

# ABLIO *krant*

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

VIERDE JAARGANG - nr.14

Driemaandelijks nr.4 - '77

Jaarabonnement : 100 fr.

Los nr. 25 fr.

VERANTWOORDELIJK UITGEVER: vzw.ABLIO - p/a Het Centrum -

Markt 40 - 2700 St.-Niklaas

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



*Dank*

beste lezer,

dit ABLLO-nummer bevat een overzicht van de activiteiten van de recent-opgerichte ABLLO-werkgroep "Sint-Niklaas". Naast het werkdocument van deze groep bevat het ook enkele concrete acties.

Verder in dit nummer enkele persmededelingen uit de voorbije maanden, die ruime aandacht genoten, en waarover in het parlement reeds werd geïnterpelleerd.

Tenslotte een beknopt verslag i.v.m. het lofwaardig initiatief van de Lodewijk de Raet-Stichting over de "ontwikkeling van de Linker-Over".

de redactie.

**INHOUD:**

**- De acties in Sint-Niklaas**

**A. Het Sint-Niklaase milieubeleid met**

- 1- werkdocument ..... p. 2
- 2- woonvraagstuk ..... p. 3
- 3- verkeersvraagstuk ..... p. 4
- 4- groenvoorziening ..... p. 6

- B. Aktiepunten :**
- 1- Castrohof ..... p. 8
  - 2- de plastic vuilniszakken p. 8
  - 3- verkeersacties ..... p.10

**C. Het Sint-Niklaase Milieubeleid bij het**

- 5 - jarenplan ..... p.11

**- persmededelingen - Zeesluis Kallo ..... p.13**

- Beloid Openbare Werken ... p.18

**- "Ontwikkeling Linker-Oever opnieuw bekeken"**

- Lod. de Raet ..... p.19

**MEDEWERKERS:**

Hubert David

Sylvain Lockefoer

Luk De Jong

Jozef Oelbrandt

Mark De Jong

Marcel Oelbrandt

Roel De Jong

Erik Rombaut

Mevr. De Mourichy

Frans Smet

Jan Dhollander

Hugo Van Landeghem

Mark Leten

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

Voor geïnteresseerde lezers : een jaarabonnement '78 kost 100 fr.

te storten op rekeningnr.415-7021561-37

op naam van Marcel Oelbrandt -ABLLOkrant  
9100 Lokeren

OVER A.B.L.L.O.'S AKTIES IN SINT-NIKLAAS

Naar aanleiding van de gemeenteraadsverkiezingen, gekoppeld aan de fusie van gemeenten einde 1976, werd er in de schoot van ABLLO een werkgroep Sint-Niklaas opgericht. Het doel van deze groep mensen is ook in Sint-Niklaas de beleidsbeslissingen die raakpunten hebben met natuur en milieu ( en dat zijn er vele ) op te volgen.

A . HET SINT - NIKLASE MILIEUBELEID :

Een eerste belangrijke stap was de publikatie van een open brief van ABLLO aan het college van burgemeester en schepenen van Sint-Niklaas ( 4 maart 1977, zie ABLLO-krant nr.11 ). In deze brief nam ABLLO het stedenbouwkundig en het verkeersbeleid van het vorig stadsbestuur op de korrel. Deze open brief was de basis waarmee ABLLO contact zocht met de grootste coalitiepartner (CVP) en grootste oppositiepartij (VU) van de stad. Met deze beide partijen hadden we reeds in de loop van 1977 gesprekken. De twee andere frakties ( BSP en PVV ) zullen begin 1978 aangeschreven worden voor een gedachtenwisseling over het milieubeleid van de stad.

Het nu volgende werkdokument van onze milieuvereniging werd opgesteld aan de hand van de openbrief en is een gemakkelijker werk-instrument om met de verschillende frakties te overleggen dan de open brief zelf : de milieuproblematiek werd uit elkaar getrokken in 4 belangrijke hoofdpunten, nl. het kultuurpatrimonium, woonvraagstuk, verkeersvraagstuk en groenvoorziening.

Voor elk probleemgebied vertrekt het dokument van een aantal vaststellingen gevolgd door een aantal ( dikwijls op vrij korte termijn healbare ) voorstellen.

Dit dokument zal ook in de toekomst als basis dienen voor onze gesprekken met de frakties.

1. Kultuurpatrimonium :

vaststellingen:

- a. Onze stad bezit zeer veel 19e eeuwse architectuur waar geen belang wordt aan gehecht : of deze gebouwen moeten wijken voor het verkeer, of ze zijn het slachtoffer van de woonpolitiek ( bouwverordeningen, aantal bouwlagen : zie punt 2 ).
- b. Het totaal beeld van de stad wordt onsamenvattend en ver-hakkeld. Er worden geen gevelpartijen beschermd en hoogbouw wordt overal toegelaten.

c. Door het verordenden van een te hoge bouw in straten die daar niet geschikt voor zijn, ontstaat in omzeggens alle binnenstraten een tekort aan licht en lucht, waardoor deze onleefbaar worden.

voorstellen:

- a. Plaats te zoeken voor kiosk, vismijn, museum-pomp ...
- b. Publieke intentieverklaring voor restauratie Castrohof, kasteel Walburg, huis Gautot, ...
- c. Principieel behoud van het O.L.V.-plein
- d. Integratie van de oudste en/of historisch belangrijkste gebouwen in een passend kader.
- e. Publikatie lijst waardevolle gebouwen.
- f. Radicale beperking van de bouwhoogten (2 verdiepingen) en aanpassing van deze nieuwbouw aan het 19e eeuwse karakter van de stad (o.a. zadeldak ...)
- g. Stopzetting van de autostrade-achtige verlichting in de stad.

2. Woonvraagstuk

vaststellingen:

Het woonbeleid gaat niet uit van de reële behoeften :

- a. De klemtoon ligt volledig op appartementenbouw niettegenstaande de verzadiging: Amelinckx, wijziging BPA Tereken, veel leegstaande appartementen in de binnenstad.
- b. Enorme vlucht van bewoners naar de randgemeenten (Belsele ...) gevolgen: sterke verkerstening verstedelijking platteland
- c. De wachtlijsten voor sociale woningen zijn zeer lang.

Konklusie: Er bestaan waarschijnlijk verdoken behoeften (appartementsbewoners in afwachting van een huis)

voorstellen:

- a. Er moet een onafhankelijk onderzoek worden uitgevoerd (max. 1 jaar) naar de woonbehoeften
  - mèt enquête stadsvlucht
  - mèt verplichte publikatie
- b. Radikale beperking bouwhoogten
- c. Afschaffing van de afbraakpremie gekoppeld aan een zeer ernstige saneringsregeling.

