

# ABLLO *krant*

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

VIJFDE JAARGANG - NR.16

JAARABONNEMENT : 100 F.

VERANTW. UITGEVER : V.Z.W. A.B.L.L.O.

DRIEMAANDELIJKS NR.: 1.6.78

LOS NR.: 25 F.

P/A HET CENTRUM - MARKT 40  
2700 - SINT-NIKLAAS .



Aktiecomitee ter  
Beveiliging van het  
Leefmilieu op de  
Linker -  
Oever en het Waasland vzw.

A.B.L.L.O.-krant nr.16  
5<sup>e</sup> jaargang

### VOORWOORD

Beste lezer,

Dat dit juni-nummer te laat is verschenen had U al gemerkt. Niet wegens gebrek aan milieu-informatie, maar deels door een organisatorische kink-in-de-kabel, en deels om na onze abonneeslag de nieuwe abonnees te laten bijbenen, diende U dus lang op ABLLLO-informatie te wachten. Onze verontschuldigheden hiervoor.

Na lezing van dit nummer zult U trouwens merken dat ABLLLO in de tussentijd niet heeft stilgezeten: er waren de persberichten over de ruilverkaveling, de voorbereiding van een openbaar debat over de natuurproblemen bij ruilverkaveling (in september), de bestudering van de verkeersproblemen op de rijksweg 60, de studiedag van de Bond Beter Leefmilieu over de Milieu-Effect-Rapportering.

Dat ABLLLO-krant zo vaak de Bond Beter Leefmilieu aanhaalt is niet verwonderlijk: BEL overkoepelt de meeste milieuverenigingen (ook ABLLLO) en verdient zo z'n plaats in onze krant.

In ons volgend nummer, dat begin oktober zal verschijnen, krijgt U alvast het vervolg van onze verkeersbijdrage en een verslag van het openbaar debat.  
de redactie.

INHOUD

- Voorwoord ..... p. 1  
- Inhoud en mededelingen ..... p. 2  
- Ruilverkaveling; situatieschets..... p. 3  
- Milieuprokkels ..... p. 5  
- Persmededelingen .. ..... p. 6  
- Een nieuwe rijksweg 60 : Verkeersverbetering ?  
    Milieuaanslag ? ..... p. 8  
- De waterverdragen met Nederland ..... p.16  
- De Milieu-Effect-Rapportering; studiedag..... p.17  
- De invoering van milieu-effect-rapportering in Nederland...p.18

Aan dit nummer werkten mee :

Hubert David  
Mark De Jong  
Roel De Jong  
Jozef Oelbrandt  
Marcel Oelbrandt  
Erik Rombaut  
het ABLLLO-bestuur

Redactieadres:

Marcel Oelbrandt  
Zwaluwstraat 16  
Lokeren

voor abbonering:

stort 100 fr. op rekening  
nr. 415 - 7021561 - 37  
van M.Oelbrandt  
ABLLLO-krant  
Lokeren

- ABLLLO-krant wordt gedrukt op gerecycleerd papier.

Alle inlichtingen hierover via ABLLLO-voorzitter Roel De Jong

G. Gezellelaan 31  
2700 St-Niklaas

- Opname van teksten uit ABLLLO-krant is toegestaan, mits bronvermelding.

RUILVERKADELING - SITUATIESCHETS

Sinds onze vorige ABLLO-krant - die uitvoerig de woelige vergadering in Sint-Gillis weergaf en de ABLLO-standpunten bekend maakte - zijn er weer heel wat zaken gebeurd. Daarom een korte synthese.

- Van officiële zijde is het openbaar onderzoek naar het nut van de RVK voor 1 blok reeds afgesloten. De grote meerderheid van betrokken eigenaars en pachters tekende bezwaren aan.
- De politieke partijen hebben hun standpunt bepaald : BSP, PVV en VU zijn tegen een gedwongen ruilverkaveling, terwijl CVP niet aflaat het nut van RVK aan te tonen. We merkten wel op dat CVP-Beveren een gematigder standpunt heeft ingenomen.
- In de Kamer van Volksvertegenwoordigers kende men rond de RVK heel wat bedrijvigheid. De aanvulling op de RVK-wet van 1970 werd goedgekeurd en er werd flink geïnterpelleerd. De VU'ers Nelly Maes, Bellomans en Valkeniers en de PVV'er Poma dienden een wetsvoorstel in om alle RVK 2 jaar op te schorten om zich degelijk over de problemen te buigen.
- Het anti-komitee zat in de periode van het openbaar onderzoek niet stil en ook nu blijven ze actief (denken we maar bvb aan het incident in de Kempen, waar de ministeriële afgevaardigde op de loop ging voor Wase boeren). Hoofdzakelijk wordt de strijd tussen voor-en tegenstanders publiekelijk uitgevochten via de plaatselijke pers.
- In die pers kan je ook geregeld het negatieve standpunt lezen van gewone Waaslanders.
- Van de zijde van Natuurverenigingen kwam vooral de Bond Beter Leefmilieu in de belangstelling, o.a. :
  - persbericht (april) over de onvoldoende waarborgen door de aangevulde RVK-wet voor het Natuurbehoud
  - Na het bezoek van Min. De Backer aan RVK-gebieden in de Kempen, met tendentieuze berichtgeving in de BRT , bracht

BEL een tegenbezoek (met parlementsleden).

