

A. B. L. L. O. - DOSSIER :

DE RIJKSWEG 60 IN HET WAASLAND ?



EEN UITGAVE VAN HET AKTIEKOMITEE TER BEVEILIGING VAN
HET LEEFMILIEU OP DE LINKER-OEVER EN HET WAASLAND ,
P/A : POSTBUS 7 , 2700 SINT - NIKLAAS .

ABLLO VZW.
Aktekomitee Beveiliging
Leefmilieu Linker Oever
Postbus 7

2700 Sint-Niklaas

Dit ABLLO-dossier RW 60 kost 100 frank. Extra exemplaren zijn verkrijgbaar door storting van 100 frank + 20 fr. verzendingskosten op rek. nr. 415-7021561-37 van het tijdschrift ABLLO, met de vermelding dossier RW 60.

| <u>INHOUDSOVERZICHT.</u> | BLZ. |
|--|------|
| Inhoudsoverzicht | 1 |
| Inleiding | 3 |
| HOOFDSTUK 1. ENKELE LANDSCHAPSOECOLOGISCHE ASPEKTEN | 5 |
| § 1. Onverenigbaarheden | 6 |
| § 2. Versnippering van het landschap en van open ruimte | 6 |
| 1. landbouw, landschap, landelijkheid en open ruimte | 6 |
| 2. waarde van landelijkheid, landschap en open ruimte | 21 |
| § 3. Bedreiging van de natuur in de noord-wase zandstreek | 22 |
| 1. Inleiding | 22 |
| 2. De historische samenhang | 22 |
| 3. Omschrijving van de aktuele natuurwaarden in het noorden van het Waasland | 26 |
| 4. de dreiging van de autosnelweg RW 60 | 29 |
| § 4. Vervuiling en hinder door het verkeer | 31 |
| 1. verkeersslachtoffers | 31 |
| 2. verontreiniging | 32 |
| 3. Geluidshinder | 33 |
| § 5. Besluiten | 35 |
| HOOFDSTUK 2. ENKELE SOCIO-EKONOMISCHE ASPEKTEN | 37 |
| § 1. Enkele economische gevolgen van de aanleg van de RW 60 | 38 |
| 1. Grondverlies en snijschade voor de landbouw | 38 |
| 2. Streekontwikkeling of leegzuigeffekt ? | 39 |
| § 2. Enkele sociale gevolgen van de aanleg van de RW 60 | 41 |
| 1. suburbanisatie - verstedelijkingsdruk | 41 |
| 2. Barrière | 41 |
| 3. geluidshinder | 42 |
| 4. leegzuigeffekt | 44 |
| HOOFDSTUK 3. ENKELE VERKEERSKUNDIGE ASPEKTEN | 45 |
| § 1. Historiek | 46 |
| § 2. ABLLO's bezwaren tegen het ontwerp-gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren. | 48 |
| § 3. Waarom de autosnelweg RW 60 ? | 49 |
| § 4. Verkeer en leefmilieu: ABLLO's opties | 51 |

| | |
|---|----|
| § 5. Functie van de huidige weg nr 60 Sint-Niklaas- Hulst. | 52 |
| § 6. Evaluatie van de huidige toestand op de oude weg nr 60 | 53 |
| § 7. Op zoek naar de waarheid | 55 |
| § 8. Toekomstige verkeersverhouding autosnelweg RW 60/ oude bestaande weg nr.60 | 59 |
| § 9. Mogelijke ontwikkelingen op lange termijn, die invloed kunnen hebben op de RW 60 | 65 |
| HOOFDSTUK 4. ABLLO'S VOORSTELLEN: EEN KLEINER OFFER VOOR 100 % RENDEMENT | 71 |
| § 1. Inleiding | 72 |
| § 2. Beschrijving van het ABLLO-voorstel | 73 |
| 1. De kleinschalige rondweg omheen Sint-Pauwels en Kemzeke | 73 |
| 2. Verdere aanpassingen aan de huidige weg nr. 60 Sint-Niklaas-Hulst. | 80 |
| § 3. Overwegingen | 84 |
| § 4. Alternatieve geldbesteding: ... over een goed openbaar vervoer ... | 86 |
| GEciteerde LITteRatuUR | 91 |

INLEIDING

Het Waasland krijgt weer eens af te rekenen met een grootschalig, prestigieus wegenproject: er zou een autosnelweg komen tussen Sint-Niklaas en Hulst (NL) ; een gedeelte van de Rijksweg 60. Dit baanvak van de RW 60 tussen Sint-Niklaas (Heimolen) en de Nederlandse grens (Hellestraat) keuren wij uit milieu- en verkeersoogpunt volledig af.

Op 3.08.79 berichtte het ministerie van Openbare Werken (Provinciaal bestuur van de stedenbouw en de Ruimtelijke Ordening, gebrs. van Eyckstraat 4-6, 9000-Gent) dat het niet beschikt over gedetailleerde plannen met betrekking tot de RW 60. En nog op 21.08.79 werd ons telefonisch door het Bestuur der wegen (Nederkouter 28, 9000-Gent) verzekerd dat er van de RW 60, ten noorden van de RW 14 (Antwerpen-Gent) geen konkrete plannen bestaan. Enkel het gewestplan zou hierover bekend zijn. Nochtans kan de lezer van dit dossier in bijlage 1 kennis nemen van een plan van deze RW 60 !!. Het plan verzeilde met een gunstige wind op onze (red)aktietafel. Dit illustreert weer eens de 'open' manier van werken die de overheid hanteert met betrekking tot zulke, in de streek diep ingrijpende infrastructuurwerken.

Op dit plan staat de RW 60 precies ingetekend. We kunnen er ook uit afleiden hoe hij er zal uitzien: een vierbaansweg met een middenberm, een gigantisch klaverblad nabij Stekene-Kiekenhaag om verkeersuitwisseling met RW 617 (Antwerpen-Kust) toe te laten en een groots grenstolkantoor. Het ziet er weer allemaal degelijk werk uit

Voor zover ons bekend is, werd er geen enkele studie gemaakt over de noodzaak en de plaats van deze autosnelweg. Dat is in België trouwens nog nooit gebeurd. De enige kommentaar welke we in kringen als bijvoorbeeld de intercommunale voor het Land van Waas opvingen om de autosnelweg te verdedigen, spreekt over 'streekontwikkeling' en 'de verkeersmoeilijkheden op de oude baan Sint-Niklaas-Hulst oplossen'. Deze uitspraken blijven uiterst vaag en niet gemotiveerd. In dit dossier zullen we ze grondig weerleggen.

Dit dossier toont aan dat deze RW 60 schadelijk is voor het Wase leef- en woonmilieu, voor natuur en landschap. En ook, dat deze autosnelweg Heimolen-Hellestraat uit verkeerskundig oogpunt géén oplossing biedt voor de onmiskenbare verkeersproblemen op de huidige weg nr 60.

Wij menen dat een kleinschaliger, minder milieuschendende oplossing mogelijk is, die tegemoetkomt aan de harmonische ontwikkeling van alle funkties in het noorden van het Waasland.

Wij hopen met dit dossier het eerste, en tot nog toe enige, omstandig studiedokument in de oploeiende diskussie te kunnen brengen.

Wij hopen door middel van dit dossier vele Waaslanders van de onzin van de autosnelweg Heimolen-Hellestraat te overtuigen.

Wij hopen op deze manier een harde autowegenstrijd in het Waasland overbodig te maken... .

Het past vooraf om de zeer vele mensen te bedanken die door hun, vaak belangeloze medewerking, dit dossier tot een goed einde hebben gebracht.

namens ABLLO's Raad van beheer,

De Voorzitter,

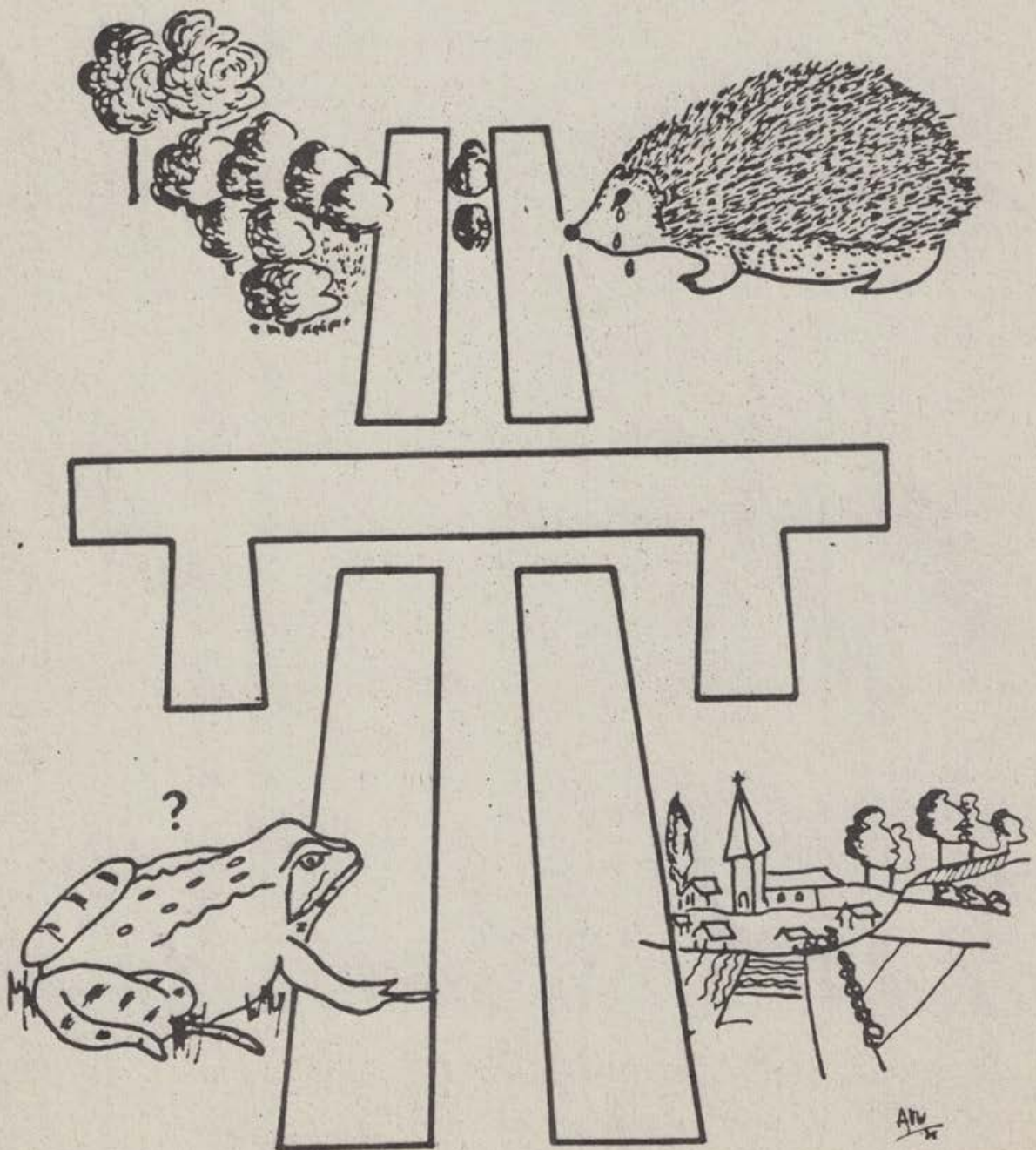
R. De Jong

De Sekretaris,

E. Rombaut

Sint-Niklaas, oktober 1979.

HOOFDSTUK 1 :
ENKELE LANDSCHAPSOECOLOGISCHE
ASPECTEN



(illustratie ontleend aan 'Autoroute et environnement'
verslag van een colloquium te Louvain-la-neuve -1975)

§ 1. ONVERENIGBAARHEDEN.

Vóór we dieper ingaan op de konfliktpunten die er bestaan tussen de autosnelweg RW 60 enerzijds, en milieu-, natuur- en landschapswaarden anderzijds, willen we kort ABLLO's uitgangspunten en doelstellingen omschrijven.

In ons gewest, net als in ieder andere regio, moeten een hele reeks functies een plaats toegewezen krijgen, een deel van de beschikbare ruimte. Wonen, werken, verkeer, recreatie, waterwinning, landbouw, natuur zijn er maar enkele van. Wij wensen een harmonische ontwikkeling van alle functies in het Waasland, op de ervoor meest geschikte plaatsen en wel zodanig dat zij elkaar zo weinig mogelijk hinderen. Zo is het duidelijk dat er in de industriegebieden van de Linker Oever geen plaats is voor recreatiegebieden: dat zijn onverenigbare functies. Zo is er volgens ons evenmin plaats voor een autosnelweg RW 60 in het westen van het Waasland. Er bestaat ook hier een onverenigbaarheid tussen de functie snelverkeer en de omliggende bodembestemmingen. Volgens het gewestplan (zie bijlage 2) loopt het tracé van de autosnelweg voor het grootste deel door landbouwgebied en voor een kleiner deel door landelijke bebouwing (woonstraten, lintbebouwing); resp. 93% en 7% van de lengte van het tracé. Binnen een strook van 1 km langs weerszijden van het tracé liggen er gebieden bestemd voor verblijfsrecreatie (Weekendverblijven), natuurgebieden, een natuurreservaat, bosexploitatiezones en de landelijke woonzones 'Hellestraat', 'Tromp' en 'Voorhout'. Stuk voor stuk zijn al deze bestemmingen onverenigbaar met de bestemming snelverkeer. De ruimtelijke onverenigbaarheid met natuur-, milieu- en landschapswaarden wordt in dit hoofdstuk bekeken, deze met woongebieden en recreatie in het tweede hoofdstuk (blz. 37 e.v.).

§ 2. VERSNIPPERING VAN HET LANDSCHAP EN VAN OPEN RUIMTEN.

1. Landbouw, landschap, landelijkheid en open ruimten.

Veel landbouwgebieden worden, net als natuurgebieden gerangschikt bij de zogenaamde 'open ruimten'. Dit zijn gebieden waar de menselijke invloed en de sociaal-ruimtelijke verdichting van de bevolking en van functies, vergeleken met andere nabijgelegen woon- en werkzones, gering is.

Deze landelijke gebieden oefenen op de mensen een steeds groter

wordende aantrekkingskracht uit, ook in het Waasland. Er is nog wat rust, groen en landelijkheid. Ook in de open ruimten tussen Sint-Niklaas, Sint-Pauwels, Belsele, Stekene en Kemzeke zie je ze ieder weekend: fietsers en wandelaars. Nog onlangs werden er een aantal fietsroutes in deze bedreigde gebieden uitgestippeld, naar aanleiding van de start van de trein + fiets formule in Sint-Niklaas.

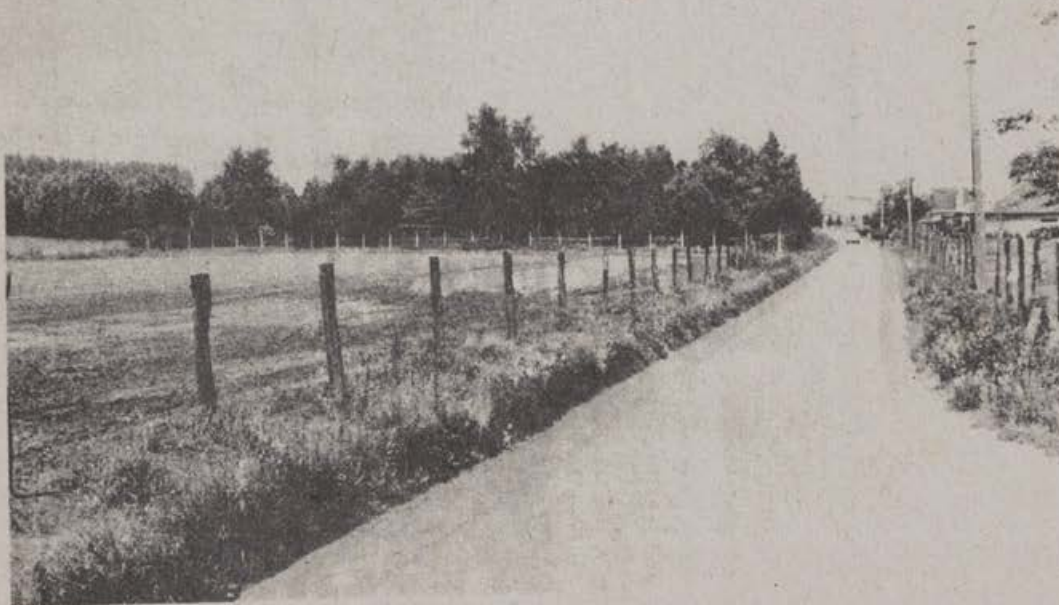
Al de open ruimten tussen Sint-Niklaas, Sint-Pauwels, Belsele, Stekene en Kemzeke worden echter door de geplande autosnelweg RW 60 precies doormidden gesneden! Wordt deze weg, net als RW 617 (Antwerpen-kust) op een berm aangelegd en voorzien van de 'nodige verlichting', dan zal hij gegarandeerd dag en nacht van kilometers ver zichtbaar zijn. Er is in de streek nauwelijks enig schermgroen van formaat om de snelweg enigszins weg te stoppen. Het hele landschap tussen deze gemeenten zal versnipperd worden; het gevoel van ruimte, dat hoe langer hoe meer mensen naar buiten lokt, zal er in één klap verloren zijn. Alle kleine wandelpaden, fietsroutes en ruitersporen worden gewoonweg afgesneden (zie plan in bijlage 1, en ook hoofdstuk II, blz. 37 e.v.). Zelfs de Moervaartroute wordt door de autosnelweg bedreigd... .

Na al wat het Waasland door industrialisatie (Linker Oever) en wegeaanleg (E3, expressweg 617 Antwerpen-kust) aan mooie landschappen en natuurgebieden reeds verloren heeft, is deze overbodige RW 60 onaanvaardbaar. Het wordt tijd dat we zuinig worden, zelfs gierig worden met onze landschappen en open ruimten. We kunnen ze niet langer zomaar prijsgeven.

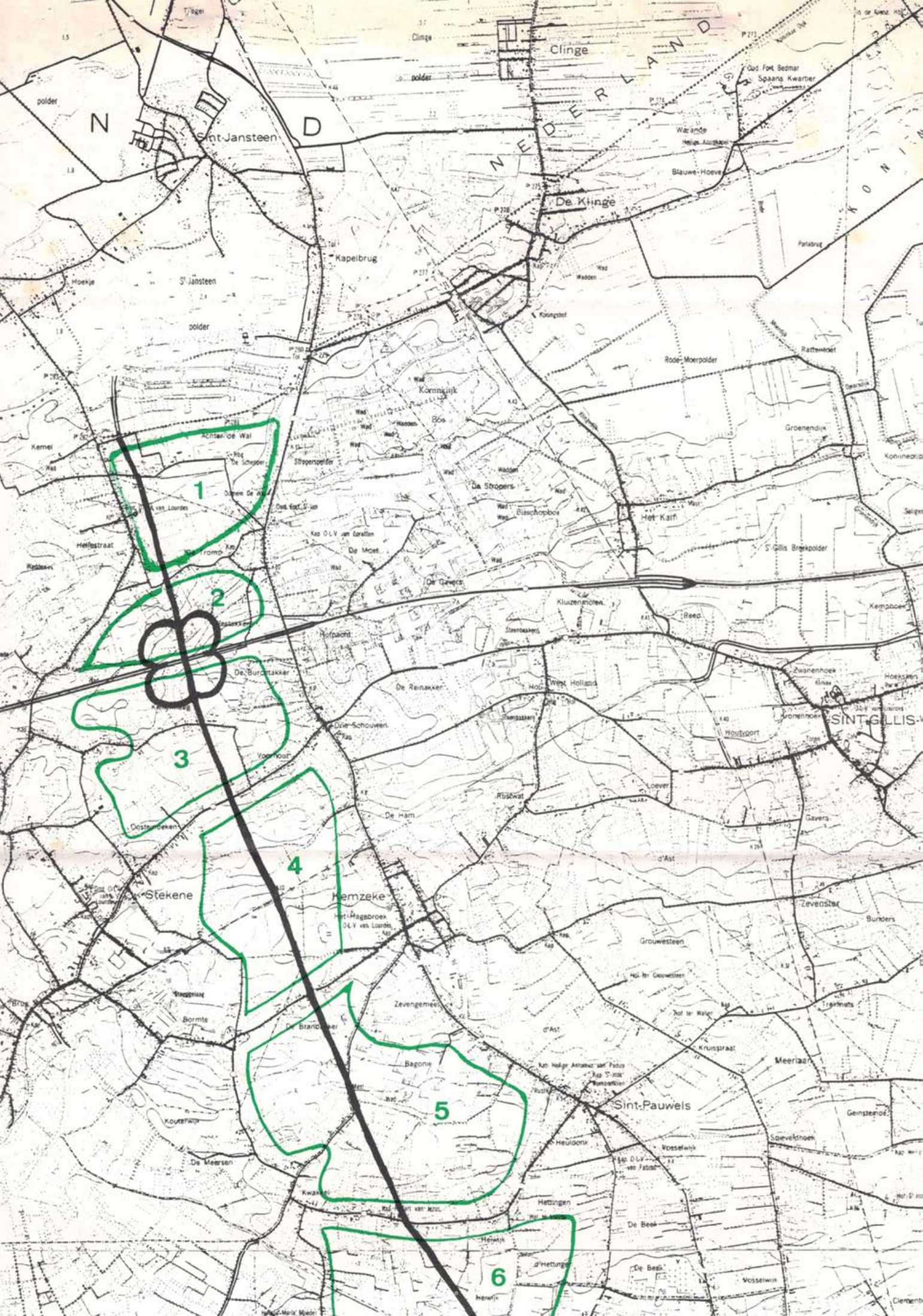
Op de kaart (blz. 8) werden de verschillende open ruimten die door de ontworpen RW 60 vernietigd worden, aangeduid. Op de volgende bladzijden krijgt men dan, aan de hand van foto's, een idee van wat er daar aan landschap en landelijkheid weer dreigt opgeofferd te worden aan de betonmolens.



De werken aan de viaduct over de RW14, in een vroeg stadium.



Hier gaat de RW60, als onderdeel van de ring St.-Niklaas, doorheen de Arnoutstraat (we kijken in richting Valk).



N

NEDERLAND

Sint-Jansteen

Clinge

De Klinge

S' Jansteen

Kapelbrug

1

2

3

4

5

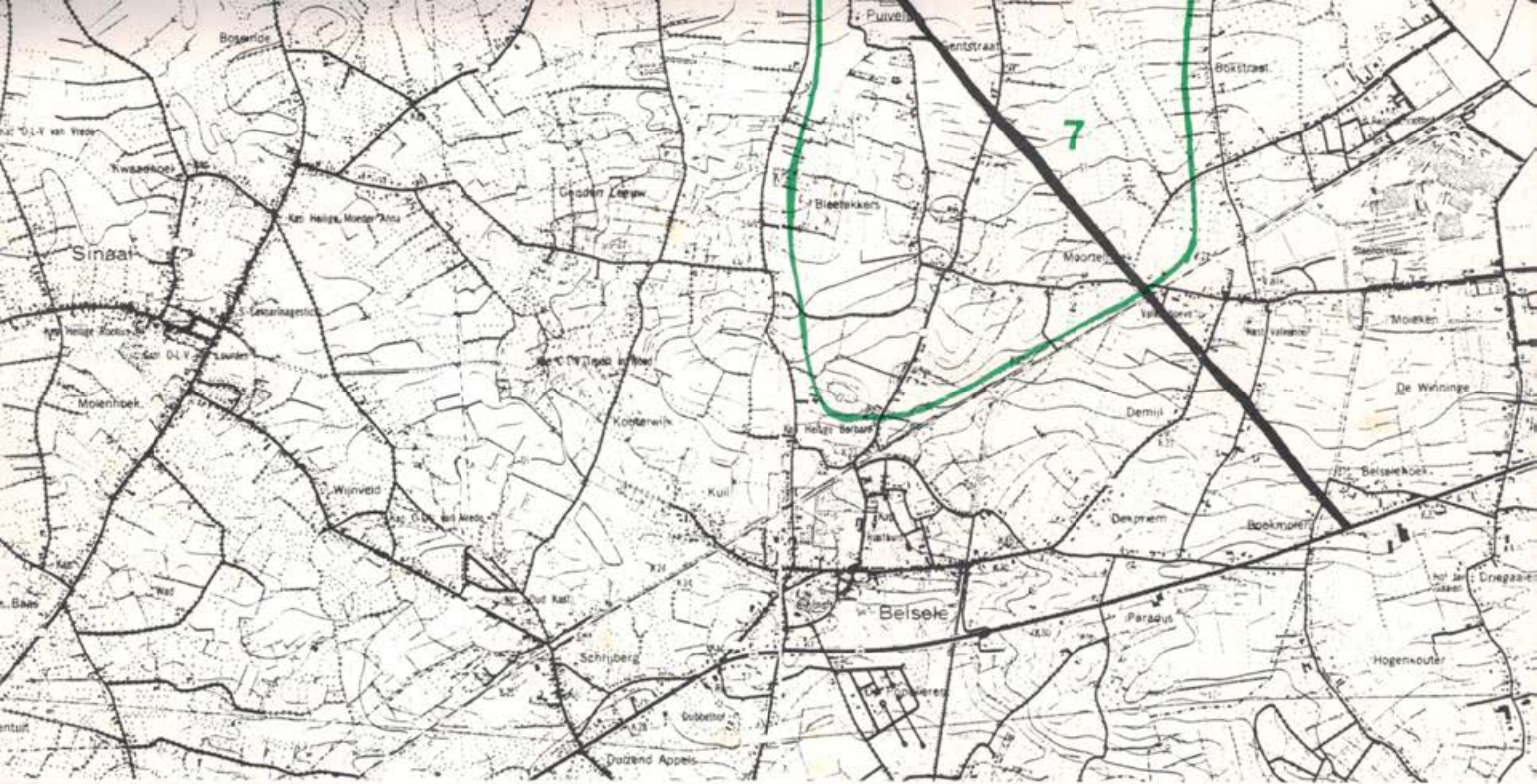
6

SINT-GILLIS

Stekene

Hamzeke

Sint-Pauwels





zone 7 : hier eindigt de binnenring St-Niklaas vanuit het centrum (rechts) en moet over de spoorweg Antw.-Gent overgaan in RW60.



zone 7 : zelfde spoorwegovergang: we kijken richting Moortelhoek



zone 7 : Hier zou de RW60 over de Gentstraat moeten...



