

WAASLAND-DOSSIER

GROTE RING ROND ANTWERPEN



ABLLO, WALKO, SIGMA

DOSSIER over

de GROTE RING rond ANTWERPEN

standpunt van het WAASLAND

dit dossier werd samengesteld
met de medewerking van

- ABLLO, het Aktiekomitee ter Beveiliging van het Leefmilieu op de Linker Oever, Sint-Niklaas
- WALKO, het Waas Leefmilieu-Komitee, Bazel
- SIGMA, de Scheldeland Informatie-Groep voor Milieu-Aktiviteiten, Beveren

<u>INHOUDSTAFEL</u>		blz.
Voorwoord		3
Geschiedenis van de aktie		5
DEEL 1 : DE GROTE RING EN DE NATUUR		
hfdst. I	Het nut van natuurparken	14
hfdst. II	Ontwerp Natuurpark Scheldeland	19
hfdst. III	De biologische waarde van de vallei van de Barbierbeek	22
DEEL 2 : DE GROTE RING EN DE LANDBOUW		
hfdst. I	Een zaak van ruimtelijke ordening	33
hfdst. II	De kwestie der onteigeningen	39
DEEL 3 : DE GROTE RING VERKEERSKUNDIG		
hfdst. I	Inleiding	46
hfdst. II	Officiële verantwoording	50
hfdst. III	Verzadiging van het bestaand verkeersnet	56
hfdst. IV	Oeververbindingsprojekten	62
hfdst. V	Het openbaar vervoer en de oeververbindingkwestie	66
hfdst. VI	Welke oeververbinding voor het autoverkeer?	75
hfdst. VII	De Grote Ring en de Studie Kirschen	83
hfdst. VIII	De Grote Ring tussen de E3 en de RW 617	87
Samenvatting en standpunt		93
Bijlage 1 : opiniepeiling over de autowegen		97
Bijlage 2 : het Anti-Autowegenfront		99
Overzicht van kaarten en tabellen		102

VOORWOORD

De Grote Ring rond Antwerpen. Een van de vele autowegprojecten, die in konflikt komen met het milieu. En die daarom bij de bevolking op verzet stuiten.

Dit dossier werd samengesteld als begeleidende dokumentatie bij de aktie, die in het voorjaar 1976 met vernieuwde impuls **wordt** gevoerd om de woonkwaliteit, de landbouwzone, de natuurgebieden en het landschap van oostelijk Waasland te beschermen. Het is een schets van wat de Grote Ring in het Waasland zou teweeg brengen voor de natuur en de landbouw.

De opzet van dit dossier is niet : een bepaald verkeersproject afbreken zonder meer. Daarom werd ook aan het verkeerskundig aspekt grote aandacht besteed. Het blijkt dat alternatieve mogelijkheden bestaan om nieuwe oeververbindingen uit te werken, die het milieu vrijwaren en zelfs beter het verkeer dienen.

Voor het deel over de landbouw maakten wij dankbaar gebruik van de uitstekende brosjure "De A-9 en de boeren", geschreven door prof. U. Libbrecht in 1975.

In dit dossier werden alleen de voornaamste tema's ontwikkeld. Men zou bijvoorbeeld kunnen zeggen dat een hoofdstuk ontbreekt over de industrie en de tewerkstelling, die autowegen verondersteld worden met zich mee te brengen. Totnogtoe werd de Grote Ring niet met dit argument verdedigd, wat logisch is in een gebied, dat zich ook zonder Grote Ring volledig geïndustrialiseerd heeft.

De aktie wordt gevoerd in het kader van de inspraakmogelijkheid over het gewestplan, die van 1 april tot 28 juni 1976 aan de bevolking geboden wordt. In het nu voorliggende ontwerp van gewestplan is ruimte voor de Grote Ring voorbehouden. Het gaat erom deze voorziening uit het gewestplan

te doen verwijderen. Wie, als individu of met om het even welke plaatselijke of Wase vereniging, een bezwaar in die zin wil indienen, vindt in dit dossier stof om zijn standpunt met argumentatie te staven.

ABLLO, WALKO en SIGMA danken de personen, die ingingen op de vraag aan dit dossier mee te werken : Sylvain LOCKEFEEER, konservator van de Grote Geul te Kieldrecht (deel I); Roel DE JONG, joernalist-verkeersekonomist (deel III); en de anderen, die onbekend wensten te blijven.

ABLLO

WALKO

SIGMA

GESCHIEDENIS VAN DE AKTIE

De plannen voor het aanleggen van een Grote Ring rond Antwerpen worden niet op gejuich onthaald. Dit hoeft voorzeker geen betoog, vooral niet na lezing van de argumentatie, zoals die in de volgende bladzijden van dit dossier uit de doeken gedaan wordt. Wat echter opvalt, is het feit dat de protestaktie aan vaart en omvang begint te winnen, naargelang de plannen van overheidswege vastere vorm aannemen. Het gaat hier immers om een realisatie op vrij korte termijn : **zij** is opgenomen in het vijfjarenplan 1976-80. In die tijd kan nochtans nog heel wat gebeuren.

Maar ook in het verleden is er al heel wat gebeurd. Van in de jaren vijftig reeds sluimert, in de **mappen** der technici, het voornemen om ooit dit projekt uit te werken. Het begon echter pas concrete vorm aan te nemen vanaf 1970. Op 22 december van dat jaar immers werd de wet van 29 maart 1962 op de Ruimtelijke Ordening en Stedebouw aangepast. Essentiëel daarbij was dat het gebruik van de leefruimte per streek in gewestplannen zou worden vastgelegd.

De ontwerpen van deze plannen kunnen door de minister van Openbare Werken voor een duur van drie jaar bij ministerieel besluit vastgesteld worden. Na verloop van die tijd moet het gewestplan definitief worden bevestigd. Dit gebeurt dan bij koninklijk besluit en voor een looptijd van 10 jaar, waarna het plan aan herziening toe is.

Aan het systeem zelf van deze plannen wordt echter reeds gewerkt sinds het einde der jaren zestig. Het was bijgevolg toen reeds duidelijk dat er een doorsteek voor het wegverkeer zou komen ter hoogte van Kallo en dat voor het zuidelijk sluitstuk van de Grote Ring rond Antwerpen een tracé werd vrijgehouden tussen Beveren en de Schelde-gemeente Bazel.

De zaak werd aan het rollen gebracht door het weekblad "Het Vrije Waasland" in een hoofdartikel op 13 maart 1973. In juli 1973 publiceerde ABLLO een gemotiveerd standpunt over de Grote Ring. Het Aktiekomitee ter Beveiliging van het Leefmilieu op de Linker Oever (ABLLO) is een organisatie die in 1967 tot stand kwam te Sint-Niklaas en sindsdien diverse belangrijke aspecten van het Waaslandse leefmilieu onder de loep nam.

Enkele van de daaruit voortgevloeide akties werden met succes bekroond. Dit was nochtans niet direkt het geval met de Grote Ring, waarvan het gevaar immers veel meer ongrijpbaar was en slechts vanop afstand dreigde. Een volksvergadering, in februari '74 te Bazel ingericht, kende een vrij drukke toeloop, doch kreeg niet direkt een konkreet vervolg bij gebrek aan een plaatselijke organisatie. Die zou er een maand nadien wel komen, zij het dan in totaal andere omstandigheden.

Op woensdag 20 maart verscheen in het dagblad "Het Laatste Nieuws" immers een ruchtbarend artikel onder de kop : Luchthaven AG te Bazel. En daar stond niet eens een vraagteken achter. Dit was voldoende om in een mum van tijd heel deze gemeente en enkele dagen nadien heel het Waasland op stelten te zetten.

De reactie kwam echter prompt. Vijf dagen later stond WAL-KO, het Waas anti-luchthavenkomitee, op poten. Het was opgebouwd op basis van de voornaamste socio-kulturele groeperingen, samen met een uitgebreide vertegenwoordiging van het gemeentebestuur. De burgemeester van Bazel werd voorzitter.

Onmiddellijk werd tot daden overgegaan. En dat ondervond de toenmalige verkeersminister Jos Ramaekers aan den lijve, toen hij op vrijdag 29 maart naar Temse kwam - het was daar toen marktdag - om aan de verenigde burgemeesters en parlementariërs een woord meer uitleg te verschaffen.

Buiten het gemeentehuis, waar de vergadering plaatsvond, zorgde de Bazelse bevolking in al haar geledingen - boeren met traktoren, huisvrouwen en enkele jongelui - voor een "passend" geluidsdekor.

Het sein voor de opstand was gegeven. Overal verschenen protestborden en zwarte vlaggen. Betogingen in geheel het bedreigde gebied volgden elkaar op met de regelmaat van de klok en in diverse gemeenten werden lokale afdelingen van WALKO opgericht. Op donderdag 18 april kwamen in de Technische School te Bazel afgevaardigden uit de meeste Waaslandse gemeenten samen in een algemene vergadering, waar in detail plannen werden uiteengezet voor een grootscheepse betoging in de regionale hoofdstad Sint-Niklaas. Die moest plaatsvinden op zaterdag 18 mei, een maand later dus. Zij zou steunen op een dubbel thema : geen vliegveld en geen Grote Ring.

Zover is het nooit gekomen. 's Anderendaags immers gooide de (in een ontslagnemende regering zetelende) verkeersminister de handdoek in de ring. Hij gaf de Regie der Luchtwezen opdracht het dossier over een vliegveld te Bazel (dat Deurne moest ontlasten en waarvoor eerder reeds Waasmunster, Ursel en Nazaret werden genoemd) dicht te klappen.

Nadien zou blijken dat de dichte mist, die vaak het zicht en het verkeer in deze streek hindert, maar bovenal de uitgestrekte Mercator-hoogspanningscentrale de aanleg van een vliegveld tot een onmogelijke zaak hadden gemaakt. Het is echter tevens zonder meer duidelijk dat een uitgebreide verzetsactie, op het geschikte ogenblik tot stand gekomen, in niet geringe mate heeft bijgedragen tot het mislukken van verkeersplannen, die algemeen als een aanslag op het plaatselijk leefmilieu werden ervaren.

Hoe dan ook, hoewel de rust tijdelijk op het luchtvaartfront was teruggekeerd, toch bleef WALKO bestaan. Het vormde alleen zijn naam om in het ruimere "Waas Leefmilieu-

komitee". En nam zich voor waakzaam te blijven. Dat was uiteindelijk maar goed ook, want tijdens de troebele luchthaven-periode had het hele gebeuren met betrekking tot de Grote Ring rond Antwerpen zich opnieuw naar het administratieve vlak verplaatst. Een korte kronologische opsomming der feiten toont dit voldoende aan.

Op 16 januari 1974 vraagt minister Alfred Califice van Openbare Werken het advies van het Bazelse gemeentebestuur aangaande het tracé van de Grote Ring. Veertien dagen later reeds komt het antwoord. Bazel vraagt een nieuw onderzoek. Volgt dan de hierboven beschreven vliegveld-affaire, waarna een rustpauze. In die periode spreken ook de gemeentebesturen van Kruibeke, Haasdonk en Beveren zich tegen de plannen van Openbare Werken uit.

Op 28 oktober 1974 neemt de raad te Bazel een nieuw initiatief. De minister van Openbare Werken (thans Jean Defraigne) en staatssekretaris voor Streekeconomie en Ruimtelijke Ordening Luc Dhoore worden uitgenodigd voor een tegensprekelijk debat over de grond van de zaak met deskundigen uit de wereld der milieubescherming. Het bleef tot op heden bij een beleefdheidsformule als antwoord. Al sprak Dhoore zich een jaar nadien tijdens een bijeenkomst te Lokeren (27/10/75) tegen de uitvoering van de Ring-plannen uit. Het blijft nu enige tijd stil rond de hele zaak, tot een brief van Defraigne's kabinetschef, Joseph America, op 24 februari 1975 de poppen weer aan het dansen brengt. In dit dokument wordt voor het eerst van overheidswege aan de hand van cijfers en feitenmateriaal het vermeende nut van de Ring rond Antwerpen uit de doeken gedaan. Vermeend inderdaad, want de verstrekte gegevens over de verkeersdruk- te aan de Kennedy-tunnel blijken niet gedifferentieerd en op tal van gronden aanvechtbaar. Terwijl over ekologische en andere aspecten zedig gezwegen wordt.

Het gemeentebestuur van Bazel laat dan ook niet na hierop

te wijzen. Op basis van door ABLLO verstrekte gegevens wordt omzeggens binnen de maand een gefundeerd antwoord verstuurd. Hierin wordt de uitnodiging tot een gesprek nogmaals herhaald. Met hetzelfde resultaat als hierboven. Een en ander geeft echter aanleiding tot uitbreiding van het werkterrein en tot intensivering van de actie. Op 27 februari 1975 besluiten WALKO en ABLLO hun verweer tegen de aanleg van de Grote Ring te bundelen. Laatstgenoemde zorgt daarbij voor de deskundige basis, nodig om met voldoende overleg en feitenkennis tewerk te kunnen gaan. De eerste groepering houdt voeling met de lokale bevolking en organisaties, zonder dewelke elk daadwerkelijk optreden zinloos is.

12 mei 1975 is een nieuwe belangrijke datum in de geschiedenis van de verzetsactie tegen de aanleg van nieuwe auto-wegen in het algemeen en de Grote Ring in het bijzonder. Die dag wordt immers voor het eerst de band gelegd over de Schelde-grens heen ... en dit zonder brug noch tunnel. Dat gebeurt door het in werking stellen van de Verenigde Aktiegroepen Schelde-Rupel (VASR).

Initiatiefnemer is de Aktiegroep Leefmilieu Rupelstreek (ALR), die te Boom een dertigtal milieugroeperingen uit het zuiden der provincie Antwerpen bij mekaar brengt om hun werking te koördineren in verband met de steeds weer opdoemende wegenplannen. Van Wase zijde zijn WALKO en ABLLO vertegenwoordigd. De samenwerking blijkt een compleet succes, in zoverre zelfs dat binnen het jaar drie nieuwe regionale groeperingen zich aanmelden.

Dat zijn vooreerst twee aktiekomitees, die in het Antwerpse hun sporen reeds sinds geruime tijd hadden verdiend : de groep Red de Voorkempen (befaamd geworden door zijn verzet tegen het duwvaartkanaal Oelegem-Zandvliet) en de Aktiegroep Polders Leefmilieu (APOL), afkomstig uit het noorden van de provincie, waar hij poogt een dam op te werpen tegen

de opmarsjerende industriereuzen. Op 17 februari 1976 vragen en verkrijgen deze twee hun aansluiting bij de VASR.

In het Land van Waas zelf wordt een kleine maand later, namelijk op 9 maart, te Rupelmonde een nieuweling ten doop gehouden. Het is de groep-SIGMA : Scheldeland Informatie-Groep voor Milieu-Aktiviteiten. Zoals de benaming het zegt, bestrijkt deze organisatie het gebied, dat in grote lijnen overeenkomt met het Wase Scheldeland, gelegen tussen Temse en de Antwerpse Linker Schelde-oever. De gemeenten die bij de oprichting van de groep-SIGMA betrokken zijn, heten : Temse, Steendorp, Rupelmonde, Bazel, Kruibeke, Haasdonk, Melsele en Beveren.

Weldra neemt SIGMA zijn intrek te Beveren, van waaruit het betreffende gebied gemakkelijker kan worden bestreken. Tegelijkertijd worden nieuwe kontakten gelegd met nog andere buurgemeenten en met de leefgemeenschap op Antwerpen Linkeroever. Zodat men op dit ogenblik met reden kan beweren dat het verzet tegen de aanleg van de Grote Ring "rond" is.

Een niet onbelangrijke schakel in dit groeiproces naar meer eenheid en naar een ruimere aanpak van milieu- en wegenproblematiek, vormt tenslotte de oprichting van het Anti-Autowegenfront (AAF) op 11 oktober 1975. Die dag hield de Bond Beter Leefmilieu te Mechelen zijn eerste jaarlijkse ontmoetingsdag, die speciaal gewijd was aan het wegenbeleid. De aanleg van nieuwe autowegen werd er vanuit diverse standpunten toegelicht; financieel, landbouwkundig, sociaal, economisch, ekologisch. Het eindresultaat was dat werd aangedrongen op de voorlopige stopzetting van alle autowegenwerken en dat voor de toekomst een bijzonder strenge selectie werd vooropgesteld. Deze stellingname mocht symptomatisch heten voor het anti-gevoel ten opzichte van het ongebreidelde betongieten, dat bij een ruim deel van de publieke opinie

begon vorm te krijgen.

Dat het verzadigingspunt effectief bereikt is, werd kort nadien overduidelijk bewezen aan de hand van twee opiniepeilingen, welke notabene op last van de minister van Openbare Werken zelf werden uitgevoerd. Hoewel van overheidswege alles in het werk gesteld werd om de hele zaak geheim te houden, gaf het AAF op 2 maart 1976 de inhoud van het eerste dokument vrij, nadat reeds in verschillende kranten melding van de zaak was gemaakt. Het resultaat loog er niet om - en toonde tevens aan waarom minister Defraigne de 5000 gedrukte exemplaren liever in de kluizen van zijn departement wilde houden : 68,5 % der Belgen vinden dat wij voldoende met autowegen gezegend zijn. In het Vlaamse land ligt dat percentage zelfs nog hoger (zie bijlage 1). Op 26 maart brengt "Gazet van Antwerpen" opheldering over het tweede luik van de operatie. Het kan niet anders dan de uitslag van het eerste onderzoek bevestigen. En het bevestigt aan de hand van cijfers dat in ons land heel wat meer belang gehecht wordt aan stadskernvernieuwing, aan het ontwikkelen van woongelegenheden en aan het onderhoud van gewone wegen. Duidelijker afkeuring - door anderen dan de aktiegroepen - van de tot op heden gevolgde politiek kon er moeilijk worden geleverd.

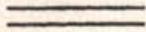
Het AAF heeft niet nagelaten op dit gebrek aan samenhang te wijzen (zie bijlage 2). Het besloot tevens de daad bij het woord te voegen en organiseert op 24 april 1976 een nationale betoging "tegen alle zinloze autowegen in het land". Dezelfde dag wordt ook in het Waalse land gemanifesteerd, te Verviers. De Vlamingen treffen elkaar te Oudenaarde, waar die andere beruchte weg fel wordt aangevochten : de A9 in de Vlaamse Ardennen. Boeren- en milieu-organisaties, fietsers en automobilisten nemen eraan deel. Zover zijn we thans gekomen. Het ogenblik van uitgifte van dit vernieuwde en bijgewerkte dossier valt nochtans niet in

een rustpauze, wel integendeel. Zowel het voorontwerp van gewestplan Sint-Niklaas - Lokeren als dat van Antwerpen zijn in een kritieke fase aangeland.

Het eerste werd door staatssecretaris Dhoore officieel bekrachtigd op 15 oktober 1975. Op 1 april 1976 - en dit is heus geen aprilgrap - wordt het voor publiek onderzoek vrijgegeven. Wat Antwerpen betreft, zal de ministeriële handtekening vermoedelijk wel tot na de aanstaande gemeenteraadsverkiezingen op zich laten wachten.

Hoe dan ook is thans het ogenblik aangebroken voor alle betrokkenen om duidelijke taal te spreken. En dat zijn in dit geval niet alleen de burgers en de politieke mandatarissen. Het zijn ook die andere, meer anonieme maar daarom niet minder efficiënte drukkingsgroepen, die echter evenzeer bij het probleem betrokken zijn : de handelskamers en de nijverheid (petrochemie, bouw, aannemers, scheepswerven). Wij nemen ons voor in de zeer nabije toekomst ook aan hun standpunten een stem te geven. Zodat eenieder weet waar hij aan toe is.

DEEL 1



DE GROTE RING
EN DE NATUUR

HOOFDSTUK I : HET NUT VAN NATUURPARKEN

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

We geraken er niet met kollektief een klaaglied aan te heffen en dan te wachten tot zich een wonder voordoet.

Het klimaat was nooit zo gunstig voor realisaties.

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

Hoe geschiedde deze beveiliging tot nog toe ?

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

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

Natuurterreinen kunnen beveiligd worden door klassering, door de inschrijving als groenzone op de stedenbouwkundige plannen. Die drie mogelijkheden hebben we pas na jaren-

lange strijd verkregen en ze zijn praktische instrumenten voor onze aktie gebleken. Maar ze volstaan niet om de geweldige behoefte aan ruimte op te vangen van een bevolking die tot de allerdichtste behoort en die in een sterk geïndustrialiseerd land al de voor- en nadelen van de welvaart kent, met inbegrip van veel vrije tijd en de materiële middelen om die te gebruiken.

Aan deze behoefte kunnen alleen natuurparken voldoen.

Natuurparken in alle gewesten van het land. Natuurparken met een oppervlakte van ten minste enkele duizenden hektaren.

