

# 50 jaar werk in het Waasland: Transcriptie

## 2009



### Interview met Gustaaf Deckers door Hugo De Looze

2 april 2009, Beveren

#### Waasland voor Tweede Wereldoorlog

00:03 *Mijnheer Deckers, wat weet je van de periode voor de Tweede Wereldoorlog? Je bent in Melsele opgegroeid. Dat was een totaal andere wereld dan nu?*

Dat was de boerenboeren, de gemeenteschool en de traditionele weinig evoluerende wereld met de typische beroepen van de blokmakers en de boeren, en de klappers in de bomen. Er was niet veel dat bewoog. Die oorlog is werkelijk een breuk geweest. Na de studententijd kom je in de gemeenschap en dat begint ge pas te beseffen wat het allemaal is. Een van de leemten die wij aanvoelden, was dat we een beetje ten achter waren.

01:19 *Er was geen enkele fabriek hier in het Waasland?*

Het was een andere wereld, niet alleen onze regio maar heel Vlaanderen. Uitgezonderd enkele centra zoals Gent en de havens, de textiel en de metaal hier in onze streek was er eigenlijk niet zo veel. Dat was ingeburgerd en klassiek. En niemand was er op uit om er iets aan te doen. Wij stelden vast dat er een achterstand was.

#### Werken buiten eigen streek o.m. in haven van Antwerpen

01:47

Ons mensen moesten naar de koolmijnen in Wallonië gaan werken. Er was weinig werkgelegenheid. Onze streek was een beetje bevoordeeld, vooral de kant van Beveren en Melsele, en Zwijndrecht, omdat de haven dichtbij was. Die mensen waren gewoon van dokwerker te spelen en hadden goede verdiensten. Ze waren fier op het feit dat ze dokwerker waren. Ik heb mensen gekend in Melsele die alle dagen te voet naar de dok gingen in Antwerpen. Dat meer dan tien kilometer.

02:22 *Via de voetgangerstunnel?*

Nee, die bestond nog niet. Ze namen de overzetsdienst met de boot. Later gingen ze via de voetgangerstunnel. Te voet. Die waren zoveel uren onderweg. Die waren zeer fier op hun stiel. Zelfs de mannen die in de kolen werkten op de dok. Die wisten zich niet, er waren geen douches, en waren fier dat ze



Rek. 091-0007009-54  
BTW BE 0206.460.639

Lamstraat 113  
9100 Sint-Niklaas

erfgoedcel@interwaas.be  
www.erfgoedcelwaasland.be

T 03 500 47 55

De Erfgoedcel Waasland maakt deel uit van het intergemeentelijk Samenwerkingsverband Land van Waas (Interwaas) en wordt ondersteund door de Vlaamse overheid en de steden en gemeenten Beveren, Kruikebeke, Lokeren, Moerbeke, Sint-Gillis-Waas, Sint-Niklaas, Stekene, Temse, Waasmunster en Zwijndrecht.

zwart naar huis kwamen met een rode zakdoek en onderweg een pint pakten. Dat was een andere atmosfeer. Wij voelden dat er een zekere achterstand was.

### **Grote werkloosheid in jaren 1950**

03:00 Het was een moeilijke periode van werkloosheid in de jaren vijftig. Wij voelden dat we iets moesten doen. Dat kwam automatisch en we zegden: "We moeten het Vlaamse volk verheffen". Dat waren de eerste acties van de Lodewijk De Raetstichting enz. op economisch vlak. Maar ook op cultureel vlak. We begonnen met de eerste sporen van de cultuurraden, gemeentelijke cultuurraden. Het beleid van ministerie van cultuur, de radio toen en de opkomende televisie gaven er uitzendingen over. Achteraf, na de fusie (HDL: in 1977) is dat uitgegroeid tot de gemeentelijke cultuurraden. Maar ook op het gebied van het heropleven van de economie. Het was typisch voor de streek dat er geen fabrieken waren. Naast de scheepswerf in Temse, die nog beperkt was, en de kleinere werven in Rupelmonde en de textiel in Sint-Niklaas, buiten Sint-Niklaas sprak men van de "fabrikanten van Sint-Niklaas" hoe klein dat het fabriek ook was, was er hier eigenlijk niet veel. We hebben dan ontdekt dat de heersers van toen dat ook niet wensten, dat de streek geïndustrialiseerd werd of op een andere schaal aan tewerkstelling werd gedaan. Ik heb mij altijd afgevraagd waarom zij zo dachten. Eigenlijk was dat duidelijk. Het Waasland was toen, ook politiek, niet zo versplinterd als nu.

### **Pleidooien voor immobilisme uit schrik voor socialistische doorbraak in het Waasland**

04:46 Het Waasland was toen hoofdzakelijk vrij conservatief, katholiek. Zeker in onze streek. Alle gemeenteraden werden door de katholieke partij beheerst. Ik vermoed dat de schrik er in zat dat door op een min of meer grootschalige manier aan industrialisatie te doen, het socialisme zou oprukken. Dat is waarschijnlijk de reden waarom dat veel van de oude conservatieven daar tegen waren. Ik herinner mij bijvoorbeeld in Beveren dat er heel wat weerstand was tegen de aanvraag van de eerste fabriek van Parein op te richten in de jaren vijftig. Dat is er toch gekomen. Waarschijnlijk was dat ingegeven door het idee: wij hebben dat allemaal niet nodig, laat ons gerust, het is hier goed, de mensen zijn allemaal getrouw. Ik zou bijna zeggen: houdt ze dom. Maar dat bedoel ik niet. Je werd daar mee geconfronteerd, met die groeiende werkloosheid. Vandaar dat we naast de culturele sector vrij vlug begonnen zijn met de economische sector. Met te gaan beewegen (HDL: steun zoeken), eerst in heel de provincie, samen met wat vrienden, een groepje. Om de aandacht te vestigen op de economische problemen. We wezen er op dat er ook een economisch beleid moest zijn.

### **Betrokkenheid geïnterviewde. Economisch Comité Waasland. Economische raad Oost-Vlaanderen**

*06:17 Hoe raakte je zelf betrokken? U bent advocaat van beroep?*

Ten eerste. We waren daarin een beetje gepousseerd van uit de universiteit om ook een beetje bezorgd te zijn voor de gemeenschap in het algemeen en dat we niet alleen aan ons portemonnee (HDL: privaat geldgewin) moesten denken. Ten tweede: ik had enkele vrienden, ook in het Antwerpse, en hier vonden we onmiddellijk contact, in Sint-Niklaas o.m. met Willem Melis en Ferdinand De Bondt in zijn jonge tijd. We hebben dan met enkele mensen, zonder Melis en De Bondt, heel de provincie afgedweild om naar het voorbeeld van West-Vlaanderen en de Kempen ook economische raden op te richten. We hebben alle arrondissementen afgedaan, bij de toen nog invloedrijke arrondissementscommissarissen. In Sint-Niklaas was dat De Cleen. Wij zochten contact met invloedrijke personen, parlementairen en de arrondissementscommissarissen en zegden: "Je moet per regio een economische raad of een economisch comité oprichten". Dat had nogal wat bijval, in Sint-Niklaas, Dendermonde, Aalst. Uiteindelijk kwamen we terecht bij de gouverneur. Dat was toen een liberaal. Die was er zeer gevoelig voor. Hij wilde dat overkoepelen in een economische raad voor Oost-Vlaanderen, zoals dat in West-Vlaanderen al het geval was. Daarna hoorden we niets meer tot we enkele maanden later vernamen dat hij een economische raad voor Oost-Vlaanderen had opgericht. Maar de raad van bestuur bestond uitsluitend uit Gentenaren, zowel de vakbonden als de werkgevers. Dat er protest kwam van de buiten, was logisch. Dat is achteraf bijgestuurd. Vandaar dat we in ons eigen arrondissement het Economisch Comité Waasland hebben opgericht. Dat was nog voor de E17 en de Kennedytunnel, enz. Klemtoon was de heropleving en de ontsluiting van onze streek. Er is nu dus niets nieuws onder de zon, met al die nieuwe structuren. Men geeft dat om de zoveel jaren een andere naam maar de doelstellingen zijn dezelfde. Bijvoorbeeld, men is nu bezig met het afstemmen van het onderwijs op de industrie. Wij hadden toen ook al speciale werkgroepen met onderwijs en industrie, afdeling gezondheid, ziekenhuizen.

### **Werk in eigen streek kreeg uitzonderlijke impuls door ontsluiting Waasland en de Waaslandhavens**

09:41

We trachtten een nieuw elan te geven aan de economische heropleving. Dat heeft vruchten afgeworpen. Sint-Niklaas was een van de eerste steden die, nog voor het bestaan van de wetgeving op de economische expansie, met bedrijventerreinen begon. Achteraf hebben wij heel de streek warm gemaakt zodat men eindelijk begon met voor werk in eigen streek te zorgen; de heropstanding van Vlaanderen. In onze streek heeft dat een beetje uitzonderlijke vormen aangenomen omdat wij tegen Antwerpen liggen. Intussen is de ontsluiting grotendeels gebeurd. Vroeger stopte de trein in Sint-Anneken (HDL: Linkeroever aan de voetgangerstunnel). Nu kan hij tenminste tot in Antwerpen rijden. Wij hebben de Kennedytunnel. We hebben dan de grote discussie gehad in het economische comité of het een brug of een tunnel zou worden. De betonlobby tegen de metaallobby. Met de Kennedytunnel heeft de betonlobby gewonnen. In de daarna volgende jaren is wetgeving gevolgd op de ruimtelijke ordening, gewestplannen en al de nodige voorzieningen inzake cultuur, sporen of werken. Dat heeft zich verder gezet.

