grote trekken als positief beoordeeld kan worden.

1.1. De hogervermelde milieuverenigingen betreuren dat de ganse wetgeving op de R.O. en a fortiori de gewestplanning een passieve wetgeving is; er zijn geen wetten, instrumenten voorzien of instellingen gecreëerd die door het gewestplan voorgestelde ruimtelijke ontwikkeling in de praktijk ook zal realiseren.

Vooral voor wat de woonzone's en het grondgebruik betreft zal dit moeilijkheden geven. Het is te verwachten dat de grondprijzen zullen stijgen door de beperking van het aanbod tenzij de gemeenten of de GOM (of nog een andere instelling) initiatieven zullen nemen inzake het bouwrijp maken van gronden (tegen sociaal aanvaardbare prijzen). Deze passiviteit van de gewestplanning heeft zijn meest dramatische gevolgen bij het verdwijnen van Doel (het feit zelf van deze verdwijning wordt de milieuverenigingen als aanvaardbaar ervaren, omdat de milieuhygiënische omstandigheden in dit dorp na de industrialisatie toch bijzonder slecht zullen worden) : er dienen o.i. voorzieningen te worden getroffen om de bevolking van Doel op te vangen en, voor wat de zelfstandigen en landbouwers betreft, sommige mensen te begeleiden bij het zoeken naar een nieuwe broodwinning.

1.2. Het gewestplan SNL is op sommige plaatsen te grootschalig, op andere veel te weinig specifiek.

Vooral bij de industriezone L.O. wordt het gebrek aan specificering als onaanvaardbaar ervaren; de milieuverenigingen eisen een duidelijk plan en een even zo duidelijke timing voor de uitbouw van de LO. De te sterke grootschaligheid komt tot uiting door de afwezigheid van wegen van regionaal belang op het gewestplan alhoewel deze wegen toch ook heel wat verkeer verwerken en hun aanduiding nodig is om over de globale verkeersplanning te kunnen oordelen.

Wat specifiek de L.O. betreft wensen de milieuverenigingen dat zo snel mogelijk een structuurplan zou worden opgesteld en ter openbare discussie voorgelegd.

Dezelfde grootschaligheid heeft als gevolg een gebrek aan duidelijkheid bij de inhoudsbepaling van de zones : zo worden zowel een electriciteitspost als een zwembad als een waterzuiveringsstation op dezelfde wijze aangeduid (zone van openbaar nut). Nochtans zijn al deze bestemmingen op een verschillende wijze te evalueren.

1.3. Bij de gewestplanning in het algemeen - en het ontwerp gewestplan SNL maakt daarop geen uitzondering - wordt de kar voor de paarden gespannen in die zin dat voor het gewest voorafgaandelijk geen sociaal-economische planning is ongemeent gemaakt geweest (en ter openbare discussie gelegd) : er is niets geweten over de plannen van de overheid inzake tewerkstellingspolitiek, bevolkingspolitiek, huisvesting, openbaar vervoer, inkomenspolitiek e.d.m., zaken die nochtans allemaal sterk de toekomstige ruimtelijke ordening bepalen.

2. De milieuverenigingen stellen met voldoening vast dat het ontwerp-gewestplan SNL in tegenstelling met een aantal ontwerp-gewestplannen van andere gewesten, het landbouwgebied als dusdanig erkend en bijgevolg een rol toebedeeld aan de landbouw.

3.0 Het Land van Waas is voorzien van een essentieel verkeersnet. Aan de uitbouw van gewone wegen en dienstregelingen van openbaar vervoer kan een en ander verbeterd worden maar dit valt buiten het kader van het gewestplan.

3.1 De milieuverenigingen betwisten het gedeelte E3 Schelde van de Grote Ring door Antwerpen met verwijzing naar de hierboven besproken brochure over de Grote Ring. Argumenten voor deze betwisting zijn :

- natuurschending (N-gebied, beschermd landschap);
- nood aan andere oeververbindingen, nl. premetro, Liefkenshoek en 2° Imalso-tunnel.

De milieuverenigingen betwisten ook het gedeelte E3 expressweg eveneens met verwijzing naar de ARLO-brochure. De argumenten zijn hier :

- landbouwareaal wordt nog verder aangetast;
- de geluidsoverlast voor Haasdonk-dorp en groengebied;
- voorkeur voor de uitbouw Krijgsbaan E3 expressweg, niet op het gewestplan voorzien (grens gewestplan Waasland/Antwerpen.)

De Grote Ring biedt slechts \pm 1 minuut tijdwinst t.o.v. de Krijgsbaan. Dit marginale voordeel weegt niet op tegen de nadelen.

Beide gedeelten van de Grote Ring van Antwerpen moeten van het gewestplan afgevoerd worden.

Vermits het Vlaams Ministerie besloten heeft dat de A-11 niet zal worden uitgevoerd tussen de E-3 en de Kanaalzone, moet het voziene tracé worden afgevoerd.

3.3 Het tracé van de RW-60 Sint-Niklaas-Fulst is niet goed te begrijpen. Zoals het getekend is kan het geen ringfunctie voor SN vervullen wat nochtans de eerste bedoeling zou

moeten zijn. Na de uitbouw van de expressweg zal een behoorlijk deel van het doorgaand verkeer uit Zeeland en Zeeuws-Vlaanderen over deze expressweg gaan rijden, richting Antwerpen (en via de E-10 naar Mechelen-Brussel), en richting Gent (over Zelzate-Kennedylaan en via de snelweg Heusden-Oostakker aansluiting op de E-5 naar Brussel). Vooral na de voorgenomen doortrekking op de L.O. van de E-3 afrit Blancefloerlaan-expressweg zal een goed deel van het Zeeuws verkeer, dat nu naar SN gaat om er de E-3 te nemen, afgeleid worden via de expressweg.

Ook nu al, en later zeker, is op RW 60 het verkeer voornamelijk plaatselijk verkeer met bestemming SN: dit zal nooit op de in het gewestplan voorziene RW 60 komen. Het gedeelte van dit lokaal vervoer dat bestemd is voor verder dan SN of voor de zuidelijke vestigingen in deze stad (industrie, wonen, winkelen) moet over een rondweg beschikken om de doortocht door de stad te vermijden. Dit sluit aan bij wat wij hoger stelden, nl. dat N 60 geen ringfunctie voor SN vervult zoals hij thans in het gewestplan voorzien is. Men spreekt van nieuw verkeer na opening van de vaste oeververbinding tussen Zeeland en Zeeuws-Vlaanderen. Inderdaad mag men dan wat traffic Rotterdam-Gent verwachten, maar niet Rotterdam-Antwerpen of Rotterdam-Brussel: dit vindt in de Zeeland-route geen kortere weg. De oeververbinding werkt echter in twee richtingen: een pak verkeer dat nu vanuit Zeeuws-Vlaanderen zijn weg zoekt via het Waasland zal naar Zeeland gaan voor verdere aansluiting. Voorlopig zit er dus eerder een verkeersdaling dan een verkeersstijging in. Daarom adviseren de milieuverenigingen:

- N 60 vanaf Moortelhoek ombuigen naar Vlijminckshoek;
- huidige voorziening tussen Moortelhoek en expressweg laten vallen;
- reservatie voorzien voor rondweg daar waar bestaande weg niet op 4 stroken kan gebracht worden, wanneer dit later nodig mocht blijken (Drieschouwen, Potterstraat, N van Kemzeke en St-Pauwels, lengte 4, (km).

- 3.4 De voorziene provinciale omleidingsweg rond Bazel en Krui-beke staat niet op het gewestplan. Het volstaat eens een namiddag en een avond te gaan kijken wat er allemaal door de heel smalle straten van Bazel en Krui-beke trekt om te zien dat het echt geen goed woonmilieu is. O.i. zou een rondweg zoals in Tielrode (Tweebaans, maar dan zonder fietspaden en met verkeerslichten) in Bazel en Krui-beke wel op zijn plaats zijn.
- 3.6 De oostelijke omleidingsweg rond Lokeren (Zelebaan-Zeven Weeënkapel) doorsnijdt de westelijke hoek van het natuurgebied Molsbroek en overschrijdt daarbij de Durme. De inplanting van deze weg houdt geen rekening met het bestaan van de Boudewijnsaan-Albertlaan, een nieuwe viervaksweg die van het centrum naar de oude brug loopt (hoek Oude Bruglaan). Deze weg heeft geen zin zonder doortrekking naar de Zelebaan, vermits hij de bedoeling heeft het stadscentrum met het zuidelijke stadsdeel en de E-3 te verbinden.

Om reden van milieu en verkeer moet de thans voorziene weg Zelebaan-Kapel van Zeven Weëen te Lokeren uit het gewestplan geschrapt worden, en vervangen door de doortrekking op de zuidelijke oever van de Albertlaan naar de Zelebaan.