### 3. Verkeersvraagstuk :

#### vaststellingen:

- a. Er wordt een enorme konstruktiepolitiek gevoerd maar de kleine dingen worden verwaarloosd: voetpaden, fietspaden, oversteekplaatsen, inrichting kruispunten, wegdek van vele straten,...
- b. De aandacht gaat uitsluitend naar privé-autoverkeer.
- c. Het beleid probeert de stad aan de te zware verkeerslast aan te passen : er komt een formidabele overcapaciteit (struktureel) tijdens de daluren.
- d. De stad wordt ongezellig, het verblijf erin wordt tot een minimum beperkt: vlucht naar buitengemeenten (zie punt 2)
- e. Luchtverontreiniging en lawaai worden in onze stad goeddeels veroorzaakt door het verkeer.cf.beiaardconcerten, gesprek op straat, ...
- f. De stad wordt levensgevaarlijk voor voetgangers en fietsers. Gevolg is dat scholieren met de auto worden gebracht zodat nog grotere moeilijkheden ontstaan. Verkeersopvoeding is hiervoor géén oplossing (cf. stads-kroniek).
- g. De stad wordt uiteengerukt zodat autorijden een noodzaak wordt ( v.b. Koopcentrum, V.T.S., Standaard boekhandel,...) Niet beschikken over een auto betekent vervoersarmoede.
- h. De stad wordt visueel verontreinigd: asfaltvlakten, parkeerwallen langs de straten,...
- i. Voor de voetgangers blijft er opstraat nog nauwelijks enige beweegruipte.

#### voorstellen:

In de stad (= gemeenschap van mensen ) dient er een absolute prioriteit verheend te worden aan het langzaam verkeer.

##### a. Plan voetgangersverkeer :

- minimumbreedte voetpaden : 6 tegels, straten met parkeer-meters moeten voetpaden van 7 tegels krijgen. Waar op deze manier de straatbreedte in het gedrang komt moet overwogen worden een woonerfsituatie in te richten.
- oversteekplaatsen: in principe moeten alle kruis-punten hiervan voorzien worden.

- Herstelplan: de kapotte voetpaden herstellen en meteen aanpassen aan de nieuwe normen voor alle voetpaden (vijf-jaren-plan)
  - Inrichtingsplan: straten in en buiten de stad en in de fusie-gemeenten waar nog geen voetpad werd aangelegd moeten er krijgen (o.a. Driegaaienstraat, Bekelstraat, St.-Gillisbaan,...)
  - Waar de voetpaden breder kunnen gemaakt worden dan de minimumbreedte van 6 tegels dient men aan serieuze groenvoorziening van de straten te denken.  
( met bomen : zie punt 4 )
- b. Plan fietsverkeer:
- fietspaden ook in tegenrichting in 1-richtingsstraten met minimumbreedte.
  - een algemene telling van het fietsverkeer moet worden uitgevoerd. De voornaamste routes moeten worden bepaald.
  - Op de voornaamste fietsassen moet een minimale structuur worden voorzien. Een deel van de straat moet voor deze categorie weggebruikers ingericht worden.
  - Een groot aantal openbare fietsstallingen moet op bestudeerde plaatsen worden opgericht ( begin-en eindpunt Stationstr., openbare gebouwen, Mercierplein, bushaltes,...)
- c. Plan busvervoer:
- zie oranje busplan van de CVP-werkgroep verkeer
- d. Plan autoverkeer:
- Principiële stopzetting van alle werken tot uitbreiding van het wegenareaal.  
Geen nieuwe fusiewegen naar Belsele en Sinaai.  
Alleen voltooiing van Hofstraat (zonder O.L.V.-plein) en Tangent-Oost(Spoorweglaan-Unigro)  
Al de rest van plannen wordt opgedoekt(Plezantstr.Driekoningen)
  - Grondige verkeerstechnische studies
  - Nadruk op de kwaliteit van de bestaande wegen:  
cf. voetpaden, fietspaden, wegdek, verkeersborden en inrichting kruispunten.
  - onderbreken doorgaande verkeersstromen in structureel daarvoor ongeschikte straten en stadsgedeelten en de bevordering van het plaatselijk verkeer :

beperking verkeer op de markt : verplichte omweg  
via de binnenring.

Uitgang SVK Westerplein sluiten voor vrachtwagens  
enz. ....

-Parkeren: parkeerpleinen aan de rand van de stad voor  
langparkeerders (vb. t.o. het zwembad) en overstap  
bussen

langparkeren op de markt wordt door bijzondere terrei-  
nen (Castrohof en einde Hofstraat) vervangen

Enkele verspreide terreintjes worden ingericht voor  
kortparkeerders. (= meters of schijf)

-Het budget voor het langzaam verkeer wordt even hoog  
als dat voor de auto-ruimten.

-geen omleidingsweg west (N 60) zonder totale verkeers-  
studie.

#### 4. Groenvoorziening: vaststellingen:

- a. Er wordt slechts sporadisch aandacht geschonken aan  
werieuze groenvoorziening in de stad(ook buiten,cf. Ster)
- b. Groenvoorziening is zeer arbeidsintensief door een te  
groot aantal onooglijke plantjes op alle mogelijke en  
vooral onmogelijke plaatsen(spoorwegberm).

#### voorstellen:

- a. Klemtoon verschuiven naar enkele goedkopere en beter  
zichtbare groenvoorzieningen. Men dient uit te kijken  
naar bomen met dicht gebladerte (plataan, accacia, wilde  
kastanje, populier, esdoorn, eik, beuk ). Nieuwe be-  
plantingen moet men toch min of meer laten uitgroeien,  
zeker als er plaats is (Heistraat).
- b. Op plaatsen waar onderhoud niet noodzakelijk is dient men  
dit te beperken om wat meer echte, niet strikt aan banden  
gelegde natuur in de stad te krijgen (vergelijk spoor-  
berm St-Niklaas-Mechelen met Stationsberm).
- c. Parkeervlakten zijn aangewezen terreinen om te vergroenen,  
inrichting omgeving Molendreef en Castrohof. Niet aanleg-  
gen van Sint-Jansplein in mooi afgelijnde perkjes.  
Beplanting zoveel mogelijk met inheemse soorten, zij  
groeien toch het best.

- d. Alle kortparkeerterreintjes (zie verkeer) moeten aangelegd worden in een vriendelijke bestrating en groen.
- e. Te grote gazons zijn uit den boze, zeker als men ze toch niet mag betreden.
- f. Ernstige en bestudeerde beplanting van
  - Stationsplein
  - hoek Begijnenstraat-Rode Kruisstraat
  - hoek Vermorgenstraat-Stationsplein
  - hoek Jan Breydelstraat-Slachthuisstraat
  - Glycinenplein
  - Rekreatieoord Ster
  - enz...
- g. In principe moeten alle groene ruimten toegankelijk zijn, en daartegen dan ook bestand zijn. Niet-kunstmatig ingerichte speelterreintjes moeten overal in groene parkjes worden ingeplant.
- h. Te lang is de beplanting niet ernstig opgevat; ernstige studie en informatie bij bevoegde diensten is onontbeerlijk, dit geldt trouwens voor alle besproken problemen.