### **Bloei Antwerpse haven na Tweede Wereldoorlog, nl. haven kwam – in tegenstelling tot Rotterdam – ongeschonden uit oorlog**

11:20

De haven van Antwerpen bloeide enorm na de Tweede Wereldoorlog en dat in tegenstelling met de haven van Rotterdam die intussen veel groter geworden is. Rotterdam was lamgelegd tijdens de oorlog. Antwerpen kwam onbeschadigd uit de oorlog en de mijnen in de Schelde werden vlug geruimd. Antwerpen had een schitterende toekomst voor zich en heeft daar ook gebruik van gemaakt, onder meer met het tienjarenplan 1955-1965 met de noordelijke uitbreiding van de haven op rechteroever. Maar ook met een boomperiode waarin de koolmijnen uitgeput raakten en de traditionele industriële sectoren zich verplicht voelden te maritimiseren. Vandaar de maritimisatie van de industrie. Tegen alle vroegere gewoonten in, werden de havens in plaats van de gewone maritieme bestemming van overslag, opslag en doorvoer, ook plots centra van industrie. Die zochten de havens op om hun grondstoffen vrij goedkoop aan te voeren en hun afgewerkte producten af te voeren. Vandaar de eerste Europese industriële vestigingen in Antwerpen, op Rechteroever, Bayer, BASF, enz. Die boom bleef aanhouden na de afwerking van het tienjarenplan. Dat plan was hoofdzakelijk maritiem bedoeld, nieuwe dokken en kanalen maar dat tegelijkertijd veel ruimte schiep voor industriële vestigingen. Men ondervond toen dat de grond vrij snel uitgeput was.

*13:28 Had het Economisch Comité Waasland daar oog voor?*

Dat was toen nog niet aan bod, midden de jaren vijftig was er nog plaats genoeg op Rechteroever.

### **Ruimtelijke ordening. Eerste vestigingen in Melselepolder die in 1953 overstromde en maandenlang onder water stond**

*13:42 Ik kan mij het Waasland voorstellen met ruim 25 gemeenten. Sint-Niklaas begon met industrieterreinen. Er waren allicht ook gemeenten die geen belangstelling hadden voor industrieterreinen?*

Dat is goed geëvolueerd in de economische heropstanding en onder meer met de ideeën van: er is landbouw, industrie, de woonsector, de recreatiesector, enz. Men is dan ook begonnen met ons grondgebied te ordenen, de eerste ideeën van de ruimtelijke ordening, uitgemond in de gewestplannen die de bestemmingen vastlegden. Elke gemeente, ook voor de fusies, was ook niet bestemd voor industriële vestigingen. Men fixeerde zich op de gunstig gelegen geografische gebieden om die te ontwikkelen. Dan kwam die uitzonderlijke geschiedenis van de haven van Antwerpen die vrij vlug, met die ontwikkeling op de Rechteroever in het noorden, niet alleen maritiem met nieuwe dokken, overslag, opslag, doorvoer, enz. maar ook met industriële vestigingen. Dat was toen vrij vlug volzet, op het gebied van grond. Toen was het nog de gewoonte: gij hebt 200 hectaren nodig, gij krijgt 200 hectaren. Een petrochemisch complex had toen een grote oppervlakte nodig. Nu is dat veel minder, zij zijn meer geconcentreerd. Vandaar de eerste industriële vestigingen op Linkeroever, als gevolg van de overstroming in 1953, Melselepolder. Zwijndrecht dat behoort tot Melselepolder. In plaats van de polder terug te herscheppen tot landbouwgebied, met zijn aanslibbingen en zand dat er op lag, besloot men hier om

Melselepolder op te hogen met zand, mede door de druk aan industriële vestigingen. In Nederland had men veel van de overstromde gebieden terug in landbouwgrond herschapen, met diep ploegen enz.

*16:00 Ingenieur Reyn spreekt in zijn recente studie "Rijk polderland verdwenen onder baggerzand" het vermoeden uit dat het een doelbewuste politiek was. De eerste twee jaar heeft men Melselepolder ontzand. Dan is men er mee gestopt. Heb je dat ook zo ervaren?*

Ik heb die periode meegemaakt. Ik heb zelfs een procedure gevoerd om de Belgische staat verantwoordelijk te stellen voor de overstromingen en de schade die aan onze polder berokkend was. Er werden experts aangesteld. Dat werd zodanig duur dat die mensen daar van afgezien hebben. Maar inderdaad, het was oorspronkelijk de bedoeling, zoals overal, om de dijkbreuken te dichten zodat de Melselepolder terug zijn oorspronkelijke bestemming kreeg. Maar dat was in Melsele vrij ernstig. De aanslibbing, met zand ook, dus geen vruchtbare poldergrond, was zodanig dat men voor een probleem stond. Dat viel samen met de vraag naar industriegrond omdat Rechteroever volzet was.

*17:14 Op vraag vanuit Antwerpen?*

Ja, vraag vanuit de economie. Je kunt evengoed zeggen, vraag vanuit Duitsland of vanuit Canada om maritieme ruimte te vinden. Een van de eerste vestigingen in Melselepolder was 3M, en Polysar (HDL: nu Bayer Rubber) dat een Canadese firma was.

*17:42 Het is dus niet zo dat Antwerpen de industriële vestigingen op Linkeroever heeft opgedrongen? Zochten bepaalde buitenlandse bedrijven een vestiging in de buurt van de haven van Antwerpen?*

Het was een evolutie in de economische heropleving van bepaalde streken die dat meebracht. Het was niet zo gemakkelijk. Je kunt dat niet vergelijken met Kallo of Doel waar even water over de dijk gelopen was. Aan Melselepolder was een heel diepe breuk. Hoe diep juist aan Pijp Tabak, weet ik niet. Rechteroever was volzet en de boom van de maritimisering van de economie bleef aanhouden; ook van het maritieme transport. En zo is het gekomen dat men in Antwerpen, in 1965 in het jaarverslag van de Bank van Antwerpen, gepleit heeft voor de verdere uitbreiding van de haven van Antwerpen op Linkeroever. Dat gaf een schok in het Waasland, in beperkte kringen voorlopig. Die uitbreiding werd de volgende jaren vertaald in een algemene tendens, om via de ruimtelijke ordening en het vastleggen van bestemmingen, ook in het gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren de nodige voorzieningen te treffen voor die uitbreiding.

### **Eeuwenlang streven naar haven op Linkeroever**

*19:18 Zowat honderd jaar geleden n.a.v. wat studiewerk rond de overstroming van 12 maart 1906, wilde Antwerpen de haven op Rechteroever noordwaarts uitbreiden. In het Waasland vroeg men zich af waarom de haven van Antwerpen niet op Linkeroever uitbreidde. Antwerpen zou de enige stad zijn met*

*een haven aan slechts één zijde van de stroom. In de jaren vijftig kantte het Waasland zich tegen de havenuitbreiding op Linkeroever.*

Het is een beetje genuanceerder. De ontwikkeling van de haven op Linkeroever is van alle tijden. Als je de diverse schetsen en wensen ziet, doorheen vele jaren, over een kanaal van de zee naar Antwerpen, dan is dat niet nieuw. Men heeft ook met de rechtekking van de Schelde, waar nu Dredging zit, ook van noord naar zuid naar Burcht op, en vooral met de aanhechting van Zwijndrecht en Sint-Anneken (HDL: bedoeld allicht Burcht) bij de provincie Antwerpen, de tunnels en de aanhechting van Sint-Anneken bij Antwerpen, zijn er heel wat projecten geweest. Van heeft van die gelegenheid gebruik gemaakt, om er de geschiedenis van te schrijven. Je hebt er één uitgehaald. In het jaar 1906 was er ook een overstroming, inderdaad ook in Melselepolder. Dat is van alle tijden. Maar in het jaar 1965, een beetje daarvoor en daarna is dat meer concreet geworden. Met stond met de neus op de werkelijkheid: het was vol op Recheroever. We kunnen ons nu beklagen dat men te vrijgevig waren, te veel oppervlakte gegeven heeft, enz. Maar ja, het was nu eenmaal zo. Men stond voor het probleem of men van Melselepolder terug landbouwgebied wilde maken of niet. Er opnieuw landbouwgebied van maken, zou ook veel gekost hebben, o.m. door diep ploegen enz. Men heeft toen besloten, gezien de vraag, om er een industriële bestemming aan te geven en er de eerste vestigingen toe te laten.

### **Maritimisering van de industrie. Ruimtelijke ordening**

21:49

Tegelijkertijd bleef die boom van maritieme groei en maritimisering van de industrie aanhouden. Dus heeft men er in ruimtelijke planning aan gedacht. En toevallig was het zo dat met de gewestplannen, die door de Belgische staat aan allerlei studie bureaus werden toevertrouwd, men voor het gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren twee studie bureaus heeft aangeduid. Enerzijds het Antwerpse Schelde-Dijle, anderzijds Vlerick en Co uit Gent. Gezien de twee invloedssferen op dat gebied. Dat was allemaal vrij nieuw. In het eerste voorontwerp van plan, een beetje megalomaan, voorzagen.

### **Conservatieve adellijke families in het Waasland. Grootgrondbezit**

22:50

In het Waasland waren er velen die het voor het zeggen hebben, tegelijk ook rentmeesters waren van die adellijke families met een buitenverblijf in onze streek. Meestal in Beveren (HDL: voor de fusie). Indien er op andere plaatsen ook waren, was het van veel vroegere oorsprong. Kallo, Hof ter Damme, enz. is nog veel ouder. Dat kan je niet onmiddellijk verbinden met die adellijke families. Dat bracht mee dat ze in functie stond, omdat ze allemaal grootgrondbezitters waren, dat men conservatief was en het wilde behouden zoals het was. Zij zouden nooit gedacht hebben om hun eigendommen te verkopen. Als er achteraf iets moest onteigend worden voor het openbare belang, dachten die er niet aan om hun geld om te zetten in obligaties of aandelen. Dat moest vastgelegd worden in grond. Vandaar dat men geen nieuwe bestemmingen wenste. Dat is echter geschiedenis.