- 4.1 Er is een ontstellend gebrek aan visie bij de uitbouw (voor zover dit woord gebruikt mag worden) van de W-E zones in het noorden van het gewest. Deze W-E zones zouden geconcentreerd dienen te worden rond de ontzaveling te Stekene
- 4.2 Het gewestplan roept op onvoelzame wijze een halt toe aan de lintbebouwing. Veeleer heeft men de indruk dat de bestaande trends gelegaliseerd zijn geworden. Het is een voor de milieuvriendelijke onaanvaardbare ontwikkeling omdat de open ruimte verloren gaat, omdat het sociaal contact vermindert en omdat dure gemeenschappelijke voorzieningen nog meer gaan kosten.
- 4.3 Langsheen de Kustweg, op het grondgebied van verschillende gemeenten, liggen de resten van vroegere zandwinningen; thans worden deze als visvijver gebruikt. Ze dienen echter als dusdanig te worden aangeduid.
- 5.1 De kleine landbouwzone ten noorden van de kreek te Kieldrecht (en ten zuiden van de woonzone) zou aan het natuurgebied toegevoegd dienen te worden. Door de uitzaveling van Fort Spinola in diezelfde gemeente daalt de waterstand in de polders; deze uitzaveling dient dus te worden ston gezet.
- 5.2 De uitbreidingszone voor woningbouw op en aan de dijk te Verrebroek dient als onaanvaardbaar te worden geacht; de dijk is immers een waardevol landschap.
- 5.3 Het gebied ten noorden van de Wal (Kemzeke) dient als natuurgebied te worden aangeduid; het is weinig waardevol als landbouwgebied doch des te meer als natuurgebied. Eveneens te Kemzeke dient te worden aangesloten bij de waterwinning in Nederland.
- 5.4 Te Meerdonk/Verrebroek verdient het Parreweel als reservaat te worden aangeduid. Hetzelfde geldt voor Ter Rijen te Waasmunster. Daarentegen zou het gebied ten oosten van St-Gillis reservaat i.o.v. natuurgebied dienen te worden.
- 5.5 Langs de Scheldekant protesteren de milieuvriendelijke tegen het wegvallen van de waterwinning in de Bazelpolder en de voorgenomen jachthaven nabij Steendorp. Het Schausebroek dient gespaard te blijven van de verblijfsrecreatie aan de rand ervan (Temse).
- 5.6 Molsbroek te Lokeren is een natuurreservaat met Europees diploma; de uitbreiding van de bouwzone tot aan de rand ervan is daarom te verwerpen; het gebied rechts van het Molsbroek zou geen waterwinningsgebied mogen worden. Op een onverklaarbare wijze is het industriegebied aan de Weverslaan (reeds voor 2/3 volgebouwd) als landbouwzone aangeduid. Tussen het station en de RW 14 zou een weg langsheen de Durme heel wat achterliggende gronden kunnen ontsluiten.

Tenslotte is het voorziene industriegebied aan de E-3 veel te groot; het aanduiden van het gebied tussen Bokseelaar en Everslaar als landbouwzone zou de bedrijfszekerheid voor de betrokken landbouwers sterk vergroten.

Tot slot van deze bedenkingen bij het ontwerp van Gewestplan Sint-Niklaas - Lokeren wijzen wij er op dat wij er ons van bewust zijn dat de hierboven gedane opsomming nog onvolledig is. Wij kunnen in dit bestek - gezien de beschikbare ruimte - niet uitgebreid elk detail uitrafelen. Wel wensen wij er nogmaals op te wijzen dat de grootschalige polderverwoesting op Linker-Oever onze grootste zorg is. Dit rijke areaal aan landbouwgrond mag niet goedschiks ongeoffreerd worden. Dat precies hier het Gewestplan gefaald heeft, strekt de huidige plannenmakers niet tot eer. De gulzige inneming van de rijke polderstrook stamt nog uit de tijd van de "golden sixtees", toen alles in het teken mocht staan van een steeds voortdurende blinde industriële ontwikkeling. De algemene grondstoffenschaarste en de petroleumcrisis in het bijzonder hebben de inzichten over industriële ontwikkeling hier en in de derde wereld, in de jaren zeventig grondig veranderd. Wat echter niet veranderd is, is het ontwerp Gewestplan ! Een planmatige ontwikkeling waarbij grote delen van de polder zolang mogelijk kunnen uitgebaat worden en waarbij een zekerheid aan de polderbewoners gegeven wordt, zou voor de overheid een dwingende "must" moeten zijn; dat blijkt allerminst uit het voor handen zijnde Ontwerp Gewestplan.

Voor suggesties of verdere inlichtingen omtrent deze eerste reeks opmerkingen over het ontwerp gewestplan SNL :

- 02/6470199 : Hubert V. David
- 031/767513 : Roel De Jong
- 091/481859 : André Verstraeten

Ook kan je schriftelijk uw bevindingen aangaande het ontwerp van Gewestplan meedelen :

Sekretariaat ABLLO
p/a Het Centrum
Markt 40
2700 SINT-NIKLAAS

KERNENERGIE OP LINKER-OEVER.

Belangrijk onderdeel in de Linker-Oeverontwikkeling is de produktie van kernenergie te Doel. Wij handelden daarover reeds breedvoerig in vorige nummers. Toch is het onderwerp belangrijk genoeg om hier nog eens het besluit van een perskonferentie over kernenergie te vermelden, die onlangs door Bond Beter Leefmilieu vzw (x) gehouden werd.

Het is duidelijk dat het aantal onbeantwoorde vragen inzake kernenergie bijgedragen hebben tot het ontstaan van opinie-groepen, zowel in de V.S. als in Europa, die men in "wel-denkende" kringen nogal gemakkelijk gauchistisch noemt.

De druk van de publieke opinie heeft in de V.S. echter tot steeds strengere reglementeringen geleid. In Nederland hebben recente peilingen aangetoond dat 65 % van de bevolking ongunstig staat tegenover een versneld kernenergieprogramma zonder een grondigere bezinning. Volgens een recente persinformatie blijkt overigens dat de Nederlandse vakbonden hetzelfde standpunt hebben ingenomen. Dit is meer dan een marginale tendens.

In Zweden werd een feitelijke pauze bekomen onder de stijgende druk van de opinie (62 % volgens de peilingen) en dit wordt bevestigd door het feit dat de Zweedse regering zich uit Eurodif heeft teruggetrokken. (Eurodif is een Europees samenwerkingsverband voor de produktie van verrijkte uranium).

In België hebben, in het najaar van 1974, parlementsleden van alle partijen geïnterpelleerd over de vestiging van kerncentrales op de Belgische kust. Merkwaardig genoeg is er geen sprake geweest van inplantingen langs de Maas.

Begin december 1974 hebben de vertegenwoordigers van de regionale en lokale overheden uit Europa, te Rome bijeengekomen, de wens geuit dat "...de gevolgen van de ontwikkeling van kernenergie - net zoals elke andere vorm van energie - het voorwerp zou zijn van dienaangaande studies alvorens inderhaast genomen beslissingen de komende generaties op onherroepelijke wijze binden."

Bovendien verklaart het tweede rapport aan de Club van Rome dat kernenergie geenszins een oplossing biedt aan de energieproblemen, noch op korte, middellange of lange termijn. Het essentiële uit dit dokument is gebaseerd op beschouwingen van economische aard maar de gevaren die verscheidene duizenden kerncentrales zouden kunnen betekenen, worden niettemin onderstreept.

Het is niet overbodig hier nog eens te vermelden dat de opdrachtgevers van het rapport, nl. de Club van Rome, hoofdzakelijk bestaat uit industriëlen, financiers en wetenschapsmensen met faam : zij hebben beslist niets gemeen met de zg. agitatiegroepen, een naam die men te gemakkelijk pleegt te geven aan degenene die zich over kernenergie vragen durven stellen.

De discussie rond kernenergie verschuift dus duidelijk meer en meer van het louter wetenschappelijke vlak naar het politico-ekonomische.