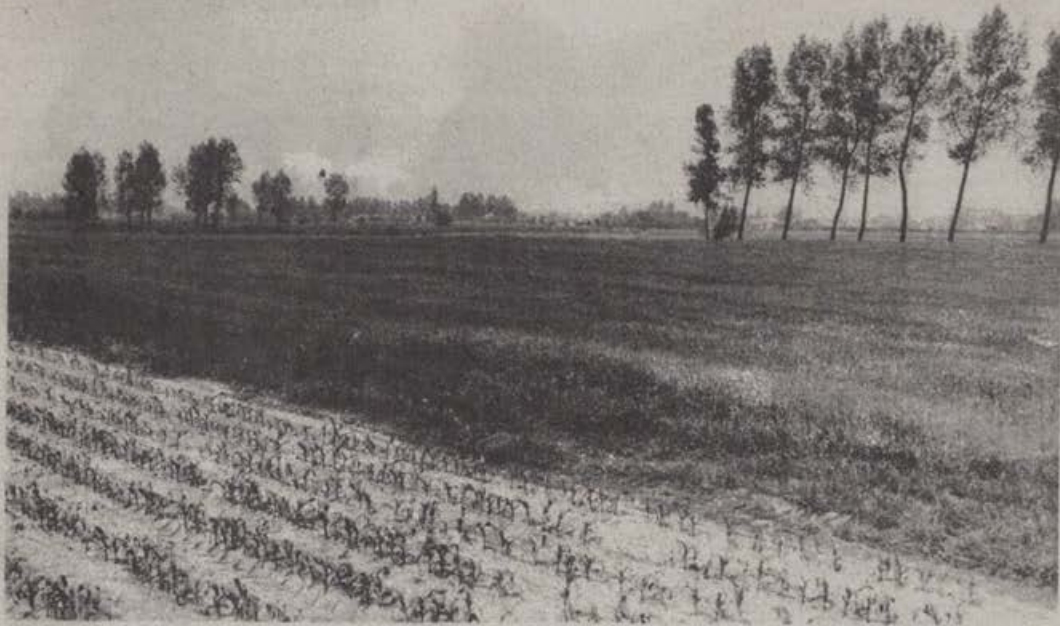
zone 7 : het bedreigde landschap, ter hoogte van de Groenstraat (Puyvelde).



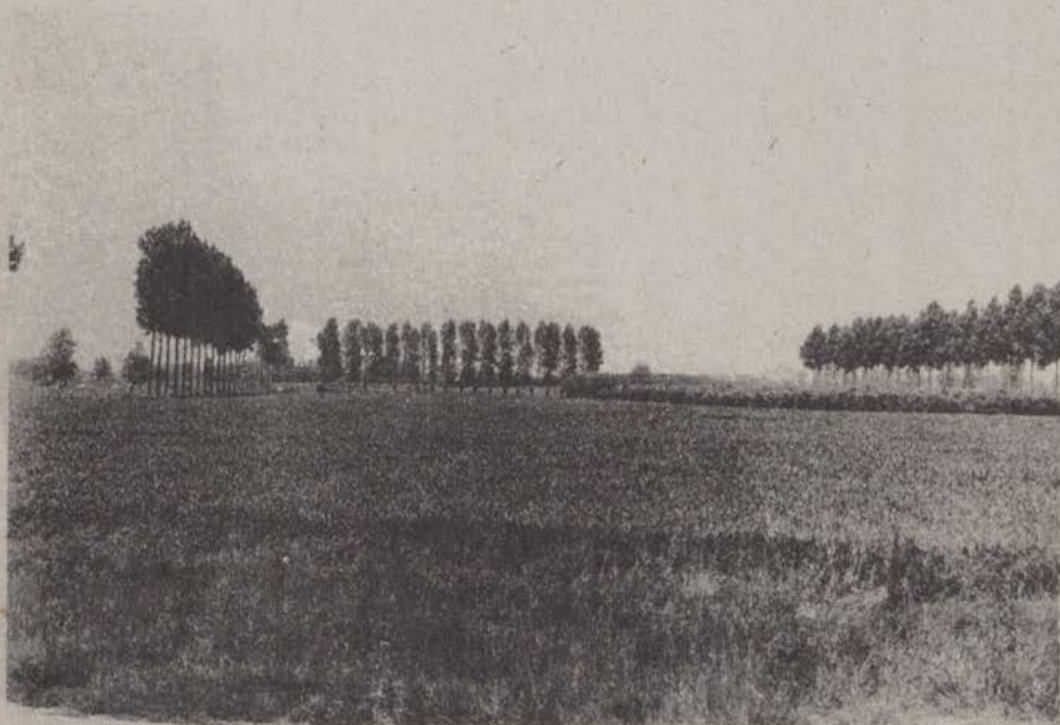
zone 7 ; nogmaals de groene ruimte aan de Groenstraat.



zone 6: de dries op de weg t -Niklaas-Puyvelde. Hier moet de RW60 over de Paddenschot ("zwarte beek").



zone 6 : "Kwadeplas": we kijken in de richting Lijkveldestr



zone 5 : In de Lijkveldestraat kijken we vanop het tracé naar de Vlasrootstraat.



zone 5 : het punt waar de RW60 doorheen de Vlasrootstraat snijdt.



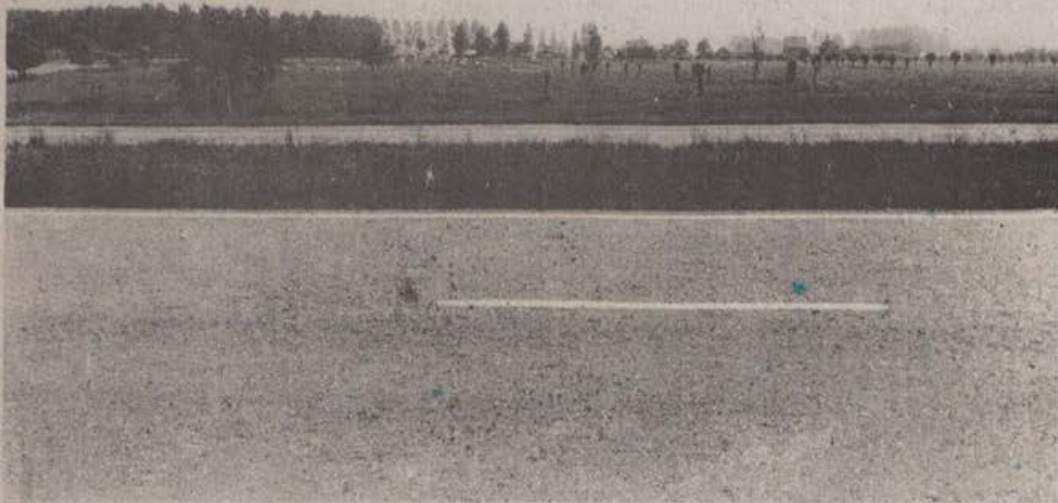
zone 4 : in de Dauwstraat, tussen Kemzeke en Stekene, zien we hoe het tracé noordwaarts verder gaat.



zone 4 : aan de oude spoorweg, zien we westelijk Stekene,



en te noorden hoe het tracé richting Kiekenhaag loopt.



zone 3 : aan de expresweg Antwerpen-Zeekust. We kijken naar het zuiden : Kiekenhaag.



zone 3 : zelfde uitzichtpunt. Ook hier komt het tracé.



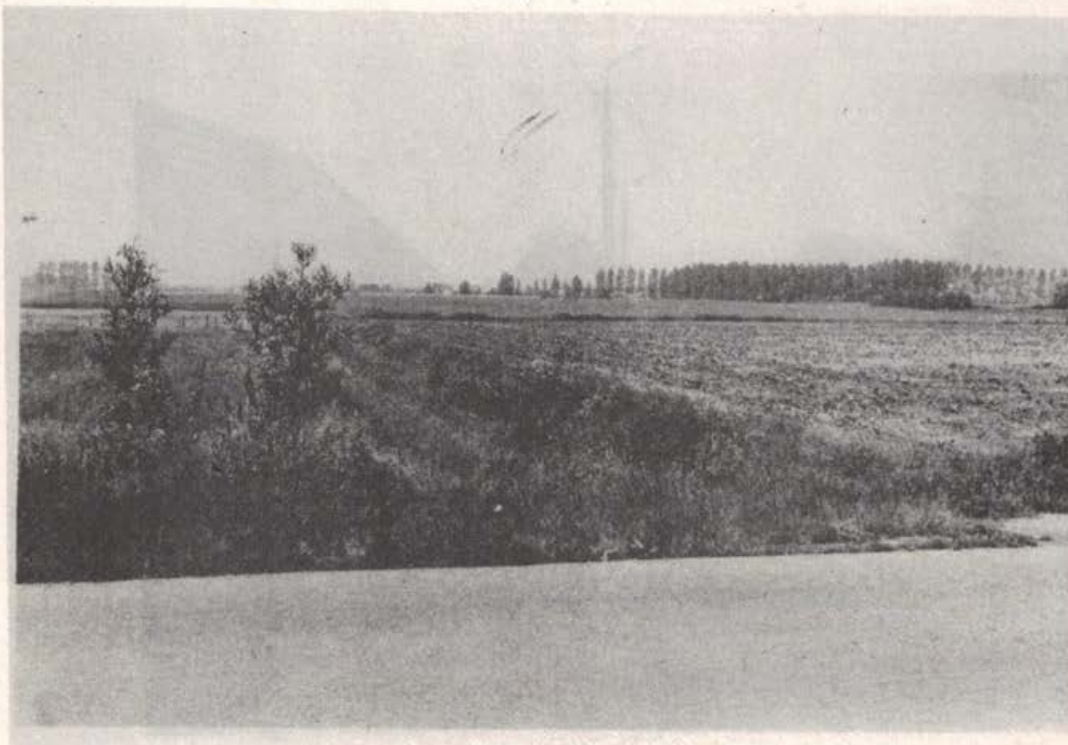
zone 3 : hier het landschap waar het klaverblad moet komen.



zone 3 : ook deze typische venbegroeiing wordt bedreigd door een mogelijk klaverblad.



zone 3 : een typische rootput valt ook in de wegwerken.



zone 2 : nog steeds aan de expresweg kijken we noordwaarts,
vervolg van het tracé.



zone 1 : vanin de Sparrestraat krijgen we een nieuw beeld
- noordwaarts - te zien waar het tracé doorheen moet.



zone 1 : Dit is de Breedstraat, waar de RW60 doorheen zou moeten.



zone 1 : dit wegeltje vormt ongeveer de grens met Nederland.
Hier is de weg gepland.



zone 1 : dit zou het grensoverschrijdend punt worden...



Ook in Nederland loopt het landschap verder door. Dit is een treksloot van het waterwinningsgebied, waar het tracé overheen is getrokken.



Aan de laatste treksloot van de Ned. waterwinning geeft dit beeld een idee hoe de weg het landschap tussen Heikant en Sint-Jansteen zou innemen.

2. Waarde van landelijkheid, landschap en open ruimte.

Uit voorgaande kaart en fotomateriaal blijkt dat het verlies aan landschappelijke gaafheid, door de aanleg van de snelweg, zeer groot zal zijn. Stel je doorheen al deze foto's maar eens een autosnelweg met toebehoren voor.

Waarom worden voor de aanleg van deze RW 60 nu precies deze open ruimten/verkozen, boven een tracé dat nauwer aansluit bij de bestaande weg nr 60 (die uit verkeerskundig oogpunt zeer veel voordelen zou bieden, zie hoofdstuk III). De oplossing van dit probleem is niet moeilijk: vergelijk de onteigeningsprijs van landbouwgrond, maar eens met deze van bouwgrond. Een autowegtracé zó goedkoop ont-eigenen is voor het ministerie zeer aantrekkelijk. Dat het voor een overbodige, ontzettend dure weg is, dat is van minder belang ... Het is in dit verband interessant een brief dd. 24 maart 1975 van de toenmalige minister van financiën De Clercq aan zijn collega's minister te vermelden. In deze brief dringt hij aan op het vermijden van dure onteigeningen. Dit kan, door rakelings langs woningen en boerderijen te scheren met autosnelwegen, en door bij voorkeur landbouw- en groengebieden op te zoeken.

Wie het woord 'waarde' uitspreekt, denkt onmiddellijk aan geld, vermits geld het enige algemeen aanvaard gegeven is om een waarde uit te drukken. De waarde van rust, landschap en landelijkheid voor wandelaars, fietsers en bewoners is niet in geld uit te drukken. Landschap beleef je (of niet); landschap is zo geruisloos aanwezig, dat het pas opvalt dat het er was, als het weg is. Landschap, landelijkheid en open ruimten worden dus nooit als evenwaardige post in een kosten-baten analyse opgenomen, eenvoudig omdat de waarde ervan zo ontzettend subjektief is: voor de ene is rust en stilte hinderlijk, de andere zoekt ze op.

Toch is het precies dat wat de natuur- en milieubeweging wil: deze schaars geworden elementen ,landschap, landelijkheid en open ruimte (die door steeds meer mensen belangrijk gevonden worden) moeten meetellen bij het traceren van wegeninfrastructuur en bij het kiezen uit een reeks alternatieven (1).

(1) zie over deze problematiek ook ABLLO-krant nr 20: 14-21 het artikel over 'Grondbeleid'.

§ 3. BEDREIGING VAN DE NATUUR IN DE NOORD-WASE ZANDSTREEK.

1. Inleiding.

Het noorden van het Waasland, tussen De Klinge, Het Kalf, auto-weg 617 (Antwerpen-Kust) en Koewacht is uit natuurwetenschappelijk oogpunt, nog een zeer waardevolle streek. Het is een uitgestrekt zandig gebied, met relatief weinig bebouwing. Het wordt ten oosten en ten westen ingesloten door de landschappelijk open poldergebieden, met erin de Vlaamse kreken (ten W. o.m. Pereboomsgat te Moerbeke en ten O. De Grote Geule-Sint-Jacobsgat te Kieldrecht en Sint-Gillis). De enige bebouwing welke een wat storende invloed heeft in deze waardevolle zandstreek, is de Hellestraat. Daar heeft men bij het traceren van de RW 60 handig gebruik van gemaakt. De natuurwaarde van deze lintbebouwing is uiteraard klein in vergelijking met de waardevolle complexen ten westen ervan (De Bekaf) en ten oosten ervan (De Stropers-Achter De Wal), maar ze betekent geen echte breuk tussen deze gebieden: er is nauwelijks verkeer in de Hellestraat, de bebouwing is er landelijk met veel tuinen, huisweiden, akkers en naaldboomaanplantingen.

De geplande autosnelweg RW 60 wordt echter tussen de bebouwing van de Hellestraat gebouwd. Op deze manier worden weliswaar de zeer belangrijke natuurgebieden errond gespaard van het beton, maar de invloed van een weg gaat veel verder dan de plaats waar hij wordt gebouwd: De oecologisch waardevolle gebieden ten oosten en ten westen van de Hellestraat dreigen volledig van elkaar geïsoleerd te worden.

2. de historische samenhang.

'De Bekaf' en het gebied 'Stropers-Achter De Wal' was tot voor enkele decennia één groot bos- en heidecomplex.

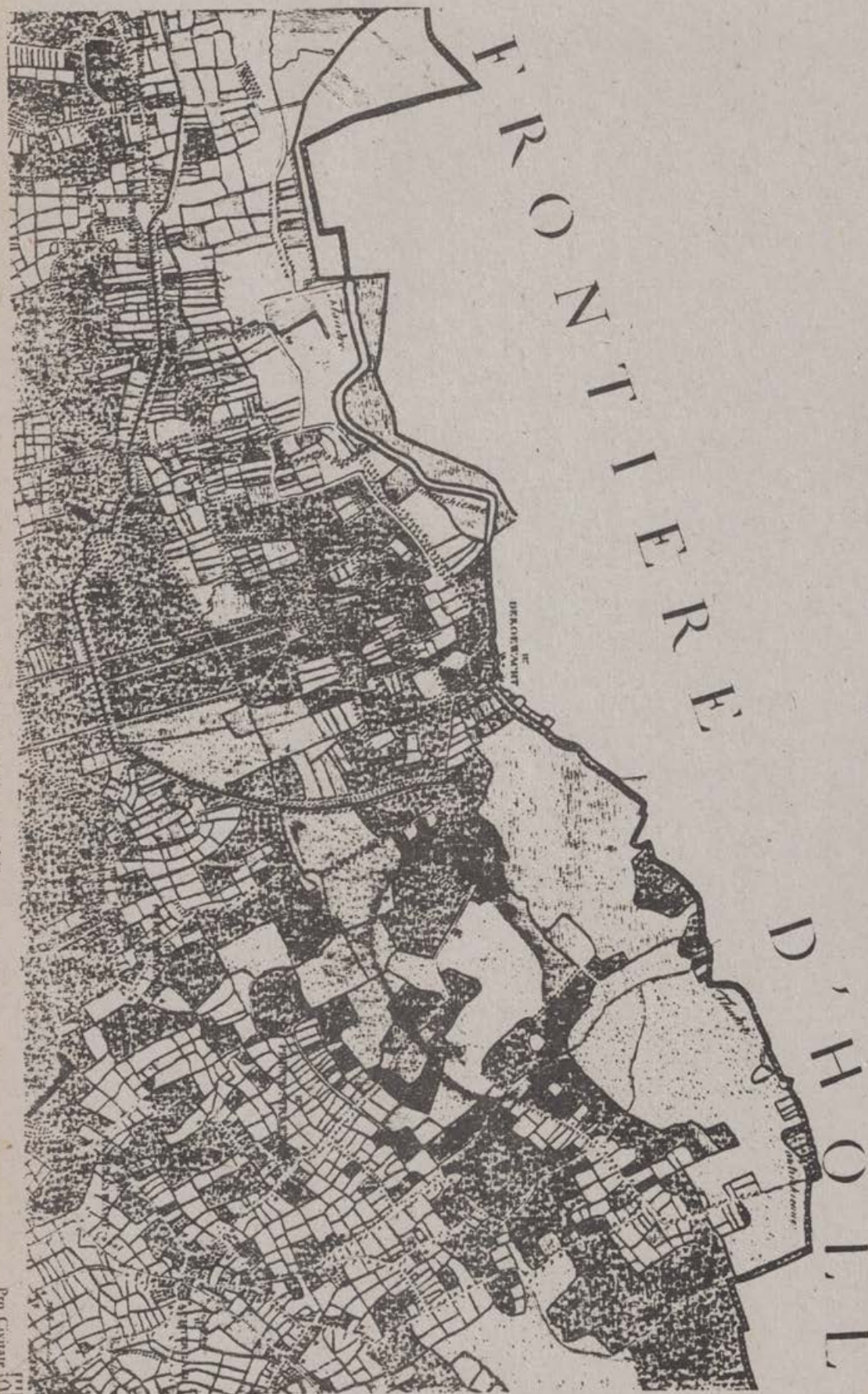
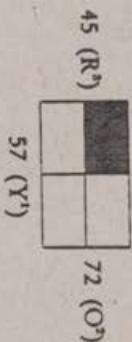
Op de kabinetskaart van de Oostenrijkse Nederlanden (FERRARIS, +1777) was het hele blok, grofweg begrensd door de gehuchten De Klinge, De Tromp, Kiekenhaag, Princestraat en Koewacht vrijwel niet-ontgonnen natuurgebied. Ten zuiden hiervan was het land door de landbouw wel reeds ontgonnen: het waren al overwegend kleine akkers en weilanden, met ertussen de kenmerkende populierenrijen. Ook het poldergebied van De Klinge-Meerdonk had toen reeds nagenoeg

KABINETSKAART VAN DE OOSTENRIJKSE NEDERLANDEN OPGENOMEN OP INITIATIEF VAN GRAAF DE FERRARIS

STEKENE 56 (Q) (1)

Schaal : circa 1/25.000
1 Km.

Reductie van het origineel : 2,17 maal in de lengte; 4,72 maal in oppervlakte.





Clinge Polder

Abd. de Polder

Oud Polder

Sint Jan Steen Polder

Roode Meer Polder

St. Gilles Broek Polder

Clinge

Opalle Brug

St. Jan Steen

S. J. Steen

Huisv. kant

Niddergr. d.

Sandere Brug

Niddergr. d.

De Schuur

De Oude

De Nieuwe

De Oude

De Nieuwe

De Oude

De Nieuwe

Zeeuw. Str.

Zeeuw. Str.

Zeeuw. Str.

De Oude

De Nieuwe

De Oude

De Nieuwe

De Oude

De Nieuwe

De Oude

De Nieuwe

De Oude

De Nieuwe

De Oude

De Nieuwe

De Oude

De Nieuwe

De Oude

De Nieuwe

De Oude

zijn huidige vorm (zie copy op blz. 23 en 24). De bebouwing in het groot bos- en heidecomplex van 'De Stropers-Achter De Wal-Bekaf' was zeer schaars en verspreid. Enkel in Koewacht en op de grensovergang Hellestraat waren er ontginningen van enige betekenis.

Op de kaart van VAN DER MAELEN (+1845) is er aan deze toestand weinig veranderd (zie copy op blz. 25). Het zandig noorden van het Waasland was toen door landbouw nog steeds zeer weinig ontgonnen. De reden hiervan moet ongetwijfeld gezocht worden in de zeer arme bodem, voor landbouw (nog zonder kunstmest) erg ongeschikt. De bewoning langsheen de Hellestraat was iets uitgebreid, maar het hele zandig gebied was nog vrij bebost en homogeen.

Het is omdat de landbouw pas zeer laat voet kreeg in deze streek, dat de natuurwaarde ervan ook nú nog zeer groot is. Pas gedurende de laatste decennia heeft de lintbebouwing, door gebrek aan een goede ruimtelijke ordening in België, de Hellestraat over zijn gehele lengte ingepalmd. De historische samenhang van het zandige noorden van het Waasland wordt erdoor aangetast. Maar wat méér is: het gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren (KB 7.XI.78) staat de opvulling van het hele lint toe, en de aanleg van de autosnelweg RW 60, tussen de bebouwing van de Hellestraat, dreigt finaal een einde te maken aan de oecologische samenhang van de zandstreek ten oosten (Stropers-Achter De Wal) en ten westen (Bekaf) van de Hellestraat.

3. Omschrijving van de aktuele natuurwaarden in het noorden van het Waasland.

De natuurgebieden in het noorden van het Waasland zijn gekenmerkt dooreen natte en op de hoger gelegen plaatsen een wat drogere zand- en zandleembodem met een humus en/of ijzer B horizont (MARECHALL en TAVERNIER, 1973). Het zijn zogenaamde podzolbodems, erg vergelijkbaar met de Kempense zandbodems. Het is dan ook niet verwonderlijk dat planten- en dierenleven in het noorden van het waasland sterk doen denken aan de Kempense levensgemeenschappen.

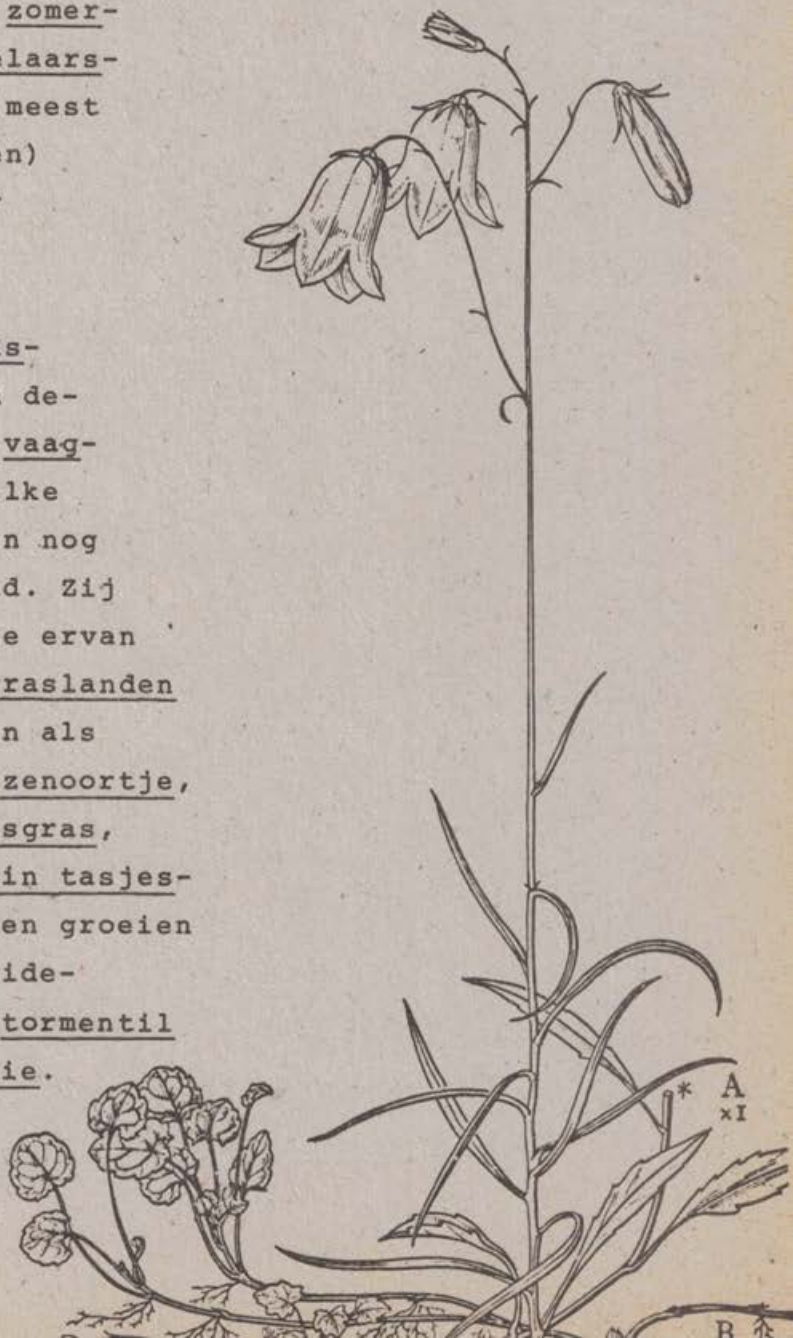
Het is niet de bedoeling hier een volledige omschrijving van het planten- en dierenleven te geven van deze Wase natuurterreinen. Daarvoor verwijzen we naar de talloze publikaties van diverse na-

tuurstudie verenigingen. Toch willen we de uitzonderlijke waarde ervan kort aangeven.

a. De plantenwereld.

