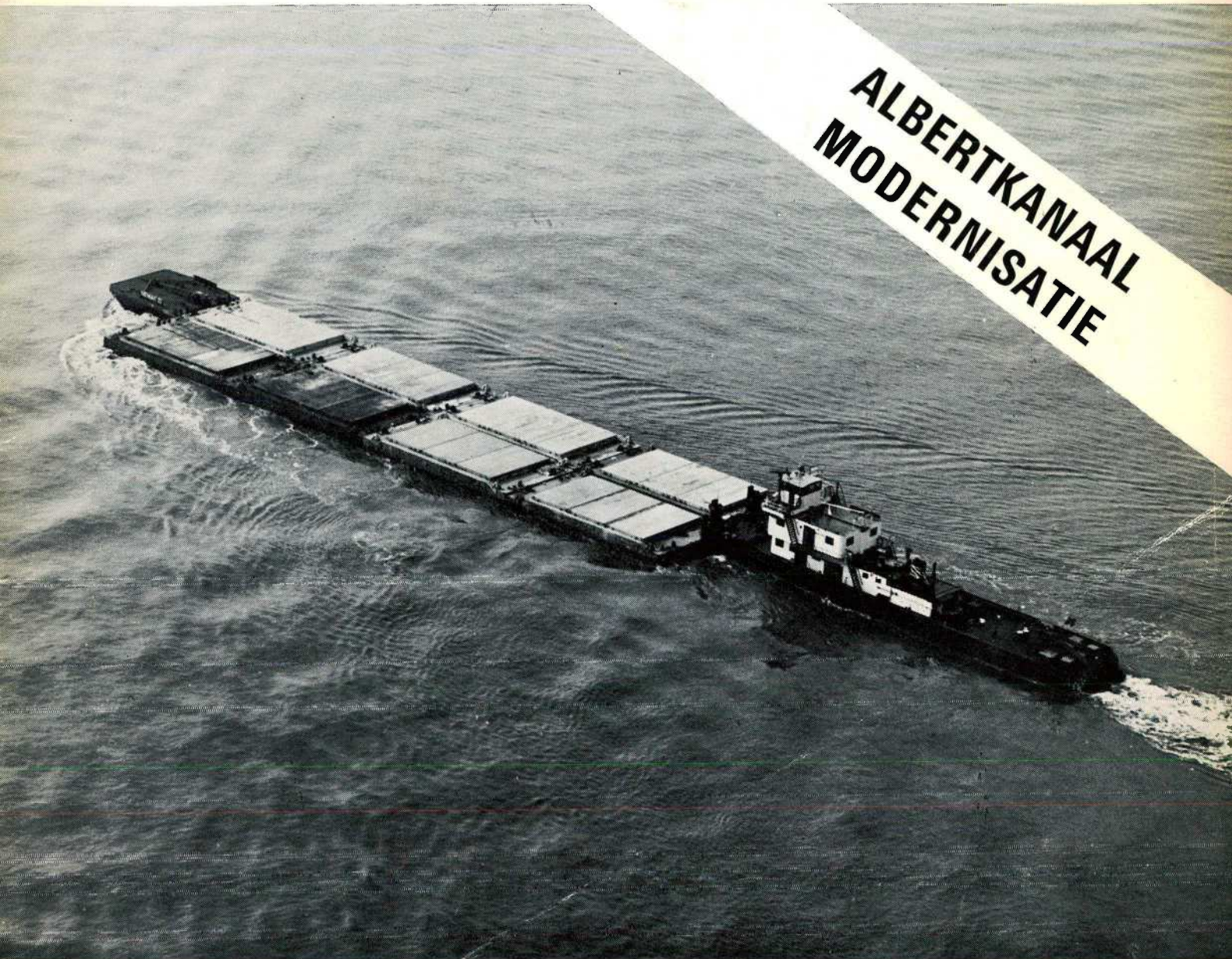


153579
Waterbouwkundig Laboratorium
Borgerhout
BIBLIOTHEEK

5115

kamer van koophandel en nijverheid van antwerpen
chambre de commerce et d'industrie d'anvers

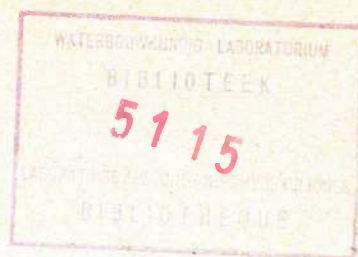


**ALBERTKANAAL
MODERNISATIE**

521 ==

B277

0307 002 8504



EDITORIAAL

Dit nummer van ons Bulletin wordt speciaal gewijd aan het modernisatieprogramma van het Albertkanaal, over zijn ganse lengte, alsmede aan het sluitstuk ervan, nl. de uitmonding in het Antwerps dokkencomplex.

De Kamer heeft gemeend dat het onontbeerlijk was – in het licht van een zekere graad van verwarring die terzake heerst – haar actie met betrekking tot dit dossier nader te moeten toelichten.

Wij betuigen onze zeer grote erkentelijkheid aan Mr. Leo DELWAIDE, Schepen van de Haven, ir. H. VANDERVELDEN, Directeur-Generaal van de Dienst der Scheepvaart waaronder het Albertkanaal ressorteert, alsmede aan ir. R. VAN DEN BERGH, Hoofdingenieur-Directeur van de Dienst van het Albertkanaal, die – op zo bijzonder korte termijn – bereid werden bevonden een bijdrage tot dit bijzonder nummer te willen leveren. Ook onze Kamer-Voorzitter en de heer P. THOUMSIN, Ere-Voorzitter van G.A.M.U. en Voorzitter van het Belgisch Comité der Zeeverladers, zijn met teksten in deze uitgave aanwezig.

Onze gevoelens van dankbaarheid gaan insgelijks naar de Heer A. KINSBERGEN, Gouverneur der Provincie Antwerpen alsook Voorzitter van de Economische Raad der Provincie Antwerpen, voor de resolutie van deze Raad, verleden jaar, ten gunste van het tracé Oelegem-Zandvliet alsmede voor de actieve steun die de Raad ons ook, dit jaar, verleende. Het spijt ons dat de tijd ons niet ter beschikking stond om ook deze vooraanstaande bewindsman uit te nodigen zijn standpunt zelf uiteen te zetten in hiernavolgende pagina's.

De Diensten van onze Kamer zijn alleen verantwoordelijk voor de vertalingen in het Frans. Onze Luikse vrienden die uiteraard evenzeer, zoniet nog meer hun hoop en vertrouwen hebben gebaseerd op het modernisatieprogramma van het Albertkanaal en die wij ontmoeten op de Luiks-Antwerpse kontaktdag van 17 september e.k., gelieven ons wel te willen verontschuldigen dat de tijd ontbrak om alle teksten van een Franse vertaling te voorzien.

De Directie van onze Kamer is niet samengesteld uit professionelen inzake de redactie van een tijdschrift. Onze dank gaat derhalve naar allen die ons, met foto's, kaarten, en materiële hulp, in kort tijdsbestek hebben willen een handje toesteken.

EDITORIAL

Ce numéro de notre Bulletin est consacré spécialement au programme de modernisation du canal Albert, sur toute sa longueur, ainsi qu'à la phase finale indispensable de ce programme, c.-à-d. le tracé par lequel ce canal débouchera dans le complexe de darses et de bassins d'Anvers.

A la lumière d'une certaine confusion qui règne quant à ce dossier, la Chambre a cru qu'il était de son devoir d'expliquer son action en la matière.

Qu'il nous soit permis d'exprimer nos sentiments de profonde reconnaissance à M. Leo DELWAIDE, Echevin du Port, à M. H. VANDERVELDEN, Directeur Général de l'Office de la Navigation, qui a le canal Albert sous sa compétence, tout comme à M. R. VAN DEN BERGH, Ingénieur en chef-Directeur du Service du canal Albert, qui tous ont bien voulu accepter d'écrire un article pour ce numéro spécial, et ce à très brève échéance. Ce Bulletin comporte également des textes du Président de notre Chambre et de Monsieur P. THOUMSIN, Président d'honneur du G.A.M.U. et du Conseil Belge des Chargeurs maritimes.

Nos sentiments de gratitude vont également à Monsieur A. KINSBERGEN, Gouverneur de la Province d'Anvers et Président du Conseil Economique de la Province d'Anvers, pour la résolution, l'année dernière, de ce Conseil en faveur du tracé Oelegem-Zandvliet ainsi que pour l'appui réel que ce Conseil a bien voulu nous donner cette année également. Nous regrettons sincèrement ne pas avoir pu disposer du temps nécessaire pour inviter également l'Autorité Provinciale à exposer son point de vue dans ce numéro.

Les services de la Chambre sont seuls responsables des traductions en français. Nos amis liégeois qui ont fondé autant, si pas encore plus d'espoir et de confiance sur ce programme de modernisation du canal et que nous rencontrerons lors de la « Journée de contact Liège-Anvers » du 17 septembre prochain, sont priés de bien vouloir nous excuser du fait que le temps a manqué afin de pouvoir traduire tous les textes en français.

La Direction de la Chambre n'est pas composée de professionnels en matière de rédaction d'une revue. Nous remercions dès lors tous ceux qui ont bien voulu nous aider avec des photos, des cartes et de l'assistance technique, dans un laps de temps aussi court.

Omslagfoto: Een duidelijk zicht op een modern duwvaartkonvooi.

Photo de couverture: Un convoi de poussage.

(Foto Guido Coolens)

521



TEN GELEIDE

MESSAGE

Leo DELWAIDE,

Schepen voor de Haven van Antwerpen
Echevin du Port d'Anvers

Gaarne begroet ik het initiatief van de Kamer van Koophandel en Nijverheid een speciaal nummer van haar Bulletin te wijden aan de modernisering van het Albertkanaal en de verbinding ervan met het nieuw Antwerps havengebied.

Het kanaal Antwerpen-Luik is de drukst bevaren waterweg in ons land. Aangelegd voor een verkeer van 10 miljoen ton per jaar, verwerkt het thans het viervoudige. Daarenboven werd het zwaar beschadigd tijdens de tweede wereldoorlog en moet het aan de hedendaagse eisen van de binnenscheepvaart worden aangepast. Vandaar de noodzaak van zijn modernisering die ten belope van 77 % der totale lengte van het kanaal reeds voltooid is en waarin tot nu toe meer dan 8 miljard werden geïnvesteerd.

Alleen de vraag van zijn verbinding met het nieuw, noordelijk gelegen Antwerps havengebied is nog in betwisting.

In 1966 heeft Minister van Openbare Werken De Saeger beslist het gemoderniseerde kanaal met het Antwerps havengebied te verbinden door een omleidingsvaart van Oelegem naar Zandvliet, waar thans het zwaartepunt van de haven gelegen en in volle ontwikkeling is. Met de verwezenlijking van die verbinding was een aanvang gemaakt toen te later ure een hartstochtelijk geladen perscampagne werd ontketend waarin de complementaire kanaalsectie als milieuschendend werd gebrandmerkt. De werken zijn intussen onderbroken.

Twee misleidende beweringen dienen volstrekt te worden rechtgezet. Ten eerste dat een waterweg per se milieuschendend zou zijn. Hij is dat ongetwijfeld niet

C'est avec sympathie que je salue l'initiative de la Chambre de Commerce et d'Industrie de consacrer un numéro spécial de son Bulletin à la modernisation du Canal Albert et à la liaison de celui-ci avec la nouvelle zone portuaire anversoise.

Le canal Anvers-Liège est la voie d'eau la plus intensément utilisée de notre pays. Aménagé pour un trafic de 10 millions de tonnes par an, ce canal en absorbe actuellement le quadruple. Il a en outre été fortement endommagé au cours de la deuxième guerre mondiale et doit être adapté aux exigences actuelles de la navigation intérieure. De là, la nécessité de sa modernisation qui a été réalisée déjà sur 77 pour-cent de la longueur totale du canal et dans laquelle plus de 8 milliards de francs ont déjà été investis jusqu'à ce jour.

Seule reste en suspens la question du tracé par lequel le canal débouchera dans la nouvelle zone portuaire, située au nord d'Anvers.

En 1966 Monsieur De Saeger, Ministre des Travaux Publics, a décidé de faire déboucher le canal modernisé dans la zone portuaire anversoise par un canal de dérivation d'Oelegem à Zandvliet, où se trouve actuellement le centre de gravité de l'activité portuaire en plein développement. La réalisation de cette liaison avait été entamée, lorsque après coup une campagne de presse passionnée a été déchainée, dans laquelle la section de canal complémentaire a été stigmatisée comme portant atteinte à l'environnement. Entretemps, les travaux ont été suspendus.

Deux assertions pouvant jeter le trouble dans les esprits, doivent absolument être rectifiées. La première, selon laquelle une voie d'eau constituerait nécessairement une violation de l'environnement. Tel n'est certainement pas le cas lorsque toute industrie et tout trafic important pas ses environs immédiats, sont interdits. En

wanneer alle nijverheid en groot verkeer errond gebannen wordt. Wat de vaart Oelegem-Zandvliet betreft is iedereen het erover eens dat daartoe de tot stand te brengen verbinding met alle vereiste waarborgen dient te worden omkleed. Een tweede onjuiste bewering is dat het kanaal er niet nodig is omdat er vangingsoplossingen zouden zijn. Die waren er inderdaad, maar twintig jaar geleden. Zij zijn er thans niet meer omdat men op de voorheen mogelijke tracés onder Ekeren, Merksem en Schoten in het oneindige heeft laten bouwen, dat daar belangrijke wooncentra zijn tot stand gekomen en de autosnelwegen E3 en E10 een gelijklopend kanaaltracé onmogelijk maken.

Daarom is mijn besluit: ófwel voert men het in 1966 door Minister De Saeger vastgestelde tracé verder uit, met alle waarborgen voor de vrijwaring van het milieu, ófwel stopt men onmiddellijk in het Albertkanaal zelf de aan gang zijnde werken die dan een nutteloze geldverspilling zouden zijn. Maar dat men in 's hemels naam een einde make aan de komedie die thans gespeeld wordt. Zij heeft al lang genoeg geduurd!

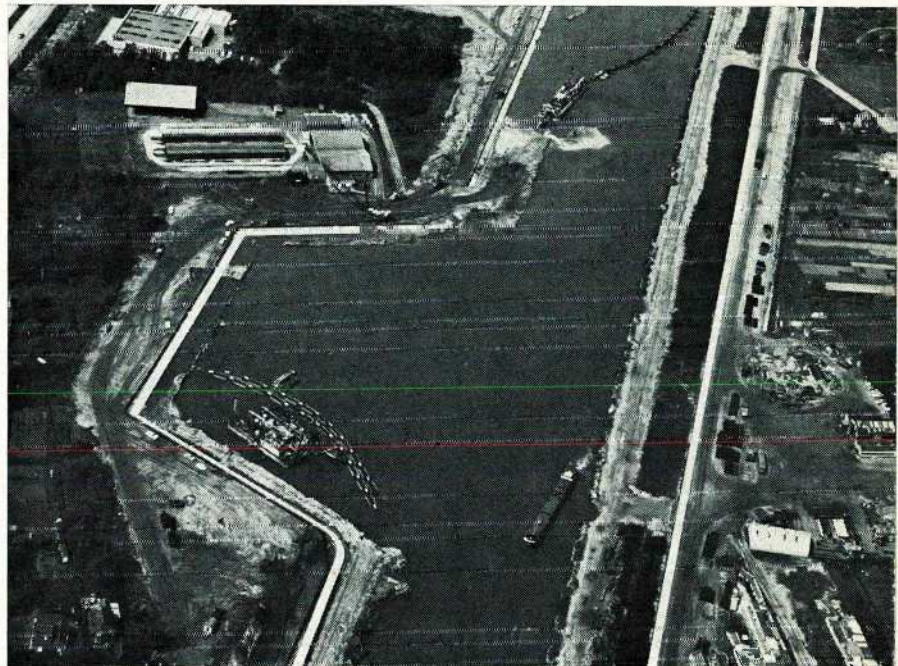
ce qui concerne le trajet Oelegem-Zandvliet, tout le monde est d'accord que les garanties nécessaires doivent être prévues lors de la réalisation de cette liaison. Une seconde assertion inexacte est que le canal ne serait pas nécessaire, car il existerait des solutions de rechange. Celles-ci existaient effectivement, mais il y a de cela vingt ans. Elles n'existent plus à l'heure actuelle, parce que sur les tracés jadis possibles par Ekeren, Merksem et Schoten, d'innombrables constructions ont été édifiées, que des centres d'habitation importants y sont aménagés et que les autoroutes E3 et E10 y ont rendu impossible un tracé de canal.

Dès lors, ma conclusion est simple: ou bien on continue à exécuter le tracé arrêté en 1966 par le Ministre De Saeger, avec toutes les garanties pour la sauvegarde de l'environnement, ou bien on arrête immédiatement au canal Albert même les travaux en cours d'exécution qui constitueraient alors un gaspillage d'argent inutile. Mais qu'au nom du ciel, on en finisse avec la comédie jouée à l'heure actuelle. Elle n'a que trop duré!

Men vergete nooit dat de binnenscheepvaart, voor de bloei van de Benelux-havens, bijna zoveel economische betekenis heeft als de andere twee traditionele transporttakken samen.

N'oublions pas que pour l'essor des ports du Benelux la navigation intérieure a une importance économique presque aussi déterminante que l'ensemble des deux autres modes de transport traditionnels.

(Foto Guido Coolens)





DE MODERNISERING VAN HET ALBERTKANAAL : WAAROM EN HOE

door ir. H. VANDERVELDEN, Directeur-Generaal « Dienst der Scheepvaart »

LA MODERNISATION DU CANAL ALBERT : POURQUOI ET COMMENT

par ir. H. VANDERVELDEN, Directeur-Général, Office de la Navigation

Nog nooit werden in België, de leden van een ad hoc commissie op zo'n sprekende wijze beloond voor hun ruime voorzieningen bij het bepalen van de karakteristieken van een nieuwe waterweg, als de leden van de commissie van het Nationaal Fonds der Grote Werken, toen zij de afmetingen van het Albertkanaal en van de daarin gelegen zes sluizencomplexen hebben vastgelegd.

Ze rekenden op een maximale trafiek van 15 miljoen ton, doch meenden dat het vele tientallen jaren zou duren vooraleer deze trafiek zou zijn bereikt.

Bij deze beschouwingen werd niet nader bepaald of het ging om absolute tonnemaat, en in dit geval werd deze trafiek **reeds** overtroffen in 1952, dan wel om gemiddelde vervoerintensiteit (vervoerde ton-kilometer goederen, gedeeld door de totale lengte van het kanaal) en dan werd ze in 1961 bereikt.

De **trafiek** van het Albertkanaal overtrof de stoutste verwachtingen. Om dit te illustreren volstaat het aan te duiden dat in 1972 de gemiddelde verkeersintensiteit van het ganse Belgische waterwegennet 4,3 miljoen Ton bedroeg, doch dat deze intensiteit voor het Albertkanaal iets meer dan 17,5 miljoen was, dus **viermaal** het gemiddelde van het ganse land.

De enorme stijging van deze trafiek in zulke korte tijd werd zeker en vast beïnvloed door de industrialisatie van de kanaaloevers.

In de laatste jaren werd door de industrie voor meer dan 50 miljard B.F. in nieuwe nijverheden langs het kanaal geïnvesteerd. **Het mag dan ook geen verwondering wekken dat, daar waar bij het indienstnemen van het kanaal ongeveer 80 % van de vervoerde goederen transit waren tussen Luik en Antwerpen, nu 45 % van de vervoerde goederen de kanaaloevers zelf als bestemming hebben.**

De afmetingen van het kanaal, hoe ruim ze dan ook werden opgevat, bleken derhalve nog te klein om deze buitengewone evolutie van de trafiek op te vangen, des te meer dat de nieuwe nijverheden met hun los- en laadinrichtingen een bijkomende hinder brachten voor de doorgaande scheepvaart.

