



HERMAN NACHTERGAELE

HET LEIEPROJECT TERUG NAAR AF?

VAN DE “GROTE VERLEIDING” NAAR DE “GROTE MISLEIDING”?

De Vlaamse overheid is al 15 jaar bezig om de Leie tussen Deinze en Wervik van een gabarriet (maximale scheepstonenmaat) van 1350 naar 4500 ton te brengen met het oog op grootschalig containertransport via de waterweg. Daar gingen jaren van studiewerk aan vooraf. Een deel van de plannen zijn al uitgevoerd (o.m. aanpassing van bruggen en sluisen). Work in progress zou je denken. Het was dan ook een complete verrassing toen Vlaamse waterwegen NV (de nieuwe naam voor Waterwegen en zeekanaal NV - W&Z) in 2016 naar buiten kwam met de eerste, weliswaar nog voorlopige resultaten van een “actualisatiestudie”. Daaruit bleek dat men op belangrijke punten wou afwijken van de oorspronkelijke plannen voor de aanpassing van het vaarweggedeelte. Zelfs in die mate dat we ons met Natuurpunt vzw flink ongerust maken over het verdere verloop van het project, want de plannen die nu voorliggen zijn ronduit nefast voor de laatste restjes natuur en bijhorende zachte recreatie in de Leievallei... Organiseerde de overheid dan twee jaar geleden het evenement de “Grote Misleiding” ipv de “Grote Verleiding” in de Kortrijkse regio? Even wat uitleg.

“Horizon 2020”: Over het Seine-Scheldeproject en de geplande aanpassingen aan de Leie lezen we het volgende: “De realisatie van het Seine-Scheldetracé via de Leie vergt het verruimen van de vaarweg, inclusief het verhogen van de bruggen tot een vrije hoogte van 7 meter en het creëren van passeerstroken om alternerend varen voor klasse Vb schepen mogelijk te maken (= 4500 ton). Naast het binnenvaartluik voorziet het geïntegreerde project Seine-Schelde in de ecologische, landschappelijke en recreatieve opwaardering van de Leie en haar vallei via het luik rivierherstel Leie.” (zie voetnoot onderaan artikel). Tot daar de omschrijving van **Leieproject 1.0**.

HET OORSPRONKELIJK PLAN: LEIEPROJECT 1.0

Op 31 maart 2014 stelde het toenmalige W&Z zijn masterplan voor de toekomstige uitbouw van de waterwegen in Vlaanderen voor in het document:



In de voorbereidende studies van het project en de **milieueffectrapporten (MER)** die werden opge maakt en goedgekeurd door de Vlaamse regering (Plan MER in 2008 en Project MER in 2010) staat duidelijk dat de aanpassingen binnen de bestaande ruimte van de rivier gebeuren, door het uitdiepen met 1 meter en onderwater aanpassen van het bestaande profiel. Enkel in een aantal bochten moet de waterlijn worden verbreed. Deze aanpassingen staan exact aangeven per bocht (verbreding met aantal meter). Eveneens staat er dat de oevers overal natuurvriendelijk worden ingericht, tenzij daar waar een aanlegkade nodig is. Deze worden aangelegd aan de **passeerstroken**. Dit zijn plaatsen waar de grootste boten kunnen aanleggen indien zij moeten kruisen met een ander schip van klasse Vb. Het project voorziet immers niet dat deze grootste schepen tegelijk kunnen varen, wel alternerend. Deze passeerstroken staan opgesomd in de Project MER met exacte plaats en lengte (200 à 250 meter). Ook de locatiekeuze is duidelijk en eenduidig opgenomen in deze MER: dicht bij bebouwde centra en nergens in kwetsbare open ruimte en dit om de milieu impact zo klein mogelijk te houden.