Zowel in de 'Bekaf', als in het complex 'Stropers- Achter De Wal' komen gelijkaardige levensgemeenschappen voor. De Stropersbossen vertonen veel gelijkenis met de bossen van de 'Bekaf', 'Speelhof', 'Donkerhofstede' en 'Hellestraat'. Het karakteristieke bostype voor deze voedselarme zandgronden is een eikenberkebos. De meeste van deze bossen werden helaas vervangen door monotone sparren- en dennen-aanplantingen. Gelukkig bleven er een aantal loofbosfragmenten gespaard. Enkele kenmerkende plantensoorten hiervan zijn o.a. zome-
eik, berk, valse salie en adelaars-
varen. In nattere gedeelten (meest in de 'Stropers' terug te vinden) gaat het bos over in een zuur wilgen-elzenbroekbos met de daarbijkorende kruiden als glidkruid, wolfspoot en moeras-
rolklaver. Erg interessant in deze streek zijn de zogenaamde vaag-
gronden. Dit zijn percelen welke tot vóór een vijftiental jaren nog in gebruik waren als akkerland. Zij werden echter verlaten en vele ervan evolueerden naar heischrale graslanden met zeer typische planten erin als zandblauwtje, grasklokje, muizenootje, buntgras, borstelgras, tandjesgras, zandzegge, hondsviooltje, klein tasjes-
kruid en vroege haver. Ertussen groeien dikwijls nog een hele reeks heide-
relikten: struikheide, brem, tormentil
pijpestrootje en valse salie.

Grasklokje



In beide gebieden komen een aantal zeldzaam wordende planten voor: gagel, lathyruswikke en melkeppe zijn daar voorbeelden van.

De bossen van de 'Stropers' zijn min of meer gesloten bestanden, terwijl de bossen van de 'Bekaf' meer versnipperd zijn, met ertussen veel akkers en weilanden (ideaal voor prooivogels). Op het gewestplan (bijlage 2) komt de hoge natuurwaarde van 'de Bekaf' daarentegen nauwelijks tot uiting. Alle weekendhuisjes werden er gelegaliseerd, er is een groot zandwinningsgebied met als nabestemming recreatie, en er is zeer weinig natuurgebied voorzien. De rest werd opgevuld met landbouwgeel. Gelukkig werden de 'Stropers' en 'Achter De Wal' min of meer beveiligd als reservaat en natuurgebied.

Langsheen de Hellestraat liggen er oudere ontginningen: het zijn vooral verbeterde (toch nog vrij schrale) huisweiden en enkele akkers. Vooral in de randen ervan groeien nog plantensoorten die herinneren aan de vroegere voedselarme situatie: struisgras, sintjanskruid, zandblauwtje en bramen. Hier en daar liggen er goed ontwikkelde houtkanten tussen de percelen met wilgen, eik, berk, adelaarsvaren en brem. Zijn het beekkanten, dan groeien er al snel vochtminnende plantensoorten als moerasandoorn, moerasspiraea, kattestaart, pitrus, wederik, waternavel en riet.

b. De dierenwereld.

Ook de dierenwereld, ten oosten en ten westen van het geplande tracé, vertoont een grote overeenkomst, te wijten aan de gelijkenissen in de bodemstructuur en de plantengroei. Zandige terreinen met hier en daar kale plekken die 's morgens vlug opwarmen hebben typische vertegenwoordigers. We noemen onder de insekten: de heidevlinder en de rupsendoder. De herpetofauna is vrij rijk: we vermelden de zandhagedis, bruine kikker en de rugstreeppad (zie ook blz. 31). Interessante vogels zijn de geelgors en de roodborsttapuit. Als echte zeldzaamheid mag hier wel de grauwe klauwier vernoemd worden, die zowel te Stekene als te Sint-Gillis nog met enkele koppels vertegenwoordigd is. Zijn voorkeur gaat naar woeste, beschutte terreinen met bramen en struikgewas. In de vochtiger loofbossen treffen we nog de wielewaal, de nachtegaal en andere zangvogels aan.

De jongste jaren worden deze natuurterreinen vereerd met enkele hoge gasten. De buizerd zweeft nu zomer en winter boven de bossen en de landerijen van Stekene en Sint-Gillis. Hij houdt van rustige bossen met veel open plekken, van akkers met bomen en struiken omzoomd. Ook de wespendief en de sperwer mag men terug onder de broedvogels rekenen. Deze sierlijke prooivogels dulden geen verstoring onder vorm van recreatie of druk verkeer. In het noorden van het Waasland hebben ze praktisch hun laatste toevluchts-oord van de hele streek gevonden. Nóg meer verstoring zal deze vogels voor altijd uit het Waasland verdrijven... .

4. De dreiging van de autosnelweg RW 60.

Zoals uit de voorgaande bladzijden gebleken is, is de natuurwaarde van de noordwase zandstreek nog zeer groot. De autoweg 617 (Antwerpen-Kust) bracht een tiental jaren geleden de eerste grote verliezen mee voor de natuur. Zijn traject werd zowel door 'de Gavers' (grens Kemzeke-Sint-Gillis) als door de Kiekenhaagmeersen uitgestippeld. Deze twee parels onder de Wase natuurgebieden verloren achteraf verder hun glorie door ontwatering. Planten als moeraskartelblad en gevlekte orchis verdwenen uit de streek, de zomertaling broedde er sindsdien nooit meer. Alle kleine natuurterreintjes werden door deze weg grondig van elkaar geïsoleerd.

Zulk een isolatie van natuurgebieden van elkaar dreigt nu weer te gebeuren door de aanlag van de RW 60.

De beide gebieden 'De Bekaf' en 'De Stropers-Achter De Wal' zijn oecologisch waardevol. Dat is recent nog gebleken uit de oecologische evaluatiekaart van KUYKEN (1977). Tussen deze twee waardevolle complexen bestaan zeker nog een hele reeks biologische bindingen: het areaal van een aantal prooivogels omvat zonder twijfel beide gebieden. De aanleg van een weginfrastructuur voor snelverkeer zal door de barrièrewerking deze natuurgebieden definitief van elkaar isoleren. Het areaal van een aantal soorten zal verkleinen en mogelijks zelfs kleiner worden dan het benodigde minimumareaal, wat het plaatselijk uitsterven van de soort voor gevolg heeft. Amfibieën en kleinere zoogdieren zullen niet meer van het ene natuurgebied in het andere geraken, verspreiding van

bepaalde plantenzaden kan daardoor geblokkeerd raken. Vermits echter de bestemming van een groot deel van de omliggende gebieden reservaat, natuurgebied en bosgebied is, is de aanleg van de autosnelweg RW 60 in dat geval een onaanvaardbare ingreep in de oecologie van de hele streek. Het minimum wat wij hadden verwacht, is dat al deze mogelijke problemen via een milieu-effekt-rapport door de overheid onderkend zouden zijn.

In het algemeen kan men stellen dat de biologische verscheidenheid van rijke gebieden, door de doorsnijding met een auto(snel)weg, een technische barrière krijgt. Het evenwicht (natuurlijk in natuurgebieden, half-natuurlijk in landbouwgebieden) wordt verbroken, en herstelt zich in de afzonderlijke gedeelten op een meestal lager niveau (naar DE SOET, 1969:6).

In feite doet zich precies hetzelfde voor in de urbane gebieden met betrekking tot het leefbaarheidsniveau.

Over de barrièrewerking van autosnelwegen is trouwens al wat wetenschappelijk onderzoek gebeurd. De besluiten van alle rapporten (o.a. DE HAES, 1977 ; DE SLOOVER, J., 1975 en VAN DER MAAREL, 1972) wijzen allemaal op de onduldbare verdere versnippering van arealen van planten- en diersoorten na het bouwen van verkeersinfrastructuur. Deze versnippering van het areaal heeft meestal het plaatselijk uitsterven van de soort voor gevolg. Daardoor daalt de biologische diversiteit van het gebied. Omdat er een zeer nauwe band bestaat tussen de biologische diversiteit en stabiliteit van een gebied (VAN LEEUWEN, 1965) is de aanleg van een auto(snel)weg altijd de aanzet tot een vermindering van de oecologische stabiliteit in de regio waar hij gebouwd wordt (1), wat soms maar over een lange periode merkbaar wordt omdat secundaire effecten van de aanleg (ontwatering, vervuiling, ...) niet direkt ingrijpen.

(1) Op het 'waarom natuurbehoud' en de band tussen natuurbehoud, biologische diversiteit en oecologische stabiliteit, alles toegepast op het Waasland, wordt uitvoerig ingegaan in een reeks artikels hierover in de ABLLO-krant, jaargang 1980

§ 4. VERVUILING EN HINDER DOOR HET VERKEER.

1. Verkeersslachtoffers (1)

Dat het verkeer voor een hele reeks diersoorten, door rechtstreekse aanrijdingen, een belangrijke doodsoorzaak is, is vrij bekend. Ook over ~~dit~~ probleem werd al vrij veel onderzoek uitgevoerd. In sommige landen werden al vrij spectaculaire resultaten ten gunste van het natuurbehoud geboekt. De meest bekende voorbeelden daarvan zijn het nachtelijk rijverbod in bepaalde gebieden in Zwitserland en Nederland ten behoeve van de amfibieën, tijdens hun voortplantingsperiode; en ook het plaatsen van wildspiegels in een aantal van onze buurlanden. Zowel de Bekaf als de Stropersbossen zijn broedplaatsen van de groene en de bruine kikker, alpenwatersalamander en gewone pad (mond. meded. Ph. DE FONSECA). VAN DE BUND (1972:183) meent dat het doodrijden van amfibieën, door het groeiend wegverkeer en door isolatie van broedplaatsen van verblijfplaatsen door wegen, de belangrijkste doodsoorzaak is van deze diergroep in Nederland. (zie hierover ook DE VRIES, D.M., 1972 en VAN GELDER, 1973).

Ook andere diergroepen zijn bedreigd. Volgens JONKERS en DE VRIES (1974) vallen de meeste slachtoffers van het wegverkeer onder de egels, dan respectievelijk onder ratten, hazen, bunzingen, hermelijnen en wezels bij de zoogdieren.

Met vogels komen botsingen met het verkeer in hoofdzaak voor als men harder dan 80 km/uur rijdt. Op een autosnelweg als de RW 60 is dat per definitie het geval.

Om het aantal verkeersslachtoffers onder de verschillende diergroepen te beperken, ligt het voor de hand zo weinig mogelijk verkeersinfrastructuur te bouwen, en het verkeer zoveel mogelijk te bundelen in de ruimte.

(1) Voor meer gegevens en literatuur hierover verwijzen we naar LEBRUN (1975)

2. Verontreiniging. (naar DE SOET, 1969:13 ; IMPENS R. en J. DER-OAANE-BAUVIN, 1975 ; BURCKHART, F. , 1972)

Bij het tanken van een personenauto moet men ervan uitgaan dat men per 40 liter benzine, 20 gram lood koopt. Het wordt onder de vorm van tetra-ethyllood ($Pb(C_2H_5)_4$) aan benzine toegevoegd als anti-klop middel. Een auto brengt per 100 km tussen de 3 en 4 gram lood in de lucht, waarvan + 75 % zich gedraagt als een gas wegens de zeer kleine afmetingen van deze loodverbindingen ($<5\mu$). Het is duidelijk dat dit lood een zeer grote bron van vervuiling van bodem, water en lucht is.

Al een tijd is deze verontreiniging het onderwerp van wetenschappelijk onderzoek. Uit IMPENS (1975) lichten we enkele interessante zinssneden: '...op 150 m afstand van de autoweg bereikten we lood-concentraties gelijkend op deze in niet-verdachte gebieden... ..'de beste condities voor de verspreiding van looddeeltjes is deze wanneer de weg op hetzelfde niveau of iets hoger dan de nabijgelegen akkers ligt'. Uit FIDORA (1972:219): ... 'de dominante westenwinden veroorzaken hogere loodgehalten in planten ten oosten van de snelweg. ... de planten op de middenberm vertoonden de hoogste waarden, tot 789 ppm Volgens IMPENS (1975:51) is de hoogst toegelaten waarde door de Europese gemeenschap bepaald op 10 PPM !!!

Voor meer gegevens over allerhande giften in uitlaatgassen (ethyleen, koolstofmonoxyde, stikstofoxyden, onverzadigde koolwaterstoffen en polycyclische koolwaterstoffen) en over hun effecten verwijzen we naar de gespecialiseerde literatuur terzake.

We willen wel nog wijzen op olie. DE SOET (1969 :45) beschrijft dat men berekend heeft dat langs drukke Duitse autosnelwegen tot 2,5 ton olie/km,jaar in de bodem terecht komt. Ook de zoutschade op fauna en flora lijkt tot hiertoe flink te zijn onderschat. Over het gebruik van NaCl (keukenzout) ter bestrijding van gladheid geeft DE SOET (1969) eveneens een aantal alarmerende cijfers: per meter weglengte met een breedte van 30 m zou gemiddeld een 40 à 50 kg NaCl in de bodem terechtkomen.

Deze indrukwekkende vervuilingen door het wegverkeer kan slechts verminderen als het privé-autoverkeer en het vrachtverkeer per auto zelf wordt verminderd. Zo dit in de nabije toekomst niet

kan, door gebrek aan (of tegenwerking van) bruikbare alternatieven, zoals een feilloos werkend openbaar vervoer, ligt het voor de hand deze verontreiniging zo weinig mogelijk te verspreiden in de ruimte. De enige manier om dit te verkrijgen is zo veel mogelijk verkeer op zo weinig mogelijk wegen samen te brengen. Op die manier kan men toch nog een aantal relatief zuivere zones behouden. Daar kunnen dan planten en dieren die er erg gevoelig voor zijn een laatste toevlucht vinden. Deze zuivere ruimten kunnen dan voor land- en bosbouw, natuurbehoud en waterwinning gebruikt worden.

Op de funktie 'waterwinning' dient nog even dieper ingegaan. Op Nederlands grondgebied raakt de geprogrammeerde autosnelweg RW 60 langs de oostzijde het waterwingebied van Sint-Jansteen. Zojuist wezen we al op de bij ons dominante westenwinden. Het kan niet anders, of de vrij strenge Nederlandse normen ten behoeve van waterwingebieden (100 mg Pb/m^3) zullen in gevaar komen

3. Geluidshinder.

De geluidsbelasting van een gebied hangt nauw samen met o.a. de dichtheid van het wegennet, de verkeersintensiteit en de begroeiing langs de bermen, het reliëf en de weersomstandigheden (zie ook MYNCKE , 1975:64). Toch willen we een aanduiding geven van de afstanden waar het om gaat. Onder een aantal veronderstellingen (2000 motorvoertuigen/uur, 15 % vrachtwagens aan 80 km/u en auto's aan 100 km/uur, asfalt wegdek, geen kruispunten, opengrasland, windstil) kan men berekenen dat de internationaal erkende norm voor 'landelijk gebied' bereikt wordt op 600 meter afstand van de weg. De 'koncertzaalnorm' op ongeveer 1000 meter (DE HAES, 1977: 91-92). Alle inwoners van Hellestraat zullen binnen de 200 meter afstand van de RW 60 wonen !

Over de invloed van geluidsoverlast op de fauna is ons weinig bekend. Enkel een studie van VEEN (1973) over de verstoring van weidevogelpopulaties werd geraadpleegd. Ook hij komt tot ongeveer dezelfde afstanden van verstoring door geluid. Uit zijn discussie (VEEN, 1973:26) citeren we volgende , voor ons belangwekkende passage: '... uit deze gegevens blijkt dat het aanleggen van snel-

wegen (7500-10.000 auto's) door weidegebieden een ernstige verstoring kan teweegbrengen in de weidevogelstand. Zo zal de nieuw aan te leggen (Nederlandse) RW 67 in deze polder een dermate grote verstoring veroorzaken dat minstens 85 % van de weidevogelpopulatie er zal verdwijnen. Dit geldt echter alleen indien het geplande tracé gehandhaafd blijft. Verbreedt men echter de bestaande weg Amsterdam-Purmerend no 22, dan zal de verstoring niet méér bedragen dan 5 %... ' . ABLLO wijst er hier op, dat de verbreding van deze weg thans uitgevoerd wordt onder vorm van een vrije busbaan !!

Het maken van een kaart met de stiltegebieden van het Waasland zou zeer leerrijk zijn. Men zou ongetwijfeld vaststellen dat de geplande RW 60 deze laatste gebieden volledig zou vernietigen.

Ruimtelijke bundeling van het verkeer is ook voor dit probleem het voorlopig enige alternatief.

§ 5. BESLUITEN.

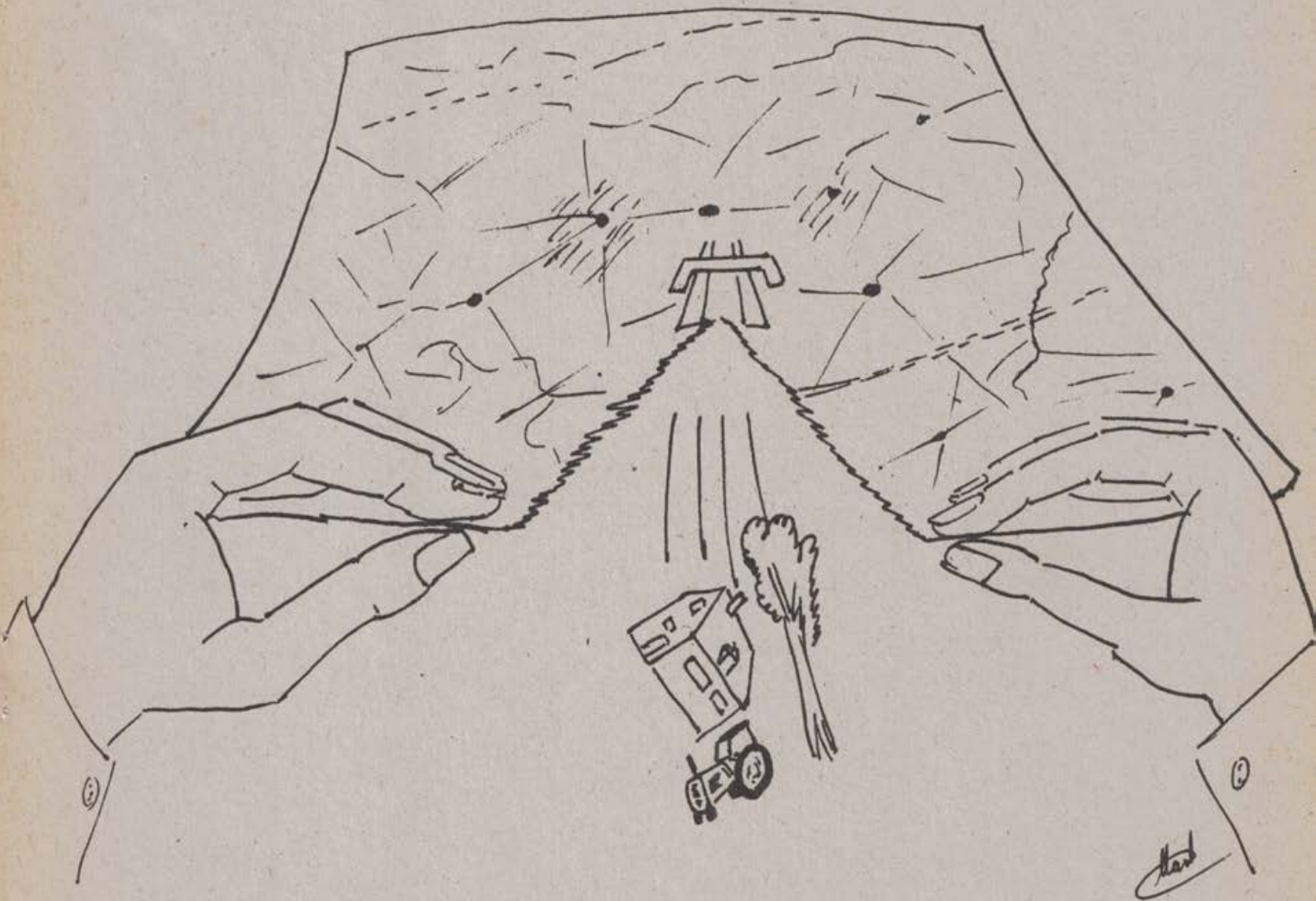
De verregaande versnippering van alle landschappelijk mooie open ruimten in het westen van het waasland door de aanleg van de autosnelweg RW 60, en de diepe ingreep in de oecologie en de samenhang van de natuurwaarden van de noordwase zandstreek kunnen vermeden worden door het noord-zuid verkeer in het Waasland niet verder ruimtelijk te verspreiden.

Tegelijk wordt een verdere verspreiding van vervuiling en hinder afkomstig van het verkeer vermeden. Daardoor kunnen in dit gedeelte van het Waasland voldoende ruimten overblijven waar, door de aanwezigheid van schone lucht, stilte, landschap en natuur, andere- door ons zeer belangrijk gevonden - functies een kans kunnen krijgen. We denken aan wandelen, fietsen, natuurstudie- en natuurbeleving, landbouw, bosbouw en waterwinning.

DE RW 60 - AUTOSNELWEG IS VANUIT LANDSCHAPSOECOLOGISCHE OVERWEGINGEN ONGEWENST. ER MOET EEN ANDERE OPLOSSING GEVONDEN WORDEN OM DE VERKEERSPROBLEMEN DIE ZICH STELLEN OP TE LOSSEN. DEZE OPLOSSING DIEN UIT TE GAAN VAN HET VERMIJDEN VAN DE RUIMTELIJKE VERSPREIDING VAN HET NOORD-ZUID VERKEER IN HET WAASLAND, DIT OM DE HARMONISCHE ONTWIKKELING VAN EEN REEKS ANDERE, ZEER BELANGRIJKE FUNKTIES IN DE STREEK NIET VOORGOED ONMOGELIJK TE MAKEN.

HOOFDSTUK 2 :

ENKELE SOCIO-ECONOMISCHE ASPECTEN



§ 1. ENKELE EKONOMISCHE GEVOLGEN VAN DE AANLEG VAN DE RW 60.

1. Grondverlies en snijschade voor de landbouw.

Het grondverlies veroorzaakt door de aanleg van een autosnelweg wordt geschat op 10 ha per kilometer. Het tracé tussen de RW 14 (Antwerpen-Gent) en de rijksgrens met Nederland meet ongeveer 12,5 kilometer. Dat maakt een verlies van ongeveer 125 ha landbouwgrond. Daarbij moet dan nog het geplande klaverblad om verkeerswisseling RW 60 / RW 617 (Antwerpen-Kust) mogelijk te maken, geteld worden. Dat betekent een oppervlakte van maar liefst 35 ha, nabij Stekene-Kiekenhaag. Alles samen betekent de aanleg van de autosnelweg RW 60 een verlies van nog maar eens 160 ha Wase Landbouwgrond.

In het licht van de 6000 ha poldergrond op de linker schelde-oever bestemd voor industrie, en de 13.000 ha (!) landbouwgrond die vorig jaar volgens de Belgische boerenbond (1) verloren gingen voor de landbouw in België, lijkt deze 160 ha een peulschil. Toch is het onverantwoord om voor een weg, waarvan het nut in geen enkele voorafgaandelijke studie werd bewezen; zeker als men bedenkt dat 1 ha grond gedurende één jaar aardappelen kan leveren voor 300 mensen, of 800 liter melk per jaar, of 4000 kg tarwe/jaar of 30.000 kg fruit/jaar (2). Dit grondverlies voor de landbouw is des te pijnlijker, als we bedenken dat nauwelijks enkele kilometer verder, in de streek van Sint-Gillis, plannen worden gesmeed om over te gaan tot een mammoet-ruilverkaveling van een 9000 ha (3), waarbij men hoopt toch wat landbouwgrond te kunnen winnen door rationalisering van de infrastructuur

(1) De Morgen van 9.III.79: Landbouw: weer 6.000 boeren weg.

(2) A-24 dossier (1.VIII.77) blz. 6.2

(3) bij een ruilverkaveling gewaagt men van 2 % landaanwinst.

Als gevolg van de aanleg van autosnelwegen worden steeds boerderijen en exploitatiewoningen afgesneden van de bijhorende wei- en akkerlanden. Zoiets is onvermijdelijk, vermits een snelweg over de historisch gegroeide, kleinschalige kavelstructuur en -ligging heenstapt. Voor de boer betekent dit bijna altijd omwegen en tijdverlies, want men kan niet voor elk bedrijf een brugje of tunnel bouwen. De grootte van deze verliespost voor de landbouwer is moeilijk te bepalen, maar reëel.

In sommige gevallen komt men door grootscheepse verbeteringen in de landbouwinfrastructuur (kavelruil en herstructurering), gekoppeld aan de aanleg van nieuwe autowegen, tot een voor de boer betere situatie, dan ervoor. In dit verband citeren we DE HAES (1977:91): 'Ruilverkavelingen worden ook als instrument gebruikt om grond vrij te krijgen voor niet-landbouwkundige doeleinden, niet in de laatste plaats voor wegenaanleg. Op 1 januari 1973 waren er in Nederland 189 Ruilverkavelingen in voorbereiding of in uitvoering. Daarvan waren er 73 (dat is 39 %) betrokken bij de aanleg van een rijksweg of een secundaire weg'.

Ook in België is er, bij nader toezien, een opvallende parallel te vinden tussen autowegenaanleg en Ruilverkaveling. Denken we maar aan de E3- RVK Kruishoutem en de RW 58 (Gent-Oudenaarde) - RVK Ouwegem-Zingem. Een studie over dit verschijnsel zou wel eens zeer interessante gegevens kunnen opleveren. Het landschap krijgt in zulke gevallen twee klappen: één van de Ruilverkaveling en één van de weg. Het is duidelijk dat ABLLO geen RW 60 wenst, noch een daaraan eventueel klevende ruilverkaveling, op de klassieke manier.

2. 'Streekontwikkeling' of 'leegzuigeffekt'.

In de inleiding van dit dossier werd er al op gewezen, dat voorstanders van een grootschalige noord-zuid wegverbinding in het Waasland (zoals de Heer G. DECKERS, afgevaardigd-beheerder van de Interkommunale van het Land van Waas) het argument 'streekontwikkeling' hanteren. Met gelijklopende argumenten wordt trouwens overal waar een weg aangevochten wordt geschermd: ontsluiting, streekontwikkeling en werkgelegenheid in eigen streek zijn de toverwoorden.

Dit is een zeer hardnekkig, onuitroeibaar bijgeloof; van deze stelling klopt namelijk weinig of niets. Een symposium van deskundigen bracht de bevindingen hierover bijeen in een besluit (1): de autowegen zuigen, over korte en middellange afstanden, nog meer bevolking en activiteiten naar de reeds ontwikkelde polen. 'De bouw van verkeersinfrastructuur kan negatieve gevolgen hebben op de geografische verdeling van de activiteiten, en zal meer bepaald bijdragen tot de ontvolking van de minst bedeelde regio.'