Jamais encore en Belgique, les membres d'une commission ad hoc n'ont été récompensés d'une façon aussi frappante pour les amplies dispositions prévues lors de la définition des caractéristiques d'une nouvelle voie d'eau, que les membres de la commission du Fonds National des Grands Travaux, lorsqu'ils ont fixé les dimensions du canal Albert et des six complexes d'écluses qu'il comporte.

Ils ont compté sur un trafic maximum de 15 millions de tonnes, mais estimaient que cela prendrait plusieurs dizaines d'années avant que ce trafic ne soit effectivement atteint.

Lors de ces considérations, il n'a pas été précisé s'il s'agissait de tonnage absolu, et dans ce cas ce trafic a **déjà** été dépassé en 1952, ou d'intensité moyenne de transport (marchandises tonnes — kilomètres transportées, à diviser par la longueur totale du canal) et alors ce chiffre fut atteint en 1961.

Le **trafic** sur le canal Albert a surpassé les prévisions les plus téméraires. A titre d'illustration, il suffit d'indiquer qu'en 1972 l'intensité de trafic moyenne sur tout le réseau des voies d'eau belges atteignit 4,3 millions de tonnes, alors que cette intensité était pour le canal Albert d'un peu plus de 17,5 millions, c.-à-d. **quatre fois** la moyenne de tout le pays.

La croissance énorme de ce trafic en si peu de temps, a certainement été influencée par l'industrialisation des rives du canal.

Au cours des dernières années, plus de 50 milliards de FB ont été investis par l'industrie dans de nouvelles usines le long du canal. **Il ne faut dès lors pas s'étonner que lors de la mise en service du canal, environ 80 % des marchandises transportées l'étaient en transit entre Liège et Anvers, alors qu'à l'heure actuelle 45 % des marchandises transportées ont comme destination finale les rives du canal.**

Les dimensions du canal, quoique très amples de conception, se sont avérées par la suite encore insuffisantes pour pouvoir répondre à cette évolution ex-

Niet alleen de trafiek kende deze evolutie. Ook de **afmetingen** der schepen, die in feite determinerend zijn voor de dwarsdoorsnede van het kanaal, kenden hun evolutie: daar waar in 1938 enkel 4 % der schepen van de binnenscheepvaartvloot een groter laadvermogen hadden dan 600 ton, en 6 % schepen van 600 ton, worden deze percenten in 1965 respectievelijk 17 en 14 % en in 1972, 17 en 17 %.

Het varen van deze schepen op het Albertkanaal was voorzien — het werd immers gegraven voor schepen met een maximum tonnemaat van 2.000 ton — doch zeker niet voor deze percenten en vooral niet voor gemotoriseerde grote schepen.

Bij het graven van het Albertkanaal waren nauwelijks 20 % der schepen gemotoriseerd. Na de 2de wereldoorlog werd deze motorisatie zeer snel doorgevoerd. In 1949 was reeds 50 % der schepen die het Belgische waterwegennet bevaren, gemotoriseerd. In 1960, was dit percentage 79 % en in 1970, 90 %.

Voor de kanalen tussen Luik en Antwerpen bedroeg dit percentage in 1970 reeds 96 %.

Deze motorisatie had een gevoelige verhoging van snelheid der schepen voor gevolg. De dwarsdoorsnede en de oeververdediging van het Albertkanaal waren echter onvoldoende om een behoorlijke en veilige snelheid der schepen te kunnen verzekeren.

De enorme toename van de trafiek, het in de vaart brengen van grotere schepen en de motorisatie van deze schepen hadden de oververzadiging der sluizen niet veroorzaakt, doch de dwarsdoorsnede van het kanaal en vooral de verdediging der oevers was niet bestand tegen deze trafiek en moest herzien worden.

De modernisatie van het kanaal, welke in 1960 werd beslist en aangevangen, sloeg dus in de eerste plaats op het herbouwen der oeververdedigingen en het verruimen der dwarsdoorsnede.

De **duwvaart**, ontstaan in Amerika, heeft na de 2de oorlog ook in West-Europa toepassing gevonden, vooral dan wanneer het gaat om het vervoer van grote massa's zware goederen.

Op de Rijn kende deze duwvaart op enkele jaren tijd een zeer sprekende evolutie: als in 1968 bij de Duits-Nederlandse grens 12,3 % van de totaal vervoerde tonne-maat gebeurde met duwkonvoien, dan bedroeg in 1972, dit percentage 23,3 % t.t.z. op vijf jaar tijd werd een stijging van 10 % vastgesteld.

Ook op het Albertkanaal werd ze in 1963 in dienst genomen voor het vervoer van steenkolen.

Het leek derhalve logisch dat de Heer Minister van Openbare Werken bij het begin der moderniseringswerken besliste, het Albertkanaal te moderniseren voor de ondertussen definitief aangenomen vorm van de duwkonvoien: L.L.Z. 4 bakken van $76,50 \times 11,40$ m met een diepgang van 3,30 m en een totale lading van 9.000 t.

Deze beslissing noodzaakte een grotere dwarsdoorsnede en de bouw van nieuwe duwvaartsluizen van $200 \times 24,00$ m. Deze werken werden in het moderniseringsprogramma opgenomen.

traordinaire du trafic, d'autant plus que les nouvelles industries avec leurs installations de chargement et de déchargement, ont impliqué une entrave supplémentaire pour la navigation de transit.

Mais le trafic n'était pas seul à avoir connu cette évolution. Les **dimensions** des navires ont également évolué, et elles sont déterminantes pour la coupe transversale du canal: alors qu'en 1938 4 % des navires de la flotte intérieure avaient un tonnage supérieur à 600 tonnes, et 6 % un tonnage égal à 600 tonnes, ces pourcentages ont atteint en 1965 respectivement 17 et 14 % et, en 1972, 17 et 17 %.

L'apparition de tels navires sur le canal Albert était effectivement prévue — celui-ci avait en effet été creusé pour des navires d'un tonnage maximum de 2.000 tonnes — mais elle n'était certainement pas prévue dans de telles proportions et surtout pas pour de grands navires motorisés.

Lorsque le canal Albert fut creusé, à peine 20 % des navires était motorisés. Après la deuxième guerre mondiale, cette motorisation a été rapidement généralisée. En 1949 déjà, plus de 50 % des navires utilisant le réseau fluvial belge, étaient motorisés. En 1960, ce pourcentage était de 79 % et en 1970 il atteignait, 90 %.

Pour les canaux entre Liège et Anvers par contre, ce pourcentage était de 96 %, en 1970.

Cette motorisation entraînait une hausse sensible de la **vitesse** des navires. La coupe transversale et la protection des rives du canal Albert étaient cependant insuffisantes pour assurer une vitesse raisonnable et sûre de ces navires.

L'accroissement énorme du trafic, la mise en circulation de navires plus grands et la motorisation de ces navires n'avaient pas provoqué la saturation des écluses, mais la coupe transversale du canal et surtout la protection des berges n'étaient nullement calculées en fonction de ce trafic et devaient donc être adaptées.

La modernisation du canal, décidée et entamée en 1960, se composait donc en premier lieu de la reconstruction des protections des berges et de l'élargissement de la coupe transversale.

La technique du **poussage**, conçue en Amérique, a également été introduite en Europe occidentale après la deuxième guerre mondiale, surtout là où il s'agissait de transporter de grandes masses de marchandises pondéreuses.

Sur le Rhin, le poussage a connu en quelques années une évolution très significative: alors qu'en 1968, à la frontière germano-néerlandaise, 12,3 % du tonnage total transporté se faisait par convois de poussage, ce pourcentage atteignait, en 1972, 23,3 %; ce qui revient à une augmentation de 10 % en cinq ans.

A partir de 1963, le poussage fut également utilisé sur le canal Albert pour le transport de charbon.

Il paraît dès lors logique qu'au début des travaux de modernisation, le Ministre des Travaux Publics décida d'adapter le canal Albert aux convois de poussage dans leur forme adoptée définitivement depuis lors c.-à-d. quatre bacs de $76,50 \times 11,40$ m avec un tirant d'eau de 3,30 m et une charge totale de 9.000 tonnes.

Reeds bij het uitwerken van het eerste moderniseringsprogramma gaf men zich rekenschap van de moeilijkheden welke de scheepvaart zou ondervinden in de **laatste sectie** van het Albertkanaal tussen het sluisencomplex te Wijnegem en het Straatsburgdok in de haven van Antwerpen.

Deze moeilijkheden zijn van verschillende aard: het **sluisencomplex te Wijnegem** is door bebouwing op de beide oevers volledig in de woonkern ingesloten, zodat het bouwen van een nieuwe duwvaartsluis het onteigenen van meer dan honderd woonhuizen zal noodzaken.

Sedert het graven van het Maas-Scheldekanaal in de jaren 1850 heeft zich tussen Schoten en de haven een **belangrijke nijverheidszone** ontwikkeld, die de ontwerpers van het Albertkanaal reeds voor moeilijkheden heeft geplaatst om de nieuwe monding in de haven behoorlijk te verwezenlijken. Deze sekte van het kanaal maakt deel uit van de industriële functie van de haven zelf zodat er dan ook een zeer groot aantal los- en laadverrichtingen gebeuren. De fabrieken ontvangen per binnenschip jaarlijks ongeveer 3.500.000 ton goederen.

In deze sekte **verblijven** jaarlijks 27.000 schepen hetzij om te laden hetzij om te lossen, en indien de verblijftijd op 3 dagen wordt gerekend, betekent zulks dat in deze sekte dagelijks 270 schepen liggen. Indien men 70 m. liggingslengte rekent, per schip dan heeft men bijna 10 km. kanaal nodig en vermits de schepen zich con-

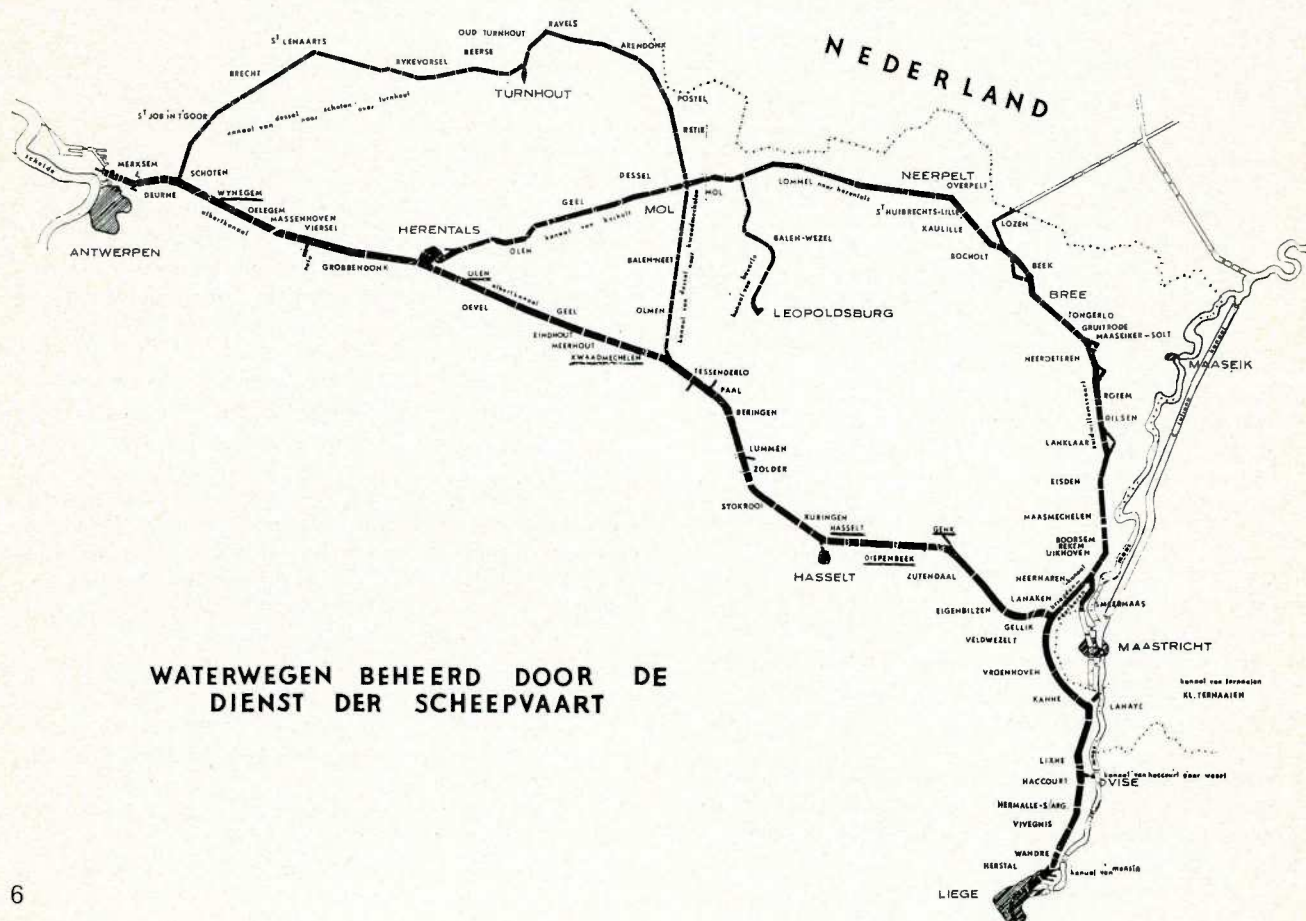
Cette décision nécessitait une coupe transversale plus grande et la construction de nouvelles écluses pour le poussage de 200 × 24 m. Ces travaux ont été repris dans le programme de modernisation.

Déjà lors de l'élaboration du premier programme de modernisation, on s'est rendu compte des difficultés que la navigation allait rencontrer dans la **dernière section** du canal Albert, entre le complexe d'écluses de Wijnegem et le « Straatsburgdok » au port d'Anvers.

Ces difficultés sont d'ordre divers: le **complexe d'écluses à Wijnegem** est entouré de constructions sur les deux rives et dès lors complètement enfermé par une zone d'habitations, ce qui implique que la construction d'une nouvelle écluse pour le poussage nécessiterait l'expropriation de plus de cent maisons.

Depuis la construction du canal Meuse-Escaut dans les années 1850, une **zone industrielle importante** s'est développée entre Schoten et le port; celle-ci avait déjà posé des problèmes aux auteurs du projet du canal Albert en vue de réaliser de façon convenable le nouvel aboutissement dans le port. Cette section du canal fait partie de la fonction industrielle du port même et dès lors un très grand nombre d'opérations de chargement et de déchargement y ont lieu. Les usines reçoivent par allège environ 3,5 millions de tonnes de marchandises, par an.

Dans cette section **27.000 navires séjournent** annuellement, soit pour charger soit pour décharger. Si la pé-



centreren rond de los- of laadplaats betekent zulks dat ze op vele plaatsen in dubbele rij liggen aan weerszijden van het kanaal.

Anderzijds is de configuratie van de **haven zelf** ter hoogte van de monding van het Albertkanaal zeer moeilijk voor de scheepvaart; het volstaat hierbij te denken aan de scherpe hoek die de scheepvaart moet maken om vanuit het Lefèbvredok in het Albertdok te varen. Het lijdt niet de minste twijfel dat de bijna 47.000 schepen, die jaarlijks deze sectie moeten doorvaren met verminderde snelheid, een zeer groot rendementsverlies ondergaan, verlies dat zich slechts kan accentueren bij stijgende scheepvaart.

Het moet dan ook geen verwondering wekken dat het Bestuur, na de beslissing van de Heer Minister van Openbare Werken, het Albertkanaal bevaarbaar te maken voor de vaart der grote duwkonvoeien, een alternatief heeft gezocht voor deze sectie en na onderzoek van verschillende mogelijkheden, de rechtstreekse verbinding **Oelegem-Zandvliet** heeft voorgesteld, waarbij dan gebruik werd gemaakt van de zone non-aedificandi langs het bestaande anti-tankkanaal.

In dit perspectief wordt dan de sectie Wijnegem-Straatsburgdok uitgerust met kaaimuren en aanzien als een industriële darse voor de bestaande nijverheden.

De nieuwe verbinding kan dan zonder moeilijkheden aangepast worden aan het nieuwe gabarriet en aldus het veilig doorvaren verzekeren van de doorgaande trafiek, welke kan geraamd worden op ongeveer 15 miljoen ton per jaar.

Het voltooiën van het Albertkanaal voor de duwvaart door het graven van de sectie Oelegem-Zandvliet, brengt geheel het industriegebied van Maas en Sambre evenals het ganse potentieel van 100 km. industriegebied tussen Oelegem en Luik, bediend door autosnelweg en spoor, niet alleen voor de duwvaart in verbinding met de haven van Antwerpen, maar door het indienstnemen van de Schelde-Rijnverbinding in 1975, met gans het West-Europese waterwegennet en na het voltooiën in 1982 van de Rijn-Main-Donauverbinding ook met het Oost-Europese net.

Op deze manier wordt trouwens ook een van België's betrachtingen verwezenlijkt nl. de Maas met de Rijn te verbinden door een moderne en veilige waterweg.

De modernisering van het Albertkanaal vordert gestadig: op 85 % van het kanaal tussen Oelegem en Wandre zijn de werken hetzij uitgevoerd, hetzij in uitvoering. In totaal werd reeds een totaal krediet van ongeveer 9 miljard B.F. vastgelegd en ongeveer 5,5 miljard B.F. uitgegeven voor de uitvoering der werken en het realiseren van de nodige onteigeningen.

Bij deze vordering der werken kan evenwel een beslissing over het verbinden van deze gemoderniseerde waterweg én met de haven van Antwerpen én met het internationale waterwegennet niet te lang uitgesteld worden, zoniet zal geen voordeel uit de reeds geïnvesteerde kapitalen kunnen getrokken worden.

riode d'accostage peut être estimée à 3 jours, cela signifie que 270 navires séjournent journallement dans cette section. Si l'on évalue à 70 m la longueur d'amarrage de chaque unité, il faut donc près de 10 km de canal et puisque les allèges se concentrent autour du lieu de chargement ou de déchargement, cela signifie qu'à de nombreux endroits, ils se trouvent en double rangée de chaque côté du canal.

D'autre part, la configuration du **port même** à hauteur de l'embouchure du canal Albert, est très difficile pour la navigation; il suffit de rappeler l'angle aigu que la navigation doit prendre pour passer du «bassin Lefèbre» au «bassin Albert». Il ne fait aucun doute que les 47.000 navires qui traversent annuellement cette section (à vitesse réduite) subissent une très grande perte de rendement, perte qui ne peut que s'accroître lorsque la navigation s'accroît.

Il ne faut dès lors pas s'étonner que l'Administration, après la décision du Ministre des Travaux Publics de rendre le canal Albert navigable pour les grands convois de poussage, ait cherché une alternative pour cette section et qu'après examen de différentes possibilités, elle ait proposé la liaison directe **Oelegem-Zandvliet** utilisant ainsi la zone « non-aedificandi » le long du canal anti-tank existant.

Dans cette perspective, la section Wijnegem-bassin Strasbourg est équipée de murs de quai, et considérée comme une darse industrielle pour les usines existantes.

La nouvelle liaison peut alors être adaptée sans difficultés au nouveau gabarit et assurer ainsi un passage sûr pour le trafic en transit, qui peut être évalué à environ 15 millions de tonnes par an.