- ABELLO

- reageerde tegen het bezoek van Min. De Backer met een persmededeling (elders in dit nummer)
- nodigde staatssecretaris De Bondt uit voor een openbaar debat over het natuurbehoud bij ruilverkaveling.  
(zie verder in dit nummer)
- Staatssecretaris De Bondt liet ons ondertussen weten dat hij ' als lid van de regering geen officieel standpunt kan innemen over zaken die liggen op het bevoegdheidssterrein van een collega-minister ' !!!
- Bijgevolg bereidt ABELLO nu een openbaar debat voor tegen eind september met een afgevaardigde van Min. De Backer en een bekwaam tegenspreker.  
thema : " Verdwijnt het typisch Wase landschap bij een eventuele ruilverkaveling ? "

---

MILIEUNIEUWSJES

- BEL maakte bekend dat geregeld klachten binnenkomen van natuurverenigingen en -mensen die geïntimideerd worden door besturen en mandatarissen. Het vermoeden rijst dat ook telefoongesprekken worden afgetapt.  
Een concreet voorbeeld is Fons Van Dyck - gemeentebeampte te Peer-Limburg en lid van de werkgroep Isis - die gebrood-roofd werd en 3 klachten moest indienen bij de Raad van State.
- BEL klaagt aan dat de "anti-krisis-wet" het mogelijk zal maken dat het licht op groen wordt gezet voor ongebreedelde kernenergiewinning, zonder dat het debat daarover in het parlement zal worden gehouden.

LOSSE MILIEUSPROKKELS

- BBL klaagt namens alle natuurverenigingen het gekwansel met de gewestplannen aan. Heel wat bewijzen van overtredingen werden ter tafel gelegd.

BBL, Red de Voorkempen en ABLLO hebben geprotesteerd bij de heer Eyskens, die aan bedrijven de toelating wil geven om in niet-industriegebieden (cfr. gewestplannen) toch uit te breiden.

- Deskundigen en hun risicoschattingen !

26 febr. '78: 2 treinen met tankwagens botsen in de USA : 16 doden, honderd gewonden, 4000 mensen geëvacueerd,...

18 mrt '78 : mammoettanker breekt in twee voor de Bretoense kust : onschatbare milieuschade en tienduizenden Bretoenen in hun bestaan bedreigd.

Waverly, USA: 2 tankwagens uit de rails gelopen, 1 ervan ontploft.

Panama City, USA: goederentrein ontspoord: een wolk chloorgas komt vrij : 7 doden, 41 gehospitaliseerd, 2000 geëvacueerd.

Volgens deskundigen is de kans op soortgelijke rampen bijzonder klein : respectievelijk 1 op 1 miljoen en 1 op honderduizend ! toemaat: dit zijn ook de cijfers die worden opgegeven voor de kansen op een ernstig reaktorongeval in kerncentrales.

- Op 21 juni '78 werd de internationale " van Tienhovenprijs " - hoogste onderscheiding op gebied van natuurbescherming in Europa - in de universiteit van Bonn uitgereikt aan Herman Delaunois uit Antwerpen , voorzitter van de BBL.

- Op 14 juni '78 werd "De Blankaart" na een intense financiële campagne, definitief aangekocht door de vzw, Belgische Natuur- en Vogelreservaten.

- Zoals bekend werd de vogelvangst afgeschaft bij KB. op 20.7.72. Tot eind '77 werd een beperkte vogelvangst nog geduld. Momenteel wordt sterke druk gezet op sommige ministers om deze toelating nog langer te rekken.

BBL is hier scherp tegen van leer getrokken en bewijst met een studie van de Belgische Jeugdbond voor Natuurstudie dat de huidige controles onvoldoende zijn.

Sint-Niklaas, 26 april '78

RUILVERKAVELING: ABLLO NODIHT STAATSSECRETARIS DE BONDT UIT  
VOOR EEN OPENBAAR DEBAT,

Het ABLLO-bestuur is afgelopen zaterdag bijeen geweest en heeft daarbij de vrees uitgedrukt dat inzake de ruilverkaveling in het noorden van het Land van Waas de discussie over de economische aspecten thans dusdanig hoog oploopt dat de zorg voor de bescherming van het landschap bij deze eventuele ruilverkaveling in de vergeethoek zal geraken.

ABLLO heeft daarbij eveneens vastgesteld dat de voorstanders van de ruilverkaveling steeds beweren dat de ruilverkaveling geen schadelijke gevolgen heeft voor het landschap en zelfs beweren dat een ruilverkaveling een element van landschapszorg is. Daarom heeft ABLLO Staatssecretaris De Bondt, het "politieke zwaargewicht" achter het project voor de ruilverkaveling, uitgenodigd tot een openbaar debat over de landschapsaspecten van de ruilverkaveling. ABLLO heeft daarbij aan de Staatssecretaris de verzekering gegeven dat zijn tegenspeler bij een eventueel openbaar debat een integer man zal zijn, zodanig dat deze eventuele discussie uit de partij-politieke sfeer zal kunnen blijven. Tevens heeft het Aktiekomitee voorgesteld dat de voorzitter van dit openbaar debat in gemeen overleg zou gekozen worden.

Tenslotte heeft ABLLO zich bereid verklaard de gehele praktische organisatie van dergelijk openbaar debat op zich te willen nemen.

- - - -

RUILVERKAVELING: ABLLO BETREURT TENDENTIEUZE BERICHTGEVING  
OVER DE RUILVERKAVELING IN HET TV-JOURNAAL .

Naar aanleiding van de uitzending in het TV-journaal van 25 mei jl. over de ruilverkaveling in de Kempen, protesteert ABLLO - het Aktiekomitee ter Bescherming van het Leefmilieu op de Linker-Oever - tegen de tendentieuze strekking van de uitzending. Ter informatie, momenteel bestaan plannen voor een reuze-ruilverkaveling in het Waasland, waartegen bij de plaatselijke bevolking en landbouwers al groot verzet gerezen is. Deze berichtgeving ging geheel voorbij aan de nefaste gevolgen van de ruilverkaveling voor het landschap, de fauna en de flora.

Zonder uitspraak te willen doen over de bedrijfseconomische aspecten van de ruilverkaveling is ABLLO toch van mening dat in deze aangelegenheid het bedrijfseconomisch aspect niet het enige element mag zijn bij de besluitvorming. Bovendien bestaat over eventuele bedrijfseconomische voordelen geen unanimititeit bij de landbouwers en kritische boeren werden in de TV-uitzending niet ondervraagd.

ABLLO betreurt voorts dat Mevrouw De Backer haar voogdijbevoegdheid over de televisie - in haar kwaliteit van Minister van Nederlandse Cultuur - gebruikt voor een eenzijdige propaganda voor haar politiek als Minister van Vlaamse Aangelegenheden.