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

Moet het nog aangetoond worden dat de natuurparken, door Natuur- en Stedeschoon ontworpen, waardevolle landschappen en een belangrijk stuk Vlaamse kultuur vrijwaren ?

De projekten omvatten het Scheldeland, de Leiestreek, de Westvlaamse bergen, de historische Zwinstreek, het gebied van de Beide Netten, de Demerstreek, het Dijleland.

Daarin liggen niet alleen prachtige natuurterreinen, zoals de Zwinschorre, het Meerdaalwoud, de Oude Schelde en de kreek van Bazel, maar ook ongeschonden kultuurlandschappen : de polder bij de Damsevaart, de Kemmelberg, de heuvels bij Testelt en Zichem. De voorgestelde natuurparken bevatten voorts een aantal monumenten met nationale betekenis : de abdijen van Averbode en Tongerlo, de kastelen van Westerlo en Ooidonk ; en belangrijke historische stadskernen :

Damme, Brugge, Lier, Leuven, Diest, Zoutleeuw. Door de indeling in verschillende zones krijgt elk deel een optimale bescherming : als natuur- of landschaprezervaat, als park, als landschappelijk of stedelijk kultuurrezervaat, als te revalorizeren groenzone. Maar wat het sterkst doorweegt is de samenhang van de vele elementen in een groot organisch geheel.

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

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

Ten tweede : de toeristische - en dus economische - voordelen.

Geïsoleerde objekten oefenen geen aantrekkingskracht uit op de toerist. Wie zal er een streek bezoeken ter wille van één stukje bos ? Welke toerist voelt er wat voor om door een troosteloos landschap te rijden van een abdij naar een **kasteel** dat enkele kilometers verder ligt ?

Wanneer de objekten evenwel gegroepeerd liggen in één gebied, dat ook als kader aantrekkelijk is, dan bestaat er wel een kans dat daar toeristische centra tot ontwikkeling komen.

Er zijn ook wetenschappelijke voordelen aan de oprichting van natuurparken verbonden. Wij durven beweren, dat al onze natuurrezervaten ten dode opgeschreven zijn, indien ze mettertijd omringd geraken door kultuur-, industrie- of woonsteppen. Een natuurrezervaat is geen autonoom en onkwetsbaar eiland. Wat er leeft en groeit is afhankelijk van de omgeving, waarmee ontelbare bindingen bestaan.

Slagen we erin natuurrezervaten op te richten in het ruimer geheel van een natuurpark, dan zijn de overlevingskansen maximaal gewaarborgd.

Tenslotte mogen ook de technische voordelen niet worden onderschat. Voor de organisatie, de administratie en het toezicht is één groot gebied ongetwijfeld gemakkelijker dan vele kleine.

Onze ervaring met het Natuurpark Scheldeland heeft geleerd, dat binnen de bepalingen van de bestaande wetgeving een afgebakend gebied kan worden gevrijwaard. De mogelijkheid om de natuurparken in de gewestplannen te integreren, geeft aan die vrijwaring een meer dan tijdelijk karakter. Toch ontbreekt nog veel : toezicht op de naleving van de wettelijke voorschriften, koördinatie van het beleid, een beheerslichaam dat niet uitsluitend preventief optreedt, maar concrete maatregelen kan treffen zoals de kanalizatie van het verkeer, de organisatie van de toeristische uitrusting en de revalorizatie van de onttakelde gedeelten. Het is duidelijk dat de natuurparken een wettelijk statuut behoeven en dat het begrip "natuurpark" in de wet moet opgenomen worden.

Wij rekenen op de regering en op het parlement.

Ondertussen moeten de gebieden, die voor de wettelijke bestemming tot natuurpark in aanmerking komen, gevrijwaard blijven. Ook en vooral tegen autowegen.

Een stap in de goede richting werd gezet door de Raad van Europa. Tijdens de tweede milieukonferentie, op 23 en 24 maart door deze instelling te Brussel ingericht, werd door de aanwezige ministers o.m. overeengekomen dat een ruimer concept van natuurpark zou worden uitgewerkt. Dit zou niet enkel groenzones in de enge betekenis van het woord behelzen, maar tevens kultuurlandschappen, waarbij zones met woon-, groen- en landbouwfunctie elkaar harmonisch zouden aanvullen. Deze zones zouden wettelijk beschermd

worden en het oorspronkelijk evenwicht zou er worden in stand gehouden.

Wat de landbouw betreft, zou het gebruik van ultra-zware werktuigen en van pesticiden verboden worden, terwijl anderzijds de betrokken boeren voor de hieruit voortvloeiende vermindering aan produktiekapaciteiten met subsidies zouden worden vergoed.

Belangrijk in dit verband is dat staatssekretaris voor het Leefmilieu, Karel Poma, na afloop verklaarde welke gebieden voor een dergelijke behandeling in aanmerking zouden komen. Hij vermeldde het Natuurpark Scheldeland als een der eerste mogelijkheden. (1)

(1) Gazet van Antwerpen, 25 maart 1976

HOOFDSTUK II : ONTWERP NATUURPARK SCHELDELAND

Door de Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedschoon wordt sedert januari 1966 een nationale kampanje gevoerd voor de oprichting van natuurparken.

Onder natuurparken worden verstaan : gebieden met een zekere uitgestrektheid, waarvan het natuur- en landschapschoon en de cultuurwaarden worden beschermd ten bate van het toerisme, de opvoeding en de wetenschap.

De bedoeling is niet dergelijke gebieden (minimum 2.000 ha of minimum 10 km lang) in hun geheel door de Staat te laten aankopen : een natuurpark mag zowel partikuliere als openbare eigendommen bevatten. Wel komt het erop aan de bescherming vast te leggen in een aantal wettelijke maatregelen. In een natuurpark is plaats, zowel voor landschaps-, natuur- en kultuurreservaten als voor wandeloor- den en stiltereservaten ; het vormt in zijn geheel een toeristische zone maar biedt tevens een gelegenheid voor de oprichting van biologische stations en eksperimentele centra voor natuurbeschermingseducatie.

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

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

Een meer open karakter vertoont het gebied van Baasrode, Kastel en St.-Amands. De kade van dit laatste dorp ligt aan een sierlijke bocht van de stroom. Van bij het graf van dichter Emile Verhaeren heeft men een onvergetelijke blik. Vooraan ontwaart men een geografisch unikum : een Schelde-eiland; daarachter verheft zich het kerkje van Mariekerke op zijn terras bij de Schelde.

Op de linkeroever strekt zich nu een kultuurlandschap uit met een zeldzame rust en schoonheid. Weilanden wisselen er af met wijmenvelden en kronkelende dijken, beplant met notebomen. Van Drijgoten leidt een wandeldijk naar de Durmemonding, een sereen landschap van bomen, riet en water.

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

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

Bij het veer aan de Durmemonding bevindt zich de kapel van Tielrode. Ten noorden van het dorp liggen nog enkele 30 m hoge heuvels van het Waasland, vanwaar men een prachtige blik heeft tot in het Pajottenland. Hier werd het ontworpen natuurpark verder westwaarts uitgebreid langs de Beneden-Durme, met haar notelaarsdijken en het welge-

kende terrein van de Bunt, tot bij Waasmunster, waar nog enkele afgesneden Durme-armen herinneren aan de vroegere grillige loop van deze rivier. Onderweg sluit ook het typische dorpsplein van Zombeke aan bij het Durmelandschap. Even onderbroken door de scheepswerf van Temse, vormt vervolgens de linker Schelde-oever een nog tamelijk gaaf geheel; tussen de druk bezochte rede van Temse en het schilderachtige haventje van Rupelmonde met zijn oude watermolens en kasteelruïne liggen nog de merkwaardige schorren en polders van Schauselbroek, aansluitend bij de Wase hellingen en het fort van Steendorp (1).

Op de rechteroever bevindt zich het land van Hingene met het oude dorpje van de mandenvlechters, 't Buitenland, het Botanisch interessante Kragewiel, het domein van de hertog d'Ursel, het onlangs gerestaureerde paviljoen de Notelaar en de ornitologisch waardevolle Scheldeschorren. Van aan de Rupelmonding werd aan het project een zuidelijk aanhangsel toegevoegd : de loop van de diepe bochtige Vliet tot bij Puurs, met daarbij het typische dorpje Eikevliet.

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

Dit natuurpark zou een onvervalst beeld kunnen geven van het Scheldelandschap, zoals wij het uit de geschiedenis en uit de kunst en de literatuur kennen. Het is nog grotendeels ongeschonden, op enkele wonden na die kunnen geheeld

(1) Het Schauselbroek wordt thans bedreigd door een B.P.A., dat ruimte voor actieve recreatie, weekendhuisjes en een jachthaven voorziet.

worden. Op dit ogenblik is het nog mogelijk dit gebied te beschermen om het als een cultureel erfgoed over te maken aan de komende geslachten. Maar wanneer men aarzelt, zal het onherroepelijk te laat zijn.

HOOFDSTUK 3 : DE BIOLOGISCHE WAARDE VAN DE VALLEI VAN DE BARBIERBEEK

Op ornitologisch gebied is de Barbierbeek en haar omgeving wel zeker de parel van het natuurpark Scheldeland. Ondanks de beperkte oppervlakte oefent het gebied een enorme aantrekkingskracht uit op de vogels ; dit dank zij de verscheidenheid aan biotopen, zoals : kreken, rietkragen, bossen met gemengd loofhout, sloten, weiden, akkers en wilgenstruwelen.

Het gehele gebied is van onvervangbaar belang als broedplaats voor diverse water- en moerasvogels, die in dit deel van de provincie bijna geen toevluchtsoorden meer vinden. Vooral de aanwezigheid van zowel open water, als van meer dichtgegroeide, verlandende delen (wilgenstruwelen, rietmoerassen en elzenbroeken) maken dit gebied zeer aantrekkelijk.

Een eerder zeldzame broedvogel is de dodaars, een futensoort die bijna overal achteruit gaat door de massale ontginningen en recreatie.

Zeer typische soorten voor een dergelijk biotoop zijn de roerdomp en het woudaapje. Laatstgenoemde werd als broedvogel waargenomen. Naast tientallen wilde eenden, broeden er ook de wintertaling en de slobeend.

Meerkoeten en waterhoentjes zijn alomvertegenwoordigd in dit gebied ; daarentegen zijn ook broedgevallen van de waterral, de porseleinhoen, en zelfs de tureluur in dit gebied een jaarlijks gebeuren. Tot de typische zangvogels van moeras- en broekvegetatie behoren : de kleine karkiet, de rietzanger, de bosrietzanger, de sprinkhaanrietzanger, de spotvogel, de matkop, de blauwborst, de tuinfluitter, en nog andere die u vindt in de lijst verderop in dit hoofdstuk.

De omgevende broekvegetatie (hoofdzakelijk bestaande uit zwarte els, de ruwe berk en de wilgesoorten) biedt een uitstekende broedmogelijkheid voor heel wat zeldzaam wordende vogelsoorten zoals : steenuil, ransuil, bosuil en velduil; laatstgenoemde is een soort waarvan het aantal een dieptepunt bereikt heeft in onze Vlaamse gewesten.

Enkele bestanden van Canadapopulieren worden regelmatig opgezocht door de groene specht, de grote bonte specht en de kleine bonte specht ; evenals de draaihals (zeer zeldzaam). De vreugde van de ganse avifauna is slechts compleet bij het verschijnen en broeden van een aantal soorten (heel wat natuurliefhebbers hebben er veel voor over om dergelijke soorten in het vizier te krijgen) die steeds maar achteruit gedrongen worden door het verdwijnen van de voor hen zo vertrouwde biotopen ; met name : de klapekster, de ijsvogel, de buizerd, de sperwer, de rode wouw, de bruine kiekendief, de torenvalk, het smelleken, de boomvalk, de wielewaal, de gele kwik, de grauwe en bonte vliegenvanghers, het paapje, de tapuit, de nachtegaal en de ortolaan. Deze vogelweelde wordt dan nog eens aangevuld met de dagelijkse verschijning van de families mezen, vincken, gorzen, boomkruipers, lijsters...te veel om op te noemen.

De ornitologische-, doch ook landschappelijke waarde van dit gebied wordt pas duidelijk als men de sublieme momen-

ten van rust, de onvergankelijke schoonheid van het landschap en de onvervangbare warmte van al wat leeft, zelf heeft ervaren.

Een gebied zoals de Barbierbeekvallei, is een der nog weinige getuigen van de vele landschappelijke rijkdommen die het Vlaamse land vroeger op grote schaal eigen waren.

Nota : Tergelegenheid van een in september 1972 te Brussel gehouden kongres (van de Internationale Vereniging van Landschapsarchitekten) werd door het departement van Openbare Werken een brosjure uitgegeven met vermelding van de mooiste landschappen van ons land.

Jos De Saeger (voormalig minister van Openbare Werken) spreekt zelfs van een "herontdekken van deze natuurlijke rijkdommen".

In deze brosjure werd het gebied van de Barbierbeek als voorbeeld van een "landschap met een hoge kulturele waarde" opgenomen ! (het enige gebied uit het Land van Waas dat in deze katalogus werd opgenomen).

* bedenking : Het is ditzelfde Departement van Openbare Werken dat (nu, maar toen ook al) de Grote Ring door het Natuurpark Scheldeland wil bouwen !

Inventaris der vogelsoorten van het Natuurpark Scheldeland

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

Uit de KATEGORIE (latijnse indelingsnaam) komt deze SOORT (species) (bijzondere vermelding) in het Natuurpark Scheldeland voor :

De FUTEN-(podicipedidea)

DOODAARS (podiceps ruficollis) broedvogel

De REIGERACHTIGEN (ardeidea)

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

Purperreiger (ardea purpurea) op doortrek

Woudaapje (iscobryhus minutus) broedvogel

ZWEMEENDEN (anatinea)

Wilde eend (anas platyrhynchos) broedvogel

Wintertaling (anas creca) broedvogel

Slobeend (spatula clypeata) broedvogel

Zomertaling (anas querquedula) op doortrek

DUIKEENDEN (aythyanca)

Kuifeend (aythya fuligula) op doortrek

Tafeleend (aythya farina) op doortrek

HAVIKACHTIGEN (accipiterdea)

Sperwer (accipiter nisus) op doortrek

Valken (falconidea)

Torenvalk (falca tinnunculus) broedvogel

Smelleken (falco colombarius) op doortrek

KWARTELS PATRIJZEN EN FAZANTEN (phasianidea)

Patrijs (perdix perdix) broedvogel

Fazant (phasianus colchicus) uitgezette jachtvogel

Kwartel (coturnix coturnix) broedvogel

RALLEN WATERHOENTJES KOETEN (rallidea)

Waterral (rallus aquaticus) broedvogel

Porseleinhoen (porzana porzana) broedvogel

Waterhoen (gallinula chloropus) broedvogel

Meerkoet (fulica atra) broedvogel

WAADVOGELS (charadrüdea)

Kievit (vanellus vanellus) broedvogel

Bontbekplevier (charadrius hiaticula) op doortrek

Kleine plevier (charadrius dubius) op doortrek

SNIPPEN (charadrüdea)

Watersnip (gallinago gallinago) broedvogel

Bokje (lymnocryptes minimus) op doortrek

WULPEN en GRUTTO'S (charradrüden)

Wulp (numenius arquata) op doortrek

Grutto (limosa limosa) op doortrek

GROTE STRANDLOPERS (chara drüdea)

Oeverloper (tringa hypoleucos) op doortrek

Witgatje (tringa ochropus) op doortrek

Bosruiter (trina glariola) op doortrek

Tureluur (tringa totanus) broedvogel

Kemphaan (philomaclus pynase) op doortrek

MEEUWEN (charadriformes)

Zilvermeeuw (larus argentatus) is gans het jaar aanwezig

Stormmeeuw (larus canus) op doortrek

Kokmeeuw (larus ridibundus) is gans het jaar aanwezig

DUIVEN (colombidea)

Holeduif (colomba oenas) broedvogel

Houtduif (colomba palumbus) broedvogel

Tortelduif (*Streptopelia turtur*) broedvogel
Turksetortel (*Streptopelia decaocto*)

KOEKOEKEN (*Cuculidae*)
Koekoek (*Cuculus canorus*) waardvogel

UILEN (*Tytonidae*)
Steenuil (*Athene nocturna*) broedvogel
Ransuil (*Otus otus*) broedvogel
Velduil (*Otus flammeus*) broedvogel

GIERZWALUWEN (*Apodidae*)
Gierzwaluw (*Apus apus*) gedurende drie maanden aanwezig in
het luchtruim

IJSVOGELS (*Coraciiformes*)
Ijsvogel (*Alcedo atthis*) broedvogel

SPECHTEN (*Picidae*)
Groene specht (*Picus viridia*) broedvogel
Grote bonte (*Dendrocopos major*) broedvogel
Kleine bonte (*Dendrocopos medius*) broedvogel

LEEUWERIKKEN (*Alaudidae*)
Veldleeuwerik (*Alauda arvensis*) broedvogel
Boomleeuwerik (*Lulula arborea*) op doortrek

ZWALUWEN (*Hirundinidae*)
Boerenzwaluw (*Hirundo rustica*) broedvogel
Huiszwaluw (*Delichon urbica*) broedvogel

PIEPERS en KWIKSTAARTEN (*Motacillidae*)
Boompiepers (*Anthus trivialis*) broedvogel
Graspieper (*Anthus pratensis*) broedvogel

Gele kwik (*motacilla flava*) broedvogel

Witte kwik (*motacilla alba*) broedvogel

KLAUWIJEREN (*laniidae*)

Klapekster (*lanius exubitor*) broedvogel

WIELEWALEN (*oriolidae*)

Wielewaal (*oriolus oriolus*) broedvogel

SPREEUWEN (*sturnidae*)

Spreeuw (*sturnus vulgaris*) broedvogel

KRAAIEN (*corvidae*)

Vlaamse gaai (*garrulus glandarius*) broedvogel

Ekster (*pica pica*) broedvogel

Kauw (*corvus monedula*) broedvogel

Roek (*corvus frugilegus*) broedvogel

Zwarte kraai (*corvus corone*) wintergast

Bonte kraai (*corvus cornise*) wintergast

WINTERKONINGEN (*troglodytidae*)

Winterkoning (*troglodites*) broedvogel

HEGGEMUSSEN (*prunellidae*)

Heggemus (*prunella modularis*) broedvogel

ZANGERS (*muscipidae*)

Rietzanger (*acrocephalus schoenobaenus*) broedvogel

Bosrietzanger (*acrocephalus palustris*) broedvogel

Kleine karekiet (*acrocephalus scirpaceus*) broedvogel

Spotvogel (*hippolais icterina*)

Tuinfluits (*sylvia borin*) broedvogel

Zwartkop (*sylvia atricapilla*) broedvogel

Grasmus (*sylvia communis*) broedvogel

Braamsluiper (*sylvia curruca*) broedvogel
Fitis (*phylloscopus trochilus*) broedvogel
Tjiftjaf (*phylloscopus collybita*) broedvogel
Grauwe vliegenvanger (*muscipapa striata*) broedvogel
Tapuit (*oenanthe oenanthe*) broedvogel
Paapje (*saxicola ruetra*) broedvogel
Roodborsttapuit (*saxicola torquata*) broedvogel
Gekraagde roodstaart (*phoenicurus phoenicurus*) broedvogel
Roodborst (*erithacus rubecula*) broedvogel
Nachtegaal (*luscinia megarhynchos*) broedvogel
Beflijster (*turdus torquatus*) op doortrek
Merel (*turdus merula*) broedvogel
Koperwiek (*turdus iliacus*) wintergast
Zanglijster (*turdus philomelos*) broedvogel
Grote lijster (*turdus viscivorus*) broedvogel
Kramsvogel (*turdus pilaris*) wintergast

MEZEN (*peridae*)

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

BOOMKRUIPERS (*paridae*)

Boomkruiper (*certhia brachydactyla*) broedvogel

WEVERVOGELS (*ploceidae*)

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

VINKEN (*fringillidae*)

Vink (*fringilla coelebs*) broedvogel

Keep (fringillamentifringilla) wintergast

Groenling (chloris chloris) broedvogel

Sijs (carduelis spinus) wintergast

Putter (carduelis carduelis) op doortrek

Kneu (carduelis cannabina) broedvogel

Barmsijs (carduelis flammea) op doortrek

GORZEN (emberizidae)