## **Discussie over omvang havengebied op Linkeroever**

*24:29 Ondervond je dat bij de ontwikkeling van Linkeroever?*

Dat was het nieuwe verschijnsel. De eerste reactie was vrij normaal. Wij waren ervan overtuigd dat elk grondgebruik gemotiveerd moest zijn. Er moest ruimte zijn voor zowel recreatie, wonen, industrie, enz. Er was een discussie tussen Linker- en Rechteroever om de omvang ervan. Ik herinner mij dat de eerste projecten voor de uitbreiding van de haven gingen tot aan de provinciale baan Sint-Niklaas-Hulst. Zelfs ideeën om het hele noorden van Vlaanderen, van aan Zeebrugge tot hier (HDL: Linkeroever) één maritiem gebied te maken. Het is dan beperkt geweest tot de provinciale baan Vrasene-Kieldrecht. Intussen is het al veel meer ingekrompen. Daar ging het hem in feite niet over. Op een zeker ogenblik begon zich dat te concretiseren en dat voelde men onmiddellijk. Er was de innerlijke spanning tussen de begrijpelijke landbouwbelangen, want dat waren de grondgebruikers, en anderzijds andere bevolking waarvan een deel, ofwel emotioneel ofwel historisch er konden tegen zijn, maar tegelijkertijd de werkgelegenheid wilden bevorderen, de normale evoluties wilden bevorderen.

## **Antwerpen wilde kleine Wase gemeenten annexeren. Tegenzetten waren intercommunale en grote fusie gemeente Beveren**

26:12

Dan kwamen uiteindelijk de realisaties. Toen begon het te sputteren. Hoe moet dat nu gebeuren? Het is niet genoeg om bestemmingen vast te leggen, ze moeten ook gerealiseerd worden. En dan kwamen de inzichten van Antwerpen. Zij wilden die kleine gemeenten annexeren, zoals dat ten noorden van Antwerpen gebeurd was. Daar is de kloof ontstaan. De twee bewegingen hebben elkaar van gekruist. Om de annexatie te counteren, is dat ook vermengd met een verzet tegen de ontwikkeling. Als alles blijft zoals het is, moet je niet annexeren. Dat werd hoofdzakelijk gevoed door de landbouwstrekking, die politiek gepatroneerd werd. In die periode door de afdeling landbouw van de heersende politieke partij. Ge kent hun vertegenwoordigers op politiek niveau. Zij verdedigden hun cliënteel en belangengroep rechtmatig en zegden: "Dat moet in ons handen blijven", dus zijn landbouwbestemming behouden. Anderzijds een groeiende meerderheid waarvan een klasse ook veel belang en veel invloed had in de politiek. Die wilde zich aanpassen aan de groeiende economie. Ze zegden: "Als dat een uitbreidingsgebied is met een maritieme bestemming, een havenstemming, heeft dat ook zijn voordelen." Dat heeft een tijd gesputterd. Maar er groeide geleidelijk aan een akkoord. Men was akkoord met de bestemming. Maar dan werd het moeilijk. Men stelde: "Als men onze grond nodig heeft, willen we ook iets te zeggen hebben". Dat heeft zich toegespitst. Ik was toen voorzitter van de stuurgroep van het gewestplan. Ik maakte alle periodes mee van voorontwerp, ontwerp, enz. Een spanningsveld was dat wij hervormd werden van een landbouw- of plattelandsgewest naar een industrieel gewest. Dat was een hele hervorming van onze maatschappij. Naast de opgerichte vzw Waasland, van 1965 tot 1968, in voorbereiding van de Intercommunale. Met de Intercommunale hadden we dat al ter harte genomen en onder meer het Maatschappelijk Opbouwwerk opgericht. Dat bestond nog niet decretaal maar dat was om ons

voor te bereiden, om die gemeenschap en de zones die hervormd gingen worden, om die mentaliteit enz., om ons voor te bereiden.

### **Aandacht voor polderdorpen. Doel ten dode opgeschreven omdat het ingesloten lag**

29:46

Vandaar het onderzoek van de weerslag van die ontwikkeling op de gemeenschappen rondom, de polderdorpen enz. Met de conclusie, eigenaardig genoeg als je dat nu bekijkt, dat er geen enkel probleem was voor Kieldrecht, Verrebroek en Kallo omdat zij ten zuiden of ten zuidwesten van de heersende windrichting lagen ten opzichte van de voorziene industriële haven. Maar Doel dat ligt ingesloten, de kerncentrale enz. Dat gaat niet. Er was toen nog geen sprake van Deurganckdok of Saeftingedok. Als je de discussie van nu, al of niet Doel, al of niet Saeftingedok. Eigenlijk is dat nooit aan elkaar gekoppeld. Er was toen zelfs nog geen sprake van het Deurganckdok. In het ontwerp-gewestplan was Doel verdwenen. Maatschappelijk waren wij er na studies, allemaal van overtuigd dat Doel geen overlevingskansen had, door de ontwikkeling van het havengebied dat hoofdzakelijk als industriehaven bedoeld was. In extremis, in 1968, heeft men besloten dat Doel toch kon blijven. Dat was niet voorzien. Al de plannen die ontwikkeld waren, ook op technisch vlak, van Baelhoekkanaal en Doeldok enz., waren allemaal anders geconcipeerd. Het is dus louter politiek, zelfs van enkele personen geweest, dat men op het einde beslist heeft dat Doel een kleine woonzone kon behouden met een kleine landbouwzone er rond. Tegen alle onderzoeken die er geweest waren. Nu koppelt men dat aan Saeftingedok. Daar is nooit sprake van geweest. Dat is de geschiedenis. Maar ja, de geschiedenis heeft veel rechten. Die ontwikkelt zich volgens eigen criteria. Het is maar als je dat allemaal van in het begin overziet, dat je er een meer gefundeerd oordeel kunt over hebben. En, ik wil er nooit over discussiëren. Je bent voor of tegen. Daarmee gedaan. Alles is nu historisch in Doel. In Haasdonk is er veel meer historisch dan in Doel natuurlijk. Maar ja. Ik heb daar respect voor. Maar het is dan geëvolueerd, ingevolgde de geschiedenis van de wereldhandel, momenteel, dat het nu hoofdzakelijk een ontwikkeling is die men intussen fel ingekrompen heeft. Er is geen sprake meer van het Baelhoekkanaal, Kieldrecht-dok, enz. Men heeft ter bescherming van de polderdorpen enz. dat areaal ingekrompen. Desondanks blijft de strijd bestaan. Het moet nog meer ingekrompen worden. Daar moet de politiek in zijn wijsheid over beslissen. Die discussie kan blijven duren. Dat is de vrijheid van meningsuiting. Ik ben alleen niet tevreden met recente reacties dat er geen vrije meningsuiting is. Ik heb de indruk dat er nog nooit zoveel vrije meningsuiting is geweest als vandaag.

### **Verbinding met Antwerpen: E17 en Kennedytunnel**

*33:18 De aanleg van de E17 en de Kennedytunnel, zijn voor gans het Waasland belangrijk. Denk aan industrieterreinen in Temse, Sint-Niklaas, Lokeren. Hoe is dat tot stand gekomen? Speelde Europa een rol?*



Neen. Europa speelde echt geen rol. De vraag naar een nieuwe verbinding tussen Antwerpen en Linnkerover is van alle tijden. De heirbaan van de Romeinen liep er al. Wij klaagden over de ingeslotenheid van het Waasland. Dat werd doorbroken, de brug van Temse (HDL: in het begin uitsluitend spoorwegbrug) was er een beetje vroeger, in de jaren dertig door de Waaslandtunnel en de voetgangerstunnel en later met de Kennedytunnel. Dat was een overwinning! Want een van de voorwaarden voor de verdere ontwikkeling, was de ontsluiting van het Waasland. Dat had gevolgen voor het gewestplan, Grote Ring, E17, enz. Allemaal die grote ontwikkelingskansen. Ik herinner mij plaatsbezoeken met de stuurgroep. Zo is het industrieterrein, beperkt in omvang, in Melsele-Zwijndrecht ontstaan. Dat hebben we daar gelokaliseerd. Daardoor is Sint-Niklaas met zijn industrieterreinen daar gesitueerd. En dan Lokeren. En ook, in meer beperkte mate, bijvoorbeeld hier in Beveren het Doornpark. Omdat was daar voorzien omdat de Grote Ring daar kwam en aan het knooppunt met de baan Antwerpen-Gent. Omdat daar een mooie ontsluiting was op de oude rijksweg en op de toekomstige ring.

*35:37 Stond men vanuit de Intercommunale Waasland allemaal achter die grote plannen?*

Ja, daar stond men achter omdat we zelf aan de basis gelegen hebben, niet alleen meegewerkt hebben aan het gewestplan om die mogelijkheden te scheppen, maar ook aan de realisatie. Wij hebben het eerste voorstel gedaan voor de ontwikkeling van het Doornpark en later Schaarbeek in Melsele. De gemeenten hebben dat overgenomen. Dat was de grondslag. We hadden het geconcipeerd omdat die industrieterreinen daar goed gelegen waren. En ook de E17. Daarmee hebben we dan ook Temse ontwikkeld. Dat was bestemd voor een groot autofabriek, wat niet doorgegaan is.

### **Expresweg of E34 of N49**

*36:27 En de expresweg, zat die ook in het gewestplan?*

De expresweg heeft een vroegere geschiedenis. Nu de E34, Antwerpen-Zeekust was in oorsprong een militaire weg. Voor de oorlog ontwikkeld om de Engelse en Franse troepen, hoofdzakelijk de Engelse, vlug in Europa te kunnen aanvoeren. Het is niet nodig geweest want ze zaten hier op veertien dagen. Hij was niet voltooid, wel opgevat en in uitvoering. Het eerste deel, lag hier bij ons, in onze streek. En dat had een naam in onze jonge tijd, de 'zandbaan'. Dat was al geregeld, de ophoging met zand. Er was zelfs nog geen verharding. Dat had oorspronkelijk een militair doel, van Zeebrugge tot hier, tegen de Duitse invallen, enz. Tegelijkertijd kon die een andere functie vervullen, de normale functie van een weg. Na de oorlog werd die verder ontwikkeld. Het was normaal dat die op het gewestplan kwam. Het was geen nieuwe uitvinding van het gewestplan. Wat er door het gewestplan gekomen is, is de nieuwe functie van hoofdweg, van autostrade.

