

‘We hadden het gevoel te worden platgewalst’

Janine Meijer

‘Sommige bewoners wilden tot radicale actie overgaan en bedrijven platleggen. Maar wij hebben de confrontatie altijd vermeden, omdat je daar weinig mee bereikt.’ De bewoners van de kanaaldorpen kregen mondjesmaat inspraak in de ontwikkeling van de Gentse Kanaalzone.

Hoe leefbaar is een dorp als er per dag zo’n duizend vrachtwagens over de hoofdweg denderen? Als er zich tussen het voortrazende verkeer en je luie stoel slechts een twee meter breed voetpad bevindt en de herrie om vier uur ’s morgens begint en pas rond middernacht uitdooft? ‘Dat houdt geen mens vol,’ zegt Hubert Van Hamme (59, graduaat mechanica). ‘Het ondermijnt alle woonplezier, leidt tot verzakking van huizen en is zelfs levensgevaarlijk.’

In het Oost-Vlaamse Rieme, in de Gentse Kanaalzone, wisten de mensen op den duur niet meer waar kruipen. Omdat de oorspronkelijke weg langs het kanaal Gent-Terneuzen na het graven van het Kluizendok in 1996 was onderbroken, moest alle verkeer richting bedrijven op de linkeroever dwars door het dorpscentrum worden geleid.

‘Natuurlijk reden er niet van de ene op de andere dag duizend vrachtwagens langs mijn voordeur,’ legt Riemenaar Van Hamme uit. ‘Maar vanaf het begin van de jaren 1990 nam het verkeer stelselmatig toe. Toen was beslist om na de rechter- ook de linkeroever van het kanaal voor industriële activiteiten te ontwikkelen. Het verschil

zich verder uitbreidde, raakten die dorpen steeds meer ingesloten tussen Ringweg West, het kanaal en de fabrieken. Daardoor kwam de leefbaarheid zwaar onder druk te staan.’

Van Hamme: ‘Toen wij hier in 1976 een huis bouwden, kon je kilometers ver kijken. Met onze vier kinderen maakten we lange wandelingen in de velden, ’s zomers kon je van de vroege ochtend tot de late avond de vogels horen fluiten. Maar op een gegeven moment was daar niets meer van over. Behalve van het niet-aflatende vrachtverkeer hadden we ook last van stof en was er sprake van geurhinder. In de strijd om de economisch erg interessante gebieden langs het kanaal wogen de belangen van de inwoners van de kanaaldorpen duidelijk minder zwaar dan de belangen van de industrie.’

Echte dialoog

Halverwege de jaren 1990 werd de situatie onhoudbaar. De bewoners van Rieme kwamen in verzet en verenigden zich in het actiecomité *Reactie*. ‘We hadden het gevoel dat we letterlijk werden platgewalst. Er moest iets veranderen. We eisten dat er ook naar ons werd geluisterd,’ vertelt Van Hamme. Toen koning Albert in 1998 het gebied bezocht en zich hardop afvroeg waarom de bewoners niet bij de ontwikkeling van de Gentse Kanaalzone betrokken werden, groeide ook bij de overheid het inzicht dat de burger inspraak moest krijgen. De toenmalige provinciegouverneur Herman Balthazar speelde daarin een belangrijke rol. In 2001 werd een stuurgroep opgericht met vertegenwoordigers van overheid, bedrijfsleven en bewoners.

‘Aankankelijk was het vooral eenrichtingsverkeer,’ herinnert Van Hamme zich. ‘Ons actiecomité mocht mee aan tafel zitten, maar werd niet actief betrokken bij het ontwikkelingsproces. Later veranderde dat gelukkig en kregen de gesprekken langzaamaan het karakter van een echte dialoog.’

‘Helaas: het oude Rieme komt nooit meer terug’

tussen de twee oevers is dat de dorpen op de rechteroever - zoals Sint-Kruis-Winkel, Mendonk en Desteldonk - een paar kilometer van het kanaal af liggen, waardoor de Ringweg Oost een barrière vormt tussen de industrie langs het kanaal en het woongebied. Terwijl de dorpen op de linkeroever - zoals Rieme en Doornzele - pal aan het kanaal grenzen. Naarmate de industrie op de linkeroever



Het belangrijkste agendapunt is tegenwoordig de invulling van de koppingsgebieden rond de kanaaldorpen, die een buffer moeten vormen tussen woongebied en industrie. De bewoners van Rieme vinden de koppingsgebieden te klein.

Mede dankzij de inzet van *Reactie* werd in 2004 een nieuwe weg naar het Kluizendok aangelegd, waardoor vrachtwagens niet langer via de hoofdweg van het dorp naar het industriegebied hoefden te rijden. Er kwam een zogenaamde *vrachtwagensluis*: vrachtwagens die geen goede reden hadden om door het dorp te rijden, werden voortaan beboet. Een derde project waarvoor het actiecomité ijverde, was de bouw van een afrittencomplex op de ringweg ten noorden van het dorp, dat rechtstreeks toegang geeft tot het bedrijventerrein Rieme Noord. Al die maatregelen hebben ertoe geleid dat de verkeersoverlast in het dorp werd teruggedrongen. Het aantal vrachtwagens dat door de dorpskern rijdt, daalde tot 120 per dag.

Slagschaduw

De kracht van *Reactie* is dat we altijd geprobeerd hebben constructief mee te denken, benadrukt Van Hamme. ‘Sommige bewoners wilden tot radicale actie overgaan en bedrijven platleggen. Maar wij hebben de confrontatie altijd vermeden, omdat je daar weinig mee bereikt. De bewoners van de kanaaldorpen hebben de industrie in het havengebied nodig, want die zorgt voor werkgelegenheid. Een aantal van

mijn familieleden heeft altijd bij Arcelor Mittal gewerkt. Zelf heb ik ook jarenlang gewerkt bij een bedrijf hier vlakbij. Bijna iedereen hier in de streek verdient zijn boterham in het Gentse havengebied.’

Het actiecomité *Reactie* komt nog altijd regelmatig samen. Het belangrijkste agendapunt is tegenwoordig de invulling van de koppingsgebieden rond de kanaaldorpen, die een buffer moeten vormen tussen woongebied en industrie. De bewoners van Rieme vinden die koppingsgebieden te klein. Bovendien ondervinden ze hinder van de slagschaduw van de windturbines die er zijn geplaatst. Dankzij *Reactie* zouden op de windturbines nu sensoren kunnen worden aangebracht, die ervoor zorgen dat de turbines stilvallen als ze slagschaduw veroorzaken. *Reactie* ijvert vandaag ook voor de ondertunneling van de R4 West zodat er geen verkeer meer van de ringweg naar de dorpskern meer mogelijk is en de geluidshinder afneemt.

Van Hamme wil nog enkele jaren meedraaien in het actiecomité, maar daarna het stokje doorgeven aan jongeren. ‘Over vier jaar ga ik met pensioen en verhuizen we naar ons tweede huis in La Roche. Ik ben trots op de maatregelen die we hebben afgedwongen om de leefbaarheid te verhogen. Maar helaas: het oude Rieme komt nooit meer terug.’