Resumerend kunnen wij de onbeantwoorde vragen als volgt stellen :

politiek en ekonomisch gezien:

- de investeringen in kernenergie zouden een enorme verspilling van kapitalen kunnen zijn, en in ieder geval, een aanzienlijke verspilling betekenen van primaire energie omdat de produktiviteit van kerncentrales, tot on heden, lager ligt dan deze van de thermische centrales. Is het geen waanzin te beweren tegen een energiekrisis te strijden en een dergelijke verspilling toe te laten ?
- Men roept de noodzaak in van onafhankelijkheid inzake energiebevoorrading om de overschakeling op kernenergie te doen aanvaarden. Is dit geen zinsbegoocheling en lopen wij niet het risico gewoonweg afhankelijk te zijn van andere bevoorradingsbronnen ?

demokratisch gezien:

- Het massaal overschakelen op kernenergie (400 centrales voor de EEG alleen!) is niet enkel een gewone technologische aanpassing waarvan de beslissing op het normale niveau en volgens de bestaande procedures moet genomen worden. Een zelfs gedeeltelijke - overschakeling met zo verstrekkende implicaties vereist een consensus van de hele gemeenschap, degelijk geïnformeerd en bewust van de voor- en nadelen van het voorgestelde systeem. Het is slechts wanneer zij inzage van deze balans zal hebben dat de gemeenschap, door de bemiddeling van haar verkozen mandatarissen, in staat zal zijn een standpunt in te nemen. In België werd deze procedure helemaal niet gevolgd. Zonder klandestien te zijn, werden de beslissingen terzake door een zeer beperkt aantal mensen en zonder werkelijk debat genomen. Indien de Uitvoerende macht deze verantwoordelijkheid wil nemen om redenen van efficiency, dan is dit haar zaak. De gemeenschap is echter gerechtigd te eisen dat het Parlement zijn kontrolerecht uitoefent, ja zelfs initiatieven neemt.
- Inzake controle kan men zich de vraag stellen of de veiligheid van de bevolking degelijk verzekerd is als men weet :
 - dat in de V.S. onlangs officieel werd gekonstateerd dat de ongelegde normen voor de kernindustrie dagelijks overtreden werden en de voorziene sancties zelden toegenast;
 - dat degenen die, in België, belast zullen worden met de controle van het leefmilieu rond de kerncentrales en andere installaties, dezelfde ambtenaren zijn waartegen onlangs bij het gerecht klacht werd neergelegd door een verbruikersvereniging (Radio-aktief drinkwater te Visé, klacht tegen de overdreven traagheid van de procedure en de pogingen tot verheling van die traagheid);

- dat het "urgentieplan voor hulp" eigenlijk geen inhoud heeft. Wordt bedoeld plan geheimgehouden of gaat het om improvisatie ?
- dat de onpartijdige informatie van overheidswege en ten behoeve van de bevolking onvoldoende of onbestaande is.

technisch gezien:

- de internationale normen hebben slechts advizerende kracht op het niveau van de staten. Zo komt het bv. dat de Belgische normen voor Radon 10 maal hoger liggen dan de internationale normen. Blijkt hier niet uit dat iedere staat naar eigen goeddunken de normen kan versoepelen of negeren ?
- Het principe van het CIPR, dat zegt dat de lozingen "as low as possible" moeten zijn, wordt volkomen genegeerd in Tihange, waar de toegelaten lozingen voor Tritium in het water het dubbele bereiken van hetgeen gemakkelijk technisch bereikbaar is. Zelfs indien de totale hoeveelheid onder de maximaal toelaatbare concentratie blijft, gaat het hier om een principiële zaak waarop het antwoord onbevredigend is.
- De doses waaraan men medisch blootstaat en die individueel gezien vaak belangrijk zijn, werden niet ongenomen in de berekening van de doses die genetisch gezien, van belang zijn.
- De evaluatie van de kansen op zware ongevallen met onmiddellijke gevolgen voor de bevolking schommelen tussen 1 per 100 jaar (TUCK, 1972) en 1 per miljoen jaar (Beattie & Bell, 1973). Bovendien kan men zich de vraag stellen of een ernstige studie over de probabiliteit kan gerealiseerd worden zolang geen statistische gegevens over lange periodes beschikbaar zijn.
- In de veronderstelling dat de kansen op ongevallen gering zouden zijn, is de kans op sabotagedaden, terreur- en militaire akties van nature het risico te vergroten.
- Op het ogenblik dat er blijkbaar geopteerd wordt om het gebruik van kernenergie te veralgemenen, bestaat er geen enkele veilige oplossing voor het ontslaan en beheeren van de afvalstoffen. Sinds ruim 20 jaar beweert men nochtans dat er snel oplossingen zullen worden gevonden. Het recente voorbeeld van de V.S., waar men niet weet of belangrijke hoeveelheden verrijkte plutonium en uranium al dan niet gestolen worden, is in dit verband zeer beduidend.

biologisch gezien:

- Er blijkt een grote controverse te bestaan over de vraag of zwakke doses al dan niet schadelijk zijn, vooral op genetisch vlak, d.i. een terrein waar beslist geen risico's mogen genomen worden.
- De problemen in verband met de opeenstapeling van de schadelijke gevolgen van kernenergie, de concentraties in de voedingsketens en de interacties tussen polluerende stoffen zijn nog onvoldoende gekend om geldige konklusies te trekken.

(x) Bond Beter Leefmilieu v.z.w.

Nationaal sekretariaat - Aarlenstraat 25, 1040 BRUSSEL
tel.: (02) 512.30.10

INTERESSANTE KREKENTENTONSTELLING TE WACHTEBEKE (OVERSLAG)

Op 12 januari 1.1. werd door Staatssecretaris Poma een tentoonstelling geopend te Wachtebeke (Overslag) over de krekten in het noorden van Oost-Vlaanderen. De tentoonstelling is een initiatief en realisatie van het Gents Aktiekomitee Leefmilieu.

Aan de hand van foto's, tekeningen en kaarten wordt een overzicht gegeven van de krekten in Oost-Vlaanderen, hun waarde en de mogelijke bedreigingen. Bij de realisatie van deze tentoonstelling heeft het GAL medewerking gekregen van de konservatoren van de krekten, van enkele biologen van de RUG; van de VVV Meetjesland en van de Zeeuwse ornitologische vereniging De Stelklaut.

De tentoonstelling is ondergebracht in een nieuw gebouw dat tot voor enkele jaren dienst deed als douanekantoor; het gebouw werd ter beschikking gesteld aan het GAL speciaal voor dit doel (door een inwoner van Overslag) en herdoopt als GAL's krektenhuis. De tentoonstelling te Wachtebeke is enkel toegankelijk voor groepen (scholen, culturele verenigingen, enz.), aan wie bij een bezoek deskundige uitleg zal gegeven worden. Bezoek dient schriftelijk en minstens een week op voorhand gemeld te worden. Einde maart gaat de tentoonstelling naar Kaprijke (gemeentehuis) waar ze voor het grote publiek toegankelijk zal zijn. Nadien komt Sint-Margriet aan de beurt en waarschijnlijk Kieldrecht.

Deze krektenstentoonstelling is een onderdeel van een omvangrijke actie van het GAL om de krekengordel integraal te beschermen.

Later dit jaar zal nog een publicatie over de krekten verschijnen ook overleg met de betrokken gemeentebesturen staat nog op de agenda. Op de Earthcare-conferentie (New York, 4-7 juni 1975) heeft het GAL ook al de aandacht gevestigd op de waarde van de Vlaamse krekten (auteurs van het Earthcare artikel waren prof. Gijssels en dr. Rammeloo, beide RUG).

Aanleiding tot GAL's krektenactie was het feit dat een aannemer begonnen was, zonder toelating, aan de uitbaggering van de kreek te Moerbeke en dat na aanvang van de werken aan die aannemer een vergunning tot uitbaggering gegeven werd, ondanks het feit dat deze kreek op het ontwerpwestplan totaal natuurgebied is. Momenteel heeft het GAL, samen met de vzw Durme en APLLO een beroep bij de Kroon in behandeling tegen deze vergunning.

Onwettige graafwerken in Molsbroek te Lokeren geverbaliseerd.

Reeds meerdere keren waren er onwettige uitgravingen in het natuurreserveaat Molsbroek. De politie van Lokeren heeft nu procesverbaal opgemaakt tegen A.M. die, na herhaalde aanmaningen, toch verder deed met landschapschending in dit geklasseerd natuurreserveaat. De Rijksdienst voor Monumenten en Landschappen, de dienst van het mijnwezen, de vzw Durme en het stadsbestuur van Lokeren hebben hun verantwoordelijkheid ongenomen en zijn categoriek ongetreden. Vroeger reeds heeft de rechtbank bevel gegeven tot afbraak van een woning en duivenhokken entot het opvullen van een zandgroeve. A.M. zal zich nu moeten verantwoorden voor het schenden van een natuurreserveaat.

OLIE IN ZEE

Onlangs werd ons in een lezersbrief informatie gevraagd over zee-vervuiling. Omdat dit onderwerp - hoe snijtig ook - regelmatig opnieuw in het nieuws komt, laten wij hierna een artikel volgen uit de "Bouwkroniek" van 23 januari 1976, dat in verband hiermee belangrijk mag genoemd worden.

Wie over het onderwerp nog meer wil vernemen, verwijzen wij nderaan het artikel naar de brochure van de dienst Gemeentekrediet Leefmilieu.

Gemeentekrediet benleit dienst voor ecologische kustbeveiliging.