Intussen blijken een aantal van deze voorstellen opgenomen te zijn in het 5-jarenplan van de stad. Zo blijkt wel degelijk de wil te bestaan om het Castrohof en kasteel Walburg naast een reeks andere gebouwen te restaureren. Ook voor de kiosk zou er een nieuwe plaats worden gezocht.

Wat de groenvoorziening in de stad betreft gaat een vergelijking tussen de beide spoorwegbermen van de stad niet meer op : sinds einde november 1977 werd ook de spoorwegberm Sint-Niklaas - Mechelen helemaal kaalgokapt.



*Mark*



B. EEN AANTAL AKTIEPUNTEN IN SINT-NIKLAAS :

Naast het formuleren van een aantal kritische beschouwingen over het milieubeleid van het Stadsbestuur werkte ABLLO rond een aantal gevolgen van dit beleid.

1. Het Castrohof in het kultuurpatrimonium van de stad !  
Samen met Aktiva en de Koninklijke Oudheidkundige kring van het land van Waas gaf ABLLO begin juni 1977 een persconferentie over het Castro-hof. Het bleek namelijk dat er plannen zouden bestaan om dit gebouw te laten deklasseren en afbreken, om de vrijgekomen grond te kunnen 'valoriseren' in het hele Castro-project. Zoals hoger gemeld werd het Castro-hof nu gelukkig voor restauratie opgenomen in het 5-jarenplan van de stad.

2. De invoer van plasticen vuilniszakken en vermindering van de ophaalfrekvensie van het huisvuil

Hier de correspondentie tussen ABLLO en het Stadsbestuur :

brief van ABLLO aan het college van burgemeester en schepenen:

Mijnheer de Burgemeester,  
Mevrouw, Mijnheer,

St-Niklaas, 30 juni 77

Het stadsbestuur heeft andermaal een maatregel voorgesteld die impakt heeft op het leefmilieu, nl. de ophaling van het huisvuil. Indien wij goed ingelicht zijn, dan is het de bedoeling de metalen vuilnisemmers te vervangen door plastic zakken, die met het huisvuil mee de ophaalwagen ingaan; de ophaling zou, daar waar zij tweemaal per week gebeurt - en dit is voornamelijk in de compacte bebouwde zone van de stad het geval - , terugvallen op éénmaal per week.

Twee elementen baren zorgen op milieugebied : gebruik van plastic, en halvering van de ophalingsfrequentie.

Uit Amerikaanse onderzoekingen blijkt dat zakken i.p.v. emmers arbeidsbesparend zijn, zelfs in belangrijke mate. Een voordeel van zakken ( bij warm weer) is dat zij veel minder breedplaats zijn voor vliegen, muggen en bacteriën dan emmers, althans indien het papieren zakken zijn.

Bij verbranding van het huisvuil wordt het gebruik van papierzakken aangeraden. Papieren zakken zijn iets duurder ( 10 t.h. althans in de States). Het prijsverschil is slechts relatief, de prijs van de

plastiekkzakken hangt immers van de petroleumrijzen af; maar toenemende omschakeling van emmers naar zakken drijft de prijs van de zakken gevoelig op.

Als milieubeweging maakt ABLLO zich zorgen om de verbranding van plastic, en om toenemende vervuiling van straten, braakliggende terreinen, bermen en groene gebieden. Immers, wanneer in de stadszone (waar de bewoners meestal geen eigen mestvaalt hebben) het vuil slechts wekelijks opgehaald wordt, en wanneer plastic zakken (waarin geen scherven, takken e.d.m. kunnen of ze scheuren) gebruikt worden, dan is toenemende sluikestorting zo goed als zeker.

ABLLO is dan ook zo vrij uw bestuur het volgende te vragen :

1. Waarom wordt de frekwensie van ophaling verminderd, wanneer zakken beduidend arbeidsbesparend zijn ?
2. Waarom tendeert men naar plastic zakken, hoewel papierzakken aanbevelenswaardiger zijn bij verbranding, steviger, en - zeker bij slechts wekelijkse ophaling - hygiënischer ?
3. Wordt bij slechts wekelijkse ophaling een extra-toer voorzien wanneer de normale ophaaldag een feestdag is ?
4. Wat wordt voorzien - indien plastic zakken toch verkozen worden - en dus méér afval als grof vuil moet beschouwd worden, dat nu slechts 4 maal per jaar opgehaald wordt - om te voorkomen dat de sluikestortingen toenemen ?
5. Zullen de eventueel aangewonde plastic zakken uit polyvinylchloride of polyethyleen zijn vervaardigd ?

Een spoedig antwoord zou van aard zijn om de nieuw gewekte milieuoerust gebeurlijk te milderen.

got. : voorzitter en secretaris

antwoord van het college :

Mijne Heren,

St-Niklaas 28 juli 1977

In antwoord op uw brief delen wij U mede dat de inhoud van de zakken het dubbel bedraagt van de vuilnisemmers zodat een omschakeling naar één ophaling per week ons verantwoord lijkt. Door de wijziging van het aantal ophalingen per week te Sint-Niklaas is het Stadsbestuur ook in de mogelijkheid om in de deelgemeenten het huisvuil met eigen diensten op te halen. Het beschikbaar gekomen personeel kan intussen worden ingeschakeld voor andere taken zoals het reinigen van de rioolkolken en het rein houden van de straten in het algemeen.

het is ook vanzelfsprekend dat, met uitzondering van de kermisweek, steeds één ophaling per week gewaarborgd is wanneer er overgeschakeld zal zijn op één ophaling per week in Sint-Niklaas.

Zoals U terecht opmerkt blijken de voordelen van het gebruik van zakken uit tal van studies. Uw gegevens echter over het prijsverschil zijn zeker niet van toepassing in België: hier kennen we een prijsverschil van 300 t.h. tussen papierzakken en plasticzakken, zodat dit argument wel van doorslaggevende aard kan zijn. Tevens werd geselecteerd voor polyethyleenzakken die niet vervuilend zijn bij verbranding.