L'achèvement du canal Albert pour le poussage par l'aménagement de la section Oelegem-Zandvliet, implique la maritimisation de toute la région industrielle de Sambre et Meuse ainsi que de tout le potentiel de la région industrielle longue de 100 km entre Oelegem et Liège, déjà desservies par autoroute et voie ferrée, non seulement eu liaison par la navigation de poussage avec le port d'Anvers, mais également par la mise en service de la liaison Escaut-Rhin en 1975 avec tout le réseau de voies d'eau d'Europe occidentale et même, après l'achèvement en 1982 de la liaison Rhin-Main-Danube, avec le réseau d'Europe orientale.

De cette façon se réalisera d'ailleurs également une des aspirations de la Belgique, à savoir relier la Meuse au Rhin par une voie d'eau moderne et sûre.

La modernisation du canal Albert avance régulièrement: sur 85 % du canal entre Oelegem et Wandre les travaux sont soit achevés, soit en cours d'exécution. Au total, un crédit d'environ 9 milliards de FB a déjà été engagé, et environ 5,5 milliards de FB dépensés pour l'exécution des travaux et la réalisation des expropriations nécessaires.

Etant donné la marche des travaux, une décision quant à la liaison de cette voie d'eau modernisée avec, d'une part, le port d'Anvers et avec, d'autre part, le réseau fluvial international, ne peut toutefois être retardée trop longtemps, sinon, aucun avantage ne pourra être tiré des capitaux déjà investis.



ENKELE BEKNOPTA AANDUIDINGEN INZAKE DE MODERNISERINGSWERKEN VAN HET ALBERTKANAAL

door ir. R. VAN DEN BERGH,
Hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen
Hoofdingenieur-directeur « Dienst van het Albertkanaal »

In een andere bijdrage werden reeds de omstandigheden behandeld waardoor het noodzakelijk werd over te gaan tot de modernisering van het Albertkanaal, door verruiming van de natte doorsnede en de bouw van nieuwe oeververdedigingen aangepast aan de geëvolueerde scheepvaart. Ook werd reeds vermeld dat bij het opmaken van de moderniseringsplannen, bovendien de algemene opvatting gold dat, met het oog op de toekomst, rekening diende gehouden met de mogelijkheid grote duwkonvoeien van 9000 ton op het gemoderniseerd kanaal te kunnen toelaten.

De type-dwarsdoorsnede die voor de modernisering werd aangenomen had een natte sectie van 442 m², hetzij ongeveer het drievoudige van de bestaande natte doorsnede van het Albertkanaal (150 m²). Deze type doorsnede had een bodembreedte van 75 m met 5,00 m waterdiepte, met langs elke oever, een schuin oplopend 12/4 onderwatertalud en een onderwaterberm van 4,50 m breedte. De totale breedte op de waterlijn bedraagt 102 m.

Uit een studie op model, die in 1968 op Belgische vraag door het Waterbouwkundig Laboratorium « DE VOORST » in Nederland werd uitgevoerd is gebleken dat een dergelijke sectie minimum vereist is om een rustig kruisen of oplopen van duwkonvoeien mogelijk te maken.

In het vak Olen-Oelegem werd omwille van de meer drukke scheepvaart de bodembreedte verhoogd tot 85 m, de breedte op de waterlijn tot 100 m en de natte sectie tot 515 m².

In de korte kanaalpannen tussen de sluisen van Genk-Diepenbeek en Hasselt wordt teneinde de schommelingen van het kanaalpeil onder invloed van de versassingen te beperken, het kanaal verbreed tot 170 m. Vanaf Luik tot Kaster verloopt de verbreding op één van beide oevers en wordt op de nieuwe oever een kaaimuur gebouwd zodat daar een ongeveer rechthoekige sectie van minimum 575 m² kan worden verwezenlijkt. Afwaarts de geplande aansluiting met het ontworpen omleidingskanaal Oelegem-Zandvliet is een nieuwe dwarsdoorsnede aangenomen met

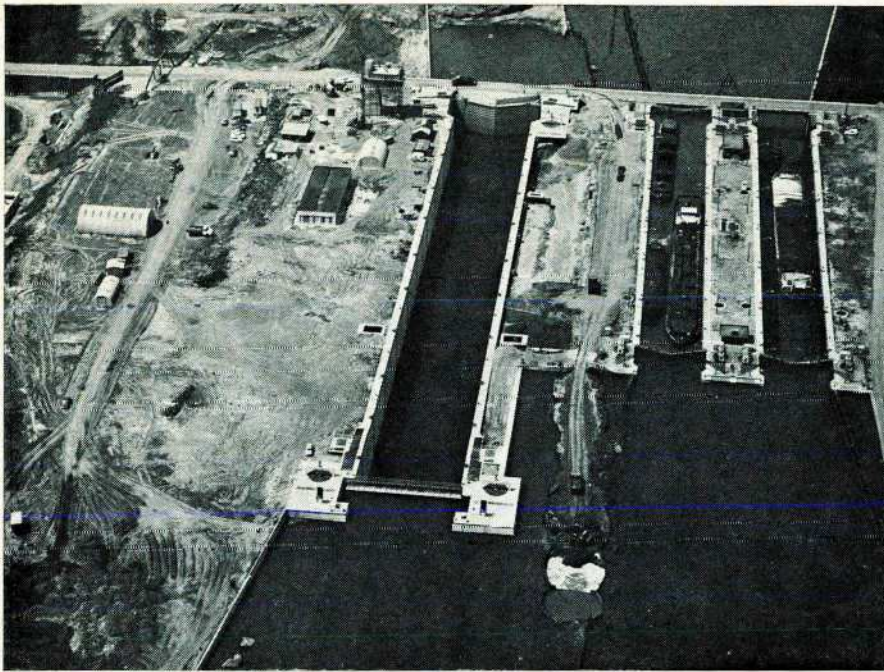
50 m bodembreedte die volstaat voor de traditionele vaart met motorschepen. Vernauwde secties zullen voorlopig blijven bestaan t.p.l.v. de meeste definitieve bruggen over het Albertkanaal die slechts sinds 1936 zijn gebouwd, aangepast aan de vroegere kanaalafmetingen. Onder de bruggen wordt de doorvaartbreedte gebracht op 50 m tussen verticale kaaimuren wat de doorvaart van duwkonvoeien toelaat zonder dat deze zich aldaar kunnen kruisen.

De nieuwe type-oeververdediging bestaat uit damplanken, meestal in gewapend beton, die boven de waterlijn zijn verbonden door een kopbalk in gewapend beton en waarop de betonnen bekledingsplaten van het bovenwatertalud en de oeverkruin, aansluiten.

Ter plaatse van aanlegplaatsen, lokale havens, bestaande of nieuwe industrievestigingen, blijft de oeverlijn meestal behouden maar worden lange, verankerde damplanken ingeheid en kaaimuren gebouwd die een waterdiepte verzekeren van minimum 3,50 m.

Buiten de verruiming van de kanaalsectie en de bouw van nieuwe oeververdedigingen vereisen de moderniseringswerken de bouw van 5 duwvaartsluizen: te Genk, Diepenbeek, Hasselt, Kwaadmechelen en Olen. Aan elke sluisengroep wordt naast de 2 grote sassen van 136 × 16 m, de bestaande kleine sluis vervangen door een duwvaartsluis van 200 × 24 m. Anderzijds dienden ook, voor het verwezenlijken van het verbrede kanaaldwarsprofiel, alle bestaande grondduikers te worden uitgebroken en vervangen door nieuwe, zonder noemenswaardige onderbreking van de scheepvaart.

Een belangrijk onderdeel van de kanaalverbredingswerken zijn de baggerwerken. Voor het bergen van de daarbij vrijkomende specie werd met regionale en provinciale economische instanties onderhandeld teneinde als depot de meest gunstige plaatsen te bepalen waar een nieuwe infrastructuur voor industrievestiging kan worden uitgebouwd. Voor het hydraulisch ophogen van deze terreinen zijn aldus geen bijzondere grondwinningen nodig, noch extra kosten.



Eén der zes moderne sluisencomplexen — met afmetingen en technische vereisten die ook voor de duwvaart in aanmerking komen — die het gemoderniseerde Albertkanaal, na afwerking zal rijk zijn.

Une des six écluses modernes, aux dimensions et exigences techniques adaptées aux convois de poussage, que comptera le Canal Albert modernisé, après finition des travaux.

(Foto Guido Coolens)

De eerste eigenlijke moderniseringswerken werden aan-gevat in 1966/67 met de verbreding van de vakken Beringen-Tessenderlo, Zolder-Beringen, Stokrooi-Zolder en Meerhout-Geel. Intussen zijn de verdere aanbestedingen gevolgd zodat globaal gezien, in de provinciën Antwerpen en Limburg, de moderniseringswerken van Eigenbilzen tot Oelegem (het vak Genk-Diepenbeek uitgezonderd) hetzij reeds zijn voltooid hetzij nog in uitvoering zijn. Het binnen dit traject van ongeveer 85 km nog ontbrekende vak Genk-Diepenbeek (± 4 km) zal vermoedelijk nog dit jaar worden aanbesteed.

Afwaarts Wijnegem zijn bovendien reeds een 3 km nieuwe kaaimuur gebouwd langs de z.o. evenals enkele afzonderlijke vakken kaaimuur ten behoeve van lokale industrieën. Te Kanne en Vroenhoven zijn, in voorbereiding van de eigenlijke kanaalverbredingswerken, de afgravingen ter verbreding van het diepe ingravingsprofiel grotendeels uitgevoerd; met C.B.R. werd hiervoor een overeenkomst afgesloten. De afgegraven mergel wordt door deze firma gebruikt bij de cementfabrikatie. In het 16 km lange gedeelte op het grondgebied van de provincie Luik, zijn de werken in uitvoering over 4,7 km in het vak Hermalle s/Argenteau - Lanaye, terwijl nog dit jaar een vak van 3,5 km tussen de autosnelwegbrug te Herstal en de brug te Hermalle s/Argenteau zou worden aanbesteed.

Indien het financieringsprogramma voor de verdere werken kan worden gevolgd, mag verwacht worden dat de modernisering van het kanaal tussen Wandre bij Luik en Oelegem, binnen enkele jaren kan voltooid worden.

De modernisering van het kanaal zou echter onvolledig zijn zonder grondige verbetering van zijn toegang tot de

haven van Antwerpen vermits ook deze verbinding moet worden herzien in functie van de duwvaart.

Het Bestuur der Waterwegen heeft hiervoor 3 VARIANTE-OPLOSSINGEN onderzocht :

1. het BESTAANDE kanaaltracé Oelegem-Antwerpen aanpassen voor duwvaart;
2. een NIEUW KORT tracé Schoten-Churchilldok;
3. een omleidingskanaal OELEGEM-ZANDVLIET dat in grote lijnen het tracé van het bestaande Antitankkanaal zou volgen en het Albertkanaal te Oelegem zou verbinden met het kanaaldok B2, nabij de zwaai- kom van de Zandvliet- sluis.

Na dit onderzoek, was het Bestuur van oordeel dat het omleidingskanaal Oelegem-Zandvliet de enige aanvaardbare en volwaardige oplossing betekende.

Waar het aanvankelijk de bedoeling was met de aanleg van dit verbindingskanaal, in functie waarvan reeds 2 autosnelwegbruggen zijn gebouwd, te starten in 1973, werden de werkzaamheden hieraan, onder druk van allerhande actiegroepen en parlementaire tussenkomsten, voorlopig opgeschort.

Wil men echter één der voornaamste doelstellingen bereiken waarvoor de moderniseringswerken van het Albertkanaal werden opgevat, nl. bijdragen tot de verbetering van het scheepvaartverkeer in zijn meest nieuwe vormen en tot de economische groei van de doorkruiste provincies, dan zal ook de nieuwe verbinding met het zwaartepunt van de Antwerpse haven moeten worden tot stand gebracht.

LE POINT DE VUE DE MONSIEUR PAULIN THOUMSIN
PRESIDENT D'HONNEUR DU G.A.M.U.,
PRESIDENT DU CONSEIL BELGE DES CHARGEURS MARITIMES



Témoignant de son activité intense sur le plan de la défense du tracé Oelegem-Zandvliet, un article — de près d'une page de journal — fut publié par Monsieur P. THOUMSIN alors Président du G.A.M.U., dans « Le Matin » du 12 septembre 1969, en réponse à une lettre ouverte de Monsieur A. DE ROECK architecte et alors Président du Comité de défense pour faire obstacle à la bretelle Oelegem-Zandvliet.

Nous nous permettons de citer quelques passages et conclusions de cet article, qui constitue encore toujours un résumé complet du dossier.

...« Dès lors pourquoi faut-il adopter le tracé du canal anti-tank ? Parce qu'il constitue la seule solution possible à un problème qui n'est pas uniquement anversoïis, mais qui a un caractère nettement national en ce sens qu'il doit permettre la modernisation totale du canal Albert pour l'adapter aux méthodes modernes de navigation en grands convois-poussés, tels que nous les voyons sur le Rhin au profit de l'industrie allemande. Dans le même ordre d'idées la nouvelle liaison Escaut-Rhin actuellement en construction a également pour but non seulement de réduire la distance entre Anvers et la Ruhr, mais aussi de permettre l'utilisation des convois-poussés, sans lesquels nous perdons automatiquement une partie importante de notre trafic rhénan»...

« CONCLUSION

Quelle est la conclusion de ce qui précède ? C'est que le seul projet possible est celui dont le gouvernement a décidé l'exécution, c'est-à-dire un nouveau canal suivant le tracé du canal antitank. Je me rends parfaitement compte que pour ceux qui se trouvent dans la zone d'expropriation, ledit projet soit fort déplaisant. Mais les nécessités économiques ne peuvent pas être négligées et c'est pourquoi le secteur privé anversoïis a insisté à de si nombreuses reprises pour qu'une solution soit trouvée. Si le groupement que j'ai l'honneur de présider s'est intéressé à cette question, c'est parce que nos membres représentent à Anvers les intérêts maritimes de l'industrie du Marché commun. Dans l'affaire du canal Albert, il s'agit de montrer un esprit de solidarité avec l'industrie belge et plus particulièrement avec celle située dans une région qui a connu depuis quelques années une période de dépression, due en grande partie à la fermeture de nombreux charbonnages, ancienne source de revenus pour la région mosane. Il est donc nécessaire que les Anversoïis, qui directement ou indirectement vivent du port, acceptent l'inéluctable nécessité des travaux qui ont été décidés »...

...« Je crois qu'au lieu d'ameuter l'opinion publique contre une décision qui semble définitive, il serait plus utile d'approcher les instances gouvernementales, provinciales et communales pour obtenir que le long du tracé de ce nouveau canal, la zone verte soit conservée, c'est-à-dire qu'il y ait un non édificandi pour toute industrie qui serait désireuse de s'installer le long des nouvelles berges. Il y a assez d'emplacements le long du canal à partir d'Oelegem pour que le secteur entre ce village et Stabroek garde au maximum possible sa qualification de zone verte.

Je suis persuadé qu'une campagne axée sur ce point ferait l'unanimité à Anvers.

J'espère que vous pourrez vous rallier à cette idée et que le comité que vous présidez abandonnera son action contre l'édification du nouveau tronçon du canal Albert, car je crois que rien n'arrête la marche du progrès ».



HISTORISCH CURSIEFJE

ONZE KAMER EN HET ALBERTKANAAL

door ir. R.J. LHONNEUX,
Voorzitter Kamer van Koophandel en Nijverheid van Antwerpen

Het gebeurt de laatste tijd geregeld dat, in krant-artikelen, van enige onzekerheid wordt blijk gegeven met betrekking tot het standpunt van onze Kamer inzake de modernisatie van het Albertkanaal, over zijn ganse lengte. Daarbij komt dat ons zelfs eens werd aangewreven, slechts sedert verleden jaar, «duidelijk en ondubbelzinnig» publiek stelling ten voordele van het Kanaalvak Oelegem-Zandvliet, te hebben ingenomen. Niets is minder waar.

Vooreerst, dient uiteraard niet te worden teruggekomen op de krachtige aktie van de voormalige Kamer van Koophandel teneinde het modernisatie- en aanpassingsprogramma van het Albertkanaal te doen starten, en zulks reeds vóór 1960. Op de evidente redenen die hiertoe pleitten, wordt in andere artikelen van onderhavig Bulletin teruggekomen.

In de jaren 1965/66, toen reeds een aantal hoogdringende afzonderlijke ingrepen waren uitgevoerd en het over ettelijke jaren gespreide, eigenlijke modernisatieprogramma door het Departement van Openbare Werken werd uitgewerkt, werden de Antwerpse instanties, waaronder de toenmalige Kamer van Koophandel en de toenmalige Nijverheidskamer, door de Heer Minister van Openbare Werken geraadpleegd nopens het sluitstuk van dit modernisatieprogramma, namelijk het meest afwaarts gelegen gedeelte (met uitmonding in het zuidelijke gedeelte van het Antwerps dokkencomplex). Op dat ogenblik, werd in een gezamenlijk schrijven der Voorzitters van de voornaamste Antwerpse Groeperingen, inderdaad de voorkeur gegeven aan een oplossing van het «middenste type» namelijk een tracé dat stroomafwaarts van de sluis van Wijnegem, via Merksem, in het Churchill-dok (toen nog Zevende Havendok geheten) uitmondt. De oplossing van het «onderste type», t.t.z. de herprofilering en verbrede herbouw van het huidige kanaaltracé tussen Wijnegem en het Straatsburgdok, was afgewezen op grond van dezelfde redenen als deze die, elders, in deze artikelenreeks worden naar voren gebracht. De meest

noordelijke oplossing, namelijk het Oelegem-Zandvliet tracé, werd alsdan overbodig geacht.

In de betrokken tijdcontext, was deze voorkeur begrijpelijk: ofschoon het «middenste tracé» diende af te rekenen met zeer ernstige bezwaren en hinderpalen, was alsdan nog niet overgegaan tot de uitvoering van E3-plannen met betrekking tot de verkeerswisselaar, ten Noorden van de Luchtbal. Trouwens, ook de Stedelijke Havendiensten hadden oorspronkelijk dezelfde oriëntatie.

Vanaf 1967/68 evenwel, zijn de zaken zich vlug gaan preciseren — ondermeer op grond van de uitvoeringswerken in verband met E3, E10 en Kleine Ring — zodat de Kamer reeds, in mei 1968, in haar Memorandum aan de Regeringsformateur duidelijk stelling nam voor het Kanaalvak Oelegem-Zandvliet, zoals trouwens in de Eindejaarsrede van 1968 openbaar werd bevestigd.

Gedurende hetzelfde jaar trouwens, was de Kamer op intensieve wijze betrokken bij de debatten in verband met de voor-studies van de «v.z.w. Schelde-Dijle» inzake het «Structuurplan», en, later, met het «Voorontwerp-Gewestplan». Het is duidelijk dat, ook in dit kader, de stelling nopens Oelegem-Zandvliet als enige nog haalbare oplossing voor het onontbeerlijke modernisatieprogramma, met klem werd verdedigd.

In 1969, was de Raad van Advies voor het Gewestplan trouwens onderverdeeld in twee Commissies, waarvan de «Commissie Haven, Industrie en Infrastructuur» zeer grondig inging op het probleem van het Albertkanaal, in het kader der ruimtelijke ordening en tot een consensus kwam ten voordele van het tracé Oelegem-Zandvliet. Deze consensus was trouwens te danken aan de inspanningen er vertegenwoordigers der stad Antwerpen en der beide Kamers in deze Commissie. Hij kwam overigens tot stand nadat de Commissie de toenmalige Directeur-Generaal van de «Dienst der Scheepvaart», ir. Eelen, alsmede ir. R. Meerschaert, namens de Dienst van het Albertkanaal, over de economische en technische aspecten van de dossier had gehoord.