- - - -



1° bijdrage: de verkeersachtergrond.1. De beschrijving van de weg :

De weg nr.60 in Noord-Waasland verbindt Sint-Niklaas met Hulst(Ned.) (afstand 15 km.)

De weg heeft een profiel van 2 rijstroken, op de meeste plaatsen aangevuld met een fiets- en parkeerstrook aan weerszijden. De weg trekt door de dorpskommen van Sint-Pauwels en Kemzeke. In Sint-Pauwels veroorzaakt dit een profielvernaauwing tot twee rijstroken zonder meer. Op twee welbepaalde punten in de dorpskom van Sint-Pauwels is de gevel-tot-gevel straatbreedte slechts een 8-tal meter. Ook nabij het gehucht Drie Schouwen is er een lichte vernauwing (geen parkeerstrook aan de westzijde over ongeveer 50 m.)

Op 2 km van de grens heeft weg nr.60 een kruispunt met de rijksweg 176 Antwerpen - Zelzate.

Enkele cijfers: (1)

De gemiddelde bezetting van de weg 60 per dag (6-22 u.) is 8.784 voertuigen tussen Sint-Niklaas en Sint-Pauwels; en 7.096 voertuigen aan de grens.

Het aantal fietsers en bromfietsers is 1.816, veruit het grootste getal waargenomen in heel de provincie.

Het maximum dagvolume bedraagt 10.145 voertuigen bij Sint-Pauwels en 11.521 aan de grens.

Het vrachtvervoer is matig vertegenwoordigd; het beloopt 14,4 th. van het totaal verkeer (zonder fietsers en bromfietsers) bij Sint-Pauwels en 10,7 th. aan de grens. Het hoogste genoteerde aantal wagens per uur (beide richtingen samen) beloopt 1.296 bij Sint-Pauwels en 2.044 aan de grens.

2. Karakter van het verkeer en verkeerssoorten:

De aantrekkingskracht van Hulst als kommercieel centrum en van Zeeland als recreatiegebied leidt tot weekendpieken. Opstoppingen of files met vertraagd verkeer komen tussen Sint-Niklaas en het kruispunt met de rijksweg 176 niet voor.

(1) Bron: dokument nr.73: Algemene Verkeerstelling 1975, Min. van Openbare Werken, Verkeerstechnische Dienst Bestuur der Wegen, Brussel.

Door het groot volume van de individuele voertuigen, maakt het vrachtvervoer een ruimere storende indruk dan zijn bescheiden aandeel doet vermoeden. Het vrachtvervoer is wel degelijk een ernstige rustverstorende en veiligheidsbedreigende faktor. Dit vervoer legt een meer dan normale belasting op de weg nr.60, omdat de spoorweg een (to) geringe vertegenwoordiging in het goederenverkeer inneemt, speciaal van of naar Nederland, en omdat de wagens van enkele grote Zeeuwse transportfirma's langs de weg 60 uit- en inrukken.

Het wegverkeer van personen ondervindt weinig concurrentie van het openbaar vervoer. Interregionaal (grensoverschrijdend) busvervoer bestaat nauwelijks, de spoorlijn Sint-Niklaas - Terneuzen ligt er onbenut bij. In het lokaal verkeer (van Sint-Niklaas tot Drie Schouwen) speelt het busvervoer een grotere rol : de lijn 57c Sint-Niklaas - Moerbeke met zijn uitloper naar Hulst heeft 3.163 passagiers. Komfort, snelheid en frequentie zijn maar matig, en de lijn heeft ook veel last van de verkeersmiserie in Sint-Niklaas. In zijn huidige vorm is deze buslijn voor weinigen gelmig als een alternatief voor de eigen wagen.

Het personenwagen- zowel als het vrachtwagenverkeer mogen in de huidige stand van zaken als maximaal aangezien worden.

3. Besluit over de toestand :

De verkeersstroom is te zwaar voor verwerking door de dorpskommen. Als het er om gaat de veiligheid te verhogen en de sfeervolle schaal van de dorpen te bewaren, dan kan men niet anders dan ernaar streven het grootste deel van het verkeer - d.i. al het verkeer dat er niet persé thuishoort - cruit te verwijderen. Het verkeer is nu ook weer niet zo intens, dat de bouw van een autoweg ( \* ) of autosnelweg verantwoord zou zijn.

Een gepaste ingreep moet gezocht worden, om een volledige en op lange termijn geldende verwijdering van het niet louter lokale verkeer uit de dorpen te bekomen.

-----

( \* ) autoweg : zonder / autosnelweg : mét gelijkgrondse kruispunten

4. Officieel ontwerp autosnelweg ('expresweg') naar Hulst :

Er ligt een plan voor, om een nieuwe weg nr.60 ( omgeving Sint-Niklaas - omgeving Hulst ) te bouwen. Hij is voorzien op 3 à 4 km westwaarts van de bestaande weg, langs Puivelde en op ongeveer 1,5 km van Stokene. Het zou een weg worden met twee maal twee rijstroken met middenborm en een beperkt aantal, gelijkgrondse, kruisingen. Ten noorden van de weg nr.176 Antwerpen-Zelzate staat het tracé nog niet vast; Nederland heeft nog geen concrete plannen voor doortrekking op zijn grondgebied.

Er is reden om te twijfelen aan de efficiëntie van het voorliggende plan, m.b.t. de gewenste verkeersafleiding uit de dorpskommen.

Bedoeld ontwerp van nieuwe rijksweg mikt duidelijk alleen op het langere-afstandsverkeer. Gesteld dat, na realisering van de nieuwe rijksweg alle langeafstandsverkeer over deze nieuwe weg zou rijden, hoeveel verkeer blijft er dan nog op de oude weg ?