Het opdrijven van de frequentie van grofvuilophalingen kan overwogen worden wanneer blijkt dat de vier ophalingen overbelast worden met aangeboden grofvuil wat thans zeker niet het geval is. Telkenjare stellen we vast dat bij de tweede en volgende beurten het aangeboden grofvuil steeds vermindert.

namens het college get.: de burgemeester, de stadssecretaris

antwoord van ABLLO aan het college : begin sept. '77

ABLLO dankt Uw bestuur oprecht voor het antwoord op ons schrijven dd. 30 juni 77 waarin we onze ongerustheid over de invoering van plastic huisvuilzakken en de vermindering van de ophaalfrequentie van huisvuil te Sint-Niklaas formuleerden.

Na lezing van Uw schrijven blijft nog één punt van onzekerheid over : moeilijk in de plastic zakken te stoppen afval zoals hout, glas en blik worden door de bevolking meestal niet opgespaard tot bij een grofvuil-ophaalronde. Of hierdoor het sluikstorten zal toenemen moeten wij samen afwachten.

get.: voorzitter en secretaris

Nog enkele vraagjes rond dit huisvuilthema dringen zich op :

- In een bericht aan de bevolking (aug.77) lezen we :

" bij wijze van proef zal vanaf 5 sept. '77 de ophaling niet meer gebeuren bij middel van de traditionele vuinismmers maar van plasticzakken."

Als het inderdaad over een proef gaat, waarom staat er dan in een volgend bericht aan de bevolking dat de vuinismmers bij de volgende ophaalronde van grofvuil mogen meegegeven worden ?

- Als de prijs van plasticzakken in België inderdaad 300 t.h. lager is dan deze van papieren zakken, waarom kosten deze dan voor de bevolking even veel als de papieren zakken ?

3-verkeersacties: in een volgende ABLLO-krant zullen we een aantal verkeerstechnische en stedenbouwkundige problemen van de stad belichten.

C. HET MILIEUBELEID DE KOMENDE 5 JAREN

besparingen

" De cijfertabellen geven een inzicht omtrent de bijkomende druk op de gewone begroting " 1977 voor de komende 5 jaren . "

BLANCO!

1982

1981

1980

1979

1978

1977

omschrijving programma's

ingestuurde Britse dienst totaal A  
re gevolgen Gewone dienst totaal B

COPY UIT DE TOELICHTENDE NOTA'S BIJ HET 5-JARENPLAN 78-82

( in totaal 41 blz. )

Deze tekst is bedoeld om het komende beleid toe te lichten !

Uiteraard omvat het leefmilieu meer dan het reeds vermelde ; daarom zal actieve medewerking worden verleend aan acties voor het behoud van het openbaar groen, het openstellen van o.m. wandelwegen en het saneren van het woningbestand.

Ten einde de veiligheid en de rust van de bevolking te verhogen zal naar een passende oplossing worden gezocht om het parkeren van zware voertuigen in de straten met intense bebouwing tegen te gaan. Deze aangelegenheid is inmiddels reeds aangehangig gemaakt bij de Verkeerscommissie.

Milieu :

De bescherming van het leefmilieu moet, waar nodig, vastgelegd worden in aangepaste reglementen of in aanvullende reglementen, wanneer de wettelijke reglementering onvoldoende is.

De nadruk wordt daarenboven gelegd op de controle en het naleven van de van kracht zijnde reglementen. De milieu-agent zal voortijdig ingezet worden voor de controle op de voorgeschreven reglementen. Aandacht zal worden geschonken aan de bijscholing van het personeel.

Volgende subdoeleinden worden vastgelegd :

- a/ Bestrijding van waterverontreiniging : uitwerken van een politiereglement, afleveren van luizingsvergunningen (kontrolle II) ;
- b/ Bestrijding van geluidshinder : metingen, opstellen van een geluidskaart, uitwerken van een politiereglement (kontrolle II) ;
- c/ Bestrijding van luchtverontreiniging : opsporen van de vervuilers, samenwerking met het Ministerie van Volksgezondheid (kontrolle II) ;
- d/ Afleveren van exploitatievergunningen met specifieke voorwaarden voor gevaarlijke, ongezonde en hinderlijke inrichtingen (vesbedrijven inbegrepen) (kontrolle II) ;
- e/ Bestrijding van het gebruik van "schadelijke" scheikundige producten : zoeken van alternatieve oplossingen (kontrolle II) ;
- f/ Brandvoorkoming : kontrolle op de naleving van de politiereglementen.

MEDEDELING VAN ABLLO AAN DE PERS.

LINKER-OEVER: KOEHANDELTJE VAN 100 MILJOEN OP KOSTEN VAN DE GEMEENSCHAP ?

Deze zomer werd er in landbouwkringen met emotionele heftigheid geprotesteerd tegen een onverwachte inname van landbouwgrond. Nadat reeds op enkele plaatsen in de polder een dunne laag slib opgespoten was, stond de Dienst Ontwikkeling Linker Schelde Oever (DOLSO) op het punt een nieuwe stortplaats te openen. Ook ABLLO kwam toen op tegen de nodeloze vernieling van landbouwgewassen op deze reeds ontoegelijke gronden. De overhaaste en geïmproviseerde wijze waarop men het slib plots kwijt wilde, deed sterk vermoeden dat deze hoeveelheden zand niet uit een vooraf geprogrammeerde werkzaamheid voorkwamen.

Het slib blijkt afkomstig te zijn uit de nieuwe zeesluis te Kallo. Deze sluis is klaar maar nog niet in gebruik omdat achter de sluis nog geen dok ligt om de schepen te ontvangen. De toegangseul met zwaairom en de complete sluis met gebruiksklare roldeuren inclusief het bedieningsgebouw zijn wel al aanwezig. Om de installaties tegen de werking van de getijden te beschermen, was voorzien de oude Scheldedijk ( op plan aangeduid met kenmerk 1 ) ter plaatse overceind te houden tot kort voor men de sluis in gebruik zou nemen. De sluisdeuren, die zo groot zijn dat ze te water moesten worden vervoerd, zouden dan door een grondsas de oude Scheldedijk gepasseerd zijn. Een grondsas is een voorlopige dijk ( kenmerk 2 op plan ) die gebouwd wordt achter de bestaande; de bestaande dijk wordt doorgestoken en na vervoer van de sluisdeuren weer dichtgemaakt. Op deze manier worden de vaartuigen in een vierkant van dijken gevat. Dan wordt de voorlopige dijk weggenomen en de oude situatie is hersteld: de sluisdeuren werden binnengebracht zonder dat de getijden vrij spel kregen in de toegangsweg.

Echter werd in de loop van de bouw van de zeesluis van deze voorziene procedure afgeweken. Er was omvangrijk betonwerk op til voor de bouw van de tunnel onder de sluis en voor de sluiswanden zelf. Aanzienlijke hoeveelheden zand, grind en betonijzer zouden aangevoerd moeten worden door de aannemersfirma, belast met de bouw van de sluis. Het transport zou goedkoopst zijn wanneer de te verwerken materialen (bijna een half miljoen kubieke meter en 12.500 ton staal) direkt per binnenschip op de werf zouden arriveren.