Ortelaan (emberiza hortulana) broedvogel

Rietgors (emberiza schoeniclus) broedvogel

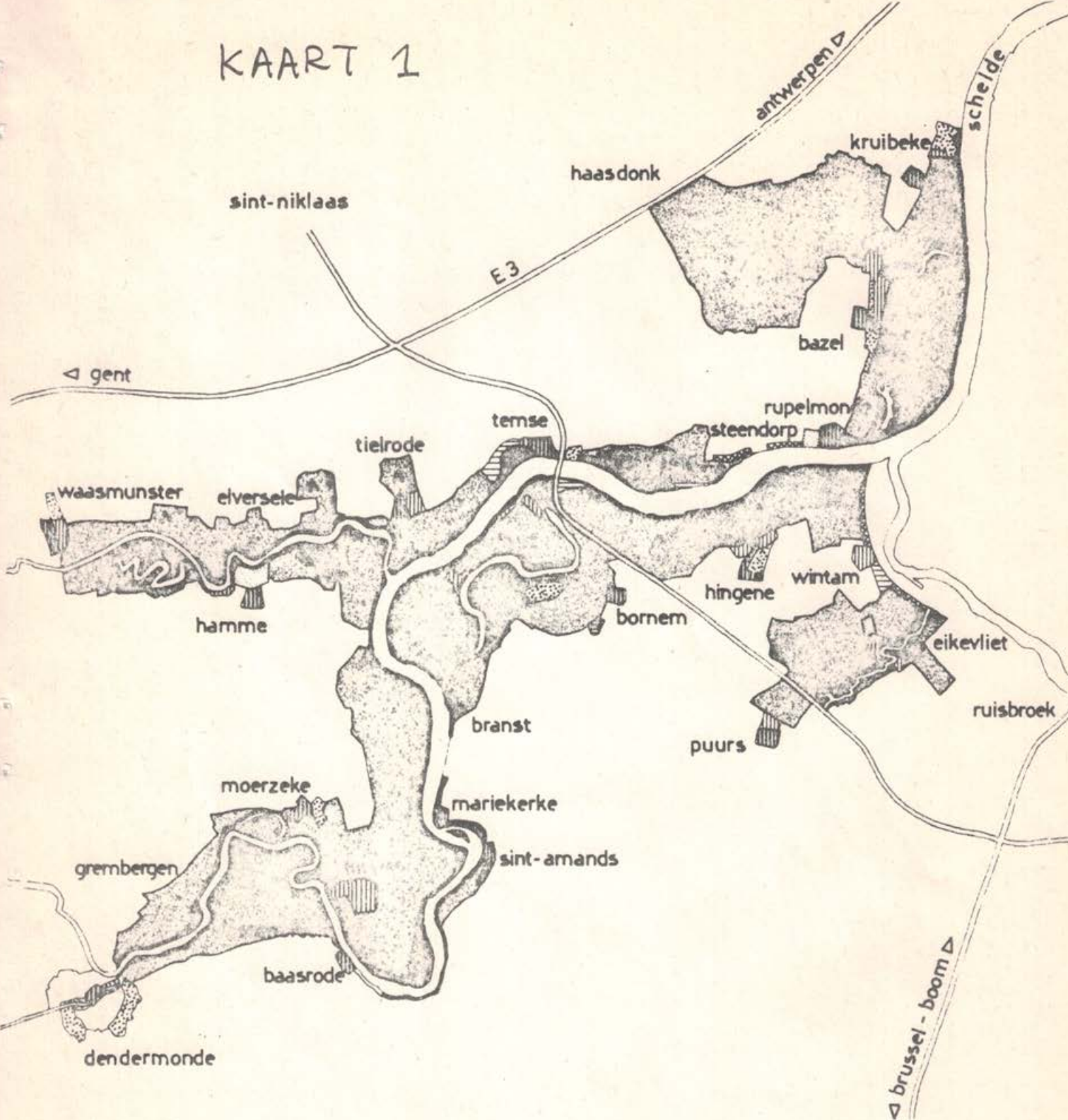
Geelgors (emberiza citrinella) broedvogel

Deze lijst is gebaseerd op de persoonlijke waarnemingen van de jongste tien jaar door de h. P. VAN HAUTTE, ornitoloog, Haasdonk.

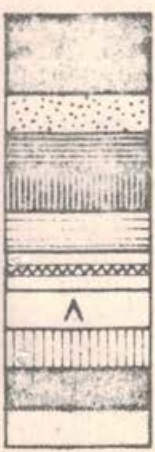
Besluit

ABLLO, WALKO en SIGMA willen niet dat het natuurpark Scheldeland, dat zo waardevol blijkt voor de natuur en de recreatie, vernietigend gesplitst wordt door een autoweg.

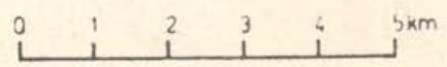
KAART 1



natuurpark scheldeland



- natuurreservaat
- landschapsreservaat
- park
- landschappelijk kultuurreservaat
- stedelijk kultuurreservaat
- te revalorizeren groenzone
- schermgroen
- panorama
- enclave : bebouwde zone
- industriezone
- recreatiezone



DEEL 2

DE GROTE RING
EN DE LANDBOUW

HOOFDSTUK I : EEN ZAAK VAN RUIMTELIJKE ORDENING

De boeren zijn lange tijd alã een bevolkingsklasse apart beschouwd. Het is pas sinds enige tijd dat in ruimere kring het besef begint te groeien dat hun werk onontbeerlijk is voor het in stand houden van onze leefgemeenschap. Dat veronderstelt echter ook dat zij "materieel" in staat gesteld worden hun taak te verrichten, dwz. in te staan voor onze voedselvoorziening. Een man die in onze gewesten veel gedaan heeft om tussen boer en burger een brug te slaan, is professor Ulrich Libbrecht, de voorzitter van de Omer Wattez-stichting. Dit is een organisatie, die zich "de integrale bescherming van de Vlaamse Ardennen" tot doel heeft gesteld ... en daarvoor de oorlog verklaard heeft aan de autoweg A9. Omdat de problemen van de landbouw en de landbouwers in heel het Vlaamse land tal van punten van overeenkomst vertonen, werd voor de samenstelling van onderhavig hoofdstuk in ruime mate (dankbaar) gebruik gemaakt van de ervaring, welke elders in onze provincie reeds werd opgedaan. Ervaring die wat de Vlaamse Ardennen haar neerslag vond in het boekwerkje "De A9 en de boeren", van de hand van Ulrich Libbrecht (Oudenaarde 1975).

Ook in het Waasland immers hebben de boeren een zwaar en onzeker bestaan. Niet alleen moeten ze hard werken en kennen ze niet de sociale voordelen van de andere mensen, maar bovendien moeten ze zwaar investeren en zijn ze, wat de prijzen van hun produkten betreft, totaal afhankelijk van het spel van vraag en aanbod. De jongste jaren is daar nog de faktor onzekerheid bijgekomen: de dreigende onteigeningen voor woonzones, recreatiegebieden, industrie-terreinen, havenkomplexen, vliegvelden, waterwegen en autostrades hangen hen als evenzoveel dreigende zwaarden boven het hoofd.

Dit schijnt voor de meesten maar wat dreigend don-
dergerommel aan de horizon te zijn, tot op het ogenblik dat
een streep op de kaart en een streep door de rekening van
hun bestaan wordt getrokken.

In ons land bestaat geen wezenlijke waardering meer voor
de landbouw. "Stedebouw en ruimtelijke ordening gaan ei-
genlijk uit van de idee van stad en urbanisering. De land-
bouw wordt al te vaak aangezien als een restsector, goed
voor alle bestemmingen." (1) Heel wijls stelt men
mooie en krachtadig geformuleerde principes voorop, zo-
als: "De landelijke gebieden zijn van vitaal belang voor
een gezond ekologisch evenwicht: de nog overblijvende land-
bouw-, bos- en groengebieden moeten daarom tegen verdere
aantasting worden gevrijwaard." (verkiezingsprogramma van
de CVP.) (2)

De boeren zijn zich van dit alles trouwens ook zelf vol-
doende bewust.

Zo lezen we: "... waar haalt men de gronden voor industrie,
woningbouw, recreatieruimten, e.d. ? Op enkele zeldzame
uitzonderingen na bij de landbouw. Het gevaar is daarom
zeer reëel dat, als men deze landhonger niet indijkt, er
over afzienbare tijd in ons land geen plaats meer zal zijn
voor de landbouw." (3)

Anderzijds voelt iedereen aan dat "het duidelijk is dat
in ons land een werkelijke grondverspilling moet worden
vastgesteld. Er werd, vooral de laatste jaren, teveel
grond aan de landbouw onttrokken omdat noch overheid noch
privé personen in voldoende mate hebben rekening gehouden
met de gerechtvaardigde landbouwbelangen" (4) en "aantas-

(1) Evert Lagrou, Ruimtelijke Ordening... ook in België ?
Leuven, 1971, blz. 36

(2) Cepess-dokumenten, 13 (1974), nrs. 4-5, blz. 54

(3) De Boer, 16 mei 1975

(4) Cepess-dokumenten, 7 (1968), nr. 4, blz. 43

ting van het landbouwareaal door een ongeordend niet-agrarisch bodemgebruik, schakelt elk jaar talrijke leefbare landbouwexploitaties uit, terwijl het aantal niet-leefbare of marginale bedrijven sterk toeneemt." (1)

Ondanks al deze mooie literatuur blijven de boeren vermindern in aantal. Ze vormen thans nog slechts 4 th van de bevolking. Dat daardoor hun politieke invloed - niet die van de Boerenbond - nagenoeg nul is, zal wel niemand verbazen.

Niet-ingewijden stellen zich licht voor dat de "ont-erfde" boer makkelijk een ander beroep kan leren. Men vergeet daarbij echter een aantal belangrijke factoren:

1. de boer is een gespecialiseerd vakman: onteigening maakt hem tot een ongeschoold arbeider;
2. de boer is een zelfstandige, de plotse overgang tot loontrekkende valt psychologisch zwaar;
3. de boer heeft grote investeringen gedaan: hij moet zijn schuldenlast verder aflossen.

Men spreekt al te lichtvaardig over het feit dat de boeren een afkeer van hun beroep vertonen, maar "hoewel zoveel boeren er de brui aan geven, blijft de vraag naar landbouwbedrijven het aanbod overtreffen. Dat is in de eerste plaats te wijten aan de griezelige vaart waarmee de industrie, snelwegen en woonverkavelingen onze landbouwgrond opslokken. Jaarlijks verdwijnen 10.000 ha landbouwgrond en zeer dikwijls is er dat van de allerbeste kwaliteit." (2)

Op de officiële installatie van de Hoge Raad voor het Natuurbehoud, eind september 1974, zei eersteminister Leo Tindemans: "weet U dat in België de vermindering van de niet-bebouwde oppervlakte angstwekkende proporties aan-

(1) Cepass-dokumenten, 7 (1968), nr. 4, blz. 44

(2) De Standaard, 22 oktober 1974

neemt? De jongste twintig jaar verminderde de niet-bebouwde oppervlakte jaarlijks met 15.000 ha" (1).

De vermindering van de door de land- en tuinbouw uitgebaate grond bedroeg:

60.000 ha tussen 1866 en 1929

of gemiddeld minder dan 1000 ha per jaar

107.000 ha tussen 1929 en 1950

of gemiddeld 5.100 ha per jaar

86.250 ha tussen 1950 en 1959

of gemiddeld 9.500 ha per jaar

96.000 ha tussen 1959 en 1967

of gemiddeld 12.000 ha per jaar

Dit betekent dat de betrokken oppervlakte tussen 1929 en 1967 verminderde met 290.000 hektaren op een totale oppervlakte van 1 miljoen 906 duizend hektaren in 1929 of met meer dan 15 th. De jongste vier jaren werd telkens een vermindering vastgelegd van ongeveer 13.000 ha per jaar (2)

Ter vergelijking: de totale oppervlakte van Oost-Vlaanderen bedraagt 297.000 hektaren. Dit betekent dus dat in België sinds het einde van de Eerste Wereldoorlog een oppervlakte, groter dan die van onze provincie, om allerlei doeleinden aan de landbouw werd onttrokken. Het is interessant te weten dat in België thans 13.000 hektaren landbouwgrond per jaar voor stedelijke doeleinden worden gebruikt, terwijl men in Nederland, met een veel grotere bevolkingsdruk, slechts 5.000 hektaren per jaar "inblijkt" (3)

Er kan dus geen twijfel aan bestaan dat men onze grond, en zeker met onze landbouwgrond, zuinig moet worden omgesprongen. Zelfs zonder dat zich in de nabije toekomst in ons

(1) Gazet van Antwerpen, 1 oktober 1974

(2) Cepass-dokumenten, 7 (1968), nr. 4, blz. 41

(3) De Standaard, 11 augustus 1975

werelddeel ernstige rampen voordoen, is het niet uitgesloten dat wij meer op de eigen opbrengst aan landbouwgewassen zullen zijn aangewezen. En waar staan we dan, indien we aan het huidige tempo de agrarische gronden blijven verkwanselen?

Dit is blijkbaar ook de mening van Jan Hinnekens, sekretaris-generaal van de Boerenbond: "Daarom is de vrijwaring van alle beschikbare landbouwgrond levensnoodzakelijk. Anders komt het er onvermijdelijk op neer dat de nu reeds deficitaire voedselbasis van de EG verder wordt uitgehold tot op een gevaarlijk peil." (1) en "Wat onze bijdrage moet zijn om de hongersnood in de wereld te voorkomen, is een halt toeroepen aan een onzinnige grondverspilling." (2)

Op de duur wordt de basisvraag waaromtrent het hele probleem draait, heel eenvoudig de volgende: zal er binnen afzienbare tijd nog voldoende open ruimte in ons land overblijven, waarop voedsel kan worden gewonnen? Of, zoals de KLJ het stelde in een open brief aan staatssekretaris voor Streekeconomie en Ruimtelijke Ordening Luc Dhoore: "Nochtans stellen wij vast dat de open ruimten in Vlaanderen steeds verder worden aangetast. Er werd berekend dat aan het huidige tempo binnen 70 jaar het laatste hoekje open ruimte van de kaart weggeveegd zal zijn." (3)

Dit wordt trouwens door de wetenschap bevestigd. "In de statistische analyses van het stedelijk grondgebruik in België komt men ... tot de konklusie, dat het urbanizeringsproces een versnelling ondergaat. Indien het vastgestelde ritme in de afname van de open ruimte nog 70 jaar aanhoudt, verdwijnt iedere open ruimte in Vlaanderen." (4)

(1) De Spectator, 13, 29 maart 1975, blz. 42

(2) Kerk en Leven, 29 mei 1975

(3) De Boer, 20 juni 1975

(4) Naar een Groenstrategie voor Vlaanderen, Gent 1974,
blz. 124

We onderschrijven dan ook graag het standpunt van het komitee, dat in Limburg de A24 bestrijdt:

"Die landbouw is nooit het troetelkind geweest van de bewindslieden. Sinds het begin van de industriële revolutie hebben wij onze vruchtbare landbouwgronden steeds met kwistige hand uitgedeeld aan de bouwers van industrieterreinen, villaparken, zandgroeven en parkeerplaatsen. Zo kwistig was onze hand dat er, behalve Japan, op dit ogenblik geen enkel land meer te vinden is dat minder landbouwgrond ter beschikking heeft per hoofd dan wij." (1)

"Nu zou een dergelijke grondpolitiek nog min of meer aanvaardbaar zijn wanneer het gaat om industriële vestigingen of om infrastructuurwerken waarvan bewezen is dat zij noodzakelijk zijn voor de instandhouding van ons economisch systeem. Het wordt echter anders wanneer het gaat om prestigeprojekten die niet alleen honderden hektaren landbouwgrond opslorpen, maar die daarbij ook nog een dubieuze nuttigheidsgraad hebben, waardoor zij door de meeste wetenschapsmensen als economisch niet rendabel worden afgeschreven." (2)

(1) Dossier A24, blz. 12

(2) Ibid.

HOOFDSTUK II : DE KWESTIE DER ONTEIGENINGEN

Over onteigeningen, een voor de hand liggend probleem waar er grond moet vrijgemaakt worden voor doeleinden "van openbaar nut", is al heel wat gezegd en geschreven geworden. En het zou niet de eerste boer zijn, die uiteindelijk voor een vette premie door de knieën gaat en zijn oorspronkelijke weerstand opgeeft. Het zou echter evenzeer naïef zijn de zaken zo voor te stellen, alsof er slechts een minimum aan landbouwgrond wordt ontstolen en verder niets. Hier verdwijnt voor velen hun broodwinning. Immers, zowel onteigenen als niet onteigenen kunnen voor de betrokken landbouwers het voortijdig einde van hun loopbaan betekenen.

Een manke redenering is het eveneens te beweren dat het hele bedrijf wordt gespaard, indien men de boerenwoning rechttop laat staan. Niemand schijnt zich ooit de vraag te stellen hoeveel kraters de nodige zandwoningen nog zullen graven, niet alleen in onze bossen (Stekene) en open ruimten, maar ook in onze landbouwgronden.

De boeren weten dit echter maar al te goed. "Dat heeft jarenlange ervaring ons geleerd: massale onteigeningen van de ergste soort, doorsnijden en verminken van boerderijen, misvorming van percelen, ontredderen van de afwatering, nogmaals de zoveelste inkramping van de oppervlakte kultuurgrond, spreiding van levensgemeenschappen die eeuwenlang bij elkaar hoorden, enz." (1)

Daarbij komt dat vele jonge boeren zware investeringen hebben gedaan, waarvan de terugbetaling afhangt van de rendabiliteit van hun bedrijven. Zorgen te over dus, maar het ergst van al gaat op de lange duur de knagende bedrijfsonzekerheid doorwegen. Naast het feit dat jonge-

(1) De Drietand, 12, 21 maart 1975.

mensen uit een agrarisch midden zich steeds meer door het harde werk laten afschrikken, rijst voor hen in toenemende mate de vraag welke zin het nog heeft ergens te gaan investeren in een bedrijf, waarvan men nooit de zekerheid heeft dat het niet vroeg of laat aan een andere vorm van grondgebruik zal worden opgeofferd.

Wanneer men tenslotte het ontwerp-gewestplan **St. Nikolaas -- Lokeren** bekijkt, dan valt op dat het tracé van de Grote Ring omzeggens helemaal doorheen geel en geel-gearceerd gebied loopt. Geel betekent volgens de bijhorende legende: landbouwgrond, geel-gearceerd: landschappelijk waardevol gebied. Er is echter meer. Om dure onteigeningen te vermijden, wordt niet allen de zgn. goedkopere landbouwzone gezocht, maar binnen deze zone zelf zorgt de overheid er doorgaans zorgvuldig voor, de gebouwen niet te raken. Dit heeft gewoon tot gevolg dat hofsteden en alleenstaande huizen of huizengroepen nipt worden vermeden. Of ze, omwille van de geïsoleerde positie waarin ze door deze werkwijze worden gedrongen, ook nog leefbaar zijn, is een andere zaak. Maar dat zal blijkbaar de plannenmaker een zorg wezen...

In een nota, die minister van Financiën Willy De Clercq onlangs aan zijn kollega's ministers stuurde, werd aangedrongen op het vermijden van dure onteigeningen. We citeren uit dit rondschrijven: "Bij de uitvoering van werken speelt de kostprijs van de te onteigenen gronden of gebouwen een zeer belangrijke rol. Alvorens een definitieve beslissing te nemen betreffende inplanting van gebouwen, de tracé's van wegen, kanalen, enz... verdient dit punt dan ook een zeer bijzondere aandacht. Teneinde de belangen van de Schatkist dienaangaande veilig te stellen, is het aangewezen dat de aankoopkomitees en de Inspektie van Financiën reeds van bij het voorontwerp om advies gevraagd worden." (1)

(1) Gedateerd: 24 maart 1975.

Wil men dus de nodige kredieten loskrijgen, dan dienen dure onteigeningen te worden vermeden. Dit kan door ruilings langs de hofsteden te scheren. Dat zulks geen toeval is, maar als een vaste werkwijze wordt aangenomen, is meer dan duidelijk. "Bij het uittekenen van een zone die zal onteigend worden, zijn de besturen zo doordacht dat ze gronden innemen en de hoevegebouwen buiten de onteigeningen laten. Zulke onteigening is voor hen veel te duur. De waardeloze hoop steen blijft voor de boer." (1)

Lange tijd hebben de wegenbouwers kunnen profiteren van het onbegrip of zelfs de onenigheid tussen landbouwers en natuurliefhebbers. Zo bv. wegens het probleem van de ruilverkaveling, een nuttige opruiming voor de enen, een dodelijke aanslag op de natuur volgens de anderen. Nu bestaat er op dit gebied inderdaad problemen, al is er jongste tijd een duidelijke toenadering merkbaar, omdat bij de betreffende procedure ook een landschapsdeskundige wordt betrokken. Ondertussen is echter ook bij vele boeren en hun verantwoordelijken het besef doorgedrongen dat het voor hen doodgewoon om een kwestie van overleven gaat. Immers, zoals hierboven duidelijk werd aangetoond, een boer kan niet leven zonder grond ^{om te} bewerken. Sinds het einde der jaren zestig is het plan Mansholt in werking getreden. Dat hield o.m. in: inkrimping van het landbouwareaal en schaalvergroting der bedrijven. Om te beginnen zijn de zaken niet helemaal uitgevallen, zoals de gewezen EG-kommissaris voor Landbouw het zich had voorgesteld. In heel West-Europa begint de akkergrond schaars te worden, uitgerekend op het oogenblik waarop de voortekenen van omvangrijke voedseltekorten zich aankondigen.