Immers, er zijn al enkele voorbeelden die tot nadenken stemmen :

- het geval Wijnegem :

De oude rijksweg 14 Antwerpen - Turnhout moest ontlast worden door de autoweg E3 Antwerpen - Turnhout. De E3 is aangelegd. Minder dan de helft van het verkeer is van de oude weg afgevoerd : de autoweg heeft 13.309 voertuigen, de oude weg 14 nog 19.287 ! Het ontlastingseffect is te gering, zodat men een plaatselijke omleiding voorziet.

- Tussen Hasselt en Tongeren loopt de autoweg A 13. Op meer dan 5 km van Hasselt, heeft de autoweg 11.638 en de gewone weg 8.106 voertuigen.

Het belang van het lange-afstandsverkeer wordt blijkbaar overschat. In genoemde voorbeelden gaat het om gezamenlijke verkeersstromen van 20 à 30 duizend voertuigen per dag. Indien bijvoorbeeld bij de splitsing van de verkeersstroom tussen Sint-Niklaas en Hulst, de helft van het verkeer naar de nieuwe weg zou overgaan (ongeveer 4500 voertuigen) en de helft zou blijven op de oude weg, dan is het resultaat :

1°-een felle onderbezetting van de autosnelweg

(5000 voertuigen voor een capaciteit van 20.000 !)

2° - geen wezenlijk effect voor de dorpskommen  
(4500 voertuigen is nog ruim teveel t.o.v. het  
gestelde doel)

#### 5. Verkeersonderzoek:

Een volwaardige studie over komende investeringen in grote wegen behoort niet tot de Belgische geplogenheden. Zij is ook voor de weg nr.60 niet gebeurd.

Bruikbare aanwijzingen heeft men nochtans uit een onderzoek gehouden door het standsbestuur te Sint-Niklaas ( 2 ), waarin gedurende enkele beperkte perioden op dagen met verschillend verkeerskarakter oorsprong - en bestemmingsgegevens werd verzameld.

Er werd geteld op: zaterdag 5 nov. '77 13.30 - 15.30 uur,  
in beide richtingen  
maandag 7 nov. '77 7.30 - 9.30 uur,  
in richting St-Niklaas  
donderdag 10 nov. '77 7.30 - 9.30 uur,  
richting St-Niklaas  
16.00 - 18.00 uur,  
richting Hulst

Het betreft hier piekperiodes.

RESULTAAT: VERKEER (in voertuigen per uur - zonder tweewielers)

|  | zat. | ma. | do. |
|--|------|-----|-----|
| Nederland - Temse v.v.                         | 213  | 30  | 8   |
| Nederland - Dendermonde v.v.                   | 35   | 5   | 8   |
| Stekene - Temse v.v.                           | 25   | 18  | 15  |
| Stekene - Dendermonde v.v.                     | 10   | 0   | 10  |
| totaal doorgaand verkeer<br>(beide richtingen) | 283  | 53  | 41  |
| totaal verkeer (beide richt.)                  | 1040 | 610 | 690 |

Meer dan de helft van het totale verkeer heeft de kern van Sint-Niklaas (ong bemeten) als bestemming :

in voertuigen per uur:

|  | zat. | ma. | do.. |
|--|------|-----|------|
| Alle herkomsten - Sint-NiklaasCentrum :  | 245  | 123 | 190  |
| Alle herkomsten - overige bestemmingen : | 233  | 128 | 102  |

Het echt doorgaand verkeer vertegenwoordigt een minderheid vh. verkeer.

Een grote meerderheid van het verkeer bestaat uit vervoer gericht op de kern van Sint-Niklaas en lokaal verkeer met herkomst en bestemming Kemzeke en Sint-Pauwels. Het is duidelijk , dat een ver ( 2 ) : Intern dokument van het Stadsbestuur te Sint-Niklaas. De gegevens hebben betrekking op de tolpost gelegen ts. St-N. en St-Pauwels.

van de dorpskommen gelegen nieuwe weg weinig effect zal hebben op die meerderheid van het verkeer. Wie van St-Pauwels of Kemzoke naar Sint-Niklaas rijdt, zal niet eerst 3 km westwaarts naar de nieuwe weg rijden om even verder weer 3 km extra naar St-Niklaas toe te rijden. Waar hij toch weer in dezelfde opstoppingen verzeilt. Uit de gegevens van de oorsprong-bestemming-studie kan opgemaakt worden dat 50 procent (in de zaterdagmiddagpiek) tot 70 procent (op alle andere momenten) van het verkeer op de oude weg zal blijven.

6. Planning bijsturen :

De ontworpen nieuwe autosnelweg kan dus niet aanvaard worden, het zou inderdaad een te grote investering zijn voor een onvoldoende resultaat. Slechts een tracé dat de oude weg op minstens één punt snijdt en zo dicht mogelijk bij de lokale woonconcentraties aansluit, is in staat als volwaardige afleidingsweg van de oude weg nr. 60 te dienen.

verkeersrelaties in de officiële planning :