Daarom werd een voorlopige kaaimuur van ca. 80 meter lengte gebouwd ( kenmerk 3 op het plan ) om de binnenschepen te laten aanleggen en baggerde men de oude Scheldedijk weg !

Het gevolg was echter dat de toegangsgoul een soort dode ruimte werd, uitmondend in de Schelde. De precieze vorm van deze monding werd vastgesteld na proeven in het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout, maar deze proeven impliceerden wel de normale funktioneering van de sluis. Door de vorm van de toegangsgoul en zijn orientatie vangt de sluismond nu de zware druk op van de vloed, maar mist een evenredig krachtige eb-stroming. Hierdoor hoopte zich in vrij korte tijd, na plaatsing van de (uiteraard nooit geopende)sluisdeuren een massa slib op: anderhalf tot drie meter tegen de sluisdeuren aan en wel tot zeven meter hoog in de vroeger reeds diep uitgebaggerde zwaaiikom.

Zo zit men nu met bergen onverwacht (?) slib die moeten geruimd worden. Op deze manier worden de recente opeenvolgende snelle innamen van landbouwgrond verklaard. Het vervoer van de te verwerken materialen zou ook mogelijk geweest zijn naar een nabij gelegen kade met eindtransport per vrachtwagen of per spoor, wat in beide gevallen allicht enigszins duurder zou zijn geweest.

De welwillendheid van de overheid om de uitvoerders een lagere vervoerskost te bezorgen, komt de gemeenschap nu wel heel duur te staan :

- Immers:
1. Er zijn de kosten om het slib uit de goul weg te baggeren, het vijf kilometer verder te vervoeren en daat te deponeren op akkers die nog enkele tijd gewassen hadden hunnen voortbrengen.
  2. Eris het renteverlies, doordat de werkzaamheden zoals de konstruktie van de monding van de toegangsgoul en de pier vervroegd moesten uitgevoerd worden.
  3. Wegens de aanhoudende snelle verzanding moest men besluiten een nieuwe en niet voorziene nooddijk tussen de zwaaiikom en de sluis (kenmerk 4 op het plan) aan te leggen. Volgens deskundigen wogen de kosten van het grondsas niet op tegen het opwerpen en wegnemen van deze nooddijk.
  4. Een nog niet te ramen verliespost is de schade die ontstaan is aan de sluisdeuren, door de hoeveelheden slib die zich er tegen opgestapeld hebben en die het mechanisme geraakt hebben.

5. Nog een verliespost, zij het losstaand van de slib-affaire, is de voortijdige afwerking van het bedioningsgebouw van de sluis. Hoewel dit gebouw de eerste paar jaar nog niet in bedrijf moet, werd het reeds van binnen- en vloerbekleding voorzien. Reeds nu zouden in het onbenutte gebouw vloerbekledingen, betreden door werklui die op de werf bezwaarlijk zondags schoeisel kunnen aantrekken, moeten vervangen worden. Het interieur zou vorige winter bij gebrek aan verwarming schade hebben opgelopen, vandaar dat het lege gebouw nu verwarmd wordt.

De door ons geraadpleegde deskundigen ramen de schade die de gemeenschap lijdt onder punt 1 tot en met 4 op minstens 100 miljoen frank. Punt 5 zou goed zijn voor 'slechts' enkele tienduizenden.

Samen met de landbouwers, heeft ABLLO de , wat men noemt, 'ontwikkeling van de Linker Oever' met een skeptische blik gevolgd; overtuigd dat de op zich gerechtvaardigde streving naar welvaart hier ten koste zou gaan van het produktieapparaat in de primaire sektor, en een aanslag was op de menselijke aspiraties van de zowat zesduizend bewoners van de Wase polders. Nu dit offer grotendeels gebracht werd, zonder het advies van de betrokkenen te kennen, zou men van de overheid tenminste een doordachte en planmatige valorisering van de ingenomen terreinen kunnen verwachten, in plaats van zoals in het verleden zonder plan voort te modderen en aldus bijkomende schade aan het milieu te veroorzaken.

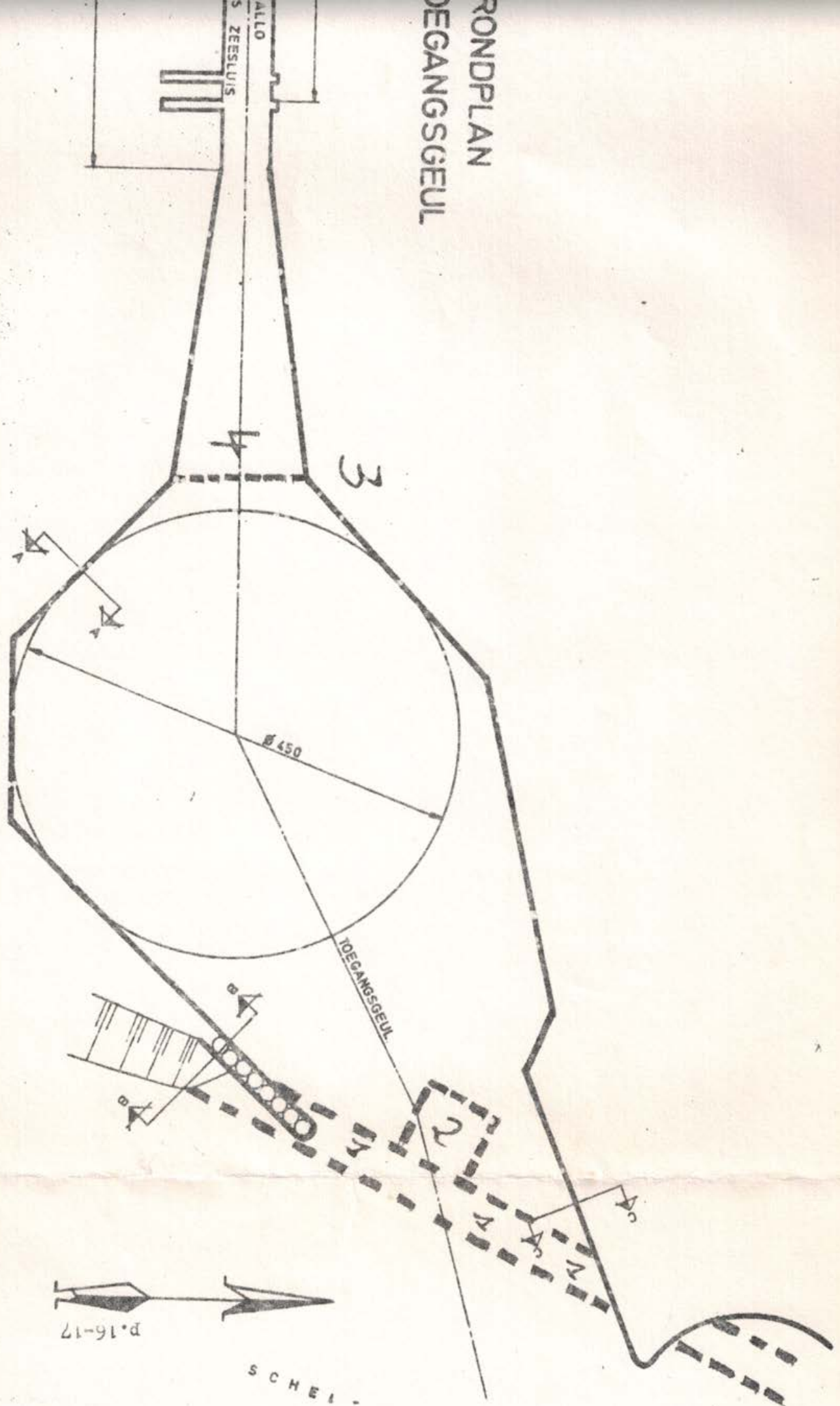
Tevens blijkt ook hier hoe in de Linker Oever aangelegenheden de zucht naar al te grote bevoordeling van de private sektor de gemeenschap op kosten jaagt en hoe precies dit wangedrag oorzaak is van de teleurgang van het leefmilieu.