(1) De Boer, 13 juni 1975.

Van groot belang voor het ruimtegebruik in het algemeen, maar voor de landbouw in het bijzonder is het feit dat een autostrade veel meer plaats inneemt dan de betonbreedte alleen. Er zijn ook de faciliteiten naast de weg, er zijn de grondwerken (ophogingen, afgravingen), er zijn dekruisingen en de toeritten, die alle tesamen vele hectaren opeisen. Berekeningen in Nederland leidden tot het besluit dat het wegennet zelf slechts 37 th van de werkelijk ingepalmde ruimte beslaat, een tweemaal zo groot gebied wordt immer grondig verstoord." (1)

Bovendien zijn er -naast het brute grondverlies-nog andere nadelen, en zij wegen niet licht. Even een greep eruit. Op het louter materiële vlak wordt vaak ook de afwatering verstoord en de grondstructuur aangetast.

De aanleg van een autostrade grijpt ook sterk in op het landschapspatroon. Voor de boeren worden sommige akkers onbereikbaar of zo goed als. Percelen worden misvormd en lokale wegen afgesneden. Ook wordt de doorgaans evenwichtige verhouding tussen de hofsteden en de omringende landerijen grondig verstoord. Allemaal zaken die voor een buitenstaander onbegrijpelijk of romantisch ~~zoge~~ klinken, maar voor de "boerende boer" van niet te onderschatten belang. Daarbij komt gewoonlijk nog grotere concurrentie voor nieuwe grondinneming als gevolg van de bouw van een autosnelweg, zodat de grondprijs gaat stijgen. En dan willen we het nog niet hebben over de "klassieke" vormen van pollutie: vervuiling van het landschap, lawaaihinder, verstoring en ontredde van het natuurlijke leefmilieu.

(1) Knack, 24 april 1974

Besluit :

Vanuit het oogpunt van de landbouw blijkt bijgevolg dat het aanleggen van een nieuwe autosnelweg, dwars doorheen oostelijk Waasland, voor deze streek bijzonder ernstige schade zal teweegbrengen. Niet alleen wordt het landschap - en in het bijzonder het Natuurpark Scheldeland en de Haasdonkse bossen - onherroepelijk geschonden en ten dele blijvend vernield, bovendien is in dit geval van de doorgaans afgeschilderde tegenprestaties (betere verkeersmogelijkheden, "ontsluiting", en andere) er geen enkele geldig. Wel integendeel.

Ruim 200 hektaren vruchtbare landbouwgrond gaan zonder meer "voor de bijl". Dit weegt dubbel zwaar in een gebied, dat reeds 6.000 hektaren van zijn beste poldergrond moet opofferen aan de - steeds meer twijfelachtige - uitbreiding van de havenindustrie. (1)

Daarbij komt nog dat de functie van het Waasland als landelijke bufferzone tussen de groeipolen Antwerpen en Gent, bufferzone met bovendien een sterk residentiële karakter, door de aanleg van de Grote Ring en zijn verwoestende neveneffecten helemaal teniet zal gedaan worden.

(1) Over het twijfelachtig karakter van de grootscheepse terreininname op de Linker Oever, zie: Hoe staat het met de terreinbezetting in het Antwerps maritiem industriegebied, onderzoek door senator Ferd. De Bondt, Sint-Niklaas, januari 1976.

DEEL 3

DE GROTE RING
VERKEERSTECHNISCH

HOOFDSTUK I : INLEIDING

1. Tracé

De Grote Ring rond Antwerpen is een autoweg (1), voorzien op 2x3 rijstroken.

Deze weg zou lopen (zie kaart 2):

- vanaf Ranst (plaats waar de snelwegen E3 uit Turnhout en E39 uit Hasselt samenkomen)
- langs Vremde, Boechout, Hove
- tussen Kontich en Hove
- ten zuiden van Edegem en Wilrijk (aansluiting met autoweg E10 Antwerpen - Brussel)
- ten noorden van Hemiksem
- tussen Bazel en Kruibeke
- even ten zuiden van Haasdonk
- midden doorheen de driehoek Beveren - Nieuwkerken - Vrasene
- langs Kallo, onder de zeesluis

en mondt tenslotte uit op de Tijlmanstunnel (Kanaaldok B1/B2), die aansluit bij de snelverkeersweg (2) naar Bergen-op-Zoom en de wegen in het noordelijk havengebied.

Het oorspronkelijk tracé vormde een gesloten ring rond de agglomeratie Antwerpen, maar vanaf 1973 werd gedacht aan een tracé, uitgevend op de verkeerswisselaar van Ranst. Dit gewijzigde tracé werd bij Koninklijk Besluit vastgelegd en gepubliceerd in het Staatsblad van 25 december 1974. Hoewel de idee van een grote ringweg rond de

-
- (1) een autoweg is een weg met gescheiden verkeersrichtingen, zonder gelijkvloerse kruisingen en verkeerslichten
- (2) een snelverkeersweg is een weg met minstens 4 rijstroken, waar nog verkeerslichten en gelijkvloerse kruispunten op voorkomen

agglomeratie Antwerpen niet nieuw is (een eerste KB verscheen reeds in 1958), ligt het definitieve tracé pas sinds korte tijd vast. Dit is reeds een eerste aanduiding van wat verder in dit betoog duidelijk zal worden, namelijk dat de autoriteiten nooit goed weg geweten hebben met deze autoweg.

Detailleren wij even het tracé in het Waasland. De autoweg komt van de rechter oever te Hemiksem naar de Wase oever over de Schelde, waarschijnlijk over een hoge brug, al werd de keuze brug of tunnel nog niet officieel beslecht. (1) Voor wat betreft de aantasting van het landschap, maakt dit evenwel geen fundamenteel verschil uit (cf. de brede sleuf van de Kennedytunnel).

Dan komt de autoweg, op een berm of in een ingraving, doorheen de Bazelbroekpolder. Hij kruist de weg Temse -- Antwerpen op de wijk Houtenkruis, tussen Bazel en Kruibeke. Van hier af volgt de autoweg precies de vallei van de Barbierbeek, in de richting van de hektarengrote berkeerswisselaar met de autoweg E3 Antwerpen--Gent, tussen de wijken Kraai en Mosselbank.

Vervolgens loopt de Groten Ring ten zuidwesten voorbij de dorpskom van Haasdonk (loopt doorheen Bergstraat en Bank). Hij kruist de rijksweg 14 Antwerpen -- St. Nikolaas halverwege de Kruisstraat en St. Maren en loopt dan tussen Vrasene en Beveren tussendoor (doorheen de wijk Zillebeke). In de Beverse polder geeft hij andermaal uit op een grote verkeerswisselaar, die aansluiting geeft met de snelverkeersweg 617 Antwerpen -- Zelzate -- Knokke. Ten westen

(1) Op dit ogenblik is een grondmechanische studie aan de gang, die tegen eind 1976 moet klaar zijn. Op grond van de resultaten van dit onderzoek zal worden bepaald of de oeververbinding met een brug dan wel met een tunnel zal geschieden. Kostprijs en veiligheid vormen hierbij de basiselementen.

van KALLO gaat het vervolgens onder de zeesluis door. Daarvoor is momenteel een tunnel in aanbouw, die volgens de plannen moet afgewerkt zijn tegen 1977. Ter hoogte van Liefkenshoek moet de Grote Ring tenslotte via een tunnel, heel wat langer dan de Kennedytunnel, onder de Schelde doorlopen, weer naar de rechter oever toe.

2. Konflikt autoweg - milieu

Zoals vele grootschalige infrastructuur-ontwerpen komt de Grote Ring rond Antwerpen in konflikt met de leefbaarheid van het doorkruiste gewest. Dit konflikt situeert zich op 3 punten:

- natuurbehoud, groenvoorziening, landschapswaarde;
- landbouw;
- geluidshinder in woon- en recreatiegebieden.

De Grote Ring maakt aanspraak op een respectabel aantal hektaren landbouwgrond. Het agrarisch aspekt werd uitvoerig behandeld in deel II van deze studie.

Een autoweg produceert daarnaast een aanzienlijke en ononderbroken geluidshinder. Dit zal de woonkwaliteit voor talrijke inwoners van BAZEL, KRUIBEKE, HAASDONK en in mindere mate ook BEVEREN en VRASENE ernstig in het gedrang brengen. Als woonkernen in hun geheel vallen Bazel en Haasdonk onder de geluidsoverlast.

Ook wat nog zal resten van de Bazelbroekpolder wordt voor wandelaars en hengelaars totaal ongeschikt, omdat dit gebied onder de voortdurende daver (1) van de weg zal leven.

(1) De geluidshinder moet ernstig genomen worden. Zie hiervoor: dr. H. Gysels, Vervuild Vlaanderen, Gent 1971, blz. 90 - 97

Van doorslaggevende aard is de landschapsschending. In deel werd een overzicht samengebracht van de vernielingen die de Grote Ring op milieuvlak zal aanrichten. Dit alles samen vormt voor een van infrastructuur en industrie bijna geheel verzadigd gewest zoveel als de klassieke druppel, die de emmer doet overlopen. Het verlies van het Natuurpark Scheldeland geeft uiteraard de doorslag: deze autoweg mag er niet komen.

Maar sluiten wij dan niet de ogen voor een dringende behoefte aan nieuwe verkeersmogelijkheden? Is die Grote Ring geen "must", waartegen het geen zin heeft zich te verzetten, wil men tenminste niet binnen afzienbare tijd opnieuw met tunnelopstoppingen "à la konijnepijp" geplaagd zitten? Hier dringt zich dus een oordeel op over de eventuele wenselijkheid van het Grote Ring-projekt.

Bijgevolg rijst de vraag: is er nood aan

- bijkomende verkeersmogelijkheden tussen linker en rechter oever,
- voor welke verkeersmiddelen (auto, openbaar vervoer),
- in het uiterste zuiden van de Antwerpse agglomeratie?

Wij willen in de volgende hoofdstukken pogen op deze driedovoudige vraag een afdoend antwoord te verstrekken. Een antwoord dat de minister van Openbare Werken ons totnogtoe in elk geval schuldig bleef.

HOOFDSTUK II : OFFICIELE VERANTWOORDING

1. De brief van America

De enige officiële verantwoording voor de Grote Ring waarvan het publiek totnogtoe kennis kreeg, is een brief van Joseph America. De heer America is kabinetschef bij minister van Openbare Werken Jean Defraigne. Opvallend mag wel heten dat precies dezelfde brief (kenmerk CC/VV/MD/18623/11379) naar het kollege van burgemeester en schepenen van de gemeente Bazel werd verstuurd én naar eerste-minister Tindemans. Het eerste schrijven was gedateerd op 24 februari 1975, het tweede droeg 4 maart 1975 als datum.

"... heb ik de eer U te laten weten dat de ringautosnelweg Grote Ring van Antwerpen zijn oorsprong vindt op het verkeerstechnisch vlak.", zo vangt de brief aan.

Vervolgens wordt gesteld dat de huidige Kleine Ring om Antwerpen (E3) overbelast is, evenals de Kennedytunnel. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van statistieken, plus technische toelichting, die samen tweederden van de hele brief uitmaken.

Aan het eind maakt het dokument nochtans een wondere gedachtensprong: "... nam het verkeer door beide tunnels samen, van 1969 tot 1973 toe met ongeveer 80 %. Hierbij valt op dat de Imalsotunnel ... eerlang opnieuw de traditionele opstoppingen zal kennen.

In het kader van het Europees Wegennet zal de Grote Ring tussen Ranst en Haasdonk dienst doen als E3."

Er wordt dus geen besluit getrokken uit de uiteenzetting van het kongestieverschijnsel. Althans, er wordt er geen geformuleerd. Er wordt alleen geïmpliceerd dat, als gevolg van de verzadiging van het bestaande wegennet, de Grote Ring een noodzaak wordt.

"Op deze wijze zal het traject van de E3-autoweg tussen de twee hogergenoemde verkeerswisselaars (= Haasdonk en Ranst, NVDR) met $\pm 1,5$ km verminderd worden, wat uiteraard voor het doorgaand verkeer een economisch voordeel betekent (zowel tijdswinst als minder energieverbruik)."

Afgezien van het feit dat de heer America er geen idee van heeft hoeveel voertuigen het traject Haasdonk - Ranst zullen afleggen, krijgt men hier bepaald een idee over hoe men op Openbare Werken een redenering opbouwt. Anderhalve kilometer wegverkorting voor een vrachtwagen die aan 80 km/u rijdt, betekent 67 seconden tijdswinst. Voor een personenwagen aan 120 km/u is dat 45 seconden. Waarbij men rustig kan stellen dat de luttele seconden, hier berekend, op de aanloophelling van een brug of tunnel verlorengaen en zelfs in tijdverlies worden omgezet, zeker waar het om vrachtwagens gaat. Het argument energiebesparing, waarvoor strikt genomen dezelfde berekening kan worden gemaakt, is echter te ronduit idioot om zelfs maar te weerleggen.

"Naast dit economisch voordeel", zo gaat de brief verder, "dient vooral te worden onderlijnd dat door de realisatie van de Grote Ring, al het aangetrokken verkeer niet langer meer de reeds oververzadigde Kleine Ring supplementair zal belasten.

Met het aangetrokken verkeer wordt niet alleen de E3-gebruiker in de enge betekenis bedoeld, maar het is duidelijk dat gezien de Grote Ring een rechtstreekse verbinding zal vormen tussen alle belangrijke invalswegen naar de stad Antwerpen (ttz. naast de E3 zelf, de autosnelwegen Antwerpen - Zelzate, A12 Brussel - Boom - Antwerpen, E10 Brussel - Mechelen - Antwerpen, A101 Mechelen - Lier - Ranst, E39 Brussel (sic) - Luik)."

Met ekskuus voor het onmogelijke Nederlands, maar daarvoor zijn de stellers van dit dokument niet verantwoordelijk. En dan zijn zij nog zo minzaam geweest de dt-fouten uit de oorspronkelijke versie niet over te nemen.

~~'Buiten deze algemene functie van ontlasting voor de bestaande kleine ring, heeft deze tweede ring nog volgende bijkomende functies:~~

1. een vlotte kanalizering en verdeling van het verkeer, bestemd voor de randgemeenten rond de kernstad, daar talrijke wegen in de omgeving van de agglomeratie verzadigd zijn of de saturatiegrens bereiken;
2. in het noordwesten vormt deze ringautosnelweg de enige verbindingsweg tussen de industrievestigingen op de rechter Schelde-oever en de geplande uitbreidingen op de linker oever."

Vervolgens besluit de brief - en deze passage willen we de lezer beslist niet onthouden - als volgt:

"Indien hogervermelde autosnelwegen verder uitgebouwd worden en de Grote Ring van Antwerpen een realiteit mocht zijn, bestaat er veel kans dat niet alleen de bereikbaarheid van de Antwerpse agglomeratie voor het autoverkeer zal toenemen doch dat bovendien belangrijke sociaal-ekonomische kostenbesparingen onder de vorm van ongevallenvermindering, vermijden van opstoppingen en tijdsbesparingen zullen verwezenlijkt worden." (1)

Wij besluiten uit dit officiële standpunt:

- a/ De overheid trekt uit de verzadiging van de huidige wegen het besluit dat de Grote Ring noodzakelijk is. Zulks is niet logisch. Men kan hoogstens konkluderen dat bijkomende oeververbindende verplaatsingsmogelijkheden zich opdringen. Om die te verwezenlijken bestaan echter nog andere projekten buiten de Grote Ring.
- b/ De Grote Ring wordt hier in zijn geheel naar voor geschoven. Het projekt omvat nochtans twee oeververbindingen, de Liefkenshoektunnel in het uiterste noorden en de verbinding Bazel - Hemiksem in het uiterste

(1) onderlijning door de redaktie

- zuiden van de agglomeratie. Het wordt zonder meer als vaststaand aangenomen dat die twee oeververbindingen tegelijk nodig zijn.
- c/ De overheid bekijkt het verkeersvraagstuk dat zich hier stelt, niet vanuit een globaal standpunt: andere oeververbindingen komen niet ter sprake.
- d/ Het verkeersvraagstuk zelf wordt gewoonweg niet gesteld, zonder meer. De laatste paragraaf maakt duidelijk dat de overheid niet onderzocht heeft of deze miljardeninvestering wel degelijk het vooropgezette (verkeers-) doel zal bereiken. Men komt weliswaar met tabellen aandragen over het huidig verkeer, maar men blijkt niet in staat een onderzoeksresultaat voor te leggen over de verkeersbewegingen, welke al dan niet door de nieuwe weg zouden worden opgevangen. Nergens verwijst men naar oorsprong of bestemming van het verkeer. De verkeerstechnische basis als motivering voor de Grote Ring ontbreekt.
- e/ Openbare Werken zet zomaar voorop dat een betere bereikbaarheid van de Antwerpse agglomeratie met de auto een positieve zaak zou zijn.
- f/ Hoewel Openbare Werken stelt dat de Grote Ring ontspringt uit een verkeerstechnische noodzaak, wordt daar onmiddellijk aan toegevoegd dat men niet zeker is van de sociaal-ekonomische baten. Die kunnen nochtans op voorhand vrij nauwkeurig worden vastgesteld aan de hand van een ontleding van de verkeersstromen. Op de vaststelling na, dat het bestaande wegenpatroon naar overbelasting evolueert, ontbreekt dus naast een verkeerstechnische ook een verkeersekonomische verantwoording van het Grote Ring-projekt.
- g/ De brief weegt de "kans op" verkeersvoordelen niet af tegen de kosten, maar ook niet tegen de nadelige effecten op gebied van milieu, landbouw en ruimtelijke ordening. Geen analyse dus van kosten en baten.

Alles wijst er bijgevolg op

- a/ dat de overheid geen onderzoek verricht heeft over alle aspecten van de eventuele aanleg van de Grote Ring;
- b/ dat wij hier niet staan voor een konflikt tussen een milieu-eis en een verkeerseis. Het is niet bewezen dat die verkeerseis zou bestaan en het risico van een "Fehlinvestition" (1) zit er bijgevolg dik in.

Het is dus beslist verantwoord voor een milieu-actiegroep in deze zaak niet alleen zijn milieu- en landbouwbekommerenis te staven, maar daarnaast ook even in het verkeerspotje te roeren.

2. De brief van minister Defraigne

Van meer recente datum is een officiële uitlating mbt. de Grote Ring, die geen verantwoording inhoudt maar eerder als een soort intentieverklaring aangaande de uitvoering ervan kan worden gezien.

Bij de bespreking van de begroting van Openbare Werken begin 1976 stelde volksvertegenwoordiger Paul De Vidts aan minister van Openbare Werken Defraigne een aantal vragen. Daaronder:

De Grote Ring rond Antwerpen (gedeelte Waasland, van Bazel tot Liefkenshoek) wordt ernstig in vraag gesteld en aangevochten, althans wat betreft het zuidelijk gedeelte (E3 - Schelde te Bazel), zowel op gebied van noodzaak (verkeersstromen lopen meer

(1) investering die onvoldoende of geen nuttig effect sorteert en waartoe werd overgegaan ten koste van projekten met grotere rendabiliteit of met groter nut

noordelijk dan richting zuid) als wegens de schending van het Natuurpark Scheldeland. Het noordelijk deel (Liefkenshoek - E3) wordt ... sedert lang als prioritair beschouwd... Wat zijn hier de vooruitzichten?

Antwoord van de minister (1):

"Vanaf 1977 zullen kredieten voorbehouden worden voor de realisatie van deze hoogst noodzakelijke autosnelweg. De opstelling van een nauwkeurig programma is nog ter studie, hoewel de voorkeur voor de prioritaire realisatie van de Schelde-oeververbinding in het noorden (Liefkenshoek) steeds groter wordt. Binnen het 5-jarenplan 1976-1980 zou dan enerzijds het deel E3 tot Lillo (raming 1,6 miljard) en anderzijds de tunnel te Lillo opgenomen worden. Ik kan ... medelen dat de bevoegde diensten van mijn departement de technische conceptie van voormelde Schelde-oeververbinding momenteel instuderen."

Het mag een gunstige ontwikkeling worden genoemd dat de prioriteit lijkt te verschuiven in de richting van een noordelijke oeververbinding, althans wat het wegvervoer betreft. Maar officieel wordt hiervoor geen reden opgegeven. En nog steeds wordt de hele autoweg als "hoogst noodzakelijk" bestempeld. Ook wordt hier niet de band gelegd tussen alle oeververbindende projecten en blijft men vruchteloos zoeken naar een duidelijk omschreven doelstelling: hoeveel ontlasting van de E3 zal Liefkenshoek teweegbrengen, wie zal van de verbinding Bazel - Hemiksem gebruikmaken en wie niet?