Jaarlijks komt 5 tot 10 miljoen ton ruwe olie en koolwaterstoffen in zee terecht, en zelfs als alle internationale reglementen nageleefd worden zal die verontreiniging tussen 1975 en 1980 nog met 50 % toenemen. Dagelijks passeren 1.000 schepen, waarvan 400 tankers, het Kanaal. Deze lozen in de Noordzee 36 % van het wereldtotaal van vloeibare chemische afval, waaronder jaarlijks ± 300.000 ton olie.

Eén van de ergerlijkste gevolgen daarvan is het besmeuren van de stranden. ons land wordt er tamelijk veel door getroffen. Dit bracht onze kustgemeenten ertoe aan de dienst Leefmilieu van het Gemeentekrediet te vragen daarover een dossier samen te stellen. Dit dossier "Olie in zee" komt weldra van de pers; intussen heeft de dienst al een synthese-brochure uitgegeven. (*)

Daarin wordt de situatie aan onze kust nog niet alarmerend genoemd, met de enigszins schampere opmerking erbij: "De toeristen komen nog omdat het elders niet veel beter is".

Behalve een paar kilometer die onder de bevoegdheid van het ministerie van Openbare Werken vallen, werden de stranden in concessie gegeven aan de kustgemeenten. In teite valt hen het vrijwaren van de kust voor olieaanspoeling ten laste: voor amper 65 km zijn dat 15 verschillende instanties die technisch, financieel en organisatorisch onvoldoende gewaagd zijn voor die opdracht. Het Loodswezen en de Zeevaartpolitie staan in voor het toezicht op het naleven van het politie- en scheepsvaartreglement. De Zeemacht wordt ingezet zoals overeengekomen in de Technische Regeling van Parijs van 28 juli 1972 waarin België, Frankrijk en Groot-Brittannië beslisten gecoördineerd samen te werken aan een permanente controle van de Noordzee tegen olieverontreiniging, en zij verwittigt de kustgemeenten opdat die tijdig de nodige voorzorgsmaatregelen zouden kunnen treffen. Enkel bij rampen kan de Civiele Bescherming hulp bieden. Het personeel en het materieel van het leger kan altijd ingeschakeld worden, doch op aanvraag en op kosten van de kustgemeenten.

De dienst Gemeentekrediet-Leefmilieu pleit dan ook voor de oprichting van een organisme waarin kustgemeenten, provinciale en ministeriële diensten i.v.m. de ecologische kustbeveiliging zouden gecoördineerd worden en zouden samenwerken volgens een vooraf benoemd plan. Civiele Bescherming en leger zouden met een soepele procedure moeten kunnen ingeschakeld worden bij catastrofes. Voor de oliebevuiling zou een centraal meldings- en coördinatiecentrum moeten opgericht worden om de controle op zee te intensifiëren, om sneller en efficiënter te kunnen ingrijpen tegen olievlekken vóór ze op de stranden drijven.

Het schoonmaken van stranden kost immers 7 maal meer dan het verwijderen van olie op het water, zodat de factor tijd beslissend is voor de omvang van de schade. Zo'n organisme zou alvast het tijdverlies van de overjaarse samenwerkingsprocedure tussen de verschillende instanties uitschakelen. Ook zou een met de problematiek vertrouwd kern dan de kans krijgen zich geregd te oefenen en voor te bereiden op mogelijke rampen aan de hand van gesimuleerde accidenten. Daardoor zou een degelijk gecoördineerd urgentieplan uitgewerkt kunnen worden, daar waar men met de huidige bevoegdheidsversnippering alles nog moet improviseren bij rampen.

De brochure wordt besloten met : "Dat er iets moet gebeuren is duidelijk; hiertoe is een permanente politieke wil om daadwerkelijk te handelen de eerste voorwaarde".

Gefintereserden vinden in de brochure ook gedetailleerde oomsommingen van de technische bestrijdingsmiddelen tegen olieverontreiniging zowel in zee als op het strand, van de internationale overeenkomsten terzake, en van het Belgisch wettenarsenaal ter voorkoming en ter bestrijding ervan.

(*) Deze brochure kan gratis bekomen worden bij de dienst Gemeentekrediet-Leefmilieu, Pachecolaan 44, 1000 Brussel, tot de voorraad op is. Het integrale dossier kan elke gemeentemandataris gratis verkrijgen; de anderen dienen 125,-fr te sorten op prk. 000-0000010-10 van het Gemeentekrediet van België, met de vermelding : Gemeentekrediet-Leefmilieu, "Olie in Zee"

"SCHELDECONFERENTIE" ENKELE MAANDEN UITGESTELD.

Door A.B.L.L.O., het Gents Aktiekomitee Leefmilieu, de Vereniging Milieuhygiëne Zeeland en het Zeeuws Coördinatieorgaan voor Natuur-,Landschaps- en Milieubescherming werd een conferentie voorbereid over de industrialisatie in het Belgisch-Nederlands grensgebied (Zeeuws-Vlaanderen) en waarbij de ontwerp-verdragen over het Baalhoekkanaal en de afsnijding van de bocht van Bath ter openbare discussie zouden worden gesteld. Deze conferentie werd voorbereid sinds juni 1975. Door allerlei redenen zullen deze ontwerp-verdragen echter niet onmiddellijk - zoals oorspronkelijk voorzien - in het Belgische en Nederlandse parlement behandeld worden. Daarom hebben de organisatoren besloten de conferentie uit te stellen. De conferentie zal doorgaan op een nader te bepalen datum, enkele weken vooraleer de ontwerp-verdragen in de beide parlementen ter discussie zullen worden gelegd.

DE GROTE RING ROND ANTWERPEN.

Standpunt vastgesteld op basis van het Dossier Autowegen

bijeengebracht door : op de rechter oever

- VASR (Verenigde Aktiegroepen Schelde-Rupel)
- Het aktiecomitee Red de Voorkeppen
- APOL (Aktiegroep Polders Leefmilieu

in het Waasland

- ABLLO (Aktiekomitee ter Beveiliging van het Leefmilieu op de Linker Oever)
- WALKO (Waas Leefmilieu-komitee)
- De groep SIGMA (Scheldeland Informatie-groep voor Milieu-Aktiviteiten).

Nota : Vergelijk bij de tekst van het kaartje op blz. 20.

1. Hoe het greide

Reeds van in de jaren vijftig bestaat de idee om de Antwerpse agglomeratie met een ringweg te omspannen. Gaandeweg ontwikkelden zich de plannen. Eerst werd de Kleine Ring aangelegd, in de bedding van de oude fortengordel, en voor het verkeer opengesteld in 1969. Nadien werd de eigenlijke ring-idee ongegeven ten voordele van een lus, gevormd door diverse raakwegen. Dat was toen het element tussen Oelegem en Zandvliet in de ijskast ging, samen met het op dat traject geplande duwvaartkanaal.

Dat maakt dat op dit ogenblik het ontworpen traject er als volgt uitziet. Het westelijk deel (op de linker oever) vangt aan tussen de Wase Schelde-gemeenten Bazel en Kruibke. Het kruist De E3 ter hoogte van Haasdonk, loopt dan met een boog om Beveren heen en bereikt de oude rijksweg nr.14 (Antwerpen-Gent) op grondgebied Melsele. Vandaar gaat het verder noordwaards, over de rijksweg 617 (expresweg Antwerpen-Knokke) richting Kallo. Daar moet de weg, ter hoogte van Fort Liefkenshoek via een tunnel aansluiting geven met Lillo op de rechter oever en verder met de Tijsmanstunnel.

Ten zuiden van Antwerpen is een oeververbinding gepland tussen Bazel en Hemiksem. Vanuitlaatstgenoemde gemeente vertrekt de Ring oostwaards. Tussen Wilrijk en Aatselaar snijdt hij de rijksweg 117 (Antwerpen-Boom-Brussel). Nog verder in oostelijke richting komt de grote verkeerswisselaar E3-E10, op grondgebied Kontich. Dan loopt het racé onder Edegem en Hove door, loopt tussen Boechout en Lint en draait onder Vremde af in noordoostelijke richting. De laatste halte is Ranst, waar de aansluiting gevormd wordt met het kompleks van de splitsing E3-E39.

Werd van de oorspronkelijke idee van een volledige ringweg ondertussen reeds een stuk geamputeerd, de reactie ertegen groeide in omgekeerde richting. Het eerste georganiseerde verzet ontstond

op de linker oever. Dat was in december 1973, toen het Aktiekomitee ter Reveiliging van het Leefmilieu op de Linker-Oever (ABLLO) met een eerste grote publicatie over de in het Waasland bedreigde Barbierbeek de kat de bel aanbond. In de lente van het jaar daarop stond het Waasland opnieuw op stelten, toen op het grondgebied Bazel een luchthaven werd gepland. Dit gaf aanleiding tot het ontstaan van het Wase Antiluchthaven-komitee (WALKO), nadien omgedoopt tot Waas Leefmilieu-komitee. In februari 1975 besloten ABLLO en WALKO de handen in elkaar te slaan om hun aktie tegen de voorgenomen aanleg van de Grote Ring meer kracht bij te zetten. Drie maand later vond de grote doorbraak plaats. Toen werden, op initiatief van de Aktiegroep Leefmilieu Rupelstreek (ALR), te Boom een 30-tal lokale aktiegroepen uit de Antwerpse agglomeratie en omstreken samengebracht om het verzet tegen de Grote Ring te bundelen. Het resultaat waren de Vereingde Aktiegroepen Schelde-Rupel (VASR). Op die stichtingsvergadering, waarop ook de Wase organisaties aanwezig waren, werd meteen een belangrijke hinderenis genomen: de Schelde.