Dit komt eenvoudig gezegd hierop neer: het is goed mogelijk dat voor plaatselijke handelaars en nijveraars te Stekene, door de verbetering van de mobiliteitsmogelijkheden door de aanleg van de RW 60, het voordeliger vinden om hun bedrijfje naar grotere centra te verhuizen. De afzetmogelijkheden zijn er groter, en er zijn vaak zeer grote faciliteiten te verkrijgen op industrieterreinen of ambachtelijke zones. Het economisch leven van de kleinere lokaliteiten wordt als het ware leeggezogen en verhuisd naar de al goed ontwikkelde grotere centra. De intercommunale voor het Land van Waas zou er dus zeer goed aan doen, het bedoelde rapport ook eens goed door te lezen, en er de passende besluiten uithalen.

(1) Impact des investissements infrastructurels sur le développement industriel (Conférence Européenne des ministres de transports oct. 1975).

§ 2. ENKELE SOCIALE GEVOLGEN VAN DE AANLEG VAN DE RW 60.

1. Suburbanisatie - verstedelijkingsdruk.

Volgens DE SOET (1969:3) is het een vaste wet, dat naarmate de bereikbaarheid van een gebied toeneemt (de isolering dus afneemt) de kans op intensifiëring van het grondgebruik errond toeneemt. Wegen trekken altijd een aantal voorzieningen aan als snackbars, benzinestations, herlokalisatie van bedrijfjes, reclamepanelen en onderhoudsposten. Theoretisch kan deze vorm van landschapserosie, deze suburbanisatie, voorkomen worden door een strikte toepassing van het gewestplan. Wat verder van de nieuwe weg af kan het effect ervan zich doen gevoelen door de opbloei van Weekendverblijfjes en de snelle groei van de kleine, voorheen landelijke dorpjes (naar DE HAES, 1977:92). Deze verstedelijkingsdruk, gevolg van een vlottere bereikbaarheid van de omliggende regionale centra, is nu al voelbaar in de meeste Wase dorpen. De aanleg van de autosnelweg RW 60 zal deze druk met name in 'Hellestraat', 'Tromp', 'Voorhout' en 'Kwakkel' doen toenemen. Wat de Weekendverblijven betreft is in de streek ook al veel kwaad gebeurd: ze werden door het gewestplan (K.B. 7.XI.79) allemaal geregulariseerd, zelfs op de voor het natuurbehoud onduldbaarste plaatsen. Toename van de rekreatiedruk op het noorden van het Waasland, kan door de aanleg van de RW 60 zeker verwacht worden.

2. barrière.

Dat de autosnelweg RW 60 voor de natuur in het Waasland een barrière zal zijn, werd in hoofdstuk I al uiteengezet. Hij zal echter door de barrièrewerking ook het sociale leven in de streek grondig ontwrichten.

Uit het gedetailleerde plan van de autosnelweg RW 60 (zie bijlage 1) komt duidelijk naar voren dat er slechts enkele doorgangen zullen voorzien worden voor de bestaande wegen. De meeste lokale wegen zullen echter geblokkeerd worden, afgesneden voor alle verkeer. Zo zal er tussen de rijksgrens met Nederland en het klaverblad RW 60/RW 617 geen enkele mogelijkheid zijn om de autosnelweg over te steken. Het sociaal leven van de 'Hellestraat' wordt op deze manier volledig uiteen gerukt:

mensen die de school, het stempellokaal, kerk of winkels van het centrum willen bereiken vanuit de Breedstraat, Boswegel of Voorthoekstraat zullen een enorme omweg moeten maken.

Erg is ook dat de gemeenten Kemzeke en Stekene, welke enige jaren geleden gefusioneerd werden, nu door de autosnelweg RW 60 van elkaar zullen geïsoleerd worden. Alleen de Dauwstraat krijgt een doorgang voor het verkeer tussen deze twee deelgemeenten. Alle andere fietsroutes, kerkwegels, veldwegen en woonstraten worden voor het verkeer gewoonweg geblokkeerd: zo zal het doorgaand verkeer onmogelijk worden in Lamstraat, Stekenestraat en Vlasrootstraat. Ook de spoorzate, druk gebruikt als verbinding tussen deze gemeenten door fietsers en wandelaars wordt onderbroken. Enkel de Kiekenhaag en Drieschouwen zouden verder nog een doorgang krijgen. Hierdoor zullen grote omwegen nodig worden voor de meeste mensen; vooral oudere mensen zullen er het slachtoffer van zijn. De RW 60 bedreigt voor een aantal mensen de levensnoodzakelijke, sociale contacten, het voortbestaan van de dorpsschool te Hellestraat.

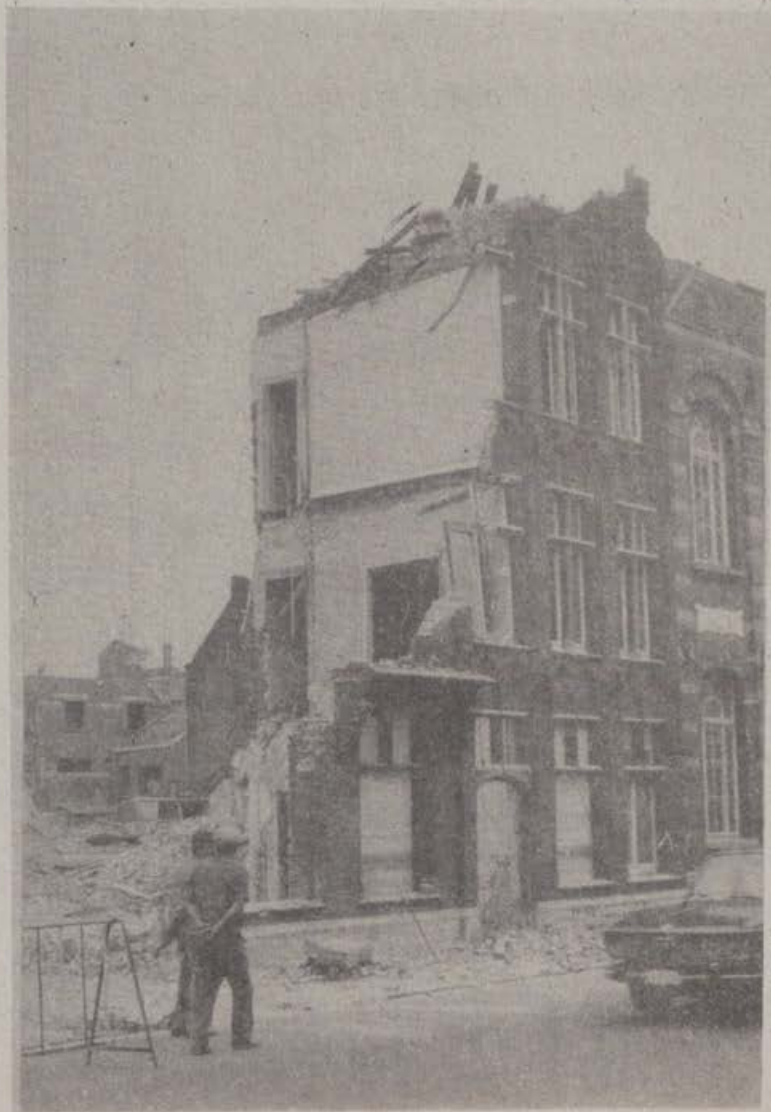
3. Geluidshinder.

De geluidsoort van het verkeer wordt gekenmerkt door een onregelmatige trillingsvorm en een zeer breed geluidsspectrum. Het frequentiebereik ligt tussen de 50 en 300 Hz, maar uitschieters tot 5000 Hz komen voor (DE SOET 1969:17). Bij de mens zijn er een hele reeks fysische, maar ook belangrijke psychische gevolgen van lawaaihinder bekend (zie hiervoor MYNCKE 1975:73-83). De hang naar de tweede woning of weekendverblijf, de vlucht naar de landelijke gebieden, heeft zeker te maken met het onbehagen veroorzaakt door lawaai.

Het is zeker dat de landelijke woonkern 'Hellestraat', gelegen tussen 200 en 50 meter van de autowsnelweg RW 60, serieuze geluidshinder zal kennen, (zie normen en afstanden beschreven in hoofdstuk I op blz. 33). En dat, terwijl de meeste mensen er komen wonen zijn omdat het er zo rustig is ...



Hele wijken worden in Sint-Niklaas voor het verkeer afgebroken (zie p.44)
- Plezantstraat -



4. Leegzuigeffekt.

Zoals reeds beschreven (blz. 40) heeft een autosnelweg geen functie in de ontsluiting van de streek. Het tegendeel is waar. Wonen, werken, winkelen en administratie worden weggezogen naar de centra van regionaal belang. Dat zal serieuze gevolgen hebben op het sociale leven van 'Hellestraat' en 'Tromp'. Als de mobiliteitsmogelijkheden zodanig vergroten, dat het aantrekkelijk wordt om gauw even naar Sint-Niklaas of Hulst te rijden voor winkelen, cafébezoek, sport of toneel, dan zal dat ten koste zijn van de kleine winkeliers in de dorpen en van het eigen verenigingsleven. En de massale toevloed van auto's is ook een slechte zaak voor de steden: de woonfunctie daar wordt overwoekerd door winkelfunctie, mensen worden er weggejaagd door de wegeninfrastructuur, zelfs hele stadswijken worden er in Sint-Niklaas voor afgebroken. Door een overdreven toename van de mobiliteit wordt zowel het sociale leven op het platteland, als het sociale leven in de stad aangetast.

Samenlevingsopbouw heeft vooral te maken met het herwaarderen van de kleinere levensgemeenschappen. En dat betekent zeker niet dat er een autosnelweg moet tussen gegooid worden, waar de mensen niet om gevraagd hebben. De mobiliteit moet ingedijkt worden, verkeersbeleid is dus ondergeschikt te maken aan woonkernenbeleid (1). Eenvoudig gezegd komt het hierop neer, dat men er moet naar streven winkels en verenigingen te houden in de kleine dorpen; in Vlaanderen zijn er al dorpen zonder winkel, en daar zijn dan de ouderlingen het slachtoffer van... .

(1) zie ook het A-24 dossier (1.VIII.77) blz. 4.1 en 4.2.

HOOFDSTUK 3 :

ENKELE VERKEERSKUNDIGE ASPECTEN



De RW 60-autoweg bestaat al gedeeltelijk richting Hamme.
Is het een verkeerskundig verantwoorde springplank
naar het noorden ?

§ 1. HISTORIEK.

Wereldoorlog II bracht een stilstand in de administratieve molen van Openbare Werken. Er was weinig gelegenheid om aan de wegen te werken. De administratie vulde de lege arbeidstijd met de opmaak van een groots plan: de vervanging van alle oude rijkswegen door een nieuw net. Na de oorlog werden een aantal plannen verder op punt gesteld, o.a. een nieuw tracé voor de rijksweg 60 Hulst-Sint-Niklaas-Hamme-Dendermonde en verder. Deze rijksweg liep destijds nog Sint-Niklaas uit het zuiden binnen over Tereken, Knaptrand en Kokkelbeek. Uit het noorden langs Vlijminckshoek, Kleibeke en Plezantstraat. Het noordelijk baanvak van de weg, vanaf Sint-Niklaas doorheen de dorpskommen van Sint-Pauwels en Kemzeke, wordt door de provincie Oost-Vlaanderen beheerd. In 1948 werd er dus een strook grond gereserveerd ten oosten van Hamme en Elversele, ten westen van Sint-Niklaas en weer ten oosten van Sint-Pauwels en Kemzeke, richting rijksgrens. De breedte was 12 meter, nodig voor een nieuwe weg in die tijd. Nu, dertig jaar later, is het tracé 1948 in Hamme in aanleg, met een breedte van liefst 48 meter !

Wanneer in het begin van de jaren zestig de gewestplanning op gang kwam, met als doel eindelijk eens werk te maken van een degelijke Ruimtelijke Ordening, verscheen op het kleurige voorontwerp onvermijdelijk het tracé van een nieuwe rijksweg 60, ten oosten van Sint-Pauwels en Kemzeke

Ondertussen was bij Openbare Werken een nieuwe ontwikkeling op gang gekomen. Op sommige wegen had het groeiend autogebruik geleid tot pieken in het verkeer, en de Duitse autosnelwegenbouw van de dertiger jaren was ook hier niet onopgemerkt gebleven. De autosnelweg Brussel-kust werd aangelegd, en om de aanleg van nog meer autosnelwegen sneller te realiseren werd er een dienst voor opgericht: de Dienst der Atoewegen. De bestaande dienst Bruggen en Wegen zou verder zorg dragen over het 'gewone' wegennet.

In de megalomane golf van de rijke jaren zestig, kreeg de nieuwe dienst der atowegen uiteraard snel het meest wind in de zeilen. De prestigieuze nieuwe autosnelwegen stonden maatschappelijk

(?) een trapje hoger dan de oude wegen. De Dienst zag de zaken groots: er lag al snel een plan voor om zowat alle rijkswegen te vervangen door ... autosnelwegen ! En zo kwam er ook een tracé voor een autosnelweg langs de oude weg nr 60: ten westen van Hamme (over de Oude Durme) tussen Elversele en Sombeke, ten westen van Sint-Niklaas en eveneens ten westen van Sint-Pauwels en Kemzeke, of eerder halverwege tussen Stekene en Kemzeke.

De sterkste wint het pleit. Tegen het eind van de jaren '60 cirkuleert het gerucht dat 'men' gaat beginnen met de westelijke weg rond Hamme. Een milieustrijd rond de Oude Durme was het gevolg. De autoweg zou daar niet komen, men greep terug naar de oorspronkelijke idee: een oostelijk tracé.

Met het baanvak vanaf Sint-Niklaas naar de rijksgrens toe gebeurde ook één en ander, maar dan in technische (en politieke ?) besprekingen, waar weinig of geen ruchtbaarheid rond werd gemaakt. Het kleinschalige ontwerp van 1948 zou Sint-Niklaas een eenvoudige, efficiënte rondweg hebben bezorgd met uitmonding op Vlijminkshoek. Doch, het autosnelwegtracé, dat verder van de stad zelf lag, kwam terecht op het 'beleids'plan van Sint-Niklaas in de tijd van burgemeester Van Dorpe⁽¹⁾. Het werd verbonden aan een noordelijke rondweg om de stad. Het kleine oostelijk tracé om Sint-Pauwels en Kemzeke ging de mist in. Bruggen en Wegen had het moeten afleggen tegen autowegen ...

(1) Administratieve gids van de stad Sint-Niklaas, uitgegeven door het stadsbestuur in 1970.

§ 2. ABLLO'S BEZWAREN TEGEN HET ONTWERP-GEWESTPLAN SINT-NIKLAAS-
LOKEREN (1).

Het ontwerp-gewestplan nam de noordelijke rondweg omheen Sint-Niklaas niet over, maar het tracé van de autosnelweg RW 60 tussen Sint-Niklaas en de RW 617 (Antwerpen-kust) werd wel weerhouden. Het baanvak vanaf de RW 617 tot de rijksgrens met Nederland ontbrak nog.

Om redenen die in hoofdstuk I, II en straks in III uiteengezet worden, tekende ABLLO bezwaar aan tegen deze RW 60, en adviseerde (1) :

- de RW 60 vanaf de Moortelhoek om te buigen naar Vlijminkshoek;
- de snelwegvoorzieningen tussen Moortelhoek en de RW 617 (Antwerpen-kust) van het plan af te voeren;
- reservatie te voorzien voor een rondweg om Sint-Pauwels en Kemzeke (Van Driëschouwen- Potterstraat), lengte 4,5 kilometer.

In zekere mate heeft de regionale commissie van advies rekening gehouden met dit bezwaar. De reservering voor een rondweg omheen Sint-Pauwels en Kemzeke werd in het gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren (K.B. 7.XI.78) opgenomen. De voorziening van een autosnelweg RW 60 is er echter óók op blijven staan (zie copy van het gewestplan in bijlage 2). Hierdoor bestaan er thans twee mogelijkheden om wat te doen voor het wegverkeer langs de noord-zuidas door de streek: een volledig nieuwe, grootschalige autosnelweg of de uitbouw van de bestaande weg, een eerder kleinschalige aangelegenheid.

Op het laatste ogenblik in de gewestplanning is het baanvak van de RW 60, vanaf RW 617 tot de Nederlandse grens ingevuld. Het grensoverschrijdend punt werd vastgelegd vlakbij de bebouwing van de Hellestraat, wat enig bochtenwerk in het tracé invoegt. Blijkbaar wilden de betrokken Nederlandse autoriteiten niet dat de weg doorheen het waterwingebied te Sint-Jansteen zou lopen. Indien dit baanvak op het ontwerp-gewestplan al bekend was geweest, zou het eveneens op ernstig bezwaar van onzentwege zijn gestuit.

(1) Aangetekend schrijven dd. 15 mei 1976 aan de gouverneur van Oost-Vlaanderen, betreffend het Ontwerp-Gewestplan Sint-Niklaas Lokeren, door ABLLO, vzw Durme en de Wielewaal afd. Waasland.

§ 3. WAAROM DE AUTOSNELWEG RW 60 ?

Volgens een brief van de staatssekretaris voor streekeconomie en Ruimtelijke Ordening dd. 1 juni 1979, wordt de RW 60 ten zuiden van de RW 617 (Antwerpen-kust) een autosnelweg. Tussen de RW 617 en de Nederlandse grens wordt het 'een hoofdverkeersweg, zonder daarom een autosnelweg te moeten zijn'.

Deze uitvoering van de RW 60 zal dus duur zijn, zeer duur. ABLLO heeft gezocht naar documenten die een meer omstandige verantwoording van deze RW 60 - plannen zou omvatten. Het is toch ondenkbaar dat de gemeenschapskas met bijna 4 miljard frank (13 km X 300 miljoen/km) zou verlicht worden, zonder daarvoor dwingende redenen op te geven; dit zou de belastingsbetalers tot nadenken moeten stemmen. In hoofdstuk I en II beschreven we al de aanzienlijke en definitieve schade die aan het Waas woon- en leefmilieu zou worden toegebracht. Er moeten dus wel héél gewichtige verkeersimperatieven voorliggen vóór men, bewust, tot zulke agressie overgaat... .

Maar het is met deze RW 60, zoals met alle Belgische wegenprojecten. De betrokken diensten konden ons geen studie, rapport of wat dan ook voorleggen. Het is zelfs moeilijk om de motieven op zich klaar geformuleerd te krijgen !

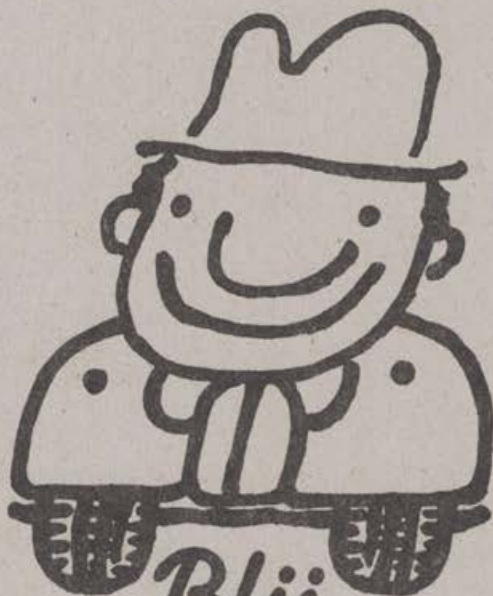
Er zijn alleen de recente verklaringen van Mr. G. DECKERS, afgevaardigd-beheerder van de Interkommunale Vereniging van het Land van Waas, gedaan op vrijdag 30 maart 1979 op een openbare bijeenkomst van de lokale CVP-afdeling te Kemzeke, betreffende het gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren. De spreker zei daar dat de aanleg van de RW 60 weliswaar 'niet in 't vuur lag', maar dat toch de tijd gekomen was om, na de ontwikkeling van de oost-west as van het Waasland, ook in de noord-zuid richting 'iets' te gaan ondernemen. Dit omdat de konstruktie van de nieuwe oost-west infrastructuur (autoweg E3, spoorlijn 59 Antwerpen-Gent) een streekontwikkeling erlangs zou hebben gebracht, die nu bijna voltooid is. Mr. G. DECKERS sprak zich niet uit over een precies tracé, alleen zei hij niet te weten waar het oostelijk tracé omheen de dorpskommen nu plots vandaan kwam en dat het andere tracé (het door ons aange-

vochten autosnelwegtracé) altijd uitgangspunt was geweest. Hij nam aan dat de technici dit wel bestudeerd zouden hebben.

Er zijn dus geen motieven, alleen verwachtingen. Mr. DECKERS verwacht blijkbaar 'streekontwikkeling' van de nieuwe autosnelweg. (zie hierover hoofdstuk II, blz. 39-40). In kringen van het stadsbestuur van Sint-Niklaas verwacht men van de RW 60 autosnelweg en aanverwante, dé oplossing van de verkeersmiserie in de binnenstad. Wél maakt het stadsbestuur een onderscheid tussen het baanvak RW 14 (Antwerpen-Gent) en spoorlijn Antwerpen - Gent (of Bookmolen-Moortelhoekstraat) en anderzijds het baanvak vanaf de spoorlijn naar Nederland toe (1). Het baanvak Bookmolen-Moortelhoekstraat maakt deel uit van het zogenaamde 'binnenring'plan van de stad Sint-Niklaas. Vanaf de Moortelhoekstraat zou er namelijk een langs de spoorlijn 59 lopende weg naar de stad gebouwd worden. Het stadsbestuur wil de verwezenlijking van het stadbaanvak van de RW 60, maar spreekt zich niet uit over hoe het tracé van de autosnelweg RW 60 nu precies moet verlopen naar Nederland toe.

Het hoe en waarom van de autosnelweg RW 60 moeten wij daarom zelf maar kritisch benaderen. De weg is te onderzoeken onder de oogpunten 'verkeer', 'leefmilieu' en overige effecten op het gewest. Leefmilieu en socio-ekonomische aspecten kwamen al aan bod in hoofdstukken I en II. Thans onderzoeken wij het aspect verkeer.

„ NIET MEER ZO ...



... Blij
Dat ik Rij „

(1) gemeenteraad Sint-Niklaas

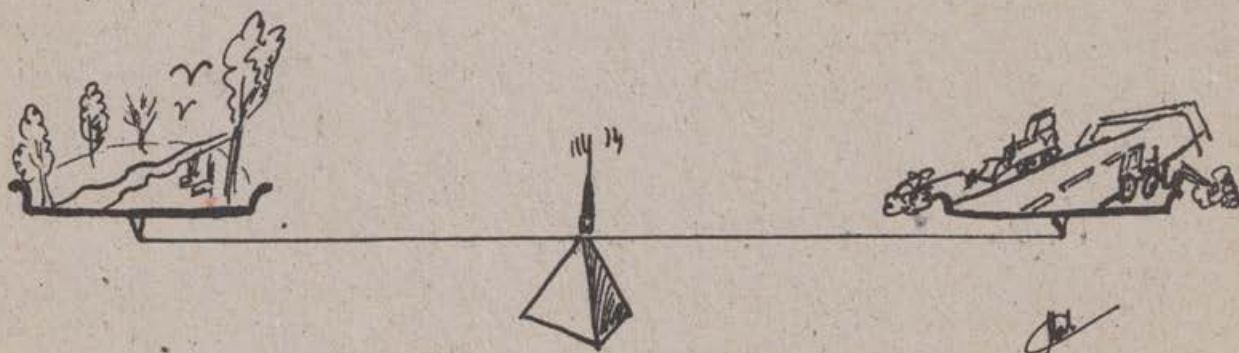
§ 4. VERKEER EN LEEFMILIEU: ABLLO'S OPTIES.

De huidige, uitermate intense mobiliteit van personen en goederen verdrukt andere waarden, zoals het rustig en gezond wonen, de landschappen, het uitzicht van onze woongebieden en dorpskernen, de luchtkwaliteit (energieverbruik). Niet elke vorm van vervoer legt in diezelfde mate beslag op ons leef- en woonmilieu.

Het past dus voor een leefmilieubeweging, te streven naar een beheersing van de mobiliteit en naar een verschuiving van milieu-schadelijke naar minder-milieuschadelijke vervoermiddelen.

Het is in dit licht dat ABLLO de zaak van de RW 60 bekijkt. Een stroom autoverkeer wordt omzeggens alle openbare besturen genomen voor wat hij is, en men is zelfs blij als hij toeneemt. Dit lijkt ons een houding te zijn van misprijzen voor het leefmilieu in zijn breedste betekenis. Het is een éézijdige 'beleids' visie, die tevens een gebrek aan kennis inhoudt van de mogelijkheden van andere vervoermiddelen. Andere besturen in andere landen staan wat dat betreft wel een eind verder

Ons inziens is het beste verkeersbeleid dat, wat zonder het autoverkeer al te strikt aan banden te leggen, het hele verkeersgebeuren tracht in te richten met inachtneming van redelijke woon- en leefmilieuvorwaarden. Steeds meer mensen kanten zich tegen een beleid dat de privé-automobiliteit onbeperkt laat domineren over de andere verkeerssoorten en het leefmilieu volledig laat verloederen. Het voldoen aan alle gevraagde auto-verplaatsingen mag geen maatschappelijk dogma zijn, waaraan wij ons slaafs dienen te onderwerpen, met opoffering van waardevolle dingen. Evenwicht zoeken is een plicht .



§ 5. FUNKTIE VAN DE HUIDIGE WEG nr 60: SINT-NIKLAAS-HULST (NL).

De huidige weg nr 60 in het noorden van het Waasland, is een tweebaansweg met aan weerszijden een smalle, met verfstrepen afgebakende fietsstrook en op vele plaatsen een parkeerstrook. Hij verbindt Sint-Niklaas met Hulst (NL), + 15 km., en loopt door de dorpskommen van Sint-Pauwels en Kemzeke en door het gehucht Drie Schouwen. In Sint-Pauwels is er een profielvernaauwing tot twee rijstroken en symbolische voetpaden (een tweetal tegels). Op twee punten in de dorpskom is de gevel tot gevel straatbreedte nauwelijks 7 meter. In Kemzeke is de weg overal breed genoeg, de snelheid van de auto's is er dan ook naar. Nochtans ligt er ook hier, net als in Sint-Pauwels, een school langs deze drukke weg. Op twee kilometer van de rijksgrens heeft deze weg nr 60 een kruispunt met de autoweg 617 (Antwerpen-kust).