De jongste mededeling van de minister wijzigt dus niets aan onze konklusie: de ontworpen Grote Ring kadert niet in een algemeen verkeersbeleid voor Antwerpen.

(1) Het Vrije Waasland, 13 februari 1976

HOOFDSTUK III : VERZADIGING v.h. BESTAAND VERKEERSNET

Om de Grote Ring te verdedigen beroept men zich op de verzadiging van het bestaande wegennet. Laten wij dus even het gebruik onderzoeken dat gemaakt wordt van de huidige oeververbindende verkeersmogelijkheden. Hierbij moeten uiteraard alle soorten verkeer aan bod komen, vermits zij elkaar gedeeltelijk kunnen vervangen.

De volgende verkeersmiddelen bestaan op dit ogenblik:

1. voetgangers en fietsers

- a/ tunnel Frederik Van Eedenplein - St. Jansvliet
(Imalso)
- b/ Kennedytunnel (Interkommunale Vereniging E3)

2. wegverkeer

- a/ Waaslandtunnel (Imalso)
- b/ Kennedytunnel (E3)

3. openbaar vervoer

- a/ trein: lijn 59 Antwerpen - Gent (NMBS)
via Kennedytunnel
- b/ autobus: lijn 291 Antwerpen - St. Niklaas
- lijn 292 Antwerpen - Hulst
- lijn 293 Antwerpen - Kieldrecht / Doel
(deze drie lijnen, onder het beheer van de NMBS, maken gebruik van de Waaslandtunnel, groene bussen)
- lijn 693 Antwerpen - Hamme (NMVB)
(Kennedytunnel en Waaslandtunnel, rode bussen)
- lijn 36 Centraal Station - Linker Oever
(MIVA, rijdt via Waaslandtunnel, bruine bussen)
- c/ veerdiensten: Doel - Lillo
- Kruikeke - Hoboken
- Bazel - Hemiksem

TABEL 1 :

SCHELDE-OVERSCHRIJDEND VERKEER (werkdag)
IN DE GROTE OMGEVING VAN ANTWERPEN

	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
<u>KENNEDYtunnel</u> (voertuigen/dag)	-	32.300	45.500	54.400	54.800	57.700	60.345
<u>WAASLANDtunnel</u> (voertuigen/dag)	24.556	19.455	18.746	20.093	21.114	20.617	-
<u>VOETGANGERStunnel</u> (personen/dag)	14.261	11.825	9.154	8.008	7.338	6.980	-
<u>NMBS-spoorlijn 59</u> (personen/dag)	(7.000)	(6.170)	(4.950)	(4.000)	7.490	9.009	-
(4)	(1960)	(1963)	(1966)				
	(1)	(1)	(1)	(1)(2)	(3)	(3)	
<u>MIVA-buslijn 36</u> (1965)	(1.618)	1.621	2.042	2.626	3.157	3.521	
<u>GROENE en RODE</u> <u>BUSSEN</u>	----- 14.000 (5) -----						
Veerdienst <u>DOEL-LILLO</u> (passagiers/dag)	-	-	-	-	-	-	212
veerdienst <u>BAZEL-HEMIKSEM</u> (passagiers/dag)	-	-	-	-	-	-	542
veerdienst <u>HOBOKEN-KRUIBEKE</u> (passagiers/dag)	-	-	-	-	-	-	1.686
<u>FIETSERSkoker in</u> <u>de Kennedytunnel</u>	hiervan worden geen statistieken bijgehouden						

bemerkingen bij tabel 1:

- (1) gemiddelde bezetting per km tussen St. Niklaas en Antwerpen LO
- (2) gemiddelde voor de jaren 1966 - 1970 (werken aan de gang op de lijn)
- (3) passagiers vervoerd door de Kennedytunnel
- (4) goederenvervoer: 1 trein heen en terug per dag (de rest gaat via Berchem, Mechelen, Dendermonde)
- (5) Er wordt geen precieze statistiek bijgehouden. Dit cijfer slaat op 1972. Het werd geschat op basis van abonnementen en vage aanwijzingen door de exploitanten. Vermits sindsdien zeker geen terugloop is vastgesteld, werd hier voorzichtigheidshalve het status quo aangehouden.

bronnen:

Jaarverslagen MIVA

Jaarverslagen Interkommunale Vereniging voor de Autoweg E3

Jaarverslagen Inalso

Dienst der Zeeschelde

Bestuur van het Zeewezen en de Binnenvaart

raadpleging NMVB en enkele partikuliere exploitanten

Bij het openbaar vervoer dienen in feite nog de cijfers gevoegd van de partikuliere (bedrijfs-)autobusdiensten. Die lopen vrij hoog op, maar er wordt geen statistiek van bijgehouden.

De Kennedytunnel vertoont een sprongsgewijze aangroei sinds zijn openstelling in 1969. Dit ging zo door tot 1972. Nadien groeide het verkeer in 3 jaar tijd aan met in totaal slechts 11 th. Nochtans benadert de benutting van de tunnel (60.345 voertuigen gemiddeld per dag in 1975) de praktische capaciteit van deze doorsteek. Teoretisch ligt zijn capaciteit hoger (debiet/uur x 24) doch men dient rekening te houden met de ongelijke spreiding van het verkeer over

de dag (spitsuren, gering nachtverkeer). Geen enkel verkeerskundig werk geeft voor de optimale capaciteit van een autoweg met 2x3 rijstroken meer dan 58.000 voertuigen per dag aan. Een 2x4 autoweg zou volgens de deskundigen ten hoogste 72.000 voertuigen per dag kunnen verwerken. De E3 te Berchem (2x4) verwerkt er op dit ogenblik meer dan 80.000 zonder filevorming. De werkelijke mogelijkheden van een 2x4 autoweg liggen dus enigszins hoger dan in de boeken wordt vermeld.

Een 2x3 autoweg kan naar analogie ook een grotere stroom dan 60.000 voertuigen per dag zonder teveel moeilijkheden doorlaten. Dit cijfer dient echter als een optimum te worden beschouwd. Boven de 60.000 voertuigen per dag zal het verkeer meer en meer storingsaanvallig worden, op de duur vertragingen vertonen en per slot van rekening helemaal tot stilstand komen.

Voor de Waaslandtunnel (de oude tunnel) ziet de toestand er slechter uit. Met 20.617 voertuigen in 1974 (aangroei op 3 jaar tijd: 10 %) bezit deze tunnel een onvoldoende capaciteit op het spitsuur. In de drukste richting ('s morgens LO - RO) worden files gevormd voor de ingang, gemiddelde wachttijd 4 minuten. (1)

Het autoverkeer heeft dus geen oeververbindingscapaciteit meer over. Aanvaardt men de stelling dat het autoverkeer zich verder uitbreidt, dan moet men inderdaad in een nieuw projekt voorzien. Maar waar? Hoe groot moet het zijn? En wanneer moet het worden verwezenlijkt? Om dit te kunnen uitmaken, moet men zich concentreren op de ontleding van het verkeer in zijn geografische kontekst. Hoeveel verkeer komt vanwaar en waar wil het naartoe?

(1) Volgens een onderzoek van de stad Antwerpen. Dit probleem wordt in hoofdstuk VI afzonderlijk onder de loep genomen.

Iedereen zou verwachten dat het ministerie van Openbare Werken zijn planning - die zoveel geld kost en zulk een impakt heeft op het milieu en de woongelegenheid van talloze mensen - steunt op dergelijke analyses, volledig samengesteld en grondig doorgevoerd.

Niets is minder waar. Er bestaat geen verkeersstudie voor Groot-Antwerpen. Men beschikt alleen over tellingen: hoeveel verkeer komt er voorbij op een bepaalde plaats? Dit is onvoldoende als basismateriaal. Wanneer een verkeersas, zoals de E3 plus de Waaslandtunnel, verzadigd is (of dit bijna is), dan hoeft men niet noodzakelijk te besluiten dat zomaar meteen nieuwe verkeersmogelijkheden dienen te worden bijgeschapen. Men kan daarentegen evengoed opteren voor het uitbouwen van andere vervoermogelijkheden. Hoe zulks best gebeurt, onderzoeken we verderop in hoofdstuk V.

Wanneer dan toch nieuwe oeververbindende verkeersruimte voor auto's wenselijk wordt geacht, dan bestaat niet enkel de verbinding Bazel - Hemiksem, maar is er keuze uit verscheidene andere projecten.

KAART 3



Wijnege

Womme

vre

Ekeren

Schoten

Deurne

Boochout

Haye

Edegem

N2

Konfick

Aarselaar

Hemiksem

Bazel

Kruibeke

Meisde

Beveren

Haasdonk

Nieuwkerken

Wrasene

Meerdonk

Kieldrecht

Nieuw-Namen

Molenbeek

Blompeet

Zwanenpolder

Zandlooper

St-Gillis

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

Wrasene

HOOFDSTUK IV : OEVERVERBINDINGSPROJEKTEN

Openbare Werken voorziet bijkomende oeververbindende verkeersmogelijkheden op 2 plaatsen. De Grote Ring zou namelijk op twee punten de Schelde kruisen.

1. Oeververbinding HEMIKSEM - BAZEL

Autosnelweg van 2x2 (voorzien op uiteindelijk 2x3) rijstroken.

Aanvankelijk werd steeds beweerd dat over de Schelde te Bazel een 55 meter hoge brug zou worden gebouwd. Naderhand konden wij vernemen dat een 35 meter hoge brug zou volstaan, met een beweegbaar gedeelte voor die enkele malen per jaar dat een schip van meer dan 35 meter hoog op deze plaats door de Schelde vaart. Hierover werd totnogtoe echter niets officieel op papier gezet, althans niets dat het daglicht heeft gezien. Vermeldenswaard in dit verband is wel dat de Älvsborg-brug (hangbrug zonder beweegbaar gedeelte) over de Göta Älv in Göteborg (Zweden) tot 45 meter hoog boven het watervlak reikt. (1)

Er is evenwel nog nergens officieel een keuze van oeververbindingstype bepaald. De grondmechanische studie die dit moet uitwijzen, moet normaal tegen einde 1976 afgewerkt zijn. Bijgevolg blijft ook een tunnel tot de theoretische mogelijkheden behoren.

(1) The Älvsborg Bridge (technisch dokument), Gatukontoret, Göteborg (zonder datum)

2. Oeververbinding LIEFKENSHOEK

Verkeersweg van 2x2 rijstroken + koker voor dubbel spoor. Deze oeververbinding vormt in feite de middenste schakel van een reeks van 3 tunnels:

- de Kallotunnel, thans in aanbouw onder de zeesluis te Kallø, in dienst 1978
- de Liefkenshoektunnel, onder de Schelde door
- de Tijlmanstunnel, reeds geruime tijd in dienst onder het Kanaaldok B1/B2

Hier staat het vast dat de oeververbinding een tunnel zal zijn. Het gaat om een zeer omvangrijk werk. Immers, de Schelde is hier ruim breder dan ten zuiden van Antwerpen, waar het niettemin 6 jaar gevegd heeft om aan geforceerd tempo de Kennedytunnel klaar te krijgen.

Indien de eerste kredieten inderdaad in 1977 beschikbaar zouden zijn, dan kan de Liefkenshoektunnel ten vroegste in 1985 voor het verkeer worden opengesteld.

Er bestaan echter nog andere mogelijkheden om bijkomende ruimte voor verkeer van linker naar rechter oever tot stand te brengen.

3. Imalso-voorontwerp 1966

Tunnel voor 2x2 rijstroken, koker voor openbaar vervoer. Vertrekt vanuit Linkeroever-stad vlak naast de uitmonding van de huidige Waaslandtunnel en loopt evenwijdig ermee (lichtjes naar het noorden toe) in de richting van het Bonaparte- en Willemdok. Op deze oudste, voor de binnenscheepvaart nauwelijks nog van betekenis zijnde dokken (waar men oorspronkelijk een World Trade Center wou vestigen) zou een verkeerswisselaar ontstaan met aansluiting op de Noorderlaan, Ijzerlaan, de E10-Kleine Ring en de Leien.

De maatschappij Imalso bracht van deze idee een uitgewerkt voorontwerp uit in 1966. De voorziening voor openbaar vervoer stemt overeen met de plannen van de Bijzondere Studiedienst Premetro, die een(pre)metrolijn omvatten, vertrekkend van het Antwerps Centraal Station en lopend over het Sint-Jansplein en door de nieuwe tunnel naar Linkeroever-stad toe. Daar zou de terminus zich op het Frederik Van Eedenplein bevinden.

4. Premetro Groenplaats - Linker Oever

Thans is de eerste tramtunnel in Antwerpen klaargekomen, van het Centraal Station naar de Groenplaats. Deze oost-west-as van 1200 meter zou, mits een verlenging in westelijke richting, na 800 meter reeds op de Linker Oever uitkomen. Daar zouden dan twee moderne tramlijnen op de koker moeten aansluiten: een in lusvorm door Linkeroever-stad heen en een andere over de Blancefloerlaan naar Zwijnrecht - Melsele - Beveren, mogelijk ook naar Burcht - Kruibeke - Temse.

Deze opvatting wordt voorgestaan door iedereen die het openbaar vervoer te Antwerpen bestudeerd heeft, door de Antwerpse schepen voor Ruimtelijke Ordening Bob Cools (1) en door de milieugroepen. (2) Dit is (nog) niet het geval voor de Bijzondere Studiedienst Premetro, die wel technische doch geen economische bevoegdheid bezit en die het tot nader order houdt bij een doortocht overeenkomstig het Imalso-projekt.

(1) Het Vrije Waasland, 12 december 1975

(2) Alweer Verkeer(d), AGOS, Antwerpen 1974

Het plan van de Studiedienst dateert echter uit de jaren zestig, toen het politiek niet haalbaar was iets ten gunste van het openbaar vervoer te presteren, dat niet inhaakte op een veel groter projekt voor het partikulier verkeer.

Thans, in 1976, staan de zaken er heel anders voor. Alle overheidsinstanties zeggen de voorkeur te willen geven aan het openbaar vervoer en de auto in de mate van het mogelijke uit de grote centra te willen terugdringen. Zowel in binnen- als buitenland wordt op dit vlak momenteel ernstig studiewerk verricht. Bijgevolg zit een "onafhankelijke" verwezenlijking voor het openbaar vervoer er ditmaal wel in.

HOOFDSTUK V : HET OPENBAAR VERVOER EN
DE OEERVERBINDINGSKWESTIE

1. Stand van zaken

Door de tunnels lopen verscheidene lijnen van het openbaar vervoer (voortaan afgekort: OV). Twee van de vier oeververbindingen hebben met het OV te maken. Zoals kan worden opgemaakt uit tabel 1 (blz. 57), valt de evolutie van het OV niet helemaal in precieze cijfers te vatten. Over de spoorwegen en de MIVA-lijn 36 zijn betrouwbare gegevens beschikbaar, mbt. de andere buslijnen bestaat slechts een schatting.

Sedert de treinen op de Wase lijn 59 Antwerpen - Gent elektrisch rijden en door de Kennedytunnel lopen, is het treingebruik verdubbeld. Grote delen van het Vlaamse land waren vanuit Antwerpen per spoor slecht of omzeggens niet bereikbaar. Dit verhinderde veel verplaatsingen. Inderdaad, de aangroei op lijn 59 is niet gebeurd ten koste van andere OV-lijnen. Eén uitzondering: de trafiek van de lijn St.Niklaas - Mechelen is plots met 500 passagiers afgenomen. Dit vertegenwoordigt evenveel trips Waasland naar Brussel en Leuven, die nu een vlottere weg via Berchem hebben gevonden. Daar deze trafiek niet per se in de Kennedy-spoortunnel thuishoort, maar feitelijk op de Scheldebrug in Temse, trekken wij hem van het aktuele NMBS-cijfer (9.009) af, wat dus het fiktieve cijfer 8.509 geeft.

Aanvankelijk daalde de autobusbezetting op lijn 291 Antwerpen - St.Niklaas met 10 % bij vertrek uit St.Niklaas. Op Beveren, Haasdonk, Melsele en Zwijndrecht heeft de verbetering van de spoorlijn nauwelijks enige invloed gehad. De stations liggen gemiddeld veel verder van de woonzones dan de bushaltes, het spoorwegtarief is duurder

en de autobus rijdt 3-maal frekwenter dan de trein. Inzake de bediening van heel de stadsgewestelijke zone van Linker Oever tot en met Beveren valt dus van de spoorweg weinig heil te verwachten. Deze trafiek zal altijd bijna helemaal toekomen aan een verkeersmiddel, dat meer centraal ligt ~~tot~~, de woongebieden. Tegenwoordig is dit de autobus.

De trein kan wel presteren op langere afstanden, en hij doet dit ook. Aangezien het onmogelijk is dat plots dui-zende nieuwe verplaatsingen per dag ontstaan en dat andere OV-lijnen niet zijn achteruitgegaan bij de opening van de spoortunnel (op de stadsbus na), moet men besluiten dat, ondanks de grote verkeersaangroei op de weg, de trein een aantal voormalige automobilisten vervoert. Wie met de regio bekend is, zal zulks bevestigen.

Voor de regionale autobusdiensten zijn eksakte cijfers onbestaande. Men kan zich slechts bazeren op verkoop van abonnementen en biljetten, en op de staat van maximale bezetting der ritten. De indruk van de uitbaters van de buslijnen in kwestie is dat het vervoer enigszins toeneemt. Veiligheidshalve houden wij het hier bij het status quo.

2. Ontwikkeling

Telkens als autowegen worden betwist, hoort men vaak het argument aanvoeren: verbeter liever het openbaar vervoer, dit is een goed alternatief.

Is dit zo? Van het antwoord op deze vraag hangt veel af inzake de oeververbindingskeuze. Immers, indien het antwoord negatief is, dan doet men er beter aan voort alleen nog over auto-oeverbindingen te spreken. Anderzijds valt het op dat, naarmate de service van het OV verbetert, het aandeel van het OV in het totale verkeer op een bepaalde relatie toeneemt.

TABEL 2 :

V O O R B E E L D E N

TRAJEKT	PLAATS	WEG	SPOOR (3)	VERHOUDING WEG = 100
BRUSSEL - LUIK	KORSWORM	10.260 (1)	13.820	100/135
HASSELT - ST.-TRUIDEN	ALKEN	7.935 (1)	3.900	100/49
ANTWERPEN - GENT	WAASMUNSTER/ BELSELE	16.200 (2)	4.940 (4)	100/30 (4)
ANTWERPEN - HASSELT	KURINGEN	13.801 (1)	1.950	100/14
GENT - EEKLO	WAARSCHOOT	9.744 (2)	1.360	100/14
ST.-NIKLAAS - MECHELEN	TEMSE	10.334 (2)	1.210	100/11

(1) BRON : Openbare Werken

(Cijfers -20 % om het vrachtvervoer niet mee te rekenen)

(2) BRON : Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E 3

(Cijfers -40% , volgens de opgegeven verhouding personen-/
vrachtvervoer)

(3) BRON : N.M.B.S.

(4) Voor de definitieve verbetering van de dienstregeling, thans is de
verhouding 100 / 40 .

Het meest overtuigende voorbeeld hebben wij aan Antwerpen zelf, nl. wanneer men de ondertussen berucht geworden vergelijking bekijkt van het OV te Antwerpen met dat van Basel (Zwitserland). (1) Te Antwerpen krimpt een oubollig beheer voortdurend de dienstverlening in, de trammetjes zijn er erg klein, nemen geen kinderwagens op en zitten regelmatig klem in het verkeer. Elke Antwerpenaar neemt gemiddeld slechts 1 keer op 5 dagen de tram (of bus). In Basel daarentegen rijden alle lijnen elke 6 minuten, na 20 en tot 24 uur elke 12 minuten. Je kan er op de voertuigen met een kinderwagen, elke tram rijdt met 2 aanhangwagens en heeft een elektronisch geregelde voorrang op het autoverkeer. De binnenstad is autovrij. De tarieven zijn gunstiger dan te Antwerpen.

Resultaat? De inwoners uit Basel rijden gemiddeld 1-maal per dag met tram of bus. Een perfect uitgevoerd OV-net lokt dus 5-maal zoveel passagiers aan - die zich bijgevolg niet met de auto hoeven te verplaatsen.