HET NIEUWE PLAN: LEIEPROJECT 2.0

Sinds 2016 werkt Vlaamse Waterwegen NV aan een actualisatiestudie waarin **een nieuw scenario op papier wordt gezet dat fundamenteel afwijkt van het oorspronkelijke plan**. Opvallend is dat men daar tot nog toe niet openlijk over communiceert: enkel de gemeenten hebben de voorbije zomer een eerste inkijk gekregen over de mogelijks uit te voeren werken volgens versie 2.0 op hun grondgebied. Alleen door deze info op te eisen vanuit openbaarheid van bestuur hebben ook wij hier deels inzicht in gekregen. Sommige gemeenten hebben immers vlakaf geweigerd om deze info vrij te geven. Heeft men dan toch iets te verbergen? Uit de nieuwe plannen blijkt dat de natuur- landschapsimpact véél groter dreigt te worden dan in versie 1.0. en dat de grootste klappen dreigen te vallen in onze eigen regio. De info die we hier geven is



"Het Schrijverke" in Marke dreigt door de nieuwe versie van het Seine-Scheldeproject te verdwijnen
© Kristina Naeyaert

dus nog onvolledig en niet definitief, en in het slechtste geval kan het dus nog erger worden. Volg even mee:

- 1) De passeerstroken (in essentie betonkades) worden tot 3x zo lang: 600 meter ipv. 200-250 meter en ze verhuizen vaak pal naar de open ruimte. Passeerstrook Menen bv. was oorspronkelijk voorzien als de voorzetting van de bestaande kaaimuren in het centrum en komt nu te liggen in de open ruimte van Lauwe tussen de twee manéges. Passeerstrook Wevelgem gebruikte in versie 1.0 de bestaande kades aan o.m. Alpro en schuift nu volgens versie 2.0 op tot in de Kruiskouter in Bissegem. Meteen duikt daar weer het spook op om de Kruiskouter om te zetten tot industriegebied (nochtans bestemd als natuurgebied en door de stad Kortrijk uitgekozen als één van de groengebieden die moeten gerealiseerd worden ter compensatie voor het verlies aan open ruimte door de nieuwe LAR zone).
- 2) De bochtverbredingen die in de Project MER beschreven staan blijken nu 2 tot 3x zoveel ruimte te zullen gaan innemen. Zo dreigt het natuurgebied 't Schrijverke in Marke van de kaart geveegd te worden en ook de site van Paters Mote zal een flink stuk verliezen. Hetzelfde Paters Mote is echter één van de zones die aangeduid is voor het natuurherstel langs de Leie.
- 3) Plots duikt ook voor het eerst een concept met zwaaikommen op (dit zijn plaatsen in de vaarweg waar alle schepen – dus ook de grootste - moeten kunnen omdraaien). Waar in versie 1.0 hier blijkbaar nog geen nood voor bestond - het woord 'zwaaiKOM' kwam zelfs niet voor in de MER-rapporten - voorziet men in versie 2.0 7 dergelijke zwaaikommen op het

traject tussen Deinze en Wervik. Sommige van deze zwaaikommen zullen grotendeels zonder al te veel bijkomende impact uitgevoerd worden in de vaarweg zelf (bv. thv. de monding van het kanaal Roeselare-Leie). Echter, zeer bedreigend is het plan om zo'n zwaaiKOM aan te leggen in de Posthoorn in Wevelgem waar de Leie al een kleine zwaaiKOM vertoont (die niet gebruikt wordt). Zo'n zwaaiKOM moet een diameter van 135 meter hebben en wordt uitgegraven als een bak van 4,5m diep met betonnen wanden. Voor de Posthoorn zou dit een enorme impact hebben met een complete verdroging van het gebied tot gevolg. De ironie wil dat ook deze zone geselecteerd is voor rivierherstel door ... vernatting!

- 4) De natuurvriendelijke oevers die voorzien werden verminderen met 15 km of 30% van het totaal. Nochtans was dit één van de basisconcepten die de Leie terug meer natuurwaarde zou geven en o.a. belangrijk is voor het visbestand in de Leie.

CONCLUSIE

Indien men beslist om versie 2.0 uit te voeren, dan resulteert dit in een hoop nieuwe ingrepen die blijvende, onherstelbare schade zullen aanrichten aan de schaarse resterende open ruimte in deze dichtbebouwde regio. Daarmee zouden we andermaal mijlenver af staan van het beloofde concept van natuurherstel als evenwaardige tweede pijler van het ganse Leieproject. Nochtans was dit een basisvoorwaarde voor het bekomen van Europese subsidie.