De gemiddelde bezetting (1) per dag (6+22 uur) is 8.784 voertuigen tussen Sint-Niklaas en Sint-Pauwels en 7.096 voertuigen aan de grens. Het aantal fietsers en bromfietsers is 1816, veruit het maximum waargenomen in gans de provincie Oost-Vlaanderen. Het maximale waargenomen dagvolume bedraagt 10.145 voertuigen bij Sint-Pauwels en 11.521 aan de grens. Het hoogst aantal wagens per uur (beide richtingen samen) belooft 1.296 bij Sint-Pauwels en 2.044 aan de grens.

Het vrachtvervoer is eerder matig vertegenwoordigd. 14,4 % van het totaal verkeer (exclusief fietsers en bromfietsers) bij Sint-Pauwels en 10,7 % aan de grens.

In het totaal verkeerspakket (van Sint-Niklaas tot Drieschouwen) speelt het lijnbusvervoer een grote rol. De lijn 57c Sint-Niklaas - Moerbeke, met uitlopers naar Hulst, Hellestraat en Koewacht, heeft op een gewone werkdag 3.163 passagiers. Komfort en snelheid zijn maar matig, het busverkeer verloopt ook zeer onregelmatig door verkeersoverlast in de centra van Sint-Niklaas en Hulst. De lijnbus wordt hierdoor momenteel, zelfs in het woon-werkverkeer, maar door weinigen, aangevoeld als een alternatief voor de eigen auto.

(1) Doc. nr 73. Algemene verkeerstelling 1975, Ministerie van Openbare Werken, verkeerstec-nische Dienst van het Bestuur der Wegen, Brussel.

§ 6. EVALUATIE VAN DE HUIDIGE TOESTAND OP DE OUDE WEG Nr 60.

De weg nr 60 is dus vandaag een drukke, zij het niet oververzadigde weg, op een filevorming na bij het kruispunt met de RW 617 (Antwerpen-kust), in de ogenblikken van toeristisch piekverkeer (met inbegrip van het in Hulst en Axel welig tierend winkeltoerisme). Vertraagd verkeer komt ook voor in Sint-Pauwels, op het einduur van de lagere school in de Zandstraat en uiteraard bij het binnen'schui-felen' van Sint-Niklaas.

Een oplossing van de situatie bij het kruispunt met RW 617 is in principe mogelijk door een ongelijkvloerse kruising (zie uitvoerig op blz. 80); afgezien van het invalprobleem in Sint-Niklaas voldoet de huidige weg nr. 60 dus aan het element capaciteit. Maar dat is niet het enige element wat telt. Aan de huidige weg leven twee dorpsgemeenschappen: Kemzeke en Sint-Pauwels. Vooral door de krappe wegbreedte in Sint-Pauwels, en de overdreven snelheid in Kemzeke zijn het dorpsleven en de autoverkeersintensiteit er onverenigbaar geworden. De frankische Dries, die het centrum van Sint-Pauwels uitmaakt - met de winkels, de bibliotheek, de horeca, de Kerk en de woonstraten die vandaar in zes richtingen vertrekken - zou zijn functie pas goed kunnen vervullen in een auto-arme situatie. Alleen het eigen dorpsverkeer kan er verdragen worden, nu is er overlast.

Wellicht daarom vindt men nergens een verantwoordingsnota over het principe, waarom een nieuw grootschalige RW 60. Het optelsommetje van de knelpunten maakt het vanzelfsprekend dat er 'wat' gebeurt. Dat 'wat' wordt dan direkt vertaald als: een compleet nieuwe weg aanleggen. Dit is een gevaarlijke vertaling. Zij bevat de niet bewezen veronderstelling, dat 'de' nieuwe weg (welke ?, waar?) de problemen (= de knelpunten) zou wegnemen. Laten wij minstens al stellen dat het noodzakelijk is, de dorpskom van Sint-Pauwels te bevrijden van de té grote verkeersdruk; en dat dit zou gebeuren met op voorhand de zekerheid dat de genomen maatregelen tot het volledige beoogde resultaat leiden.

Om die zekerheid te bekomen volstaat het niet alleen over tellingen van verkeersintensiteit te beschikken; men moet weten waar de pakken autoverkeer vandaan komen en waarheen ze gaan, en vooral

hoe deze verschillende pakketten zich verhouden. In dit verband is het minder vanzelfsprekend te noemen dat er geen officieel rapport terzake voorligt. Geen enkele van de instanties die op het punt staan een miljardeninvestering te beginnen, heeft zich de moeite genomen om de verschuiving in verkeersstromen, die door de aanleg van de autosnelweg RW 60 zou ontstaan, na te gaan... .

§ 7. OP ZOEK NAAR DE WAARHEID.

De Sint-Niklase stedelijke verkeerskommissie kon overhaald worden om een herkomst/bestemmings steekproef (1) te houden over het autoverkeer op de weg nr 60 in de buurt van Sint-Niklaas.

De steekproef omvatte:

- een enquête à 20 %, op zaterdag 5 november 1977, van het in- en uitvalsverkeer tussen 13u30 en 15u30 (piek van het winkelverkeer naar Sint-Niklaas én naar Hulst)
- een enquête à 20 %, op maandag 7 november 1977, van het in- en uitvalsverkeer tussen 15u15 en 17u15 (gewone werkdag).
- idem op donderdag 10 november 1977 (marktdag te Sint-Niklaas)

De bedoeling van de steekproef was, enig inzicht te krijgen in de verhouding tussen het korte-afstandsverkeer en het doorgaand verkeer; dit naar aanleiding van een lid van de Verkeerskommissie die met overtuiging stelde: 'leg die Rijksweg 60, en al ons verkeersmiserie is opgelost !' (doelend op het westelijke, autosnelwegachtige ontwerp). De resultaten van deze steekproef bleken geen ondersteuning van deze krachtige uitspraak te zijn.

resultaten:

Opname op Patershoek (halverwege Sint-Niklaas centrum en Sint-Pauwels)

A. Verkeer afkomstig van de huidige weg 60 (in voertuigen gedurende 2 uur) met bestemming van

| | zat. | ma. | do. |
|---|-------------|-------------|-------------|
| Sint-Niklaas centrum | 490 (50,5%) | 245 (48%) | 390 (56,5%) |
| overig Sint-Niklaas | 90 (9,3%) | 135 (26,5%) | 150 (21,7%) |
| streekrichtingen (Temse, Dendermonde, Lokeren, ...) | 375 (38,7%) | 120 (23,5%) | 145 (21%) |
| niet-geïdentificeerd | 15 (1,6%) | 10 (2%) | 5 (0,7%) |
| totaal | 970 (100%) | 510 (100%) | 690 (100%) |

(1) Verkeerstelling Plezantstraat nov. 1977, stadsbestuur Sint-Niklaas, niet gepubliceerd.

B. Verkeer dat de oude weg 60 oprijdt (in voertuigen gedurende 2 uur) met herkomst van:

| | zat. | ma. | do. |
|----------------------|-------------|-------------|-------------|
| Sint-Niklaas centrum | 375 (33,8%) | 385 (54,2%) | 390 (56,5%) |
| overig Sint-Niklaas | 25 (2,3%) | 130 (18,3%) | 190 (27,5%) |
| streekrichtingen | 680 (61,3%) | 165 (23,2%) | 80 (11,6%) |
| niet-geïdentificeerd | 30 (2,7%) | 30 (4,2%) | 30 (4,4%) |
| totaal | 1110 (100%) | 710 (100%) | 690 (100%) |

C. Het gezamenlijk waargenomen verkeer (in voertuigen per 2 uur) met betrekking tot:

| | zat. | ma. | do. |
|----------------------|---------------|--------------|--------------|
| Sint-Niklaas centrum | 865 (41,59%) | 630 (51,64%) | 780 (56,52%) |
| overig Sint-Niklaas | 115 (5,53%) | 265 (21,72%) | 340 (24,64%) |
| streekrichtingen | 1055 (50,72%) | 285 (23,36%) | 225 (16,30%) |
| niet-geïdentificeerd | 45 (2,17%) | 40 (3,28%) | 35 (2,54%) |
| totaal | 2080 (100%) | 1220 (100%) | 1380 (100%) |

Uit deze tabel C blijkt duidelijk dat de helft en méér van het verkeer op de huidige weg nr 60, een lokaal en regionaal karakter heeft. Met lokaal en regionaal bedoelen we hier verkeer dat met Sint-Niklaas zelf te maken heeft, de streekrichtingen noemen we doorgaand. Op maandag is er dus $\pm 73\%$ ($51,64\% + 21,72\%$) van het verkeer lokaal, op donderdag 80% ($56,52\% + 24,64\%$). Alleen op zaterdagen is er een noemenswaardige doorgaande verkeersstroom, voornamelijk van de RW 177 en in één richting (naar Hulst toe). de verhouding is dan 47% ($41,59\% + 5,53\%$) voor het plaatselijke en 51% voor het doorgaande verkeer (winkeltoerisme).

Het autosnelwegtracé van de RW 60 zou de weg Hulst-Sint-Niklaas doorverbinden met de weg Sint-Niklaas-Dendermonde. Het is uiterst merkwaardig vast te stellen, hoe weinig deze baanvakken eigenlijk met elkaar te maken hebben:

Overzicht van het doorgaand verkeer; in voertuigen per twee uur

Tabel

| Van: | naar richting: | zat. | ma. | do. |
|---|------------------------------|-----------------|----------------|----------------|
| Nederland | Temse en vice versa v.v.) | 425 (20,43%) | 60 (4,92%) | 15 (1,09%) |
| Nederland | Dendermonde v.v. | 70 (3,37%) | 10 (0,82%) | 15 (1,09%) |
| Stekene | Temse v.v. | 50 (2,40%) | 35 (2,87%) | 30 (2,18%) |
| Stekene | Dendermonde v.v. | 20 (0,96%) | 0 (0%) | 20 (1,45%) |
| St-Pauwels en Kemzeke | Temse v.v. | 25 (1,20%) | 25 (2,05%) | 25 (1,81%) |
| idem | Dendermonde v.v. | 0 (0%) | 5 (0,41%) | 0 (0%) |
| vergelijk met het verkeerstotaal (100% | | 2080 (100%) | 1220 (100%) | 1380 (100%) |

Uit deze tabel blijkt duidelijk dat het doorgaand verkeer wel aanwezig is, maar een kleine minderheid uitmaakt van het totale verkeerspakket.

Uit het onderzoek van de verkeerstelling en de herkomst en bestemmings resultaten bleek verder nog dat het regionaal verkeer, dat zijn oorsprong vindt in Sint-Pauwels, Kemzeke, Stekene en Moerbeke, duidelijk domineert over het verkeer met Nederland:

Tabel beide richtingen samen, in voertuigen/2uur.

| | zat. | ma. | do. |
|---------------------------|-------------|-------------|-------------|
| regionaal verkeer | 1075 (52%) | 1020 (85%) | 1240 (89%) |
| verkeer met Nederland (a) | 980 (48%) | 175 (15%) | 150 (11%) |
| totaal | 2055 (100%) | 1195 (100%) | 1390 (100%) |

(a) de bestemming Hulst (NL) hoort strikt genomen ook thuis bij het lokaal verkeer, het kan bezwaarlijk echt internationaal genoemd worden, evenwel rekenden we het toch bij verkeer naar Nederland. Dit verkeer zal evenwel met de RW 60 evenmin gebaat zijn, aangezien de afstand van de RW 60 naar Hulst centrum, op Nederlands grondgebied ook zo'n drie kilometer bedraagt (1)

(1) zie bijlage 3, het streekplan van Oost-Zeeuwsch-Vlaanderen.

§ 8. TOEKOMSTIGE VERKEERSVERHOUDING AUTOSNELWEG RW 60 / OUDE, BE-
STAANDE WEG NR 60.

Het overwegend regionaal en korte-afstandsverkeer op de oude weg nr 60, pleit tegen het 'autosnelwegprojekt RW 60' van Openbare Werken. Dit verkeer, dat afstanden tussen 5 en 25 km aflegt neemt doorgaans geen omweg van enkele kilometers, om een grotere weg te bereiken. Zo zal bijvoorbeeld een chauffeur die van Kemzeke naar Sint-Niklaas wil, zich niet eerst 2 km westwaarts naar de autosnelweg begeven, om amper een zevental km verder opnieuw drie km te moeten omrijden om het centrum van Sint-Niklaas te bereiken. Er zal dus ongetwijfeld een gedeelte van het verkeer, na de aanleg van de autosnelweg RW 60, tóch op de oude weg blijven. Indien dit een beduidend pakket zou zijn (Bijvoorbeeld 2500 à 3000 voertuigen/dag) dan zou de onleefbare situatie van Sint-Pauwels en Kemzeke niet opgelost zijn, enkel wat verzacht.

De hoeveelheid verkeer die op de oude weg zal blijven, en de hoeveelheid welke van de autosnelweg gebruik zal maken is op grond van het herkomst/bestemmingsonderzoek min of meer te ramen.

Sommige verkeersstromen zullen zeker op de oude weg blijven, zoals de stroom tussen Kemzeke en Sint-Niklaas. Andere stromen zullen grotendeels de nieuwe autosnelweg gebruiken, zoals die tussen Stekene en Belsele. Gezien het grootschalig karakter van de nieuwe weg, zullen niet alle verplaatsingen die over deze autosnelweg zouden kunnen gebeuren, daar ook terecht komen. Het echt korte-afstandsverkeer, 10 à 20 % van het verkeer, blijft altijd op de oude weg zitten. Vergelijk met de verplaatsingen Sint-Niklaas-Lokeren of Sint-Niklaas - Waasmunster, in het geval van de E3 en zijn oude baan, de RW 14.

Een speciaal geval is de doorverbinding met de RW 177 Breendonk - Sint-Niklaas. Deze RW 177-infrastructuur is nabij Sint-Niklaas zodanig, dat elke bestuurder komende uit het zuiden (Temse, Bornem, ...) a.h.w. de stad Sint-Niklaas ingezogen wordt: een zesbaansweg in rechte lijn gevolgd door een vierbaanstunnel en een stadsautoweg naar het stadshart. Voor een afslagbeweging, bijvoorbeeld voor een autorit van Klein-Brabant naar Hulst, moet een extra inspanning geleverd worden, die minder voor de hand ligt, psychologisch, dan gewoon rechtdoor te rijden door de stad,

naar Hulst. De route door de stad heeft een stevige traditie, en met de verbreding van de Plezantstraat in Sint-Niklaas, wordt deze route nóg rianter. Overigens bleek het enige doorgaand verkeer van betekenis rekreatief verkeer te zijn, dat niet even hard op snelheid uit is dan bv. zakelijk verkeer, of althans waarin het snelheidsaspect niet economisch relevant is. (Integendeel, wij hoeven toch geen buitenmatige inspanningen te doen om het de Belgen nog gemakkelijker te maken nog sneller hun koopkracht naar het buitenland te rijden). In de richting van de RW 177 naar Nederland toe wordt daarom een 50/50 verdeelsleutel aangenomen: 50 % van het verkeer zal de nieuwe RW 60 gebruiken en 50 % zal toch nog door het stadshart van Sint-Niklaas blijven bollen.

Tabel : verdeelsleutel van het verkeer op de
 ———— nieuwe RW 60 en op de oude weg.

| herkomst | bestemming | blijft op de oude weg (in %) | gebruikt de nieuwe RW 60 (in %) |
|---|--|------------------------------------|---------------------------------------|
| 1. Sint-Pauwels, Kemzeke en gebied ten oosten | alle | 100 | 0 |
| 2. Nederland | Sint-Niklaas NW | 100 | 0 |
| | St-Niklaas NO en O | 100 | 0 |
| | St-Niklaas centrum heen | 20 | 80 |
| | terug | 50 | 50 |
| | St-Niklaas zuid | 20 | 80 |
| | Gent (E3) | 0 | 100 |
| | Belsele-Lokeren | 0 | 100 |
| | Hamme-Dendermonde | 0 | 100 |
| | Temse, RW 177 heen | 20 | 80 |
| | terug | 50 | 50 |
| | Antwerpen (zeer klein aantal traditionele rijders) | 100 | |
| 3. Stekene, Moerbeke en verder | St-Niklaas NW | 80 | 20 |
| | St-Niklaas NO en O | 80 | 20 |
| | St-Niklaas centrum heen | 20 | 80 |
| | terug | 50 | 50 |
| | St-Niklaas Zuid | 20 | 80 |
| | Gent (E3) | 0 | 100 |

| | | |
|--------------------------|-----|-----|
| Belsele-Lokeren | 0 | 100 |
| Hamme-Dendermonde | 0 | 100 |
| Temse-RW177 | | |
| heen | 20 | 80 |
| terug | 50 | 50 |
| Antwerpen (traditioneel) | 100 | 0 |

Na aanleg en openstelling van de autosnelweg RW 60, ten westen van Stekene, Sint-Pauwels en Sint-Niklaas zal het verkeer zich als volgt verdelen:

| | zaterdag | maandag | donderdag |
|-----------------------|----------|---------|-----------|
| neemt de nieuwe RW 60 | 43,83 % | 29,45 % | 31,95 % |
| blijft op de oude weg | 56,17 % | 70,55 % | 68,05 % |
| totaal | 100 % | 100 % | 100 % |

Het besluit is duidelijk. Het grootste pak van het verkeer zal op de thans bestaande weg tussen Sint-Niklaas en Hulst blijven rijden. De grootte van de verkeersstroom in Sint-Pauwels en Kemzeke zal aanzienlijk blijven. Op basis van het verkeersvolume geteld in '75 (1) en rekening gehouden met een jaarlijkse toename van 5 %, zullen in 1985 al 5.978 à 6.197 voertuigen door de dorpen bollen; op een zaterdag 8.839. Dat is weliswaar wat minder dan de volumes in 1975 (zie blz. 52), maar ze betekenen voor deze dorpen een even grote overlast als vandaag: de aanleg van de milieuvernielende autosnelweg RW 60 zal tot niets anders leiden, dan tot het scheppen van een bijkomende verkeersbarrière, zonder een wezenlijke oplossing van de thans reële problemen op de oude weg nr 60.

(1) Doc. nr 73. Algemene verkeerstelling 1975. Ministerie van Openbare Werken, verkeerstechnische dienst.

Men zou in België toch al beter moeten weten, want er zijn al merkwaardige voorbeelden beschikbaar van grootschalige wegen, die tekort komen aan hun vermeende functie, nl. de oude parallelle wegen en hun woonkernen van verkeersoverlast bevrijden.

Een schoolvoorbeeld hiervan is de autoweg E3, tussen Antwerpen en Turnhout. Deze autosnelweg behoorde de parallel lopende RW 14 te saneren, door afleiding van het doorgaande verkeer. Dit verwachte effect is maar ten dele uitgekomen, de wegbezetting van de oude weg nr 14 is merkkelijk hoger gebleven dan deze van de nieuwe autosnelweg E3, die zelfs onderbenut is op tussen Antwerpen en Turnhout: op RW 14 bollen 19.287 voertuigen, op de E3 13.309 voertuigen, op ca 12 km van Antwerpen. Dit is dus duidelijk een verkeerde investering geweest, die echter ons inziens onaanvaardbare milieuoffers heeft teweeggebracht.

Nog een voorbeeld. De E5 Brussel-Luik heeft de overbelaste RW 3 in de streek van Sint-Truiden en Tienen overbelast gelaten, altans in de woonkernen: Op de E5 bollen 14.022 voertuigen, op de RW 3, 9.461 voertuigen.

In beide geciteerde voorbeelden was het gevolg dat naderhand toch nog aanpassingen dienden te gebeuren aan de oude wegen of in hun direkte omgeving om ze voor het verkeer geschikt te maken. Dat bracht opnieuw milieuschade en verstoring in de woongebieden ! Zo zijn op de RW 14 te Wijnegem de verkeersproblemen dermate groot, dat een lokale (toch ca 8 km lange !) omleidingsweg gebouwd moet worden. En in de streek van Tienen en Sint-Truiden dreigt men een autoweg te zullen moeten aanleggen door de heuvelstreek van Borgloon.

Nog wat voorbeelden: De E39 van Lummen door Midden-Limburg naar Maasmechelen is eveneens onderbenut gebleven (E39 heeft 9.054 voertuigen, de RW 21 8.428 voertuigen). Zelfs een groot deel van het langere afstandsverkeer neemt nog steeds de oude wegen. Zeer regelmatig hoort men dan van ongelukken met lange-afstands-vrachtwagens op de RW 19/21 Maasmechelen-Bree-Leopoldsburg-Diest, bij zover dat Peer en Hechtel een rondweg vragen!

Ook inzake het afleiden of het vrijwillig omrijden van vrachtverkeer hoeft men zich geen illusies te maken. Nabij het fort van Kruikeke is er een E3-oprit. Vrachtwagens van en naar de

fabrieken die zich in de nabijheid van dit fort bevinden, zouden zeer gemakkelijk daar de E3 op kunnen rijden, en op het klaverblad van Sint-Niklaas-Temse moeiteloos de richting Breendonk (RW 177) nemen. Toch zien we deze zware tuigen dagelijks door de dorpskommen van Kruikeke, Bazel en Steendorp bollen, bij zover dat de roep naar lokale omleidingswegen voor Bazel en Kruikeke sterker wordt !

De lezer voelt het zelf aan: de aanleg van grootschalige wegen, ver van de woongebieden is wel prestigieus, maar biedt geen definitieve oplossingen. Daar is een verkeerskundige verklaring voor. Als vuistregel kan men stellen dat bij ons 1/3 van het autoverkeer ritten zijn van minder dan 15 km, 1/3 rijdt tussen 15 en 30 km ver en maar 1/3 rijdt verder dan 30 km. De grootschalige wegen richten zich bijgevolg maar tot 1/3 van de totale verkeersstromen (zie de verhouding RW14/E3 tussen Antwerpen en Turnhout; ook de door ons berekende verhouding 55/45 à 71/29 voor de oude weg nr. 60 versus de nieuwe RW 60 ligt geheel in de lijn van de verwachtingen). Openbare besturen en het publiek hebben blijkbaar de onverbeterlijke neiging, het doorgaand verkeer te overschatten. Vandaar het bijzonder grote belang van een verkeersstudie, voorafgaand aan de claim op milieu- en natuurwaarden ...

De aanleg van de autosnelweg RW 60, Heimolen-Hellestraat, brengt onontkoombaar de (niet zoveel latere) aanleg van een lokale omleidingsweg van Sint-Pauwels en Kemzeke mee. Er bestaat dus geen keuze tussen óf en 'grote' óf een 'kleine' RW 60. Er is alleen de keuze tussen:

een lokale rondweg ,of,
de autosnelweg RW 60 plus een lokale rondweg.

Het heeft overigens weinig zin, door één of ander grootschalig wegenproject de doorstroming van het autoverkeer tussen Sint-Niklaas en Hulst op ingrijpende wijze te willen verbeteren. Het doordeweeks verkeer heeft hoofdzakelijk Sint-Niklaas zelf als bestemming, het weekendverkeer Hulst zelf. Deze stedelijke omgevingen kunnen het verkeer dat voor hen bestemd is, slechts op een gedoseerde wijze verwerken. Indien men erin zou slagen alle

autoverkeerspiekstromen ongehinderd tot vlakbij Sint-Niklaas en Hulst te brengen, zou het enige resultaat zijn, dat men in langere files bij de stadspoort aankomt. Het stedelijk verkeerswegennet zélf trachten te voorzien op grotere capaciteiten, leidt tot afbraak van de stad. En ook dat zal niet helpen, zoals sommige Beotiërs in het stadsbestuur van Sint-Niklaas tot hun schande hebben ondervonden - maar niet willen toegeven. Na de verbreding van de Parklaan bv., rijden er nu zóveel auto's tegelijk de Markt op, dat zij daar een chaos veroorzaken. De oorzaak van de verkeersmoeilijkheden is niet dat er te weinig wegen zijn, maar dat er teveel auto's zijn; of zo men wil, dat er teveel wagens zijn die in dezelfde periodes op dezelfde plaatsen ingezet worden.



Plezantstraat te Sint-Niklaas

.. teveel auto's tegelijk op dezelfde plaats ...

§ 9 MOGELIJKE ONTWIKKELINGEN OP LANGE TERMIJN, DIE INVLOED KUNNEN
 HEBBEN OP DE RW 60.

De herkomst/bestemmings steekproef van het stadsbestuur van Sint-Niklaas zegt veel over het verkeer op de huidige weg nr. 60 nabij Sint-Niklaas en Sint-Pauwels. Gezien het grote aandeel van het verkeer van Kemzeke en Sint-Pauwels naar Sint-Niklaas en v.v., is het waarschijnlijk dat een gelijkaardige proef op het baanvak van de huidige weg nr. 60 tussen kruispunt RW 617 en de rijksgrens andere verkeersstromen zou releveren (zie het verschil in maximale waargenomen dag- en uurpieken). Alleszins zit daarin een pak seizoensverkeer van Antwerpen naar Hulst en v.v.. Deze verkeersstroom is eveneens zeer weinig gebaat met de aanleg van de autosnelweg RW 60: de afstand Antwerpen-Hulst wordt er alleen maar groter door, en in Hulst komt men toch voor dezelfde nauwe stadspoorten terecht.

Het is ons ook bekend dat in de verplaatsingen van Antwerpen naar de Belgische kust (Knokke-Blankenberge) veel gebruik gemaakt wordt van de route Hulst-Terneuzen-Oostburg-Westkapelle, over zeeuwsvlaams grondgebied. Men kan er van op aan, dat na de openstelling van de autoweg 617 Antwerpen-Zelzate-kust, een deel van dit verkeer op de Zeeuwse route zal wegvallen. De oude weg nr. 60 zal dus op zijn baanvak kruispunt RW 617- rijksgrens evenredig ontlast worden.

De bouw van de brug/tunnelkombinatie over de Schelde, de zogenaamde Vaste Oeververbinding Westerschelde (VOW) Kruiningen-Ossensisse, werd door sommigen -althans mondeling- als argument gebruikt voor de aanleg van de autosnelweg RW 60 Sint-Niklaas-Hulst. Deze zou dan zowat als afrit van de vaste oeververbinding dienst gaan doen.

De aanleg van de VOW zou in twee richtingen kunnen werken. Wie het graag ziet, verwacht een verkeerstoename op de weg nr 60 (die toevallig in Nederland hetzelfde nr 60 draagt). Maar men kan net zo goed stellen, dat 'het' verkeer van Zeeuws-Vlaanderen een kortere en vooral makkelijkere route zal vinden (geen veerboot meer) naar Zuid-Nederland (Breda,...) en grote delen van België over de nieuwe VOW dan zoals nu, over de weg nr 60, via België.

Alleen een zeer omstandig verkeersonderzoek met een doorge-
dreven herkomst/bestemmingsanalyse van het huidige verkeer , zou
uitsluitel kunnen geven over het effect van de VOW op de be-
staande weg nr. 60.