### **Geschiedenis, familiale banden**

38:16

Als je die opvolging ziet, hoe dat allemaal geëvolueerd is, dan hangt heel de geschiedenis aan elkaar. Van die Bourgondiërs, de Arenbergen, de Merodes, enz. Familiaal enz. moet dat allemaal in dezelfde handen geweest zijn.

### **Jaren 1950: gans ander Waasland. Onbewuste invloed van tradities en mentaliteit**

*38:38 De laatste vijftig jaar is een gans ander Waasland ontstaan.*

Het Waasland is open gegooid. Dat zal in de toekomst verder open gegooid worden. De grenzen met Nederland bestaan eigenlijk al niet meer.

*39:02 Is het te betreuren dat de verbinding over de Westerschelde naar de monding toe ligt, i.p.v. ter hoogte van het Gentse toe of het Waasland toe?*

De natuur kunt ge moeilijk veranderen. De grote natuurrampen kunt ge niet veranderen. Als je de grote doorbraak van de Westerschelde historisch bekijkt. Daarvoor lag Antwerpen aan een beek, om zo te zeggen. Als dat verandert, spreekt men over millennia. De verschuiving naar Sluis, of van de zee richting binnenland. Dat is historisch ontstaan. Antwerpen bestond niet. De eerste sporen van de haven van Antwerpen, naast de klassieke stroom met wat scheepvaart in die tijd, is de commerciële haven maar met Napoleon ontstaan, met dokken enz. in 't Zuid. Dat betekent niet dat Antwerpen al vroeger een maritiem centrum was, maar in de proporties van die periodes. In de verdeling van de machtsinvloeden van wie het voor het zeggen had, was het Vlaanderen contra hertogdom Brabant dat de heerschappij had over de Schelde en die tol konden heffen tot in Antwerpen, die heren van Vlaanderen. Dat is historie maar het beïnvloedt allemaal. Er gaat een kracht van uit die je soms niet kunt schatten: cultuur, traditie, geschiedenis. Daar blijft veel van over, ook in de invloedssferen en in de mentaliteit. Het is mij altijd opgevallen dat in 1965, bij die plotse eis van de annexatie, met de details die ik U bespaar, dat voel je dat die traditie terug boven komt, traditie die ook zin van bestaan heeft. Wij vonden dat niet kunnen.

### **Wet Chabert als compromis om Waaslandhaven te beheren**

41:58

Wij zegden: "Ge pakt ons alles af. Wij zijn hier groot geworden, enz." Kwam daar nog bij dat gezegd werd dat alles terecht zou komen in de bodemloze kas van Antwerpen. Er was nog geen havenbedrijf. De stad bestuurde de haven. Er was er een zekere solidariteit om dat te zeggen. Die solidariteit heeft dat gewonnen. Bepaalde politieke strekkingen hebben daarvoor moeten buigen. Vandaar dat er een andere regeling gekomen is, de Wet Chabert.

### **Voorbehoud voor wijzigen Wet Chabert. Medezeggenschap is belangrijker dan postjes in Raad van Bestuur inpakken**

*42:34 Er gaan nu stemmen op om de Wet Chabert te veranderen? Je bent tegenstander omdat je meent dat het Waasland meer dan het maximum heeft binnengehaald?*

Sommigen zullen dat zo uitleggen. Ik heb op mijn leeftijd geleerd dat er evoluties zijn die je niet altijd kan dicteren en die soms ook hun rechten hebben. Iedereen zal zeggen, als die haven zich langs weerszijden van de stroom ontwikkeld, en dat is in heel de wereld zo, dat is het normaal dat er een zekere eenheid is, dat ze niet tegen elkaar vechten. Maar dat was in 1965 al, met de Wet Chabert. Er was geen sprake van twee havens, hoewel die tendens er wel was. Wij hebben dat uit diplomatieke redenen wel voorgesteld, om toch voldoende binnen te halen. Maar eigenlijk was iedereen er over akkoord en nu nog. Het gaat over de materiële realisatie van het bestuur. Waar ik schrik voor heb, is het dictaat van het menselijke bestaan. Als je U bekommert om uw gemeenschap, wil je het mee voor het zeggen hebben. En dat wordt allemaal mee gedictieerd door, hoe Joods het ook mag klinken, met: "Wat kunnen we er aan verdienen?" Niet in de pejoratieve betekenis. Wel in de betekenis: het moet voor de overheid genoeg geld opbrengen, omdat de overheid veel taken heeft van algemeen welzijn en ze die moet kunnen vervullen. En daar was een knooppunt om te zeggen: "Annexatie, dan gaat het allemaal naar de kas van Antwerpen en wij hebben niets te zeggen. En wij zitten met de lasten. Wij hebben toch ook rechten." Dat is de oorsprong van de Wet Chabert. Men heeft in die periode een oplossing gezocht, die natuurlijk zoals elk compromis, niemand volledig bevredigt. En dan, en dat is een van mijn grootste genoegdoeningen, is dat je vaststelt dat je daar jaren hebt voor moeten vechten, tegen soms, mee soms, en dat plots, en dat is vrij recent, dat is van de laatste jaren, want we hebben intussen de hele ontwikkeling gehad van de demaritimisering van de industrie, het ging allemaal naar het Oosten en naar China, maar ook dat is tijdelijk, want daar was het allemaal goedkoper, dat is een evolutie die we nog meegemaakt hebben, ik ben daar niet pessimist in, dat heeft meegebracht dat je daar andere ideeën over krijgt, want daar waar het gedictieerd wordt door de medezeggenschap die men als verantwoordelijke mee wil hebben, ook voor de financiële kant, brengt mee dat ik daar inderdaad zeer beducht voor ben. Omdat ik een oplossing die aan die twee behoeften beantwoordt, niet zo gemakkelijk zie zitten. Ik heb gezegd, dat is een van mijn grote voldoeningen, dat nu de laatste jaren ingevolge de herneming, nu is het weer gedaan door de crisis, want het heeft stil gelegen, in heel de petroleumsector was geen enkele vestiging en wij kregen klachten van "het blijft allemaal liggen", dat iedereen inziet dat het toch van belang is en plots willen ze er ook bij zijn. Wij moesten het allemaal alleen doen met enkele mensen. Dan heb ik schrik dat men het alleen benadert vanuit het oogpunt "wij moeten er ook bij zijn". Terwijl de essentie is: de werkelijke medezeggenschap. Het werkelijk mee geldelijk van genieten ten voordele van uw gemeenschap. Daar heb ik schrik voor. Omdat daar, ik heb er ervaring mee door wat in het verleden tot stand is gekomen, het kostte meer dan honderd beperkte werkvergaderingen, omdat ik niet inzie hoe men een betere situatie kan krijgen. Er kan altijd geschaafd worden. Sommigen zijn al tevreden als ze ook in de raad van beheer zitten. Ik heb dus schrik dat het centrum van de beslissingsmacht eenzijdig zal verschuiven. Eén bestuur van de haven van Antwerpen met daar wat vertegenwoordigers (HDL: van het Waasland) in. Daar zit het hem niet. Daar heb ik schrik van. Het moeten grote artiesten zijn om een ideale oplossing te vinden. Ik denk dat maar zal kunnen, maar die moed zal niet bestaan, of het zal zeer moeilijk zijn, om tabula rasa te maken van het Waasland en van Antwerpen. Tabula Rasa. Geen

havenbeleid, geen stad Antwerpen, geen stad Sint-Niklaas, geen Waasland. En een nieuwe structuur uitdenken, en zo zal men het wel voorstellen, een nieuwe structuur voor te stellen waar die zeggenschap geconcretiseerd wordt. Waar, om een voorbeeld te geven, het havenbeleid niet bestuurd door de stad Antwerpen en ook niet door het Waasland. Welke structuur kan ik nu niet zeggen. Dat was ook de bedoeling van de Wet Chabert. Nu komt het te veel over, trouwens ten onrechte, de maatschappij Linkeroever, de Wet Chabert, het industriebeleid, dat is het Waasland. Dat is niet waar want Antwerpen is de grootste aandeelhouder. Het was de bedoeling van dat samen te doen. Dat is nooit gelukt, men wil het niet samen doen. Het verschuiven van het centrum van de zeggenschap, daar heb ik schrik voor. Ik denk dat men te vlug: ja, dan zit ik er ook in...

### **Havenbeleid op hoger niveau: Vlaanderen, Benelux, Europa. Fusie is onmogelijk. Samenwerking is wel mogelijk**

*48:44 Misschien is dat verre toekomstmuziek. Moet men als Vlaanderen niet één havenbeleid voeren, Antwerpen, Zeebrugge, Gent? Wat met de Benelux en Europa?*