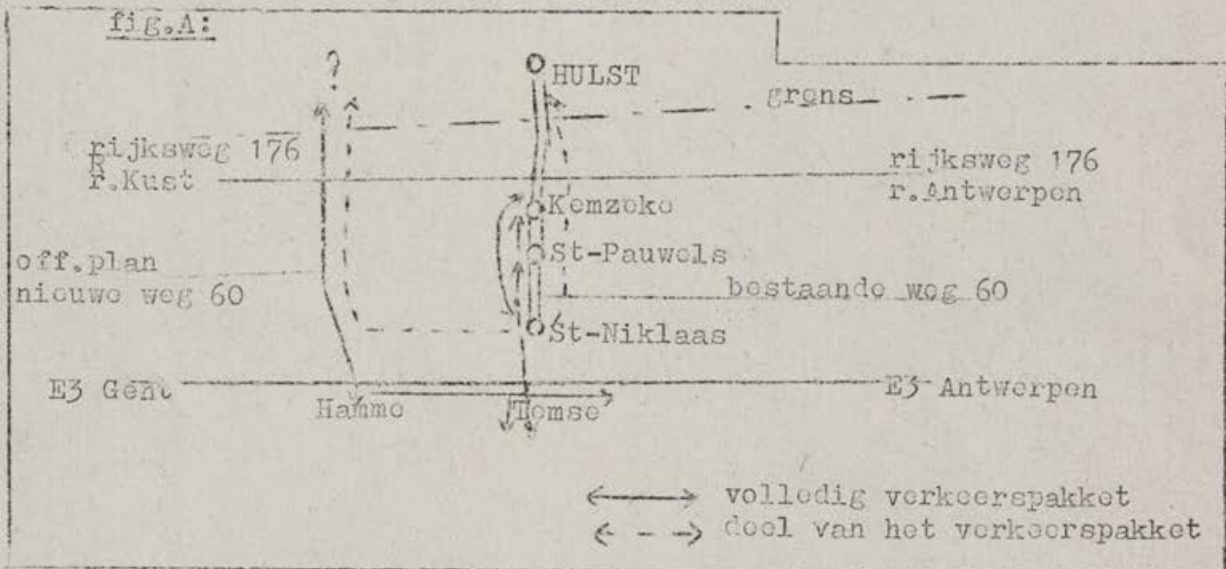
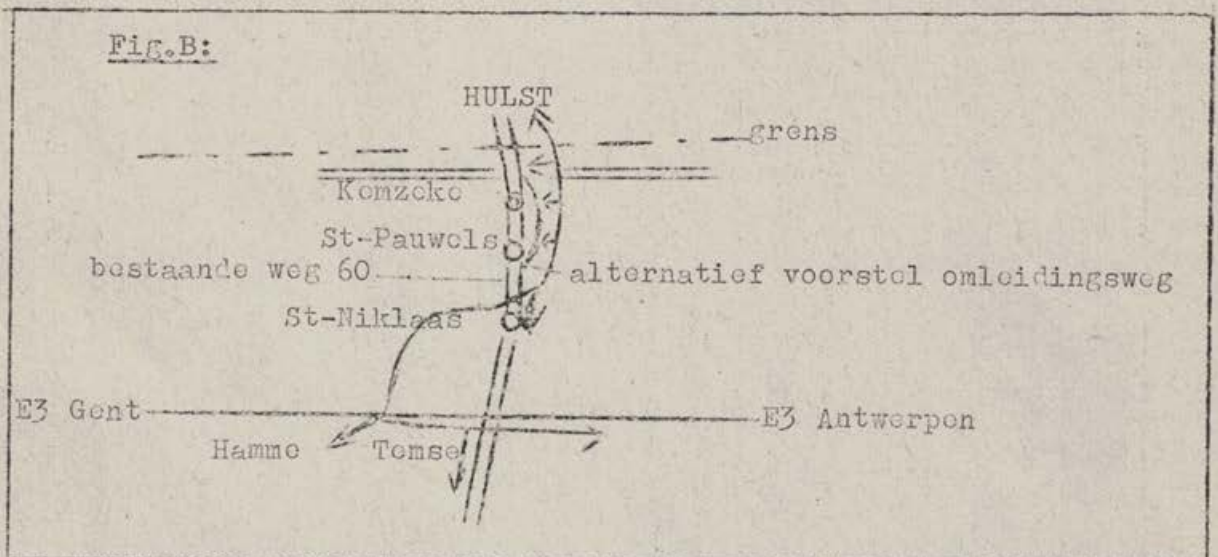


Fig.A laat zien dat in het officieel ontwerp de verbinding van de grote wegen (E3 , Breendonk) naar Hulst en Stokene over de nieuwe weg zou lopen. Het verkeer van Sint-Niklaas en omgeving naar St-Pauwels, Kemzeke en omgeving (en omgekeerd) blijft op de oude weg, alsook een deel van het verkeer van Sint-Niklaas naar Hulst en omgekeerd. Uit het onderzoek blijkt dus dat dit meer dan de helft (in de winkelpiek) en normaal 70 ten honderd van het verkeer op de oude weg nr.60 zou blijven. Door de stad Sint-Niklaas wordt oer het zover is de dwarsas Parklaan (met tunnel) - Markt- Plezantstraat uitgebouwd, zodat het verkeer van de E3 en de rijksweg uit Breendonk naar St-Pauwels en Kemzeke (lokaal) (en omgekeerd) ook al niet over de nieuwe weg zal te vinden zijn.

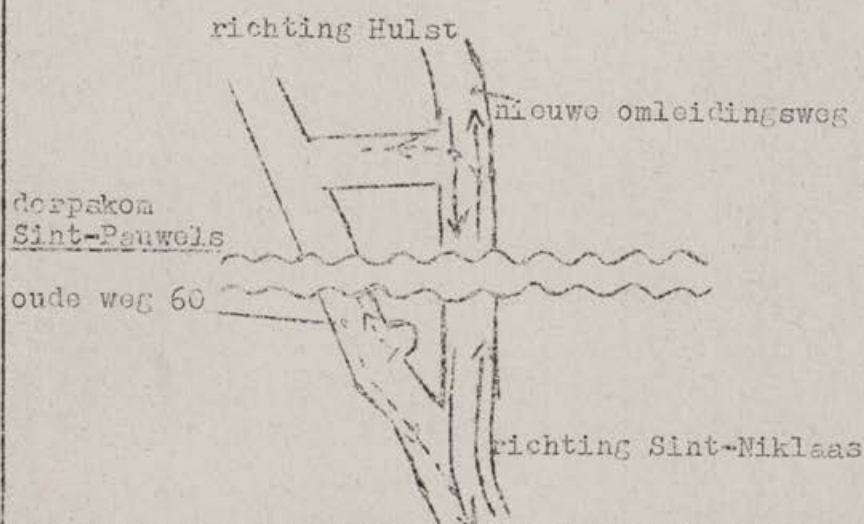
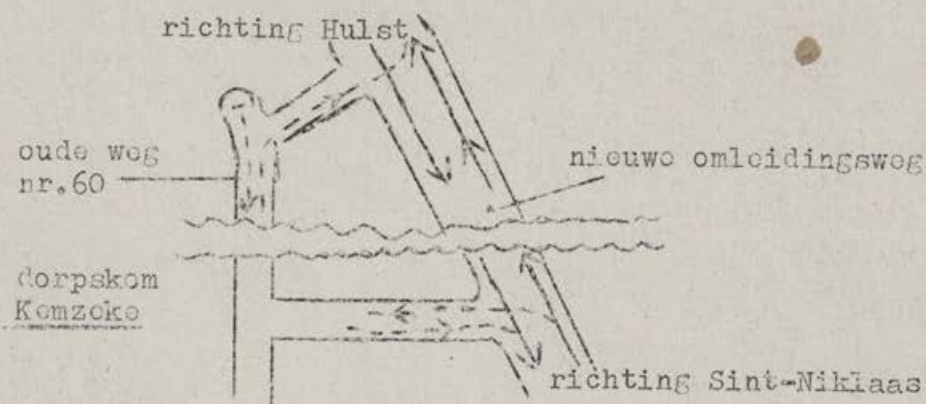
verkeersrelaties in het tegenvoorstel :