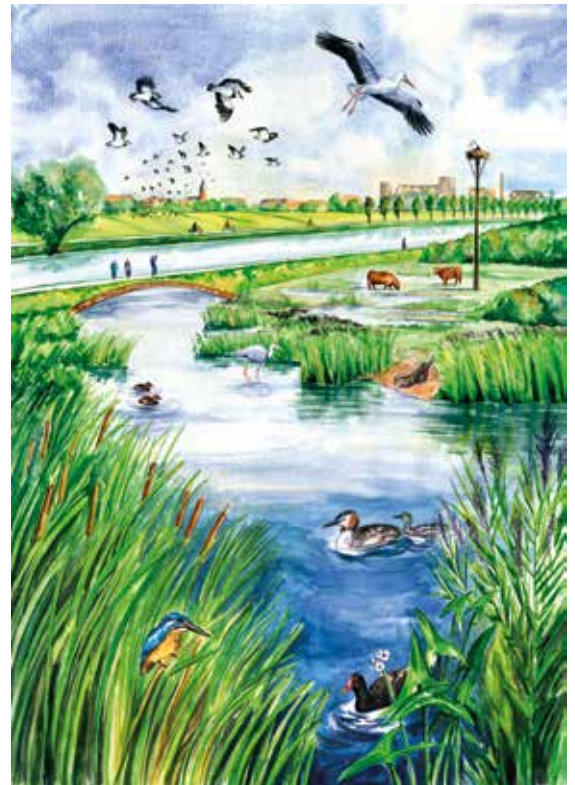
En bovendien zou deze aanpak totaal onwettig zijn indien men ze niet vooraf aan een nieuwe MER-studie zou onderwerpen: ingrepen die niet onderzocht zijn in de MER onderzoeken kunnen niet uitgevoerd worden en zijn onwettig. Juridisch is dat klaar. Bijkomend dreigt ook **de kostprijs** uit de hand te lopen. De Vlaamse Waterwegen NV kon op een recente vergadering van de Klankbordgroep (waar o.m. alle gemeenten en belangengroepen in zitten) **nog geen concreet bedrag op de te verwachten meerkost** plakken maar liet al wel verstaan dat deze “beduidend” zou zijn. Bij een beduidende meerkost riskeert het hele project uiteindelijk meer te gaan kosten aan onze maatschappij dan dat het baten oplevert, want reeds bij versie 1.0 was de kosten/baten-verhouding slechts matig positief...

Ook parlementairen die het dossier al jaren volgen blijken nog niet op de hoogte. Wij hopen dat de vertegenwoordigers van ons volk in dit dossier het algemeen belang zullen laten primeren boven de belangen van de betonlobby en dat men niet zal toelaten om zondermeer een totaal ander scheepvaartproject te laten uitvoeren ongeacht de bijkomende impact op de laatste restjes open ruimte in wat nu reeds de natuurarmste regio in Vlaanderen is?

WAT MET HET NATUURHERSTEL?

En wat met het beloofde natuurherstel langs de Leie? De 500 ha natte natuur die er moet komen?

Wel simpel, daar is tot op heden nog geen vierkante meter van uitgevoerd. We stellen daarenboven vast dat de uitvoering van versie 2.0 de facto zou leiden tot een ernstige aantasting van een aantal van de **aangewezen projectgebieden zodat de resterende potentie voor het**



natuurherstel in deze gebieden significant daalt. In dat geval is er echt geen sprake meer van de integrale aanpak met aandacht voor economie én natuur zoals die aan Europa werd voorgesteld om in aanmerking te komen voor een belangrijke Europese co-financiering...

De Leieas is één van de laatste en belangrijkste groene assen voor zachte recreatie in deze natuurarme streek. Ook deze groene as dreigen we nu grotendeels te verliezen. Daar is maar één woord voor: onaanvaardbaar.