Wij hebben de Stichting Natuur en Milieu in 's Graveland,
Nederland, verzocht bij Rijkswaterstaat te informeren naar het
eventueel bestaan van zulke onderzoeken. Behalve de opnames van
verkeersdebiëten kon er ons geen studiemateriaal bezorgd worden
(dààr ook al niet ...)

In elk geval strekt het geplande Nederlandse beleid inzake
de toevoerroutes naar de VOW geen grote arm uit naar Sint-Niklaas.
Uiterst leerrijk is ook het eindrapport van de stedenbouwkundige
studiegroep Oost-Zeeuws-Vlaanderen (1975) (1). Wat de weginfra-
structuur betreft gaat men in het rapport uit van een 15-tal opties,
die allemaal de harmonische ontwikkeling van het gewest beogen.
Uitgaande van deze opties, en van het gegeven van de VOW werden
er vier alternatieve verkeers-infrastructuur mogelijkheden getoetst
(zie copy op blz. 67).

alternatief I: een 4-strooksweg van de VOW tot Terhole en een
nieuwe 2-strooksweg langs Zaamslag.

alternatief II: een 4-strooksweg van de VOW tot Terhole en een
nieuwe 4-strooksweg langs Zaamslag

alternatief III: een nieuwe weg van de VOW rechtstreeks naar de
kanaalzone, 2-strooks, en een nieuw 2-strooksweg
langs Zaamslag.

alternatief IV: een 4-strooksweg van de VOW tot Hulst en een nieuwe
2-strookweg langs Zaamslag.

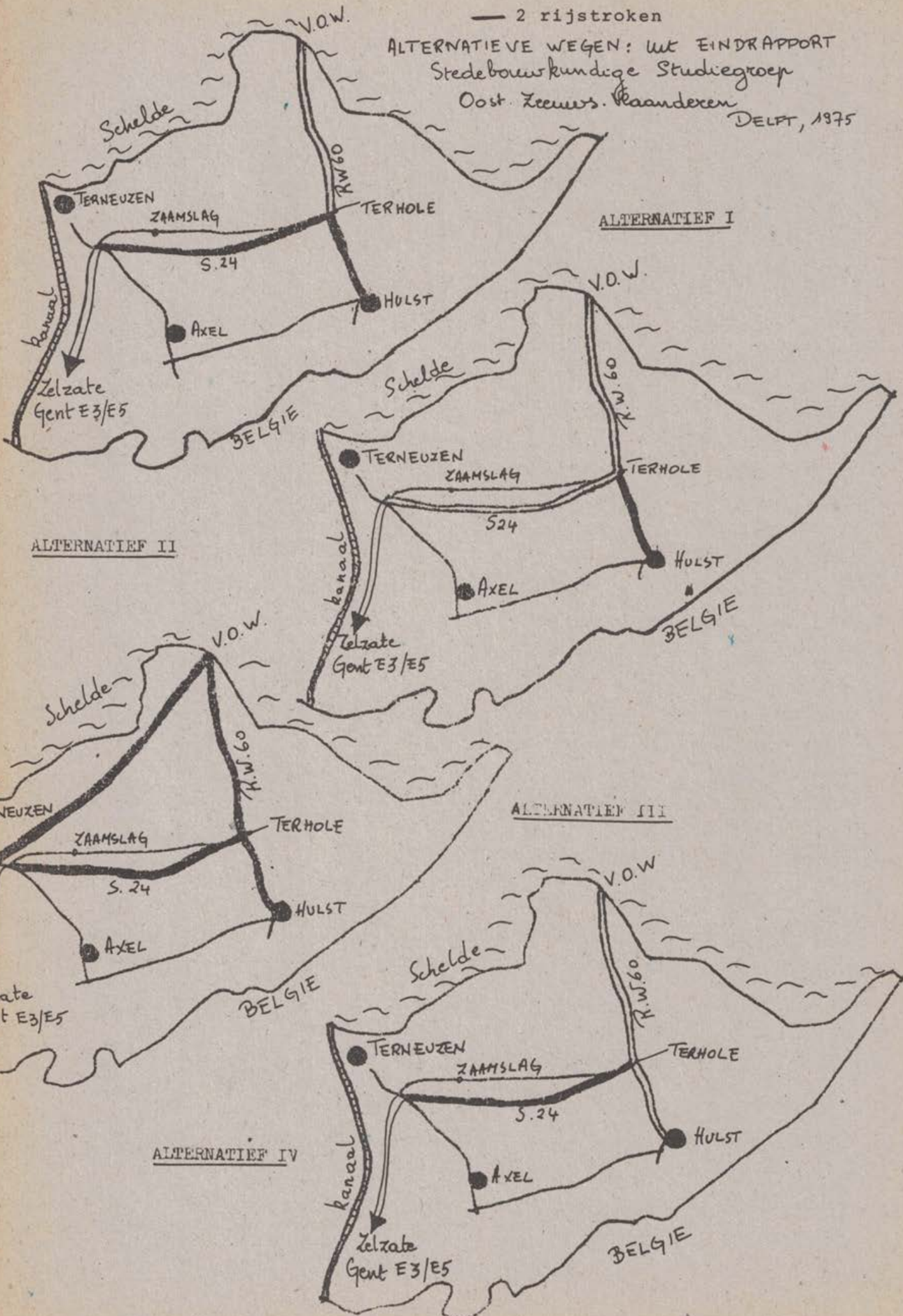
De studiegroep koos uiteindelijk voor het alternatief I, het
voldoet best aan de gestelde opties: de wegen moeten hun regionaal
karakter behouden, dus het doorgaand verkeer naar België niet
stimuleren (zie blz. 105 van het rapport), de VOW moet een over-
wegend regionale functie toebedeeld krijgen (de bevolking van
Zeeuws-Vlaanderen zou een lagere tol moeten betalen, dan andere
gebruikers). Expliciet wordt gesteld dat het doorgaand verkeer

(1) eindrapport stedenbouwkundige studiegroep oost-zeeuws-vlaanderen,
februari 1975, t.h. Delft - bouwkunde, 159 pp. 111.

== 4 rijstroken

— 2 rijstroken

ALTERNATIEVE WEGEN: uit EINDRAPPORT
Stedebouwkundige Studiegroep
Oost. Zeew. Vlaanderen
DELFT, 1975



van en naar België moet tegengegaan worden door tolheffing op de VOW, en door de RW 60 ten zuiden van Terhole, naar Hulst toe een laag afwikkelingsniveau te geven (2 stroken). Het verkeer afkomstig van de VOW moet door bewegwijzering via de S 24 (Terhole-Zaamslag-Sluiskil) naar de kanaalzone* gestuurd worden, zodat de weg van Terhole naar Hulst niet hoeft aangepast te worden.

Onze konklusie kan zijn, dat men in Nederland alleszins aan de VOW in de eerste plaats een regionale functie toekent. De internationale functie wordt dan nog gezien, niet naar het zuiden (Sint-Niklaas toe) maar naar de kanaalzone, waar de meeste economische aktiviteit én in België én in Zeeland gelegen zijn. Van daaruit is men voor écht internationaal verkeer, via de autoweg Zelzate-Gent in een ommezien bij de verkeerswisselaar E3/E5 te Zwijnaarde. Deze ontwikkelingen komen ook tot uiting in de prioriteiten die men stelt in het streekplan (vergelijkbaar met het Belgisch gewestplan) van Oost-Zeeuwsch-Vlaanderen. Dit afleiden van, als het er zou komen, bijkomende doorgaande autoverplaatsingen naar België over de nieuwe secundaire weg nr 24, ten zuiden van Zaamslag, lijkt ons een wijze optie. Via de traktaatweg, de autoweg Terneuzen-Zelzate-Gent-Zuid bestaat al een schitterende doorgaande verbinding voor verkeer met bestemming Kortrijk-Noord-Frankrijk, het Belgisch binnenland (E5-Brussel en verder). Zo zou men in het zuidelijk deel van Zeeuws-Vlaanderen en in het Waasland niet de last hebben van die- tot nog toe hypothetische- verkeersstromen.

De VOW is overigens niet voor morgen. De bouwtijdervan is minimum acht jaar en het enige feit tot hiertoe is een principiële toezegging van de minister van Verkeer en Waterstaat dat de VOW er komt, belofte gedaan aan de regionaal-economische lobby van Zeeland. Met name heel delicate financieringsproblemen moeten nog uitgepraat worden, op zeer hoog niveau, vóór het ooit tot een aanvatting van de werken komt ...

Het streekplan Oost-Zeeuwsch Vlaanderen (zie bijlage 3)

Zoals hierboven gemeld heeft men in het streekplan van Oost-Zeeuwsch Vlaanderen de meeste voorstellen van de stedenbouwkundige sudiegroep overgenomen: de hoofdverkeersas wordt tussen de VOW

en de kanaalzone gesitueerd. De thans bestaande RW 60 tussen Terhole en Hulst wordt in de toelichting bij het streekplan op blz. 45 van 'redelijke kwaliteit genoemd, in aanmerking genomen de daarop voorkomende verkeersintensiteiten. Terhole zelf en Kapellebrug worden wel knelpunten genoemd. Verder staat er letterlijk: 'Op Belgisch gebied is de aansluiting op de weg door de aanwezigheid van lintbebouwing belangrijk minder. Ter vervanging van dit weggedeelte wordt in België gedacht aan een nieuwe weg, die wat uitvoering betreft gericht zal zijn op een meer regionale functie'. Enkele bedenkingen hierbij: Op grond van welke studie hebben de Belgische wegenplanners aan de Nederlandse planologen wijsgemaakt dat de nieuwe RW 60 de oude zal vervangen? Wij bewezen zojuist dat dit niet zo zal zijn. Ten tweede vinden wij dat de uitvoering in België als een autosnelweg, niet getuigt van het inzicht om deze weg een regionale functie toe te bedelen.

In aansluiting op het Belgisch gedeelte van de RW 60, voorziet het Nederlands streekplan toch een weg, evenwel van tweede orde. Studie van zijn tracé op Nederlands grondgebied levert nog enkele interessante gegevens:

1. De RW 60 zal niet naar Hulst zelf toelopen. Hij snijdt de weg Axel-Hulst ongeveer halverwege tussen Absdale en Hulst centrum. Vanaf dit punt ligt Hulst nog ongeveer drie km oostelijk. Deze extra omweg (nog maar eens) schakelt opnieuw een belangrijk deel verkeer uit van gebruik van de nieuwe RW 60, namelijk een deel van het verkeer dat met Hulst-centrum zelf te maken heeft. Dit doorberekenen in de verhouding die wij berekenden voor de toekomstige verkeersstromen op de oude en de nieuwe weg, zou nog een verschuiving ten nadele van de nieuwe RW 60 teweeg brengen, vooral op dagen wanneer het winkelverkeer naar Hulst belangrijk is.
2. Het afwikkelingsniveau van de RW 60 op Nederlands grondgebied is niet hoog. Dat niveau voor een weg van tweede orde houdt er in dat er een konstante doorstroming van tenminste 65 km/u wordt nagestreefd, en dat inhalen nogal bemoeilijkt wordt (twee stroken)

Besluit: Het Nederlands voornemen om de hoofdas te voorzien tussen de VOW en de kanaalzone, de omweg om Hulst te bereiken en het laag afwikkelingsniveau van de geplande RW 60 in Nederland zullen nóg minder verkeer dan dat wij al berekenden op de nieuwe RW 60 brengen.

§ 10. BESLUIT.

Er is een reëel verkeersprobleem op de thans bestaande weg nr. 60, met name de verkeersoverlast voor de dorpen Kemzeke en Sint-Pauwels. Een autosnelweg op 2 à 3 kilometer ten westen van de bestaande weg, biedt een zó geringe ontlasting van deze bestaande weg, dat in de zeer nabije toekomst toch een lokale omleidingsweg omheen de dorpen nodig zal blijken.

De werkelijke oplossing van het verkeersprobleem is te zoeken in een afleidingsweg dicht bij de kernen, die de totaliteit van het autoverkeer moet opnemen. Om de buitennissige wegverkeersaanwas binnen voor ons leefmilieu aanvaardbare perken te houden, is een krachtige stimulans nodig van anderssoortige verkeersmiddelen. Dit hele alternatieve programma kan gefinancierd worden met de geldmiddelen, die nu moeten voorzien worden voor de autosnelweg RW 60. Hoofdstuk IV brengt van deze alternatieven een grondige omschrijving.

Het streekplan Oost-Zeeuwsch Vlaanderen laat wat betreft de RW 60 een aantal interessante mogelijkheden open; we citeren uit de toelichting bij dat streekplan op blz. 48:

'Het is denkbaar dat op grond van nader onderzoek het zuidelijk gedeelte van de rijksweg 60, vanaf Terhole tot noordwestelijk van Hulst, voor een deel het bestaande tracé zal kunnen volgen. Uit hoofde van de verkeersveiligheid zal het nodig kunnen zijn om vooruitlopende op de uitvoering van het zuidelijk gedeelte van de rijksweg 60 reeds de traverse door Terhole, te vervangen door een tracé buiten deze kern om'.

Hieruit blijkt duidelijk dat men in Nederland nog voor een keuze staat, analoog als deze die wij in dit dossier naar voren brachten: een nieuwe RW 60, of aanpassingen van de oude bestaande weg. Het grote verschil met België is, dat men in Zeeland deze keuze zal laten afhangen van een 'nader onderzoek', iets waar men bij ons nog nooit van gehoord heeft !!.

Ten tweede is het bijzonder interessant te noteren, dat men voor het verkeersknelpunt Terhole, dankt aan een oplossing zoals wij in dit dossier voorstellen voor Sint-Pauwels en Kemzeke: namelijk een rondweg omheen het dorp ...

HOOFDSTUK 4

A.B.L.L.O.'S VOORSTELLEN :

EEN KLEINER OFFER VOOR 100 %

RENDEMENT



§ 1. INLEIDING.

Het vraagstuk, waar wij een oplossing horen voor te vinden, bestaat er dus in te verhelpen aan de onmiskenbare verkeersoverlast in de dorpen van Sint-Pauwels en Kemzeke. De oplossing mag niet méér middelen aanwenden dan nodig, en er moet op gelet worden de minste schade aan leef- en woonmilieu toe te brengen. Maar schade zal er ongetwijfeld wel zijn. Vandaar de noodzaak van kleinschaligheid van de te vinden oplossing. Op voorhand moet er ook de zekerheid bestaan, dat de oplossing efficiënt werkt.

In dit hoofdstuk IV werken wij een alternatieve oplossing uit, die wij nog eens toetsen aan onze doelstellingen : het verkeer plooiën naar mensenmaat.

§ 2. BESCHRIJVING VAN HET ABLLO-VOORSTEL.

Wij stellen hier een totaal-project voor om de noord-zuid verkeersstromen in het noordelijk Waasland in milieu-vriendelijker banen te leiden.

Het gros van de verkeersstroom kan maar uit de dorpen worden weggenomen, wanneer een rondweg wordt aangelegd niet te ver van de kernen. De rondweg wordt dan de hoofdverkeersweg, terwijl een afslagbeweging toelaat de dorpskern in te rijden. Het milieu-offer en de verkeershinder kunnen bescheiden gehouden worden door deze rondweg kleinschalig van karakter te houden. Tegelijk zijn er maatregelen nodig om een aantal knelpunten op de oude weg nr 60 weg te nemen, en om de pieken van verkeer, slechts op een gedoseerde wijze in de kernen van Sint-Niklaas en Hulst toe te laten. De verkeerspieken kunnen beheerst worden door de installering van een ingrijpend verbeterd openbaar vervoer.

1. De kleinschalige rondweg omheen Sint-Pauwels en Kemzeke.

Het kroonstuk van de verbeterde , bestaande wegverbinding nr 60 is de rondweg omheen Sint-Pauwels en Kemzeke, zals werd aangegeven op het gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren (K.B. 7.XI.78) Deze rondweg begint aan de Potterstraat, ter hoogte van de bocht tussen Vlijminckshoek en Sint-Pauwels centrum. Hij loopt dan enige honderden meters oostelijk van de dorpskommen van Sint-Pauwels en Kemzeke. Hij mondt dan opnieuw uit op de oude weg nr 60 in de bocht tussen Kemzeke en Drie Schouwen.

Uiteraard is het niet onze bedoeling, noch onze taak om het tracé meter per meter uiteen te zetten. Dit moet het voorwerp zijn van een mikro-studie die rekening houdt met technische karakteristieken (hoogstralen), de bewoning, de landbouw en het landschap. Voor ons als milieubeweging gaat het om het beginsel, en het naleven van enige milieuvoorwaarden bij de realisering van deze beginseloplossing.

In de gesprekken die we tot hiertoe voerden met gewestelijke autoriteiten is evenwel duidelijk de wens om meer informatie naar voren gekomen. Om deze reden, maar vooral ook omdat de Belgische wegenbouwers zo weinig aan efficiëntie en kleinschaligheid gewoon zijn, is het toch noodzakelijk in dit rapport voldoende technische uitweiding over ons voorstel op te nemen.

auto:

De rondweg is te voorzien als een tweestrooksweg. Op zich is het overdreven luxe tussen twee regionale centra een vierbaansweg te voorzien. Het huidige daluurverkeer op de weg nr. 60 vergt geenszins méér dan twee rijstroken, het piekverkeer totnogtoe evenmin, tenzij vóór de stadspoorten; maar dit pleit juist tégen de formule met meer dan twee stroken. Een vierstrooksweg zou nóg meer auto's tegelijk aan de rand van het stadscentrum brengen, waardoor de verkeersmoeilijkheden daar nodeloos vergroot zullen worden.

De eventuele verdere toename van het piekverkeer, kan niet anders dan een klus voor het openbaar vervoer zijn. Dit kan, omdat een overweldigend gedeelte van het verkeer met het centrum van Sint-Niklaas te maken heeft, en omdat de bewoning in de regio dicht rond de openbare vervoerlijnen gekoncentreerd ligt. Het openbaar vervoer moet dan wel zeer ingrijpend worden gereiseerd, om het aantrekkelijk genoeg te maken voor de potentiële automobilist. Formules daarvoor worden beschreven op blz. 86c.v .

fiets:

Het fietsverkeer vormt geen overlast in de dorpskommen. Daarbij mag men fietsers geen, of maar zo weinig mogelijk omwegen doen maken. Het fietsverkeer kan op de oude weg door de dorpen blijven. Fietspaden zijn er dus op de rondweg niet te voorzien, wat de onteigeningsbreedte nog wat reduceert (hoewel onze zelfmoordkantjes niet breed zijn) en het zal de rondweg ook veiliger maken. De fietsers komen terecht in de verkeersarme dorpen, wat ook voor hen veiliger rijden wordt.

Inrichting van de kruispunten en vertakkingen:

Met de inrichting van de kruispunten staat of valt de efficiën-

tie van ons wegennet, ook die van de rondweg. Op het gebied van de inrichting van kruispunten zijn wij er in België danig slecht aan toe, allemaal het gevolg van blinde grootschaligheid (1).

De beste verkeersafleiding wordt bekomen door bij de splitsing van de oude weg en de rondweg, beide van elkaar te isoleren (althans voor het autoverkeer), en de afslag voor de dorpen verderop te situeren. Het verkeer dat niet voor het dorp zelf bestemd is rijdt dan vanzelf de rondweg op en bolt gewoon rechtdoor.

POTTERSTRAAT (fig. A, op blz. 76):

Autoverkeer met bestemming en herkomst Sint-Pauwels wordt aan deze vertakking niet uitgewisseld; dit gebeurt op het kruispunt Beekstraat-rondweg, iets verderop. Het openlaten van de verkeersrichting van Sint-Pauwels naar Sint-Niklaas toe op de oude weg, zou betekenen dat ook nog het verkeer van Kemzeke en Stekene-Bormte door Sint-Pauwels zou bollen. Dat verkleint het ontlastend effect van de rondweg, en mag dus niet toegestaan worden.

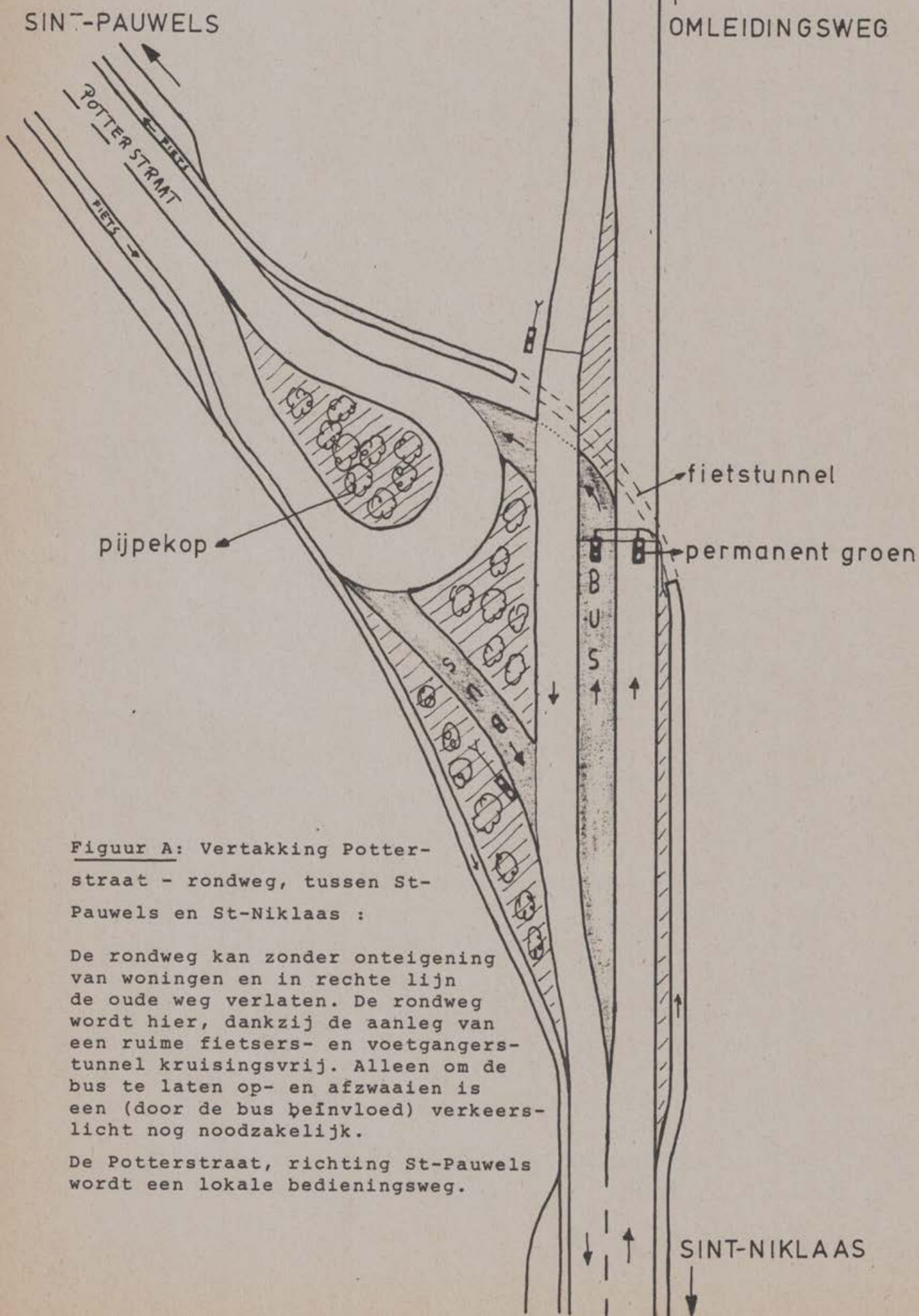
Links afslaan op de rondweg naar de dorpskom van Sint-Pauwels toe leidt tot een onderbreken van de stroom op de rondweg in de richting van Sint-Niklaas. Voor de vlotte doorstroming is het dus wenselijk dat het aantal kruispunten op de rondweg beperkt gehouden wordt.

De fietsers en de voetgangers in de richting van Sint-Niklaas naar Sint-Pauwels en verder, kunnen op dit punt een ruime tunnel bekomen.

BEEKSTRAAT.

Het kruispunt van de Beekstraat met de rondweg wordt/voorzien van afslagmogelijkheden in alle richtingen. Voetgangers en fietsers mogen echter de rondweg niet oprijden, en moeten via de oude baan, omgevormd tot plaatselijke bedieningsweg, naar Hulst of Sint-Niklaas toe. Het kruispunt Beekstraat/rondweg wordt geregeld door verkeerslichten, maar met een veiliger fasering dan wij in België gewoon zijn. Zoals reeds gemeld, vindt het verkeer van en naar

(1) zie Standard 8.VI.78: Prof. Dr. J.E. Hueting: Verkeer ook psychologenkwestie.



Figuur A: Vertakking Potterstraat - rondweg, tussen St-Pauwels en St-Niklaas :

De rondweg kan zonder onteigening van woningen en in rechte lijn de oude weg verlaten. De rondweg wordt hier, dankzij de aanleg van een ruime fietsers- en voetgangers-tunnel kruisingsvrij. Alleen om de bus te laten op- en afzwaaien is een (door de bus beïnvloed) verkeerslicht nog noodzakelijk.

De Potterstraat, richting St-Pauwels wordt een lokale bedieningsweg.

Sint-Pauwels via de Beekstraat zijn weg van en naar de rondweg. Wie dus van Sint-Pauwels-Dries naar Hulst of Sint-Niklaas wil, zal verplicht via de nieuwe rondweg (toegang Beekstraat) moeten rijden. Enkel de bus krijgt nog doorgang via de Potterstraat of de Zandstraat met bestemming Sint-Niklaas resp. Moerbeke/ Hulst.

HEERBAAN (Kemzeke)

Aan de oostelijke kant van de rondweg is deze landelijke weg niet bebouwd. Er wordt van hieruit geen toegang verleend tot de rondweg, maar de toegang wordt afgeleid naar de Kemzekestraat. Uit het dorp komend, kan het oprijden van de rondweg vanaf de Heerbaan wel toegestaan worden, bij middel van een invoegstrook, dus enkel in de richting van Sint-Niklaas.

KEMZEKESTRAAT.