In fig. B ziet men hoe alle verkeersstromen kunnen opgevangen worden op een omleidingsweg, die nogal dicht bij de woonkernen van Sint-Pauwels en Kemzeke aansluit. Door de vormgeving van de kruispunten (zie fig. C verderop) wordt de wagenbestuurder van-

zelf op de nieuwe weg afgeleid, en moet verderop ter hoogte van een kruispunt links- of rechtsaf slaan om een dorpskom te bereiken. Wie niet in een van de dorpskommen zijn bestemming heeft, rijdt gewoon door op de omleidingsweg.

Fig. C (slechts de essentiële verkeersbewegingen worden aangegeven. Dit is slechts een principsschets.)



Allaen het louter lokale verkeer, bestemming en herkomst in het dorp zelf, de fietsers en het openbaar vervoer, blijven op de oude weg, waar zij de rust van een gewone dorpskom nauwelijks zullen verstoren.

7. Schaal van de nieuwe verwezenlijking:

Het huidige plan gaat uit van super-grootschaligheid. Het knooppunt van de nieuwe weg met de rijksweg 176 Antwerpen-Kust is voorzien als een klaverblad, zo groot als de verkeerswisselaar van de E3 to Sint-Niklaas !

Dit kan men zondermeer als fel overdreven bestempelen.

De orde van grootte van de verkeersstroom - goed 8000 voertuigen - kan gemakkelijk op een tweebaansweg opgevangen worden, zeker wanneer deze weg niet door bebouwde kommen loopt.

De omleidingsweg kan dus als een tweebaansweg met hulpstroken uitgevoerd worden. Ruimte voor eventueel latere uitbouw op 2x2 stroken kan wel voorbehouden worden. Fietsverkeer is op de omleidingsweg niet te voorzien, dit kan gerust gehandhaafd blijven op de rustig geworden oude weg. De inplanting van de omleidingsweg dient met omzichtigheid (respect voor het milieu) te gebeuren; hierover meer in een volgende ABLIO-krant. Dan zullen wij het ook hebben over al dan niet een westelijke ringweg om Sint-Niklaas; in geval die er toch nodig zou zijn, maar die aansluiten op de plaats waar de omleidingsweg van de oude weg nr.60 afsplitst.

De meest storende verkeersaspecten zijn

-het vrachtvervoer (volume/lawaai)

-het regioverkeer(aantal/bestemming stadskern Sint-Niklaas)

De verkeersproblemen zijn dus niet opgelost met nieuwe wegen alleen, welke of waar ook. Door gepaste maatregelen moet de verdere aanroei van de 'lastige' verkeerssoorten geremd worden.

-groter aandeel van de spoorweg in het goederenverkeer

-drastische verbetering van het regionaal openbaar vervoer

Utopisch is dit niet. Voor de prijs van het fameuze klaverblad (ong. 500 miljoen fr.) kan men heel de spoorlijn van Sint-Niklaas naar Terneuzen moderniseren en wederinbedrijf nemen; ofwel een komplette buurttraminfrastructuur tussen St-Niklaas, Stekene en Hulst aanleggen. Het klaverblad zal nooit iemand missen, het spoor daarentegen zou de daverende vrachtwagens voel vele deuren weghouden en het trammetje, daar zouden elke dag zo'n 4000 mensen profijt van hebben. En een aantal auto's uit het St-Niklase centrum wegblijven. (wordt vervolgd)



DE WATERVERDRAGEN MET NEDERLAND

Op 26 april '78 ondervroegen de leden der Tweede Kamer (Nederland) Patijn, Roois en Hartmeijer (PvdA) de Regering over de waterverdragen tussen België en Nederland.

Vragen:

1. Hebben de Ministers kennis genomen van de uitlatingen van de Belgische minister van Buitenlandse Zaken op 9 februari j.l. in de Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers (1) over de heropening van de onderhandelingen over de drie Schelde-Maasverdragen?
2. Heeft de Nederlandse Regering al bericht ontvangen van de Belgische regering, dat deze de onderhandelingen willen heropenen?
3. Indien dit laatste het geval is, welke wensen heeft de Belgische regering dan?
4. Tot hoe lang dient naar het oordeel van de Regering gewacht te worden alvorens de goedkeuring van deze ook voor ons land zo belangrijke verdragen in Nederland in gang zal worden gezet?

Antwoord van de regering:

Minister Van der Klaauw (Buitenlandse Zaken) antwoordde mede in naam van de Minister van Verkeer en Waterstaat op 18 mei '78 :

1. Deze vraag kan bevestigend worden beantwoord.
- 2 en 3. DIT IS NIET HET GEVAL . (hoofdletters van de red.)
4. (is wel het belangrijkste) (red.)  
Er moet <sup>gevezen</sup> op worden dat op het ogenblik slechts teksten ter tafel liggen die door de voorzitters der respectieve onderhandelingsdelegaties zijn geparafeerd. Geen van de drie ontwerp-verdragen is tot dusverre ondertekend. Van een goedkeuring door de Staten-Generaal kan derhalve in dit stadium nog geen sprake zijn.