In oktober van hetzelfde jaar kreeg de aktie nog een extra steuntje door de oprichting van het -overkoepelend-Antiautowegenfront (AAF) te Mechelen. Begin 1976 ten slotte werden de laatste vlekken opgevuld. Dat gebeurde door de toetreding van het aktiekomitee Red de Voorkepen en de Aktiegroep Polders Leefmilieu (APOL) in februari. Een maand nadien werd de Scheldeland Informatie-groep voor Milieu-Aktiviteiten (SIGMA) opgericht, die de overblijvende linker oever-gemeenten groepeerde. Zodat op dit ogenblik zonder gevaar voor overdrijving kan worden gesteld, dat het verzet tegen de Ring "rond" is.

2. Probleemstelling.

Waarop stoelt nu dit verzet? Om dit te begrijpen, is het noodzakelijk eerst het probleem van de Grote Ring zelf even te situeren. Centraal daarbij staat de vraag; waarom moet deze nieuwe ring rond Antwerpen er komen? De enige tot nog toe officieel bekende verantwoording luidt: "De ring vindt zijn oorsprong op het verkeerstechnisch vlak" (cfr. brief van Openbare Werken aan gemeente Bazel op 24/2/75 en identieke brief aan de eerste minister op 4/3/75).

De Kennedy-tunnel raakt verzadigd, zo wordt daarin geredeneerd, dus moet er een nieuwe oeververbinding komen. Dit is de stelling, welke bij de voorstanders van de Grote Ring het meest ongeld maakt. Het is echter duidelijk dat daarbij vaak heel andere dan verkeerstechnische motieven een rol spelen. Zo dringen heel wat zwaargewichten uit het industriegebied ten noorden van Antwerpen aan op een nieuwe oeververbinding, die de haveninstallaties op linker en rechter oever dichterbij mekaar zou brengen. Anderzijds is er de konstante druk van de super-bouwpromotoren, die grootschalige wegen- en infrastructuurwerken wensen uit te voeren, gewoon omdat hun materiaal nu eenmaal werd aangekocht en bijgevolg ook dient afgeschreven. Tenslotte mag men ook de stuwende rol niet uit het oog verliezen, welke vaak -half in de schaduw- semi-onafhankelijke instanties spelen, zoals daar zijn de Interkommunales voor de aanleg van autowegen, in dit geval

E3, of een instelling als DOLSO (Dienst voor de Ontwikkeling van de Linker Schelde-oever, gevestigd te Sint-Niklaas). Aan de andere kant stelt men vast dat de economische wereld over het probleem Verdeeld is. Economische Raad voor Antwerpen (ERA); Antwerpse Kamer van Koophandel, Vlaams Economisch Verbond (VEV), nemen in dezen vaak stellingen in, die worden ingegeven, deels door eigen handelsbelang, deels door een streven om op langere termijn de regio Antwerpen tegelijkertijd bewoonbaar én economisch leefbaar te houden. Vandaar bv. dat, naast het argument "snelle verbindingen", het argument "tewerkstelling" i.v.m. de Grote Ring rond Antwerpen veelal slechts op fluistertoon wordt aangehaald.

3. Bezwaren.

Zowel in de Antwerpse agglomeratie als in het Wase Scheldeland worden tegen deze toestand tal van bezwaren aangevoerd. Die hebben ten dele te maken met projekten van meer lokale aard (Rupelweg, Zoomweg, duwvaartkanaal) waarvan gevreesd wordt dat die aan de superstructuur van de Grote Ring zouden worden vastgehaakt. De globale argumentatie echter kan worden onderverdeeld als volgt :

A. Op sociaal vlak :

Het is onjuist te beweren dat de Ring nieuwe werkgelegenheid zal scheppen. Hij loopt immers door een gebied dat reeds helemaal ontsloten is en waar bovendien nieuwe industriezones - samen met de Ring zelf - een te vergaande aantasting van het woonmilieu zouden betekenen. Wat de bouwrijverheid zelf betreft, zijn grootschalige projekten veel minder arbeidintensief dan werken op meer bescheiden niveau.

B. Op landbouwvlak :

Voorals in het Waasland (waar reeds 6.000 hektaren vruchtbare poldergrond aan de uitbreiding van de havenindustrie worden geofferd) zal het tracé nog eens rond 200 Hektaren uit het landbouwareaal weghappen. In een land waar de voedselvoorziening - ingevolge landvlucht en agrarische onteigeningen - een kritische fase nadert, lijkt de aanleg van een ruimtedronken projekt als de Grote Ring dan ook totaal onverantwoord.

C. Op ekologisch vlak :

Het tracé van de Ring verminkt of vernietigt tal van waardevolle biotopen, waarvan er enkele zonder meer als uniek mogen worden bestempeld. We vermelden de voornaamste : de Haasdonkse bossen, de vallei van de Barbierbeek (Kruibeke, Bazel), het Natuurpark Scheldeland op de linker oever, en het domein Klaverblad (Wilrijk); de bossen van Luitersheide (Lint) op de rechter oever. De waarde van de laatste nog overblijvende natuurgebieden hoeft in een land als het onze nog amper te worden onderstreept.

D. Op economisch vlak :

Naast de dubieuze faktor werkgelegenheid (cf. supra) is het zeer de vraag of een miljardeninvestering als de Ring gewettigd is, omwille van de geringe tijdwinst, welke het baanvervoer slechts kan boeken, en dit in alle richtingen. In een tijd, waarin spaarzaamheid weer aan de orde van de dag is, dient meer dan ooit de eis gesteld dat de investeringen - zeker in een overvloedssektor als die van de wegenbouw - met overleg zouden gebeuren. Zij moeten zeker niet dienen om industriegebieden, die zoal met moeite volgeboekt raken, gewoon aan elkaar te rijgen.

E. Op verkeerstechnisch vlak :

Ongeacht beweringen in die zin, ontbreekt een visie over de (toekomstige) noodwendigheden van het verkeer in en om de Antwerpse agglomeratie bij de overheid totaal. Dit geldt zowel voor het verkeer over de weg als wat betreft het openbaar vervoer (hier wellicht niet de alleenzalmakende oplossing, maar toch een potentiële ontlastingsfactor van betekenis). Bovendien wordt nergens rekening gehouden met richting, bestemming of herkomst van de verkeersstromen. Tenslotte begaat men de fundamentele fout bij de keuze (?) van de oeververbindingen niet voor een voldoende spreiding over de gehele agglomeratie te zorgen. Op deze manier kan men gerust de ene tunnel naast de andere blijven leggen, zonder dat ooit het probleem van het oeververkeer ten gronde wordt opgelost.

4. Alternatieven.

De twee bijliggende dossiers, waarvan het de bedoeling is dat zij elkaar zouden aanvullen om volledig te zijn, gaan van het standpunt uit dat een oplossing voor de verkeersproblematiek in en rond Antwerpen maar mogelijk is, indien die problematiek in zijn globaliteit wordt aangepakt. Om hierin de nodige verlichting te brengen - en zonder af te stappen van de stelling dat "het fenomeen auto" in onze maatschappij tot redelijker verhoudingen moet worden teruggebracht, wil met het verkeer ooit echt en op een duurzame manier ontwarren - zijn volgende realisaties aanbevolen.

- A. Het openbaar vervoer vormt het enige alternatief om het Personenverkeer van en naar Antwerpen "op ander banen" te leiden. Het gaat hier om een structurele deelontlossing, die nochtans een aanzienlijk aantal verkeersdeelnemers van de thans overvolle wegen kan weghalen. Vandaar het voorstel om de premetro een verlengstuk te bezorgen, namelijk richting Linkeroever-stad (Het enige trouwens wat door AGOS en de Antwerpse scheepenvoerders voor Ruimtelijke Ordening Bob Cools nog wordt aanvaard.) Een dergelijke onderneming is uiteraard slechts zinvol, zo zij gepaard gaat met een beduidende uitbreiding der faciliteiten.

Die bestaan in dit geval uit een verveelvoudiging der tramdinsten en de aanleg van snelspoorlijnen en overstap-parkeerplaatsen. Al bij al het meest zuinige der alternatieven.