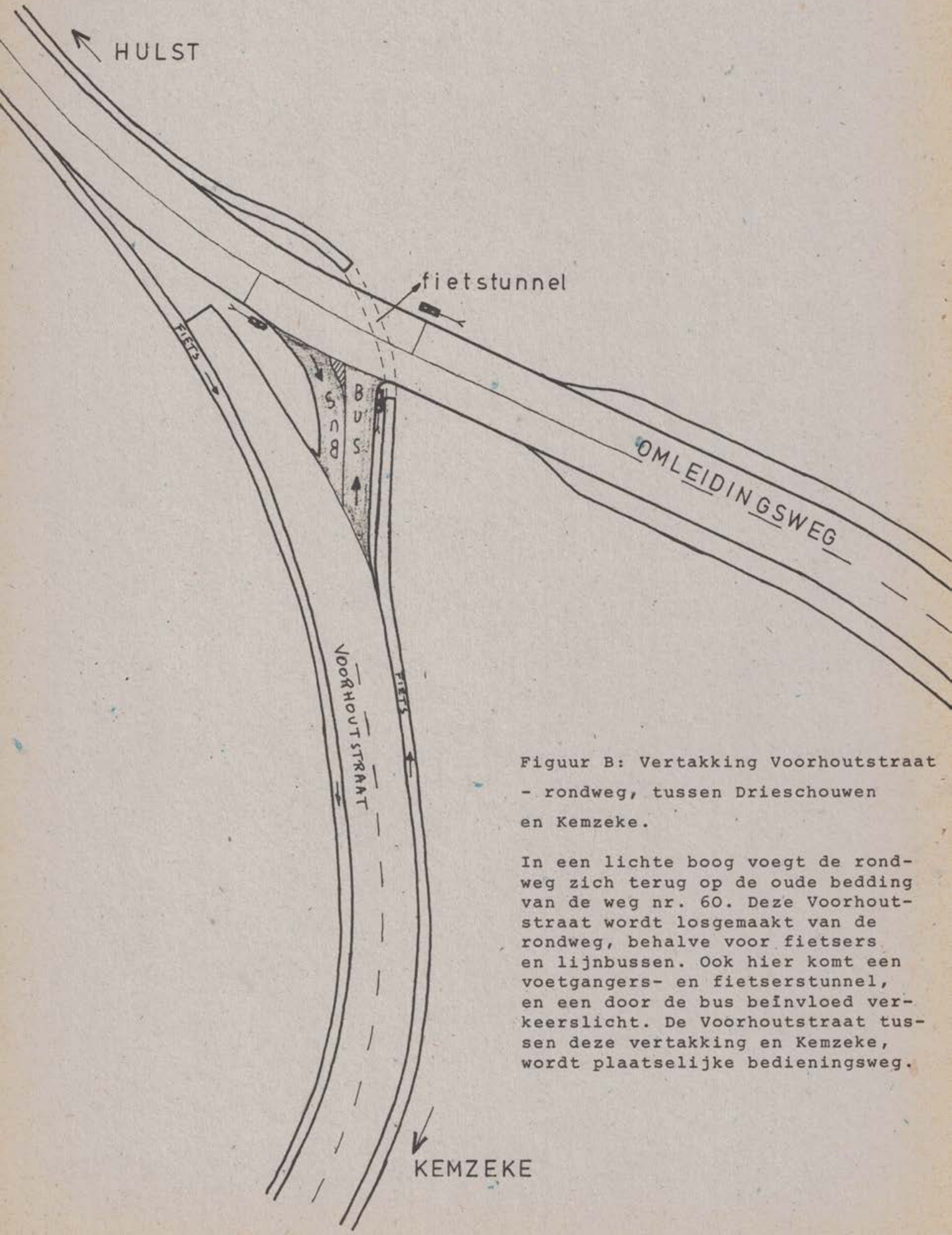
Kruispunt met de rondweg wordt analoog ingericht als dat met de Beekstraat te Sint-Pauwels. Synchronisatie van de verkeerslichten is mogelijk. Fietsers en voetgangers worden op de rondweg niet toegelaten en de toegang van Kemzeke voor auto's gebeurt via dit kruispunt.

spoorbedding-MALPERTUUSLAAN.

Hier kan aan één zijde, en in telkens één richting uitzwaaien voorzien worden: van de richting Hulst rechtsaf naar Kemzeke (voor het omgevingsverkeer stationswijk), en van deze wijk de rondweg op naar Sint-Niklaas toe (invoegstrook).

vertakking VOORHOUTSTR. (fig. B, op blz. 78)

De Kattestraat wordt afgeleid naar Drieschouwen (kant 't Hol) voor het overige is deze vertakking het spiegelbeeld van deze in de Potterstraat. Ook hier komt een tunnel voor fietsers en voetgangers. Voor de bus wordt een eigen toegang en uitrit voorzien richting Voorhoutstraat, en er komt een door de bus beïnvloed verkeerslicht.



Figuur B: Vertakking Voorhoutstraat
- rondweg, tussen Drieschouwen
en Kemzeke.

In een lichte boog voegt de rondweg zich terug op de oude bedding van de weg nr. 60. Deze Voorhoutstraat wordt losgemaakt van de rondweg, behalve voor fietsers en lijnbussen. Ook hier komt een voetgangers- en fietserstunnel, en een door de bus beïnvloed verkeerslicht. De Voorhoutstraat tussen deze vertakking en Kemzeke, wordt plaatselijke bedieningsweg.

Konstruktie.

Zoals vroeger (zie blz. 53) gemeld , volstaan twee rijstro-
ken om het verkeer op te vangen. Langs beide zijden kan een pech-
strook (behalve bij de kruispunten en invoegstroken) voorzien
worden. Er zijn geen fietspaden noch voetpaden. De weg wordt
zeker niet, zoals tot nog toe gebruikelijk, boven het maaiveld
aangelegd : dit zou de verstoring voor de omwonenden nodeloos
verspreiden. Om geen té langzaam verkeer (van landbouwvoertui-
gen) tussen het snellere verkeer op de rondweg te brengen, worden
waar nodig - allicht langs een goed deel van de rond-
weg - exploitatiewegjes voorzien. Eventueel kan hier ook afte leiden
verkeer (zoals van de Heerbaan naar de Kemzekestraat , en van
de Kattestraat naar Drieschouwen) gebruik van maken.



Provincieweg 60 : flessenhals te Sint-Pauwels

(bron : het Vrije Waasland)

2. Verdere aanpassingen aan de huidige weg nr. 60 Sint-Niklaas-Hulst.

Knelpunt: het kruispunt met RW 617 (Antwerpen-kust)

Het belangrijke kruispunt van de RW 617 Antwerpen-kust met de weg nr 60 kan zonder té grote milieuschade, ongelijkvloers worden ingericht. Wij stellen drie niveaus voor: de RW 617 verhoogd, de weg nr 60 in tunnel (met ruime voorzieningen voor fietsers). Gelijkgronds spelen zich enkel de afslagbewegingen af. Een kruisingsvrije fietsbaan is in dit geheel, noord-zuid goed mogelijk.

Knelpunt: het invalsverkeer te Sint-Niklaas.

Dit zal, met of zonder doorgaand verkeer, een probleem blijven zolang het invalsverkeer niet opgehouden wordt bij de stadsgrenzen, en slechtgedoseerd wordt binnen gelaten, in de mate dat de stad het kan verwerken.

De RW 60 - binnenring omheen Sint-Niklaas, zou volgens de resultaten van de steekproef vermeld in hoofdstuk III, 61 % tot 81 % van het huidig verkeersvolume op de Plezantstraat overhouden. De rondweg is dus geen dringende zaak, vermits na aanleg geen wezenlijke verbetering in de Plezantstraat moet verwacht worden. Veel dringender is de verbreding van de Plezantstraat, oostzijde, vanaf de hoek Spoorweglaan tot iets voorbij de hoek Watermolendreef (nu voorzien in het rooilijnplan).

Het doorgaand verkeer wordt dan, in eerste fase, de binnenring (ter hoogte van het kruispunt Plezantstraat-binnenring) opgestuurd. Het kan dan de stad ontwijken langs de oostzijde en geeft zin aan de binnenring, die anders maar heel erg flauw benut zal worden.

Het rondwegproject omheen de dorpskernen van St-Pauwels en Kemzeke, sluit niet uit dat de weg nr 60 ooit westelijk omheen Sint-Niklaas zou worden doorgetrokken, vanaf de Potterstraat dan, en de Nauwstraat kruisend. In het huidig gewestplan werd deze verbinding echter niet opgenomen, en dat is niet erg. Na de eerste fase (zie vorige alinea), kan een verkeersstudie het belang van zo'n eventuele verbinding uitwijzen. Voorlopig hoeft het landschap achter de Potterstraat, Patershoek en Hoge Bokstraat (noord. gedeelte) geen schade te lijden voor een onzeker project.

Een verkeerslichtenregeling aan het kruispunt Vlijminkshoek, moet ervoor zorgen dat in de morgenspits en in okkasionele weekendpieken, het teveel aan auto's gestokeerd wordt vóór Vlijminkshoek in plaats van in het stadshart (de Plezantstraat en de O.L.Vrouwstaat). De filevorming, die hoofdzakelijk optreedt tegen 8 uur op schooldagen, kan niet verlicht worden door nieuwe wegen, maar bijvoorbeeld wel door een spreiding van de schoolspits zelf.

3. Korte-termijn maatregelen voor het Openbaar Vervoer.

Het openbaar vervoer houdt nog ruime, tot nog toe onbenutte mogelijkheden in, om een groter aandeel in de verkeersstromen langs de huidige weg nr. 60 op te nemen. Uiteraard gaat het hier niet om dwangmaatregelen, maar de onregelmatige dienstuitvoering, en een chronisch capaciteitstekort in de spits, van de huidige buslijn 57c, maken het openbaar vervoer thans voor velen onaantrekkelijk.

Samen met de zojuist besproken aanpassingen aan de oude weg nr. 60, is er dringend werk te maken van serieuze doorstromingsmaatregelen voor het busverkeer. Deze maatregelen dienen van meet af aan ingrijpend te zijn, anders is er geen resultaat van te verwachten. Zijn zij daarentegen voldoende omvangrijk, dan kunnen zij een gewichtige verschuiving van autogebruikers naar de bus in de spits bewerkstelligen (1). Op de lijn 17 Kapelle-Rotterdam, rijden er na invoering van de busbaan, 35 % meer mensen met de (gelede) bus (2).

Doordat de lijnbus 's morgens van het ene obstakel naar het andere moet, ontstaan er zeer geregeld vertragingen tussen de 10 en 30 (!) minuten. De buspassagiers kunnen onmogelijk nog op tijd op school, werk of afspraak zijn. Treinaansluitingen zijn zo goed als onbestaand tijdens de spits. Wie kan, keert de bus de rug toe. En wie 's avonds de bus weer naar huis neemt, is laatst

(1) zie Zo baan zo bus. N.S. en K.N.V.T.O., van Stolkweg 29a, Den Haag. 1974.

(2) N.V. Verenigd streekvervoer Westnederland. Verslag jaar 1976: 8 Boskoop, 1977

van al thuis. Zelfs de fiets is in vele gevallen sneller.

Eén vertragende faktor kan door de streekvervoersmaatschappij, de NMVB, zelf aangepakt worden: zoals in alle goede Nederlandse, Zwitserse en Skandinavische regionale vervoernetten, moet het in- en uitstappen aan de verschillende deuren kunnen gebeuren, en niet zoals hier alleen aan de voorzijde. De eerlang in te voeren rittenkaarten (1) zullen eveneens tijd doen winnen.

De voornaamste oorzaak van vertraging en onbetrouwbaarheid, blijft het overig, ruimteverslindend wegverkeer. Om de bus van zulke storingen onafhankelijker te maken zijn op de oude weg nr 60 zeer snel de volgende maatregelen te treffen:

1. Verkeerslichtenbepvloeding door de bus, om het in- en uitzwaaien te vergemakkelijken op de kruispunten Kapellebrug, Paal en Drieschouwen.
2. De bus blijft de oude weg door de dorpen volgen, en wordt dus niet de rondweg opgestuurd. Doet men dit niet, dan worden de loopafstanden voor een zeer groot deel van de dorpelingen naar de bushalte té groot. Nog meer autogebruik (om kinderen naar school te brengen) zal daar het gevolg van zijn. Daarom worden op de vertakkingen Voorhoutstraat/ rondweg en Potterstraat / rondweg voorzieningen getroffen om de bus ongehinderd van de oude weg op de rondweg te loodsen, en omgekeerd: zie figuur A en B op blz. 76 en 78.
3. Tussen de vertakking Potterstraat (Sint-Pauwels) en Vlijminkshoek moet een eigen busbaan worden aangelegd. In de drukkeres periodes rijden de bussen richting Sint-Niklaas dan de eventuele files voorbij.
4. Verkeerslichten bij Vlijminkshoek beperken de stroom voertuigen naar Sint-Niklaas stad tot max. 400 per uur, een 300-tal kunnen er langs de Hoge Bokstraat geëvacueerd worden. Verkeerslichten bij de hoek Mispelstraat en hoek Heistraat maken het oprijden van de weg 60 uit deze straten veiliger, maar regelen tegelijk het debiet naar de stad. In de morgenspits wordt echter geen uitrit toegelaten vanuit de Watermolendreef en Paddeschootdreef naar

(1) Verslag van de zitting van het nationaal Coördinatiekomitee van het openbaar vervoer dd. 23.I.79. Brussel.

de Plezantstraat. Het autoverkeer moet langs de G. Gezellelaan rijden, terwijl voor fietsers bijzondere maatregelen kunnen gelden.

Op deze manier wordt de bus een snel, en grotendeels betrouwbaarder vervoermiddel. Daardoor zal een werkelijke keuze, tussen quasi gelijke verplaatsingsalternatieven aan de mensen geboden worden. Maar ook nu al, reizen er nog ca. 800 mensen in de ochtendspits (tussen 7.30 en 8.30) per bus, en op winterdagen tot 1000 (!) personen (bezetting Vlijminkshoek). Dat is zeker voldoende om prioriteit te bekomen. Voor vervoergroei is na de aanpassingen nog plaats (tot 2000 personen per richting per uur), hoewel er dan beter op tramexploitatie zou worden overgestapt (zie blz. 86 e.v.)



Eigen busbaan met halte naast de hoofdverkeersweg in Arnhem (Nederland)

§ 3. OVERWEGINGEN.

De kosten van de totale aanpassing van de oude weg nr. 60 op een manier zoals wij in § 2 hebben besproken, kunnen geraamd worden op ongeveer één miljard frank. Daarin is dan alles begrepen: aanleg van de rondweg, tunnels voor fietsers, onteigeningen, infrastructuur voor busverbeteringen en aanpassing kruispunt met RW 617 (Antwerpen-kust). Dat is één vierde van de kosten van een autosnelweg RW 60 Heimolen-Hellestraat!

De hoeveelheid landbouwgrond welke door de rondweg zou worden ingenomen ligt tussen 9 en 11,5 ha, ! (4,5 km lang en tussen 20 en maximum 25 (exploitatiewegen) meter breed.) De autosnelweg RW 60 zou zo'n 160 ha opslokken!

Het niet-aanleggen van de RW 60-autosnelweg spaart de landelijke dorpen Hellestraat, Tromp en Kiekenhaag. Het aanleggen van een rondweg omheen St-Pauwels en Kemzeke tast deze dorpsgemeenschappen niet aan. Op voorwaarde weliswaar dat er voldoende zorg besteed wordt aan de kruispunten en de zwakkere weggebruikers.

Landschap en hinder:

Ongetwijfeld kleven er aan deze ABLLO-voorstellen ook nadelen. Elke weginfrastructuur is een aanslag op zijn omgeving, hoe kleinschalig hij ook wordt uitgewerkt. Zo zal de rondweg nabij Sint-Pauwels het landschap tussen Romanmolen en Grouwesteenstraat aantasten. Ook zal er vlakbij het centrum van Kemzeke, in de omgeving van de Heerbaan een fraai populierenlandschap door de rondweg worden aangetast. Maar als we deze landschapsschendingen vergelijken met de vernietigingen die de aanleg van een autosnelweg RW 60 zou aanrichten, zonder de verkeersproblemen in de dorpen op te lossen, dan is voor een milieuvereniging de keuze niet moeilijk. Het is evident dat ABLLO zich zal inzetten voor de snelle realisering van dit kleinere offer, maar voor zeker 100% rendement.

Verkeer :

Voor het werkelijk doorgaand autoverkeer, minimaal maar toch aanwezig, heeft het ABLLO-voorstel één nadeel: de noord-zuidverbinding wordt geen luxueuze autosnelweg, maar de doorstroming wordt evenwel verbeterd op de oude weg zelf. Sint-Niklaas

blijft echter voor deze mensen een te nemen hindernis. Voor deze doorgaande rijders kan op lange termijn deze hindernis wel omzeild worden, door het doorverbinden van de rondweg omheen de dorpen aan de RW 60 ten zuiden van Sint-Niklaas, maar dan moet eerst het effect van de Sint-Niklase binnenring bekend zijn.

De mobiliteit als zodanig, heeft ons inziens alléén maar voordeel bij het door ons voorgestelde arrangement:

1. De dorpskommen worden maximaal bevrijd van de verkeersoverlast. De bestaande baan er doorheen kan ingericht worden in overeenstemming met het dorpskarakter.
2. Het autoverkeer krijgt de beschikking over een goede weg, met een beperkt aantal kruispunten en met elektronische middelen die de doorstroming kunnen bevorderen.
3. Het mank lopend openbaar vervoer wordt elementair verbeterd, zodat het voor méér mensen een bruikbaar alternatief kan zijn voor de eigen auto.

Met het oog op de vrijwaring van het leefmilieu wordt een ventiel geplaatst op de toename van de auto-mobiliteit. Anderssoortige verkeersmiddelen die vriendelijker zijn, moeten door een verkeersbeleid bevorderd worden.

4. Met het oog op het stedelijk leefmilieu wordt een rem geplaatst op het aantal auto's dat tegelijk de stad binnen mag. Op een gedoseerde wijze auto's toelaten is de enige manier om steeds verdere afbraak van de stad te voorkomen.
5. Indien men door een gericht beleid er in zou slagen het aantal reizigers per bus hoger te brengen dan 2000 per uur per richting, dan wordt het nodig over te schakelen op tramexploitatie. Zelfs dat kost nog ontzettend veel minder dan de aanleg van een autosnelweg RW 60. (zie blz 86 e.v.)

§ 4. ALTERNATIEVE GELDBESTEDING : ...OVER EEN GOED OPENBAAR VERVOER..

Het is zeer goed mogelijk op een moderne manier tegemoet te komen aan de verplaatsingswensen of -behoeften van vele mensen tegelijk, zonder te moeten overstappen naar milieuvernielende wegenprojecten of stadsafbraak. Men moet de zaken zó regelen, dat de keuze van vervoermiddel gaat verschuiven: een zó aantrekkelijke gemeenschappelijke verplaatsingsformule installeren, dat veel spitsuurrijders voordeliger (tijd en geld) gaan uitkomen met dat openbaar vervoer, dan met hun eigen auto.

Op zich is dat geen utopie. Goede voorbeelden daarvan zijn er in voldoende landen rondom ons te vinden. Voor het geval RW 60 is het evenmin een utopie. De verkeersstromen op de huidige weg nr. 60 zijn goed gekoncentreerd op één as, en zijn ook grotendeels op één bestemming gericht: het stadshart van Sint-Niklaas. In principe heeft het openbaar vervoer in zulk een situatie een bijzonder goede kans.

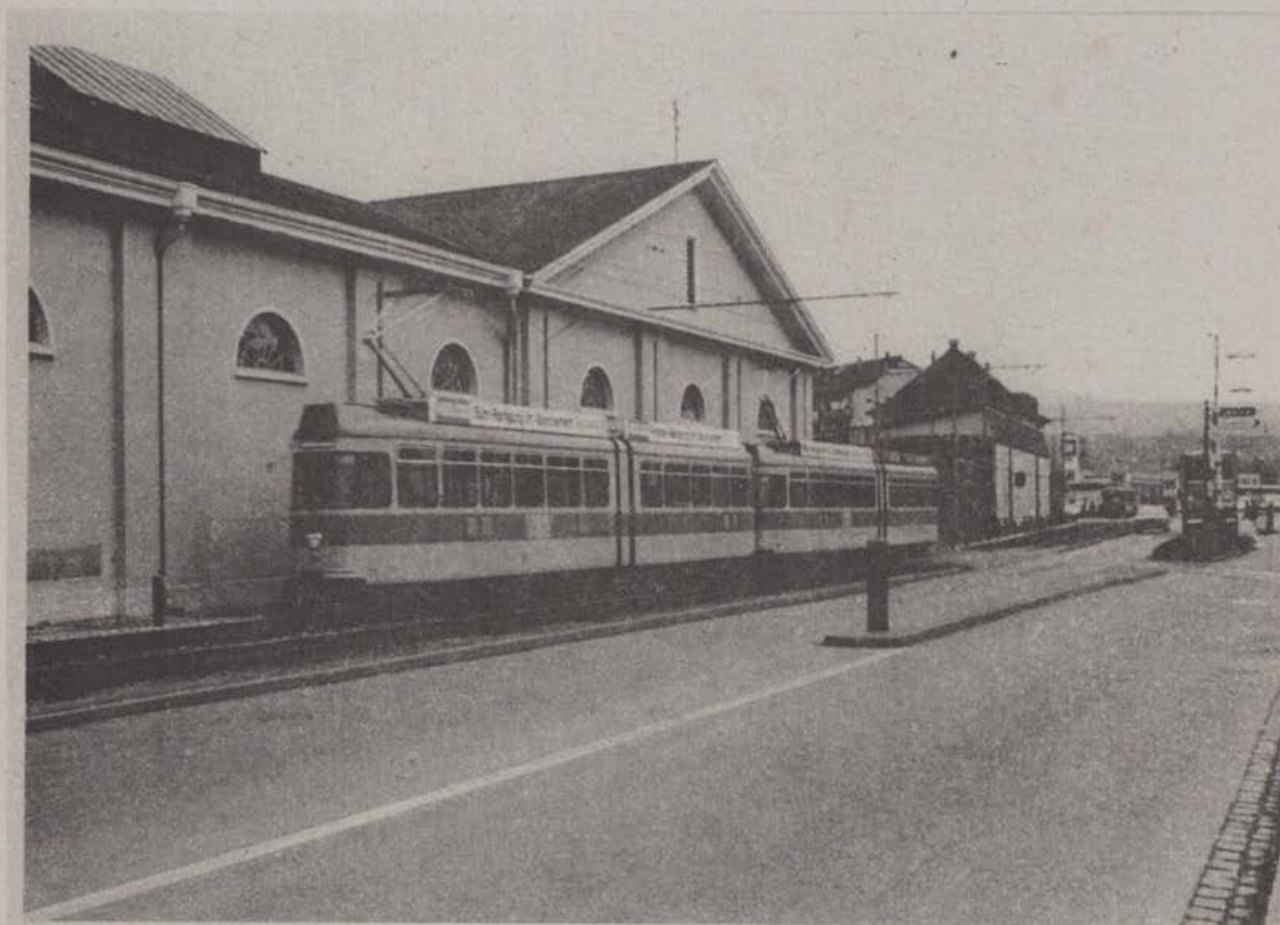
Het is evident, dat in de verbindingen Hulst-Sint-Niklaas Stekene-Sint-Niklaas en dergelijke, de autorijders niet op de huidige busdienst willen, in de spits. De bus zit overvol, hij zit in dezelfde opstoppingen als de auto, hij biedt geen comfort. Het is een vervoer zonder allure.

In Zwitserland en op vele plaatsen in Oostenrijke en West-Duitsland, zijn de buurttrams in volle modernisering (wij bedoelen hier niet de berglijnen, maar het voorstads- en streekvervoer in kleine en grote, vaak niet-toeristische centra). Daar kan men tramrijtuigen met nog meer comfort dan de jongste Belgische treinen actief zien in verbindingen, precies gelijkaardig aan Sint-Niklaas-Sint-Pauwels en zo verder. Die trams rijden daar deels in eigen baan, deels in de straatweg met elektronische beveiliging. Op de zwaarste lijnen biedt dit systeem meer dan 200 zitplaatsen aan per rit (tot zelf 408). De meeste bewoners langs de lijnen denken er dan ook niet aan, met hun auto naar de stad te gaan, bij zover dat vierbaanswegen naar een stadscentrum er zeldzaam zijn.. De moderne tramsystemen verplaatsen 20 à 30% méér passagiers dan konventionele buslijnen (1)

(1) CEMT, Etude de l'application de certains modes de transport conventionnelles: trams et trolleybus. Paris 1977.

De verbinding Sint-Niklaas-Moerbeke zou voor een licht spoor-systeem, gezien de actuele extreem hoge intermitterende spitsvraag en de ruime potentiële markt (beide samen goed voor min. 1200 passagiers / uur/ richting,), een ideaal toepassingsveld zijn. De installatiekosten, inclusief de voertuigen, zijn te ramen op ca. één miljard frank:

| | |
|---|--------------|
| 28 km elektrisch spoor (10 km dubbel, 8 enkel) à 15 miljoen frank/km | 420 miljoen |
| voertuigen: 12 dubbele wagens à 40 miljoen | 480 miljoen |
| garering | 60 miljoen |
| wegenwerken: aanleg ter gelegenheid van periode rekonstruktie | / |
| diversen (verplaatsing nutsvoorzieningen, verkeerslichtenbeïnvloeding, haltes) | 70 miljoen |
| | <hr/> |
| | 1030 miljoen |



De verbindingsweg van Dornach en drie andere dorpen met Basel (Zwitserland). De zeer moderne tramstellen (100 zitplaatsen) nemen 2/3 van de verplaatsingen voor hun rekening. Voor het resterend autoverkeer volstaan twee rijstroken.

Sedert jaren ligt een erg waardevolle en milieuvriendelijke infrastructuur te roesten, de spoorlijn van Sint-Niklaas-Hulst-Terneuzen. Deze spoorlijn zou eveneens een belangrijke rol kunnen spelen in de afwikkeling van de verkeersstromen van en naar Zeeuws-Vlaanderen. Een goed deel van het vrachtvervoer kan van de oude weg nr 60 afgehaald worden, op voorwaarde dat een economisch gefundeerd nationaal verkeersbeleid ingevoerd wordt (1). Het zou een 3 à 4 heen- en weerritten van volledige goederentreinen op de lijn Sint-Niklaas-Terneuzen teweegbrengen, dus een rendabele exploitatie.