En de lokale politici, die weten nog van niks, of beweren dit althans. Ongetwijfeld komt dit omdat Vlaamse Waterwegen NV in de marge van de Leiewerken met de meeste gemeenten op voorhand reeds een deal sluit om ze zoet te houden: zo worden er en passant een aantal immobielienprojecten en/of jachthaventjes aan dit scheepvaartproject gekoppeld onder het mom van stadsvernieuwing.

NATUURPUNT IS OP HAAR HOEDE

Voor Natuurpunt is de maat stilaan vol. We hebben ons protest duidelijk laten horen bij Vlaamse Waterwegen NV. Uit dit overleg onthouden we dat heel wat plannen nog ter studie liggen en dat het ontwerp nog in volle evolutie is. Er lijkt wel degelijk een bereidheid te bestaan voor een ernstig overleg. We gaan hierop in maar we blijven op onze hoede. Want ook de houding van de verantwoordelijke politici is op dit moment zo klaar als troebel water.

→ Het ideaalbeeld van de Leie is nog veraf
Tekening van Hendrik Gheerardyn

↓ Ook deze trekweg in Marke zal verdwijnen door de verbreding van de Leie.
© Bert Van Dierdonck





© Tom Linster

Ons standpunt is alvast duidelijk: als tegen deze zomer blijkt dat de plannen voor het vaarwegproject inderdaad zo desastreus worden bijgesteld én we nog steeds geen harde garanties krijgen over de gelijktijdige realisatie van het beloofde natuurherstel, dan trekken we naar de rechtbank en leggen we klacht neer bij de Europese Commissie. Dan zijn we vertrokken voor jaren van juridische strijd, maar dat moet dan maar. In tussentijd blijven we bereid om consequent en constructief mee te werken aan de verdere planning van de diverse pijlers van dit integrale project. We willen zelfs blijven geloven dat dit vaarwegproject misschien ooit economische meerwaarden kan opleveren, al zijn we daar helemaal niet zo zeker van. Want ook hier zijn een aantal zaken fundamenteel veranderd: de bovenloop van de Schelde wordt nu ook aangepast voor hetzelfde grootschalig containervervoer. Waar het concept van Seine-Schelde vroeger

was dat alle trafiek van en naar Frankrijk langs de Leie zou passeren komen er nu dus 2 vaarwegen voor datzelfde vervoer. De aanleg van 2 parallelle vaarwegen betekent alleszins ook dubbele kosten. Echter, deze dubbele kosten verzekeren niet automatisch ook dubbele opbrengst...

Paters Mote, een waardevol openruimtegebied vlakbij Kortrijk zal volgens de nieuwe plannen ook een flink stuk verliezen
© Tom Linster

In ieder geval blijven wij eisen dat de natuur van de Leierivier en vallei er duidelijk op vooruitgaat, want dat is een meerwaarde voor mens en natuur die niet meer moet bewezen worden.

Wordt zeker vervolgd.

De volledige tekst Horizon 2020 vind je op: <http://www.wenz.be/opencms/export/sites/default/publications/2014-0139-Scheepvaart-Wenz-masterplan-v6.pdf>)

ONTDEK DEZE ZOMER DE LEIE OP DE FIETS

DOE MEE AAN DE FOTOZOEKTOCHT VAN NATUURPUNT EN WIN

Haal je tweewieler boven en kom mee genieten van de Leie, de hele zomer lang. Twee fietslussen laten je de Leie ontdekken tussen Wervik en Grammene. Je fietst wanneer je maar wil tussen juni en september. Onderweg kom je meer te weten over de metamorfose die de Leie zal ondergaan door de Leiewerken en ontdek je waar ruimte voor natuurherstel is voorzien. Je maakt ook kennis met de natuurgebieden die Natuurpunt beheert. Deelnemers aan deze fotozoektocht kunnen mooie prijzen winnen!

Praktische info binnenkort op www.helpdeleie.be en in de nieuwsbrief.
Een organisatie van Natuur.koepel, Natuurpunt De Torenvalk en Natuurpunt Deinze.