Hoe kan men nu een gegeven laag peil van OV-gebruik op een hoger peil brengen? Door structurele maatregelen uit te voeren, die een plotse en aanzienlijke verbetering van de dienstverlening met zich meebrengen.

stad	lijn	aard v.h. werk	stijgingspercentage
BRUSSEL	25/39/44	tramlijn in stadscentrum ondergronds aangebracht	48
AMSTERDAM	1/2	tramlijn in binnenstad op gescheiden baan gelegd + elektron. voorrangregeling	70
STEVENAGE (GB)	wijk Chells	bus frekwenter	20
		aanpassing van tarief	40
		aanpassing van reisweg	35
ANTWERPEN	spoor 59	spoor verbonden met RO + betere dienst	100

(1) Gazet van Antwerpen, 3 maart 1973

Het is dus helemaal niet utopisch te verwachten dat het OV zich tot een daadwerkelijk alternatief ontwikkelt voor een aantal verplaatsingen, die voorheen met de auto gebeurden. Natuurlijk zijn niet alle nieuwe passagiers ex-automobilisten. Een deel ervan zijn dit echter wel. Uit de aangehaalde groeipercentages blijkt dat plots veel mensen het OV op een dergelijk (nuttig) peil achten, dat zij besluiten er gebruik van te maken. Door het doorvoeren van structurele maatregelen komt het OV in de mogelijkheid een toekomstige verkeersaangroei op te vangen. In het geval van Amsterdam bv. werd door enquetering vastgesteld dat onder de nieuwe trampassagiers zich tal van gewezen autogebruikers bevonden, en dit niet alleen tijdens de spitsuren. (1)

Het is dus mogelijk een beleid te voeren, waarbij niet de auto maar wel het OV de verkeersaangroei, die zich eventueel zou voordoen, zal opvangen. Ook van dit aspect treffen wij het meest overtuigende voorbeeld in Antwerpen zelf aan. Buslijn 36, die het stadsverkeer tussen de Rechter en Linker Oever verzekert, kreeg in 4 jaar tijd meer dan dubbel zoveel passagiers bij. Deze stijging is slechts in zeer geringe mate verklaarbaar door de toename van de inwoners in het bediende gebied. Immers, de bevolking van Linkeroeverstad is van 11.806 in 1970 slechts tot 15.419 in 1974 gestegen (2), en zulks ondanks de grootse woonbouwplannen, welke in die periode werden ten uitvoer gebracht.

(1) drs. B. Smidt, adviseur Gemeente Vervoer Bedrijf te Amsterdam, in een toespraak voor het colloquium "Het openbaar vervoer in stadsgewestelijke gebieden", georganiseerd door de Lodewijk de Raet-stichting, te Diagem, 24 november 1975

(2) cf. Dienst voor de Ruimtelijke Ordening van het stadsbestuur te Antwerpen

Ook de openstelling van de Kennedytunnel (1969) verklaart niet veel (vgl. 1965 en 1970), hoewel hierdoor de vertragingen in de busbediening wegvielen. Begin 1971 evenwel werd de route van lijn 36 aangepast, na een onderzoek in de wijk LO. Het gebruik steeg met 48 %. Als gevolg daarvan moesten meer bussen worden ingezet. De dienst werd hierdoor frekwenter, wat de totale aangroei in totaal met 117 % deed oplopen. Het stijgend gebruik van lijn 36 verklaart slechts ogenschijnlijk de terugloop in de voetgangerstunnel. De mensen willen tegenwoordig hoe dan ook geen lange voetmarsjen meer afleggen, zeker niet door zo een deprimerende tunnelpijp. Indien de busdienst niet was verbeterd, zouden de gebruikers van de voetgangers-tunnel toch in toenemende mate op de auto hebben overgeschakeld. De vraag is bijgevolg welke structurele maatregel kan worden uitgewerkt om het OV tussen LO en RC zodanig aantrekkelijk te maken, dat de aangroei van het particulier verkeer erdoor in belangrijke mate wordt afgeremd.

De spoorweg heeft zijn grootste bijdrage dus al geleverd. De elektrifikatie van de spoorlijn Gent - Kortrijk in 1979 en een frekwentere sneldienst kunnen nog wel een aantal wagens van de E3 afhouden, maar het valt thans niet uit te maken hoeveel dat er zullen zijn. De autobus van zijn kant bereikte het eind van zijn mogelijkheden. Er kan voor hem geen snellere weg, geen frekwentere dienst worden uitgevonden. Een bus zit trouwens gauw vol, en om in een autobus te moeten rechtstaan, zal niemand eraan denken zijn auto thuis te laten.

Men zou kunnen denken aan de (pre)metro, zoals uitgewerkt in het Imalso-voorontwerp 1966. Dit is niet meer dan de huidige autobus op sporen te plaatsen. De vervoerskwaliteit verbetert dan wel lichtelijk, maar de belangrijkste nadelen blijven bestaan.

Die nadelen zijn:

- de grote en tijdrovende omweg: eerst van LO terug westwaarts, dan noordwaarts om de "pijp" in te draaien, vervolgens opnieuw richting zuid, naar het stadscentrum toe;
- geen verbinding wordt tot stand gebracht tussen LO en het dichtstbijgelegen gedeelte van het centrum: de omgeving Groenplaats.

Hoewel LO - Groenplaats in vogelvlucht geen 1000 meter van elkaar liggen, duurt het per OV 25 tot 30 minuten enkele reis met overstap om de afstand te overbruggen. Dan maar liever met de auto. De Groenplaats en omliggende vormen echter een gebied met zware parkeerproblemen. Dus gaat men beter ... te voet, door de ongezellige voetgangers-tunnel. Het duurt echter een kwartier, alleen al om van de ene naar de andere oever te lopen.

Geen van de manieren om over het water te komen voldoet. Er is dus nood aan een rechtstreekse verbinding LO - Groenplaats - Centraal Station. Konkreet gezien houdt dit in dat de bestaande premetro vanaf de Groenplaats onder de stroom zou doorlopen en in de as van de Blancefloerlaan aan de oppervlakte ~~komen~~ anal ondergronds te hebben haltgehouden op LO. Eén tramlijn zou in lusvorm Linkeroeverstad bedienen (15.119 inwoners), een andere lijn zou recht-door lopen naar Zwijndrecht, Melsele en Beveren (samen 33.000 inwoners). De tramlijnen worden op of naast de bestaande wegen aangebracht, op een strikt van het autoverkeer gescheiden baan en zij beschikken over elektronische prioriteitsregeling aan de verkeerslichten.

Voordelen van dit systeem:

- voor de OV-gebruikers:
 - rittijd is 40 % korter (Beveren - Antwerpen in 17 ipv. 30 minuten, Blancefloerlaan - Groenplaats in 3 ipv. 15 minuten);

- frekwentere en meer comfortabele dienst (trams met grote capaciteit, uiteraard geen eendelige PCC-trams van 29 zitplaatsen);
- voor de autobestuurders:
mogelijkheid om de wagen aan een parkeerstation op LO te stallen en vandaar op 3 tot 5 minuten het centrum te bereiken per tram, ipv. voortdurend met parkeerproblemen te moeten worstelen of te voet de afstand te moeten afleggen;
- voor de exploitatie van het OV:
minder voertuigen in omloop of evenveel voertuigen voor een meer frekwente omloop, plus verhoogde rendabiliteit van de Metrokoker Groenplaats - Centraal Station;
- voor de inwoners van Linkeroever-stad:
die zullen niet langer genoodzaakt zijn lange marsjen door de lange, kille en grijze voetgangerstunnel af te leggen.

Het voordeel van een premetro-verbinding Groenplaats - LO tov. de huidige toestand is zo ruim, dat deze effectief kan gelden als de gezochte structurele maatregel om het OV zoveel meer aantrekkelijk te maken, dat de automobilist zijn wagen thuislaat of tenminste bij de voorlaatste halte overstapt.

Overigens, bij een breedte van slechts 9 meter en een lengte van 1200 meter (hellingen inbegrepen) is de premetro de goedkoopst mogelijke oeververbinding. Hij stelt ineens een grote capaciteit ter beschikking: 12 tot 15.000 personen per uur en per richting, al naar gelang het tramtype dat men gebruikt.

Voor een premetro-verbinding bestaat van meet af aan een interessante markt. Deze vervoersvorm is immers in staat een ruim aandeel voor zijn rekening te nemen van personen die zich willen of moeten verplaatsen.

Dit potentiële marktaandeel bestaat uit (uitgedrukt in aantal passagiers per dag):

- de totaliteit van het huidig busvervoer	17.500
- het grootste deel van het voetgangersverkeer in de tunnel (bv. 70 % van 6.980)	5.000
- een gedeelte van het huidig wegverkeer in de zone LO - Beveren - Burcht, dat momenteel via de oude wagentunnel de Antwerpse binnenstad bereikt (1) (bv. 40 % van een daggemiddelde van 8.892 personen)	4.000
TOTAAL :	<u>26.500</u>

Hierbij is dan nog geen rekening gehouden met veel lokaal verkeer door de Kennedytunnel, omdat daarover geen concrete gegevens beschikbaar zijn. Anderzijds kan een moderne tramlijn rustig worden verantwoord voor zelfs heel wat minder dan 26.500 passagiers per dag.

De koker, die in het Imalso-voorontwerp 1966 voor openbaar vervoer is voorbehouden, wordt best aan de spoorweg gelaten. In aansluiting met de ondergrondse spoorweg Berchem-Dam te Antwerpen kan een vertakking doorlopen naar LO op grote diepte, dit voor de treinen, komende uit het Waasland. Die kunnen op deze manier 7 tot 10 minuten inwinnen, wat dan weer deze vorm van OV aantrekkelijker maakt tov. de

(1) Afgeleid uit een onderzoek door de Dienst voor de Ruimtelijke Ordening van de stad Antwerpen, 1973. Dit dokument wordt nader onderzocht in hoofdstuk VI.

HOOFDSTUK VI : WELKE OEVERVERBINDING
VOOR HET AUTOVERKEER ?

Het is mogelijk dat men onvoldoende gelooft in de mogelijkheden van het openbaar vervoer om de verdere uitbreiding van het verkeer tussen linker en rechter oever van de Schelde op te vangen in de toekomst. Men zou ook kunnen stellen dat het geen wijs beleid is een verzadigd wegennet ongemoeid te laten. Gemiddeld tweemaal per maand doet zich een ongeval voor in of nabij de Kennedytunnel. Het gebeurt dat dit ernstige afmetingen aanneemt en als gevolg daarvan een fikse verkeersopstopping verwekt. En wat indien ooit iets aan een van de twee tunnels zou haperen op technisch vlak (scheuren, verschuiving)?

Zoals gezegd, staan er - voor wie bijkomende autoverkeersmogelijkheden tussen LO en RO wil scheppen - 3 oeververbindingen open: (1)

- Hemiksem - Bazel (54.000 voertuigen/dag)
- Imalso-voorontwerp 1966 (36.000 voertuigen/dag)
- Liefkenshoektunnel (36.000 voertuigen/dag)

Hun gezamenlijke capaciteit bedraagt dus 126.000 voertuigen per dag, wat, toegevoegd aan de huidige capaciteit van 71.000, bijna een verdrievoudiging zou betekenen. Het is evident dat zoiets, zelfs in een zeer verre toekomst geprojecteerd, overbodig is. Men moet bijgevolg uit de mogelijke nieuwe oeververbindingen diegene kiezen, welke verkeerskundig het meeste nut oplevert.

ABLLO, WALKO en SIGMA stellen de voorafgaande eis dat de nieuwe oeververbinding geen extra milieubelasting mag betekenen, rechtstreeks noch in afgeleide vorm.

De Liefkenshoektunnel is gesitueerd in het nu reeds ten behoeve van haven en industrie omgewoelde gedeelte van

(1) opgegeven capaciteiten vgl. Kirschen cs., verwijzing volgt blz. 83

de polders van Kallo. Hij sluit aan bij de RW 617 Antwerpen - Knokke (LO) en op de Tijsmanstunnel (RO). Voor het baanvak RW 617 - Tijsmanstunnel kunnen thans vanuit milieuoogpunt geen bezwaren worden ingebracht. Er is eenvoudig geen milieu meer.

De oeververbinding Hemiksem - Bazel is gesitueerd in het Natuurpark Scheldeland. De aansluitende autoweg loopt verder doorheen de vallei van de Barbierbeek en de Haasdonkse bossen. Dit is, ekologisch bekeken, totaal onaanvaardbaar. Om redenen, hierboven aangehaald.

De Imalsotunnel sluit volledig aan bij het bestaande wegennet en beroert geen woon-, landbouw- of natuurgebieden. Hiertegen rijzen dus geen milieubezwaren, zeker niet indien de bouw van de toegang op LO op een ekologisch verantwoorde manier wordt aangepakt.

Laten we nu even afstappen van het standpunt milieu. Welke oeververbinding is prioritair op verkeerskundig vlak. De redenering van Openbare Werken, dat men de Grote Ring maar moet aanleggen om kans te hebben dat "het verkeer" erdoor geholpen zou worden, is gewoonweg absurd. De juiste keuze hangt immers af van het vertrekpunt en de bestemming van alle individuele verkeersdeelnemers samen. Had men ooit dit gegeven onderzocht, dan zou men nu op rationale grondslag een gerechtvaardigde keuze kunnen maken. (1) Dan zou men tenminste de miljarden kunnen besteden met de zekerheid het gestelde doel te zullen bereiken, en niet met "kans op een niet-geformuleerd oogmerk", zoals Openbare Werken het thans blijkbaar voorheeft.

(1) In de eerste uitgave van deze brosjure, december 1973, werd reeds aangedrongen op het instellen van een verkeersonderzoek. Openbare Werken werd in het bezit gesteld van dit document. Ondertussen zijn 3 jaar voorbijgegaan. Een antwoord laat echter nog steeds op zich wachten en er werd niets ondernomen.

In afwachting van een globale verkeersstudie voor Antwerpen zou, volgens strenge logika, elke beslissing desbetreffend moeten worden uitgesteld (tenzij mbt. de premetro, die voldoende verantwoord is). Toch wijzen enkele gegevens in een duidelijke richting.

In de jaren vijftig en begin zestig bestond er onenigheid over het feit of een nieuwe oeververbinding in het noorden dan wel in het zuiden van de Antwerpse agglomeratie diende te worden gebouwd. Uiteindelijk viel de keuze op de Kennedytunnel, die in het zuiden van het stadsgewest werd ondergebracht.

Sedert het jaar van de keuze (1961) heeft het noorden van de stad een veel grotere uitbreiding gekend dan het zuiden. Heel het zgn. tienjarenplan voor de haven (RO) is na 1961 uitgevoerd: in het noorden zijn een aanzienlijke tewerkstelling en produktie geïnstalleerd. De verkeersverwekkers zijn in het noorden bijgevolg sneller toegenomen dan in het zuiden het geval was.

Het is dus niet logisch thans nogmaals aan een zuidelijke verbinding de voorkeur te geven. Een noordelijke verbinding is verkieslijker. Dit pleit voor de Liefkenshoek-tunnel en de Imalsotunnel -- voorontwerp 1966.

Maar er is meer. In het havengebied zijn op RO én LO chemische bedrijven gevestigd (vaak plants van dezelfde firma's op de beide oevers); die produkten en mensen moeten uitwisselen. Om deze bijzondere reden wordt een rechtstreekse oeververbinding gevraagd tussen de twee industriegebieden, in het noorden dus. Daar waar de Kennedytunnel verzadigd is, maar toch nog een vlotte doorstroming kent, is de Waaslandtunnel (meer noordelijk gelegen) oververzadigd. Het stadsbestuur van Antwerpen stelde een onderzoek in dienaangaande. (1) In feite vormde de aanleiding hier toe de nakende sluiting van de Waaslandtunnel wegens her-

(1) Verkeersstudie Waaslandtunnel, stadsbestuur Antwerpen
(4 juni 1973)

stellingswerken. Bedoeling was de tijdelijke gevolgen daarvan op het verkeer na te gaan.

De resultaten van dit onderzoek waren alleen voor de inwendige dienst bestemd en werden niet gepubliceerd. Dat is jammer, want zij zijn verhelderend voor de oeververbindingsskwestie. Meer dan 90 % van het waargenomen verkeer komt van Linkeroever-stad, Beveren, Melsele, Zwijndrecht en Burcht plus de Scheldekant ten zuiden van Antwerpen. Het is bestemd voor de binnenstad, de haven-Zuid, de havenmidden (tot aan General Motors) en de noordelijke woonwijken (Ekeren, Schoten, Merksem). Deze bewegingen kunnen niet door een andere geplande oeververbinding worden opgevangen. Op RO legt 80 % van het Waaslandtunnel-verkeer minder dan 5 km af, wat dus beslist buiten de invloed valt van de twee Grote Ring-oeververbindingen. Dit wil zeggen dat, zelfs na de realisatie van de Liefkenshoektunnel én Hemiksem - Bazel, de Waaslandtunnel nog verstopt zal blijven tijdens de spitsuren.

Dit besluit is niet verwonderlijk, vermits overal vastgesteld wordt dat het allergrootste gedeelte van het verkeer dat zich in en rond een agglomeratie ontwikkelt, plaatselijk verkeer is. Zo hield men bv. bij de opmaak van de studie Kirschen (1) voor de grote agglomeraties rekening met een percentage aan doorgaand verkeer ten belope van slechts 10 %. Dit percentage vindt men (tot een maximum van 15 %) in alle standaardwerken voor verkeersdeskundigen terug. (2)

(1) Een vijfjarenplan voor het Belgisch wegennet, Kirschen cs., Brussel 1975 - aangevuld door een persoonlijk gesprek met een van de opstellers, zijnde professor Claude Vandermotten (ULB) - dit gesprek vond plaats te Brussel op 3 maart 1976.

(2) zie o.m. Traffic in Towns, Buchanan cs., His Majesty's, Londen 1963.

Deze gegevens pleiten natuurlijk ten gunste van het Imalso-voorontwerp 1966. Toch mag men niet vergeten dat zulk een tunnel vooral het autoverkeer naar de binnenstad aanmoedigt, binnenstad die wat Antwerpen betreft reeds onder te zware druk staat van het autoverkeer. De gegevens spelen dus veeleer in het voordeel van de premetro, die een efficiënt en milieuvriendelijk lokaal vervoer naar de binnenstad kan verzekeren.

Men mag geredelijk aannemen dat een behoorlijk deel van het vrachtverkeer op de E3 naar de haven verloopt. Deze trafiek kan wel door de Liefkenshoek-verbinding worden opgevangen, maar heeft aan een aansluiting via Bazel - Hemiksem niets verdiend.

TABEL 4 / VERGELIJKENDE AFSTANDEN van de VERKEERS-
WISSELAAR BARBIERBEEK naar:

1. <u>Noorderlaan - Leopolddok</u> (midden havenzone)		
- via Liefkenshoek	29 km	} omweg 20 %
- via Bazel - Hemiksem	35 km	
2. <u>kruispunt Blauwhoef</u> (noordelijke havenzone)		
- via Liefkenshoek	30 km	} omweg 43 %
- via Bazel - Hemiksem	43 km	
3. <u>verkeerswisselaar Tijdsmanstunnel</u> / richting Nederland (meest noordelijk gelegen bedrijven)		
- via Liefkenshoek	24 km	} omweg 67 %
- via Bazel - Hemiksem	41 km	

Men ziet moeilijk in welk verkeer de Grote Ring (zuidelijke verbinding) van de E3 kan afnemen. Het echt doorgaand verkeer is gering, maximum 15 %, zoals gezegd. Berekend op basis van het huidige groeiritme van het oeveroverschrijdend verkeer (3,5 %), zou het ontlastend effect van de Grote Ring (zuid) op de E3 na ongeveer 4 jaar zijn tenietgedaan. Op dat ogenblik valt men terug op de huidige toestand. Anders gezegd: werden de geïnvesteerde miljarden in de Schelde gooid.

Hoogstens zou men kunnen beweren dat het verkeer naar de zuidelijke stadsgordel (Hoboken, Kontich, de E10 e.a.) gemakkelijker verloopt. Men zou namelijk van buiten de stad kunnen penetreren. Dit is echter onjuist. Kaart 4 op blz. 81 toont het penetratieverkeer. 's Morgens is de drukte op de radiale agglomeratiewegen het grootst in de richting Antwerpen, en is het kalm in de tegenovergestelde richting. Via de E3-Kleine Ring wordt het verkeer, komend van buiten de stad, op de radiale wegen gebracht, waar het op minder drukke rijstroken zijn bestemming in de tweede stadsgordel kan bereiken. 's Avonds doet zich hetzelfde verschijnsel voor, maar dan in omgekeerde zin.

Met de Grote Ring zou men penetreren van helemaal buiten de stad: men zou dus naar zijn bestemming rijden over de rijstroken, die reeds overdruk bezet zijn. Deze vaststelling heeft Buchanan (1) ertoe aangezet, mede op grond van berekeningen, de raakwegen (zoals de huidige E3-Kleine Ring er een is) (2) aan te prijzen en de ringwegen (zoals de geplande Grote Ring er een zou moeten worden) af te wijzen.