Ook de passagierstreindienst zou een belangrijk deel kunnen vervullen in de afwikkeling van de spitsen, precies omdat zeer veel van dat verkeer van Sint-Niklaas zelf afkomstig is. Een treinrit Sint-Niklaas-Hulst kan in ca. 12 minuten, Antwerpen-Hulst in 32 minuten gereden worden. Voorwaarden zijn het aanbieden van een aangepast tarief (dagje naar ...,) en het voeren van een paar rechtstreekse ritten uit klein-Brabant

Ook de herwaardering van het spoor komt op zo'n miljard frank:

| | |
|--|--------------|
| inrichting lijn en beveiliging van de 35 km à 25 miljoen frank/km | 875 miljoen |
| 2 stations: Axel en Hulst | 20 miljoen |
| 3 halten voor spitsuurverkeer: Sint-Gillis Kalf en De Klinge | 3 miljoen |
| aanpassingen in Sint-Niklaas station | 2 miljoen |
| voertuigen ; 3 stellen à 40 miljoen | 120 miljoen |
| | <hr/> |
| | 1020 miljoen |

Kostprijs van de lijn beperkt tot Sint-Niklaas-Hulst:

535 miljoen frank.

(1) In de landen die pogingen deden om nationale vervoerrekeningen op te stellen, blijkt onveranderlijk dat de zware vrachtwagens de meest verlieslatende vervoerspost is: zie o.a. Schweizer Gesamt Verkehrskonzept, Bundesministerium für Verkehr. Bern 1978



↑ De spoorlijn Sint-Niklaas-Hulst-Terneuzen ligt te verroesten.
voor een minimale kost, sporen personen
 ↓ station van De Klinge en goederen elektrisch naar Hulst



Het openbaar vervoer op deze hoofdassen door tram en trein op een zó spektakulaire wijze moderniseren, is budgettair veel interessanter dan de aanleg van de autosnelweg RW 60

Wij kunnen besluiten dat de beleidskeuze zal gaan tussen:

A. onze voorstellen t.t.z. een rondweg omheen Sint-Pauwels en Kemzeke en verdere aanpassing van de oude weg nr 60 gekoppeld aan een spektakulaire uitbouw van het Openbaar vervoer

OF

B. De autosnelweg RW 60 plus de rondweg omheen Sint-Pauwels en Kemzeke (zie blz. 63).

de formule A kost in zijn elementaire vorm, dus met enkel de stimulering van het busverkeer (busbanen, verkeerslichtenbeïnvloeding, ...) ongeveer een miljard frank. Wordt echter tegelijk de tram en de trein uitgebouwd komt de hele formule A op ca. 3 miljard frank

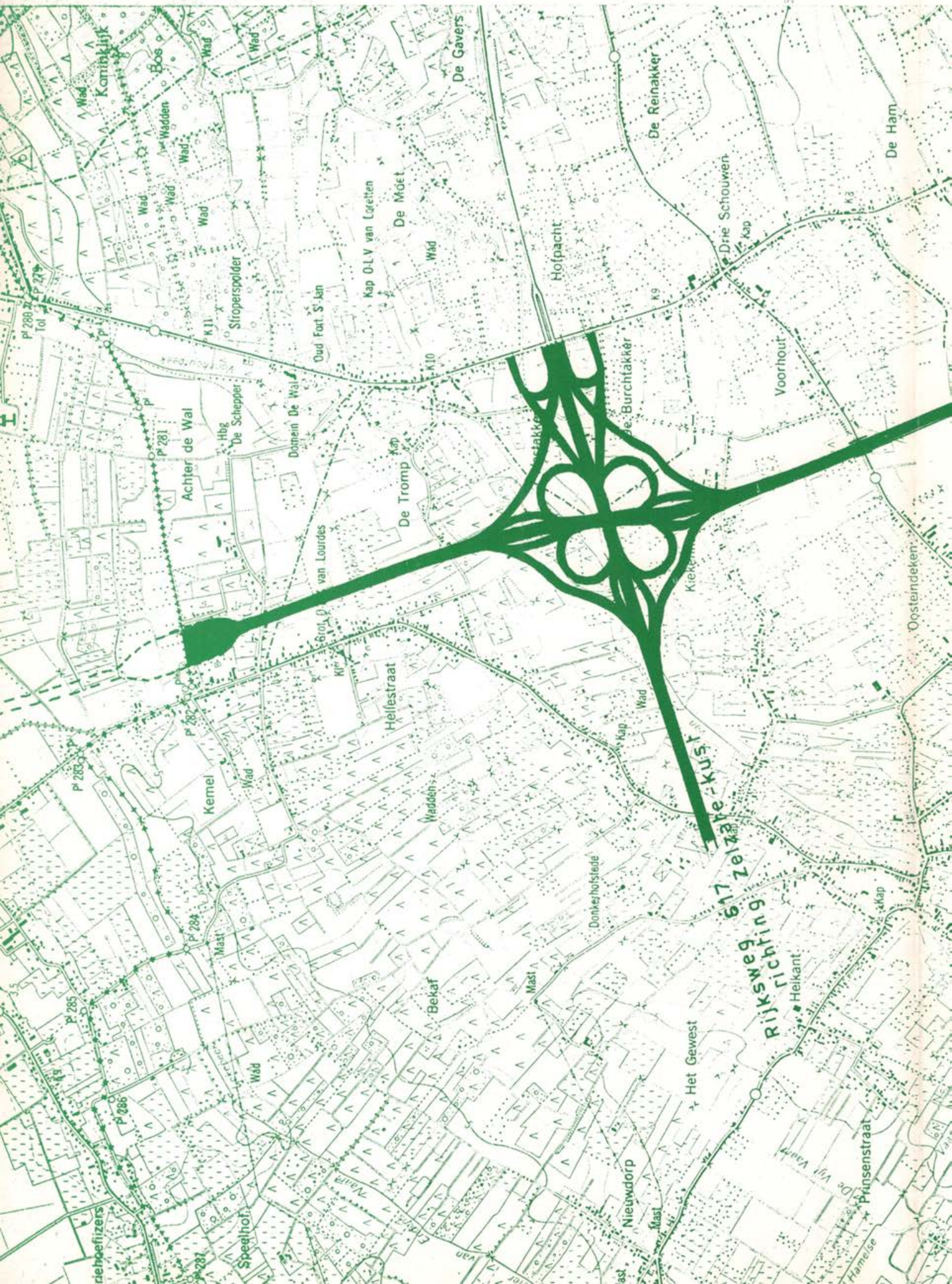
de formule B, de aanleg van de RW 60 (4 miljard) en de aanleg van de rondweg (1 miljard), samen ca. 5 miljard frank.

Voor ABLLO is een keuze gauw gemaakt, voor onze politici hopelijk ook

GECITEERDE LITTERATUUR (naast de in voetnoten geciteerde werken)

- ANONIEM. 1972. Paarsboek Stabrechtse Heide/ E9. Verantwoording van de hoge ekologische waarde van de Stabrechtse heide en de te verwachten invloed daarop van de geprojecteerde RW 75 E9. Eindhoven. 60 pp. ill.
- DE HAES, U. 1977. Het autoverkeer als bedreiging van het natuurlijk milieu. In NIJKAMP, P. en C. VERHAGE (1977): 83-101.
- DE SLOOVER, J. 1975. L'autostrade comme barrière écologique et voie de pénétration biotique. Autoroute et Environnement (Louvain-la-neuve): 61-71.
- DE SOET, F. 1969. Gevolgen van een eventuele aanleg van een autosnelweg door de Utrechtse heuvelrug voor de natuurlijke rijkdommen van deze natuurstreek. Zeist. 37 pp., 5 bijl. RIN.
- DE VRIES, D.M. en G. DE VRIES SMEENK. 1972. Kwade omstandigheden voor ons kikkervolk. De levende natuur 75 (5): 97-100.
- FERRARIS. 1777. Kabinetskaart van de Oostenrijkse Nederlanden opgesteld op initiatief van graaf De Ferraris.
- FIDORA, B. 1972. Der Bleigehalt von Pflanzen verkehrsnaher Standorte in Abhängigkeit von der Vegetationsperiode. Ber. Deutsch. Bot. Ges. Bd 85 (5/6): 219-227.
- IMPENS, R. et J. DEROAANE-BAUVIN. 1975. Pollution de l'air et du milieu a proximité des autoroutes. Autoroute et Environnement (Louvain-la-neuve); 43-56.
- JONKERS en DE VRIES. 1974. Onderzoek naar verkeersslachtoffers onder zoogdieren, vogels en amfibieën op in totaal 3 km weg door verschillende soorten landschappen. Trouw 24 juni 74.
- KUYKEN, E. 1977. Bijlage 2 bij 'De gouden Delta 3': ekologische evaluatiekaart. Werkgroep Noord-Vlaanderen/ Delta Zuid, Gent.
- LEBRUN, Ph. 1975. Quelques aspects de l'implantation autoroutière sur l'écologie des populations animales. Autoroute et Environnement (Louvain-la-neuve) :83-99.
- MARECHALL, R. en R. TAVERNIER. 1973. Bodemassociatiekaart van België. Atlas van België, blad 11 B.

- MYNCKE, H. 1975. Geluid en geluidshinder. Monografieën leefmilieu nu. Antwerpen/ Amsterdam. 163 pp. ill.
- NIJKAMP, P. en C. VERHAGE. 1977. Ruimtegebruik en milieu. Assen/ Amsterdam. 163 pp. ill.
- VAN DE BUND, C.F. 1972. Verkeersslachtoffers onder kikkers en padden. De levende natuur 75: 183.
- VAN DER MAAREL. 1972. De invloed van het zich ontwikkelende hoofdwegennet op natuur en landschap. Stedebouw en Volkshuisvesting. extra nummer: 3-18.
- VAN GELDER, J.J. 1973. A quantitative approach to the mortality resulting from traffic in a population of Bufo bufo L. Oecologia 13: 93-95.
- VAN LEEUWEN, C. 1965. Het verband tussen natuurlijke en antropogene landschapsvormen gezien vanuit de betrekkingen in grensmilieus. Gorteria 2: 93-105.
- VEEN, J. De verstoring van weidevogelpopulaties. Stedebouw en volkshuisvesting 1: 16-26. (1973).
- FIDORA, B. 1975. Der Biotopwert von Pflanzen verkehrsmäßig. Standort in Abhängigkeit von der Vegetationsperiode. Ber. Deutsch. Bot. Ges. Bd 82 (1975) 219-227.
- IMPERS, R. et J. DERGAMME-BAUVIN. 1975. Pollution de l'air et du milieu à proximité des autoroutes. Autoroute et Environnement (Journé-la-revue) : 43-56.
- JONKERS en DE VRIE. 1974. Onderzoek naar verkeersslachtoffers onder roofdieren, vogels en amfibieën op de corridor 3 km weg door verschillende soorten landschappen. Trouw 14 juni 74.
- KUYKEN, E. 1977. Bijlage 2 bij 'De gouden Belt 3': ecologische evaluatiekaart. Werkgroep Noord-Vlaanderen/ Delta Zuid, Gent.
- LEBRUN, Ph. 1975. Quelques aspects de l'implantation autoroutière sur l'écologie des populations animales. Autoroute et Environnement (Journé-la-revue) : 83-98.
- MARECHALL, R. en R. TAVERNIER. 1973. Bodemassociatiekaart van België. Atlas van België, bind II B.



Rijksweg 517
 Rijksweg 518
 Rijksweg 519
 Rijksweg 520
 Rijksweg 521
 Rijksweg 522
 Rijksweg 523
 Rijksweg 524
 Rijksweg 525
 Rijksweg 526
 Rijksweg 527
 Rijksweg 528
 Rijksweg 529
 Rijksweg 530
 Rijksweg 531
 Rijksweg 532
 Rijksweg 533
 Rijksweg 534
 Rijksweg 535
 Rijksweg 536
 Rijksweg 537
 Rijksweg 538
 Rijksweg 539
 Rijksweg 540
 Rijksweg 541
 Rijksweg 542
 Rijksweg 543
 Rijksweg 544
 Rijksweg 545
 Rijksweg 546
 Rijksweg 547
 Rijksweg 548
 Rijksweg 549
 Rijksweg 550
 Rijksweg 551
 Rijksweg 552
 Rijksweg 553
 Rijksweg 554
 Rijksweg 555
 Rijksweg 556
 Rijksweg 557
 Rijksweg 558
 Rijksweg 559
 Rijksweg 560
 Rijksweg 561
 Rijksweg 562
 Rijksweg 563
 Rijksweg 564
 Rijksweg 565
 Rijksweg 566
 Rijksweg 567
 Rijksweg 568
 Rijksweg 569
 Rijksweg 570
 Rijksweg 571
 Rijksweg 572
 Rijksweg 573
 Rijksweg 574
 Rijksweg 575
 Rijksweg 576
 Rijksweg 577
 Rijksweg 578
 Rijksweg 579
 Rijksweg 580
 Rijksweg 581
 Rijksweg 582
 Rijksweg 583
 Rijksweg 584
 Rijksweg 585
 Rijksweg 586
 Rijksweg 587
 Rijksweg 588
 Rijksweg 589
 Rijksweg 590
 Rijksweg 591
 Rijksweg 592
 Rijksweg 593
 Rijksweg 594
 Rijksweg 595
 Rijksweg 596
 Rijksweg 597
 Rijksweg 598
 Rijksweg 599
 Rijksweg 600

Achter de Wal

Oud Fort S'Jan

Hellesstraat

Het Gewest

Nieuwdorp

Prinsenstraat

Heikant

Donkerhoofstede

Wadoen

Kemel

De Tromp

De Burchtakker

Hofpacht

De Reinakker

De Ham

De Gavers

Kernel

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

Wad

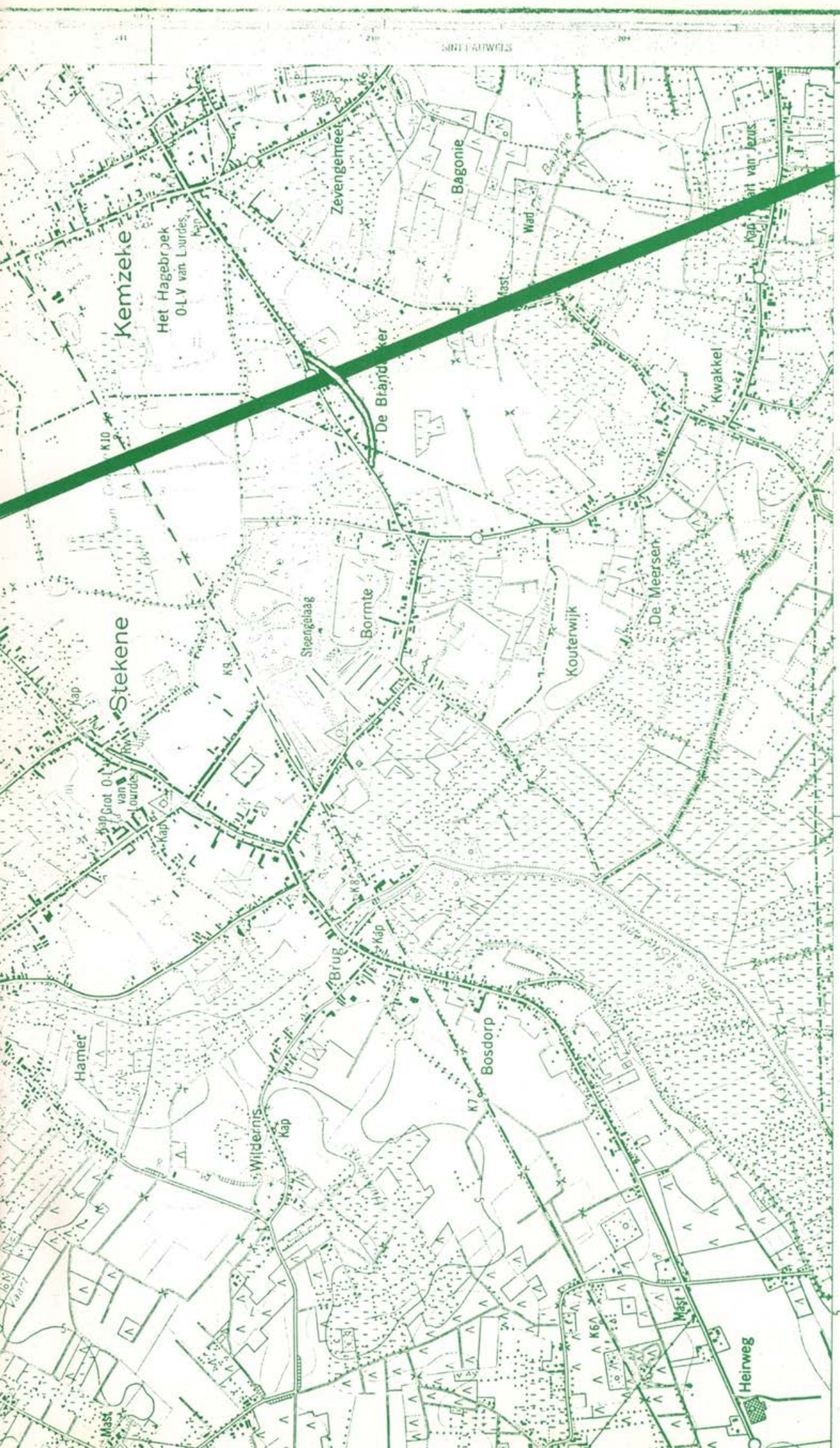
Wad

Wad

Wad

Wad

Wad



NEDERLANDSE TOEGEGANGEN
 NEDERLANDSE TOEGEGANGEN
 NEDERLANDSE TOEGEGANGEN
 NEDERLANDSE TOEGEGANGEN
 NEDERLANDSE TOEGEGANGEN

METRISE SCHAL 1 : 10 000
 HOOGTELIJNENINTERVAL : 1 M
 ECHELLE MÉTRIQUE 1 : 10 000
 ÉQUIDISTANCE : 1 M

METRISE SCHAL 1 : 10 000
 HOOGTELIJNENINTERVAL : 1 M
 ECHELLE MÉTRIQUE 1 : 10 000
 ÉQUIDISTANCE : 1 M



secretariaat voor Streekeconomie, Ruimtelijke Ordening en Huisvesting
Bestuur van de Stedebouw en de Ruimtelijke Ordening

Gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren

Scale 1:25,000

Schaal 1:25.000

STEKENE 14/77



Secretariaat voor Streekeconomie, Ruimtelijke Ordening en Huisvesting
 Bestuur van de Stedebouw en de Ruimtelijke Ordening

Schaal : 1:25.000

Gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren

LOKEREN 14/8



Staatssecretariaat voor Streekeconomie, Ruimtelijke Ordening en Huisvesting
 Bestuur van de Stedebouw en de Ruimtelijke Ordening

Kartografische Instituut van het M.I.S. Geografisch
 Dienst AERIC SURVEY 2, rue de la Paix, 1000 Bruxelles

Schaal : 1:25.000

Gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren

SINT-NIKLAAS 15



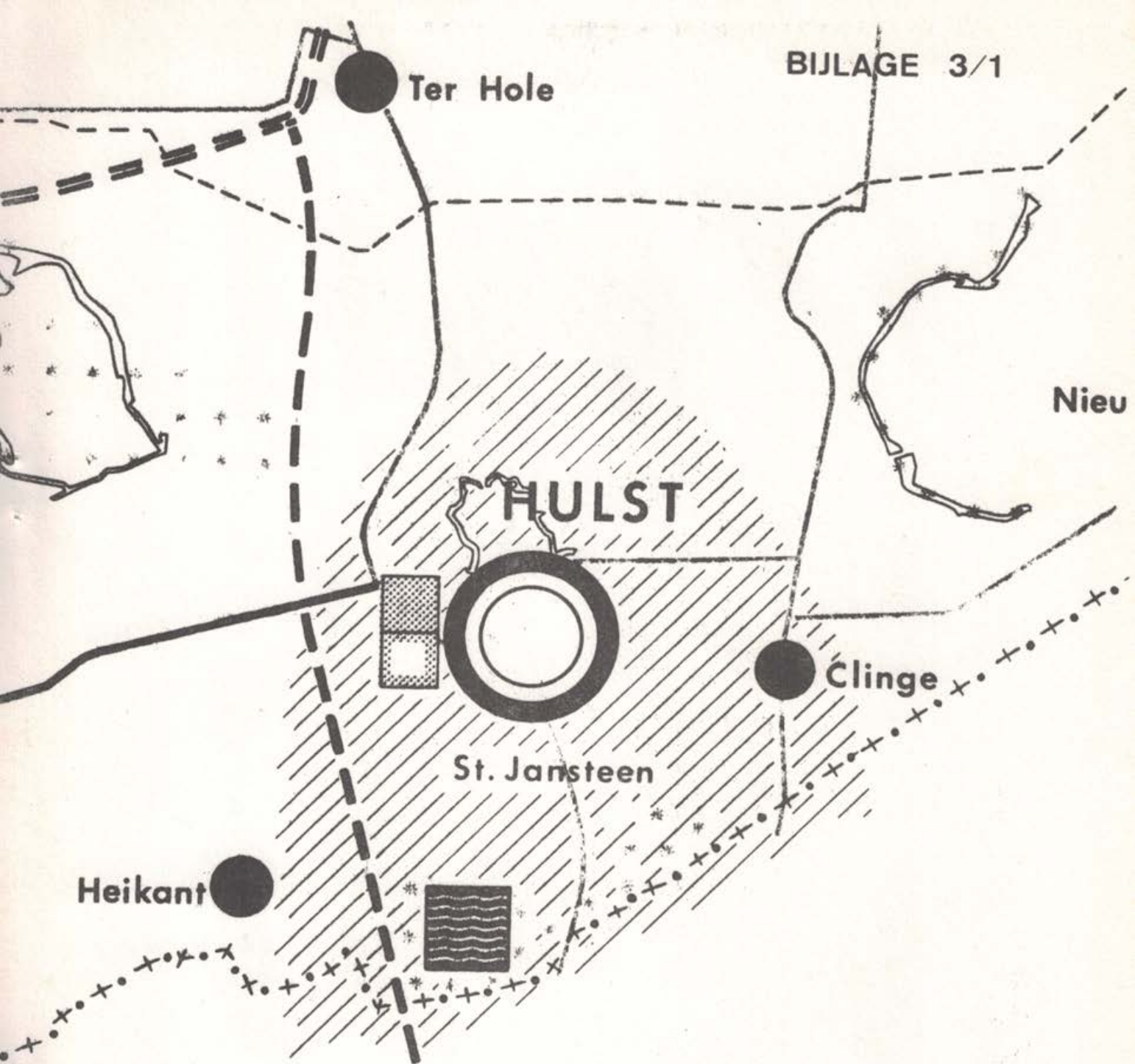
Staatssecretariaat voor Streekeconomie, Ruimtelijke Ordening en Huisvesting
 Bestuur van de Stedebouw en de Ruimtelijke Ordening

Kartografische voorbeeld van het Middel Gelijk
 D.P. AERO SURVEY P.L.S. 2701 Sint-Niklaas

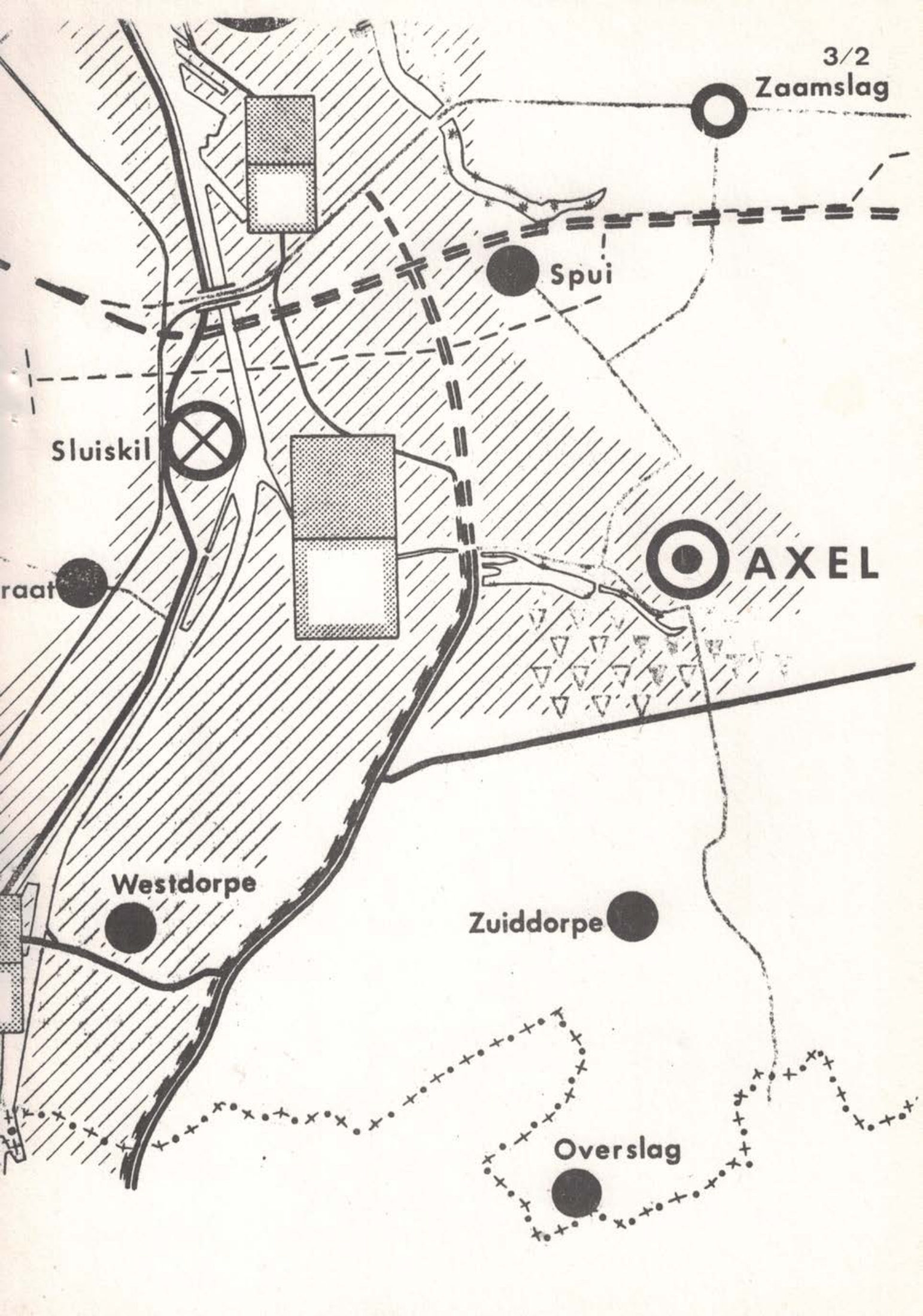
Schaal : 1:25

Gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren

SINT-GILLIS-WAAS 15



Vastgesteld bij besluit van
Provinciale Staten van Zeeland
van 21 okt. 1977 Nr. 29



3/2
Zaamslag

Spui

Sluiskil

AXEL

Westdorpe

Zuiddorpe

Overslag