Het is belangrijk te onderstrepen dat de consensus in verband met de kanaalsectie Oelegem-Zandvliet, in het raam van het Ontwerp-Gewestplan, bovendien neerkwam op een compromis waarbij én werd ingestemd met het noordelijk tracé, enerzijds, én met het volkomen uitsluiten van nijverheidsinplanting zowel als van de aanleg van een (aanvankelijk voorziene) expressweg langsheen het betrokken kanaalvak, anderzijds. Dit laatste heeft dan ook zijn uitdrukkelijke bevestiging gekregen in de stringende ruimtelijke voorschriften van het Ontwerp-Gewestplan zoals het thans bestaat.

Inmiddels, nog steeds in 1969, is de sinds maart van dat jaar opgerichte « Kamer van Koophandel en Nijverheid van Antwerpen » zeer actief en op nauwe wijze beginnen samenwerken met het Kabinet en de betrokken Diensten van het Departement van Openbare Werken, met betrekking tot plaatselijke detail-moeilijkheden waarmee het toenmalige globale tracé gepaard ging

Bij vrijwel alle voorbereidende besprekingen en overleg terzake was de Kamer, bij monde van Voorzitter en Directie, direct betrokken. De **stelregel** die ze daarbij volgde heeft onze Kamer steeds duidelijk benadrukt door steeds te verklaren zich « stelselmatig te onthouden van het uitspreken van enige voorkeur in verband met detail-modificaties in het tracé, maar met klem het standpunt te verdedigen dat het **globale** tracé Oelegem-Zandvliet terzake de enige economisch en technisch haalbare oplossing is ».

Het voorgaande ligt volkomen in de lijn harer opdracht en functie. Immers, overtuigd van de economische onontbeerlijkheid en van het technisch onvermijdelijke van het globale tracé Oelegem-Zandvliet, heeft onze Kamer zich nimmer, in concreto, kunnen of willen uitspreken over een ligging van enkele honderden meters meer noordelijk of meer zuidelijk, voor wat de onderdelen van deze globale optie betreft. Ze heeft evenwel, in nauwe samenwerking met de Bevoegde Overheid, tot het uiterste willen bijdragen tot het overleg in verband met dergelijke plaatselijke vraagstukken, teneinde, door oplossing der plaatselijke moeilijkheden, het globale opzet gaaf te stellen en te bespoedigen.

Het nut van deze inspanningen is voor de hand liggend. Immers, een eerste beweging van contestatie in de Pers, was losgekomen in de loop van het jaar 1969 en werd uiteraard bijna volkomen gevoed door het feit dat nog detailmoeilijkheden in verband met de concrete tracé-afbakening bestonden.

Aan hen die, met ons, deze periode hebben meegeemaakt, is het maar al te wel bekend dat een ernstige dosis moed en doorzettingsvermogen besteed is aan deze bedrijvigheid van de Kamer die trouwens mocht rekenen op enkele even talentvolle als strijdlustige bondgenoten, zoals, vooral, de Heer P. Thoumsin, toenmalig Voorzitter van G.A.M.U., zoals trouwens elders blijkt in deze artikelenreeks.

Deze fase van detail-afwerking van het tracé kwam tot een toenmaals zeer gelukkig einde in juni 1970. In aanwezigheid van ondermeer de heer P. Lefèvre, kabinetschef van de toenmalige Minister van Openbare Werken,

de Heer De Saeger, de heer J. Demoen, Adjunct-Kabinetschef op hetzelfde Kabinet, de heer Ir. J. Verschave, Secretaris-Generaal van Openbare Werken, ir. Eelen en een aantal andere Hoge Ambtenaren van Openbare Werken, alsmede van een vertegenwoordiger van onze Kamer, werd inderdaad een finale **consensus** bereikt inzake Oelegem-Zandvliet, door het formele akkoord vanwege de laatste betrokkenen met planologische bezwaren, nopens onderdelen van het voorgestelde globale tracé.

En hiermede eindigde dan een eerste periode, gedurende dewelke de Raad van Beheer van onze Kamer vrij geregeld over die dossiers hoorde praten. In de onmiddellijk daarop volgende jaren, heerste vrijwel windstille, vermits het verzet tegen de betrokken plannen tot stilstand gekomen was. De enige problematiek die zich, inmiddels met scherpere was beginnen stellen, behelsde de noodwendige kredieten voor de infrastructuurwerken die Antwerpen aanbelangen. Het jaar 1970 was immers insgelijks het jaar dat de Regeringsbeslissingen van 20/21 januari kende aangaande het programma tot uitbouw van de Haven van Zeebrugge. Het was insgelijks het jaar waarin werd afgezien van de techniek der 5-jarige rolling programs inzake openbare werken. Een zekere versnippering der krachtinspanningen heeft gemaakt dat diverse elementen der programmatie van infrastructuurwerken werden vertraagd, op grond van schaarser en trager voorziene kredieten op de jaarlijkse begroting. Onze Kamer stond in 1969-71 evenwel vrijwel alleen met haar moedig en volgehouden verzet tegen deze krachtenversnippering.

De consensus van 1970, kon evenwel niet wachten. Het gold een beginselbeslissing, genoodzaakt door de dringende behoefte aan zekerheid nopens een tracé dat, slechts later, voor effectieve uitvoering in aanmerking kwam. De behoefte aan zekerheid was geboden door het feit dat zekere andere beslissingen niet konden worden uitgesteld, bijvoorbeeld, de overbruggingen van het later te graven kanaalvak op het kruispunt met de E10 die toen in volle finale uitvoering was. De voor een later jaar voorziene uitvoering der graafwerken aan het betrokken kanaalpand zijn, inmiddels, wel enigszins in de tijd verschoven, door de vertragingen die zijn opgetreden in de « timing » der onderscheidene onderdelen van het ganse modernisatieprogramma van het Albertkanaal.

Begin 1973 — voornamelijk sinds de vorming van de regering Leburton — is dan een nieuwe contestatiegolf tegen het tracé Oelegem-Zandvliet losgebroken. De heftigheid der uitspraken nopens het betrokken kanaalvak, vanwege economisch en technisch helaas minder goed ingelichte personen en groepen, vormde een aanleiding tot het opnieuw overdoen van de grondige studies en van het overleg in de schoot van een daartoe, in mei 1973, opgerichte interdepartementele werkgroep, de zogenaamde « Werkgroep Van Rafelghem ». Deze werkgroep is overgegaan tot zeer uitgebreide « hearings ». De Dienst van het Albertkanaal, de E.R.A., de stad Antwerpen en onze Kamer zijn ondermeer op deze hoorzittingen uitgenodigd geweest. De conclusie van laatstgenoemde instanties was uiteraard steeds eensluidend met degene die de toenmalige Minister van Openbare Werken, in 1970,



Een sluis in aanbouw. Zou iemand kunnen begrijpen dat zo'n ingenieurs-kunst wordt uitgevoerd en zulke zware uitgaven worden gedaan op slechts circa 80 % van België's verkeersslagader tussen Luik en Antwerpen ?

Ecluse en construction. Est-il pensable que de tels ouvrages d'art et de telles dépenses ne soient faits que sur environ 80 % de l'artère principale entre Liège et Anvers ?

(Photo Office de la Navigation)

reeds als bevestiging voor zijn plan Oelegem-Zandvliet had mogen bekomen. De werkzaamheden van deze werkgroep hebben daarenboven duidelijk laten blijken dat het Departement van Openbare Werken volledig gereed staat, met de nodige maatregelen ter beveiligingen der « milieuwaarden » in het betrokken gebied.

Het is dan ook in het licht van zoëven vermelde nieuwe étape dat de resoluties van E.R.A. (october 1973) en onze Kamer (juli 1973) tot stand kwamen.

Tenslotte, zorgde de val de nieuwe regering ervoor dat de werkzaamheden van de « Werkgroep van Rafelghem » niet konden worden afgesloten door een eindrapport.

Ik geloof dat het dan ook met recht was dat ik, in het begeleidend schrijven aan de Heer Eerste Minister waarmede de Resolutie onzer Kamer van 31 juli 1974 werd overgemaakt, schreef :

« Het ogenblik lijkt dan ook meer dan ooit aangebroken voor de verantwoordelijke Nationale Overheden om, na zovele jaren grondige studie, dit dossier definitief te trancheren door bevestiging van het initiale plan Oelegem-Zandvliet.

Zulks is des te meer waar, aangezien het uitblijven van deze klare beslissing aanleiding geeft tot economisch onhoudbare situaties. Zoals in bijgaande resolutie duidelijk wordt gesteld, verkeren de ondernemingen langsheen het huidige Albertkanaal, tussen het Straatsburgdok en Wijnegem, in de economisch niet te houden toestand van een feitelijke bouwstop, sinds een administratieve omzendbrief vanwege het Hoofdbestuur van Openbare Werken ddo 13 februari j.l. De bedoeling van dit rondschrijven is het nemen van een « conservatoire » maatregel met betrekking tot één der oplossingen die voorwerp uitmaakte van het overleg in de « werkgroep Van Rafelghem », alhoewel voor alle deskundigen deze oplossing als economisch en technisch onhoudbaar moet gelden. Bijgaande resolutie dringt dan ook aan op onmiddellijke intrekking van deze maatregel die voor de betrokken bedrijven aanleiding is tot ondraaglijke spanningen. In feite, zou evenwel deze aangevochten maatregel reeds onmiddellijk alle ratio legis verliezen, indien de verantwoordelijke Nationale Overheid terug klaar en duidelijk haar vroegere beslissing inzake Oelegem-Zandvliet bevestigde ».

Het indrukwekkend geheel van onze archieven en documentatie dat alle betrokken jaren overspant en, inzake Albertkanaal, kan gelden als een der meest uitgebreide in België (buiten deze der betrokken Administraties), bevat uiterst interessant en overvloedig materiaal om aan te tonen, met hoeveel energie en op hoevele wijzen, onze Kamer zich, klaar en eenduidig, voor het betrokken dossier heeft ingespannen. Het dossier behoort immers tot de infrastructuurwerken-dossiers die steeds een zeer groot aandeel in het geheel der krachtinspanningen van onze Kamer hebben ingenomen.

Enkele kranten-artikelen — bijvoorbeeld een artikel van 1 april 1973 dat een grote titel en tien lijnen aan het Kamerstandpunt wijdde nadat ikzelf en een medewerker, meer dan twee uren, grondig gesproken hadden met de auteur ervan — hebben de ernst en de inhoud van deze inzet soms in twijfel getrokken of verkeerd weergegeven.

Wij stonden toen dikwijls onder druk om hierop te reageren met vraag tot rechtzetting. De Kamer heeft zulks evenwel nimmer — formeel — gedaan : onze energie dient te worden geconcentreerd op het bevorderen en verdedigen der rationeel-verantwoorde economische objectieven van de Antwerpse Groeipool en de nationale economie. Het bereiken van deze objectieven vormt de enige grondslag van onze inspanningen, veeleer dan het « gelijk halen » in een polemiek onderwege.

Alle deskundigen zijn het eens dat het dossier « Oelegem-Zandvliet », sedert vele jaren, een prototype is van een rationeel en logisch, ja evident dossier. Bijdragen tot de vlugge en nu eens definitieve « decision-making » vanwege onze politieke verantwoordelijken, ter bevestiging ervan, is dan ook het enig opzet van onze bedrijvigheid terzake.

DE ECONOMIE VAN HET ALBERTKANAAL

Op een of andere manier blijft elke grote uitvoering van openbare werken ten behoeve van het verkeer een uitdaging voor wie de beslissing daartoe moet nemen.

Het gaat hier steeds om zeer aanzienlijke investeringen gespreid over meerdere jaren, die in belangrijke mate de Staatshuishouding beroeren. Omdat zij een verrijking beogen van 's lands patrimonium, wordt hun uitvoering geboekt op de buitengewone begroting.

Het is dus evident dat de objectieven die men met zulke kunstwerken nastreeft nauwkeurig moeten gesteld worden en economisch moeten verantwoord zijn.

Terzelfdertijd is het kenmerkend dat tussen het concept, de fasen van uitvoering en het progressief gebruik van het kunstwerk, steeds een lange periode gemoeid is, zodat bij de beslissing tot de aanvang der werken niet alleen rekening moet worden gehouden met de bestaande economische gegevens en waarneembare vooruitzichten op termijn, maar tevens opties moeten worden gelicht inzake de verdere evolutie van onze economie in haar geheel. Het zijn dus niet alleen de bekende en zekere voorwaarden van een bepaald ogenblik die de motivatie van projecten van dergelijke omvang beheersen. In meerdere mate nog is het de visie van onze bewindslieden op de toekomst van het land en hun geloof in de krachten van een dynamische Belgische economie als wezenlijk deel van een grotere Europese entiteit, die de doorslag bij de besluitvorming geven.

Het is een kenmerk van echt staatsmanschap wissels te durven lichten op de toekomst, wat zonder een echt geloof en vertrouwen in de kracht van een land niet mogelijk is. De namen van zulke bewindslieden maken deel uit van de geschiedenis van een land.

De beslissing in de tussenoerlogse periode tot het graven van het Albertkanaal is ongetwijfeld een sterke bevestiging geworden van bovenstaande vaststelling. Gebouwd voor een goederentrafiek van 10 miljoen ton, heeft het met de jaren mogelijkheden doen tot standkomen die het aanvankelijk voordeel dat men nastreefde, veruit heeft doen voorbijschieten.

Inderdaad werd de motivatie van de aanleg van het Albertkanaal door het Nationaal Comité der Grote Werken, waarvan in 1927 Emile Francqui voorzitter was en de secretaris de heer A. Delmer, door de Regering aanvaard en beoogde zij een meervoudig voordeel te verschaffen :

- a) het land vrijmaken van de onderworpenheid aan een vreemde mogendheid, zoals dit met de bestaande verbindingen het geval was;
- b) de meest directe verbinding tot stand brengen tussen de haven van Antwerpen en zijn zuidoostelijk hinterland;
- c) aan het nieuwe kolen- en industriebekken van Limburg een nieuwe en dichterbijge verkeersweg schenken waardoor dit in rechtstreekse verbinding zou worden gebracht, zowel met het Maasbekken als met de zee;
- d) een nieuwe verkeersweg tot stand brengen die aanzienlijke voordelen zou brengen aan de industrie door

de nabijheid van de steenkolen en een verkorten van de afstand naar de zee;

- e) de mogelijkheid bieden dwars door het land de trafiek te verhogen komend van het Maas- en Moezelbekken, Elzas-Lotharingen en het noordoosten van Frankrijk.

In de ruim 35 jaar dat het Albertkanaal bevaren wordt hebben zich belangrijke evoluties voorgedaan die de basisopties van de promotors hebben versterkt en tevens aangevuld.

De steenkoleneconomie is minder expansief gebleken evenals de verwachte doorvoer van en naar Frankrijk. Daarentegen heeft de idee van maritimatisatie van de Luikse nijverheid zeer sterk aan kracht toegenomen, terwijl ook het verkeersscheppend karakter van het Albertkanaal dat tot uitdrukking is gekomen in de industrialisatie van het oevergebied een fundamentele factor is geworden voor het belang van deze waterweg.

Het bij de aanleg vooropgezette objectief van een trafiek van **10 miljoen ton** werd reeds vroeg in de vijftiger jaren bereikt en gaandeweg overschreden. Op het ganse net onder beheer van de Dienst der Scheepvaart, waarvan het Albertkanaal ruim 85 % voor zich neemt, krijgen we thans de volgende trafiekindeling. (Zie blz. 15).

Even belangrijk voor de economie van een waterweg is de evolutie van het **aantal schepen**. In feite zijn het de schepen die de mogelijkheden van een kanaal en zijn saturatiepunt bepalen. Hun samenstelling, capaciteit en aantal zijn determinerend voor de versassingen in de sluizen en de oeverbeveiliging.

Een van de fundamentele redenen voor het hoge rendement van het Albertkanaal is dat het concept ervan op de normen van de Rijnvaart was gebaseerd met schepen van 2.000 t, driedubbele sluizen en brede wachthavens. Dit gaf de binnenvaart de kans voor een optimaal gebruik, wat tot uiting kwam in de sterke motorisatiegraad en het in gebruik nemen van steeds grotere schepen. De evolutie terzake tekent zich duidelijk af in de volgende cijfers :

	Aantal geladen waarvan meer		
	schepen	dan 800 t	%
1949	46.528	1.143	2,46
1963	82.479	6.654	8,07
1972	83.654	13.770	16,46
1973	75.107	13.784	18,32

Uit oogpunt van het economisch rendement kan worden vastgesteld dat deze grote schepen, waarvan de gemiddelde tonnage in 1973 1.078 t bereikte, 41 % van de vervoerde tonnage voor zich namen en 51,6 % van het totaal aantal tonkilometer vervoerd op het Albertkanaal.

Wanneer men het **Straatsburgdok** in Antwerpen als meetpunt neemt, stelt men aldaar in 1972 een scheepvaartverkeer vast van 68.818 schepen, waarvan 42.971 geladen en 25.847 ledig. Dit is een gemiddelde van 200 binnenvaartschepen per dag, wat getuigt van de zeer

De produkten	1963		1972		1973 (1)	
	in 1.000 t	%	in 1.000 t	%	in 1.000 t	%
Vaste brandstoffen-steenkolen	8.007	25,3	5.135	12,5	4.626	12,1
Vloeibare brandstoffen	1.710	5,4	3.978	9,7	4.059	10,6
IJzererts en verwante	1.112	3,5	1.818	4,4	790	2,1
Non ferro-ertsen	1.224	3,9	1.173	2,9	1.287	3,4
Metalen-staal	2.420	7,6	3.393	8,3	3.355	8,8
Nijverheidsprodukten-chemi- caliën en meststoffen	2.464	7,8	3.919	9,5	3.951	10,41
Zand, grint, cement, enz.	13.281	41,7	18.809	45,8	17.232	45,1
Andere produkten	1.541	4,8	2.854	6,9	2.871	7,5
TOTAAL	31.670	100,0	41.079	100,0	38.170	100,0

(1) De vermindering in 1973 t.o.v. 1972 is, blijkens het verslag van de Dienst der Scheepvaart, hoofdzakelijk te wijten aan de staking van de schipperij vanaf 2 tot 22 mei 1973. Daarop volgde een staking op de Franse waterwegen. Ongeveer 2.500.000 t gingen toen verloren.

hoge benuttigingsgraad alleen al op dit punt van het Albertkanaal.

Rekening houdend met deze zeer hoge bezettingsgraad van schepen, en het steeds toenemend vervoersquantum is de Minister van Openbare Werken vanaf 1966 effectief overgegaan tot de aanpassing en de modernisering van het Albertkanaal.

De eerste reden die tot deze beslissing aanleiding gaf was er een van technische aard. Als gevolg van het intens gebruik van het kanaal dat, als gezegd, zeer vlug de capaciteit waarvoor het was ontworpen had overschreden, was er een vraagstuk van volledige herbouwing van de oevers gerezen. Door de zuigende werking van het water was de breuksteenbekleding ondermijnd en in weinige jaren stortte alles in, alle onderhoudswerken ten spijt. Dan bleek dat de oeverversterking bij een kanaal het meest kostelijk deel vertegenwoordigt; de ontegeningen en bijkomende baggerwerken om de natte doorsnede te verdubbelen en zelfs te verdriedubbelen waren slechts een relatief kleinere post in de uit te voeren werken.