Dat is een normale tendens, ook Europees, die ook hier leeft. Hij wordt deels gevoed door de Belgische staat, de decentralisatie, enz. De hele staatshervorming ligt mee aan de basis van het denken er aan. Men had vroeger te veel kritiek op de wafelijzerpolitiek. Maar het was niet alleen Wallonië tegen Vlaanderen, maar ook Zeebrugge-Antwerpen. En de tendens is dus normaal om te zeggen: er is maar één haven, dat is de Vlaamse haven. Als er een nieuw bestuur ontstaat, is men geneigd te zeggen dat men zoveel mogelijk bevoegdheden moet hebben. Dat is normaal. Dat is met Vlaanderen zo, met de gemeenten ook, met de fusies van de gemeenten, met de provincie ook. Dat is dus normaal en het zal met de havens ook zo zijn. Ge kunt zeggen, waarom ruzie maken? Daar zit historie en traditie tussen. Wat vroeger was tussen Sluis en Antwerpen, zal blijven bestaan. Een mens is gebonden aan zijn tradities en aan zijn streek. Het hemd is nader dan de rok. Er kunnen rationele redenen zijn. Dat moet je maar uitzoeken, voor dat en dat gaan we samen werken en daar gaan we afspraken over maken. Dat is hetzelfde met de autonomie van de gemeenten. Eigenlijk wil Vlaanderen de bevoegdheden van de gemeenten beknotten. Maar dat durven ze niet, want er zitten te veel burgemeesters in het parlement. Vandaar die uitzonderlijke regelgeving, in plaats van wetgevend op te treden zoeken ze samenwerkingsovereenkomsten te maken. Dat is hetzelfde tussen de haven. Ge kunt geen één haven maken, want dat gaat niet. Maar je kan wel samenwerkingsovereenkomsten maken. Zeggen, wij zijn specialist in dit en dat, en gij in zus en zo, en laat ons daarover samenwerking. Het is ingewikkeld maar het in elk geval brengt mee, en dat is de conclusie, dat het jaren duurt vooraleer bepaalde nieuwe ontwikkelingen, op cultureel of economisch of een ander vlak, uiteindelijk een beetje op hun poten geraken. En als ze op hun poten geraken en aanvaard worden in de gemeenschap dat weten we op voorhand, dat bewijst de geschiedenis, dat ze binnen x jaren in vraag gesteld worden. Dat is met de staatshervorming ook het geval. De enige drijfveer die er moet zijn, is dat de gemeenschap gediend wordt. Ik heb daar een beetje schrik voor. Ik heb teveel meegemaakt. Als je moest weten wat moeilijkheden het gekost heeft, om te bereiken wat we bereikt hebben. We waren bijna geannexeerd. We hebben een grote fusie moeten

maken om toch een tegenwicht te vormen. Als ge moest weten hoeveel moeite de fusie van de gemeente Beveren gekost heeft. Sommigen zeggen: het is te groot. Er waren ook moeilijkheden. Melsele nam ontslag uit de Intercommunale. Nu, achteraf gezien, hebben we geluk. Tot mijn grote voldoening zie ik dat zelfs Lokeren aandacht begint te krijgen voor de Waaslandhaven en er ook bij wil zijn.

### **Provincie Oost-Vlaanderen ontdekte pas recent het bestaan van de Waaslandhaven**

*52:49 Dat was ook een van de vragen. Ik had altijd de indruk dat, tot vijf à tien jaar geleden, de provincie Oost-Vlaanderen niet goed wist dat de Waaslandhaven in Oost-Vlaanderen lag.*

Dat is juist maar dat is niet nieuw. Ik zat 27 jaar in de provincieraad. Ik sprak vaak over de Waaslandhaven, maar met weinig succes want het was alleen Gent dat bestond. Ik gaf het voorbeeld over de Economische Raad voor Oost-Vlaanderen in de jaren vijftig. Dat was hetzelfde met als resultaat dat het Gent was. Gent, het is de grootste stad van de provincie, enz. Dat was een beetje begrijpelijk, maar niet redelijk. Nu ontdekt men de Waaslandhaven, maar op een verkeerde manier. Wat is het resultaat en al die wensen voor een nieuw bestuur? Het resultaat is: "Wij moeten er ook bijzitten". Ik zeg altijd tegen gouverneur Denys: "Het is begrijpelijk dat je als provincie zeer veel belangstelling hebt voor het welzijn en de welvaart van uw provincie in zijn geheel. Men heeft gelukkig ontdekt dat de Waaslandhaven in zijn geheel groter wordt dan die van Gent. Dat je dus twee havens hebt. Maar onthoudt eens dat in Antwerpen de provincie Antwerpen ook geen partner is in het havenbestuur van Antwerpen. Dus de provincie Oost-Vlaanderen zal ook geen partner worden. Iets anders is dat je als verantwoordelijk politiek orgaan, belangstelling hebt voor uw provincie en uw inwoners. Dat moet niet noodzakelijk zijn door... (HDL: zitting in het bestuursorgaan hebben). Dat doorkruist dat allemaal een beetje. Dat wordt ook doorkruist, wij zagen dat vroeger in. Nu wordt dat gepersonaliseerd: "Wij". Mijnheer X of madam X of de gemeente X moet er ook in zitten. Dat wordt nu allemaal door weinig rationele redenen gedreven. De redenen moeten zijn, ten eerste, maken dat je een optimale medezeggenschap hebt, en dat wordt niet vervuld door een zitje in een raad van bestuur. En ten tweede, dat de financiële bronnen, en dan spreek ik niet over het commerciële, ten goede aan de gemeenschap van Linker- en Rechteroever. Dat is ook niet zo gemakkelijk. Het is te veel toegespitst op allerlei denkwijzen. Daar heb ik een beetje schrik voor. Ik zal conservatief genoemd worden. En dat ben ik ook wel... Ik heb graag een nieuwe formule maar ik denk dat ze moeilijk bereikbaar is. Maar intussen groeit de tewerkstelling en dat is eigenlijk de doelstelling. De welvaart.

### **Hypothese: Waasland zonder E17 en de haven. Verdwijnen voorouderlijke hoeve**

*55:45 Een hypothetische vraag: Wat zou er van het Waasland geworden zijn zonder Linkeroever, de Kennedytunnel en de E17?*

Dat kan je vergelijken met gewesten die achterblijven en waar Europese inspanningen moeten gedaan worden op allerlei vlak om die een beetje aan hun trekken te laten komen. Die tijd is voorbij. Men heeft

de beslissingen genomen van nieuwe bestemmingen. Ik weet dat ook wel. Dan zitten we op het emotionele en het historische. Mijn voorouderlijke hoeve in Kallo, waar nu de Katoen Natie zit, is afgebroken. Ik heb tranen geplengd toen die afgebroken werd. Dat is gebeurd in de moeilijke periode van Rhône-Poulenc (HDL: kleine vestiging van 110 ha in Kallo, in 1992 afgestoten), enz. Ik was er emotioneel mee verbonden. Als ik het nu allemaal hoor, die hoeve en die hoeve, dat is allemaal historisch. Mijn voorouderlijk huis was even oud als andere boerderijen. Er stond een arduinen steen boven de schuurpoort. Ze werd in 1854 gebouwd, na de inpoldering van Prosperpolder, enz. Dat is emotioneel en dat moeten we afleggen. Ik heb alle begrip voor die emotionele zaken.

### **Verdwijnen van Doel. Ligging Deurganckdok. Ontwikkeling Linkeroever van zuid naar noord**

57:18

Doel heeft niets te maken met Saeftingedok. Dat is gewoon met de nieuwe bestemming die de zone krijgt, voor de ene gelukkig en voor de andere ongelukkig. Die zone is al zodanig ingekrompen dat er niet veel plaats meer overblijft voor toekomstige ontwikkelingen. Ongelukkig is dan, als men zegt dat de bestemming haven- en industrieel gebied is. Dat betekent dat er maritieme infrastructuur moet kunnen komen, eender wat. Dan zit je met natuurlijke elementen. Ge kunt niet doen wat je wilt. De natuur is de natuur. Ik heb ooit advies moeten geven over het Deurganckdok. In de tijd van het gewestplan was daar nog geen sprake van. Er waren acht of zeven varianten, te beginnen van de grens tot waar het nu ligt. De ideale variatie was door Doel, de verlenging van het Doeldok dat ook zo opgevat was. Ik heb toen advies gegeven voor het meest zuidelijke tracé, namelijk het Deurganckdok. Zuidelijker kon niet omwille van de capaciteit. Ik deed dat omdat we de stelling hadden aangenomen de Linkeroever te ontwikkelen van zuid naar noord. Want hadden we gekozen voor het meest noordelijke tracé, tegen de grens, dan was alles ineens om zeep. Dat was een groot nadeel van het gewestplan. Indien de hoofdbestemming maritiem is, Saeftingedok, een ander dok, een sluis of iets anders, dan is dat de hoofdbestemming. Die kunt ge maar realiseren in functie van de bestaande toestand, namelijk de taalweg (HDL: vaargeul) in de Schelde, die van de Bocht van Bath en dan naar Doel komt. Indien die aan de overzijde lag, was dat helemaal iets anders. Je kunt maar infrastructuur maken op plaatsen waar de diepgang van de Schelde dat toelaat. Als sommigen zeggen: Dat is toch zonde, Doel kan toch blijven bestaan. Als de hoofdbestemming maritiem is, kan Doel niet blijven bestaan. Ik ben akkoord om te zeggen, die molen van Doel, dat is toch een historisch monument. Voor mij ook, zoals mijn voorouderlijke hoeve. Als je de molen absoluut wilt behouden, verzet je hem zoals een radartoren. Als er ergens stedenbouwkundig een plaats voorzien wordt. Dat is met de kerk hetzelfde. Als je die absoluut wil behouden, zoals de kerk van Austruweel met al die containers er naast. Welke zin heeft dat? Tussen de containers, dat heeft echt geen zin.

### **Noodzaak tweede maritieme toegang voor Waaslandhaven**

*01:00:51 Men spreekt al twintig jaar over een tweede maritieme toegangsweg voor de Waaslandhaven?*

Er waren twee sluizen gepland, het Baalhoekkanaal en de achterdeur aan Kallosluis. Naargelang de evolutie heeft zich de noodzaak opgedrongen van een tweede sluis. Het is beslist. De tweede toegangsweg komt er. Het is alleen nog een kwestie van financiering. Waarbij de staat geen geld meer heeft zoals vroeger en de financiering anders wil hebben. Die moet dit jaar nog beginnen. Zodra het afbakeningsbesluit er is, zal het werk beginnen.