B. De moeilijkheden met het wegverkeer zelf houden in de eerste plaats verband met het gebrek aan oeververbindingen. Ook daar kan dus iets aan gedaan worden, zonder dat het nodig is daarbij nog eens een volledige autosnelweg aan te leggen. Bij dit alles primeert de idee dat de voornaamste polen van het wegverkeer in en om het noordelijke havengebied liggen en dat dat daar nog geen oeververbinding werd tot stand gebracht, in tegenstelling met de Imalso-verbinding (centraal) en de Kennedytunnel (zuid).

Daarom lijkt het aangewezen in de eerste plaats ten noorden van Antwerpen voor een nieuwe oeververbinding te zorgen. Dat wordt dan (tussen de Tijlmanstunnel en de zeesluis van Kalle) de Liefkenshoek-tunnel, die bovendien komt te liggen in een gebied dat zowel voor de landbouw en voor de natuur hoe dan ook toch verloren is.

M.b.t. de verdere ontlasting van het stadsverkeer zelf bestaan nog steeds plannen voor een bijkomende Imalsotunnel (sinds 1966). Die zou dan gesitueerd worden ten noorden van de bestaande Waaslandtunnel en - mits het beperken van zijn verkeersverwerkende capaciteit - dienen voor een vlottere verbinding met Linkeroever-stad, zonder dat daarom het Antwerps stadscentrum met een nieuwe auto-vloed wordt overspoeld.

C. De enige ontbrekende verbinding waarop nadien nog kan worden aangedrongen, is die tussen het Antwerps havengebied en de as Gent/Kortrijk en zo verder naar Frankrijk. Ook dat sluitstuk kan worden gerealiseerd, zonder hiervoor aan miljardenkosten een waardevol woon- en landbouwgebied te verwoesten.

Zulks kan gebeuren door het Ring-element tussen de rijksweg 617 (Antwerpen-Knokke) en de zuidelijke gelegen E3 te vervangen door de Krijgsbaan, die loopt vanuit Burcht via Zwijndrecht naar Kalle.

Wat de verbinding van de E3 tussen Haasdonk en Ranst betreft, die kan men rustig vergeten, wanneer men het houdt bij de door Openbare Werken zelf uitgerekende wegverkorting, namelijk slechts 1,5 kilometer.

5. Besluit.

De hierboven omschreven projecten sluiten elkaar niet uit. Integendeel, mits planning op lange termijn kan de verwezenlijking van een of meer ervan het agglomeratieverkeer in Antwerpen :

1. ontlasten;
2. vlotter kanaliseren.

Daardoor zal het beperkte percentage aan doorgaand verkeer (max. 15 t.h.) niet de minste moeite ondervinden, ook niet tijdens de spitsuren, om via de bestaande Kleine Ring Antwerpen te omzeilen.



21
Vergeeten we bovendien niet dat de bevolkingskurve in België afgeplat wordt en dat, wat het autoverkeer betreft, het verzadigingspunt door ernstige studies wordt voorspeld omstreeks 1990. Dat is binnen niet langer dan 15 jaar, tegen de tijd dat één Belg opdrie een eigen wagen zal bezitten.
In die globale optiek bekeken kan de aanleg van een geld- en groenverslindende autoweg om Antwerpen en Oost-Vlaanderen wat dichter bij mekaar brengen niet eens meer een zinloze onderneming worden genoemd. Wel een van kwade trouw.

Antwerpen, 20 april 1976.

N.B. : Het ABLLO-WALKO-SIGMA dossier Grote Ring rond Antwerpen is verkrijgbaar door sortering van 50 fr op rek. 415-7021561-07 van ABLLO-krant, Lokeren.

Samenvatting van het Ontwerp-Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België betreffende de totstandkoming van het : BAALHOEKKANAAL.

Het zg. Baalhoekkanaalkontrakt regelt de aanleg van een vaarweg tussen het in aanleg zijnde haven- en industriegebied op de L.O. en de Westerschelde, de voorwaarden voor een gelijke competitie van de nieuwe haven op de L.O. met de Nederlandse havens en een regeling van de luchtkwaliteit in en rond het L.O.-gebied.

Het Baalhoekkanaal loopt van het havencomplex op de L.O. in noordwestelijke richting naar de Belgisch-Nederlandse grens, blijft binnendijks langs de zuidwestelijke rand van het land van Saeftinghe en sluit aan op de Westerschelde ten westen van Baalhoek; tegelijkertijd voorziet het Verdrag het bouwen van een sluis, het aanpassen van de bocht van Walsoorden, het aanleggen van waterkeringen en het bouwen van een leidingentunnel, naast een aantal infrastructuurwerken van minder belang.

De voorbereiding en de uitvoering van de werken geschiedt zoveel mogelijk in overleg tussen door beide regeringen gevlmachtigde ambtenaren en volgens de reglementen en verordeningen in de beide landen wanneer deze werken op hun respectievelijk grondgebied plaatsvinden. Artikel 5,4 van dit hoofdstuk stelt dat ervoor zorg moet gedragen worden dat het Land van Saeftinghe als natuurgebied bij de uitvoering der in artikel 3 bedoelde werken ongerept wordt gelaten.

Nederland en België dragen, elk voor zijn gebied, zorg voor het onderhoud en de vernieuwing van de hogervermelde werken. Nederland neemt de nodige maatregelen voor de doorspoeling (vanaf de Baalhoeksluis) wanneer zulks bij incidentele verslechtering van de kwaliteit van het water gerechtvaardigd zou zijn.

België zal ten behoeve van het wegverkeer tussen de op het Nederlands grondgebied gelegen oostelijk en westelijk gelegen gebied een tunnel bouwen op het Belgisch gebied die niet verder dan 1 km ten zuiden van de grens met Nederland onder het kanaal wordt aangelegd; bedoeld verkeer krijgt volledig vrije doorgang in België.

De uit de aanleg van de vaarweg vrijgekomen overtollige grond wordt of aan België verkocht of gebruikt voor de opvulling van het gebied tussen het Land van Saeftinghe en de groenzone aan de grens.

Alle kosten verbonden aan de voorbereiding, de uitvoering en de vernieuwing van de werken, ook die door derden gemaakt, komen voor rekening van België; ook de vergoedingen voor de geleden schade moet door België betaald worden. De (Nederlandse) Rijkswaterstaat zal een ereloon van 5 % op de werken ontvangen voor de administratie, de opstelling van plannen, toezicht, enz.

België zal nooit aanspraak kunnen maken op de betaalde werken op het Nederlands grondgebied. Ook voor schade die rechtstreeks het gevolg is van de werken moet door België een vergoeding worden betaald. De betaling (in guldens) geschiedt binnen de twee maanden na ontvangst van de declaraties.

In hoofdstuk X worden de economische aangelegenheden geregeld. België met er zorg voor dragen dat de ontwikkeling van de L.O. de "mededingingsverhoudingen" van de Nederlandse havens niet verstoort.

Op het L.O. gebied mag België geen investeringsfaciliteiten in de geest van de wet van 17 juli 1959 en van de wet van 30 december 1970 of van een nieuwe regeling toestaan, tenzij Nederland wel dergelijke faciliteiten zou toestaan langsheen het Baalhoekkanaal op zijn grondgebied.

Er wordt ook een procedure ingevoerd waarbij beide landen elkaar op de hoogte zullen stellen van de onderhandelingen die ze voeren om industrie aan te trekken op het in ontwikkeling te brengen gebied; deze inlichtingen moeten concreet zijn doch ze dienen slechts te worden verstrekt wanneer de onderhandelingen vaste vorm krijgen.

De beide leden verbinden zich ertoe de bouwrijp gemaakte grond niet te verkopen beneven 450BF/m² (april 75-prijs; tweejaarlijks aan te passen) in een aan het Verdrag toegevoegde brief van de Nederlandse Minister van Buitenlandse Zaken aan zijn Belgische collega wordt gesteld dat onder bouwrijp gemaakte grond moet worden verstaan grond die reeds werd bebouwd of bebouwd is geweest. De minimumvergoeding voor in concessie gegeven gronden bedraagt 37,50 fr.

België verbindt er zich eveneens toe dat de havenrechten, de rechten voor de kaaien, afdaken en achterterreinen e.d.m. van hetzelfde niveau zullen zijn als welke gelden op de rechter-Schelde-oever.

Artikel 43 stelt dat wanneer in de toekomst wijziging mocht worden gebracht in de huidige bestemming van het Land van Saeftinghe als natuurgebied (m.a.w. als het Land van Saeftinghe geïndustrialiseerd zou worden) ook voor dit gebied deze economische overeenkomst zou gelden.

Voor demilieubescherming is hoofdstuk XI van bijzonder belang.