Naast deze fysieke vaststellingen bestond er echter meer en meer aanleiding ook rekening te houden met de zich wijzigende economische realiteiten. In de transport-economie tekende zich de trend naar de localisatie van de nijverheden in de Kustgebieden scherp af en konden de gevestigde industriën hun concurrentiële positie slechts handhaven indien zij een oplossing vonden voor wat men gaan noemen is de «maritimisatie» van hun vervoer. Voor de zwaarindustrie van West-Duitsland bood de opkomst van de duwvaart een redelijke oplossing. Voor de Luikse industrie was er geen andere uitweg dan op ditzelfde vervoermiddel te kunnen beroep doen via een gemoderniseerd Albertkanaal. Het is duidelijk dat de haven van Antwerpen, waar de groeiende betekenis van de duwvaart in het Rijnverkeer reeds zeer vroeg onderkend werd, zich bij de vraagstelling van de Luikse industrie kon aansluiten en dat ook de Limburgse industrialisatie hierin grond vond voor een potentiële sterke expansie.

Het kan hier zijn belang hebben nogmaals te onderlijnen dat de binnenscheepvaart in het inland-verkeer steeds

de voornaamste aan- en afvoerder is van het Antwerps havenverkeer en dat het op haar expansie is, dat zijn groeirhythme in sterke mate steunt. Nog in 1973 was de goederenstroom tussen inland en de haven als volgt verdeeld :

Binnenscheepvaart :	41.659.000 ton
Spoorwegen :	19.822.000 ton
Wegvervoer :	5.677.564 ton (2)
Pijpleiding :	21.334.895 ton

(2) Alleen internationaal vervoer.

In de binnenvaartrafiek kwam het vervoer over het Albertkanaal tussen voor 10.221.000 ton of voor één kwart. Vandaar het uitzonderlijk belang dat de Antwerpse haven steeds in de ontwikkeling van het Albertkanaal gesteld heeft en ook voor de toekomst blijft stellen. Alle verhoudingen in acht genomen is het Albertkanaal de enige waterweg in België die de functies en ook de dimensies van de Rijn kan beogen. Met uitzondering van de duwvaart, die fysisch onmogelijk werd gemaakt, hebben alle grote evoluties in de scheepvaart, als schaalvergroting, continuvaart en dgl., zich ook op het Albertkanaal voorgedaan. Terecht heeft Antwerpen dan ook de Luikse opvattingen met betrekking tot de noodzakelijkheid van de duwvaart gesteund, nadat het tot het bereiken van het verdrag van 1963 met Nederland, in deze transportmodus, een basisargument had ontwikkeld om een nieuwe Schelde-Rijnverbinding tot stand te brengen.

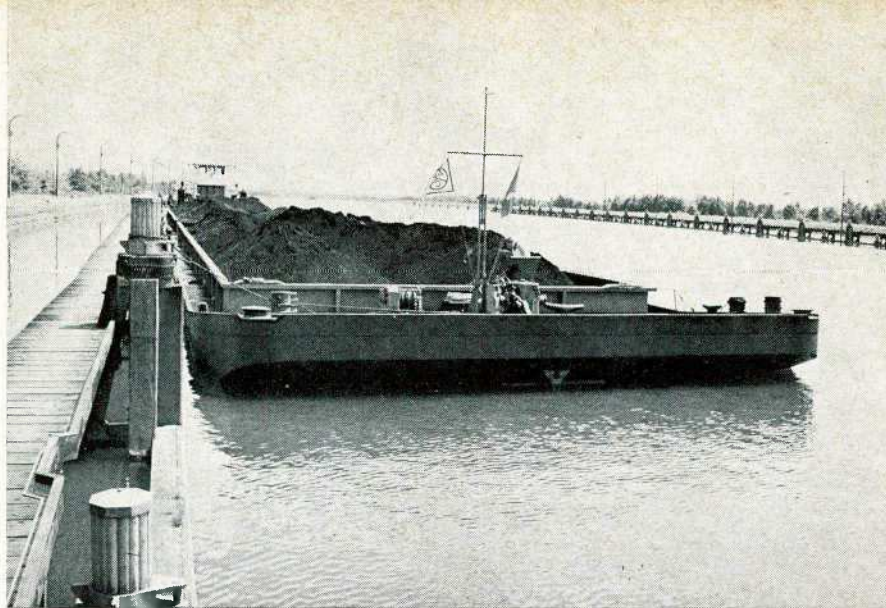
Het vervoer op het Albertkanaal is voor de grote duwvaart vatbaar. Weliswaar zijn er op het huidig ogenblik reeds vormen van duwvaart aanwezig en is het aantal duweenheden en de vervoerde tonnage niet onaardig : 1.633 eenheden met een vervoer van 2.392.000 ton. Van echte duwvaart blijft er nochtans geen sprake zolang de gemiddelde tonnage per duweenheid zich stabiliseert op 1.500 ton, wat vele van onze motorschepen ook aankunnen.

Indien op de Rijn en de grote Nederlandse rivieren een duwverkeer ontstaan is bij middel van grote duwkonvoeien, mag het Albertkanaal voor deze nieuwe vorm van verkeer geen stop betekenen, maar een open deur

In het economisch leven is alles specialisatie : rendabel vervoer van vele massagoederen is op kanalen aangewezen.

La spécialisation est une loi économique : le transport rentable de nombre de marchandises pondéreuses a besoin de canaux.

(Foto Dienst der Scheepvaart)



waarlangs de grote vervoersstromen naar gans West-, Centraal- en Oosteuropa kunnen worden geleid. De Europese integratie veronderstelt de homogeniteit van de vervoermiddelen : de te vervoeren tonnages zijn tussen Luik en Antwerpen in steeds groeiende hoeveelheden aanwezig, en het is logisch dat de karakteristieken van het vervoerapparaat worden aangepast aan het volume dat moet vervoerd worden.

Trouwens, het is niet alleen het Luikse industriebekken dat voor zijn vervoer naar zee en naar de overige West-europese landen op het Albertkanaal geaxeerd is. Ook voor de Limburgse en Antwerpse bedrijven speelt het kanaal een fundamentele rol. In de diverse havens van deze beide provincies werden vorig jaar alleen al 8,5 miljoen ton gelost en 4,2 miljoen ton geladen. Terecht mag worden aangenomen dat de behoeften nog zullen toenemen, wanneer rekening wordt gehouden met het industrialisatiebeleid dat aan de oevers van het bestaande tracé van het Albertkanaal gevoerd wordt. Sinds 1967, aldus het verslag van de Dienst der Scheepvaart, werden hetzij door de Staat, hetzij door de regionale economische instellingen, 860 ha nijverheidsgronden verkocht of in vergunning gegeven, waarvan 457 ha in 1973. Daarbij zijn onderhandelingen aan gang om verder nog 411 ha aan nieuwe industrieën af te staan.

De Regering heeft dan ook, rond 1965/66, terecht beslist tot de modernisering van het Albertkanaal over te gaan. Op 87 % van de afstand tussen Oelegem en Herstal zijn de verbeteringswerken ofwel reeds uitgevoerd of in uitvoering. Sedert 1967 werd te dien einde meer dan 8 miljard F aan kredieten vastgelegd. Wat vooral belangrijk is, is dat de werken aan de sluisen — met uitzondering van deze te Genk — hun voltooiing naderen. Op het huidig ogenblik houdt voor Wijnegem alles op en blijft de aansluiting tussen het technisch hoog gemoderniseerd Albertkanaal en Antwerpen, waar de uitstraling naar zee en de andere delen van Europa moet plaats vinden, hangen.

De Kamer van Koophandel en Nijverheid van Antwerpen heeft zich herhaaldelijk, en nog zeer recent, op het standpunt geplaatst dat deze aansluiting, die slechts mogelijk

is via het voorziene omleidingskanaal tussen Oelegem en Zandvliet, zonder verder verwijl moet worden uitgevoerd. Daarvoor zijn tal van redenen aanwezig, waarvoor Antwerpen « zelf » moet opkomen.

Inderdaad, stellen wij vast, dat, in weerwil van de thans nog volledig aangepaste infrastructuur van het Albertkanaal, de duwvaart geroepen is een zeer belangrijke rol te spelen, ook op nationaal vlak. Anderzijds, zien wij dat de binnenscheepvaart in volle evolutie is met als kenmerken de verhoogde tonnemaat per vervoerstechniek en de evolutie in het gekozen scheepstype. Indien dit zo is, staat Antwerpen voor de keuze : ofwel worden de haven en het hinterlandkanaal geschikt gemaakt voor de grote duwvaartkonvoeien, die duidelijk de evolutie van scheepvaart in het inland zullen bepalen voor de toekomst, ofwel gebeurt dit niet. Is dit laatste het geval, dan is het ons duidelijk dat de internationale roeping van Antwerpen voor de toekomst niet meer behoorlijk zal kunnen vervuld worden.

Vandaar dat onze conclusie moet zijn : indien men Antwerpen als dusdanig verder als haven zijn economische functie wil laten vervullen, dan is het geschikt maken voor de duwvaartkonvoeien hetzij voor het eigen havenverkeer en de overslag, hetzij voor de gewone transitfunctie een onontkomelijke economische noodzakelijkheid.

Voor de realisatie van deze optie wordt op tegenstand gestuit. Deze is van milieu-technische aard, maar komt ook vanwege andere vervoerdragers. Voor de eerste bezwaren is een serene, maar op realiteiten berustende behandeling van het dossier noodzakelijk. Voor de tweede kan de vraag gesteld worden waarom een reactie is uitgekomen toen men aan de verbinding van het Albertkanaal met de Antwerpse haven toe was, en niet op het ogenblik dat het principe zelf van de modernisering van het Albertkanaal — a rato van een uitgavenprogramma van 10 miljard frank — werd beslist en in uitvoering gesteld. Opties van zulkdanige omvang hebben noodzakelijkerwijze consequenties, waarvan de integrale vervulling het uiteindelijk economisch rendement van het beoogde kunstwerk bepalen.

HET LAATSTE STUK VAN HET GEMODERNISEERD ALBERTKANAAL : DE DRIE OPLOSSINGS-TYPES WAAROVER GESPROKEN IS

Het is dikwijls zo met dossiers waarover jarenlang wordt gediscussieerd, dat de uitgangspunten, zowel inzake probleemstelling als inzake alternatieve oplossingen, worden vergeten. Op het laatste ogenblik, wordt dan niet zelden een of ander modaleiteit voorgesteld die in feite op niets anders neerkomt dan een der alternatieve oplossingen die — ettelijke jaren vroeger — reeds grondig zijn bestudeerd en onhaalbaar gebleken. Onderhavig Bulletin wil derhalve bijdragen tot het opruimen van enkele uitgangspunten.

Wat de **probleemstelling** betreft, deze kan zeer bondig worden samengevat. Van Luik tot Antwerpen is een onontbeerlijk en grondig modernisatieprogramma van het Albertkanaal sedert ettelijke jaren op gang. Deze modernisatie behelst in feite een infrastructuurprogramma voor 's lands drukst bevaren kanaal in onmiddellijke aansluiting met de feitelijke technische toestand van het kanaal, de expansie inzake benutting ervan, de samenstelling van de trafieken waarvoor het in aanmerking komt en, dit alles in het licht van de concurrentiële levenskansen van vitale sectoren van België's industriële productie. Dit alles houdt in dat dit modernisatieprogramma geschiedt op basis van afmetingen en technische vereisten van het kanaal en de sluiscomplexen, die rekening houden met de vereisten, gesteld door de recente technologische innovaties, zoals, bijvoorbeeld, de duwvaartconvooien.

Voor wat de bijna 80 % van de ganse kanaallengte tussen Luik en Oelegem aangaat, worden al deze werken uitgevoerd op het Albertkanaal, zoals het sinds de dertiger jaren in gebruik is. **Het enige probleem dat zich op acute wijze is beginnen te stellen sinds 1965/66, dat inmiddels reeds het voorwerp heeft uitgemaakt van formele beslissingen, maar, niettemin nog steeds aanleiding blijft geven tot betwisting en nieuw overleg (sedert begin 1973), behelst de keuze van het tracé ongeveer vanaf Oelegem/Wijnegem tot aan de uitmonding in het Antwerpse dokkencomplex.**

Eens de probleemstelling duidelijk geformuleerd, dient dan te worden herinnerd aan het feit dat — in de loop der jaren — essentieel **drie** types van alternatieve oplossingen zijn besproken. Elk van deze drie oplossingen is uiteraard, in de loop der jaren, voorgesteld met kleine varianten die evenwel nooit afbreuk hebben gedaan aan het zeer duidelijk onderscheid tussen de basis-schema's.

Deze drie alternatieve schema's zijn de volgende :

- de herprofilering en verbrede herbouw van het huidige tracé tussen Wijnegem en het Straatsburgdok, met inplanting van een sluis, met de vereiste afmetingen, te Wijnegem (« onderste » oplossing);
- een alternatief tracé vertrekkend afwaarts van Wijnegem, op de gemeente Schoten (bv. aan de Hoogmo-

lenbrug) en dat over de grondgebieden van Schoten en Merksem loopt, op een of andere wijze kruist met de Ring en E-wegen, en uitmondt in het Churchilldok, al of niet via een zwaaiikom, bezuiden het Vormingsstation (« middenste » type van oplossing);

- een alternatief tracé, vertrekkend van Oelegem dat — bij wijze van algemene grove oriëntering — ongeveer het tracé volgt van de « anti-tankgracht » en uitmondt in het noordelijk havencomplex, meer bepaald in het Kanaaldok B2, ten noorden van het geplande Nieuwe Havendok (de oplossing Oelegem-Zandvliet).

Vanaf 1968 is voor alle deskundigen en betrokkenen komen vast te staan dat de eerste twee oplossingen — hoe wenselijk eventueel ook in abstracto — economisch en technisch niet (of niet meer) haalbaar zijn, zodat — reeds bij loutere eliminatie — alleen het meest noordelijk tracé kan verdedigd worden. Dit wordt hierna, op samenvattende wijze, in herinnering gebracht.

Verbreding van het huidig kanaaltracé Wijnegem-Antwerpen

De eerste oplossing die, in de loop der tijden door enkelen werd voorgestaan, behelst, zoals gesteld, de herbouw (met dubbele breedte) van het kanaalpand dat thans bestaat tussen Wijnegem en het Straatsburgdok. Hiertegen bestaan onoverkomelijke bezwaren, waarvan de voornaamste als volgt kunnen worden samengevat.

Het kanaal zou uitmonden in het meest zuidelijk, t.t.z. het meest benepen gedeelte van de haven, daar waar de cijfers inzake binnenvaart duidelijk uitwijzen dat, net als voor alle havenactiviteiten, het centrum der bedrijvigheden zich op uitgesproken wijze naar het noorden verplaatst. Uit de gegevens der Stad Antwerpen kunnen wij in dit verband leren : in 1959 bedroeg de bedrijvigheid der binnenscheepvaart ten zuiden van de Wipbruggen nog het dubbele van het verkeer ten noorden van deze brug; inmiddels, is de toestand op zulke wijze geëvolueerd dat het binnenvaartverkeer in verband met het havengedeelte benoorden de Wipbruggen **zesmaal** groter is dan deze ten zuiden van de betrokken bruggen.

Daarbij komt nog dat moet worden ingezien dat de manoeuvreerruimte in het zuidelijk gedeelte der dokken technisch niet kan worden in overeenstemming gebracht met deze waartoe de afmetingen van het gemoderniseerd Albertkanaal aanleiding geeft, o.m. in verband met de duwvaarttechnieken. Hetzelfde geldt voor de zeer hoge frequentie van schepen die, alle, doorheen deze bottleneck zouden dienen te varen, ofschoon het centrum der respectieve werkelijke bestemmingen of herkomsten duidelijk veel noordelijker ligt. Men vergete daarbij niet dat hierbij uiteraard ook moet gedacht worden aan de binnen-

vaart van en naar Nederland en de Rijn, die aldus zou genoopt blijven om doorheen het ganse Antwerpse dokkencomplex te varen. Kortom, verkeerstechnisch, zou deze oplossing in het dokkencomplex leiden tot een chaos, met vermenging van scheepstechnieken en bestemmingen, die in feite de voordelen van het gemoderniseerd kanaal, in het Antwerpse dokkencomplex, zouden annuleren. Tot zover, de zeer ernstige bezwaren die te maken hebben met de vervoerseconomie van de Antwerpse dokken zelf.

In de tweede plaats, moet verwezen worden naar de sedert decennia stevig ingeplante, door het Ontwerp-Gewestplan bevestigde, nijverheidszones langsheen het Albertkanaal tussen Antwerpen en Wijnegem, bestaande uit tientallen industriële- en transportondernemingen (waarvan ettelijke zeer grote bedrijven met nationale en internationale faam) die gezamenlijk een zeer aanzienlijk potentieel vertegenwoordigen inzake voorbrengst en, vooral, inzake de doorheen de jaren geaccumuleerde investeringen en die een werkgelegenheid verschaffen aan meerdere duizenden personen. De verbrede herbouw van deze strook van het Albertkanaal zou weliswaar niet leiden tot volledige onteigeningsvereisten voor alle bedrijven, maar vrijwel alle bedrijven zouden minstens voor een gedeelte worden aangetast. Nu is het duidelijk dat gehele of gedeeltelijke onteigening, bijna steeds, zou neerkomen op de bedrijfseconomische onmogelijkheid om de voortbrengstactiviteiten aldaar nog te blijven uitvoeren, met de enorme sociaal-economische, bedrijfs-economische en financiële problemen die hieraan zouden zijn verbonden. Feiten zijn feiten. Het gaat niet op deze bloeiende industriezones te laten ontmantelen met het oog op de beslist onontbeerlijke sociaal-economische voordelen die het kanaal aan de nijverheid in andere delen van het land kan bieden.

In de derde plaats, dient, uiteraard, te worden herinnerd aan het feit dat voor het betrokken kanaal-vak dient rekening gehouden met niet minder dan 9 bruggen (waaronder recente) die maken dat het betrokken traject, voor belangrijke onderdelen, dan niet kan worden verbreed zoals voorgeschreven, tenzij men overgaat tot de uitgavenreeks voor het volledig herbouwen van deze bestaande kunstwerken. Ondermeer voor de duwvaart, als onderdeel van het globale verkeer op het kanaal, zou aldus de modernisatie van het Albertkanaal, in deze hypothese, eens te meer, zijn doel nimmer kunnen bereiken.

In de vierde plaats, mag nooit worden vergeten dat, in de hypothese van oplossingen van dit type, een nieuwe sluis dient te worden aangelegd, te Wijnegem, met de afmetingen van deze van Genk, Diepenbeek, Hasselt, Kwaadmechelen en Olen. Sedert lang is gebleken dat deze nieuwe sluis — alsmede de dan noodzakelijke herprofilering en herbouw van de actuele brug op de rijksweg Antwerpen-Turnhout — slechts zou kunnen gebeuren door een zeer aanzienlijke onteigening van de huidige woonzones op het grondgebied van Wijnegem.

Tenslotte, dient te worden verwezen naar de aanzien-

lijke uitgaven die, in de onmiddellijk voorbije jaren, zijn gebeurd voor de modernisatie en adaptatie van het huidige kanaalvak tussen Wijnegem en Antwerpen. Aangezien er een ministeriële beslissing was ten voordele van het tracé Oelegem-Zandvliet in 1970, zijn deze hoge uitgaven gebeurd op grond van de huidige toestand, t.t.z. met inachtneming van de huidige **breedte**. Al deze uitgaven zouden eens te meer «kosten op het sterfhuis» blijken te zijn in de moeilijk denkbare hypothese dat men nu het geweer van schouder zou veranderen en opteren voor de «onderste» oplossing.

De Engelsen zeggen dat **feiten** tenslotte altijd belangrijker blijven dan een (desnoods nog zo wenselijke) Lord Mayor. Een kanaal graven — of qua breedte verdubbelen — in de Sahara is gemakkelijk. Hetzelfde in volle Agglomeratie, aan de enge onderzijde van het dokkencomplex, in een compact industriegebied, met bestaande bruggen en met noodzaak van een nieuwe sluis in volle woonzone, komt neer op een weigering de **feiten** te willen nemen voor wat ze zijn.