**Geïnterviewde als 80-jarige nog bezorgd. “Pietje Just”. Nu protest tegen infrastructuurwerken: destijds niet tegen E17 en Kennedytunnel**

*01:01:34 Wat drijft U, als tachtigjarige, om die evolutie nog altijd te volgen en er actief aan deel te nemen?*

Dat is het engagement. Bezorgdheid dat het allemaal goed verloopt. Waar je U voor ingespannen hebt, dat het verder goed verloopt. Ten tweede, op fysiek vlak, graag bezig zijn. En, ik kan het beter zelf zeggen, anders gaan ze het toch achter mijn rug zeggen, een beetje “Pietje Just”. Maken dat het in orde is. Ik heb graag alles nagezien, om zoveel mogelijk alles in orde te hebben, tot en met de details. Omdat ik weet dat de regelgeving zodanig druk is en dat de menswording, de bezorgdheid en de emancipatie van de mensen zodanig groot geworden is, dat iedereen, en dat is bewezen op Linkeroever, dat iedereen onmiddellijk naar de Raad van State of de rechtbank stapt. En dat je dus alle zorg hebt om correct te zijn in de beslissingen die voorliggen. En je moest weten hoe ik de laatste maanden elk ontwerp van verslag soms bekijk, om te zeggen: “Dat woord moet je vervangen door dat”. Omdat ik weet welke consequenties dat heeft. De mensen zijn helemaal ontwikkeld. Ze stappen overal naar toe. Dat is overdreven. Als je ziet hoeveel dat aan de gemeenschap als gekost heeft.

*01:03:30 Projecten zoals de Kennedytunnel en de E17 zijn zonder protest gerealiseerd. Als je daar nu mee op tafel zou komen, zou het tientallen jaren duren alvorens er iets kan gedaan worden?*

Oh! Oh! Dat is zoals de Oosterweelverbinding en Deurganckdok. Schorsingen van ontwerp-gewestplannen, enz. Dat kost miljarden aan de gemeenschap. Ge kunt U daar niet tegen verzetten. Dat is het recht van vrije meningsuiting. Men wil dat nu stilaan sanctioneren om al die overtollige procedures, schadevergoedingen, aansprakelijk te stellen, enz. Je moet daar heel voorzichtig in zijn. Dat is de openbaarheid van bestuur. Je kunt U niet inbeelden hoe moeilijk dat het nu is om te besturen. Dat is een beetje mijn bezorgdheid. (...) Dan zeg ik tegen mijzelf: “Gust, wat wilt ge U daar allemaal nog mee bezig houden, jongen”. (...) Een voortdurende bezorgdheid. (...) De grote moeilijkheid is, als je wat ouder wordt, van altijd voorzichtig te zijn. Je weet dat ze achter uw rug zeggen: “Potverdomme, dat moet hij zich dat nog aantrekken. Hij weet het altijd beter. Dat Pietje Just” Je weet dat ze dat achter uw rug zeggen. Dat is tegenstrijdig met het feit dat ze de ouderen nog willen laten werken. Dan moet ik duizend maal zeggen, zelfs in mijn adviezen, en dat is niet om de les te spellen, wel om samen constructiefs iets tot stand te brengen. Dat moet ik in mijn faxen zetten, want anders zeggen ze: “Waar houdt die zich nog mee bezig!

We weten dat ook wel". Daar moet ik mee kampen, maar waar ik gelukkig bovenop kom. Omdat ik het graag doe, omdat ik er bezorgd om ben, ondanks mijn gehoor, mijn zicht, ik hier nog iets voor voel.

## **Toerisme in havengebied op Linkeroever**

*01:06:03 Toerisme op Linkeroever bestaat eigenlijk nog niet. Zie je daarvoor mogelijkheden?*

De Flandria bestond in het begin ook niet. De Linkeroever en de Waaslandhaven bestaan nog zo lang niet. Er zijn veel perioden dat er niet veel te zien was. Op toeristisch gebied is intussen al zeel veel veranderd. Als je Beveren nu ziet, het is allemaal grondgebied Beveren behalve Zwijndrecht en Melsele-polder, moet ik zeggen dat op toeristisch vlak al heel wat gepresteerd is. Men heeft dat veld ontdekt. En niet van vandaag. De gidsenverenigingen in Beveren. En de bezoeken. Je moet de statistieken maar eens opvragen. De bezoeken aan Linkeroever, die floreren. Vroeger was er niet veel te zien. Ik bracht mijn eerste bezoeken gebracht aan Linkeroever, toen het Vrasenedok nog niet af was. Een betonnen muur en daarnaast een spoor in aanleg. Dat was met mensen van Rechteroever. Die schrokken: "Is hier ook een dok?" En nu bloeit het toerisme volop. Ik ben grote voorstander, naast het gewestplan, het afbakening (RUP), strategisch plan betreffende ruimtelijke ordening, ben ik de grote pleitbezorger, ook voor Doel, Fort Liefkenshoek en Fort Sint-Marie, om te zeggen: "In de bestemmingen en in de stedenbouwkundige voorschriften moet men niet alleen oog hebben voor de industrie, haven, pijpleidingen enz. maar ook oog hebben voor de brede context van zo'n zone waar ergens ruimte mag zijn voor recreatie, ontspanning, toerisme, horeca. Alles moet groeien. Ik werd daar enkele jaren geleden mee geconfronteerd. In Doel is een vereniging voor de jachthaven. Die was bezorgd dat alles zou verdwijnen en ik was daardoor getroffen. Als er morgen een gewestplan of RUP komt voor industrie, haven, voorschriften, wegenis en openbaar domein. Dat is het toch noodzakelijk om ook stedenbouwkundige voorschriften zijn die bovengenoemde zaken mogelijk maken. Als dat niet het geval is, mag je een vergunning vragen om op Fort Marie bijvoorbeeld een jachthaven aan te leggen, en daar is vraag naar om er met Zwijndrecht iets recreatief te doen, krijg je geen vergunning omdat het havengebied is. Dus heb ik ervoor gepleit om het mogelijk te maken daar dienstverlenende en andere activiteiten mogelijk te maken. Als je dat nu voor Doel aanvraagt, krijg je geen vergunning. Om met een Flandria op de dokken te varen, heb je geen vergunning nodig.

*01:10:08 Er beginnen nu mogelijkheden te ontstaan.*

Dat gebeurt ook al. We hebben al evenementen gehad waarbij we beroep doen op de Flandria of iets anders, n.a.v. het bezoek van een minister of iets anders dat men op de dokken vaart. Of bij opendeurdagen in de haven. Op Linkeroever kon men achter de sluis de boot nemen en rondvaren. Daar moet men oog voor hebben, maar daar is geen stedenbouwkundige vergunning voor nodig. In Antwerpen kan je rondvaren. Hier zit je alleen met Kallosluis. Als er een tweede sluis zou zijn, kunt ge rondvaarten maken. Nu is het rechtdoor varen en terug. Dat groeit wel. Met je zit met moeilijkheden. Op Rechteroever ging een groot hotel aan een sluis failliet. En hier: waarom moeten die truckers, enz. Dan krijg je, ook



met Antwerpen, de discussie tussen stad en haven. Je moet dat hier allemaal niet doen, en het bij ons wegtrekken. Daar moet je zeer voorzichtig in zijn.

### **Als politicus niet uitpakken met vrouw of familie**

*10:12:05 U maakte altijd een onderscheid tussen uw openbare functies en de familie. Die familie kwam niet op de voorgrond.*

Ik weet niet of dat zoveel gebeurt. In het Waasland zijn niet veel politici die met hun vrouw uitpakken. Ik heb die scheiding ook voor mijzelf gemaakt. Ik heb altijd achter de schermen gewerkt. Ik ben nooit voorzitter willen worden van die maatschappij. Liefst achter de schermen. Ik ben nooit in de gemeenteraad gezeten of in de deputatie. Ik heb liefst achter de schermen gewerkt.

### **Standpunt geïnterviewde t.a.v. vieringen en “Lifetime Achievement Award”**

*01:13:00 Je werd onlangs gevierd. Je kreeg een “Lifetime Achievement Award”. Freddy Willockx noemde U de “architect van het nieuwe Waasland” enz. Hoe staat U daar tegenover? Hoe kijkt U terug op uw carrière?*

Ben ik gevierd? Tegen mijn goesting. Ze hebben mij liggen gehad! Ik heb enkele punten van voldoening. Heel veel zijn er niet. Al die inspanningen en verwezenlijkingen hebben geleid tot een breder Waasland. Na tegenstellingen, na geen belangstelling, na het alleen veel te moeten doen hebben, met het verwijt “Ge doet het allemaal alleen”. Je kon niet anders, want ze interesseerden er zich niet aan. Dat is een van de voldoeningen dat er nu een brede belangstelling is, zowel van Willockx, van Anthuenis ook, van de provincie. Ze willen er allemaal bij zijn, nu. Dat is een voldoening, met de nodige voorzichtigheid. Ik heb het graag gedaan. Ik heb er voldoening van. De uiterlijke voldoening, de blijken van voldoening, die zijn zeer gering. Integendeel, gezien allemaal die tegenstellingen en de verantwoordelijkheden die je moest dragen, zijn de verwijten groter dan de voldoening. Voldoening komt automatisch door het feit dat je nu meer belangstelling ziet. En dat je de vervulling ziet van beloften die je vroeger gedaan hebt. Dat het ten goede kan komen van het Waasland. Die vervulling van de beloften die men nu concreet ziet, geeft voldoening zonder dat ze erkend worden. Ik heb geen enkele viering aanvaard. Die viering waar je van spreekt, daar wist ik niets van. (...) Komt daar ineens die Lifetime Achievement. Ik heb uitdrukkelijk gezegd: “Life is wel zo maar Achievement niet. Ik ga niet in een zetel zitten.” Dat is hetzelfde in Antwerpen. Dat was ook onverwacht. De laatste nieuwjaarsreceptie in Antwerpen van Shepa en Alfaport. Peeters was er en Van Peel en anderen. Er was veel volk. En plots, op het einde van de toespraken, werden er twee mensen gehuldigd. Iemand van Antwerpen en ik. Ik had daar niet om gevraagd. Ik heb dat niet graag.