ABLLO verzoekt de bevoegde instanties, terwille van de in het gedrang zijnde ekologische en agrarische belangen, de (gehalveerde) industrialisatie van de polder zo rationeel, planmatig en zuinig mogelijk te volvoeren. De getroffen polderbevolking, die net als de inwoners van de rest van het land, door de overheid tot zuinigheid worden aangespoord, zal de huidige werkwijze op de Linker Oever maar moeilijk kunnen begrijpen.

8 november 1977.



RONDPLAN  
DEGANGSGEUL



P.16-17

S C H E I -

MANIFEST OVER DE VERMENSELIJKING VAN HET BELEID VAN  
OPENBARE WERKEN OP DE LINKER SCHELDE-OEVER EN OVER DE BEPERKING VAN  
DE INDUSTRIALISATIE.

Na een recent werkbezoek van ABLLO, op uitnodiging van het bestuur van de Polder van het Land van Waas, aan de werken voor de ontwikkeling van de Linker Schelde-Oever - een ontwikkeling die door de plaatselijke bevolking steeds meer als degradatie beschouwd wordt - is weedom gebleken dat reeds lang aangeklaagde werkwijzen op de L.O. nog geen enkele wijziging hebben ondergaan.

Het komt ABLLO voor dat Openbare Werken, tegen alle recente economische wendingen in, vasthoudt aan de 'Taktiek van Voldongen Feiten'. ABLLO betwijfelt of de zeer technische uitleg, die de betrokken besturen soms kwijtwillen, om te verantwoorden waarom de hektaren onteigende poldergrond onder een sliblaagje van slechts enkele tientallen cm. moeten verdwijnen, de enige drijfveer is voor deze weinig technische manier van werken op de L.O. Het lijkt eerder dat de onteigening van de grond, een eerste, nog weinig zeker stadium is. Pas als over de poldergrond een laagje slib is gespoten wordt de onteigening een 'Voldongen Feit', is de grond definitief verknoeid en dus veilig in handen van Openbare Werken. Terugkrabbelen is dan onmogelijk geworden en nieuwe onteigeningen zijn noodzakelijk omdat al het oudere reeds 'bewerkt' is.

Konkreet vraagt ABLLO zich af, samen met het bestuur van de Polder van het land van Waas, waarom de uitgebaggerde specie van de nieuwe (reeds verzande) zeesluis te Kallo, per sé kilometers verder in de Sint-Anna Polder moet worden opgespoten. Langs de noordwestelijke zijde van de zeesluis is er immers een nog op te hogen vlakte. Of wil Progil, die deze vlakte in optie blijkt te hebben, de specie uit de sluis liever niet op 'haar' terrein?

ABLLO twijfelt in bijna alle gevallen aan de hoogdringendheid van de opspuitingen met slib, rekening houdend met het feit dat de beloofde fabrieken nu eenmaal niet met horden naar de L.O. blijken te komen, maar dat de regering integendeel met vele beloften achter ze aan moet hollen om ze te lokken.

ABLLO wil daarom nogmaals dringend pleiten voor een totale voorlopige bevroezing van het Noordelijk gedeelte teneinde een gedegen planning voor de ontwikkeling te kunnen uitwerken en dit plan voor consultatie aan de bevolking te kunnen voorleggen.

ABLLO vraagt tenslotte ook dat het 'beleid' van Openbare Werken op de L.O. zou vermensenlijken door niet alleen de infrastructuur voor de industrie klaar te stomen, maar door eveneens verantwoordelijkheid op te nemen voor de polderbevolking. ( september 1977)

" DE LINKER-OEVER-ONTWIKKELING OPNIEUW BEKEKEN... "

Op 19 maart '77 richtte het Regionaal Komitee Waasland van de Stichting Lodewijk de Raet een studiedag in onder hogervermeld thema, met als resultaat de oprichting van een werkgroep, die ondertussen reeds enkele malen vergaderde.

STUDIEDAG 19.3.77:

François Maes van het Regionaal Komitee verwelkomde de ongeveer 60 aanwezigen en schetste de ontwikkeling van de L.O. (zie het chronologisch overzicht - uitgegeven door Het Vrije Waasland 5-11-76 ). Hieraan voegde hij wel het plan in het overzicht toe, om het industrie-terrein voorlopig tot de helft te beperken.

Vervolgens sprak Hubert David (ABLLO) namens de milieuvereenigingen. Hij schetste kort de werking en de invloed van de groeperingen. Hij pleitte voor het opnemen van begrippen als 'zuivere lucht en proper water' in de economische berekening van de welvaart. Hij wees op het voorlopige karakter van de beperking van de industriezone en betreurde dat de politiciers niet zelfstandig over hun gebied kunnen beslissen (vaagheid van het gewestplan, kerncentrales Doel).

Nelly Maes ging in op het probleem van het ombuigen naar een kwalitatieve groei: er moet een keuze gemaakt worden tussen onbeperkte industrialisatie (met tewerkstelling) en beperking van de industrialisatie omwille van de eisen van het leefmilieu, die ook in recessie-tijd niet mogen vermindert worden. Bedrijven moeten aangetrokken worden die arbeidsintensief zijn. Ze pleitte ook voor het verwerpen van Doel 4. Wat de waterverdragen betreft, die in kommunautaire problemen verward zitten, moeten we ons bezinnen over de reële risico's ervan.