De oplossing van het «middenste» type : Schoten-Churchilldok

Een tweede type van oplossing die geregeld als het ware als «nieuwe uitvinding» wordt verdedigd, behelst een kanaalvak dat vanuit het huidige Albertkanaal, vertrekt op grondgebied Schoten om uit te monden (al of niet via een Zwaaiikom) in het Churchilldok.

Het is nu juist dit alternatief waarover zoveel te doen is geweest in de jaren 1965/66. Immers, deze oplossing zou realiseerbaar geweest zijn, indien de beslissing daartoe ware genomen geweest op een ogenblik dat de toenmalige plannen van de E3, Kleine Ring en E10 inzake de **verkeerswisselaar** benoorden de Luchtbal, nog volledig konden worden gewijzigd en omgewerkt, vooraleer tot uitvoering ervan over te gaan.

Hiermede hebben wij dan, meteen, het essentieel punt inzake oplossing van dit type naar voren geschoven : deze enorme verkeerswisselaar is ondertussen volledig gebouwd volgens de aanvankelijke plannen. Deze verkeerswisselaar vormt, alleen reeds **op zichzelf**, — en a fortiori, in conjunctie met de even meer westelijk lopende spoorweg — een totaal onoverkomelijk ingenieurs-technische hinderpaal. Het volstaat inderdaad om, met bevoegde ingenieurs, gedurende een uur de structuur van deze «reuze-spagetti» te onderzoeken, daarbij in ogenschouw nemende de essentiële delen die ongeveer op grondpeil liggen en de verdiepingen daarboven, om te bevroeden dat het «onderschuiven» van een dergelijk kanaalvak zonder meer uit den boze is, tenzij dat men dit ganse gigantische kunstwerk zonder meer afbreekt en — in de hoogte — opnieuw opbouwt !

Het voorgaande is dermate waar dat zekere tegenstanders van het tracé Oelegem-Zandvliet, in 1969, zondermeer voorstelden het betrokken kanaalvak aldaar op geïnclineerd vlak te brengen, zoals te Ronquières (toenmalige kost, 10 jaar geleden, 8 miljard) !

Het is derhalve zo dat over de wenselijkheid van deze oplossing nog — met recht — kon gesproken worden in 1965-66. Vanaf 1968/69 was zulks niet meer mogelijk, aangezien de werken in uitvoering waren. Erover spreken in 1974 is tijdverlies, vermits het ganse kunstwerk nu sedert jaren in gebruik is.

Met het bovenstaande, is over het « middenste » type van oplossing in feite het essentiële gezegd. Niettemin, gelieve men niet te vergeten dat, benevens gemeld hoofdbezwaar, de beslissing, destijds, om de E-werken te laten voortgaan zoals gepland, mede werd genomen op grond van stedenbouwkundige overwegingen hetgeen inhoudt dat, inmiddels, ook de bebouwing is verder gegaan. Denken we slechts aan de flat-gebouwen in verband met de stadsuitbreiding in de wijk « Rozemaai », de bebouwing aan de Bredabaan, het intensief bebouwd woongebied rond het Gemeentepark van Schoten, het park zelf, enz.

Men vergeete bovendien niet dat, ook in deze hypothese, een nieuwe sluis zou noodzakelijk blijven in volle woonzone van Wijnegem, net als in het geval der « onderste » oplossing.

Kortom de vraag in verband met voorstellen van dit genre is niet meer of deze oplossing al dan niet **wenselijk** is. De ganse vraag komt hierop neer : wordt er gesproken over iets dat nog **mogelijk** is ?

Na eliminatie : het kanaal-tracé Oelegem-Zandvliet

Na overzicht van de onoverkomelijke economisch-technische hinderpalen inzake de vorige typen van oplossingen, zal het duidelijk zijn dat de reeds jarenoude beslissing ten voordele van het kanaal-tracé Oelegem-Zand-

vliet, beslist niet zomaar uit de lucht is komen te vallen. Integendeel, er zijn weinige dossiers van Openbare Werken waarvan de finale keuze berustte op een dermate uitgebreide reeks van grondige voorstudies. De twee contestatiebewegingen in de tijd hebben er inderdaad wel degelijk voor gezorgd dat als er één dossier met zorg uitgewerkt moet heten, het wel juist het dossier Oelegem-Zandvliet is.

Vooreerst dient met klem te worden herinnerd aan het feit dat de keuze van het tracé wordt bepaald door de strenge verbodsbepalingen die verbonden zijn aan het tracé der « anti-tankgracht ». Op deze wijze kan het tracé — in algemene termen — worden verbonden aan een zone « non aedificandi » zodat onteigeningen met pijnlijke gevolgen op menselijk vlak, werkelijk minimaal kunnen worden gehouden.

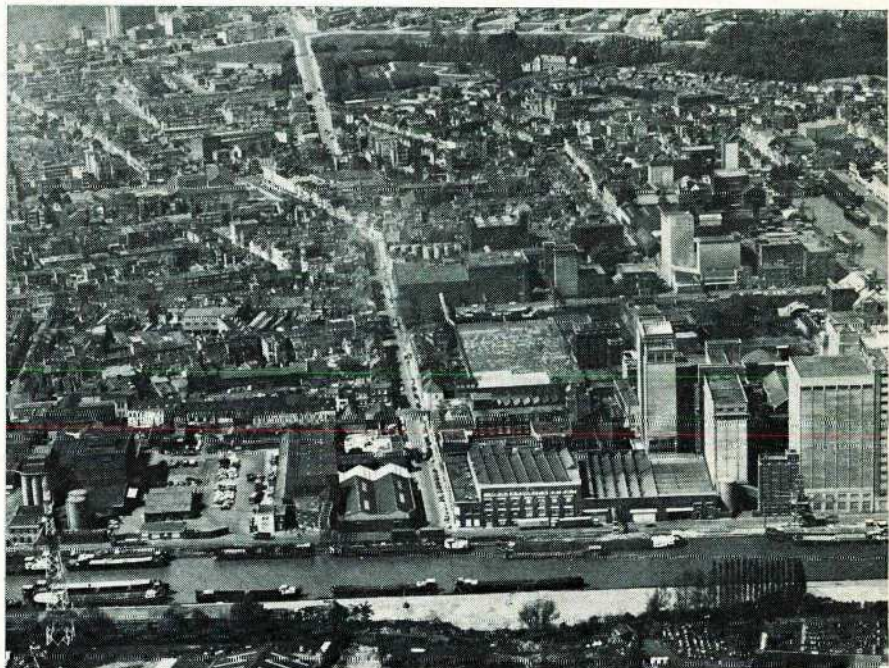
Sedert jaren, is door alle betrokkenen ingestemd met het feit dat geen nijverheid langsheen het betrokken kanaal-tracé zou worden toegelaten en dat er ook geen verkeerswegen langsheen het kanaal zouden worden aangelegd. De dwingende bepalingen van het Gewestplan zullen hiervoor uiteraard borg staan.

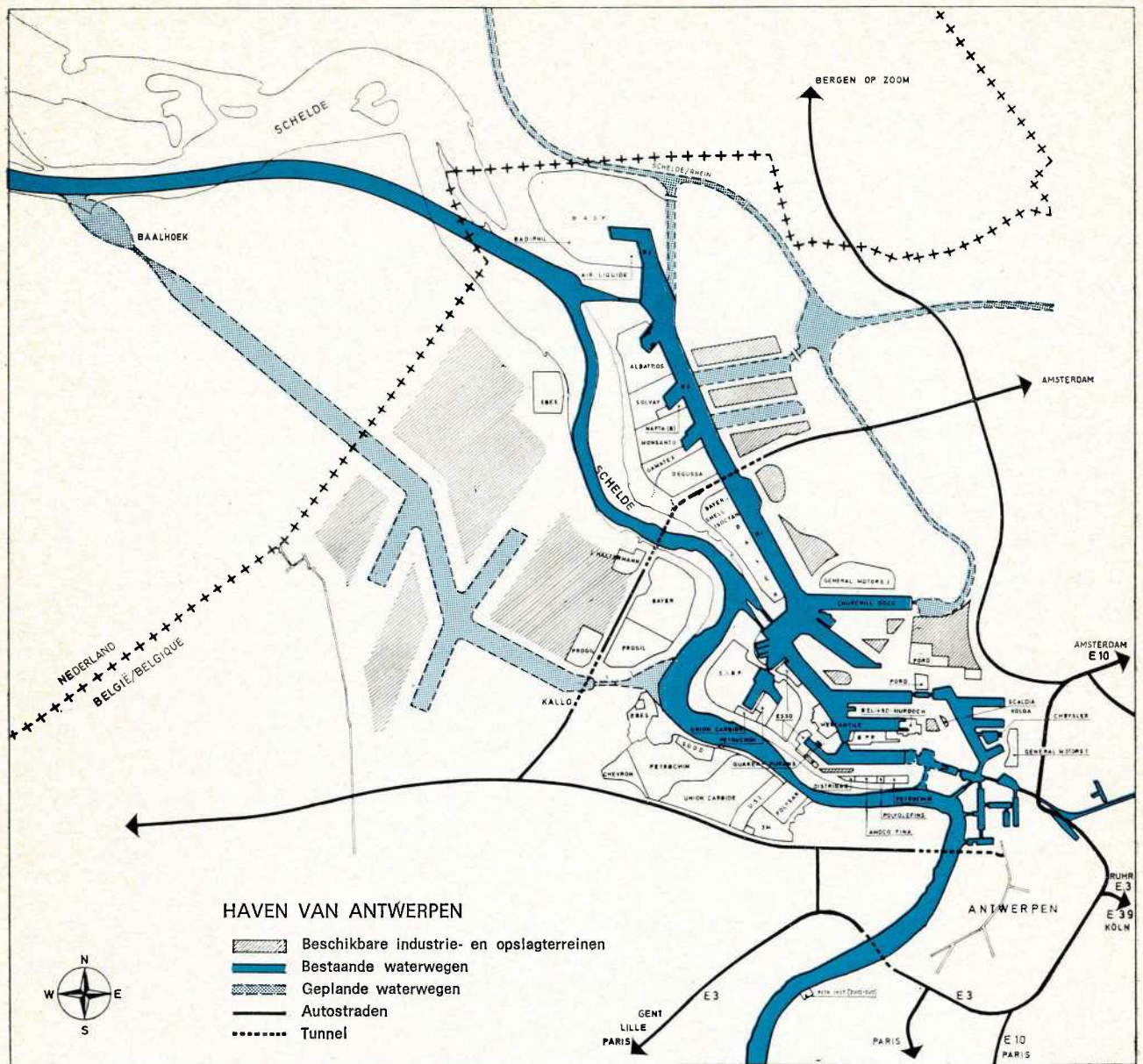
Weze bovendien herhaald dat een kanaal — op zichzelf — per se niet « milieu-verstorend » is. Weliswaar zal het ganse tracé ongeveer 600 ha in beslag nemen (lengte : ca 30 km). Hiervan schijnen er 160 ha bebost te zijn. Het gaat evenwel, voor het overgrote deel, over beboste percelen die privé-bezit zijn en niet voor het publiek toegankelijk. De relativiteit van laatst gemeld cijfer springt duidelijk in het oog wanneer men dit geval vergelijkt met de groene zones die geregeld verdwijnen, in de gemeenten waarover het tracé loopt, op grond van recente plannen van aanleg.

Een zeer klein gedeelte van het traject tussen Wijnegem en Antwerpen, dat enkelen op dubbele breedte zouden willen herbouwd zien !

Une vue très partielle de la section entre Wijnegem et Anvers, que d'aucuns voudraient voir reconstruite sur une double largeur !

(Foto Guido Coolens)





Nu is het inmiddels duidelijk komen vast te staan dat de Diensten van Openbare Werken — technisch en wetenschappelijk — klaar staan met alle noodzakelijke maatregelen ter bescherming van de bossen op de aangelanden van het betrokken kanaalvak, in verband met het grondwater en dergelijke. Bovendien is het zo dat zekere waterzieke gronden, langsheen het betrokken tracé, in aanmerking zullen kunnen komen voor nieuwe bebossing daar waar zij daartoe thans niet geschikt zijn.

Vroeger, werd insgelijks een argument geput uit de afstanden die met de diverse tracés gemoeid zijn. Reeds in 1969/70 werd duidelijk aangetoond dat de betrokken argumentatie onhoudbaar was.

De hetze tegen het kanaal-tracé Oelegem-Zandvliet neemt soms, vanuit het standpunt van deskundigen, wonderbare vormen aan. Aldus wordt steeds gesproken van het « Duwvaart-kanaal ». Deze naamgeving is in feite misleidend. Het tracé Oelegem-Zandvliet is immers alleen het sluitstuk van het globale modernisatieprogramma van het Albertkanaal, over zijn ganse lengte, dat aan gang is sedert het begin der tweede helft van de zestiger jaren. Tot nog toe is dit modernisatieprogramma in volle uitvoering op de ca 80 % van de ganse kanaallengte, t.t.z. tussen Luik en Oelegem. Voor de resterende 20 % werd een nieuw tracé bepaald, op grond van hogerstaande beschouwingen.

Nu is het zo dat dit ganse modernisatieprogramma (o.m. door de bouw van vijf nieuwe sluizen, te Genk, Diepenbeek, Hasselt, Kwaadmechelen en Olen) gebeurt in het licht der vereisten van de moderne Westeuropese binnenvaart. Dit wil zeggen dat rekening wordt gehouden — inzake breedte, diepte, oeverbedekking en afmetingen en technische vereisten der sluizen — met het feit dat óók duwvaartkonvoeien op het kanaal kunnen worden aangewend.

Dit betekent dan dat het ganse Albertkanaal, tussen Luik en Antwerpen, ook voor de duwvaarttechnieken in aanmerking komt, en niet alléén het kanaalvak Oelegem-Zandvliet. Bovendien, betekent dit alles dat het kanaal, benevens voor de vele kleine en grote binnenvaartschepen, nu ook voor de duwvaartkonvoeien zal geschikt zijn. De term « duwkanaal » is derhalve ook voor het ganse Albertkanaal in die zin misleidend daar deze drukt bevaren inland-waterweg van België duidelijk niet alleen aan duwvaart wordt voorbehouden, maar juist wordt gemoderniseerd voor alle schepen die er op varen. Hetzelfde geldt immers voor kanalen met andere afmetingen, zoals het Europees gabariet van 1350 ton, wat immers ook niet inhoudt dat alléén 1.350 t-schepen op kanalen met deze afmetingen varen.

Besluit

Het heeft geen zin vele miljarden uit te geven voor de sedert lang hoogst noodzakelijke modernisering van het Albertkanaal, indien deze uitgaven beperkt worden tot ca 80 % van het betrokken kanaal. Het sluitstuk (nl. de resterende 20 %) bij uitmonding in de Antwerpse dokken, dient uiteraard te gebeuren derwijze dat dezelfde technische vereisten kunnen worden gegarandeerd, als op het gedeelte alwaar de werken reeds in uitvoering zijn.

Van de drie schema's van oplossing, zijn er twee die, misschien theoretisch wenselijk, maar praktisch onuitvoerbaar blijken. Zulks is gebleken na vrijwel tien jaar studie. Aan de nationale Overheid derhalve om de voorgenomen beslissing ten gunste van de derde oplossing, nl. het tracé Oelegem-Zandvliet, eens en voor goed, in duidelijke termen te **bevestigen**.

Hierna volgt de tekst van de resolutie van onze Kamer van 31 juli 1974, zoals zij werd overgemaakt aan diverse Regeringsleden en Hoge Ambtenaren, alsmede — bij wijze van Perscommuniqué — aan de informatiemedia.

RESOLUTIE VAN DE KAMER VAN KOOPHANDEL EN NIJVERHEID
VAN ANTWERPEN NOPENS DE KANAALSECTIE
OELEGEM - ZANDVLIET

RESOLUTION DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE
D'ANVERS CONCERNANT LA SECTION DE CANAL
OELEGEM - ZANDVLIET

Op 5 juli 1973, publiceerde de Antwerpse Kamer van Koophandel en Nijverheid een resolutie waarin deze Kamer haar standpunt toelichtte met betrekking tot de aanleg van het kanaalpand Oelegem-Zandvliet, als onontbeerlijke eindschakel in het sedert 1966 in uitvoering zijnde investeringsprogramma tot modernisering en aanpassing van het Albertkanaal, over zijn ganse lengte, in het licht der economische en technische vereisten van het ogenblik en van de nabije toekomst, ten bate van de Belgische economie.

Onze Kamer heeft alsdan nogmaals gewezen op de noodzaak om deze aanpassings- en moderniseringswerken aan 's lands drukst bevaren kanaal en onmisbare verkeersslagader voor vitale onderdelen van België's industriële voortbrengst, zo vlug mogelijk tot een goed einde te brengen, d.w.z. tot de uitvoering over te gaan der voorziene werken tussen Oelegem en de uitmonding van het kanaal in de Antwerpse Haven. Hierbij werd verwezen naar de economische studies inzake de expansie der benutting van het Albertkanaal, de samenstelling zijner trafieken en vooral de concurrentiële levenskansen van belangrijke sectoren der Belgische economie.

Daarnaast werd nadruk gelegd op het feit dat het sinds de helft der zestiger jaren systematisch in volle uitvoering zijnde moderniserings- en aanpassingsprogramma volledig rekening houdt met de verkeerstechnische vereisten die zijn voortgevloeid uit de technologische omwenteling in de vervoerseconomie, o.m. door de aanleg van vijf moderne duwvaartsluizen in een gedeelte van het kanaal dat circa 80 % bedraagt van zijn ganse lengte.

Vervolgens werd door de Kamer nogmaals verwezen naar de uitgebreide economische, technische en planologische studies met betrekking tot de laatste fase en sluitstuk van dit investeringsprogramma, namelijk de kanaalsectie tussen Oelegem en het Antwerpse dokkencomplex. Een samenvatting werd gegeven van de historiek der, in feite, drie types van oplossing waarover terzake in de loop der jaren is gesproken, namelijk hetzij het herprofileren en het herbouwen van het thans bestaande kanaaltracé vanaf Oelegem tot in het zuidelijk gedeelte van het Antwerpse dokkencomplex, hetzij het graven van een nieuwe kanaalsectie doorheen Schoten en Merksem met uitmonding in het Churchilledok en hetzij, tenslotte, het graven van de nieuwe kanaalsectie Oelegem-Zandvliet.

Le 5 juillet 1973 la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Anvers a publié une résolution dans laquelle elle précisait une fois de plus sa position vis-à-vis de la construction de la section de canal Oelegem-Zandvliet, en tant que phase finale indispensable du programme d'investissements, en exécution depuis 1966, pour la modernisation et l'adaptation du Canal Albert sur toute sa longueur, et ce en fonction des exigences économiques et techniques du moment et du proche avenir, au profit de l'économie belge toute entière.

Notre Chambre a alors insisté une fois de plus sur la nécessité de terminer le plus rapidement possible ces travaux d'adaptation et de modernisation du canal le plus intensément utilisé de Belgique, artère indispensable pour les secteurs vitaux de la production industrielle belge, c.-à-d. de prévoir l'exécution des travaux prévus entre Oelegem et l'aboutissement du Canal dans le port d'Anvers. Il y fut fait mention des études économiques ayant trait à la croissance sur le plan de l'utilisation de cette voie d'eau, à la structure de ses trafics et surtout à la nécessité de sauvegarder les possibilités concurrentielles de secteurs très importants de l'économie belge.

De plus l'accent a été mis sur le fait que le programme de modernisation et d'aménagement en exécution continue depuis le début de la seconde moitié des années soixante, tient rigoureusement compte des exigences techniques qui découlent de la révolution technologique qui caractérise l'économie des transports. En témoigne notamment la construction de cinq écluses modernes et adaptées, à la technique du poussage sur près de 80 % de la longueur totale du canal.