*01:16:23 – 01:17:13 Deze passage wil die de getuige NIET laten gebruiken*

## **Concrete bedrijfsdossiers Linkeroever. Reizen**

*01:17:13 U werkte graag op de achtergrond. Ik kan het mij niet voorstellen. Een bedrijf komt aankloppen. Hoe verloopt dat? Wat gebeurt er? Hoeveel contacten zijn er nodig voor er een beslissing tot vestiging valt?*

Elk dossier is anders. Ik herinner mij alleen als ze in Antwerpen of op Linkeroever, de eerste vestigingen met Rhône-Poulenc uit Frankrijk, dat ik die introduceerde. Dat is achteraf allemaal scheef gelopen. Die hadden mij gecontacteerd, ik ben er nog advocaat voor geweest, en naar ginder (HDL: allicht Parijs) en Lyon geweest. Je introduceert die, in de Haven en Antwerpen, Kamer van Koophandel. Vlerick was minister, en dan bezoek aan de Kredietbank voor de financiering want Vlerick was daar bestuurder. De eerste nederzetting aan Vrasenedok was Westerlund. Goede firma, nu al Jean-Jacques Westerlund die voorzitter was van Port (?) tot enkele jaren geleden. Diens vader, die ik kende en waar dat ik nogal wat kabinetten mee afgedweild heb. Voor de eerste vestigingen, enz. Dat zijn goede herinneringen. Het hangt van dossier tot dossier af. Hercules, in Düsseldorf. Al die besprekingen.

*01:19:21 Dat bracht reizen mee. Werden de firma's doorgelicht, gescreend zoals men nu zegt?*

Op een andere manier dan nu. Er werden ook adviezen ingewonnen op milieuvlak. Niet zoals nu want toen bestonden de reglementen nog niet. Maar er was wel een bezorgdheid voor het milieu. Maar, elk dossier is verschillend. Als we met Stotau bezig waren, een staatsbedrijf uit Noorwegen. Dat is nu allemaal hervormd, want alles veranderd. Zeker tien bedrijven veranderden al van naam, door fusie enz.

*01:20:08 - 01:22:38 Deze passage wil de getuige NIET laten gebruiken*

## **Geïnterviewde gaat geen memoires (laten) schrijven. Onbestemde toekomst voor zijn archief**

*01:22:38 Nooit gedacht om memoires te schrijven?*

Neen, daar ben ik te lui voor. Wie dat wel doet, laat dat doen. Ik kan aan mijn eigen archief niet meer uit. Dat is zo omvangrijk. Mijn vrouw zaagt: "Gooit dat allemaal eens op een hoop!" Ik kan dat niet over mijn hart krijgen, want er zitten waarschijnlijk zaken in. Maar ik kan ze niet meer vinden. Dat is iets voor later. Als je dood bent, trekken de kinderen zich dat niet aan en gaat het naar de vuilbak. Dat zou spijtig zijn, maar als je dat geschiedkundig ziet is er waarschijnlijk maar 0,5 procent belangrijk. De rest bestaat elders ook, zoals verslagen. Belangrijk kan zijn, de zaken die je zelf geschreven hebt. Ik herinner mij lezingen. Daarvoor schreef ik een tekstje. Daar heb er nog veel van, bijvoorbeeld een speech voor een 11-juliviering in het jaar 1957. Met de context van toen en de voorzichtigheid die je aan de dag moest leggen. Dat ligt wel ergens tussen die papieren. Van zo'n heel archief is 0,5 dat interessant kan zijn. Maar de rest?

*01:24:35 Je maakte waarschijnlijk toch ook voorbereidende documenten over Linkeroever? Uw eigen visie. Dat kadert toch in een degelijke voorbereiding!*

Je moet mij niet vragen om dat te zoeken. Ik zal dat niet meer vinden. Ik weet dat ik ooit een studie gemaakt heb over de baten en lasten, nog voor de Wet Chabert. Van Beveren en Groot-Beveren dat we op het oog hadden. Wat de groei van de lasten zou zijn en de inkomsten. Daar heb ik eens een hele studie over gemaakt. Met de hand geschreven. Dat is niet uitgegeven. Dat was om uw voorstellen te motiveren. Achteraf zie je dat het allemaal wel nuttig kan geweest zijn en dat er iets van overgebleven is. In die zin heb je daar voldoening aan, maar tegelijkertijd, maar dat is kleingeestig, heb je een zeker wrang gevoel dat het allemaal niet meer gerespecteerd wordt. Nu denken ze allemaal dat ze het poeder uitgevonden hebben. Dan heb ik nogal de neiging om te zeggen: "Gij hebt het poeder niet uitgevonden, want dat hebben ze Wetteren uitgevonden. Daar pas een poederfabriek." (HDL: buskruitfabriek waar destijds nogal wat ongevallen plaat hadden).

### **Jongeren staan op barricade. Willen verandering. Hoe staan ouderen daartegenover?**

*01:25:55 Zijn we zelf, toen we jong waren, niet zo geweest? Dat we moeten aanvaarden dat jongeren op de barricade gaan staan?*

Natuurlijk. Ik heb daar begrip voor. Dat belet niet dat je het zo aanvoelt. Dat is ten onrechte want dat is de opvolging van de generaties. Als ik hoor: "We gaan dat nog eens doen en dat beslissen". Dat zeg ik: "We hebben dat ook allemaal gedaan, jongens." Maar dan erken je dat de tijd evolueert. Dat er andere omstandigheden zijn die een actualisering nodig maken. Ik heb daar geen enkel probleem mee. Dan heb je de neiging om te zeggen dat je naar de toekomst moet kijken en niet naar het verleden. Ik heb geprobeerd dat altijd te doen. Dat belet niet dat je uit het verleden veel kunt leren. Dat het allemaal niet nieuw is.

### **Geïnterviewde deed bewust niet aan dienstbetoon**

*01:26:42 Over dat archief moet je toch eens nadenken wat je daar mee gaat doen. Je hebt je ook nooit expliciet als CVP-er geprofileerd.*

Jawel, ik was 27 jaar provincieraadslid. Ik heb ook nooit dienstbetoon gedaan. Sommigen vonden dat een gemakkelijheidoplossing. Of was het luiardij? Het was een beetje principieel door wat ik meemaakte met mijn voorgangers enz. Ik was ook in de Maatschappij voor Huisvesting in Sint-Niklaas, en hier en daar. Ik heb te veel meegemaakt, wat er allemaal gebeurde. Ik herinner mij, of dat het Meert was of anderen, die er ook deel van uitmaakten en die tegelijkertijd er ook advocaat van waren. Dat heb ik altijd geweigerd. Noch van de middenstand, noch van iets anders heb ik mij ooit opgedrongen met "Ik moet hier cliënteel aan hebben". En dus ook geen dienstbetoon. Ik vond dat niet eerlijk dat die mensen moesten bevoordeeld worden. Sommigen zeiden dat het uit luiardij was, maar ja.

## **Voldoening over loopbaan, realisaties en gelaatsverandering van het Waasland**

*01:28:05 Op welke dingen blik je met de meeste voldoening terug?*

Ik heb op mijn leeftijd meest voldoening aan heel de loopbaan die ik heb doorgemaakt. Het kon misschien anders verlopen zijn. Je hebt genoegdoeningen en wrange gevoelens van tegenstand en gebrek aan erkenning. Dat is een complex gegeven. Maar ik heb meest voldoening aan heel die carrière. Ge kunt zeggen: "Je had dat anders moeten doen. Je had er meer kunnen aan verdienen", zodat ik het nu wat gemakkelijker had. Want ik heb geen geluksleven wilde leiden.

*01:29:26 Maar naar de realisaties toe? Wat geeft daar de meeste voldoening?*

Ten eerste, de gelaatswijziging van de streek. Dat werkt op mijn leeftijd ook dubbel. Je kunt U enerzijds laten leiden door uw afkomst en door uw verbondenheid met de streek om te zeggen: "Potverdikke het was toch veel beter geweest dat het was zoals het vroeger was". Het was hier toen kalm en rustig. Maar je weet dat de tijd onverbiddelijk is. Ik ben in heel de wereld geweest om te weten dat Vlaanderen deel uitmaakt van Europa en cruciaal gelegen is aan de zee. En dat de bevolking van die aard is, en de oppervlakte, dat het wijzigt. En ik voorspel de toekomst, maar die maken wij niet meer mee, waarbij de autostrade in verdiepingen door de stad loopt. Dat is hier volop bezig. Ge kunt wel met nostalgie naar het verleden kijken, maar je weet dat het niet mogelijk is om dat verleden te handhaven. Je moet dat trachten in goede banen leiden. Daar heb ik voldoening over, over al die decennia, met veel bezorgdheid. Voor Linkeroever moest je niet alleen oog hebben voor de economische ontwikkeling, maar ook erg moet hebben voor de bevolking die er naast woont en in de tewerkstelling. Dat is volgens mij goed verlopen. Met veel botsen en builen. Ik heb daar geen seconde spijt van. Wel een zekere inwendige onvolkomenheid van te zeggen, maar dan geeft ge uzelf bloot. Dat is tegenstrijdig met uw innerlijke ideeën dat je achter de schermen werkt en anderzijds dat ge U laat leiden dat ze U zouden kunnen bedanken. Maar dan geeft ge uzelf bloot en het verwijt "Hij wil het voor de trots of de roem doen". Daar heb ik geen behoefte aan. Maar het knaagt wel wat dat ze regelmatig iemand in de bloemetjes zetten. Maar ik zal het nooit nastreven. Integendeel. Ik zal het zelfs weigeren als ze het voorstellen. Maar ja, dat is politiek.

## **Scheldebrug in Temse belangrijk in ontsluiting Waasland**

*01:31:43 Was de intercommunale ook betrokken bij discussie over de brug van Temse? De ontduubling?*

Op gebied van mobiliteit waren er twee strekkingen. Wij hadden altijd de strekking dat het Waasland moest ontsloten worden omdat het volledig geïsoleerd was door de Schelde. De brug van Temse was destijds alleen de trein. Wij waren voorstander om van de brug van Temse een van de poorten van het Waasland te maken, samen met de Scheldeoeververbindingen, de expresweg, enz. Er was altijd een

politieke discussie die ingegeven werd door fundamentele strekkingen, conservatief, die je dan gaat linken aan de gevoelens, open ruimte of aan betonlobby, enz. Er was een strekking: die brug van Temse mag niet, want dat gaat verkeer aantrekken en dan wordt het nog moeilijker in het Waasland. Dat zijn tegenstrijdige visies. Wij hadden de visie van ontsluiting, grotere mobiliteit. Dat heeft zich dan door bepaalde zaken opgelost, zoals de brug van Temse waar uiteindelijk de overheid beslist heeft dat ze moest ontdubbeld worden. En dan komen er nieuwe strekkingen van “je moet er tol heffen”, enz. Wat is de werkelijkheid? Ik heb daar soms mijn eigen mening over.