(1) Beknopt verslag - Gewone zitting 77-78 blz. 401-403.

Op 12 juni '78 hield de BBL - met steun van het Ministerie voor Leefmilieu - een studiedag over de milieu-effect-rapporte ring (M.E.R.) naar aanleiding van de Werelddag van het Milieu (5juni) . Het idee komt uit de USA waar een milieuwet sinds '70 voorschrijft dat bij alle belangrijke overheidsplannen (autowegen, vlieghavens, pijpleidingen,...) eerst een onderzoek moet worden gedaan naar de mogelijke effecten van dat plan op het leefmilieu. In een aantal andere landen (Zweden, FR., BRD,..) bestaan vergelijkbare procedures. In Nederland werd het M.E.R.-voorstel in het regeerakkoord opgenomen.

Het doel van de studiedag was een beter inzicht krijgen in de buitenlandse verwezenlijkingen alvorens het standpunt van BBL te bepalen en aan de Minister van Leefmilieu een advies uit te brengen. De studiedag werd voorgezeten door Prof. Dr. Suetens (hoogleraar K.U.L. - voorzitter European Environmental Bureau). De sprekers waren Dr. Elisabeth Kline (USA)

ir. Rien Rense (Ndl)

ir. Patrice Devaux (Fr.)

De vergadering werd ook bijgewoond door een van onze ABLO-loden.

De sprekers verklaarden de werking van M.E.R. in hun land, en de positieve invloed ervan op het milieu, al is het ook een tijdrovende bezigheid.

Prof. Suetens vatte aan het slot samen dat M.E.R. in het bestaande systeem moet worden ingebouwd in een vroeg stadium en door efficiënte publiciteit alle betrokkenen moet kunnen bereiken. De kaderwet, die daarvoor nodig is, zou ook de nodige sancties moeten voorzien, en meer zeggenschap geven aan bvb. omwonenden en milieuverenigingen.

Belangrijk is dat Minister D'Hoore van Leefmilieu in z'n slottoespraak verklaarde nog dit jaar zo'n kaderwet te willen laten goedkeuren door het parlement.

DE INVOERING VAN MILIEU-EFFECT-~~P~~APPORTERING IN NEDERLAND

Om een beter inzicht te krijgen in het belang van M.E.R. publiceren we hier een aantal uittreksels uit de spreekbeurt van ir.R.Ronse, hoofd afdeling milieubescherming van de Nederlandse Stichting Natuur en Milieu.

(...)

Aan het eind van de jaren zestig nam in steeds bredere kring het besef toe dat het de verkeerde weg uitging met de natuur en met ons leefmilieu. De nadelige gevolgen van de ongeremde exponentiële groei van produktie en consumptie waren niet meer te ontkennen en namen steeds verontrustender vormen aan. (...) Het besef drong ook door, dat bij blijvende groei binnen afzienbare tijd ernstige conflicten zouden ontstaan door de beperktheid van de natuurlijke hulpbronnen van de aarde en van de draagkracht van het milieu. Een stroom van protesten was het gevolg en vele projecten die daarvoor met fanfaregeschal waren ontvangen werden nu onthald op boe-geroep(...) Deze brede belangstelling gaf het milieu plotseling politiek gewicht. Allerlei maatregelen werden getroffen om uit de hand gelopen situaties te saneren. (...)

De les die uit deze ervaringen valt te leren is eenvoudig. Het is geweest om tijdig, dus voor een definitief besluit wordt genomen en tot uitvoering wordt overgegaan, zoveel mogelijk de van belang zijnde gegevens over de gevolgen voor het milieu en over de speelruimte die bij de besluitvorming bestaat, op tafel en besproken te hebben. De kans dat dan bij de besluitvorming recht wordt gedaan aan de belangen van natuur en milieu is vrijwel vanzelfsprekend veel groter dan wanneer deze informatie achteraf en bovendien door de niet direct bij het besluit betrokkenen moet worden ingebracht. (...) Dit is een voldoende pleidooi voor de invoering van M.E.R.

Er is echter ook nog een wat andere benadering die tot deze conclusie leidt. Een kenmerk van het huidige milieubeleid is dat het zo sterk versnipperd is (Milieuhygiëne, Volksgezondheid, Verkeer en Waterstaat, CRM, Landbouw en Economische Zaken.)

(...)

De onomkeerbaarheid van de meeste inbreuken op die kwaliteit en het grote maatschappelijk belang dat aan het behoud van een goed leefmilieu moet worden toegekend leiden echter steeds meer tot de wens en zelfs de noodzaak om het milieubeleid als facetbeleid te gaan beschouwen, net zoals dat het geval is voor ruimtelijke ordening, financieel-economisch en sociaal-cultureel beleid. Het milieubeleid wordt dan grensbepalend en voorwaarden-scheppend voor de overige beleidsterreinen.(...)

Het stelsel van M.E.R. zal echter in de van belang zijnde beleidsterreinen de aanhechtingspunten kunnen geven die nodig zijn om tot een facetbeleid te kunnen komen. Voor dit facetbeleid zullen overigens nog vele andere beleidsinstrumenten moeten worden uitgebouwd : meer planning, duidelijker normstelling, verbetering horizontale en verticale beleidscoördinatie. Het is dit beeld van een toekomstig milieubeleid dat, zij het vaak impliciet, voor velen de aantrekkingskracht van M.E.R. vormt. Een voorbeeld daarvan levert het bedrijfsleven, dat zeer gebaat zou zijn bij een duidelijker en beter voorspelbaar milieubeleid.