La Chambre s'en est également référée une fois de plus aux études approfondies, tant économiques et techniques que planologiques, ayant trait à la dernière phase décisive de ce programme d'investissements, c.-à-d. la section de canal entre Oelegem et le complexe des bassins anversoïis. Un aperçu historique a été donné des trois types de solutions que l'on a avancés au fil des années, ou bien la reconstruction (en doublant la largeur) du tracé existant depuis Oelegem à la partie Sud du complexe des bassins anversoïis, ou bien la construction d'une nouvelle section de canal à travers Schoten et Merksem débouchant dans le Bassin Churchill, ou enfin la construction de la nouvelle section de canal Oelegem-Zandvliet.

Herhaald werden daarbij de economische en verkeers-technische redenen alsmede deze die neerkwamen op een de facto onmogelijkheid voor wat betreft de eerste twee der geciteerde oplossingstypes en de kleine varianten die daarvan bestaan. Feiten zijn feiten. Het is inderdaad een feit dat, sinds lang, is komen vast te staan dat thans slechts het globaal tracé Oelegem-Zandvliet overblijft na eliminatie van de andere voorstellen omdat ze economisch en technisch niet meer uitvoerbaar zijn.

Bij wijze van besluit werd door de Kamer van Koophandel en Nijverheid van Antwerpen herhaald dat zij het standpunt blijft verdedigen van de dringende noodzaak van het aan gang zijnde investeringsprogramma tot modernisering van het Albertkanaal over zijn ganse lengte in het licht van de economische en technische vereisten van het ogenblik en de nabije toekomst. Benadrukt werd meteen dat de Kamer zich stelselmatig onthoudt van het uitspreken van enige voorkeur in verband met detailmodificaties aan het tracé, maar met klem het standpunt verdedigt dat het globale tracé Oelegem-Zandvliet terzake nog de enige economisch en technisch haalbare oplossing is. Tenslotte spreekt de Kamer haar voldoening uit over alle maatregelen die tegelijkertijd ook worden voorzien om de milieuwaarden in het betrokken gebied veilig te stellen.

Thans, opnieuw een jaar later, wenst de Kamer nogmaals, bij wijze van resolutie, de aandacht te vestigen op deze standpunten, op grond van twee overwegingen.

Eerstens, is de recente Regeringswijziging mede oorzaak geweest van het feit dat een in 1973 ingeluide periode van grondige studie en breed overleg aangaande dit dossier vooralsnog niet volledig en formeel werd afgesloten. Het is immers zo dat, in 1970, alle instanties die — economisch zowel als technisch — met dit dossier vertrouwd zijn, tot het eensluidend besluit waren gekomen dat de uitvoering der voorziene werken voor het kanaalpand Oelegem-Zandvliet de enige redelijke oplossing is voor dit belangrijk probleem. Niettemin, werden deze studies nogmaals grondig doroegenomen en overgedaan in 1973 waarbij niet alleen dezelfde conclusie zich duidelijk aftekende, maar waarbij tevens grondiger en vollediger kon worden ingegaan op de maatregelen die worden voorzien om het milieu-evenwicht te waarborgen. De Kamer is dan ook zo vrij te menen dat het ogenblik is aangebroken voor de Nationale Overheden om hun verantwoordelijkheden zonder verder dralen op te nemen, namelijk door hun sinds jaren uitgewerkte plannen opnieuw te bevestigen.

In de tweede plaats, is er evenwel een gans bijzondere reden om beroep te doen op de wenselijkheid van snelle beslissingsvaardigheid van de verantwoordelijke Minister inzake dit dossier. Het is immers zo dat, bij administratief rondschriften van 13 februari j.l. (vanwege het Hoofdbestuur van Openbare Werken), bij wijze van voorlopige en conservatoire maatregel, werd beslist dat negatief dient te worden gereageerd op aanvragen tot bouwvergunning, voor ondernemingen gelegen aan het huidig pand van het Albertkanaal tussen het Straatsburgdok en Wijnegem. De Kamer meent tegen deze maatregel met klem te moeten opkomen omdat hij in feite ondoelmatig en economisch onhoudbaar is.

En ce qui concerne les deux premiers types de solutions cités et leurs légères variantes, les objections d'ordre économique et technique ont été rappelées, de même que les raisons impliquant de fait l'impossibilité pure et simple de leur réalisation. Un fait est plus important qu'un Lord Mayor. Et il est un fait qu'il a été constaté depuis longtemps que seul reste le tracé global Oelegem-Zandvliet, après élimination des autres solutions préconisées, parce qu'elles ne sont plus réalisables économiquement et techniquement.

Pour conclure, la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Anvers souhaitait réitérer le point de vue qu'elle a défendu de tous temps, et qui reconnaît la nécessité urgente du programme d'investissements en cours d'exécution tendant à l'adaptation et à la modernisation du canal Albert sur toute sa longueur, afin de répondre aux exigences économiques et techniques du moment et de proche avenir. La Chambre a souligné d'emblée qu'elle s'abstient systématiquement d'émettre une préférence quelconque au sujet des modifications de détail au tracé, mais qu'elle défend avec vigueur la thèse que le tracé global Oelegem-Zandvliet constitue en la matière la seule solution économiquement et techniquement réalisable. La Chambre se félicitait en outre de toutes mesures prévues simultanément en vue de sauvegarder les valeurs constituées par l'environnement dans la zone concernée.

Aujourd'hui un an plus tard, la Chambre souhaite, sous forme de résolution, attirer une fois encore l'attention sur ces points de vue, en se basant sur deux considérations.

En premier lieu, le récent changement de Gouvernement a contribué à ce que la période d'étude approfondie et de large concertation concernant ce dossier, débutée en 1973, n'a pas été complètement et formellement clôturée à ce jour. En effet, toutes les instances familiarisées avec ce dossier, tant sur le plan économique que technique, avaient conclu unanimement, en 1970, que l'exécution des travaux prévus pour la section de canal Oelegem-Zandvliet constituait la seule solution raisonnable à cet important problème. Néanmoins, ces études ont une fois de plus été examinées à fond et refaites, en 1973. La même conclusion s'est clairement dessinée au cours de ces travaux, qui permirent également d'examiner de manière plus approfondie et plus complète les mesures prévues afin de garantir un équilibre sur le plan de l'environnement. La Chambre estime donc que le moment est venu pour les Autorités Nationales de prendre leurs responsabilités sans plus attendre, notamment en confirmant à nouveau leurs plans élaborés depuis plusieurs années.

En second lieu il est une raison péremptoire pour faire appel à une décision rapide du Ministre responsable de ce dossier. Par circulaire administrative du 13 février dernier (émanant de l'Administration Centrale des Travaux Publics) il a été décidé comme mesure provisoire et conservatoire de réagir négativement aux demandes de permis de bâtir pour des entreprises situées le long de la section actuelle du Canal Albert entre le Straatsburgdok et Wijnegem. La Chambre estime devoir s'opposer avec force à cette mesure parce qu'elle est en fait inefficace et économiquement intenable.

Deze maatregel is, in de eerste plaats, niet doeltreffend. Het gaat hier immers om ondernemingen, gelegen langsheen de huidige kanaalsectie tussen Wijnegem en het Straatsburgdok waarvan de herbouw met dubbele breedte, sedert lang, als een economisch en technisch onhaalbare oplossing werd opzijgezet. Verwezen wordt hier slechts naar de onoverkomelijke verkeerstechnische problemen die hierdoor zouden worden opgeroepen in het kader der thans gegroeide economie van het Antwerpse dokken-complex, naar het sedert decennia stevig ingeplante industriële complex bestaande uit tientallen gespecialiseerde nijverheidsondernemingen met een zeer aanzienlijke werkgelegenheid aan weerszijden van het betrokken kanaalvak die in dergelijke hypothese zouden dienen te worden ontmanteld, naar de woonzones die aan de alsdan te bouwen sluis te Wijnegem zouden ten offer vallen en naar andere hinderpalen zoals de doorvaartbreedte onder de bestaande bruggen, enz. De betrokken maatregel die, op 13 februari j.l. — derhalve na feitelijke afloop der opnieuw ondernomen studies van 1973 — werd genomen, heeft derhalve geen enkel nut, aangezien zijn betwistbaar conservatoir karakter hoogstens zou kunnen dienen voor een infrastructurele oplossing waarvan het economisch en technisch onuitvoerbaar karakter sinds lang is komen vast te staan.

Cette mesure est, en premier lieu, inefficace. Elle vise en effet des entreprises situées le long de la section actuelle du canal entre Wijnegem et le Straatsburgdok, dont la reconstruction (en doublant la largeur actuelle) a été écartée depuis longtemps comme étant une solution irréalisable, tant économiquement que techniquement. Il suffit de mentionner : les difficultés insurmontables dans le domaine de la technique des transports qui seraient ainsi créées dans le cadre de l'économie actuelle du complexe des bassins anversois; le complexe industriel fermement implanté depuis des décennies et composé de dizaines d'entreprises industrielles spécialisées (représentant un emploi très considérable) sur les deux rives de la section de canal en question, et qui devraient être démantelées dans cette hypothèse; les zones d'habitation devraient être sacrifiées pour l'écluse à construire à Wijnegem dans cette hypothèse; d'autres obstacles tels que la largeur navigable sous les ponts existants etc. La mesure administrative en question, qui a été prise le 13 février dernier (donc après des études refaites en 1973) n'est donc d'aucune utilité, puisque son caractère prétendument conservatoire ne pourrait servir tout au plus qu'à une solution infrastructurelle dont le caractère irréalisable s'est avéré depuis longtemps, tant du point de vue économique que technique.

IS EEN KANAAL « MILIEU-VERSTOREND » ?

Wie de literatuur tégen het Omleidingskanaalvak leest, wrijft zijn ogen uit. Emotioneel-geladen tirades worden afgevuurd tegen het « groene monster », op een wijze die herinnert aan de fantaisistische teksten die — ca. 145 jaar terug — werden afgestoken, in het Belgisch Parlement, tegen het « zwarte monster », nl. de eerste spoorwegen !

Laten we de feiten nooit uit het oog verliezen :

- *Het gaat niet om de oprichting van polluerende installaties, maar om een waterloop; het gaat niet om SO₂-dampen of cyaniden, maar alleen over gewoon, « natuurlijk » water ...*
- *Alle nijverheids-inplantingen, zelfs, een expressweg zullen volstrekt verboden blijven door de voorschriften van Dwingend Recht, in het Gewestplan : de bossen blijven dus ruisen in de Kempen.*
- *Door de keuze van de Anti-tankgracht, als asymptot, werden onteigeningen van bebouwde percelen absoluut geminimaliseerd, vermits aan beide zijden van die gracht een zone « non aedificandi » bestaat waarop publiekrechtelijke erfdienstbaarheden het gebruik van de grond miniem hielden. Zo dienen enkele domeinen een repel grond — tegen vergoeding — af te staan.*
- *De Diensten van Openbare Werken zijn deskundig gereed om àlle aantasting van het bomen-bestand op de aangelanden door verzakking van het phreatisch watervlak, technisch en wetenschappelijk, te keer te gaan. De strook geboomte die door het Kanaal zou worden vervangen, wordt meer dan gecompenseerd door de nieuwe aanplant die mogelijk zal worden op thans volkomen waterzieke aangelanden. De balans is derhalve volkomen in evenwicht.*
- *Inzake de esthetiek dient men rekening te houden met het « de gustibus », maar deze nieuwe waterweg is zelfs niet één lange rechtljnige vaart, maar veeleer één grote bocht.*

Waarom dan al die drukte ? Waarom een groep universitairén die — op zéér aanvechtbare wijze — de realiteit wegmoffelt in een reeks van Kosten/Baten-analyses van bedenkelijk allooi ?

Nu ja, waarom was men, in 1830-40, zo opgewonden over de aanleg der Spoorwegen ? Waarom stelde iemand, in onze dertiger jaren, voor het Albertkanaal te graven met spaden, in plaats van met graafmachines (teneinde « werkloosheid op te slorpen ») ? Wellicht omdat degene die het voorstel deed, er niet aan dacht dat het nóg trager kon met soeplepels of zelfs koffie-lepels !

Anderzijds, is de Kamer zo vrij de aandacht te durven vragen voor het economisch onhoudbare karakter van deze maatregel. In feite wordt hierdoor immers alleen een uitermate ernstige en kunstmatige rem gezet op alle normale investeringsprogramma's van vele bedrijven die hierdoor in hun concurrentiemogelijkheden zwaar getroffen worden. Het is inderdaad zo dat, zoals in elk dynamisch bedrijf gebruikelijk is, ettelijke dezer ondernemingen met investeringsprogramma's voor 1974 gereed stonden toen deze maatregel werd genomen. Diverse dezer investeringsplannen behelzen voor de betrokken ondernemingen een element van economische leefbaarheid in het kader der internationale concurrentie, waarbij nadruk dient gelegd op het feit dat deze bedrijven een zeer aanzienlijke werkgelegenheid verschaffen. Na circa zes maanden gedurende dewelke de betrokken ondernemingen zich met dynamisme en vindingrijkheid uit de slag hebben getrokken om zo goed en zo kwaad als mogelijk aan deze arbitraire situatie het hoofd te kunnen bieden, is evenwel bij zekeren de spanning der binnenlandse en buitenlandse mededinging niet verder te dragen zonder uitvoering der voor dit jaar voorziene investeringsplannen. Een moderne en goed geleide onderneming is inderdaad niet leefbaar zonder voortdurende inspanningen tot aanpassing en vernieuwing.

Als intersectoriële woordvoerder van het Antwerpse Bedrijfsleven neemt de Kamer van Koophandel en Nijverheid derhalve de vrijheid zich met deze resolutie tot de verantwoordelijke Nationale Overheden te richten teneinde intrekking te bekomen van deze feitelijke bouwstop langsheen het Albertkanaal te Antwerpen en in de randgemeenten, die inhoudelijk als ondoeltreffend en economisch als onhoudbaar moet worden gekenmerkt.

Antwerpen, 31 juli 1974.

D'autre part, la Chambre se permet d'attirer l'attention sur le caractère économiquement insoutenable de cette mesure. En fait, il en résulte simplement qu'un frein artificiel pèse lourdement sur tous les programmes courants d'investissements de nombreuses entreprises, qui sont aussi limitées sérieusement dans leurs possibilités concurrentielles. Car au moment où cette mesure a été prise nombre de ces entreprises avaient des programmes d'investissements prêts pour 1974, ainsi qu'il se doit pour toute entreprise dynamique. Plusieurs de ces plans d'investissements impliquent pour les entreprises en question un élément de viabilité économique dans le cadre de la concurrence internationale, et il faut souligner que ces entreprises font appel à un emploi considérable. Après quelque six mois, au cours desquels ces entreprises ont pu se tirer d'affaire grâce à leur dynamisme et à leur ingéniosité, pour pouvoir faire front tant bien que mal à cette situation arbitraire, la tension de la concurrence nationale et étrangère est devenue intenable pour certaines d'entre elles sans la réalisation des plans d'investissements prévus pour cette année. Une entreprise moderne et bien dirigée n'est en effet viable que grâce à des efforts constants d'adaptation et de renouvellement.

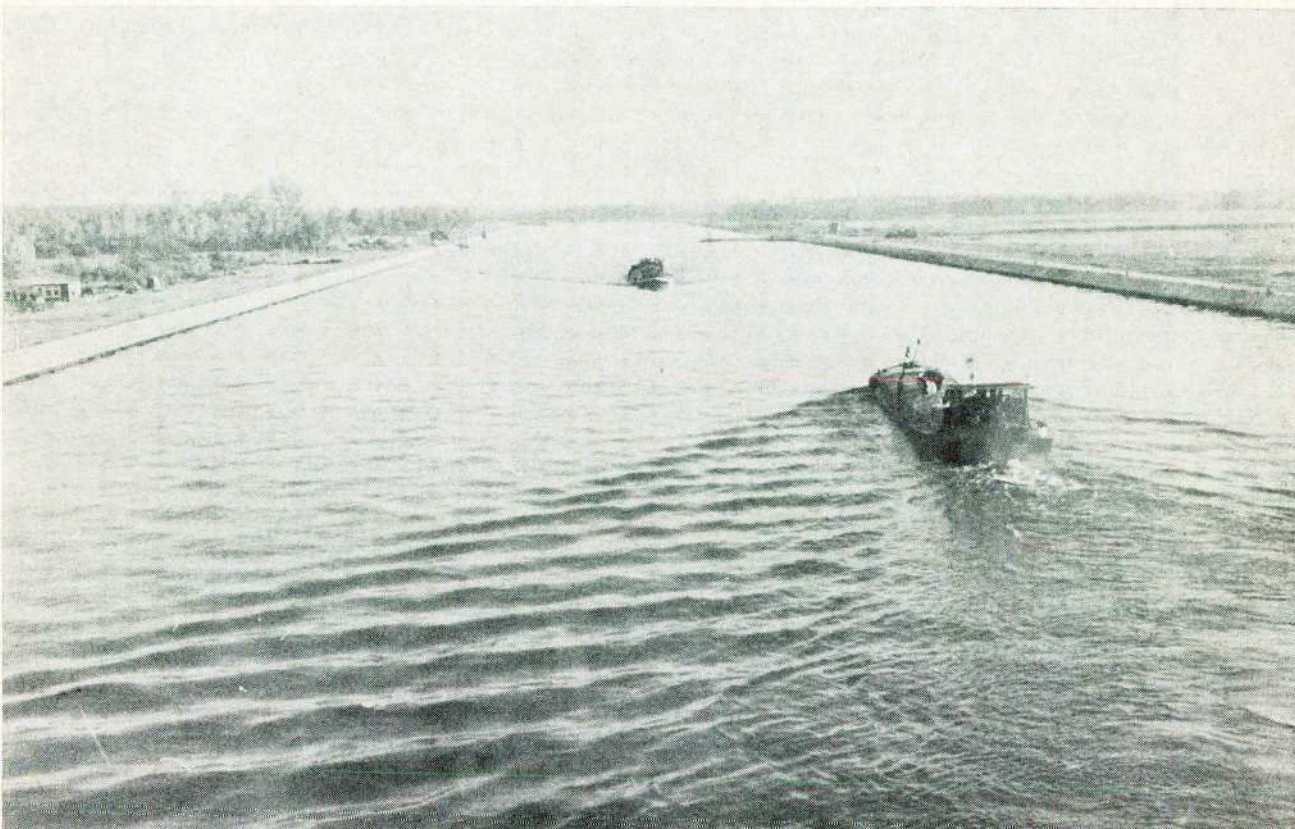
En tant que porte-parole intersectoriel de l'économie antwerpaise, la Chambre de Commerce et d'Industrie estime donc pouvoir adresser cette résolution aux Autorités Nationales responsables afin d'obtenir le retrait de cette interdiction de construire le long du canal Albert à Anvers et dans les communes limitrophes, qui doit être considérée comme inefficace à la base et économiquement insoutenable.

Anvers, le 31 juillet 1974.

Dijken bouwen en kanalen graven is een gedeelte van onze nationale geschiedenis.

Digues et canaux ont toujours été l'apanage de notre histoire nationale.

(Photo Office de la Navigation)





De Resolutie van onze Kamer werd, met toelichtende begeleidingsbrieven, naar een aantal Regeringsleden en Hoge Ambtenaren verzonden. Hierna volgt het begeleidend schrijven aan de Heer Eerste Minister :

Kamer van Koophandel en Nijverheid van Antwerpen v.z.w.
MARKGRAVESTRAAT 12 (Beurs)

Telefon 32.22.19-32.22.20

P.C.R. 2250.64

Telegramadres: "Koophandel"

Ref.: RJL/rs

Antwerpen, 7 augustus 1974.