Ferdinand De Bondt wilde enkele zaken duidelijk stellen : de beperking van de industriezone op L.O. is niet gericht tegen de belangen van de werknemers: rekening houdend met de optimistische cijfers, kan het gehalveerde gebied niet volgebouwd worden binnen 20j. Wat het kernpark betreft zitten we in Doel met een unieke situatie, en het risico van 4 gegroepede centrales is hoger dan de som van 4 afzonderlijke. De produktie en het transport van gevaarlijke goederen moet uit dit gebied geweerd worden. Een bijkomend argument om de industrialisatie te beperken.

E. Jacob (Belgische Boerenbond) lichtte het standpunt van de landbouwersgroep toe. Jaarlijks gaan vruchtbare gronden verloren. De industriële expansie verloopt in het nadeel van de landbouwgronden, en vergroot de afhankelijkheid van het buitenland, waar zich echter een zelfde evolutie voordoet.

Aangaande de onteigeningen stellen zij het principe dat schaarse zaken (zoals landbouwgronden) niet betaalbaar zijn. Toch moeten de landbouwers een degelijke vergoeding krijgen.

In de namiddag werden volgende vragen voorgelegd aan de deelnemers (in vier gespreksgroepen)

- 1- Welke ontwikkelingen wenst u verder voor de L.O., uitgaande van de huidige situatie? Hoe kunnen deze bereikt worden?
- 2- Hoe ziet u de mogelijkheid om met het Regionaal Komitee verder te werken rond de L.O.?

De hoofdlijnen van de discussie worden hieronder samengevat:

### 1. Algemene beleidsproblemen:

In elke werkgroep leeft het gevoel van onmacht om de beleidscentra te beïnvloeden. Er ontspint zich een discussie over de situering van die beleidscentra: zijn die in Antwerpen, in Brussel of in het buitenland? Eén zaak staat vast: het is niet de streek zelf die over de ontwikkeling beslist.

De genomen besluiten, het ontworpen beleid, worden ook technisch slecht uitgevoerd. Planning wordt al te vaak vervangen door improvisatie.

Men somt op: welke bedrijven wil men aantrekken?

Heeft men een plan om zich aan te passen aan gewijzigde situaties?

(bv. economische).

### 2. Het gebrekkig beleid brengt problemen mee:

De onteigeningen verlopen nog altijd slecht gepland. De mensen die in onzekerheid leven, vragen duidelijkheid. Vervroegde onteigeningen moeten mogelijk blijven. Er is een gebrek aan sociale begeleiding, voor landbouwers, maar vooral voor loontrekkenden, middenstanders, gepensioneerden. Tot wie moet men zich wenden?

Er is eveneens duidelijkheid nodig rond het "Plan De Bondt". Men eist dat het noordelijk gebied definitief als landbouwgebied erkend wordt. De problematiek rond de energievoorziening, vooral omtrent het kernpark Doel moet besproken kunnen worden (zie 3).

Er zijn teveel diensten betrokken bij heel de problematiek.

Wie vindt er zijn weg in, en wie is waarvoor verantwoordelijk?

Waarom die touwtrekkerij tussen Antwerpen en het Waasland?

### 3. Wat te doen?

#### 1-Naar het beleid toe:

Definitief maken van het plan De Bondt

Een planmatig beleid voor de hele L.O.

Opheffing van het bouwverbod in het noordelijk deel

Duidelijkheid over de reeds onteigende gronden in dit deel

In de gemeenten (vooral Beveren) zou een commissie in verband met de L.O. gevormd moeten worden.

Aan de Interkommunale zal gevraagd worden de ambtenarenkommissie opnieuw samen te roepen.

Koördinatie tussen de diverse diensten is immers een noodzaak.

Steun bij herplaatsing van onteigenden

2-Binnen het Regionaal Komitee Lodde Raet:

Andere groepen bij de verdere werking betrekken: bedrijfsleven, provincie, Interkommunale, Middenstand.

Een inventarisatie van wat reeds gebeurde op L.O.

Dus een historisch overzicht met als bedoeling vanuit de achtergronden de huidige ontwikkeling te begrijpen en eventueel te beïnvloeden.

In dat verband kan een en ander blootgelegd worden over de werking van de westerse democratie.

Een info-avond over de energieproblemen.

Een balans van voor- en na - van de hele ontwikkeling.

Na een plenum, met een aantal vragen aan de paneelleden, werd een oproep gedaan voor verdere medewerking aan het project.

VERSLAG VAN DE 1<sup>o</sup> VERGADERING VAN DE PROJECTGROEP ( 9 mei 77 )

Graag geven wij eerst de lijst van de medewerkers aan deze projectgroep:

- Roland Van Stappen, Leo Van Hoeylandt, Georges Van de Vijver, Jan Weyers, Hubert David, Hugo d'Hollander, Henk Geeroms, Philippe Hanssens, Marc Baecker, André Geerinckx, Guido De Paep, Roland De Block, Antoon De Meyer, Lucie De Munck, R. Coucke, Machteld Van Mol, François Maes, A. Lambers, Maurits Van Eynde, Amanda Van Loock, Miel Dullaert, Robert Duthoy, Alfons Beyers, Paul Koppen, Pros Matthijs, Ferdinand De Bondt, F. Suykens, Nelly Maes.

De vergadering werd geleid door Mark Matthijssens, stafmedewerker van de Lodde Raet-Stichting.

Na voorlezing van o.a. een brief - i.v.m. de "ambtenarenkommissie" - aan de Intercommunale, lichtte M. Mathijssens het begrip "project-groep" toe.

Er werden vervolgens een aantal thema's naar voor gebracht, waarrond men zou kunnen werken. Tevens werden een aantal criteria vastgelegd voor een keuze uit de lange reeks voorstellen :

- kennis, toegang tot de dossiers
- interesse van de groep
- aktualiteit

Werden weerhouden op basis van interesse:

- Tewerkstelling
- Energie

- Plan De Bondt

- Landbouw

Hieraan kunnen nog toegevoegd worden (o.w.v. aktualiteit):

- Doel

- Luchthaven Kallo

- veiligheid

In een eerste fase zal het bestaande over deze onderwerpen samengebracht worden, en op een volgende vergadering naar voor gebracht.

VERGADERING VAN 13.6.77:

Voor deze vergadering werd aan elke deelnemer gevraagd bijdragen te leveren tot het stofferen van de onderwerpen. ABLLO's bijdrage kan je hieronder vinden.

bijdrage aan de werkgroep Energie:

Bij de geplande ontwikkeling van de L.O. vormt de uitbouw van de kerncentrale Doel een belangrijk element. Steeds wordt daarbij van de zijde van de elektriciteitsproducenten als verantwoording gegeven dat de elektriciteit nodig is om de toekomstige energiebehoeften te dekken.