Inhoud van zo'n rapport:

- omschrijving van het project, met doel en noodzaak.
- omschrijving van de alternatieven(niet-uitvoeren; andere plaats,...)
- gevolgen voor het milieu(in strikte zin)
- leemtes in kennis en informatie
- nauwkeurigheid en betrouwbaarheid van de informatie

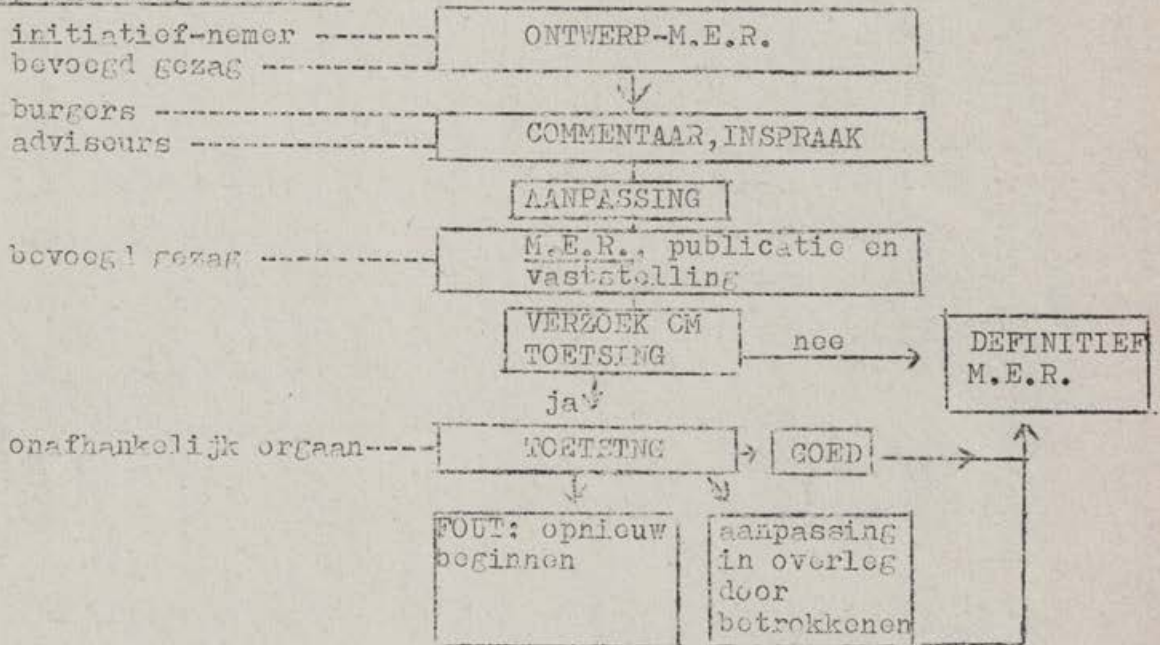
De opvatting dat het M.E.R. ook een oordeel over de toelaatbaarheid geeft, is een van de meest voorkomende misverstanden en heeft al tot heel veel verwarring geleid. Ik wil u met nadruk waarschuwen voor deze valkuil. De beslissing over het project is voorbehouden aan het gekozen bestuur, op basis van een politieke belangenafweging. Het M.E.R. is daarbij een hulpmiddel. Toch kan het besluitnemend overheidsorgaan moeilijk aan de inhoud van het M.E.R. voorbijgaan, omdat het bij de totstandkoming sterk betrokken is geweest, en omdat een hele procedure is ingebouwd.

kenmerken van de procedure:

- M.E.R. is verplicht voor ieder milieu-belastend voornemen waarbij de overheid is betrokken
- milieugevolgen en alternatieven moeten in een zo vroeg mogelijk stadium van de besluitvorming worden geformuleerd
- een ieder moet zijn commentaar en inbreng kunnen leveren.
- onafhankelijke toetsing van de inhoud van het rapport
- de uitvoering van het voornemen moet onmogelijk zijn zolang er gegronde twijfel bestaat over de juistheid en volledigheid van het rapport.

Vooraf de combinatie van de laatste twee kenmerken is zeer ingrijpend en moet de M.E.R. zijn kracht verlenen.(...) Wij zijn bovendien van mening dat het verlaten van één van deze kenmerken een dusdanige uitholling van het gehele stelsel van M.E.R. zal inhouden, dat het nut van het invoeren zich dan al snel gaat beperken tot werkverschaffing.

verloop van de procedure:



de relatie met de besluitvorming:

-21-

Een ander probleemveld in de besluitvorming over het invoeren van M.E.R. vormt de relatie met de besluitvorming. Voor het toepassingsgebied, in navolging van de USA, moet worden gedacht aan in principe ieder voornemen dat wezenlijke gevolgen kan hebben voor het milieu. (...)

Hoewel het op het eerste gezicht eenvoudig lijkt om een opsomming te geven van beslissingen waarbij het milieu in het geding is, blijkt het in de praktijk razend moeilijk te zijn om juist die besluiten op te sommen die bepalen of een project wel of niet doorgaat.

(...)

aanvullende opmerkingen:

Enkele onderwerpen, die in de discussie over M.E.R. van belang zijn:

- relatie met de ruimtelijke ordening :
  - M.E.R. verbinden aan streek-en bestemmingsplannen, zo ook bij planologische kernbeslissingen.
- de verplichting om ook alternatieven op te nemen, kan de besluitvorming werkelijk beïnvloeden
- relatie M.E.R. en waterstaatswerken (beleidsanalyse-rapporten): door de inspraak zal eenzijdige informatie worden tegengegaan.
- besluitvorming verbeteren door "omgevings-effect-rapporten"  
Omgeving omvat dan : milieu, ruimtelijke ordening, energie- en grondstoffenverbruik, arbeidsmarkt, infrastructuur.

conclusies:

- M.E.R. leidt tot betere inbreng van milieu-aspect bij besluitvorming
  - M.E.R. kan aanzet zijn tot doelmatiger en beter milieubeleid
  - toepassingsgebied moet zich uitstrekken tot alle milieubeïnvloedende besluiten
  - M.E.R. is slechts wezenlijk met inspraak, toetsing, opschortende werking
  - tegen het uithollen en verwateren van milieu-effect-rapportering door interdepartementale competentieproblemen moet worden gewaakt
  - Met het invoeren van M.E.R. hangen vele praktische problemen samen, waarvoor nog oplossingen moeten worden gevonden.
-