3.-

Antwerpen, 7 augustus 1974.

Aan de Heer L. TINDEMANS,
Eerste Minister,
Wetstraat, 16,
1000 Brussel.

Mijnheer de Eerste Minister,

Hiermede ben ik zo vrij Uw bijzondere aandacht te vragen voor bijgaande resolutie van onze Kamer met betrekking tot het dossier der kanaalsectie Oelegem-Zandvliet waarover ook aan U, tijdens de recente periode, vragen worden gericht.

Onze Kamer heeft het betrokken dossier, vanaf zijn eerste uitwerking door het Departement van Openbare Werken, steeds op de nauwste voet gevolgd. Onze instelling heeft immers steeds vooraan gestaan daar waar het ging over de economische noodzaak om over te gaan tot het aanpassings- en moderniseringsprogramma van het Albertkanaal over zijn ganse lengte, zoals metterdaad geschiedt sedert de tweede helft der zestiger jaren.

Onze instelling heeft bovendien een niet te onderschatten rol gespeeld in de consensus die in 1970 was tot stand gekomen over de plannen van Openbare Werken, houdende dat slechts het globaal tracé Oelegem-Zandvliet in aanmerking kan komen als sluitstuk van dit moderniseringsprogramma. Inderdaad, is een verbrede herbouw van het kanaalvak Wijnegem-Straatsburgdok economisch én technisch onhaalbaar, zoals in bijgaande nota nogmaals wordt samengevat.

Een andere oplossing, namelijk een nieuw te graven kanaalvak tussen Schoten en (via een zwaaihoek) het Churchilldok, ware technisch mogelijk geweest indien, de beslissing daartoe ware genomen geweest op een ogenblik

/...

2.-

Antwerpen, 7 augustus 1974.

dat de toenmalige plannen van de E3, Kleine Ring, E10, inzake de verkeerswisselaar benoorden de Luchtbal, nog volledig konden worden gewijzigd. Inmiddels, is deze verkeerswisselaar volledig gebouwd en vormt hij, alleen reeds op zichzelf (en a fortiori in conjunctie met de even meer westelijk lopende spoorweg), een onoverkomelijke ingenieurs-technische hinderpaal. Daarnaast, zijn er, zoals bekend, ook nog de andere argumenten zoals de al even onoverkomelijke moeilijkheden verbonden aan de nieuwe sluis te Wijnegem die ook in deze hypothese nodig is, de bestaande, in uitvoering zijnde of door het Gewestplan voorziene woonzones, de objecties van de Gemeenten Wijnegem, Schoten en Merkssem, enz.

Ofschoon hierover, reeds in 1970, een ruime consensus was tot stand gekomen, heeft nieuwe contestatie vanwege economisch en technisch helaas minder goed ingelichte groepen, de aanleiding gevormd voor een nieuwe grondige studie en overleg in de schoot van de zgn. 'Werkgroep Van Rafelghem' in 1973. Deze Werkgroep is overgegaan tot een zeer uitgebreide reeks 'hearings'. De Dienst van het Albertkanaal, de E.R.A., de Stad Antwerpen en onze Kamer, zijn onder meer op deze hoorzittingen uitgenodigd geweest. De conclusies van deze instanties waren uitermate aardig steevast en sluitend met degene die de Heer J. De Saeger, toenmalig Minister van Openbare Werken, in 1970, reeds als bevestiging voor zijn plan Oelegem-Zandvliet had mogen bekomen. Inmiddels, was bovendien duidelijk komen vast te staan dat het Departement van Openbare Werken wetenschappelijk en technisch volledig gereed stond met de nodige maatregelen ter beveiliging der 'milieu-waarden' in het betrokken gebied.

Het ogenblik lijkt dan ook meer dan ooit angebroken voor de verantwoordelijke Nationale Overheden om, na zoveel jaren grondige studie, dit dossier definitief te trancheren door bevestiging van het initiale plan Oelegem-Zandvliet.

Zulks is des te meer waar, aangezien het uitblijven van deze klare beslissing aanleiding geeft tot economisch onhoudbare situaties. Zoals in bijgaande resolutie duidelijk wordt gesteld, verkeren de ondernemingen langsheen het huidige Albertkanaal, tussen het Straatsburgdok en Wijnegem, in de economisch niet te houden toestand van een feitelijke bouwstop, sinds een administratieve omzendbrief vanwege het Hoofdbestuur van Openbare Werken

/...

ddo 13 februari j.l. De bedoeling van dit rondschriften is het nemen van een 'conservatoire' maatregel met betrekking tot één der oplossingen die voorwerp uitmaakte van het overleg in de 'Werkgroep Van Rafelghem', alhoewel voor alle deskundigen deze oplossing als economisch en technisch onhoudbaar moet gelden. Bijgaande resolutie dringt dan ook aan op onmiddellijke intrekking van deze maatregel die voor de betrokken bedrijven aanleiding is tot ondraaglijke spanningen. In feite, zou evenwel deze aangevochten maatregel reeds onmiddellijk alle ratio legis verliezen, indien de verantwoordelijke Nationale Overheid terug klaar en duidelijk haar vroegere beslissing inzake Oelegem-Zandvliet bevestigde.

Het is duidelijk dat de beslissing om terzake een nieuwe resolutie, slechts één jaar na de vorige, tot de verantwoordelijke Regeringsleden te richten, werd ingegeven door de onhoudbare positie der bedrijven - Leden van onze Kamer - die onder de toepassing van de hierboven aangevochten maatregel ddo 13 februari j.l., vallen. Op het ogenblik dat deze resolutie werd klaargemaakt; konden wij echter kennis nemen van het antwoord dat U liet publiceren op de vraag nr. 12 van de Heer Volksvertegenwoordiger De Beul in het 'Bulletin van Vragen en Antwoorden' van 23 juli 1974.

Afgezien van het feit dat in dit antwoord wordt gewaagd van een tracé "Albertkanaal-Schelde-Rijnverbinding" daar waar de in de vraag vermelde zwaaihoek bij vergissing werd verward met deze van de Schelde-Rijnverbinding ter hoogte van het Kanaaldok B3 in plaats van de door sommige plannen voorziene zwaaihoek ter hoogte van het Churchilldok die effectief bedoeld werd, kunnen wij onze ongerustheid niet verhehlen wanneer, in het betrokken antwoord, wordt gewaagd van het feit dat de 'Werkgroep Van Rafelghem' eerstdaags zijn werkzaamheden zal voortzetten en "zolang de Werkgroep haar conclusies niet heeft medegedeeld, zal de Regering geen definitieve beslissing treffen." Zoals gezegd, is het uitblijven van een Regeringsbeslissing de feitelijke oorzaak van economisch onhoudbare maatregelen zoals deze van 13 februari j.l. Bovendien, is het duidelijk dat het economisch en technisch dossier Oelegem-Zandvliet, na zoveel jaren, toch wel als tot in alle details bestudeerd moet gelden. Een verdagen der beslissing tot, na het verlof, deze Werkgroep de taak op zich kan nemen zijn eindrapport op te stellen (dat onvermijdelijk eens te meer een lange redactie-arbeid zal vergen) houdt derhalve het gevaar in van een zoveelste nutteloze uitstelperiode

/...

4.-

Antwerpen, 7 augustus 1974.

Hoe dan ook, indien hiertoe toch zou worden overgegaan, durven wij U verzoeken minstens te vragen dat de door ons aangevochten maatregel van het Hoofdbestuur van Openbare Werken ddo 13 februari j.l., wordt ingetrokken.

U mijn verontschuldigen aanbiedend voor de onvermijdelijk lange toelichting op bijgaande resolutie en U bij voorbaat dankend voor de welwillende aandacht die U hieraan zult wijden, verzoek ik U, Mijnheer de Eerste Minister, te willen geloven in mijn gevoelens van zeer voorname hoogachting.

R.J. Lhonneux,
Voorzitter.

Bijlage: 1

Hierna volgt de tekst van een standpunt van het Gemeentebestuur van Merksem dat aan diverse geïnteresseerde regeringsleden werd overgemaakt, op 23/8/74.

Onder leiding van de Minister van Vlaamse Aangelegenheden werd een werkgroep « Duwvaartkanaal » opgericht. De werkzaamheden ervan worden eerstdaags voortgezet (Vragen en Antwoorden — 23 juli 1974 — blz. 397). Dat het door het departement van Openbare Werken in 1966 definitief vastgestelde plan voor een verbinding tussen het noordelijk Antwerps havengebied en het Albertkanaal, zegge het verbindingskanaal Oelegem-Zandvliet thans in vraag gesteld wordt en dat, zoals uit het beknopte verslag van de Kamer dd. 19 juni 1974 blijkt, de minister van Openbare Werken thans andere voorstellen onderzoekt die zeer nadelig voor de gemeente Merksem en voor vele nijverheidskringen zijn, bekommert ons gemeentebestuur en de Nijverheidskring van Merksem - Deurne - Schoten.

Verwarring en kommer ontstond reeds dadelijk toen belangrijke langs het Albertkanaal gelegen nijverheidsinstellingen van Merksem, onverwacht in hun ontwikkelingsgang gestuit werden door de door het Bestuur van de Stedebouw uitgebrachte ongunstige adviezen. Het College van Burgemeester en Schepenen was gehouden een bouwweigering te verstrekken.

Wij veroorloven ons hierbij onze bezwaren te uiten tegen de voorstellen welke :

- a) de rechtttrekking beogen van het Albertkanaal te Merksem;
- b) de korte verbinding op het oog hebben Churchilldok-Schoten;
- c) de verbreding beogen van de bodembreedte van het bestaand Albertkanaal van 29 m op 75 m, met onteigening langs de Noord-Oostelijke kant van het Kanaal.

De sub a) en c) bedoelde projecten worden gewraakt door het gemeentebestuur van Merksem en door de hiervoren gemelde Nijverheidskring.

Het sub b) vermelde voorslag — waarin de Nijverheidskring niet betrokken is — wordt door ons gemeentebestuur aangevochten en verworpen.

I. Bezwaren tegen de rechtttrekking van het Albertkanaal

Wij durven onder de aandacht van de Minister brengen dat de afsnijding van de bocht over het Nieuw Lobroekdok en de rechtttrekking langs Merksemse zijde de volledige opdoeking meebrengt van de suikerraffinaderij Candico, van de firma Willaerts, van de olieslagerij Vandemoortele, van de wasserij Mon Plaisir-Contzen en van de sigarettfabriek Van der Elst (Belga en Tigra), grotendeels van de Bloemmolens Flandria, de zoutfabriek Konezo (thans Axo) en de Moulins Van Dooren (veevoeders). De opbrengst van de belasting op tewerkgesteld personeel en van de belasting op drijfkracht, voortkomend van deze firma's beloopt jaarlijks 3.500.000 fr. De verdwijning van deze instellingen te Merksem zou op de gewone gemeentebegroting een gelijklopende vermindering aan inkomsten betekenen, onverminderd de kubiektaks volgend uit verbouwingswerken van deze fabrieken. Deze belasting op bouwen en herbouwen bereikt 250.000 fr. per jaar (voor deze firma's).

Het kadastraal inkomen van de te onteigenen fabrieksgebouwen (gebouwen en uitrusting) bereikt ca. 11.000.000 frank (6.163.900 fr. en 4.800.000 fr.).

Vermits onze gemeente 1350 opcentiemen op de grondbelasting heft (d.i. 40,5 %) zouden onze gemeentefinanciën hierdoor van zowat 4.500.000 fr. inkomsten beroofd worden. Rekening houdend dat door de verdwijning van deze bedrijven ook het aantal nevenbedrijven (leveranciers van de onteigenenden) zoals Merksemse vervoerondernemingen bv., getroffen worden in hun activiteiten, ligt het voor de hand dat ook hier een voor de gemeente nadelige financiële weerslag uit volgt. Zonder zelfs met de verschrompeling van deze nevenbedrijven rekening te houden, noteren wij reeds een jaarlijkse minder-ontvangst van (3.500.000 + 250.000 + 4.500.000) 8.250.000 fr. belastingen. Vooral echter hoort men te bedenken dat de inkomsten van de gemeente (thans heeft onze gemeente een opbrengst van 80.000.000 fr. als aandeel in het Fonds der Gemeenten) sterk verminderd zouden worden. Dit B-Fonds der gemeenten wordt aangeslagen, voor de 168 gemeenten boven de 10.000 inwoners, volgens 3 factoren :

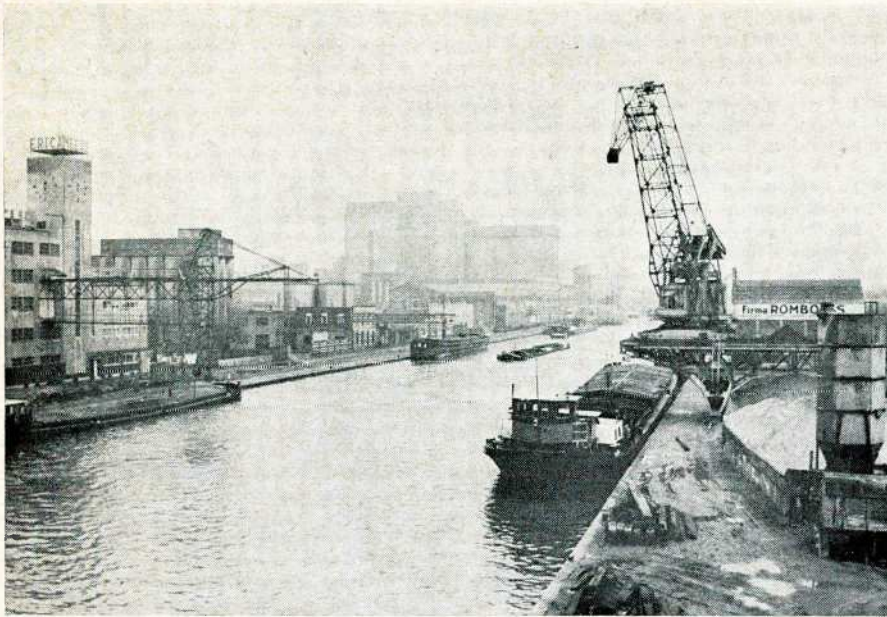
- a) het aantal woongelegenheden;
- b) het tewerkgesteld personeel in handelsinrichtingen;
- c) de actieve bevolking arbeidend op grondgebied der gemeente.

U merkt dat twee van de drie maatstaven onmiddellijk hun nadelige weerslag laten gelden bij verdwijning van de bedoelde nijverheidsinstellingen. Alhoewel een juiste berekening van de vermindering van het gemeentelijk aandeel in het Fonds der Gemeenten — voortspruitend uit de verdwijning van de beschouwde firma's — slechts behoorlijk zou kunnen geschieden door het departement van Binnenlandse Zaken, menen wij toch dat onze gemeente jaarlijks minstens verscheidene miljoenen franken minder zou ontvangen. Voeg dit verlies bij het vroeger aangehaalde bedrag van 8.250.000 fr. en U zal niet kunnen loochenen dat het gemeentebestuur jaarlijks meer dan 10.000.000 fr. aan inkomsten verliest.

Is het Rijk bereid, ingeval van rechtttrekking van het Albertkanaal, de gemeente Merksem bij wijze van billijke schadevergoeding een *jaarlijkse* geïndexeerde vergoeding te betalen ter hoogte van het geleden verlies, zegge de minder-ontvangst van belasting en het aandeel in het Fonds der Gemeenten ?

Voegen wij hier dadelijk aan toe dat hiermede zelfs alle schade niet gedekt is, vermits onze gemeente twee openbare wegen ontnomen worden van 2.900 m². Wanneer men bedenkt dat in een van beiden nl. de Carettestraat het gemeentebestuur een collector van 27.000.000 fr. aangelegd heeft, waarin de nijverheidswijk loost, dan begrijpt U dat het Rijk voor nieuwe nutsvoorzieningen zou moeten instaan op zijn kosten.

Het sociale aspect ontgaat U evenmin. De onteigening en de verdwijning uit Merksem van deze firma's betekent een geringer tewerkstelling. Juister gezegd bijna 900 mensen zullen hun werk hier verliezen. Wij willen die 900 niet



De ondernemingen van Antwerpen, Merksem, Deurne, Schoten en Wijnegem, op de oevers van het huidige kanaal, leven sedert 13 februari j.l. onder een feitelijke bouwstop.

Les entreprises d'Anvers, Merksem, Deurne, Schoten et Wijnegem, situées le long du Canal actuel, sont depuis le 13 février dernier sous le coup d'une interdiction de bâtir.

(Foto Dienst der Scheepvaart)

vermenigvuldigen met het bedrag dat de Staat uitgeeft om één werkgelegenheid te scheppen omdat zulks niet tot onze appreciatie hoort. Met de meeste klem dient de verkeerde bewering gelogenstraft als zou ook maar één Merksemse nijverheidsinstelling naast het Albertkanaal vrede nemen met een onteigening indien de vergoeding hoog genoeg ware.

Wij achten het uiteindelijk geraden erop te wijzen dat de ontmanteling van sommige nijverheidsinstellingen alhier de productie in het gedrang zal brengen van sommige elders gelegen instellingen.

II. Onze bezwaren tegen een gebeurlijke vergroting der bodembreedte van 29 m op 75 m zijn vanzelfsprekend mutatis mutandis dezen welke voorkomen onder I. Het is trouwens bekend dat voor de sektor Wijnegem-Antwerpen deze vergroting van de bodembreedte de onteigening van 46 langs het kanaalpand gelegen bedrijven met 3500 tewerkgestelden vergt.

Uiteindelijk beantwoordt noch een project tot recht-trekking van het kanaal aan de overzijde van het Lobroek-dok noch een ontwerp tot vergroting van de bodembreedte op 75 m aan wat van de aanvang af beoogd werd met een verbinding noordelijk havengebied — Albertkanaal: een gemakkelijk uit- en toegangsweg verzekeren van en naar het 6e havendok, het Churchilldok en het ontworpen 9e havendok.

III. Bezwaren tegen de korte verbinding Churchilldok-Schoten

Vast staat dat dit voorslag de verbouwing meebrengt van de verkeerswisselaar te Merksem en de overbrugging

van de Noorderlaan. In de verkeerswisselaar alleen zouden 9 bruggen te verbouwen zijn, een onderneming die op zich reeds op circa 2 miljard geraamd werd. Hoewel bepaalde delen van dit tracé ons niet zo duidelijk bekend zijn, vrezen wij ernstig dat het sportcentrum Keizershoek (5 Ha) en een deel van het Fort van Merksem, dat wij van de Staat huren als recreatiecentrum, zal moeten verdwijnen. In het dichtbebouwde Merksem kan een aantasting van deze long slechts als verwerpelijk bestemd worden, om zo meer omdat een vervangende recreatiemogelijkheid niet voorhanden is.

BESLUIT: Ieder der afwijkende voorstellen, hiervoren besproken, biedt grote nadelen voor onze gemeente: financiële, sociale, economische en hygiënische.

Met aandrang durven wij de heer Minister verzoeken geen der hiervoren becritiseerde varianten op het duwvaartkanaal in overweging te nemen.

Niet enkel kunnen deze voorstellen geen gemakkelijke uit- en toegangsweg verzekeren van en naar het 6e en 9e havendok, zij schaden in hoge mate de gemeentebelang en de economische ontvouwing der industriële aangelanden van het Albertkanaal.

Overtuigd dat U met de rechtmatige verzuchtingen van ons gemeentebestuur en van de Nijverheidskring van Merksem zal rekening houden, verblijven wij inmiddels, Mijnheer de Minister, U zeer genegen.

NAMENS HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN :

De Gemeentesecretaris,
G. KOKELENBERG.

De Burgemeester,
E. WAGHEMANS.