*01:33:16 – 01:33:50 Deze passage wil de getuige NIET laten gebruiken*

### **Grote Ring, ten noorden en ten zuiden van E17. Schrappen zuidelijk tracé Grote Ring rond Antwerpen (tracé ten zuiden van E17)**

01:33:50

Nu ook, de mobiliteitsstudie van de burgemeesters. Ik heb geweten in het ontwerp van gewestplan waar de ring van Antwerpen instond (HDL: zowel ten noorden als ten zuiden van de E17). Ik was voorzitter van de stuurgroep. De bezwaarschriften van het openbaar onderzoek van het ontwerp moesten bij mij thuis besteld worden, met aangetekende brieven. Wij kregen van allerlei bemerkingen. Wat die ring betreft waren er weinig bemerkingen wat het noordelijke tracé betreft, vanaf de E17 tot Liefkenshoek. Maar wel voor het zuiden. Met als resultaat dat de studiegroep de opdracht kreeg om dat opnieuw na te gaan, aan de hand van die opmerkingen. En het was de latere voorzitter van de bouwfederatie of de directeur, die was met Dewael in Gent bezig, over transport, een nieuwe studie bezig. Daaruit bleek dat die grote verbinding van de E17 van Portugal naar Scandinavië heel het tracé gevolgd werd. En werd vastgesteld werd dat komend in Sint-Niklaas of in Gent of eerder er twee richtingen waren. Ofwel moesten ze komende van het zuiden van Europa naar het zuiden en dan gingen ze er in Valenciennes af en volgden ze de Route de Wallonie. Ofwel reden ze naar Rotterdam of de Ruhr. Dan kwamen ze langs Gent en Sint-Niklaas. Dan konden ze volgens het ontwerp kiezen om de ring zuid of noord te nemen. En dan bleek dat de zuidelijke verbinding geen enkele zin had. Want wie zuid moest nemen, bijvoorbeeld naar Brussel, ging er vroeger af. En wie tot hier kwamen, waren bijna allemaal voor Rotterdam of de Ruhr. Zij namen het zuiden ook niet, wel de Kennedytunnel of de Liefkenshoektunnel, om naar het noorden of het Ruhrgebied te rijden. En dus hebben we dat zuidelijke deel geschrapd. In de huidige situatie kunt ge zeggen, dat die zuidelijke verbinding beter op het gewestplan was blijven staan. Dat was allemaal heel logisch. Dat heb ik heel de discussie meegemaakt tussen de realisatie en de planning. Er was geen enkele discussie over het tracé van de E17 naar Liefkenshoektunnel. Iedereen was er mee akkoord. Dan kwam de petroleumcrisis en er was niets meer dringend. En dan was het geld stilaan op. In de tijd van De Saegher (HDL: vroegere Belgische minister van openbare werken) was er geld genoeg. En dan begonnen de andere tendensen in de maatschappij. Groen dat opkwam en de open ruimten. Dat was een zeer eigenaardige geschiedenis. Ik ben toen nog met Van der Aa, Miet Smet enz. naar de eerste eerste minister van Vlaanderen gegaan (HDL: allicht Gaston Geens), als het nog een apart comité was, hij is al dood en was met iemand van Meerdonk getrouwd. Wij gingen pleiten voor die

uitvoering van die zuidelijke ring. Iedereen was akkoord. Maar de realisatie werd altijd maar uitgesteld met hetzelfde motief "Wacht tot na de verkiezingen". Maar het was hier altijd aan verkiezingen, dus er kwam niets van. En dan groeide er een politieke, een maatschappelijke beweging die er tegen was. Die werd o.m. gevoed door actiecomités die overal ontstonden. Hier met Gilbert Cant. We wisten wat de oorzaak was. Die ring ging door de eigendom van zijn familie in Haasdonk. Maar als ze hier konden verkavelen, deden ze het wel. Hier op het einde van Beveren, waar nu die grote appartementen zijn. Dat was van De Maeyer die met een Cant getrouwd was. Goed, dat was zo. Na enige tijd begon de politiek, in het bijzonder de sp.a, daar tegen te zijn. En wie was de sp.a? Dat was Willockx. En dan heb ik ontdekt, niemand zal dat zeggen of dat erkennen. Maar het was de werkelijkheid: Er was geen geld meer. Er waren twee zaken die moesten gebeuren. En waar vroeger iedereen akkoord over was, maar gezien de moeilijkheid van geld en de comités, enz. had Willockx vast de indruk van te zeggen: "Goed, Sint-Niklaas is de hoofdstad van het Waasland en moet ook zijn verbinding naar het noorden, de expresweg, hebben. Dat was ook voorzien. En als ze dat (HDL: zuidelijke ring) hier gaan leggen, gaat er van het mijne niets terecht komen." Hij is daar ook beginnen tegen zijn. Eigenaardig genoeg, want daarvoor was hij akkoord. Ik herinner mij dat Miet Smet en Nelly Maes mij belden. Dan begonnen die actiecomités, waren er vergaderingen in Bazel, enz. En dan was het altijd verkiezing en zij vroegen mij of ze er naartoe zouden gaan. Ik raadde hen dat natuurlijk altijd af. Maar zij gingen er toch naartoe. En die stilaan standpunten in en zo is dat gegroeid. Voor mij is dat altijd een eigenaardige zaak geweest.

### **Alleen regionale samenwerking loont in Vlaams of nationaal verband. Recente verkeersstudie op vraag Wase burgemeester heeft goede en slechte kanten**

*01:39:17 Uiteindelijk is er van die twee niets terechtgekomen. Willockx heeft zijn verbinding met de expresweg niet. En de grote ring ook niet. Is het niet zo dat, als men vanuit een bepaalde streek niet eendrachtig naar iets streeft, men niets bereikt? Dat de nationale regering, de Vlaamse regering, de provincie verdeeldheid uitspelen om projecten uit te stellen?*

Gustaaf Deckers: Dat was ook het motief. Wij moeten samen tot één standpunt komen, anders krijgen we niets. Dus is er opdracht gegeven vanwege de Wase burgemeesters om een studie te maken over de mobiliteit. Die is dan uitgevoerd. Ik ben een democraat, ik leg mij neer bij de meerderheid maar ik ben er niet mee akkoord. Dat is genuanceerd. We stelden vast dat ingevolge de groei van het verkeer in het Waasland, het niet meer mogelijk was... Als je in Beveren woont, weet je dat want je kunt hier niet meer vooruit. Dat was een van de motieven. De last die nog gaat groeien met een Deurganckdok of een Saeftingedok, daar kan niets van komen want dat is hier onleefbaar en wij zitten hier allemaal met de lasten. Dat is juist. De studie die uitgevoerd is, heeft toch zijn grote verdiensten voor de mobiliteit in het Waasland die helemaal verstoord geraakt. Maar, er is bewezen dat het grootste verkeer dat die files veroorzaakt enerzijds het sluipverkeer is van de Waaslandhaven en anderzijds het louter locale verkeer. Behalve op gezette stipstippen dat de E17 verstropt zit, enz. en dat al die camions hier ook doorkomen. Maar dat is eerder zeldzaam. De grote verdienste van die studie is dat zij oplossingen voorstelt die het verkeer kunnen verdelen, in plaats van west-oost. Maar dan krijg je reactie van

bewoners: “Ja, maar, ge gaat alle verkeer langs ons sturen!” Naargelang dat het verkeerd gaat, gaat dat even moeilijk worden. Dat het een poging is voor een goede oplossing voor de drukte van de mobiliteit in het Waasland en de last die er op ligt, die niet alleen voortkomt van de haven maar ook van het lokale verkeer, dat die gedeeltelijk misschien wordt opgelost. Maar, het is geen oplossing voor het doorgaande verkeer. Enerzijds is men grote voorstanders voor participatie in de Waaslandhaven maar de belangen daarvan voor het transitverkeer, komen niet aan bod in die studie. Dat is de grote leemte. En het is dus een tussenoplossing, naast die kamstructuur, noord en zuid, om dat wat te verdelen. Men vindt wel een verbinding hier van de rijksweg, het Doornpark. Dat wordt nu voorgesteld als dat er toch al een verbinding is met Liefkenshoektunnel. Maar dat wordt in de studie uitgelegd als een noodzakelijke verbinding voor dat groeiende Doornpark. Hetgeen niet juist is want geen enkel bedrijf op dat Doornpark die een verbinding nodig heeft met de Waaslandhaven. Die moeten daar niet zijn. Die zijn wel gediend met een verbinding met de E34 (HDL: expresweg) om eventueel naar het noorden of naar Blankenberge te rijden. Dus is dat een verdoken verbinding noord-zuid naar de E17. Maar ongelukkig. Want dat geeft alleen van hier naar het noorden een nieuw tracé terwijl vlakbij het oude tracé ligt dat al geblokkeerd is. Pak dan het oude tracé, want iedereen weet dat die gronden toch onteigend worden. Dan pakken ze een nieuw tracé met als resultaat dat ze dichterbij de Mosselbank komen en dat de bewoners daar beginnen te reclameren. En dat eindigt dan op de E17, en dan moeten ze zo de E17 op. Als dat de boulevard is? Met allemaal zijn koopwinkels en op kruispunten en zo naar het nieuw knooppunt. Dat is om dood te doen. Het zal niet lang duren of ze zullen dat doortrekken naast Haasdonk of achter de Velle. Dat zijn zo van die tussenoplossingen die er geen zijn.