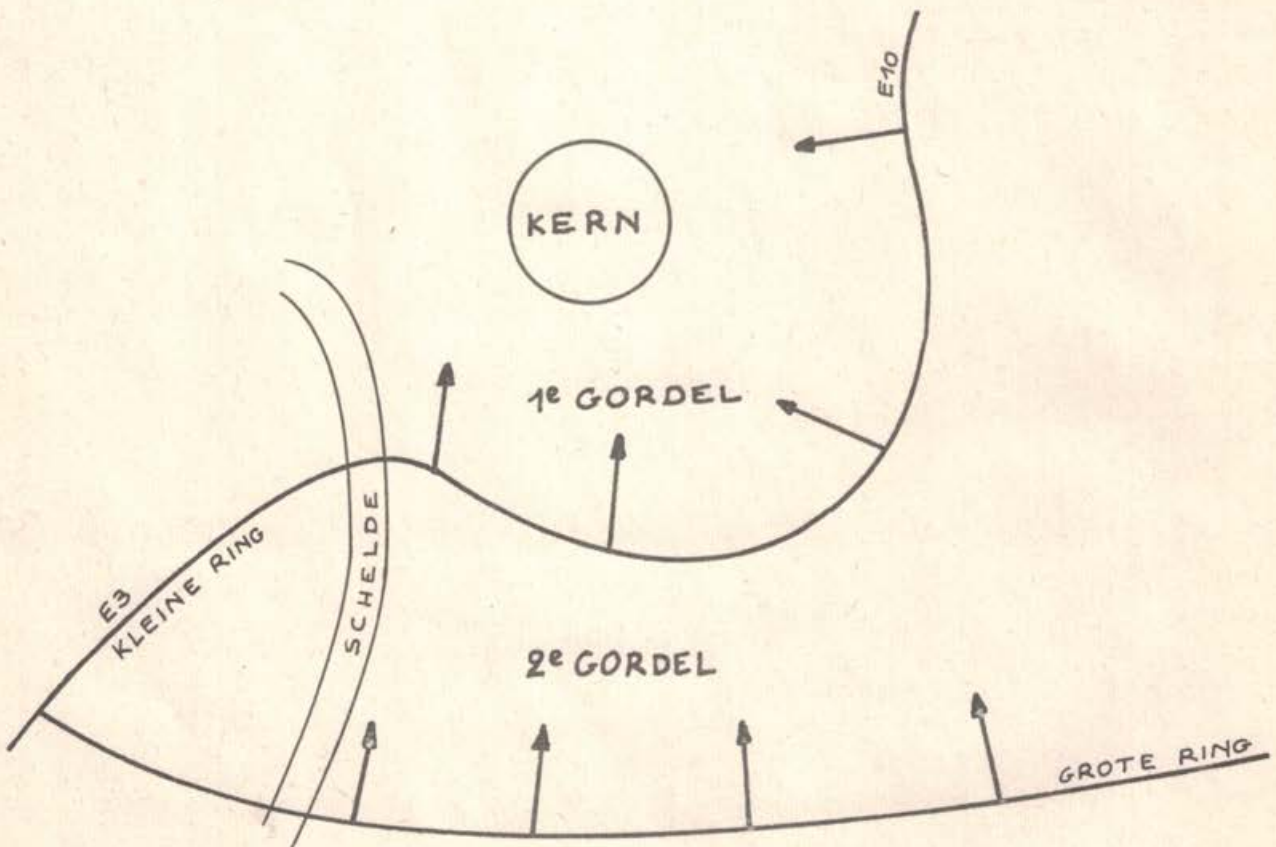
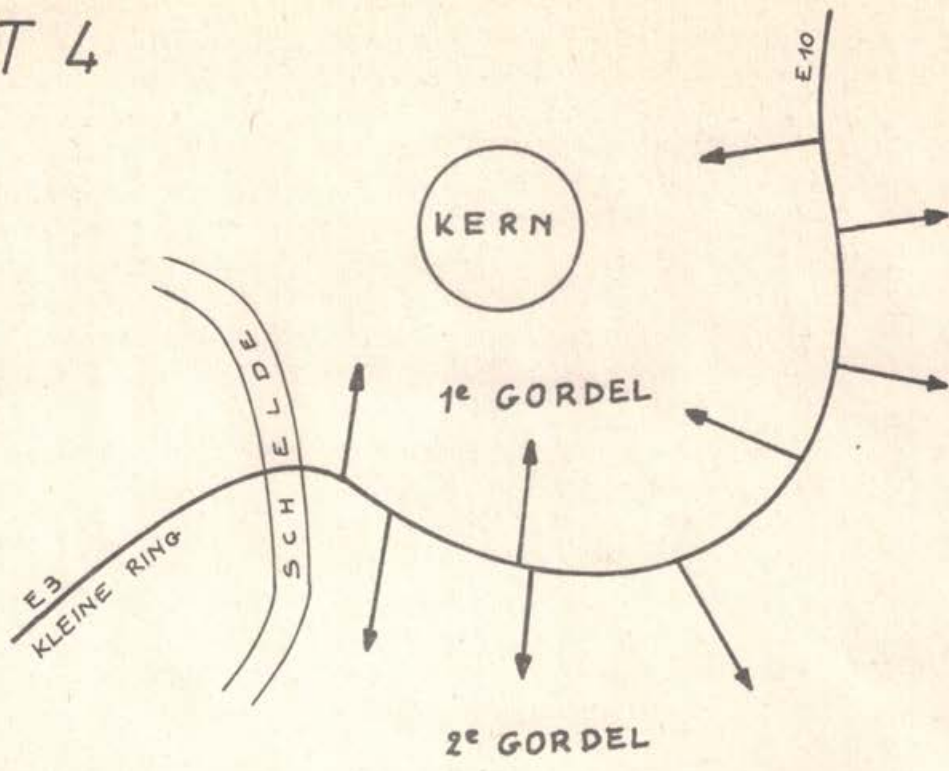
Besluit :

De beschikbare gegevens wijzen uit dat de nieuwe Imalso-tunnel en de Liefkenshoektunnel voor het verkeer een meer noodzakelijk karakter hebben dan de verbinding Hemiksem - Bazel. De nieuwe Imalso-tunnel en de Liefkenshoektunnel tesamen zouden de huidige capaciteit (18.000 + 60.000) van de oeververbindende wegen (met 2-maal 36.000 voertuigen

(1) O.C.

(2) Een raakweg is een weg die van het platteland naar de stad toeloopt, maar die omheen de eigenlijke stadskern gaat en dan weer door de buitenste stadsgordel naar het platteland toekomt.

KAART 4



per dag) opdrijven van 78.000 tot 150.000 voertuigen per dag. Met twee nieuwe oeververbindingen kunnen er dus - in vergelijking met vandaag - dubbel zoveel auto's rijden van LO naar RO en omgekeerd.

De bevolking groeit zo goed als niet meer aan, de industrialisering van de LO verloopt veel trager dan verwacht en wat er aan industrie nog zal bijkomen, is weinig arbeidsintensief.

Men ziet dus niet goed in wat in lengte van jaren 72.000 extra autoritten tussen LO en RO vandaan zouden moeten komen. Twee bijkomende oeververbindingen voor het autoverkeer volstaan op lange termijn. Een derde oeververbinding tussen Bazél en Hemiksem is daar niet bij nodig.

HOOFDSTUK VII : DE GROTE RING EN DE STUDIE-KIRSCHEN

In de zomer van 1975 werd een boekwerk gepubliceerd, "Een vijfjarenplan voor het Belgisch Wegennet", uitgegeven en verkrijgbaar bij de Belgische Wegenfederatie (BWF). Deze vereniging liet een universitair team olv. professor Kirschen (ULB) onderzoeken welke wegen op louter economische grondslag mochten opgenomen worden in het vijfjarenplan 1976-1980.

Milieu-argumenten werden hier bewust buiten beschouwing gelaten. De studie kalkuleert zo realistisch mogelijk de aangroei van het wagenpark, prijs van tijdwinst, brandstofbesparing, kosten. Zodoende komt men voor een 220-tal wegenprojecten tot een kostprijs en een (economische) batenberekening. Het tweede element, gedeeld door het eerste, geeft een rendabiliteitscoëfficiënt, op grond waarvan alle projecten worden gerangschikt.

Gezien de enorme kosten per kilometer kunnen de autowegen in het algemeen niet op even gunstige cijfers rekenen als de gewone wegen en de viervakswegen. De berekening werd zodanig opgevat, dat ongeveer alle beschouwde projecten als nog rendabel uitvallen. Toch halen de meeste autosnelwegen de rendabiliteitsdrempel niet.

De Grote Ring rond Antwerpen wordt wel met een min of meer behoorlijk cijfer gekwoteerd. Hij werd evenwel beschouwd in zijn oude configuratie (= volledig gesloten ringweg), die inmiddels werd opgegeven. Het gedeelte (Ekeren -) R0 - Liefkenshoek - Haasdonk (E3) met 23,5 km lengte wordt geschat op 3 miljard 751 miljoen frank, (1) met een rendabiliteit van 10,6 %. Het is 77e geklasseerd, wat betekent dat er in België 76 wegenprojecten zijn met een grotere rendabiliteit.

(1) prijzen van 1974

Het gedeelte Grote Ring over Haasdonk - Bazel - Hemiksem - Wilrijk (E10) staat 137e gerangschikt. Het is 13 km lang en zou 2 miljard 935 miljoen kosten. Hier zou de rendabiliteit 5,2 bedragen. Er zijn in België dus 136 projecten die rendabeler zijn dan de verbinding Bazel - Hemiksem.

De kwestie van het Antwerps - Wase oeververkeer is een goede case om de studie-Kirschen te relativieren. Immers, het Imalso-voorontwerp 1966 voor een nieuwe Waaslandtunnel is toch ook een wegenproject. In hoofdstuk VI hebben wij het oorsprongs- en bestemmingsonderzoek van het Antwerps stadsbestuur aangehaald, waaruit blijkt dat de taak van de Waaslandtunnel door geen enkele andere oeververbinding voor het autoverkeer kan worden verlicht. De Waaslandtunnel heeft nu reeds een verzadigingspunt bereikt. Toch werd dit belangrijke project niet in het vergelijkend onderzoek van Kirschen cs. opgenomen.

Dit liet veronderstellen dat er iets mank liep met de gegevens, waarop Kirschen cs. zich hebben gesteund om te berekenen hoeveel verkeer de Grote Ring later zou verwerken. Wij spraken daarom persoonlijk, eerst met professor Gust Blauwens van de UFSIA te Antwerpen, (1) nadien met professor Claude Vandermotten van de ULB, (2) beiden mede-opstellers van het rapport-Kirschen.

Over de Grote Ring rond Antwerpen zei prof. Vandermotten dat de verkeersberekeningen werden gemaakt op grond van ruwe schattingen, o.m. gesteund op de ervaring met de openstelling van vorige oeververbindingen; dit punt is echter een zwak element ("un element de faiblesse") in het geheel, wat trouwens ook voor andere ringwegen geldt, reden om dit aspect met juistere gegevens opnieuw te onderzoeken.

(1) te Antwerpen op 5 januari 1976

(2) te Brussel op 3 maart 1976, nav. een voordracht over het rapport-Kirschen in het Institut de Géographie

Voor het overige kunnen wij rustig de beperkingen van de studie-Kirschen onderschrijven, zoals die door prof. Vandermotten werden samengevat.

- a/ Er is geen regionaal evenwicht ingebouwd (dit punt doet hier niet ter zake).
- b/ De effecten op de nationale economie (inflatie, tewerkstelling) werden niet gemeten.
- c/ De ekologische elementen werden niet verrekend. De milieukosten bepalen zou trouwens een arbitraire zaak zijn. Milieu tegen rendabiliteit afwegen vormt een politieke optie.
- d/ De studie houdt geen rekening met andere verkeersmogelijkheden, zoals het openbaar vervoer.

In een kritiek op het dokument-Kirschen (1) pogen ir. E. Mannaert van Openbare Werken en J. Vandekerckhof de algemene tendens van deze studie (gewone wegen bouwen is economisch meer verantwoord dan A-wegen aanleggen) enigszins om te buigen.

Daarbij wordt over ringwegen het volgende gezegd (p. 714). "We zouden graag weten wie in dit verband twijfelt aan het nut van de Grote Ring rond Brussel. Het is volgens elke verkeersprognose zeker dat er onmiddellijk zeer veel verkeer zal zijn, en dat het dus een uiterst rendabele investering is. (...) Een dergelijke redenering kan men ook toepassen op de Grote Ring rond Antwerpen, steunend op het reeds verzadigd zijn van de Kleine Ring."

Hier komt aan het licht dat de professoren, doctors, ingenieurs van Openbare Werken zich niet de moeite getroosten om hun wetenschappelijke bagage te gebruiken voor een grondige ontleding van de vastgestelde verzadiging, maar dat zij zich - althans in dit geval - klakkeloos steunen op forfaitaire en nergens bewezen analogieën.

(1) Kritische beschouwingen omtrent "Een vijfjarenplan voor het Belgisch Wegennet", Economisch en Sociaal Tijdschrift, 29e jaargang nr. 6 (december 1975), UFSIA Antwerpen.

In het licht van de Grote Ring-affaire zijn volgende formuleringen uit het artikel van Mannaert interessant:

(blz. 695-696) "Van een wegenbeleid dat erin bestond gewoon de kwaliteit van de wegverharding te verbeteren, is men er vandaag toe gekomen beleidsbeslissingen te nemen, die steunen op wetenschappelijke gegevens." (1)

Waar zijn die gegevens ivm. Antwerpen?

(blz. 706) "Een tweede belangrijke faktor is het leefmilieu. (...) In dit laatste verband zal men sterk rekening moeten houden met wat er in een bepaald gebied nog (sic) aan groen rest (resic)." (1)

De Grote Ring rond Antwerpen, op blz. 714 verdedigd, zoekt precies zijn weg door wat aan (waardevol) groen nog overblijft in ons gewest.

Openbare Werken zou moeten doen wat prof. Vandermotten voorstelt: een globaal verkeersonderzoek ondernemen voor geheel Antwerpen. Pas dan zal men beslissingen kunnen nemen op grond van wetenschappelijke gegevens.

Tot slot weze nogmaals onderstreept dat, hoe rendabel hij ook moge zijn, een autosnelweg niet door een natuurpark hoeft te lopen. Het verkeer kan andere wegen zoeken, maar een natuurgebied kan men nooit vervangen noch herscheppen.

(1) onderlijning door de redactie

HOOFDSTUK VIII : DE GROTE RING
TUSSEN DE E3 EN RW 617

De aanleg van de Grote Ring tussen de E3 (omgeving Haasdonk, wijk Kraai) en de rijksweg 617 ("expresweg" Antwerpen - Zelzate - Knokke) heeft gevolgen voor het milieu, net zoals het zuidelijk baanvak. De snelweg zou vlak naast de dorpskom van Haasdonk lopen. Heel de gemeente komt hierdoor in de bulderzone te liggen. Dit is een belangrijk negatief effect.

Vorbij de dorpskom loopt de snelweg door het bosgebied van Haasdonk, op het gewestplan aangeduid als N (natuurgebied). Ook deze zone, in feite - en door de planologen als zodanig erkend - passief recreatiegebied, valt in de bulderzone en wordt bijgevolg voor zijn toegewezen functie onbruikbaar.

De Grote Ring is tussen Haasdonk (E3) en de RW 617 juistgeteld 10,2 km lang. Hij is (wegdek, hulpstrook, bermen van de kruisende wegen inbegrepen) 150 meter breed. Wil de Grote Ring voor plaatselijk gebruik van enige betekenis zijn, dan moeten 3 toeritten worden gepland: Haasdonk, de RW 14 (de zgn. oude E3 tussen Antwerpen en Gent) en Zillebeke (op de weg Beveren - Vrasene). Nu wil de ongeschreven wet dat er slechts één toerit mag zijn elke 6 kilometer en niet meer. Bijgevolg zou er tussen Haasdonk (E3) en de Beverenpolder slechts één toerit voor de Grote Ring mogen komen, nl. ongeveer halweg, dus aansluiting gevend op de RW 14 Antwerpen - Gent. (1)

(1) Het is op grond van deze "regel" dat Beveren geen E3-toerit aan de weg naar Kruikebeke heeft verkregen. Men handhaaft dit criterium om veiligheidsredenen: veel op- en afritten achter elkaar leveren extra gevaar op voor het verkeer wegens te grote snelheidsverschillen en kruisende verkeersbewegingen.

Dan valt echter het voordeel weg, dat sommigen (o.a. te Beveren) aan deze weg toekennen, namelijk dat hij een gemakkelijke verbinding zou scheppen tussen Haasdonk, Beveren en het havengebied LO (plus RO). Geen enkele Beverenaar echter zal eraan denken eerst 3 km pal in de verkeerde richting te rijden (tot aan de verkeerswisselaar met de RW 14), om dan de Grote Ring richting haven te nemen. Hij zal nog altijd korter af zijn over de gewone weg Beveren - Kallo.

Dit is een zaak. Er is echter meer. Bij een minimale gemiddelde breedte van 150 meter onttrekt de Grote Ring op dit baanvak 153 hektaren aan de landbouw (cf. supra). Dit is een te groot offer voor een gebied als het Waasland, dat wegens de industrialisering van de polder 1/5e deel van zijn landbouwareaal, en dan nog wel het vruchtbaarste gedeelte, moet opgeven. (1)

In feite beperkt de functie van de Grote Ring, gedeelte Kraai - Beverenpolder, zich tot één enkel element. En dat is het nijverheidsgebied van de haven van Antwerpen-RO te verbinden met de richting Gent (en Frankrijk). Immers, voor de verbinding van de haven-LO met Antwerpen vormt RW 617 ("expresweg") de kortste weg. Blijft dus alleen de richting Gent als nuttig element.

Hoe groot is de verkeersstroom naar Gent? Hierover zijn geen concrete gegevens beschikbaar. Wel weten wij het volgende. Enige tijd geleden werd gezegd dat men, bij prioriteit, de uitbouw van de Krijgsbaan als snelverkeersweg primair net I zou realiseren. De Krijgsbaan (RW 213) loopt van de E3 (grondgebied Burcht, Hoge Akkerhoek) noordwaarts naar RW 617 langs het Fort van Zwijndrecht en de wijk Stenenkruis (Melsele). Op dit ogenblik is de Krijgs-

(1) Als verlies moet men ook aanrekenen de ruimte voor de ontginningsputten, waar het zand voor de ophoging vandaankomt. En die zijn niet van de kleinste (voor de E3 bij St. Niklaas: 36 hektaren).

baan een tweebaans gewone weg tussen de E3 en de RW 14, een min of meer verharde weg van de RW 14 tot het Fortje Halfmaan, en de laatste 500 meter bestaan uit een brede, niet verharde dam. Aan de Hoge Akkerhoek bestaat een E3-toerit.

Drie jaar geleden werd in de pers reeds gewag gemaakt van de uitbouw van de RW 219. (1) Merkwaardig is eveneens dat in de begroting van Openbare Werken reeds tweemaal geld stond ingeschreven (in 1974 en 1975) voor de verwezenlijking van de bredere Krijgsbaan. De moeilijkheid zou er echter in bestaan (2) dat de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen maar niet wil klaarkomen met haar ontwerp van brug over de spoorlijn 59 Antwerpen -- Gent. Nabij het Fort van Zwijndrecht moet de Krijgsbaan immers over de spoorweg lopen. Op deze plaats bestaat thans een gewone overweg.

Dat reeds geld voorzien was, vormt een bewijs van het feit dat Openbare Werken zelf de verwezenlijking van deze verbinding vast op het oog heeft, tesamen met de Grote Ring. Indien de Krijgsbaan over heel haar lengte als een gewone weg was ingericht, dan zou zij nu reeds gebruikt worden door de bewoners van de Wase Scheldekant, die tewerkgesteld zijn in het industriegebied op de (noordelijke) linker oever.

In de Krijgsbaan schuilt echter een veel interessanter potentieel nut, dan deze relatief geringe verkeersstroom. Wanneer men de afstand gaat meten tussen enerzijds de toekomstige verkeerswisselaar van de E3 met de Grote Ring nabij Haasdonk (wijken Kraai en Mosselbank), en anderzijds met de RW 617 in de Beverenpolder, dan stelt men

(1) Het Vrije Waasland, 9 maart 1973

(2) volgens senator Marcel Van der Aa, die in deze kwestie reeds herhaaldelijk tussenbeide kwam, en bevestigd door ir. Valeer Voutmans, adviseur op Openbare Werken, tijdens een forumgesprek te Antwerpen op 6 april 1976 (ingericht door het Provinciaal Kader Instituut)

vast dat de afstand tussen beide punten, gemeten volgens de ontworpen Grote Ring, slechts 1,8 kilometer korter is dan dezelfde afstand, gemeten volgens het tracé over de RW 617 (expresweg naar de kust), RW 219 (Krijgsbaan) en de E3 (zie hiervoor kaart 5 op blz. 92). Hoe deze berekening is geschied, moge blijken uit onderstaande tabel.