Deze verantwoording gaat echter voorbij aan een fundamenteel punt. Er is met name een groot onderscheid tussen 'energie' en 'elektriciteit'; slechts een klein gedeelte van de energiebehoeften moeten daadwerkelijk door elektriciteit gedekt worden en bovendien is elektriciteit een zeer on-efficiënt energie-gebruiker.

Als bijdrage tot de discussie geven we daarom hieronder een kort uittreksel uit een recent werk van Amory Lovins, getiteld 'Energiestrategie: de weg die we niet kiezen?' (verkrijgbaar bij de Vereniging Milieudefensie, Tweede Weteringsplantsoen 9, Amsterdam).

" Mensen willen geen elektriciteit of olie, noch zulke economische abstrakties als 'residentiële diensten' (woonservice), maar liever comfortabele kamers, licht, gemotoriseerde aandrijving, voedsel, tafels, en andere reële zaken. Zulke behoeften van eindgebruik kunnen geklassificeerd worden naar de fysieke aard van de te verrichten taak. In de VS is tegenwoordig ongeveer 58 procent van alle energie ter plaatse van het uiteindelijk gebruik nodig als warmte, ruwweg gelijkelijk verdeeld over temperaturen boven en onder het kookpunt van water. (In West-Europa vormt alleen de lage-temperatuurwarmte vaak de helft van alle uiteindelijk gebruikte energie). Nog eens 38 procent van alle Amerikaanse gebruiksenergie levert mechanische beweging; 31 procent voor voertuigen en 3 procent voor pijpleidingen, 4 procent voor industriële elektro-motoren. De rest, slechts 4 procent

van de geleverde energie, vertegenwoordigt alle verlichting, elektronica, telekommunikatie, metallurgische en elektrochemische industrie, elektrisch lassen, elektromotoren in huishoudelijke apparaten en in spoorwegen en al dat soort eindgebruiken waarvoor nu elektriciteit nodig is. Zo'n 8 procent van al ons energieverbruik heeft dus elektriciteit nodig, voor andere doeleinden dan lage temperatuurverwarming en koeling. Maar aangezien we elektriciteit in feite voor veel van de laagwaardige doeleinden gebruiken, voorziet deze thans in 13 procent van onze behoeften van eindgebruik - en de opwekking daarvan verbruikt 29 procent van onze fossiele brandstoffen. Een harde energieweg zou dit cijfer van 13 procent verhogen tot 20-40 procent (afhankelijk van de uitgangspunten) tegen het jaar 2000, en daarna nog veel hoger. Maar dit is verspilling, want de wetten van de fysica vereisen globaal dat een elektriciteitscentrale drie eenheden brandstof omzet in twee eenheden bijna nutteloze warmte plus één eenheid elektriciteit.

...

" Deze elektriciteit kan moeilijkere soorten arbeid verrichten dan de oorspronkelijke brandstof, maar tenzij deze extra kwaliteit en veelzijdigheid ook ten nutte gemaakt wordt, is het kostbare proces om de brandstof te verbeteren - en daarbij tweederde ervan te verliezen, helemaal voor niets.

...

" Het is duidelijk dat we hoogwaardige brandstoffen en elektriciteit gebruiken voor veel taken, waarvoor hun hoge energiewaarde overbodig, verspillend en duur is, en een harde weg zou deze onelegante gewoonte nog gewoner maken. Als we slechts temperatuurverschillen van enkele tientallen graden willen opwekken, moeten wij in die behoefte voorzien met middelen waarvan het potentieel enkele tientallen of honderden graden is, niet met een vlamtemperatuur van duizenden of een nucleaire temperatuur van miljoenen graden - alsof je boter snijdt met een lintzaag.

Voor sommige toepassingen is elektriciteit geschikt en onmisbaar: elektronika, aluminiumsmelterijen, metro's, de meeste verlichting, sommige soorten mechanisch werk, en enkele andere.

Maar deze soorten eindgebruik zijn al in ruime mate voorzien, en voor de resterende dominante soorten gebruik in onze energie-ekonomie kan deze speciale vorm van energie ons geen waar voor ons geld geven (in vele delen van de VS kost het tegenwoordig al 50 - 120 dollar

per vat-equivalent). Waarschijnlijk kan men vandaag de dag in geen enkel industrieland van extra hoeveelheden elektriciteit zodanig het thermodynamisch rendement verbeteren, dat de hoge kosten ervan aan geld en brandstoffen gerechtvaardigd zijn.

Zo beperkt is het eindgebruik in de VS waarvoor wèrkelijk elektriciteit nodig is, dat wij door zorgvuldige technische verbeteringen het totaal van 8 procent zouden kunnen verminderen tot ongeveer 5 procent (voornamelijk door de oververlichting in kantoor- en bedrijfsgebouwen te verminderen), waarna we al deze behoeften waarschijnlijk zouden kunnen dekken met het huidige Amerikaanse waterkrachtvermogen plus het cogeneratie-vermogen dat in het midden - of aan het eind tachtiger jaren beschikbaar komt.

Zo zou een welvarende industriële economie gunstig kunnen draaien zonder één elektriciteitscentrale ! "

" Deze elektriciteit kan wèrkelijk worden gebruikt voor de verlichting van de kantoren, maar tenzij deze extra kwaliteit en verspreiding ook ten nutte gemaakt wordt, is het kostbare proces om de generator te verbeteren - en daarbij te voorzien in de voorlichting, helemaal voor niets.

" Het is duidelijk dat we hoogwaardige brandstoffen en elektriciteit gebruiken voor veel zaken, waarvoor hun hoge energie waarde overbodig, verspild en duur is, en een ander weg zou deze energie gebruikt worden. Als we elektrische apparaten voorverwarmen van onze installaties en willen opwarmen, moeten wij de behoefte voorzien met andere middelen waarvan het potentieel enkele tientallen of honderden keren is, niet met een vierkoppelpomp van vijfduizend of een andere generator van vijfduizend - alhoewel de poter altijd met een installatie.

Voor een aantal toepassingen is elektriciteit geschikt en anderszins elektrische, minimumverbruiken, welke, de meeste verlichting, elektrische soorten mechanisch werk, en enkele andere. Maar deze soorten elektriciteit zijn al in zulke mate verspreid, en voor de toekomstige laminaire soorten gebruik in onze energie-economie kan deze soortige vorm van energie ons heel veel van ons geld geven (in vele landen van de VS kost het bijvoorbeeld al 50 - 150 dollar