Vooreerst wordt een Belgisch-Nederlandse Overlegcommissie Luchtkwaliteit ingesteld; vervolgens worden speciale maatregelen voor het ganse gebied dat grosso modo zich 10 km rond de L.O. bevindt voorzien. Voor de polluerende bedrijven in dit gebied (bijlage geeft over welke bedrijven het hier gaat) moet het verlenen van de uitbatingsvergunning in het vervolg geadviseerd worden door de hogervermelde Overlegcommissie. Bij het onstellen van haar advies neemt de Overlegcommissie als grondslag van haar overwegingen :

- het voorkomen of beperken van nadeel voor de gezondheid van de mens of van hinder voor de mens;

- het voorkomen of beperken van schade aan planten, dieren en goederen;
- de concentratie van de overige luchtverontreinigingsbronnen en de daaruit voortkomende situatie van de luchtverontreiniging aan de Belgische-Nederlandse grens.

Evenwel adviseert de Overlegcommissie geen voorwaarden die minder zwaar zijn dan die welke in een der beide landen gelden in vergelijkbare omstandigheden.

Vestiging, wijziging of uitbreiding van een bestaande inrichting kan niet gebeuren zonder een vergunning van de bevoegde nationale overheidsinstantie en deze instantie met dan beslissen in de geest van het advies van de Overlegcommissie wanneer dit advies eensluitend is of vereenkomstig de beslissing van de Arbitrale Commissie als het advies niet eensluitend is.

Voor klachten over de luchtverontreiniging in het betrokken gebied zal iedereen bij de Overlegcommissie terecht kunnen; binnen de drie maanden na ontvangst van de klacht moet de Commissie een rapport maken en wordt eventueel een aanbeveling gestuurd aan de Regering van het land waar de inrichting gelegen is.

België verbindt er zich toe op zijn grondgebied een groenzone aan te leggen tussen de Nederlandse grens en het industriegebied met een breedte van minstens 500 m; België draagt zorg voor de afwatering, de ontziltling en het goed beheer van de groenzone. De groenzone moet aangelegd zijn vooraleer de openstelling van de vaarweg kan plaatsvinden.

De schepen die langs het Baalhoekkanaal zullen varen zijn vrijgesteld van iedere mogelijke taks vanwege Nederland tenzij de kosten voor het loodswezen.

Er wordt ook een Arbitrale Commissie ingesteld welke, met uitsluiting van iedere andere rechtsmacht, tot taak heeft uitspraak te doen inzake alle geschillen die tussen Nederland en België zouden kunnen rijzen met betrekking tot de uitlegging of de toepassing van het Verdrag.

PLAATSELIJKE BEVOLKING VERWERPT BAALHOEKKANAAL.

Het bekend worden van de tekst "Ontwerp-Verdrag Baalhoekkanaal", zoals die hierboven is samengevat, heeft in het betrokken gebied de bevolking in het verzet gejaagd. Dit verzet heeft de volledige A.B.L.L.O.-steun, want het is een gunstige evolutie dat men niet langer goedschiks met zijn leefmilieu laat sollen.

Hieronder publiceren wij de stellingen vande werkgroep "geen Baalhoekkanaal", een Nederlandse vereniging met kantooradres

Steenstraat 37, HULST en tevens het "Alternatief voor het Baalhoekkanaal" zoals dat door Davidsfonds Kieldrecht geformuleerd werd na een massavergadering in Kieldrecht.

STELLINGEN WERKGROEP "GEEN BAALHOEKKANAAL".

1. Het Baalhoekkanaal is niet noodzakelijk.
Het industriegebied op de linker Schelde oever kan ook op Belgisch grondgebied (plan De Bondt) en eventueel oostelijk van het land van Saeftinghe (plan Delftse ingenieurs), toegankelijk worden gemaakt.
2. Het Baalhoekkanaal biedt voor Nederland uitsluitend nadelen en zal een zeer nadelige invloed hebben op de sociaal-economische ontwikkeling van Oost-Zeeuws-Vlaanderen;
3. Door de aanleg van het Baalhoekkanaal zal direct en indirect (specieberging) 2000 ha zeer goede landbouwgrond verloren gaan.
4. Het verlies aan landbouwgrond betekend, dat direct en indirect voor altijd een verlies aan werkgelegenheid voor 160-200 mensen zal ontstaan. Een groter aantal mensen zal echter ook gedeeltelijk in hun bestaan worden getroffen. Het betekent ook verlies aan produktie van voedsel voor 60.000 mensen.
5. Het hoge peil van het zoute water in het Baalhoekkanaal zal in de eraast liggende landbouwgronden aanleiding geven tot ernstige zoute kwel, met daarmee gepaard gaande productieverliezen.
6. Door de aanleg van het Baalhoekkanaal zullen sociale problemen ontstaan, doordat honderden huizen moeten worden afgebroken en honderden mensen moeten verhuizen.
7. Het in ontwikkeling zijnde industriegebied van de linker Schelde oever zal door haar omvang (6500 ha), door de aard der te vestigen industrieën en door haar ligging, een ernstige bedreiging gaan vormen voor het werk en leefmilieu van Oost-Zeeuws-Vlaanderen.
8. De aanleg van het Baalhoekkanaal zal aanleiding geven tot versnelde en milieuhygiënisch minder veranwoorde ontwikkeling van het industriegebied Linker Schelde oever en daardoor indirect oorzaak zijn van een versnelde verslechtering van het leefmilieu van Oost-Zeeuws-Vlaanderen.
9. De genlande grenzone van 500 meter rond een deel van het industriegebied L.S.O. is totaal onvoldoende om bescherming te bieden voor het leefmilieu van Oost-Zeeuws-Vlaanderen. Met name de positie van Nieuw-Namen zal ernstig worden bedreigd.
10. De traktaat voorwaarden in het Baalhoekkanaal-traktaat bieden geen garanties voor handhaving van een redelijk leefmilieu in Oost-Zeeuws-Vlaanderen, doordat geen normen voor luchtverontreinigende stoffen voor Oost-Zeeuws-Vlaanderen zijn opgenomen en doordat voor zover voorwaarden voor zich

te vestigen bedrijven kunnen worden vastgesteld, er geen sancties zijn, op niet naleving ervan.

11. Van de aanleg van het Baalhoekkanaal, de afsnijding bij Bath en de te verwachten industriële ontwikkeling zal het natuurgebied "Het Lande van Saeftinghe", ernstige schade kunnen gaan ondervinden.
12. Doordat niet bekend is wanneer de werken betreffende aanleg van het Baalhoekkanaal, de afsnijding bij Bath en de geplande industrie langs het Baalhoekkanaal een aanvang zullen nemen, zullen door aanneming van de traktaten alle ontwikkelingen in de betrokken gebieden (bv. dijkverhoging) langdurig worden bevroren en zal aldus de onzekerheid worden vergroot.
13. Het volkomen ontbreken van inspraak bij alle betrokken instanties heeft geleid tot een voor Nederland slechtst mogelijke oplossing voor de toegang tot het industriegebied van de Linker Schelde oever doordat geen rekening is gehouden met de schadelijke gevolgen voor Oost-Zeeuws-Vlaanderen.

ALTERNATIEVEN VOOR HET BAALHOEKKANAAL.

1. Blokkering van alle verdere plannen tot 1900, ten Noorden van kanaal, tweede en derde kanaaldok.
2. Duidelijke stellingname van de Belgische regering :
 - a) inzake het Beheer van de Linkerscheldeoever Industriegebied;
 - b) inzake de opdringende beperking van de uitvoering.
3. Vaststelling van duidelijk "rechtstatuut" voor de betrokken gebieden.
4. Formulering van wettelijke maatstaven betreffende toelaatbare formulering met omschrijving van het wettelijke statuut voor elke bewoner van het gebied.
5. Wel omschreven "timing" aan de bevolking van de betrokken gebieden mededelen.
6. Publicatie van een duidelijk plan van uitvoering met beschrijving van het wettelijk statuut voor elke bewoner van het gebied.
7. Vooronteygening op eigen verzoek met mogelijkheid de gronden en gebouwen verworven door de Staat aan derden te verhuren of verpachten.
8. Voor elke nieuwe ondringende wijziging, aan de bevolking vooraf een reële inspraak verlenen.
9. In de dorpskernen compenserende woningbouw stimuleren en uitgebreide faciliteiten voorzien, beschikbaar gesteld door de Hogere Overheid.
10. Effectief uitbouwen van de dienst maatschappelijk Ombouwwerk in het Waasland.

SOS WESTERSCHELDE

Wij nemen ons voor om in het volgende nummer van ABLIC-krant terug te komen op de bevaarbaarheid van de Schelde voor steeds grotere schepen en de daartoe noodzakelijke kapitaalsverslindende baggerwerken. Ook willen we de gevolgen van deze tegen-natuurlijke baggerwerken nagaan. Het is immers overduidelijk dat de opkomende stroming steeds makkelijker landinwaarts zal dringen, naarmate de vaargeul dieper uitgebaggerd wordt. Het is dus niet zo ongewoon als nu wordt vastgesteld dat de dijken langs de Schelde, Rupel en Durme onvoldoende hoog gaan zijn. Als men dientengevolge gekonfronteerd wordt met een ramp als deze van Ruisbroek, dan zou de overheid duidelijker opties moeten nemen om het kwaad te bestrijden.