TABEL 5 / vergelijkende afstand tussen de wijken STEENLAND (Kallo) - KRAAI (Haasdonk)		
- over de Grote Ring	:	11,9 km
- over de Krijgsbaan + E3	:	13,7 km
		1,8 km
meerafstand		
nieuw te bouwen gedeelten:		
	via Grote Ring	via Krijgsbaan
nieuw baanvak	11,9 km	5,5 km (x)
verkeerswisselaars	drie	drie
bruggen onderweg	negen	drie
(x) die 5,5 km zijn samengesteld als volgt:		
	1,3 km = Steenland tot RW 617	
	4,2 km = Krijgsbaan (RW 219)	

Voor een vrachtwagen die 80 km/u rijdt, is de weg over de Krijgsbaan slechts 81 seconden langer dan over de ontworpen Grote Ring. Voor een personenwagen die aan 120 km/u rijdt, duurt de weg via de Krijgsbaan 54 seconden langer dan over de Grote Ring. Op het vlak van tijdwipst bezorgt de Grote Ring bijgevolg een totaal verwaarloosbaar klein voordeel tov. de weg die over de Krijgsbaan loopt.

Daartegenover staat dat het nieuw te bouwen weggedeelte voor de Krijgsbaan slechts 4/10e bedraagt van de nieuw te bouwen Grote Ring, in lengte gemeten; in oppervlakte gemeten komt men hooguit aan 20 %, omdat de Grote Ring over volledig te onteigenen gronden loopt, terwijl de verbrede Krijgsbaan zich goeddeels op openbaar domein bevindt (de zate van de huidige Krijgsbaan). Een andere

reden voor dit verschil ligt in het feit dat er driemaal minder overbruggen tussen de verkeerswisselaars zullen zijn op de Krijgsbaan, zodat bijgevolg minder bermen moeten worden aangelegd dan bij de Grote Ring.

Het is onverantwoord aan een verwaarloosbaar tijdsvoordeel 153 hektaren landbouwgrond te offeren en een hele gemeente (Haasdonk) plus het daarbijgelegen bosgebied aan het lawaai prijs te geven. De Krijgsbaan kan, samen met haar lokale verbindingfunctie, evengoed de verbinding tot stand brengen tussen het industriegebied op IO (en RO) en de E3 richting Gent, als de Grote Ring zulks zou doen. En dan nog wel met een veel geringer offer aan aanlegkosten, ruimte en milieu.

Men kan beginnen door de Krijgsbaan uit te bouwen op het profiel primair net I (1), zoals men zinnens is te doen. Tegelijk dient lintbebouwing te worden geweerd. Wanneer later de toevloed van verkeer, indien die er ooit zou komen, een grotere capaciteit rechtvaardigt, dan volstaat het drie bruggen over de weg te slaan om er een echte autoweg van te maken.

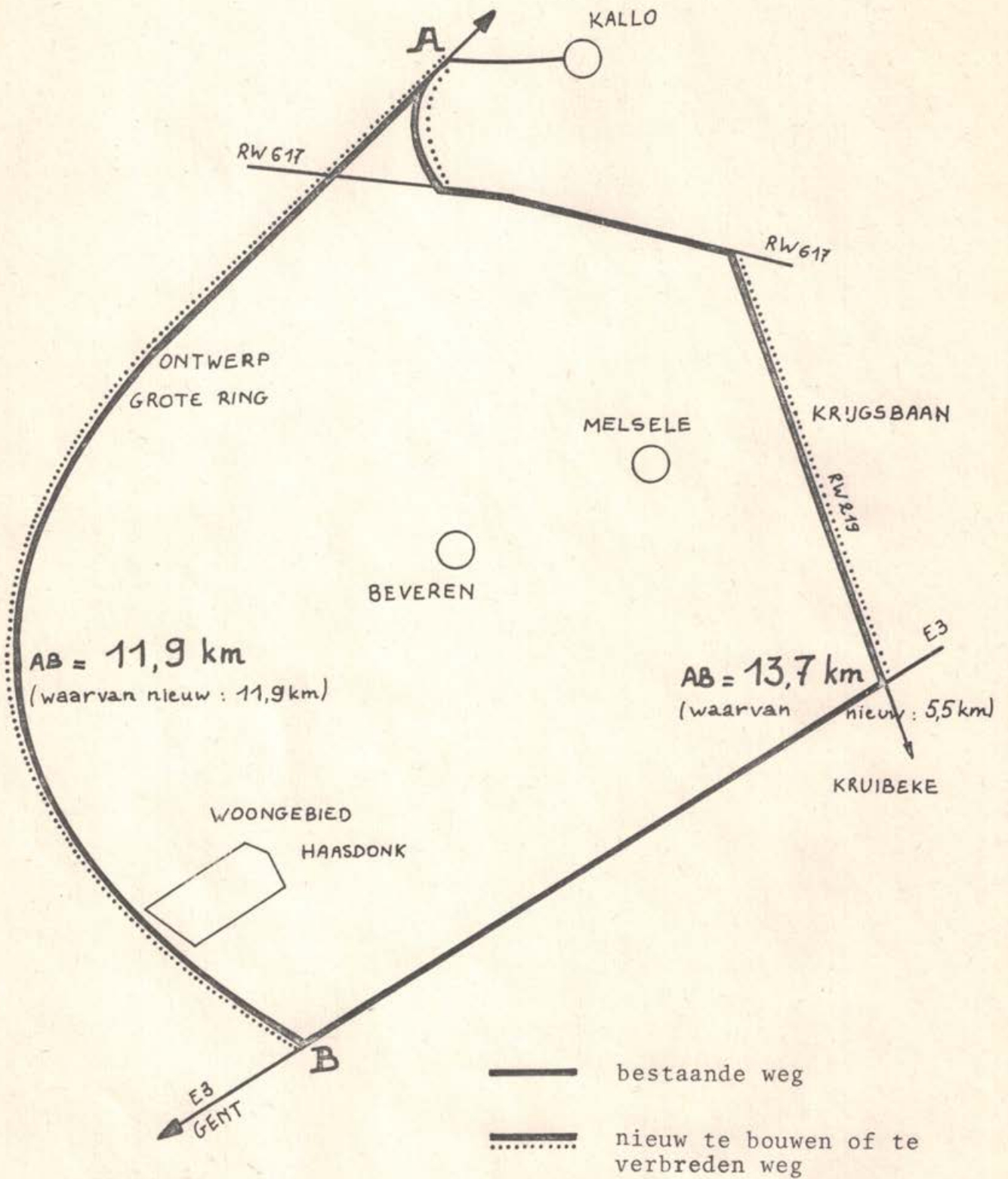
Tenslotte moeten zowel voor de verbreding van de Krijgsbaan als voor de aanleg van de Grote Ring huizen worden onteigend. Het verschil zit 'm hierin, dat men de Krijgsbaan wil uitbouwen (wat onteigening van een aantal huizen meebrengt) en tevens de Grote Ring aanleggen (dus tweemaal huizen onteigenen).

De Grote Ring baanvak Kraai (E3, Haasdonk) - Beverenpolder (PW (17)) lijkt ons dus economisch niet te verantwoorden. Slechts de uitbouw van de Krijgsbaan is van het oogpunt verkeer en milieu uit gezien, wel degelijk aanvaardbaar.

(1) snelverkeersweg met 2x2 stroken, middenberm, betonbreedte 26 meter

KAART 5

LIEFKENSHOEKTUNNEL



SAMENVATTING EN STANDPUNT

Op grond van de gegevens betreffende het oeveroverschrijdend verkeer, uiteengezet in deel 3, komen ABLLO, WALKO en SIGMA tot de volgende vaststellingen.

1. De grootste expansie van het oeveroverschrijdend verkeer is achter de rug. Slechts een trage aangroei blijft nog over. De bestaande oeververbindingen zijn ongeveer verzadigd.
2. De verdere groei van het wagenverkeer, voor zover niet op andere vervoermiddelen kan worden overgeschakeld, kan alleen door (een) nieuwe oeververbinding(en) worden opgevangen. In de jaren die verlopen vooraleer gelijk welke oeververbinding kan gereedkomen, kan elke verkeersaangroei die zich zou voordoen, alleen maar door een verbetering van het bestaande openbaar vervoer worden opgevangen.
2. Geen enkele alomvattende verkeersstudie werd gemaakt voor Groot-Antwerpen. De overheid beschikt bijgevolg niet over de onontbeerlijke basisgegevens om de Grote Ring met oeververbinding Hemiksem - Bazel voor uitvoering voor te stellen.
3. De Grote Ring van de E3 naar Ranst over Hemiksem - Bazel betekent geen doeltreffende verlichting voor de verkeerschaos in de agglomeratie Antwerpen. Volwaardige voorzieningen moeten in noordelijke richting worden gezocht.
4. De meeste verplaatsingen hebben het stadscentrum (in brede betekenis) als herkomst of bestemming. Vermits het niet wenselijk - en nauwelijks mogelijk - is in de stad nog meer auto's te laten rondrijden en par-

keren, ligt de klemtoon in heel de oeververbindingskwestie op het verzorgen van de gepaste infrastructuur ten gunste van het openbaar vervoer. Dit laatste blijkt een grotere taak aan te kunnen, mits er een structurele verbetering in aangebracht wordt. Deze structurele verbetering kan niet anders zijn dan de premetro Groenplaats - Linker Oever met aansluitende realisaties.

5. Drie van de vier oeververbindingen sluiten aan op de bestaande infrastructuur: de premetro, de Imalstunnel (voorontwerp 1966) en de Liefkenshoektunnel. De vierde, Hemiksem - Bazel, sluit niet op de bestaande wegen aan en is slechts zinvol, indien ook een 36 km lange aanvullende autosnelweg wordt verwezenlijkt.
6. De verbinding van het industriegebied LO en RO met de E3, voor het verkeer richting Gent, is goedkoper dan en ongeveer even efficiënt als de Grote Ring.

besluit uit het hele dossier -
standpunt van ABLLO, WALKO, SIGMA

1. Het Natuurpark Scheldeland, de vallei van de Barbierbeek en de Haasdonkse bossen zijn te waardevol om ze aan een autoweg op te offeren.
2. Het verlies van 200 hektaren landbouwgrond is in het Waasland onaanvaardbaar. Er bestaat doodgewoon geen ruimte meer voor nieuwe grote verkeerswegen.

3. De Grote Ring gedeelte RW 617 via Haasdonk en Bazel is niet nodig en zal dat ook nooit zijn. Hij mag dus niet gebouwd worden en zijn tracé moet uit het ontwerp van gewestplan St. Niklaas - Lokeren worden geschrapt. Het Koninklijk Besluit dat dit tracé in de categorie der autowegen rangschikt, dient te worden ingetrokken.
4. De bouw van de premetro Groenplaats - Linker Oever met aansluitende sneltramlijnen moet zo spoedig mogelijk van start gaan.
5. Aanvaardbare nieuwe oeververbindingen voor het autoverkeer zijn de Liefkenshoektunnel en de Inalso-tunnel (voorontwerp 1966). Een grondig verkeersonderzoek voor Antwerpen en zijn omgeving moet uitmaken welke van beide als eerste dient gebouwd.
6. Wil men het haven- en nijverheidsgebied op IO en RO met de E3 verbinden, dan moet zulks gebeuren door de uitbouw van de Krijgsbaan.
7. Om het Natuurpark Scheldeland tegen de aanslag van de Grote Ring en andere bedreigingen definitief te beveiligen, eisen wij dat dit gebied nog in de loop van 1976 het reeds sinds lang voorziene statuut van natuurpark zou verwerven, met alle rechtskrachtige beschermende maatregelen welke daaruit voortvloeien.

BIJLAGE 1 : OPINIEPEILING OVER DE AUTOWEGEN

Eind 1974 liet minister van Openbare Werken Jean Defraigne op nationaal vlak een onderzoek instellen naar de mening van de man in de straat over de autowegen. Deze opiniepeiling werd uitgevoerd door de Organisations Commerciales et Industrielles (OCI), met de medewerking van het studie bureau SOBEMAP. Ondanks parlementaire aandringen wilde de minister zelfs begin 1976 de resultaten van deze enquête nog steeds niet bekendmaken. De gemeenschap had hier nochtans recht op, want het hele onderzoek kostte 4,7 miljoen frank van haar eigen geld. Toen ook een interpellatie in het parlement geen klaarheid bracht, besloot het Anti-Autowegenfront (AAF, zie bijlage 2) uiteindelijk zelf deze opiniepeiling wereldkundig te maken.

Zie hier de grote lijnen van dit 50 bladzijden tellende werkstuk (waarbij nog een 25-tal blz. tabellen):

1. 68,5 % van de Belgen menen dat er veel / in ieder geval genoeg autowegen zijn (blz. 12). "Het zijn de autobestuurders die het meest gebruik maken van de wegen, die zich het meest tevreden verklaren." (blz. 14)
2. De helft van de ondervraagden meent dat men te ver is gegaan met de bouw van autowegen (blz. 27). De kwaliteit en vooral de bijkomende uitrusting laat te wensen over.
3. Er zijn genoeg gewone wegen (73,6 %), maar de kwaliteit ervan laat eveneens te wensen over (68,3 %). Prioriteit verdient de aanleg van fietspaden (68,2 %). (blz. 36) De belangstelling voor de gewone wegen is dubbel zo groot als voor de autowegen. (blz. 37)

	JA	NEE
huidig ritme in de aanleg van autowegen volhouden	30,3 %	49,6 %
meer inspanningen voor uitrusting en onderhoud bestaande gewone wegen (1)	88,4 %	4,- %
spoorwegnet verbeteren	42,7 %	23,5 %

(1) dit wordt door de onderzoekers "eenstemmigheid" genoemd (blz. 38)

4. De Belgen menen dat het tijd wordt om het verkeersbudget gedeeltelijk aan andere zaken te besteden:
 - 80,4 % meent dat evenveel / meer geld moet gaan naar huisvesting als / dan naar verkeer (blz. 40);
 - 74 % vraagt een gelijke / grotere inspanning voor stadskernvernieuwing (blz. 41);
 - 66 % vraagt een gelijke / grotere inspanning voor de waterzuivering (blz. 42).
5. 59 % meent dat de bescherming van het leefmilieu, gelet op de in aanbouw zijnde autowegen en snelle verkeerswegen, niet ernstig wordt aangepakt (blz. 43).
6. Tenslotte meent 63 % dat de verplaatsingsmogelijkheden verbeterd werden, terwijl 22 % van oordeel is dat zulks niet het geval is (blz. 44).

Deze gegevens laten aan duidelijkheid niets te wensen over. Zij vergen bijgevolg geen verdere kommentaar.

BIJLAGE 2 : HET ANTI-AUTOWEGENFRONT

Op 11 oktober 1975 vergaderde te Mechelen de Bond Beter Leefmilieu. Dit gebeurde nav. het eerste kongres over milieubeleid, dat als specifiek onderwerp had: de auto-wegen. Hieruit - en uit ander voorbereidend werk dat elders (o.m. te Sint-Niklaas) werd gepresteerd - groeide een nieuwe groepering: het Anti-Autowegenfront (AAF). Deelnemers waren verantwoordelijken uit diverse aktiegroepen, waarvan de meesten elk voor zich wel ergens met verwoestende wegenplannen werden gekonfronteerd: A24, A8, A9, enz.

Het AAF nam zich voornamelijk voor als draaischijf te funktioneren, zowel voor het ontvangen als voor het doorspelen van informatie, waarvan er heel wat in meer dan één geval nuttige diensten kan bewijzen. Sindsdien deed zich echter een gebeurtenis voor, ten overstaan waarvan het AAF niet stom kon blijven. Dat was namelijk toen de minister van Openbare Werken een opiniepeiling liet uitvoeren, waarvan hij de resultaten niet wilde vrijgeven, ondanks vragen in het parlement (1) en berichten in de pers. (2)

Uiteindelijk raakte toch bekend hoe een en ander in zijn werk was gegaan (zie bijlage 1) en werd zelfs een tweede onderzoek aangekondigd (Ibid.), waarvan de uitslag voor de pers echter al evenmin lang een geheim bleef. (3)

Dit leidde het AAF ertoe een stellingname te publiceren, (4), welke wij omwille van haar belangrijkheid hier integraal overnemen.

(1) vraag nr. 267 door kamerlid Jozef Valkeniers op 10 oktober 1975

(2) Gazet van Antwerpen, 11 december 1975 en 17 februari 1976

(3) Gazet van Antwerpen, 26 maart 1976

(4) op datum van 2 maart 1976

Dit standpunt luidt als volgt:

1. Het AAF kan niet akkoord gaan met het autowegenbeleid van de huidige minister van Openbare werken. Dit beleid vergt te grote offers aan natuurgebieden, landbouwgronden en open ruimten en het beantwoordt overigens niet aan de reële verkeersbehoeften in het Vlaamse land, daar het projecten van te grote omvang voorziet.
2. Het AAF vindt dat, wanneer men veronderstelt dat er verkeersbehoeften bestaan, de overheid eerst een grondig wetenschappelijk onderzoek moet laten doorvoeren, waarbij o.a. rekening wordt gehouden met economische maar ook met ekologische implicaties. De resultaten van dit onderzoek moeten op voorhand openbaar gemaakt worden, waarna een inspraakprocedure op gang gebracht wordt.
3. Het AAF vindt dat het verkeersbeleid moet gestoeld worden op een echte zuinigheid met de bodem; de landbouw in Vlaanderen is immers reeds tot een minimum-areaal teruggedrongen. De nog resterende landbouwgronden moeten blijven dienen voor onze voedselvoorziening; bovendien vormt de landbouw een rechtstreekse of onrechtstreekse bron van blijvende tewerkstelling.
4. Het AAF vindt dat in dit land reeds voldoende waardevolle natuurgebieden en landschappen opgeofferd worden aan A-wegen, zodat ook hier al het nog bestaande moet bewaard blijven.
5. Het AAF is van mening dat zuinig dient omgesprongen met gemeenschapsgelden en dat voorrang moet worden verleend aan projecten van kleinere schaal, maar met onmiddellijk nut: aanpassing van bestaande wegen, plaatselijke afleiding van het verkeer uit provinciesteden en dorpskernen.
6. Het AAF vindt dat een behoorlijk deel van het geld, bestemd voor autowegenbouw, moet aangewend worden voor dijkenbouw, aanleg van fietspaden, openbaar vervoer en stadskernvernieuwing.

7. Het AAF meent dat moeilijk een harmonisch verkeersbeleid kan gevoerd worden wanneer de verantwoordelijkheden versnipperd zijn over teveel ministeries en quasi onafhankelijke diensten (zoals wegenfonds en interkommunales voor A-wegen). Bijgevolg moet men komen tot een overkoepelend ministerie van Verkeer en Ruimtelijke Ordening, dat alle verkeersactiviteiten zou koördineren en nieuwe prioriteiten kan bepalen. Dit ministerie kan zich mede tot doel stellen het verkeer in zijn totaliteit te vermindere- ren door decentralizatie en goede ruimtelijke orde- ning. Het moet ook het zware vrachtvervoer met mi- lieuvriendelijke vervoermiddelen (spoor, water) stimuleren.
8. Het AAF vindt dat, aangezien een groot deel van het Vlaamse land niet over voldoende snelle en komforta- bele voorzieningen voor openbaar vervoer beschikt, een groot deel van het geld, bestemd voor A-wegen, beter kan besteed worden aan het uitbouwen van een aantrekkelijk openbaar vervoer, zowel inzake infra- structuur als inzake dienstregeling.

Deze stellingname, die zowat als het credo mag gelden van het Anti-Autowegenfront, werd binnen de maand met een nieuwe verklaring aangevuld. (1) Dit gebeurde nav. het bekendworden van de tweede opiniepeiling van Openbare Werken. Daarin werd in grote lijnen de uitslag van het eerste onderzoek bevestigd.

Met name werd duidelijk gesteld dat de gemiddelde in- woner van ons land het geld van dit omstroden departe- ment in de eerste plaats besteed wil zien aan stads- kernvernieuwing en de zorg voor zuiver water. Beter leven blijkt bijgevolg niet enkel voor de milieugroe- pen belangrijker te zijn dan snel rijden.

(1) op datum van 29 maart 1976

overzicht KAARTEN

	blz.
kaart 1. het Natuurpark Scheldeland	19
kaart 2. tracé van de Grote Ring	45
kaart 3. de vier oeververbindingenprojekten	61
kaart 4. verkeersverdeling raakweg / ringweg	81
kaart 5. Krijgsbaan vs. Grote Ring	92
kaart 6. ontwerp gewestplan St.Niklaas - Lokeren	96

overzicht TABELLEN

tabel 1. het oeveroverschrijdend verkeer	57
tabel 2. verhouding gebruik openbaar vervoer - wegverkeer	68
tabel 3. openbaar vervoer-gebruik na structurele verbetering	69
tabel 4. afstandsvergelijking Haasdonk - haven	79
tabel 5. afstandsvergelijking Haasdonk - Kallo	90



dit dossier is een uitgave van ablo, walko, sigma
zij kan worden verkregen mits storting van 50 fr.
op postrekeningnummer: 415-70214 91-64 ablo