Hieronder publiceren wij een artikel van een Schelde-loods, J.M. Banninck, tevens voorzitter van de Vereniging Milieuhygiëne, Zeeland. Zijn bijdrage werpt een verhelderend licht op projecten als AFSNIJDING BOCHT VAN BATH EN BAALHOEKKANAAI.

Navigatieproblematiek Westerschelde.

De Westerschelde naar Antwerpen is een zeearm, waarvan het vaartraject vanuit de zee ca. 100 km lang is. De bevaarbaarheid voor de grootste zeeschepen moet regelmatig verbeterd en bijgehouden worden door omvangrijke baggerwerken teneinde de diepte te vergroten en op peil te houden en het uitwerken van zandbanken in de vaargeulen tegen te gaan.

In feite bepalen de dieptes en het bochtige karakter van de vaargeulen de grootst toelaatbare afmetingen van de zeeschepen. Belangrijkste factoren zijn dus de diepgang en de lengte van het zeeschip.

Een combinatie van beide gegevens met daarnaast de breedte van het schip bepaalt de inhoud van de grootste zeeschepen, die Antwerpen kunnen aandoen.

Tot nu toe is de Zandvlietsluis de dichtst bij zee gelegen en grootste zeeluis waar zeeschepen met een grootste diepgang van 43 voet = 13 meter tijdens hoog water kunnen binnenlopen.

Wanneer de lengte van zeeschepen meer dan 200 meter gaat bedragen wordt het moeilijk de scherpe bochten te bevaren zonder de overige scheepvaart te hinderen en niet het gehele vaarwater in beslag te nemen.

De bocht van Bath is berucht wegens de moeilijke bevaarbaarheid en de daar voorgevallen scheepsongelukken. De laatste jaren is de vaargeul daar niet verslechterd, zelfs enigszins verbeterd. De veranderlijke sterke dwarsstroming bij springtij treden daar echter nog wel op.

Het knelpunt ligt thans ook in de bocht van Walsorden omdat de vaargeul hier niet vloeiend verloopt en daar tevens dwarsstromingen worden ondervonden.

Deze bocht ligt enige duizenden meters vóórdat vanuit zee komend de plaats wordt bereikt waar de toegangseul tot de Baalhoeksluis komt.

In het Waterbouwkundig laboratorium te Borgerhout en in het Scheepsbouwkundig Proefstation te Wageningen houdt men zich bezig met de juiste modellen voor de afsnijding van de bocht van Bath.

In Wageningen bootst men de werkelijkheid na van het varen met grote tankers (ca. 70.000 ton dwt - 243 m. lang - 12 m. diep) en containerschepen in zo'n model, waarvan de breedte op de waterlijn 362 meter en de bodembreedte 250 m. bedraagt; de diepte bij laag water is 12 meter.

Uit die proefnemingen is naar voren gekomen dat het bevaren van de bochtafsnijding wel eens niet zo eenvoudig zou kunnen blijken als het misschien wel lijkt.

De schepen waarmee het model werd benoemd hadden bovendien praktisch dezelfde afmetingen als de grootste schepen die nu reeds de Zandvlietsluis kunnen bereiken.

Het nut van de bochtafsnijding moet nog bewezen worden en een verbetering van de bestaande bocht van Bath met het wegnemen van de sterke dwarsstromingen is een nadere overweging waard, ook al omdat de kosten van de bochtafsnijding zeer hoog zullen worden.

Het verlangen van de Antwerpse havenautoriteiten is steeds geweest om schepen te ontvangen van 100.000 ton en méér, waarvan de diepgang minstens 48 voet (= 14,60 meter) bedraagt en waarvoor een minste waterdiepte nodig is van ruim 16 meter. Volgens internationale normen moet de vrije afstand tussen de bodem en de kiel van het schip minstens 10 % zijn van de diepgang.

Het streven is erop gericht de drempels in de vaargeulen uit te dienen tot 11 m. bij laag water, tijdens hoog water komt daar dan ca. 5 meter bij.

Omdat de diepgeladen schepen bij laag water de Westerschelde niet kunnen bevaren als hun diepgang meer dan 9 meter bedraagt zijn ze aangewezen gebruik te maken van de getijverhoging door de vloedstroom.

Daarenboven is het veiliger dat de sterkste stroming van het water heeft opgehouden wanneer de toegangsgeul naar de sluis moet worden ingevaren.

Dit alles betekent dat de zeer grote schepen alléén tijdens het tijdstip van hoog water de Baalhoeksluis kunnen aanlopen en dit betekent het aantal drastisch tot 2 à 3 per getij (= 4 à 6 per etmaal), zoals dit nu ook al gebruikelijk is bij de Zandvlietsluis met de aldaar grootst toegelaten diepgangen van 43 voet.

Deze "super" schepen moeten in de vaargeulen gepasseerd kunnen worden door op- en afvarende zeeschepen, hetgeen inhoudt dat de vaargeulen voldoende breedte én diepte moeten hebben.

De kapitaalsverslindende baggerwerken voor verbetering en onderhoud belopen ca. 600 miljoen Belg. fr. per jaar (in 1972 resp. 510 en 81 miljoen).

Ze worden feitelijk alleen uitgegeven om de magische grens van 100.000 ton te bereiken.

De uitgaven ter verbetering worden daarmee hoofdzakelijk gedaan ten behoeve van de kleine categorie zeeschepen,

gericht op het vervoer van massagoederen in bulk of containers. Er ligt reeds een olie-pijpleiding Rotterdam-Antwerpen met een jaarlijkse capaciteit van ca. 20 miljoen tot. Het in gebruiknemen van deze pijpleiding betekende dat ca. 300 tankers van elk ruim 60.000 ton minder de Westerschelde bevaren, dit is praktisch 1 per dag.

- o - o - o - o - o - o - o - o - o - o -

LINKEROEVER - LOZING VAN AFVALWATER

Parlementaire vraag van volksvertegenwoordiger Niemegeers van 29/1/76 aan de Minister van Volksgezondheid en het Gezin.

Aan de N.V. Bayer Linkeroever te Antwerpen is door de Dienst van de Zeeschelde (Ministerie van Volksgezondheid) een lozingsvergunning voor afvalwateren toegekend, die indruist tegen de verklaring van de heer Minister, dat alle firma's die op de Linkeroever komen, geen supplementaire verontreiniging mogen veroorzaken voor het Baalhoekkanaal.

Deze lozingsvergunning, toegekend maanden terug, tegen het advies van de provincie Oost-Vlaanderen en het Centrum voor Lucht- en Waterverontreiniging der stad en provincie Antwerpen, vormt een ernstig gevaar voor supplementaire verontreiniging van de Zeeschelde.

Vragen : 1) Is dit juist ?

2) Zo ja, welke maatregelen overweegt de heer Minister ?

Antwoord : Ingevolge de vraag van het geacht Lid, heb ik de heer in verband met de NV Bayer Linkeroever te Kalllo, het volgende mede te delen :

1° In het kader van de wet van 11/03/1950 op de bescherming van wateren tegen verontreiniging, werd op 07/09/72 door de dienst der Zeeschelde (Ministerie van Openbare Werken) aan de NV Bayer Linkeroever te Kalllo, een lozingsvergunning afgeleverd, na advies van de Dienst voor Zuivering van Afvalwater.

Deze vergunning wijkt niet af van het advies van de provincie Oost-Vlaanderen.

Het Centrum tegen Lucht- en Waterverontreiniging heeft in dit verband geen advies geleverd.

2° In het kader der nieuwe wet op de bescherming van de oppervlakte-wateren tegen verontreiniging d.d 26/3/71 is de directeur van de Mij. van het Scheldebekken, en de bevoegde ambtenaar van de Dienst voor Zuivering van Afvalwater, bevoegd om lozingsvergunningen af te leveren. De aflevering van een nieuwe lozingsvergunning voor Bayer NV is in onderzoek daar gebleken is dat de normen vermeld in onder nunt 1 genoemde lozingsvergunning d.d 7/9/72 niet meer voldoen aan de huidige betragttingen.

Tot zover het antwoord van de heer Minister.

Er lijkt dus geen vuiltje aan de lucht (of in het water), ware het niet dat wij nu vernemen dat de bevoegde commissie van de provincie Oost-Vlaanderen wel degelijk NEGATIEF advies heeft uitgebracht.

Onze konklusie : als een advies toch. maar gevraagd wordt om het pas te gebruiken als het in het voorongestelde plan past, dan verkracht men deze democratische vorm van medezeggenschap.